



**N
49**

**Korttelin 1015 (ent. linja-autoasema), 1008
ja 1006 asemakaavamuutos
Detaljplaneändring för kvarteren 1015 (f.d.
busstationen), 1008 och 1006**

Asemakaavan selostus, ehdotus
Detaljplanebeskrivning, förslag

Maankäyttöjaosto
Markanvändningssektionen
8.9.2021

ASIA / ÄRENDE 76/2019

Asemakaavan muutos koskee seuraavia kiinteistöjä tai osia niistä: 753-1-9901-1, 753-423-23-72, 753-423-4-111, 753-423-4-14, 753-423-4-79, 753-423-4-80, 753-423-4-92, 753-423-7-129, 753-423-7-135, 753-423-7-184, 753-423-7-185, 753-423-7-186, 753-423-7-205, 753-423-7-206, 753-423-7-211, 753-423-7-54, 753-423-7-58, 753-423-7-68, 753-423-7-71, 753-423-7-72, 753-423-7-73, 753-423-7-87, 753-423-7-88, 753-423-7-91, 753-423-7-97. Kiinteistöt sijaitsevat asemakaavan kortteleissa 1006, 1008, 1015 ja katualueella.

Alue kuuluu Nikkilän maarekisterikylään (423).

Asemakaavan muutoksella muodostuu korttelit 1006, 1008 ja 1015, sekä katualueita. Uuden asemakaava-alueen pinta-ala on noin 1,7 ha. Asemakaava korvaa voimassa olevat asemakaavat.

Tämä selostus liittyy 8.9.2021 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:1000).

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla: www.sipoo.fi/n49

Selostuksen valokuvat © Sipoon kunnan kaavoitusyksikkö (ellei toisin mainittu valokuvan yhteydessä).

Selostuksen on laatinut Dennis Söderholm. Sen on kääntänyt ruotsiksi Monika Sukoinen (CiD Oy).

Detaljplaneändringen berör följande fastigheter eller delar av dem: 753-1-9901-1, 753-423-23-72, 753-423-4-111, 753-423-4-14, 753-423-4-79, 753-423-4-80, 753-423-4-92, 753-423-7-129, 753-423-7-135, 753-423-7-184, 753-423-7-185, 753-423-7-186, 753-423-7-205, 753-423-7-206, 753-423-7-211, 753-423-7-54, 753-423-7-58, 753-423-7-68, 753-423-7-71, 753-423-7-72, 753-423-7-73, 753-423-7-87, 753-423-7-88, 753-423-7-91, 753-423-7-97. Fastigheterna ligger i kvarteren 1006, 1008, 1015 och på gatuområde i detaljplanen.

Området hör till jordregisterbyn Nickby (423).

Genom detaljplaneändringen bildas kvarteren 1006, 1008 och 1015 samt gatuområden. Den nya detaljplanens areal är ca 1,7 ha. Detaljplanen ersätter ikraftvarande detaljplaner.

Beskrivningen gäller den 8.9.2021 daterade detaljplanekartan (1:1000).

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats: www.sibbo.fi/n49

Fotografierna i beskrivningen © Sibbo kommuns planläggningsenhet (om inte annat nämns i samband med fotografiet).

Beskrivningen har utarbetats av Dennis Söderholm. Delar av den har översatts av Monika Sukoinen (CiD Oy).

Kaavan laatija

Dennis Söderholm, kaavoittaja, YKS 610

Asemakaavan pohjaksi tehdystä alueen viitesuunnittelusta ja havainnekuvien laatimisesta on vastannut: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik.

Kannen kuva: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik.

Planens beredare

Dennis Söderholm, planläggare, YKS 610

Referensplaner och illustrationer som underlag för detaljplanläggningen: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik.

Pämbild: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik.

Asemakaavatyyppeiden listaus ja selitykset

Lista på typer av detaljplaner och förklaringar till dem

VAIKUTUSILTAAN VÄHÄISET ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER SOM HAR RINGA VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti jaosto päättää vaikutuksiltaan vähäisten asemakaavojen hyväksymisestä MRL:n 52 §:n mukaisesti.
- Vaikutuksiltaan vähäiset kaavat jaosto asettaa ehdotuksena nähtäville 14 vuorokaudeksi (MRA 27 §)
- Suppea valitusoikeus (MRL 191 §)
- Vaikutuksiltaan vähäisiksi luetaan asemakaavamuutokset, joilla muutetaan korttelin käyttötarkoitusta vähäisessä määrin, sekä asemakaavamuutokset, jotka eivät muuta korttelin käyttötarkoitusta ja rakennusoikeutta tulee vain vähän lisää.
- Ei tehdä OAS:ia nähtäville, vaan kuulutetaan viereille kaavoitusohjelman yhteydessä.
- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar sektionen i enlighet med MBL 52 § om godkännande av detaljplaner som är ringa till sina verkningar
- När det gäller detaljplaner som har ringa verkningar lägger sektionen förslaget fram offentligt för 14 dagar (MBF 27 §)
- Begränsad besvär rätt (MBL 191 §)
- Till detaljplaner som har ringa verkningar räknas detaljplaneändringar enligt vilka ett kvarters användningsändamål ändras i ringa mån samt detaljplaneändringar som inte ändrar ett kvarters användningsändamål och som bara medför en ringa ökning av byggrätten.
- Inget PDB läggs fram offentligt, utan planen kungörs anhängig i samband med planläggningsprogrammet.

VAIKUTUSILTAAN MUUT KUIN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - ANDRA DETALJPLANER ÄN SÅDANA SOM HAR BETYDANDE VERKNINGAR

- Kunnan hallintosäännön mukaisesti kunnanhallitus päättää asemakaavojen hyväksymisestä silloin kuin kyseessä ovat MRL:n 52 §:ssä tarkoitettut vaikutuksiltaan muut kuin merkittävät asemakaavat
- Asemakaavamuutokset, joilla käyttötarkoitus muuttuu, mutta ei tule merkittävästi lisää rakennusoikeutta
- Asemakaavat, joiden maankäyttö oikeusvaikutuksen yleiskaavan mukaista ja alueella ei merkittävästi asutusta
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville
- Med stöd av kommunens förvaltningsstadga beslutar kommunstyrelsen i enlighet med MBL 52 § om andra planer än sådana som har betydande verkningar
- Ändringar av detaljplaner som innebär att användningsändamålet ändras, men byggrätten ökas inte nämnvärt
- Detaljplaner där markanvändningen är förenlig med en generalplan med rättsverkningar och det inte finns någon nämnvärd bebyggelse i området
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

VAIKUTUSILTAAN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER MED BETYDANDE VERKNINGAR

- Valtuusto hyväksyy
- Muut kuin vaikutuksiltaan vähäiset tai muut kuin merkittävät kaavat
- Tehdään OAS ja asetetaan se nähtäville
- Fullmäktige godkänner
- Planer med betydande verkningar som inte faller inom de två tidigare kategorierna ovan
- Ett PDB upprättas och läggs fram offentligt.

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet

Planprocess och behandlingskedan

Asianumero/ Ärendenummer

76/2019

ALOITUSVAIHE - STARTSKEDET

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen
- Vireilletulosta ilmoittaminen kuulutuksella 2.5.2019
- Program för deltagande och bedömning utarbetats
- Anhängiggörandet av planen kungjordes 2.5.2019

VALMISTELUVAIHE - BEREDNINGSSKEDET

- Kaavaluonnoksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston käsittely 19.11.2019
- Valmisteluaineisto virallisesti nähtävillä 28.11.–30.12.2019
- Planutkastet utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen 19.11.2019
- Beredningsmaterialet läggs fram offentligt 28.11.–30.12.2019

EHDOTUSVAIHE - FÖRSLAGSSKEDET

- Kaavaehdotuksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston (17.8.2020) ja kunnanhallituksen (24.8.2020) käsittely
- Kaavaehdotus virallisesti nähtävillä 10.9.–12.10.2020
- Planförslaget utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen (17.8.2020) och kommunstyrelsen (24.8.2020)
- Planförslaget läggs fram offentligt 10.9.–12.10.2020

VASTINEET LAUSUNTOIHIN JA MUISTUTUKSIIN - BEMÖTANDEN TILL UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen

KAAVAN HYVÄKSYMINEN - GODKÄNNANDE AV PLANEN

- Valtuusto hyväksyy kaavan
- Fullmäktige godkänner planen

OSALLISTUMINEN - DELTAGANDET

Kaavan laatimisesta tai muuttamisesta voi tehdä aloitteen kunnanhallitukselle.

Palautteen antaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavan laatijalle.

Förslag om att en plan ska utarbetas eller ändras kan lämnas in till kommunstyrelsen.

Respons på programmet för deltagande och bedömning ges till planens utarbetare.

Mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta.

Möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet och eventuellt övrigt beredningsmaterial för planen.

Mahdollisuus muistutuksen jättämiseen kaavaehdotuksesta kunnanhallitukselle.

Anmärkningar kan lämnas om planförslaget till kommunstyrelsen.

Valitusmahdollisuus kaavan hyväksymispäätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen.

Möjlighet att besvära sig över beslutet om godkännande till Helsingfors förvaltningsdomstol.

1 Perus- ja tunnistetiedot Bas- och identifikationsuppgifter



1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo

Kunnan osa: Nikkilä

Kiinteistöt: 753-1-9901-1, 753-423-23-72, 753-423-4-111, 753-423-4-14, 753-423-4-79, 753-423-4-80, 753-423-4-92, 753-423-7-129, 753-423-7-135, 753-423-7-184, 753-423-7-185, 753-423-7-186, 753-423-7-205, 753-423-7-206, 753-423-7-211, 753-423-7-54, 753-423-7-58, 753-423-7-68, 753-423-7-71, 753-423-7-72, 753-423-7-73, 753-423-7-87, 753-423-7-88, 753-423-7-91, 753-423-7-97.

Kaavan nimi: Korttelin 1015 (ent. linja-autoasema), 1008 ja 1006 asemakaavamuutos

Kaavanumero: N49

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaavan muutosalue sijaitsee Sipoon suurim-

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun: Sibbo

Kommundel: Nickby

Fastigheter: 753-1-9901-1, 753-423-23-72, 753-423-4-111, 753-423-4-14, 753-423-4-79, 753-423-4-80, 753-423-4-92, 753-423-7-129, 753-423-7-135, 753-423-7-184, 753-423-7-185, 753-423-7-186, 753-423-7-205, 753-423-7-206, 753-423-7-211, 753-423-7-54, 753-423-7-58, 753-423-7-68, 753-423-7-71, 753-423-7-72, 753-423-7-73, 753-423-7-87, 753-423-7-88, 753-423-7-91, 753-423-7-97.

Planens namn: Detaljplaneändring för kvarteren 1015 (f.d. busstationen), 1008 och 1006

Plannummer: N49

1.2 Planområdets läge

Detaljplanens ändringsområde ligger i det sydvästra

man taajaman ja hallinnollisen keskuksen Nikkilän keskustassa, Ison Kylätien ja Mixintien risteuksen lounaisnurrkassa, sekä Ison Kylätien itäpuolella Kulmakujan molemmin puolin. Alue käsittää osan voimassa olevan asemakaavan mukaisesta korttelista 1015 (entinen linja-autoasema), noin puolet korttelissa 1008 ja noin puolet korttelista 1006. Muutosalueen pinta-ala on noin 1,7 ha.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa asuinrakennuksien rakentamista Nikkilän entisen linja-autoaseman alueelle. Samalla tarkistetaan naapurikorttelien maankäyttöä ja arvokkaiden rakennusten suojelumerkintöjä.

hörnet av korsningen mellan Stora Byvägen och Mixvägen samt på östra sidan av Stora Byvägen på båda sidorna av Vinkelgränd i centrum av Nickby, som är den största tätorten och förvaltningscentrum i Sibbo. Området omfattar en del av kvarter 1015 (före detta busstationen), ca hälften av kvarter 1008 och ca hälften av kvarter 1006 i den gällande detaljplanen. Ändringsområdet omfattar ca 1,7 ha.

1.3 Detaljplanens syfte

Målsättningen med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av bostadsbyggnader på den före detta busstationens område. Samtidigt granskas markanvändningen i grannkvarteren och skyddsbezeichnungarna för värdefulla byggnader.



Suunnittelualue ilmakuvassa.

Flygbild av planeringsområdet.

1.4 Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	6
1.1	Tunnistetiedot	6
1.2	Kaava alueen sijainti	6
1.3	Asemakaavan tarkoitus	7
1.4	Sisällysluettelo	8
1.5	Liitteet	9
1.6	Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista	12
2.	TIIVISTELMÄ	14
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	14
2.2	Asemakaava	15
3.	LÄHTÖKOHDAT	17
3.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	17
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	17
3.1.2	Luonnonympäristö	18
3.1.3	Rakennettu ympäristö	19
3.1.4	Maanomistus	24
3.1.5	Aluetta koskevat sopimukset	24
3.2	Suunnittelutilanne	24
3.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	24
3.2.2	Maakuntakaava	29
3.2.3	Sipoon yleiskaava 2025	29
3.2.4	Osayleiskaava ja kaavarunko	29
3.2.5	Asemakaava	30
3.2.6	Rakennusjärjestys	30
3.2.7	Pohjakartta	31
3.2.8	Rakennuskiellot	31
3.2.9	Suojelupäätökset	31
4.	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	32
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	32
4.2	Asemakaavasuunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	32
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	33
4.3.1	Osalliset	33
4.3.2	Vireilletulo	33
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	33
4.3.4	Viranomaisyhteistyö	34
4.4	Asemakaavan tavoitteet	34
4.4.1	Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset	34
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	35
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	36

5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	38
5.1	Kaavan rakenne	38
	5.1.1 Mitoitus	39
	5.1.2 Palvelut	40
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	40
5.3	Aluevaraukset	41
	5.3.1 Korttelialueet	41
	5.3.2 Muut alueet	44
5.4	Kaavan vaikutukset	45
	5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	46
	5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön	46
	5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen	47
	5.4.4 Energia- ja ilmastovaikutukset	48
	5.4.5 Sosiaaliset vaikutukset	48
	5.4.6 Vaikutukset maisemaan ja taajamakuvaan	49
5.5	Ympäristön häiriötekijät	49
5.6	Asemakaavamerkinnot ja -määräykset	51
5.7	Nimistö	51
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	52
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	52
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	53
6.3	Toteutuksen seuranta	53

Kannen kuva: ©Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik

1.5 Liitteet

- Liite 1. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
- Liite 2. Kaavakartta
- Liite 3. Kaavamerkinnot ja -määräykset
- Liite 4. Havainnepiirros
- Liite 5. Asemakaavan seurantalomake
- Liite 6. Viitesuunnitelma (*Nikkilän linja-autoaseman tontti, viitesuunnitelma*, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, 25.2.2014)
- Liite 7a. *Kuntoarvioraportti: Singsing, Iso Kylätie 39* (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Liite 7b. *Rakenteiden kuntotutkimus: Singsing, Iso Kylätie 39* (Kiwa Inspecta, 5.5.2020)
- Liite 8a. *Kuntoarvioraportti: Alanko, Iso Kylätie 37* (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Liite 8b. *Rakenteiden kuntotutkimus: Iso Kylätie 37* (Kiwa Inspecta, 30.4.2020)
- Liite 9. *Maaperän pilaantuneisuustutkimus 2019 – Nikkilän vanha linja-autoasema* (Ramboll, 23.8.2019)
- Liite 10. Rakennustapaohje
- Liite 11. Vastineet mielipiteisiin, muistutuksiin ja lausuntoihin

1.4 Innehållsförteckning

1.	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	6
1.1	Identifikationsuppgifter	6
1.2	Planområdets läge	6
1.3	Detaljplanens syfte	7
1.4	Innehållsförteckning	10
1.5	Bilagor	11
1.6	Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen	12
2.	SAMMANDRAG	14
2.1	Olika skeden i planprocessen	14
2.2	Detaljplanen	15
3.	UTGÅNGSPUNKTER	17
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	17
3.1.1	En allmän beskrivning av området	17
3.1.2	Naturmiljön	18
3.1.3	Den byggda miljön	19
3.1.4	Markägoförhållanden	24
3.1.5	Avtal som berör området	24
3.2	Planeringssituationen	24
3.2.1	Riksomfattande mål för områdsanvändningen	24
3.2.2	Landskapsplan	29
3.2.3	Generalplan för Sibbo 2025	30
3.2.4	Delgeneralplan och planstomme	30
3.2.5	Detaljplan	30
3.2.6	Byggnadsordning	30
3.2.7	Grundkarta	31
3.2.8	Byggförbud	31
3.2.9	Skyddsbeslut	31
4.	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	32
4.1	Behovet av detaljplanering	32
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	32
4.3	Deltagande och samarbete	33
4.3.1	Intressenter	33
4.3.2	Anhängiggörande	33
4.3.3	Deltagande och växelverkan	33
4.3.4	Myndighetssamarbete	34
4.4	Mål för detaljplanen	34
4.4.1	Innehållskrav enligt markanvändnings- och bygglagen	34
4.4.2	Mål enligt utgångsmaterialet	35
4.4.3	Mål som uppkommit under processen	36

5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	38
5.1	Planens struktur	38
5.1.1	Dimensionering	39
5.1.2	Service	40
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	40
5.3	Områdesreserveringar	41
5.3.1	Kvartersområden	41
5.3.2	Övriga områden	44
5.4	Planens konsekvenser	45
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	46
5.4.2	Konsekvenser för naturmiljön	46
5.4.3	Konsekvenser för kommunekonomin	47
5.4.4	Konsekvenser för energi och klimat	48
5.4.5	Sociala konsekvenser	48
5.4.6	Konsekvenser för landskapet och tätortsbilden	49
5.5	Störande faktorer i miljön	49
5.6	Planbeteckningar och planbestämmelser	51
5.7	Namn	51
6.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	52
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	52
6.2	Genomförande och tidsplanering	53
6.3	Uppföljning av genomförandet	53

Pämbild: ©Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik

1.5 Bilagor

- Bilaga 1. Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 2. Plankarta
- Bilaga 3. Planbeteckningar och -bestämmelser
- Bilaga 4. Illustrationsplan
- Bilaga 5. Blankett för uppföljning av detaljplanen
- Bilaga 6. Referensplan (*Nikkilän linja-autoaseman tontti, viitesuunnitelma*, Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, 25.2.2014)
- Bilaga 7a. Konditionsrapport (*Kuntoarvioraportti: Singsing, Iso Kylätie 39*, Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Bilaga 7b. Konstruktionsbesiktning (*Rakenteiden kuntotutkimus: Singsing, Iso Kylätie 39*, Kiwa Inspecta, 5.5.2020)
- Bilaga 8a. Konditionsrapport (*Kuntoarvioraportti: Alanko, Iso Kylätie 37*, Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Bilaga 8b. Konstruktionsbesiktning (*Rakenteiden kuntotutkimus: Iso Kylätie 37*, Kiwa Inspecta, 30.4.2020)
- Bilaga 9. Förorenad marksubstans vid gamla busstationen (*Maaperän pilaantuneisuustutkimus 2019 – Nikkilän vanha linja-autoasema*, Ramboll, 23.8.2019)
- Bilaga 10. Byggsättsanvisningar
- Bilaga 11. Sammanfattning av utlåtanden och åsikter samt bemötanden av dessa

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

Tätä asemakaavaa varten laaditut selvitykset:

- Nikkilän linja-autoaseman tontti, viitesuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, 25.2.2014)
- Maaperän pilaantuneisuustutkimus 2019 – Nikkilän vanha linja-autoasema (Ramboll, 23.8.2019)
- Kuntoarvioraportti: Singsing, Iso Kylätie 39 (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Kuntoarvioraportti: Alanko, Iso Kylätie 37 (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Rakenteiden kuntotutkimus: Singsing, Iso Kylätie 39 (Kiwa Inspecta, 5.5.2020)
- Rakenteiden kuntotutkimus: Iso Kylätie 37 (Kiwa Inspecta, 30.4.2020)

Muut kaavatyön pohjana käytetyt selvitykset:

- Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 2020)
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy, Ympäristötoimisto Oy, 25.01.2006)
- Nikkilän maisema- ja rakennuspaikkaselvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Vainio, 22.9.2014)
- Muistojen Nikkilä (Sipoon kunta, 2017)
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys. Päivitys 2016 (WSP)

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

Utredningar som gjorts för den här detaljplanen:

- Nikkilän linja-autoaseman tontti, viitesuunnitelma (Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik, 25.2.2014)
- Maaperän pilaantuneisuustutkimus 2019 – Nikkilän vanha linja-autoasema (Ramboll, 23.8.2019)
- Kuntoarvioraportti: Singsing, Iso Kylätie 39 (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Kuntoarvioraportti: Alanko, Iso Kylätie 37 (Kiwa Inspecta, 25.10.2019)
- Rakenteiden kuntotutkimus: Singsing, Iso Kylätie 39 (Kiwa Inspecta, 5.5.2020)
- Rakenteiden kuntotutkimus: Iso Kylätie 37 (Kiwa Inspecta, 30.4.2020)

Andra utredningar som används som underlag för planarbetet:

- Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 2020)
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy, Ympäristötoimisto Oy, 25.01.2006)
- Nikkilän maisema- ja rakennuspaikkaselvitys (Maisema-arkkitehtitoimisto Vainio, 22.9.2014)
- Minnenas Nickby (Sibbo kommun, 2017)
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys. Päivitys 2016 (WSP)

- Talma–Nikkilä-rataosuus, raideliikennetäri-
näselvitys (Promethor, 26.11.2010)
 - Talma–Nikkilä-rataosuus, raideliikennemelu-
selvitys (Promethor, 22.11.2010)
 - VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön
suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rata-
osuus ja tasoristeys (Gaia Consulting Oy,
2.6.2010)
 - Iso Kylätie 32 rakennettavuusselvitys (Pohja-
tekniikka Oy, 3.9.2014)
 - Happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja
ominaisuudet Sipoossa (Geologian tutki-
muskeskus, 2016)
 - NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman-
seudun asemakaavan rakennettavuusselvi-
tys (Ramboll, 2019)
- Talma–Nikkilä-rataosuus, raideliikennetäri-
näselvitys (Promethor, 26.11.2010)
 - Talma–Nikkilä-rataosuus, raideliikennemelu-
selvitys (Promethor, 22.11.2010)
 - VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön
suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rata-
osuus ja tasoristeys (Gaia Consulting Oy,
2.6.2010)
 - Iso Kylätie 32 rakennettavuusselvitys (Pohja-
tekniikka Oy, 3.9.2014)
 - Happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja
ominaisuudet Sipoossa (Geologiska forsk-
ningscentralen, 2016)
 - NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman-
seudun asemakaavan rakennettavuusselvi-
tys (Ramboll, 2019)



2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Linja-autoaseman alueelle on laadittu viitesuunnitelma vuonna 2014.

Kaavatyö sisältyy Sipoon kunnan kaavoitusohjelmaan 2019–2023.

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 2.5.2019. Aloituskäytössä järjestettiin tapaamiset kaava-alueen maanomistajien kanssa, jossa keskusteltiin kaavaratkaisuista ja kaavan tavoitteista.

Maankäyttöjaosto päätti kokouksessaan 19.11.2019 asettaa kaavan valmisteluaineiston nähtäville.

Kaavaluonnos oli nähtävillä 28.11.–30.12.2019 ja siitä jätettiin seitsemän lausuntoa eikä yhtään muis-

2.1 Olika skeden i planprocessen

För området vid busstationen utarbetades en referensplan 2014.

Planarbetet ingår i Sibbo kommuns planläggningsprogram 2019–2023.

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 2.5.2019. I startskedet hölls möten med markägarna där man diskuterade planlösningen och planens mål.

Markanvändningssektionen beslöt på sitt sammanträde 19.11.2019 att lägga fram planberedningsmaterialet offentligt.

tutusta. Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä. Palautteen perusteella kaavaehdotukseen on tehty tarkennuksia kaavamääräyksiin, sekä laadittu rakenteiden kuntotutkimukset arvokkaista rakennuksista. Lisäksi on laadittu rakennustapaohjeet ja tarkennettu rakennusaloja. Kaavateknisistä syistä kaava-alueeseen on otettu mukaan Mixintien katualue. Kaavaselistukseen on tehty täydennyksiä.

Kaavaehdotus käsiteltiin maankäyttöjaostossa 17.8.2020 ja kunnanhallituksessa 24.8.2020. Kaavaehdotus oli nähtävillä 10.9.–12.10.2020 ja siitä jätettiin kuusi lausuntoa ja neljä muistutusta. Muistutusten ja lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä. Palautteen perusteella kaavaehdotukseen on tehty teknisiä korjauksia. Lisäksi rakennusraportin värikarttoja on muutettu alueelta tehdyn tarkemman värianalyysin perusteella ja pysäköintimääräykset on muutettu 23.11.2020 hyväksytyyn Sipoon uusien pysäköintilinjausten mukaisiksi. Korjaukset eivät edellyttäneet kaavan asettamista uudelleen nähtäville.

2.2 Asemakaava

Asemakaava mahdollistaa korttelissa 1015 sijaitsevan entisen linja-autoaseman korvaamisen kerrostaloilla ja rivitalolla. III–IV-kerroksiset kerrostalot sijoitetaan Ison Kylätien varrelle ja II-kerroksinen rivitalo tontin takaosaan pysäköintikannen päälle. Korttelin pysäköinti järjestetään osittain rinteeseen upotetulla pysäköintikannella.

Korttelissa 1008 kaava mahdollistaa nykyisten pien-talotonttien täydennysrakentamisen uusilla pien-taloilla. Ison Kylätien varren arvokkaat rakennukset liiketiloineen säilyvät. Tonttien rakennustehokkuus on $e_t=0,35$. Voimassa olevassa vanhentuneessa asemakaavassa nykyiset arvokkaat rakennukset oli

Planutkastet var till påseende 28.11–30.12.2019 och då inlämnades sju utlåtanden och inga anmärkingar. Ett sammandrag av utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen. På basen av responsen har preciseringar gjorts i planbestämmelserna och konstruktionsbesiktningar av de värdefulla byggnaderna har utförts. Dessutom uppgjordes byggsättsanvisningar och en del byggnadsytter preciserades. Av plantekniska skäl utvidgades planområdet att omfatta Mixvägens gatuområde. Preciseringar gjordes i planbeskrivningen.

Planförslaget behandlades i markanvändningssektionen 17.8.2020 och i kommunstyrelsen 24.8.2020. Planförslaget var till påseende 10.9–12.10.2020 och då inlämnades sex utlåtanden och fyra anmärkingar. Ett sammandrag av anmärkningarna och utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen. På basen av responsen har tekniska korrigeringar gjorts i planförslaget. Dessutom har byggsättsanvisningarnas färgkartor ändrats på basen av en mera ingående färganalys som gjorts över området och parkeringsbestämmelserna har ändrats så att de följer Sibbos nya parkeringsriktlinjer som godkändes 23.11.2020. Korrigeringarna förutsatte inte att planen läggs fram på nytt.

2.2 Detaljplanen

Detaljplanen gör det möjligt att ersätta före detta busstationen i kvarter 1015 med höghus och ett radhus. Höghusen i III–IV våningar placeras längs Stora Byvägen och radhuset i II våningar på tomtens bakre del, ovanpå ett parkeringsdäck. Parkeringen förläggs till parkeringsdäcket, som delvis fälls in i slutningen.

I kvarter 1008 gör planen det möjligt att komplettera de nuvarande småhustomterna med nya småhus. De värdefulla byggnaderna med affärslokaler

tarkoitettu korvattaviksi pienkerroistaloilla samalla rakennustehokkuudella.

Korttelissa 1006 Ison Kylätien varren ilme säilyy kaksikerroksisilla liiketiloin varustetuilla taloilla. Tontin takaosaan saa rakentaa kaksikerroksisia pienkerrostaloja tai rivitaloja kolmelle tontille. Pysäköinti järjestetään korttelin sisäosissa viherkatsellisiin pysäköintikatoksiin. Voimassa olevassa vanhentuneessa asemakaavassa korttelin arvokkaat rakennukset oli tarkoitus korvata II–III-kerroksisilla lamellitaloilla. Korttelin rakennusoikeus säilyy suurin piirtein saman suuruisena.

Katuyhteydet säilyvät ennallaan. Rakentamaton Kasiniitynpolku on tarkoitus toteuttaa kaavan rakentamisen yhteydessä ja sen kautta järjestetään myös pääsy osalle tonteista.

Kaava-alueella sijaitsevista neljästä arvokkaiksi luokitelluista rakennuksista kahta esitetään asema-kaavalla suojeltavaksi. Rakennuksista laadittujen kuntoselvitysten perusteella toiset kaksi arvokasta rakennusta ovat niin on huonossa kunnossa, että niitä ei kannata enää korjata. Kaavaratkaisu kuitenkin mahdollistaa niiden säilymisen tai muussa tapauksessa niiden korvaamisen samankaltaisilla rakennuksilla.

Suunnittelualueen laajuus on n. 1,68 ha ja suunnittelualueen rakennusalan rakennusoikeus on 8 177 k-m². Alueen nykyisten rakennusten kerrosala on rakennusrekisterin mukaan 1 524 k-m². Korttelitehokkuus vaihtelee $e_k = 0,35 \dots e_k = 0,78$.

längs Stora Byvägen bevaras. Byggeffektiviteten på tomterna är $e_t = 0,35$. I den gällande, föråldrade detaljplanen var det tänkt att de befintliga värdefulla byggnaderna ersätts med låghus enligt samma exploateringstal.

I kvarter 1006 bevaras Stora Byvägens framtoning i och med husen som har två våningar och affärslokaler. I den bakre delen av tomten är det tillåtet att uppföra låghus i två våningar eller radhus på tre tomter. Parkeringen ordnas i de inre delarna av kvarteret i form av parkeringsplatser som täcks med gröntak. I den gällande, föråldrade detaljplanen var avsikten att ersätta de värdefulla byggnaderna i kvarteret med lamellhus i II–III våningar. Byggrätten i kvarteret är ungefär lika stor som tidigare.

Gatuförbindelserna är oförändrade. Avsikten är att genomföra den obebyggda Svedjeängsstigen i samband med byggandet av planen och via den ordnas också infarten till en del av tomterna.

Av de fyra byggnaderna i planområdet som har klassificerats som värdefulla föreslås att två ska skyddas genom detaljplanen. Enligt utförda konditionsundersökningar är de två andra i så dåligt skick att det inte längre lönar sig att reparera dem. Planlösningen möjliggör ändå att de bevaras, eller alternativt ersätts med byggnader av liknande typ.

Planeringsområdet omfattar ca 1,68 ha och byggrätten på planeringsområdets byggnadsyta uppgår till 8 177 vy-m². Enligt byggnadsregistret är våningsytan för de befintliga byggnaderna i området 1 524 vy-m². Kvarterseffektiviteten varierar mellan $e_k = 0,35$ och $e_k = 0,78$.



3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee keskellä Nikkilän taajama-keskustaa. Nikkilän perinteinen pääkatu Iso Kylätie halkaisee kaava-alueen. Kaava-alueen luoteisosassa on toiminut bussi- ja taksiasema, joka koostuu asfaltoidusta laiturialueesta ja yksikerroksisesta rakennuksesta. Kaava-alueen kaakkoisosassa sijaitsee Isolle Kylätielle ominaisia kaksikerroksisia puutaloja. Rakennuksissa on asuntoja ja kaupallisia tiloja.

Kaava-alueen lähiympäristössä sijaitsee merkittävä osa Nikkilän kunnallisista ja kaupallisista palveluista. Päiväkoti, koulu, lukio, kirjasto, terveysasema sekä päivittäistavarakaupan palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellenkin.

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av området

Planeringsområdet är beläget mitt i Nickby tätortscentrum. Den traditionsrika huvudgatan Stora Byvägen går genom planområdet. Före detta buss- och taxistationen i planområdets nordvästra del består av ett asfalterat perrongområde och en byggnad i en våning. I planområdets sydöstra del finns för Stora Byvägen typiska trähus i två våningar. Det finns både bostäder och kommersiella lokaler i husen.

I näromgivningen kring planområdet finns en betydande del av de kommunala och kommersiella tjänsterna i Nickby. Inom bekvämt promenadav-

3.1.2 Luonnonympäristö

Kaava-alueella ei ole mainittavia luontoarvoja.

Bussiaseman alue on lähes kokonaan asfaltoitu. Ison Kylätien itäpuolella rakentamattomat alueet koostuvat käytössä olevista ja osittain myös hyläytyistä puutarhoista.

Asemakaava-alue sijaitsee osittain Nordanån 1-luokan pohjavesialueella, jolla on varavedenottamon paikka.

Maaperän rakenne ja pohjavesi

Ison Kylätien pinta on noin tasossa +14,5 m mpy.

Viereisessä korttelissa 1014 on teetetty rakennettavuusselvitys Insinööritoimisto Pohjatekniikka Oy:llä vuonna 2014. Sen mukaan alueen pintarakenteiden ja pintahumuskerroksen alla on 4–9 m paksuinen savikerros, jonka yläosassa on ohut kuivakuorikerros. Saven alapuolella on tiiviydeltään vaihteleva kitkamaakerros. Kairaukset ovat ulottuneet tähän kerrokseen päättyen joko tiiviiseen lohkareisen muodostumaan tai peruskallioon, kairausvyvyksillä 6–14 metriä.

Pohjaveden taso on vaihdellut korttelissa 1014 pohjavesien havaintoputkissa tasoilla +13,3...+10,3 (luoteisnurkka) ja +9,6...+8,7 (kaakkoisnurkka). Pohjaveden virtaussuunta on selvitetty kaavahankkeen tuntumassa olevassa Domino-korttelin hankkeessa (kaavatunnus N46), ja virtaussuunta on Sipoonjoen suuntaan, lännestä itään kohti alavaa jokilaaksoa. Paineellista pohjavettä ei ole havaittu korttelin 1014 maaperäselvitystä tehtäessä. Sen esiintyminen kortteleiden 1015, 1008 ja 1006 alueella on kuitenkin mahdollista savipeitteisyydestä johtuen.

Happamien sulfaattimaiden esiintymistä ja omi-

stånd finns daghem, skola, gymnasium, bibliotek, hälsocentral och dagligvaruaffärer.

3.1.2 Naturmiljön

Planområdet har inga nämnvärda naturvärden.

Området vid busstationen är nästan i sin helhet asfalterat. De obebyggda områdena öster om Stora Byvägen består av trädgårdar som brukas eller delvis övergetts.

Detaljplaneområdet ligger delvis inom ett grundvattenområde av klass 1, Nordanån, där det finns en plats för en reservvattentäkt.

Jordmånens struktur och grundvattnet

Stora Byvägen ligger ungefär på höjdnivån +14,5 m.ö.h.

År 2014 gjorde Insinööritoimisto Pohjatekniikka Oy en byggbarhetsutredning i det intilliggande kvarteret 1014. Enligt utredningen finns det under ytkonstruktionerna och humusskiktet ett 4–9 meter tjockt lerskikt, vars övre del består av en tunn torrskorpa. Nedanför leran finns ett skikt av friktionsjord med varierande konsistens. Borrningar har sträckt sig till detta skikt och antingen nått kompakta, klippiga formationer eller berggrunden, på borrhingsdjup av 6–14 meter.

I observationsrör har grundvattenståndet varierat i kvarter 1014 mellan nivåerna +13,3...+10,3 (nordöstra hörnet) och +9,6...+8,7 (sydöstra hörnet). Grundvattnets strömriktning utreddes i samband med Dominokvarteret (planbeteckning N46), ett projekt som ligger intill det aktuella planområdet. Där strömmade vattnet i riktning mot Sibbo å, västerifrån österut mot den låglänta ådalen. Vid utredningen observerades inget artesiskt grundvatten i

naisuuksia Sipoon alueella tehdyn kartoitustyön (Geologian tutkimuskeskus 2016) perusteella sulfaattimaiden esiintyvyys kaava-alueella on arvioitu *pieneksi*. Noin 400 metriä kaava-alueesta pohjoiseen ja länteen tehdyissä maaperätutkimuksissa ei ole myöskään löytynyt sulfidisavea (Ramboll 2019).

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Taajamakuva

”Vanhan Nikkilän” yhtenäisimpänä säilynyt osa on Ison Kylätien pohjoisosa, jonka kymmenkunta 1900-luvun alkupuoliskolla rakennettua puutaloa muodostavat yhä eheän kokonaisuuden. Rakennukset ovat säilyneet varsin alkuperäisessä asussaan ja 1940- ja 1950-lukujen täydennykset limittyvät tähän taajamamaisemaan saumattomasti. Ne myös kuuluvat samaan historialliseen jatkumoon. Näistä puutaloista neljä sijaitsee kaava-alueella Ison Kylätien itäpuolella.

Ison Kylätien länsipuolella rakennuskanta on suuri- ja keskikokoisempi ja tien varrella on 1960–1970-luvulla sekä vuonna 2020 rakennettuja kerrostaloja ja bussiasema (alunperin huoltoasema). Naapurustossa sijaitsee myös vuonna 2019 purettu 1940-luvulla rakennettu liikerakennus (Sipoon Rauta).

Kaava-alueen välittömässä ympäristössä sijaitsee omakotitaloja, rivitaloja, kerrostaloja ja liikerakennuksia, joista suurin osa on rakennettu vuoden 1950 jälkeen.

kvartter 1014. En sådan förekomst är ändå möjlig i kvarteren 1015, 1008 och 1006 på grund av lertäckningen.

Förekomsten av sulftatjordar på planområdet har bedömts vara *liten* på basen av en kartering av förekomst och egenskaper av sura sulfatjordar i Sibboområdet (Geologiska forskningscentralen 2016). Inte heller i markundersökningar som genomförts ca 400 meter norr och väster om planområdet har sulfidlera hittats (Ramboll 2019).

3.1.3 Den byggda miljön

Tätortsbilden

Den del av ”Gamla Nickby” som bevarats mest enhetlig är den norra delen av Stora Byvägen, där ett tiotal trähus från första hälften av 1900-talet alltjämt utgör en sammanhängande helhet. Byggnaderna har bevarats i nästintill ursprunglig dräkt och de utbyggnader som gjorts på 1940- och 1950-talen går naturligt i omlott med tätortslandskapet. De hör till samma historiska kontinuum. Av dessa trähus står fyra inom planområdet på östra sidan av Stora Byvägen.

På västra sidan av Stora Byvägen är byggnadsbeståndet mer storskaligt och består av höghus som uppförts på 1960–1970-talen samt år 2020 och busstationen (ursprungligen en servicestation). Här stod också en affärsbyggnad från 1940-talet som dock rivits 2019 (Sibbo Järn).

I planområdets omedelbara omgivning finns egna hemshus, radhus, höghus och affärsbyggnader, av vilka de flesta har byggts efter 1950.

Arvokkaat rakennukset

Kaava-alueella sijaitsee kolme maakunnallisesti arvokkaaksi arvottua rakennusta ja yksi paikallisesti arvokkaaksi arvottu rakennus (Livady, 2020). Seuraavien sivujen harmaiden faktaruutujen tekstit ovat suoria lainauksia selvityksestä. Näiden lisäksi kaava-alueella sijaitsevat bussiaseman rakennus ja omakotitalo 1950-luvulta, sekä ulkorakennuksia.



Mansardikattoinen liike- ja asuinrakennus. Säilyttänyt alkuperiset piirteensä ikkunoita myöten. Tärkeä osa Ison Kylätien kokonaisuutta.

Värdefulla byggnader

På planområdet finns det tre byggnader som klassificerats som värdefulla byggnader av landskapsintresse och en byggnad som klassificerats som lokalt värdefull (Livady, 2020). Texten i de gråa faktarutorna på följande sidor är direkta citat ur utredningen. Utöver dessa omfattar planområdet busstationsbyggnaden och ett egnahemshus från 1950-talet samt ekonomibygnader.

Elektricitetsverket

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1927

Arvoluokitus / Värdeklass

Maakunnallinen (B) / Landskapsnivå (B)

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, maisema ja ympäristö /
Byggnadshistoria, landskap och omgivning

En affärs- och bostadsbyggnad med mansardtak. Har bevarat sina ursprungliga drag, t.o.m. fönstren. En viktig del av Stora Byvägens helhet.



Rosenholmin talo, joka on toiminut liike- ja asuinrakennuksena, 1980-luvulla paperi- ja urheiluvälinekauppana. 1940-luvun laajennus tehtiin samaan tapaan kuin vanha osa. Ikkunoiden malli 1920-luvulta. Kuistin viereen tehty pieni laajennus vuonna 1966. Tärkeä osa Ison kylätien historiallista maisemaa.

Alanko

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1928

Arvoluokitus / Värdeklass

Maakunnallinen (B) / Landskapsnivå (B)

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, maisema ja ympäristö /
Byggnadshistoria, landskap och omgivning

Rosenholms hus, som har fungerat som affärs- och bostadsbyggnad, på 1980-talet som pappers- och sportutrustningsbutik. Utvidgningen från 1940-talet är gjord i samma stil som gamla delen. Fönstrens modell från 1920-talet. Vid farstun har en liten utvidgning gjorts 1966. En viktig del av Stora Byvägens historiska landskap.

Arvokkaiden rakennusten omistajien kanssa käytyjen keskustelujen perusteella Iso Kylätie 33 (Elektricitetsverket) ja 41 (Soläng) ovat käyttökelpoisessa kunnossa ja rakennusten ulkoasu voidaan suojella kaavamääräyksellä.

Sen sijaan Iso Kylätie 37 (Alanko) ja 39 (Singsing) ovat omistajien mukaan huonokuntoisia. Kunta on teettänyt kuntoarviot näistä kahdesta rakennuksesta syyskuussa 2019, jotka ovat kaavaselostuksen liitteenä. Kuntoarvioissa todetaan molempien rakennusten osalta: *”Tarkastuksessa tehtyjen havaintojen perusteella rakennuksen kantavat rakenteet ovat jo niin vaurioituneet, että korjaustoimenpiteisiin ryhtyminen ei ole enää taloudellisesti kannattavaa.”*



Mansardikattoinen, poikkipäädyllinen liikerakennus Ison Kylätien varrella. Ikkunoita suurennettu alkuperäisestä. Tärkeä osa Ison kylätien historiallista maisemaa.



Mansardikattoinen liikerakennus. Keskifrontoni. Osa Ison Kylätien kokonaisuutta.

Utifrån diskussioner som förts med dem som äger de värdefulla byggnaderna är Stora Byvägen 33 (Elektricitetsverket) och 41 (Soläng) i gångbart skick och byggnadernas exteriör kan skyddas med en planbestämmelse.

Däremot är Stora Byvägen 37 (Alanko) och 39 (Singsing) i dåligt skick enligt ägarna. Kommunen lät göra konditionsbedömningar av dessa två byggnader i september 2019. Resultaten finns som bilaga till planbeskrivningen. I konditionsbedömningarna konstateras följande för båda byggnaderna: *”Med utgångspunkt i de observationer som gjorts vid granskningen är byggnadens bärande konstruktioner redan*

Singsing

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1936

Arvoluokitus / Värdeklass

Maakunnallinen (B) / Landskapsnivå (B)

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, maisema ja ympäristö /
Byggnadshistoria, landskap och omgivning

Affärshus med mansardtak och tvärgavel vid Stora Byvägen. Fönstren har förstörats från de ursprungliga. En viktig del av Stora Byvägens historiska landskap.

Soläng

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1936

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen (C) / Lokalnivå (C)

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, maisema ja ympäristö /
Byggnadshistoria, landskap och omgivning

Affärsbyggnad med mansardtak. Mittfronton. En del av Stora Byvägens helhet.

Yhteenvedossa todetaan molempien rakennusten osalta: *"Julkisivujen alaosat ovat paikoitellen maanpinnan tasalla, joten seinien alaosien puurakenteet ja lämmöneristeet ovat laho- ja mikrobivaurioituneet. Yleisesti julkisivulaudoitus on huonossa kunnossa. Rakennuksen ulkoseinien kantavien rakenteiden laho- vauriot heikentävät rakenteiden kantavuutta."*

"Alapohjatiljan tuuletus on heikko ja ryömintätillaisen alapohjan tuuletusluukut ovat jääneet maanpinnan alapuolelle. Alapohjat ovat laho- ja kosteusvaurioituneita eikä niiden korjaaminen ole enää taloudellisesti kannattavaa."

Kunta on teettänyt vielä rakenteiden kuntotutkimukset näistä kahdesta rakennuksesta huhtikuussa 2020, jotka ovat kaavaselostuksen liitteenä. Yhteenvedossa todetaan molempien rakennusten osalta: *"Rakennuksen kunnostaminen terveelliseksi ja pitkäaikaiskestäväksi sekä alkuperäisen näköiseksi on teknisesti mahdollista. On kuitenkin myös huomioitava, että näin pahoin vaurioituneen rakennuksen alkupe- räisistä rakenteista ei ole kovin paljoa jäljellä kunnol- lisen korjauksen jälkeen. Jatko-toimenpidesuosituksen mukaisilla korjauksilla rakennukseen jää vielä pieniä riskejä siitä, että rakennuksen käyttäjä voi oireilla vanhoista materiaaleista lähtöisin oleville päästöille."*

Vaikka rakennuksen ja kortteleiden suojelun kannalta taloudelliset seikat eivät olekaan ensisijaisia, niin päätöksiä tehdessä on kuitenkin jollakin tasolla huomioi- tava panos-/tuotossuhdetta. Eli sitä, että minkälaisella työmäärällä ja kustannuksella mitään saavutetaan."

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Linja-autoaseman alueella on ollut huoltoasema- toimintaa 1958–1995. Tämän johdosta alueella on tehty useita maaperän ja pohjaveden pilaantu- neisuustutkimuksia sekä puhdistustoimenpiteitä.

såpass skadade att det inte längre är ekonomiskt lönsamt att vidta reparerande åtgärder."

I sammanfattningen konstateras följande för båda byggnaderna: *"Nedre delarna av fasaderna är ställvis på marknivå och därför är träkonstruktionerna och värmeisoleringarna nedtill röt- och mikrobiskadade. På det hela taget är fasadpanelen i dåligt skick. Röt- skadorna på ytterväggarnas bärande konstruktioner försämrar bärförmågan."*

"Utrymmet mellan mark och bottenbjälklag är dåligt ventilerat och i bottenbjälklag med krypgrund har vädringsluckorna hamnat under markytan. Botten- bjälklagen är röt- och mikrobiskadade och det är inte längre ekonomiskt lönsamt att reparera dem."

Kommunen lät ytterligare göra konstruktionsbe- siktningar av dessa två byggnader i april 2020. Resultaten finns som bilaga till planbeskrivningen. I konstruktionsbesiktningarna konstateras följande för båda byggnaderna: *"Det är tekniskt möjligt att reparera byggnaden så att den är hälsosam och håller länge samt ser ursprunglig ut. Man måste dock beakta att av så här skadade byggnader återstår inte så mycket av de ursprungliga konstruktionerna efter en ordentlig reparation. Med de reparationer som rekommenderas återstår en liten risk att byggnadens använ- dare kan få symptom av emissioner som kommer från gamla material."*

Även om ekonomiska faktorer inte är huvudsakliga för bevarandet av byggnader och kvarter, borde man ändå i någon mån beakta input/output-förhållandet. Det vill säga vad som uppnås med vilken arbetsinsats och till vilket pris."

Miljöskydd och miljöstörningar

I busstationsområdet drevs en servicestation mellan

Kohteen maaperää on kunnostettu massanvaihdolla vuonna 1996 huoltoasematoiminnan päätyttyä, jolloin alueelta poistettiin noin 2300 m³ pilaantunutta maata. Vuonna 2008 havaittiin Ison Kylätien peruskorjaustöiden yhteydessä öljynhajua maaperässä noin 2–3 m syvyydessä. Vuoden 2019 tutkimustulosten perusteella alueen maaperä on tutkituilla alueilla edelleen pistemäisesti pilaantunutta. Todettu pilaantuneisuus ei edellytä kohteen nykykäytössä välittömiä maaperän puhdistustoimenpiteitä. Mikäli maankäyttö alueella muuttuu, on arvio maaperän pilaantuneisuudesta ja puhdistustarpeesta tehtävä uudelleen, huomioiden alueen tuleva maankäyttö (Ramboll 2019, liite 9).

Kaavamuutosalueen etäisyys Kerava–Porvoo-rautatiestä, jota käytetään toistaiseksi vain säiliöjunille Sköldvikin öljynjalostamolle, on lyhyimmillään noin 200 m.

Ratamelusta on laadittu selvitys *Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluseelvitys* (Promethor Oy, 2010). Selvityksessä on määritetty raideliikenteen aiheuttama melutaso kyseisellä rataosuudella nyky- ja ennustetilanteessa 2030. Selvityksen mukaan radalle suunnitellulla henkilöliikenteellä ei ole laskennassa käytetyillä junamäärillä juurikaan vaikutusta tarkastelualueen melutasoihin. Suurimmat melutasot aiheutuvat tavarajunista. Raideliikenteen melu jää sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa 2030 kaava-alueella alle valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 ulkona mitattavalle ympäristömelulle annettujen ohjearvojen.

Ratatärinästä on laadittu selvitys *Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys* (Promethor Oy, 2010). Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää mitattiin 45 pisteessä maasta. Mittauksilla selvitettiin tärinän voimakkuus uusien rakennusten vaurioitumisriskin, tilojen käyttö- ja asumisviihtyvyyden sekä runkome-

ären 1958 och 1995. Därför har flera undersökningar om föroreningar i jordmånen och grundvattnet genomförts och saneringsåtgärder vidtagits i området. Jordmånen iståndsattes genom ett utbyte av jordmassor 1996 efter att servicestationsverksamheten lagts ned. Cirka 2 300 m³ förorenad jord avlägsnades. År 2008 observerades lukt av olja på ett djup av ca 2–3 meter i samband med en grundlig renovering av Stora Byvägen. Undersökningsresultat från år 2019 visar att jordmånen alltjämt är punktvis förorenad i de undersökta områdena. Föroreningarna förutsätter inga omedelbara åtgärder för att sanera jordmånen med tanke på dagens användningsändamål. Om markanvändningen förändras i området, bör föroreningarna och behovet av sanering bedömas på nytt med hänsyn till den kommande markanvändningen (Ramboll 2019, bilaga 9).

Avståndet från planeringsområdet till Kervo–Borgå-järnvägen, som tillsvidare bara används för containertåg till oljeraffinaderiet i Sköldvik, är som kortast ca 200 m.

En utredning har sammanställts över bullret från banan (*Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennemeluseelvitys*, Promethor Oy, 2010). I utredningen fastställdes bullernivån som orsakas av spårtrafiken på den aktuella bansträckan i dagsläget och i prognosläget år 2030. Utredningen visade att den planerade persontrafiken, med det antal tåg som användes vid beräkningen, nästan inte alls inverkar på bullernivåerna i granskningsområdet. De största bullernivåerna orsakas av godståg. I planområdet är bullret från spårtrafiken både i nuläget och i prognosläget år 2030 under de riktvärden utomhus som anges i statsrådets beslut 993/1992.

En utredning har också sammanställts över vibrationerna från banan (*Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys*, Promethor Oy, 2010).

lun kannalta. Tämän selvityksen mittaustuloksena on myös ilmoitettu tärinän tunnusluku $v_{w,95}$, jota suositellaan käytettäväksi maankäytön suunnittelussa. VTT:n suosituksen mukaan uusilla asuinalueilla normaaleille asuinrakennuksille on pyrittävä siihen, ettei tunnusluku ylitä arvoa 0,30 mm/s. Suoritettujen mittausten mukaan raideliikenne voi aiheuttaa merkittävää ja maankäytön suunnittelussa huomioon otettavaa tärinää. Rakennusten vaurioriski rajoittuu lähelle rataa suojaetäisyyden ollessa suurimmillaan 50 m. Kaava-alue on lähimmilläänkin yli 200 m päässä junaradasta. Selvityksen mukaan kaavamutoksen alueella ei arvioida olevan tarvetta lisämittauksille.

3.1.4 Maanomistus

Bussiaseman alue, katualueet, sekä kaksi tonttia korttelissa 1006 on Sipoon kunnan omistuksessa. Muu alue on yksityisessä omistuksessa.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

Jos yksityisen maalle syntyvää uutta rakennusoikeutta syntyy alle 500 k-m², Sipoon maapoliittisten linjausten mukaan ei tarvita maankäyttösopimusta.

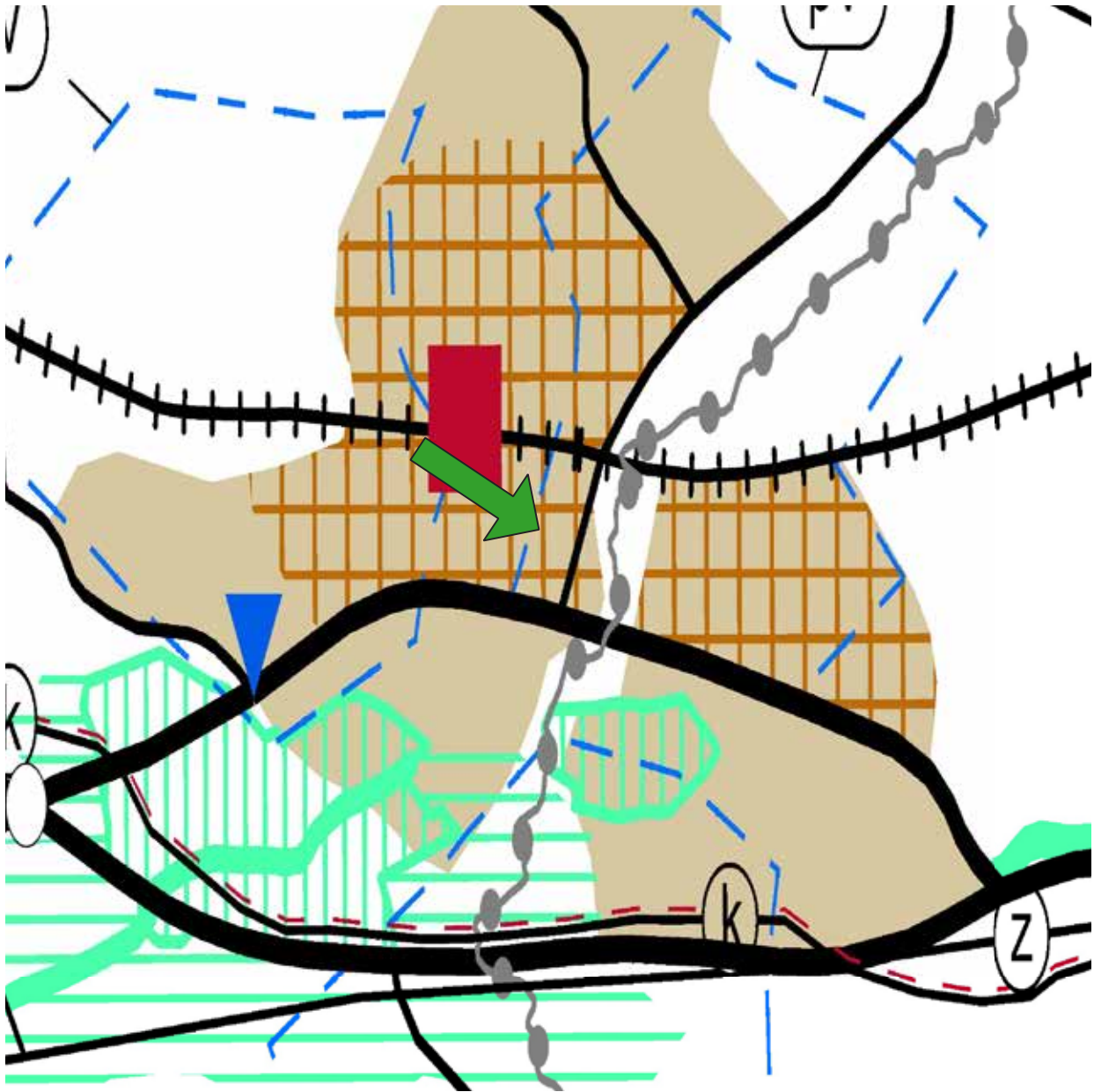
Vibrationerna från spårtrafiken mättes vid 45 punkter i marken. Mätningarna visade vibrationsstyrkan med hänsyn till risken för skador på nya byggnader, trivseln i lokalerna och lokalernas användning samt stombullret. Bland mätresultaten från denna utredning nämns även nyckeltalet för vibrationsshastigheten $v_{w,95}$. Det rekommenderas att detta tal ska tillämpas vid planeringen av markanvändningen. Enligt en rekommendation från VTT ska man för normala bostadshus i nya bostadsområden sträva efter att nyckeltalet inte överskrider värdet 0,30 mm/s. Mätningarna visade att spårtrafiken kan orsaka betydande vibrationer som bör tas i beaktande vid planeringen av markanvändningen. Risken för skador på byggnader begränsas till skyddszonen nära banan, vilken som mest är 50 meter. Planområdet är som närmast på mer än 200 meters avstånd från tågbanan. Enligt utredningen bedöms det att inga ytterligare mätningar behöver göras i detaljplaneändringens område.














3.1.4 Markägoförhållanden

Busstationsområdet, gatuområdena samt två tomter i kvarter 1006 ägs av Sibbo kommun. För övrigt är planområdet privatägt.

3.1.5 Avtal som berör området

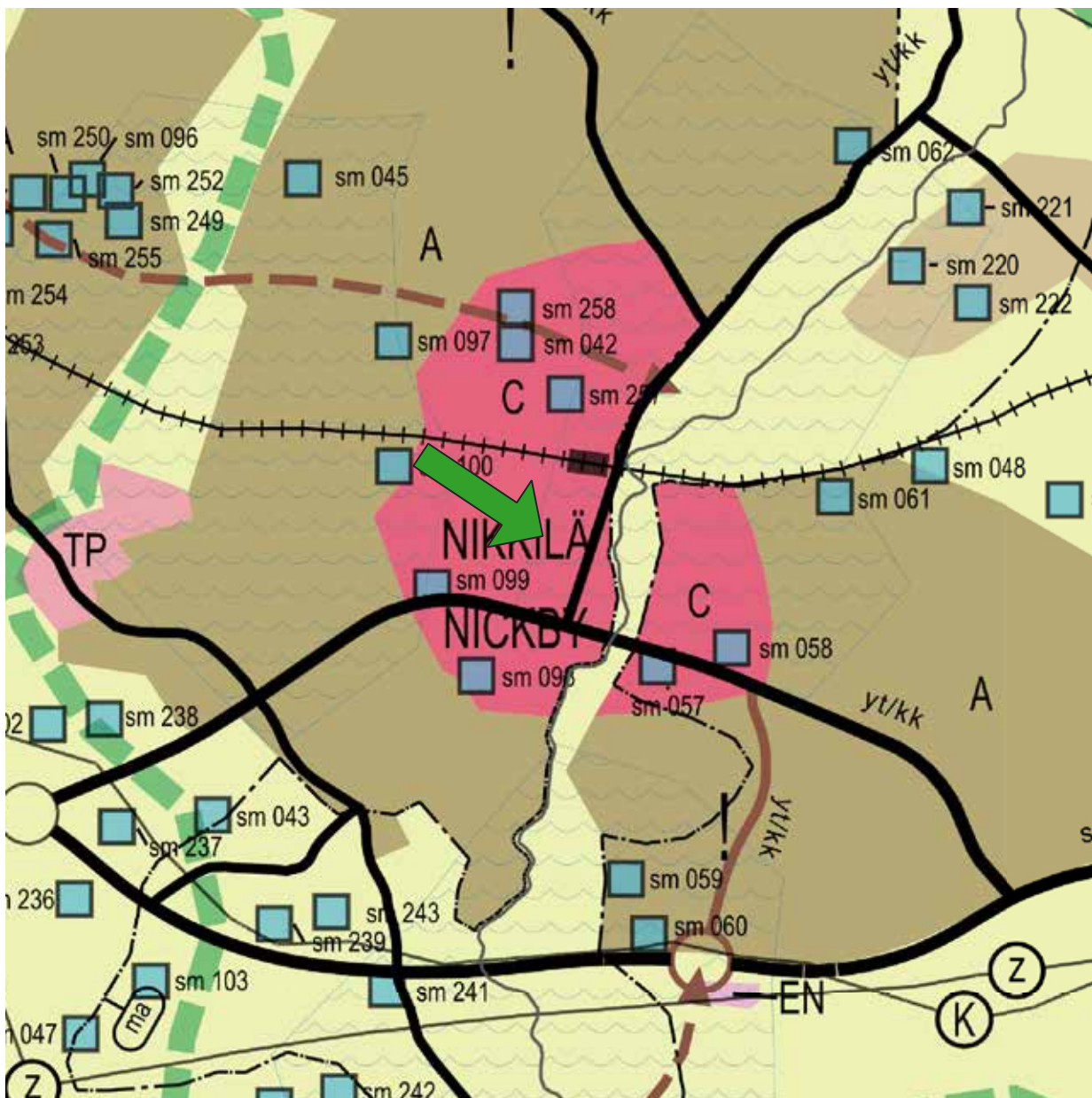
Om det på privat mark uppkommer ny byggrätt i en mindre omfattning än 500 vy-m², behövs enligt kommunens markpolitiska riktlinjer inget markanvändningsavtal ingås.



Taajamatoimintojen alue		Område för tätortsfunktioner
Tiivistettävä alue		Område som ska förtätas
Kuntakeskus		Kommuncentrum
Seututie		Regional väg
Yhdystie		Förbindelseväg
Yhdysrata		Förbindelsebana
Liityntäpysäköintipaikka		Anslutningsparkeringsplats
110 kV voimajohto		110 kV kraftledning
Maakaasun runkoputken yhteystarve		Behov av förbindelse för naturgashuvudledning
Pohjavesialue		Grundvattenområde
Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue		Område som hör till nätverket Natura 2000
Valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY 2009)		Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
Maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö		Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå

Ote maakuntakaavojen yhdistelmästä 2017. Suunnittelualue on osoitettu kartalla vihreällä nuolella.

Utdrag ur sammanställningen av landskapsplanerna 2017. Planeringsområdets läge anges med en grön pil på kartan.



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025 (kv 15.12.2008). Suunnittelualue on osoitettu kartalla vihreällä nuolella.

Utdrag ur generalplan för Sibbo 2025 (kfge 15.12.2008). Planeringsområdets läge anges med en grön pil på kartan.

Tieliikenteen yhteystarve		Behov av vägtrafikförbindelse
Viheryhteystarve		Behov av grönförbindelse
Maisemallisesti arvokas alue		Landskapsmässigt värdefullt område
Tärkeä tai vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue		Viktigt grundvattensområde eller grundvattensområde som lämpar sig för vattentäkt
Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue		Område som hör till nätverket Natura 2000
Taajamatoimintojen alue		Område för tätortsfunktioner
Kyläalue		Byområde
Keskustatoimintojen alue		Område för centrumfunktioner
Työpaikka-, teollisuus- ja varastoalue		Område för arbetsplatser, industri- och lagerverksamheter
Energiahuollon alue		Område för energiförsörjning
Haja-asutusalue		Glesbygdsområde
Muinaismuistokohde		Fornminnesobjekt
Terveyshaitan poistamistarve		Behov av att avlägsna sanitär olägenhet
Seututie/pääkatu		Regional väg/huvudgata
Yhdystie/kokoojakatu		Förbindelseväg/matargata
Liittymä		Anslutning
Eritasoliittymä		Planskild anslutning
Yhdysrata/kaupunkirata ja liikennepaikka		Förbindelsebana/stadsbana och trafikplats
Johto tai linja. K=kaasu, Z=sähkö		Ledning eller linje. K=gas, Z=el
Kohde, nykyinen ja uusi		Objekt, befintlig och nytt
Nykyiset tiet ja linjat		Befintliga vägar och linjer
Uudet tiet ja linjat		Nya vägar och linjer



Ote ajantasaa-asemakaavasta. Suunnittelualue on osoitettu kartalla punaisella viivalla.

Utdrag ur detaljplanesammanställningen. Planeringsområdets läge anges med röd linje på kartan.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueen suunnittelun lähtökohtina toimivat MRL:n 24 §:n mukaisessa tarkoituksessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), joista tätä asema-kaavatyötä ohjaavat etenkin seuraavat asiakohdat:

Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyvin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.

Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastomuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Som utgångspunkter för planeringen fungerar de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen, av vilka särskilt följande punkter styr detta detaljplanearbete:

En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.

Förutsättningar skapas för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mer sammanhängande.

Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.

Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.

Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden

Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

3.2.2 Maakuntakaava

Voimassa olevissa maakuntakaavoissa alueella on merkinnät *keskustatoimintojen alue, tiivistettävä alue ja taajamatoimintojen alue.*

3.2.3 Sipoon yleiskaava 2025

Sipoon yleiskaavassa 2025 (lainvoimaiseksi 23.12.2011) kaava-alue on keskustatoimintojen aluetta (C).

3.2.4 Osayleiskaava ja kaavarunko

Alueella ei ole voimassa osayleiskaavaa.

Koko Nikkilää koskevan kaavarungon laadinta on käynnissä ja sen on tarkoitus valmistua vuoden 2021 aikana.

3.2.5 Asemakaava

Korttelissa 1015 on voimassa rakennuskaavan muutos N 20, joka on tullut voimaan vuonna 1986. Kaavassa on osoitettu huoltoaseman ja siihen liittyvien liiketoimintojen korttelialue (KLH-1).

Korttelissa 1008 on voimassa rakennuskaavan muutos N 23 vuodelta 1991. Kaavassa on osoitettu asuin-, liike- ja toimistorakennuksien korttelialue (AL) ja asuinkerrostalojen korttelialue (AK-1).

Korttelissa 1006 on voimassa Nikkilän rakennuskaava N 1 vuodelta 1972. Suunnittelualueella kaavassa on osoitettu yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialue (ALK), asuinkerrostalojen korttelialue

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.

3.2.2 Landskapsplan

I de gällande landskapsplanerna har området beteckningarna *område för centrumfunktioner, område som ska förtätas och område för tätortsfunktioner.*

3.2.3 Generalplan för Sibbo 2025

I Generalplan för Sibbo 2025 (lagakraftvunnen 23.12.2011) är planområdet ett område för centrumfunktioner (C).

3.2.4 Delgeneralplan och planstomme

Ingen delgeneralplan är i kraft i området.

En planstomme håller på att utarbetas för hela Nickby och beräknas vara klar under år 2021.

3.2.5 Detaljplan

I kvarter 1015 gäller en byggnadsplaneändring (N 20) som trädde i kraft 1986. I planen har ett kvartersområde för en servicestation och till den anslutande affärsverksamheter (KLH-1) anvisats.

I kvarter 1008 gäller en byggnadsplaneändring (N 23) från 1991. I planen har anvisats kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL) och kvartersområde för bostadsvåningshus (AK-1).

I kvarter 1006 gäller Nickby byggnadsplan (N 1) från 1972. I planen har planeringsområdet anvisats som

(AK) ja autojen säilytykseen ja pysäköintiin varattu korttelialue (AA).

3.2.6 Rakennusjärjestys

Rakennusjärjestyksen määräykset ovat asema- ja yleiskaavoja täydentäviä siten, että kaavamääräykset ovat ensisijaisia. Sipoon kunnanvaltuusto on päätöksellään 11.12.2017 § 129 hyväksynyt rakennusjärjestyksen. Helsingin hallinto-oikeus on 14.12.2018 antamalla päätöksellään todennut rakennusjärjestyksen lainmukaiseksi lukuun ottamatta sivuasuntoja koskevaa luvun 4.2.1 toista kappaletta. Korkein hallinto-oikeus vahvisti hallinto-oikeuden päätöksen 15.1.2020.

Rakennusjärjestys on kuulutettu voimaan 1.3.2019 lukuun ottamatta mainittua luvun 4.2.1 toista kappaletta.

3.2.7 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 saatetaan ajan tasalle kaavan laatimisen yhteydessä.

3.2.8 Rakennuskiellot

Alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

3.2.9 Suojelupäätökset

Alueella ei ole suojeltuja rakennuksia tai alueita.

kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadsvåningshus (ALK), kvartersområde för bostadsvåningshus (AK) och kvartersområde för biluppvärning och -parkering (AA).

3.2.6 Byggnadsordning

Bestämmelserna i byggnadsordningen kompletterar detalj- och generalplanerna så tillvida att planbestämmelserna gäller i första hand. Sibbo kommunfullmäktige har genom sitt beslut 11.12.2017 § 129 godkänt kommunens byggnadsordning. Helsingfors förvaltningsdomstol har i sitt beslut 14.12.2018 konstaterat att byggnadsordningen är förenlig med lag bortsett från andra stycket i kapitel 4.2.1, som handlar om sidobostäder. 15.1.2020 fastställde Högsta förvaltningsdomstolen beslutet i Helsingfors förvaltningsdomstol.

Byggnadsordningen fastställdes 1.3.2019 till sina övriga delar förutom det i kapitel 4.2.1 nämnda andra stycket.

3.2.7 Grundkarta

I samband med utarbetandet av planen uppdateras grundkartan i skala 1:1 000.

3.2.8 Byggförbud

Inget byggförbud är i kraft i området.

3.2.9 Skyddsbeslut

I området finns inga skyddade byggnader eller områden.

4 Asemakaavan suunnittelun vaiheet

Olika skeden i planeringen av detaljplanen



4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on korttelirakenteen ja samalla Nikkilän keskustarakenteen tehostaminen taajamakuullisesti soveltuvin keinoin kun bussiasematoiminta loppui alueella elokuussa 2019. Samalla tarkistetaan naapurikorttelien maankäyttöä ja arvokkaiden rakennusten suojelumerkintöjä.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö sisältyy kaavoitusohjelmaan vuosille 2019–2023 (kh 9.4.2019). Asemakaava on sisällytynyt

4.1 Behovet av detaljplanering

I och med att busstationsverksamheten upphörde i augusti 2019 är målet med detaljplaneändringen att effektivisera kvartersstrukturen och samtidigt hela centrumstrukturen i Nickby med hjälp av metoder som lämpar sig för tätortsbild. På samma gång granskas markanvändningen i grannkvarteren och skyddsbeteckningarna för värdefulla byggnader.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2019–2023 (ks 9.4.2019). Detaljplanen ingick första gången redan i planläggningspro-

ensimmäisen kerran jo vuosien 2014–2017 kaavoitusohjelmaan kahtena erillisenä kaavahankkeena: bussiasema ja kortteli 1006 erikseen.

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

Osallisia ovat kaava-alueen ja sitä rajaavan alueen maanomistajat, asukkaat, yrittäjät, infrastruktuurin rakentajat ja ylläpitäjät sekä muut alueen toimijat. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään. Tämän asemakaavatyön kannalta keskeiset osalliset on lueteltu osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (liite 1).

4.3.2 Vireilletulo

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 2.5.2019. Kaavan vireille tulosta informoitiin kunnan internet-sivuilla, paikallislehdissä (Sipoon sanomat, Östnyland) ja kunnan virallisella ilmoitustaululla Kuntalassa.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Aloitusvaihe

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin julkisesti nähtäville 2.5.–3.6.2019 Sipoon kunnan asiakaspalvelu Info Nikkilässä (Pohjoinen Koulutie 2). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voi tutustua myös kunnan internetsivuilla koko kaavaprosessin ajan.

Aloitusvaiheessa järjestettiin tapaamiset alueen maanomistajien kanssa ja kuultiin heidän toiveensa

grammet för åren 2014–2017, då som två separata planprojekt: busstationen och kvarter 1006.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägare, invånare, företagare, de som bygger och underhåller infrastrukturen samt övriga aktörer i planområdet och den angränsande omgivningen. Intressenter är också myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen. De för detta detaljplanarbete centrala intressenterna räknas upp i programmet för deltagande och bedömning (bilaga 1).

4.3.2 Anhängiggörande

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 2.5.2019. Om planeringsstarten informerades på kommunens webbplats, i de lokala tidningarna (Sipoon sanomat, Östnyland) och på kommunens officiella anslagstavla i Sockengården.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Startskedet

Programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt för tiden 2.5–3.6.2019 vid kommunens kundtjänst Info Nickby (Norra Skolvägen 2). Programmet för deltagande och bedömning kan även läsas på kommunens webbplats under hela planprocessen.

I startskedet ordnades möten med markägarna i området för att höra deras önskemål om utveckling-

kiinteistönsä kehittämiseksi. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin kaksi kirjallista palautetta, joissa toisessa moitittiin nykytilanteen kuvauksen puutteita ja toisessa otettiin kantaa alueen suunnitteluperiaatteisiin.

Kaavan valmisteluvaihe

Kaavaluonnos käsiteltiin maankäyttöjaostossa 19.11.2019. Kaavaluonnos oli nähtävillä 28.11.–30.12.2019 ja sitä esiteltiin kaavanäyttelyssä 10.12.2020 Nikkilän kirjastossa. Kaavaluonnoksesta jätettiin seitsemän lausuntoa eikä yhtään kirjallista mielipidettä. Lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä. Palautteen perusteella kaavaehdotukseen on tehty tarkennuksia kaavamääräyksiin, sekä laadittu rakenteiden kuntotutkimukset arvokkaista rakennuksista.

Kaavan ehdotusvaihe

Kaavaehdotus käsiteltiin maankäyttöjaostossa 17.8.2020 ja kunnanhallituksessa 24.8.2020. Kaavaehdotus oli nähtävillä 10.9.–12.10.2020 ja siitä jätettiin kuusi lausuntoa ja neljä muistutusta. Muistutusten ja lausuntojen tiivistelmät ja vastineet ovat selostuksen liitteenä. Palautteen perusteella kaavaehdotukseen on tehty teknisiä korjauksia, suurimpana muutoksena siirrettiin tarkemmat pohjavesimääräykset rakennustapaohjeesta kaavamääräyksiin. Korjaukset eivät edellyttäneet kaavan asettamista uudelleen nähtäville.

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

Viranomaisilta on pyydetty tarvittavat lausunnot ja niiden perusteella kaava-asiakirjoihin on tehty korjauksia ja selvityksiä on täydennetty. Lausuntojen tiivistelmät ovat selostuksen liitteenä.

en av fastigheterna. Två kommentarer inlämnades om programmet för deltagande och bedömning: i den ena kritiserades brister i beskrivningen av nuläget och i den andra togs ställning till planeringsprinciperna.

Beredningsskedet

Planutkastet behandlades i markanvändningssektionen 19.11.2019. Planutkastet var till påseende 28.11–30.12.2019 och presenterades på en planutställning i Nickby bibliotek 10.12.2019. Om planutkastet inlämnades sju utlåtanden och inga skriftliga åsikter. Ett sammandrag av utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen. På basen av responsen har preciseringar gjorts i planbestämmelserna och konstruktionsbesiktningar av de värdefulla byggnaderna har utförts.

Förslagsskedet

Planförslaget behandlades i markanvändningssektionen 17.8.2020 och i kommunstyrelsen 24.8.2020. Planförslaget var till påseende 10.9–12.10.2020 och då inlämnades sex utlåtanden och fyra anmärkningar. Ett sammandrag av anmärkningarna och utlåtandena samt bemötanden av dem finns som bilaga till beskrivningen. På basen av responsen har tekniska korrigeringar gjorts i planförslaget. Största ändringen är att de mera ingående grundvattenbestämmelserna flyttats från byggsättsanvisningarna till planbestämmelserna. Korrigeringarna förutsatte inte att planen läggs fram på nytt.

4.3.4 Myndighetssamarbete

Vederbörliga utlåtanden har begärts av myndigheterna. På basis av utlåtandena har korrigeringar gjorts i plandokumentet och utredningarna har kompletterats. Ett sammandrag av utlåtandena finns som bilaga till beskrivningen.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon.

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 heikkene- mistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheut- taa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Asemakaavatyöllä vastataan osaltaan Sipoon uu- dessa strategiassa (valtuusto 29.1.2018) linjattuihin tavoitteisiin. Strategian mukaisesti tavoitteena on mahdollistaa Sipoon kasvu vuosittain noin 600–800 asukkaalla. Yksi kunnan keskeisimpiä tavoitteita on henkilöjuna liikenteen käynnistäminen Kerava–Nik- kilä-välillä mahdollisimman aikaisessa vaiheessa, ja

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt markan- vändnings- och bygglagen

När en detaljplan utarbetas ska landskapsplanen och en generalplan med rättsverkningar beaktas.

Detaljplanen ska utarbetas så att det skapas förut- sättningar för en hälsosam, trygg och trivsamt livs- miljö, för regional tillgång till service och för regle- ring av trafiken. Den byggda miljön och naturmiljön ska värnas och särskilda värden i anslutning till dem får inte förstöras. På det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning ska 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 markäga- ren 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.

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

Detaljplanearbetet bidrar till att svara på de mål som utstakats i Sibbo kommuns nya strategi (full- mäktige 29.1.2018). Ett mål i strategin är att göra det möjligt för Sibbo att växa med ca 600–800 invånare varje år. Ett av de viktigaste målen för kommunen är att starta persontågstrafik mellan Kervo och Nickby i ett så tidigt skede som möjligt och därigenom sätta fart på utvecklingen i tillväxtzonen Nickby–Tallmo.

tämän tiimoilta Nikkilä–Talma-kasvuvyöhykkeen kehityksen vauhdittaminen. Nikkilän alueen kehittämisen on keskeisellä sijalla yhdessä Talman kehityksen kanssa tavoitellun henkilöjunaliikenteen saamiseksi rataosuudelle.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Maakuntakaavassa suunnittelualue on osa Nikkilän taajamatoimintojen aluetta ja se on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 suunnittelualue on osa Nikkilän keskustatoimintojen aluetta. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on tiivistää keskeisellä paikalla sijaitseva alue.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Tavoitteena on sopusointuinen taajamakuva. Vanhat arvokkaat rakennukset säilytetään ja suunnittelussa kiinnitetään huomiota siihen että uudisrakentaminen sovitetaan mittasuhteiltaan, muodoltaan ja massojen kooltaan Ison Kylätien miljööseen ja ympäröivän alueen rakennuskantaan.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Osallisten tavoitteet

Alueen maanomistajat haluavat toisaalta säilyttää nykyiset vanhat rakennukset ja toisaalta purkaa niistä huonokuntoisimmat. Ison Kylätien ilmeen säilyminen on kuitenkin kaikille osallisille tärkeää. Uudisrakentaminen on haluttu pitää alueen mittakaavaan sopivana ja toisaalta säilyttää rakennusoikeuden määrä voimassa olevien asemakaavojen mukaisena.

Alueen naapurit ovat ilmaisseet toiveet säilyttää leimallinen vanhojen rakennusten ketju ja että kortteleissa 1006 ja 1008 rakennusten kerroskorkeus olisi korkeintaan kaksi ja luonne olisi pientalomainen.

Utvecklingen av Nickby är tillsammans med Tallmo i nyckelposition när det gäller att inleda persontågtrafik på detta banavsnitt.

Mål som grundar sig på planeringsituationen

I landskapsplanen är planeringsområdet en del av området för tätortsfunktioner i Nickby och det har anvisats som ett område som ska förtätas. I Generalplan för Sibbo 2025 är planeringsområdet en del av ett område för centrumfunktioner i Nickby. Målet för detaljplaneändringen är att förtäta området, då det är beläget mycket centralt.

Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

Målet är en balanserad tätortsbild. De gamla, värdefulla byggnaderna bevaras och vid planeringen fästs uppmärksamhet vid att nya byggnader beträffande proportionerna, formerna och volymgestaltningen anpassas till miljön vid Stora Byvägen och byggnadsbeståndet i omgivningen.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

Intressenternas mål

Markägarna i området vill dels bevara de nuvarande gamla byggnaderna, dels riva de som är i sämst skick. Alla delaktiga är dock överens om vikten av att bevara Stora Byvägens framtoning. Man önskar att nya byggnader ska lämpa sig för skalan i området. Å andra sidan vill man bevara samma omfattning på byggrätten som i de gällande detaljplanerna.

Grannarna till området har uttryckt önskemål om att den särpräglade kedjan av gamla byggnader ska bevaras, att våningstalet på byggnaderna i kvarter 1006 och 1008 ska vara högst två och att området

Lisäksi halutaan välttää suuria parkkikenttiä ja pitää liikenne lapsille turvallisena.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Asemakaavatyön laadullisina tavoitteina on luoda ympäröivään taajamarakenteeseen ja maisemaan sopiva, nykyistä taajamarakennetta täydentävä laadukas, ihmisen mittakaavainen ja monipuolinen asuin- ja palvelurakentamisen kokonaisuus.

ska ha en småhuskaraktär. Dessutom vill man undvika stora parkeringsfält och hålla trafiken säker för barn.

Mål för detaljplanens kvalitet

De kvalitetsmässiga målen för detaljplanearbetet är att skapa en förstklassig, människoanpassad och mångsidig helhet av bostads- och servicebyggnade som sitter bra i landskapet och den omgivande tätortsstrukturen samt kompletterar den senare nämnda.

5 Asemakaavan kuvaus Redogörelse för detaljplanen

LINJA-AUTOASEMAN TONTTI

SR-RAUDAN KORTTELI



Kuva/bild: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjsik

5.1 Kaavan rakenne

Kaava mahdollistaa korkeampaa rakentamista Ison Kylätien länsipuolella ja matalampaa rakentamista sen itäpuolella, jossa myös kaksi vanhaa arvokasta rakennusta suojellaan.

Vanhan bussiaseman tilalle korttelissa 1015 kaava mahdollistaa kerrostalojen rakentamista Ison Kylätien varrelle, sekä rivitalon rakentamista pysäköintikannen päälle tontin länsilaidalla. Pysäköintikansi sijoitetaan rinteeseen. Myymälätiloja sijoitetaan katutasoon osittain mataliin siipirakennuksiin, mikä luo mittakaavallisen vastineen vastapäätä sijaitsevien vanhojen rakennusten kanssa. Kerrosluku on III kadun varren rakennuksissa ja kadusta sisäänvedettyjen osien kerrosluku on IV. Rivitalon kerrosluku on II.

5.1 Planens struktur

Planen möjliggör högre byggande på västra sidan av Stora Byvägen och lägre byggande på östra sidan, där också två gamla, värdefulla byggnader skyddas.

I kvarter 1015 kan före detta busstationen ersättas med nya höghus längs Stora Byvägen, och ett radhus kan byggas ovanpå ett parkeringsdäck i västra kanten av tomten. Parkeringsdäcket fälls in i slutningen. Butikslokaler placeras på gatuplan delvis i låga flyglar som skapar en skalmässig motvikt till de gamla byggnaderna mitt emot. Våningstalet är III i byggnaderna längs gatan och IV i de från gatan indragna delarna. Radhuset har våningstalet II.

I kvarter 1008 är det möjligt att komplettera det befintliga byggnadsbeståndet på tomterna med nya

Korttelissa 1008 on mahdollista täydentää tonttien nykyinen rakennuskanta uusilla pientaloilla tonttitehokkuuden ollessa $e_t = 0,35$. Tonteilla sallitaan kaksi asuntoa ja ne voi sijaita samassa tai erillisissä rakennuksissa. Ison Kylätien varren pohjakerroksissa tulee säilyttää nykyiset liiketilat.

Korttelissa 1006 säilytetään nykyinen ilme Isolla Kylätiellä: nykyisten rakennusten lisäksi saa rakentaa samankokoisen uudisrakennuksen tyhjälle tontille, jossa saa olla asuntoja yläkerroksessa ja liiketilaa pohjakerroksessa. Korttelin sisäosiin saa rakentaa pienkerrostaloja tai rivitaloja kolmelle tontille. Kerrosluku on II kuten ympäröivien rakennusten kerrosluku. Pysäköinti sijoitetaan korttelin sisälle, jotta kadunvarsien ilme on huoliteltu. Autopaikat tulee sijoittaa viherkatollisiin autokatoksiin, jotka samalla toimivat tonttien välisenä raja-aitana ja maisemoivana elementtinä.

Nykyiset kadut ja yhteydet säilyvät. Kaskiniitynpolku, joka on suunniteltu jo vuosikymmeniä sitten mutta ei ole toteutettu, on tarkoitus rakentaa kaavan toteuttamisen yhteydessä.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen laajuus on n. 1,68 ha. Suunnittelualueen rakennusalan rakennusoikeus on 8 177 $k\text{-m}^2$. Alueen nykyisten rakennusten kerrosala on rakennusrekisterin mukaan 1 524 $k\text{-m}^2$. Korttelitehokkuus vaihtelee $e_k = 0,35$... $e_k = 0,78$.

Kaava-alueelle on arvioitu toteutuvan asuntoja noin 120–140 asukkaalle. Liiketilaa arvioidaan tulevan kaava-alueelle vähintään 800 $k\text{-m}^2$, sisältäen nykyiset liiketilat.

småhus enligt tomteffekten $e_t = 0,35$. På tomterna tillåts två bostäder som kan vara placerade antingen i samma byggnad eller i separata byggnader. De nuvarande affärslokalerna i bottenvåningarna längs Storås Byvägen ska bevaras.

I kvarter 1006 bevaras den nuvarande framtoningen på Stora Byvägen: utöver de befintliga byggnaderna är det tillåtet att uppföra en ny byggnad av samma storlek på en tom tomt. Den nya byggnaden får ha bostäder i övre planet och affärslokaler i nedre planet. I kvarterets inre delar är det tillåtet att uppföra låghus eller radhus på tre tomter. Våningstalet är II liksom på de omgivande byggnaderna. Parkeringen placeras inuti kvarteret för att gatan ska ge ett vårdat intryck. Bilparkeringen ska utgöras av täckta bilplatser med gröntak som på samma gång fungerar som gränsstaket mellan tomterna och som landskapsarkitektoniska element.

De nuvarande gatorna och förbindelserna bevaras. Svedjeängstigen, som planerades för tiotal år sedan men aldrig genomförts, kommer att anläggas i samband med genomförandet av planen.

5.1.1 Dimensionering

Planeringsområdets areal är ca 1,68 ha. Byggrätten för byggnadsytan i planeringsområdet utgör 8 177 $vy\text{-m}^2$. Enligt byggnadsregistret är våningsytan för de befintliga byggnaderna i området 1 524 $vy\text{-m}^2$. Kvarterseffektiviteten varierar mellan $e_k = 0,35$ och $e_k = 0,78$.

Man uppskattar att planområdet får bostäder för ca 120–140 nya invånare. Affärslokalerna i planområdet förväntas uppgå till minst 800 $vy\text{-m}^2$, inklusive nuvarande affärslokaler.

5.1.2 Palvelut

Alue tukeutuu Nikkilän keskustan tarjoamiin palveluihin. Joukkoliikenteen käytön kannalta sijainti on erinomainen; Nikkilän bussiterminalille on matkaa 300 m ja pitkällä tähtäimellä on rautatieaseman yhteyteen tarkoitus kehittää matkakeskus linja-autoineen, sekin noin 300 m päässä suunnittelualueesta. Kortteliin mahdollistettavat liiketilat täydentävät Nikkilän keskustan palveluita ja elävöittävät taajamakuva.

Suunnittelualueella lähinnä oleva kunnallinen päiväkotijoukko sijaitsee noin 200 metrin päässä. Lähin koulu sijaitsee n. 500 m päässä, terveysasema n. 350 m päässä, lukio n. 700 m päässä. Päivittäistavarakaupat sijaitsevat n. 300 m päässä ja erilaisia kaupallisia palveluja on aivan lähellä Ison Kylätien varrella.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteuttaminen

Kaavatyö vastaa osaltaan kunnan väestökasvutavoitteeseen lisäämällä rakentamismahdollisuuksia Sipoon yleiskaavassa 2025 osoitetulla keskustatointojen alueella.

Alueelle on laadittu rakennustapaohjeet, jotka tukevat alueen rakentamista laadukkaaksi ja viihtyisäksi keskusta-alueeksi. Alue täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja on osa Nikkilän taajamarakennetta.

5.1.2 Service

Området stödjer sig på servicen i centrum av Nickby. Läget är utmärkt med tanke på kollektivtrafiken; avståndet till bussterminalen i Nickby är 300 meter, och på lång sikt är det tänkt att ett resecentrum inklusive bussförbindelser ska utvecklas i anslutning till järnvägsstationen, som även den ligger ca 300 meter bort. Affärslokalerna som tillåts i kvarteret kompletterar servicen i Nickby centrum och skapar en levande tätortsbild.

Det närmaste kommunala daghemmet ligger på ca 200 meters avstånd. Avståndet till närmaste skola är ca 500 m, till hälsocentralen ca 350 m och till gymnasiet ca 700 m. Dagligvarubutiker finns det på ca 300 m avstånd, och strax intill på Stora Byvägen tillhandahålls olika kommersiella tjänster.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Planarbetet bidrar till att uppfylla kommunens mål för befolkningstillväxten i och med de nya möjligheterna att bygga ut områden som har anvisats för centrumfunktioner i Generalplan för Sibbo 2025.

För området har utarbetats byggsättsanvisningar som stöder genomförandet av ett förstklassigt och trivsamt centrumområde. Området är en komplettering av den befintliga samhällsstrukturen och integreras med strukturen i Nickby tätort

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue (AKR-3)

Korttelissa 1015 asemakaavalla saa rakentaa sekä kerrostaloja Ison Kylätien puolelle että rivitalon tontin takaosaan. Kyläkuvallisista syistä Ison Kylätien varrella kerrostalomassat on jaettu suhteellisen pieniksi osiksi. Osien väleistä säilyy näkymiä korttelin sisälle. Kerrostalo muodostuu neljästä rakennusmassasta, joiden kerrosluku on III Isossa Kylätiessä kiinni ja IV kadusta sisäänvedettyjen rakennusmassojen osalta. Esitetty ratkaisu mahdollistaa monen suuntaan avautuvien pienehköjen asuntojen toteuttamisen. Rästyslinjat tuodaan katumaisemassa mahdollisimman alas rakennuksen korkeuden pienentämiseksi.

Porraskäytäviä on tarkoitus rakentaa vain kaksi; porraskäytävästä toiseen rakennukseen siirrytään rakennuksia yhdistävien sillakkeiden kautta, joiden alta voi kulkea katutasolla.

Kerrostalojen pohjakerroksien osittain yksikerrok-

5.3 Områdesreserveringar

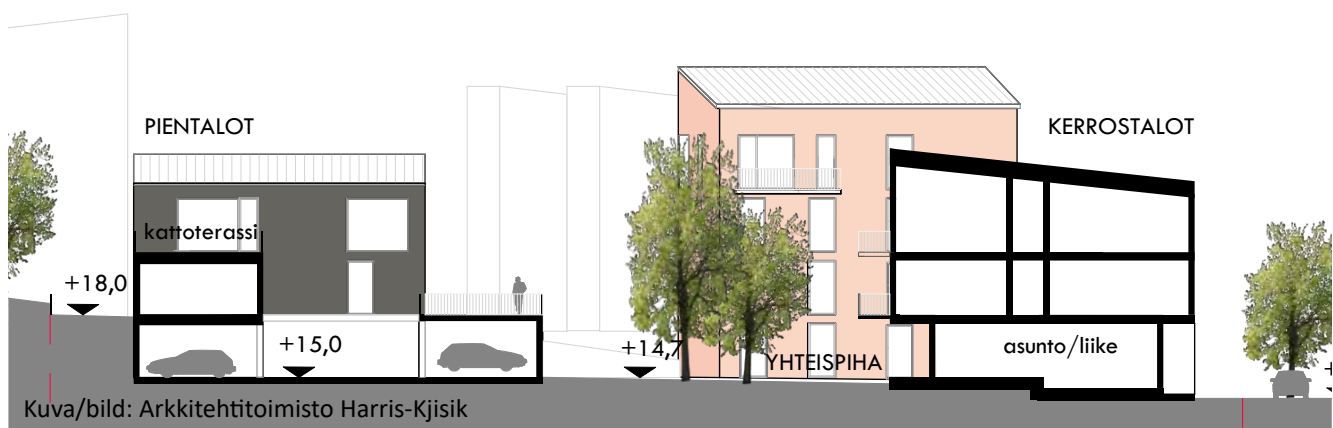
5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för flervåningshus, radhus och andra kopplade bostadshus (AKR-3)

I kvarter 1015 får ett höghus uppföras mot Stora Byvägen och därtill ett radhus i den bakomliggande delen av tomten. Med anledning av bybilden har höghusmassorna längs Stora Byvägen fördelats på relativt små delar. Mellan dessa delar bevaras vyer in mot kvarteret. Höghuset består av fyra byggnadsmassor med våningshöjden III direkt invid Stora Byvägen och IV i de från gatan indragna delarna. Den föreslagna lösningen gör det möjligt att bygga tämligen små bostäder som öppnar sig åt flera håll. I gatulandskapet dras takfotslinjen så långt ner som möjligt för att minska byggnadshöjden.

Avsikten är att bara bygga två trappuppgångar; från en uppgång till en annan byggnad går man via broar som förenar byggnaderna och som man kan gå under på gatuplan.

I bottenvåningarna av höghusen, i de delar som ställvis bara har en våning, placeras tre fristående helheter av affärslokaler på minst 80 vy-m² vardera.



Kuva/bild: Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik

Korttelin 1015 suunnitteluperiaate, jossa pysäköintikannen päällä on rivitalo tontin sisäosassa ja Ison Kylätien varrella III–IV-kerroksiset kerrostalot, joissa on liiketilaa pohjakerroksessa.

Planeringsprincipen för kvarter 1015 där ett radhus placerats ovanpå parkeringshallen på tomtens inre del och våningshus på III–IV våningar placeras vid Stora Byvägen med affärsutrymmen i bottenvåningen.

sisiin osiin sijoitetaan kolme erillistä liiketilakokonaisuutta, joiden kunkin vähimmäiskerrosala on 80 k-m². Kokonaisuus voi koostua useammasta liiketilasta. Yksikerroksisten liiketilarakennusosien sijainti on kaavassa likimääräinen mutta niiden on kuitenkin oltava riittävän kokoiset toteuttaakseen taajamakuvallisen ideansa, joka on sopeuttaa kerrostalokyläraitin perinteiseen noppamaiseen rakennusmasoitteluun.

Korttelin 1015 pysäköinti on tarkoitus rakentaa kanten alle (ma-1) osittain rinteeseen upotettuna. Pysäköintikannen päälle saa rakentaa kaksikerroksisen rivitalon, jonka asuntojen pihat sijoittuvat kannelle. Rinteen ansiosta rivitalon korkeus on kaksi kerrosta naapuritonttien suuntaan ja oman tontin sisäpihan suuntaan kolme kerrosta kaksikerroksen kanssa. Tämä liittyy rakennuksen mittakaavallisesti suunnittelualueen länsipuoliseen pientalorakentamiseen.

Korttelissa 1006 on osoitettu kaksikerroksisia rakennuksia kolmelle tontille. Rakennukset voivat olla pienkerrostaloja, rivitaloja tai kytkettyjä asuinrakennuksia, tai näiden yhdistelmä. Pysäköinti järjestetään korttelin sisäosissa viherkattoisilla pysäköintikatoksilla (a-2), jotka samalla toimivat tonttien välisenä raja-aitana ja pysäköintialueen maisemioijana. Pysäköintiin ajetaan naapuritontin kautta Kulmakujalta, jota on huomioitava rasiitteella (ajo). Katualueisiin — Kulmakujaan ja Kaskiniitynpolulle — rajautuvien rakennusten pohjakerrosten asuntoihin on rakennettava sisäänkäynti kadun puolelta. Tälle kohdalle on myös rakennettava etupiha (ep-1), jossa on kulkuoville ja muutoin istutettava.

Asuinpientalojen korttelialue (AP-4)

Korttelissa 1008 saa rakentaa pientaloja kahdelle tontille, kummallekin saa rakentaa kaksi asuntoa. Ne voi toteuttaa joko kahtena erillisenä rakennuksena

En helhet kan bestå av flera affärslokaler. Var byggnadsdelarna med bara en våning ska placeras anges inte exakt i planen, men de ska vara tillräckligt stora för att uppfylla tanken om en tätortsbild där höghuset anpassas till den traditionella tärningsliknande volymgestaltningen längs bygatan.

Parkeringen i kvarter 1015 planeras under ett däck (ma-1), delvis infälld i sluttningen. Ovanpå parkeringsdäcket får ett radhus i två våningar uppföras. Bostädernas gårdsplaner kommer på däckets. Tack vare sluttningen har radhuset två våningar mot granntomterna och tre våningar mot den egna tomtens innergård, om man räknar med däcksvåningen. Beträffande skalan knyter detta byggnaden till byggnationen av småhus i planeringsområdets västra sida.

I kvarter 1006 anvisas byggnader i två våningar på tre tomter. Byggnaderna kan vara låghus, radhus eller kopplade bostadshus, eller en kombination av dessa. Parkeringen ordnas i de inre delarna av kvarteret i form av bilplatser med gröntak (a-2), som samtidigt fungerar som gränsstaket mellan tomterna och som landskapsarkitektoniska element. Till parkeringen kör man via granntomten från Vinkelgränd, vilket ska noteras med servitut (ajo). Ingången till bostäderna på bottenvåningarna i de byggnader som gränsar till gatuområdena, Vinkelgränd och Svedjeängstigen ska byggas på gatusidan. Här ska även anläggas en förgård (ep-1) som har gångar till dörrarna men för övrigt planteras.

Kvartersområde för småhus (AP-4)

I kvarter 1008 får småhus uppföras på två tomter med två bostäder på vardera. De kan genomföras antingen som två fristående byggnader eller som ett parhus.

tai yhtenä paritalona.

Kaavassa on määritetty rakennusten enimmäispeittoala riittävän vapaan piha-alueen takaamiseksi, mikä tarkoittaa, että asuinrakennukset ovat lähtökohtaisesti kaksikerroksisia. Yksikerroksiset rakennukset ovat sallittuja, mutta niiden rakennusoikeus on tällöin pienempi kuin kaksikerroksisena toteutettuna.

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL-4)

Ison Kylätien perinteiset kaksikerroksiset liike- ja asuinrakennukset on osoitettu jatkossakin tähän käyttötarkoitukseen. Pohjakerroksesta on varattava vähintään 2/3 liiketiloja varten. Lisäksi tontilla saa olla kaksi asuntoa, lähtökohtaisesti rakennuksen yläkerrassa. Korttelissa 1008 toisen tontin asunnois-

För att ett tillräckligt stort, fritt gårdsområde ska bevaras har planen bestämmelser om hur stor yta byggnaderna får täcka. Det innebär att bostadshusen i allmänhet uppförs i två våningar. Byggnader med en våning är tillåtna, men då är deras byggrätt mindre än vid ett genomförande med två våningar.

Kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL-4)

De traditionella affärs- och bostadsbyggnaderna i två våningar längs Stora Byvägen har även i fortsättningen anvisats för samma ändamål. Av bottenvåningen ska minst 2/3 reserveras för affärslokaler. Därtill får det finnas två bostäder på tomten, i regel i byggnadens övre våning. I kvarter 1008 kan den ena av tomtens bostäder placeras i en fristående ny byggnad. På den tomma tomten vid Stora Byvägen har en lika stor byggnad anvisats som på grann-



Esimerkkikuva etupihasta (kaavamääräys ep-1), jossa kadulta on kulku oville ja on muutoin istutettu (Vantaa).

Exempelbild på en förgård (planbestämmelse ep-1) som har gångar till dörrarna från gatan men för övrigt planteras (Vanda).

ta voi sijoittaa erilliseen uudisrakennukseen. Tyhjälle tontille Isolla Kylätiellä on osoitettu samankokoinen rakennus kuin naapuritonteilla. Talousrakennuksille ja/tai autotalleille on osoitettu omat rakennusalat (t), joiden sijainti on ohjeellinen. Tarkoitus on kuitenkin että ne sijoitetaan rakennuksen taakse kadulta katsottuna.

Kaava-alueella sijaitsevista neljästä arvokkaiksi luokitelluista rakennuksista kahta esitetään asemakaavalla suojeltavaksi sr-merkinnällä: Iso Kylätie 33 ja 41. Arvokkaista rakennuksista laadittujen kuntoselvitysten perusteella toiset kaksi arvokasta rakennusta (Iso Kylätie 37 ja 39) ovat niin on huonossa kunnossa, että niitä ei kannata enää korjata.

5.3.2 Muut alueet

Katualueet

Kaavamutoksessa katualueet osoitetaan samanlaisina kuin voimassa olevissa asemakaavoissa. Ainoa muutos on entisen bussiaseman kohdalla, jossa Ison Kylätien katualue levenee samaan leveyteen kuin katu on naapuritonttien kohdalla. Täten kadun reunalinja on yhtenäinen myös kadun länsipuolella. Ison Kylätien katualue on noin 17 m leveä sisältäen ajoradan, sekä kadunvarsipysäköinnin ja jalkakäytävät kadun molemmin puolin.

Kulmakuja osoitetaan nykyiseen kaavalliseen mittaansa 7,5 metriä leveäksi sisältäen ajoradan ja nykyiset reunaajat. Kulmakujan ja Kaskiniitynpolun risteykseen osoitetaan kääntöpaikka, jonka voi toteuttaa shared space -periaatteella, koska Kulmakujalle ei ole tarkoitus rakentaa jalkakäytävää. Kääntöpaikan kääntösäteen vaatima uloke osoitetaan etelään kun se voimassa olevassa asemakaavassa on osoitettu pohjoiseen. Tämä johtuu siitä, että nykyistä pientaloa korttelissa 1008 on tarkoitus säilyttää, kun

tomterna. För ekonomibyggnader och/eller garage har egna byggnadsytor (t) anvisats. Deras placering är riktgivande. Avsikten är emellertid att ekonomibyggnaden/garaget ska placeras bakom huvudbyggnaden, sett från gatan.

Av de fyra byggnaderna i planområdet som har klassificerats som värdefulla föreslås att två ska skyddas genom detaljplanen med beteckningen sr: Stora Byvägen 33 och 41. Enligt konditionsundersökningar som gjorts av de värdefulla byggnaderna är två (Stora Byvägen 37 och 39) i så dåligt skick att det inte längre lönar sig att reparera dem.

5.3.2 Övriga områden

Gatuområden

I planändringen anvisas gatuområdena ungefär likadant som i de gällande detaljplanerna. Den enda ändringen görs vid busstationen, där Stora Byvägens gatuområde ändras till samma bredd som vid granntomterna. På det sättet är gatans kantlinje sammanhängande också på gatans västra sida. Gatuområdet vid Stora Byvägen är ca 17 meter brett om man räknar in körbanan samt parkering längs gatan och trottoarer på båda sidorna.

Vinkelgränd anvisas på samma sätt som i den gällande planen som en 7,5 meter bred gata inklusive körbanan och nuvarande kantdiken. I korsningen mellan Vinkelgränd och Svedjeängsstigen anvisas en vändplats som kan genomföras enligt shared space-principen, eftersom Vinkelgränd inte kommer att få någon trottoar. Den utskjutning som vändplatsens svängradie förutsätter anvisas söderut, då den i den gällande detaljplanen anvisades norrut. Det beror på avsikten att bevara det nuvarande småhuset i kvarter 1008, då det i den gällande detaljplanen var avsett att rivas.

se voimassa olevassa asemakaavassa oli tarkoitettu purettavaksi.

Voimassa olevissa kaavoissa oleva mutta rakentamaton Kaskiniitynpolku osoitetaan vanhaan mittaansa 4,5 leveänä jalankululle ja pyöräilylle varattuna alueena. Pientalotontille nro 6 korttelissa 1008 osoitetaan tontille ajo Kaskiniitynpolun kautta (pp/t). Korttelissa 1006 tonteille 7 ja 9 sallitaan huoltoajo (pp/h) Kaskiniitynpolun kautta, mutta näiden tonttien pysäköintialueisiin ajetaan Kulmakujan kautta. Kaskiniitynpolun toteutuksessa kannattaa varautua moottoriajoneuvojen läpiajon estämiseen fyysisesti.

Pohjavesi ja saastunut maaperä

Ison Kylätien itäpuoli kuuluu 1-luokan pohjavesialueeseen ja siitä on annettu kaavassa erillinen määräys (pv-6), joka kieltää pohjaveden vaarantamisen.

Vanhan bussiaseman saastunut maaperä on osoitettu tutkittavaksi ja tarvittaessa puhdistettavaksi ennen kuin rakentamiseen ryhdytään (saa-1).

5.4 Kaavan vaikutukset

Asemakaavan yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kohdistuvat Nikkilän keskusta-alueelle ja ovat positiivisia. Korttelin uudistaminen ja lisärakentaminen tukee Nikkilän keskustan elinvoimaisuutta.

Asumisen lisääminen ydinkeskustassa tukee kaupallisten palvelujen kannattavuutta. Palvelujen säilyminen keskustassa tukee asumisen houkuttelevuutta. Kaava tukee kunnan tavoitetta saada henkilöjunaliikenne käyntiin Kerava–Nikkilä-radalla.

Taajamarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen olemassa olevaa infrastruktuuriverkostoa hyödyn-

Den planlagda men icke genomförda Svedjeängsstigen anvisas med sin tidigare bredd, 4,5 meter, för fotgängare och cyklister. Infarten till småhustomt nr 6 i kvarter 1008 anvisas via Svedjeängsstigen (pp/t). I kvarter 1006 tillåts servicekörning till tomterna 7 och 9 (pp/h) via Svedjeängsstigen, men till dessa tomters parkeringsområden kör man via Vinkelgränd. Vid genomförandet av Svedjeängsstigen bör genomfart för motorfordon förhindras fysiskt.

Grundvatten och förorenad jordmån

Östra sidan av Stora Byvägen hör till ett grundvattenområde av klass 1. I planen ges en särskild bestämmelse (pv-6) som förbjuder äventyrande av grundvattnets kvalitet.

Den förorenade marken vid före detta busstationen ska undersökas och vid behov saneras innan byggåtgärder får vidtas (saa-1).

5.4 Planens konsekvenser

Detaljplanens samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenser berör centrum av Nickby och är positiva. Förnyelserna och tilläggsbyggandet i kvarteret stödjer livskraften i centrum.

När kärnan av centrum får fler bostäder stödjer det växande befolkningsunderlaget lönsamheten för de kommersiella tjänsterna. Ett större serviceutbud i centrum gör bostäderna mer attraktiva. Planen stöder kommunens mål om att starta persontågstrafik på Kervo–Nickby-banan.

Att förtäta tätortsstrukturen och göra den mer sammanhängande med hjälp av befintlig infrastrukt-

täen on valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden mukaista.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Keskeinen sijainti asettaa vaatimuksia rakentamisen laadulle. Entisen linja-autoaseman kortteliin on laadittu viitesuunnitelma ja sen pohjalta tarkka asemakaava. Viitesuunnitelmaa hyödynnetään myös rakennushankkeen ohjaamisessa rakennuslupavaiheessa.

Kulmakujan kortteleissa asuinrakennusten ja piha-alueiden toteuttaminen nykyisellään pusikkoselle nurmialueelle huolittelee ympäristön ilmettä. Näin uudisrakentaminen liittyy luontevasti ympäröivään asuinalueeseen.

Iso Kylätie 33 (Elektricitetsverket) ja 41 (Soläng) ovat paikallisesti merkittäviä taajamakuvan ja kokonaisuuden kannalta ja niiden ulkoasu on suojeltu kaavassa sr-merkinnällä. Suojelulla on positiivinen merkitys rakennetun ympäristön arvojen säilymiselle. Arvokkaista rakennuksista laadittujen kuntoselvitysten perusteella toiset kaksi arvokasta rakennusta (Iso Kylätie 37 ja 39) ovat niin on huonossa kunnossa, että niitä ei kannata enää korjata. Näiden kahden arvokkaan rakennuksen mahdollinen purkaminen vaikuttaa negatiivisesti Ison Kylätien ilmeeseen ja mahdolliset uudisrakennukset on sovittava erittäin huolellisesti taajamakuvaan. Kaavassa on määritetty näille kahdelle tontille nykyisiä rakennuksia vastaavat rakennusalat ja kerroskorkeus.

Rakentamisessa, erityisesti paalutuksissa, on varmistettava, ettei aiheudu vaurioita viereisille vanhoille rakennuksille.

tur är förenligt med de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Det centrala läget ställer krav på byggkvaliteten. En referensplan har utarbetats för före detta busstationens kvarter och utifrån den en exakt detaljplan. Referensplanen används också vid styrningen av byggprojektet i bygglovsskedet.

När bostadsbyggnader uppförs och gårdsområden anläggs i kvarteren längs Vinkelgränd på den för närvarande buskbevuxna gräsplanen får hela miljön en mer vårdad framtoning. På det här sättet ansluter sig den nya byggnationen på ett naturligt sätt till bostadsområdet.

Stora Byvägen 33 (Elektricitetsverket) och 41 (Soläng) är lokalt betydande för tätortsbilden och helheten. Deras exteriör skyddas i planen med beteckningen sr. Skyddet inverkar positivt på bevarandet av den byggda miljös värden. Enligt konditionsundersökningar som gjorts av de värdefulla byggnaderna är två (Stora Byvägen 37 och 39) i så dåligt skick att det inte längre lönar sig att reparera dem. En eventuell rivning av de båda värdefulla byggnaderna inverkar negativt på Stora Byvägens framtoning och eventuella nya byggnader ska anpassas mycket omsorgsfullt till tätortsbilden. För dessa två tomter anvisas i planen byggnadsytor och -höjder som motsvarar de befintliga byggnaderna.

Vid byggande, särskilt vid pålning, ska man säkerställa att inga skador uppkommer på intilliggande gamla byggnader.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Kaava-alueella ei ole erityisiä luonnonympäristön kohteita lukuunottamatta korttelissa olevien pientalojen piha-alueita.

Maaperän rakenne ja pohjavesi

Viereisessä korttelissa 1014 on teetetty rakennettavuusselvitys, jossa rakennukset suositellaan perustettavaksi tiiviiseen moreeniin tai kallioon tukeutuvilla teräsbetonisilla tukipaaluilla. Lattiat perustetaan kantavina laattoina. Maaperä on routivaa ja rakennukset on routasuojattava. Varsinaisia kokonaan maanalaisia tiloja ei asemakaavaan liittyvä viitesuunnitelma sisällä, vaan pysäköintikansi on upotettu rinteeseen.

Rakennukset eivät ulotu missään lähelle pohjaveden pintaa. Haitallisia vaikutuksia pohjavesitilanteeseen ei ole odotettavissa.

Maa-ainesten puhtaus

Tutkimustulosten perusteella alueen maaperä on tutkituilla alueilla pistemäisesti pilaantunutta. Todettu pilaantuneisuus ei edellytä välittömiä maaperän puhdistustoimenpiteitä. Ennen kuin saastuneelle alueelle rakennetaan on tehtävä tarkemmat tutkimukset ja arvioitava maaperän puhdistustarve.

5.4.3 Vaikutukset kuntatalouteen

Kuntaan muuttavilla uusilla veronmaksajilla on positiivinen vaikutus kuntatalouteen.

Kaava-alue liittyy olemassa olevaan taajamarakenteeseen, joten vesi- ja viemäriverkostojen tai katuverkoston osalta ei aiheudu kunnalle suuria kustannuksia. Ainoa suurempi muutos koskee nykyistä

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

Med undantag för gårdsplanerna till småhusen omfattar planområdet inga särskilda objekt i naturmiljön.

Jordmånens struktur och grundvattnet

I grannkvarteret 1014 har man låtit göra en bygghetsutredning som visar att byggnader bör grundläggas med pålar i armerad betong som stöder sig mot tät morän eller berggrund. Golven byggs som bärande plattor. Marken går i tjäle och byggnaderna ska frostskyddas. I referensplanen ingår inga egentliga helt underjordiska utrymmen, utan parkeringsdäcket har fällts in i slutningen.

Byggnaderna når ingenstans nära grundvattenytan. Inga skadliga konsekvenser för grundvattenläget är att vänta.

Renheten i jordmaterialet

Undersökningsresultat visar att jordmån är punktvis förorenad i de undersökta områdena. Föroreningarna förutsätter inga omedelbara åtgärder för att sanera jordmån med tanke på dagens användningsändamål. Innan ett förorenat område börjar bebyggas ska närmare undersökningar göras för att bedöma behovet av sanering.

5.4.3 Konsekvenser för kommunekonomi

De nya skattebetalarna som flyttar till kommunen har en positiv effekt på kommunens ekonomi.

Planområdet knyter an till den befintliga tätortsstrukturen, och därför uppkommer inga stora kostnader för kommunen för vatten- och avloppsnäten eller gatunätet. Enda större ändringen gäller det be-

kaukolämpöputkea, joka kulkee vanhan bussiaseman tontin läpi. Tarkoitus on siirtää putki Isolle Kylätielle ja maanalaista johtoa varten varatulle alueelle tontin laidalla.

Toteuttamaton Kaskiniitynpolku on tarkoitus rakentaa kaava-alueen rakentamisen yhteydessä.

Kaava-alueelle on arvioitu toteutuvan asuntoja noin 120–140 asukkaalle. Uudisrakentaminen lisää elinvoimaisuutta muun muassa luomalla edellytyksiä palveluiden parantamiselle ja sitä kautta edellytyksiä uusille niitä tuottaville yrityksille. Mikäli kortteliin muuttaa useita lapsiperheitä, se vaikuttaa alueen päiväkotij- ja koulupalvelujen järjestämiseen tai mitoitukseen. Samoin ikääntyneiden ihmisten palvelut täytyy mitoittaa asukkaiden mukaan.

5.4.4 Energia- ja ilmastovaikutukset

Taajamarakenne tiivistyy kaavahankkeen myötä ja uudet asukkaat pystyvät hyödyntämään keskustaa ja lähellä olevia palveluja sekä olevia hyviä joukko- liikenne-, jalankulku- ja pyöräily-yhteyksiä. Uuden maankäytön myötä myös moottoriajoneuvoliikenteen määrä kuitenkin lisääntyy suunnittelualueella.

Olevaa infrastruktuuria pystytään käyttämään tehokkaasti hyödyksi, joten vaikutukset ilmastoon ovat positiivisia verrattuna vastaavaan rakentamiseen luonnonympäristöön. Kaavahanke on kestävä kehityksen periaatteiden mukainen.

5.4.5 Sosiaaliset vaikutukset

Kaavamuutos lisää keskusta-asumisen mahdollisuuksia keskustan kehittämisen tavoitteiden mukaisesti. Keskustan asukasmäärän lisääminen tukee keskustan palveluita ja elävyyttä, ja myös keskustan kaupallista vetovoimaa.

fintliga fjärrvärmeröret som går genom den gamla busstationens tomt. Meningen är att flytta röret att gå längs Stora Byvägen och området som reserverats för underjordisk ledning vid tomtens kant.

Avsikten är att anlägga den hittills ogenomförda Svedjeängstigen när planområdet byggs.

Man uppskattar att planområdet får bostäder för ca 120–140 nya invånare. Nybyggandet ökar livskraften bl.a. genom att man skapar förutsättningar för bättre service och därigenom även förutsättningarna för nya serviceproducenter. Om flera barnfamiljer flyttar till kvarteret påverkar det ordnandet eller dimensioneringen av daghems- och skolservicen. Likaså ska servicen till äldre personer dimensioneras efter invånarna.

5.4.4 Konsekvenser för energi och klimat

Planprojektet förtätar tätortsstrukturen och de nya invånarna kan dra fördel av centrum, den närliggande servicen och de goda förbindelserna för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Den nya markanvändningen kommer emellertid att också öka motorfordonstrafiken i planeringsområdet.

Den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas effektivt, och därmed är konsekvenserna för klimatet positiva jämfört med motsvarande byggande i naturmiljö. Planprojektet är förenligt med principerna om hållbar utveckling.

5.4.5 Sociala konsekvenser

Planändringen ökar möjligheterna till centrumboende i enlighet med målen för utvecklingen av centrum. Att antalet invånare i centrum ökar stöder också servicen i centrum och gör centrum mera

Kaavamuutos tukee asumisen vaihtoehtojen synty- mistä. Alueella on mahdollista kehittää monenlaisia asumisen ratkaisuja, kuten kerrostaloasuntoja, pien- kerrostaloasuntoja omine pihoineen, kaupunkipien- taloja ja erillispientaloja.

5.4.6 Vaikutukset maisemaan ja taa- jamakuvaan

Entisen linja-autoaseman korvaaminen kerrostaloilla muuttaa maisemaa. Ison Kylätien länsireunan mais- ma eheytyy kun uudet kerrostalot liittyvät naapu- ritonteille jo rakennettujen kerrostalojen sarjaan. Korttelin takaosaan suunniteltu rivitalo täydentää ja sopii mittakaavallisesti naapuritonttien rivitalo- ja pientalomaisemaan.

Täydennysrakentaminen korttelissa 1006 muuttaa umpeen kasvaneen piha-alueen rakennetuksi ton- tiksi pihajärjestelyineen. Kaavassa osoitetut kaksi- kerroksiset rakennukset sopivat olemassa olevaan rakennuskannan muodostamaan ympäristöön.

Korttelissa 1008 uudet pientalot täydentävät nykyi- sen pientaloalueen ja taajamakuva muuttuu tiiviim- mäksi, kuitenkin säilyttäen puutarhamaisuutensa.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Ratamelu ja -tärinä

Kaavamuutosalueen etäisyys Kerava–Porvoo-rau- tatiestä, jota käytetään toistaiseksi vain säiliöjunille Sköldvikin öljynjalostamolle, on noin 200 m.

levande samtidigt som dess kommersiella drag- ningskraft stärks.

Planändringen stöder uppkomsten av alternativa boendeformer. I området är det möjligt att utveckla många slags boendelösningar, som höghusbostä- der, småhusbostäder med egna gårdsplaner, stads- småhus och fristående småhus.

5.4.6 Konsekvenser för landskapet och tätortsbilden

Landskapet förändras när före detta busstationen ersätts med höghus. Vyn längs västra kanten av Sto- ra Byvägen blir mer sammanhängande allteftersom de nya höghusen ansluter sig till serien av höghus på granntomterna. Radhuset som planerats i den bakre delen av kvarteret kompletterar och passar skalmässigt in i radhus- och småhuslandskapet på granntomterna.

Kompletteringsbyggandet i kvarter 1006 förändrar det igenvuxna gårdsområdet till byggd tomtmark med gårdsarrangemang. Byggnaderna i två plan sitter bra i den miljö som formas av det befintliga byggnadsbeståndet.

I kvarter 1008 kompletterar de nya småhusen det nuvarande småhusområdet och tätortsbilden blir tätare utan att ge avkall på den trädgårdsliknande karaktären.

5.5 Störande faktorer i mil- jön

Buller och vibration från banan

Avståndet mellan planändringsområdet och Ker- vo–Borgå-järnvägen, vilken tillsvidare bara används för containertåg till oljeraffineriet i Sköldvik, är ca 200 m.

Ratamelusta laaditun selvityksen (ks. kappale 3.1.3) mukaan raideliikenteen melu jää sekä nykytilanteessa että ennustetilanteessa 2030 kaava-alueella alle valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 ulkona mitattavalle ympäristömelulle annettujen ohjearvojen.

Ratatärinästä laaditussa selvityksessä (ks. kappale 3.1.3) mittaustulokset esitetään tärinän vaikutusaluekartoilla. Näissä kartoissa kaava-alue sijoittuu kokonaan alueelle, jolle voidaan sijoittaa asuinrakennuksia ilman vaimennustoimenpiteitä ja lisätutkimuksia.

VAK-suuronnettomuusriskin arviointi

Kerava–Porvoo-rautatietä käytetään nykyisin Sköldvikin öljynjalostamon ja alueen teollisuuden säiliöjunakuljetuksiin. Radalla on vaarallisten aineiden kuljetuksia.

VAK-suuronnettomuusriskistä tehdyn selvityksen pohjalta voidaan todeta, että kaava-alue sijoittuu mahdollisen suuronnettomuusriskin vaikutusalueelle. Onnettomuusskenaarioiden yhdistetyt vaikutusalueet ulottuvat selvityksen mukaan korkeintaan 550 m etäisyydelle Kerava–Porvoo-rautatiestä (*VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset*. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010). Radan varrella samoin kuin pääratojenkin varrella asuu valtava määrä asukkaita joihin rataonnettomuus voisi vaikuttaa. Samoin maantiellä tapahtuvissa vaarallisten aineiden kuljetuksissa on olemassa riski onnettomuuksille. Tässä kohtaa Nikkilää riskin ennen kaikkea muodostaa Ison Kylätien tasoristeys puomeineen. Läpiajo on jo kielletty moottoriajoneuvoilta, lisäksi kävelyn ja pyöräilyn alikulua ja läpiajon katkaisua kokonaan moottoriajoneuvoilta on suunniteltu. Tämän jälkeen riskit kohdalla eivät poikkea normaalista radan varren asumisesta.

Enligt utredningen om bullret från banan (se kapitel 3.1.3) stannar bullret från spårtrafiken både i nuläget och i prognosläget år 2030 under de riktvärden utomhus som anges i statsrådets beslut 993/1992.

I utredningen om vibrationerna från banan (se kapitel 3.1.3) visas mätresultaten på influensområdeskartor. På dessa kartor faller planområdet i sin helhet inom ett område där man kan placera bostadshus utan dämpningsåtgärder och tilläggsundersökningar.

Bedömning av risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen

Kervo–Borgå-banan används nuförtiden för containertransporter med tåg från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Farliga ämnen transporteras längs banan.

Utifrån en utredning som gjorts om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen kan man konstatera att planområdet ligger inom influensområdet av en eventuell storolyckrisk. Enligt utredningen sträcker sig de sammanställda influensområdena i olycksfallsscenarierna till ett avstånd på högst 550 m från Kervo–Borgå-järnvägen (*VAK-suuronnettomuusselvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja tasoristeykset*. Gaia Consulting Oy, 2.6.2010.) Längs banan liksom längs huvudbanorna bor det väldigt många människor som skulle komma att beröras av en banolycka. På samma sätt finns det en risk för olyckor vid transporter av farliga ämnen på landsvägarna. I denna del av Nickby är det framför allt plankorsningen vid Stora Byvägen med sina bommar som utgör en risk. Genomfart är förbjuden för motorfordon, och därtill har man planerat en underfart för fotgängare och cyklister och fysiska hinder som gör det helt omöjligt för motorfordon att köra igenom. Efter dessa åtgärder avviker riskerna på denna plats inte från de

risker som normalt förknippas med boende nära en bana.

5.6 Asemakaavamerkinnät ja -määräykset

Kaavamerkinnät ja -määräykset on esitetty liitteessä. Kaavamerkinnät ja -määräykset noudattavat ympäristöministeriön antamia ohjeita.

5.7 Nimistö

Asemakaavan muutoksella ei muodostu uusia katu-, puisto- eikä alueen nimiä.

5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna presenteras i bilagan. Planbeteckningarna och -bestämmelserna är förenliga med miljöministeriets anvisningar.

5.7 Namn

Ändringen av detaljplanen medför inga nya namn på gator, parker eller områden.

6 Asemakaavan toteutus Genomförande av detaljplanen



6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaan liittyy Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy:n tuottama viitesuunnitelma linja-autoaseman tontista, joka on ollut asemakaavan laadinnan pohjana.

Osaltaan kaavan toteuttamista ohjaamaan on laadittu kaavaratkaisuun pohjautuva havainnepiirros (liitteenä 4), jossa on esitetty mm. rakennusten toivotunlainen sijoittelu korttelialueilla.

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan on laadittu sitova rakennustapaohje, joka on asetettu nähtäville asemakaavan ehdotusvaiheessa.

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

En referensplan för busstationstomten som sammanställts av Arkkitehtitoimisto Harris-Kjisik Oy har fungerat som underlag för utarbetandet av detaljplanen.

För att styra genomförandet har även en illustrationsplan sammanställts utifrån planeringslösningen (bilaga 4). I denna visas bl.a. den önskvärda placeringen av byggnaderna inom kvartersområdena.

För genomförandet av detaljplanen har bindande byggsättsanvisningar utarbetats. Dessa har framlagts parallellt med detaljplanen i förslagskedet.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman koska alueella on valmis kunnallistekniikka ja katuverkko. Itäisimmät tontit edellyttävät myös Kaskiniitynpolun toteuttamista. Osa kaava-alueesta on yksityisessä omistuksessa, jolloin alueen maanomistajat päättävät alueen toteuttamisaikataulusta tonttiensa osalta.

Korttelissa 1006 tonttien omistajat täytyy sopia keskenään maanvaihdoista, jotta nykyään pirstaleisista tonteista voidaan muodostaa yhtenäisempiä alueita, kuten kaavaan on merkitty.

Suunnitelma on mahdollista toteuttaa vaiheissa. Yksittäisten rakennuspaikkojen toteutusjärjestys on vapaa. Korttelissa 1006 AKR-tonttien pysäköinnille ajetaan naapuritonttien kautta, jolloin niiden toteuttaminen samanaikaisesti tai pohjoisesta etelään olisi suotavaa. Suunnitelman toteutuminen täysimittaisesti edellyttää mm. bussiaseman rakennusten purkamista.

6.3 Toteutuksen seuranta

Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin lupamenettelyin.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplanen kan starta när planen vunnit laga kraft, eftersom det redan finns kommunal teknik och ett gatunät i området. Tomterna längst i öster förutsätter också att Svedjeängsstigen byggs. En del av planområdet är privatägt, varvid markägarna beslutar om tidtabellen för genomförandet av sina egna tomter.

I kvarter 1006 ska tomtägarna sinsemellan komma överens om markbyte för att dagens splittrade tomter ska kunna bildas till mer sammanhängande områden, såsom anvisats i planen.

Planen kan genomföras i etapper. Enskilda byggplatser kan byggas i fri ordningsföljd. I kvarter 1006 kör man till AKR-tomternas parkeringsplatser via granntomterna. Därför vore det bra att genomföra dem samtidigt eller från norr till söder. För att planen ska kunna genomföras till fullo förutsätts rivning av bl.a. busstationsbyggnaderna.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Sibbo kommun följer upp genomförandet i området genom tillbörligt lovförfarande.



SIPOO
SIBBO