

MAL-alueiden infra-avustuksen hakeminen / Att ansöka infra-understöd för MBT-områden

Kunnanhallitus / Kommunstyrelsen 20.09.2021

1073/02.05.01.03/2021

Valmistelija / Beredare: hankepääällikkö Ville Kalima (ville.kalima(at)sipoo.fi)
ja investointipääällikkö/ investeringschef Marika Kämppi
(marika.kamppi(at)sipoo.fi)

Avustuksen tarkoitus

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA) myöntää infra-avustuksia eli avustuksia asuntoalueiden kunnallistekniikan rakentamiseen. Vuonna 2021 ARA voi myöntää avustusta yhteensä enintään 25 miljoonaa euroa. Lisäksi ARA saa tehdä ehdollisia ennakkopäätöksiä mainittuun tarkoitukseen vuosina 2020–2023 myönnettävistä avustuksista siten, että vuodesta 2020 lukien avustusten ja ehdollisten ennakkopäätösten yhteismäärä on enintään 70 miljoonaa euroa.

Avustusta voidaan myöntää vain niille kunnille, jotka solmivat valtion kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen (MAL-sopimus) vuosille 2020–2023.

Mitä avustetaan ja kuinka paljon

Avustusta voidaan myöntää asuntoalueille, joka toteuttavat MAL-sopimuksessa asetettuja, kunnan toimivallassa olevia tavoitteita käynnistämällä ja aikaistamalla asuntoalueiden rakentamista sekä täydennysrakentamista. Alueiden on sijaittava yhdyskuntarakenteessa MAL-sopimusten edellyttämällä tavalla.

Avustusta voidaan myöntää tällaisten hankkeiden kustannuksiin, jotka aiheutuvat:

1. asuntoalueella tarvittavien ja sinne johtavien katualueiden rakentamisesta
2. asuntoalueen ja siihen välittömästi liittyvien puistojen rakentamisesta
3. täydennysrakentamisalueilla kunnan vastuulle kuuluvista muista rakentamistoimenpiteistä, joiden arvioidaan olevan välttämätön edellytys täydennysrakentamishankkeen toteutumiselle.

Avustuksia myönnettäessä etusijalle asetetaan hankkeet, jotka nopeuttavat asuntoalueiden käyttöönottoa ja täydennysrakentamista suurimman tonttivajauksen alueilla, erityisesti Helsingin seudun MAL-sopimusalueella. Avustuksen vaikuttavuuden kannalta on toivottavaa, että hankealueet ovat riittävän suuria.

Lisäksi ARA huomioi avustuksen jaossa kunnan maanomistusosuuden, alueelle suunnitellun ARA-tuotannon määrän sekä haettujen kustannusten suhteen uusien asuntojen määrään.

Avustuksen määrä on enintään 30 % hyväksytyistä kustannuksista.

Avustuksen hakeminen

Avustusta haetaan ARA:n verkkoasioinnissa. Varsinainen hakulomake on saatavilla sähköisesti, johon syötetään lyhyesti hankkeen perustiedot,

haettava avustuksen määrä ja kuntatiedot. ARA edellyttää avustushaussaan hankkeen tarkempaa esittelyä liitteissä. Hakemuksen liitteitä on referoitu alla. Hankkeen kuvaus ja lähtötiedot ovat koottu tässä tämän hetken aineistotietojen pohjalta (asemakaavaluonnos). Ne ovat arvioita ja niitä arvioidaan ja kehitetään asemakaavan käsittelyn edetessä.

Avustusta esitetään nyt haettavaksi, koska MAL-sopimuskaudella (2020–2023) ei välttämättä tule enää uutta hakua.

Kunnan hallintosäännön mukaan, kunnanhallitus päättää projekti- ja hankerahoitusten hakemisesta. Kunnanjohtajalla on oikeus kunnanhallituksen puolesta ratkaista asia vain, kun projektin/hankkeen kustannusvaikutus on enintään 100 000 euroa/vuosi.

Avustusta voi hakea 1.6.-30.9.2021 välisenä aikana ja sitä olisi tarkoitus hakea Nikkilän kartanon NG8-alueen toteuttamiseen ja mikäli avustusta saataisiin, se huojentaisi kunnan investointitaakkaa. Ja nyt ehdotetaan haettavaksi infra-avustuksen ehdollista ennakkopäätöstä NG8 Nikkilän kartanon alueen toteutukselle, joiden rakentamisaika on vuosina 2022–2026 ja joille varsinaiset avustuspäätökset halutaan myönnettäviksi vuosina 2022–2023.

Nikkilän kartanon NG8 alueen kunnallistekniikan toteuttamisen kuvaus

Keskeisimmät suunnittelutehtävät lähivuosina ovat Nikkilän kartanon alueen katusuunnittelu ja Kerava–Nikkilä-raideliikennepäätöksen valmistelu ja siihen liittyvät Nikkilän aseman jatkosuunnittelu ja aseman niveltäminen osaksi Kartanon uutta asemakaavaa sekä Nikkilän kaavarunkoa. Vuonna 2022 varaudutaan Nikkilän Kartanon asemakaava-alueen NG8 yhdyskuntatekniikan suunnitteluun 500 000 €.

Nikkilän kartanon kaava-alueen NG8 toteuttaminen vaiheistus on jaettu alustavasti seitsemään osaan. Yleissuunnitelmien mukaan koko kaava-alueen toteutus maksaisi kokonaisuudessaan noin 25,2 milj.€.

Koko kaava-alueen tuoma asukaslisäys nähtävillä olleen kaavaluonnoksen osalta olisi noin 3200, joista alueelle voisi muuttaa noin 1500 asukasta vuoteen 2030 ja loput hieman alle 2000 asukasta 2030-luvulla. Luvut voivat hieman muuttua asemakaavaehdotuksen myötä. Vaiheistuksella pääosa omakotitonttien ja pientalotonttien tonttivarannosta muodostuu vuosina 2025–2028 ja kerrostalotonttien 2026–2028. Tonttivarantoa myydään koko 2030-luku jolloin n. 60 % alueen kasvusta toteutuu nykyisen tontinmyyntiennusteen perusteella.

Nikkilän kartanon kaava-alueen toteuttaminen aloitettaisiin pohjoisesta tulevan Pohjanmetsäntiestä, mikä mahdollistaa n. 19 000 km² omakotitontteja ja n. 27 000 k-m² pientalotontteja. Alueen poikki menevä kokoojakadun yhteys avattaisiin ensimmäiseksi ja samanaikaisesti toteutettaisiin radan alitus.

Aseman katujärjestelyt liityntäpysäköintialueineen ja asemalaitureineen toteutettaisiin, kun junayhteys toteutuu, alustavasti arviolta vuosina 2028–2029.

Maanomistus on toteutettu alueella etupainotteisesti ja Sipoon kunta omistaa lähes kaikki NG8 Nikkilän kartanon alueen toteuttamiseen tarvittavat maa-alueet.

Pääliikennejärjestelyjen nykytilanne

Nykytilanteessa Nikkilän liikenneverkko koostuu kolmesta, osittain toisistaan irrallaan kehittyneestä osasta. Pohjalla on vanha maantie- ja kylänraittiverkko, ja sen päälle ovat muodostuneet uudempi maantieverkko ja myöhempien kaava-alueiden katuverkot.

Ajoneuvoliikenteen pääväylien ja uudempien alueiden katujen varsille on toteutettu suhteellisen kattava kävelyn ja pyöräilyn verkko. Rata jakaa Nikkilän taajama-alueen kahtia siten, että radan eteläpuolelle jää nykyinen Nikkilän keskusta ja pohjoispuolelle NG 8 Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue ja uudet pientaloalueet.

Nikkilästä on kohtuullisen hyvät bussiyhteydet eri tahoille, varsinkin Helsingin sekä Keravan ja Söderkullan suuntiin. Myös Porvoon, Pornaisten ja Järvenpään suuntaan on mahdollista matkustaa. Nikkilän linja-autoliikenteen katutermiinali on otettu käyttöön kesällä 2019 kirjaston edessä. Rautatieasemalla ei nykyisellään ole suurta liikenteellistä roolia ennen henkilöjunaliikenteen käynnistymistä.

Nikkilän taajama-alueen poikki kulkeva junarata muodostaa rautatieyhteyden Keravalta Kilpilahteen. Vuonna 1874 avattu rata on teollisuuskäytössä, ja sillä kulkee päivittäin mm. kemikaalikuljetuksia. Radalla on Nikkilässä yksi autoliikennettä palveleva alikulku. Tämä Pornaistentien alikulku sijaitsee Nikkilän keskustan itäosassa. Lisäksi Nikkilän länsiosassa on pelkästään ulkoilureitille tarkoitettu alikulku.

Nykyisen ratalinjan pohjoispuolella varaudutaan asemien kohdalla ohitusraiteisiin Kerava–Nikkilä henkilöliikenteen vuoksi. Tällä hetkellä rataosuudella liikennöi vain tavarajunia, mutta tulevaisuudessa rataosuudelle on suunniteltu myös henkilöliikennettä.

Pääliikennejärjestelyjen kehittyminen Nikkilän kartanon ja uuden radan alikulun myötä

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alue NG 8 sijaitsee Sipoon kunnan Nikkilän taajamaan pohjoisosassa, Kerava-Sköldvik radan pohjoispuolella. Nikkilän kartanon keskuksen ja muiden Nikkilän uusien asemakaava-alueiden toteutuksen myötä Nikkilän taajama kehittyy n. 6 700 asukkaasta n. 10 000 asukkaaseen vuoteen 2030 mennessä. Uusien kaava-alueiden toteutuva kaavapotentiali on kuitenkin selvästi enemmän kuin lisääntyvä asukasmäärä.

Nikkilän kaavarunkoselvityksen yhteydessä selvitettiin liikenneverkon vaihtoehtoja ja niiden vaikutuksia Nikkilän kartanon osalta. Selvityksessä on oletettu, että Kerava-Sköldvik radan henkilöraideliikenne käynnistyy MAL-sopimuksen mukaisesti vuoteen 2030 mennessä.

Mallinnuksen perusteella rautatien avaaminen henkilöliikenteelle nostaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta noin 3 %-yksikköä. Kulkutapaosuuden muutos tulee käytännössä merkitsemään joukkoliikenteen käytön jopa kaksinkertaistumista 1 km säteellä asemasta. Sipoon kunnan kasvihuonepäästöt vähenevät ennustettujen kulkutapamuutoksen takia lähes 500 tonnia vuodessa. Samasuuntainen arvio on saatu sekä HSL:n HELMET-mallilla tehdyissä ennusteissa, että Ympäristöministeriön matkatuotosoppaan (27/2008) kertoimilla. Molemmat menetelmät peilaavat tulevaisuuden nikkiläläisten liikennekäyttäytymistä samankokoisiin asemanseutuihin pääkaupunkiseudulla nykyisin.

Sipoo aikoo myös panostaa enemmän taajamiensa kävelyn- ja pyöräilyn väyliin suunnittelemalla ne uusimpien valtakunnallisten ohjeiden mukaisesti (mm. Väyläviraston ohjeita 18/2020) siirtymällä pois kevyen liikenteen sekasuunnittelusta kohtelemalla kävelyn ja pyöräilyn erillisinä liikennemuotoina.

Nikkilän kartanon alueella ja uudessa radan alikulussa kävelyn ja pyöräilyn suunnittelu tullaan toteuttamaan laadukkaammin kuin Sipoossa on tähän asti tehty, mainittujen periaatteiden mukaisesti.

Avustettavaksi haetun radan alituksen ja Nikkilän kartanon kunnallistekniikan rakentumisen merkitys Sipoon kunnan kehitykselle

Avustettavaksi haettu radan alitus on osa Nikkilän kartanon kokoojakatuyhteyttä, Pohjanmetsäntietä, joka yhdistää alueen Nikkilän keskustaan ja sen palveluihin sekä tulevaan asemaan. Radan alitus parantaa siten merkittävästi niin alueen nykyisten asukkaiden kuin tulevien asukkaiden julkisten palveluiden saavutettavuutta, jotka sijaitsevat radan eteläpuolella, Nikkilän taajamakeskuksessa.

Kokoojakatu, radan alitus ja aseman seudun ratkaisut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden Nikkilän keskustassa. Lisäksi ne mahdollistavat alueen sujuvat liikenneyhteydet ja lisäävät liikenneverkon toimivuutta.

Radan alitus turvaa radan etelä- ja pohjoispuolen kulkuyhteyden, mikäli Sipoonjoki tulvii Pornaistentien alikulussa tai yhteys on poikki jostain muusta syystä. Toinen radan alitus Nikkilässä pienentää myös Pornaistentien ruuhkautumista ja tasapainottaa Nikkilän taajama-alueen liikenneverkkoa.

Infra-avustuksen tavoitteena on käynnistää ja aikaistaa uusien asuntoalueiden rakentamista kasvukeskusalueille, joihin kuuluvat kunnat ovat solmineet valtion kanssa maankäytön, asumisen ja liikenteen aiesopimuksen (MAL-sopimus).

Radan alituksen toteuttaminen on keskeisessä roolissa Nikkilän kartanon alueen rakentumisen näkökulmasta. Alituksen toteuttaminen edistää asuinalueen tonttien houkuttelevuutta ja myyntiä sekä monipuolistaa niin tonttivarantoa kuin asuntotuotantoa, kun alue liittyy kiinteänä osana Nikkilän taajamakeskukseen.

Nikkilän kartanon keskuksen alue on Sipoon ja Nikkilän merkittävimpiä lähivuosien kehitysalueita. Alue sijaitsee MAL 2019 -suunnitelman mukaisella ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä. Alueen onnistunut kehittäminen on tärkeässä asemassa Sipoon MAL-tavoitteiden toteutumiseksi. Ilman Nikkilän kartanon keskuksen asuinalueen ja radan alituksen toteutumista Sipoon on haastavaa täyttää MAL-sopimuksen mukaisia kehitystavoitteita mm. riittävän väestön kasvun ja asuntotuotannon osalta.

Nikkilän kartanon alueelle tuleva asuntotuotanto muodostaa tärkeän osan Sipoon MAL-sopimuksen mukaisesta, olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvasta asuntotuotannosta. Alueelle on suunniteltu toteutettavan monipuolisesti erilaista asuntotuotantoa, myös erityyppistä ARA-rahoitteista asuntotuotantoa.

Alueen rakentuminen mahdollistaa riittävän väestöpohjan syntymisen kävelyetäisyydelle tulevasta Nikkilän juna-asemasta. Kerava-Nikkilä radan

henkilöraide liikenteen käynnistyminen ja kannattavuus edellyttävät riittävää väestöpohjaa radan ja asemien vaikutusalueella. Nikkilän kartanon keskuksen ja radan alituksen toteutuessa Sipoo voi muuntua Itä-Uudenmaan yhdyskuntarakenteeseen integroituvaksi, myös julkiseen raideliikenteeseen tukeutuvaksi alueeksi oman identiteettinsä säilyttäen.

Avustettavien toimenpiteiden rakentamistavoitteet sekä työn kustannusarvio, rahoitussuunnitelma ja rakentamisaikataulu

Keskeisimmät toimenpiteet, joille haetaan avustusta ovat Nikkilän kartanon läpi kulkeva radan alitus ja kokoojakatu yhteys, jotka mahdollistavat Nikkilän kartanon nivoutumisen osaksi nykyistä taajamarakennetta. Avustushaun kohteena olevien toimenpiteiden suunnittelu- ja rakentamisaikataulu ajoittuu vuosien 2022 – 2026 väliin.

Nikkilän kartanon kaava-alueen NG8 toteuttaminen vaiheistus on jaettu alustavasti seitsemään osaan. Yleissuunnitelmien mukaan koko kaava-alueen toteutus maksaisi kokonaisuudessaan noin 25,2 milj.€ Hanke rahoitetaan kunnan omaan taseeseen.

Tuotettavan toimen piteen nimi	Yleissuunnitelmassa arvioitu hinta
Kokoojakatu (Pohjanmetsäntie, Lukkarintie, Nikkilän kartanontie)	7 225 000 €
Radan alitus	7 090 000 €

Perusmitoitukset väestön ja työpaikkojen määrän kehityksestä

ARA-hakemukseen on pyydetty liitteinä perusmitoitustietoja taustaksi. Nikkilän kartanon NG8-alue on jaettu toteutusvaiheistuksessa 7 eri alueeseen, joilla on omat ominaispiirteensä. Kullekin alueelle toteutetaan vaihtelevasti omakoti-, pientalo- ja kerrostaloasumista.

Alustavan arvion mukaan ARA-tuotanto on maksimissaan n. 20 % kaikesta uudisrakentamisesta Nikkilän kartanon alueella. Asemakaavaluonnos mahdollistaa palvelutarjontaa ja työpaikkoja kiinteistöjen liiketilavaroilla. Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alueen NG 8 alueen asuntotuotanto on arvioitu asemakaavaluonnoksen pohjalta, asemakaavaehdotus on valmistelussa.

Alueen asunto- ja työpaikkatuotantoa on arvioitu palvelukysyntälaskurilla. Palvelukysyntälaskuri on työkalu, joka laskee asuntotuotannon pohjalta kunnan tulevan väestön ikäryhmittäin. Laskuri sisältää lähtöaineistona Tilastokeskuksen ja kuntarekisterin kuntakohtaisia väestö-, perheasema-, asuntokunta-, asunto- ja muuttoliiketilastoja.

Nikkilän kartano yhteensä (asemakaavaluonnosvaihe)

- n. 44 500 k-m2 omakotitontteja
- n. 55 150 k-m2 yhtiömuotoisia pientalotontteja. (pääasiassa yhtiömuotoiset + ARA)
- n. 72 500 k-m2 kerrostalotontteja. (pääasiassa yksityinen + ARA)
- Tontinmyynti arviolta alkaen 2024–2037
- Asukasmäärän arvio n. 3 200–3 700 asukasta riippuen toteutuvasta tonttikoosta ja määrästä

Selvitys siitä, miten avustettavat toimenpiteet edistävät asuntotuotannon lisäämistä ja hankkeiden aikaistamista

Infra-avustuksen saaminen vauhdittaa merkittävästi Nikkilän kartanon alueen toteutumista monipuolisena, taajamakeskusta laajentavana asuinalueena. Radan alituksen ja kokoojakadun investointi, joka mahdollistaa monipuolisen ja nopean asuntorakentamisen NG 8 asemakaava-alueella, on Sipoon kunnalle mittakaavaltaan erittäin suuri kynnysinvestointi.

Nikkilän kartanon avustettavan liikenneyhteyden toteuttaminen aloitetaan pohjoisesta tulevasta Pohjanmetsäntiestä, mikä mahdollistaa n. 19 000 k-m² omakotitontteja ja n. 27 000 k-m² pientalotontteja. Sekä heti perään kerrostaloalueesta, joka mahdollistaa 31 000 k-m² kerrostalorakentamista. Alueen poikki menevä kokoojakadun yhteys avataan ensimmäiseksi ja seuraavaksi toteutetaan radan alitus.

Pohjanmetsäntie päättyy luonnoksissa radan alitukseen. Radan alitus sujuvoittaa suunnitellun aseman alueen sekä Nikkilän keskustan, että koulujen saavutettavuutta huomattavasti. Kokoojakatu, radan alitus ja aseman seudun ratkaisut muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden ja mahdollistavat alueen sujuvat liikenneyhteydet. Radan alitus turvaa myös radan etelä- ja pohjoispuolen kulkuyhteyden, mikäli Sipoonjoki tulvii tai yhteys on poikki jostain muusta syystä.

Nikkilän kartanon NG 8 asemakaava-alueelle sijoittamalla laadukkaita kävelyn ja pyöräilyn väyliä ja reittejä, edistetään uuden asemakaava-alueen joukkoliikenteen saavutettavuutta ja houkuttelevuutta, sekä asuinalueen toimivuutta ja viihtyisyyttä. Uudet kävelyn ja pyöräilyn väylät ja reitit palvelevat myös nykyisiä pientaloalueita radan pohjoispuolella ja yhdistävät sujuvasti nykyiset alueet osaksi sekä Nikkilän keskustaa että tulevaisuudessa juna-asemaa.

Nikkilän kartanon keskuksen alue on Sipoon ja Nikkilän tärkeimpiä lähivuosien kehittämisaalueita. Alue sijaitsee MAL 2019 -suunnitelman mukaisella ensisijaisella kehittämisvyöhykkeellä. Alueen onnistunut kehittäminen on tärkeässä asemassa osana Kerava-Talma-Nikkilä-kehityskäytävää Sipoon MAL-asuntotuotantotavoitteiden toteutumiseksi.

Nikkilän kartanon alueelle tuleva asuntotuotanto muodostaa tärkeän osan Sipoon MAL-sopimuksen mukaisesta, olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuvasta asuntotuotannosta. Alueelle on suunniteltu toteutettavan monipuolisesti erilaista asuntotuotantoa, myös erityyppistä ARA-rahoitteista asuntotuotantoa. ARA-asuntotuotannon osuus on MAL-sopimuksen ja Sipoon strategian linjauksen mukaisesti maksimissaan 20 % Nikkilässä.

Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava-alueen rakentuminen mahdollistaa riittävän väestöpohjan syntymisen kävelyetäisyydelle tulevasta Nikkilän juna-asemasta. Radan alituksen toteuttaminen edistää asuinalueen tonttien houkuttelevuutta ja myyntiä sekä monipuolistaa niin tonttivarantoa kuin asuntotuotantoa, kun alueesta muodostuu kiinteä osa Nikkilän taajamakeskusta.

Esittelijä / Föredragande Kunnanjohtaja / Kommundirektör Grannas Mikael

Ehdotus / Förslag Kunnanhallitus päättää hakea infra-avustuksen ehdollista ennakkopäätöstä NG8 Nikkilän kartanon alueen toteutukselle, joiden rakentamisaika on vuosina 2022–2026 ja joille varsinaiset avustuspäätökset halutaan myönnettäviksi vuosina 2022–2023.

Avustusta haetaan NG8 Nikkilän kartanon alueen:

1. Kokoojakadulle, joka rakennetaan pohjoisesta etelään NG9 Pohjanniityn läpi, sen kustannusarvio on noin 7,2 milj. € ja
2. radan alitukselle, joka rakennetaan etelästä, sen kustannusarvio on noin 7,1 milj. €

Haettavan avustuksen määrä on enintään 30 % hankkeen hyväksytyistä kustannuksista, maksimissaan haettava avustus olisi noin 4,3 miljoonaa euroa jakautuen näille kahdelle hankkeelle. Nämä molemmat kynnysinvestoinnit nopeuttavat alueen toteuttamista ja avustus vähentäisi kunnan investointitaakka.

Valtuutetaan investointipäällikkö Marika Kämppi täyttämään hakemuksen liitteineen ARA-portaaliin tai toimittamaan sähköpostilla 30.9.2021 mennessä.

Pykälä tarkastetaan välittömästi.

Kommunstyrelsen beslutar ansöka om ett villkorligt förhandsavgörande för infra-understöd för förverkligandet av området NG8 Nickby gård, vars byggnadstid är åren 2022–2026 och vars egentliga beslut om understöd önskas beviljas åren 2022–2023.

Understöd ansöks för området NG8 Nickby gårds:

1. matargata som byggs från norr till söder genom NG9 Norrängen, vars kostnadsberäkning är cirka 7,2 milj. € och
2. banunderfart som byggs från söder, vars kostnadsberäkning är cirka 7,1 milj. €.

Beloppet på understödet som ansöks är högst 30 % av projektets godkända kostnader, maximalt skulle det ansökta understödet vara cirka 4,3 miljoner euro fördelat mellan dessa två projekt. Bägge tröskelinvesteringar påskyndar förverkligandet av området och understödet skulle minska kommunens investeringsbörda.

Investeringschef Marika Kämppi befullmäktigas att fylla i ansökan med bilagor i ARA-portalen eller lämna in den per e-post senast 30.9.2021.

Paragrafen justeras omedelbart.

Käsittely / Behandling

Päätös / Beslut