

NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asemakaavan muutos

NG8 Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum

Kaavaehdotus nähtävillä 29.9.–31.10.2022
Planförslaget framlagt 29.9–31.10.2022

Kooste saaduista muistutuksista Sammanställning av inkomna anmärkningar

Muistutuksista on poistettu henkilötiedot. Poistetut kohdat on merkitty[...] ja anonymisoidut kohdat [korvaavat sanat]. Jos muistutukset ovat olleet sisällöltään ja lauseiltaan yhteneväiset, ne on yhdistetty ja annettu yhteinen vastine, vaikka yhdistettyjen muistutusten sanamuodoissa on voinut olla pieniä eroavaisuuksia. Täysin eroavat kappaleet on merkitty[XX], XX=muistutuksen tunnus.

Personuppgifter har avlägsnats från anmärkningarna. Borttagna uppgifter har markerats [...] och anonymiserade uppgifter[ersättande ord]. Ifall anmärkningarna till sitt innehåll och sina meningar varit snarlika har de sammanfogats och getts ett gemensamt genmäle, också om det funnits små variationer i ordval. Stycken som helt skiljer sig har markerats [XX], XX=anmärkningens beteckning.

1 Muistutus AA, 1 allekirjoittaja

Mielestäni olisi syytä ottaa pidempi aikalisä NG8:n suhteen, miettiä kaavoituspolitiikkaa uusiksi siltä kantilta, minkälaista Sipoota tässä nyt ollaan tekemässä. Varsinkin viime vuosina lähiluonto on saanut aivan uuden merkityksen ihmisten päivittäisessä elämässä, sitä osataan arvostaa ja se auttaa huomattavasti palautumaan arjen keskellä. Tässä ollaan nyt väkisin viemässä maaliin jättimäistä kaavoitushanketta, joka tuhoaisi täydellisesti koko kylän arvokkaan, ainoan kunnollisen ja helppokulkuisen ulkoilualueen mahtavine maisemineen. Tuollainen alue pitäisi ennemminkin suojella kokonaan, eikä pyöritellä paperilla kaavoitussuunnitelmia. On naurettavaa katsoa ja kuunnella näitä puheita ”virkistysalueista” kyseiselle kaava-alueelle, sitä ainoaa virkistysaluettahan tässä nyt ollaan viemässä kuntalaisilta pois! Ulkoilu täydellisessä luonnonrauhassa on täysin eri asia kuin ahtaasti rakennetussa, asfaltin ympäröimässä asutuskeskuksessa. Kun kaavassa puhutaan ”virkistysalueista”, niin kyllähän se nyt kuntalaisten silmiin näyttäytyy siltä, ettei tästä asiasta päätöksiä tekevät tahot ole edes katsoneet niitä havainnekuvia näistä alueella olevista

”virkistysalueista”. Samantien Sipoo voisi sitten vaihtaa sloganiksi ”avaa aamusi asfalttiteillä ja nauti lähielämästä”.

En ymmärrä miksi Sipoolle on niin kova kiire matkia lähikaupunkien kaavoitustyyliä, Sipoo on huomattavasti viihtyisämpi paikka ilman asemalähiöitä lieveilmiöineen. Sipoo on kunta ja Nikkilä on kylä osana kuntaa, puheet jostain ”puutarhamaisesta pikkukaupungista” sopii ennemminkin sinne kaupunkiin, ei Sipooseen. Tästä ei pidä yrittää väkisin tehdä kaupunkikeskittymää keskelle maaseutua. Tällaista näin typerää kaavahanketta tuskin edes suunniteltaisiin ja kaavoituksissa olisi mahdollisesti jopa jonkinlainen järki mukana, ellei junarata menisi siitä suht läheltä. Kaavoituspaikkoja uskon kunnan löytävän mistä tahansa muualtakin, tuollaisella massatuotannolla ei sitä paitsi enää edes ole mitään tekemistä hallitun kasvun kanssa. Jos paikalliset haluaisivat nauttia tiiviistä asemanseudun lähiörakentamisesta ja asfalttinäkymistä, niin eivätköhän he olisi osanneet jo kauan aikaa sitten hakeutua asumaan sellaiselle paikkakunnalle, josta ne jo löytyvät. Siihen on syitä, miksi Sipoossa viihdytään, tällainen kaavoituspolitiikka vain ei kuulu niihin syihin. Eräille tahoille tästä kaavamallista ja junayhteydestä on tullut jopa jonkinlainen pakkomielle ja kaavoitusta ollaan tekemässä putkinäköisenä vain ratayhteyttä ajatellen, välittämättä kuntalaisten mielipiteistä ja suorista palautteista, joissa nousee esiin huolina niin kasvavat lieveilmiöt, ulkoilualueiden tuhoaminen ja pakkokaupungistuminen. Kokonaiskuvan muodostaminen puuttuu tätä hanketta ajavilta kokonaan tai sitten kyse on vain puhtaasta välinpitämättömyydestä.

Julkisen liikenteen käyttäjämääristä ei ole tulevaisuudessa mitään takeita lisääntyneen etätyömahdollisuuden jälkeen, eikä kyseinen junayhteys ole käytännöllinen kovinkaan monelle kuntalaiselle, sitä paitsi Sipoossakin suuri osa kulkee muutenkin ihan mielellään sillä omalla autollaan, joten siinäkin mielessä tällaisen kaavahankkeen ja ratayhteyden keinolla millä hyvänsä edistäminen ei tässä kohtaa tunnu lainkaan järkevältä.

Aikaisemmin esitettiin epämääräisiä kasvulukuja ja laskelmia junayhteyden avaamisen tueksi, yhä enemmän ne näyttävät täysin hatusta temmatuilta ja vahvasti olettamusperusteisilta.

Kyseisen kaavan tyyli, koko ja ennen kaikkea sijainti on niin väärä kuin vain voi olla, joten nyt olisi aika malttaa mielensä, katsoa uudestaan tätä kaavoituspuolta ja miettiä Sipoo-kuvaa tulevaisuuden näkökulmasta paremmin, eikä väkisin ajaa kaupungistumisen mallia kuntalaisia kuuntelematta.

VASTINE: Kaavatermistössä saattavat mennä sekaisin virkistysalue ja lähivirkistysalue. Kaavakartalla käytetään termiä lähivirkistysalue, joka on yleisesti käytetty kaavamääräys rakentamattomalle yleisessä käytössä olevalle alueelle. Tällöin kyseessä on kuitenkin hallinnollinen määritelmä, joka kattaa niin pienet viherkaistaleet kuin varsinaiset laajat virkistysalueet, koska hallinnollisesti ei ole syytä erotella näitä. Sen sijaan suunnitelmallisesti, esim. hiihtolatujen ja polkuverkoston suunnittelussa, viherkaistaleiden ja laajojen virkistysalueiden erilainen luonne huomioidaan. Varsinaisia virkistysalueita jää nykyiseen asuunsa ja virkistyskäyttöön edelleen kymmeniä hehtaareja kaavan toteuduttuakin.

Kaava tullaan toteuttamaan osa kerralla, kysynnän mukaan. Kunta ei rakenna asuntoja alueelle, vaan ne rakennetaan siihen tahtiin kuin on halukkaita muuttajia Sipooseen. Kaavan toteutus kestääkin yli 10 vuotta. Kaava olisi voinut suunnitella pienissä osissa, mutta suunnittelemalla koko alue kerralla pysyy kokonaisuus hallussa ja on myös kuntalaisten tiedossa.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioitun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

2 Muistutus AB, AI, 1+1 allekirjoittajaa

Haluan lähettää virallisen NG8-kaavaa vastustavan mielipiteeni.

On todella kurjaa, että Nikkilän suurin, helposti kaikkien saavutettavissa oleva ulkoilualue jyrätään sen vuoksi, että tänne halutaan väkisin juna, joka loppujen lopuksi palvelee hyvin harvoja kuntalaisia. Itse asun tälläkin hetkellä kävelymatkan päässä kaavaillusta juna-asemasta, enkä siltikään koe, että junayhteys Keravalle tulisi hyödyttämään minua mitenkään, *[AB:] vaikka käyn töissä Helsingissä*. Junanvaihto Keravalla ei nopeuta nykyisiä yhteyksiä vaan päinvastoin hidastaa ja hankaloittaa niitä, koska junan alta bussivuoroja melko varmasti myös vähennetään, mikä vaikeuttaa muualla Sipoossa asuvien kulkemista entisestään.

Olisi hienoa, jos kuuntelisitte nykyisiä nikkiläläisiä, näin suurta vastustusta ei mikään suunniteltu kaava ole saanut aikaiseksi. Nikkilässä on muitakin alueita, joihin voidaan tehdä vastaavanlaisia asuinalueita, kyseistä aluetta ei ole pakko tuhota lyhytnäköisen ratasuunnitelman takia. Jättäisitte tämän alueen koskematta kuntalaisten iloksi ja hyvinvoinnin tueksi ja suunnitelkaa vastaava alue esimerkiksi urheilukentän alueen pelloille.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistus, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo

huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskeissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Mainittu Öljytien (urheilukentän) alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

3 Muistutus AC, 1 allekirjoittaja

Olen 15 vuotias ja minun mielestäni on aivan typerää tuhoa meidän ainut ulkoinen kuntorata. Nikkilä on aina ollut pieni keskus ja toivon että pysyy sellaisena, en haluaisi että tänne muuttaa koko ajan lisää ja lisää ihmisiä enkä haluaisi junarataa tänne koska se olisi aivan turhaa, busseilla pääsee liikkumaan enemmän kuin hyvin ja jos tänne tulisi junarata niin uskoisin että bussit ei liikkuisi enään niin usein kuin nytten.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2

km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksoissa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

4 Muistutus AD, 1 allekirjoittaja

Olen vahvasti ng8 vastaan, pururata ja sen läheisyys on hyvin tärkeitä melkein kaikille nikkiläläisille, tuhoatte enemmän mitä ymmärrätekään. Järki päähän ja lopettakaa uuden korson tekemistä.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

5 Muistutus AE, 1 allekirjoittaja

Vastustan ng8:ia ja teidän rakennusta, te tuhoatte vain sipoota.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

6 Muistutus AF, 1 allekirjoittaja

Ei mitään hemmetin järkeä tällaisessa. Luontoa tuhotaan säälimättä vain sen takia että saadaan väkisin rakentaa lisää taloja ja ongittua lisää veronmaksajia, lapsiperheitä ts. kasvattaa kiireellä kunnan väkimäärää vain koska talous on päin persettä ja halutaan väkisin uusia palveluita jotta saadaan rahavirtaa kunnalle. Miksi? Mitä vikaa nykyisessä Nikkilässä? Ei mitään. Rahanahneutta vaan josta seuraa tarpeen ja kysynnän loputon kierre ja talousmittari käy punaisella.

Plus juna-asema... täysin turha hanke. Nykyiset bussiyhteydet ovat täysin riittäviä ja päteviä jopa kuskien mielestä. Juna ei korvaa eikä lisää yhtään mitään... paitsi menoja ja kuluja. Puhumattakaan siitä että "hämäräväkeä" valuu keravan kautta nikkilään, radanvarsikaupungit ovat yleensä pahimpia. Onpa hienoa että Nikkilä haluaa ajaa itsensä alamäkeen...

NG8 = pikkukylän loppu ja tärkeimmän virkistysalueen tuho. Luulin että täällä on asiat hyvin ja hommat osataan, mutta ei näköjään. Älyvapain projekti mitä koskaan missään kunnassa nähnyt. Kiitos ei kiitos. Itse kyllä muutan pois ja uskon että moni tekee saman.

uusi Nikkilä = korso 2.0.

***VASTINE:** Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radan (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.*

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat

palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskusten tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

7 Muistutus AG, 1 allekirjoittaja

Olen asunut pitkään Nikkilässä ja ulkoilen paljon erityisesti Kartanon alueella. Olen huolissani NG8-kaavasta, joka toteutuessaan tulee tuhoamaan Nikkilän ainutlaatuiset ulkoilupaikat. Myös kouluikäiset lapseni toivovat, että mainiot ulkoilualueet säilytetään ennallaan.

Toivon, että Sipoon kunta pysäyttää tämän kuntalaisten kannalta vahingollisen rakennushankkeen.

Mielestäni Sipoon kunta on nyt tekemässä suuren virheen. Sipoon luonto ja ulkoilumahdollisuudet ovat meille kuntalaisille tärkeitä ja niitä kannattaa vaalia kaikin keinoin.

Siksi toivon, ettei NG8-kaavaa toteuteta.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä

tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

8 Muistutus AH, 1 allekirjoittaja

Mielestäni Sipoon liikarakentaminen pitäisi pysäyttää. Suomen asukasluku vähenee, syrjäytyminen lisääntyy, päihde- sekä mielenterveysongelmat kasvavat. Ketkä muuttavat asuntoihin kun Helsinki, Vantaa etc. myös rakentavat koko ajan asuntoja lisää????!!

Rataliikenne on jo nyt tuonut eri alueille lisää huumeongelmia sekä jengiytymistä. Nuoret 11v-17v mielellään liikkuvat junalla ja jopa yöpyvät juna-asemilla. Sosiaalialan ammattilaisena olen etsinyt karanneita nuoria mm. juna-asemilta.

Kannattaa miettiä tarkkaan, ettei käy niin kuin isojen koulujen kanssa, että niihin ei ole oppilaita. Omakotitalo asumista kannattaisi tukea!

VASTINE: *Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut*

olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radana (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

9 Muistutus AJ, 1 allekirjoittaja

Mielenosoitus. ei vaaralliselle koulutielle. ei kaadeta metsää, se on turvapaikka linnuille.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

10 Muistutus AK, 1 allekirjoittaja

Vastustan tuota rakennushanketta. Sipoosta löytyy satavarmasti paikkoja, johon voi rakentaa ilman, että jo valmis, paljon käytetty ulkoilualue tuhoutuu tai sen käyttö häiriintyy vakavasti. Mietin myös, että miten uuden alueen asukkaat suhtautuvat siihen, että heidän pihojensa poikki kulkee "vieraita" tyyppejä.

Myös kunnan velkaantuminen kaikkien rakennushankkeiden myötä mietityttää.

VASTINE: Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja

rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Kaava-alue on suunniteltu sillä tavalla, että julkinen ja yksityinen tila on selkeästi eroteltu. Siten rauhalliset pihat jäävät asukkaiden käyttöön eikä niillä lähtökohtaisesti olisi

läpikulkua. Toisaalta julkinen tila (kadut, puistot, virkistysalueet) on suunniteltu sillä tavalla, että ne ovat helposti saavutettavissa.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.

11 Muistutus AL, 1 allekirjoittaja

Tässä eräs mummi vastustaa rakentamista alueelle. En itseni vaan lapsieni ja lastenlasten puolesta.

***VASTINE:** Muistutus kirjataan tiedoksi.*

12 Anmärkning AM, 2 undertecknare

Enligt syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett grönt, småstadslikt bostadsområde i norra delen av Nickby. Generalplanen för Sibbo 2025 omnämner dock inte byggande av småstadslikt bostadsområde. Sibbo är en kommun och inte en stad. Skapandet av ett småstadslikt bostadsområde i Sibbo skulle avvika från den övriga bosättningen i kommunen.

Målet för detaljplanen är att öka antalet invånare i Nickby till 10 000. Detaljplanen anser att detta är en förutsättning för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Detta argument är felaktigt. Ett ökat befolkningstal i Nickby är ingen garanti för att persontågstrafiken kan inledas. Det finns orter i Finland med betydligt mindre befolkningsantal, som har persontågstrafik, t.ex. Sjundeå, Kemijärvi och Parikkala. Beslutet att inleda persontågstrafik tas av Helsingforsregionens trafik (HRT). HRT beställer lokaltågstrafiken av VR. Sibbo kommun har inte någon representant i HRT:s styrelse och det är knappast i Helsingfors, Esbo eller Vandas intresse att persontågstrafik inleds på Kervo–Nickby banan. Trafikledsverket har inte heller reserverat anslag för investeringar i tågbanan. Persontågstrafiken mellan Nickby och Kervo kan återupptas utan stora investeringar. Sibbo kommun och Kervo stad kunde dock inleda persontågstrafik på den nuvarande banan endast genom att förnya perrongerna och köpa trafiken direkt av VR, efter att Trafikledsverket gett tillstånd till detta. Utgångspunkten för planen är således baserad på felaktiga antaganden.

Trots att det har gjorts smärre ändringar i NG8-planen sedan det föregående planutkastet är planen fortfarande överdimensionerad och skulle stympa friluftsområdet och försämra livskvaliteten för Sibbobor. Befolkningstalet på området borde inte överskrida 2000 personer.

Nickby gård är det viktigaste frilufts- och rekreationsområdet i Norra Sibbo. NG8-planen skulle förstöra nuvarande friluftsområde och motionsslingor och frisbeegolfbana. Nickby gårds nuvarande motionsslingor möjliggör tillgänglighet även för personer med funktionsnedsättning. Att röra sig i naturen och skogen har enligt forskning många positiva effekter på hälsa och välbefinnande.

Bevarandet av enhetliga skogsområden vore också miljövänligt. Det mest störande med planen är att den skulle stympa Norrskogen. I en del av Norrskogen har till och med höghus planerats. Höghus borde överhuvud inte byggas på området.

Ett bostadsområde på Nickby gård kan byggas, men i mindre skala. Höghus lämpar sig inte på området, utan främst egnahemshus och radhus. Det finns fortfarande möjlighet till byggande av höghus i övriga områden i Nickby. Nuvarande friluftsområde i Norrskogen bör bevaras som sådant.

BEMÖTANDE: *Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadsläk. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.*

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.

Att öppna banan för persontågstrafik är en lång process som förutsätter flera olika planer och beslut. Avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) är avtal som staten ingår med de största stadsregionerna. I MBT-planen 2019 omnämns KeNi-banan och projektet finns därmed med på den lista som avtalats med olika aktörer, bland annat staten, HRT och kommunen. I avtalet nämns år 2028 eller senare som tidpunkt för öppnandet av banan för persontrafik.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

På själva skogsområdet har inte ett enda höghus placerats i detaljplanen. I planen har flera kvarter betecknats AKR, det vill säga kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus. De betyder ändå inte att alla dessa kvarter skulle bestå av höghus, eftersom planen också bestämmer antalet våningar. I största delen av AKR-kvarteren är våningstalet 2, vilket i praktiken betyder radhus. Höghusens antal har minskats jämfört

med det tidigare planutkastet och dessa har placerats i områdets södra del längs Klockarvägen. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus.

13 Anmärkning AN, 1 undertecknare

Har följt med det nya bygget här vid Nickby gård och planerna för NG8 bygget.

Vi flyttade hit för snart 5 år sedan just för naturens skull och det är med stor besvikelse vi nu följer med hur naturen runt omkring oss byggs fullt! Alla de fina åkrarna och skogen förstörs.....varför just här?? Varför inte längs med oljevägen eller fortsätta på jokipuisto? Måste det byggas så fullt? Förstår att järnvägen planeras till kervo men är det orsaken? Jag jobbar i Helsingfors, nordsjö.....jag tänker inte åka med tåget till kervo o byta tåg för att komma till Helsingfors. Och behövs den järnvägen? Visst ska Nickby utvecklas men måste det göras nu genast med en sån sjujävlande fart?? På dessa 4 år vi bott här har det kommit höghus o jokipuisto medan många andra servicer försvinner. Brandstationen är en 10 poängare, bra ställe så inte nu bara dåligt heller men dethär nya NG8 bygget går så under bältet som något kan gå! Låt oss sibbobor ha lite av sibbo o Nickby kvar ännu! Lyssna på oss boende!

BEMÖTANDE: I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av

kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

14 Muistutus AO, 1 allekirjoittaja

Ilmoitan vastustavani Nikkilän kartanon kaavaa NG8 luonnonsuojelluksista ja ihmissuojelluksista syistä.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

15 Anmärkning AP, 1 undertecknare

Jag har bott hela mitt liv i Kyrkoby och främst valt boningsort tack vare närheten till friluftsleder med frisk luft. Tack vare Vargspåret 1984-2013 och utmärkta friluftsleder har jag blivit en aktiv motionär som fullbordat [flera långa löp- och skidlopp].

Jag är särskilt orolig för att friluftslederna splittras och att en väsentlig del av de platta partierna på åkrarna försvinner.

Det vore synnerligen viktigt med platta partier för barn och unga, som vill lära sig skidning. Detta kunde få "massorna" i rörelse i stället för endast elitåkare.

Skidning upp och ned för backarna i skogen, vid bäcken och genom järnvägstunneln är mycket krävande och är t.o.m. farligt för en erfaren skidåkare, speciellt då det är is i spåren i branta kurvor eller då spåren är slitna.

De ritningarna, som är till påseende vid friluftsleden, tyder på att den nuvarande 2 km:s slingan och åkern (med skidspår på vintern) i praktiken helt kommer att täckas av bostäder och där det inte gör det, är det någon stig / väg / gata som korsar slingan.

Min anmärkning: Jag kan inte hitta någon konkret plan för en ersättande friluftsled. Jag anser att planen är ohållbar så länge denna brist inte har korrigerats.

Det skall väl inte vara meningen att kyrkoby- och nickbyborna i fortsättningen ska ta bilen till Sherwood i Kervo eller Söderkullas friluftsled, då de t.ex. vill skida eller löpa?

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog

kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

16 Muistutus AQ, 1 allekirjoittaja

Olemme asuneet Nikkilässä kartanon alueella 2.5 vuotta.

Muutimme luonnonhelmaan maalaismaisemaan missä pellot, metsä ja lenkkipolut vieressä. Saimme asua vuoden rauhassa kunnes meidän nurkalla alettiin tehdä uutta jatketta omakotialueella.

Olemme nyt kuunnelleet infran rakentamis ääniä ja melua jo vuoden ja kauhuksemme tajusimme että joudumme asumaan seuraavat 10 v. rakennustyömaalla uuden kaavan Ng8 vuoksi eikä maalaismaisemasta sen jälkeen ole mitään jäljellä.

Emme halua asua kaupungissa vaan pikkukylässä joten joudumme muuttamaan pois. Miksi tätä kaavaa ajetaan väkisin läpi vaikka kuntalaiset sitä vastustaa.

Ja kuka viulut maksaa kun nyt jo kunnanjohtaja on huolissaan miten tulevaisuudessa rahat riittää. Siitä huolimatta hän tätä omalla tahtotilalla kovasti haluaa.

Tulevaisuus näyttää huolestuttavalta muutenkin kun lama ja sodan uhka vaanii nurkalla. Minusta tämä kaava pitää laittaa jäähyllä.

Vastustan tätä todella tyhmää hanketta.

VASTINE: Muistutuksessa viitataan oletettavasti Pohjanniityn kaava-alueen (NG9) rakentamiseen. Pohjanniityn kaava-alueen infrarakentaminen – kadut ja kunnallistekniikka – on tehty 2021–2022 ja työt ovat pieniä viimeistelyjä vaille kokonaan valmiit. Alueella jatkuu vielä talojen rakentaminen jokaisen tontinostajan aikataulujen puitteissa, mutta nykyasukkaille eniten häiriötä syntyy infrarakentamisesta syvine kaivantoineen pihojen tuntumassa. Vastaavaa haittaa Pohjanniityn nykyasukkaille ei pitäisi aiheutua NG8-kaava-alueen rakentamisesta, koska se tapahtuu lähimmillään yli 100 metrin päässä ja suurin osa töistä tehdään satojen metrien päässä. Rakennustöiden ei myöskään pitäisi kovin paljon näkyäkään säästettävän metsäkaistaleen ansiosta. Lisäksi alue rakennetaan valmiiksi osa kerralla, joten samassa paikassa rakentaminen ei jatku 10 vuotta putkeen. Työmaaliikenne tulee todennäköisesti olemaan näkyvin haitta NG8-alueen rakentamisesta Pohjanniityn alueella, mutta uusien pääkatujen valmistuttua todennäköisin työmaaliikenteen suunta ei mene Pohjanniityn kautta.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.

17 Anmärkning AR, 1 undertecknare

Det hårt kritiserade förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum NG8 är framlagt till påseende. Planerarna framför bl.a. att detaljplanens syfte är att "utveckla och bevara grön- och rekreatiomsområdena". Vem som helst kan förstå att planerna leder till raka motsatsen.

Kritiken kan sammanfattas i 3 huvudpunkter:

1. Naturen: NG8-området som ligger på lämpligt gångavstånd från Nickby centrum är en pärla för naturälskare och motionsfrästa och blir för all framtid förstört om planen förverkligas. Inget motsvarande område finns! Underbara bäckdalar, lundar,

skogsdungar och böljande åkerfält möjliggör stor artrikedom inom både flora och fauna. Här kan man koppla av, förbättra konditionen och bl.a. höra näktergalen och ett otal sångfåglar. Lärkor, tofsvipor, hackspettar, och rådjur observeras ofta, och i bäckdalarna frodas gulsippor, lungört, gullpudra och många andra rara växter. En medborgaradress mot planen med ca. 1500 underteckningar föranledde närmast kosmetiska förändringar. Det nuvarande 2 Km:s skidspåret som passar seniorer och mindre barn har ersatts med ett nytt spår på båda sidor av Gretasbäcken. Men här finns branta backar som gör det omöjligt för dessa befolkningsgrupper. I de ritningar som presenteras finns 3 olika broar över Ollbäcken som dramatiskt kommer att påverka bäckdalens natur.

Se även den av 'Nickby Gårds vänner' nyligen sammanställda dokumentationen <https://online.flippingbook.com/view/957893851/> som sakligt, detaljerat och illustrerat beskriver vad vi går miste om ifall NG8 förverkligas.

2. Persontåg Kervo-Nickby har varit en vägande motivering för NG8. I så fall borde Nickby växa med 5000 personer. Men tåg förutsätter tågbyte i Kervo. Redan 2015 gjorde HRT (Helsingfors regiontrafik) en utredning som visade att investerings- och driftkostnaderna för persontåg är mycket dyrare än busstrafik som är lika snabb och mera flexibel. I dag med eldrivna bussar, ökat distansarbete och osäkra ekonomiska framtidsutsikter är fördelarna med busstrafik ännu klarare. Själva tågstationsområdet är ett stort frågetecken. Det utgör grunden för NG8 men är fortfarande oplanerat, inte budgeterat och förutsätter dessutom en egen miljökonsekvensutredning.
3. Ekonomin: Hur hållbar är budgeteringen? Vad kommer stationsområdet att kosta? Bara broarna över Ollbäcken slukar många miljoner – för att inte tala om kommunaltekniken och infrastrukturen. Markundersökningar visar att marken på en del av de planerade byggnadsplatserna är direkt olämplig (stora kostnader!) för husbyggnad.

Kommunen har räknat med att tomtförsäljning på NG8 ska ge plus i kassan. Men budgeteringen gjordes före covid och Ukrainakriget. Sedan dess har kostnader på byggnadsmaterial stigit kraftigt, banklån blir svårare att få, räntorna stiger snabbt och den framtida ekonomiska utvecklingen är omöjlig att förutspå. Det är långtifrån säkert att man hittar villiga köpare till tomterna. Är vi skattebetalare villiga att satsa så mycket pengar i dessa ekonomiskt osäkra tider? Hur många av dagens beslutsfattare har grundligt hunnit och orkat sätta sig in i NG8 och ändå ska man fatta beslut som gäller tiotals miljoner euro!? Några kommunala beslutsfattare har dessutom öppet medgett att de inte visste (känner sig lurade) vad de gick med på då de godkände fortsatt planering av NG8.

Sist och slutligen måste vi fråga oss själva och våra beslutsfattare om vi faktiskt vill ha en så snabb utbyggnad av Nickby. Det finns också många andra områden i Nickby som lämpar sig för byggnad i mindre skala.

På basen av ovanstående anser jag att förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum är orealistiskt och bör förkastas.

BEMÖTANDE:

1. *Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.*

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

2. *Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor*

kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrider på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågstrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

- 3. Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågstrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*

18 Muistutus AS, 1 allekirjoittaja

Vastustan Nikkilän kartanon alueen NG8 kaavaa.

Kyseinen alue on monille asukkaille hyvin tärkeä rauhoittumisen, luonnossa liikkumisen kannalta. Alueeseen ei pidä koskea ollenkaan rakennusmielessä.

Sen sijaan alue pitää jättää kuin se on.

Haluammeko lapsillemme täyteen taloja rakennetun Nikkilän jossa palveluita ei ole, rikollisuus rehoittaa ja luontoa ei ole.? Emme.!

Jos teidän on pakko rakentaa jonnekin luulisi sitten vaikka öljytien varressa lähellä ruxia olevan tilaa?

Me ei haluta Nikkilästä Korson/Koivukylän kaltaista aluetta. Itse olen sieltä muuttanut tänne ja nimenomaan ihastuin Nikkilän luonnonläheisyyteen ja rauhaan

Täällä on rakennettu ihan tarpeeksi ja kaunis keskusta on pilattu uusilla kerrostaloilla ja pilaatte ymmärtääkseni jatkossakin.

Jos jotain haluatte sipoolaisten hyväksi tehdä parantakaa terveydenhuollon palveluita. Keskittykää nykyisten asukkaiden hyvinvointiin ennenkuin edes harkitsette tänne tuhansia asukkaita lisää.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet

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

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radan (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

19 Muistutus AT, 1 allekirjoittaja

Muistutuksia Nikkilän NG8 kaavaehdotuksesta:

- NG8 alue on Nikkilän tärkein virkistys-, ulkoilu-, ja harrastusalueutta ympärivuotisesti, hiihtoladut, kävelyreitit, frisbee golf
- Sipoon kunnan piti kehittää aluetta saamallaan avustuksella virkistysalueena, metsäpolut, maastopyöräily
- Alue tulisi säilyttää yhtenäisenä virkistysalueena, peltomaisemat, joen varren vierusta, metsäpolut, arvokas luonto ja kulttuuriperintömaisema

- Sipoota mainostetaan uusille asukkaille: "aloita aamusi metsäpolulla"
- Täällä ulkoilee ympärivuotisesti paljon ihmisiä ja alue palvelee vetovoimaisena myös uusia asukkaita
- Nikkilässä ei ole mitään muuta vastaavanlaista ulkoilualuetta
- Alue pilataan, jos rakennetaan täyteen taloja, sillä kuka voi enää ulkoilla pihapiirien keskellä
- Nikkilästä rakennetaan tämän kaavan myötä uusi Korso ja asukkaiden tarvitsema lähiluonto tuhotaan
- Arvokas alue on ehdottomasti säilytettävä edelleen virkistysalueena ja luovuttava kerrostaloista ja tiiviistä rakentamisesta
- Sipoon kunnan tulee etsiä muita vaihtoehtoja Nikkilän kehittämiseen ja rakentamiseen
- Henkilöjuna liikenteeseen perustuva kehittäminen on epärealistista. Nykyiset bussit ajavat tyhjillään Keravalle ja Helsinkiin
- Busseilla pääsee suoraan Keravalle tai Helsinkiin juna-asemalle sekä metroaseman viereen
- Monet ovat työssään siirtyneet tekemään etätöitä ja työmatkaliikenne on merkittävästi vähentynyt
- Junaliikenteelle ei todennäköisesti tule löytymään riittävästi käyttäjiä, joten siihen painottuvaa kehitystä ei tule tehdä.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää

poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Avustuksella tarkoitetaan oletettavasti ELY-keskuksen vuonna 2021 myöntämää valtionavustusta lähivirkistysalueiden kehittämiseen. Tämä kerta-avustus on hyödynnetty alueen ulkoilureittien, etenkin Gretasbäckenin portaiden, kunnostamiseen ja nämä kunnostetut reitit jäävät ennalleen kaava toteuduttua.

Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat olla toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun

Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennenuhissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennratkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioitun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

20 Muistutus AU, 1 allekirjoittaja

Kaavasuunnitelma pitää perua kaikiltaosin. Se tuhoaa Nikkilän ja Sipoon maineen lähiluontoystävällisenä kuntana. Yksikin talo pellolla pilaa Nikkiläläisten sielunmaiseman. Hanke perustuu raideliikenteen aloittamiseen henkilöliikenteessä Keravan ja Nikkilän välillä jonka VR on viimeksi 2015 todennut kannattamattomaksi, eikä nyt muutettu kaavakaan enään tue tuota hanketta vähentyneen asukasmäärän takia.

Se minkälaisia vaikutuksia kaavailla suunnitelmalla on alueen luontoon isossa kuvassa ei voi hyviksi sanoa. Alue tarjoaa nykyisellään fyysisen kunnon parantamisen lisäksi henkisen kunnon parantavan ominaisuuden.

Rakennusjärjestys suunnitelmissa iskisi suoraan sydämmeeseen vaikka sitä ei saatettaisi edes loppuun. Kerran pilattua ei saa korjattua. Ottakaa Sairaalan alueen pellot ja Kiinanmäki tehokkaaseen asuntorakentamis käyttöön. Perukaa NG8 hanke.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukko liikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkotarkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet

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

21 Muistutus AV, 1 allekirjoittaja

NG8 Kaavoitusta ei tule toteuttaa.

Tällä tavalla tuhotaan taas osa Nikkilässä viihtymisen kannalta olennaisia alueita. Kartanoalueen alueet jotka ovat vielä toistaiseksi säilyneet hienosti melko koskemattomana tarjoavat vielä pienen palan Nikkilän historiaa. Alue on toistaiseksi rauhallinen ja erinomainen paikka ulkoiluun ja harrasta liikuntaa rauhassa. Jos kaava toteutuu niin ei alueelle muuta ihmisiä jotka hyötyisivät julkisista kulkuvälineistä (juna). Käy niin kuin Espoossa. Eli asutaan maalla niin että alle km säteellä on yli 2000 naapuria ja lähes kaikilla oma auto jotta päästään töihin. Juna ja halpa asuminen tekee tästä kylästä seuraavan Korson. Nämä ilmiöt alkavat jo näkyä Nikkilässä. Palvelut ovat nikkilässä ihan hyvät mutta kasvaako mm. päiväkotit ja koulu- paikat sitä tahtia kun perheitä muuttaisi uudelle alueelle. Panostakaa enemmän rakenattavien asuntojen kokoon ja laatuun. Tällä tavalla saadaan hyviä veronmaksajia kunnalle. Myös niin että kaikki rakennukset eivät ole keskitetty yhdelle alueelle tuhoten koskemattomaa luontoa. Pidetään Nikkilä kylänä ei lähiönä.

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

virikistuksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiiltaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi

yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennemuutoksissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

Kaavassa on varauduttu siihen, että alueelle toteutetaan päiväkotitai -koteja, lisäksi löytyy varaus korttelikoululle, mikäli Nikkilän nykyiset koulut jäävät riittämättömäksi.

Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisulla (asemakaava) että ohjeilla (rakennustapaohje). On haluttu välttää tyypillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyypillistä 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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

22 Muistutus AW, 1 allekirjoittaja

Olemme perhe Herralasta ja käytämme säännöllisesti Nikkilän kartanon ulkoilualuetta. Sinne ei kannata rakentaa suunniteltua asuin-aluetta.

Vastustan Nikkilän kartanon NG8 hanketta. Kehittää vanhan sairaala-alueen ympärillä olevia aleita ja kaavottaa sinne uusia asuin-alueita.

Sairaala-alueen ympärille voi rakentaa joka ilman suuntaan. Esim juna aseman voi siirtää eri paikkaan.

VASTINE: Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen

vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa, mm. mainittu sairaalamäen alue. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

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

23 Muistutus AX, AZ, 1+1 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alue tulisi säilyttää nykyisenlaisena virkistysalueena. Mikäli aluetta ryhdytään kehittämään NG8-hankkeen mukaisesti, tulee se aiheuttamaan peruuttamatonta sekä laajamittaista vahinkoa Nikkilän viihtyisyyteen, arvokkuuteen ja identiteettiin. Maaseutumainen ja rauhallinen Nikkilä on tarjonnut kaivatun vaihtoehdon tiiviille kaupunkiasumiselle sopivan matkan päässä Helsingistä sekä muista ympäröivistä kaupungeista. Toteutuessaan hanke muovaisi alueen olemusta täysin päinvastaiseen suuntaan niistä lähtökohdista, joihin kylän ominaispiirteet sekä vetovoimaisuus ovat tähän asti perustuneet. Maisemallisesti merkittävät kohteet ja virkistävä lähiluonto ovat vaarassa turmeltua pysyvästi ja näin ollen asumisen laatu sekä asumisviihtyvyys pahimmassa tapauksessa heikentyisivät merkittävästi Nikkilän alueella.

Kartanon alueelle keskitetyt ulkoilu- ja liikuntamahdollisuudet ovat korvaamattomat nykyisessä ympäristössään. On suojeltava yhä harvinaisemmaksi käyviä metsäisiä alueita sekä lähiluontoa, jossa toteutuu matalan kynnyksen mahdollisuus pistäytyä virkistäytymässä. Virkistysalueiden säästämistä puoltaa niin ympäristöpsykologinen, kansanterveydellinen kuin luonnonsuojelullinenkin näkökulma. Havainnekuvista sekä kaavakartoista on selvästi tulkittavissa, että suunniteltu rakennuskanta sekä sen vaatima infrastruktuuri vaurioittaisi ympäristöä ja maisemaa hyvin perustavanlaatuisesti. Vaikka ulkoilureitit näennäisesti säilyisivät täysimittaisina ja Pohjanmetsän ulkoilualue

suurimmaksi osaksi eheänä, olisi rakennetun ympäristön vaikutus alueella siltikin pysäyttävän radikaali. Lisäksi suojeltavaksi osoitettuihin luontokohteisiin kohdistuisi väistämättä merkittäviä riskejä ja rasisustekijöitä, vaikka ne ovatkin osittain rajattu suunnittelualueen ulkopuolelle.

KeNi-radon käyttöönnoton kannattavuus nojaa pitkälti asukasmäärän suureen – jopa voimakkaasti ylimitoitettuun – kasvuun. Tällainen kehityssuunta, jossa pyritään kasvattamaan kuntaa mittavilla hankkeilla verrattain pikaisella aikataululla, on hyvin riskialtis. Asuinalueen laajentuessa ja väkimäärän kasvaessa muutos näkyy niin yleisessä turvallisuudessa, viihtyisyydessä sekä palveluiden saatavuudessa. On siis perusteltua olla huolissaan siitä, millaisiksi asuinolosuhteet Nikkilän seudulla kehittyvät.

Mielestäni on yhä aiheellista tarkastella hienovaraisempia suunnitteluratkaisuja vastata Nikkilään kohdistuvaan kasvupaineeseen. Asemakaavaehdotus NG8 on lyhytnäköinen ja äärimmäisen tuhlailtava hanke, mikäli aikomuksena on säilyttää Nikkilän maaseutumainen olemus ja sille tärkeät piirteet. Luontoarvojen ohella paikan erityisyys on uhattuna. Hankkeen myötä Nikkilän yleisilmeestä tulisi pahimmillaan tunnistamaton ja yksiulotteinen, uudesta rakennuskannasta taasen arkkitehtonisesti irrallinen sekä ympäristöönsä huonosti istuva. Tähänastisen Nikkilän rakennetun ympäristön hienous on perustunut kiinnostavaan historialliseen kerroksisuuteen, uuden ja vanhan välillä vallitsevaan harmoniaan. NG8:n myötä tällaisen hienovaraisten kerroksellisuuden mahdollisuudet toteutua typistytisivät oleellisesti.

Päättävien tahojen on nyt vakavasti punnittava, miltä arvopohjalta Nikkilää kehitetään: minkälaiset intressit ohjaavat päätöksentekoa ja kenen etua tämänkaltaisen hankkeen todellisuudessa ajaa. Huoli tärkeän virkistysalueen menettämisestä sekä maiseman radikaalista muuttumisesta on todellinen ja kollektiivinen Nikkilän asukkaiden keskuudessa. Jatkuvan kasvun tavoittelu hinnalla millä hyvänsä ei ole tarkoituksenmukaista – etenkin, jos sen kustannuksella muut tärkeät arvot tuhovoimaisesti mitätöidään.

VASTINE: *Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. Uusi Nikkilän kartanon keskuksen asuinalue tuo myös tulevaisuuden nikkiläläisille mahdollisuuden asua hyvien virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä samalla kuin virkistysmahdollisuudet säilyvät edelleen myös nykyisillä asukkailla laajoina kokonaisuuksina. Osana Nikkilän ja Söderkullan voimakasta kasvua on luonnollista, että uudet asukkaat muuttavat välillä myös alueille, jotka ovat olleet osa vanhojen asukkaiden virkistysmaastoa. Näin on tapahtunut useimmiten, kun taajamiin on tehty uusia asuinalueita viime vuosikymmeninä. Uudet asukkaat tuovat kuntaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia parantaa myös virkistysmahdollisuuksia ja -reitistöä jatkossakin.*

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja

laajat viheralueet keskusten tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja

raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radän (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

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

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava tullaan toteuttamaan alue kerralla asuntojen kysynnän mukaan. Jos muutto Sipooseen ja Nikkilään hidastuu, myös asemakaavan toteuttaminen hidastuu. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista ottaa koko alue kerralla rakennettavaksi ja työmaaksi, vaan edetään osa kerralla. Myöskään kunnan resurssien puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista edetä liian nopeasti kaavan toteutuksen suhteen. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa.

Nikkilän vetovoimantekijänä on nimenomaan erilaisten asuinvaihtoehtojen tarjonta maaseutumaisen ympäristön keskellä, sekä Nikkilän kulttuuriperintö, joka näkyy arjen ympäristössä. Huolellisesti suunniteltu, vanhaa säilyttävä kaupunkikuva luo imagoa ja identiteettiä, ja imago taas on kasvua mahdollistavaa vetovoimaa. Toimintojen ja rakennustyylien kerroksellisuus ja monipuolisuus ovat tärkeitä täydennysrakentamisessa ja uusien alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavasuunnitelman lähtökohtana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivismatala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

24 Muistutus AY, 1 allekirjoittaja

Kaavan peruuttaminen kokonaan olisi kaikkein järkevin ratkaisu, pitäisi keskittyä ennemminkin pohtimaan sitä, minkälainen on oikeasti viihtyisä kunta, eikä kaavoittaa pelkästään päähänpinttynyt ideologia edellä kaupunkikeskusta, jota paikalliset eivät halua. Kyseinen alue on todella kaunis kokonaisuus ulkoilualueena ja sitä pitäisi osata arvostaa ja tiedostaa sen olevan todella merkityksellinen kuntalaisille. Yksikin rakennettu talo sille alueelle pilaa sen kauniin idyllin, josta kuntalaiset ovat nauttineet pitkään. Kannatan sitä, että tiivistä kaupunkimaista asumista juna-aseman kupeessa puoltavat valtuutetut muuttaisivat itse johonkin lähioon pk-seudulle asumaan, jossa pääsisivät nauttimaan siitä haaveilemastaan asemanseudun meiningistä häiriötekijöineen. Eikö kuulostakin houkuttelevalta?

Oletteko lukeneet kuntalaisten palautteita ollenkaan ajatuksella läpi? Mitkä ovat keskeisimmät tekijät, minkä takia Sipoossa halutaan asua? Onko ne syyt tiivis asuminen juna-aseman ympäristössä häiriötekijöineen vai sopivan väljä, turvallinen ja maaseutumainen kunta?

Junayhteys on kovin epäkäytännöllinen, en usko sen palvelevan kovinkaan suurta määrää kuntalaisia. Ihmetyttää myös se, että minkäänlaisia kustannuslaskelmia ei haluta nostaa esille, jos yhteys ei kannatakaan. Sitä ei millään haluta mainita ketkä joutuvat maksajiksi ja mitä ne summat tulisivat olemaan.

Olisi hienoa nähdä Sipoon irtautuminen kokonaan MAL-sopimuksesta, niin kauan kun Sipoo on sitoutunut noudattamaan kyseistä sopimusta, on ihan turha leikkiä mitään itsenäistä kuntaa. Myöskin HSL:lle menevät kuntaosuudet ovat jo todella suuria, ehkä olisi syytä pohtia sitäkin, missä määrin on enää järkevää kuulua HSL-alueeseen?

Olisi syytä vihdoin myöntää se, että olette tekemässä todella isoa virhettä, jos tuollaista kaavaa edistetään. Nikkilästä ei tarvitse pakonomaisesti yrittää tehdä sellaista paikkaa, jossa lisääntyy turvattomuus ja häiriötekijät ja sen myötä viihtyvyys sekä vetovoima laskee. Pitäisi olla sen verran avarakatseisuutta ja osata arvostaa sitä idyllisyyttä, luonnonrauhaa ja väljää asumista mikä ainakin toistaiseksi täällä vielä vallitsee, sekä kyetä käyttämään edes jonkinlaista järkeä ja harkintaa päätöksenteossa.

VASTINE: Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. Uusi Nikkilän kartanon keskuksen asuinalue tuo myös tulevaisuuden nikkiläläisille mahdollisuuden asua hyvien virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä samalla kuin virkistysmahdollisuudet säilyvät edelleen myös nykyisillä asukkailla laajoina kokonaisuuksina. Osana Nikkilän ja Söderkullan voimakasta kasvua on luonnollista, että uudet asukkaat muuttavat välillä myös alueille, jotka ovat olleet osa vanhojen asukkaiden virkistysmaastoa. Näin on tapahtunut useimmiten, kun taajamiin on

tehty uusia asuinalueita viime vuosikymmeninä. Uudet asukkaat tuovat kuntaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia parantaa myös virkistysmahdollisuuksia ja -reitistöä jatkossakin.

Nikkilän vetovoimantekijänä on nimenomaan erilaisten asuinvaihtoehtojen tarjonta maaseutumaisen ympäristön keskellä, sekä Nikkilän kulttuuriperintö, joka näkyy arjen ympäristössä. Huolellisesti suunniteltu, vanhaa säilyttävä kaupunkikuva luo imagoa ja identiteettiä, ja imago taas on kasvua mahdollistavaa vetovoimaa. Toimintojen ja rakennustyylien kerroksellisuus ja monipuolisuus ovat tärkeitä täydennysrakentamisessa ja uusien alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavasunnitelman lähtökohtana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivismatala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

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

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

25 Muistutus AÄ, 1 allekirjoittaja

Haluaisin tuoda ilmi vastustukseni NG8-kaavaan, myös näihin päivitettyihin ja muutettuihin suunnitelmiin.

Kaavasuunnitelma pitää perua kaikilta osin. Se tuhoaa Sipoon ja Nikkilän maineen luontoystävällisenä kuntana ja alueena. Kartanon peltomaisema on meidän nikkiläläisten sielunmaisema, jota ei saa tuhota. Yksikin talo siellä pellolla pilaa sen maiseman, mihin juuri ja juuri saamme futiskuplan sopimaan. On itseisarvo, että alakoulu voi kuntakeskuksessakin olla (melkein) pellon reunalla, niin kuin Lukkarin koulu nyt on. Kartanon alue pitää säilyttää nykyisen kaltaisena monipuolisena virkistys- ja liikunta-alueena – on arvokasta, että näin lähellä pääkaupunkia on tällainen maalaiskunta, jossa on maanviljelystä ja lehmiä ja hevosia pelloilla. Jos NG8-aluetta aletaan rakentaa, sen aiheuttamia tuhoja (fyysisiä ja imago) ei saada peruttua tai korjattua.

Rakentaminen tuolle alueelle tuhoaa peltomaiseman ja metsiä. Se, että joku ojanpätkä jätetään rakentamatta, ei riitä. Se tulee tuhoutumaan rakentamisen takia, hulevesien jne. vuoksi. Eläimet pakenevat rakentamisen aikana eivätkä tule takaisin. Se, että nyt Nikkilästä pääsee vaikka sen futis-kuplahallin takaa nopeasti ja helposti katsomaan kumpuilevia peltoja, on arvokasta. Nykyään puhutaan paljon mindfulnessista ja tuo maisema vetää vertoja merimaisemalle rauhoittavuudessaan. Aurinkoisena talvi- iltapäivänä peltojen keskellä hiihtäminen ... SE on myyntivaltti, millä Sipooseen saadaan uusia asukkaita tai nykyiset pidettyä. Se on sitä "lenkille kotiovelta", "aloita päiväsi luonnon keskellä" miten Sipoota markkinoidaan. Ei se, että "meillä on tässä tämä pelto ja metsä pistetty tonteiksi ja tässä olis sellainen pikkukaistale jotain luontoa ja hei, meiltä menee silloin tällöin juna jolla pääset jonnekin, josta joudut vielä matkustamaan ikuisuuden... ja veroprosentti muuten nousee pilviin, koska junaliikennettä pitää kompensoida VR:lle". Lisäksi on kestämatöntä suunnitella alueen liikenne kulkemaan alakoulun ohitse, kun tendenssi muuten on ohjata liikenne kauemmas alakouluista.

Lapset ja nuoret liikkuvat liian vähän, te päättäjät ja virkamiehet tiedätte tämän. Tällä hetkellä tuo ulkoilureitti ja sen metsät ovat monen nikkiläläisen ala- ja yläkoulun liikuntatuntipaikka, ympäri vuoden (suunnistus, trail run, hiihto, metsäretket bilsan tunneilla, lista on loputon). Korvaavat paikat tulevat olemaan kaukana, ehditäänkö niille lukujärjestyksen puitteissa?

Hanke perustuu haaveeseen henkilöliikenteestä raiteilla Keravan ja Nikkilän välillä ja ylimitoitettuun väestömäärän kasvuun. VR on todennut tämän ratahankkeen jo kannattamattomaksi ja kunta on silti valmis sitoutumaan järjestömiin kustannuksiin hamaan loppuun asti, kompensoidakseen tämän kannattamattomuuden VR:lle – millä rahalla? Korotetulla veroprosenttillako, kun jo ylempänä heitin? Kaavaa on matkan varrella muokattu ja sen tuoma asukasmäärä ei todellakaan edesauta tuota kannattamatonta raideliikennettä, eikä edes tuon asukasmäärän toteutuminen ole mitenkään mahdollista tässä maailmanpoliittisessa tilanteessa. Unohdetaan siis koko asia, haudataan NG8.

Lisäksi raideliikenteen vaatimat muut muutokset paikallisliikenteessä heikentäisivät meidän nykyisten nikkiläläisten joukkoliikenneyhteyksiä tavalla, joka herättää oman auton ostohaaveet (ja näillä sähköhinnoilla se ei olisi sähköauto). Jos nyt pääsemme pienellä kävelyllä HSL:n bussien reiteille ja niillä busseilla joko suoraan Helsinkiin tai Keravalle ja sieltä junaan vaihtaen, jatkossa pitää tallustella pidemmin Nikkilän asemalle (tai käyttä siirtymään autoa tai mahdollisesti jotain syöttöliikennebussia), josta pääsee vain Keravalle, josta pitää taas vaihtaa. Jos bussilla nyt pääsee vaikka Viikkiin tai Kumpulan kampukselle ilman vaihtoa (molemmissa mm. Helsingin yliopiston kampusalueet ja hyvät jatkoyhteydet muuallekin), jatkossa pitäisi vaihtaa Helsingissä vielä junasta ja matkustaa takaisin päin päästäkseen kampukselle. Junayhteyshanke Keravalle on tuhoon tuomittu ja ihan turha kuluerä kunnalle ja kuntalaisille. Bussi on oikeasti kätevämpi, ketterämpi ja parempi vaihtoehto omalla autolla kulkemiselle.

Hanke perustuu suunnitelmiin liian nopeasta kasvusta. Kunnan asukasmäärän nopea kasvu ei ole kannattavaa ja sillä on haitallisia seurauksia. Olisi parempi kasvaa pikkuhiljaa, laadukkaasti. Ei gryndereiden pykäämiä pikkuasuntoja (4h+k 70m² tms. "perheasuntoja"), ei tuhansia asukkaita kerralla. Tällainen on riskialtista, jatkuva kasvu ja siitä haaveilu on riskialtista ja väärin meitä nykyisiä asukkaita kohtaan. Me haluamme pitää Nikkilän maaseutumaisena, sillä on meille arvoa. Sellaisen Nikkilän me muistamme, sellaiseen me muutimme (2000-luvun alussa, eli ihan nykyaikana kuitenkin), sellaisessa haluamme asua. Emme missään "pikkukaupunkimaisessa kuntakeskuksessa, jossa joskus oli luontoa jokaisen asukkaan saavutettavissa". Rehellisesti maalla, missä keväisin keskustaa ympäröivillä pelloilla haisee siiankakka. Jos se tarkoittaa sitä, että meillä ei ole Tokmannia tai Lidliä Nikkilässä, niin sitten se tarkoittaa sitä. Siksi meillä on sitä bussiliikennettä kunnan sisällä ja naapurikuntiin (ja ne omat autot tosi monella, maalla tarvitaan aika usein omaa autoa).

Jos ja kun uutta rakentamista kuitenkin tarvitaan, rakentakaa joen toiselle puolelle, Jokipuiston ja Ruxin alueelle, esimerkiksi purettavien Kiinanmäen talojen alueelle. Sille alueelle on jo sitä infrastruktuuria.

Pyydän, että mietitte vielä ja päätätte, että NG8 ja junaliikenneunelmat keskeytetään. Vielä ei ole liian myöhäistä.

VASTINE: Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pelloille jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valtina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät

keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottorijoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen

tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa –

jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

26 Anmärkning AÄ, 1 undertecknare

Jag har bott i Nickby sedan 1990 och har i 25 år rört mig i markerna kring Nickby gård varje dag. Jag anser att det här området är det allra bästa som Nickby har att bjuda: Riktig natur som INTE är det samma som hus, asfalterade vägar och små tillrättalagda planteringar. Naturen har en helande inverkan på dagens stressade, trötta människor. Här finns lugn, skönhet, tystnad, rik flora och fauna. Allt detta är oersättligt.

Jag är helt av samma åsikt med dem som lägger stora frågetecken till "nödvändigheten" av tågförbindelse till Kerava och till användandet av miljontals euro för detta naturskövlande byggnadsprojekt. Utbyggnaden av Nickby gårds område skulle vara en upprörande dundertabbe!

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i

kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreatiionsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreatiionsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrider på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

27 Muistutus AÖ, 2 allekirjoittajaa

Palaute NG8-alueen kaavaehdotuksesta

Virkistysalueiden merkitys

Vaikka alueen kaavaehdotus on nyt rakennettu niin, että alueelle sijoittuvien asujien määrää on pienennetty, ovat muutokset kokonaisuudessaan kuitenkin riittämättömät, jopa vähäiset. Jo suunnitelman esittely kertoo olennaisen: "Asemakaavan tarkoituksena on luoda edellytyksiä vihreälle, pikkukaupunkimaiselle asuinalueelle". Sipoo on kunta, ei kaupunki - ei edes pieni sellainen. Kaupunkimaista aluetta tänne ei haluta ylipäätään, saatikka juuri tuolle Nikkilän ainoalle virkistysalueelle; jos kunta on halukas ja valmis kuuntelemaan kuntalaisia, niin viesti välittyi mielipiteissä.

Lähtökohtaisesti olemme sitä mieltä, että ylipäätään alueelle rakentaminen tuhoaa pohjoisen Sipoon ainoan virkistysalueen. "Aloita aamuski metsäpolulla." Toivoisimme, että

tämä voisi olla jatkossakin Sipoon slogan. Nikkilässä on jo nyt suhteessa vähemmän ulkoilureittejä luonnonmaastossa kuin Söderkullassa kuin Söderkullassa.

Jos Nikkilän ainoa virkistysalue tuhotaan, ajetaan ihmiset eriarvoiseen asemaan. Jos omistat auton, pääset luontoon. Jos et, niin olet auttamattomasti virkistysalueiden palveluiden ulottumattomissa, sillä julkinen liikenne on Sipoossa täysin vajaata. Jos luontoon päästäkseen on käytettävä jotain kulkuneuvoa, vähenee ulkoilualueiden käyttöaste.

Samalla ajetaan ihmiset siihen tilanteeseen, että ulkoillakseen virkistysalueilla on käytettävä autoa.

Ilmaiset, helposti saavutettavat virkistys- ja ulkoilualueet ovat kunnalle halvimpia tapoja tukea kuntalaisten hyvinvointia ja ehkäistä monia sairauksia ja turhia poissaoloja töistä. Tästä ollaan kuitenkin tämän kaavasuosittelun myötä luopumassa, sillä asuinalueiden välissä kulkevat ”viherkäytävät” eivät korvaa aitoa luonnossa liikkumista.

Vaikutukset luontoon

Kartanon keskuksen suunnitelmalla ei olla tuhoamassa ainoastaan Nikkilän ainoaa virkistysaluetta peltoineen ja metsineen, vaan samalla ”viherkäytäväksi” nimetyt alueet heikkenevät luontoarvoltaan. Ollbäckenin purojokilaakso on mm. kalataloudellisesti merkittävä alue.

Ns. Turhapuronkoski, joka on Ollbäckenin ylin koski ja virtakutuisten kalalajien lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa aluetta. Purojokilaakson kosket ja purojokuoma ovat monipuolisuuden ja luonnonmukaisuuden puolesta arvokkaita. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys on jo vuonna 2008 ehdottanut toimenpiteiksi turvata kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka ennallistamalla uomaa. Niin ikään kutusoraikkojen rakentaminen Turhapuronkoskelle sekä Nikkilän pohjoispuolisen virtapaikan kiveäminen ja sorastaminen uoman monimuotoistamiseksi ovat suositeltavia muutoksia.

Maisemanhoidon ja Sipoon yleissuunnitelmassa 2002 mainitaan, että Ollbäckenin purolaidunalue on luokiteltu arvokkaaksi Uudenmaan perinnemaisemat-julkaisussa. Suunnitelmassa korostetaan kulttuurista maisema-arvoa ja annetaan suosituksia esimerkiksi purolaaksoon näkyvien varistorakennuksien suojaamiseksi kasvustolla. Alueelle suositellaan myös umpeen kasvaneen kasvuston raivaamista pois sekä laidunalueen laajentamista. ”Antbackan mäen rinnepellon avautuu hienoja näköaloja Ollbäckenin laaksoon sekä Näsebäckenin suuntaan. Rinteen pellot suositellaan säilytettävän avoimina, jotta mäen avara tunnelma säilyisi.”

Edelleen tuossa suunnitelmassa suositellaan, että ko. purojokilaakson kasvillisuutta harvennettaisiin säilyttäen puronvarsilehdosta tärkeimpiä osia, jotta näkymät Nikkilän Kartanolta saataisiin avattua paremmin.

Alueen rauhallisuus ja vaikutus vanhempiin Kartanon alueisiin

Nyt ehdotetussa kaavassa Kartanon keskus perustuu siihen, että joka puolella pääsee ajamaan ympäri. Alue on liitetty Kartanon alueen vanhoihin osiin ja Lukkarin alueeseen niin ikään ajatuksella, että ympäri pääsee ajamaan.

Jo nyt sekä Söderkullassa että Nikkilässä ovat haasteena nuoret mopoilijat sekä nuoret aikuiset, jotka autoilevat iltapäivisin ja viikonloppuisin sekä kesäisin ympäri vuorokauden aiheuttaen merkittäviä vaaratilanteita. Ajot kohdistuvat nimen omaan niihin alueisiin, joissa pääsee näppärästi ajamaan ympäri jonkun tietyn alueen.

Tällaisella suunnittelulla tuetaan lieveilmiöiden lisääntymistä, vaarallista tieliikennekuluttuuria, tiellä liikkuvien turvattomuutta sekä alueiden levottomuutta. Vanha Nikkilän Kartanon alue on ollut tähän asti Kylävuorentietä ja Humalistontietä lukuun ottamatta rauhallista aluetta. Tämän suunnitelman myötä esimerkiksi Kartanontiestä ja Pohjanniityntiestä ollaan tekemässä läpiajoteitä, jotka houkuttelevat juuri tällaiseen ympäri ajamiseen. Molemmat tiet ovat nyt olleet päätyviä teitä, joista ollaan tekemässä pitkän suoran teitä, joissa kiihdyttäminen suuriin nopeuksiin on erittäin todennäköistä, jopa varmaa.

Vastaavasti Lukkarin koulun idyllinen ja rauhallinen sijainti ollaan muuttamassa valtavan massan läpiajoalueeksi, jolla pienen koulun turvallinen ympäristö tuhoetaan. Tämän ison tien kautta, aivan koulun editse kulkevan tien kautta uuden Kartanon keskuksen, vanhan Kartanon alueen sekä Paippistentien Helsinkiin suuntaavat työmatkalaiset ajavat.

Tällä suunnitelmalla ollaan tekemässä uutta aluetta, jota leimaa levottomuus ja joka vaikuttaa väistämättä vanhempiin alueisiin. Pahimmillaan se vaikuttaa vanhempien alueiden asuntojen arvoon negatiivisesti. Esimerkiksi Pohjanniityntielle olevat kiinteistöt ovat nyt olleet suhteellisen vähäliikenteisen, päätyvän tien varrella, josta aukeaa suoraan pääsy luonnonmaastoon, Nikkilän parhaille marjamaille sekä hiljaisuuteen. Suunnitelman mukaan tiestä olisi tulossa läpiajotie ja luontoon pääsyn mahdollisuus poistuu, mikä osaltaan voi laskea kiinteistöjen haluttavuutta ja sen myötä arvoa.

Nikkilää leimaa maaseutumaisuus. Ihmiset muuttavat pääkaupunkiseudulta Sipooseen nimenomaan vihreiden arvojen vuoksi; täällä luonto on helposti saavutettavissa, vielä. Mikäli suunnitelma toteutuu, siirtyy luontoon pääsy automatkan päähän. Sipoonkorpi on upea, mutta se ei ole helposti saavutettavissa kävellen Nikkilän keskustasta. Kunnan keskittymän tärkein arvo oltaisiin siis tuhoamassa.

Kartanon keskuksen suunniteltu talokanta

Nyt ehdotetussa kaavassa alueelle on pinta-alaltaan suunniteltu suurimmalta osin AKR-kortteleita eli asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta. Tämä mahdollistaa valtavan määrän kerrostalojen rakentamisen.

Parhaat marjastusalueet ovat jäämässä kerrostalojen alle ja alueen pohjoisosia leimaavat kerrostalot, eivät hiljaisuus ja kaunis metsämaisema.

Vastaavasti pientaloille on varattu suunnitelmassa suhteessa vähän pinta-alaa.

Olemme pettyneitä siihen, että luontoarvoiltaan arvokasta aluetta halutaan ylipäättään tuhota ja rakentaa täyteen, vaikka vaihtoehtoja varmasti olisi. Olemme kuitenkin järkyttyneitä siitä, kuinka tiheää rakentamista nyt ollaan suosimassa. Esimerkiksi arvokas Nikkilän Kartano ollaan suojelemassa, mutta alue on jäämässä pieneksi ja ympäröidään AKR-korttelilla.

Vaihtoehto

Ymmärrämme sen, että kuntaa on kehitettävä ja on rakennettava lisää, jos halutaan lisää veronmaksajia. Olemme kuitenkin syvästi huolissamme vallitsevasta suunnasta, joka leimaa kaavoittamisen suunnittelua. Tuntuu käsittämättömältä, että rakentaminen tehdään sokeasti miettimättä syvemmin vaihtoehtoja. Sen sijaan, että Nikkilän ainoa virkistysalue tuhoitaisiin, olisi syytä miettiä vaihtoehtoja, jotka toisivat nimenomaan vähemmän radikaaleja muutoksia.

Ensimmäinen ja olennainen kysymys kuuluu, onko ratahanke mietitty loppuun asti? Tällä hetkellä bussit kulkevat harvakseltaan Sipoossa, sillä asiakkaita ei ole. Vuoroja vähennetään koko ajan. Jos Kartanon keskukseen muuttaa vaikkapa 1500 työkäistä henkilöä, onko ajateltu, että he kaikki ovat automaattisesti junaradan käyttäjiä? Sipoossa, jonka sisällä tarvitaan kuitenkin autoa siirtyäkseen vaikkapa harrastuksiin kunnan sisällä? Junaradan ehdoton heikkous on myös sen joustamattomuus. Bussireittejä voidaan muuttaa tulevaisuuden muuttuvien tarpeiden mukaan, mutta juna kulkee siinä, missä rata on. Tällä hetkellä on mahdollista päästä yhdellä bussilla Helsingin keskusta, mutta junalla se ei tulisi onnistumaan. Vaihtojunan odottelut ja VR:n talvihidastukset laskettuna mukaan reitti onkin yhtäkkiä todennäköisesti hitaampi ja mahdollisesti epävarmempi kuin suoralla bussilla kulkeminen.

Kenen tai keiden etuja ajetaan oikeasti koko ratahankkeella?

Meidän mielestämme ratahanke pitäisi hylätä sen kannattamattomuuden vuoksi.

Ehdotuksemme on, että kunta kartoittaa tarkemmin jo olemassa olevia asuinalueita ja ryhtyy laajentamaan niitä mittavammin kuin vain muutaman tontin verran. Esimerkiksi Nikkilän Kartano 2-alueen jatkamista peltoalueelle olisi syytä kartoittaa. Tuo jatke olisi luonnollinen jatke eikä olisi vielä liian kaukana keskustasta.

Itäisen Jokipuiston ympäröiville pelloille oli aikoinaan olemassa valmiita suunnitelmia niiden ottamiseksi asuinrakennuskäyttöön. Sen alueen eittämätön etu olisi nopea ja helppo pääsy Öljytielle ja Keravantielle. Tällöin työmatkaliikenne ei kuormittaisi Nikkilän keskusta- aluetta, kuten nyt tehty Kartanon keskuksen suunnitelma. Etäisyys keskustasta olisi edelleen varsin kohtuullinen myös jalan liikkuville.

Jos tälle alueelle suunniteltaisiin esimerkiksi Porvoon puutalokorttelin (Länsiranta) tapainen kaunis, matala puutaloalue, se ei vaikuttaisi kirkkojen arvokkaaseen kulttuurimaisemaan.

Suursuon alueen rakentamattomia alueita olisi syytä myös tarkastella.

Entäpä radan varsi Pornaistentien toisella puolella? Jokilaakson aluetta voisi jatkaa myös radan pohjoispuolelle, jolloin se olisi luonteva jatke alueelle. Samalla Sipoonjoen hyödyntäminen olisi järkevää ja helpompaa. Nythän Sipoo on näyttäytynyt kuntana, joka ei hyödynnä lainkaan kuntaa halkovaa jokea.

Nikkilän keskusta-alue on täysin vajaalla hyötykäytöllä. Esimerkiksi käyttämättömänä oleva kunnantalo ja sen tontti olisivat erinomaisia korkeamman rakennuskannan aluetta. Samalla palveluita pystyttäisiin tuomaan tehokkaammin keskustan alueelle.

Virastotalo on aikansa elänyt; tontti on valtava ja kerrosrakentamista voisi tässäkin suosia. Myös muita vastaavia tontteja kyläraitilla on, esimerkiksi kiinteistöt, jossa sijaitsevat Sipoon syke ja Keisari.

Näitä keskustan tontteja hyödyntämällä tehokkaammin saataisiin sijoitettua korkeaa rakennuskantaa keskustaan eikä sitä tarvitsisi sijoittaa metsän päälle.

Yhteenveto

Vastustamme voimakkaasti nyt tehtyä kaavaehdotusta, NG8-alueen kaavoittamista rakennuskäyttöön sekä KeNi-ratahanketta. Sipoossa ollaan tekemässä valtavan suurta, tulevaisuutta leimaavaa ja huomattavan paljon kansalaisaktiivisuutta herättänyttä päätöstä. Nyt ehditään vielä vetämään jarrusta ja tekemään ratkaisu, jossa kuunnellaan kuntalaisia ja jossa nostetaan kuntalaisten hyvinvointi ja luontoarvot ykkösasiaksi.

"Aloita aamusi metsäpolulla." - Toivomme tätä jatkossakin.

VASTINE:

Virkistysalueiden merkitys

Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.

Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä

maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Vaikutukset luontoon

Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät. Purolaaksojen kasvillisuus ja maasto tekevät niistä jo nykytilanteessa varsin vaikeakulkuiset ja kulkeminen tapahtuu lähinnä rakennettuja reittejä pitkin. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen purolaaksoissa tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Savilaaksojen

puroissa tapahtuu eroosiota luonnollisestikin, mutta tavoitteena on, että eroosio ei lisäännä.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Alueen rauhallisuus ja vaikutus vanhempiin Kartanon alueisiin

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

Metsäalueille ei ole osoitettu yhtään kerrostaloa. Kaavassa moni kortteli on osoitettu AKR-merkinnällä, eli asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että kaikki nämä korttelit koostuisivat kerrostaloista, koska kaava määrää myös kerroskorkeuden. Suurimmassa osassa AKR-kortteleista kerrosluku on 2, mikä tarkoittaa käytännössä rivitaloa. Kerrostalojen määrää on vähennetty verrattuna aikaisempaan kaavaluonnokseen ja kerrostalot on sijoitettu alueen

eteläosaan Lukkarintien varrelle. Kaavan rakennuskannasta neljä viidesosaa on siten pientaloissa.

Vaihtoehto

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

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radän avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukko liikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Koska Keravan ja Nikkilän välillä rata on jo olemassa, ovat vaadittavat investoinnit suhteellisen pienet, kun vertaa raidehankkeisiin pääkaupunkiseudulla. Raideliikenteen maantieteellinen joustamattomuus on myös raideliikenteen vahvuus: on havaittu, että raideliikenteen ympärille uskalletaan investoida varmemmin asumiseen, työpaikkoihin ja

palveluihin, koska raiteiden pysyvämpi luonne tuo varmuutta tulevaisuuden liikennöintiin toisin kuin bussiliikenteessä, jossa bussilinjat voidaan reitittää uudelleen jo seuraavalla aikataulukaudella. Siten kunnan ja valtion panostaminen/investoinnit henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi KeNi-radalla voidaan nähdä myös laajemmin panostuksena/investointina Nikkilän elinvoimaisuuden ylläpitoon ja kehittämiseen. Radan voidaan lisäksi nähdä kytkävän Nikkilä nykyistä paremmin muuhun pääkaupunkiseutuun, eikä alue jää näin niin helposti unohduksiin, omaksi saarekkeeksi, seudullisessa kehitystyössä.

28 Muistutus BA, 1 allekirjoittaja

Olemme viime päivien ajan saaneet seurata uutisista, miten Britanniassa EU-eron kannalla olleet poliitikot ovat myöntäneet Brexitin olleen virhe. Brexitin voi kuitenkin peruuttaa poliittisilla päätöksillä. Nikkilässä sen sijaan ollaan tekemässä peruuttamatonta virhettä. Se virhe tunnetaan paremmin NG8-kaavana.

Pohditaan ensin mikä on asiassa mennyt pieleen:

- Kaavan alle on jäämässä nykyisten nikkiläläisten merkittävin ja tärkein ulkoilualue.
- Tuhoutuvalle alueelle ei ole osoitettu selkeästi korvaavaa vaihtoehtoa. (Puistomainen miljöö tai "viherkäytävä" ei vastaa menetettävää luonnonrauhaa.)
- Viime vuosina Nikkilässä toteutuneiden uudisrakennusten perusteella voidaan jo nyt todeta, että alueesta nähdyt havainnekuvat eivät näytä totuutta. Lopputulos ei tule olemaan viihtyisä kokonaisuus jos/kun rakennusten ulkomuotoa ei pakoteta kaavassa. (Vrt. Vantaan Kartanokoski.)

Kartanon alueella on arvo muunakin kuin tonttimaana. Monien tutkimusten mukaan luonnossa liikkumisella on kiistatta merkittäviä vaikutuksia ihmisen hyvinvointiin. Luonnon tila heijastuu ihmismieleen niin hyvässä kuin pahassa. Kun luonto voi hyvin, ihmisten hyvinvointi lisääntyy. Luonnon tilan heikentyminen taas aiheuttaa psyykkistä kuormitusta.

Luontoliikunnan merkitys on kasvanut viime vuosina ja lähiluonnolla on suuri arvo. Kaikki ulkona tapahtuva liikunta on yhteydessä parempaan koettuun terveyteen, mutta vain luontoympäristössä liikkumisella on yhteys koettuun emotionaaliseen hyvinvointiin. Aivojen on helpompi prosessoida kuvia luonnosta kuin rakennetusta ympäristöstä. Luonnossa liikkuessa aivot siis kuormittuvat vähemmän.

Tällä hetkellä kaavakeskustelussa sivuutetaan kokonaan alueen aineettomat, kulttuuriset ja informatiiviset arvot. Kartanon alueen koko potentiaali ei varmasti ole käytetty nykyisellään. Aluetta voisi tuotteistaa vaikkapa lasten seikkailuretkiin ja moniin muihin elämyksiin.

Luontoalueet korottavat kiinteistöjen hintoja. Säilyttämällä Kartanon ulkoilualue ennallaan ja ottamalla jatkossa rohkea, omaleimainen linja uudisrakennuksiin - Sairaala-alue ja Iso Kylätien puutaloja mukaillen - syntyisi Nikkilälle sellainen identiteetti, johon löytyisi halukkaita muuttajia ja hyviä veronmaksajia. Sen sijaan, että asukkailta anastetaan tärkeä

henkireikä, kunta voisi pohtia rakentamista esim. Nikkiläntien varteen Brobörentien suuntaan ja peltomaiden lunastamista rakentamistarkoitukseen junaradan pohjoispuolelta, keskustan välittömästä läheisyydestä, Nikkilän kartanolle asti.

Muistutan myös vuonna 2021 kuntaan toimitetusta adressista (Säilyttäkää Nikkilän identiteetti, historia ja vetovoima), jonka allekirjoitti n. kolmannes kyläläisistä. Se on iso luku se.

(Yllä olevien agumenttien lähteet: Luonnon hyvinvointivaikutusten taloudellinen merkitys, Sitra, 2013 ; mieli ry ; Tunne & mieli, Tytti Pasanen, kesäkuu 2020).

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen

laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa on lähdetty siitä, että suunnitellaan omaleimainen ja viihtyisä asuinalue Sipoon strategian tavoitteiden mukaisesti. Tätä ohjataan sekä suunnittelullisilla ratkaisulla (asemakaava) että ohjeilla (rakennustapaohje). On haluttu välttää tyypillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyypillistä 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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

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

29 Muistutus BB, 1 allekirjoittaja

Nikkilän kartanon alue tulee säilyttää nykyisenlaisena luonto- ja virkistysalueena.

Kartanon alue on lähiliikuntapaikka, luontokohde ja virkistysalue, jossa asukkaat voivat kuntonsa lisäksi hoitaa sekä kehon että mielen terveyttä. Kun Nikkilän kartanon aluetta suunnitellaan asuntoalueeksi, ei siis ole kyse tyhjän pellon rakentamisesta ja kuntopolun korvaamisesta asutuksen välissä kulkevalla reitillä. Kyse on Nikkilän alueen keskeisen luontokohteen ja hyvinvointitekijän tuhoamisesta. Alueen todellista käyttöarvoa ei voi mitata rahassa.

Kuntopolulle tullessaan käyttäjä pääsee helposti ja nopeasti luonnon helmaan. Kuntopolun ja sen yhteydessä oleva frisbeegolfrata ovatkin kovassa käytössä kaikkina vuodenaikoina. Pelloilla kulkevat reitit ovat alueen vilkkaimmin käytetty osa. Se on helppokulkuinen ja mahdollistaa luonnossa kulkemisen myös liikkumisrajoitteisille, pyörätuolia käyttäville, lastenvaunujen kanssa kulkeville ja pienille lapsille. Kaava-alueen ulkopuolelle jäävän metsäosuuden jyrkät mäet ovat monille käyttäjille liian vaativat. Alueen eteläosassa ovat kolme siltaa, jotka ylittävät Ollbäckenin ja Gretasbäckenin, muodostavat paljon käytetyn reitin kauniissa purolaaksossa. Talvella erinomaisesti hoidetut ladut palvelevat kaikenikäisiä ja tasoisia hiihtäjiä. Kauniissa maisemissa hiihtäjä ei kaipaa edes Lapin laduille. Talojen ja autoteiden välissä kulkeva kävelytie ei korvaa mitenkään pelloilla ja metsissä kulkevia liikuntareittejä, joita kulkiessaan ihminen voi kokea luonnon läheisyyden.

Pellon ympäristössä sekä lähimetsissä voi kulkiessaan tarkkailla luontoa eri vuodenaikoina, mm. pellolla pesivät linnut, vierailevat kurjet ja joutsenet, kauriit, rusakot, ketut, lumikot ja jopa mäyrä ilahduttavat tarkkailijaa. Lajien kirjo on laaja. Siitä antaa hyvän kuvan Nikkilän kartanon ystävien yhdistyksen laatima kirja Nikkilän kartanon virkistysalue. Kuntopolun lisäksi pellolla olevassa metsäsaarekkeessa, alueen eteläosassa olevassa purolaaksossa ja pellon pohjoispuolisessa metsänreunassa kulkee useita pieniä polkuja, jotka ovat nekin ahkerassa käytössä ja suovat mahdollisuuden poiketa syvemmälle luontoon. Kartanon peltoalueella ja metsissä liikkuvat lähikoulujen ja päiväkotien oppilaat. Alue soveltuu erinomaisesti niin liikunnan, biologian kuin retkeily- ja luontotaitojenkin opiskeluun ja harjoitteluun. Tällä alueella luontokokemukset ovat lähellä ja pienimpienkin koululaisten ja päiväkotilasten ulottuvilla.

Nikkilän kartano, pellon laidassa olevat rakennukset, jo tuhoutuneiden rakennusten kivijalat, myllyn paikka ja peltomaisema ovat kylän elävää historiaa. Jos rakentamissuunnitelmat toteutuvat kartanon päärakennukset jäävät teiden ja uudisrakennusten puristuksiin. Silloin menetetään osa kylän historiaa ja identiteettiä.

Rakennushanketta on perusteltu KeNi-radalla. Henkilöliikenteen aloittamisen suunnitelmaa on tarkasteltava uudelleen. Se ei käy perusteluksi Nikkilän kartanon virkistysalueen tuhoamiseen. Junasta saadut hyödyt ovat olemattomat verrattuna alueen arvoon. HSL:n linja-autoliikenne on sähköbussien lisääntymisen myötä muuttunut ja muuttuu edelleen

aiempaa ympäristöystävällisemmäksi. Linja-auto kulkee kylien kautta ja poimii kyytiin matkustajat eri puolilta Nikkilää. Juna ei korvaa tätä mahdollisuutta.

Vaihtoehtoinen alue Nikkilän kasvattamiseksi on esim. Pornaisten tien varsi, junaradan pohjoispuolella, tien molemmin puolin. Samoin Itäisen Jokipuiston etelä- ja itäpuolen alueiden rakentamismahdollisuuksia tulisi selvittää.

Tämän asemakaavan osalta Sipoossa ollaan tekemässä asukkaiden hyvinvoinnin kannalta erittäin tärkeää päätöstä. Kun suunnitellaan tulevaisuuden Nikkilää ja Sipoota, tulee kuunnella nykyisiä sipoolaisia. Meitä alueen säilyttämisen puolesta puhuvia on paljon. Monen kohdalla kartanon alueen rakentaminen veisi tärkeimmän syyn asua Nikkilästä. Lähiluonto on Nikkilän valtti. Sipoon kunnalla onkin nyt mahdollisuus nostaa profiiliaan luopumalla Nikkilän kartanon virkistysalueen muuttamisesta asuntoalueeksi ja osoittaa nykyisille asukkaille, että heitä kuunnellaan ja he voivat todella vaikuttaa päätöksentekoon. Se on hyvää mainosta myös alueen tuleville asukkaille. NG8-kaavasta luopuminen on satsaus asukkaisten hyvinvointiin, viihtyvyyteen ja terveyteen. Se kertoo niin nykyisille kuin tulevillekin sipoolaisille, että Sipoosta rakennetaan nyt ja tulevaisuudessa ihmisläheinen, asukkaiden hyvinvointia arvostava kunta.

Jos Nikkilän kartanon alue nyt tuhotaan, sitä ei saa enää koskaan takaisin.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön

ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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 pihapiiriin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väritään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa

sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

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

30 Anmärkning BC, CK, CO, DZ, DÅ, 1+1+1+1+1 undertecknare

1. Lokala politiker och tjänstemän har i olika sammanhang varit mycket tydliga med att NG8- planen görs för att möjliggöra persontågstrafik mellan Nickby och Kervo. I den nu aktuella planbeskrivningen står det:

”Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen.”

På basen av NG8-planens syfte är det solklart att NG8-området och stationsområdet hör ihop. Paragraf 9 i Markanvändnings- och bygglagen medför då att planens konsekvenser måste utredas på hela det område som berörs av planen:

”En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.

När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.”

Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken utredas nu i samband med planeringen av NG8-området. I klartext betyder detta att stationsområdet måste planeras samtidigt som NG8-området. Jag uppmanar Sibbo kommun att här agera i enlighet med lagens bokstav och anda.

Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.

2. *[CK, CO, DZ, DÅ:]* Enligt bilaga 8 ”NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaava Rakennettavuusselvitys” hör största delen av det område som skulle bebyggas till de allra sämsta byggbarhetsklasserna 4 ”Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö” och 5 ”Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö”. Det skulle med andra ord vara påfallande dyrt att bygga i området. Då området dessutom har betydande natur- och kulturvärden (- se punkterna nedan), strider det mot andan i Markanvändnings- och bygglagen att bebygga området. Lagen listar nämligen bland annat som mål för områdesplaneringen att främja:

- en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning,
- den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden,
- möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden,
- ett ekonomiskt samhällsbyggande,

Med tanke på att kommunen äger mark till exempel i närheten av sjukhusområdet i Nickby, där punkterna ovan i högre grad skulle förverkligas, är det i ljuset av Markanvändnings- och bygglagen helt omotiverat att bygga på NG8-området. Kommunen har motiverat byggandet med möjligheten att få persontågstrafik till Nickby, men detta tar oss tillbaka till punkt 1. ovan, det vill säga att lagen kräver att hela det område som berörs av planen bör planeras samtidigt, i detta fall också stationsområdet.

3. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är tvivelaktiga och redovisas inte i planbeskrivningen. Man får den uppfattningen att kostnaderna för stationsområdet inte är inkluderade beräkningen, och inte heller de två broar för lätt trafik vilka på vissa skisser finns inritade mellan NG8-området och stationsområdet. Det är vidare oklart huruvida man på ett korrekt sätt har beaktat den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur. Likaså är det oklart huruvida man har beaktat förändrade pendlingsmönster som en följd av coronapandemin, när man har beräknat lönsamheten för persontågstrafik.

Med hänvisning till ovanstående måste de ekonomiska beräkningarna göras om. Sedan måste de i detaljerat format bifogas till planen, varefter planen måste läggas till påseende på nytt.

För att gemene kommuninvånare skall kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna av planen, är det viktigt att beräkningarna läggs fram i en ny påseenderunda. Sibbo kommuns strategi förutsätter också ett sådant förfarande. I kommunens strategi uppges nämligen några av kommunens värderingar vara:

"b) Öppenhet - Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner."

4. Planen försämrar väsentligt nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Detta är i strid med vad som uppges vara en av planarbetets målsättningar och bör därför korrigeras.

Specifikt kan det konstateras att planläggarna inte har kunnat presentera en tillfredsställande lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-skidspåret skall ersättas. Den föreslagna rutten går, som jag förstår det, två gånger över Ollbäcken, varav en gång längs den befintliga friluftsvägen från Klockarbacken mot Norrskogen. Denna rutt blir inte lättåtkä, eftersom bäckdalarna är synnerligen djupa och har synnerligen branta sluttningar. Snarare blir det en förhållandevis krävande rutt. Den föreslagna rutten skulle också gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km- rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur.

Den föreslagna rutten blir dessutom svår att nå, speciellt för skidåkare, från de befintliga bostadsområdena på östra sidan av Norrskogen (Nickby gård 1, 2, 4, Herrgårdsbrinken med flera områden), eftersom stadslig bebyggelse och stora vägar kommer att skära av dessa bostadsområden från den nya friluftsvägen.

*/CO: /*En ny friluftsled har ritats in längs Ollbäcken under bron för den nya vägförbindelsen som planeras. Det kommer inte att fungera med en friluftsled i bäckravinen, bland annat på grund av smältvatten som skulle rinna ut på den samt risk för översvämningar.

5. Planförslaget underlåter att beakta relevanta utredningar, som finns att tillgå. Specifikt vill jag lyfta fram att utredningen Nikkilän rakennusperintöselvitys av Livady Oy från år 2020 bör beaktas och läggas till som en bilaga till NG8-planen. Denna utredning finns som bilaga till KR3-planstommen. I utredningen lyfter man specifikt fram kulturlandskapet runt Nickby säteri (Nickby gård) som ett lika värdefullt kulturlandskap som kyrklandskapet runt Sibbo gamla och nya kyrkor. Följaktligen bör kulturlandskapet runt Nickby gård ges samma skydd som kyrklandskapet. Detta förutsätter en vidsträckt skyddszon runt Nickby gård, något som inte förverkligas i det nuvarande planförslaget, där Nickby gård omges av massiv bebyggelse och en massiv infartsväg.
6. Sibbo kommun har under de senaste årtiondena själv använt argumentet i föregående punkt, nämligen att landskapet runt Nickby gård är kulturhistoriskt värdefullt och bör

bevaras som sådant, i behandlingen av undantagslov och planeringsbehovsbeslut gällande fastigheter vid Gamla byvägen och dess närhet. Att kommunen har varit restriktiv gentemot andra markägare, men själv underlåter att tillämpa samma logik på sig själv som markägare, innebär diskriminering. NG8-planen måste revideras i detta avseende.

7. Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" är bristfällig och tolkas av planläggarna på ett ofördelaktigt sätt vad gäller sannolika naturvärden i området.

Till exempel sägs det i utredningen att spår av utter inte har hittats, men samtidigt konstaterar man lakoniskt att man bara har sökt efter dylika spår vid fel tidpunkt och att det trots allt sannolikt finns utter i området. Likaså sägs det att det sannolikt finns grön sköldmossa i området. Planläggarna väljer att tolka rapporten som om den sade att dylika naturvärden inte finns i området. Detta måste korrigeras. De sannolika naturvärdena måste beaktas.

Utredningen missar att det växer gulsippor i området samt förekommer nejonöga i Ollbäcken samt att Ollbäcken är lämplig som lekplats för öring (källa: "Nickby gårds rekreatiomsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>). Den påstår något missvisande att området runt Nickby gård skulle vara det mest värdefulla för fladdermöss. Ändå finns det gott om hålträd i Norrskogen, som därför torde vara en värdefull miljö för fladdermöss. Likaså påstår utredningen att Norrskogen inte är en särdeles lämplig boplatz för flygekorre. Detta stämmer inte, eftersom flygekorren i själva verket trivs i glesa granskogar med inslag av hålträd i form av bland annat asp, vilket långt motsvarar biotopen i Norrskogen.

Ingen inventering av Ollbäcken och de övriga bäckfårorna har gjorts. En dylik inventering borde självklart ingå i naturutredningen, eftersom bäckarna med omkringliggande bäckdalar i sig är ett av de värdefullaste naturobjekten på området.

Rapporten kallar Kvarnrännan för "oja", alltså dike, då det i själva verket är frågan om en bäck, som ur skyddssynvinkel borde granskas som en bäck.

Med hänvisning till bland annat dessa brister och det faktum att man inte letat efter diverse arter vid sådana tidpunkter att arterna lätt kunde ha observerats borde en ny utredning av naturvärden göras.

8. Bilaga 13 Natura-behovsprövningen, som är gjord av Sibbo kommun, är inte trovärdig. Utredningen borde göras av en oberoende tredje part. Sibbo kommun är jävig i frågan. Det är också beklämmande att ingen från kommunens miljöövervakning verkar ha deltagit i arbetet.

Som en motivering till varför kommunen anser att en Natura-behovsprövning inte behövs nämns avståndet på minst 400 meter till Natura-området vid Sibbo ådal. Med hänvisning till punkt 1. ovan om att stationsområdet måste planeras samtidigt som

NG8-området håller inte denna motivering, då avståndet från stationsområdet till Natura-området blir betydligt mindre än så.

Utredningen förbiser helt att ingen kartering av flora och fauna i Ollbäcken och de övriga bäckarna på området har gjorts. Det är inte trovärdigt att göra en Natura-behovsprövning utan att först utreda huruvida det finns sådana naturvärden på planeområdet som har direkt koppling till Natura-området, i detta fall till exempel fiskarter i Natura-området som simmar upp i sidobäckarna för att leka.

I och med att ingen kartering har gjorts förbiser utredningen helt problematiken med att bland annat nejonöga och troligtvis öring de facto vandrar upp i Ollbäcken från Sibbo ådals Natura-område för att leka (källa: "Nickby gårds rekreationsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>) och hur känsliga dessa arter är för belastningen från ökade dagvattenflöden och ändrade grundvattenflöden.

Dagvattenflödenas påverkan förringas i rapporten. Med tanke på det ringa avståndet mellan tilltänkt byggnation och bäckfåra på långa sträckor längs Gretasbäcken, Ollbäcken, och Kvarnrännan finns det ingen chans att man kommer att kunna fånga upp allt dagvattnen. Dagvattenpåverkan måste utvärderas på nytt.

Det är en felaktig slutsats att påverkan på Natura-områdets natur och naturvärden blir obefintlig. Utredningen måste göras om.

9. Det är inkonsekvent att bäckdalarna kring Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan inte har skyddats med skyddsbeteckningen SL i planförslaget. Bäckar på lerjordar klassas nämligen som akut hotade (CR-märkta). Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" säger bland annat följande om Gretasbäcken:

"Maankäyttösuositus: Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppiä."

Och om Ollbäcken:

"kyseessä on silti paikallisesti arvokas luontokohde. Purot ja pikkujoet on myös määritelty uhanalaiseksi luontotyyppiä."

Bäckarna förses året runt med vatten från källor ((källa: "Nickby gårds rekreationsområde", Föreningen Nickby gårds vänner, <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>), vilket gör dem extra känsliga för störningar i grundvattenflödena och för kontaminerat dagvatten.

Bäckdalarnas skyddsbeteckning måste uppgraderas till SL.

10. Med hänvisning till föregående punkt (punkt 9) är det helt otänkbart att dra vägar och broar över bäckdalarna (Klockarvägen, Ollbäcksvägen, Bastubäcksvägen, Norrskogsvägen (Tallgrensbron)).

Redan för flera decennier sedan utvärderade man möjligheten att dra en vägförbindelse över Ollbäcken och kom fram till att det var en dålig idé. Ingenting har förändrats på denna punkt.

Planen måste revideras i detta avseende.

11. Med hänvisning till punkt 9 är det otänkbart att bygga så nära bäckdalarna som i planförslaget. Problemet med dagvatten som rinner ut i bäckarna kommer att bli för stort. Det kommer inte att vara möjligt att fånga upp dagvattnet på den korta sträckan mellan byggnation och bäckfåra. Massiv byggnation skulle också leda till störningar i grundvattenflödena, vilket skulle påverka källorna som förser bäckarna med vatten. Detta i sin tur skulle påverka arter såsom nejronöga och öring.
12. Med hänvisning till punkt 9 bör man inte heller anlägga någon ny friluftsled alldeles intill Gretasbäcken och i Ollbäckens bäckdal. Det måste finnas en tillräckligt bred orörd skyddszon invid bäckarna.
13. Det är också inkonsekvent att bäckdalarna kring Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan har både beteckningarna lu-3 (för naturens mångfald och landskapet viktigt område där miljön bevaras) och VL (rekreationsområde). Om dessa områden görs till rekreationsområden, kommer slitaget på dem att öka, varvid naturens mångfald i dem kommer att minska. Om VL-beteckningen tas bort, minskar rekreationsområdenas yta, vilket är i strid med planens mål. Det är missvisande att i planbeskrivningen räkna in bäckdalarna som rekreationsområden som bevaras, då områdena ingalunda kommer att hålla för slitaget från rekreation.
14. På motsvarande sätt som i punkten ovan innehåller rekreationsområdena (VL) områden med fornlämningar, som har skyddats med beteckningen sm-2. Det ökade rekreationsbruket från den nya bebyggelsen kommer att förstöra fornlämningarna. Invånarantalet måste minskas för att fornlämningarna skall kunna bestå.
15. Bostadskvarter har ritats in på ett område som enligt bilaga 7 "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys" är särdeles väl lämpat som boplat för flygekorrar. Detta måste ändras.
16. Stora delar av NG8-området är grundvattenområde. I delar av området finns artesiskt grundvatten. Storskaligt byggande i området skulle medföra en risk för kontaminering av grundvattnet. Byggande i områden med artesiskt grundvatten skulle medföra risk för försumpning och sänkning av grundvattennivån.
17. På grund av grundvattenområdena blir anläggning av bergvärmebrunnar omöjligt, vilket gör det ännu svårare att motivera byggande i området som en miljömässigt vettig lösning.

18. Sammantaget kommer punkterna 5 – 16 ovan att leda till att stora delar av NG8-området måste skyddas, eftersom de olika naturvärdena bildar en helhet. Jag vill uppmana Sibbo kommun att proaktivt skydda området.
19. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle ledas alldeles intill Lukkarin koulu. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att man försöker leda bort trafik från skolor. Att Sibbo nu planerar att dra en livligt trafikerad väg alldeles intill en skola är förkastligt.
20. [CO:]NTM-centralen anser dessutom i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet NG8 (som var till påseende i början av år 2021) att byggande av en tunnel under järnvägen för Klockarvägens vägförbindelse ter sig omöjligt att genomföra på grund av det tjocka lerskiktet vid platsen, artesiskt grundvatten och närheten till reservplatsen för uttag av grundvatten. Detta måste beaktas.
21. [CO:]Invånarna i Nickby har konsekvent motsatt sig att det byggs på området så länge som sådana planer har varit aktuella. Se till exempel Sibbo kommuns enkät om saken från år 2008: <https://docplayer.se/67311574-Nickby-gard-iii-sammandrag-av-invanarenkaten.html>. Invånarnas vilja måste respekteras.
22. Att bygga på viktiga grönområden, såsom på Nickby gårds rekreationsområde, går emot Sibbos egen strategi om att vara en grön oas i huvudstadsregionen. Samtidigt går det också ytterst emot de i grundlagen fastställda principerna att vara och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet och att det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Med hänvisning till dessa principer och samtliga punkter ovan bör NG8-området bevaras i sitt nuvarande naturenliga tillstånd.

[CK:]

Här några egna tankar fritt formulerat:

Eftersom NG 8 berör det närmaste rekreationsområdet och friluftsområde som Nickbyborna har idag och som även många andra Sibbobor utnyttjar så finns det orsak att inte godkänna NG8 och den nya detaljplaneändringen. Område har tyvärr ingen möjlighet att behålla sin naturrikedom, mångfald och unika egenskaper om denna plan förverkligas. Att området även har ett mycket högt kulturhistoriskt värde nationellt gör även saken ännu mera betydelsefull för dess bevarande och återställande.

Planen som den nu är gjord tar även litet eller obefintligt tillvara det öppna landskapet som hör ihop med Nickby gårds gamla historiska byggnader och dess unika åkerlandskap som ligger i dess västra sida. Detta område är ett av Sibbos vackraste pärlor som idag används av en stor mängd sibbobor året runt till rekreation och motion mm.

Det finns även en mycket stor potential i framtiden om detta öppna landskap ihop med rekreationsområdet finns kvar. Tyvärr går det inte att ersätta på något annat sätt. Är det en gång bebyggt så får vi aldrig tillbaka detta unika landskapsområde.

Obs! Någon tågförbindelse för persontrafik till Nickby är vi inte intresserade av. Idag är jag 100% nöjd med bussförbindelserna som går från Nickby gårds område och använder dessa även som företagare många gånger. Observera att med dagens teknik och elbussar så finns det ingen orsak att framhäva att tågtrafiken skulle vara mera miljövänlig.

I övrigt så håller jag med [CO]i hans texter ovan och vill framhålla att de tas i beaktande på ett noggrant, sakligt och lagligt sätt.

BEMÖTANDE:

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

2. *Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är ändå anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark. Byggbarheten har beaktats i kostnadskalkylen och i planens bestämmelser.*

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen, bl.a. det nämnda sjukhusområdet. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

3. *Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomin är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*

4. *Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.*

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

Ett nytt förbindelseskidspår har planerats i Ollbäckens dal, vilket underlättar speciellt för Nickby gård I-området och delar av centrum. I dalen finns risk för att Ollbäcken översvämmas, vilket måste beaktas i den fortsatta planeringen av friluftsleden. För Herrgårdsbrinkens del sker inga större förändringar gällande avstånden till friluftsleder.

5. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädd kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

6. *Vid beviljandet av undantagslov vid Gamla Byvägen har kommunen hänvisat till Nickby gamla by och bebyggelsens särdrag i byn, såsom kulturmiljön vid Gamla Byvägen och bäckdalen söder om byn. Denna bebyggelse har också beaktats i detaljplanen genom att hålla den närbelägna nya bebyggelsen låg och genom att lämna ett obebyggt område mellan byn och den nya bebyggelsen, där dämpande växlighet kan planteras.*
7. *Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.*

Uttern är en art som rör sig vida omkring, varför det inte är meningsfullt att identifiera specifika ställen att skydda. Bäckdalarna har fått en skyddsbeteckning, varför utterns och andra där levande arters livsmiljöer inte påverkas nämnvärt.

8. *Natura-behovsprövningen har inte gjorts av Sibbo kommun, utan den har beställts av en utomstående sakkunnigorganisation. De övervakande myndigheterna, bland dem kommunens miljöövervakning, har konstaterat att utredningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.*
9. *Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta*

planeringen och skötseln av området. Bäckfåornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.

10. *Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfåorna bevaras.*
11. *Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem.*

Grundvattnet på planområdet bildas främst på bergsområdena kring dalarna, där vattnet upptas i jordskikten under leran genom sorterade strandavlagringar. Största delen av byggandet i den här detaljplanen planeras till lerjordar, vilket inte påverkar bildandet av grundvatten, eftersom grundvatten inte bildas på lerjordar. Nickby grundvattenområde är 3,01 km² och i den här detaljplanen planeras kvartersområden eller gator på 13 ha, det vill säga 4,5 % av grundvattenområdets areal. På Nordanå grundvattenområde anvisas inget byggande i denna detaljplan.

12. *Friluftslederna har anvisats som riktgivande, så det är möjligt att ännu optimera deras läge och rutt i den fortsatta planeringen.*
13. *Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.*
14. *Fornlämningar skyddas genom lagen om fornminnen oberoende av planbeteckningar och sådana förekommer också i närheten av mycket tätbebyggda områden i vårt land. Ifall det finns behov kan sådana områden ingärdas eller allmänheten upplysas om att vara varsamma.*
15. *Skyddet av flygekorrar kräver en förekomst av arten, inte endast en potentiell livsmiljö. Dessutom har de områden som utpekats i naturutredningen som väl lämpade för flygekorrar till största delen lämnats utanför bebyggelsen i det senaste planförslaget.*
16. *Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.*

17. *Av planens område som ämnas bebyggas är bara en dryg fjärdedel på grundvattenområde.*
18. *Områdets skyddsvärden har undersökts och identifierats och de områden som kräver skydd har skyddats i detaljplanen.*
19. *Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafikinätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäs vägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhåll, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäs vägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärlädd i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafikinätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafikinätet i tätorten.*

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som

görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

20. *NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.*
21. *I en del av responsen för detaljplanen för Nickby gårds centrum har man önskat att ingen plan alls ska utarbetas. Trots det har planläggningen fortskridit och då har de som gett responsen kanske upplevt att de talat för döva öron. Att planläggningen fortsatt beror på att det givna uppdraget har varit att utarbeta en plan för ett bostadsområde och uppgörandet av en detaljplan handlar om att uppnå en sorts konsensus bland olika – till och med motstridiga – önskemål och behov. Då undersöks det på vilka villkor det är möjligt att planera ett bostadsområde och planeringsprocessen fullföljs till slutet. Därefter beslutar kommunfullmäktige om huruvida det är möjligt att genomföra den plan som skapats under planeringsprocessen. Den respons som samlats in under planprocessen hjälper fullmäktige att ta ställning till villkoren för förutsättningarna för att genomföra planen.*
22. *Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.*

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation.

Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras

klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

31 Muistutus BD, 1 allekirjoittaja

Ehdottomasti ei tälle NG8 kaavoitushankkeelle. Sipoossa on tehty vuosien varrella erittäin huonoja kaavoituspäätöksiä, kuntalaisten vastustuksesta huolimatta. Esimerkkinä Kalliomäen alue Söderkullassa joka tuhosi periaatteessa viimeisen palan Söderkullan keskustan viskistysaluetta. Nikkilässä Kartanon virkistysalue on ainoa laatuinen, eikä sitä saa rakentaa täyteen kuten kaavassa on ehdotettu. Lisäksi ehdotetut sillat ja tiet pilaavat maiseman.

Tämä ehdotus pitää haudata kokonaan. Se voidaan sitten aloittaa uudelleen jossain vaiheessa jos siihen on tarve mutta alueen luonnon ehdoilla, alaista asti.

Sipoossa on muita paikkoja mihin rakentaa. Junayhtys ei ole mikään hopealuoti sillä sekään ei kaikille Nikiiläisille takaa lyhempiä matkoja Helsingin keskustaan. Päinvastoin, se sattaa pitkittää niitä. Rakennetaan Sipoota järkevästi ja hallitusti ja lopetetaan paniikkiomainen kasvu ja päätöksenteko.

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

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikenneluuhkissa tai

että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

32 Anmärkning BE, 1 undertecknare

1. Den privata tomten som bl.a. omfattar Nickby gårds gårdstun med två bostadsbyggnader, som är uppförda på 1700-talet, samt ett parkområde. Tomten har i detaljplaneförslaget beteckningen P (service), men skall såsom överenskommit med planläggaren betecknas med beteckningen A-1 (boende). Förklaring: Beteckningen A-1 passar bättre för bostadshus, som i första hand skall användas som bostäder. Husen hålls bäst i skick om de är bebodda, men de klarar sig också fint så länge de sköts om. Taket och husgrunden är viktigast. Bestämmelsen för A-1 skall innefatta en möjlighet att använda byggnaderna på tomten för serviceverksamhet, t.ex. för ett café, och för uthyrning till olika evenemang, t.ex. bröllop eller motsvarande, samt till turism, eftersom det i huvudbyggnaden finns rum som lämpar sig för uthyrning, t.ex. till turister. På tomten får det gamla mejeriet och lusthuset återuppbyggas. Parken får vårdas.
2. I planförslaget har en infartsled inritats delvis på den privata tomten. Vägsträckningen söder om tomten bör flyttas, så att den inte kommer in på tomtens område. Träden i kanten av tomten skyddar mot insyn och skymmer eventuella nya hus som inte passar in i den värdefulla 1700-talsmiljön. Om en bit av marken tas, skall den bytas mot kommunens mark på annat håll.
3. Gårdens miljö med omkringliggande åkrar är värdefull också för mig. Åkrarna närmast gården, fram till Kvarnrännan skall lämnas obebyggda. Åkrarna har öppna tegdiken på gammalt vis och erbjuder en mångformig miljö för ängsväxter, insekter, fåglar och andra djur. I den utredning som kommunen beställt av Livady Oy (2020) har gårdsmiljön med omgivande åkrar klassats som en nationellt värdefull kulturhistorisk miljö, helt i klass med kyrkorna och landskapet kring dem i Kyrkoby. Också Museiverket i Borgå har i sitt utlåtande påpekat att *”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 maismaa.”Sibbo Hembygdsförening r.f. har i sitt utlåtande angående planeförslaget sagt: *”Härtill vill Sibbo hembygdsförening 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.”*Kommunen har av Ark-byroo beställt ytterligare en utredning, som framhäver: *”Laajemman kulttuuriympäristön näkökulmasta kartanon lähiympäristössä on säilynyt satojen vuosien ajan peltomaisema, jossa pellon, pihapiirin ja metsän rajat ovat pitkälti säilyneet samana.”*Norrskogen bör i sin helhet lämnas obebyggd i planen. Då blir både det närmaste åkerlandskapet och den närmaste skogen med skogsbrynet kvar som förut, vilket bäst beaktar den värdefulla, i århundraden bevarade kulturmiljön som Ark-byroo lyft fram. Det är uppenbart att Nickby gård och dess omgivning inte tidigare i Sibbo noterats tillräckligt. Nu är det tid att den anrika herrgården med byggnader och det närmaste odlingslandskapet får den uppskattning de är värda.

4. För övrigt består hela det nuvarande rekreationsområdet av ett ovanligt vackert, öppet kulturlandskap från gården sett. Den vyn torde vara den mest älskade av dem som rör sig i området. Också från Ribacken är utsikten ut över Ollbäckens ängar mot söder helt betagande. Man ser långt över bebyggelsen i Nickby och i söder kan man urskilja nya kyrkans torn som sticker upp.
5. Den av kommunen uppbrända ladugården bör inte byggas upp på nytt, eftersom den kommer att användas för ändamål som inte har något att göra med gården och dess historia. Nybyggnaden kommer för nära de gamla husen från 1700-talet och stör miljön. De övriga nybyggda byggnaderna skall ha åstak, träfasader och vara rödmyllade så att de (som kommunen lovat i utlåtandet till Sipoon rakennusperinne-föreningen) till material och färg är anpassade till de övriga byggnaderna i den mycket gamla herrgårdsmiljön.

BEMÖTANDE:

1. *Planbeteckningen för herrgården ändras som föreslaget från beteckningen P till beteckningen A (kvartersområde för bostadshus med servicemöjlighet). En byggnadsyta som tillåter återuppbyggandet av det gamla mejeriet och lusthuset läggs till.*
2. *Då detaljplanen ändras såsom beskrivet i punkt 1 ändras samtidigt kvarterets/tomtens gränser. Detta bland annat eftersom det gamla mejeriets stenfot endast till hälften ligger inom den nuvarande tomtens gränser. Det nya A-kvartersområdet ändras på så sätt att ett lika stort område av kommunens mark tillfogas tomten på dess norra och västra sida, bland annat innefattande det gamla mejeriets stenfot, som det hörn av tomten som upplåts till gatuområde. Det bör anmärkas att detaljplanen endast möjliggör detta, men ett skilt beslut och avtal krävs för att ändra fastighetsgränserna: detaljplanen i sig påverkar inte fastighetsgränserna automatiskt.*
3. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädd kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas från centrum. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Nya visualiseringar har gjorts för ovannämnda vyer söder och väster om herrgårdens gårdstun och de har lagts till planmaterialet.

- 4. Se punkt 3. Utöver det har kyrkans torn beaktats i planeringen genom att det borde förbli synligt från vissa vylinjer i de nya bostadskvarteren. Detta kommer slutligen bero på hur mycket växtlighet som uppstår.*
- 5. Se punkt 3. Planens byggsättsanvisningar stipulerar att använda traditionell färgsättning och åstak på de nya byggnaderna på herrgårdsområdet och att de anpassas till omgivningen.*

33 Muistutus BF, 1 allekirjoittaja

Muistutukseni perustana olen käyttänyt valtioneuvoston 14.12.2017 päättämää valtakunnallista alueiden käyttötavoitetta. Siinä sanotaan muun muassa: "Alueiden

käyttötavoitteiden avulla taitetaan yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvataan luonnon monimuotoisuutta.”Lisäksi viitataan maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n, jonka mukaan asemakaava on laadittava siten, että rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä on vaalittava, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Kaavaselostuksessa sivulla 111 kerrotaan seuraavaa: ”Kaavalla on merkittävä vaikutus yhdyskuntarakenteeseen, koska kyseessä on pääosin rakentamaton alue. Rakentamisen myötä taajamakuva tulee muuttumaan keskeisesti asuin-, palvelu- ja liikerakentamisen korvatesa nykyiset peltoalueet. Ollbäckenin ja Gretasbäckenin varret jäävät kuitenkin rakentamisen ulkopuolelle avoimeksi ja niittymäiseksi virkistysalueeksi.”

Kaavaehdotuksessa on hyvin saatu säilymään rakentamattomina metsäiset alueet ja kaavoitettu hieno Myllyojan puisto. On etsitty myös korvaava helppo parin kilometrin kävely-/ hiihtolenkki ja kiinnitetty huomiota purolaaksojen säilyttämiseen.

Esitän kuitenkin NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan palauttamista uuteen valmisteluun.

Uudessa valmistelussa tulee kiinnittää huomio maisemallisesti arvokkaaseen alueeseen ja uuteen radan alituksen tarpeellisuuteen. Katson, että näiltä osin NG8 Nikkilän kartanon asemakaava on ristiriidassa maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n kanssa, jonka mukaan asemakaava on laadittava siten, että rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä on vaalittava, eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.

Maisemallisesti arvokas alue

Mielestäni rakennuksia ei tule sijoittaa rautatien ja Ollbäckenin joen pohjoispuolella olevalle peltoalueelle, joka sijaitsee Nikkilän kartanon lounaispuolella Riihimäelle ja Gretasbäckenin joelle asti. Asemakaavaehdotuksessa tätä nykyistä peltoa rajaa Nikkilän kartanontie ja Riihimäki. Tälle maisemallisesti arvokkaalle alueelle on kaavoitettu rakennuksia, myös kerrostaloja. Erityisesti ehdotuksen Myllytorin eteläpuolelle suunnitellut kerrostalot rikkoisivat arvokasta maisemaa.

Kyseiset peltoalueet on Nikkilän maisemahistoriallisessa selvityksessä kunnanhallituksen 11.4.2022 hyväksymän kaavarungon KR3 liitteessä 4A, sivulla 20 olevassa yhteenvedossa merkitty keltaisella vinoviivoituksella maisemallisesti arvokkaiksi avoimiksi alueiksi.

Esitän tämän alueen sen maisemallisen arvon takia kaavoitettavaksi viher-/viljelys-/laidunnusalueeksi tai ulkoilutarkoitukseen. Toki on aivan alueen etelälaitaan Ollbäckenin joen pohjoispuoleisen törmän läheisyyteen kaavoitettu onnistuneesti ulkoilutietä.

Haluan tuoda esiin, että Sipoossa on muiden alueiden kaavoituksessa otettu huomioon maisemallisesti arvokkaita peltoalueita kaavamerkinnoilla, jotka estävät rakentamisen. Esimerkiksi Söderkullan S20- kaavaluonnoksessa on Sipoonjokeen rajautuvaa peltoaluetta merkitty MA-merkinnällä. Näin on tehty myös hyväksytyssä Brobörentien NG8- asemakaavassa, jossa maisemallisesti arvokas peltoalue rajautuu Brobölen ja Kuninkaanteihin.

Myös Porvoon museo huomautti NG8 -asemakaavaluonnokseen antamassaan lausunnossa, että riittävät avoimet alueet ja maisemanäkymät ovat alueen historiallisen ymmärtämisen ja luonteen säilymisen kannalta erityisen tärkeitä.

Uusi radan alitus

Asemakaavaehdotuksessa ehdotetaan noin 40 metriä pitkää siltaa Ollbäckenin joen yli. Hyvä, että on valittu radan alittava kulku pitkän ja korkean sillan sijasta.

Tästä Uudenmaan ELY-keskus toteaa KR3 Nikkilän kaavarungosta antamassaan lausunnossa: *"Esitetty uusi maankäyttö tulee muuttamaan kaupunki- ja maisemakuvaa. Esimerkiksi keskustassa uusi radan ylitys / alitus tulee muuttamaan ympäristöä paljon ja onkin hyvä, että asiaa tutkitaan tarkoin. Ihanteellisinta on, mikäli sille löytyy toinen vaihtoehto."*

Myös NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavasta antamassaan lausunnossa Ely-keskus huomauttaa radan alituksesta: *"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."* Lisäksi Ely-keskus huomauttaa lausunnossaan: *"Liikenteen sijoittelu tie- ja katuverkkoon on tarkistettava, ettei asuinalueille muodostu liiallista läpiajo- eikä paikallistakaan liikennettä."*

Ely-keskuksen lausuntoihin on annettu vastine, mutta esitän edelleen tutkimaan siltahanketta ja jopa luopumaan Lukkarin siltahankkeesta radan ali ja joen yli. Läpiajo- ja paikallisliikennettä koskevaan huomautukseen ei selkeää vastinetta ole annettu. Siltahanke nimenomaan aiheuttaisi helposti läpiajoliikennettä

KR 3 kaavaselostuksessa sivulla 77 mainitaan: *"Uusi ajoneuvoliikenteen yhteys radan poikki on mittakaavallisesti massiivinen sekä alikulkuna että siltana ja siten haastava sovittaa pienipiirteiseen kulttuuriympäristöön. Alikulkuna laskeutuminen radan alle johtaa mittaviin leikkauksiin."*

Uusi yhteys on myös kuntatalouden kannalta hyvin kallis investointi. Jatkosuunnittelussa tulee edelleen arvioida uuden yhteyden tarvetta ja tutkia minkälainen ratkaisu on parhaiten sovitettavissa ympäröivään maisemaan ja maankäyttöön."

Pyydän tarkastelemaan uudelleen Nikkilän liikenneverkkovaihtoehtoja ja niiden vaikutusta. Raportissa kerrotaan: *"Toimivuustarkasteluiden tavoitteena on ollut pitää Pornaistentien keskivuorokausiliikenne tasolla, joka mahdollistaa sen ylittämisen kohtuullisissa olosuhteissa. Tämä liikennemäärä on maksimissaan 10 000 autoa päivässä, ja tällöin (radan) pohjoispuolelle voi sijoittaa noin 2300 uutta asukasta."* Toisen vaihtoehtoon mukaan radan pohjoispuolelle sijoitetaan vähintään 3000–4000 uutta asukasta ja siinä ehdotetaan uutta siltayhteyttä radalle ja joelle. Sittemmin on asemakaavoituksessa päädytty pienempään asukasmäärään noin 2.600 asukkaaseen.

Kaavaselostuksen mukaan on myös varauduttu siihen, että henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välille ei toteutuisikaan. Siksikin on ilmeinen tarve varmistua siitä, minkälaiset autolla liikennöintitarpeet NG8 - ja koko asemanseudun alueella ovat.

Esitän, että asemanseudun kaavoittaminen tehdään, ennen NG8-asemakaavaehdotuksen tuomista luottamuselinten jatkokäsittelyyn. Näin ei tarpeettomasti NG8:sta kaavoiteta liian tiivistä asuinalueita ja toteuteta liian massiivisia ja kuntataloudellisesti kalliita tie- ja siltainvestointeja virkistysalueen kustannuksella. Myös kokonaisuuden hallinta on parempi etenkin, kun NG8-asemakaavasunnittelun lähtökohtana on ollut henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Kerava–Nikkilä välillä. Kunnan vuoden 2023 talousarvioehdotuksessa mainitaan: *”Kokoojakatu, radan alitus ja aseman seudun ratkaisut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden ja mahdollistavat alueen sujuvat liikenne yhteydet. Radanalituksen myöhentäminen ei tuota taloudellisia säästöjä kokonaisuuden ollessa nykyinen, mutta vetovoimatekijät syntyvät heti.”*

Katson siis, että kokonaisuus on suunniteltava asemakaavoineen ja liikennöintitarpeet kartoitettava uudelleen huomioiden se, että henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä toteutuisi vasta useamman kymmenen vuoden kuluttua tai ei lainkaan. Vetovoimatekijänä en pidä sitä, että vilkasliikenteinen kokoojakatu linjataan aivan Lukkarin alakoulun vierestä. Autoliikenteen määräksi on ennustettu kaavaselostuksen mukaan vuonna 2040 radan alikulun kohdalla (Lukkarintie) 4 200 ajoneuvoa vuorokaudessa. Määrä on melko huikea huomioiden, että iso osa näistä ajoneuvoista ajaisi päivittäin Lukkarin alakoulun ohi. Jos henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä ei toteutuisi, olisi vielä enemmän autoliikennöintiä Lukkarintien jatkeella ja sillalla ja näin ollen myös Lukkarin koulun vierellä. Pyydän Lukkarin sillan ja Lukkarintien jatkeen rakentamisajankohdan vaihteistamista myöhempään ajankohtaan, jos sillan rakentamisesta ei luovuta. Tarvetta tälle kalliille ja raskaasti kuntataloutta rastittavalle yhteydelle ei ehkä ole tulevaisuudessa lainkaan, kun kokonaisuus asemakaavoineen on suunniteltu ja varmistauduttu siitä, voidaanko henkilöjunaliikenne Nikkilä – Kerava välillä aloittaa. Tarvetta ei ole myöskään rakentaa radan alikulkua ja joen ylitystä kaava-alueen rakentamisen ensimmäisissä vaiheissa. Rakentamisen aloitus on suunniteltu kaavaselostuksen mukaan alkavan pohjoisosilta ensin. Nyt NG8 asemakaavaehdotuksessa voitaisiin jättää Lukkarintien jatke ja silta toistaiseksi pois. Asemakaavaanhan voidaan tulevaisuudessa tehdä tältä osin muutoksia, jos tarvetta ilmenee.

NG8- kaavaselostuksen sivulla 123 mainitaan: *”Ollbäckenin purolaaksossa ei enää esiinny merkittävää perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta laakso on maisemallisesti keskeinen, linnustolle tärkeä, ja se muodostaa hyvän ekologisen yhteyden.”* Sipoon kunnan vapaa-ajanjaosto totesi lausunnossaan: *”Maisemallisesti tärkeän purolaakson yli ei tule rakentaa kuin pyörätiesilta ja sekin juna-aseman kautta.”* Kaavoituksessa on haluttu suojella maisemallisesti purolaaksoa rakentamiselta, mutta Lukkarin silta rikkoisi ja muuttaisi purolaakson maisemakuvaa merkittävästi. Lisäksi on huomioitava sen aiheuttama äänihäiriö alueelle. Ota kantaa – sivustolla eräs henkilö mainitsi: *”Lopuksi minulle alueen yksi suuri arvo on päästä kävelemällä pois taajaman äänimaailmasta, mahtaako kukaan olla miettinyt, miten tämä muuttuu.”* Tähän kaavoittaja totesi, että Sipoon toisessa kuntakeskuksessa, Söderkullassa liikenteen ääni moottoritiestä johtuen on

huomattavampaa kuin Nikkilässä. Moottoritiestä ei Nikkilässä nytkään olisi kyse. Mutta taajaman äänimaailma jatkuu NG8-kaava-alueelle asti. Myös melko suorana radan pohjoispuolella jatkuva tie hiljaisessa ja avoimessa puromaisemassa aiheuttaa mitä todennäköisimmin melkoista äänitason nousua useammin kuin junaliikenne. Sillan rakentamista on perusteltu myös varayhteytenä Sipoon joen mahdollisesti tulviessa Pornaistentielle. Ehdotan, että tutkittaisiin vielä mahdollisuutta korjata Pornaistentietä tulvahaittojen minimoimiseksi. Tietä voitaisiin korottaa tai kartoittaa vaihtoehtona jonkin laista pumppuasemaa veden poistamiseksi Sipoonjoen tulvimisen uhatessa tien ajokelpoisuutta.

NG8-asemakaavan Natura-arvioinnin tarveharkinnassa sivulla 15 todetaan: *”Kaava-alueelle suunniteltu alikulku sijaitsee noin 400 metrin päässä varavedenottamosta. Alikulkusilta on suunniteltu perustettavan paaluille. Paalutus toteutettaisiin teräspalkkipaaluilla. Pohjavesialueella tehtävät maanmuokkaustyöt voivat vaikuttaa haitallisesti pohjaveden laatuun ja määrään. Paalutukset ja maanmuokkaustyöt voivat aiheuttaa pohjaveden haitallista purkautumista, jos pohjavettä pidättävä savikerros puhkaistaan. Savikerroksen puhkaisu voi johtaa lähteen muodostumiseen, joka voi vuorostaan alentaa pohjaveden pinnankorkeutta ja heikentää vedenottamoiden antoisuutta.”*

Jos kuitenkin sillan rakentamiseen päädytään, on otettava erittäin huolellisesti huomioon Natura-arvioinnin tarveharkinnassa mainittu vaikutus pohjaveteen. Hiukan suunnitellusta Lukkarin sillasta itään on asemanseudun Nikkilän rakennusperintöselvityksessä arvokkaiksi rakennuksiksi arvioidut vanhat talot. On selvitetävä, miten mahdolliset pohjaveden pinnan muutokset vaikuttaisivat näiden rakennusten perustuksiin.

Mielestäni Sipoossa on Nikkilän kaavoituksessa onnistuttu tähän asti melko hyvin pitämään taajamakuva pienipiirteisenä ja inhimillisenä. Uskon suunnituksen jatkuvan, jos vielä Kartanon keskuksen NG8- asemakaavaehdotuksessa säilytetään kaavarungossa KR3 maisemallisesti arvokkaaksi merkitty alue täysin avoimena ja rakennuksettomana ja jätetään rakentamatta Ollbäckenin puroalakson maisemaa rikkova, kuntataloutta suuresti rasittava autoliikennesilta puron yli. Siten tulee huomioiduksi rakennetun ympäristön ja luonnonympäristön vaaliminen.

VASTINE:

Maisemallisesti arvokas alue

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

Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsemat tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu

mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Uusi radan alitus

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 esittämään asemakaavassa 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 muutamiin kymmeniin metreihin: 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.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen

tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

ELY-keskuksen lausunto on huomioitu ja pohjaveden tasot on seurattu. Kaavaselostukseen on lisätty uusimmat mittaustulokset. Tulosten perusteella Lukkarintien jatkeen rakentaminen on mahdollista ilman pohjaveden tason laskua. Kaavamääräyksissä on rakentamista ohjaavat pohjavettä suojaavat määräykset.

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

34 Muistutus BG, 2 allekirjoittajaa

Huomautus koskien NG8 asemakaavaehdotuksen hylkäämiseksi. Asemakaavaehdotus NG8 tuhoaa erittäin arvokkaan ja luonnon tilaltaan upean ulkoilua ja virkistysalueen Nikkilän kartanon ympäristössä. Alue tulisi pitää mahdollisimman luonnonvaraisena ja rakentamattomana. Aluetta tulisi kehittää mieluummin, virkistyskäyttöön kuin asuntoalueeksi. Alueella on erittäin suuri käyttäjäkunta jo nyt. Pidetään Kartanon tienoo virkistysalueena, ja mahdollisimman luonnonvaraisena kuntalaisten yhteiskäytössä.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

35 Muistutus BH, 1 allekirjoittaja

Vastustan suunnitelmaa NG8, jossa on suunnitteilla rakentaa asuntoja kartanon peltomaille.

Mielestäni tässä tuhotaan kulttuurihistoriallinen maisema. Paikka ja maisema on niin kaunis ja uniikki, rakentamalla alueelle tämä menetetään.

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

36 Muistutus BI, 1 allekirjoittaja

Kannatan ehdottomasti myös kaavan uudelleen harkintaa säilyttääkseen tuon luonnon kartanon ja lukkarin alueella.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

37 Muistutus BJ, 1 allekirjoittaja

1. Siteeraan alla Sipoon Kunnan vuonna 2020 tilaamaa rakennusperintöselvitystä (Livady Oy, s. 71)
Pienimittakaavaisen ja kauniin kävely-ympäristön kannalta historialliset kohteet ja miljööt ovat ilmeinen etu. Kaavarungossa Iso Kylätie, Nikkilän säteri (kartano), 1900-luvun alun taajama-alueet ja sairaala-alue täytyy tunnistaa erityistä vaalimista vaativiksi ympäristöiksi (ks. seuraavien sivujen karttatarkastelut), jotka edustavat vanhempia aikakerrostumia [...] Olisi tärkeätä hahmottaa joukkoliikenteen koko verkko osana Kaavarunkoa, ja ottaa huomioon skenaariot henkilöjunaliikenteen kanssa ja sitä ilman. Nikkilän säterin ympäristö on niin arvokasta kulttuuriympäristöä, että sitä täytyy varjella raskaalta rakentamiselta ja liikenneväyliltä.

Livady Oy:n tekemän selvityksen mukaan on mitä ilmeisimmin luettavissa että kartanon alue ja sitä ympäröivät maisemat ovat painoarvoltaan samanlaisessa suojeltavassa asemassa kuin kirkkomaisema. Tätä selvitystä ei olla huomioitu NG8 kaavaa tehtäessä, Livady Oy:n selvityksen mukaan *”Nikkilän kylän, säterin, niitä ympäröivien peltujen ja Bybergetin muodostama kulttuurimaisema on avainasemassa”* (s. 76) jossa nämä alueet ja maisema ovat niin kulttuurisesti, kuin historiallisestikin, tärkeitä.

Rakennusperintöselvitykselle ei olla kaavaa laadittaessa annettu sen vaatimaa painoarvoa, sillä tälle historiallisesti ja kulttuurisesti merkittävän maiseman ympärille on suunnitteilla laajaa rakentamista. Maiseman suojeleminen, luontoarvojen säilyminen ja historiallisesti arvokkaan alueen säilyminen ei NG8-kaavalla ole mahdollista, ottaen huomioon sen laajan infrastruktuurin jonka alueelle suunniteltu asukasluku vaatii.

2. Sipoon kunta on itse käyttänyt argumenttia siitä, että kartanon alueen maisema on kulttuurihistoriallisesti merkittävä, kun maanomistajat alueella, esim. Vanhalla Kylätiellä, ovat hakeneet poikkeuslupia kiinteistöihinsä. Nyt Sipoon kunta ei kuitenkaan tätä argumenttia käytä kaavaa laadittaessa, vaan vetoaa siihen että tämä on eri asia. Yhdenvertaisuusperiaate tarkoittaa *”viranomaisen ratkaisutoiminnassa sitä, että harkinnan kohteena olevia tosiseikkoja arvioidaan samanlaisissa tapauksissa samoin perustein”* (Tynskä, s. 3) Sipoon kunta ei tässä asiassa voi soveltaa eri säännöksiä ja periaatteita Kartanon aluetta rakentaessa, vain siksi että he ovat tässä itse maanomistajan asemassa. Tilanteet ovat toisiinsa verrattavissa, ja näin ollen Sipoon kunnan tulee soveltaa samoja tiukkoja rakennusmääräyksiä ja periaatteita itseensä,

kuin heihin jotka ovat alueella aiemmin rakennuslupia, poikkeuslupia ja suunnittelutarveratkaisuja hakeneet.

3. *"MRL:ssa kestävä kehitystä voimakkaasti painottavilla säännöksillä (mm. MRL 1.1, 5, 9, 12, 22, 28, 39 ja 54,3 §:t) on tarkoitettu antaa ympäristölle aiempaa vahvempi asema harkittaessa kaava- ja rakentamisratkaisuja. Kestävän kehityksen rakentamista koskevia vaatimuksia on täsmennetty 117.3 §:n vaatimuksilla ja erityisesti MRA 50 ja 55 §:ssä rakennuksen elinkaariajattelua ja ekologisista näkökohtia koskevalla säännöksillä."* (Tynskä, s. 33) Kartanon aluetta ympäröivä luonto on monimuotoista, ja sen tarjoamat liikuntareitit, luonnonläheisyys ja sen tarjoama rauhallisuus ovat asioita, joita monet kaipaavat työpäivän päätteeksi. Se, että kaavaehdotuksessa on tarjolla liikuntareittejä talojen välissä, ja että yksittäisiä metsiköitä säilytetään, ei korvaa sitä avaraa maisemaa joka on monen Nikkiläläisen henkireikä. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti luontoa tulisi vaalia, eikä Sipoon tarvitsema uudisrakentaminen näin ollen tule sijoittua Nikkilän ainoihin kunnollisiin ulkoilumaastoihin. Puhumattakaan esimerkiksi Gretasbäckenin asemasta, *"Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyyppejä."* (Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys, s. 12)

Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti olisi myös tärkeää keskittää Nikkilän keskusta, jotta henkilöautoliikenteeltä vältyttäisiin. Suunnitellulta NG8-alueelta on kuitenkin vajaat kaksi kilometriä esimerkiksi ruokakaupalle, joka jo ylittää monen kipurajan kävelemiselle. Tämä asia ei julkisella liikenteellä ole ratkaistavissa, varsinkin kun Kartanon alue on kulttuurihistoriallisesti merkittävä, ja näin ollen raskasta liikennettä tulisi alueella välttää. Jos taas on ajateltu että kaava-alueelle perustetaan omia palveluita, esimerkiksi ruoka-kauppa, syntyy kartanon alueesta uusi pieni kyläkeskus, joka sivuuttaa sen ajatuksen että NG8-alueella luodaan orgaanista ja luontevaa kylämaista asumista Nikkilän palveluiden lähellä. Tosiasia kun kuitenkin on että kaava-alue ei ole tarpeeksi lähellä Nikkilän palveluita ollakseen luonteva jatkumo.

Lisäksi, koska alue on pohjavesialuetta, ei maalämpökaivoja voi alueelle asentaa. Ympäristön näkökulmasta asuinrakennusten rakentaminen, ja näiden lämmittäminen alueella, ei näin ollen ole perusteltua.

On monta muuta aluetta Nikkilässä joita rakennuttamalla ja kaavoittamalla tavoiteltu asukasluku olisi mahdollista tavoittaa. Esimerkkinä esimerkiksi Öljytien varsi, johon rakentaminen ei aiheuttaisi samanlaista haittaa kuin nykyinen suunniteltu kaava-alue. Se seikka että Sipoon kunta jo omistaa ne maat joihin rakentaminen on NG8-kaavassa suunniteltua, ei riitä kaavan lainmukaisuuden perusteluksi (KHO 2015:95).

4. Lukkarintien liikenteen on ennustettu olevan yli 4000 autoa päivässä kun kaava-alue on valmis. Tämän liikennemäärän ohjaaminen koulun ohi on vastuutonta. Tie ei ole tällaiselle liikennemäärällä sopiva tai turvallinen, ja vaatisi näin mittavia muutoksia. Mitään selkeää kustannussuunnitelmaa, tai ajatusta siitä, miten koululaisten turvallisuus taataan jatkossa, ei ole esitetty.

Lopuksi totean vielä seuraavaa:

NG8-kaava ei ole maisemallisesti tai rakennusarkkitehtuurisesti yhdistettävissä Nikkilän keskustaan. Se ei ole luontevasti Nikkilän keskustan jatkumoa, vaan vaikuttaa esittävän toista, varsinaisesta kyläkeskuksesta irrallaan olevaa keskusta. Raideliikenteen mahdollistaminen perustuu vanhentuneeseen tietoon, jossa uudempaa selvitystä siitä, onko raideliikenteelle edes tarvetta, tulee kartoittaa. Kaava-alueen rakentaminen ainoastaan siksi, että raideliikenteelle olisi mahdollisuus tulevaisuudessa, kuitenkin itse asema-aluetta ja sen infrastruktuuria suunnittelematta on vastuutonta. Kaava on lisäksi nykyisessä muodossa ristiriidassa maankäyttö ja rakennuslain 54 § 2. ja 3 momentin kanssa, jossa asemakaavasta koituvat hyödyt ovat epäsuhteessa kaavasta aiheutuvan haitan kanssa, ja jossa kaava- alueen lähetyvillä asuvien elinympäristön laadun merkityksellinen heikkeneminen ei ole perusteltua NG8-kaavan tarkoitus huomioon ottaen.

Lisäksi, NG8-kaava lukitsee täysin Vanhan Kylätien sekä Asemantien suunnittelun. Eli käytännössä NG8 määrittelee tämän alueen, kuitenkin ottamatta aluetta ja siellä olemassa olevia rakennuksia mukaan suunnitteluun. Tämä on edesvastuutonta ja aiheuttaa alueella asuville kohtuutonta haittaa. Tämä ei ole kaavan tarkoitus huomioon ottaen perusteltua. Näin ollen Vanha Kylätie sekä Asemantie on sisällytettävä kaavasuunnitteluun.

Totean lisäksi että NG8-kaava sisältää runsaasti lain vaatimia viheralueita ja puistoja. Tosiasiassa näitä puistoja on enemmän kuin asuinrakennuksia. Todettakoon että tämä seikka paisuttaa kaavan kokoa, jonka vuoksi suurempi osa kulttuurihistoriallisesti merkittävää aluetta joudutaan kaavoittamaan asuinkäyttöön. Järkevämpää olisi kaavoittaa jokin niistä lukuisista rakentamattomista pelloista jotka ympäröivät Nikkilää, tiivistäen asumista, keskittäen palveluita, ja säilyttäen samalla kartanon alueen monimuotoisuus, arvo ja hyöty.

Käytetyt lähteet:

- Livady Oy *Nikkilän Rakennusperintöselvitys* (2020)
- Tynskä, Paula *Yhdenvertaisuusperiaate suunnittelutarveratkaisussa ja kaavaan perustumattomassa rakennusluvassa* (2015)

VASTINE:

1. *Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa.*

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 pihapiiriin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä

uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyyppiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.

- 2. Poikkeuslupien myöntämisessä Vanhan Kylätien alueella kunta on viitannut vanhaan Nikkilän kylään ja rakennetun ympäristön erityispiirteisiin kylässä, kuten Vanhan Kylätien kulttuuriympäristöön ja purolaaksoon kylän eteläpuolella. Tämä ympäristö on huomioitu myös asemakaavassa pitämällä kylän viereisen rakennuskannan matalana ja jättämällä rakentamattoman alueen kylän ja uuden rakennuskannan väliin, johon voidaan istuttaa pehmentävää kasvillisuutta.*
- 3. Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.*

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle.

Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Esimerkiksi etäisyys Nikkilän päivittäistavarakauppoihin on kaavan lähimmästä talosta noin 1 km ja kauimmaisesta talosta 2 km, suunnitellulle asemalle vastaavasti noin 200 m ja 1,2 km.

Kaavan rakennettavasta alueesta vain reilu neljäsosa sijaitsee pohjavesialueella.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle

sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

4. *Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat yllä mainituista syistä suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.*

Lopuksi

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöjunaliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen hankkeen ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa perustana on ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsema tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen, virkistys-, luonto ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä

arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson, virkistysmahdollisuudet on säilytetty hyvällä tasolla ja arvokkaimmat luontokohteet on suojeltu.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

38 Anmärkning BK, DA, DY, 1+2+2 undertecknare

Jag/Vi har tagit del av förslaget till detaljplan för NG8 Nickby gårds centrum där man planerar för ett *"mångsidigt område för boende och service kring den kommande tågstationen i Nickby för ca 2600 nya invånare"* och kommer därför med följande anmärkning:

Jag/Vi anser att detaljplanen strider mot Markanvändnings- och bygglagens 54 § i och med att planförslaget inte värnar om miljön i förväntad utsträckning och onekligen avsevärt leder till att kvaliteten på nuvarande invånares livsmiljö försämras.

Markanvändnings- och bygglag 54 §:

Detaljplanen skall utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön skall värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.

Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäligen begränsningar eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

Jag/Vi anser även att planen som nu är till påseende står i strid med formuleringen i Markanvändnings- och bygglagens 1 § mom. 1 *"Syftet med denna lag är att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling."* – de nu presenterade planerna leder till en omfattande skövling av ett populärt och omtyckt naturskönt rekreationsområde med erkända kultur- och naturmässiga värden, vilket på inget vis kan anses uppfylla lagens anda och syfte.

Nickby säteri (gård) utgör ett kulturhistoriskt värdefullt område som bör bevaras i sin nuvarande form. Området bildar en helhet och ett värdefullt kulturlandskap vilket även lyfts fram i utredningar som kommunen själv låtit utföra. Kulturlandskapet vars värde i utredningarna likställs med kyrklandskapet kring Sibbo gamla och nya kyrkor är oersättligt och kan inte flyttas till eller ersättas av andra landskap eller platser i kommunen.

Rekreatjonsområdet bildar i dagsläget en enastående helhet som inte borde rubbas. Det är uttryckligen områdets varierande miljö och terräng som gör det till ett oersättligt område för såväl invånare som för på området förekommande djur och växtlighet.

[BK:]---övriga argument och tankar kan skrivas här (man kan t.ex. skriva om att den del av rekreationsområdet som blir kvar inte lämpar sig för personer som har svårt att röra sig, att bäckravinerna kommer att förstöras när man hänvisar dem till rekreationsbruk och skövlar lerjord på åkarna ovanför etc etc. Naturmässiga hänvisningar och värden kan t.ex. hittas i publikationen <https://online.flippingbook.com/view/957893851/>)

[DY:]Vi har rört oss på rekreationsområdet vid Nickby gård i 30 år, och det är ett område som är värdefullt för oss. Landskapet med bäckarna, dalarna och de vackra ängarna är kulturhistoriskt värdefulla, och fungerar som ett visitkort för Nickby, och hela Sibbo. Därför ifrågasätter vi att Sibbo nu vill bygga ett nytt bostadsområde på området.

Jag/Vi kräver utgående från ovanstående argumentering att planförslaget för Nickby gårds centrum förkastas och rekreationsområdet förblir i sitt nuvarande bruk.

BEMÖTANDE: *Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreations-, natur och landskapsvärden: boendet har placerats så nära servicen i centrum och stationen som möjligt samtidigt som den värdefullaste delen av landskapet – Ollbäckens dal – bevarats, rekreationsmöjligheterna har bevarats på en god nivå och de viktigaste naturobjekten har skyddats.*

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning

där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas från centrum. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

39 Muistutus BL, 1 allekirjoittaja

Eikö siellä jo tajuta että Sipoon Nikkiläläiset haluaa suojella metsänsä...tällä hetkellä kulkiessa alueella jonne rakentaminen alkaisi aiheuttaa kyläläisille suurta tuskaa...lukekaa ja sivistäkää itseänne siellä...enää missään ei saisi alueita ja kasvillisuutta tuhota ihmisten tarpeisiin...Sipoo on jo tuhonnut identiteettinsä kauan aikaa sitten kun antanut kylän rakentua väärällä tavalla kunnioittamatta sen historiaa..mikäli tämä jyrätään läpi on Sipoo viimeistään menettämässä kasvonsa ja tulemalla uudeksi keravaksi tai korsoksi!!

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4

ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

40 Muistutus BM, 1 allekirjoittaja

Viimeisinkin kaavoitussuunnitelmanne osoittaa piittaamattomuutta kuntalaisten osoittamasta laajasta vastustuksesta koskien Nikkilän kartanon aluetta.

Kaavoitussuunnitelman mukainen rakentaminen tulee tuhoamaan merkittävän osan Nikkilän asumisviihtyvyydestä. Sillä pilataan lähiluonnosta valtosaa.

Nikkilä ei ole - eikä sen tulisi koskaan olla kuten kaupungit: luonnonmukaiseen metsään päästääkseen tulee matkustaa erikseen, ei siis pääse enää kävelen kotiovelta.

Kunnan virkamiesjohdolla näyttää olevan pakkomielle ratayhteydestä. Uskokaa nyt vihdoin - sen toteutuessa liikenneyhteydet itse asiassa heikkenevät merkittävästi isolle osalle nykyisistä pendelöijistä.

Sähköbussit kulkevat jo Helsinkiin. Bussilinjan pysäkeiltä pääsee vaivatta kyytiin, ei tarvitse ensin matkustaa todennäköisesti pääsääntöisesti omalla autolla juna-asemalle.

Matkustaminen, joka pohjautuu vaihtoihin liikennevälineestä toiseen, pidentää aina kokonaismatkustusaikaa, ja yhdenkin välineen myöhästymisen tmv. aiheuttaa kulkijalle todella enemmän kuin harmia. Julkisen liikenteen lisäämiseksi ei tarvita kymmenien miljoonien investointeja, mikä samalla pidentäisi tosiasiallista matkustusaikaa.

Nikkilän kartanon alue tulee jättää rakentamatta. Ymmärtäkää nyt vihdoin, että suunnitelmillanne pilaatte Nikkilän.

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

virikistuksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

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

asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehtoon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

41 Muistutus BN, 1 allekirjoittaja

Nikkilän kaavasuunnitelma on Sipoon arvoperustan vastainen ja kehityssuunta ei tällaisenaan tue nykyisiä sekä tulevien asukkaiden hyvinvointia. Sipoo tulisi säilyttää kuntana, jossa aamu alkaa luontopoluilla, jossa on turvallista elää ja talous on tasapainossa. Kaava-alueeseen, Nikkilän muuttuvaan infraan ja junarataan liittyvä kehitys on mitoitettu liian suureksi suhteessa sen hyötyihin. Kerava-junan hyödyt Nikkilässä ovat lähes olemattomat suhteutettuna sen tarpeellisuuteen. Suurella osalla sipoolaisista ja lähikuntien asukkaista on auto käytössään ja monet nuoret käyttävät myös moottoriajoneuvoja. Etätyön ja opiskeluiden merkitys on vakiintunut, samoin bussin käyttö Keravalle. Keravan kautta junalla Helsinkiin matkustaminen ei tuo lisähyötyä esimerkiksi työmatkaliikenteeseen. Samoin liikenteen uudelleen ohjaus asuinalueelle tuhoaa Nikkilän muita alueita sekä vaikuttaa nykyisten asukkaiden elämään merkittävästi. Nykymaailman tilanteeseen ja taloustilanteeseen

Nikkilässä tulisi jatkossakin olla mahdollisuus kulkea lähiluonnossa ja pelkät puistoalueet / jalkakäytävät eivät korvaa kuntorataa. Kaava-alue virkistysalueena ja lähiliikuntapaikkana on kuntalaisille todella arvokas ja se on kasvattanut suosiotaan niin vakituisten kävijöiden kuin vierailijoidenkin keskuudessa. Alue tarjoaa upeat puitteet esimerkiksi hiihtämiseen, frisbee golfaamiseen ja juoksemiseen. Se palvelee laajaa ihmisryhmää ja on tulevaisuudessa Nikkilän myyntivaltti. Alue ei ole ehkä luonnonsuojelullisesti merkittävä, mutta se on sellaisenaan todella kaunis ja monimuotoinen, jossa on mahdollisuus ihastella maisemia ja eläimiä. Alue on monen eläinlajin reviiri- ja pesimäpaikka ja on ikävää, jos esimerkiksi mäyrien pesäluolastot tuhotaan ja poikasia kuolee. Mäyrä synnyttää poikaset talvella/kevättalvella omaan pesäluolaan. Suunnitelman lyhytnäköisyys ei ole myöskään ottanut huomioon Sipoon lähimetsien kaatamista, joka sekä myös vähentää eläinten elintilaa ja asukkaiden mahdollisuutta metsässä liikkumiseen.

Pääkaupunkiseudun luontoliikuntapaikat ovat viime vuosina olleet kovassa suosiossa, samoin niihin liittyvät yritykset. Esimerkkinä Tuomarinkylän alue, Haltiala ja Kuusijärvi. Tämä vahvistaa alueiden arvoa ihmisille ja niiden vähentäminen tekee väistämättä negatiivisia vaikutuksia kuntamme sosiaalisiin rakenteisiin sekä hyvinvointiin. Tämä NG8 kaava on siinä mielessä lyhytnäköinen, ettei se huomioi tarpeeksi asukkaiden viihtyvyyttä ja hyödynnä alueen vetovoimaisuutta, josta asukkaat (niin nykyiset kuin tulevat) mielellään maksaisivat. Suuri osa lähialueen asukkaista vastustavat tätä hanketta. Kehitystä ei vastusteta, mutta kehityksen hintalappu on tästä näkökulmasta liian kallis ja tulevat sukupolvet joutuvat maksumiehiksi. Uusia asuntoja tulisi pystyä rakentamaan vapaita tontteja hyödyntämällä; esimerkiksi Kiinan korttelialueelle ja peltoalueille, johon tieinfra on järkevää perustaa. Positiivinen kehityssuunta ja maltilliset investoinnit maksavat itsensä takaisin myöhemmin.

Sipoon kunta tulisi omalta osaltaan huolehtia siitä, että pääkaupunkiseudun lähikuntien asukkailla tulisi jatkossakin olla yhdenvertainen mahdollisuus lähiluontoon ja arkiliikuntaan. Pelkät viheralueet tai jalkakäytävät eivät ole tämä mahdollisuus. Ennen kaikkea Sipoon kunnan tulisi hyödyntää kartanon alueen vetovoimaisuutta ja kehittää palveluita, jotka ovat Sipoon asukkaiden ja vierailijoiden tarpeen mukaisia. Mikäli kartanonalue tuhotaan tällä rakentamisella, tulisi vastaavia lenkkireittejä lisätä, esimerkiksi Martinkylään tai Paippisiin päin.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyden keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

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

Mainittu Kiinanmäen alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

42 Muistutus BO, 1 allekirjoittaja

NG8 tuhoaa tärkeän virkistysalueen Nikkilässä. Alue on kävelyetäisyydellä monelta asuinalueelta, sinne pääsee helposti niin Suursuon suunnasta kuin Kartanon alueelta. Tämä on ainoa helposti saavutettavissa oleva lähiluontoalue Nikkilän asukkaille ja koululaisille. Nikkilässä on rakennettu viime aikoina tiiviisti, joten tällaisen viheralueen merkitys kasvaa entisestään. Alue onkin hyvin suosittu ja käytössä ympäri vuoden.

Sipoolaiset eivät halua tiiviisti rakennettua uutta pikkukaupunkia ja turhaa pendelijunaa. Haluamme säilyttää virkistysalueemme ja maaseutumaiseman jonka takia Sipoo onkin niin suosittu. On järjetöntä väkisin rakentaa uusi alue jotta saisimme hitaan junayhteyden uuden alueen uusille asukkaille. Suorat linja-autoyhteydet palvelisivat sipoolaisia parhaiten. Niiden reittejä ja aikatauluja on helposti muokattavissa ja kyytiin voi nousta pitkin matkaa. Junayhteys yksiraiteisella rautatiellä vaihdon kanssa on häiriöaltis ja jäykkä järjestelmä. Juna sopii isojen massojen siirtämiseen paikasta toiseen. Bussiliikenne on fiksumpi valinta Sipoossa ja lisäksi paljon halvempi.

Tärkeän luontoalueen säilyttäminen ei tarkoita ettei kunta voisi kasvaa ja kehittyä. Pientalojen rakentaminen kyliin pitää edistää. Annetaan kunnan kasvaa pikkuhiljaa ja luonnollisesti, niin vältymme ehkä pahimmista kasvukivuista.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan

osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

43 Muistutus BP, 1 allekirjoittaja

Haluan tehdä muistutuksen NG-8 kaavan harkintaan. Tällä hetkellä mielestäni kaavassa on kohtia, jotka mielestäni tarvitsevat lisää aikaa ja pohdintaa toteutustavoista tai alueista. Toivon, että asialle annetaan edes hieman lisää aikaa.

VASTINE: Muistutuksesta ei käy ilmi mitkä asiat vaativat lisää aikaa ja pohdintaa. Kaavaa ei ole kiirehditty, vaan asemakaavan suunnittelu nyky muodossaan on alkanut jo vuonna 2008. Laaja-alaisena ja moneen asiaan vaikuttavana asemakaavana koko prosessi tehdään

perusteellisesti ja kaava eteneekin vastaavankokoiselle kaavalle varsin tyypillistä vauhtia, huomioiden sen, että moni asia on jo selvitetty ja suunniteltu vuosia sitten. Mainittakoon esimerkiksi, että alustavat pohjatutkimukset on tehty jo vuonna 1992 koko kaava-alueelle.

44 Muistutus BQ, BT, 1+1 allekirjoittajaa

Projekti on nykyhinnoilla kallis ja ennen kaikkea luonto- ja virkistysalueiden kustannuksella tehdään asumista, jota ei edes kaivata alueelle. Suurin syy Nikkilään muuttoomme oli juuri luonnon läheisyys, nyt aiotaan houkutella lisää väkeä tuhoamalla kaunista seutua ahtaan asumisen vuoksi.

[BQ:] Edellisetkin kaavoitettujen alueiden rakentamiset laahaavat.

[BT:] Käsittämättömäksi tämän hankkeen tekee se että edellisetkin kaavoitettujen alueiden rakentamiset tai myynnit eivät ole lähelläkään valmiit ja nyt aiotaan tehdä vieläkin isompi alue uudisrakentamiselle.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Kunnalla on tällä hetkellä vain yksi yhtiömuotoinen tontti vapaana Nikkilässä eikä yhtään omakotitonttia. Uusia kaavoitettuja tontteja, joiden myyntiä vasta valmistellaan, on myös vain muutama.

45 Anmärkning BR, 1 undertecknare

1. Lokala politiker och tjänstemän har varit tydliga att NG8-planen görs för att möjliggöra persontågstrafiken till Kervo från Nickby. I planbeskrivningen står det:

"Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen."

På basen av NG8-planens syfte är det klart att NG8-området och stationsområdet hör ihop och i enlighet med markanvändnings- och bygglagens paragraf 9 bör planens konsekvenser utredas på hela det område som berörs av planen:

"En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas."

När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser."

<https://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1999/19990132>

Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken och möjliga nya stationsområdet utredas nu i samband med planeringen av NG8-området. Stationsområdet bör planeras samtidigt som NG8-området. Jag uppmanar Sibbo kommun att här agera i enlighet med lagens bokstav och anda. Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.

2. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är bristfälliga och redovisas inte i planbeskrivningen. De ekonomiska beräkningarna och budgetarna bör framläggas i sin helhet och även så att de innefattar fullständiga kostnaderna för inmatar lederna samt alla övergångar över ollbäcken till det nyt möjliga stationsområdet. Det är oklart om man på ett korrekt sätt har tagit i beaktande den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur. Likaså framläggs inga scenarien där kommunens

inkomster från tomtförsäljningen påverkas av de höjda priserna inom byggnadssektorn.

Då ett av huvudargumenten för en lönsam tågtrafik är mängden nya sabbobor så framkommer det inte i planen ifall Sibbo kommun har beaktat ändringarna i pendlingen som skett som en följd av korona pandemin. Med hänvisning till ovanstående måste de ekonomiska beräkningarna göras om. Sedan måste de i detaljerat format bifogas till planen, varefter planen måste läggas till påseende på nytt. För att kommuninvånarna skall kunna bedöma de ekonomiska konsekvenserna av planen, är det viktigt att beräkningarna läggs fram i en ny påseenderunda. Sibbo kommuns strategi förutsätter också ett sådant förfarande. I kommunens strategi uppges nämligen några av kommunens värderingar vara: *b) Öppenhet - Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner.*"

3. Planförslaget underlåter att beakta relevanta utredningar, som finns att tillgå. Specifikt utredningen Nikkilän rakennusperintöselvitys av Livady Oy från år 2020 bör beaktas och läggas till som en bilaga till NG8-planen. Denna utredning finns som bilaga till KR3-planstommen. I utredningen lyfter man specifikt fram kulturlandskapet runt Nickby säteri (Nickby gård) som ett lika värdefullt kulturlandskap som kyrklandskapet runt Sibbo gamla och nya kyrkor. Följaktligen bör kulturlandskapet runt Nickby gård ges samma skydd som kyrklandskapet. Detta förutsätter en vidsträckt skyddszon runt Nickby gård, något som inte förverkligas i det nuvarande planförslaget, där Nickby gård omges av massiv bebyggelse och en massiv infartsväg. Jag har en verklig oro över att KR3 och NG8 behandlas som skilda saker fast de är mycket nära kopplade
4. Sibbo kommun har under de senaste årtiondena själv använt argumentet i föregående punkt, nämligen att landskapet runt Nickby gård är kulturhistoriskt värdefullt och bör bevaras som sådant, i behandlingen av undantagslov och planeringsbehovsbeslut gällande fastigheter vid Gamla byvägen och dess närhet. Att kommunen har varit restriktiv gentemot andra markägare, men själv underlåter att tillämpa samma logik på sig själv som markägare, innebär diskriminering. NG8- planen måste revideras i detta avseende.
5. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle ledas alldeles intill Lukkarin koulu. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att man försöker leda bort trafik från skolor. Att Sibbo nu planerar att dra en livligt trafikerad väg alldeles intill en skola är förkastligt.

Områden som kunde byggas i stället för NG8.

- Färdigställning kring ådalen vid Jokilaaksontie
- Hela Rux Området mellan Oljevägen, Jokipuisto och Nickbyvägen. Söderut från Ollbäcken i området kring Lukkarin koulu
- Området mellan Nickbyvägen, Jokipuistonkaari och Jokipuisto.

BEMÖTANDE:

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.*

Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

2. *Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*
3. *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.*

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer att bevaras som en hågkomst om det vidsträckt 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Planen KR3 har redan godkänts.

- 4. Vid beviljandet av undantagslov vid Gamla Byvägen har kommunen hänvisat till Nickby gamla by och bebyggelsens särdrag i byn, såsom kulturmiljön vid Gamla Byvägen och bäckdalen söder om byn. Denna bebyggelse har också beaktats i detaljplanen genom att hålla den närbelägna nya bebyggelsen låg och genom att lämna ett obebyggt område mellan byn och den nya bebyggelsen, där dämpande växlighet kan planteras.*
- 5. Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafikinätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäs vägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhållet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäs vägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärlädd i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande*

trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

46 Anmärkning BS, 1 undertecknare

1. Den eksisterande bebyggelsen längs Gamla Byvägen och Stations vägen har lämnats utanför planeringen. Detta är oacceptabelt dels eftersom NG8 basera sig på tågtrafik till Nickby och därmed de facto totalt låser planeringen av detta område. Därför måste dessa områden tas med i planeringen av NG8.
2. Om man bara ser på NG8 planen, representerar den mera 60-70 tals förstads estetik än modern stads utveckling. Nya områden bör planeras som en organisk utveckling av eksisterand bebyggelse, så att man beaktar fungerande infrastruktur och servicefunktioner.

Med NG8 planerar man en "ny stad" utan att man överhuvudtaget beaktar existerande bebyggelse. Detta leder till dom typiska sovstäder, med långa avstånd till alla servicefunktioner.

3. NG8 har mera parker än bebyggt område. Planen måste göras om så att bebyggelsen blir mera kompakt, så att mera av området hålls som naturområden. Dessutom måste planen göras om så att nya bebyggelsen utgår från existerande bebyggelse, och inte som en separat Ny Stad.

BEMÖTANDE:

1. *Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klargjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.*
2. *Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad och trivsamt bostadsområde i enlighet med målen i Sibbo kommuns strategi. Detta styrs både av lösningarna inom planläggningen (detaljplanen) och av anvisningarna för byggandet (byggsättsanvisningarna). Man har velat undvika intrycket av en typisk förort genom att tillämpa sådana strukturella detaljplanlösningar (på fackspråk byggnadstypologi) som visat sig skapa trivsel, såsom den typiska kvartersstrukturen i 1920-talets trädgårdsstäder och stämningen i finska trähusstäder på 1800-talet. Gemensamt för dessa är en småskalig miljö med grönskande gårdsplaner. Det innebär dock inte att strukturer av ovan nämnda slag kan kopieras direkt, utan planeringslösningarna ska anpassas till modern tid. Exempelvis måste parkeringsbehov beaktas på ett helt annat sätt än för 100 år sedan. Byggsättsanvisningarna styr i sin tur frågor som gäller bl.a. byggnadernas exteriör. Syftet med anvisningarna är att styra byggandet i en trivsam och stämningsfull riktning, t.ex. genom att föreskriva att taken ska vara sadeltak och att vissa material och färger som lämpar sig för området ska användas på byggnaderna. Dessutom kommer man att se till ett förstklassigt genomförande av området vid överlåtelsen av tomterna: vid tomtförsäljningen kommer kommunen bl.a. att förutsätta att vissa kvalitetsmål i planen ska uppfyllas på tomterna.*

Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av

Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område. Området kan därmed ses som en fortsättning på bebyggelsen norr om järnvägen.

3. *Rikligt med respons lämnades in om höjden på byggandet och i vissa kommentarer motsatte man sig höghus överhuvudtaget. Med anledning av responsen har mängden höghus minskats avsevärt och i deras ställe har man planerat småhus och radhus. Därmed är planen aningen mindre kompakt än tidigare.*

Planeringen har utgått ifrån att byggandet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreatiomsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreatiomsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreatiomsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.

47 Muistutus BU, 1 allekirjoittaja

Nykyisellä suunnitelmalla menetetään se miksi muutimme Sipooseen 12 vuotta sitten. Kaavaehdotus vie Nikkilästä maaseudun tunnelman. Menetämme tärkeän osan luontoa ja rauhaa jota ihmiset tarvitsevat. En halua tänne junaa enkä uutta suurta asuntoaluetta. Meillä on ongelmallisia nuoria jo nyt. Tuleva suunnitelma pahentaa tilannetta. Etelässä on jo riittävästi Kontuloita.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää

edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

48 Muistutus BV, BX, BY, 1+1+1 allekirjoittajaa

Sipoon kunta on suunnitellut rakentavansa NG8:ksi nimetyn kaavan mukaan asuinalueen osittain peltomaisemaan ja osittain metsämaisemaan. Metsämaiseman osuudella tullaan tarvitsemaan usean hehtaarin hakkuita, ja rakentamisen alle jää mm. suurehko osa kunnan rakentamasta kuntopolusta sekä frisbeegolfradasta. Tämä heikentää oleellisesti Nikkilän/Martinkylän seudun liikuntamahdollisuuksia pienestä olemattomaan, kun mm. valaistu hiihto/lenkkimaasto pienenee tai jopa katoaa olemattomiin. Lähiympäristön päiväkotien ja koulujen luontoliikuntatunnit siirtyvät metsäpoluilta asvaltille ja liikuntasaleihin. Ulkonaliikkumisen mahdollisuudet siis vähentyvät hyvin paljon.

Alueen läpi liikkuvan pienriistan, petoeläinten sekä hirvieläinten (hirvi, valkohäntäpeura ja kauris) kulkeminen Martinkylästä Linnanpeltoon/Paippisiin tulee häiriintymään varmasti, kun Norrskogenin metsäalueen kylkeen tulee asutusta. Rakentamisen jälkeen saamme kokea varmuudella entistä enemmän hirvieläinonnettomuuksia Albackantiellä, Paippistentiellä sekä tämän uuden taajaman piirissä. Tämä lisää siis henkilövahinkoja. Myöskin kainenlaisten eläinten lisääntymismahdollisuuksia karsitaan tämän kaavan toteuttamisen myötä. Luonnon monimuotoisuus eli biodiversiteetti siis katoaa. Kulttuurihistoriallisesti arvokas Nikkilän kartanon alue (se OIKEA Nikkilän kartano) jää liikenteen ja tiestön raivaamisen johdosta jyrän alle, mutta se tuskin kiinnostaa ketään muuta, kun siinä alueella asuvaa rouvaa.

Olemme saaneet ilolla lukea Brobölenpadon ohittavan vaelluskalareitin kunnostamisesta tai parhaimmillaan jopa itse padon purkamissuunnitelmista ja kosken ennallistamisesta (Jenni Frilander, YLE 7.5.2022; <https://yle.fi/uutiset/3-12435953>). Natura-alueeseen kuuluva alue on kunnan tilaamassa selvityksessä todettu herkäksi biotoopiksi: Byabergetin metsästä todetaan: *"Alue muodostaa paikallisesti arvokkaan luontokohteen, joka tulisi jättää rakentamatta ja mielellään suojella asemakaavoituksessa esimerkiksi SL-merkinnällä. Alueen lehdot kestävät heikosti kulutusta."* Gretasbäckenin purosta todetaan taas: *"Maan-käyttösuositus: Gretasbäcken on paikallisesti arvokas puronvarsilehto, jonka tulee antaa kehittyä luonnontilaisena. Puronvarren lehdot täyttävät metsälain tarkoittaman erityisen tärkeän elinympäristön määritelmän, minkä lisäksi lehdot ja purot ovat uhanalaisia luontotyypppejä. Lehto on varsin herkkä kulutukselle, mutta toisaalta se ei vaikeakulkuisena houkuttele ulkoilijoita. Laakson ylittää muutama polku silta- ja porraskenteineen. Näitä*

polkuja ja rakenteita tulee ylläpitää, sillä ne ohjaavat tehokkaasti alueella liikkujiä.” Ollbäckenistä selvitys toteaa: *”Joka tapauksessa purolaaksot tulisi säilyttää vähintään nykyisenlaisina.”* Vaikeaa on kuvitella miten kunta voisi suojella näitä herkkiä biotooppeja, kun siihen kylkeen asutetaan 2500-3000 ihmistä. Ollbäcken-puroa koskien voidaankin huomata aiemmin (2008) iktyonomiopiskelija Mikko Juvosen ja iktyonomi Sampo Vainion tekemä kartoitus Sipoonjoen vaelluskalakannoista. He ovat myös tehneet kunnostamissuunnitelmaehdotukset näiden kalakantojen elinolojen parantamiseksi ja lisääntymisen edistämiseksi: *”Paikallisen asukkaan nimeämä Turhapuronkoski on Ollbäckenin ylin koski. Pituutta tällä kauniilla koskella on noin 200 metriä, ja se virtaa metsän suojassa melko luonnontilaisena. Koski on kauttaaltaan virtakutuisten kalojen lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa. Ollbäckenin alempi koski, ”Pumppukoski”, virtaa Nikkilän taajaman pohjoispuolella sijaitsevan pumppaamon kohdalla. Koskella on pituutta vajaa 50 metriä ja pudotuskorkeutta korkeintaan metri. Alue on peltoalueiden keskellä, mutta uomaa varjostaa tiheä puusto ja pensaikko, joka on tiheimmillään kosken yläosilla. Koskeen on kaatunut puita ja isot kivet luovat virtaan monimuotoisuutta. Keskiosilla on syvempiä kuoppia, joissa vesi virtaa rauhallisemmin ja joihin kertyy kuivimpaankin aikaan vettä. Uoma on leveimmillään 3–5 metriä leveä. Kosken alaosilla pohja on enimmäkseen soraa ja pieniä kiviä. Koski päättyy pellon reunaan Ollbäckenin ylittävän kävelysillan kohdalle. Nikkilän taajaman pohjoispuolella, Vanhan kylätien molemmin puolin Ollbäcken mutkittelee vuolaammin kapeassa uomassaan. Alueella on hieman pudotuskorkeutta ja pohja koostuu sorasta sekä pinnan yläpuolelle yltävistä kivistä. Uoma mutkittelee niityn keskellä, jossa on nähtävissä ilmeisesti vanhan patorakennelman tai sillan jäänteet. Pienillä kunnostuksilla alueelle voidaan luoda taimenelle soveltuvia lisääntymispaikkoja Sipoonjoen pääuoman läheisyyteen”.* Juvonen ja Vainio esittävät ehdotukset kunnostustoimenpiteiksi: 1. Kalojen vaellusmahdollisuus aina Turhapuronkoskelle saakka turvataan uomaa luonnonmukaistamalla. 2. Lähes luonnontilaiselle nk. Turhapuronkoskelle kunnostetaan kutusoraikoita ja puhdistetaan kosken luontaisia soraikoita. 3. Nikkilän taajaman pohjoispuolista virtapaikkaa kivetään ja soraistetaan uoman monimuotoistamiseksi (Vainio S, Juvonen M. Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset. Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys r.y. 2008. <https://www.vesi-ilma.fi/images/pdf/julkaisut/Sipoonjoki.pdf>).

NG8 rakentamisen seurauksena tulisivat alueen hulevedet lisääntymään voimakkaasti, kuten myös katujen tuleva hiekoittamisen ja tiesuolan käytön aiheuttamat kielteiset ilmiöt. Savisen jokipenkereen paaluttaminen sillanrakennusta varten tuskin tulee myöskään edistämään joen hyvinvointia. Aura-autojen puhdistuksessa tiestöä tulevat sillan lumi, jää sekä tiesuola lentämään suoraan puroon tai sen penkoille, josta se myöhemmin tulee valumaan sulamisvesien mukana Ollbäckeniin. On turha odottaa taimenen tai minkään muunkaan kalalajin tai jokiravun lisääntymisen onnistuvan, kun vesistön ekosysteemi tulee tuhoutumaan. Myös muiden taajaman roskaamisilmiöiden on todettu heikentävän vesistöjen tilaa (esimerkkinä vaikkapa Keravanjoki). Usein käytetty argumentti ja esimerkki taimenen kutupaikkojen säilyttäminen ja lisääntymisen onnistuminen voimakkaasti rakennetun ympäristön yhteydessä on Helsingin Longinoja. Yhtä usein on unohdettu valtavat vapaaehtoisuussaukukset ja valumavesien ohjaaminen viemäreihin ja lumenpoisto joki- uoman sijasta lumenkaatopaikoille.

Lainaan sipoolaista akateemikkoa, ekologia, evoluutiobiologia, Kari Vepsäläistä: *”Myös alueen yleinen luontoselvitys (Envibio 2019) on monilta osin puutteellinen, minkä takia lisäselvitykset ovat tarpeen. Envibion suositukset perustuvat yli puoli vuosisataa sitten vallinneeseen harhaan, jonka mukaan yksittäisiä lajeja tai pieniä esiintymiä voisi suojella kokonaisuudesta irrallaan. Lajien populaatiot eivät kuitenkaan ole toisistaan riippumattomia, vaan lajin alueellinen selviäminen riippuu suotuisien paikallisten elinympäristöjen verkostoista ja yksilöiden mahdollisuuksista liikkua suotuisien paikkojen välillä”.*

Junaliikenne on lopetettu kannattamattomana jo vuonna 1980. Sipoossa on pakko omistaa auto, mikäli mieli päästä töihin kunnan ulkopuolelle, kauppaan ja harrastuksiin (omat ja lasten). Yhdellä raiteella toimivana junien lähtöfrekvenssi on noin yksi juna tunnissa, kun taas bussiliikenne on sovitettavissa tarpeen mukaan. 2500-3000 ihmisen kylä ei tee toimintaa kannattavaksi. En ole nähnyt vielä yhtään realistista laskelmaa, jossa kerrottaisiin miten kunnan maksujen käy, kun VR ei saa riittävästi lipputuloja. Niissä talkoissa taidamme sitten kaikki olla mukana, halusimme tai ei. Koululaisista juna palvelee vielä harvempaa, kun juna ei koukkaa syrjäkylä kautta (mm. Martinkylä). Nikkilästä 15-20 minuuttia Keravalle, siellä vaihto ja 20 minuuttia Helsingin keskustaan ei houkuttele, kun omalla autolla tai bussilla sama matka taittuu samassa ajassa. Liityntäparkin rakentaminen on mielestäni myös mysteeri. Miksi niin iso liityntäparkki? Eihän kukaan tule autolla jostain sivukylältä, kun sieltä pääsee joko omalla autolla tai bussilla Keravalle/Helsinkiin. Porvooseenhan juna ei kulje. Ei kai kukaan ns. ekologinen ihminen aja autolla NG8-alueelta muutaman kilometrin takia autollaan liityntäparkkiin, kun voi ”ekoilla” ja kävellä juna-asemalle? Ja jos se junaliikenne sittenkin toteutettaisiin, niin kuinka bussiliikenteen käy, kun nytkin liki tyhjinä ajavat bussiyhtiöiden kuljettajat toteavat, että pelkkä koulukuljetus ei bussiyhtiöitä elätä. Kompensoiko kunta sähköauton kuntalaiselle vai tuleeko kenties liityntäliikenne syrjäkyliltä juna-asemalle?

Infran rakentaminen NG8-alueelle on erittäin kallista. Täysin käsittämätöntä, kun on jo olemassa tähän sopivia paikkoja, jossa infra on valmiina. Esimerkkeinä Nikkilän keskustassa, kauppoja lähellä oleva joen viereinen peltoalue sekä entisen Nikkilän sairaalan ja Öljytien välissä oleva alue. Näissä on enemmän kuin tarpeeksi maata rakentaa vaikka 5000 ihmiselle kerrostaloja, jotka sopisivat maisemaan paremmin kuin rakentamattomassa luonnontilaisessa pellossa ja metsässä. Jälkimmäiseksi mainittua aluetta lähellä Öljytie, josta pääsee Keravalle, Porvooseen, Järvenpäähän, Helsinkiin ja Vantaalle. Maasto paljon ystävällisempää ja Sipoonjokeen yli kilometri matkaa, välissä viljelysmaita, koulut ja päiväkodit lähellä jne.

Tien vetäminen kuplahallin ja Lukkarin koulun välistä on liikenneturvallisesti sulaa hulluutta, kun nyt jo on vaaratilanteita päivittäin. Suojatiekorotukset tekevät liikkumisesta hidasta. Vuosikymmeniä kytynyt ajatus vetää tiestö lännen puolelta, Albackantien kautta NG8-alueelle on monen kunnaninsinöörin toimesta todettu aivan päättömäksi ja liian kalliiksi ratkaisuksi, joka rasittaisi Martinkylän asukkaita kohtuuttomasti läpi-menoliikenteen vilkastuttaessa liikennettä.

Kunta on toivottavasti muistanut myös markkinoida tulevan, ns. luonnonarvot huomioon ottavalle asuinalueen asukkaille lähellä olevaa entistä ampumarata-aluetta. Tämä alue

katsotaan niin saastuneeksi, että sieltä ei suositella kerättäväksi marjoja tai sieniä syötäväksi. Miten turvallista on asua aivan lähellä tällaista saastunutta aluetta? Tämän alueen voisitte alkajaisiksi puhdistaa, rakennetaan sitten asuntoja tai ei.

Sipoossa valitetaan kovasti nuorison tekemästä ilkeästä, eikä luonnossa liikkumisen mahdollisuuden työstäminen ainakaan edesauta "tekemisen puutetta" kunnassa. Frisbeegolfrata ja lenkipolut ovat monen nuoren henkireikä ja harjoittelumaasto. [Urheilijasukulaistemme] sanoin "purtsi on aina auki, ilmainen ja valaistu ja ilma on raikas".

[BY:] Kertokaahan toki, että missä käyn juoksulenkeillä kun pururadan hiekkapohja muutetaan asfaltiksi? Tai vaikka voisinkin juosta edelleen samoilla hiekkapohjilla niin miksi valitsisin talojen keskuudessa juoksemisen? Koko NG8 kaava siis pilaisi minun ja myös monen muun mahdollisuudet harrastaa ja liikkua.

Kehotan nyt vakavasti Sipoon kuntaa kuulemaan tuhansia hanketta vastustavien mielipidettä ja luopumaan kokonaan NG8-hankkeesta ja korvaamaan hankkeen ja siirtämällä tämän "rakennusunelman" johonkin muualle, koska vaihtoehtoja löytyy sieltä, missä luontoa ei tarvitse tuhota epärealististen haikatteluiden takia.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä

tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Sipoon yleiskaavassakin määritetty ekologinen käytävä kulkee kaava-alueen länsipuolella eikä sille suunnitella rakentamista.

Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun

Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennenuhkeissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

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

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä

Kartanontieellä, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Svärdfeltin entinen ampumarata-alue on tarkoitus kunnostaa vaarattomaksi. Vuosien varrella on selvitetty erilaisia kunnostamismenetelmiä ja alueella on tehty kokeita. Kunnostamisen aikataulusta ja valittavasta menetelmästä ei ole vielä tietoa.

49 Anmärkning BW, 1 undertecknare

Är det inte dags nu att totalt avstå från en otroligt dålig plan? Ingen Kyrkoby- eller Nickbybo som jag talat med vill ha NG8. Ingen vill ha Ke-Ni. Den är fullkomligt onödig. Vi är nöjda med busstrafiken som betjänar innevånarana mycket bättre.

ALLA vill ha kvar sitt rekreationsområde som det är.

Ni som nu tar besluten inser väl att planen NG8 är ett fruktansvärt misstag?! Styrka är att överge det vettlösa - och välja det förnuftiga och miljövänliga. Bygg på Kinabacken. Där rivs husen nu. Bygg fast tio våningshus och / eller ett område med Townhouses. Vägar finns redan - inga viktiga natursköna områden förstörs. Inflyttningen till Sibbo sker för att man vill bo i ett naturskönt område, inte med grannens hus en meter från sitt fönster. Har Sibbo kommun = vi, ens råd med den här fruktansvärda planen? Om infrastrukturen, redan bara den, kostar flera miljoner... Man kan ju inte låta bli att undra om det finns beslutsfattare i Sibbo som har personliga ekonomiska intresen i den här vettlösa planen.

BEMÖTANDE: I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen (Kinabacken), som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

50 Anmärkning BZ, 1 undertecknare

Jag skriver på mitt modersmål och hoppas att man beaktar min åsikt gällande NG8. Jag hittar inget som förordar detta byggprojekt. Det finns andra områden i Sibbo att bygga på.

"Ett lärbö har jag hittat, jag säger inte mer. Det finns där ingen tittat, nånstans där ingen ser." Så sjöng vi i lågstadiet på 1970-talet i tiden. Denna visa dök upp ur minnet, då jag deltog i promenaden som ordnades av Sibbo kommun må 24.10.2022 vid spånbanan vid Nickby gård.

Om det behövs byggas, så anser jag att detta är på fel sida av ån. Det är krångligt att komma dit, och lär ska kräva dyra broar och tunnlar, som inte i detta ekonomiska läge kommer på fråga. Den väg som nu planeras att dras bredvid Lukkarin koulu är också en stor riskfaktor. Hur tänker man? Skolbarnens trygghet äventyras ju! Det känns fel att hugga ner vår fina skog med en motionsstig som nu passar alla oberoende av ålder eller kondition eller eventuellt handikapp. Nickby Gård har också en historia, som man borde beakta och inte förstöra dessa vackra vyer och åkrar, som är en stor orsak varför många flyttat till Sibbo.

Då jag läste Föreningen Nickby gårds fina naturbok om alla växter och djur som finns där, blev jag ännu mer övertygad om att detta byggprojekt inte borde förverkligas. Det finns garanterat andra ställen att bygga på. Visst finns det skogar i Sibbo, men inte försedda med stigar som gör dem lätt åtkomliga för alla. [...].

Tågförbindelsen tror jag inte heller på. VR kommer inte nånsin att förverkliga den. Tiderna har ändrats sen man började planera att återuppliva den förbindelsen mellan Nickby och Kervo(som avslutades i början av 80-talet) . Vi sibbobor är nog kända för att åka egen bil, vi har oftast 2 bilar i familjen. Själv jobbar jag hemifrån (distansarbete hemifrån) som så

många efter corona. Vi har inte behov av tåg. Det tar alldeles för länge att ta sig med tåg med flere byten. Dessutom finns inte arbetsplatserna längre i centrum eller på sådan distans från tågbanan att man skulle vilja åka tåg. arbetstiderna är inte heller mellan 8-16 som nångång förr. Folk har numera annorlunda arbetstider och gör mycket turarbeten. Busstrafiken är mycket lättare att "justera" enligt rutten som gynnar flera än tåg. Busstrafiken med Jokivarsivägen mot Hfors borde man ändra tillbaka som förr. Att åka med buss till Kervo och ta tåget till Hfors har inte varit en bra sak heller för många. Att bygga en tåg bana till, bredvid den vi har, är en otroligt stor investering, utan grunder.

För att inte tala om alla problem som man får på köpet, vi vet nog alla vad "radanvarsikaupunki" medför..... t.ex. droger, arbetslöshet, våld etc.

Man planerar också ett nytt daghem, men Nickby gård har också ett daghem som för det mesta står tomt. Sedan det blev ett sk. dygnet- runt- daghem, har man oftast sett en tom gård, med något enstaka barn ibland. Varför används det inte till 100%, som tidigare? Vår son gick där i början av 2000-talet.

Sibbo borde redan i tiden ha beviljat byggnadslov lite lättare. Fattar inte varför man inte gav lov att bygga mera, våra byar skulle kunna vara mycket större och levande i denna dag och byskolorna ha elever. Våra barn var lyckliga som fick gå i Mårtensby skola. Nu verkar Sibbo ha fått "panik" och ska med våld bygga så mycket och så tätt att det inte är nån hejd. 200 hus på en åker vid Nickby gård - nej fy attan! Det kallar jag inte egnahemshusboende. Nog ska man få ha lite space omkring sig.

Jag anser att om man måste bygga, så borde man koncentrera sig mot huvudstadsregionen i stället. Från vargrondellen mot Jokivarsihållet och även i gamla centrum finns t.ex. gamla Rosenholms hus som förfaller. Det finns också ett radhus på Mixvägen 10 som kommunen äger en bostad i. Det huset har fått domen att vara obeboeligt och kommunen kunde där vara lite mera aktiv och hjälpa att få "kaavamuutos" till stånd så att de som bor i huset kunde få sålt tomten till ett bra pris och så fort som möjligt. [...]. Bolaget vill nog sälja tomten om man kommer överens om priset, och kommunen kunde få några höghus till i centrum. Inte sant ? I stället där än i vår fina skog vid Nickby Gård.

Ett annat område som man kunde bygga ut är nere vid sportplan. Från gamla Rundebergs daghem mot sportplan finns stora områden. Vid Oljevägen nära nya brandstationen vid Rux och sk. Kina vore lämpliga områden också.

Jag hoppas verkligen att man funderar om, vi är jättemånga som är emot denna NG8-plan. Kanske man borde ordna röstning om detta, så kanske demokratin skulle få ta sin plats. Nu verkar ju våra beslutsfattare inte alls lyssna på oss invånare. De bara antar att detta (NG8) är det som folket önskar.

Tyvärr har ni fel. Tänk om!

BEMÖTANDE: I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade

befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen, bland annat de i responsen nämnda områdena. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen och närliggande områden, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger

säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Sibbo bör ha ett mångsidigt tomtutbud som består av såväl höghustomter som egnahemstomter och till och med minihustomter. Detta stöder också tanken om att man ska kunna bo i Sibbo i alla livssituationer och livsskeden. Det är bra att placera olika typer av tomter i egna zoner i samhällsstrukturen så, att det tätaste byggandet kommer nära centrum och de rymligare tomterna förläggs till utkanterna. Nickby gårds centrum är beläget centralt och därför bör mindre tomter för egnahemshus placeras här. Det innebär inte att Sibbo inte alls skulle ha större tomter att erbjuda, utan att sådana planläggs på andra håll. På senare år har både de sålda tomterna och de ansökta byggloven för egnahemshus varit mindre än tidigare.

51 Muistutus BÅ, 1 allekirjoittaja

Ng8 on kokonaisuudessaan vastuuton hanke. Lähialueen asukkaat vastustavat hanketta täysin, mutta silti te haluatte ajaa sen väkisin läpi. Kyseessä on Nikkilän isoin virkistysalue, joka on säilynyt hyvin luonnonmukaisena (alueella pesii useita niittylintuja ja peuroja nähdään alueella myös hyvin paljon), sekä on hyvin helppokulkuinen pohjoisen metsäreittiin verrattuna. On törkeää, että olette viemässä luonnossa liikkumisen iloa niiltä pois ketkä eivät voi vaikeakulkuista pohjoisen metsäreittiä käyttää. Ja teidän "korvaavat reitit" eivät ole sama asia! Se ei ole luonnossa liikkumista, jos ympärillä on asutusta, autoja ja muuta liikennettä!

Muualla Suomessa vastaavanlaisia ulkoilualueita suojellaan, mutta teidän toiminta on täysin järjen vastaista. Kunnalla riittää maata rakentamiseen, eikä siihen tarvitse uhrata parasta ulkoilualueita. Muutenkin kun katsoo Jokipuiston kaavoitusta ja toteutunutta rakentamista, niin koko aluehan on täysin kesken. Rakentakaa mieluummin se ensin valmiiksi ja vasta sitten mietitte uusia kaavoja. Aseman kannalta (joka sekin on täysin kunnan rahojen haaskausta) ng8:lla ei ole edes mitään merkitystä. Näin kunnanjohtaja itsekin lähiaikoina sanoi.

Ja jotta Nikkilän (ja koko Sipoon) arvo voidaan säilyttää, tulisi kunnan kasvussa panostaa vain laatuun eikä määrään. Tänne pitäisi kaavoittaa vain omakotitalotontteja eikä yhtään kerrostaloasutusta. Viime aikoina kerrostaloja ollaan kaavoitettu kaikkein eniten ja se näkyy nyt jo kylän ilmeessä. Ongelmia on entistä enemmän (ilkkivalta, huumeet, varkaudet, roskaaminen ja ruuhkat). Panostamalla vain omakotitaloasumiseen ei em. ongelmat lisääntyisi kylässä.

Suomessa väkiluvun kasvu tulee pääasiassa vain maahanmuutosta ja Sipoossakin maahanmuuttajien määrä on lisääntynyt aivan liikaa. Emme halua, että kylään kaavoitetaan kerrostaloja ja vuokra-asuntoja jonne maahanmuuttajat asetetaan. Jokainen tietää millainen alue on Itä-Helsinki. Emme halua Nikkilän olevan samanlainen paikka!

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniityn metsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

Sipoossa pitää olla tarjonta erilaisia tontteja, sekä isoja omakotitontteja, kerrostalotontteja ja jopa minitalotontteja. Tämä myös tukee sitä, että Sipoossa pystyy asumaan eri elämäntilanteissa ja -vaiheissa. Kunnalla on tällä hetkellä vain yksi yhtiömuotoinen tontti vapaana Nikkilässä eikä yhtään omakotitonttia. Uusia kaavoitettuja tontteja, joiden myyntiä vasta valmistellaan, on myös vain muutama.

52 Muistutus BÄ, 1 allekirjoittaja

NG8-kaava on perusteeton. Sen hyväksymiselle ei ole esitetty ensimmäistäkään pätevää syytä. Ennen kuin sille esitetään vahva rationaalinen tai empiirinen puolustus, ei sen laittamista liikkeelle tulisi edes harkita. On puolesta-kannan hartioilla taakka todistaa, että kaava on kannattava, hyödyllinen ja eettinen. Tällaista todistusta ei ole esitetty.

Koko hanke lepää sokean tahdon ja fantasian varassa. Tällainen asenne päätöksenteossa on paitsi yleisesti sopimatonta, myös nöyryyttävä kuntalaisille joita edustetaan. Ei ole mitään todisteita, että Sipoolla olisi halua tai imperatiivia pyrkiä kaupungin statukseen, johon suunniteltu asuinalue käytännössä ottaa osaa. Sama pätee juna-aseman täysin perusteettomaan elvyttämiseen.

Kunnassa on äärimmäisen paljon tärkeämpiä fokuksen kohteita kuin uusien asuinalueiden perustaminen. Näistä mainittakoon lisääntynyt ilkeävalta, huonosti organisoitu infrastruktuuri (homekoulut, sähkön hinta, jne.), sekä kunnallisen yhteisyyden pirstaloituminen. Esitetty kaava vain lisäisi näihin jo olemassa oleviin ongelmiin. Nyt ei ole oikea aika lisätä uutta sisältöä kuntaan, vaan vähentää tarpeetonta ja haitallista.

Ei ole vaikea uskoa, että tahto laajentaa on verho, joka peittää perustavanlaatuisen kykenemättömyyden päättäjien osalta. Se, joka ei saa olemassa olevaa kuntaa kukoistamaan toimii moraalittomasti yrittäessään laajentaa sitä. Jo tämä periaate riittää kumoamaan laajentamisen tahdon puhumattakaan kaavan todellisesta hinnasta paitsi kunnan taloudelle, myös sen ympäristöarvoille, viihtyvyydelle ja selkärangalle.

Henkilökohtaisen käyttäytymisemme tulisi olla kelpoinen yleiseksi käytännöksi. Röyhkeä, mielivaltainen ja harkitsematon laajentaminen on äärimmäisen kaukana tällaisesta standardista. Elämää ja päätöksentekoa ei tulisi koskaan harjoittaa sokeasti ja sattumanvaraisesti. NG8-kaava edustaa nimenomaan tätä sokeutta.

Johtopäätöksenä mainittakoon, että NG8-kaavalle ei ole utilitaristista, ekologista, moraalista tai käytännöllistä puolustusta. Kaikki mahdolliset relevantit näkökulmat ovat sitä vastaan. Vain mielivaltainen päätöksenteko, turhamaisuuden sikiö, on tukemassa sitä. Vaikka kaavan hylkäämiselle ei ole välttämättä syytä *a priori*, vallitseva tilanne ei anna ensimmäistäkään syytä sen puolustukselle.

VASTINE: *Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.*

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

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

53 Muistutus BÖ, 1 allekirjoittaja

Huolenaiheet ja pääpointit NG8-kaavaehdotuksesta:

Kulttuurihistoria: näkymälinjat, tyyli, esteettiset arvot, tunnelma, maisema-arvo

-> Nykyrakentaminen tulee liian lähelle kulttuurihistoriallisesti (valtakunnallinen A-luokka) arvokkaita Nikkilän kartanon rakennuksia pilaten niiden muodostaman kokonaisuuden. Avaruus ja luontomaisema, kuten pelto/niitty sopivat niiden kaveriksi, ei uusi tiheään rakennettu rakennuskanta, etenkin eteläpuolen kerrostalot tai kartanon itäpuolelle suunniteltu rivitalo tai muu ketjutettu rakentaminen. Sipoon kunnan teettämässä kulttuurihistoriaselvityksessä oli nimenomaan mainittu tietyt näkymälinjat kulttuurihistoriallisesti arvokkaiksi. Miksi niitä ei ole kaavassaehdotuksessa säilytetty? Esimerkiksi Kartanontieltä oli tällainen näkymälinja, jolle nyt on kaavoitettu uusi asfaltoitu tie. Miksi? Poistakaa tie kaavasta ja rakentakaa se muualle niin maisemalinja ei pilaannu sen vuoksi. Tehkää vastuullisia ratkaisuja. Älkää tuhotko historiaa. Lukekaa selvitykset tarkkaan ja noudattakaa niitä. Tämä ei ole oikea paikka oikoa ja gryndata. Miksi teettää selvitys, jos sitä ei noudateta?

Väkimäärän voimakas lisääntyminen, ruuhkat ja "Nurmijärvi-ilmiö"

-> Sipoossa asuessa ihmisillä (etenkin lapsiperheillä) tulee jatkossakin olemaan henkilöautot, eikä junaliikennöinti palvele kaikkien liikkumistarpeita. Valtaosa ihmisistä tulee jatkossakin omistamaan Sipoossa auton ja sitä myös ensisijaisena matkustusvälineenään käyttämään. Nykyinen tieverkosto ei ole suunniteltu näin suurelle automäärälle, joten tiedossa tulee olemaan ruuhkia etenkin arkaamuina ja -iltapäivinä. Jo nyt esimerkiksi Pornaistentieltä on jatkuva liikenne näinä aikoina.

Kustannukset savimaalle rakentamisesta ja mahdolliset korjauskulut

-> Rakennusten perustukset ja myös teiden perustukset joudutaan paaluttamaan, tämä on työlästä ja siten kallista rakentamista. Onko tehty laskelmat, jotka osoittavat, että tonttien myyntihinnat tulevat kattamaan nämä kulut? Vuosikymmenien kuluessa savimaa voi liikkua ja aiheuttaa vaurioita rakennusten perustuksiin. Tämä on huomattu myös nykyisissä savimaalle rakennetuissa taloissa. Korjaukset ovat yleensä kalliita ja hankalia.

Jos juna ei tulekaan niin on turhaan tehty tiivis asuinalue

-> Alueen väestömäärä, sijainti ja tiheys on suunniteltu vahvasti junaliikennettä silmälläpitäen. On kuitenkin mahdollista ettei henkilöjunaliikennettä saada Nikkilään. Tähän voi olla useita syitä kuten riittämätön matkustajamäärä; ratamuutosten korkeat kustannukset, joita tarvitaan radan muokkaamiseksi henkilöjunaliikenteeseen sopivaksi; sopimusehdot VR:n/Hsl:n kanssa jne. Juna ei välttämättä ole edes se ekologisin julkisen liikenteen muoto enää jos verrataan esimerkiksi aurinkovoimalla ladattaviin sähköbussseihin. Ainakaan se ei ole joustavin, koska reittimuutokset eivät ole mahdollisia. Jos junaliikennettä ei saada on turhaan rakennettu kaupunkimainen ympäristö keskelle Nikkilän viimeistä maalaisidylliä.

Luonto- ja virkistysarvot luonnossa, ei rakennetussa ympäristössä liikkumisesta

-> Nikkiläiset haluavat liikkua matalalla kynnyksellä (lenkkipolulle jalan, ei autolla) luontoympäristössä, jonka mahdollisuuden nyt suunniteltu kaava tuhoaa. Kaavaan suunnitellut ulkoilureitit eivät korvaa luonnossa liikkumisen menetystä. Lisäksi tulee muistaa, että asukasmäärän lisääntymisen myötä ulkoilureittejä käyttää merkittävästi suurempi määrä ihmisiä kuin nyt eli reittejä on syytäkin lisätä. Nykyiset kaavaan suunnitellut reittipituuksien lisäykset eivät riitä, eivätkä toisaalta korvaa menetettyä luontoympäristössä liikkumista. On pisara valtameressä että Byberget säilyy luontona ja että kunta on ostanut kaavan länsipuolelta yksityiseltä maanomistajalta maakaistaleen, jolle ulkoilureittia pätkä olisi tulossa.

VASTINE:

Kulttuurihistoria: näkymälinjat, tyyli, esteettiset arvot, tunnelma, maisema-arvo

Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa.

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 pihapiiriin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väritään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

Kartanon pihapiiriin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiiriin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyyppiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.

Väkimäärän voimakas lisääntyminen, ruuhkat ja "Nurmijärvi-ilmiö"

Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut

vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle – mm. liikenneverkon kuormitukselle – on selvitetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

Kustannukset savimaalle rakentamisesta ja mahdolliset korjauskulut

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

Jos junaa ei tulekaan niin on turhaan tehty tiivis asuinalue

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöjunaliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen hankkeen ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan.

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

Luonto- ja virkistysarvot luonnossa, ei rakennetussa ympäristössä liikkumisesta

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

54 Anmärkning CA, Scoutkåren Åfararna r.f.

Scoutkåren Åfararna har tagit del av materialet för NG8 Nickby gårds centrum där man planerar för ett "mångsidigt område för boende och service kring den kommande tågstationen i Nickby för ca 2600 nya invånare".

Grunden för scoutingens värderingar är scoutidealen. Ett av idealen är att älska naturen och skydda miljön. Enligt vår mening är det inte förenligt med scoutidealen att förvandla det omtyckta rekreationsområdet med erkända naturvärden till ett bostadsområde. Scoutkåren Åfararna använder området för sin ordinarie verksamhet och ett ersättande område finns inte och kan inte heller skapas på scoutkårens verksamhetsområde. Således förordar inte Scoutkåren Åfararna planerna för NG8 Nickby gårds centrum, utan kräver att området förblir i sitt nuvarande bruk som rekreationsområde.

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

55 Muistutus CB, 4 allekirjoittajaa

On vaikea ymmärtää, että Sipoo ihan itse haluaa rakentamisella tuhota yhtenäisen ja luonnonkauniin Nikkilän Kartanon virkistysalueen. Helsinki vei meiltä rantaa, kirkon, koulun ja parhaat veronmaksajat. Nyt kunta on vapaaehtoisesti hävittämässä helmemme ja latistamassa Nikkilän samanlaiseksi anonyymiksi lähiöksi kuin muut pääkaupungin läheisyydessä olevat lähiöt jo ovat.

Kartanon peltoihin ja metsäalueisiin ei saa koskea. Se on meille nikkiläläisille ja muillekin sipoolaisille tärkeä ja rakas. Sitä käyttävät niin nuoret kuin vanhatkin. Alueella voi liikkua, retkeillä lasten kanssa, pelata frisbee golfia ja talvella hiihtää. Alue on saavutettavissa jalan monelta suunnalta kylää. Itse kävelemme sinne mm. Humalistontieltä ja noustessa mäkeä ylös avautuu silmien eteen kaunis, avara peltomaisema ja heti tuntuu helpommalta hengittää.

Alueen merkitys on vuosien varrella vain korostunut. Nykyään omakotitontit ovat niin pieniä, ettei niille mahdu puut kasvamaan eikä lapset leikkimään. Tästä on hyviä esimerkkejä ihan tässä omilla kulmillamme. Taloja on tonteilla niin tiheästi, että tilaa luonnolle ja leikeille ei ole, eikä edes lumelle talvella.

Ymmärrämme, että kunnan täytyy kasvaa. Nikkilä on siinä mielessä hankala, että meillä on sekä Kartanon alue, että kirkkojen ympäristö (aarteita molemmat) jotka tulisi rauhoittaa rakentamiselta. Molemmat alueet ovat vetonaulojamme ja on kirveen lyömistä omaan nilkkaan tuhota ne. Ne pilattuaan niitä ei saa koskaan takaisin. Iso Kylätien vanhat rakennukset ovat jo tuhoutuneet miltei jokainen. Olisi tärkeää säästää Kartanon alue, metsä, purot, vanhat pellot ja kauniit rakennukset tulevillekin sukupolville. Ihailen katselemme Vantaalla Helsingin Pitäjän Kirkon ympäristöä. Siellä on säästetty vanhan kylän ilme. Rakennukset on pidetty kunnossa ja uudet rakennukset on rakennettu vanhoja kunnioittaen.

Iso Kylätien ympäristö on jo pilattu. Talot ovat lahonneet kun tietä on nostettu vuosikymmenien aikana ja viimeinen naula löytiin viihtyvyyden arkkuun rakentamalla nuo hirveät betonikolossit Betania-kirkon viereen. Helluntaiseurakunta rakensi uuden kirkkonsa sopimaan olemassa oleviin rakennuksiin ja onnistuivat siinä mainiosti. Nyt rakennus kyyhöttää betonivuorten kyljessä pyytäen anteeksi olemassaoloaan.

Pitääkö Nikkilä tuhota junan vuoksi jota emme halua emmekä tarvitse? Sipoo on maaseutua ja junan tulo ei poista yksityisautojen tarvetta muilta kuntalaisilta kuin juna-aseman lähistöllä asuville jos heiltäkään. Bussien reittejä on helppo muuttaa kulkijoiden tarpeiden mukaan ja ne poimivat kyytiläisiä myös reitin varrelta. Sähköbussit lienevät myös ekologisia.

Miksi asukkaita ei kuunnella? Emme ole kenenkään muun kuulleet puolustavan NG8 suunnitelmia paitsi parin poliitikon somen keskusteluryhmissä. Omista tuttavistamme tai naapureistamme emme ole kuulleet yhdenkään positiivisin mielin odottavan NG8 toteutumista, eikä junaakaan. Päinvastoin.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Omakotialueen suunnittelun esikuvana on toiminut Suomen vanhat puukaupungit, jossa tiivis omakotiasuminen keskustojen läheisyydessä muodostaa viehättäviä ympäristöjä. Päärakennukset rakennetaan kiinni katuun ja talojen sisäänkäynti on pihan puolella tai rakennuksen sivulla. Tällöin ei hukata tilaa etupihaan vaan takapihasta tulee reilunkokoinen tontin koosta huolimatta.

Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioitun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena

on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret.

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 tyypillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyypillistä 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. Esim. asemakaavaan N44 (Betania-kirkon vieressä) ei laadittu rakentajaa ohjaavaa rakennustapaohjetta.

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

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa osassa palautteissa on toivottu, että kaavaa ei laadittaisi ollenkaan. Kaavoitus on kuitenkin jatkunut ja silloin voi tuntua siltä, että palautetta ei kuunnella. Tämä johtuu siitä, että tehtäväksi on annettu asuinalueen kaavan laatiminen ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista ja viedään suunnitteluprosessi loppuun. Silloin jää kunnanvaltuuston päätettäväksi onko sellaisen kaavan toteutus mahdollinen,

josta kaava on kehittynyt suunnitteluprosessin aikana. Kaavaprosessin aikana kerätyn palautteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.

56 Anmärkning CC, 2 undertecknare

Området som kommunen tänker bygga ett stort förortsområde på är Nickbys viktigaste rekreationsområde. Det finns inget ersättande område för rekreation på orten. Förutom motionerande ortsbor är det populärt bland frisbeekastare från huvudstadsregionen, ett av få ställen där man ser ungdomar umgås ute i naturen utan motorfordon. Området är också ett hem för många fågelarter, hjortdjur, harar och kräldjur. Dessutom är det vacker natur.

Höghuskvarter ska inte byggas långt ute "på landet" runt den planerade Norrskvären, utan närmare tågbanan i centrum av byn. De nuvarande småhusinvånarna vill inte ha höghus runt hörnet, och höghus passar inte in landskapsmässigt. NG9 har redan förstört tillräckligt av områdets naturvärden.

Att fälla skog och bygga vägar i skogen förstör motionsrutterna, det är inte alls samma sak att promenera eller skida mellan höghusen och bilvägarna.

Istället för att öka trafiken och bullret borde kommunen ta sitt ansvar för att bevara naturens och arternas mångfald.

Sibbo ska inte tävla med huvudstadsregionens städer genom att bygga förorter, utan genom ett mer varsamt och småskaligt byggande. Kommunens syfte att bygga ett "grönt" område förverkligas inte om planen godkänns. De som vill flytta till Sibbo kommer på grund av landsbygden och naturen.

Vi är skeptiska till om kommunen får den önskade tågförbindelsen med hjälp av NG8. Tågförbindelse vill vi ej heller ha till det här priset.

Vi kräver

- a) i första hand att byggprojektet inte förverkligas och
- b) i andra hand att planen revideras på följande sätt: man bygger inte i skogen och bygger inte flervåningshus i NG8:s norra del, istället bygger man egnahemshus och radhus på de öppna fälten.

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa

teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

På själva skogsområdet (Norrskvären) har inte ett enda höghus placerats i detaljplanen. I planen har flera kvarter betecknats AKR, det vill säga kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus. De betyder ändå inte att alla dessa kvarter skulle bestå av höghus, eftersom planen också bestämmer antalet våningar. I största delen av AKR-kvarteren är våningstalet 2, vilket i praktiken betyder radhus. Höghusens antal har minskats jämfört med det tidigare planutkastet och dessa har placerats i områdets södra del längs Klockarvägen. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus.

Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad och trivsamt bostadsområde i enlighet med målen i Sibbo kommuns strategi. Detta styrs både av lösningarna inom planläggningen (detaljplanen) och av anvisningarna för byggandet (byggsättsanvisningarna). Man har velat undvika intrycket av en typisk förort

genom att tillämpa sådana strukturella detaljplanlösningar (på fackspråk byggnadstypologi) som visat sig skapa trivsel, såsom den typiska kvartersstrukturen i 1920-talets trädgårdsstäder och stämningen i finska trähusstäder på 1800-talet. Gemensamt för dessa är en småskalig miljö med grönskande gårdsplaner. Det innebär dock inte att strukturer av ovan nämnda slag kan kopieras direkt, utan planeringslösningarna ska anpassas till modern tid. Exempelvis måste parkeringsbehov beaktas på ett helt annat sätt än för 100 år sedan. Byggsättsanvisningarna styr i sin tur frågor som gäller bl.a. byggnadernas exteriör. Syftet med anvisningarna är att styra byggandet i en trivsam och stämningsfull riktning, t.ex. genom att föreskriva att taken ska vara sadeltak och att vissa material och färger som lämpar sig för området ska användas på byggnaderna. Dessutom kommer man att se till ett förstklassigt genomförande av området vid överlåtelsen av tomterna: vid tomtförsäljningen kommer kommunen bl.a. att förutsätta att vissa kvalitetsmål i planen ska uppfyllas på tomterna.

57 Muistutus CD, 1 allekirjoittaja

Vastustan Kartanon alueen asuntorakentamista yleisesti, syinä luonnon monimuotoisuuden menettäminen sekä vaikutukset nykyiseen ulkoilureittiin.

Olen aika tuore sipoolainen ja lapsuuteni viettänyt Vantaan Hakunilassa, siellä on vuosikymmeniä ollut ihmisille ns. pururata, joka on aina ollut kovalla käytöllä ja edelleenkin käyn joskus siellä. Sen läheisyyteen rakennettiin myös aikanaan uimahalli ja urheilukenttäkin. Vantaalla on myös entisöity viime vuosina Hakunilan kartano sekä kartanon aluetta, miksei täälläkin voida suojella vanhaa, sairaalan alue hyvänä esimerkkinä. Yksi painava syy muuttoon Nikkilään, Suursuolle, oli luonto, hyvä ulkoilureitti, jossa voi kävellä ja talvella hiihtää, jos vaan on lunta. Aivan mahtavaa.

Esimerkiksi raideliikenteen saaminen Nikkilään, ei saisi olla syy rakentaa keskustan lähelle uusi iso asumalähiö. En osaa sanoa, mikä alue voisi olla vaihtoehtona asuntorakentamiselle. Peltoa täällä on yllin kyllin joka suuntaan, onko ajateltu esim. Nikinmäki-Nikkilä välisiä alueita?

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

virikistuksen ydinalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virikistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virikistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virikistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

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 pihapiiriin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

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

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon

keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

58 Anmärkning CE, 2 undertecknare

Vi har tagit del av förslaget till detaljplanen för Nickby Gårds centrum. Vår bestörtning är stor då vi inser hur omfattande det planerade området är samt att vi personligen dessutom kommer att drabbas när rondellen samt vägen ner till den eventuella kommande stationen planeras att dras en hårsman från vår tomt.

Vi förstår att Nickby behöver byggas ut. Vi förstår inte att det fantastiska naturområdet som erbjuder rekreation för många kommunbor måste skövlas för detta ändamål. Det finns stora områden i anslutning till Nickby annanstans. Vi förstår inte att en stor väg planeras mellan Lukkarin koulu och Allaktivitetshallen. Helt absurt! Trafiken är redan nu väldigt kaotisk där på morgnarna och eftermiddagarna. Risken är att ännu fler föräldrar skjutsar sina barn till skolan när vägen blir farligare och livligare trafikerad.

Eftersom vi ifrågasätter persontågstrafiken via Kervo till Helsingfors hoppas vi att rondellen och vägen ner till (en kommande??) station aldrig förverkligas. Om det blir så sorgligt att en väg byggs vill vi att den flyttas längre bort från vår [...] tomt och vår grannes [...] tomt. Skyddande trädallee bör planeras.

Vi önskar att hela planen förkastas och vettigare områden för utbyggnad väljs ut.

BEMÖTANDE: *Platthattsvägens läge har undersökts noggrant, men de potentiella alternativen är rätt så begränsade av tekniska skäl eftersom korsningen mellan fyra vägar ska beaktas: Gatulösningarna påverkas av den kurvradie som behövs bl.a. för bussar, gatornas lutningsvinklar och omgivande objekt som begränsar var gatorna kan placeras. Platthattsvägen kommer preliminärt att gå ca 1 meter nedanför tomtens yta, vilket underlättar läget något. Vid den fortsatta planeringen är det möjligt att undersöka om vägen skulle kunna gå ännu lägre. Därtill bör det märkas att gatuområdets gräns inte betyder att körbanan kommer på det stället, utan körbanans kant placeras antagligen ca 9 meter bort från gränsen mellan gatuområdet och tomten. Däremellan anläggs en trottoar*

och en planerad zon. Det slutliga behovet för Platthattsvägen klarnar först då stationsområdet planeras, men dess början har beaktats redan i detaljplanen för Nickby gårds centrum så att Klockarvägens dragning blir rätt från början.

Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafiknätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäs vägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhållet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäs vägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärlädd i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

59 Muistutus CF, 1 allekirjoittaja

Kaavasuunnitelma tulee perua kokonaisuudessaan. Tämä tuhoaa Nikkilän ainutlaatuiset ulkoilumaastot peltojen ja metsien keskellä. Kartanon alue tarjoaa nykyisellään mahtavat puitteet, sekä Nikkiläläisille, että muille Sipoolaisille niin henkisen kuin fyysisen terveyden ylläpitämiseen luonnon parissa. Hanke perustuu hyvin pitkälti ja tähtää henkilöliikenteen aloittamiseen Nikkilän ja Keravan välisellä rataosuudella. Tämä on täysin suuruudenhullu ajatus! Jo nykyisenkin vaihdollisen yhteyden Keravan kautta Helsinkiin kokee suurin osa huonoksi ja epämiellyttäväksi vaihtoehtoksi. Se, että vaihto olisi tulevaisuudessa junasta junaan nykyisen bussista junaan sijasta ei muuta ihmisten suhtautumista vaihdollisiin yhteyksiin. Kuten VR on aiemmin todennut ei henkilöliikenne tule olemaan Nikkilän ja Keravan välillä kannattavaa. Perukaa kokonaan NG8 hanke ja ruvetkaa sen sijaan toteuttamaan kaavoittamista ja rakentamista vanhojen sairaalan peltöjen, sekä ns. Kiinanmäen alueelle.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennematkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

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

Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Mainittu Öljytien (Kiinanmäen) alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

60 Muistutus CG, 2 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alueen kaavaehtouksessa NG8 sekä sen perusteluissa on useita puutteita, jotka tulee selvittää ennen kaavan etenemistä.

1. Rakennuslainmukainen selvitys tekemättä

Kaavan tavoitteena on henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudella. Juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa. Tämä todetaan Kaavaselistuksessa: *”Asemakaava tukee osaltaan tavoitetta Nikkilän asukasluvun nostamiseksi 10 000:een, Nikkilä-Kerava-radon henkilöliikenteen mahdollistamiseksi. Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa, mutta Nikkilän kartanon keskuksen aluetta on tarkoitus suunnitella vahvasti juna- asemaan tukeutuvaksi ja monimuotoiseksi asumisen ja palveluiden alueeksi.”* Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvitys (*”Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia”*). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää.

Samoin koska, kaavan tavoitteena on junaliikenteen aloittaminen, tulisi ensin kaavoittaa juna-aseman alue, jotta tiedetään mm. aseman paikka. Nyt aseman sijainti on implisiittisesti päätetty kaavassa NG8, vaikka kaava ei koske aseman aluetta.

Destian Sipoon kunnalle tekemässä selvityksessä ”Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys, 2018” todetaan useaan kertaan, että rata vaikuttaa merkittävästi Ollbäckenin purolaaksoon ja rakentamisen vaikutukset siihen tulee selvittää erikseen. Myös yhteys Natura-alueeseen on tuotu usein esille. Näitä huomioita ei ole tuotu kaavaehdotuksessa esille. Kaavan liitteessä olevassa Natura- selvityksessä sanotaan, että *”Hanke ei sijoitu suoraan Sipoonjoen Natura-alueelle, joten kaavan toteuttaminen ei aiheuta Natura-alueelle suoraan laadullista heikkenemistä, pinta-alamenetyksiä tai pirstoutumista. Alueen rakentamisella ja asemakaavan toteutumisen jälkeisellä tilanteella voi kuitenkin olla epäsuoria vaikutuksia Natura-alueeseen.”* Tämänkin lausunnon perusteella juna-asemalla, jonka perusteella NG8-kaavaa tehdään, voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja Rakennuslain mukainen selvitys on tehtävä.

2. Lukkarintien liikennejärjestelyt

NG8 kaava liittyy kiinteästi Nikkilän kaavarunkoon KR3. Yksi liittymäkohta on silta uudelta alueelta Lukkarintielle. Tämä muodostaa erittäin vaarallisen vilkkaasti liikennöidyn tien alakoululaisten koulun edustalle. Kaavan yhteydessä ei ole esitetty mitään toimia, millä lasten turvallisuus koulun läheisyydessä voidaan taata. Tämä liikenneselvitys tulee tehdä sekä liikennejärjestelyjen kustannukset arvioida ennen kaavan käsittelyä.

3. Virheelliset oletamat ja kuntalaisten tiedonsaantioikeus

NG8:n valmistelutyössä on todettu, että arvio junaliikenteen käynnistämiseksi vaadittavasta väestöpohjasta perustuu vuoden 2019 matkustajamääriin ja niiden kehittymiseen. Tutkimuksissa on todettu, että etätyö on vähentänyt liikenteen määrää ja tämä vähenemä tulee jäämään pysyväksi. Yle:n artikkelissa 26.10.2022 todetaan: *"Kaupunkikehityspäällikkö Henrik Lönnqvist luettelee jo nyt havaittuja muutoksia: Nyt ehkä näkyy, että ruuhkat ja joukkoliikenteen käyttö ovat vähentyneet..."* Kaavan vaikutus junaliikenteen aloittamiseen perustuu virheelliseen lähtötietoon. Kaavoittamalla ja rakentamalla NG8:n alue ei saavuteta tavoitetta, henkilöliikenteen avaamista. Joukkoliikenteen käyttäjämäärät tulee arvioida nykyisen tiedon valossa ennen alueen kaavoittamista. Perustamalla junaliikenteen käynnistykseen aloituksen oletus väärin tietoihin, annetaan sekä nykyisille että tuleville kuntalaisille virheellistä tietoa.

Kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen on kerrottu niukasti.

Tiedotustilaisuudessa kerrottiin kustannuksissa olevan vain kaava-alueen sisällä tehtävät muutostyöt, lukuun ottamatta siltaa Lukkarin koululle. Tämä antaa väärän kuvan kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Virkamiehet ovat siten antaneet joko julkisuuteen tai poliittisille päättäjille tai molemmille virheellistä tietoa kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Oikeat talouslaskelmat tulee julkaista ennen kaavan käsittelyä. Kustannusvaikutusten salaaminen kuntalaisilta on vastoin kunnan omia arvoja: *"Avoimuus - Viestimme ajantasaisesti kahdella kielellä. Toimimme läpinäkyvästi. Olemme hyvä, luotettava ja vuorovaikutteinen yhteistyökumppani."*

4. Kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin edistämiseksi

Sote-uudistuksen yhteydessä annetussa laissa Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä 1 luku 6 § määrittää kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin ylläpitämiseksi seuraavasti: *"Kunnan on strategisessa suunnittelussaan asetettava hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi tavoitteet ja määriteltävä tavoitteita tukevat toimenpiteet. Sen on otettava päätöksenteossaan huomioon päätöstensä arvioidut vaikutukset ihmisten hyvinvointiin ja terveyteen väestöryhmittäin."* NG8 kaavalla kunta tuhoaa merkittävän liikunta-alueen isolta osalta kuntalaisia. Kaavassa osoitettu uusi liikuntareitti ei korvaa tuhattavaa aluetta, ei saavutettavuuden, helppokulkuisuuden tai luontokokemuksen osalta. Liikunta-alueen menetyksestä ei ole tehty lainmukaista vaikutusten arviointia kuntalaisten hyvinvointiin ja terveyteen.

Kunta toimii vastoin lakia Sosiaali- ja terveydenhuollon järjestämisestä, ellei vastaavaa uutta liikunta- aluetta osoiteta Nikkilästä. Liikunta-alueen tulee olla kaikkien kuntalaisten helposti saavutettavissa, myös liikuntarajoitteisten kuntalaisten. Liikunta-alueen merkitys on Nikkilässä erittäin korostunut, koska Nikkilässä ei ole muita helposti saavutettavia liikuntamahdollisuuksia. Kunta on keskittänyt ulkoliikunta-alueet Etelä-Sipooseen. Tämä olisi kuntalaisille, joilla ei ole käytössä omaa autoa, kohtuuton tilanne. Lisäksi

sisäliikuntamahdollisuudet muille kuin seuralajeille ovat hyvin rajalliset, mm. uimahalli puuttuu kuntalaisten laajasta toiveesta huolimatta. Tässä tilanteessa helposti saavutettavan kuntalaisten liikunta-alueen tuhoaminen on edesvastuutonta.

5. Kuntalaisten tasavertainen kohtelu

Sipoon kunnan myöntämän poikkeuslupan nro 2/99 mukaan alue on Sipoon kunnalle historiallisesti merkittävä. Poikkeuslupaa koskeva alue rajoittuu NG8 kaava-alueeseen. Poikkeusluvassa todetaan:

"Kyseessä on historiallisesti arvokas Vanhan Nikkilän alue. K.o. asuinpaikka näkyy Nikkilän kartassa 1600-luvun lopulta ja vuosilta 1767-68. Paikan omaleimaisuutta pyritään korostamaan tulevassa rakennuskaavassa. Tällöin tullaan edellyttämään, että uudisrakentamisessa on otettava huomioon Vanhan kylätien kulttuurimaisema sekä Ollbäckenin purolaakson ja pohjavesialueen edellyttämät luonnonolosuhteet".

Poikkeuslupa asetti rakentamiselle ehtoja: *"julkisivujen tulee olla lautaverhoiltua puuta. Niissä tulee suosia melko niukkoja hillittyjä koristeaihteita, koska kyse on maisemallisesti arvokkaasta perinteikkästä talonpoikais- ja maaseutumiljööstä eikä esim. huvila-alueesta. Värityksen tulisi olla peittomaalaus perinteisin sävyin."* Koska NG8 koskee aluetta, johon poikkeuslupan rajoitukset perustuvat, tulee kunnan toimia omistamallaan maalla vastaavalla tavalla, kuin se on edellyttänyt yksityisiltä henkilöiltä kuntalaisten tasa-arvoisen kohtelun vuoksi. Mikäli näin ei tehdä, tulee poikkeuslupan perusteet myös kumota ennen NG8 kaavan hyväksymistä.

Kuten poikkeuslupapäätöksessä todetaan, Nikkilän kartanon alue on historiallisesti merkittävä miljöö. Ainoa historiallinen alue, joka on Nikkilässä jäljellä. Kunta on aikanaan jo tuhonnut aluetta purkamalla kartanon navetan kunnostamisen sijaan. Nyt tulee vihdonkin toimia aikaisempien päätösten mukaan ja huomioda Kartanon alueen kulttuurimaisema. Poikkeusluvassa kunta on ilmoittanut ottavansa tulevassa kaavassa huomioon alueen omaleimaisuuden. Nyt kunta on toimimassa oman päätöksensä vastaisesti kaavaluonnoksessa NG8.

6. Luontokartoitus

NG8 kaava-alueen luontokartoitus on tehty pintapuolisesti ja se tulee tehdä uudelleen. Hämmästyttävää on, että siinä ei ole mm. harvinaisista keltavuokkoista mainintaa ja että kunta on jo nyt tuhonnut niiden esiintymisaluetta kunnostaessaan ulkoilureittejä. Keltavuokosta todetaan Luontoportissa: *"Sen nykyisen levinneisyyden ydinaluetta ovat lounaisen Suomen ja Ahvenanmaan jalopuumetsiköt ja lehdot. Vaatelias keltavuokko ei tyydy mihin tahansa metsänpohjaan, vaan vaatii viihtyäkseen hyvin viljavan ja multaisen, mieluuten saven pohjustaman alustan."* Kaiken kaikkiaan luontokartoituksen huomiot ja kaavassa jätetty lähes huomioimatta. Esim. jos kartoituksessa huomautetaan, ettei jotain asiaa ole voitu varmistaa kartoituksen tekoajankohdan vuoksi, kaavassa oletetaan, ettei asialla ole merkitystä.

Kokonaisuutena kaava on vastoin Sipoon kunnan visiota tai ainakaan Nikkilän osalta ei toteuteta visiota.

VISIO Sipoo - Suomen halutuin.

Sipoo on pääkaupunkiseudun kupeen viherkeidas, jossa on mahdollisuus yhteisölliseen asumiseen ja vapaa-aikaan sekä menestykselliseen yrittämiseen.

Sipoossa asuu ja yrittää aktiivisia ja oma-aloitteisia ihmisiä, jotka voivat hyvin ja saavat asioita aikaan yhdessä tekemällä.

NG8 tuhoaa nikkiläläisten liikunnan viherkeitään. Liikunnan väheneminen tulee heikentämään nykyisten ja tulevien kuntalaisten aktiivisuutta ja hyvinvointia. Nikkilän alueella on runsaasti mahdollisuuksia tiivistää keskustan asutusta ja tehdä täydennysrakentamista. NG8 kaava ei ole tarpeellinen Nikkilän kehitykselle, mikäli kunta haluaa toteuttaa strategiaansa kuntalaiset huomioivalla tavalla.

Lisäksi toteamme, että NG8 liittyy kiinteästi asemanseudun kaavoitukseen, jota koskee Nikkilän kaavarunko KR3. Tämän vuoksi ne tulee valmistella ja käsitellä yhdessä, koska ne muodostavat käytännössä kokonaisuuden ja toista ei voi arvioida ilman toista.

Yhteenvedona toteamme, että NG8:n kaavan valmistelussa on suuria puutteita ja se tulee valmistella uudelleen.

VASTINE:

1. Rakennuslainmukainen selvitys tekemättä

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.

Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.

2. Lukkarintien liikennejärjestelyt

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

3. Virheelliset olettamet ja kuntalaisten tiedonsaantioikeus

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

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin

laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskeissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

4. Kunnan tehtävät kuntalaisten hyvinvoinnin edistämiseksi

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee

jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita, kuten uimahalli.

5. Kuntalaisten tasavertainen kohtelu

Poikkeuslupien myöntämisessä Vanhan Kylätien alueella kunta on viitannut vanhaan Nikkilän kylään ja rakennetun ympäristön erityispiirteisiin kylässä, kuten Vanhan Kylätien kulttuuriympäristöön ja purolaaksoon kylän eteläpuolella. Tämä ympäristö on huomioitu myös asemakaavassa pitämällä kylän viereisen rakennuskannan matalana ja jättämällä rakentamattoman alueen kylän ja uuden rakennuskannan väliin, johon voidaan istuttaa pehmentävää kasvillisuutta.

Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergetin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyyppiseen rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.

6. Luontokartoitus

Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat

viranomaiset ovat todenneet selvityksen riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.

61 Muistutus CH, CI, 1+1 allekirjoittajaa

Esitämme osaltamme seuraavat huolet koskien kaavaehdotusta NG8.

- Helposti saavutettavan ulkoilu- ja virkistysalueen tuhoutuminen: Rakentaminen ko. alueelle käytännössä tarvelee Nikkiläläisille hyvin tärkeän ulkoilu- ja virkistysalueen, joka nykyisellään on helposti saavutettavissa ja maastoltaan osittain nykyisellään helppokulkuista ja esteetöntä. Korvaava reitti on monelle Nikkiläläiselle aivan turhan kaukana, ja jäljelle jäävä osa nykyisestä on hyvin haastavakulkuista monelle lenkkeilijälle. Talojen välissä puikkelehtiminen ei ole mitenkään verrattavissa ulkoilualueeseen, jossa silmä lepää pellon ja metsän vuorotellessa. Lähiluonnossa ulkoilu ovat omiaan pitämään yllä terveyttä ja tämän hankaloittaminen ja mahdottomaksi tekeminen on lyhytnäköistä, ja peruuttamatonta. Yksikin talo tuolla alueella turmelee miljöö.
- Lisääntyvä liikenne Lukkarintiellä: Ehdotuksessa on ollut tarkoitus ohjata liikennettä kulkemaan Lukkarintietä pitkin Nikkiläntielle. Tarkoitus olisi rakentaa koulun läheisyyteen jonkinlainen alikulku tms ja lisäksi silta/alikulku radan vuoksi. Liikenteen lisääntyminen on ilmoitettu noin 4000 ajoneuvoksi vuorokaudessa. Asumme [...] eli pihamme on Lukkarintien suuntaan, piha rajautuu eteläpuolelta myös Nikkiläntiehen. Liikenteen lisääntyminen noin radikaalisti on järkyttävä ajatus melun lisääntymisen ja turvallisuuden näkökulmasta. Lisäksi jo nyt Lukkarintieltä ja Suursuolta Nikkiläntielle käännytessä on haasteellista päästä menemään ruuhka-aikoina. Lukkarintien risteys tulee olemaan aivan tukossa näiden suunnitelmien myötä. Lisäksi liikenteen lisääntyminen on hyvin harmillista ja vaarallista koululaisten kannalta. Vaikka tielle laitettaisiin hidasteita, eivät ne estä tiellä kaasuttelua ja ihmisten välinpitämättömyyttä. Liikenne tulisi ohjata ehdottomasti Martinkyläntielle, eikä kierrättää sitä alakoulun ja monitoimihallin välisestä pullonkaulasta.
- Koko suunnittelun perustaminen juna-yhteyden saamiseen Nikkilään: Kuinka moni kuntalainen todellisuudessa haluaa juna-yhteyttä Nikkilään, tai tulisi sitä käyttämään sellaisen täällä ollessa? Onko tätä kartoitettu kuinka kattavasti? Mitkä ovat kustannukset vs toimivat bussiyhteydet? Toimivat bussiyhteydet palvelisivat montaa kuntalaista paljon paremmin kuin junayhteys Keravan kautta. Juna-asemalle tulee ensin myös jollain keinolla päästä, joka pidentää matka-aikaa entisestään ja tekee siitä houkuttelemattoman. On järjetöntä tarvella Nikkilän ainoa ulkoilualue vain sen vuoksi, että tänne saadaan juna-asema jolle ei ole tilausta.
- Kunnan kasvustrategia: Tätä tulee tarkastella uudelleen, mikäli se johtaa näin järjettömiin toimiin. Kasvua voitaisiin havitella maltillisemmin. Lisääntyvä väestö

tarkoittaa myös lisääntyvää sosiaali- ja terveys sekä sivistyspalveluiden tarvetta ja kuluja, eikä ole pelkästään tuloa kunnalle kuten koko projekti esittelytilaisuudessa haluttiin kuntalaiselle myydä.

- Kerrostalojen kaavoittaminen radanvarteen ja NG8 alueelle: Mikäli kartanon alue kuitenkin päädytään tarvelemään ja juna-asema joskus vuosien x jälkeen tulee, pitäisi kerrostalot joko pudottaa alueelta pois kokonaan tai tehdä niihin pitkälti isoja perheasuntoja. Emme halua Nikkilään Korso vol 2:sta tai mitään muutakaan radanvarsilähiötä. Pieniä kerrostaloasuntoja on rakennettu Nikkilään jo aivan riittämiin. [...]sta osakkeen omistavana voin vaan todeta, että ongelmia näissä pienistä asunnoista koostuvissa yhtiöissä riittää. Rakennusyhtiöiden kiinnostus ei myöskään tässä suhdanteessa ole mitenkään varmaa, etenkin kun juna-aseman kohtalo on vielä avoin. Onko siis laskelmissa huomioitu se, että osa tonteista jää myymättä?

Toivomme, että koko hanketta pohdittaisiin uudelleen ja kasvua kohdistettaisiin maltillisesti muualle Nikkilään ja sen lähialueille.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Nikkilän kaavarungon yhteydessä tehdyssä Nikkilän liikenneverkko selvityksessä on tutkittu tieverkon toimivuutta. Tehtyjen toimivuustarkasteluiden mukaan Nikkiläntien liittymien toimivuus ja välityskyky eivät ole enää riittäviä ennustetilanteessa, mikäli Kerava–Nikkilä-radan henkilöliikenne ei ole käytössä eikä Lukkarintien jatketta ole toteutettu radan ali. Lukkarintien liittymään suositellaan Lukkarintien ajosuunnasta erillistä vasemmalle kääntymiskaistaa. Lisäkaista parantaisi liittymän sujuvuutta ja turvallisuutta.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo

kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radana avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

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

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radana (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Nikkilän luonne maalaiskunnan keskuksena, sekä arvioidun kysynnän ja tarpeen mukaan, Nikkilän kartanon keskuksen rakennustyyppijakauma on pientalovoittoinen: alle viidesosa rakennusoikeudesta on kerrostaloissa. Nikkilän luonteeseen sopien alueelle on myös suunniteltu mahdollisimman matalia kerrostaloja, noin neljä kerrosta korkeita. Tavoitteena on ollut tarjota kaava-alueella monipuolisesti asumismahdollisuuksia matalista kerrostaloista omakotitaloihin. Koska alue sijaitsee lähellä keskustaa ja rautatieasemaa on luontevaa suunnitella alueesta keskustamaisempi ja sillä tavalla, että mahdollisimman moni pääsee asumaan lyhyen matkan päästä palveluista. Suunnittelu on lähtenyt siitä, että

rakentamista suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja jäljelle jäävät virkistysalueet muodostavat eheitä kokonaisuuksia: Pohjanmetsän laaja virkistysalue, Pohjanniitynmetsä, Kylävuori, Riihimäki ja puronvarret. Kerrostalojen määrää on vähennetty verrattuna aikaisempaan kaavaluonnokseen ja kerrostalot on sijoitettu alueen eteläosaan Lukkarintien varrelle.

62 Anmärkning CJ, 1 undertecknare

Jag motsätter mig utbyggandet av Nickby Gård, NG8.

Nickby Gårds rekreationsområde är ett enastående natur- och rekreationsområde, som inte får förstöras. Så fort som första betong/cementplattan läggs, finns det ingen väg tillbaka.

Om koronan lärt oss något, så är det att folk vill vara ute i naturen. I den riktiga naturen. Inte i natur med asfaltsvägar eller bland husväggar. Vi vill gå på stigar, bland träd och buskar.

Nu vill man förstöra ett enastående område för att få flere invånare för att kunna eventuellt få någon liten butik närmare eller musti&mirri. Och KeNi banan. Jag har dock aldrig ännu hört att någon skulle flytta TILL Sibbo pga butiksurval eller för att man snabbt kommer härifrån bort. De flesta som flyttar, flyttar pga natur och att allt är litet. Sibbo behöver inte vara en småstadslik kommun. Vi är stolta en landsbygd.

Tågtrafiken kunde redan nu startas på prov för att se HUR och OM den alls passar för invånarna. Att göra investeringar för fler miljoner bara för att eventuellt några människor från NG8 området skulle använda sig av tåget är önsketänkande. Ingen flyger väl via Rovaniemi till Stockholm då man kan flyga direkt? Så varför skulle någon komma med bil från (norra) byn för att parkera i Nickby, ta tåg till Kervo, vänta och sedan till Helsingfors. Man åker nog med bilen hemifrån till destinationen. Och ingen från Södra Sibbo kommer att använda sig av tåget till Kervo.

Det finns andra områden i Nickby som man kan bygga ut (invid Oljevägen tex eller sjukhusområdet).

BEMÖTANDE: Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadslik. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ.

KeNi-banan kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färd sätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle

etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

63 Anmärkning CL, 1 undertecknare

Sibbo kommun uppger i sin strategi bl.a. följande: "Vår information är tidsenlig och tvåspråkig. Vår verksamhet är transparent. Vi är en bra, pålitlig och interaktiv samarbetspartner". Med hänvisning till detta vill jag framföra följande anmärkningar:

1. Lokala politiker och tjänstemän har i olika sammanhang framhåvt, att NG8-planen görs för att möjliggöra persontågstrafik mellan Nickby och Kervo. På basen av planbeskrivningen är det självklart att NG8-området och stationsområdet hör ihop. Stationens läge är av största vikt för infrastrukturen i området men är fortfarande oklart. Paragraf 9 i Markanvändnings- och bygglagen medför att planens konsekvenser måste utredas för hela det område som berörs av planen. Vid utredningen måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas.
2. De ekonomiska argumenten för NG8-planen är tvivelaktiga och redovisas inte i planbeskrivningen. Det verkar som om kostnaderna för stationsområdet och broarna för lätt trafik inte är inkluderade. Det är vidare oklart huruvida man på ett korrekt sätt beaktat den senaste tidens kostnadsökningar inom byggande av infrastruktur.

Förändrade pendlingsmönster som en följd av coronapandemin borde också tas i beaktande.

3. Planen försämrar nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Det står i strid med vad som uppges vara en av planens målsättningar. T.ex. har planläggarna inte kunnat presentera en tillfredsställande lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-spåret skall ersättas. Den föreslagna rutten blir omöjlig att åka för små barn och seniorer, eftersom bäckdalarna är djupa och har synnerligen branta sluttningar. Den föreslagna rutten skulle gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km-rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur.
4. Den stora artrikedomen i bäckdalarna, lundarna, skogsdungarna och på åkrarna hotas. Det myckna talet om naturens mångfald borde omsättas i praktiken just på NG8. Jag hänvisar till den dokumentation <https://online.flippingbook.com/view/957893851/> som "Nickby Gårds vänner" nyligen sammanställt.
5. Stora delar av NG8-området är grundvattenområde, vilket omöjliggör byggande av bergvärmebrunnar. I delar av området finns artesiskt grundvatten som riskerar att kontamineras av storskaligt byggande. Det finns också risk för försumpning och sänkning av grundvattennivån.
6. Trafiken på Klockarvägen uppskattas bli 4000 fordon per dag, när NG8-området är färdigbyggt. Redan nu är det trängsel på gatan utanför Lukkarin koulu och bollhallen, speciellt på kvällarna då många barn skjutsas till och från aktiviteter. På andra sidan gatan finns Allaktivitetshallen, dit trafiken också är livlig. Det är förkastligt att planera en livligt trafikerad väg på ett så utsatt ställe.
7. Detaljplanen NG8 har 15 bilagor, varav nr 7-13, ca. 250 sidor finns enbart på finska. De flesta är expertutredningar som innehåller många svårbegripliga facktermer. I en naturutredning är det kutym att dessutom ange växternas latinska namn. Alla bilagor borde finnas på svenska.
8. Att bygga på viktiga grönområden som Nickby Gårds rekreationsområde går emot Sibbos egen strategi "en grön oas i huvudstadsregionen". Den har bevisligen lockat många inflyttare som nu känner sig lurade, vilket framgår av flera enkätsvar. Samtidigt går det också emot de i grundlagen fastställda principerna, att var och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet samt att det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö. Med hänvisning till ovanstående anser jag att förslaget till detaljplan för Nickby Gårds centrum är orealistiskt och bör förkastas.

BEMÖTANDE:

1. *Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan*

det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.

Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

- 2. Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation. I bostadsområdets kostnader finns inberäknat en bro över Ollbäcken (Klockarvägen). Detaljplanen har planerats så att eventuella andra broar ska vara möjliga att förverkliga om de behövs för stationsprojektet, men kostnaderna och det verkliga behovet för dessa avgörs först då stationen planeras. Bostadsområdet i sig klarar sig med en bro över Ollbäcken.*
- 3. Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.*
- 4. Planeringen har utgått ifrån att byggandet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreationsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreationsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreationsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.*

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med

skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

- 5. Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.*

Av planens område som ämnas bebyggas är bara en dryg fjärdedel på grundvattenområde.

- 6. Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.*
- 7. Resultaten och slutsatserna från de bilagda rapporterna presenteras i planbeskrivningen till sina relevanta delar. Planbeskrivningen har översatts till svenska. Bilagorna finns till för att redovisa för hur man kommit till resultaten och finns tillgängliga på det språk de är uppgjorda på. För att reda ut eventuella oklarheter kan man kontakta planläggaren.*
- 8. Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.*

64 Anmärkning CM, 1 undertecknare

Eftersom planförslaget till avgörande delar är identiskt med utkastet som tidigare var till påseende upprepar jag huvudsakligen mina åsikter från februari 2021 och kräver:

- att planlägningsarbetet med NG8 Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby gårds centrum omedelbart avbryts
- att planlägningsresurserna frigörs för planering av för ändamålet bättre lämpade områden
- att kommunen i snabb takt börjar planera utbyggnad som stöder Nickbys naturliga tillväxt
- att området kring Nickby gård framöver betraktas som kulturlandskap och ett rekreationsområde av stort värde av särskild vikt för kommuninvånarnas välmående

Motiveringar

- Detaljplanen för NG8 inskränker på kommuninvånarnas grundlagsenliga rätt till en sund miljö samt det allmännas (kommunens) skyldighet att tillförsäkra en sådan. Kommunen bryter i och med den nu presenterade planen mot sitt ansvar att värna om miljön och kulturarvet.

Finlands grundlag 20 §

Ansvar för miljön

Var och en bär ansvar för naturen och dess mångfald samt för miljön och kulturarvet.

Det allmänna skall verka för att alla tillförsäkras en sund miljö och att var och en har möjlighet att påverka beslut i frågor som gäller den egna livsmiljön.

- Detaljplanen för NG8 strider mot Markanvändnings- och bygglagens 54 § i och med att planförslaget inte värnar om miljön i önskvärd utsträckning och onekligen avsevärt leder till att kvaliteten på nuvarande invånares livsmiljö försämras på ett omotiverat och syfteslöst sätt.

Markanvändnings- och bygglag 54 §:

Detaljplanen skall utarbetas så att det skapas förutsättningar för en hälsosam, trygg och trivsam livsmiljö, för regional tillgång till service och för reglering av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön skall värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation.

Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

- Planen står i strid med lagens syfte i Markanvändnings- och bygglagens 1 § mom. 1

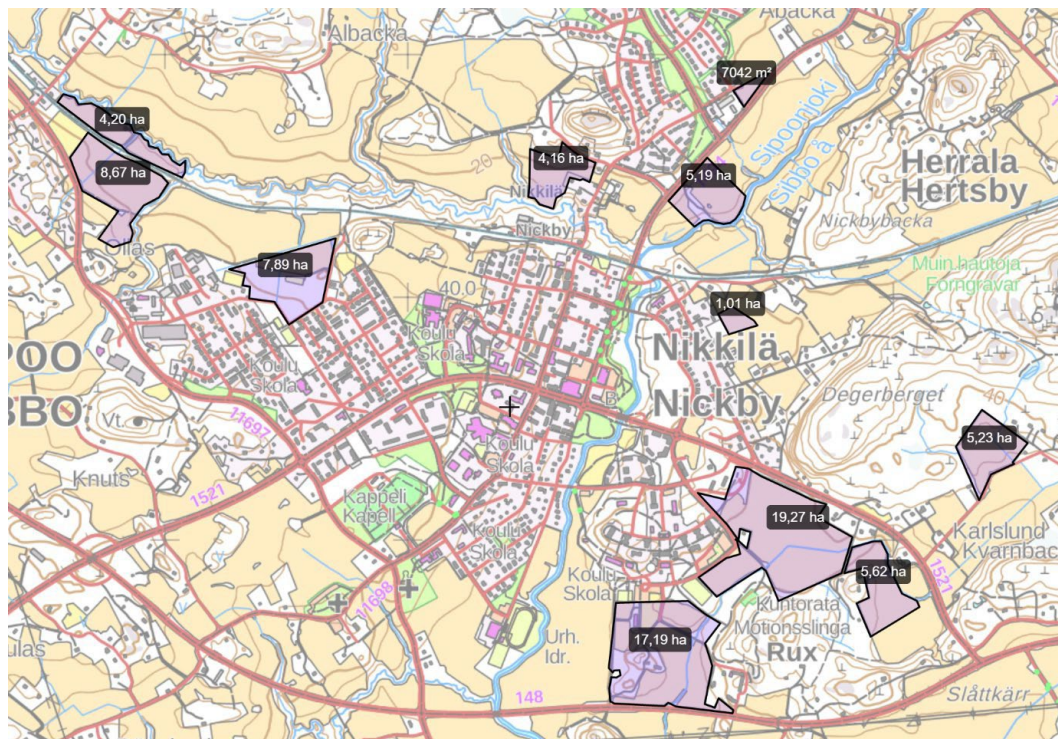
"Syftet med denna lag är att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling."

De nu presenterade planerna leder till en omfattande skövling av ett populärt och omtyckt naturskönt rekreationsområde med erkända kultur- och naturmässiga värden, vilket på inget vis kan anses uppfylla lagens anda och syfte.

- Kommunen kan inte i planläggningen ensidigt utgå ifrån presumtiva nya kommuninvånarens intressen, utan måste i all planering även beakta de nuvarande kommuninvånarnas behov och intressen. Eftersom planen inte tillför någonting positivt för nuvarande kommuninvånare bör planen inte förverkligas.
- Om planen förverkligas förstörs Nickbys värdefullaste rekreationsområde oåterkalleligt och för evigt. Det finns inget annat område som kan ersätta det som nu står i beråd att offras och kommunen presenterar inte heller en plan på hur de rekreationsbehov som invånarna har kunde tillfredsställas i framtiden. Att hänvisa till rekreation på privatägd mark och nyttjande av allemansrätten är inte en lösning. Området är särdeles viktigt för invånare i norra och mellersta Sibbo, men det nu aktuella förfarandet utgör även ett prejudikat för hur planläggning av motsvarande områden kan ske var som helst i kommunen i framtiden. Således är detta en angelägenhet som berör samtliga invånare i kommunen.
- Att hävda att omfattningen av rekreations- och friluftseleder på området som en effekt av planen de facto skulle öka är ren och skär desinformation. Gångvägar och trottoarer har vi i kommunen från tidigare och mera sådana kommer det i och med NG8, men dessa har absolut ingenting med rekreations- och friluftsleder att göra. Promenadstråk som går invid tomtgränser och i byggnaders omedelbara närhet fungerar för att ta sig från en plats till en annan, men deras rekreationsvärde är totalt obefintligt. Att man nu dessutom i och med planen oåterkalleligt förstör den del av rekreationslederna som varit lätt tillgängliga även för personer som har svårt att röra sig eller som kräver hjälpmedel och assistans för att ha en möjlighet att röra sig i naturen är direkt förkastligt. Att utöver allt detta hänvisa en betydligt större del av friluftslederna till de känsliga bäckravinernas omedelbara närhet visar att alla löften om skyddandet av bäckdalarna endast är tomt prat och ett spel för gallerierna.
- Kommunen tar även i övrigt väldigt lättvindigt på sitt ansvar för skyddandet av bäckarna och det till bäckarnas utlopp direkt angränsande Natura2000-området. Det är omöjligt att bygga ett bostadsområde av denna magnitud med flera broar och dylika groteskt fula element utan att det skulle påverka och för all framtid förstöra de enastående naturvärden som bäckfårorna med angränsande områden utgör. Den av kommunen utförda Natura-behovsprövningen saknar nämnvärd trovärdighet.
- Nickby säteri utgör ett kulturhistoriskt värdefullt område som med alla medel bör bevaras i sin nuvarande form. Området bildar en helhet och ett värdefullt kulturlandskap vilket även lyfts fram i utredningar som kommunen själv låtit utföra. Kulturlandskapet vars värde i utredningarna likställs med kyrklandskapet kring Sibbo

gamla och nya kyrkor är oersättligt och kan inte flyttas till eller ersättas av andra landskap eller platser i kommunen.

- Det väcker också osökt frågor och misstankar när man valt att i planmaterialet för NG8 låta bli att inkludera Livady Oy:s utredning "Nikkilän rakennusperintöselvitys" från år 2020, som ingick som en del av beredningsmaterialet för planstommen KR3. Utredningen behandlar även det nu aktuella området och kunde således som sådan eller till valda delar ha inkluderats i materialet för NG8. Det kan väl inte vara så att kommunen endast inkluderar de utredningar som kommer fram till slutsatser som talar för kommunens avsikter?
- Den så kallade "naturutredningen" (Bilaga 7) som gjorts i samband med beredningen av planen är ytlig och till sin omfattning bristfällig. Att man med endast tio terrängbesök på området skulle kunna kartlägga hela områdets naturvärden är naturligtvis en fullkomlig utopi, och därmed har även slutresultatet sina klara brister. Att man t.ex. missat gulsippan som kan betecknas som en karaktärsväxt för området må vara beskrivande för rapportens trovärdighet som sådan.
- Enligt bilaga 8 "NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaava Rakennettavuusselvitys" hör största delen av det område som skulle bebyggas till de allra sämsta byggbarhetsklasserna dvs. klass 4 "Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö" och 5 "Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö". Det skulle med andra ord vara påfallande dyrt att bygga i området. Då området dessutom har betydande natur- och kulturvärden, strider det mot andan i Markanvändnings- och bygglagen att bebygga området. Lagen listar nämligen bland annat som mål för områdesplaneringen att främja:
 - en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning,
 - den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden,
 - möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden,
 - ett ekonomiskt samhällsbyggande,
- Det finns naturmässigt betydligt mindre värdefulla områden invid befintliga fungerande trafikleder som kan planeras för byggande och som på ett mer naturligt sätt stöder Nickbys tillväxt. Detta medför att kommunen kan uppfylla kraven i MBT (MAL) utan att exploatera det värdefulla rekreationsområdet vid Nickby gård. Kommunen kan inte i längden uteslutande planera på mark som man äger i nuläget utan måste köpa mark på strategiskt viktiga tillväxtområden till ett marknadsmässigt pris. Redan i dagsläget äger kommunen en betydande andel mark som både till byggbarhet och karaktär motsvarar marken som skulle exploateras och skändas på det värdefulla rekreationsområdet, och som lämpar sig utmärkt för den typ av bebyggelse som nu i förslaget till NG8 planeras på nämnda område. En icke heltäckande karta på av Sibbo kommunägd mark som kan användas för byggnation:



(Kartan är från början av år 2022, efter det har kommunen förvärvat ytterligare mark t.ex. norr om allaktivitetshallen).

- Kommunen har kört in på helt fel spår när all aktuell och kommande planläggning i Nicksby grundar sig på en högst osäker och oattraktiv statisk tågförbindelse, som dessutom är förknippad med omfattande, orealistiska och riskfyllda investeringar. Denna befängda tvångstanke, som beklagligtvis slagit rot bland tjänstemän och vissa förtroendevalda, styr nu utvecklingen till områden som lämpar sig mycket dåligt för tillväxt. Nicksbys naturliga tillväxt stöds bäst av miljövänliga dynamiska lösningar som baserar sig på t.ex. elektrifierade bussar. När Nicksby i sinom tid på ett sunt sätt uppnått en tillräcklig befolkningsmängd kan man återkomma till eventuella tågbaseade lösningar, om man fortsättningsvis vägrar erkänna att dessa lösningar oftast hör till en förgången tid.
- Att man valt att exkludera stationsområdet från planförslaget som nu är till påseende står i strid med § 9 i Markanvändnings- och bygglagen som kräver att konsekvenserna för hela området som berörs av planerna måste utredas. Att försöka undfly detta ansvar att beakta helheten är ett skamligt förfarande. Dessutom har kommunen helt bortsett från att Trafikledsverket i sitt utlåtande bett att kommunen skrinlägger planerna för hela området tills behövliga utredningar om järnvägen eventuella framtid är utförda.
- Trafiklösningen att leda den norr-sydgående gatuförbindelsen till Klockarvägen alldeles invid Lukkarin koulu kan och bör inte förverkligas. Klockarvägen används redan nu av många som vill undvika de många farthindren i Nicksby centrum, och en norr-sydgående gatuförbindelse som leds till Klockarvägen ökar märkbart sannolikheten för att en stor del av pendeltrafiken från norra Sibbo kommer att passera Lukkarin koulu

och de idrotts- och motionsanläggningar som finns på området. Det säger sig självt att detta är en lösning som förknippas med stora risker och som under inga omständigheter skall förverkligas.

- Planen har under tiden som den varit under beredning rättfärdigats från kommunens håll med allt från beslut som gjorts på 1980-talet till händelser i anslutning till andra världskriget för att på slutrakan visa sig bottna i skeenden kring utbyggandet av järnvägen på 1870-talet. Coronapandemin har med all tydlighet visat att folks prioriteringar och värderingar kan ändras helt och hållet på en mycket kort tid. Detta kräver att även kommunen på kort varsel kan möta en ny verklighet på ett agilt och flexibelt sätt. Således är alla motiveringar som sträcker sig en längre tid tillbaka i tiden helt oväsentliga. All planering måste ske med de nuvarande och generationer av kommande kommuninvånares bästa i tankarna. Under historiens gång har många dåliga beslut fattats, meningen kan knappast vara att Sibbo skall upprepa dem alla i samband med planeringen av NG8.
- Planen står även i uppenbar konflikt med Sibbo kommuns egen vision som borde vara övergripande och genomlysande för all kommunal verksamhet.

Sibbo kommuns vision

Sibbo – Finlands mest eftertraktade.

Sibbo är en grön oas intill huvudstadsregionen, som erbjuder en boende- och fritidsmiljö som skapar samhörighet och tryggar förutsättningar för framgångsrikt företagande. Invånarna och företagarna i Sibbo är aktiva och initiativrika människor som mår bra och åstadkommer saker tillsammans.

Kommunen har även själv marknadsfört sina tomter på angränsande områden vid Nickby gård genom att lyfta upp närheten till naturen och goda rekreativsmöjligheter, löften som i skenet av planerna för NG8 och skövlandet av det värdefulla rekreativsområdet visar sig vara lögnaktiga och sakna grund.

- Kulturlandskapet kring Nickby säteri och det naturmässigt enastående värdefulla rekreativsområdet finns detaljerat beskrivet i publikationen som kan läsas på adressen <https://ngv.fi/> - det skadar inte om beslutsfattare och tjänstemän bekantar sig med materialet och tar det till sig för den fortsatta behandlingen av ärendet.

När det kommer till den fortsatta beslutsprocessen för detaljplanen kräver jag att samtliga utlåtanden och anmärkningar till NG8 publiceras och bemöts i o censurerad form. Personuppgifter kan maskeras, men utlåtanden och åsikter bör framgå i den form som de framförts, inte som ett fullständigt anonymt och överifierat sammandrag där en inköpt konsult eller kommunens tjänstemän egennyttigt klipper och limmar och utifrån egna strävanden väljer vad som anses vara relevant.

Slutligen framför jag min uppriktiga önskan om att tjänstemän och förtroendevalda skall ta sitt förnuft till fånga och avsluta denna galenskap som planerna för NG8 otvivelaktigt

utgör. Detaljplanen NG8 Nickby gårds centrum bör förkastas i sin helhet och området bör bevaras i nuvarande form för kommande generationer.

BEMÖTANDE: *Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreations-, natur och landskapsvärden: boendet har placerats så nära servicen i centrum och stationen som möjligt samtidigt som den värdefullaste delen av landskapet – Ollbäckens dal – bevarats, rekreationsmöjligheterna har bevarats på en god nivå och de viktigaste naturobjekten har skyddats.*

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av

friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.

Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt. De övervakande myndigheterna har konstaterat att Natura-behovsprövningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.

Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är ändå anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark. Bygghänsynen har beaktats i kostnadskalkylen och i planens bestämmelser.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Också många av de i anmärkningen nämnda områdena, om än några inte är möjliga enligt generalplanen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med

hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klargjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.

Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafiknätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäs vägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhålet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäs vägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det

lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärläget i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

65 Anmärkning CN, 1 undertecknare

Efter studium av förslaget till detaljplan av den 31.8.2022 önskar jag anmärka följande:

Rekreativsvärdet

En stor del av det planerade området sammanfaller med det frilufts- och rekreativsområde som Sibbo kommun anlade på 1980-talet. I snart 40 år har rekreativsområdet varit i flitig användning under alla årstider genom sin omväxlande natur i ett vackert kulturlandskap som fått förbli tämligen oförändrat i flera hundra år. Något motsvarande finns inte i trakten. Planen hotar ett oersättligt kulturarv som i sin helhet bör vårdas och bevaras för kommande generationer. Rekreativsvärdet förminskas också av det faktum att byggnationen på området skulle pågå i tiotals år. Den som önskar idka rekreation i en bebyggd tätortsmiljö eller invid byggplatser har redan möjligheter till det i var som helst i Nickbyområdet.

Naturvärden

Ett så intensivt byggande som planen gestaltar hotar tveklöst både områdets flora och fauna, inte minst i bäcklandskapen vid Ollbäcken och Gretasbäcken. Att begränsa byggandet till minst 15-30 meter från bäckbrinkens övre kant är alldeles otillräckligt och skulle leda till ekologisk utarmning och betydande slitage av naturen, med tanke på den stora tilltänkta befolkningens mängden. Detta gäller förvisso hela området som idag kännetecknas av stor artrikedom och ett rikt fågelliv.

Kommunikationerna

Att denna plan motiveras som en förutsättning för att öppna persontågstrafik mellan Nickby och Kervo belyser den felaktiga planeringsordningen: Ett stationsområde bör först vara planerat och budgeterat. Tåg baserad kollektivtrafik är mycket mer statisk än det välfungerande nät av elbussar som nu smidigt och klimatvänligt trafikerar från Nickbyområdet till både Kervo och Helsingfors. Persontågstrafik skulle enbart gynna dem som bor i närheten av den planerade stationen.

Anmärker slutligen på att planen inte nämner den stora oro som många invånare känner inför denna massiva förändring av området och som kom till uttryck i medborgaradressen *Bevara Nickbys identitet, historia och attraktionskraft* (med 1500 underskrifter), överlämnad till Sibbo kommun år 2021. Alla argument som där framfördes äger fortfarande sin giltighet. Konsekvenserna för rekreativsmöjligheterna, den unika naturen på området och kulturlandskapet skulle bli precis lika stora och förödande som i det tidigare förslaget.

BEMÖTANDE:

Rekreativsvärdet

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreativsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreativsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrum utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreativsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreativsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreativsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreativsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreativbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya

rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogsbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Naturvärden

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.

Kommunikationerna

Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klagjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

66 Anmärkning CP, 1 undertecknare

Detaljplanen NG8 har berört många av Nickbys invånare, vilket redan noterats under processens gång - exempelvis med en av 1 500 personer undertecknad adress, som tycks

ha åsidosatts. Den reviderade detaljplanen har genomgått närmast kosmetiska förändringar, medan problemet är att detaljplanen baserar sig på en diskutabel premiss. Många av de mest använda argumenten mot NG8 är emotionellt baserade, vilket i sig är naturligt (och något att beakta om mängden kritiska röster är tillräckligt stor), men även faktabaserade argument har framförts, vilket kan vara mer relevant ur planeringssynvinkel. Ett antal biologer har förtjänstfullt noterat problemen gällande områdets flora och fauna, men praktiska problem gällande detaljplanens premisser framgår redan ur detaljplanens planbeskrivning.

I den reviderade NG8-planen nämns (5.4) att största delen av området ligger inom en kilometer från järnvägsstationen, vilket endast stämmer om man rör sig fågelvägen. Då en plan för vägnätverket finns att tillgå är det trivialt att beräkna det verkliga avståndet med nätverksanalys, men man har istället valt en enklare och tydligt felaktig visualisering som stöd för argumentet om stationens tillgänglighet. I verkligheten befinner sig stora delar av området bortom bekvämt gångavstånd från stationen, och om hela Nickby ska slussas genom stationen bör även noteras att avståndet från exempelvis Nickby sjukhusområde till stationen är betydande (1,7 km från Silverpilsalléns början till stationen), medan det i nuläget finns närbelägna busshållplatser där, på Nickby gårds område och naturligtvis mitt i centrum i och med terminalen. I förslaget till planbeskrivning (ärende 95/2019) nämns att huvudlederna på NG8-området planeras för busstrafik, vilket rimmar illa med planerna på att påbörja spårtrafik till Kervo, då den rimligtvis skulle komma att ersätta busstrafiken. Med ett relativt långt avstånd till både stationen och Nickby centrum är det snarast troligt att hushållets egna bil blir områdets huvudsakliga transportmedel.

Det nya bostadsområdet ska enligt förslaget till planbeskrivning förlita sig på den nuvarande service som finns i Nickby. Största delen av servicen i Nickby, inklusive mataffärerna, ligger cirka 800 meter (stationen -> K-Supermarket Basilika) från stationen i riktning från Nickby gårds område, vilket innebär ett avstånd på mer än 1,5 km för stora delar av det nya området. Detta kan jämföras med de nya husen mellan Östanåparken och Nickby centrum, varifrån det är kort väg till den service Nickby har att erbjuda - i motsats till NG8 är de nybyggen som tillfredsställer kommunens och invånarnas behov.

Rekreationsmässigt är förslagets påverkan starkt negativ, vilket troligen även påpekas i de flesta emotionella argument. Den nordligaste delen av konditionsbanan i Norrskogen bibehålls, medan resten försvinner; att ersätta natur med ett s.k. parkliknande område är ohållbart. Det tydligaste exemplet kan urskiljas i skogsdungen vid Ribacken, där friluftsleden helt enkelt upphör utan någon ersättande rutt; förutom att den nuvarande delen runt åkrarna ska ersättas med en stig genom ett bostadsområde saknas alltså en förbindelse mellan Ribacken och herrgården, vilket tillintetgör skogsdungens funktion.

I NG8-planen påstås att friluftsledningens sammanlagda längd ökar med planen, vilket endast gäller om en gångväg genom ett bostadsområde räknas som friluftsled. Detta står i bjärt kontrast mot de naturområden som nu används, så i praktiken upphör 2,8 km friluftsleder och resten norr om Ollbäcken mister sin betydelse, med undantag för den korta delen som behålls i Norrskogen. Även den nya leden vid Gretasbäcken går på öster sida precis på det bebyggda området, medan den västra sidan ligger precis invid det - detta är inte ett friluftsområde, utan från Nickby centrum eller Storkärr avbryts friluftsleden mellan

Ollbäcken och Norrskogen. Påståendet om att tillägga 6,9 km friluftsleder är således felaktigt; även enligt den mest generösa definitionen tilläggs enbart en slinga längs med Ollbäcken, på väster sida om Gretasbäcken och en kort förbindelse i Norrskogen. De nya rutterna på den nuvarande åkern är gångvägar genom tät bebyggelse, inte friluftsleder. I planbeskrivningen påstås att "ett vidsträckt nät av friluftsleder har planerats till rekreationsområdena", vilket omedelbart motbevisas av de intilliggande kartorna.

NG8 grundar sig uppenbarligen på en cirkellogik att KeNi-banan måste öppnas, och att Nickby därför måste utvidgas med flera tusen invånare, och att KeNi-banan därför måste öppnas. Nickbys läge nära Helsingfors kommer oundvikligen att medföra tillväxt, men att insistera på en enkelspårig bibana som inte ens är lättillgänglig från det planerade området (se ovan) är en ohållbar lösning. Varför inleda tågtrafik till Kervo med ett obligatoriskt byte (unik bland tätorter med närtågsförbindelser) när det under lång tid gått bussar direkt till Helsingfors centrum på 40 minuter? Bussar är ett flexibelt transportmedel, och precis som idag kan man även i fortsättningen ha trafik till Söderkulla/Östra centrum och Kervo. Söderkullas invånarantal ligger år 2022 nära Nickbys, med ett stort antal nybyggen, och bussar tycks fungera utmärkt från Söderkulla även framöver, men från Nickby godkänns detta inte. Tågtrafiken är dyr, inflexibel och känslig för tekniska fel, medan bussar kan sättas in på relativt flexibel basis (med utökade turer då Nickbys invånarantal ökar, och efterfrågan med den).

KeNi-banan presenteras som en axiomatisk sanning, och NG8 utgår från detta, medan en korrekt beslutsprocess bör ta i beaktande alla möjligheter och till slut komma till en verklighetsbaserad lösning - om andra lösningar tagits i beaktande och förkastats skulle dessa vara av intresse. I annat fall tycks Sibbo kommun de facto ha alternativ till KeNi-banan, vilket omedelbart löser det påstådda behov för NG8 som används som den främsta motiveringen för detaljplanen i fråga. I den reviderade detaljplanen nämns kort (5.4.1) att kollektivtrafiken kunde skötas med bussar, men den enda givna motiveringen för NG8 är att utöka Nickbys invånarantal till 10 000 för att ta i bruk KeNi-banan - någon motivering för varför detta måste ske nämns över huvud taget inte, utan nämns i förbigående som en självklar målsättning. Om KeNi-banan sedan inte skulle öppnas har de nya invånarna lämnats på ett avskilt område med okända transportmöjligheter och undermåliga friluftsleder.

Baserat på de dokument förslaget till detaljplan stöder sig på är motförslaget att förkasta detaljplanen. I sin nuvarande form påvisar de dokument kommunen producerat för att stöda planen i fråga betydliga brister i motiveringen bakom detaljplanen och i synnerhet dess effekter på områdets bruk som rekreationsområde; sålunda bör inga delar av den föreslagna planen genomföras, och en beslutsprocess som utgår från kommunens faktiska behov bör inledas. Om KeNi-banan de facto är nödvändig för kommunens strategi vore det skäligt att presentera dokument för att stöda påståendet.

Om man försöker locka nya invånare till Nickby med dess naturnärhet - vilket i nuläget stämmer - är det vilseledande att i stort sett skövla byns friluftsområden. Då ointetgöras även byns största marknadsfördel i tävlingen bland huvudstadsregionens tätorter, nämligen möjligheten att kombinera en by- eller småstadsmiljö med naturnärhet. Det finns tätorter med bättre transportförbindelser (vilket gäller även efter NG8, eftersom KeNi-

banan skulle kräva ett byte i Kervo), det finns tätorter med bättre service, och längre bort finns det tätorter med större naturområden, men Nickby kombinerar dessa tre aspekter. Naturnärheten skulle försämrats markant i och med NG8, medan transportförbindelserna i bästa fall skulle vara oförändrade. Eventuell service på det nya området grundar sig på ett riskfyllt antagande att företagare anser det vara lönsamt - direkt konkurrens med Nickby centrum är en risk, och Nickby centrum kommer även framöver att vara fokus byns service snarare än området för NG8, som ligger relativt avsides för de flesta Nickbybor.

Nickby kommer troligen att vara ett lockande alternativ för nya invånare även framöver - åtminstone om byn kan bibehålla sin unika marknadsfördel genom att förkasta NG8. Därför är det ändamålsenligt att notera att Nickby redan har ett framgångsrikt projekt i ådalen, som fungerar som en naturlig utvidgning av byns nuvarande centrum och som har goda förbindelser till service och transport. Kritik mot NG8 stämplas stundom som NIMBY, men egentligen är en hållbar utvecklingsriktning för Nickby precis tvärtom YIMBY - bygg nära byns nuvarande utsträckning, bygg högre vid behov, och försäkra att byns alla invånare har god tillgång till service, transport och rekreation (inkl. friluftsleder). Möjliga utvidgningsområden är öster om ådalen (längre in mot Dalskärr) och området mellan sportplanen och Oljevägen; alla åkrar på byns område kan omöjligen behållas som de såg ut år 1950, men ett skövlat rekreationsområde är inte ens kortsiktigt utan direkt kontraproduktivt. Transporten till de nya områdena kan relativt enkelt lösas med små förändringar till busslinjerna (vilken redan förverkligats gällande ådalen) och utökade bussturer enligt efterfrågan.

Nickby växer och kommer att fortsätta växa. Denna tillväxt bör emellertid grunda sig på verklig efterfrågan och invånarnas behov, snarare än att med vilka medel som helst uppnå ett godtyckligt invånarantal synbarligen inkom för en persontågsförbindelse med tvivelaktig nytta som självändamål.

BEMÖTANDE: *Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Därmed ligger avstånden till fots relativt nära avstånden fågelvegen bl.a. mot stationen. Till exempel är avståndet till dagligvaruaffärerna i Nickby 1 km från närmaste planerade hus och 2 km från huset längst bort. De motsvarande avstånden för stationen är 200 m och 1,2 km. Bussförbindelserna som planeras till planområdet handlar främst om linjer från längre ifrån som kör genom området.*

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande

och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Ribacken kommer att utgöra ett lokalt rekreationsområde för de intilliggande kvarteren.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade

befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen och att anvisa området för bostadsbyggande skulle ställvis vara emot generalplanen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Ett byte av tåg i Kervo baserar sig på att ett eventuellt direkttåg Helsingfors–Nickby skulle handla om en förlängning av K-linjen, och i detta fall skulle majoriteten av Sibbo-passagerarna i vilket fall som helst byta till de mera snabbgående linjerna i Kervo, enligt gjorda simuleringar. Byten i pendeltågstrafiken är inte ovanliga, som nära exempel kan nämnas Stockholm där några linjer innefattar ett byte.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

67 Muistutus CQ, 2 allekirjoittajaa

Muistutamme, että NG8 rakentaminen nykytilanteessa on valtava riski ja kuntalaisten tahtotilaa vastaan. Haluamme edesauttaa, että kunta ei tee tätä peruuttamatonta virhettä! Keskeisimmät huomatuksemme ovat:

1. NG8- ja asema-aluetta ei voi suunnitella erillään toisistaan.
Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvittäminen (*"Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia"*). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää. Ainakin seuraavat asiat ovat keskeisessä asemassa.
 - (a) On hyvin epäselvää, minne asema tulee ja miten syöttöliikenne asemalle on tarkoitus järjestää. Syöttöliikenne vaikuttaa luontoon ja ihmisten turvallisuuteen. Onko esimerkiksi suunniteltu, että 4000 autoa vuorokaudessa kulkee lukkarin koulun alueen läpi ja mikä merkitys tällä on koululaisten turvallisuudelle.
 - (b) Miten asema-alue vaikuttaa radan toisella puolella oleviin asuntoihin ja asukkaisiin esimerkiksi turvallisuusaspektia ajatellen.
 - (c) Miten asema-alue vaikuttaa alueen luontoarvoihin.
2. Junan tarvetta ei ole selvitetty uudelleen nykytarpeen valossa
 - (a) Maailman tilanne on muuttunut ja täten myös työtavat. Yhä useampi ihminen tekee etätöitä ja tämä vähentää junan tarvetta.
 - (b) Nikkilässä on jo hyvä joukkoliikenne ja bussikuljetuksia tehostamalla ja sähkö/kaasubusseihin siirtymällä luontovaikutukset pienenevät, joka myös kyseenalaistaa junan tarpeen.
3. Lisääntyneet kustannukset
 - (a) Onko kunnalla varaa tällaiseen valtavaan projektiin, varsinkin kun asema-aluetta ei ole suunniteltu. Mitä kaikki tulee maksamaan hintojen noustessa ja onko tässä epävarmassa tilanteessa järkevää sitoutua tällaiseen, ei kokonaan suunniteltuun ja läpiajateltuun projektiin.
 - (b) Junan selvitystä rakennuksiin ja maaperään ei ole selvitetty tarpeeksi. Aiheuttaako tärinä ongelmia. Maaperästä ei myöskään ole tarpeeksi selvityksiä. Vaatiko koko peltoalue paalutusta? Tämä lisäisi perustuskustannuksia ja täten mahdollisesti tonttien haluttavuutta, jolla olisi suoria ekonomisia vaikutuksia kuntaan.
4. Kuntalaisten kuuleminen ja mielipiteisiin reagoiminen
 - (a) Projektiin on otettu kantaa vuosien ajan, mutta kuitenkin kuntalaisia ei kuunnella. Suunnittelun alueen asukasmäärän laskeminen sadoilla ei ole se mitä kuntalaiset haluavat. Meidän ymmärryksemme mukaan halutaan koko projektin uudelleenharkintaa ja pohtimista missä muualla asutuksen kasvu voitaisiin toteuttaa hillitymmin ja järkevämmiin hyppäämättä suoraan syvältä pohjaan.

5. Luontoarvo

- (a) Kartanon alue on sekoitus erilaisia biotooppeja ja siellä on luontoa, jollaista ei muualla lähellä ole. Alue on kuntalaisten jalokivi, jota tullaan ihailemaan jatkuvasti. Juri pellon ja metsäalueiden yhdistelmä on se joka luo alueelle tyypillisen eläin- ja kasvimaailman, josta kuntalaiset pitävät ja joista tullaan nauttimaan yhä uudelleen. Virkistysalue on kuntalaisille korvaamaton. Sen muuttaminen kaupunkipuistoksi olisi peruuttamaton virhe.

Pyydämme teitä uudelleenharkitsemaan koko projektia nykyvalossa ja vihdoinkin kuuntelemaan meitä kuntalaisia.

VASTINE:

1. *Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.*

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä

Kartanontieellä, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

3. *Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.*

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

- 4. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa osassa palautteissa on toivottu, että kaavaa ei laadittaisi ollenkaan. Kaavoitus on kuitenkin jatkunut ja silloin voi tuntua siltä, että palautetta ei kuunnella. Tämä johtuu siitä, että tehtäväksi on annettu asuinalueen kaavan laatiminen ja kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista ja viedään suunnitteluprosessi loppuun. Silloin jää kunnanvaltuuston päätettäväksi onko sellaisen kaavan toteutus mahdollinen, josta kaava on kehittynyt suunnitteluprosessin aikana. Kaavaprosessin aikana kerätyn palutteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.*
- 5. Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä, joita on mahdollista tehostaa myöhemmässä suunnitteluvaiheessa, jos esim. todetaan tarpeelliseksi ohjata kulkeminen arvokohteiden läheisyydessä tarkemmin.*

68 Anmärkning CR, 7 undertecknare

Planerad vägdragning: Gårdsvägen (Nickby Gårdsvägen)

Vi undertecknade boende och ägare av fastigheterna [adress X] och [adress Y] önskar på nytt framföra besvär och yrkar fortsättningsvis på att vår åsikt tas i beaktande gällande den planerade vägdragningen till det nya bostadsområdet med avseende på sträckan Gamla Byvägen – Gårdsvägen. Vi kommer i denna skrivelse att fortsätta peka på existerande omöjligheter och hinder som gör det planerade vägförslaget vanskligt och oändamålsenligt. Ett annat alternativ bör beredas.

Enligt vår åsikt har kommunen inte i tillräcklig utsträckning utrett alternativa vägdragningsmöjligheter och svaret vi fått på vår förra åsiktsyttring är vare sig uttömmande eller tillfredsställande.

I det nuvarande är Gårdsvägen en sandväg med bredden ca 4,5 meter. Det bör beaktas att anslutningen till Gårdsvägen från Gamla Byvägen inte är en korsning. På detaljplanekartan

har den nya vägen dragits över befintlig tomtmark och bosättning så att den för tomten [adress X] skulle medföra väsentlig olägenhet. Avståndet mellan fastigheterna [adress X] och [adress Z] är så litet att en eventuell breddning av vägen är omöjlig i praktiken. Bostadshuset [adress X] är ett sluttningshus av tegel och infarten till tomten med ytterdörr och garagedörr sker direkt från Gårdsvägen. Vi vill påpeka att man alltså inte kan bygga någon alternativ infart till tomten/huset från något annat håll. Det gäller också att ta i beaktande att den så kallade gamla Barnhemstomten på östra sidan om huset är skyddad. En vägdragning, såsom den nu är inritad i planerna, så nära huset är således omöjlig att förverkliga i praktiken. Höjdskillnaden mellan [adress X] och tomten och bostadshuset mittemot, dvs. [adress Z] är så stor att en höjning av vägen inte bidrar med någon lösning. Avståndet från ytterdörren och garagedörren från [adress X] till Gårdsvägen (vägrenen) är i nuläget endast dryga 5 meter. Vi undertecknare av denna skrivelse vill också påpeka att man, om inga alternativa möjligheter hittas för vägdragningen, definitivt borde prioritera ett bostadshus framom det uthus av trä som finns mittemot, dvs. på tomten [adress Z]. Att offra ett uthus kan anses vara en mindre olägenhet än att väsentligt förändra förutsättningarna för fortsatt boende i och användning av ett bostadshus. Vi undertecknade framhåller att både bristen på utrymme och den befintliga höjdskillnaden förespråkar även ur ekonomisk synvinkel att alternativa möjligheter för vägdragningen ska utredas.

Vi önskar påpeka att vid planeringen av ett så omfattande nytt område som NG8 utgör, som kommunen vill förverkliga på obebyggd mark, bör kommunens planläggare göra sitt yttersta för att hitta alternativa lösningar till vägdragningar som inte inkräktar på befintlig bosättning. I detta fall finns det alternativa lösningar.

Enligt vår åsikt bör man således på nytt ta upp till behandling en alternativ vägdragning till det eventuellt kommande bostadsområdet. Eftersom hela det gamla herrgårdsområdet Nickby Gård och det närliggande Bybergsområdet skall bevaras och också kunna utnyttjas för rekreation och promenader, skulle det vara lämpligt att inkludera hela den inledande delen av Gårdsvägen från Gamla Byvägen sett i det tankesättet. Byberget och tomten [adress Y] med bostadshus byggt år 1906 skulle på ett naturligt sätt då räknas tillhöra det gamla, skyddade och kulturhistoriskt värdefulla området. Detta skulle vara en naturlig lösning och innebära en helhet bestående av det gamla herrgårdsområdet, Byberget och den inplanerade Nassokinparken. Att betrakta området som en kulturhistorisk helhet skulle även motivera kommunens nuvarande planer för sträckan Gamla Byvägen från Gårdsvägen till järnvägsövergången. Det kan inte anses motiverat att betrakta bosättningen vid den vägsträckan som kulturhistorisk värdefull och värd att beskydda men sedan å andra sidan vara redo att så gott som köra en väg över husen vid Gårdsvägen.

En betoning på bevarande av den naturliga miljön med gammalt kulturlandskap och mångfasetterad natur bör prioriteras på alla sätt och bevaras intakt. Dessutom kommer framtida rekreativsstigar och promenadstråk som går utanför egentliga bostadsområden att behövas.

Vi önskar att kommunen utförligt utreder alla alternativa möjligheter för vägdragningen och fortsätter utreda alternativet att vägen går på södra sidan om fastigheten [adress Z]. Vägen skulle i det fallet endast korsa icke-produktiv jordbruksmark utan att medföra

olägenhet för några boende fastighetsägare. I det fallet bör man naturligtvis påpeka att den olägenhet det innebär att betrakta en väg från sitt fönster är väsentligt mindre än det faktum att en väg skulle kapa av en bostadstomt på ett absolut oacceptabelt sätt och omöjliggöra boende utan stora och kostnadsdryga förändringar i huset. Detta skulle givetvis också medföra en väsentlig sänkning av fastighetens värde.

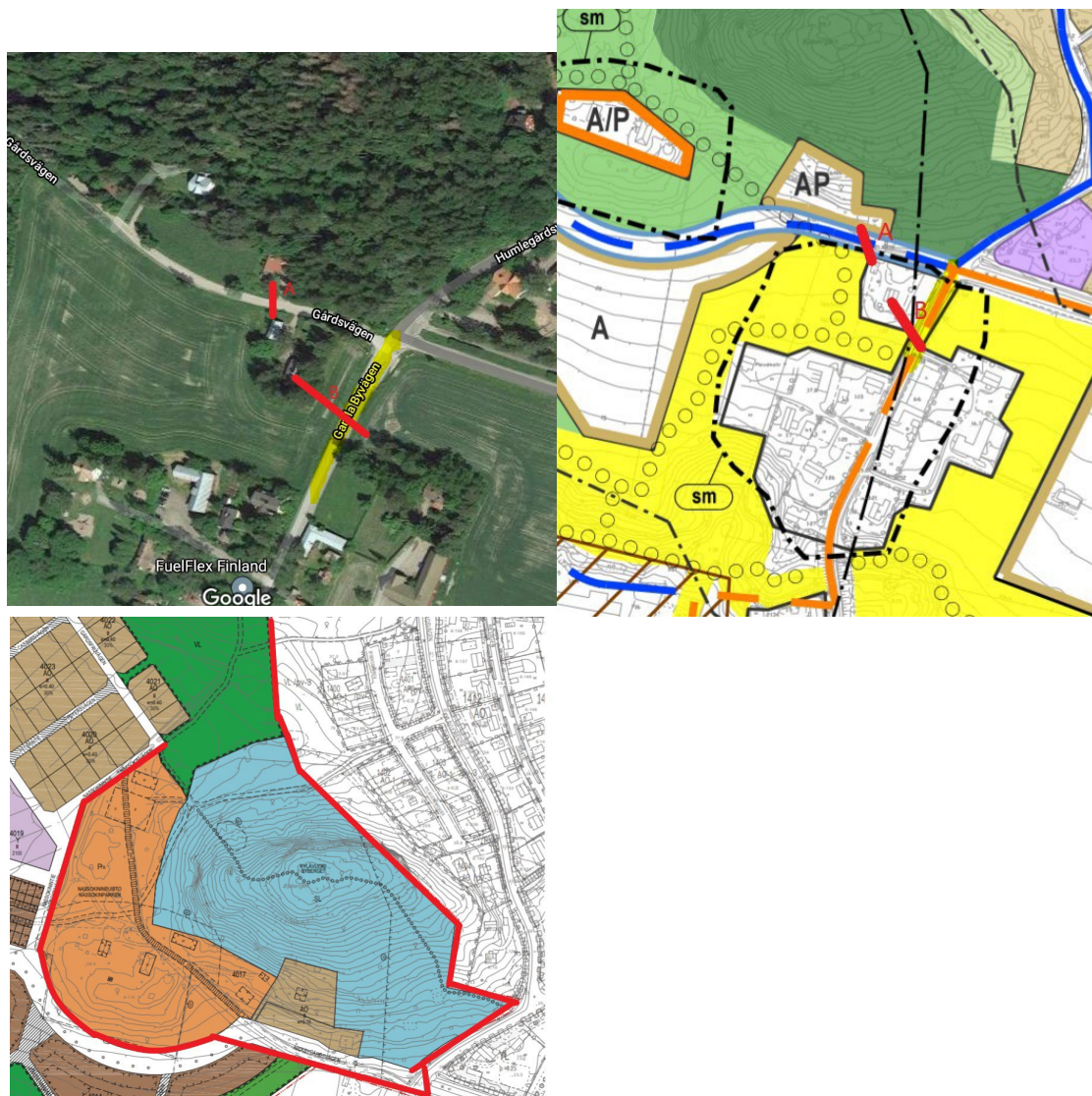
Infarten till Nickby Gårdsväg (som vägen heter i detaljplaneförslaget) skulle i det förslag för vägdragning som vi framför då kunna ske på två sätt. Antingen via nuvarande tillslutningen Gårdsvägen, sväng till Gamla Byvägen och sväng till det nya avsnittet, eller genom att leda Gårdsvägen till att naturligt göra en lätt svängning över den åkerdel som hör till tomten Jussas. Den delen kan även räknas som icke-produktiv jordbruksmark och därför torde inte alltför någon större olägenhet åsamkas fastighetsägaren. Det bör tas i beaktande att utrymmet och avstånden definitivt förespråkar detta nya vägdragningsalternativ.

Det finns även andra möjligheter att behålla Gårdsvägen i nuvarande utformning som rekreationsstråk med endast körning till tomterna tillåten och med förbjuden genomfartstrafik till det nya området. Trafiken till det nya området skulle i sin helhet dirigeras från norra sidan om Byberget. Det området (Gårdsområdet) är redan i nuläget utbyggt och det finns flera alternativa gator som enbart kunde förse med en fortsatt sträckning och utbyggnad. Redan vid en snabb inspektion av dessa alternativ, ser man att dessa alternativ skulle bli betydligt billigare och inte förstöra befintliga byggnader samt bevara det unika i landskapshelheten.

Vi undertecknade har bifogat kartbilder på vilka vi har accentuerat både avstånd samt de alternativa vägdragningsmöjligheterna som vi ser som de enda existerande möjligheterna för vägdragningen.

Kartbilderna åskådliggör befintliga avstånd och brister i beaktande av dem samt i beaktande av prioriteringsordning i avseende på uthus versus boningshus. Dessutom synliggörs tydligt hur man i planeringen av vägdragningen har prioriterat icke-produktiv jordbruksmark framom befintlig bosättning som funnits på området under en mycket lång tid. Detta uppvisar en brist på vilja hos planerna. Denna nonchalans mot nuvarande invånare på Gårdsvägen står i skarp kontrast mot den hänsyn som visas invånare som är bosatta på Gamla Byvägen på sträckan mellan Gårdsvägen och järnvägsövergången. Den vägsträckan kommer enligt de nyaste planerna som Sibbo kommun har presenterat att beläggas med körförbud.

Med den sista bilden vill vi visa hur vårt förslag för en alternativ vägdragning skulle bevara hela helheten Byberget, Nickby Gårdsområdet, Nassokinparken och vidhängande Norrskogen, intakt för skyddande av naturen och senare rekreationsanvändning för invånare. Denna lösning skulle på allt sätt vara logisk och motiverad. Då man betraktar den sista bilden kan man även se hur logisk en alternativ vägdragning bakom (på norra sidan) om Byberget skulle te sig.



Vi undertecknade önskar se vidare utredningar och resultat av dessa gällande alternativa vägdragningar till det planerade området NG8 som vi även som helhet motsätter oss.

BEMÖTANDE: En alternativ sydligare sträckning för att bredda Gårdsvägen till en ny infartsgata till bostadsområdet har studerats. Man har kommit fram till att en bredare väg på den nuvarande sträckningen har de gynnsammaste landskapskonsekvenserna för den gamla byn i Nickby, eftersom vägen då går längs foten av Byberget, i skogskanten och inte mitt på åkern. Anslutningen till Gamla Byvägen skulle också bli ett problem vid den alternativa sträckningen, eftersom det är meningen att leda busstrafik via den befintliga asfalterade delen av Gårdsvägen till den nya infartsvägen, vilket av trafiksäkerhetsskäl kräver tydliga körlinjer mellan alla fyra riktningar i korsningen.

Det nuvarande avståndet mellan dikeskanten och huset som omnämns i anmärkningen är cirka 12 meter. I fortsättningen är det meningen att vägaren går cirka 6 meter från huset

och inga ändringar i tomtinfarten kommer att krävas: det kommer fortfarande vara möjligt att köra in i garaget eller lämna en bil att stå utanför garaget (eller två bredvid varandra). Vid planeringen av vägen kommer fästas uppmärksamhet på att vägens höjdläge anpassas till husets infart.

På grund av det tillgängliga utrymmet har den breddade Gårdsvägen (nya Nickbygårdsvägen) gjorts så smal som möjligt och profilen är smalare kring ifrågavarande hus än vägen är på andra ställen. Den valda lösningen gör det möjligt att bevara alla befintliga byggnader.

Fastigheten har tilldelats extra byggrätt som möjliggör att två liknande hus uppförs längs den breddade Gårdsvägen (nya Nickbygårdsvägen), vilket kompletterar det existerande landskapet i liknande stil (sluttningshus). Detta innebär en betydande värdeökning av fastigheten. Det äldre huset på grannfastigheten har skyddats.

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. Till denna helhet hör också den del av Gårdsvägen som går upp för backen mot herrgården och denna vägsträckning kommer att bevaras intakt.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

En vägdragning norr om Byberget är inte tekniskt genomförbar på grund av brant terräng och skulle inte leda trafiken dit det är avsett.

69 Anmärkning CS, 1 undertecknare

1. Bussförbindelserna till NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken är bra- vi behöver inget tåg!

Jag bor [...] på Nickby gård [...]. [...]. Min arbetsplats är i Helsingfors. Jag åker 985 till Kervo och byter till tåget. Även om det skulle gå tåg från Nickby till Kervo med byte i Kervo! till

Helsingforståg så skulle jag inte åka tåg från Nickby. I dagens läge är vi många som hybridjobbar. Vi har bär arbetsdatorn med till och från jobbet. Med dator och nödvändiga tillbehör är ryggsäcken tung! Detta känner arbetshälsovården till. Det tar mig 3 minuter att gå från oss till busshållplatsen. Jag har ingen orsak att börja gå 10 minuter till en tågstation. De som bor på NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken resonerar säkert lika. Varför skulle de gå 15 minuter till tågstationen promenaden till busshållplatsen endast tar några minuter? Enligt Fonecta tar promenaden från Halmvägen på Nickby NG4 16 minuter och promenaden från Herrgårdsbrinken 33 hela 24 minuter till Bubbisvägen.

2. Vårt fantastiska friluftsområde och 2 km skidspåret

[...] Vi [...] har året runt använt friluftsområdet för promenader, jogging och skidåkning. Mitt favoritskidspår är 2 km spåret i sitt nuvarande format.

Planen försämrar nuvarande Nickbybors möjligheter till friluftsliv och rekreation. Detta går i strid med vad som uppges vara en av planarbetets målsättningar och bör därför korrigeras. Specifikt kan det konstateras att planläggarna inte har kunnat presentera en bra lösning för hur det nuvarande lättåtkäta 2 km-skidspåret skall ersättas!. Den föreslagna rutten går, som jag förstår det, två gånger över Ollbäcken, varav en gång längs den befintliga friluftsvägen från Klockarbacken mot Norrskogen. Denna rutt blir inte lättåtkä, eftersom bäckdalarna är synnerligen djupa och har synnerligen branta sluttningar. Snarare blir det en förhållandevis krävande rutt. Den föreslagna rutten skulle också gå precis bredvid bostadsområden och motsvarar därför inte heller till sina naturvärden den nuvarande 2 km- rutten, som i sin helhet går igenom orörd natur. Den föreslagna rutten blir dessutom svår att nå, speciellt för skidåkare, från de befintliga bostadsområdena på östra sidan av Norrskogen (Nickby gård 1, 2, 4, Herrgårdsbrinken med flera områden), eftersom stadslik bebyggelse och stora vägar kommer att skära av dessa bostadsområden från den nya friluftsvägen.

BEMÖTANDE:

Bussförbindelserna till NG 1, 2, 3, 4 och Herrgårdsbrinken är bra- vi behöver inget tåg! Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrider på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ.

KeNi-banan kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till

de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Vårt fantastiska friluftsområde och 2 km skidspåret

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreatjonsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreatjonsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreatjonsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreatjonsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreatjonsområden.

Ett nytt förbindelseskidspår har planerats i Ollbäckens dal, vilket underlättar speciellt för Nickby gård I-området och delar av centrum.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreatjonsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreatjonsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

70 Muistutus CT, 1 allekirjoittaja

NG8 kaava tuhoaa hienon ulkoilu, virkistys ja luonto alueen.

Vastustan vahvasti tälle alueelle rakentamista.

Miten on mahdollista vastustaa tätä koko rakennus hanketta?

Kaikki Nikkilässä kauhistelevat tämän ihanan alueen tuhoutumista.

Pelkään että moni ei ole toiminut koska eivät tiedä mitä tehdä ja tuntevat itsensä voimattomiksi sekä keinottomiksi asian äärellä. Onko kuntalaisille tiedotettu ja tiedossa miten tätä voi ja pystyy vastustamaan? Ihmiset eivät tiedä miten toimia ja tuntevat itsensä pieniksi tällaisten asioiden ääressä.

Ihana luonnonläheinen Nikkilä tuhoutuu.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

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

palautteen perusteella voidaan osaltaan ottaa kantaa kaavan toteuttamisedellytyksen reunaehtoihin.

71 Muistutus CU, CW, 1+1 allekirjoittaja

[CU:] Lähetin kunnalle esitykseni kaavasunnitelmasta NG8 jo 14.2.2021, jossa tuon esille ns. Lukkarin pellolle ajatellun tien virheitä. Uudessa kaavasunnitelmassa mitään näistä ei ole huomioitu.

[CW:] Omistan osan kiinteistöstä osoitteessa [...]. Kyseessä on omakotitontti, jonka suunniteltu kaava NG8 pilaisi täysin.

1. Koska rautatieyhteys Nikkilästä Keravalle on tällä hetkellä vain joidenkin haave, suuria liikennemassoja vetävä tie on liioittelua. Veronmaksajana en suvaitse sitä, että rakennetaan miljoonien eurojen arvosta tietä, jolla on vain vähäistä käyttöä vuosiin/vuosikymmeniin mutta muuttaisi lähellä asuvien olosuhteet sietämättömäksi.
2. Tie lähtee kulkemaan järjettömästä, ahtaasta paikasta monitoimihallin ja Lukkarin koulun välistä. Jos on tarkoitus, että koulurakennus puretaan tien alta, siitä tulisi tiedottaa kunnan asukkaita rehellisesti. Jos tien on pakko kulkea pellon poikki, se tulisi rakentaa nykyisen ruohokentän reunaan mahdollisimman suoraan alikulkusillan suuntaan. Virkamiehen näkemys siitä, että tie olemassa olevan suunnitelman mukaan kulkisi "matalalla" niin, että se näkyy mahdollisimman vähän, ei pidä paikkaansa. Mihin tai kenelle se ei näkyisi?
3. Nikkilän keskustassa on jo yksi liikenneympyrä, joka aiheuttaa suurta häiriötä lähiasukkaille. Kesäöisin ympyrässä ajetaan moporallia, jota on mahdoton hallita. Lukkarin pellolle suunniteltu tie ympyröineen luo uuden, vielä houkuttelevamman ralliradan. Leveä, varsinkin öisin käytännöllisesti tyhjä raitti on kuminpolttajan unelma. Tien varrella asuvien rauha on mennyttä.
4. Tonttini [...] ja [...] rajoittuvat peltoihin. Nykyisen suunnitelman mukaan terassini ja kuvitteelliselle rautatielle vievän tien väliin jää noin viisi metriä (5 m). Ilmeisesti tie on piirretty ilman, että kukaan olisi käynyt tarkistamassa, miten lähellä pihat sijaitsevat. Muutimme perheeni kanssa Nikkilään 23 vuotta sitten luonnon rauhaan. Suunniteltu tie vaarantaa niin maiseman, hengitysilman kuin kuuloni ja tuhoaa koko idean omakotiasumisesta.
5. Rautatieaseman tai -seisakkeen takia ei pidä tehdä mitään suuria investointeja. Maailma muuttuu nyt nopeammin kuin haluamme, emmekä tiedä millä mallilla se on viiden, kymmenen vuoden kuluttua. Uudet polttoaineet, kääntyvät etupyörät ja ketterät yhteydet - tarvitaanko näiden lisäksi radanpätkää, joka saattoi olla hyvä ajatus muutama vuosikymmen sitten?

[CU:]

Nykyisen suunnitelman mukaan kartanon alueelta hakattaisiin viisi hehtaaria (5 ha) metsää. Ajatus on täysin kestävä. EU:ssa ja Suomessa viilataan parhaillaan lakeja, joilla luontoa jopa ennallistetaan. Sipoo ei voi ottaa kehityksessä takapakkia ja toimia vastoin nykyistä tietoa luonnon monimuotoisuuden tärkeydestä.

Nikkilään on muutettu ja muutetaan siksi, että täällä ihminen pääsee oikeaan luontoon lähes kotioveltaan. Puut, niin kasvavat kuin kaatuneet, kivet, ojat, marjat, sienet, pieneläimet ja purot ovat luontoa, eivät rakennetut viheralueet, joita virkamiehet esittelevät uusina ulkoilualueina.

Nikkilässä on käytännöllisesti katsoen keskustassa paljon rakentamattomia peltoja, joiden omistajat alkavat olla iäkkäitä ja joiden perikunnat ovat varmasti halukkaita realisoimaan tulevan omaisuutensa. Sipoon tulee nyt ottaa aikalisä ja miettiä tulevia asuntoalueita uudesta, kestävästä kehityksen ja luonnon säästämisen näkökulmasta.

VASTINE: *Lättähatuntien sijaintia on tutkittu tarkasti, mutta mahdolliset vaihtoehdot ovat vähissä teknisistä seikoista johtuen, koska on huomioitava neljän tien risteys: Katuratkaisuihin vaikuttavat mm. bussiliikenteen vaatimat kääntösäteet, kaduille säädetty maksimikaltevuudet ja ympäröivät kohteet, jotka rajoittavat kadun mahdollista sijaintia. Lättähatuntie tulee alustavasti kulkemaan noin 1 metrin verran tontin pintaa alempana, joka hiukan helpottaa tilannetta. Jatkosuunnittelussa on mahdollista tutkia voisiko katu kulkea vielä vähän matalampana. Lisäksi tulisi huomioida, että katualueen raja ei tarkoita, että ajorata tulisi siihen kohtaan, vaan ajorata tulee todennäköisesti sijaitsemaan noin 9 metrin päässä tontin rajasta ja väliin tulee jalkakäytävä ja istutuksia. Lättähatuntien lopullinen tarve selviää vasta kun asemanseutu suunnitellaan, mutta sen alku on huomioitu Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavassa, jotta Lukkarintien reitti saadaan oikein alusta asti.*

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 esittämään asemakaavassa

kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyöttyy parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamisiin kymmeniin metreihin: 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.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia

alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

72 Muistutus CV, Sibbo Företagare - Sipoon Yrittäjät ry

Sipoon yrittäjäyhdistyksen jäsenistä valtaosa on yksinyrittäjiä ja pieniä muutaman hengen mikroyrityksiä. Näille pienille yritystoimijoille on ollut haasteellista löytää kyläkeskusten alueilta riittävän pieniä ja edullisia toimitiloja. Kotitoimistot ovat olleet näin ollen ensisijaisina tilaratkaisuin.

Joustavat eri kokoisten yritysten tarpeet huomioivat liiketilat ovat tarpeen. Yrittäjäyhdistys esittää, että kaavaehdotuksen liiketilavarauksiin liittyvissä kaavamääräysten muotoiluissa huomioidaan mahdollisuus erottaa myös pieniä alle 50 m² tiloja ilman mittavia julkisivu- tai muita rakennusteknisiä töitä mm. sisäänkäyntien ja muiden katualueyhteyksien järjestämiseksi. Vaikka taloyhtiöt toimivatkin rakennuttajina, siirtyvät kulut vuokralaisten maksettaviksi, mikä pienelle yritykselle saattaa olla ylivoimaista.

VASTINE: Asemakaavaan on osoitettu liiketiloja tiettyihin kortteleihin yhteensä 2 500 neliön verran. Tämä on minimimäärä ja rakennusyhtiöt saavat toteuttaa myös tätä enemmän liiketilaa. Liiketiloista on määrätty kortteleihin kokonaisala ja olettavasti ne tullaan

toteuttamaan sillä tavalla, että ne on jaettu useampaan pienempään liiketilaan. Jakoa ei ole kuitenkaan ohjattu tarkemmin asemakaavassa, koska liiketilojen käytöstä ei tässä suunnitteluvaiheessa tiedetä niin tarkasti.

73 Muistutus CX, 1 allekirjoittaja

Olen alusta alkaen vastustanut hanketta tässä laajuudessa. Toivon, että kuntalaisia kuunnellaan eikä kaunista luontoa tuhota. Mieltikää tarkkaan, sillä olette tekemässä lopullista päätöstä luonnon säilyttämisestä kuntalaisille. Junaratahanketta ihmettelen suuresti sillä monet jotka täällä julkista liikennettä käyttää haluaisi vain, että bussiyhteyksiä parannettaisiin. Itse käytän julkisia työmatkaan, mutta en todennäköisesti ikinä käyttäisi juna-aikaa sen aseman etäisyyden ja vaihtoyhteyksien vuoksi. Täysin turha siis! Olen itse asunut juna-asemien läheisyydessä ja kokenut ne erittäin levottomiksi paikoiksi etenkin ilta-aikaan. Olen ollut nyt tyytyväinen Nikkilän rauhallisuuteen ja haluaisin asian pysyvän näin.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

74 Muistutus CY, 1 allekirjoittaja

1. NG8 alueen väitetään nojautuvan vahvasti rautatieliikenteeseen. Kuitenkin asemanseutu on jätetty kaavan ulkopuolelle. Selityksenä minulle on aiemmin (ideavaiheessa muutama vuosi sitten) vastattu, että asemanseudun kaavoittamiseen tarvitaan VR mukaan, ja kunta ei voi vaikuttaa VR:n aikatauluihin. Jos junaa ei saada, ei NG8 aluettakaan tarvita. Asemanseutu on kaavoitettava aivan ensiksi, jos junaa halutaan käyttää argumenttina kaavalle. Jos ei VR:ää ole vielä kukaan saatu mukaan, on syytä epäillä, saadaanko milloinkaan.
2. Liikenneyhteydet kaava-alueelle on suunniteltu vastuuttomasti. Suunnitellaan tietä, joka alittaa rautatien, ylittää Ollbäckenin puron ja lisäksi kulkee Lukkarin koulun vierestä. Tien kustannuksista ei ole julkaistu selvitystä. Ensinnäkin on pelättävissä, että se tulee kalliiksi veronmaksajille. Toiseksi tien linjaus Lukkarin koulun vierestä on vaarallista – ja kohta siihen pitäisi laittaa kolmenkymppin rajoitus. Kolmanneksi osa liikenteestä ohjautuu varmasti Vanhaa Kylätietä tasoristeyksen kautta, mikä on sekä vaarallista. NG8 on käytännössä liikennesumppu, joka on lisäksi niin kaukana kylän palveluista (n 2 km), että sieltä ei jalkaisin käydä kylällä. Autoliikenne lisääntyisi.
3. Kaava-alue on tärkeä virkistysalue nikkiläläisille, ei pelkästään ulkoilureittien ja frisbeegolf-radan takia, vaan myös maisemansa takia. Kaavan toteutus jättäisi reitistöstä vain pienen osan ja kaunis maisema menetettäisiin. Kylälaisten hyvinvointi kärsisi. Nikkilässä ei ole toista helposti saavutettavaa virkistysaluetta.
4. Kaava-alueella on luontoarvoja, jotka myös menetettäisiin tai ne kärsisivät huomattavasti. Niiden selvitys on puutteellinen. Eräät lajit (sammakot, linnut) voidaan havainnoida vain tiettyyn aikaan vuodesta. Se, että on tehty kartoitus muuhun vuodenaikaan, ei tarkoita, ettei kyseisiä lajeja ole.
5. Nikkilässä on valmiin infrastruktuurin ja palveluiden vaikutusalueella runsaasti rakentamatonta maata, jolle saadaan sama asukasmäärä sijoitettua. Rakentaminen Nikkilän alueelle tukisi olemassaolevia palveluita ja mahdollistaisi junan käytön, jos sellainen joskus saadaan. Tarvitaan tahtoa käydä keskusteluja yksityisten maanomistajien kanssa.

VASTINE:

1. *Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.*
2. *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 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 muutamiiin kymmeniin metreihin: 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.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Lukkarintien jatkeen kustannukset on laskettu ja ne on ilmoitettu kaavaselostuksessa.

3. *Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radana avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröivät keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei*

kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

- 4. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvityksen riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.*
- 5. Nikkilän kaavarungossa on tarkasteltu Nikkilän eri alueiden potentiaalia asuinrakentamiseen. Kaavarunkoratkaisussa Nikkilän arvioidusta väestönkasvusta puolet sijoittuisi radan eteläpuolelle ja puolet radan pohjoispuolelle. Toisin sanoen vastaavanlaisella etäisyydellä Nikkilän keskeisistä palveluista kuin Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue, sijaitsee muutamia keskustamaiselle rakentamiselle sopivia alueita ja nämä alueet onkin osoitettu rakennettavaksi Nikkilän kaavarungossa. Nikkilän kartanon keskuksen alue ei siis ole ainoa Nikkilän kasvamisen suunta, vaan yksi niistä, joskin laajin. Syy alueen kaavoittamiseksi asuinalueeksi onkin keskeinen sijainti, jota on jo huomattu vuosikymmeniä sitten laadituissa Nikkilää koskevissa suunnitelmissa. Tämä on myös huomioitu ylempiasteisissa kaavoissa – maakuntakaavassa ja Sipoon yleiskaavassa – jotka osaltaan ohjaavat asemakaavan laadintaa. Syy, miksi aluetta ei ole tähän päivään asti rakennettu on halu kehittää Nikkilää alue kerralla: Sekoittuneen asuinrakentamisen alueista kehitettiin 2000-luvulla Itäisestä Jokipuistosta asuinalue, 2010-luvulla suunniteltiin ja rakennettiin Jokilaakson alue, ja 2020-luvulla on Nikkilän kartanon keskuksen vuoro. Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.*

75 Anmärkning CZ, 1 undertecknare

De planer som idag finns för byggande på NG8-området måste revideras. Området passar inte för byggande i den dimension som kommunen idag planerar. I stället skall området bevaras som ett värdefullt rekreationsområde för sibboborna, ett mångsidigt naturområde och som ett kulturhistoriskt värdefullt område av nationellt värde.

I den utredning som Ark-Byroo gjorde 2022 listar man en byggnadslovsansökan från 1981 som betydande material. Enligt Nickby gårds ägare [...] var arkitektbyråns utredare inte ens intresserade av att få tilläggsuppgifter om gården. Både den utredning som Livady gjorde 2020 på uppdrag av Sibbo kommun, och den utredning om värdefulla hus i Sibbo som Sibbo kommun beställde av Eila Perkiö 1982, säger något helt annat om omgivningarna runt Nickby gård. Eila Perkiö placerar Nickby gård med omgivande åkerlandskap på samma nivå som landskapet runt Gamla kyrkan såväl med hänsyftning på byggnadernas värde, landskapets värde och deras historiska betydelse. Konsultföretaget Livady säger samma sak i sin utredning som kommunen beställde, men inte använde i planarbetet. Gården med omgivande åkrar är ett kulturlandskap av nationellt värde.

I NG8 har åkrarna runt gården i stället blivit ett byggområde. Det finns flera orsaker till varför det här är helt fel. Planen strider mot flera punkter i §5 i markanvändnings- och bygglagen

- Området är en fast del av landskapet runt Nickby gård, och är som sådant att betrakta som kulturlandskapsområde av nationellt värde.
- Den här typen av åkerområde, inte täckdikat utan med smala tegar och öppna diken, är en naturmiljö som för många ängsväxter, fåglar och insekter idag är den sista utposten i ett landskap som dikteras av allt effektivare jordbruksmetoder. Här finns livsmöjlighet och möjlighet för den mångformighet som vi allt mera talar om, i alla fall i festtal.
- Området ligger mitt i det i enda större frilufts- och rekreationsområde som Sibbo kommun äger och erbjuder sina invånare i Nickbyregionen.

Vattendragen i planeområdet, alltså Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan har i planförslaget klassats som VL, alltså som område för närrekreation. Den beteckningen måste bytas. Vattenfårorna skall ha beteckning W medan bäckravinerna och sluttningarna skall ha beteckningen S (skyddsområde). Bäckar i lerjordsområden är ytterst hotade idag (Pienvesiopas, J Tolonen 2019), bäckarna får sitt vatten från källådror. Ollbäcken har forsar som är lämpliga lekplatser för vandringsfiskar (öring, nejonögon). Bäckarna är i naturenligt tillstånd vilket ytterligare motiverar en skyddsbeteckning. Den år 2011 förnyade vattenlagen betonar behovet att skydda mindre vattendrag. Det här betyder att promenadstigar, skidspår och liknande måste placeras på markerna ovanför bäckdalarna. Bäckarna är landskapsmässigt värdefulla, men bäckarna och deras dalgångar skall inte användas för närrekreation i någon form. I praktiken betyder det här att Sibbo kommun inte har reserverat tillräckligt stora områden för rekreation inom planområdet. I

planförslaget har Sibbo inte lämnat någon skyddszon mellan bäckravinen och vandringslederna.

I stort sett hela planområdet utgörs av det nät av vandringsstigar, och skidspår som Sibbo kommun medvetet har byggt upp sedan 1980-talet. De vandringsstigar som i övrigt finns i Nickbyregionen begränsas till promenadstråken på begravningsplatsen och skogen i Rux där det finns en kilometer lång motionsstig förbi Nickby sjukhus gamla begravningsplats. Inom NG8-området finns vintertid ett väl uppbyggt nät av skidspår i en terräng som lämpar sig väl för vanliga motionärer. Här finns vintertid egna skidspår för dem som vill skida med sin hund, egentligen spår för alla skidåkare. Andra tider av året används de här spåren av vandrare, motionslöpare och av folk som vill koppla av i vacker natur.

Hela området är ett värdefullt naturområde med omväxlande naturtyper, rikt växt- och djurliv i en miljö som i bland annat lundområdena runt bäckarna är känslig för slitage. Det är Sibbo kommuns enda egentliga frilufts- och motionsområde för Nickbyregionen. Nickby gårds kulturlandskap är ett kulturlandskap av nationell betydelse. Området i sin helhet skall därför inte byggas ut, utan sparas för Nickbyborna nu och i framtiden.

BEMÖTANDE: *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial. Ark-byroos kulturmiljöutredning har uppdaterats med tilläggsinformation under senhösten 2022.*

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av

landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.

Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis

att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreatjonsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreatjonsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

76 Muistutus CÄ, DN, 1+1 allekirjoittajaa

Toivon, että Sipoon kunta huomioi NG8-asemakaavasta tehdyt huomautukset suunnittelussaan. Olemme jo nähneet lukuisia luonnon monimuotoisuuden huolestuneita kannanottoja muun muassa sosiaalisessa mediassa. Haluan kiinnittää huomiota alueen rakentamisen muihin, yhteiskunnallisesti ja taloudellisesti merkittäviin vaikutuksiin. Sipoolaiset lääkärit ovat olleet edelläkävijöitä terveystieteiden ajattelussa ja toimineet sen mukaisesti, kirjoittaen muun muassa masennusdiagnoosin saaneille metsäreseptejä. Terveystieteitä perustetaan muihin kuntiin edelleen, koska niiden hyödyt ovat tutkittuja ja todellisia: <https://www.medi uutiset.fi/uutiset/kainuun-keskussairaalan-viereen-avataan-keskiviikkona-terveystieteita/ab1bb5f8-0c95-4ae7-8e76-29417e1c54dc>
<https://www.medi uutiset.fi/uutiset/kouvola-suunnittelee-terveystieteita-uuden-ratamosairaalan-laheisyyteen/9b895c0f-24b9-4bfa-bf6e-6fdd678830f9>

Nykyinen lähiliikuntametsä on ollut saavutettavissa ilman autoa kaikille nikkiläläisille, myös vaikeasti liikuntakyvyttömille hyvien polkujensa ansiosta. Näen siellä usein esimerkiksi pyörätuolilla yksin liikkuvia ja ikäihmisiä. Tässä kohtaa voisin huomauttaa, että Söderkullan keskustan yhteydessä on metsää, polkuja ja liikkujille lisäksi ulkokuntoilukenttä ja -portaati. Nyt Nikkilästä häviäisi omansa kokonaan.

Sote-uudistuksen myötä ensi vuoden alussa kuntien vastuu hyvinvoinnista kasvaa. Tämä tarkoittaa, että kaikki sairauksia ja työkyvyttömyyttä ennaltaehkäisevät toimet korostuvat kuntien vastuussa. Lähiliikuntametsä on yksi merkittävimmistä hyvinvoinnin edistäjistä ja ylläpitäjistä: se on maksuton ja aina avoinna ja sinne mahtuvat kaikki halukkaat.

Päiväkodit ja alakoululaiset käyttävät lähimetsää päivittäin ulkoiluun ja liikuntatunneilla. Ainakaan päiväkotiryhmille ei löydy rakentamisen jälkeen vastaavaa turvallista ja riittävän lähellä olevaa metsää retkiä varten. Lasten altistuminen luonnon mikrobeille saattaa ehkäistä esimerkiksi allergioita. Mikä säästö terveydenhuollon kustannuksissa! Urbaani ympäristö ei valitettavasti toimi samalla tavalla.
<https://yle.fi/aihe/artikkeli/2019/10/08/vauvan-iholle-sivellaan-metsapulveria-hyva-lika-voi-suojata-allergialta-ja-sita>

Ja viimeinen vaan ei vähäisin huoli: Suomen hiilinielut ovat katoamassa. EU vaatii jo ennallistamisia. Metsien kaatamisen sijaan niitä tulisikin suojella, jotta ilmastotavoitteet voidaan suunnitellusti saavuttaa. <https://www.iltalehti.fi/politiikka/a/09c12281-6361-4056-987a-87572cc2f002>.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen

laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiiltaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Asumisen tuominen virkistysalueeseen kiinni toisaalta mahdollistaa laajemman ja entistä saavutettavamman luontokokemuksen myös niille, jotka liikkuvat huonommin, kun luontokokemus alkaa melkein kotiovelta. Päiväkotien pihat ja leikkipuistot on mahdollista suunnitella sillä tavalla, että niillä on suotuinen vaikutus lasten immuunipuolustukseen. Lisäksi kaava-alueella on kaikkialla lyhyt matka lähimpään metsään, ja tämän seikan esimerkiksi alueen päiväkodit voivat hyödyntää. Tästä ei kuitenkaan päätetä asemakaavassa vaan seuraavissa suunnitteluvaiheissa, muun muassa puistosuunnitelmissa.

77 Anmärkning CÄ, 1 undertecknare

Som gammal Sibbobo och arbetsplatspendlare opponerar jag mig kraftigt mot planerna på en tågförbindelse mellan Kervo och Nickby samt mot planerna på ett stort bostadsområde på Nickby gårds marker. Jag vill att NG8-planerna överges helt.

Motiveringar

Nickby gårds område ska lämnas orört:

- Vi vill ha fri och levande natur. Områdets unika flora och fauna ska bevaras.
- Den rara biotopen kring bäcken är ovärderlig, unik och får inte förstöras för all framtid. På det nuvarande området kan man se harar, älgar, hjortar, rävar samt insekter av olika slag, många av dem sällsynta.
- Vi vill njuta av tystnad, naturens ljud och fågelsång. Vi vill höra bäckens porl, vindens sus, fågelsång (gök, hackspett, näktergal m.m.).
- Att kommunen ska "kompensera" alla naturvärden som förstörs oåterkalleligt och därför lyfter fram "gröna korridorer" mitt bland höghusen och småhusen är ett stort hån och går emot Sibbobornas vilja. Det är fråga om betydligt mer än att bara ge kommuninvånarna möjlighet att röra på benen utomhus!

Tågförbindelse behövs inte, det finns inga goda skäl för det:

- Tåg är ett oflexibelt färdmedel; den går där spåren finns, oberoende av framtida behov. Tekniska problem, höstlöv på spåren, isbildning vid växlarna etc. stoppar all trafik för kortare eller längre tid.
- Tågbyten tar tid. Om tidtabellen är stram kan man missa följande tåg om tåget från Helsingfors/Nickby är försenat. Det finns ingen garanti för att man kommer vidare genast, utan man får räkna med att väntetiderna ibland är långa.
- En tågstation i Nickby skulle kräva anslutningsbussar och bilparkeringar.

- Var realist, förstå hur folk fungerar! Människan vill resa så smidigt som möjligt, så snabbt som möjligt. Det är en utopi att någon som startat bilen i Nickby centrum eller i någon av byarna kör till en tågparkering för att vänta på ett tåg, vänta på att få byta tåg i Kervo. I stället tar man bilen hela vägen. Det är också en utopi att tro att folk promenerar till tågstationen om det tar längre tid än 10 minuter.
- Att säga att det är högst 1 kilometer från husen längst bort till tågstationen stämmer endast fågelvägen, och är således en lögn.
- En tågförbindelse kräver enorma investeringar – hur är det med konsekvensbedömningen? Detta projekt ska definitivt inte prioriteras när ekonomin är kärv.

Satsa på busstrafiken:

- Bussar är flexibla. Rutterna kan ändras enligt kommande behov. Vid trafikstockningar och andra trafikproblem kan bussar lätt ta en annan rutt. Rutter kan sättas in där folk väljer att bo och enligt var de jobbar.
- Bussar är ekologiska, elbussar är framtidens melodi.
- Direkta busslinjer till Helsingfors är vad de flesta pendlare önskar.
- Bussar kan lätt kombineras med metrotågen och spårvagnarna. Man kommer snabbt åt olika håll.
- I stället för ett tåg kunde man eventuellt satsa på en busslinje till Dickursby. De som jobbar invid tågbanan, eller ska till flygplatsen, kommer enkelt vidare med tåg från Dickursby.
- Busstrafiken betjänar Nickbyborna bäst; orealistiskt att tro att de som bor t.ex. på det "blåa området" vid ån tar sig till tågstationen och därifrån vidare med tåg (och tågbyten).

Allmänna motiveringar för kravet på att NG8-projektet stoppas:

- Planen är utformad under en tid som var en helt annan än den verklighet vi lever i nu.
- Nu har vi pandemi, energikris, kraftigt ökande priser och ett mycket instabilt politiskt världsläge.
- Pandemin ledde till att distansarbete infördes på bred front, och det finns inget som tyder på att vi kommer att återgå till det "gamla normala".
- Arbetstagare jobbar alltså i stor utsträckning i hemmet, resorna till den fysiska arbetsplatsen har minskat drastiskt.
- Vem säger att de som vill åka kollektivt till sitt jobb betjänas av ett tåg via Kervo? Tänk om det är söderut och mot Östra centrum man vill åka?
- Pandemin och distansarbete höjde efterfrågan på bostäder som ligger nära naturen eller idrottsmöjligheter. Vi ska inte förstöra vår närnatur! Naturen har en stark attraktionskraft när folk köper/byter bostad.
- Ekonomin; det är kärva tider både för kommunen och för invånarna. Finns det möjlighet att bygga nytt, köpa nytt? Finns det material, arbetskraft, framtidstro? Hur mycket stiger priserna i höjden – och under en hur lång tid? Under osäkra tider är det mycket vanskligt att förbinda sig till stora projekt som ligger på så lösa boliner som . NG8 är absolut ingen nödvändighet!
- Jämlikhet mellan kommuninvånarna; Nickby gårds område är ett unikt område, en pärla. Södra Sibbo har friluftsleder, sjöar, stränder och en enastående skärgård. Vad har

Nickby och norra Sibbo om vi förstör det finaste vi har? Obalansen mellan norra respektive södra delarna blir enorm om NG8 genomförs.

Alternativ till NG8:

- Eftersom planerna på tågförbindelse kan skrotas behöver inte invånarantalet öka så mycket som det projektet hade krävt.
- En måttligare inflyttning gynnar trivseln och möjliggör utveckling av god service: både kommunen och de inflyttade hinner anpassa sig bättre. Viktigt att nya Sibbobor blir väl emottagna och ges en möjlighet att bli en del av samhörigheten i Sibbo.
- Nickby centrum kan växa ytterligare: Området mellan Östanåparken och Oljevägen, området kring Dalskärr och området med de blå husen kan växa mot Borgbyhålet, området kring "Jussas" vore också ypperligt för nya bostäder. I centrum kan man också bygga högre. Önskar att man skulle satsa på stora familjebostäder som alternativ till egnahemshus. Distansarbete (arbetsrum) och ombildade familjer kräver större utrymme än tidigare.
- Sibbo kommun borde köpa ny mark i Nickby centrum till ett högre pris än råmarkspris. Det ligger i kommunens intresse, och därför är råmarkspris inte ett alternativ om behovet att införskaffa mark prioriteras. Markägarna bör få skälig ersättning för sin mark.
- Agilt förhållningssätt ("ketteryys") förespråkas i dag inom de flesta organisationer, även hos statliga inrättningar. Att ändra sig under arbetets gång, att ändra riktning vid behov, att anpassa sig till förändringar i omvärlden kräver ett agilt sätt att se på verksamheten. Att säga att "detta har vi planerat så länge, detta har vi satt ner så mycket tid på" är att hålla fast vid gamla mönster och en oförmåga att ändra sig. "Gör om, gör rätt!".

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen

har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya ruten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt

trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Därmed ligger avstånden till fots relativt nära avstånden fågelvägen bl.a. mot stationen. Till exempel är avståndet till dagligvaruaffärerna i Nickby 1 km från närmaste planerade hus och 2 km från huset längst bort. De motsvarande avstånden för stationen är 200 m och 1,2 km. Bussförbindelserna som planeras till planområdet handlar främst om linjer från längre ifrån som kör genom området.

Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågstrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen, bland annat de i

responsen nämnda områdena. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

78 Muistutus CÖ, 1 allekirjoittaja

Kaava on yleisellä tasolla erittäin hyvin toteutettu, vaikkakin valitettavasti supistettu tarpeettomasti. Onneksi tämä kaava mahdollistaa joukkoliikenteeseen tukeutuvan uuden asuntoalueen rakentamisen joka turvaa kylämme palvelutason ylläpitämisen ja laajenemisenkin tulevaisuudessa.

Kunhan NG8 aluetta on päästy rakentamaan ja NIMBY:ily on laantunut ymmärtävät myös alueen nykyisetkin asukkaat asuinalueen laajentamisen alkuperäiseen laajuuteensa ja mahdollisesti suurempaan. Tämä edellyttää että nykyisessä NG8 kaavassa tehdään suunnitelmat ja toteutus siten että tämä laajennus mahdollisuus on huomioitu rakenne ja infra mitoituksessa.

Myös rautatieaseman/joukkoliikenne keskuksen sekä alueen ja kylän uuden kauppakeskuksen liitynnät ovat hyvin oleellisia tämän kaavan toteutuksessa.

Joissakin kohdissa kaava tulisi olla suunnittelultaan huomattavasti kunnianhimoisempaa kyläkuvallisesti ja toiminnallisesti sekä luontoarvoja enemmän korostava.

1. Kylävuori Bybergetin mäki kaavassa merkinnällä SL ei ole riittävä suojelustatus mäen lehdolle ja kasvillisuudelle joka on erittäin kulumisaltis kun asutus paine aluella lisääntyy. Mäelle SL-alueelle tule hakea ELYltä vahvempi luonnonsuojelualueen status, joka myös merkittäisiin maastoon lainmukaisella selkeillä merkinnöillä ja opastein jolloin esimerkiksi koirien ulkoilutus tapahtuisi muualla rakennetuissa laajoissa ja monipuolisissa koirapuistoissa.

Jotta alue kumminkin palvelisi asukkaita kestäväillä luontoarvoillaan ja maisemallaan tulisi alueelle tehdä vahvat kulkua ohjaavat rakenteet, kuten esimerkiksi hyvin hienovaraisesti ja huolellisesti perustetut ja toteutetut kävely/kuntoilu portaat mahdollisesti kahdet erisuuntiin joiden alla oleva kasvillisuus pääsee palautumaan rakentamisen jälkeen ja näin läheinen luonto kontakti on tulevaisuudessakin turvattu. Paluu portailta mäen pohjois rinnettä alas voidaan toteuttaa selkeä rakenteisella polulla jonka reunat on aidattu

matalalla aita rakenteella, polulla ei olisi välttämättä talvikunnossapitoa mutta portaat oikein toteutettuna voisivat olla talvikunnossapidon piirissä ja valaistut hillitysti valo saastetta välttäen.

Nämä tulisi toteuttaa hyvin etupainotteisesti jo ennen alueen varsinaista rakentamisen aloitusta.

2. Ollbäckenin puro ja purolaakso sekä Gretasbäckenin kokonaisuus tulisivat myös olla vahvemmin suojeltuja vähintään SL merkinnällä mutta mielummin luonnonsuojelualueena jota hoidetaan laidunnaa perinnebiotooppina huomioiden sen pitkä laidunnus historia, sopimus laidunnuksena. Lisäksi purolaakso ja puron kokonaisuudessa pitää huomioida Brobölen padon purku ja purolaakso nousumahdollisuudet tulevaisuudessa kun Byabäckenin ja Ritobäckenin taimenkanta on vahvistunut siten että sieltä voidaan tehdä siirto istutuksia myös ylemmäksi Sipoonjoen eri yläjuoksuille. Myös Saukon elinpiirin rauhallisuus tulisi turvata.

Samassa yhteydessä tulisi tehdä Nikkilän entisen vesilaitoksen pohjavesikaivojen kunnostus/korjaus ja uudelleen käyttöönotto. Tällä turvattaisiin NG8 alueen puistojen kastelu ja varautuminen mahdollisiin vedenjakelu ongelmiin tulevaisuudessa (tekninen/viihde vesi) sammutus vedeksi ja puistojen kastelu sekä jopa hellepäivien polskuttelu altaat lasten leikkikenttien/puistojen yhteyteen. Näin saataisiin puistoihin hulevesien käsittelyn lisäksi vahva vesi aiheisuus jonka (sivu) "päätuottena" turvataan Ollbäckenin ja Sipoonjokeen (sipoonojaan) myös kesäinen virtauma turvaamaan ja parantamaan kylämaisemaa sekä purolaakso elinolosuhteita. Näiden putkitus tulisi suunnitella ja toteuttaa kuntatekniikkaa ja hulevesi järjestelmää suunniteltaessa. Myös pumpustolle tarvittaisiin alueelle julkisiin rakennuksiin ja kaivoille aurinkopanelit sekä muutamat "savonius"/tulpaani tms. tuuliturbiinit joilla pumppaus toteutettaisiin pitkällä helle jaksolla ilmastomuutoksen vääjäämättä edetessä.

3. Ollbäckenin ylittävät sillat ja niiden rakenneratkaisuille tulee tehdä erillinen YVA laaja ympäristövaikutusten arviointi sekä tarkennettu geologinen tutkimus eri silta vaihtoehtoilta joista radan alittavan vaihtoehdon massiiviset maansiirrot altistavat alueen mahdolliselle lossaamiselle. Radan ylittävissä vaihto ehdoissa tulisi tutkia myös vain yhdellä keskipilari kokonaisuudella toteutettu vaihtoehto jossa sillan rakenteet kohdistuvat mahdollisimman pienelle alueelle/pinta-alalle purolaaksossa jonka kokonaisuudessa on edellen luontoarvot turvattuna sekä ihailtavana myös ylhäältä nähtynä.

Myös sillan mitoitus yksi/vuorokaistaiseksi ja käyttö laajuus vaihtoehtoista tulisi tehdä laajempi selvitys sekä arvio jolloin Lukkarin koulun ohittava liikenne määrä pysyisi myös maltillisena, laaja henkilöauto liikenne ei ole välttämätöntä alueelta suoraan etelään. Riittäisikö mahdollisesti että silta olisi vain kevyenliikenteen ja joukkoliikenteen käytössä jolloin olisi mahdollista päästä huomattavasti kevyempään, kauniimpaan ja kapeampaan sekä edullisempaan siltaratkaisuun jossa voitaisiin jopa toteuttaa silta kaksikerros ratkaisuna jossa kevyt liikenne on joukkoliikenne kadun/ kannen alla purolaakson ylityksessä ja vain joukkoliikenne ylittäisi radan kun kevytliikenne alittaisi radan luontevan pienimuotoisesti. Samoin joukkoliikenne keskukselle olisi vain kevyen ja joukkoliikenteen silta näin aluella

suositaan kevyttä ja joukkoliikennettä myös rakenteellisesti jolloin kestäväkehityksen ajatus näkyy myös fyysisessä ympäristössä.

Siltarakenteissa ja suunnittelussa on oltava tosiasiallinen lisäraidevaraus myös raideparille (Koska Itä-radan suunnittelussa sinne ei olla ohjaamassa tavaraliikennettä ainakaan tunneli osuudelle näin ollen tavaraliikenne tulee jatkumaan kylämme läpi tulevaisuudessakin henkilöliikenteen seassa (Sikäli kun sen nyt lähitulevaisuudessa Putinin-Venäjän sulkeutumisen johdosta on edes toteutumassa lentoradalta Porvooseen, tällöin öljyn jalostamon koko liikenne kulkee kylämme läpi pääradalle Keravan tavaraliikenne radan liittymään edelleen) tämä lisäraide mahdollistaa myös tehokkaamman henkilöjunaliikenteen. Lisäksi se mahdollistaa että Sipoo voisi tarjota HSL junille huoltovarikon Nikkilän länsi- tai itäpuolelle jolla parannettaisiin alueemme työpaikkaomavaraisuutta huomattavasti.

Alueelta länteen suuntautuva henkilöauto ja muukin moottori liikenne tulisi tulevassa kaavan laajennuksessa toteuttaa hienovaraisesti Gretasbäcken ylittäen, Nikkilänkartanontieltä Albacakantielle ja Märsbackan tielle jotka tulisi siirtää kunnan hoitoon, päälystetyiksi kaavateiksi, kuten aiemmissa esiselvityksissä on hahmoteltu.

4. Riihimäki Ribacken taajama metsän turvaaminen tulisi toteuttaa hyvin kiireellisesti arboretumiksi jotta sen metsäisyys saadaan turvattua.

Riihimäen Ribackenin puiden istutukset tulisi suunnitella tulevan talven 2023 aikana ja tilata monipuolinen sekä riittävä taimiaines mahdollisimman pian.

Istutukset tulisi tehdä lähi vuosina kaatuneiden maapuiden ja kaadettujen puiden "ryteikön" sekaan jossa ne ovat turvassa/suojassa kasvamassa, pienistä ja isommistakin taimista jolloin juurtuminen on varmempaa ja taimien hintakin edullisempi. Näin määrä korvaa jopa laatua ja tuo monimuotoisutta alueeseen. Esimerkiksi eri puulaji (lehtikuuset, tammet, pyökki) painotteisina ryhminä joissa on seassa myös muita alueen puulajeja ja niiden ala/erikois ryhmiä. "Hallittu hoitamattomuus" turvaa ja monipuolistaa taajamametsän luontoarvoja sekä mahdollistaa jossain tulevaisuudessa että alueen puihin voivat myös lapset kiipeillä kun niitä ei "hoideta" rakenneleikata vapaaseen oksakorkeuteen.

Nopea toteutus mahdollistaa puuston luonnollisen kasvun riittävän kokoisiksi ennen maapuiden/"ryteikön" luonnollista katoamista. Metsäisyys turvataan aluella näillä toimenpiteillä jolloin taajamametsän olemus on valmis kun ympäristöä rakennetaan ja asukasluku kasvaa sen välittömässä läheisyydessä ja virkistys sekä opetus että luontoarvot toteutuvat.

5. Aluepysäköinnin asukaspysäköinti "2.1.2 Autosäilytys ja katuliittymä", kohtaan täydennys ehdotus.

Koska sähköautojen osuus henkilö- ja pakettiautoista tulee lisääntymään oleellisesti aivan lähitulevaisuudessa 2035 EU- päätöksen myötä (28.10.2022 Euroopan parlamentti ja jäsenmaita edustava neuvosto pääsivät yksimielisyyteen uusia autoja koskevista

päästörajoituksista. <https://yle.fi/uutiset/3-12669595>, näin ollen myös suomalainen autoverotuksen muutostarve lisääntyy lähitulevaisuudessa). Tulisi tämä huomioida erityisesti kerrostalo alueiden pysäköinti tarpeissa ja tiiveydessä suhteessa rakennus- ja tonttipinta-alaan. Alueella kadunvarsipysäköinti on vain aikarajotetun pysäköinnin käytössä ja muussa lyhytaikaisessa asiointi pysäköinnissä jossa ei ole tarvetta auton lataamiselle. Vieraspysäköinti paikoilla tämä lataus mahdollisuus tulisi kuitenkin tarjota. Kerrostaloa asukkaiden henkilöautojen sekä pakettiautojen asukaspysäköinti tulisi toteuttaa alueella useampi kerroksisissa keskitetyissä pysäköintitaloissa tätä vaihtoehtoa tulisi tarjota myös rakennusmääräyksissä omakotitalo asukkaille jolloin omakotitalo tontin väljyyttä saisi hyödyntää vapaammin esimerkiksi vaikka kasvihuoneeseen tai muuhun työ- tai harrastetilaan tai jopa vain aivan väljyyteen tontilla. Koko NG8 kaavaalueen yleiskuvaan tällä on suurimerkitys kun autojen pysäköinti ei hallitse katu- ja kortteli sisäpihojen yleisilmettä. Tulevaisuudessa tällä vaihtoehdolla tulee olemaan merkittävä markkina-arvo kiinteistöjen jälleenmyynnissä ja myös alueen yleisessä imagossa ja markkina-arvossa.

VASTINE:

1. *Kylävuoren (Bybergetin) SL-alueesta on tarkoitus hakea ELY-keskukselta kunnan omistuksessa olevan yksityisen suojelualueen status asemakaavoituksen jälkeen. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa.*
2. *Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta puroumat säilyvät.*

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Puroomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Saukko on liikkuva laji ja siksi ei ole mielekäästä suojella yksittäisiä kohteita saukon kannalta. Purolaaksot ovat saaneet suojelumerkinnän ja siksi saukon elinympäristöön ei kohdistu mainittavia muutoksia.

Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossa savimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen, koska savimaalla ei muodostu pohjavettä. Nikkilän pohjavesialueen pinta-ala on 3,01 km² ja tässä asemakaavassa pohjavesialueelle on osoitettu korttelialueita tai katualueita 13 ha:lle, eli 4,5 % pohjavesialueen pinta-alasta. Nordanån pohjavesialueelle ei ole tässä asemakaavassa osoitettu rakentamista.

Pohjavedenottamon käyttöä ei ole siksi tutkittu asemakaavoituksen yhteydessä, mutta asemakaava ei estä esitettyä ideaa jos siihen haluaa palata myöhemmässä vaiheessa.

- 3. 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 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 muutamiin kymmeniin metreihin: 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.*

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle.

Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Koska KeNi-rata on olemassa oleva rata, sen avaaminen henkilöliikenteelle ei ole sellainen hanke, joka vaatisi sellaista prosessia, joka mainitaan laissa ympäristövaikutusten arviointimenettelystä. Lukkarintien jatkeen ja radan alikulun tekninen toteutettavuus on tutkittu mm. maaperäkairauksin ja pohjaveden seurannalla. Silta on mitoitettu kokoojakaduksi, jossa kulkee mm. bussiliikenne, sekä laadukkaat kävelyn ja pyöräilyn väylät. Kaksikerroksinen ratkaisu ei ole mahdollinen siitä syystä, että kadun alin kohta onkin puron kohdalla, eikä radan kohdalla ja nousuista tulisi liian jyrkät. Alustavien suunnitelmien mukaan henkilöjunaliikenne vaatii sivuraiteen Nikkilään ja tämä huomioidaan lopullisissa suunnitelmissa ennen kuin silta rakennetaan.

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

- 4. Arboretumin perustamien Riihimäkeen (Ribackeniin) voisi olla mahdollista. Tästä ei kuitenkaan päätetä asemakaavassa, vaan sen jälkeen tehtävässä puistosuunnitelmassa. Asemakaava ei sitä ainakaan estä. Mäki ei kuitenkaan kuulu ensimmäiseen toteutusvaiheeseen, joten idean nopeammasta toteuttamisesta ja yleisestä soveltuvuudesta voi tiedustella myös kunnan puutarhurilta jo ennen puistosuunnittelua.*
- 5. Sähköautojen latauspisteiden toteutuksesta on säädetty erillisessä laissa, joten latauspisteiden toteuttamisesta ei tarvitse säätää erikseen asemakaavassa.*

AL- ja joidenkin AKR-kortteleiden autojen pysäköinti osoitetaan asemakaavassa LPA-alueilta. LPA-alueet toteutetaan niin sanottuina pysäköintikatuina, joka tarkoittaa, että tavallisen kadun varrelle rakennetaan pysäköintipaikkoja, jotka on osoitettu tietyn korttelin käyttöön. Tämä tehostaa tilankäyttöä kun ajorata toimii samalla pysäköityjen autojen peruutustilana ja vähentää parkkikenttien tarvetta talojen piholla. Näillekin paikoille toteutetaan latausvalmius.

Kaavaprossin aikana kerrostalojen määrää on vähennetty ja keskustakorttelien pysäköintiä on järjestetty uudelleen. Pysäköintilaitoksille ei ole enää tarvetta eikä siten myöskään keskitetylle pysäköintijärjestelmälle. Omakotitalojen pysäköinti on tonttikohtainen. Keskitetyn pysäköinnin järjestäminen omakotitaloille voisi olla hankala kustannusten jaon ja vaiheistuksen osalta.

79 Muistutus DB, DC, DF, DH, DK, DL, 1+1+1+1+1+1 allekirjoittajaa

Nikkilän kartanon alueen kaavaehtouksessa NG8 sekä sen perusteluissa on useita puutteita, jotka tulee selvittää ennen kaavan etenemistä.

Tutustuttuamme päivitettyyn suunnitelmaan olemme todella petettyinä, koska vaikuttaa, että kaavoitus on tehty vailla kunnianhimoa tai pitkän tähtäimen visiota. Kaava tulee toteutuessaan tuhoamaan ainoan (huom, todella ainoan!) metsävirkestysalueen / ulkoiluun tehdyn alueen joka Nikkälässä on. Se, että viimeinen mäkipainotteinen takalengkki saa jäädä, sulkee alueen täysin muilta kuin hyväkuntoisilta kuntalaisilta. Tasainen alue, jonka haluatte rakentaa lähiöksi, on palvellut ympäri vuoden myös heikommalla fysiikalla olevia asukkaita, puhumattakaan alueella elävistä eläimistä tai luonnontilassa olevasta Olbäckenin purosta. Kunnanpäättäjän lausen: Kuntopolun luonne muuttu, on sinällään jo irvokas. Kuntopolku tuhoutuu olisi todenmukainen.

Asfalttienkit tai lyhyet puistotiepatkat tai rakennetut puistoalueet eivät sovellu aluetta korvaaviksi. Se, että 2018 Sipoo uusi logonsa ja sloganin "Aava aamus metsäpolulla" saa tämän kaavan ilmestyttyä uuden merkityksen. Kaavoittaja halunnee tehdä em sloganin tarkennukset: "Aava aamus metsäpolulla* "

- * Ei koske Nikkilän asukkaita
- * metsäpolku korvataan jatkossa termein rakennettu puistomainen metsä/puisto

Kunta toimii siten vastoin lakia, ellei vastaavaa uutta liikunta- aluetta osoiteta Nikkilästä, joka on yhtä hyvin Nikkilässä asuvien kuntalaisten saavutettavissa, mukaan lukien liikuntaesteiset. Liikunta-alueen merkitys on Nikkilässä erittäin korostunut, koska Nikkilässä ei ole muita helposti saavutettavia liikuntamahdollisuuksia. Kunta on keskittänyt ulkoliikunnan Etelä-Sipooseen.

Sisäliikuntamahdollisuudet muille kuin seuralajeille ovat hyvin rajalliset, mm. uimahalli puuttuu kuntalaisten laajasta toiveesta huolimatta. Tässä tilanteessa helposti saavutettavan kuntalaisten liikunta-alueen tuhoaminen on edesvastuutonta. Oheisissa linkeissä tutkittua tietoa luonnossa liikkumisen hyödyistä, joka suunnitelmanne edetessä on vain muisto sellaisille, joilla ei ole autoa, jolla lähteä Sipoonkorpeen, Keinukalluilla tai Kuusijärven ympäristöön. Tutkimusta aiheesta on tehty laajasti, joten miksi tämä ei jatkossa ole Nikkilän asukkaiden oikeus?

- https://www.ukkinstituutti.fi/tutkimus/tutkimushakemisto/62/ulkoilututkimus_-_luontoymparisto_ja_liikunnan_hyvinvointihyodyt
- https://www.ukkinstituutti.fi/julkaisuhakemisto/322/ulkoilun_hyvinvointivaikutukset
- https://www.mielenterveystalo.fi/aikuiset/itsehoito-ja-oppaat/oppaat/tietoa_luonnon_hyvinvointivaikutuksista/Pages/luonnon_vaikutus_hyvinvointiin.aspx

Myös alueelle johtava tie on suunniteltu ääriään täynnä olevan alakoulun yhteyteen. Tämä on huolestuttavaa turvallisuudella leikkimistä. Myös vieressä oleva jalkapallohalli menettää kulku- ja pysäköintiyhteytensä ja päivittäin hallia käyttävät sadat lapset (viikonloppuisin

tapahtumissa useampi sata lasta/perhettä) joutuisi kulkemaan hallille kaava-alueelle vievän tien yli nykyisen lähipysäköinnin sijaan.

Vaikutusalueen toteamukset joissa niiden arvioidaan olevan vähäisiä ovat asian vähättelyä; tuhoamalla Ainoan ulkoiluun soveltuvan metsäalueen tuhoetaan merkittävä osa alueen imagoa; Sipoo ei ole Korso eikä Kerava, joten miksi siitä sellaista rakennetaan tällä kaavalla? Lähiö tuo mukanaa myös lieveilmiöt em suorien vaikutusten lisäksi. Ihmiset eivät muuta tänne asuakseen vierä vieressä tiiviissä kaupunkilähiössä. Sitä varten on juurkin edellä mainitut Korso ja Kerava, joskin molemmissa niissäkin on radan välittömässä läheisyydessä asukkaille metsäinen virkistysalue. Olisiko paikka katsoa tältä osin mallia ja jättää heille kuitenkin ne lieveilmiöt, joita hakemalla haetaan mainitulla suunnitteilla olevalla kaavalla.

Sipoolla on hyvä imago ja brändi, mutta tällaisella toiminnalla sitä ei ylläpidetä.

Haluttua suunnitteilla olevaa rakennuskantaa tulisi hajottaa useammalle alueelle radan läheisyydessä ja esim hyödyntää jo rakennettua Jokilaakson aluetta esim jatkamalla sitä kohti Pornaistentietä, kartanonpellon aluetta ja Herralaa, toisella puolen Nikkilän asemalta kohti Livalin tehtaita ja pääkonttorirakennusta radan vartta myötäillen. Näin pidetään ratayhteys lähellä, mutta mahdollistetaan Sipoolle tyypillinen rakennustapa ja säilytetään asukkaille ulkoilu muuallakin kuin rakennetuissa puistopätkissä tai asfaltilla. Lisäksi rataa tukevaa asukaskantaa tulisi kasvattaa muuallakin kuin Nikkilässä, johon Talman kaavat/suunnitelman antavat mahdollisuuden.

Rakennuslain mukainen selvitys on myös tekemättä.

Kaavan tavoitteena on henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudella. Juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa. Tämä todetaan Kaavaselistuksessa: *”Asemakaava tukee osaltaan tavoitetta Nikkilän asukasluvun nostamiseksi 10 000:een, Nikkilä-Kerava-radon henkilöliikenteen mahdollistamiseksi. Nikkilän juna-aseman alue suunnitellaan erillisessä asemakaavassa, mutta Nikkilän kartanon keskuksen aluetta on tarkoitus suunnitella vahvasti juna-asemaan tukeutuvaksi ja monimuotoiseksi asumisen ja palveluiden alueeksi.”* Koska kaavan tarve tulee juna-asemasta, olisi kaavasta pitänyt tehdä Rakennuslain 9 § mukainen vaikutusten selvittäminen

(”Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia”). Tämä selvitys tulee tehdä ennen kuin kaavaa voidaan edistää. Samoin koska, kaavan tavoitteena on junaliikenteen aloittaminen, tulisi ensi kaavoittaa juna-aseman alue, jotta tiedetään mm. aseman paikka. Nyt aseman sijainti on implisiittisesti päätetty kaavassa NG8, vaikka kaava ei koske aseman aluetta.

Destian Sipoon kunnalle tekemässä selvityksessä ”Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys, 2018” todetaan useaan kertaan, että rata vaikuttaa merkittävästi Ollbäckeniin ja rakentamisen vaikutukset siihen tulee selvittää erikseen. Myös yhteys Natura-alueeseen on tuotu usein esille. Näitä huomioita ei ole tuotu kaavaehdotuksessa esille. Kaavan liitteessä olevassa Natura selvityksessä sanotaan, että *”Hanke ei sijoitu suoraan Sipoonjoen Natura-alueelle, joten kaavan toteuttaminen ei aiheuta Natura-alueelle*

suoraan laadullista heikkenemistä, pinta- alamenetyksiä tai pirstoutumista. Alueen rakentamisella ja asemakaavan toteutumisen jälkeisellä tilanteella voi kuitenkin olla epäsuoria vaikutuksia Natura-alueeseen. ”Tämäkin lausunnon perusteella juna-asemalla, jonka perusteella NG8-kaavaa tehdään, voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja Rakennuslain mukainen selvitys on tehtävä.

Osansa saa myös virheelliset oletukset ja kuntalaisten tiedonsaantioikeuden laiminlyönti. Mahdollisuus junaliikenteen aloitukseen perustuu vuoden 2019 matkustajamääriin ja niiden kehittymiseen. Tutkimuksissa on todettu, että etätyö on vähentänyt liikenteen määrää ja tämä vähenemä tulee jäämään pysyväksi. Yle:n jutussa 26.10.2022 todetaan: *”Kaupunkikehityspäällikkö Henrik Lönnqvist luettelee jo nyt havaittuja muutoksia: Nyt ehkä näkyy, että ruuhkat ja joukkoliikenteen käyttö ovat vähentyneet...”* Kaavan vaikutus junaliikenteen aloittamiseen perustuu virheelliseen lähtötietoon. Kaavoittamalla ja rakentamalla NG8:n alue ei saavuteta kaavan tavoitetta, henkilöliikenteen avaamista. Joukkoliikenteen kehitys, joka on kaavan lähtökohta, tulee arvioida ennen alueen kaavoittamista nykyisen tiedon perusteella. Lisäksi junan tuoma lisäkustannus tulisi arvioida tuoreeseen dataan pohjautuen, ei takavuosien lukuihin.

Kaavan kustannusvaikutuksista on kerrottu niukasti. Tiedotustilaisuudessa kerrottiin kustannuksissa olevan vain kaava-alueen sisällä tehtävät muutostyöt, lukuun ottamatta siltaa Lukkarin koululle. Tämä antaa väärän kuvan kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Virkamiehet ovat siten antaneet joko julkisuuteen tai poliittisille päättäjille tai molemmille virheellistä tietoa kaavan kustannusvaikutuksista kunnan talouteen. Oikeat talouslaskelmat tulee julkaista ennen kaavaan käsittelyä. Kustannusvaikutusten salaaminen kuntalaisilta on vastoin kunnan omia arvoja *”Avoimuus - Viestimme ajantasaisesti kahdella kielellä. Toimimme läpinäkyvästi. Olemme hyvä, luotettava ja vuorovaikutteinen yhteistyökumppani.”*

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4

km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Tätä samaa autoliikenteen läpiajon houkuttelevuuden vähentämisen periaatetta on sovellettu myös kaava-alueen sisäisiin reitteihin. Nykyisellä Kartanontielle, joka on suunniteltu yhdeksi alueen pääreitiksi, ennustetaan ajavan vain 500 autoa vuorokaudessa. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Kuplahallin pysäköintijärjestelyt tulevat vielä tarkentumaan. Asemakaavassa ei ole osoitettu kaikki pysäköintipaikat, vaan osa pysäköintipaikoista on mahdollista sijoittaa korttelin sisälle kun rakennuslupavaiheessa on tiedossa minkämuotoinen rakennus viereiselle tontille on tulossa. Tontilta on varattu suurin osa rakentamiseen, jotta ei sidota liikaa tulevan (urheilu)rakennuksen muotoa kun sitä ei ole vielä tässä vaiheessa tarkemmin suunniteltu. Kun rakennuksen muoto on selvillä on mahdollista suunnitella tontin muu käyttö, mukaan lukien pysäköintijärjestelyt. Lisäksi on mahdollista osoittaa kuplahallin pysäköinti väliaikaisesti viereiselle tontille niin kauan kun rakennushanketta ei ole aloitettu.

Lukkarintien jatkeelle on alustavasti ajateltu sijoittuvan automatkustajien jättöpaikkoja urheiluhallitontin kohdalla. Lukkarintien toiselle puolelle suunniteltu pysäköintialue on

suunniteltu etenkin niitä hetkiä varten kun kuplahallissa ja sen ympäristössä on suuria tapahtumia. Silloin on myös mahdollista tapahtumien ajaksi siirtää pysäköinti kokonaan pois hallin sisäänkäynnin kohdalta erilliselle alueelle, koska pysäköinti itsessään voi aiheuttaa vaaratilanteita kun paikalla on paljon ihmisiä. Katusuunnitelmavaiheessa suunnitellaan turvallisten kadunylitysten yksityiskohdat.

Sipoo on kunta, mutta kunnassa on kaksi taajamaa, joissa on noin 6 000 asukasta kummassakin, joita muissa osin Suomea kutsuttaisiin kaupungeiksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen.

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

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 tyypillisen lähiön tunnelmaa suunnittelemalla asemakaava sillä tavalla, että alueen rakenteessa käytetään sellaisia suunnittelullisia ratkaisuja, jotka tiedetään viihtyisiksi (ammattikielellä rakennustypologia) kuten tyypillistä 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. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.

Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesimääräyksiin on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.

KeNi-radän avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla

tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennenuhissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

80 Muistutus DD, 1 allekirjoittaja

Kaava tulee kokonaisuudessaan jättää toteutumatta

Kaavan tarkoituksena on kasvattaa Nikkilän asukasmäärää suunnitellun rautatieaseman lähellä, jotta alueen mahdolliset uudet asukkaat käyttäisivät Keravalle mennessään joukkoliikenteenä junaan sitten kun yksiraiteiselle radalle on avattu henkilöliikenne. Henkilöliikenne radalla on MAHDOLLISTA, mutta EI JÄRKEVÄÄ, sillä radan käyttöönottokustannukset ovat liian korkeat verrattuna paremmin ja halvemmin asukkaita palvelemaan monipuoliseen bussiliikenteeseen. Tämä käy suoraan ilmi HSL:n ja Sipoon sekä Keravan teettämästä selvityksestä jossa verrataan juna- ja bussiliikenteen kustannuksia ja

palvelutasoa. ”Kerava Nikkilä-radan henkilöliikenteen tarveselvitys, HSL, 2015” selvitystä ei tietääkseni ole kunnan päättäjille esitetty. Tästä selvityksestä käy myös ilmi että junaliikenne yksiraiteisella radalla ei ole kannattavaa, ennenkuin Talman ja Nikkilän asemanseudulla asuu yhteensä vähintään 29 000 asukasta. Talmaan on juuri suunnitteilla kaavaa, jossa alueelle on suunniteltu uusia asukkaita 1 700. Talman asukasmäärää on tarkoitus junaliikenteen vaatimusten takia kasvattaa aseman läheisyyteen suunnilleen 13 000 asukkaaseen. Jos kasvu on vuosittain 500 asukasta Talmassa, menee tavoitteen saavuttamiseen vielä n. 22 vuotta! Nikkilän on Talman lisäksi myös kasvettava 22 vuoden aikana 16 000 asukkaan määrään, jotta saavutetaan tuo junaliikenteen tarvitsema kokonaisasukasmäärä ja voidaan aloittaa paljon puhuttu junaliikenne, joka on kallis perustaa, kallis ylläpitää ja huonosti palveleva ja vielä Sipoon tyyliseen haja-asutuskuntaan huonosti sopiva joukkoliikenne-muoto.

Se argumentti, että junalla on kiire, vaikuttaa naurettavalta siinä valossa että junan tuloon kestää kymmeniä vuosia, tai se ei toteudu ollenkaan. Tietysti kunta voi käyttää kaikkien kuntalaisten verovarjoja Nikkilän junaliikenteen ennenaikaiseen aloittamiseen, ja ruveta kunnan kukkarosta maksamaan junien käyttömaksut ja varikkomaksut ja kuka ties mitkä maksut, vaikka bussilla pääsee Keravalle, jos on matka sinne, yhtä nopeasti ja ilman riskisijoituksia.

Nikkilän kartanon kaava-alue ei sovellu rakentamiseen. Se on liian kallis ja kunnan taloudelle suuri riski. Arvioitu voitto on vain 10 miljoonaa euroa. Se voi yhtä hyvin olla miinus 10 miljoonaa. Kymmenellä miljoonalla saa ostettua vaikka Talmasta, Martinkylästä ja Nikkilästä halvemmin ja helpommin rakennettavaa maata, joka tuottaa enemmän. Jos kunta maksaa maasta käyvän hinnan, niin kyllä maata saa ostettua. Sipoo 2025 yleiskaavassa suuri osa Nikkilän alueesta on osoitettu ruskealla värillä A-asuntoalueeksi, koska haluttiin kiireessä näyttää Helsingin ja valtiolle että täällä aiotaan kasvaa. Aluksi oli tarkoitus että valtio rakentaisi Nikkilään toisen raiteen, mutta ryöstöuhkan alla heittäydittiin yksiraiteisen kyytiin, vaikka se ei toimi. Arvaan että meille nauretaan. A-alueet on mielletty taajaan rakentamiseen, ja maanomistajat katsovat maansa arvon nousseen. Yleiskaavassa olisi pitänyt osoittaa virkistykseen riittävät alueet, mutta virkistysalueita ei ole kaavassa lainkaan. Sen sijaan A-merkintään on rakentamisalueiden lisäksi sisällytetty virkistykseen varatut alueet ja muita toimintoja. Nikkilän kartanon alue on siis yleiskaavan mukainen, kun se säilyy virkistysalueena. Alue riittää kokonsa puolesta keskuspuiston tapaan virkistykseen noin 10 000 asukkaalle kun vertaa lukuja muihin Suomen kuntiin ja alue on helposti saavutettavissa Nikkilästä, Kirkonkylästä, Martinkylästä, Linnanpellostä ja Herralastakin.

Nikkilän kartanon alue on ollut Sipoon kunnan hallussa vuodesta 1966. Siitä on vuosien myötä kehittynyt nikkiläläisille kuntoratoineen ja hienoine monimuotoisine luontoelementteineen ja maisemineen hyvin arvostettu ja paljon käytetty luonto-, maisema-, liikunta-, ja virkistysalue. Viimeksi junaa ja Nikkilän virkistysalueen rakentamista suunniteltiin 1980-luvulla. Silloin kaavasunnitelmat tyssäsivät luonto-, maisema-, sekä kulttuuriarvoihin ja liian kalliiseen rakentamiseen sekä pohjavesien pilaamisriskeihin. Henkilöjunaliikenne todettiin kalliimmaksi ja huonommaksi joukkoliikennevälineeksi kuin bussi, koska Sipoota haluttiin kehittää myös kylissä, eikä juna palvele kyliä.

Kaava-alueella on sekä idässä, lännessä että etelässä 1. luokan pohjavesialuetta. Tulee selvittää täyttyvätkö pohjavesialueen E-vaatimukset. Kaavan toteutuessa alueen 1. luokan pohjavesialueet ovat vaarassa, sillä kunta vaikuttaa suhtautuvan välinpitämättömästi pohjaveden pilaamiskieltoon ja pohjavedenmuodostumismahdollisuuteen.

Pohjavesialueelle ei periaatteessa tulisi rakentaa ollenkaan. Rakentaminen saviselle pohjavesialueelle alueelle on hyvin haastavaa, ja kallista. Kaivaminen, massojen vaihto, paalutus ja muut rakennusaikaiset työt uhkaavat pohjavesiä. Kaikista riskialttiimpia ovat varmaan uusien rautatien alittavien siltojen rakentaminen. Kunnan ja Destian tekemässä Naturaselvityksessä riskit on esitetty:

"Uudenmaan ELY-keskus on kaavaluonnoksesta antamassaan lausunnossa (18.2.2021, UUDELY/14127/2020) tuonut esille, että kaava-alueella esiintyy paineellista pohjavettä, ja että paineellista pohjavettä voi esiintyä myös pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella. Kaava-alueelle suunniteltu alikulku sijaitsee noin 400 metrin päässä varavedenottamosta. Alikulkusilta on suunniteltu perustettavan paaluille. Paalutus toteutettaisiin teräspalkkipaaluilla. Pohjavesialueella tehtävät maanmuokkaustyöt voivat vaikuttaa haitallisesti pohjaveden laatuun ja määrään. Paalutukset ja maanmuokkaustyöt voivat aiheuttaa pohjaveden haitallista purkautumista, jos pohjavettä pidättävä savikerros puhkaistaan. Savikerroksen puhkaisu voi johtaa lähteen muodostumiseen, joka voi vuorostaan alentaa pohjaveden pinnankorkeutta ja heikentää vedenottamoiden antoisuutta. Pohjaveden muutoksilla voi olla vaikutusta Natura-alueeseen ja erityisesti meritaimenen elinolosuhteisiin."

Sweco ja Sipoon kunta (2021). Nikkilän Kerava-Sköldvik radanalitus, yleissuunnitelman laatiminen. Suunnitelmaselostus. Työnumero 23701923. Swecon raportti ei ole kaavaan liittyvien selvitysten listalla. Pohjavesialueella ei saa maahan päästää kemikaaleja, jotka voivat saastuttaa pohjaveden. Saastuttavia kemikaaleja käytetään myös rakentamisessa. Aseman seudulle on tarkoitus rakentaa toinen silta, joka alittaa rautatien. Molemmat sillat aiheuttavat yhteensä ylisuuren uhkan 1. luokan pohjavedelle ja suuren uhkan myös äärimmäisen uhanalaiselle paikalliselle savimaan lähdevaikutteisen puron vedenlaadulle. Kun asemanseudunkin rakentamisen vaikutukset otetaan huomioon ovat riskit pohjaveden ja puron veden laatuun liian suuria. Ollbäckenin eteläpuolella maanpeitto pohjavesialueen yllä on niin suurta ja rakentamatonta viheraluetta on jätetty vähän että ELY-keskuksen huomautuksen mukaan pohjaveden tuotto alueella uhkaa vaikeutua. Rakentamisen vaikutusten arviointia pohjaveden laatuun ja vedenmuodostumiseen ei ole selvitetty riittävästi. Siltojen rakentamisen vaikutuksia Ollbäckenin veden laatuun ei ole selvitetty riittävästi.

Lähes koko alue on rakennettavuusselvityksen mukaan vaikeasti, tai hyvin vaikeasti rakennettavaa aluetta. Tiet ja talot joudutaan paaluttamaan ja joissain kohteissa joudutaan massanvaihtoihin. Rakentamisajan kaivu- ja muut toimenpiteet voivat vaarantaa pohjaveden laatua. Alueen rakennettavuutta ei ole selvitetty riittävästi. Alueella saattaa olla paineellista vettä tai sulfiidisavea, vaikka sitä ei kahdesta kontrollipaikasta löytynyt. Jätevesiputkistot savimaalla ja tärinäalueella saattavat rikkoutua ja saastuttaa pohjaveden,. Likavettä tai jätevettä voi joutua hulevesien kautta puroihin.

Monimuotoisuus ja hiilinielu. Kaavaehdotus uhkaa alueen monimuotoisuutta ja hiilinielu vähenee jos kaava toteutuu. Biodiversiteetti on Nikkilän kartanon kaavan alueella

harvinaisen suurta, kuten Nikkilän ystävät yhdistyksen raportista käy ilmi. Monimuotoisuutta tulee rakennuslain mukaan vaalia. Kaava on siltä osin lainvastainen.

Purot. Merkittävimmät luonnonmuodostumat kaava-alueella ovat kolme savimaisemaan kaivautuneita Sipoonjoen sivuhaaraa. Kaikki ovat omalla tavallaan hienoja, luonnonvaraisen kaltaisia ja täyttävät erittäin uhanalaisen luontotyyppin kriteerit.

Kaava-alueen eteläosassa on Ollbäcken -puro, lännestä itään kulkeva Sipoonjoen kauniisti mutkitteleva sivuhaara jossa on kaksi koskea. Molemmat kosket ovat potentiaalisia uhanalaisen taimenen kutupaikkoja. Sipoonjokiselvityksessä (Sipoonjoki Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset. Mikko Juvonen, Sampo Vainio, 2008) esitetään:

"Ollbäckenin latvat virtaavat runsailla pohjavesialueilla, ja purossa riittää vettä ympäri vuoden.

"Turhapuronkoski on Ollbäckenin ylin koski. Pituutta tällä kauniilla koskella on noin 200 metriä, ja se virtaa metsän suojassa melko luonnontilaisena. Koski on kauttaaltaan virtakutuisten kalojen lisääntymis- ja poikasalueeksi soveltuvaa. Alempi koski,

"Pumppukoski" on pohjavesipumppaamon kohdalla. Se on vajaa 50 metriä pitkä ja pudotuskorkeutta on korkeintaan metri. Uomaa varjostaa tiheä puusto ja pensaikko. Koskeen on kaatunut puita ja isot kivet luovat virtaan monimuotoisuutta. Keskosilla on syvempiä kuoppia, joissa vesi virtaa rauhallisemmin. Uoma on leveimmillään 3 – 5 metriä leveä. Kosken alaosilla pohja on enimmäkseen soraa ja pieniä kiviä. Koski päättyy pellon reunaan Ollbäckenin ylittävän kävelysillan kohdalla."

Pumppukoski on siis NG8 kaavan rajalla!

Taimenten nousu Ollbäckeniin paranee huomattavasti kun Brobölen padon vedet ohjataan kalaportaisiin ja siihen muodostuu toimiva koski. Ollbäcken purossa on myös todettu uhanalaisia nahkiaisia ja nahkiaiset valitsevat kutupaikoikseen samanlaiset puhtaan veden kosket kuin taimen. Saukkokin on löytänyt alueelle. Ollbäcken on myös Helmi ohjelmassa mukana. Itä-Uudenmaan vesiensuojeluyhdistyksen jäsen iktyonomi Sampo Vainio on Helmi-ohjelmaa varten tutkinut Ollbäckeniä ja ilahtunut siitä, että purossa on lähteistä virtaavaa vettä myös näin kuivana kesänä. Ollbäckenin arvo on sen takia noussut. Ollbäcken mutkittelee tosi mahtavasti lähellä Sipoon jokea ja se koko alueen maisemallisesti merkittävä elementti. Ollbäckenin puron niityt on lueteltu aikaisemmin maakunnallisesti merkittäväksi perinnemaisemaksi. Niityillä kasvaa edelleen runsaasti muualla harvinaista keltavuokkoa.

Envibion (2019) selvityksen mukaan *"Ollbäcken ja siihen laskeva puro muodostavat keskeisen ja visuaalisesti viehättävän maisemaelementin ja ne toimivat myös ekologisina käytävinä peltoalueen ja Nikkilän taajaman välissä. Lisäksi puronvarren niityt ja pensaikot tarjoavat hyvän pesimäympäristön mm. monille yölaulajille sekä elinympäristöä ja mesikasveja perhosille sekä muille hyönteisille. Ollbäckenin arvoa voitaisiin merkittävästi kohottaa ottamalla se uudelleen laidunnukseen. Joka tapauksessa purolaaksot tulisi jättää vähintään nykyisenlaisina."*

Sopimattomat merkinnät

Ollbäcken ja muut kaksi puroa on kaava-ehdotuksessa merkitty VL- lähivirkistysalue ja vesialue merkinnällä "oja-1 Avo-ojaa varten varattu alueen osa." Kunnan ympäristöpuolen

lausunnon jälkeen kaavaan lisättiin VL-alueelle päällekkäismerkinnäksi "Luo-3 - Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään." Luo-3 päällekkäismerkinnästä huomatta alue on mielletty vain virkistysalueeksi koska luonnosvaiheen jälkeen Ollbäckenin uoman reunoille on osoitettu uusia ulkoilureittejä. Uoman sisälle on myös suunniteltu hiihtolatuja. Nämä rakennelmat jotka kuluvat ja rikkovat hauraan, sortuma-alttiin maaston eivät kerta kaikkiaan sovellu suojeltavan puron uomaan. Ihmisten mukana kulkevien koirien ulosteet rehevöittävät aluetta, niin että luonnontila järkkyy. Uoma saattaa täytyä vedellä keväällä tai tulevaisuudessa tulvia, jolloin polkujen kuluttamamilta alueilta huuhtoutuu ylimääräistä maa-ainesta puroon. Luontselvityksessä on sivulla 9 esitetty kaava-alueen arvokkaimmat luontokohteet. Ne ovat Ollbäcken-puro, Gretasbäcken ja Kvarnrännan-puro sekä Bybergetin korkea kallioalue. Byberget on osoitettu merkinnällä SL (suojelualue). Arvokkaat purot tulisi myös suojella: Niille sopii SL- tai S-merkintä, (suojelualue). Tekstiksi sopisi *Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään. Uhanalaisten purojen tilaa ei saa heikentää. Hoitotoimenpiteet, jotka edistävät puron luonnontilaa ovat sallittuja.*

Kaavaehdotuksessa alueen purojen haavoittuvuutta ja suojelutarvetta ei ole ymmärretty eikä vaelluskalojen tarpeita ole huomioitu riittävästi.

Purojen suojakaistat. Kaavaehdotuksen huleveputkitukset tai avo-ojat sekä ulkoilureitit ovat kaikki ängetty aivan liian kapealle alueelle rakennusten ja puroraviinien väliin. Kasvillisuuden peittämät suojakaistojen tulee olla riittävän leveitä, jotta sade vesihidastuu, eikä aiheuta eroosiota. Ulkoiluritit on osoitettu liian lähelle purojen reunaa ja vielä kulkemaan molemmilla puolilla kun virkistykseen varattua aluetta on liian vähän. Pienvesioppaan (Tolonen et al 2019) mukaan suositeltavaa olisi 20-45 metrrä Suojakaistat voidaan merkitä joko EV- merkinnällä, tai sisällyttää S-merkittyn alueeseen. Suomi on luvannut EU: lle, että purojen tilaa maassa parannetaan. Ollbäcken on mukana purojen Helmi-parannusohjelmassa. Ollbäckenin pohjoisrannalla oli aikaisemmin 1970-luvulle asti arviolta sata metriä leveä suojakaista niittyä. (Camilla Rosengren Sipoon kulttuurimaisemaselvityksessä 1981) Sitten niittyalue kapventui n. 80-metriseksi vähäpuustoisiksi niityiksi. Tänä päivänä kunta on antanut vuookraviljelijöiden viljellä peltoja puronreunalle asti. Nyt on aika kunnan huomioida puron arvokkuus ja Helmi-ohjelman tavoite. Virkistysalueeksi osoitetut kaistaleet ovat aivan liian kapeita. Leveät suojavyöhykkeet samalla vähentävät purojen reuna-alueiden vyörymöriskiä. Ulkoilureitit on osoitettu liian lähelle purojen reunoja ja liian pitkältä matkalta kulkevan lähellä. Tämä uhkaa purojen roskaantumista ja veden rehevöittymistä, mikä on lain vastaista sillä purojen tilaa ei saa heikentää.

Hulevedet.

Kvarnrännan-puro alkaa Pohjanmetsässä, mutta kulkee sitten peltojen halki. Toinen haara kulkee samassa uomassa kuin maarekisterikartassa vuodelta 1695. Toisen haaraan kulkua pellolla on oikaistu vähän. Haarat yhdistyvät pellolla ja jatkavat peltoon kaivautuneena ojan näköisenä purona. Nikkilän säterin entisen myllyn kohdalla puroon tulee putous, joka keväisin, kun vettä on enemmän, solisee iloisesti. Putouksen jälkeen puro on kaivautunut raviiniin. Kaavaehdotuksessa tämä puron ikivanha pelto-osuus on muokattu toimimaan alueen hulevesiviemärinä. Suurin osa alueen hulevesistä päätyvät sitten Ollbäckeniin. Tulee tarkastaa voiko kaavassa näin menetellä ja onko hulevesien hallinta riittävä kun

kyseessä on Natura-alueeseen kuuluvan joen lähteisen sivujoen/puron vedet. Kaava-alueen länsireunalla hulevedet johdetaan Greta-bäckeniin ja Kvarnrännan-puroon. Purojen laidoilta puuttuvat suojavyöhykkeet. Hulevesialtaat ja virkistysreitit on osoitettu liian lähelle purojen suojeltavaa aluetta, joiden ravinne- ja ravintoravit ovat hyvin sortumaherkkiä. Hulevedet eivät saa loppupäässä heikentää Ollbäckenin vaelluskalojen elinympäristön olosuhteita. Myös hulevedet tulee suunnitella varovaisuusperiaatteella! Kaavan vaikutuksen arviointi ei ole riittävää.

Luontoselvitys ei ole riittävä, sillä kevään lehtokasvit on inventoitu selvityksen mukaan vasta elokuun lopulla, siis liian myöhäisenä ajankohtana. Selvitystä tullee täydentää, sillä esimerkiksi Sipoolle erikoisena harvinaisuutena esiintyvää keltavuokkoa ei ole lainkaan mainittu koko selvityksessä. Sitä kasvaa sen verran runsaasti, että se olisi pitänyt löytyä. Keltavuokkoesiintymät tulisi kartoittaa ja suojella. Luontoselvityksen lepakkoselvityksessä ei löytynyt pesäpaikkoja, joten uusi tarkempi selvitys tulisi tehdä. Wermundsen et al 2006 selvityksessä pohjanlepakkokolonia oli jossain lähellä vanhaa rantatien siltaa ja niiden saalistusalueena Nikkilän kartanon alueen pellot ja Byberget.

Kulttuurimaisemaa ei ole huomioitu riittävästi.

Kaavaehdotusalueen itäreunalla on Sipoon kunnan tilaamassa ja vuonna 2020 valmistuneessa Livady Oy:n Rakennusperintöselvityksessä nostettu esiin Nikkilän kartanon yli 250 vuotta vanhat asuinrakennukset ja kartanoon liittyvä historiallisesti ja maisemallisesti merkittävä kulttuurimaisema on katsottu valtakunnallisesti merkittäväksi kulttuurimaisema-kokonaisuudeksi. Aikaisemmin, jo 1982 oli Eila Perkkiö Museoviraston kanssa yhteistyössä teettänyt kulttuurimaisemaselvityksen Sipoon kunnalle. Eila Perkkiön raportissa (1982) Nikkilän kartanon/säterin vanhat rakennukset ja niitä ympäröivä viljelymaisema muodostavat lähes yhtä arvokkaan, kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemallisesti arvokkaan kokonaisuuden kuin vanha keskiaikainen kirkko ympäröivine peltomaisemineen. Sipoossa ei ole Perkkiön arvion mukaan muita yhtä monipuolisesti arvokkaita kokonaisuuksia kuin nämä kaksi.

Kunta on Livadyn raportin jälkeen teettänyt uuden raportin, jossa, kuten selvityksen alussa sanotaan, tehtävänä on ollut selvittää vain hyvin suppea alue kartanon rakennusten ympärillä. NG8 kaavaehdotuksen materiaaliin on otettu sitten vain tämä ARK-byroon uusi raportti (Nikkilän kartano, ARK-Byroo, 2022) ja koko arvokkaan kulttuurimaiseman kokonaisuuden huomionut raportti on jätetty kaavamateriaalissa mainitsematta. Kunta ei ole ylläpitänyt ostamiaan tilan rakennuksia. Jäljellä on vain kaksi rakennusta. Toinen niistä, n.s. ”paja”, on säterin vanhojen asuinrakennusten omistajan [...] kertoman mukaan entinen hevostalli. Kartanolla oli ennen traktorien aikaa 12 hevosta. Kun hevosmäärä väheni, muutettiin Norrskogin metsän reunassa sijainnut paja toimintotoineen tallirakennukseen. Metsän reunassa on edelleen entisen pajan perustusmuuri näkyvissä. Pajan/tallin säilyttämiseen ja arvoon vaikuttaa se, onko se rakennettu Nassokin-suvun aikana vai vasta myöhemmin. Ark-byroo on selostuksessaan esittänyt että se on rakennettu ”ennen vuotta 1938”, vaikka raportissa on kaksikin valokuvaa vuodelta 1909, jossa mainittu rakennus jo on paikoillaan! Viimeinen miespuolinen maatilan isäntä oli majuri Otto Henrik Nassokin, joka eli 1785 – 1854. Hänen aikanaan ilmeisesti tilalle rakennettiin uusia rakennuksia. Hänen isänsä upseeri Carl Otto Nassokin (1707-1788) aikana, vuosina 1767-68 teetettiin myös Petter Westermärkin hieno tiluskartta nimeltä ”Nickby gårds ägor”, jossa näkyvät jo Sipoon

kaksi vanhinta 1700-luvun hirs- asuinrakennusta. Otto Henrik Nassokinilla oli 12 lasta. Hän kuoli jo vuonna 1854. Hänen leskensä Juliana tyttärineen asui päärakennuksessa, sillä poika, lääkäri Otto Casimir Theodor asui (Hans Blombergin tiedon mukaan) sivuasunnossa. Otto Casimir Theodor kuoli naimattomana 1892 samana vuonna kuin hänen äitinsä. Otto Henrik Nassokinin lapsista tytär Natalia kuoli seuraavana vuonna. Jäljellä oli sen jälkeen enää tyttäret Rosina (k. 1904), Matilda ja Olga. Kellään Otto Henrik Nassokinin lapsella ei ollut perillisiä. Vuonna 1907 kun Olga oli 60 vuotta ja Matilda 63 vuotta, he rakennuttivat itselleen uuden talon kartanon tiluksiin kuuluneen Svärdfeldtin säteristä lohkotulle, 6,4 ha käsittävälle Berga-nimiselle palstalle (Kauppakirja 26.4.1907) ja möivät Nikkilän Kartanon tilan Gunnar Hougbergin perheelle. [...] tiedon mukaan hänen isoisänsä ei ole rakennuttanut sitä tallia/pajaa, joten se on vanhempi. Vanhoista tilaa koskevista papereista käy ilmi että tila oston jälkeen v. 1907 kiinnitettiin suurta pankkilainaa vastaan. Pankkilaina saatiin maksettua vähitellen. Suurin tulo oli sairaalan alueen maan myynti Helsingin Kaupungille 27.6.1910. Koska rakennukset vuoden 1907 kauppakirjan mukaan olivat hyvässä kunnossa, ja tila oli kiinnitetty, on hyvin, hyvin epätodennäköistä että Gunnar Hougberg olisi rakennuttanut uuden tallin heti tilan ostamisen jälkeen. Talli on valokuviissa jo vuonna 1909.

Nikkilän kartanon kulttuurimaisema tulisi huomioida kaavassa ja kartanon ympärille jättää avonaista maisemaa museoviraston suosituksen mukaisesti. Rakentamatta pitäisi jättää ihmisten suosima avoin maisema pajan parkkipaikalta Kvarnrännan purolle asti. ARK-byroon (2022) mukaan ”laajemman kulttuuriympäristön näkökulmasta kartanon lähiympäristössä on säilynyt satojen vuosien ajan peltomaisema, jossa pellon, pihapiirin ja metsän rajat ovat pitkälti säilyneet samana”. Myös ehjä metsän reuna kuuluu maisemaan, joten Norrskogenin eteläosa tulisi jättää rakentamisen ulkopuolelle. Näin säästetään arvokas maisema ja saadaan asukkaiden toivomaa virkistysaluetta ja monipuolista luontoaluetta talviseenkin virkistyskäyttöön.

Juna-aseman kaava tulee valmistella samaan aikaan kuin NG8, sillä se liittyy tiiviisti NG8-kaavaan jotta henkilöliikenteen avaamiseen liittyvien molempien kaavahankkeiden yhteisvaikutus luontoon, maisemaan, kulttuuriarvoihin (sekä aseman lähellä että Nikkilän säterin alueella) ja jotta hankkeiden kustannukset voidaan vaadittavien selvitysten jälkeen arvioida samanaikaisesti.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikennetarkaisu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Henkilöliikenteen avaaminen rataosalla edellyttää selvitysten mukaan noin 20 000 asukasta ratakäytävällä, josta osa Keravan puolella kuntarajaa. Ratakäytävän asukasluku oli vuonna 2021 yli 13 000.

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

Samalla omakotirakentaminen ja -suunnittelu on jatkunut Nikkilän kartanon alueella 1980-luvusta alkaen tähän päivään asti yhtäjaksoisesti.

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

Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossa savimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen, koska savimaalla ei muodostu pohjavettä. Nikkilän pohjavesialueen pinta-ala on 3,01 km² ja tässä asemakaavassa pohjavesialueelle on osoitettu korttelialueita tai katualueita 13 ha:lle, eli 4,5 % pohjavesialueen pinta-alasta. Nordanån pohjavesialueelle ei ole tässä asemakaavassa osoitettu rakentamista.

ELY-keskuksen lausunto on huomioitu ja pohjaveden tasot on seurattu. Kaavaselostukseen on lisätty uusimmat mittaustulokset. Tulosten perusteella Lukkarintien jatkeen rakentaminen on mahdollista ilman pohjaveden tason laskua. Kaavamääräyksissä on rakentamista ohjaavat pohjavettä suojaavat määräykset.

Vuoden 2019 selvityksen lisäksi kaava-alueelta on otettu maaperänäyte myös koko kunnan sulfaattimaiden kartoituksen yhteydessä (2016) eikä silloinkaan löytynyt hapanta sulfaattimaata. Kaava-alueella happamien sulfaattimaiden esiintymistodennäköisyys on kyseisessä selvityksessä luokiteltu "pieneksi" tai "hyvin pieneksi".

Asemakaavan hulevesijärjestelmä on mitoitettu sillä tavalla, että on mahdollista hidastaa ja suodattaa rakennetulla alueella syntyvä hulevesi ennen kuin se valuu alueen puroihin. Tämä on jopa parannus nykytilanteeseen, jossa hiukkaset huuhtoutuvat pelloilta suoraan puroihin. Hulevesien vaikutukset alueen vesistöjen suojeluarvioihin on arvioitu ja vaikutukset on todettu merkityksettömiksi.

Kaavan hulevesimääräystä on vielä tarkennettu: "Rakentamisen aikaisten vesien laskeutusrakenteiden on oltava valmiina jo maanrakentamisen alkaessa siten, että..." ja lisäksi hulevesimääräykseen on lisätty maininta suodattavan menetelmän käytöstä rakentamisen aikana ja työmaavedet on ohjattava kunnan hulevesijärjestelmän kautta. Lasketutusrakenteiden tekniset ominaisuudet määritellään tarkemmassa suunnittelussa.

Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.

Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut

kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta puroumat säilyvät. Purolaaksojen kasvillisuus ja maasto tekevät niistä jo nykytilanteessa varsin vaikeakulkuiset ja kulkeminen tapahtuu lähinnä rakennettuja reittejä pitkin. Myös jatkossa on tarkoitus, että kulkeminen purolaaksoissa tapahtuu perustettuja reittejä pitkin. Jos maasto tästä huolimatta kuluu on mahdollista tehostaa reittien käyttö aitaamalla kevyesti tiettyjä alueita. Tätä ei suunnitella asemakaavassa vaan myöhemmässä suunnitteluvaiheessa. Savilaaksojen puroissa tapahtuu eroosiota luonnollisestikin, mutta tavoitteena on, että eroosio ei lisäännä.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Livadyn kulttuuriympäristöselvitystä (2020) on hyödynnetty kaavan laadinnassa ja se mainitaan kaavan liitemateriaalissa. Ark-byroon selvitys on täydennetty ja korjattu myöhäissyksyn 2022 aikana, mm. muistutuksessa mainitut asiat on lähetetty tiedoksi selvityksen laatijoille.

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

Kartanon pihapiirin näkökulmasta kaavan suurin maisemallinen vaikutus tapahtuu sen länsipuolella ja sen puolen vaikutukset on siksi analysoitu tarkemmin kuin muiden ilmansuuntien. Etelän suuntaan metsä peittää uudisrakentamisen, eikä kartanon rakennettu ympäristö näy myöskään keskustan suunnasta metsäsaarekkeen takia. Maisemallisesti näkymä keskustan suunnasta kartanon suuntaan hallitsee Bybergeretin metsäinen mäki ja kartanon pihapiirin eteläpuolen pellot ja sen metsänreuna, sekä vanhan Nikkilän kylän rakennuskanta. Vaikka olisi aseman läheisyyden takia perusteltua rakentaa kerrostaloja tälle alueelle, on päädytty rajaamaan rakennusten korkeus 2 kerrokseen ja rivitalotyypin rakennuskantaan maisemallisten ja rakennushistoriallisten seikkojen

takia, jolloin mm. maisemallisesti tärkeä Byberget tulee edelleen näkymään. Kolme näkymälinjaa on suunniteltu näihin kortteleihin.

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

81 Muistutus DE, 1 allekirjoittaja

Esitän vastalauseen NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavaan ja asemakaavaluonnokseen. Esitän, että Sipoon kunta luopuu nykyisistä NG8 Nikkilän kartanon alueen suunnitelmista siinä muodossa kuin ne tällä hetkellä ovat. Perusteluna on, että jos suunnitelmat toteutuvat, menetetään kokonaan tärkeä luontoalue purolaaksoineen ja Nikkilän ja lähialueen asukkaille tärkeä liikunta- ja virkistysalue.

Asuinympäristön luonnonläheisyys on se peruste, jolla monet uudet asukkaat ovat Nikkilään muuttaneet. Tärkeät luontoalueet täytyy säilyttää, eikä niitä kannata tuhota.

Vaihtoehtona on Nikkilän keskustan kehittäminen ja uuden asutuksen sijoittaminen junaradan ja Kartanon alueen jo olemassa olevan asutuksen väliin Nikkilästä Pornaisten suuntaan. Siellä on rakennusmaaksi sopivaa avaraa peltoa. Nikkilän asutuksen painopiste on nyt entisen sairaalan alueella ja sen lähialueella ja sieltä junaradan suuntaan. Jos kaavailut junayhteyden aloittamisesta toteutuvat, junaliikenteen tulisi palvella Nikkilässä nykyisin jo asuvia asukkaita, jotka asuvat kaukana nykyisestä juna-asemasta. Siksi tulisi myös miettiä vaihtoehtona mahdollisen juna-aseman sijoittamista nykyisen radan allittavan maantiesillan kohdille. Jatkoyhteydetkin olisi siitä kohdasta helpompi toteuttaa, koska ne ovat jo pitkälti valmiita.

Junaliikenteen aloittaminen kaikinensa on niin pitkän ajan suunnitelma ja sellaisena vielä hyvin epävarma, joten ensisijaisesti sen varaan ei asutusta tulisi suunnitella lainkaan, vaan tulisi tutkia ensisijaisesti muita vaihtoehtoja.

NG8 alueella vastakkain ovat luontoarvot ja uusi asutusalue. Toivon Sipoon kunnan päättäjiltä viisautta, jotta luontoarvot katsottaisiin arvokkaammiksi.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4

km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

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

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

Osa mainituista alueista sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueiden osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Joidenkin alueiden kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueista huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

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

82 Anmärkning DG, Föreningen Nickby gårds vänner / Nikkilän kartanon ystävä

Föreningen anser att förslaget till detaljplan för NG8 bygger på bristfälliga utredningar och otidsenligt gjort planarbete och kräver att förslaget dras tillbaka och att området i stället utvecklas ännu mera, som det värdefulla friluftsområde det är, för främst Nickbyborna med vacker och rik natur och ett värdefullt kulturlandskap med en rik historia.

Bakgrund:

Planområdet utgörs av ett landskap där månghundraåriga åkrar blandas med bäckdalar och raviner med rik vegetation runt Nickby gård som har anor sedan 1600-talets början. Nickby gård bildades av tre mindre hemman. De nuvarande husen på gårdstunet finns på en karta över Nickby gårds ägor från 1768. Gården finns med i den byggnadsinventering som Eila Perkiö gjorde för Sibbo år 1982. Där klassas gården och omgivande åkerlandskap som kulturhistoriskt värdefullt på samma nivå som området runt St Sigfrids kyrka. Den undersökning som Livady gjorde åt Sibbo kommun 2020 visar också att gården med sina gamla byggnader och omgivande åkerlandskap med öppna tegdiken bildar en kulturhistorisk helhet av nationellt värde, som det är kommunens skyldighet att bevara. Icke täckdikade åkrar med smala tegar och öppna diken är därtill idag en sällsynt biologisk miljö som för många växter och djur idag är de sista livsområdena. När man då ser vad NG8 har inritat på området får man intrycket av att kulturhistoria och landskapsbild inte har någon som helst betydelse för dagens planläggning.

Bäckdalarna som bildas av de tre bäckarna Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan är biologiskt intressanta med rikt fågelliv och intressant vegetation. Ollbäcken och Gretasbäcken är bäckar på lerområde. Kvarnrännan är på samma sätt en bäck i lerområde, även om den inom planområdets åkerområde troligen har dikats under flera hundra år. Bäcker i lerområden som har bevarat ett naturliknande tillstånd är enligt Pienvesiopas (J. Tolonen et al, 2019), akut hotade miljöer och man måste i planläggningen göra sitt bästa för att dessa vattendrag inte utsätts för något slag av negativ påverkan. Det är därför helt olämpligt att planera in friluftsleder eller skidspår i Ollbäckens dalbotten som man gjort i planförslaget. Planen skall revideras eftersom man uppenbarligen inte reserverat tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation. Det är enligt vattenlagen förbjudet att försämra tillståndet i mindre vattendrag som är i naturligt eller naturligt tillstånd. Det måste man beakta då man planerar att leda lakvatten från bebyggelsen ut i känsliga, skyddsvärda, akut hotade vattendrag. Planläggarna från Destia hade inte varit i terrängen, och hade fått fel uppgifter om vattendragens status. I Natura-utredningen kallas vattendragen helt missvisande för "diken". Lakvattenplanerna bör därför göras om. Också på detaljplankartan har bäckarnas vatten fått beteckningen "oja-1", alltså dike. Bäckarna har i planförslaget beteckningen VL, alltså område för närrekreation. Det är helt fel. På sidan 9 i Naturutredningen (Envibio 2019) visas på karta 3 den värdefullaste naturområdena i planen. De är alla markerade med samma färg, de skyddsvärda bäckarna och Byberget. Byberget har i planförslaget fått beteckningen SL. Bäckarna måste också få en skydds-beteckning, S (skyddsområde, suojelualue). S-beteckningen skall omfatta själva vattendraget och dalgångarna samt en tillräckligt bred skyddszon som är täckt av vegetation.

Området är det enda större rekreationsområdet som man i Nickby enkelt kan nå till fots eller per cykel. Att exploatera ett sådant här populärt friluftsområde med stora naturvärden i en historiskt miljö strider mot Sibbo kommuns egen strategi och är mot tankarna i god planläggning eftersom tillräckliga rekreationsområden måste finnas i varje plan idag.

BEMÖTANDE: *Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial. Ark-byroos kulturmiljöutredning har uppdaterats med tilläggsinformation under senhösten 2022.*

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogsbeklädda kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiveras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att

effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.

Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.

Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrkögen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden.

Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

83 Muistutus DI, 1 allekirjoittaja

Huonoja vai hyviä päätöksiä?

Kaikki argumentit NG8:aa vastaan on jo varmasti käytetty kyllästymiseen saakka. Asukastilaisuuksiin osallistuneet ovat saaneet kuulla myös niitä hyviä puolia, joita NG8:lla tavoitellaan. Mahdollisia liiketiloja ja kahviloita, torialueita ja arvokkaan näköistä rakentamista. Laatuun on panostettu luonnoksen uudessa versiossa, mutta se ei silti poista sitä faktaa, että Nikkilän tärkein virkistysalue tuhoutuu. Metsän sijaan saamme puistoalueita, polkujen tilalle tulee jalkakäytäviä ja turvallinen ja helppokulkuinen reitti tulee muuttumaan parkkipaikoin koristelluksi asuinalueeksi. Sipoon ja Nikkilän vahvin vetovoimatekijä on aina ollut luonto, kuntalaisten mahdollisuus ”aloittaa aamunsa metsässä” ja nauttia kaikesta siitä mitä kyseisellä alueella on hyvinvoinnillemme ollut antaa. Kartanon alueella ovat varmaan jossain vaiheessa elämänsä käyneet kaikki kuntalaiset. Meidän aikuisten kuntalaisten lisäksi siellä liikkuvat myös päiväkotikäiset, koululaiset ja nuoriso ja heille soisi tämän mahdollisuuden säilyvän myös tulevaisuudessa, tulevina kunnan aikuisina.

Sen lisäksi, että menetämme ”Nikkilän Kruunun”, kunta ottaa valtavan taloudellisen riskin tässä erittäin epävakaa tilanteessa jossa maailma tällä hetkellä on. Ja miksi? Saadakseen KeNi-radan toteutettua. Tämäkin, erittäin pitkään suunniteltu hanke saattaa jo olla aikansa elänyt, maailma on muuttunut. Bussiyhteyksillä kuntalaiset pääsevät suoraan päämääräänsä, eikä aikaa kulu sen enempää kuin junalla matkustamiseen Keravalla tehtävien jatkoyhteyksien vaihtojen vuoksi. Bussiyhteyksiä tullaan vähentämään jos KeNi joskus toteutuu, ja kuinka tämä tulee vaikuttamaan oman auton tarpeeseen heille, jotka eivät asu kävelymatkan päässä Nikkilästä.

Tällä hetkellä kunta on laskelmissaan 10 milj. plussan puolella kun tontit on myyty. Kuinka käy jos tontit eivät käy kaupaksi, rakentamisen kustannukset jatkavat kasvuaan tai junan tarinā haittaakin oletettua enemmän maaperän kestävyyttä ja alueen savimaa osoittautuu tutkittua hankalammaksi rakennuspohjaksi. Tälläkin hetkellä uudisrakennuksissa on tyhjiä asuntoja odottamassa uusia kuntalaisia Sipooseen. Olisiko aika kuunnella nykyisiä

kuntalaisia ja myöntää, että suunnitelma on liian haitallinen ollakseen kannattava. Kuten rakas siskoni asukastilaisuudessa totesi, vahvuutta olisi nyt myöntää, että on tehty huonoja päätöksiä, perua ne ja tehdä uusia, parempia päätöksiä.
Sipoon Sanomat 20.10.2022

Mielestäni kunnan olisi nyt hyvä ottaa hengähdystauko, suostua myöntämään se, että tämä ei ole nykyisten kuntalaisten hyvinvoinnin edistämistä millään tavalla. Kunnan strategiassa on vahvasti nostettu esiin myös nuorison hyvinvoinnin tukeminen tulevien vuosien aikana. Sen käsityksen minkä minä olen saanut, eivät kuntamme nuoretkaan ole tämän hankkeen, saatikka junaradan kannalla. Viime kesänä saimme jo esimakua siitä, mitä ulkopaikkakuntalaiset pahimmillaan tänne tullessaan saattavat saada aikaan: pelkoa ja hämmennystä omissa nuorissamme. Aseita ja päällekkäymiä oli jo viime kesänä ihan riittämiin Nikkilän Sydämenkin alueella. En voi olla käyttämättä myös sitä kulunutta kommenttia siitä mitä radanvarsikylissä yleensä on nähty. Huumeet ja rikollisuus lisääntyvät siellä minne junalla pääsee. Toki ei pidä yleistää, mutta onhan se lähes kiistämätön fakta, että näin käy.

Ja liikunta, ulkoilu ja niiden vaikutus kuntalaisten hyvinvointiin. On täysin absurdia ja kuulijoita alentavaa väittää, että liikuntamahdollisuudet pysyisivät vastaavanlaisina.

Mikään ei tule korvaamaan metsän ja peltojen laitamilla kulkevia polkuja jotka ovat vuosien saatossa sinne osittain kuntalaisten toimesta muodostuneet. Viherväylät eivät korvaa luontoa vaikka kaupunkilaisten näkökulmasta se ehkä niin olisikin. Me Nikkilän läheisyydessä asuvat, arvostamme ja haluamme säilyttää sen luonnon mikä meillä täällä on, peltoineen ja puroineen, puineen ja kallioineen.

Ja jälleen nostan tekstiini tulevat aikuiset kuntalaiset, meidän lapsemme ja nuoremme. He ovat saaneet käydä Mörrin-metsässä ja Skogsmulleskolassa vuosikaudet, jatkaneet koulujen kanssa inhoten hiihtämistä ja varmasti jatkaisivat hiihtämistä ja liikkumista samalla alueella kunhan se heille vain säästetään. Kevyet ja haastavammat reitit, pyöräilymahdollisuudet ja frisbeegolfrata ovat palvelleet heitäkin. Suuri osa Sipoolaisista nuorista joko jää tai palaa kotiseudulleen, eikä siihen tarvita junarataa ja lisää asukkaita. Päinvastoin, todennäköisesti he eivät enää löydä syytä tänne jäämiselle jos keskustamme muuttuu tämän hetkisen suunnitelman mukaiseksi.

Suunnittelematon asema kustannuksineen, Lukkarin koulun läheisyyden tieliikenteen kustannukset, silta ja ali- tai ylikulkuväylät kustannuksineen, kaikkien lukemat on julkaisematta. Ja aiemmin julkaistut lukemat eivät enää tänä päivänä voi olla paikkaansa pitäviä. Olen jo pidempään ihmetellyt miksi ei tätä kaavaa voitaisi siirtää sairaalan alueen ja öljytien väliin. "Kiina" on nyt vihdoinkin saanut purkutuomion, Öljytien varteen sijoitettava asuinalue olisi hyvä kulkuyhteyksien kannalta ja maata siellä riittää. Miksi ei sinne? On hieman horjuvaa vedota siihen, että se ei ole kunnan maata, eikä keskusteluyhteyksiä voisi avata? Eikö kannattaisi kartoittaa muitakin vaihtoehtoisia rakennuspaikkoja ja tehdä laajempaa vertailua ennenkuin lähdetään tuhoamaan kokonaisuutta joka on Sipoon ja etenkin Nikkilän keuhkot, sydän ja sielu.

On erittäin harmillista, ja jos saan sanoa, jopa häpeällistä, että kunta toimii näin. Kuntalaisten kuuleminen, kuntalaisten hyvinvointi ja viihtyvyys, eikö niiden pitäisi olla ensisijaisesti huomioitavia asioita kun tehdään näinkin mittavia suunnitelmia? Visiomme "Avoimuus ja läpinäkyvyys", eivät ainakaan tässä tapauksessa meille kuntalaisille näyttäydy.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfajien kanssa.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

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

Mainittu Öljytien alue sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueen osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Alueen kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueesta huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

84 Anmärkning DJ, 1 undertecknare

Jag vill framföra min anmärkning och motsätter mig planen att genomföra NG 8. Om den förverkligas betyder det att ett unikt naturområde med både kulturellt och historiskt värde förstörs. Området har en enormt stor betydelse inte minst för sin natur och omfattande flora och fauna av vilka många är utrotningshotade och inte kommer att överleva den belastning som ett stort bostadsområde med invånare, byggande och allt vad det innebär kommer att föra med sig. Att i en relativt liten by som Nickby, i en landskommun, bygga ett stort enhetligt bostadsområde med tusentals nya invånare utan att ta i beaktande vad det innebär för dem som redan bor i området är oförsvarligt.

Norrskogen med omgivning präglar hela Nickby med invånare och deras identitet. Planen NG 8 är gjord med tanke på kommande invånare utan att beakta de nuvarande invånarnas tankar, vilja, åsikter och argument. Planerarna har enbart tagit fasta på kommunstrategi med Keni-banan i spetsen, utan att överväga andra alternativ att bygga ut Nickby på ett hållbart sätt.

I utvecklingen av Nickby har fokus varit på ekonomisk hållbarhet och tillväxt, men ekologisk och social hållbarhet har inte beaktats. Social hållbarhet är ett bortglömt begrepp som innefattar en närmiljö där människorna känner sig delaktiga och där målet är människornas välbefinnande. Det gäller inte att bara bygga nytt och ta emot nya skattebetalare utan också att skapa förutsättningar för gemenskap och trivsel, trygghet och delaktighet och motarbeta utanförskap. Social hållbarhet borde beaktas mera i planeringen, men i detta nu vill man ha ett stort område med nya invånare utan anknytning till den by de flyttar till, där de flesta inte har sociala nätverk eller arbete på orten. Är det då tåget som skall fungera som förbindelse då alla dessa människor tar sig till sina arbetsplatser i andra kommuner/städer?

Stationsområdet och vägarna kommer att medföra buller pga den ökande bil- och tågtrafiken och försämrar miljön för dem som bor i närheten. I och med planen tar man också oerhört stora ekonomiska risker ifall människorna inte väljer tåget och byter i Kervo utan fortsätter åka personbil eller buss. Priset man betalat blir för högt. Alla skall inte till Kervo eller Helsingfors.

Trafiksäkerheten kommer att försämrats radikalt. Den planerade vägen från området förbi Lukkarin koulu kommer att bli en ytterst farlig trafikled och påverka trafiksäkerheten för inte minst skolbarn och äldre. Att önska att någon kommer att välja Borgbyvägen framför den rakare vägen förbi Lukkarin koulu är naivt. Skolvägen kommer att bli farlig för alla de barn som rör sig i området pga den ökade trafiken. Vägen uppifrån Norrskogen förbi Livalhallen och Lukkarin koulu är rak och kommer att locka många fartdårar, särskilt då de har bråttom till jobb, daghem eller skola på morgonen med sina bilar eller är på väg hem till NG 8.

Hållbarhet skulle innebära att man planerar och bygger intill befintliga vägförbindelser och bevarar de för invånarna viktiga natur-och rekreationsområdena i sin helhet. Nickby hotas nu splittras sönder i små bitar uppdelade av trafikerade vägar. Att utveckla busstrafiken skulle ge mera flexibilitet och valmöjligheter, men pengarna kommer inte att räcka till det när allt satsas på igångsättande av tågtrafiken. Trafiksäkerheten borde prioriteras, men nu dras vägar kors och tvärs för att möjliggöra ökad biltrafik till tågstationen och det nya området NG 8.

Utredningar är gjorda för att motivera byggandet, men tar inte tillräckligt i beaktande inverkan på varken natur eller människornas mående, mentala hälsa, identitetskänsla, sammanhållning, upplevelse att kunna påverka sin närmiljö och det som är viktigt nu och för kommande generationer. Över 1500 insamlade namn på en kort tid, insändare, människors kontakter med kommun och politiker verkar inte ha någon betydelse trots att det är fråga om skattebetalande kommuninvånare som vill ha kvar och värna om sin trygga närmiljö och styra pengarna på hållbar utveckling. Att söndra och härska borde inte höra till dagens moderna politiska agenda, men besluten görs nu av personer som inte verkar vara ett dugg intresserade av demokrati, människornas välmående och livskvalitet, hållbar utveckling eller bevarande av andra värden än exploatering, ekonomisk tillväxt och tågtrafik.

BEMÖTANDE: Sibbo är en kommun, men i kommunen finns två tätorter, med närmare 6 000 invånare vardera, som på andra håll i Finland skulle kallas småstäder. I generalplanen för Sibbo 2025 har en del av planområdet beteckningen område för centrumfunktioner. Det betyder i praktiken en typ av bebyggelse som till exempel kan beskrivas med ordet småstadsläk. Sibbo är en omfattande kommun där det finns plats för flera olika typer av bebyggelse och det finns inte bara en typ av bebyggelse i kommunen. Generalplanen har anvisat var dessa olika typer av områden placeras, allt från centrumområden till landsbygd. Detaljplanen är därmed förenlig med generalplanen och bebyggelsen i Sibbo kommun.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis

att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med

andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

85 Anmärkning DM, 1 undertecknare

Hej, vill komma med ett inlägg mot att man ska bygga på Nickby gårds friluftsområde. Enligt forskning har det visat sig att djurens antal minskar hela tiden p g a människans utbyggnad och exploatering av naturen. Djur, stora och små, insekter, fåglar, däggdjur mm behöver stora områden för att kunna överleva. Därför behöver vi värna om områden som Nickbygårds friluftsområde, också vi människor behöver natur och kulturlandskap för att "överleva" i den stressiga tid vi lever i och som en frizon och andningshål bland alla dåliga nyheter vi just nu lever i med krig och pandemi. Jag vädjar, låt Nickbygårds friluftsområde fortsätta att vara ett område som är orört och en oas för många, där vi kan motionera och andas frisk luft, höra fågelsång, se fjärilar flyga omkring. Även i Helsingfors och Vanda har man bevarat Centralparken som friluftsområde och Tomtebacka/Haltiala som kulturlandskap. Låt oss i Nickby också bevara och behålla friluftsområdet och kulturlandskapet som en Centralpark Sibbo!

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna

tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Den ekologiska korridor som också definierats i Sibbo generalplan går väster om planområdet och inget byggande har planerats på det området.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras. Bäckdalarna fungerar som lokala ekologiska korridorer.

86 Anmärkning DO, 1 undertecknare

Jag motsätter mej planen NG8. Jag och min familj bor nära stationsområdet och kommer att påverkas av planen om den förverkligas. Den ökade tåg och biltrafiken på stationsområdet och vägarna runt omkring kommer att orsaka mycket buller. Det viktiga frilufts och rekreationsområdet på åkrarna vid norrskogen och området kring ollbäcken och gretasbäcken kommer att förstöras pga byggandet och den belastning som områdets invånare kommer att medföra.

Trafiken från och till via vägen förbi Lukkarinkoulu kommer att orsaka stor fara för de som rör sig på området, speciellt för barn. För att komma till friluftsområdet (t.ex. Klockarbacken) måste man korsa vägen, vilket gör att barn inte kan röra sig ensamma på området som de gjort tidigare t.ex. skidat på åkern om vintrarna. Det blir en otrygg miljö, gå annanstans och förstöra tack!

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade.

Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

87 Muistutus DP, 1 allekirjoittaja

Kuten moni muu sipoolainen ja nikkiläläinen, pelkään NG8-kaavan heikentävän huomattavasti Sipoon ja erityisesti Nikkilän vetovoimaa ja alueen luonnon monimuotoisuutta. Olen muuttanut Nikkilään töiden perässä 2018, ja ainoa syy miksi jäin lopulta tänne asumaan enkä lähtenyt esimerkiksi muualle Sipooseen, oli Kartanon ulkoilualue, koska muitahan täällä ei ole eikä esimerkiksi vetovoimaisia vesistöjä niin kuin etelä-Sipoossa. Sipooseen muutetaan luonnon ja maalaismaiseman, ei palvelujen, perässä. Kartanon alueella on talvella ihan parhaat ladut, rauhallista ja luonnonläheistä, nykyisen kaavan toteutuessa Keinukalliokin tuntuu paremmalta vaihtoehdolta hiihdolle, sinne siis.

Kasvupaineeseen tulee vastata, mutta riittää Sipoossa peltoa muuallakin, minne rakentaa? Tarvitaanko junaa? Julkiseen liikenteeseen satsaaminen kannattaa, mutta itse kannattaisiin

bussiyhteyksien parantamista, toki myös itsekkäistä syistä koska juna-asemalle olisi sen verran pitkä matka, että mieluummin jatkossakin hyppäisin bussiin, sillä Keravalle ja sitten junaan.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

KeNi-radan avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosisikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun

Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennenuhissa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min.

88 Anmärkning DQ, 1 undertecknare

1. Kommunen har inte hittat ett ersättande rekreatiomsområde
2. Planeringen beaktar inte ELYs bedömning gällande vattendragen.

Bl.a. dessa brister vid planeringen av området gör att planerna för området är lagstridiga.

BEMÖTANDE:

1. *Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreatiomsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreatiomsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreatiomsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreatiomsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreatiomsområden.*

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreatiomsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer

fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

- 2. NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.*

89 Muistutus DR, 1 allekirjoittaja

VASTUSTAN jyrkästi NG8 suunnitelmien viemistä eteenpäin. Muutin Helsingistä noin 11 vuotta sitten Sipooseen ja siihen oli painavat syynsä, missä, ja minkälaisessa kasvuympäristössä haluan perheeni kasvattaa. Olen asunut hieman eripuolilla Nikkilää ja nyt asumme perheeni kanssa lähellä tätä NG8 aluetta. Nikkilässä on jo nyt paljon turvattomampaa että rauhattomampaa kuin muutama vuosi sitten. Puhumattakaan miten NG8 toteutuessaan tuhoaisi kauniita, rauhallisia luonto ja virkistysalueita. Pyydän että otatte huomioon täällä asuvien huolet, murheet ja toiveet että ette tuhoa tätä aluetta, kiitos.

VASTINE: Suosittua virkistysaluetta ei tuhota rakentamisen alle vaan virkistysalueen pellolle jää viheralueita reitteineen sekä ympärille jää runsaasti virkistysalueen metsiä. Sipoon strategiassa nousee Nikkilän suunnittelussa vahvasti esille vehreys ja viihtyisyys, kasvu, monipuoliset asumismahdollisuudet, KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sujuvat palvelut. Sipoon valttina on muun muassa kehittyvät, maaseudun ympäröimät keskukset ja laajat viheralueet keskustan tuntumassa. Nikkilän kartanon keskuksen suunnittelussa yhdistyvät kaikki nämä teemat. Kaikkia strategiassa mainittuja asioita ei

kuitenkaan voida toteuttaa fyysisesti samassa tilassa, kuten asuinrakentamista ja virkistysaluetta, mutta ne voivat toisiinsa kietoutuneita ja lähekkäin. Siksi on suunniteltu raideliikenteeseen tukeutuva asuinalue, joka nojautuu Nikkilän nykyisiin palveluihin, ja jota ympäröi elävä maaseutu ja erinomaiset virkistysalueet. Lisäksi muille ympäröiville virkistysalueille johdetaan uuden asuinalueen halki ja ohi sujuvat ja viihtyisät ulkoilun yhdysreitit.

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi.

90 Anmärkning DS, 1 undertecknare

Till det reviderade förslaget vill jag framföra följande anmärkningar:

Landskapet kommer att för evigt förändras och rekreativsmöjligheterna kommer att minska drastiskt. Den nuvarande bosättningen kommer även att helt oskäligt bli lidande av ökad trafik genom de befintliga bostadsområdena.

Rekreativsmöjligheterna

Jag hänvisar till sida 92 i planbeskrivningen: *"Bland områdets viktigaste egenskaper värnar man om friluftsmöjligheterna Norrkögen är ett viktigt friluftsområde för hela Nickby Friluftsområdet och det öppna landskapet kring Ollbäcken i söder är styrkor för det nya bostadsområdet."*

- Skidning / Promenerande

De öppna landskapet är ett minne blott om denna plan förverkligas. Hela åkerlandskapet är ju planerat till 100% med hus och gator. Dessutom har möjligheten att skida runt områdets östra sida förstörts. Förutom den visuella aspekten med ett öppet landskap har dagens dragning av konditionsspåren även på ett enkelt sätt givit möjlighet att kombinera de tre olika spåren enligt eget behov. Detta förslag verkar inte ge motsvarande möjlighet.

Ni har framfört ett förslag att göra en ny "Tvåa". Den nya sträckningen invid Ollbäcken är allt annat än nybörjarvänlig. Ej heller är den lämplig för mer eller mindre styva gamlingar.

Man skall två gånger över bäcken; alltså två branta nerförsbackar och två branta uppförsbackar. Dessutom bör "Fyran" och "Sexan" också tänkas om; därom inget i förslaget.

På sida 115 i planbeskrivningen: *"Längden på rutterna som upphör är 2,8 km och längden på nya rutter är 6,9 km."* Man kan få uppfattningen att det blir 4km mer rutter än tidigare, men detta är en chimär. Man kan inte anse att korta snuttar mellan hus och i parker är att öka utbudet av rutter.

- Frisbeegolf

Enligt planförslaget måste några frisbeekorgar flyttas. Egentligen betyder det att hela sträckningen måste göras om. Jag räknade att det gäller 6-7 korgar av 12; kan man kalla det "några"?

Genomfartstrafik

Enligt sida 70 i planbeskrivningen: *"Detaljplanen får inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt eller orsakas sådana oskäligen olägenheter som kan undvikas ..."* Trots att genomfartstrafiken påtalats i flera repriser innehåller förslaget genomfartstrafik för ett antal gator, som tidigare ej varit genomfartsleder. Detta gäller bl.a. Norrskogsvägen, Norrängsvägen, Bybergsvägen, Norrskogskanten, Gårdsvägen. På några av vägarna är det planerat för busstrafik och genomfart av tusentals bilar per dygn. Enligt min åsikt är de nuvarande boendes olägenhet enorm och deras livsmiljö försämras avsevärt.

Jag önskar att detaljplanen än en gång ändras på ett sätt som motsvarar allmänhetens redan flere gånger uttalade vilja.

BEMÖTANDE:

Rekreationsmöjligheterna

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomt. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-

skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Fyra korgar ligger i de nya kvartersområdena. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget. Inga större förändringar planeras till 6-km-skidspåret, förutom att det till den del det går längs Gretasbäckens dal kommer att ingå i det nya 2-km-spåret.

Genomfartstrafik

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäsvägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. Samma princip, att göra genomfartskörning mindre lockande, har tillämpats också på planområdets interna rutter. På den nuvarande Gårdsvägen, som planerats som en av områdets matargator, förutspås trafikmängden vara 500 motorfordon/dygn. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

91 Anmärkning DT, 1 undertecknare

Bevara nickby gårds ängar obebyggda.

BEMÖTANDE: Anmärkningen antecknas för kännedom.

92 Muistutus DU, 1 allekirjoittaja

Nikkilän kartanon alueen ja kaikkien rakastaman ulkoilualueen täyttäminen rakennuksilla on tyhmintä, mitä on mahdollista tehdä. Alue on kuntalaisille TODELLA tärkeä. Se on se (lähes) päivittäinen kosketus luontoon, johon lähes kaikki nikkiläläiset pääsevät suoraan omalta kotiovelta, ilman sen suurempaa matkustelua. Ympäröivän luonnon merkitys ja ymmärrys korostuu yhteiskunnassa jatkuvasti ja muissa kunnissa virkistysalueita jopa kehitetään entisestään, ei tuhota kuten tällä. Ulkoilualue on tärkeä kaiken ikäisille ja kuntoisille. Se, että reiteistä karsitaan pellon ympärillä menevät tasaisemmat reitit karsivat ison joukon alueen tämän hetken käyttäjistä. Miten lähdet esim taaperon kanssa opettelemaan hiihtoa "takalenkin" mäkiin..?

Alue on tärkeä monenlaisen harrastamisen kannalta, mutta monelle se on myös tärkeä paikka rentoutua ja rauhoittua. Se, että reitit korvataan "puistomaisilla" reiteillä asuinalueen reunoilla ja välissä ei millään tapaa korvaa menetettyjä reittejä. Itse ainakin jätän sellaiset reitit väliin. Ulkoillessa kaipaa sitä oikeaa luonnon rauhaa, jota ei valitettavasti saavuta taajamassa. On ikävä, jos joutuu lähteä etsimään uusia ulkoilureittejä pidemmältä, vaikka täydelliset puitteet siihen olisi ihan kotioven vieressä. Miettikää tarkkaan kummassa itse ulkoilette mielummin, metsässä/pelloilla vai taajamassa? Veikkaan, että ensimmäinen vaihtoehto vie reilusti voiton.

Ja mistä alueelle on kuviteltu saavan niin paljon uusia asukkaita? Mitä sitten tehdään, kun tonteista/asunnoista iso osa jää ilman ostajaa? Se tulee melkoisen kalliiksi kunnalle ja meille tämän hetken asukkaille. Onko tällaisia uhkakuvia huomioitu laskelmissa ollenkaan? Halukkuutta Sipoon suuntaan on, mutta täältä tullaan hakemaan tilaa ja luonnon rauhaa. Vähänkään pienemmät (alle 1000m²) tontit kiinnostavat vain murto-osaa ja tontin halutaan olevan luonnon rauhassa. (Tämä tullut todettua, kun omaa asuntoa yritettiin myydä.) Ne ketkä haluavat kaupunkimaisen ympäristön, kivoine pikku puistoihin ja taloihin, etsivät tonttia/taloa jo lähtökohtaisesti muualta. Sipoon ja Nikkilän valttikortti on ehdottomasti oikea LUONTO ja se, että se on kaikkien helposti saavutettavissa. Miksi tehdä Sipoosta uutta Korsoa, kun se on jo olemassa. Eikö ennemmin kannattaisi miettiä tämän kunnan parhaita puolia ja keskittyä entisestään niiden parantamiseen.

Aluetta kaavaillaan KeNi-junaradan takia. Mutta pitäisikö oikeasti miettiä ylipäätään junaradan kannattavuutta enää tänä päivänä? Tilanteet ovat muuttuneet muutamassa vuodessa melko radikaalisti ja sitä kautta myös työmatkat vähentyneet merkittävästi. (Itse joudun käymään fyysisesti työpaikalla, niin tämä vähenemisen huomaa joka päivä liikenteessä.) Jos matkustajien määrä on vähentynyt, niin tähän tarkoittaisi, että asutusta pitää tehdä huomattavasti lisää alkuperäiseen suunnitelmaan nähden, että siitä saataisiin kannattavaa. Ja myös kun etätyö on lisääntynyt, niin ihmiset hakeutuvat kauemmas keskustoista, enemmän maalle ja mm. tänne Sipooseen, koska täällä ollaan hyvien palveluiden äärellä, lähellä Helsinkiä ja luonnon ympäröimänä. Mutta kuinka kauan?!?

Kartanon alueen "räjäyttäminen" ja täyteen rakentaminen tulee erittäin todennäköisesti myös aiheuttamaan poismuuttoa. Itse emme ainakaan tänne aio jäädä, vaikka tähän paikkaan niin ihastuimmekin reilu 10v sitten kun tänne muutimme.

Luonnon tärkeyttä ja sen moninaisuutta tuolla alueella ei myöskään voi mitenkään painottaa liikaa. Se on alueena täysin ainutlaatuinen ja tulee muuttumaan peruuttamattomasti heti kun rakentaminen aloitetaan. Muutokset eivät välttämättä tapahdu suoraan, mutta välillisesti niitä tulee ja paljon. Onko näitä pystytty millään tavalla arvioimaan? Mitä sitten kun maaperä ei kestäkään siellä aloitettuja rakennustöistä? Jälkikäteen asioita ei enää pysty korjaamaan.

Millä tavalla rakentaminen on ylipäättään suunniteltu suoritettavan? Ulkoilureittejä on kaavailtu uusi tuhattavien tilalle, mutta missä vaiheessa nämä uudet astuu kehiin? Uudet reitistöthön pitäisi pystyä luomaan ennen vanhojen tuhoamista, jotta ulkoilu alueella mahdollistuisi. Vai hoidetaanko kaikki rakentaminen ensin ja vasta sitten "hupi" eli ulkoilureitit. Tässä tapauksessa ihmiset joutuvat olemaan ilman ulkoilureittejä tuon koko rakentamisen ajan, mikä kestää kauan, koska senhän kaikki tietää että hommat tuppaa venymään. Js ylipäättään koko tuo alue ja sen ympäristöhän tulee olemaan täysin käyttökelvottomassa kunnossa koko rakentamisen ajan, eli seuraavat noin 10-15 vuotta. Eiköhän sinä aikana halukkaat ulkoilijat etsi maastonsa muualta ja tuskin palaavat.

Miettikää nyt hyvät ihmiset oikeasti, mitä olette tälle kunnalle aiheuttamassa. Sipoo on kuuluisa luonnostaan ja se on varmasti yksi isoimmista, ellei jopa isoin, valttikortti tänne muuttavien ja täällä jo asuvien mielestä. Miksi siis tuhota se kaikkein tärkein?? Ymmärrämme toki, että kasvua on, mutta olisiko se mahdollista toteuttaa muualla, kuin tuolla kaikkien rakastamalla ulkoilualueella. Lääni ei täältä kuitenkaan ole muuallakaan loppumassa. Kun ymmärrätte, että junayhteys ei ole enää kannattava, niin sen myötä myös asutusta voi suunnitella lisättäväksi hieman laajemmalle alueelle.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää

edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Korvaavat ulkoilureitit toteutetaan ennen kuin vanhat poistuvat käytöstä.

Nykyinen 2 km hiihtolenkki Nikkilän kartanon pellolla poistuu käytöstä. Sen tilalle on suunniteltu korvaava 2 km lenkki Gretasbäckenin purolaakson ympärille, joka sekin kulkee vastaavassa helppokulkuisessa maastossa ja osittain samanlaisessa avoimessa peltomaisemassa. Sen sijaan 4 km ladun se osuus, joka kulkee mäkisessä maastossa ja ei ole yhteinen 2 km:n ladun kanssa on jäämässä entiselleen ja on saamassa pienen laajennuksenkin. Tällä tavoin latujen suunniteltu tilanne on profiililtaan aika lailla nykytilanteen kaltainen. Uusi 2 km latu ylittää syvän kohdan purolaaksossa kahdesti. Jatkosuunnittelussa varmistetaan, että nämä kohdat ovat mahdollisimman esteettömät, jolloin tulee myös parannus ulkoiluyhteyteen keskustasta pohjoiseen nykytilanteeseen verrattuna.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava tullaan toteuttamaan alue kerralla asuntojen kysynnän mukaan. Jos muutto Sipooseen ja Nikkilään hidastuu, myös asemakaavan toteuttaminen hidastuu. Siksi ei ole tarkoituksenmukaista ottaa koko alue kerralla rakennettavaksi ja työmaaksi, vaan edetään osa kerralla. Myöskään kunnan resurssien puitteissa ei ole tarkoituksenmukaista edetä liian nopeasti kaavan toteutuksen suhteen. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on harkittu julkaistavan yhtenäisenä kaava-alueena: on joka tapauksessa oltava kokonaisuudesta suunnitelma, jotta osista voidaan myöhemmin muodostaa eheä ja toimiva kokonaisuus ja voidaan muun muassa arvioida suunnitelman vaikutuksia kokonaisuudessaan. Koska kokonaisuuden suunnitelma on tarpeen laatia, on se hyvä myös tuoda asukkaiden tietoon ja arvioitavaksi kerralla eikä pienissä osissa.

Nikkilän vetovoimantekijänä on nimenomaan erilaisten asuinvaihtoehtojen tarjonta maaseutumaisen ympäristön keskellä, sekä Nikkilän kulttuuriperintö, joka näkyy arjen ympäristössä. Huolellisesti suunniteltu, vanhaa säilyttävä kaupunkikuva luo imagoa ja identiteettiä, ja imago taas on kasvua mahdollistavaa vetovoimaa. Toimintojen ja rakennustyylien kerroksellisuus ja monipuolisuus ovat tärkeitä täydennysrakentamisessa ja uusien alueiden suunnittelussa. Näin syntyy elävää ja mielenkiintoista ympäristöä. Kaavas suunnitelman lähtökohtana on ollut Nikkilän ympäristöön sopiva rakennuskanta, joka on korkeintaan noin neljäkerroksista. Siksi alueen suunnittelussa niin sanottu tiivismatala suunnitteluperiaate onkin ollut yksi lähtökohdista, jolla on luotu alueelle viihtyisää pienimittakaavaista ympäristöä. Asemakaavan rakennuskannasta noin neljä viidesosaa sijoittuu pientaloihin.

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

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Erilaisissa selvityksissä on mainittu 10 000 asukkaan olevan raideliikenteen edellytys Nikkilässä. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, että se olisi tavoite itsessään, vaan se on likimääräinen raja raideliikenteen kannattavuutta ajatellen. Sipoon kunta on ilmaissut olevansa valmis aloittamaan raideliikenteen jo ennen kuin tämä väestömäärä on saavutettu. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Henkilöliikenteen avaaminen rataosalla edellyttää selvitysten mukaan noin 20 000 asukasta ratakäytävällä, josta osa Keravan puolella kuntarajaa. Ratakäytävän asukasluku oli vuonna 2021 yli 13 000.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon

avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukko liikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpäähän pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

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

Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.

93 Muistutus DV, 1 allekirjoittaja

Koko NG8 on järjetön paskahanke. Mitä vittua teidän päässä oikeen liikkuu? Jos tällaista kuntaan tehdään, niin koko Sipoon voisi liittää suoraan Helsinkiin, koska kunnasta ollaan tekemässä täysin Helsingin esikaupunkia betonilähiöineen. Helsinkiin liittymisellä olisi se hyvä puoli, ettei teille tarvitsisi enää palkkaa maksaa.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

94 Muistutus DW, 1 allekirjoittaja

Olen tutustunut päivitettyyn asemakaavaehdotukseen Nikkilän kartanon alueesta, NG8 ja haluan veroja maksavana kuntalaisena lausua siitä seuraavaa:

Esitetty suunnitelma on huomattavasti realistisemmän kokoinen kun mitä aikaisemmissa esityksissä on näytetty. Minua kuitenkin kuntalaisena harmittaa yhden harvoista Nikkilän lähetyvillä olevan virkistysalueen selvä pienentyminen ja sen idyllisen maaseutumaisen luonteen tuhoaminen. Olen useasti ollut siellä metsässä liikkumassa sekä kesäisin että talvisin ja pidän sitä mukavana henkireikänä. Alue tarjoaa fyysisesti sopivan haastavan maaston harjoittelua varten. Ehdotettu asemakaavaluonnos muuttaa alueen luonnetta ja hankaloittaa sujuvaa virkistysalueen käyttöä, jossa jo virkistysalueelle siirtyminen Nikkilästä on oma luontoelämyksensä.

Toinen asia mikä minua veronmaksajana häiritsee ovat ne epärealistiset ja väärät pohjaolettamukset rautateitse tapahtuvasta matkustajaliikenteestä, jonka perusteella on katsottu kyseisen asuinalueen olevan jollain tavalla tarpeellinen. Koko matkustajaliikenne pohjautuu epärealistisiin oletuksiin joissa kunta - eli veronmaksajat - joutuvat pitkäksi aikaa maksamaan jotta kannattamaton liikenne, ennustettavasti matalilla matkustajamäärillä pyörivä liikenne pysyisi väkisin käynnissä. Rautatieliikenteen realismi ei kasva millään aikaisemmista tai nykyisistä NG8-asetakaavaehdotuksista, jolloin minusta koko suunnitelman pohja putoaa siltä osin pois. Tällöin ainoa syy rakentaa olisi että saataisiin Sipooseen lisää asukkaita, mikä sinänsä on ihan varteenotettava tavoite, mutta se tapahtuisi tässä tapauksessa arvokkaan liikuntapaikan kustannuksella.

Kolmas asia jonka haluan tuoda esille on että jos suunniteltu asemakaavaehdotus toteutetaan, tulee se syömään selvän osan melko suositusta frisbeegolfstadasta. Minulla ei suoraan ole yhteyttä lajiin, mutta oletettavasti harrastajat vaativat frisbeegolfstadon siirtämistä jollekin muulle alueelle ja minulla on melko monta negatiivista kokemusta yhteentörmäyksistä frisbeegolfareiden kanssa kun olen yrittänyt ulkoilla kunnan liikunta-alueilla johon on rakennettu frisbeegolfstadat. En mielelläni näe että joku muu suosituista ja käyttämästäni ulkoilualueista joutuisi uhratuksia frisbeegolfareiden tarpeille.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien kanssa.

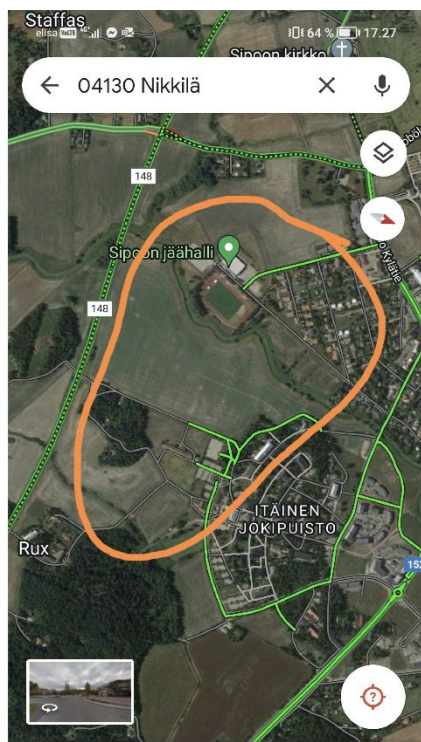
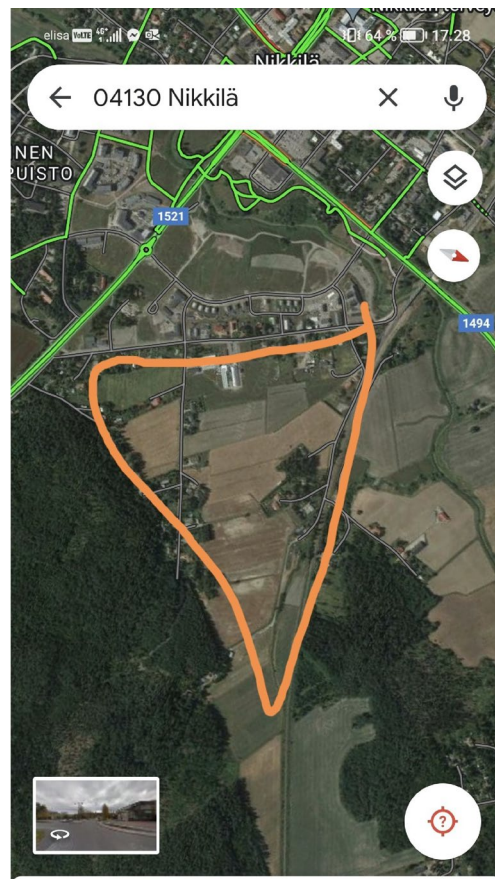
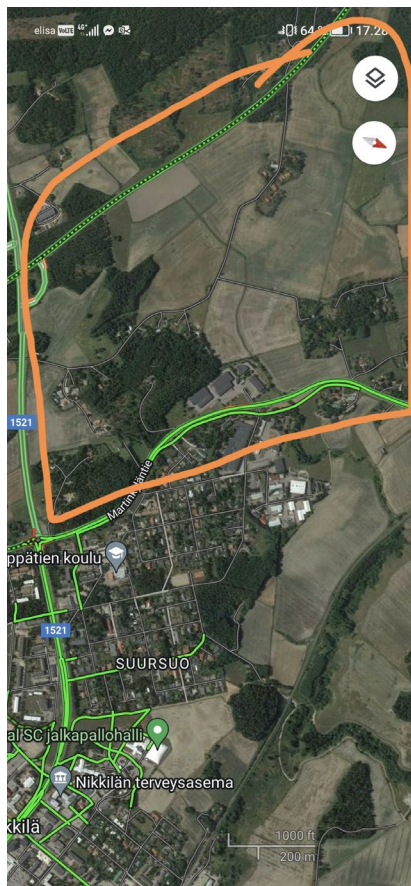
KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla tuhansilla asukkailla lähivuosikymmeninä.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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radon avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

Mielestäni on järkyttävää, että tuhoatte rakentamisella Nikkilän ainoan kuntoilureitin. Täällä ei ole edes uimahallia. Mitä kuntoilumahdollisuuksia jää ihmisille, joilla ei ole auto käytössä tai koiran ulkoiluttajille. Sipoon vetovoima on luonto ja meillekin myytiin asunto "kuntoilureitti vieressä" ja olimme onnessamme koska se on tärkeä meille, että luonto on lähellä. Myös kuplahallin vierestä suunniteltu autotie tulee tekemään ison liikenne solmuruuhkan. Se on aivan väärä paikka isolle liikenteelle. Samalla tuhoten luontoa. Päiväkodit ja koulut käyvät paljon retkellä noissa metsissä. Tuo tulee vaikuttamaan lähes kaikkiin Nikkilän asukkaisiin vauvasta vaariin negatiivisesti. Samalla te annatte kuvan, että kuntoilumahdollisuuksia ei arvosteta. Terveet kuntalaiset ovat teillä avainasemassa ja vähemmän käyntejä terveyskeskuksiin, kun asukkaat jaksavat pitää kunnosta huolta. Mielenterveydelle myös on erittäin iso tekijä päästä luonnon rauhaan ja metsään "nollaamaan" ajatukset. Asukkaiden psyykkeelle ja fyysiselle kunnolle nämä on isoja ja tärkeitä asioita. Näyttäkää, että välitätte asukkaista. Uudet asunnot ei houkuta ketään, jos ainoat ulkoilumahdollisuudet on viety. Pienellä 2km pätkällä ei tee mitään. Tänne muutetaan juuri maaseudun rauhan ja luonto lähellä ajatuksen kanssa. Nikkilässä on monta muuta paikkaa rakentaa kuin ainoan kuntoilureitin päälle. Lisäsin ehdotukset liitteenä. NG8 kunta vain ampuu itseään jalkaa. Paikka on väärä! Luontoarvot unohtamatta! Talvisin hiihtoladut. Se on iso bonus, kun pääsee hiihtoladulle kävellen. Se on myös vetovoima tekijä muuttoa ajatellen, jos Nikkilä mietitään sijaintina. Olen vain järkyttynyt miten olette uhraamassa ainoan kuntoiluradan. Päinvastoin teidän pitäisi parantaa sitä ja rakentaa sinne matkan varrelle kuntoilupaiikkoja missä voi nostaa esim. Painoa ja jumpata lenkin ohella. Nämä on avaintekijät ja näillä houkutellaan uusia asukkaita. Frisbeegolf on trendi laji ja te olette sen viemässä pois uusien asuntojen tieltä. Kaikki millä houkutellaan uusia asukkaita olette tuhoamassa järjettömän pakkomielteisen hankkeen takia.

Hajauttakaa suunnitelma toisiin paikkoihin ja pitääkää sama rakennustyyli. Juna on myös huono ja kallis ratkaisu. Ainoa järkevä vaihtoehto junalle on Helsinki Porvoo reitti, jossa Sipoo on välipysäkinä. Sillä Sipoo hyötyisi eniten. Asukkaat pääsisi esim. Porvooseen töihin eikä tarvitse omaa autoa. Nikkilä Kerava rata ei tuo lisäarvoa päinvastoin. Enemmän haittaa. Älkää pilatko Nikkilän vahvuuksia NG 8. Kuntoiluradan ja frisbeegolfin pitää säilyä juuri sellaisena kuin se nyt on. Lisäkuvana myös ympyröity se pahin kohta koko hankkeesta. Itse olen täällä asunut 2v. Ja juuri ne syyt miksi perheemme tänne muutti ja mikä sai meidät valitsemaan Sipoon niin olette tuhoamassa. Nikkilän valitsimme koska Söderkulla on täyteen rakennettu ja Nikkilä on kylämainen. Nämä on niitä, jotka on Nikkilän vetovoima.

Toivon hartaasti, että teette järkeviä ratkaisua kuntalaisia ajatellen ja heidän terveyttä ja sen mahdollistamista ajatellen. Älkää pilatko niitä asioita, jotka on syyt, miksi tänne ihmiset esim. Helsingistä ja isoista kaupungeista muuttaa.



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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfaajien 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 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 nähdessä enemmän sivuttainen kuin poikittainen. Näistä syistä on päädytty esittämään asemakaavassa kyseisen katuyhteystarpeen ratkaisuksi Lukkarintien jatketta. Siihen on vaikuttanut myös se, että tässä kohtaa (suunnilleen) yhteydellä on arvioitu olevan eniten käyttöä ja taajaman kokonaisliikenneverkko hyöttyä parhaiten uudesta yhteydestä. Lukkarintien jatkeen paikkaa on tutkittu, ja loppujen lopuksi mahdollinen sijainti on rajattu muutamisiin kymmeniin metreihin. 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.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottoriajoneuvoliikennettä ei ole haluttu suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

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

KeNi-rata ei tietenkään voi palvella kaikkia asukkaita tarpeesta ja asunnon sijainnista riippuen, kuten ei myöskään mikään muu yksittäinen liikenneratkaistu, mutta se tuo kuitenkin riittävän monelle kätevän uuden vaihtoehdon liikkumiseen. KeNi-radan avaaminen henkilöliikenteelle on liikennemallien mukaan ennustettu kaksinkertaistavan joukkoliikenteen käytön noin 1 km etäisyydellä asemasta. KeNi-rata myös mahdollistaa sujuvan seudullisen liikenteen pääradan muille keskeisille asemanseuduille: esimerkiksi Järvenpään pohjoiseen, Vantaan Tikkurilaan, poikittaisten tulevien ratayhteyksien asemille pääradan läheisyyteen, Pasilaan, jne. Junavaihtoehdon matka-aika Nikkilä–Helsinki on laskettu olevan noin 36–37 minuuttia vaihdollisena, kun vastaavan suoran bussimatkan pituus on nykyään 43–53 min. Vuorovälin on arvioitu olevan ruuhka-aikana 20 minuuttia ohitusraiteiden ansiosta.

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

Osa mainituista alueista sijaitsee kauempana keskeisistä palveluista ja alueiden osoittaminen asumiselle olisi paikoittain myös yleiskaavan vastaista. Joidenkin alueiden kehittämisen ongelmana on myös maantien melu, joka tekee alueista huonosti sopivan asuinrakentamiselle.

96 Muistutus DÄ, 2 allekirjoittajaa

Vaatimukset / Anspråk

Vaatus NG8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavan hylkäämisestä.
Förkastandet av förslaget till NG8 Nickby gårds centrums detaljplan.

Perustelut / Motivering

Maankäyttö- ja rakennuslaki

1 § Lain yleinen tavoite

Tämän lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä.

Tavoitteena on myös turvata jokaisen osallistumismahdollisuus asioiden valmisteluun, suunnittelun laatu ja vuorovaikutteisuus, asiantuntemuksen monipuolisuus sekä avoin tiedottaminen käsiteltävinä olevissa asioissa.

NG8-suunnitelma ei täytä kestävä kehityksen tunnusmerkkejä, johon liittyy niin ekologiset, taloudelliset, kulttuuriset kuin sosiaaliset seikat. Asiassa ei ole huomioitu kuntalaisten mielipiteitä, eikä 1 500 henkilön jättämä adressi ole saanut sille kuuluvaa painoarvoa.

Kuntalaisten mielipiteillä ei ole ollut merkitystä ja luottamushenkilöiden tekemiä päätöksiä ei ole kunnioitettu kaavaprosessin aikana. Tästä esimerkkinä voidaan pitää kehitysjohtaja Pirjo Sirenin jättämää eriävää mielipidettä maankäyttöjaoston 16.3.2022 olevassa kokouksessa, sekä kunnanjohtaja Mikael Grannaksen käyttämää otto-oikeutta kunnanhallituksen kokouksessa 25.3.2022.

Lisäksi maankäyttö- ja rakennuslaissa todetaan:

62 § Vuorovaikutus kaavaa valmisteltaessa

Kaavoitusmenettely tulee järjestää ja suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja mahdollisista vaihtoehtoista kaavaa valmisteltaessa tiedottaa niin, että alueen maanomistajilla ja niillä, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, sekä viranomaisilla ja yhteisöillä, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään (osallinen), on mahdollisuus osallistua kaavan valmisteluun, arvioida kaavoituksen vaikutuksia ja lausua kirjallisesti tai suullisesti mielipiteensä asiasta.

6 § Vuorovaikutus ja kaavoituksesta tiedottaminen

Kaavaa valmisteltaessa on oltava vuorovaikutuksessa niiden henkilöiden ja yhteisöjen kanssa, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa, siten kuin jäljempänä tässä laissa säädetään.

Kaavoja valmistelevien viranomaisten on tiedotettava kaavoituksesta sillä tavoin, että niillä, joita asia koskee, on mahdollisuus seurata kaavoitusta ja vaikuttaa siihen.

Kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet eivät ole ylellisyyttä, vaan ne ovat oleellinen edellytys asianmukaiselle suunnittelulle, konkretisoinnille ja täytäntöönpanolle. Kuntalaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet on laiminlyöty ja tiedonsaantia hankaloitettu kaavaprosessin aikana.

5 § Alueiden käytön suunnittelun tavoitteet

Alueiden käytön suunnittelun tavoitteena on vuorovaikutteiseen suunnitteluun ja riittävään vaikutusten arviointiin perustuen edistää:

- 1) turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;*

Kaava-alue on tärkeä virkistysalue paikallisväestölle, ei pelkästään ulkoilureittien ja frisbeegolf- radan takia, vaan myös maisemansa takia. Kaavan toteutus poistaisi suurimman osan kuntalaisten käyttämästä virkistysalueesta ja näin ollen hyvinvointia edistävät liikuntamahdollisuudet rajoittuisivat merkittävästi. Nikkilässä ei ole toista helposti saavutettavaa virkistysaluetta tarjolla.

Kunnalle on sote-uudistuksen myötä jäämässä suuri vastuu kaikesta terveyteen liittyvästä ennaltaehkäisevästä toiminnasta. Maksuttomat lähiliikuntamahdollisuudet ovat yksi tärkeimmistä terveydenedistäjistä. Ja tästä näkökulmasta esimerkkinä Sipoo eksyy suunnasta pahemman kerran. Näin todetaan esim. Potilaan lääkirilehdessä asiantuntijoiden voimin.

Tätä näkökulmaa kuntalaiset ovat mielestämme aika tehokkaasti yrittäneet tuoda julki, mutta toistaiseksi tuloksetta. Miksi on siis vastoin kuntalaisten tahtoa tuhottava se alue, joka on antanut kuntalaisille niin paljon vuosien varrella nimenomaan hyvinvoinnin ja terveyden näkökulmasta ja joka toimii merkittävänä vetovoimatekijänä koko Nikkilälle?

Viranhaltijoiden ja poliittisten päättäjien on syytä perehtyä myös Maankäyttö ja rakennuslain 54 § - Asemakaavan sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään.

Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

2) yhdyskuntarakenteen ja alueiden käytön taloudellisuutta;

2 a) riittävän asuntotuotannon edellytyksiä, (29.12.2006/1441)

Viranhaltijoiden esittämät talouslaskelmat ja selvitykset perustuvat osittain vanhentuneisiin tietoihin eikä riittäviä riskianalyysijä ole tehty. Tämän lisäksi tontinluovutuksesta ennakoitujen tontinmyyntituottojen yksityiskohtaiset laskelmat ja niihin liittyvät riskianalyysit puuttuvat.

Nykyiset kaavapäätökset mahdollistavat Nikkilän kasvua yli 1 000 henkilöllä, joten välitöntä tarvetta uusille alueille näin ollen ei myöskään ole.

3) rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvojen vaalimista;

Rakennettu ympäristö muuttuu taajama-alueeksi, eikä kulttuuriarvoja näin ollen vaalita.

4) luonnon monimuotoisuuden ja muiden luonnonarvojen säilymistä;

Alue on paikallisesti arvokas luontokohde. Alueella sijaitsevat Ollbäcken, Gretasbäcken ja Kvarnrännan purot ovat määritelty uhanalaiseksi luontotyyppiä eikä niiden olemassaoloa saa missään muodossa vaarantaa. Näiden osalta ei ole tehty riittäviä ja objektiivisia selvityksiä.

5) ympäristönsuojelua ja ympäristöhaittojen ehkäisemistä;

Swecon 22.6.2021 teettämässä riskienhallintasuunnitelmassa todetaan mm. näin *"Alueen ympäristö-, luonto- ja kulttuuriarvot eivät ole tarkkaan tiedossa (esim. liito-oravat, lahokaviosammal jne.) ja todetaan myös, ettei ympäristöselvityksiä ole tehty alueelle. Samalla esittävät riskienhallintatoimenpiteeksi "Alueelle laadittavat tarvittavat ympäristöselvitykset".*

Ilman riittävää ympäristövaikutusten arviointia vaarana on monimuotoisen luonnon tuhoaminen ja kulttuurisesti arvokkaan maiseman pyyhkiminen kartalta.

6) luonnonvarojen säästeliästä käyttöä;

ELY-keskuksen antaman lausunnon mukaan *uuden alueen talon- ja infrarakentamisen kasvihuonekaasupäästöt ovat suuret. 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.*

Suunnittelualan 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.

Kaava-alueelle luonnonmukaisiksi jäävät alueet edistävät yhdessä alueelle rakennettavien viherrakenteiden kanssa ilmastonmuutokseen sopeutumista ja varautumista suunnittelualaueella. Tämän vuoksi kaavatyössä kannattaa huomioida 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 rakentuvalle asuinalueelle?

Tähän lausuntoon nojaten on mahdotonta nähdä luonnonvarojen säästeliästä käyttöä ja kestävän kehityksen toteutumista.

7) yhdyskuntien toimivuutta ja hyvää rakentamista;

Sipoon kunnan voimassa olevassa strategiassa todetaan *"Vuotuinen keskimääräinen väestökasvutavoite noin 500 henkilöä. Asuntorakentamisesta puolet toteutetaan pientaloissa."*

Nämä tavoitteet koskevat koko kuntaa, joten Nikkilän raju yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja näin voimakkaat ja ylimitoitettut alueelliset kasvutavoitteet eivät ole linjassa vallitsevan strategian kanssa. Tämän toteutuessa vaarana on myös Sipoon muiden alueiden kehittämishankkeiden pysähtyminen jo pelkästään taloudellisista syistä, resursseista puhumattakaan.

ELY-keskus on lausunnossaan kehottanut kuntaa arvioimaan kaavan vaikutuksia myös siitä näkökulmasta, että Nikkilä-Kerava -rataa ei avata henkilöliikenteelle.

Tätä arviota ei ole tehty, tai siitä ei ole avoimesti kommunikoitu päättäjille tai kuntalaisille.

Lisäksi on lausuttu *"Kaava-alueen maaperä on rakennettavuudeltaan varsin haastava. Paksut savikerrokset voivat häiriintyessään ja runsaan kuormituksen alaiseksi joutuessaan muodostaa laajamittaisen liukupintasortuman."*

Nämä riskit tulee huomioida vaihtoehtoisissa kustannuslaskelmissa, jotta päätöksenteko ei perustu "paras ennuste -mentelemään" (best case scenario)

8) yhdyskuntarakentamisen taloudellisuutta;

Nikkilän osalta jo aikaisemmin tehtyt kaavapäätökset mahdollistavat alueen kasvua yli tuhannella henkilöllä, joten perusteltua ja välitöntä tarvetta uusille alueille ei ole.

*9) elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä;
(6.3.2015/204)*

Kaavaluonnoksessa ei ole huomioitu elinkeinoelämän toimintaedellytysten merkittävää mahdollistamista.

10) palvelujen saatavuutta;

Ei ole asukkaiden, tai yrittäjien intressissä luoda kahta keskusta-alueita palveluineen yhteen ja samaan kylään, vaan fokus ja toimintaedellytysten kehittämiseen liittyvät toimenpiteet on pidettävä Nikkilän nykyisessä keskustassa.

11) liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Linja-auto liikenteen kehittäminen raideliikenteen sijaan antaa sekä kustannustehokkaamman, että joustavamman palvelun eri alueilla asuville Sipoolaisille ja palvelee näin ollen myös laajempaa ryhmää.

Raideliikennettä koskevassa HSL:n antamassa lausunnossa todetaan mm seuraavaa *”Lisäksi ennen hanke- ja rahoituspäätöstä tulee varautua kalusto- ja varikkoratkaisuun, tehdä tarvittavat ratasuunnitelmat sekä sopia seudullisesti Sipoon ja Keravan kuntien liikenteen operointikustannusten ylimääräisistä rahoitusosuuksista. Näistä Sipoo on ilmoittanut osaltaan ottavansa vastuun.”*

Kenen esittämä lausunto tai millä toimivaltuuksilla ”Sipoo on ilmoittanut osaltaan ottavan vastuun”? Viranhaltijat vai löytyykö tästä poliittinen päätös?

Väyläviraston antamassa lausunnossa todetaan seuraavaa. *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 -radan aluevaraus selvitys, jossa henkilöjunaliikenteen edellyttämiä tarpeita selvitetään ja vaikutuksia arvioidaan. Väylävirasto huomauttaa, että Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavatyön osalta olisi hyvä odottaa kyseisen selvityksen valmistumista ja huomioida sen johtopäätökset alueen kaavaratkaisussa.*

Ilman väyläviraston mainitsemaa selvitystä ei saada objektiivista kuvaa hankkeen toteuttamismahdollisuuksista, eikä laadukasta ja luotettavaa talousarviota koko hankkeen osalta.

9 § (5.5.2017/254) Vaikutusten selvittäminen kaavaa laadittaessa

Kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus.

Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Kun kaava laaditaan ympäristövaikutusten arviointimenettelystä annetun lain (252/2017) 3 §:ssä tarkoitetun hankkeen toteuttamiseksi, hankkeen ympäristövaikutukset voidaan arvioida lain 3 luvun mukaisen menettelyn sijaan kaavoituksen yhteydessä. Hankkeesta vastaavan on tällöin toimitettava

mainitun lain 16 ja 19 §:ssä tarkoitetut tiedot kaavan laatimisesta vastaavalle viranomaiselle. Yhteysviranomainen vastaa ympäristövaikutusten arvioinnin riittävyyden tarkistamisesta sekä ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain mukaisen perustellun päätelmän tekemisestä.

Jos hankkeesta vastaava on sama kuin kyseisen kaavan laatimisesta vastaava viranomainen, ei hankkeen ympäristövaikutusten arviointia voida kuitenkaan tehdä kaavan laatimisen yhteydessä.

Tarkempia säännöksiä kaavan vaikutusten selvittämisestä ja hankkeesta vastaavan velvollisuudesta toimittaa tietoja viranomaisille sekä viranomaisten tehtävistä ja yhteistyöstä annetaan valtioneuvoston asetuksella.

Aiempaan viitaten "Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia." Näin ei kuitenkaan ole toimittu. Tämä on johtanut siihen, että taloudelliset arviot, väestöennustearviot ja tekniset selvitykset ovat vajaita sekä virheellisiä. Edellä mainittu herättää kysymyksen onko toteutumiselle edes juridisia edellytyksiä? Näin pahimmillaan tulemme tehneeksi päätöksiä väärin perustein.

VASTINE: *Kaavan laadinta on aina tietynlainen konsensus erilaisista, vastakkaisistakin tai ristiriitaisista toiveista sekä tarpeista. Jopa maankäyttö- ja rakennuslain mainitsema tavoitteet voivat olla keskenään ristiriitaiset tietyllä alueella. Silloin tutkitaan millä reunaehdoilla tällaisen asuinalueen suunnitteleminen on mahdollista. Tässä tapauksessa on tehty kompromissi toimivan yhdyskuntarakenteen, virkistys-, luonto ja maisema-arvojen välillä: asuminen on tuotu mahdollisimman lähelle keskustan palveluita ja asemaa, kuitenkin säästämällä arvokkaimman osan maisemasta, eli Ollbäckenin purolaakson, virkistysmahdollisuudet on säilytetty hyvällä tasolla ja arvokkaimmat luontokohteet on suojeltu.*

Kaavoitettava alue on suunniteltu ylempiasteisten kaavojen – maakuntakaavan ja Sipoon yleiskaavan – periaatteiden mukaisesti. Sipoon yleiskaavassa 2025 osa alueesta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Se tarkoittaa käytännössä sellaista rakentamista, jota voidaan kuvata esimerkiksi sanalla pikkukaupunkimainen. Sipoo on laaja kunta, jossa on tilaa monenlaiselle rakentamiselle ja asumiselle, eikä kunnassa ole vain yhtä asutustyyppiä. Yleiskaavassa on osoitettu mihin erityyppiset asuinalueet sijoitetaan, aina keskusta-alueista maaseuturakentamiseen. Asemakaava on siten yleiskaavan ja Sipoon aluerakenteen mukainen. Selvyyden vuoksi todetaan, että asemakaavaa ei voida laatia ylempiasteisten yleis- ja maakuntakaavojen vastaisesti.

NG8-suunnitelma on kestävä kehityksen mukainen: kaavassa on huomioitu niin 1) ekologiset, 2) taloudelliset, 3) kulttuuriset kuin 4) sosiaaliset seikat. Lyhennetysti mm.:

- 1) Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat luontoarvot ja arvioitu kaavan vaikutukset luontoon. Selvitysten perusteella arvokkaimmat alueet on jätetty rakentamisen ulkopuolelle. Tulevan asuinalueen vaikutukset arvokohteisiin on arvioitu olevan erittäin pienet. Luontoarvot on turvattu suojelumääräyksillä.*

- 2) *Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla.*
- 3) *Kaavaprosessin aikana on kartoitettu kaava-alueella olevat kulttuuriympäristön kohteet ja niiden arvot. Selvitysten perusteella arvokkaimmat kohteet on suojeltu.*
- 4) *Kaavasuunnittelussa on huolehdittu virkistysalueiden riittävydestä koko taajaman näkökulmasta, virkistysalueiden hyvästä saavutettavuudesta, asuinmahdollisuuksien laaja-alaisesta tarjonnasta (omakotitalo, rivitalo, kerrostalo, minitalo, jne.), alueen riittävästä palvelumitoituksesta ja toimivasta liikenneverkostosta, sekä viihtyisästä asuinympäristöstä.*

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

Vuorovaikutus on kaavaprosessin aikana tehty huomattavasti lain vaatimaa minimitasoa laajemmin: on ollut karttakysely, nettikeskusteluja, kaavakävely, maastonäyttely, webinaari ja yleisötilaisuuksia tavallisen kirjallisen palauteantomahdollisuuden lisäksi. Kaavan eri vaiheista on virallisten kuulutusten lisäksi tiedotettu erillistiedottein ja sosiaalisessa mediassa.

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

Asuinalueen rakentaminen ei tarkoita virkistysmahdollisuuksien täydellistä hävittämistä alueelta. Palautteen perusteella kaavaan metsäaluetta on säästetty vielä noin 0,5 ha lisää poistamalla ja kaventamalla tontteja. Metsäalueelle on suunniteltu rakentamista alle 5 ha alueelle, käytännössä vain noin 330 x 150 metriä leveälle alueelle. Ulkoilualueelle jää edelleen 35 ha yhtenäistä kunnan omistuksessa olevaa metsäaluetta, johon jää nykyinen 4 km latu. Lisäksi alueelle jää pienempiä kunnan omistuksessa olevia metsäalueita noin 18 ha

verran ja peltoalueiden reunoja, jotka sopivat virkistyskäyttöön. Kunta on ostanut alueelta 4 ha lisää maata virkistyskäyttöön, jolle on mahdollista toteuttaa kaavassa suunniteltu uusi 2 km latu, kun nykyiselle 2 km ladun pellolle rakennetaan taloja. Tämän reitin ansiosta tulee jatkossakin olemaan mahdollista kulkea esim. hiihtäen keskustasta Pohjanmetsään avoimessa peltomaisemassa kulkematta asuinalueiden vieressä. Lisäksi kaava toteutetaan osa-alue kerralla, jolloin osia pellolla olevista poistuvista ulkoilureiteistä jää käyttöön ainakin kymmeneksi vuodeksi. Myös frisbeegolfrata jää alueelle, mutta joitakin koreja joudutaan siirtämään. Asemakaavassa ei määrätä frisbeegolfradan radoista, vaan millä tavoin rata muutetaan selviää myöhemmässä suunnitteluvaiheessa ja ratasuunnittelu tullaan tekemään yhteistyössä frisbeegolfajien kanssa.

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

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 pihapiiriin ja uudisrakennukset sopeutetaan materiaaliltaan ja väriltään kartanoympäristöön. Uudisrakennuksissa tulee kuitenkin näkymään niiden uusi käyttö, kun niiden toiminto ei enää liity maatalouteen. Nämä uudisrakennukset osaltaan rajaavat pois uuden asuinalueen näkyvistä. Kartanosta säilytetään myös näkymä asemakaavan uuteen keskuspuistoakseliin muistumana laajasta peltonäkymästä. Se, että perinteinen peltonäkymä häviää on väistämätöntä, kun sille suunnitellaan asuinalue. Osa asuinalueen uudisrakennuksista tulevat näkymään kartanolle. Tuomalla ne varsin lähelle kartanorakennusta koko asuinalueen laajuus ei käy ilmi samalla tavalla, vaan näkymä on hillitympi. Jos uudisrakennukset olisivat kauempana visuaalinen vaikutus olisi massiivisempi. Lisäksi kartanon läheisen asuinalueen rakennukset ovat pienemmät kuin kartanorakennus, jotta rakennusten hierarkia säilyy.

KeNi-radon avaamisella henkilöliikenteelle varaudutaan ei vain Nikkilän kasvuun vaan myös koko seudun liikennejärjestelmään ja seudullisiin muutoksiin. Vaikka Nikkilään ei muuttaisi yksikään uusi asukas kasvaa pääkaupunkiseudun ja sen lähialueen väestö sadoilla

tuhansilla asukkailla lähivuosikymmeninä. Tämä vaikuttaa välillisesti myös nikkiläläisiin, kun Lahdenväylän liikennekäytävällä on entistä enemmän käyttäjiä ja entistä useampi bussimatka muuttuu vaihdolliseksi bussiliikenteen välityskyvyn ylittyessä runkoväylillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että bussi- ja autoliikenne seisoo liikennenuhkiassa tai että bussien reitit ohjataan joka tapauksessa raideliikenteen vaihtoasemille. KeNi-rata tuo tähän seudulliseen tilanteeseen uuden liikenteellisen vaihtoehdon.

Kaavasta on laadittu luontoselvitys ja Natura-arvioinnin tarveharkinta. Luontokartoitus on tehty, jotta voidaan tunnistaa ne luontoarvot, jotka ovat olennaiset asemakaavan laadinnassa. Kyseessä ei ole kartoitus alueen koko lajikannasta. Valvovat viranomaiset ovat todenneet selvitykset riittäväksi tähän tarkoitukseen ja että kaava on huomioinut luontoarvot sopivalla tavalla.

Kaavan tavoitteena on säilyttää purolaaksot luonnontilaisena ja mahdollisesti ylläpitää niittymäiset osat aloittamalla laiduntaminen uudestaan. Siksi purolaaksojen yli suunnitellut kadut on suunniteltu pitkille silloille tierumpujen sijaan, jotta purouomat säilyvät.

Purolaaksoille annettu kaavamääräys "luo-3" (Maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeä alue, jolla ympäristö säilytetään) on sopiva luonto- ja maisema-arvojen säilyttämiselle ja ohjaa riittävästi alueen jatkosuunnittelua ja ylläpitoa. Purouomien kaavamääräys on muutettu muotoon "wp" (ohjeellinen puro tai pienvesialue), joka korostaa purojen luonnontilaisuutta kun aiempi määräys lähinnä kielsi purojen putkittamista.

Suunnittelu on lähtenyt siitä, että asuinalue suunnitellaan keskitetysti ja täsmällisesti sopiviin paikkoihin, jotta nykyisestä virkistysalueesta jää mahdollisimman paljon jäljelle. Suurin osa rakentamisesta on suunniteltu pelloille ja tästä syystä eniten muuttuu avoin peltomaisema. Uusi Nikkilän kartanon keskuksen asuinalue tuo myös tulevaisuuden nikkiläläisille mahdollisuuden asua hyvien virkistysalueiden välittömässä läheisyydessä samalla kuin virkistysmahdollisuudet säilyvät edelleen myös nykyisillä asukkailla laajoina kokonaisuuksina. Osana Nikkilän ja Söderkullan voimakasta kasvua on luonnollista, että uudet asukkaat muuttavat välillä myös alueille, jotka ovat olleet osa vanhojen asukkaiden virkistysmaastoa. Näin on tapahtunut useimmiten, kun taajamiin on tehty uusia asuinalueita viime vuosikymmeninä. Uudet asukkaat tuovat kuntaan elinvoimaa ja mahdollisuuksia parantaa myös virkistysmahdollisuuksia ja -reitistöä jatkossakin.

Uusien asuinrakennusten rakentaminen edellyttää rakennusmateriaalien tuottamista sekä katu- ja kunnallistekniikan rakentamista. Osittain kaavaratkaisun ekologisuus riippuu rakentamisessa käytettävistä materiaaleista sekä valittavista lämmitysmuodoista. Uuden asuinalueen rakennukset voivat olla laajasti puurakenteisia, mikä pienentää alueen rakentamisen aiheuttamaa hiilijalanjälkeä ja vastaa siten osaltaan kansallisiin ilmastotavoitteisiin. Kaavan pitkän toteutusajan aikana myös nykyisin tavallisesti käytettyjen rakentamismateriaalien, kuten teräksen ja betonin, hiilijalanjälki tulee olemaan pienempi, kun valmistusmenetelmät kehittyvät. Rakennusmateriaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys vähentävät uusien tuotteiden valmistuksessa syntyviä päästöjä ja jätettä. Alueen nykyinen vähäinen rakennuskanta on tarkoitus säilyttää

Maamassojen käsittely on usein yksi merkittävä asuinalueiden rakentamisesta aiheutuva energia- ja ilmastovaikutus. Kaavaratkaisu hyödyntää nykyistä maastoa, joten suuriin maanmuokkauksiin ei ole tarvetta. Ainoa poikkeus tähän on suunniteltu kokoojakatu radan ali, jossa joudutaan tekemään luiskauksia ja pengerryksiä, jotta pääsee radan ali ja puron yli. Uudella radan alikululla toisaalta myös varaudutaan ilmastomuutokseen, koska se toimii varayhteytenä niissä tapauksissa, kun Pornaistentie on poikki Sipoonjoen tulvien takia. Tulvat voidaan olettaa toistuvan useammin tulevaisuudessa lisääntyvän sadannan takia.

Sipoo on ollut viime aikoina yksi Suomen nopeimmin kasvavista kunnista ja kunnan strategiassa Sipoon kasvuvauhdiksi on asetettu noin 500 asukasta vuodessa. Nikkilän väestönkasvu ei johdu siitä, että se olisi asetettu tavoitteeksi KeNi-radon (Kerava–Nikkilä-rata) takia, vaan Nikkilän väkiluvun ennustetaan kasvavan nykyisten suunnitelmien mukaisesti noin 10 000 asukkaaseen KeNi-radasta huolimatta. Sama koskee Sipoon toista taajamaa Söderkullaa, jonka väestömäärän ennakoidaan kasvavan alueen maankäyttöä ohjaavien kaavojen mukaisesti reilussa kymmenessä vuodessa myös noin 10 000 asukkaaseen. Kasvu tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää, esimerkiksi myönteisempää väestökehitystä, taloudellista hyvinvointia sekä monipuolistuvia yksityisiä ja kunnallisia palveluita. Lisäksi on tarpeen hahmottaa, että kasvussa on lopulta kyse ihmisten omastakin valinnasta muuttaa Sipooseen. KeNi-radalla vastataan siten yleiseen väestönkasvuun, eikä toisin päin.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisällytetty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

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

Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi

asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Esitettyjen alueidenkäyttövarausten kautta kaavaratkaisu mahdollistaa myös kaupan ja muun yksityisen palvelutarjonnan lisääntymisen. Näin kaava luo osin edellytyksiä yritystoiminnalle ja kunnan työpaikkaomavaraisuuden kasvamiseen. Kaavassa on lähdetty siitä, että ensisijaisesti uusi asuinalue tukeutuu olemassa oleviin palveluihin Nikkilän keskuksessa, mutta on myös varauduttu siihen, että alueella on jonkun verran tarvittavia omia palveluita.

97 Anmärkning DÖ, 1 undertecknare

NG8, Stationsområdet och Lukkarin koulu

För att skapa en förståelig och helhetsaktande bild av de ovannämnda områdets framtid så borde planerna för dessa göras samtidigt. Bland annat behövs det för att förstå kostnaderna av utbyggnaden av de två första, alltså NG8 och stationsområdet, samt för de nya arrangemangen vid Lukkarin koulu. Områdets (NG8, stationsområdet) trafik kommer att starkt bero på bron och tunneln från NG8 till Lukkari samt av vägen till stationsområdet. Då det argumenteras att tågtrafik ska utnyttjas i framtiden speciellt i fallet av NG8, så borde dessa projekt gå hand-i-hand. Kommunen borde måsta kunna visa hur den tänker sig att trafiken ska löpa med de beräknade 4000 nya bilar som ska förbi skolan, allaktivitetshallen, fotbollshallen, mm.

Dessutom måste man beräkna kostnaderna för helheten – både beslutsfattare och invånarna måste veta hur framtiden ser ut. En helhetsberäkning behövs för att även om kommunen tjänar på försäljning av alla tomter på NG8 så är det ju möjligt att utbyggnaden

av stationsområdet och relaterade vägar går på minus (darrförminskning, broar till stationen, etc).

Hela området (NG8, stationsområdet, skolan, allaktivitetshallen, fotbollshallen, och kringliggande byggnader) behövs ta i betraktande för att förstå helhetskostnaderna och tiden det tar att förverkliga området (att bygga alla vägar, få alla tomter sålda, att få igång tågen, osv). Området är redan idag vältrafikerat med alla barnskjutsar och annan trafik som redan går där till skolan och hallarna, så det borde redas ut redan innan beslut fattas att hur trafiken och parkeringen ska fungera säkert och smidigt i framtiden.

- Rutterna för skolbarn och idrottare ska slås fast. Hur kan man hämta, föra, parkera vid skolan, allaktivitetshallen och fotbollshallen
- En planöversikt för både NG8, stationsområdet, fotbollshallen och Lukkarin koulu, där vägar och tunnlar ingår, behövs innan NG8 kan godkännas.
- Helhetskostnaderna och tidtabellen för områdena måste ges innan beslutsfattarna behandlar planen för att kostnader och inflyttning tydliggörs.
- Liksom ELY-keskus konstaterar i sitt utlåtande vore det bäst om vägen under banan inte byggs just där.

Tåget

Nickby kommer inte ha tillräckligt med folk för att tågen ska starta i åtminstone tio år till. HRT har i tidigare beräkningar kommit fram till att 10 000 människor i Nickby och sammanlagt 20 000 på hela vägen till Kervo kunde räcka för tåg. Sibbo är tvunget att betala kostnaderna ifall man vill ha tåget före det, alltså innan det bor 10 000 personer i Nickby som HRT beräknat att behövs för att antalet passagerare skall räcka till ekonomiskt. Om Sibbo skall stå för det underskottet måste kostnaderna för tåget räknas med som en del av kostnaderna för helheten eftersom stöd ju behövs under flera år.

För att inte tala om hur stor andel folk distansjobbar nuförtiden, vilket kan ändra kalkylerna drastiskt när folk inte längre kör lika mycket.

Vill man bygga ut och skynda på planer i Nickby på basen av möjligheten att få ett tåg till Nickby måste man göra följande:

- Sibbo kommun bör be om en ny genomgång av möjligheten att starta tåg till Kervo både befolkningsmässigt och tidtabellsmässigt, samt kostnadsmässigt innan NG8 godkänns
- Man bör också reda ut hur övergången till tåg skulle inverka på bussförbindelserna till byarna och hur folk kan ändra sina vanor (minst två byten för att komma till Helsingfors, inkluderande ståplats från Kervo på morgonen (Z, R-tåg), jämfört med dagens turer då man får sitta från Nickby till Helsingfors – är tåget till Kervo faktiskt attraktivt för Sibbobor?
- Vad är kostnaden för att upprätthålla tåget från år 2030 framåt tills tillräcklig mängd passagerare finns?

Friluftslederna

Friluftslederna med tillgång till skog både för långa och korta rutten bör kunna tillfredsställas. Detta har framkommit i många insändare och anmärkningar redan under utkastskedet. Nuvarande korta rutten verkar inte alls gå i skogen enligt nuvarande plan.

Nickby Gård är det viktigaste friluftsområdet för Nickby och byarna i mellersta och Norra Sibbo – Skolor såväl som vanliga människor och idrottare utnyttjar området sommar såväl som vinter.

- Byggnationen och vägen i skogen från NG9 tas bort. Vägen kan flytta till andra ändan av området under Byberget. Lämpliga justeringar görs i planen för att kunna flytta vägen och anpassa friluftsvägen.

Hållbarhet

Området bör byggas hållbart och husen bör vara i trä, även höghusen bör alltså byggas i trä. I planen bör också sättas in att varje hus måste sätta upp solpaneler för elproduktion. På området bör varje bostadshus kunna tillhandahålla laddning för elbilar.

- Alla hus byggs i trä
- Solpaneler för varje hus
- Varje hus bör förses med laddningsplats för bilar

Ordningsföljd för genomförande

Området är i högt värderat friluftsbekommodering idag – om området börjar byggas, måste friluftslederna först göras i skick innan övrig infrastrukturbyggnation görs eftersom hela området är i fritidsbruk året om.

- Friluftslederna görs först, innan övrig byggnation börjar
- Måttlig bygge till början, bygg mot järnvägen och lämna åkern orörd.
- Utveckla helst övriga delar av Nickby först, inklusive stationsområdet, innan NG8 förverkligas.

BEMÖTANDE:

NG8, Stationsområdet och Lukkarin koulu

Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex.

vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomi är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.

Vid idrottshallstomten längs Klockarvägens förlängning har planerats avhämtningsplatser för bilpassagerare. Parkeringsområdet på andra sidan Klockarvägen har planerats speciellt för sådana tillfällen då det är stora evenemang i övertryckshallen och i dess närområde. Då är det möjligt att flytta parkeringen helt bort från hallens ingång till det skilda området, eftersom parkeringen i sig kan orsaka farosituationer då det är mycket folk på plats. I gatuplaneringen kommer detaljerna för säkra övergångsställen att planeras närmare.

Tåget

Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågtrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågtrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågtrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågasvarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse. För kostnaderna hänvisas till föregående rubrik.

Persontågtrafiken förutsätter enligt utredningar cirka 20 000 invånare i bankorridoren, varav en del på Kervosidan om kommungränsen. Bankorridorens invånartal år 2021 var över 13 000.

Friluftslederna

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågtrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrum utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande

och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget.

Gatunätverket på planområdet har planerats så att det bildar en fungerande helhet med resten av Nickby, vilket bland annat kräver att ett fungerande bussnätverk tas i beaktande. En lönsam busstrafik, både kostnads- och tidsmässigt, kräver genomlöpande gator mellan bostadsområdena. En tunnel under Byberget skulle bli dyr.

Hållbarhet

Byggnaderna i det nya bostadsområdet kan i hög utsträckning vara trähus. Av planområdets byggnadsbestånd är fyra femtedelar i småhus och dessa brukar i praktiken nästan uteslutande byggas i trä. I planens byggsättsanvändningar nämns installerandet av solpaneler, men det är inte ett tvång. Om byggandet av laddningspunkter för elbilar finns lagstadgat i en skild lag, så i detaljplanen är det inte nödvändigt att göra skilda bestämmelser om saken.

Ordningsföljd för genomförande

Planen kommer att genomföras ett område i sänder, enligt efterfrågan. Kommunen bygger inte bostäder, utan de byggs i den takt det finns människor som vill flytta till Sibbo. Genomförandet kommer att över 10 år. Planen kunde ha planerats i mindre delar, men genom att planera hela området på en gång hålls helheten sammanhängande och den

kommer därmed också i kommuninvånarnas vetskap. Då planen genomförs ett område i taget blir de befintliga friluftlederna i användning så länge området ännu inte börjat bebyggas. Ersättande friluftleder genomförs innan de som upphör tas ur bruk.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

98 Muistutus EA, 1 allekirjoittaja

NG8 päätöksenteossa mukana olleena, kaavamuutokseen liittyvien taloudellisten faktojen puuttuminen ja kokonaisuuden hahmottamisen vaikeus, niin kuntalaisen kuin päättäjän näkökulmasta huolestuttaa. Sipoon talous on hyvällä tolalla vielä tänä vuonna ja v. 2023, mutta melkoinen talouden romahdus tapahtuu v. 2024.

Alkuperäisessä NG8 alueen päätöksenteossa kaavoitettavan asuinalueen ja aseman alue ajateltiin kokonaisuutena, jonka vuoksi silloiset suunnitelmat hyväksyttiin. Nyt joutuu huomaamaan, sekä kaavamateriaalista että virkamiesten vastauksista, että molempia alueita ajatellaan aivan ominaan ja toisistaan erillisinä. Näin ei ollut tarkoitus.

Kaavan tarkoitus on ollut henkilöjunaliikenteen aloittaminen Nikkilä-Kerava rataosuudelle ja sen mahdollistamiseksi tavoitteena asukasluvun kasvattaminen. Näiden tarkoitus on ollut kulkea käsi kädessä.

Nyt joutuu huomaaman, että NG8 aluetta on suunniteltu ilman samanaikaista juna-aseman kaavaa ja siihen liittyviä selvityksiä mm. "ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset", joita Maankäyttö- ja rakennuslain 9§ edellyttää. "Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia."

Huolestuttavaa myös on, että kunnan aikomuksena on toteuttaa Lukkarintien jatke siltoineen ja alikulku-/tunneleineen sekä pari muuta siltaa, jotta valtiolle voisi osoittaa, että

Sipoon kunta on tosissaan ja toteuttamassa kaavahanketta hinnalla millä hyvänsä, saadakseen 3 miljoonan valtionavun.

Myös Lukkarintien ja Lukkarin koulun ympäröimä alue on suunnittelematta. Tästäkään ei löydy kustannuslaskelmia kaavamateriaalista. Liikenteen ohjaaminen 4.000 auton vuorokausimäärällä Lukkarintietä koulun ohitse, noin parin sadan metrin etäisyydellä koulurakennuksesta, on vastuuton ehdotus, tietäen minkälainen ruuhkainen tilanne koulun alueella on jo nyt, varsinkin iltapäivisin ja iltaisin Lival SC jalkapallohallin ja kunnan monitoimihallin käyttäjistä.

Kunnan talouden hiipuessä lähivuosina taloussuhdanteiden vanavedessä ja näin epävarmoissa oloissa NG8 hanke tulee pysäyttää.

Pyydän että niin kuntalaisille veronmaksajina kuin päättäjillekin annetaan täydelliset ja ajantasaiset taloudelliset faktat koko NG8 hankkeesta, asemahankkeesta, koko Lukkarin ympäristön alueesta sekä liikenneratkaisuksista, ennen kuin kaavaa viedään yhtään eteenpäin.

VASTINE: Asemakaava on yksi suunnitelma muiden joukossa, joka mahdollistaa henkilöliikenteen aloittamisen KeNi-radalla (Kerava–Nikkilä-rata). Henkilöliikenne ei kuitenkaan ole asemakaavan suora seuraus, koska asemakaavoitettu asuinalue voi toimia myös ilman henkilöjunaliikennettä, jota on myös arvioitu kaavan vaikutusten arvioinnissa. Asemakaavan hyväksyminen ei tarkoita automaattisesti henkilöjunaliikenteen käynnistämistä, vaan se vaatii erillisen projektin ja erilliset päätökset. Melkein jokainen uusi asemakaava Nikkilässä vaikuttaa junaliikenteen mahdollisuuksiin osaltaan. Nikkilän yhdyskuntarakenteen laajentaminen ja junaliikenteen käynnistäminen KeNi-radalla on tutkittu Nikkilän kaavarungon yhteydessä. Kaavarungossa on perustana ollut vastaavanlainen maankäyttö Nikkilän kartanon alueella kuin ko. asemakaavassa. Siksi vaikutukset koko taajamalle on selvitytetty jo kaavarungon yhteydessä sekä junan kanssa, että ilman.

Syy siihen miksi asemanseutu laaditaan erillisenä asemakaavana, johtuu siitä, että ei ole vielä laadittu kovin tarkkoja suunnitelmia asemanseudusta ja aluesuunnittelu odottaa, että ratasuunnittelu etenee, jotta ratasuunnittelusta saadaan lisää lähtötietoja asemanseudun suunnitteluun. Nikkilän taajaman kokonaiskuva on suunniteltu Nikkilän kaavarungossa ja tässä tapauksessa tiedämme jo, että Ollbäckenin purolaakso jätetään rakentamattomaksi ja siksi Nikkilän kartanon ja asemanseudun kaava-alueiden rajalla on suunnitelmallisesti varsin vähän yhteensovittavaa. Kaavarunko on laadittu siksi, että eri tahtiin tehtävät asemakaavat voidaan yhteensovittaa. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että asemaa varten on mahdollista rakentaa tarvittavia liikenneyhteyksiä. Niiden lopullinen tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan, eikä näitä yhteyksiä rakenneta ennen kuin tarve on selvillä. Siten ko. asemakaava vain mahdollistaa, mutta ei sido asemanseudun kaavan ratkaisuja.

Nikkilän kartanon keskuksen uuden asemakaava-alueen liikennejärjestelmä on suunniteltu sillä tavalla, että jalan ja pyörällä olisi mahdollisimman suorat ja lyhyet yhteydet keskustan nykyisiin palveluihin ja tulevalle asemalle. Moottorijoukoneuvoliikennettä ei ole haluttu

suoraan rajoittaa, mutta reitit on suunniteltu sillä tavalla, että autolla ajaminen alueen läpi on hitaampaa kuin jos kiertäisi Pornaistentien kautta. Liikennemallinnusten mukaan Lukkarintien jatkeella kulkevat n. 4000 autoa vuorokaudessa ovat siksi suurimmalta osalta alueen sisäistä liikennettä. Asemakaavassa ei päätetä katujen tarkemmista liikennejärjestelyistä, vaan asemakaavan yhteydessä tehdyssä katujen yleissuunnitelmassa varmistetaan tarvittavat aluevaraukset kaduille ja lopulliset liikenneturvallisuuteen liittyvät ratkaisut, esim. koulun kohdalla, suunnitellaan ja päätetään asemakaavan jälkeen tehtävässä katusuunnitelmassa. Tällaiset ratkaisut voivat olla esimerkiksi ajoradan korotukset ja kavennukset, keskisaarekkeet ja liikennevalot.

Tontinmyyntitulojen arvioidaan olevan 32,6 milj. € ja uusimman kaavaehdotuksen infrakustannukset arvioidaan olevan 25,2 milj. €, joten kaavatalous on edelleen hyvällä tasolla. Rakentamisen arvioidaan kestävän 10–15 vuotta, joten tällä aikajaksolla ehtii tulla sekä korkea- että matalasuhdanteita. Kustannusarvio ei ole laskelma tulevaisuuden rahan arvosta vaan tulojen ja menojen vertailuluku. Kustannuksiin on sisälletty asuinalueen toteuttamisen kokonaisuudessaan. Asemanseutu ja henkilöjunaliikenne on erillinen hanke, jonka rahoittamiseen myös valtio osallistuu. Tämä hanke ei ole kytketty asuinalueen rakentamiseen, koska se palvelee koko Nikkilää ja asuinalue voidaan myös toteuttaa ilman juna-asemaa. Asuinalueen kustannuksiin on sisällytetty yksi silta Ollbäckenin yli (Lukkarintie). Asemakaava on suunniteltu sillä tavalla, että on mahdollista rakentaa myös muita siltoja Ollbäckenin yli, mikäli ne tarvitaan asemahanketta varten, mutta niiden kustannukset ja tarve selviää vasta kun asema suunnitellaan. Asuinalue itsessään pärjää yhdellä sillalla Ollbäckenin yli.

99 Anmärkning EB, 1 undertecknare

Yrkande:

Detaljplanen är lagstridig och kan inte godkännas med stöd av de motiveringar som anges nedan. Planen står i strid med de riksomfattande målen för områdesanvändning samt med bland andra följande paragrafer i markanvändnings- och bygglagen (MarkByggl): 1 §, 5 §, 9 §, 54 § 2-3 mom. och 62 § MarkByggl.

Motivering:

1. INLEDNING

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för ett grönt, småstadslikt bostadsområde i norra delen av Nickby i enlighet med Generalplan för Sibbo 2025 så att dagens tätortscentrum utvidgas till norra sidan av banan. Målet är att möjliggöra mångsidigt byggande från flervåningshus till småhus, närservice för området samt att bevara och utveckla grön- och rekreationsområdena. Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsatts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en

egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen.

Som utgångspunkt för planeringen fungerar även de riksomfattande målen för områdesanvändning som Finland utarbetat i anslutning till:

- Fungerande samhällen och hållbara färdvägar
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

De riksomfattande målen kan enligt 22 § MarkByggl omfatta ärenden som med tanke på regionstrukturen, områdesanvändningen eller trafik- eller energinätet är av internationell betydelse eller av betydelse för ett större område än ett landskap, har en betydande inverkan på det nationella kultur- eller naturarvet, eller har en nationellt betydande inverkan på den ekologiska hållbarheten, regionstrukturens ekonomi eller möjligheterna att undvika betydande miljöolägenheter. Enligt 24 § MarkByggl skall de statliga myndigheterna i sin verksamhet beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen, främja möjligheterna att uppnå dem och bedöma vilka konsekvenser myndigheternas åtgärder har för regionstrukturen och områdesanvändningen.

I enlighet med de allmänna målen i MarkByggl skapar de riksomfattande målen för områdesanvändningen förutsättningar för en bra livsmiljö samt främjar en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling (1 § MarkByggl). Målet när det gäller att främja en hållbar utveckling är att trygga goda levnadsförhållanden för nuvarande och kommande generationer. Detta innebär också att miljön, individen och ekonomin beaktas jämlikt i planeringen av och beslutsfattandet om områdesanvändningen.

Lagstiftningens mål är också att tillförsäkra alla en möjlighet att delta i beredningen av ärenden och att säkerställa att planeringen är högklassig och sker i växelverkan, att det finns tillgång till mångsidig sakkunskap och att det ges öppen information om de ärenden som behandlas. Målen för områdesplaneringen konkretiseras i 5 § MarkByggl.

Detaljplanen uppfyller inte målen och de krav på områdesanvändning som ställs i MarkByggl i enlighet med vad som anförs nedan.

2. VÄRNET OM KULTUR- OCH NATURMILJÖN

2.1 Det rättsliga ramverket

Under punkt 3.4 i Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen kan man läsa följande:

Det är viktigt med tanke på näringarna, befolkningens välbefinnande och områdenas identitet att man sörjer för natur- och kulturmiljön på ett hållbart sätt. Områdesanvändningen är av avgörande betydelse för att natur- och kulturmiljöerna samt de arkeologiska värdena ska kunna bevaras samt för att

internationella avtal som gäller dem ska kunna verkställas. Med områdesanvändningen påverkas också ett hållbart utnyttjande av naturtillgångarna. En hållbar användning av natur- och kulturmiljöerna blir verklighet när deras regionala mångfald och tidsskikt tryggas. Den finska kulturmiljön som helhet baserar sig på nationella inventeringar, som myndigheterna har gjort och som gäller nationellt värdefulla landskapsområden, nationellt betydande bebyggda kulturmiljöer och nationellt betydande arkeologiska objekt. I områdesanvändningen är det nödvändigt att identifiera dessa områden och beakta dem så att deras värden tryggas.

En betydande del av de naturvärden som är viktiga med tanke på naturens mångfald liksom också av de värdefulla sammanhängande naturområdena är belägna utanför skyddsområdena. Med tanke på främjandet av naturens mångfald och de internationella förpliktelser som gäller detta är det viktigt att naturvärdena och de områden och ekologiska förbindelser som är viktiga för dem beaktas vid områdesplaneringen och att de inte splittras i onödan genom annan områdesanvändning. Ekologiska förbindelser har stor betydelse också med tanke på anpassningen till klimatförändringen, eftersom de gör det möjligt för arter att flytta till nya livsområden när klimatet värms upp. Urbaniseringen, den växande natur- och kulturturismen, människornas ökande fritid samt den betydelse det har för folkhälsan att röra sig i naturen ökar behovet av områden som lämpar sig för rekreation. Till följd av detta är det i områdesanvändningen nödvändigt att ägna uppmärksamhet åt att det finns tillräckligt med rekreationsområden som har både hög kvalitet och god tillgänglighet och att rekreationsförbindelserna är kontinuerliga.

Uppnåendet av målen stöder en trivsamt och sund boendemiljö för invånarna genom att miljöriskerna minskas och det sörs för att områden som är viktiga för rekreationen bevaras. Det att miljöriskerna minskar gör att också de ekonomiska riskerna avtar och den övergripande säkerheten tilltar.

Som riksomfattande mål anges bland andra följande:

Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.

Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.

Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.

Enligt 5 § punkt 3 MarkByggL är målet för områdesplaneringen att främja den byggda miljöns skönhet och värnandet om kulturvärden. Enligt 5 § punkt 4 är målet för områdesplaneringen att främja möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden. Enligt 54 § 2 mom. MarkByggL skall den byggda miljön och naturmiljön värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som

planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation. Enligt 54 § 3 mom. MarkByggL får detaljplanen inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare åläggas sådana oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller de krav som ställs på den åsidosätts.

Detaljplanen strider mot de riksomfattande målen och bestämmelserna på de sätt som anges nedan.

2.2 Kulturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

År 1981 beslöt kommunstyrelsen i Sibbo i samråd med museiverket att låta göra en kulturhistorisk inventering av kommunens byggnader. Kriterierna sammanfattades i bokstäverna R (rakennushistoriallisesti arvokas/byggnadshistoriskt värdefull), H (historiallisesti arvokas/historiskt värdefull) och M (maiseman tai ympäristön kannalta arvokas/ värdefull med tanke på landskapet eller miljön). I samband med det här klassificerades Nickby gård i likhet med Gamla kyrkan som R, H, M. Även en nyare utredning av Livady Oy (2020) klassar gårdsmiljön med omgivande åkrar som en nationellt värdefull kulturhistorisk miljö. Också här likställs området med landskapet kring kyrkorna i Kyrkoby.

Borgå museum har även i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet för NG8 (16.2.2021) anfört följande:

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.

Också i sitt utlåtande till KR3 – Planstomme för Nickby har Borgå museum (24.2.2021) lyft upp värdena kring Nickby gård:

Muutamasta asiasta Porvoon museo katsoo aiheelliseksi huomauttaa kaavarungosta. Nikkilän kartanon alueella on maisemallisesti arvokas aluekokonaisuusmerkintä ristiriidassa oleellisesti muuttuvan asuin- ja lähipalvelujen aluemerkinän kanssa. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin tutkia maisemallisten arvojen huomioon ottaminen uudisrakentamisen sijoittelussa. Maisemalliset arvot ja näkymät tulee ottaa huomioon yleisesti

muutoinkin avoimilla maatalouden muokkaamilla alueilla, joille asutusta on suunnitteilla.

Också Sibbo Hembygdsförening r.f. har i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet framhållit betydelsen av att byggnaderna och miljön kring Nickby gård skulle bevaras. De här utredningarna och utlåtandena har inte beaktats i den fortsatta planeringen. Tvärtom har man medvetet ignorerat dem, vilket exempelvis bemötandet av utlåtandena klart visar.

De kulturhistoriska värdena kring Nickby gård visualiseras i bilaga 1.

Detaljplanen har inte i tillräcklig mån beaktat det skyddsvärda området kring Nickby gård, utan bebyggelse och infrastruktur har planerats in för nära. Detaljplanen strider följaktligen mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 5 § punkt 3 och 54 § 2 mom. MarkByggL. Områdets kulturhistoriska värde måste erkännas och åkrarna närmast gårdsbyggnaderna bör lämnas obebyggda.

2.3 Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Nickby gårds rekreationsområde utgör en mosaik av olika biotoper, vilka tillsammans skapar en oersättlig helhet. De mest skyddsvärda områdena är Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan, vilka idag alla är i naturenligt tillstånd. Bäckar på lerjord i södra Finland klassificerades år 2018 som en akut hotad miljö (CR) i södra Finland. Bäckarna har sitt ursprung i källor och är vattenfyllda året runt. På miljöförvaltningens gemensamma webbtjänst ymparisto.fi kan man läsa följande om naturtyper i anslutning till källor (lähteikköluontotyyppit) på finska:

”Lähteikköluontotyyppejä luonnehtii jatkuva pohjaveden virtaus (lähteisyys). Vesi on kylmää, tasalämpöistä läpi vuoden ja jatkuvan virtauksen vuoksi hapekasta ja mineraalirikasta. Lähteiköllä tarkoitetaan yhtenäistä lähdevaikutteista aluetta, johon voi sisältyä avovetisiä lähteensilmäkkeitä, lähdepuroja ja -noroja sekä tihkupintoja, joilla ei ole avovesipintaa. Lähteikkö käsittää myös vallitsevasti lähdevaikutteiset reunavyöhykkeet kivennäismaan rajaan asti tai suolla tai lähdepurossa niin pitkälle kuin lähdevaikutus on vallitsevaa. Lähteikkö on siis varsin laaja termi, joka kattaa monenlaisia ja monenkokoisia esiintymiä yksittäisistä pienialaisista ja selvärajaisista silmäkkeistä jopa useiden hehtaarien kokoiisiin lähteikkökomplekseihin.

Lähteiköt tarjoavat ravinteisuutensa ja erityisen pienilmastonsa ansiosta elinympäristön vaateliaalle ja osin myös harvinaiselle putkilokasvi-, sammal- ja selkärangatonlajistolle. Lähteiköt ovatkin tyypillisesti ympäristöään rehevämpiä ja monimuotoisempia elinympäristöjä.

Ihmistoiminnan seurauksena suuri osa etenkin Etelä- ja Keski-Suomen lähteiköistä on tuhoutunut, mutta tuhoutuneiden esiintymien määrää ei tunneta.”

Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde beskrivs närmare i bilaga 1. Om planens konsekvenser för den naturmiljö som inte direkt berörs av byggande redogörs närmare under punkt 5 i anslutning till konsekvensbedömningen.

Detaljplanen för NG8 förstör den viktiga naturmiljön i anslutning till rekreationsområdet och strider härigenom mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 54 § 2 mom. MarkByggl.

2.4 Rekreativvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Nickby gårds rekreationsområdet är ett gammalt och av invånarna älskat rekreationsområde. Dess mångsidighet gör det unikt (se bilaga 1). Detaljplanen raserar hela områdets värde. Att jämställa lätttrafikleder och parkstråk i byggd miljö med rekreationslederna på området idag är en skymf mot alla nickbybor. Att förlägga nya friluftsleder och skidspår till bäckfårorna i de akut hotade bäckarnas känsliga miljö och att räkna in bäckfårornas naturskog i summan av områdets hektar (ha) rekreationsskog är likaså förkastligt.

Emedan största delen av ett rekreationsområde omvandlas till bostäder och infrastruktur samtidigt som den resterande arealen skall tillgodose hela norra Sibbos nuvarande och framtida invånares rekreationsbehov kan man under inga som helst omständigheter argumentera för att det i omgivningen finns tillräckliga områden som lämpar sig för rekreation. Inga likvärdiga ersättande områden finns att uppbringa. Samtidigt är det ostridigt att detaljplanen leder till att kvaliteten på alla nickbybors livsmiljö försämras avsevärt. Tillväxtmålen som sådana kan inte i sig anses motivera detaljplanens syfte, emedan Nickby kan växa på andra områden i kommunens ägo. Inte heller spårtrafik kan betraktas som ett sådant motiverat syfte med detaljplanen, i enlighet med vad som anförs nedan under punkt 4.

På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning skall det finnas tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation. Enligt 54 § 3 mom. MarkByggl får detaljplanen inte leda till att kvaliteten på någons livsmiljö försämras avsevärt på ett sätt som inte är motiverat med beaktande av detaljplanens syfte.

Detaljplanen för NG8 strider mot de riksomfattande målen för områdesanvändning samt mot 5 § punkterna 1, 4 och 5 samt 54 § 2-3 mom. MarkByggl. Områdets rekreativvärde och betydelse för invånarna måste erkännas och området bör lämnas obebyggt i sin helhet.

3. EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ

3.1 Om målsättningen som sådan

Under punkt 3.3 i Statsrådets beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen kan man läsa följande:

"En uppgift för den hållbara områdesanvändningen är att förebygga betydande men för hälsan och miljön. Detta är nödvändigt också med tanke på ekonomin. I synnerhet uppvärmningen av klimatet ökar sannolikheten för allvarliga och oåterkalleliga ändringar och förutsätter avgöranden gällande områdesanvändningen för anpassning till klimatförändringen. Behovet att anpassa sig till klimatförändringen beror i synnerhet på förändringar i regnmängderna, översvämningarna, medeltemperaturen, markskiktet och grundvattenförhållandena samt på den allmänna förekomsten av extrema väderfenomen såsom stormar, störtregn och översvämningar i tätorterna.

Skadliga faktorer i anknytning till en hälsosam och säker livsmiljö är i synnerhet trafikens och produktionsverksamhetens utsläpp i marken, vattnet och luften, exponering för buller samt olyckor som påverkar miljön.

Nästan en miljon finländare exponeras för skadligt buller utifrån. Det har konstaterats att fortgående bullerexponering orsakar allvarliga men för hälsan. Vibrationsskador orsakas särskilt i omgivningen runt spårtrafiken. Små partiklar i luften har bedömts orsaka cirka 2 000 förtidiga dödsfall årligen i Finland. Olägenheterna kan minskas genom att man placerar funktioner som är känsliga för dem på ett ändamålsenligt sätt eller genom att man begränsar spridningen eller bildandet av själva utsläppen.

Lösningarna gällande placeringen samt andra beredskapsmetoder inom områdesanvändningen är i allmänhet förmånligare än åtgärder som vidtas efter att områdena har realiserats. Planeringen av områdesanvändningen har en betydande roll vid tryggheten av grundvattnet. Särskilda utmaningar medför det om man placerar bosättning och andra känsliga funktioner och funktioner som orsakar risk för storolycka nära varandra. Enligt Seveso III -direktivet ska medlemsstaterna försäkra sig om att målet att förhindra storolyckor och att begränsa följderna av sådana på människors hälsa och miljön beaktas i medlemsstaternas markanvändningsplanering. Minskningen av exponeringen för olägenheter har en betydande inverkan på befolkningens hälsa och på samhällsekonomin."

Som riksomfattande mål för områdesanvändningen anges därför följande:

"Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.

Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.

Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.

Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.”

Detaljplanen för NG8 strider på flera punkter mot de ovan nämnda målsättningarna för en trygg och sund miljö så som anges nedan.

3.2 NG8 i strid med målsättningarna för en trygg och sund miljö

För det första hör de områden där tunneln och de nya broarna över Ollbäcken planeras till bygghetsklasserna 4 ”Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö” och 5 ”Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö”. Broarna skall grundas på pålar och vägarna behöver en ”pålplatta” (paalulaatta) som grund, dvs. en gjuten platta ovanpå betongpålar. På område 4 kan byte av jordmassor (massanvaihto) fungera som ett alternativ för vägarna. Samtliga broar skulle gå över områden klassade som både 4 och 5a. Huvudvägen skulle till största delen gå över klass 4. Alla broarna skulle byggas i områden där bygge av hus inte rekommenderas på grund av rasrisk, där risken för översvämning är reell, och där klimatförändringarna med ökad nederbörd kan komma att få oanad inverkan.

För det andra förekommer det artesiskt grundvatten på området, dvs. grundvatten under tryck som hindras från att stiga uppåt av ett tjockt lerskikt. Byggandet i anslutning till grundvattenområden måste idag betraktas som en onödig risk och det rekommenderas överlag inte längre att nya bostadsområden byggs i grundvattenområden, trots att man gjort det tidigare (www.vesi.fi). Artesiskt grundvatten medför ytterligare risker. Om man penetrerar marken på fel ställe rinner grundvattnet upp som från en källa. Om man inte har en exakt karta över var det förekommer artesiskt grundvatten är pålningen förknippad med mycket stora risker. Man kan åstadkomma läckage och försumpning av närliggande områden. Om vattenflödena är stora, kan detta i längden leda till en sänkning av grundvattennivån någonstans i systemet. När man bygger eller slår ner pålar i ett grundvattenområde, finns det alltid en viss risk att grundvattnet kontamineras. Dessutom har undersökningar visat att det isoleringsmaterial av returglas man enligt kostnadsberäkningarna har tänkt använda vid väg- och tunnelbygget inte är lämpligt för grundvattenområden, eftersom bland annat arsenik och antimon i lerjordar kan lösas ut från isoleringsmaterialet i vatten. Byggandet riskerar följaktligen grundvattnets kvalitet och tillgänglighet.

Beträffande tunneln och brobygget vid Ollbäcken konstaterade NTM-centralen i sitt utlåtande till detaljplaneutkastet år 2021 följande:

”Pohjaveden suojelua koskevat määräykset 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 huomioda rakennettaessa. Rakennusten perustaminen tulee tehdä siten, ettei rakentaminen vaikuta pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Myös

pohjavesialueen ulkopuolella saven alapuolella voi esiintyä paineellista pohjavettä. 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.”

För det tredje hör Ollbäcken till kategorin bäckar på lerjord, vilka år 2018 klassificerades som akut hotade (CR) i vårt land. Alla ingrepp i naturen borde redan på den här grunden vara strikt förbjudna. Planering av bosättning och infrastruktur kommer att förändra flödena till bäckarna, vilket i kombination med klimatförändringarna kan få katastrofala följder. Byggandet av tunneln och bron i Ollbäcken kommer att förstöra bäckens naturliknande tillstånd.

För det fjärde är det inte förenligt med en sund och trygg miljö att idag koncentrera bosättning, trafikleder och en ny järnvägsstation till en järnvägsförbindelse som fungerar som transportrutt för farliga ämnen. Kervo–Sköldvik-banan används för containertransporter från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Enligt en utredning som gjorts om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen (Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa. Ramboll CM Oy, 2022) ligger banan inom influensområdet för en eventuell storolycksrisk. Att öka trafiken och mängden invånare som rör sig vid banan är inte ansvarsfull samhällsplanering.

Detaljplanen för NG8 strider mot de riksomfattande målen för områdesanvändning avseende en trygg och sund livsmiljö, eftersom central infrastruktur planeras in på ett område där risken för ras och översvämning är reell, följderna av klimatförändringarna är oklara, grundvattnets kvalitet och grundvattennivån äventyras, naturvärden hotas och invånarnas säkerhet inte kan garanteras.

4. ETT EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM

Som riksomfattande mål för ett effektivt trafiksystem anges följande: Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Enligt 5 § punkt 11 MarkByggl är målet för områdesplaneringen är utgående från en interaktiv planering och tillräcklig bedömning av konsekvenserna främja ändamålsenliga trafikarrangemang samt i synnerhet betingelserna för kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken.

För tillfället finns ingen persontrafik på järnvägsbanan till Kervo, utan banan används för transport av farliga ämnen. Bostadsområdet stöder följaktligen inte befintliga kollektivtrafiklösningar utan är inplanerat för att skapa en ny typ av kollektivtrafikförbindelse. För att spåren skall kunna tas i bruk för persontrafik förutsätts oskäligt stora investeringar, nya trafikarrangemang och ytterligare utredningar, vars framtida slutsatser om banans ändamålsenlighet och genomförbarhet ännu inte är kända.

Härvidlag är detaljplanen för NG8 i syfte att introducera en ny kollektivtrafikmodell inte förenlig med de nationella målen för områdesanvändning.

I det här sammanhanget bör även följande noteras: Planbeskrivningen lyfter upp det faktum att hela det planerade området är inplanerat på ett avstånd på 1 km från den tilltänka tågstationen. Den här formuleringen har inte i sig någon som helst relevans. Inom samma avstånd från stationen finns nämligen också inte mindre än fyra vattendrag inklusive Natura- området Sibbo å. De övriga bäckarna är alla i naturliknande tillstånd och bör skyddas.

Dessutom är Nickby gård och det kulturhistoriskt viktiga landskapet belägna inom samma område. Detta torde i sig tala för att området kring den tilltänkta tågstationen aldrig kommer att kunna utvecklas till den tätort en lönsam tågförbindelse skulle förutsätta.

5. BEDÖMNINGEN AV KONSEKVENSERNA UTGÅENDE FRÅN EN INTERAKTIV PLANERING

5.1 Den rättsliga regleringen

Enligt 9 § MarkByggl ska en plan grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

65 § naturvårdslagen lyder enligt följande: Om ett projekt eller en plan antingen i sig eller i samverkan med andra projekt eller planer sannolikt betydligt försämrar de naturvärden i ett område som statsrådet föreslagit för nätverket Natura 2000 eller som redan införlivats i nätverket, för vars skydd området har införlivats eller avses bli införlivat i nätverket Natura 2000, ska den som genomför projektet eller gör upp planen på behörigt sätt bedöma dessa konsekvenser. Detsamma gäller ett sådant projekt eller en sådan plan utanför området som sannolikt har betydande skadliga verkningar som når området.

5.2 Allmänt om konsekvensbedömningens utgångspunkter för NG8

För konsekvensbedömningen är några aspekter av central betydelse och därför redogörs inledningsvis för dem.

För det första lade Sibbo kommun i januari 2021 samtidigt fram två olika planer till påseende: KR3 – Planstomme för Nickby, och NG8 – Detaljplaneutkast för NG8. Som underlag för planeringen offentliggjordes flera centrala utredningar, vilka alla i sig hade varit betjänta av en kritisk granskning ur många olika perspektiv. Kommuninvånarna och de förtroendevalda skulle följaktligen på kort tid ta till sig och bedöma tillräckligheten hos utredningar och material på sammanlagt flera tusentals sidor, för att sedan kunna bilda sig en uppfattning om planernas konsekvenser för dem själva, naturen och miljön. Flera av bilagorna byggde på tidigare utredningar, och medan projektet framskred tillkom ytterligare utredningar. Den utredning som beaktade den fortsatta utvecklingen och

planeringen hade varit mest central – tågutredningen från år 2015 - saknades däremot helt och hållet i beredningsmaterialet. Däremot förelåg en trafiknätsutredning, vars upplägg helt och hållet grundade sig på antagandet att Ke-Ni-banan förverkligats.

Oaktat det faktum att varken invånare eller förtroendevalda i praktiken haft någon som helst reell möjlighet att utgående från ett så stort material bilda sig någon som helst uppfattning om konsekvenserna av för ens ett litet område av planen, innebär det här att hela planeringen egentligen har grundat sig en feluppfattning om tågtrafikens lönsamhet och antagandet att Nickby huvudsakligen skall växa i direkt anslutning till järnvägen – en järnvägsförbindelse som idag endast används för transport av farliga ämnen, och i anslutning till vilken man i enlighet med de nationella målen för områdesanvändning inte skall planera in nya bostadsområden eller områden avsedda för allmänheten.

För det andra grundar sig hela den fortsatta planeringen av Nickby gård – och härigenom även indirekt Nickby i stort – på en naturinventering utförd av Envibio år 2019 (Bilaga 7, "Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys"). Den här naturinventeringen uppfyller dock inte de krav som måste ställas för att en korrekt bedömning av detaljplanens konsekvenser för naturen och miljön skall kunna göras. Inventeringen kan närmast betraktas som en inledande undersökning. Sammanfattningen av inventeringen kan även ställvis betraktas som direkt missvisande. Exempelvis nämns att man letat efter flera hotade arter men inte funnit dem, samtidigt som det är uppenbart att tidpunkten på året var fel med tanke på de arter eller naturvärden som eftersöktes.

För vissa arter förringar rapporten även områdets betydelse som habitat, trots att biotoperna som sådana de facto talar för motsatsen och snarare påvisar att en närmare inventering av området borde göras. Rapporten påstår exempelvis att området runt Nickby gård skulle vara det mest värdefulla för fladdermöss, även om hålträd och blockfält i Norrskogen gynnar andra arter än de som trivs i byggnader. Utredningen gör även gällande att Norrskogen inte är lämplig för flygekorre, trots att flygekorrens habitat – granskog med inslag av al, björk och gamla aspar – motsvarar biotopen i Norrskogen. Noggrannare inventeringar av de fladdermöss som använder det planerade området som övervintrings-, föröknings- eller födosökningsområden har inte gjorts. Flera områden är även oinventerade helt och hållet. Ingen inventering har exempelvis gjorts av Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan.

De brister och lagstridigheter som nedan redogörs för är till stora delar en direkt följd av ovanstående upplägg.

5.3 Konsekvenserna av tågstationen

"Detaljplanen bidrar till uppnåendet av målet om att öka antalet invånare i Nickby till 10 000, vilket förutsätts för att persontågstrafiken ska inledas på Nickby–Kervo-banan. Tågstationsområdet behandlas i en egen detaljplan, men avsikten är att planera Nickby gårds centrum som ett mångsidigt bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på tågstationen."

I enlighet med planens syfte hör härigenom NG8-området och stationsområdet ihop. Enligt 9 § MarkByggl skall planens konsekvenser utredas på hela det område som berörs av planen. Eftersom NG8-planens syfte är att möjliggöra tågtrafik, måste konsekvenserna av tågtrafiken utredas i samband med planeringen av NG8-området. Stationsområdet måste planeras samtidigt som NG8-området. Vid utredningen av konsekvenserna för det utvidgade området måste Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

Detaljplanen strider mot 9 § MarkByggl eftersom konsekvenserna inte har utretts på hela det område som berörs av planen.

5.4 Konsekvenserna för bäckarna

Bäckarna med omkringliggande bäckdalar utgör några av de värdefullaste naturobjekten på området. Den bristfälliga inventeringen av Envibio samt avsaknaden av en inventering av själva bäckarna innebär att ingen konsekvensbedömning har varit möjlig. Den Natura-behovsprövning (Bilaga 13) Sibbo kommun låtit göra grundar sig inte på någon naturinventering och den har inte utförts av sakkunniga inom området. De facto anges i rapporten att inget besök i terrängen ens ägt rum.

I detaljplaneförslaget har alla tre bäckar fått beteckningen "Oja-1" med texten "För öppet dike reserverad del av område". Den felaktiga benämningen har i detaljplanen möjliggjort dagvattenlösningar som inte är lämpliga i anslutning till bäckar och vilka på sikt kommer att förstöra bäckarnas känsliga ekosystem, eftersom orenat dagvatten kan innehålla betydande mängder föroreningar exempelvis från vägytor och korroderande byggnadsmaterial. Dagvattnet kommer att inverka på vattentemperaturen med förstörda ekosystem som följd.

Alla bäckdalar har även i planeförslaget fått beteckningen "VL" "Lähivirkistysalue" och anvisats för närrekreation. Bäckfårorna har fått tilläggsbeteckningen "luo-3" med texten "För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras". Beteckningen är inte tillräcklig för det skydd som akut hotade bäckmiljöer kräver. Finland har de facto undertecknat ett avtal om förbättring av bäckarnas tillstånd, vilket inte tillåter åtgärder som innebär en uppenbar risk för försämring av vattnets tillstånd i bäckarna.

Bäckarna bör ha beteckningen "S" "Skyddsområde" med texten "För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras". Endast skötselåtgärder för förbättrande av miljöns tillstånd bör vara tillåtna.

Detaljplanen för NG8 strider mot 9 § MarkByggl eftersom en konsekvensbedömning för de tre akut hotade (CR) bäckarna Ollbäcken, Gretasbäcken och Kvarnrännan inte har gjorts. Genomförandet av planen skulle förstöra den värdefulla miljön för all framtid.

5.5 Exempel på konsekvenser för trafikarrangemangen

Genomförandet av NG8 leder ofrånkomligen till att trafiken i hela Nickby kommer att behöva dirigeras om. Det här är ett exempel på en konsekvens som inte kunnat utredas i sin helhet i samband med planen. Trafikarrangemangen behandlades i anslutning till KR3, men det är först i samband med detaljplanen för NG8 som det står klart hur stora de negativa verkningarna av NG8 blir för hela Nickby.

Vägen över Ollbäcken är bara ett exempel. Trafiken på Klockarvägen uppskattas till 4 000 fordon per dag när NG8-området är färdigbyggt. Denna trafik skulle enligt detaljplanen ledas mellan följande byggnader: Lukkarin koulu, kommunens fotbollshall och allaktivitetshallen. På det här området är trafiken redan idag mycket livlig. Fotbollshallen och allaktivitetshallen används av hela kommunens invånare, varav största delen tar sig till hallarna med bil. Det normala i Finland och andra europeiska länder är att leda bort trafik från dylika områden. Enligt utbildningsstyrelsen skall man vid placering av skolbyggnader ta hänsyn till riskfaktorer och potentiellt farliga miljöer, såsom trafikleder, buller och luftkvalitet. Att planera in en livligt trafikerad väg igenom detta område är direkt ansvarslost och följderna blir att hela området måste planeras om med en helt ny gatuplan, vars kostnader i det här skedet är oklara.

Detaljplanen för NG8 strider mot 9 § MarkByggl eftersom en tillräcklig konsekvensbedömning beträffande trafikarrangemangen vid Lukkarin koulu inte har presenterats i samband med planen.

5.6 Särskilt om växelverkan med invånarna och invånarnas möjligheter att bedöma planens konsekvenser

Enligt 6 § MarkByggl skall *beredningen av en plan på det sätt som bestäms nedan i denna lag ske i växelverkan med de personer och sammanslutningar vars förhållanden eller intressen i avsevärd mån kan påverkas av planen. Myndigheter som bereder planer skall informera om planläggningen så att de som berörs av saken har möjlighet att följa planläggningen och påverka den.*

Växelverkan och själva förfarande regleras närmare i 62 § MarkByggl:

Planläggningsförfarandet samt informationen om utgångspunkterna, målen och eventuella alternativ för planeringen när planer bereds skall ordnas så att markägarna på området och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen (intressent) har möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planläggningen och skriftligen eller muntligen uttala sin åsikt om saken.

Bestämmelsen förpliktar beredningen att organisera planeringen på ett sätt som stöder växelverkan. Invånarna skall ha konkret möjlighet att bilda sig en uppfattning om planen, dess innebörd och konsekvenser. En plan som inte uppfyller lagens krav är lagstridig.

Ovan konstaterades att de utredningar som ligger som grund för planeringen är för bristfälliga för att en korrekt utvärdering av planens konsekvenser skall kunna göras.

Följaktligen har inte heller invånarna haft möjlighet att på basis av det framlagda materialet bilda sig en uppfattning om planens innebörd och konsekvenser. Utöver det här måste dock ytterligare följande lyftas fram:

- Sibbo kommun har under en längre tid gjort sken av att involvera invånare i planeringen utan att invånarnas synpunkter egentligen beaktas i den fortsatta beredningen. En forskningsrapport publicerad vid Aalto universitetet av vilken detta framgår finns tillgänglig här: Harsia, E., & Nummi, P. (2022). Ainutlaatuista, täydentävää ja epämääräistä : Osallistiedon hyödyntäminen kulttuuriympäristön arvottamisessa Sipoon Nikkilässä. Yhdyskuntasuunnittelu - Finnish Journal of Urban Studies, 60(1), 10-54. <https://doi.org/10.33357/ys.119918>.
- Alla relevanta utredningar har inte gjorts tillgängliga för allmänheten i anslutning till detaljplanearbetet, exempelvis följande: Sweco ja Sipoon kunta (2021). Nikkilän Kerava-Sköldvik radanalitus, yleissuunnitelman laatiminen. Suunnitelmaselostus. Työnumero 23701923.
- Alla relevanta utredningar har inte funnits som bilaga till NG8 utan de har endast på funnits som bilaga till KR3, exempelvis följande: Livady Oy 2020, Nikkilän Rakennusperintöselvitys.
- All relevant information har inte gjorts tillgänglig för allmänheten på ett sådant sätt att alla invånare har haft en reell möjlighet att ta del av informationen. Enligt 32 § språklagen (423/2003) behöver utredningar, beslut eller andra liknande texter som myndigheter publicerar inte som sådana översättas till svenska. Däremot måste myndigheter se till att både den finskspråkiga och den svenskspråkiga befolkningens behov av information tillgodoses. En del av utredningarna borde ha översatts till svenska eftersom de innehöll sådant fackspråk som man inte använder inom det vanliga språkbruket, exempelvis Envibios naturutredning 2019. Eftersom de vetenskapliga namnen fattades i inventeringen är det oskäligt svårt för svenskspråkiga att bilda sig en uppfattning om inventeringens tillräcklighet.
- De anmärkningar som lämnades in till kommunen har inte publicerats och invånare har inte kunnat bilda sig en uppfattning om all den kritik som eventuellt lyfts fram. De ansvariga tjänstemännen har valt att åsidosätta bestämmelsen i 28 § dataskyddslagen och vägrat invånare tillgång till anmärkningarna.

Detaljplanen för NG8 strider med stöd av ovanstående mot 62 § MarkByggl.

6. ETT EKONOMISKT SAMHÄLLSBYGGANDE

Enligt 5 § 2 och 8 punkterna MarkByggl är målet för områdesplaneringen att utgående från en interaktiv planering och tillräcklig bedömning av konsekvenserna främja en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning och ett ekonomiskt samhällsbyggande.

Att planera ett helt nytt bostadsområde, vars genomförande kräver byggandet av en tunnel under en järnväg där farliga ämnen transporteras, nya vägar och flera broar på ett svårbebyggt grundvattenområde i en rödlistad naturmiljö kan inte betraktas som ekonomiskt samhällsbyggande.

Att omplanera hela Nickbys infrastruktur och vägnät för att anpassas till ett nytt bostadsområde vars huvudsakliga syfte är att möjliggöra en outredd och ekonomiskt osäker spårtrafikmodell, vars huvudsakliga nytta endast avser framtida invånare kan inte betraktas som ekonomiskt samhällsbyggande.

Avslutningsvis kan man notera att det är oroväckande hur lättsinnigt man i Sibbo kommun under de senaste åren beställt utredning på utredning till synes endast i syfte att åsidosätta de tidigare utredningar, vars innehåll inte möjliggjorde en fortsatt planering i enlighet med de egna visionerna. Inte heller detta är ekonomiskt samhällsbyggande.

Bilaga 1: Nickby gårds rekreatiomsområde, Föreningen Nickby gårds vänner, 2022.
Tillgänglig på: <https://ngv.fi>

BEMÖTANDE:

1. INLEDNING

Då en plan utarbetas är det alltid frågan om viss konsensus kring olika, ibland motsatta och motstridiga önskemål och behov. Till och med målen som nämns i markanvändnings- och bygglagen kan vara motstridiga sinsemellan på ett visst område. Då undersöker man med vilka randvillkor det är möjligt att planera ett sådant bostadsområde som nu är aktuellt. I det här fallet har man gjort en kompromiss mellan en fungerande samhällsstruktur, rekreatioms-, natur och landskapsvärden.

2. VÄRNET OM KULTUR- OCH NATURMILJÖN

2.1 Det rättsliga ramverket

Planen följer de riksomfattande målen för områdesanvändningen och är gjord i enlighet med vad som stipuleras i markanvändnings- och bygglagen, närmare redovisat nedan.

2.2 Kulturvärdena vid Nickby gårds rekreatiomsområde

Livadys kulturmiljöutredning (2020) ingår och har utnyttjats i planmaterialet och finns listad bland planbeskrivningens källmaterial.

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 kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln kommer 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.

Sett från herrgårdens gårdstun sker den största landskapsinverkan i väster och därför har detta väderstreck analyserats mera noggrant. Mot söder täcker skogen nybyggnationen och herrgårdens bebyggda område syns inte heller från centrum på grund av skogen. Landskapsmässigt dominerar Bybergets skogbeksädd kulle och åkern med sin skogskant sett från centrum, samt byggnadsbeståndet i Nickby gamla by. Även om det på grund av närheten till stationen skulle vara motiverat med höghus på detta område har byggnadernas höjd begränsats till två våningar och byggnadstypen till radhus på grund av landskapsmässiga och byggnadshistoriska skäl. Därmed kommer det för landskapet viktiga Byberget fortfarande att synas. Tre vylinjer har också planerats till dessa kvarter.

Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggl 5 § punkt 3 och 54 § 2 mom.

2.3 Naturvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Under planprocessen har planområdets naturvärden utretts och konsekvenserna för naturen har utvärderats. På basen av utredningarna har de mest värdefulla områdena lämnats utanför bebyggelsen. Det kommande bostadsområdets inverkan på de värdefulla objekten har bedömts vara mycket liten. Naturvärdena har säkerställts med skyddsbestämmelser som ännu kan effektiviseras i ett senare planeringsskede ifall det visar sig att det till exempel är nödvändigt att styra hur man rör sig i närheten av värdefulla objekt.

Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.

Bäckdalarna har fått en skyddsbeteckning, varför där levande arters livsmiljöer inte påverkas nämnvärt. Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfåror bevaras. Bäckdalarna fungerar som lokala ekologiska korridorer.

Den ekologiska korridor som också definierats i Sibbo generalplan går väster om planområdet och inget byggande har planerats på det området.

Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggl 54 § 2 mom.

2.4 Rekreativvärdena vid Nickby gårds rekreationsområde

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrum utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande

och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftlederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till. Också frisbeegolfbanan blir kvar på området, men några korgar kommer att flyttas. I detaljplanen bestäms inte var frisbeegolfbanans banor placeras utan hur banan ändras klarnar i ett senare planeringsskede. Fyra korgar ligger i de nya kvartersområdena. Planeringen av banan kommer att göras i samarbete med frisbeegolfarna.

Det nuvarande 2 km-skidspåret på åkern tas ur bruk. I stället planeras en ersättande rutt runt Gretasbäckens dal som ligger i motsvarande lätt terräng och delvis i ett liknande öppet åkerlandskap. Däremot kommer den del av 4 km-skidspåret som går i backig terräng, och inte är gemensam med 2 km-skidspåret, att bevaras i sin nuvarande form och till och med få en liten utvidgning. På så sätt kommer skidspårens framtida profiler att ungefär motsvara dagens läge. Det nya 2 km-skidspåret korsar bäckdalen två gånger. I den fortsatta planeringen säkerställs att dessa ställen är så lättillgängliga som möjligt, vilket betyder en förbättring i rekreationsförbindelserna mellan centrum och norr jämfört med nuläget. Inga större förändringar planeras till 6-km-skidspåret, förutom att det till den del det går längs Gretasbäckens dal kommer att ingå i det nya 2-km-spåret.

Förutom ovannämnda rekreationsområden i områdets skogar finns det rikligt med parker i detaljplanen. Detaljplanen här därmed beaktat MarkByggl 5 § och 54 §.

3. EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ

3.1 Om målsättningen som sådan

Under detaljplaneprocessen gång har bland annat buller och vibrationer, samt olyckor på järnvägen utretts för att säkerställa en trygg och sund livsmiljö. På basen av resultaten har bestämmelser getts som ska säkerställa att detta beaktas då området byggs ut, och dessutom har resultaten beaktats i själva utformandet av området.

Även klimatförändringen har beaktats bland annat i frågan om ökande regnmängder och byggsätt.

3.2 NG8 i strid med målsättningarna för en trygg och sund miljö

Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är ändå anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark.

Då man bygger på grundvattenområde krävs iakttagande av särskild försiktighet, vilket också stipulerats i planbestämmelserna. Planområdet skiljer sig inte från byggande i övriga Nickby som också till stora delar ligger på grundvattenområde.

Grundvattnet på planområdet bildas främst på bergsområdena kring dalarna, där vattnet upptas i jordskikten under leran genom sorterade strandavlagringar. Största delen av byggandet i den här detaljplanen planeras till lerjordar, vilket inte påverkar bildandet av grundvatten, eftersom grundvatten inte bildas på lerjordar. Nickby grundvattenområde är 3,01 km² och i den här detaljplanen planeras kvartersområden eller gator på 13 ha, det vill säga 4,5 % av grundvattenområdets areal. På Nordanå grundvattenområde anvisas inget byggande i denna detaljplan.

NTM-centralens utlåtande har beaktats och grundvattennivåerna har följts upp. Planbeskrivningen har utökats med de senaste mätresultaten. Resultaten visar att förlängningen av Klockarvägen är genomförbar utan att sänka grundvattennivån. I planen finns bestämmelser som skyddar grundvattnet och styr byggandet.

Enligt den gjorda utredningen om transport av farliga ämnen på järnvägen utgör plankorsningen den största risken. I och med genomförandet av detaljplanen kommer plankorsningen vid Stora Byvägen att stängas och därefter skiljer sig riskerna på denna plats inte från de risker som normalt förknippas med boende nära en bana.

4. ETT EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan) ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshallplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Att utnyttja en befintlig järnväg är i allra högsta grad utnyttjande av befintliga förbindelser.

5. BEDÖMNINGEN AV KONSEKVENSERNA UTGÅENDE FRÅN EN INTERAKTIV PLANERING

5.1 Den rättsliga regleringen

I enlighet med lagen har en Natura-behovsprövning uppgjorts. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig, efter några tekniska korrigeringar.

5.2 Allmänt om konsekvensbedömningens utgångspunkter för NG8

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 500 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. KeNi-banan är alltså ett svar på den allmänna befolkningstillväxten och inte tvärtom.

Naturinventeringen har gjorts för att identifiera de naturvärden som är relevanta för en detaljplan, det är inte frågan om en kartering över alla arter som finns på området. De övervakande myndigheterna har konstaterat att utredningen är tillräcklig för sitt syfte och att planen tagit naturvärdena i beaktande på ett lämpligt sätt.

5.3 Konsekvenserna av tågstationen

Detaljplanen är en av flera andra planer som möjliggör att persontågstrafik inleds på KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan). Persontågstrafiken är ändå inte en direkt konsekvens av detaljplanen, eftersom detaljplanen också kan fungera utan persontågstrafik, vilket även utretts i detaljplanens konsekvensbedömning. Ett godkännande av detaljplanen innebär

inte automatiskt att persontågtrafik inleds, utan det krävs ett skilt projekt och helt skilda beslut för det. Mer eller mindre alla detaljplaner i Nickby bidrar till att möjliggöra persontågtrafiken för sin del. Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.

Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Helhetsbilden för Nickby tätort har planerats i planstommen för Nickby och i det här fallet vet vi redan att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde. Planstommen har uppgjorts för att samordna olika detaljplaner i Nickby. Detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på ett sådant sätt att det är möjligt att förverkliga behövliga trafikförbindelser för stationen. Det slutliga behovet för dessa förbindelser klarnar först då stationen planeras och dessa förbindelser byggs inte innan deras behov klagjorts. Därmed möjliggör den ifrågavarande detaljplanen detta, men den binder inte stationsnejdens planlösningar.

Eftersom KeNi-banan är en befintlig järnväg kräver inledandet av persontågtrafik inte en process enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning.

De konsekvenser som detaljplan NG8 direkt orsakar har utretts i detaljplanen och i planstommen för Nickby.

5.4 Konsekvenserna för bäckarna

Bäckdalarna har getts planbeteckningen "luo-3" (För landskapet och naturens mångfald viktigt område där miljön bevaras) som är en lämplig beteckning för att bevara områdets natur- och landskapsvärden och för att styra den fortsatta planeringen och skötseln av området. Bäckfårornas planbeteckning ändras till "wp" (Riktgivande bäck eller småvattenområde) som bättre framhäver bäckarnas naturtillstånd, då den tidigare bestämmelsen främst förbjöd rörläggning av bäckarna.

Detaljplanens dagvattensystem har dimensionerats så att det kan fördröja och filtrera det dagvatten som uppstår på det bebyggda området, innan det rinner ut i områdets bäckar. Det innebär en förbättring jämfört med dagens läge där partiklar sköljs från åkrarna direkt ner i bäckarna. I planbestämmelserna har gjorts ett tillägg om användande av filtreringsmetod under byggnadstiden och att byggplatsvattnet ska ledas via kommunens dagvattensystem. Konsekvenserna av dagvattnets inverkan på skyddsvärdena i områdets vattendrag har utretts och konsekvenserna har konstaterats vara betydelösa.

Vegetationen och terrängen i bäckdalarna gör att de i nuläget är rätt svårframkomliga och människor rör sig främst längs etablerade rutter. Det är meningen att också i framtiden styra användningen till planerade rutter. Ifall terrängen trots det slits är det möjligt att

effektivera användningen av rutterna genom att lätt ingärda vissa områden. Detta planeras inte i detaljplanen utan i senare planeringsskeden. Det förekommer också viss naturlig erosion i bäckdalarna, men målsättningen är att erosionen inte tilltar.

5.5 Exempel på konsekvenser för trafikarrangemangen

Trafiksystemet i detaljplanen för Nickby gårds centrum har planerats på så vis att det till fots och med cykel ska vara så direkta och korta förbindelser till servicen i centrum och den kommande stationen som möjligt. Man har inte velat direkt begränsa motorfordonstrafiken, men rutterna har planerats på så sätt att det är långsammare att köra igenom området än att köra via Borgnäs vägen. Enligt trafikmodellerna skulle ca 4000 motorfordon per dygn köra på Klockarvägen och dessa fordon är, med hänvisning till föregående, till största delen intern trafik från området. Samma princip, att göra genomfartskörning mindre lockande, har tillämpats också på planområdets interna rutter. På den nuvarande Gårdsvägen, som planerats som en av områdets matargator, förutspås trafikmängden vara 500 motorfordon/dygn. I detaljplanen bestäms inte om de detaljerade trafikarrangemangen, utan i den översiktsplan som gjorts säkerställer man den behövliga områdesreservationen för gatan. De slutliga trafiksäkerhetsarrangemangen, t.ex. vid skolan, planeras och bestäms i gatuplanen som görs efter detaljplanen. Sådana arrangemang kan t.ex. vara upphöjningar i körbanan, avsmalningar, refuger och trafikljus.

Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafiknätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäs vägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhålet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäs vägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärledes i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Vid idrottshallstomten längs Klockarvägens förlängning har planerats avhämtningsplatser för bilpassagerare. Parkeringsområdet på andra sidan Klockarvägen har planerats speciellt för sådana tillfällen då det är stora evenemang i övertryckshallen och i dess närområde. Då är det möjligt att flytta parkeringen helt bort från hallens ingång till det skilda området, eftersom parkeringen i sig kan orsaka farosituationer då det är mycket folk på plats. I gatuplaneringen kommer detaljerna för säkra övergångsställen att planeras närmare.

Inverkan av en utbyggnad av Nickby och inledandet av persontågtrafik på KeNi-banan har redan utretts i samband med planstommen för Nickby. I den planen har man utgått från en liknande markanvändning på Nickbygårdsområdet som i ifrågavarande detaljplan. Därmed har konsekvenserna för hela tätorten redan utretts i den planen, både med och utan tågförbindelse.

5.6 Särskilt om växelverkan med invånarna och invånarnas möjligheter att bedöma planens konsekvenser

Växelverkan med intressenterna har under planprocessen skötts markant mera omfattande än den miniminivå som lagen förutsätter: det har ordnats en kartenkät, webbdiskussioner, planpromenad, terrängutställning, webinarium och invånarmöten, förutom den sedvanliga möjligheten att kommentera planerna skriftligen. Information om planens olika skeden har, förutom i officiella kungörelser, getts i form av nyhetsartiklar och i sociala medier.

Resultaten och slutsatserna från de bilagda rapporterna presenteras i planbeskrivningen till sina relevanta delar. Planbeskrivningen har översatts till svenska. Bilagorna finns till för att redovisa för hur man kommit till resultaten och finns tillgängliga på det språk de är uppgjorda på. För att reda ut eventuella oklarheter kan man kontakta planläggaren. Allt material finns inte som direkta bilagor till planbeskrivningen, utan en del finns endast listad i källförteckningen. Allt material finns tillgängligt genom att be om det. Vissa historiska källor finns möjligtvis inte i elektroniskt format och kan i så fall beskådas i kommunens kansli. I fall materialet kräver bearbetning för att lämnas ut kan kommunen ta ut en avgift för detta arbete. Det gäller främst utlämnandet av invånarnas skriftliga respons, som kan kräva genomgång för att dölja personuppgifter.

De åsikter som inlämnades i planens beredningsskede har sammanställts i en rapport där all respons sorterats och sammanfattats enligt ämne så att det ska vara lätt att bilda sig en uppfattning om vilka saker som tagits upp.

6. ETT EKONOMISKT SAMHÄLLSBYGGANDE

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planlaggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har

noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egna hemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Intäkterna av tomtförsäljningen beräknas vara 32,6 milj. € och kostnaderna för infrastrukturen enligt det nya planförslaget beräknas till 25,2 milj. €, så planläggningsekonomin är fortfarande på en bra nivå. Byggandet beräknas ta 10–15 år, så under projektets gång hinner det komma både hög- och lågkonjunkturer. Kostnadsberäkningen är därmed inte en beräkning över penningvärdet i framtiden, utan ett jämförelsetal mellan intäkter och kostnader. I kostnaderna har man räknat förverkligandet av bostadsområdet i sin helhet. Stationsområdet och persontågtrafiken är ett skilt projekt i vars finansiering också staten deltar. Detta projekt är inte kopplat till bostadsområdet, eftersom stationen betjänar hela Nickby och bostadsområdet också kan förverkligas utan tågstation.

100 Anmärkning EC, 1 undertecknare

Nu är det tid för eftertanke angående detaljplanen för Nickby gårds centrum (NG8)!

Har med sorg och fasa sett på ritningarna som var till påseende i Nickby i Festhuset
17.10.2022 14:00–18:00.

Först och främst förstörs den enastående lundnaturen med sitt rika växtbestånd av rara växter ss. gullpudra, skogsbingel, gulsippor, nunneört m.fl. samt djur och fågelbestånd, men framför allt är hela området en pärla för invånarna i Nickby!

Det är det enda området som sedan jag flyttat hit 1979 har bevarats som rekreatjonsområde med promenadstråk i skog och åkerlandskap under vår, sommar och höst, samt för skidspår vintertid. Och på promenadavstånd från centrum.

Till Nickby har folk flyttat och flyttar just för att komma lätt ut i ostörd natur! Områdets lund- och bäcklandskap bör bibehållas för att dess flora och fauna är oersättliga.

Tågtrafiken som är orsaken till dessa planer bör skrinläggas! Det kommer aldrig att kunna förverkligas är för dyrt och oändamålsenligt – byte i Kerava (bortåt!) Busstrafiken bör i stället utökas och göras snabbare – flere turer direkt via motorvägen! Vi hade bra bussturer före HRT!

Hänvisar till Sten Eklövs utmärkta anmärkning om ärendet insändare i Hufvudstadsbladet 14.10.2022 samt Kari Vepsäläinens insändare i Sipoon Sanomat to 27.10.2022 "NG8 luonnon kannalta sietämätön" och Linda Luomas "Nyt on aika kuulla ja kuunnella".

Det är viktigt att ni lyssnar på invånarna innan ni gör förhastade beslut!

Gångstråken i Nickby har däremot längs ån varit lyckade!

Vi vill inte ha någon som helst bebyggelse på Nickby gårds område, det bör förbli rekreationsområde som förut!

Vart har ritningarna för bostadsområdet som var planerat bakom det gamla sjukhusområdet försvunnit?? Det var långt framskridet för flere år sedan! Och det finns säkert bättre områden som passar för bosättning!

Det är klokt att ändra åsikt om det har blivit fel!

BEMÖTANDE: Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Att ett bostadsområde byggs innebär inte att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. På basen av responsen har ytterligare 0,5 ha skog sparats genom att avlägsna och avsmalna tomter. Byggande har planerats på ett under 5 ha stort skogsområde, i praktiken ett område med dimensionerna 330 x 150 meter. På friluftsområdet kommer fortsättningsvis att återstå ca 35 ha enhetligt skogsområde i kommunens ägo, där det så kallade 4 km-skidspåret kommer att bli kvar. Dessutom kommer det finnas mindre skogsområden i kommunens ägo på totalt 18 ha och åkerkanter som lämpar sig för rekreation. Kommunen har köpt ca 4 ha mark på området för rekreationsbruk. Till detta område planeras det nya 2 km-skidspåret, eftersom åkern där det nuvarande spåret finns bebyggs. Tack vare den nya rutten för 2 km-skidspåret kommer det vara möjligt att också i framtiden t.ex. skida från centrum till Norrskogen i ett öppet åkerlandskap utan att passera intill bostadsområden. Dessutom förverkligas planen ett delområde i sänder, vilket betyder att delar av friluftslederna på åkern kommer att vara i användning åtminstone i tio år till.

Planens målsättning är att bevara bäckdalarna i naturtillstånd och möjligtvis upprätthålla det öppna landskapet genom att återinföra betande djur. Därför har gatorna över bäckdalarna planerats över långa broar istället för vägtrummor, så att bäckfårorna bevaras.

KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färdssätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc. Resetiden Nickby–Helsingfors beräknas vara 36–37 minuter inklusive byte för tågalternativet, då den nuvarande bussresan tar 43–53 minuter.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

I planstommen för Nickby granskades potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen, bl.a. det nämnda sjukhusområdet. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggts fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

101 Muistutus ED, 1 allekirjoittaja, saapunut myöhässä

2.5 vuotta sitten, haettiin paikkaa maaseudulle, näköjään tämä ei Nikkilässä onnistunut.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.

102 Muistutus EE, 1 allekirjoittaja, saapunut myöhässä

Perheeni liikkuu päivittäin Nikkilän kuntoradalla ja sydäntä kylmää nykyään joka kerta, kun uhkakuvat lähiluonnon pilaamisesta vilkkuvat silmissä. Luontoon ja sen luomaan rauhaan pääsy on minulle ja monille muillekin syy asua Nikkilässä. Nyt se mahdollisuus poistetaan.

Puistot talojen ja asfalttien välissä ei ole luontoa. Liikkuminen metsässä edistää terveyttä ja on vastapainoa hektiselle maailmanmenolle niin lapsille kuin aikuisillekin, kenenkään takapihalla se ei sitä tee. Todella surullista, että Nikkilästä tulee pahempi kuin Tammistosta tai muista yliasutetuista lähiöistä, joissa luontoon liikkumaan lähteminen vaatii pitkän matkan kullekin.

Nikkilä on ainutlaatuinen asuinalue, jossa pääsee kävellen helposti kuljettavalle liikunta-alueelle luonnon keskelle, vielä toistaiseksi, nyt kunta on ehdoin tahdoin tuhoamassa sen välittämättä seurauksista. Toivon todella, että keksittäisiin muita vaihtoehtoja kuin ainoan ulkoilukohteen tuhoaminen.

VASTINE: Muistutus kirjataan tiedoksi.
