



**KR  
3**

# Nikkilän kaavarunko Planstomme för Nickby

Kaavarungon selostus  
Planstommebeskrivning

Maankäyttöjaosto  
Markanvändningssektionen  
20.1.2022

ASIA / ÄRENDE 295/2020



# Sisällysluettelo

<b>1.</b>	<b>TYÖN TAUSTA</b>	<b>6</b>
1.1	Lähtökohdat ja tavoitteet	6
1.2	Työryhmä	8
1.3	Kaavarungon suhde maankäytön suunnittelujärjestelmään	9
<b>2.</b>	<b>KAAVARUNGON TOTEUTUSPROSESSI</b>	<b>11</b>
2.1	Palvelumuotoilun menetelmät	11
2.2	Selvitykset ja kaavarungon laatimisen vaiheet	14
<b>3.</b>	<b>LÄHTÖKOHDAT</b>	<b>19</b>
3.1	Suunnittelualueen sijainti	19
3.2	Väestönkehitys Sipoossa ja suunnittelualueella	21
3.3	Maanomistusolosuhteet	25
3.4	Nykyinen kaupan palveluverkko	26
3.5	Nykyinen liikenneverkko	29
3.6	Maisema ja kulttuuriympäristö, viherverkosto	31
3.7	Kunnallistekninen verkosto	34
3.8	Täydennysrakentamisen reunaehdot	36
<b>4.</b>	<b>KEHITTÄMISTARPEET JA TAVOITTEET</b>	<b>41</b>
4.1	Asumisen vetovoimatekijät	42
4.2	Kaupan ja palveluiden muutos	48
4.3	Liikkumisen ja pysäköinnin tarpeet	53
4.4	Liikenneverkon vaihtoehdot, vaihtoehtojen vaikutukset ja vertailu	56
<b>5.</b>	<b>NIKKILÄN KAAVARUNGON SUUNNITTELURATKAISU</b>	<b>59</b>
5.1	Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa	59
5.2	Maankäyttö	61
5.3	Liikenneverkko	63
5.4	Viherverkko	69
5.5	Kaavarunkoratkaisu osa-alueittain	72
<b>6.</b>	<b>KAAVARUNGON TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET</b>	<b>89</b>
6.1	Kasvuun varautuminen	89
6.2	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon	90
6.3	Vaikutukset liikenteeseen	92
6.3	Vaikutukset viheralueverkostoon	95

# Liitteet

1. Historiakatsaus Nikkilän kehittämisen suunnittelutaustoista
2. Vuorovaikutusvaihe 2017; Kehittämistarpeet ja -tavoitteet
3. Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 6/2020)
- 4A. Nikkilän maisema-analyysi ja maisemahistoriallinen selvitys (WSP, 1/2020)
- 4B. Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP, 2/2020)
5. Liikenneverkkovaihtoehdot ja niiden vaikutusten arviointi (Ramboll, 10/2019)
6. Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 29.10.2021)
7. Nikkilän liikenneverkkoselvitys (Ramboll, 12/2021)
- 8A. Kaavarunkoehdotuksesta jätetty palaute: palautteen yhteenvetoraportti
- 8B. Kaavarunkoehdotuksesta jätetty palaute: mielipiteisiin laaditut vastineet
9. Kaavarunkoehdotuksesta jätetty palaute: lausunnot ja niihin laaditut vastineet

Valokuvat ©Sipoon kunta

# Innehållsförteckning

<b>1.</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>6</b>
1.1	Utgångspunkter och mål	6
1.2	Arbetsgruppen	8
1.3	Planstommens förhållande till systemet för planering av markanvändningen	9
<b>2.</b>	<b>PROCESSEN FÖR ATT GENOMFÖRA PLANSTOMMEN</b>	<b>11</b>
2.1	Metoder inom servicedesign	11
2.2	Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen	14
<b>3.</b>	<b>UTGÅNGSPUNKTER</b>	<b>19</b>
3.1	Planeringsområdets läge	19
3.2	Befolkningsutvecklingen i Sibbo och i planeringsområdet	21
3.3	Markägoförhållanden	25
3.4	Det nuvarande kommersiella servicenätet	26
3.5	Det nuvarande trafiknätet	29
3.6	Landskapet och kulturmiljön, nätverket av grönområden	31
3.7	Det kommunaltekniska nätet	34
3.8	Specialvillkor för kompletteringsbyggande	36
<b>4.</b>	<b>UTVECKLINGSBEHOV OCH MÅL</b>	<b>41</b>
4.1	Faktorer som gör området attraktivt för boende	42
4.2	Ändringen inom handel och service	48
4.3	Behov att färdas och parkera	53
4.4	Alternativen i trafiknätet, alternativens konsekvenser och jämförelse av alternativen	56
<b>5.</b>	<b>PLANERINGSLÖSNINGEN I PLANSTOMMEN FÖR NICKBY</b>	<b>59</b>
5.1	Planstommens centrala innehåll och framställningssätt	59
5.2	Markanvändning	61
5.3	Trafiknätet	63
5.4	Grönnätet	69
5.5	Lösningen i planstommens delområden	72
<b>6.</b>	<b>KONSEKVENSER AV PLANSTOMMENS GENOMFÖRANDE</b>	<b>89</b>
6.1	Beredskap för tillväxt	89
6.2	Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet	90
6.3	Konsekvenser för trafiken	92
6.3	Konsekvenser för grönnätet	95

# Bilagor

(1–7 på finska)

1. Historiakatsaus Nikkilän kehittämisen suunnittelutaustoista
2. Vuorovaikutusvaihe 2017; Kehittämistarpeet ja -tavoitteet
3. Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 6/2020)
- 4A. Nikkilän maisema-analyysi ja maisemahistoriallinen selvitys (WSP, 1/2020)
- 4B. Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP, 2/2020)
5. Liikenneverkkovaihtoehdot ja niiden vaikutusten arviointi (Ramboll, 10/2019)
6. Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 29.12.2021)
7. Nikkilän liikenneverkkoselvitys (Ramboll, 12/2021)
- 8A. Respons på förslaget till planstomme: sammandrag
- 8B. Respons på förslaget till planstomme: bemötanden av åsikter
9. Respons på förslaget till planstomme: utlåtanden och bemötanden av dem

Fotografier ©Sibbo kommun



## 1.1 Lähtökohdat ja tavoitteet

Sipoon kaavoituksen keskeisimpinä tavoitteina lähivuosina on luoda edellytykset pikkukaupunkimaisille keskustoille, väestönkasvulle ja henkilöjuna liikenteen käynnistymiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella. Kasvu lisää Sipoon kehittyvien taajamien Nikkilän ja Söderkullan houkuttelevuutta myös erilaisille kaupallisille palveluille ja antaa myös kunnalle paremmat mahdollisuudet parantaa palveluita.

Tulevina vuosina uutta asuntorakentamista on luvassa Sipoossa etenkin Nikkilään, Söderkullaan ja Talmaan. Kunta kehittää lähivuosina kaavoituksella varsinkin Nikkilää ja pyrkii lisäämään monipuolista asuin- ja palvelutonttivarantoa tulevien juna-asemien vaikutusalueilla Nikkilässä ja Talmassa.

## 1.1 Utgångspunkter och mål

Ett av de viktigaste målen för planläggningen i Sibbo under de närmaste åren är att skapa förutsättningar för småstadsliknande centrum, för befolkningstillväxten och för inledandet av persontrafik på banavsnittet Kervo–Nickby. Tillväxten gör att tätorterna Nickby och Söderkulla också blir mer lockande för olika slag av kommersiell service och även ger kommunen bättre möjligheter att förbättra servicen.

Under de kommande åren utlovas nytt bostadsbyggande i Sibbo, särskilt i Nickby, Söderkulla och Tallmo. Under de närmaste åren kommer kommunen att genom planläggningen utveckla i synnerhet Nickby och strävar efter att öka den mångsidiga tomtreserven för boende och service i influensområdet kring de framtida tågstationerna i Nickby och Tallmo.

Sipoossa on voimassa Sipoon yleiskaava 2025, jonka kunnanvaltuusto on hyväksynyt 15.12.2008 ja joka on tullut lainvoimaiseksi 25.1.2012. Nyt Nikkilään laadittava kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain tarkoittama oikeusvaikutteinen kaava, vaan sen tarkoituksena on tarkentaa yleiskaavassa esitettyä maankäyttöä tulevaa asemakaavoitusta varten. Kaavarunko palvelee myös toteutuksen ohjelmointia ja toimii keskustelualustana eri sidosryhmien, kuten kunnan viranhaltijoiden ja päätöksentekijöiden sekä asukkaiden ja yritysten välillä.

Kaavarunkotyön taustalla on yleiskaavan lisäksi myös Sipoon maankäyttöjaostossa 11.5.2016 hyväksytty Nikkilän kehityskuva. Kehityskuvassa Nikkilän kehittämistavoitteiksi on asetettu mm. väestöpohjan lisääminen, imagon parantaminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen sekä esteettisesti ja toiminnallisesti vetovoimaisen keskustan kehittäminen. Vuoteen 2030 ulottuvassa kehityskuvassa on määritelty kehityspolku Nikkilän kasvulle, joka mahdollistaa henkilöjunayhteyden avaamisen pääradan suuntaan. Tarkastelualueen asukasmitoitus perustuu kehityskuvassa esitettyyn kasvutavoitteeseen, jonka mukaan Nikkilän asukasmäärä on vuoteen 2035 mennessä kasvanut noin 10 000 asukkaaseen.

Kaavarunkotyössä tarkastellaan Nikkilää kokonaisuutena ja tarkennetaan ja konkretisoidaan Nikkilän kehityskuvassa esitettyjä strategisia linjauksia. Kaavarungossa tarkastellaan keskusta-alueen täydennysrakentamisen mahdollisuuksia sekä tulevaan asemanseutuun tukeutuvien uusien asuntoalueiden sijoittumista ja maankäyttöpotentiaalia. Kaavarungossa esitetään myös liikenneverkon peruseräatteen sekä osoitetaan keskeiset liikenneverkkoon kohdistuvat parannustarpeet. Kaavarunkotyössä varaudutaan pitkällä aikavälillä myös kehityskuvassa esitettyä suurempaan kasvuun.

I Sibbo kommun gäller Generalplan för Sibbo 2025, som godkändes av fullmäktige 15.12.2008 och vann laga kraft 25.1.2012. Den planstomme som nu utarbetas för Nickby är ingen plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och byggplanen, utan den syftar till att precisera den i generalplanen anvisade markanvändningen inför den kommande detaljplaneringen. Planstommen hjälper också till att schemalägga genomförandet och fungerar som en diskussionsplattform för olika intressentgrupper, såsom kommunens tjänstemän och beslutsfattare samt invånare och företag i kommunen.

Utvecklingsbilden för Nickby, som godkändes av markanvändningssektionen 11.5.2016, ingår också i bakgrundsmaterialet till planstommen. Som utvecklingsmål har man i utvecklingsbilden för Nickby bl.a. fastställt att öka befolkningsunderlaget, förbättra Nickbys image, förenhetliga samhällsstrukturen samt utveckla ett estetiskt och funktionellt attraktivt centrum. I utvecklingsbilden, som sträcker sig till 2030, har man stakat ut en tillväxtbana för Nickby som ska göra det möjligt att inleda persontrafik i huvudbanans riktning. Dimensioneringen av bostadsområdena grundar sig på tillväxtmålet i utvecklingsbilden, enligt vilket antalet invånare i Nickby kommer att öka till ca 10 000 fram till år 2035.

I arbetet med planstommen granskas Nickby som en helhet och preciseras och konkretiseras de strategiska riktlinjer som presenterats i utvecklingsbilden. I planstommen granskas möjligheterna att kompletteringsbygga centrumområdet, placeringen av de nya bostadsområdena som stöder sig på stationsnejden och markanvändningspotentialen. I planstommen presenteras också de grundläggande principerna för trafiknätet och anvisas de viktigaste behoven av förbättringar på trafiknätet. I planstommen ingår beredskap för en ännu större tillväxt på lång sikt än den som lagts fram i utvecklingsbilden.

Erilaisten tavoitteiden yhteensovittamista kaavarungossa vaatii erityisesti tuleva asemaympäristö kulkuyhteyksineen (saapuminen rautatieasemalle eri kulkumuodoin, alikulut, liityntäpysäköinti, linja-autoterminaali). Kaavarungossa tulee sovittaa yhteen asemaympäristön liikenne- ja maankäyttö- ratkaisut siten, että huomioidaan samaan aikaan asemaympäristön vaatima tehokas maankäyttö, muodostuva kaupunkikuva sekä vanha kylärakenne ja Ison Kylätien historiallinen merkitys.

Kaavarunkotyössä pyritään pitämään selkeänä kaavarungon tehtävä ja tarkoitus suhteessa asemakaavoitukseen. Kaavarunkotyössä määritellään tarkastelualueen liittyminen muuhun ympäristöön ja tarvittavat reunaehdot tarkempaan suunniteluun. Asemakaavoitukseen jätetään sille kuuluva suunnitteluvara.

## 1.2 Työryhmä

Kaavarunkotyöhön ovat Sipoon kunnassa osallistuneet yleiskaavapäällikkö Kaisa Jama, yleiskaava-arkkitehti Eveliina Harsia (11/2017 asti), liikennesuunnittelija Eva Lodenius sekä vuorovaikutussuunnittelija Virva Korkeamäki. Kaavarunkotyötä on ohjannut projektitiimi, johon ovat kuuluneet työryhmän lisäksi tekninen johtaja Ilari Myllyvirta, investointipäällikkö Edward Frisk, asemakaavapäällikkö Matti Kanerva, kaavoittaja Jarkko Lyytinen, vesihuoltopäällikkö Matti Huttunen, kuntatekniikan päällikkö Heidi Saarenpää, vt. kehitysjohtaja Pekka Söyriä, elinkeinopäällikkö Rauno Tiainen, kehittämisspäällikkö Lari Sirén sekä sivistysjohtaja Kurt Torsell.

Ramboll Finlandissa työstä ovat vastanneet 31.10.2018 asti arkkitehti Petri Tuormala; HTM Inna Ampuja; HTM, Johanna Koivunen sekä FM,

Att olika slags mål i planstommen samordnas är en förutsättning särskilt för den framtida stationsmiljön och trafikförbindelserna (hur man anländer till järnvägsstationen med olika transportformer, underfarter, infartsparkering, bussterminalen). I planstommen ska trafik- och markanvändningslösningarna i stationsnejden samordnas parallellt med beaktande av kravet på effektivitet, stadsbildens utformning samt den gamla bystrukturen och Stora Byvägens betydelse.

I arbetet med planstommen strävar man efter att hålla planstommens uppgift och syfte tydliga i förhållande till detaljplaneringen. I arbetet specificeras hur granskningsområdet ansluter sig till omgivningen och behövliga ramvillkor för den mer detaljerade planeringen. Det planeringsutrymme som behövs i detaljplanläggningen återstår.

## 1.2 Arbetsgruppen

I arbetet med planstommen har från Sibbo kommun medverkat generalplanechef Kaisa Jama, generalplanearkitekt Eveliina Harsia (till 11/2017), trafikplanerare Eva Lodenius samt interaktionsplanerare Virva Korkeamäki. Arbetet med planstommen har letts av ett projektteam där utöver arbetsgruppen följande personer har ingått: tekniska direktören Ilari Myllyvirta, investeringschef Edward Frisk, detaljplanechef Matti Kanerva, planläggare Jarkko Lyytinen, chef för vattentjänster Matti Huttunen, kommuntekniska chefen Heidi Saarenpää, tf. utvecklingsdirektör Pekka Söyriä, näringschef Rauno Tiainen, utvecklingschef Lari Sirén samt bildningsdirektör Kurt Torsell.

På Ramboll Finland ansvarade följande personer för arbetet fram till 31.10.2018: arkitekt Petri Tuormala; FÖM Inna Ampuja; FÖM Johanna Koivunen samt FM,



TkM, Dennis Söderholm. Kaupan ja palveluiden asiantuntijana on toiminut KTM Eero Salminen ja kaavataloudellisesta tarkastelusta on vastannut FM Kimmo Koski. Liikennesuunnittelijana hankkeessa on toiminut DI Jukka Räsänen. Maisema- ja kulttuuriympäristöä koskevasta suunnittelusta on vastannut maisema-arkkitehti Elina Kalliala ja luontoon ja ekologiaan liittyvissä kysymyksissä asiantuntijana on toiminut FM Emilia Vainikainen. Hankeen visuaalisesta ilmeestä ja graafisesta suunnittelusta on vastannut HK Mikko Laukkanen.

Marraskuusta 2018 alkaen kaavarunkotyössä tapahtui henkilövaihdoksia sekä konsultin (Petri Tuormala, Dennis Söderholm) että tilaajan (Kaisa Jama) puolella. 1.11.2018 alkaen konsultin puolella kaavarunkotyöstä on vastannut DI Iris Broman ja 1.3.2019 alkaen tilaajan puolella kaavatyötä ovat ohjanneet kaavoituspäällikkö Jarkko Lyytinen ja kaavoitusarkkitehti Dennis Söderholm. Eva Lodenius on jatkanut tilaajan ohjausryhmässä ja Jukka Räsänen konsultin työryhmässä. Suunnittelijat Topi Jormalainen (liikennesuunnittelu) ja Noora Niemi (kaavarungon piirtäminen) ovat vahvistaneet konsultin työryhmää.

### **1.3 Kaavarungon suhde maankäytön suunnittelujärjestelmään**

Maankäytön suunnittelujärjestelmään kuuluvat maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaisesti neljä tasoa (valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava ja asemakaava). Kullakin kaavatasolla on oma tehtävänsä. Perusajatus on, että kaavan ohjaavuus ja yksityiskohtaisuus tarkentuu siirryttäessä ylemmältä kaavatasolta alemmalle. Nikkilän kaavarunko täydentää tätä kaavahierarkiaa asettuen yleiskaavatason ja asemakaavoituksen väliin. Kaavarunkotyössä pyritään samanaikaisesti

TkM Dennis Söderholm. EM Eero Salminen har varit sakkunnig inom handel och service, och FM Kimmo Koski har ansvarat för den planeekonomiska granskningen. DI Jukka Räsänen har varit trafikplanerare i projektet. Landskapsarkitekt Elina Kalliala har ansvarat för planeringen av landskaps- och kulturmiljön, och FM Emilia Vainikainen har varit sakkunnig i frågor som knyter an till natur och ekologi. HK Mikko Laukkanen har ansvarat för den visuella framtoningen och den grafiska planeringen.

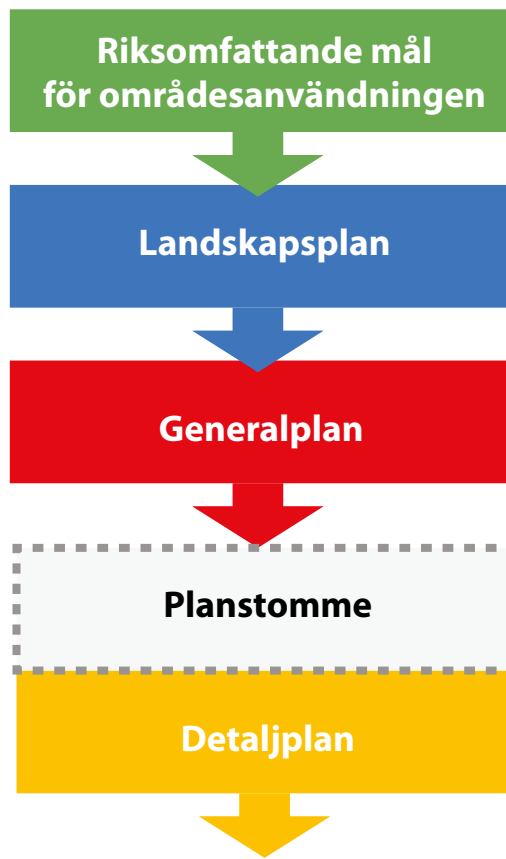
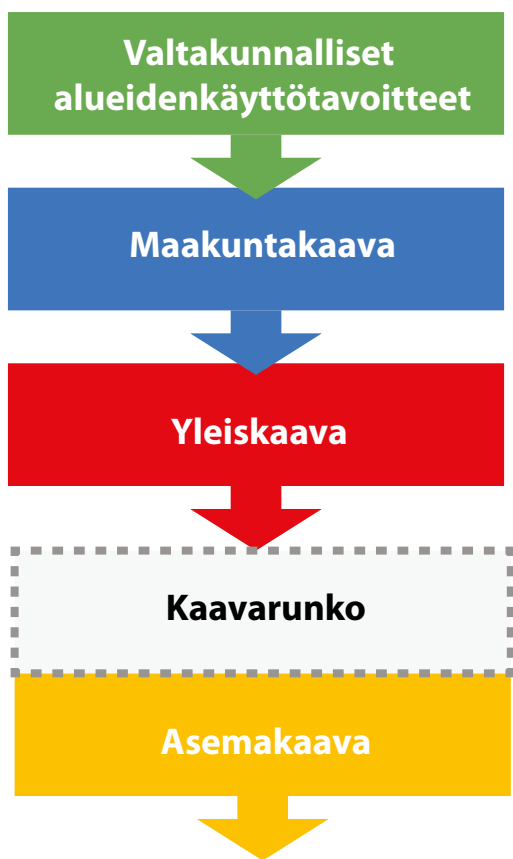
I november 2018 byttes en del personer som varit engagerade i planarbetet både hos konsulten (Petri Tuormala, Dennis Söderholm) och hos beställaren (Kaisa Jama). Från 1.11.2018 har DI Iris Broman ansvarat för planstommearbetet på konsultsidan och från 1.3.2019 har planarbetet på beställarsidan letts av planläggningschef Jarkko Lyytinen och planläggningsarkitekt Dennis Söderholm. Eva Lodenius har fortsatt i beställarens styrgrupp och Jukka Räsänen i konsultens arbetsgrupp. Konsultens arbetsgrupp har fått förstärkning av planerarna Topi Jormalainen (trafikplanering) och Noora Niemi (ritningarna i planstommen).

### **1.3 Planstommens förhållande till systemet för planering av markanvändningen**

I enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL) består systemet för planering av markanvändningen av fyra nivåer (riksomfattande mål för områdesanvändningen, landskapsplan, generalplan och detaljplan). Varje plannivå har en egen uppgift. Den grundläggande tanken är att en plans styrande verkan och exakthet preciseras när man går från en högre till en lägre plannivå. Planstommen för Nickby faller mellan generalplanenivå och detaljplanenivå och kompletterar således planhierarkin. I planar-

hahmottamaan Nikkilän maankäyttöä ylikaaallise-  
na kokonaisuutena ja tunnistamaan asemakaavata-  
solla mahdolliset kaavamuutostarpeet.

betet strävar man efter att samtidigt åskådliggöra  
markanvändningen i Nickby som en planövergri-  
pande helhet och identifiera eventuella behov av  
planändring på detaljplanenivå.



# 2 Kaavarungon toteutusprosessi

## Processen för att genomföra planstommen

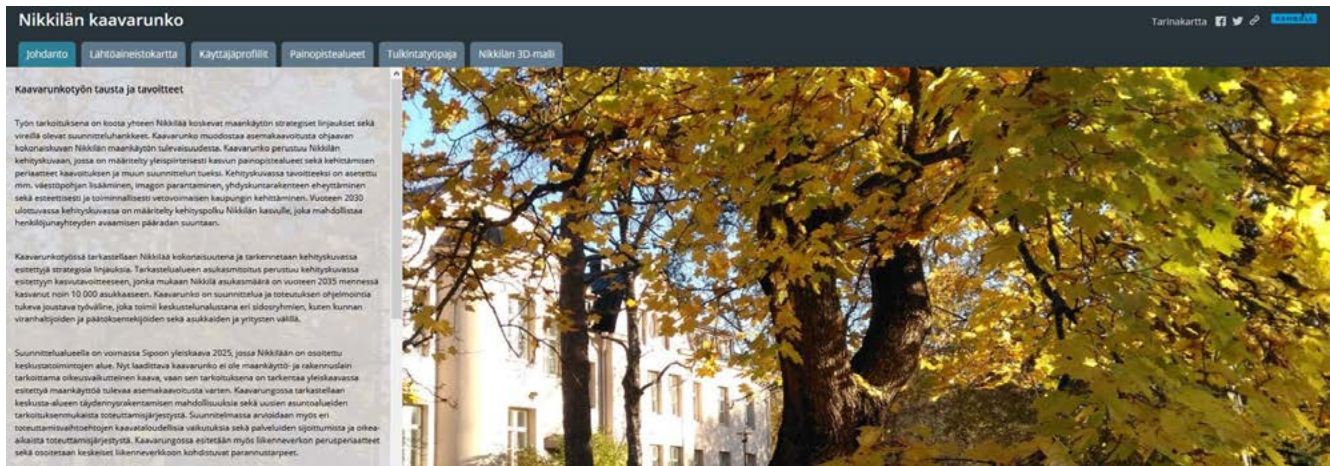


### 2.1 Palvelumuotoilun menetelmät

Kaavarungon suunnitteluprosessissa on hyödynnetty palvelumuotoilun strategista lähestymistapaa. Palvelumuotoiluprosessin lähtökohtana oli selvittää heti työn alkuvaiheessa laajasti eri tahojen, kuten asukkaiden, yrittäjien ja toimialojen, tarpeita ja toiveita koskien suunnittelukohdetta. Prosessin tarkoituksena oli suunnitella ratkaisuja, jotka vastaavat sekä Nikkilän keskuksen käyttäjien tarpeisiin että sen strategisen kehittämisen tavoitteisiin. Projektille luotiin nettipohjainen alusta, jonne palvelumuotoiluvaiheen tuotoksia ja tietoa koottiin.

### 2.1 Metoder inom service-design

I processen för att planera planstommen har man tillämpat servicedesign som strategiskt tillväggångssätt. Utgångspunkten för processen var att genast i början på bred bas utreda olika intressenters, som invånares, företagares och branschers mål och önskemål angående planeringsobjektet. Syftet var att planera lösningar som tillgodoser både behoven hos dem som använder Nickby centrum och målen för den strategiska utvecklingen av centrum. För projektet skapades en webbaserad plattform dit man samlade resultat och information från service-designfasen.



Kuva: Ote vuorovaikutusvaiheen sähköisen projektialustan aloitussivusta.

Bild: Utdrag ur projektplattformens startsida i växelverkansskedet.

## Käyttäjäprofiilit

Lähtötietoina olleiden kyselytulosten ("Muistojen Nikkilä", "Kysymys Nikkilästä!"), Nikkilän kehityskuvan sekä KUUMA 2040 -selvityksen pohjalta suunnittelun tueksi luotiin neljä erilaista käyttäjäprofiilia, jotka olivat: kulttuurikävijä, yhteisöllinen kokoon-tuja, palveluiden hyödyntäjä sekä luonnonläheinen liikkuja. Käyttäjäprofiilien taustalla on Nikkilän ve-tovoimatekijöiden tunnistaminen alueen nykyisten ja potentiaalisten alueen käyttäjien kautta. Profiilit eivät ole toisiaan poissulkevia, vaan käyttäjien motivaattoreita kuvaavia kärjistettyjä piirteitä, joista kaikki voivat sopia samaan henkilöön tai profiili voi olla myös kausittainen. Käyttäjäprofileihin on koottu tarpeita, jotka sopivat kaikenikäisiin ja sekä asukkaisiin että vierailijoihin.

## Big Room -tulkintatyöpaja (8.11.2017)

Ensimmäinen työpaja kohdennettiin Sipoon kunnan asiantuntijoille. Työpajaan osallistuivat Sipoosta yleiskaavapäällikkö Kaisa Jama, investointipäällikkö Edward Frisk, tekninen johtaja Ilari Myllyvirta, ase-makaavapäällikkö Matti Kanerva, kaavoittaja Jarkko Lyytinen, kuntatekniikan päällikkö Heidi Saarenpää, vt. kehitysjohtaja Pekka Söyriä, vesihuoltopäällikkö Matti Huttunen, liikennesuunnittelija Eva Lodenius, yleiskaava-arkkitehti Eveliina Harsia, kehittämis-

## Användarprofiler

Med utgångspunkt i resultatet från olika enkäter ("Minnenas Nickby", "Frågan om Nickby!"), utvecklingsbilden för Nickby samt KUUMA 2040-utredningen sammanställdes fyra olika användarprofiler som underlag för planeringen: kulturbesökare, social deltagare, serviceanvändare och naturälskande motionär. Användarprofilerna togs fram genom att man identifierade vilka faktorer befintliga och potentiella användare av området anser utgöra Nickbys dragningskraft. Profilerna utesluter inte varandra utan de är tillspetsade drag som beskriver användarnas motivation. Alla profiler kan stämma in på en och samma person, eller så kan en profil gälla en person säsongsvist. Användarprofilerna har förenats med behov som passar in på både invånare och besökare i alla åldrar.

## Big Room, tolkningsworkshop (8.11.2017)

Den första workshopen riktade sig till sakkunniga vid Sibbo kommun. På workshopen företrädde kommunen av generalplanechef Kaisa Jama, investeringschef Edward Frisk, tekniska direktören Ilari Myllyvirta, detaljplanechef Matti Kanerva, planläggare Jarkko Lyytinen, kommuntekniska chefen Heidi Saarenpää, tf. utvecklingsdirektör Pekka Söyriä, chefen för vattentjänster Matti Huttunen, trafikpla-



Kuva: Käyttäjäprofiilien taustalla vaikuttavat useat fyysisen, eletyn ja koetun elinympäristön tekijät.

päällikkö Lari Sirén, kulttuuri- ja vapaa-aikapäällikkö Anne Laitinen, sekä kunnanjohtaja Mikael Grannas. Rambollilta työpajaan osallistuivat projektipäällikkö Petri Tuormala, kaavasuunnittelija Dennis Söderholm sekä palvelumuotoilijat Inna Ampuja ja Johanna Koivunen.

Työpajan tavoitteena oli tunnistaa Nikkilän haasteet, joita kaavarungolla ratkaistaan sekä tuoda esiin laajempia näkökulmia eri hallinnonalojen yhteistyössä ja kehittää haasteisiin suunnitteluideoita. Tilaisuudessa käsiteltiin neljän, alkuvaiheessa tunnistetun painopistealueen (Kartano, Ison Kylätien varsi, Pornaistentien varsi ja Nikkiläntien varsi) täydennysrakentamispotentiaalia, palveluverkkoa ja toiminnallisia mahdollisuuksia neljän erilaisen käyttäjäprofiilin näkökulmasta.

### Tulevaisuuspaneeli (5.12.2017)

Toinen työpaja toteutettiin konsultin sisäisenä tulevaisuustyöpajana, johon osallistui myös Sipoon yleiskaavapäällikkö Kaisa Jama. Työpajaan osallistui Rambollilta kaupunki-, maisema-, liikenne- ja kaa-

Bild: Flera faktorer i den fysiska, levda och upplevda livsmiljön ligger i bakgrunden till användarprofilerna.

nerare Eva Lodenius, generalplanarkitekt Eveliina Harsia, utvecklingschef Lari Sirén, chefen för kultur och fritid Anne Laitinen samt kommundirektör Mikael Grannas. Från Ramboll deltog projektchef Petri Tuormala, planeplanerare Dennis Söderholm samt servicedesignerna Inna Ampuja och Johanna Koivunen.

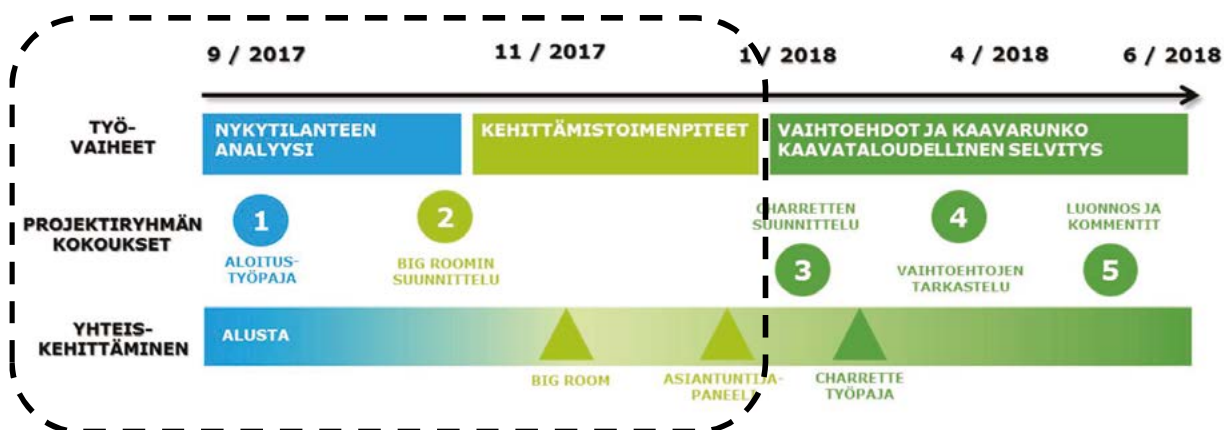
Målet för workshopen var att identifiera vilka utmaningar i Nickby som ska avgöras i planstommen, ta fram vidare perspektiv i samarbete med olika sektorer och utforma planeringsidéer som svar på utmaningarna. Potentialen för kompletteringsbyggande, servicenätet och de funktionella möjligheterna i fyra insatsområden som fastställts i början av processen (Herrgården, Stora Byvägen, Borgnäs vägen och Nickbyvägen) behandlades ur de fyra användarprofilernas synvinkel.

### Framtidspanel (5.12.2017)

Den andra workshopen genomfördes internt hos konsulten. På workshopen deltog också generalplanechef Kaisa Jama från Sibbo kommun. Ramboll

vasuunnittelun, kaavatalouden, kaupan ja palveluiden sekä palvelumuotoilun asiantuntijoita. Työpajan tuloksena saatiin vahvasti tulevaisuussuuntautuneita, Nikkilän kehityskuvaan nojaavia, kehitystavoitteita sekä niiden toteutumisen edellyttämiä toimenpiteitä, jotka ulottuvat kehityskuvaa pidemmälle.

företräddes av sakkunniga inom stads-, landskaps-, trafikplanering och planläggning, planekonomi, handel och service samt servicedesign. Workshopen resulterade i att man med stöd av utvecklingsbilden för Nickby fastställde mål med stark framtidsinriktning samt åtgärder som förutsätts för uppnåendet av målen och som sträcker sig utöver tidsfönstret i utvecklingsbilden.



Kuva: Palvelumuotoilun työvaiheiden kytkeytyminen työn alkuperäiseen aikatauluun.

Bild: Hur arbetskedena inom servicedesign sammanföll med den ursprungliga tidtabellen för arbetet.

## 2.2 Selvitykset ja kaavarungon laatimisen vaiheet

Alkuperäisen aikataulun mukaan kaavarungon valmistumisajankohta olisi 5/2018. Kaavarunkoluonnosta päästiin kuitenkin laatimaan vasta syksyllä 2018. Lisäksi vielä syksyllä 2018 ja keväällä 2019 käynnistettiin useita erillisselvityksiä, joiden tulokset tulisi huomioida kaavarungossa. Näitä olivat:

- Nikkilän rakennusperintöselvitys, Livady Oy
- Kartanon alueen maaperäselvitys, Ramboll Finland Oy
- Melu- ja värinäselvitykset, Promethor Oy
- Kerava–Nikkilä–radan henkilöliikenteen tarveselvitys, HSL
- Viimeisimmät asukas- ja työpaikkaennusteet,

## 2.2 Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen

Enligt den ursprungliga tidsplanen skulle planstommen ha varit klar i maj 2018. Arbetet med ett utkast till planstomme inleddes emellertid först hösten 2018. Hösten 2018 och våren 2019 startades dessutom flera fristående utredningar vars resultat skulle beaktas i planstommen. Dessa utredningar var följande:

- Utredning om byggnadsarvet i Nickby, Livady Oy
- Utredning om jordmänen i området vid Nickby Gård, Ramboll Finland AB
- Buller- och vibrationsutredningar, Promethor Oy

MAL-työ; Kerava–Nikkilä henkilöliikenteen käynnistämisen edellytykset

- Sipoon Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys, Destia Oy
- Smart Mobility loppuraportti, FLOU
- Nikkilän maisemaselvitys ja viheralue suunnitelma, WSP Finland Oy

Pääosa selvityksistä valmistui syksyyn 2019 mennessä. Ennen kaavarungon suunnittelun jatkamista todettiin vielä tarve liikenneverkon tarkemmalle tarkastelulle liittyen mm. liikenneverkon toimivuuteen väestönkasvutavoitteiden toteutuessa (mahdollinen uusi yhteys radan ali, Ison Kylätien liittymän katkaisu, katuverkon liittymät Pornaistentielle) sekä uusien yhteyksien suunnitteluun uusien asuinalueiden liittämiseksi katuverkkoon. Erilaisten tavoitteiden yhteensovittamista kaavarungossa vaati erityisesti tuleva asemaympäristö.

Syksyllä 2019 Nikkilään laadittiin maankäytön ja liikenteen tavoitteiden yhteensovittamisen lähtökohdista useampi liikenneverkkovaihtoehto (Ilite 5). Vaikutusten arvioinnin ja vaihtoehtojen vertailun pohjalta päätettiin kaavarungon liikennejärjestelmästä 1.11.2019 pidetyssä katu- ja viheralueyksikön ja kaavoituksen kanssa pidetyssä yhteisessä kokouksessa.

Kaavarunkoluonnos tarkistettiin kaavarunkoehdotukseksi keväällä 2020 huomioiden liikennesuunnittelun ja käynnissä olevien selvitysten johtopäätökset. Kaavarunkoehdotus käsiteltiin maankäyttöjaostossa 9.12.2020 ja edelleen kunnanhallituksessa 14.12.2020, joka päätti asettaa sen nähtäville 15.1.–15.2.2021 väliseksi ajaksi. Samaan aikaan kaavarunkoehdotuksen kanssa oli nähtävillä Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava ja asema-kaavan muutos (NG8). Ko. asemakaavassa esitetty maankäyttöratkaisu oli kaavarunkoehdotuksen

- Behovsutredning om persontrafiken på Kervo–Nickby-banan, HRT
- De senaste invånar- och arbetsplatsprognoserna, MBT-arbetet: förutsättningar för att starta persontrafik mellan Kervo och Nickby
- Utredning om placeringen av en station för persontåg i Nickby, Destia Ab
- Smart Mobility-slutrapporten, FLOU
- Landskapsutredning och grönområdesplan, WSP Finland Oy.

Merparten av utredningarna färdigställdes hösten 2019. Innan planeringen av planstommen fortsatte konstaterades ytterligare att det fanns behov av en närmare granskning av trafiknätet, bl.a. med hänsyn till trafiknätets funktion om målen för befolkningstillväxten blir verklighet (en eventuell ny förbindelse under banan, att kapa av en anslutning vid Stora Byvägen, gatunätets anslutningar till Borgnäs vägen) samt till planeringen av nya förbindelser för att ansluta de nya bostadsområdena till gatunätet. Särskilt den framtida stationsnejden förutsatte att olika slags mål samordnas i planstommen.

Hösten 2019 utarbetades flera alternativ till trafiknät med utgångspunkt i hur målen för markanvändningen och trafiken kan samordnas (bilaga 5). Utifrån konsekvensbedömningen och en jämförelse av alternativen fattades beslut om trafiksystemet i planstommen på möte som enheten för gator och grönområden och planläggningen höll gemensamt 1.11.2019.

Utkastet till planstomme reviderades till ett förslag till planstomme våren 2020 med beaktande av trafikplaneringen och slutsatserna från pågående utredningar. Förslaget till planstomme behandlades av markanvändningssektionen 9.12.2020 och vidare av kommunstyrelsen 14.12.2020, som beslöt att lägga fram det offentligt för tiden 15.1–15.2.2021.

mukainen.

Kaavarunkoehdotuksesta ja Nikkilän kartanon keskuksen asemakaavasta oli mahdollisuus jättää mielipide sen nähtävilläoloaikana. Samalla pyydettiin viranomaislausuntoja. Kunta esitteli suunnitelma-aineistoja webinaarissa 3.2.2021. Suunnitelmia oli mahdollista kommentoida Maptionnaire-karttatyökalulla toteutetulla karttakyselyllä sekä verkko-keskustelussa, joka toteutettiin Ota kantaa -palvelussa. Saadusta palautteista noin 2/3 koski kartanon asemakaavaa ja 1/3 kaavarunkoa.

Keskustelukommentit sekä kirjalliset mielipiteet ja muistutukset analysoitiin laadullisen sisällön analyysin menetelmin ja ne koottiin karttapalautteen analyysin kanssa yhteenvetoraporttiin, joka on kaavarunkoselostuksen liitteenä. Raportti julkaistiin kaavan nettisivulla 10.6.2021 ja samalla julkaistiin kaavoittajan vastaukset palautteessa esitettyihin yleisimpiin kysymyksiin. Pidempi vastineraportti käsitellään kaavarungon hyväksymiskäsittelyn yhteydessä ja myös se liitetään kaavarunkoselostuksen liitteeksi.

Keväällä 2021 laadittiin Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP), jonka viimeisin päivitys oli vuodelta 2016. Aiemman selvityksen lähtökohdat mm. väestön kasvun sekä alueellisten tavoitteiden osalta olivat vanhentuneet. Uuden palveluverkkoselvityksen tavoitteena oli muodostaa näkemys kaupan palveluverkosta Sipoossa vuosina 2030 ja 2040. Kaupallinen selvitys pohjustaa Sipoon uuden yleiskaavan laadintaa sekä asemakaavahankkeita Nikkilän, Söderkullan ja Talman alueilla.

Syksyllä 2021 laadittiin lisäksi Nikkilän liikenneverkkoselvitys (Ramboll). Nikkilän alueen edellinen liikenneselvitys valmistui kahdeksan vuotta sitten (Nikkilän liikenneselvitys ja -suunnitelma, Sito 2013). Sen jälkeen alueen maankäytöllinen tavoitetilanne

Detaljplanen och detaljplaneändringen för Nickby gårds centrum (NG8) var framlagt samtidigt. Den markanvändningslösning som presenterades i nämnda detaljplan var förenlig med förslaget till planstomme.

Under framläggningstiden var det möjligt att lämna in åsikter om förslaget till planstomme och om detaljplanen för Nickby gårds centrum. På samma gång begärdes utlåtanden från myndigheterna. Kommunen presenterade planmaterialet på ett webinarium 3.2.2021. Det var möjligt att kommentera planerna med en kartenkät som genomfördes med verktyget Maptionnaire och i en nätdiskussion i tjänsten Dinåsikt.fi. Av responsen gällde ca 2/3 detaljplanen för Nickby gård och 1/3 planstommen. Kommentarererna i diskussionerna och de skriftliga åsikterna och anmärkningarna analyserades enligt metoder inom kvalitativ innehållsanalys och samlades tillsammans med analysen av kartresponsen till en rapport som finns som bilaga till beskrivningen av planstommen. Rapporten och planläggarens svar på de vanligaste frågorna i responsen publicerades på planens webbsida 10.6.2021. En längre bemötanderapport behandlas i samband med behandlingen för att godkänna planstommen och den bifogas till beskrivningen av planstommen.

Våren 2021 gjordes en utredning av det kommersiella servicenätet i Sibbo (WSP). Den föregående uppdateringen av utredningen hade gjorts år 2016. Uppgifterna i den tidigare utredningen bl.a. om målen för befolkningstillväxten och olika områden hade föråldrats. Syftet med den nya utredningen är att skapa en föreställning om servicenätet inom handeln i Sibbo åren 2030 och 2040. Utredningen ger underlag för utarbetandet av en ny generalplan för Sibbo samt för detaljplaneprojekten i Nickby, Söderkulla och Tallmo.



on muuttunut olennaisesti, kun henkilöjunaliikenteen käynnistämisen tueksi on valmistauduttu merkittävästi suurempaan maankäytön kasvuun. Keskustan täydennysrakentaminen ja hallittu kasvu suunnitellun aseman vaikutusalueella johtavat myös paikallisen tavoiteliikenneverkon kehittämistarpeisiin. Nikkilän kaavarungon päivitystyö luo selvitykselle viitekehysten ja tavoitetilan. Liikenneennusteita, liikenneverkon kapasiteettitarkasteluja ja alustavaa liikennesuunnittelua tehtiin jo kaavarungon valmistelun aikana, ja nyt koostettava selvitys kokoaa liikenteelliset lähtökohdat ja johtopäätökset yhteen asiakirjaan. Selvitys palvelee jatkossa Nikkilän asemakaavoitusta ja muuta tarkempaa suunnittelua.

Kaavarunko viedään maankäyttöjaoston kautta kunnanhallituksen hyväksymiskäsittelyyn 1/2022.

Hösten 2021 gjordes dessutom en utredning om trafiknätet i Nickby (Ramboll). Den föregående trafikutredningen över Nickby hade blivit klar för åtta år sedan (Nikkilän liikenneselvitys ja -suunnitelma, Sito 2013). Sedan dess har målen för markanvändningen ändrats väsentligt, då man för att stöda inledandet av persontågtrafik har velat skapa beredskap för en betydligt större ökning av markanvändningen. Kompletteringsbyggandet i centrum och en kontrollerad nybyggnad i den planerade stationens influensområde förutsätter att också det tilltänkta lokala trafiknätet utvecklas. Arbetet med att uppdatera planstommen för Nickby ger utredningen en referensram och en målbild. Trafikprognoser, granskningar av trafiknätets kapacitet och en preliminär trafikplanering gjordes redan under planstommens beredningsskede och den utredning som nu håller på att sammanställas samlar de trafikmässiga utgångspunkterna och slutsatserna i ett dokument. I fortsättningen kommer utredningen att betjäna detaljplanläggning och övrig detaljerade planering i Nickby.

Planstommen tas upp till behandling i markanvändningssektionen och förs till kommunstyrelsen för godkännande 1/2022.



Kuva: Suunnittelualueen rajaus.

Bild: Planeringsområdets gräns.

# 3 Lähtökohdat Utgångspunkter



## 3.1 Suunnittelualueen sijainti

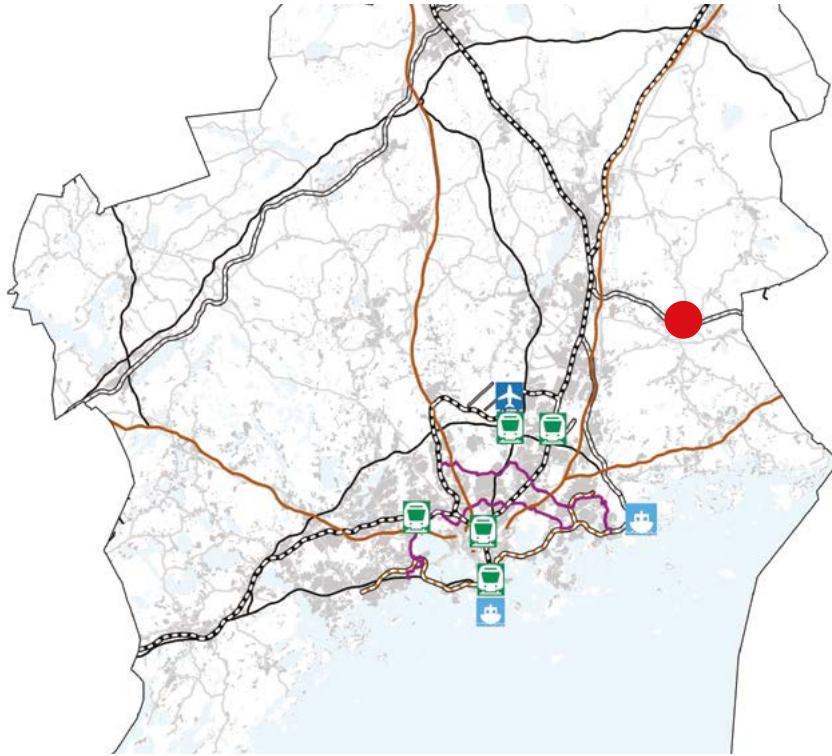
Nikkilä sijaitsee Sipoon keskiosissa maaseudun ympäröimänä ja muista taajamista erillään. Suunnittelualueelta on matkaa Talmaan noin 6 kilometriä ja Söderkullan keskusta noin 9 km. Keravan keskusta on noin 9 km, Järvenpään keskusta noin 15 km, Helsingin keskusta noin 30 km ja Porvoon keskusta noin 22 km.

Nikkilä on yksi Sipoon voimakkaasti kehittyvistä taajamista ja kunnan palveluiden keskus. Nikkilän keskustan painopiste on pääosin radan eteläpuolella, mutta uusia pientaloalueita on rakentunut viime vuosina myös Nikkilän kartanon alueelle radan pohjoispuolelle. Suunnittelualueen poikki kulkee

## 3.1 Planeringsområdets läge

Nickby ligger i mittersta delen av Sibbo, omgiven av landsbygd och avskilt från de övriga tätorterna i kommunen. Från planeringsområdet är avståndet till Tallmo ca 6 km och till Söderkulla centrum ca 9 km. Till Kervo centrum är avståndet ca 9 km, till Träskända centrum ca 15 km, till Helsingfors centrum ca 30 km och till Borgå centrum ca 22 km.

Nickby är centrum för den kommunala servicen och en av de kraftigt växande tätorterna i Sibbo. Tyngdpunkten i Nickby centrum finns i huvudsak söder om banan, men nya småhusområden har på senare år byggts upp även på Nickby gårds område norr om banan. Genom planeringsområdet löper Kervo–Sköldvik-banan i östlig–västlig riktning. Banan används numera främst för godstrafik.



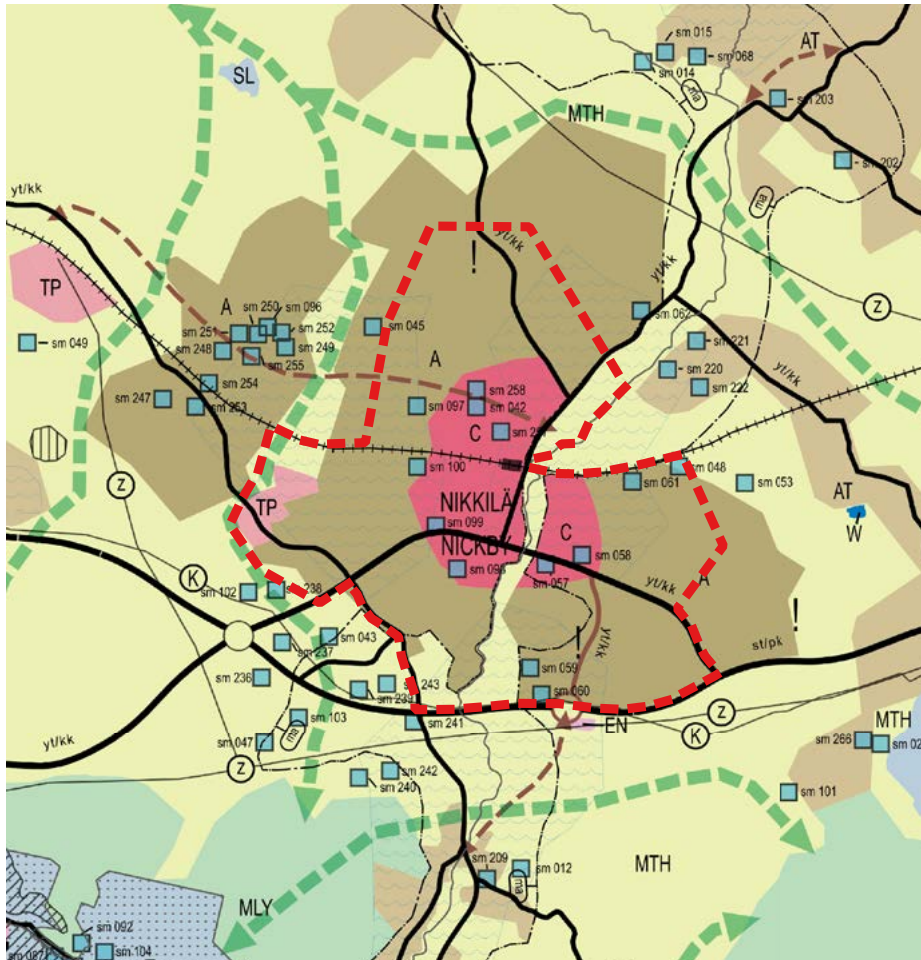
Kuva: Pääkaupunkiseutu kehyskuntineen. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella pisteellä.

Bild: Huvudstadsregionen med kranskommuner. Planeringsområdets ungefärliga läge visas med en röd punkt.

itä-länsi-suuntaisesti Kerava–Sköldvik-ratayhteys, joka on nykyisin lähinnä tavaraliikenteen käytössä.

Tarkastelualueen pinta ala on n. 806 ha ja se käsittää Nikkilän keskusta-alueen rajautuen lännessä Martinkyläntiehen (tie 11697). Nikkiläntien eteläpuolella alue käsittää keskustan eteläisen osan sekä Jokipuiston ja Åkernäs alueet rajautuen etelässä Öljytiehen (mt 148). Nikkiläntien ja radan välissä suunnittelualueeseen kuuluu keskustan ydinalue sekä siihen liittyvät Jokilaakson ja Marskattanin tulevat laajentumisalueet. Radan pohjoispuolella alue käsittää Nikkilän kartanon alueen sekä Paippistentien varteen rakentuneet pientaloalueet. Suunnittelualue rajautuu idässä Pornaistentiehen (mt 1494).

Granskningsområdet utgör ca 806 ha och omfattar Nickby centrum fram till Mårtensbyvägen (väg 11697) i väst. Söder om Nickbyvägen omfattar området södra delen av centrum samt Östanåparken och Åkernäs ända ner till Oljevägen (lv 1458). Till planeringsområdet mellan Nickbyvägen och banan hör kärnan av centrum samt de till centrum angränsande framtida utvidgningsområdena Ådalen och Marskattan. Norr om banan omfattar planeringsområdet Nickby gård samt de byggda småhusområdena längs Paipisvägen. I öster gränsar planeringsområdet till Borgnäsvägen (lv 1494).



Kuva: Ote Sipoon yleiskaavasta 2025. Suunnittelualue on rajattu punaisella viivalla.

Bild: Utdrag ur Sibbo generalplan 2025. Planeringsområdets gräns visas med röd linje.

### 3.2 Väestönkehitys Sipoossa ja suunnittelualueella

Vuonna 2019 Sipoo kasvoi eniten Itä-Uudellamaalla, lähes 500:lla (2,4 %) ja vuoden 2019 lopussa sipoolaisia oli yhteensä 21 165. Itäuusmaalaisista kunnista vain Sipoo ja Porvoo kasvoivat väestömäärältään vuonna 2019. Keski-Uudenmaan kymmenestä niin kutsutusta KUUMA-kunnasta Kerava ja Sipoo lisäsivät asukaslukuaan eniten vuonna 2019. Suomen kaikista kunnista Sipoo kasvatti väkilukuaan vuonna 2020 11. eniten. Tällä hetkellä Sipoo on Suomen 49. suurin kunta.

Sipoon on ennustettu jatkavan kasvuaan myös tulevina vuosina, ja kunta tavoittelee jatkossakin paik-

### 3.2 Befolkningsutvecklingen i Sibbo och i planeringsområdet

År 2019 var Sibbo den kommun som redovisade den största tillväxten i Östnyland, en ökning med nästan 500 (2,4 %) nya Sibbobor. Vid utgången av 2019 uppgick antalet invånare till sammanlagt 21 165. Bland kommunerna i Östnyland ökade befolkningen bara i Sibbo och Borgå år 2019. Av de tio s.k. KUUMA-kommunerna i Mellersta Nyland ökade antalet invånare mest i Kervo och Sibbo år 2019. Bland alla kommuner i Finland kom Sibbo på 11:e plats när det gäller befolkningsökningen år 2020. För närvarande är Sibbo den 49:e största kommunen i Finland.

kaa kasvukuntien kärkijoukoissa. Tulevina vuosina uutta asuntorakentamista on luvassa Sipoossa etenkin Nikkilään, Söderkullaan ja Talmaan. Henkilöliikenteen käynnistäminen Kerava–Nikkilä-rataosuudella on pitkälti kiinni Ahjo–Talma–Nikkilä ratakäytävän asukasmäärän kehityksestä. Henkilöliikennettä koskevien kannattavuustarkastelujen mukaan kaikissa vaihtoehtoissa radan avaaminen henkilöliikenteelle edellyttää Nikkilän aseman vaikutusalueelle (n. 2 km etäisyydelle asemasta) noin 10 000 asukasta. Rataliikenteen avaaminen edellyttää Nikkilän ohella koko ratakäytävän kehittämistä.

Nikkilän kaavarunkoalueella asui 5 500 asukasta syyskuussa 2021.

## Kunnan väestösuunnite

Sipoon kunta on laatinut syksyllä 2020 kaksi väestösuunnitetta vuosille 2020–2030 vastaamaan kuntasuunnittelun eri tavoitteisiin ja tarpeisiin. Väestösuunnite eroaa Tilastokeskuksen tuottamasta väestöennusteesta siten, että se sisältää tavoitteellisia elementtejä, joihin kunnan on itse mahdollista vaikuttaa.

Sipoon väestösuunnitteiden pohjana toimii rakentamisennuste, joka perustuu kunnan maankäytön kymmenen vuoden toteuttamisohjelmaan. Rakentamisennuste ja sen kautta osaltaan muodostuvat väestösuunnitteet on laadittu vastaamaan kunnan kasvustrategian mukaisiin tavoitteisiin: Kasvustrategian tavoite on, että Sipoo kasvaa vuosittain 600–800 asukkaalla (n. 3 % vuodessa).

Tavoitteena on koko kunnan tasolla monipuolinen, eri väestöryhmien asumistarpeisiin vastaava asuintonttitarjonta, huomioiden erityisesti omakotitonttien riittävyys. Nikkilän kehityksen osalta tavoitteena

Det förutspås att Sibbo kommer att fortsätta växa även under kommande år och kommunen eftersträvar alltjämt en plats bland de främsta tillväxtkommunerna. Under de kommande åren utlovas nytt bostadsbyggande främst i Nickby, Söderkulla och Tallmo. Huruvida persontrafik kan inledas på Kervo–Nickby-banan hänger i hög grad på utvecklingen av invånarantalet längs bankorridoren Ahjo–Tallmo–Nickby. Enligt lönsamhetsgranskningar av persontrafiken förutsätts i alla alternativ ca 10 000 invånare i influensområdet kring Nickby station (på ett avstånd av ca 2 km från stationen). För att bantrafiken ska öppnas förutsätts att hela bankorridoren utvecklas, inte bara Nickby.

I september 2021 hade det område som ingår i Nickby planstomme 5 500 invånare.

## Kommunens befolkningsprognos

Sibbo kommun har hösten 2020 sammanställt två befolkningsprognoser för åren 2020–2030 som ska svara på olika mål och behov i kommunplaneringen. Befolkningsprognosen skiljer sig från Statistikcentralens befolkningsprognos i det att den innehåller målinriktade element som kommunen själv kan påverka.

Underlaget för kommunens befolkningsprognos utgörs av en byggprognos, som i sin tur baserar på kommunens tioårsprogram för markanvändningen. Byggprognosen och de befolkningsprognoser som stöder sig på den har utarbetats för att tillgodose målen i kommunens tillväxtstrategi: Målet för tillväxtstrategin är att Sibbo ska växa med 600–800 invånare varje år (ca 3 %/år).

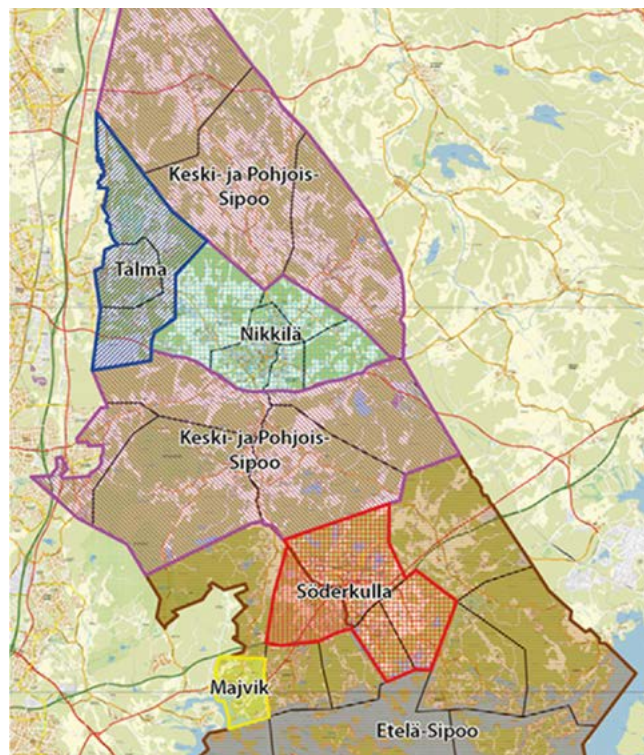
Ambitionen är att på kommunplanet ha ett mångsidigt utbud av bostadstomter som lämpar sig för

on henkilöjunaaliikenteen käynnistäminen Kera-  
va–Nikkilä-rataosuudella ja se edellyttää Nikkilän  
juna-aseman vaikutusalueelle n. 10 000 asukasta  
vuoteen 2030 mennessä. Tavoitesuunnitetta on  
tarkoitus käyttää kunnan investointien ja maankäy-  
tön toteutuksen ohjelmoinnin suunnittelun tukena.  
Tavoitesuunnitteen pohjalta on laskettu ns. trendi-  
suunnite, jossa rakentamisen toteuman arvioidaan  
olevan n. 70 % tavoitesuunnitteesta. Trendisuunni-  
tetta käytetään kunnan verotulo- ja tonttitulokerty-  
män sekä esim. palvelutuotantotarpeen arvioinnin  
pohjana. Tavoitesuunnitteessa kunnan kasvupro-  
sentsi vaihtelee kymmenen vuoden aikajaksolla  
1,8–3,0 %:n välillä, ja trendisuunnitteessa 1,3–2,2  
%:n välillä.

Molemmat suunnitteet sisältävät kunnan strategi-  
siin tavoitteisiin perustuvia oletuksia ja linjauksia  
niin kasvun volyymin kuin etenkin sen suuntautumi-  
sen osalta. Suunnitevaihtoehdoissa näkyy erityisesti  
kunnan panostus Nikkilän maankäytön kehittämi-

olika befolkningsgrupper. Det ska särskilt finnas  
tillräckligt med tomter för egnahemshus. I fråga om  
utvecklingen av Nickby är målet att inleda person-  
tågtrafik på banavsnittet Kervo–Nickby – det för-  
utsätter att influensområdet kring tågstationen har  
ca 10 000 invånare år 2030. Avsikten är att tillämpa  
målprognosen som stöd för schemalaggingen av  
kommunens investeringar och genomförandet av  
markanvändningen. Utifrån målprognosen har man  
tagit fram en s.k. trendprognos, där utfallet av bygg-  
prognosen beräknas vara ca 70 % av målprognosen.  
Trendprognosen används vid bedömningen av  
kommunens skatte- och tomtintäkter samt t.ex. be-  
hovet av serviceproduktion. I målprognosen varierar  
tillväxtprocenten under tioårsperioden mellan 1,8  
och 3,0 %, i trendprognosen mellan 1,3 och 2,2 %.

Båda prognoserna innehåller antaganden och rikt-  
linjer som grundar sig på kommunens strategiska  
mål, i fråga om såväl tillväxtvolym som i synnerhet  
åt vilket håll volymen går. I prognosalternativen



Kuva: Kunnan väestösuunnitteen osa-aluejako, jossa pohjana on tilastoaluejako.

Bild: Indelning i delområden i kommunens befolkningsprognos. Indelningen baserar på indelningen i statistikområden.

	Nikkilä										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Tavoitesuunnite</b>	6 726	6 850	7 064	7 344	7 717	8 118	8 524	8 920	9 291	9 703	10 088
kasvu		124	214	281	373	400	407	395	371	412	385
kasvu %		1,8 %	3,1 %	4,0 %	5,1 %	5,2 %	5,0 %	4,6 %	4,2 %	4,4 %	4,0 %
<b>Trendisuunnite</b>	6 651	6 740	6 893	7 093	7 363	7 644	7 939	8 223	8 487	8 783	9 055
kasvu		89	153	200	270	281	295	283	264	296	272
kasvu %		1,3 %	2,3 %	2,9 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %	3,6 %	3,2 %	3,5 %	3,1 %
	Söderkulla										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Tavoitesuunnite</b>	5 906	6 218	6 440	6 707	7 012	7 220	7 492	7 719	7 992	8 297	8 593
kasvu		312	223	266	305	208	272	227	273	305	295
kasvu %		5,3 %	3,6 %	4,1 %	4,6 %	3,0 %	3,8 %	3,0 %	3,5 %	3,8 %	3,6 %
<b>Trendisuunnite</b>	5 868	6 104	6 266	6 462	6 686	6 842	7 039	7 211	7 414	7 639	7 855
kasvu		237	162	196	224	155	198	172	203	225	216
kasvu %		4,0 %	2,7 %	3,1 %	3,5 %	2,3 %	2,9 %	2,4 %	2,8 %	3,0 %	2,8 %
	Koko Sipoo										
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>Tavoitesuunnite</b>	21 699	22 212	22 616	23 244	23 945	24 612	25 341	26 011	26 745	27 545	28 373
kasvu		513	405	628	701	667	729	670	734	800	828
kasvu %		2,4 %	1,8 %	2,8 %	3,0 %	2,8 %	3,0 %	2,6 %	2,8 %	3,0 %	3,0 %
<b>Trendisuunnite</b>	21 589	21 995	22 287	22 745	23 261	23 753	24 292	24 790	25 339	25 935	26 546
kasvu		406	292	457	516	492	539	498	548	596	611
kasvu %		1,9 %	1,3 %	2,1 %	2,3 %	2,1 %	2,3 %	2,1 %	2,2 %	2,4 %	2,4 %

Taulukko: Väestökehitys kaikkien ikäluokkien osalta Nikkilässä ja koko Sipoossa v. 2020–2030. Vertailun vuoksi omassa taulukossa on esitetty myös kunnan toiseksi suurimman taajaman, Söderkullan kehitys. Nikkilässä ja Söderkullassa asuu noin 65 % kaikista sipoolaisista vuonna 2030.

seen 2020-luvulla, jotta kunta luo omalta osaltaan mahdollisuudet Kerava–Nikkilä-radan henkilöraide-liikenteen käynnistymiseen. Toisaalta suunnitteissa on huomioitu myös henkilöraideliikenteen käynnistymisen aikaansaama vetovoiman paraneminen. Sipoon kaikkia taajamia on tarkoitus kehittää kunnan strategian ja maankäytön kehityskuvan mukaisesti pikkukaupunkimaisina keskuksina, joiden tontti- ja asuntotarjonta vastaavat eri asukasryhmien tarpeisiin.

### Tilastokeskuksen väestöennuste:

Tilastokeskuksen väestöennusteet perustuvat havaintoihin syntyvyyden, kuolevuuden ja muutto-liikkeen menneestä kehityksestä. Niitä laadittaessa ei oteta huomioon taloudellisten, sosiaalisten eikä muiden yhteiskunta- tai aluepoliittisten päätösten mahdollista vaikutusta tulevaan väestönkehitykseen. Trendilaskelman luonteen mukaisesti ennusteissa projisoidaan menneen kehityksen jatkuvan tulevaisuudessa. Ennustetta laadittaessa ei oteta

Tabell: Befolkningsutvecklingen i alla åldersklasser i Nickby och hela Sibbo åren 2020–2030. För jämförelsens skull visas utvecklingen i kommunens näst största tätort Söderkulla i en egen tabell. I Nickby och Söderkulla bor ca 65 % av alla Sibbobor år 2030.

framträder särskilt kommunens satsning på att utveckla markanvändningen i Nickby på 2020-talet för att på det sättet bidra till möjligheterna att inleda personspårtrafik på Kervo–Nickby-banan. Å andra sidan har man i prognoserna också beaktat att dragningskraften stärks i och med att personspårtrafiken inleds. Alla tätorter i Sibbo ska utvecklas i enlighet med kommunens strategi och utvecklingsbilden för markanvändningen som småstadsliknande centrum där tomt- och bostadsutbudet tillgodoser behoven hos olika grupper av invånare.

### Statistikcentralens befolkningsprognos:

Statistikcentralens befolkningsprognoser grundar sig på observationer av den gångna utvecklingen av nativiteten, dödligheten och flyttningsrörelsen. Vid utarbetandet av prognoserna beaktas inga effekter som ekonomiska, sociala eller andra samhälls- eller regionpolitiska beslut eventuellt har för befolkningsutvecklingen. I enlighet med trendkalkylers natur projiceras det i prognosen att den gångna



kantaa siihen, miten väestön määrän tulisi kehittyä. Väestöennustelukuja tarkasteltaessa onkin hyvä muistaa, että ennuste osoittaa vain sen, millainen väestökehitys on luvassa, jos viimeaikainen väestökehitys jatkuisi muuttumattomana seuraavat vuosikymmenet.

Tilastokeskuksen tuoreimman (30.9.2019) ennusteen mukaan Sipoossa on 24 930 asukasta vuonna 2035, mikä on kunnan tavoitesuunnitteeseen verrattuna 3 443 asukasta ja kunnan trendisuunnitteeseen verrattuna 1 616 asukasta vähemmän. Kunnan väestösuunnitteen 2020–2030 laatimisessa on huomioitu Tilastokeskuksen uusin trendilaskelma mm. aikaisempaa matalamman syntyvyysoletuksen osalta.

### 3.3 Maanomistusolosuhteet

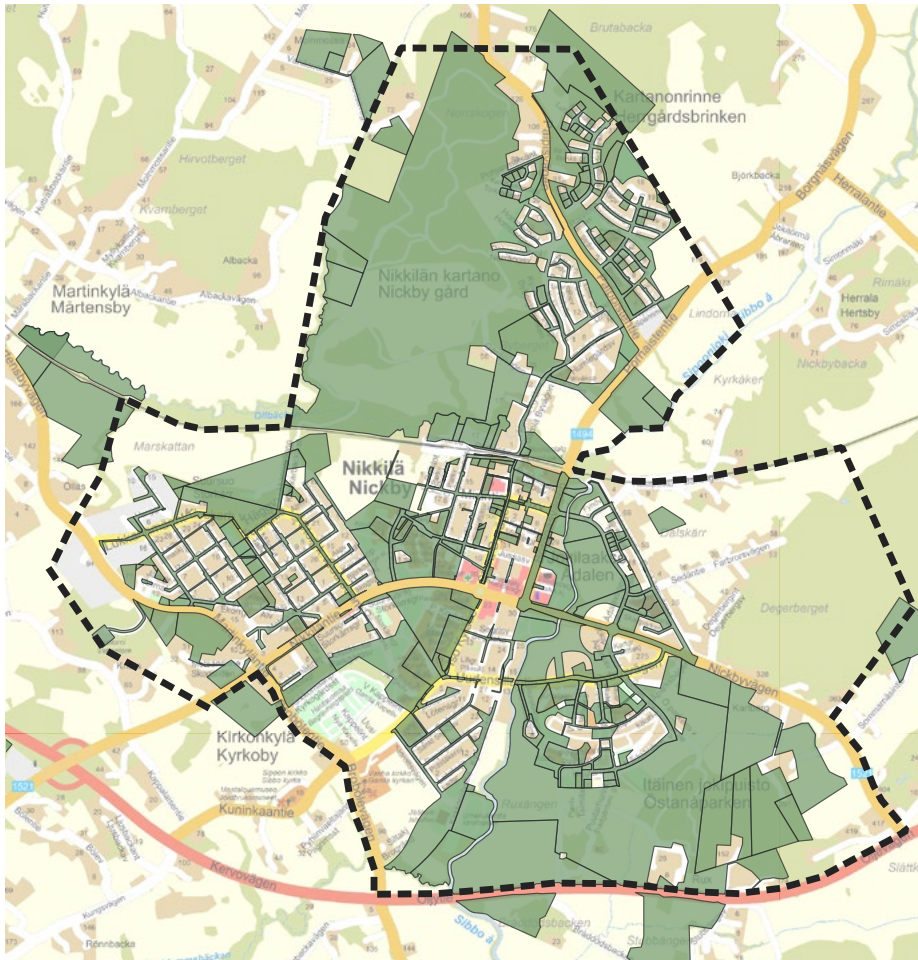
Sipoon kunta omistaa huomattavan osan suunnittelualueen rakentamattomista alueista. Rakennetut tontit keskusta-alueella sen sijaan ovat usein yksityisten omistamia. Huomattavia yksityisomistuksessa olevia maa-alueita aivan suunnittelualueen ytimessä löytyy rautatien eteläpuolelta. Kunta taas omistaa suurimman osan Nikkilän kartanon keskuk- sen kaava-alueesta (NG8), alueen puistot ja suuria alueita Nikkilän entisen sairaalan ympäristössä.

utvecklingen fortsätter framöver. När prognosen sammanställs tas ingen ställning till hur folkmängden borde utvecklas. När man granskar siffror i befolkningsprognoser är det bra att komma ihåg att en prognos endast visar hurdan befolkningsutveckling man kan räkna med om den senaste tidens utveckling fortsätter oförändrad under kommande årtionden.

Enligt Statistikcentralens färskaste prognos (30.9.2019) kommer Sibbo att ha 24 930 invånare år 2035, vilket är 3 443 färre jämfört med kommunens målprognos och 1 616 färre jämfört med kommunens trendprognos. Vid utarbetandet av kommunens befolkningsprognos 2020–2030 har man beaktat Statistikcentralens nyaste trendkalkyl bl.a. i fråga om det lägre antagandet om nativitet.

### 3.3 Markägoförhållanden

Sibbo kommun äger en betydande del av de obebyggda områdena i planeringsområdet. Däremot är de flesta byggda tomterna i centrum privatägda. Söder om järnvägen finns betydande privatägda marker i kärnan av planeringsområdet. Kommunen äger återigen största delen av planområdet Nickby gårds centrum (NG8), parkerna i området och stora områden i omgivningen kring f.d. sjukhuset.



Kuva: Sipoon kunnan maanomistus (korostettu vihreällä värillä).

Bild: Kommunägd mark (accentuering med grönt).

### 3.4 Nykyinen kaupan palveluverkko

Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen mukaan (WSP, 2021) kaupan palveluverkko nojaa nykyisellään kahteen vahvaan keskittymään Nikkilään ja Söderkullaan, joihin on sijoittunut suurin osa Sipoon kaupan palveluista. Muualla kunnassa on vain pieniä muutamien toimijoiden muodostamia keskittymiä, jotka tarjoavat erikoispalveluita. Sipoon kaupan palveluverkko on vahvasti sidoksissa asumisen keskittymiin, eli siellä missä on asukkaita, sinne hakeutuu myös kauppaa ja palveluita.

Kaupan palvelurakenne taajamissa painottuu arjen palveluihin. Sekä Nikkilässä että Söderkullassa on vahva kaupan perustarjonta päivittäistavara-kaupan

### 3.4 Det nuvarande kommersiella servicenätet

Enligt utredningen om det kommersiella servicenätet i Sibbo (WSP, 2021) stöder sig servicenätet i dag på de två starka koncentrationerna Nickby och Söderkulla. Här finns största delen av den kommersiella servicen i kommunen. På andra håll i kommunen finns bara mindre kluster av några aktörer som tillhandahåller specialservice. Det kommersiella servicenätet har stark koppling till koncentrationerna av bostäder: handeln och servicen söker sig till invånarna.

I tätorterna ligger tonvikten i handeln på service som behövs i vardagen. Storbutikerna såväl i Nickby som Söderkulla har ett brett bassortiment inom

suurmyymälöitä. Ne vetävät päivittäisasiain keskuksiin ja samalla tarjoutuu hyvät toimintaedellytykset myös muille palveluntarjoajille. Muun kaupan rakenne painottuu palveluihin, ja erikoiskauppaa on molemmissa keskuksissa varsin vähäisesti.

Nikkilään vanhana kuntakeskuksena on rakentunut liiketilakanta, mikä mahdollistaa kohtalaisen monipuolisen kaupan ja palveluiden tarjonnan. Keskustassa kaupat ovat keskittyneet Nikkiläntien, Pornaistentien ja Ison Kylätien varsille. Iso Kylätie muodostaa perinteisen kauppakadun Nikkiläntien pohjoispuolella, mutta palvelurakenne ei kaikilta osiltaan ole tiivis ja erityisesti kadun pohjoisimmassa osassa liiketilakanta harvenee.

Nikkiläntien eteläpuolella palvelut ovat painottuneet julkisiin palveluihin ja kauppakatumaisuus häviää. Uusia palveluita on rakentunut Nikkiläntien ja Ison Kyläntien risteysalueen molemmin puolin ja ydin muodostaa pikkukaupunkimaisen näkymän, vaikkakin uudet liiketilat ovat täyttyneet lähinnä palveluista. Myös S-marketin yhteyteen on sijoittunut jonkin verran erikoiskauppaa ja palveluita. Keskeisimmillä alueilla ei ole lainkaan tyhjää liiketilaa.

Nikkilässä keskustan muutamia lähipalveluita on myös Suursuonkujalla noin puoli kilometriä keskustasta länteen. Alue kuuluu vielä Nikkilän taajamaan, mutta palvelupisteen merkitys on pienentynyt lähikaupan lopetettua alueella.

Nikkilän suurin palveluiden tarjoaja on päivittäistavarakauppa. Erikoiskauppaa on melko vähän, mutta ravintola- ja kahvilapalveluita sekä erilaisia hyvinvointipalveluita on paljon tarjolla. Pankkipalveluiden tarjonta on keskuksessa edelleen vahvaa.

Kaupallisten palveluiden liikepinta-alaa on Nikkilässä enemmän kuin Söderkullassa, kun Söderblomin

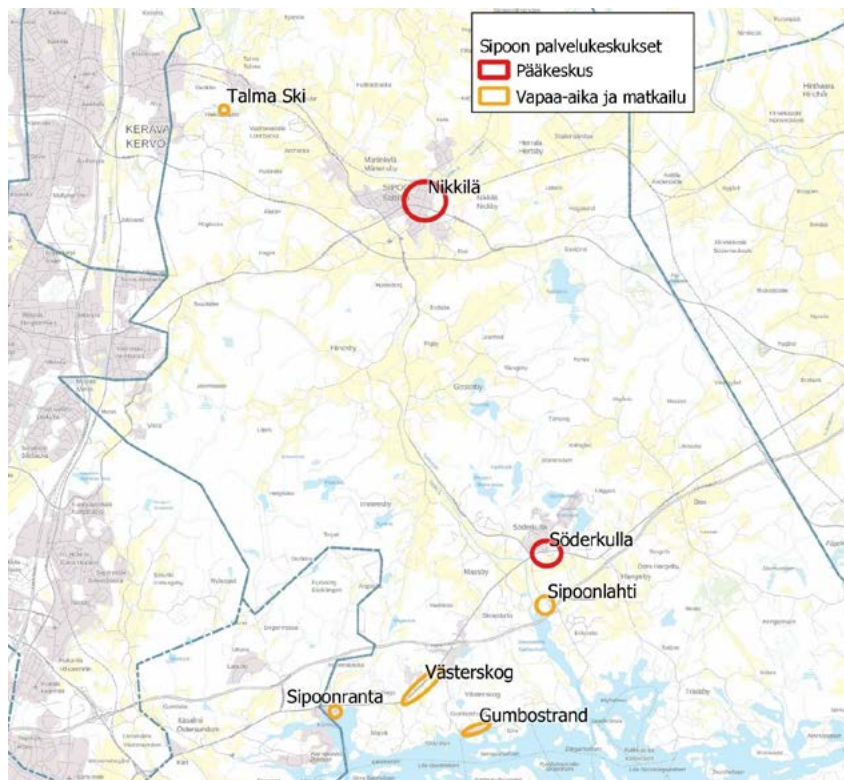
dagligvaruhandeln. De lockar invånarna att uträtta ärenden i centrum, vilket skapar verksamhetsbetingelser även för andra tjänsteleverantörer. Den övriga handeln utgörs främst av tjänster och i båda centrumen drivs specialhandel bara i liten omfattning.

Nickby har i egenskap av etablerat kommuncentrum ett gediget bestånd av affärslokaler, vilket möjliggör ett tämligen brett utbud av handel och service. I centrum är de flesta butikerna längs Nickbyvägen, Borgnäs vägen och Stora Byvägen. Stora Byvägen är en traditionell affärs gata på norra sidan av Nickbyvägen, men servicestrukturen är inte tät till alla delar och affärslokalerna glesnar särskilt i de norra delarna av gatan.

På södra sidan av Nickbyvägen handlar servicen främst om offentlig service och karaktären av affärs gata suddas ut. Nya tjänster har etablerats på båda sidorna av korsningsområdet mellan Nickbyvägen och Stora Byvägen och i denna kärna uppkommer en småstadslik vy även om det främst är tjänster som tillhandahålls i de nya affärslokalerna. Specialhandel och service tillhandahålls i viss utsträckning även i anslutning till S-market. I de centralaste områdena finns inga tomma affärslokaler överhuvudtaget.

Närservice finns också på Storkärrsgränd, som ligger ungefär en halv kilometer västerut från centrum. Detta område är också en del av tätorten Nickby men serviceutbudet har fått mindre betydelse efter nedläggningen av närbutiken.

Dagligvaruhandeln är den största tillhandahållaren av service i Nickby. Det finns rätt så knappt om specialhandel, men däremot rikligt med restauranger och caféer samt wellness-tjänster. Det finns alltså ett starkt utbud av banktjänster i centrum.



Kuva: Sipoon kaupan palveluverkko 2021. Kuvalähde: Sipoon kunta, WSP.

Bild: Det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021. Bildkälla: Sibbo kommun, WSP.

puutarha lasketaan mukaan taajaman liiketilakantaan. Nikkilässä on enemmän ravintola- ja kahvilapalveluita sekä pankkipalveluita ja jonkin verran enemmän erikoiskauppaa. Lisäksi Nikkilässä on enemmän tyhjiä liiketiloja ja liiketiloja tms. muussa kuin kaupallisten palveluiden käytössä, mm. toimistona ja nuorisotilana. Söderkullassa on sen sijaan päivittäistavarakaupan pinta-ala suurempi.

Yleisesti Sipoon keskusten palvelurakenteessa näkyy se, että kummankin keskuksen, Nikkilän ja Söderkullan, läheisyydessä on suuria kaupallisia keskuksia, joiden tarjonta on monipuolinen. Sekä pääkaupunkiseudun suuret kaupalliset keskittymät että myös Keravan palvelut ovat hyvin saavutettavissa, mikä heikentää edellytyksiä kehittää Sipoon keskusten kaupan rakennetta nykyistä monipuolisemmaksi.

Affärsytan inom den kommersiella servicen är större i Nickby jämfört med Söderkulla, om Söderbloms Trädgård räknas med i tätortens bestånd av affärslokaler. Nickby har fler restauranger, caféer och banker, och också något fler specialbutiker. I Nickby finns dessutom fler tomma affärslokaler och affärslokaler som används för andra än kommersiella ändamål, bl.a. som kontor och ungdomslokal. I Söderkulla har dagligvaruhandeln däremot en större affärsyta.

Generellt sett visar servicestrukturen att det i närheten av vardera tätorten, Nickby och Söderkulla, finns stora kommersiella centrum som har ett mångsidigt utbud. Både de stora handelskoncentrationerna i huvudstadsregionen och servicen i Kervo kan nås enkelt, vilket försämrar förutsättningarna för att utveckla handelsstrukturen och ett mångsidigare utbud i tätorterna i Sibbo.

### 3.5 Nykyinen liikenneverkko

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 suunnittelualueen kahtia melko voimakkaasti.

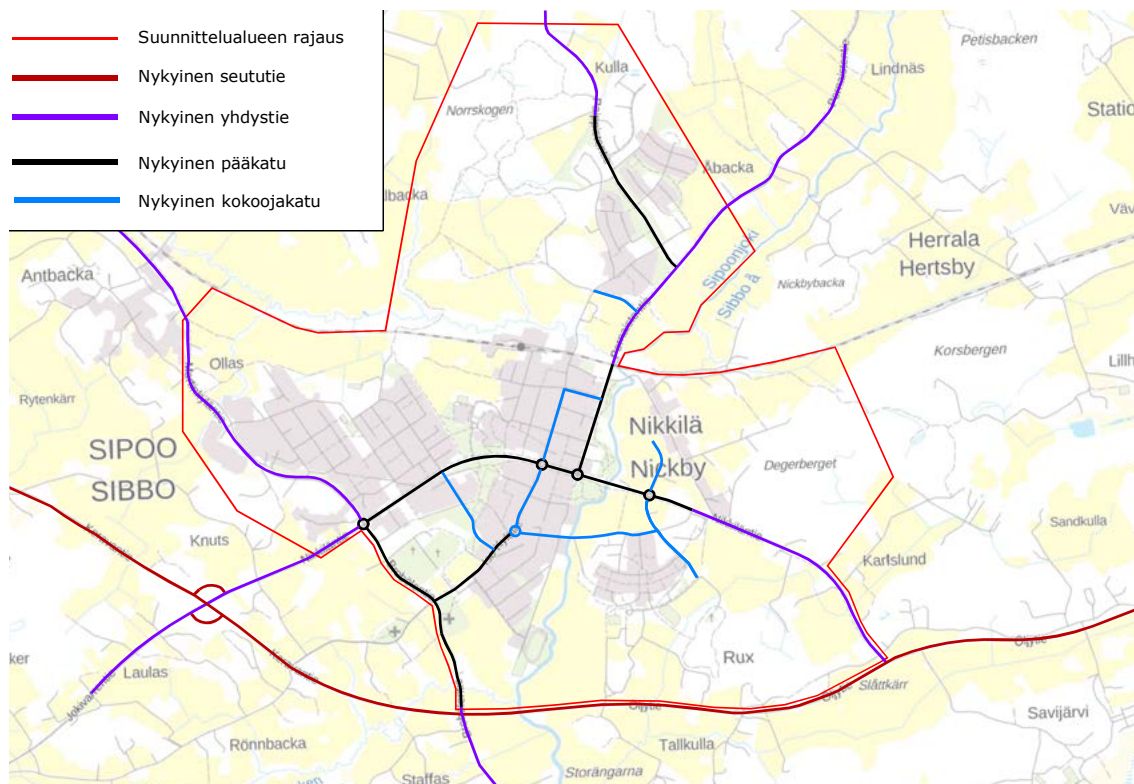
Nikkilästä on kohtuullisen hyvät bussiyhteydet eri tahoille, varsinkin Helsingin sekä Keravan ja Söderkullan suuntiin. Myös Porvoon, Pornaisten ja Järvenpään suuntaan on mahdollista matkustaa. Nikkilän linja-autoliikenteen katuterminaali on otettu käyttöön kesällä 2019 kirjaston edessä. Rautatieasemalla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

Verkon toiminnallista jäsentelyä on vaikea hahmot-

### 3.5 Det nuvarande trafiknätet

Trafiknätet i Nickby består av tre delar som ställvis utvecklats oberoende av varandra. Underlaget utgörs av det gamla landsvägs- och byvägsnätet. Det nyare landsvägsnätet och gatunätet i senare planområden har uppkommit ovanpå det gamla nätet. Ett tämligen heltäckande nät av gång- och cykelbanor har byggts längs huvudlederna för fordonstrafiken och gatorna i de nyare områdena. Planeringsområdet klyvs markant av järnvägen.

Från Nickby finns det relativt bra bussförbindelser åt olika håll, särskilt till Helsingfors samt Kervo och Söderkulla. Det är också möjligt att åka buss i riktning mot Borgå, Borgnäs och Träskända. I Nickby togs en gatuterminal för busstrafik i bruk framför biblioteket sommaren 2019. För närvarande har järnvägsstationen ingen stor roll i trafiken.



Kuva: Nikkilän tieverkon luokittelu.

Bild: Klassificering av vägnätet i Nickby.



Kuva: Autoliikenteen määrät normaalitilanteessa ennen pandemiaa (Digiroad 2019). Raskaan liikenteen määrät ovat keskimäärin 5–10 % kokonaisliikennemäärästä.

Bild: Biltrafikens omfattning i ett normalt läge före pandemin (Digiroad 2019). Tunga fordon utgör i genomsnitt 5–10 % av de totala trafikvolymerna.

taa nykytilanteessa, ja sen tekninen kunto ja mitoitukset eivät kaikilta osin ole ajan tasalla. Liikenteellinen toimivuus on pääosin riittävä liikennemääriin nähden, kehitettävää on enemmän liikenneturvallisuuksessa sekä eri liikennemuotojen yhteensovittamisessa.

Digiroad-aineiston mukaiset liikennemäärät Nikkilän tieverkolla vuodelta 2019 on esitetty seuraavassa kuvassa. Syynä vuoden 2019 laskentojen käyttäminen on pitää koronapandemiaa edeltävää tilannetta luotettavimpana lähtökohtana ennusteiden tekoon. Eniten liikennettä on Nikkiläntielle Martin kyläntielle asti ja Keravantiellä Brobörentielle asti. Nikkiläntie–Jokivarrentie pääkaupunkiseudun suuntaan on vilkkain sisääntuloreitti. Lisäksi suunnittelussa huomioonotettava seikka on, että Pornaistentiellä on yli 5 000 autoa vuorokaudessa, mikä kuormittaa Nikkilän keskustan aluetta.

Tarkastelualueen poikki kulkeva junarata muodostaa rautatieyhteyden Keravalta Kilpilahteen. Vuonna

Det är svårt att få ett grepp om nätets funktionella uppläggning i nuläget. Nätets tekniska skick och dimensionering är inte aktuella till alla delar. Trafiken fungerar i huvudsak tillräckligt bra i förhållande till trafikvolymerna. Förbättringar bör snarare göras i fråga om trafiksäkerheten samt i samordnandet av olika trafikformer.

Trafikvolymerna enligt Digiroad-materialet på vägnätet i Nickby 2019 visas på följande bild. Orsaken till att trafikräkningen från 2019 tillämpas i det här sammanhanget är att läget före coronapandemin kan anses som ett mer tillförlitligt utgångsläge för prognoserna. Mest trafik finns på Nickbyvägen fram till Mårtensbyvägen och på Kervovägen fram till Brobölevägen. Nickbyvägen–Jokivarsivägen i riktning mot huvudstadsregionen är den livligaste infartsvägen. En annan omständighet som ska tas i beaktande i planeringen är att det rör sig över 5 000 bilar i dygnet på Borgnäsivägen, vilket belastar Nickby centrum.

1874 avattu rata on teollisuuskäytössä, ja sillä kulkee päivittäin mm. kemikaalikuljetuksia. Tulevaisuudessa rataosuudelle Kerava–Nikkilä on suunniteltu myös henkilöliikennettä. Henkilöliikenteen vuoksi nykyisen ratalinjan pohjoispuolella varaudutaan lisäraiteisiin. Radalla on Nikkilän suunnittelualueen kohdalla kaksi alikulkuu: Pornaistentien alikulku alueen itäosassa ja vain ulkoilureitille tarkoitettu alikulku tarkastelualueen länsiosassa.

### 3.6 Maisema ja kulttuuriympäristö, viherverkosto

Nikkilä sijoittuu eteläisen viljelysseudun maisemamaakuntaan, historiallisesti katsottuna Suuren Rantatien ja Sipoonjoen risteykseen. Tarkempi suunnittelualue sijoittuu pääosin avoimeen peltomaisemaan, jota ympäröivät pohjoisessa ja kauempana idässä eheäreunaiset metsäkumpareet ja muualla nykyinen rakennuskanta. Alueen itäreunaa rajaa Sipoonjokilaakso, joka on maakunnallisesti arvokas maisema. Lännessä aluetta rajaa Gretasbäckenin purolaakso ja radan pohjoisreunaan sijoittuu jyrkkäreunainen Ollbäckenin purolaakso. Purolaaksot ovat paitsi ekologisesti myös kulttuurisesti merkittäviä ympäristöjä kasvustoineen.

Alueen pohjoispuolelle sijoittuu aktiivisessa virkistyskäytössä olevia ulkoilualueita jylhine kallioineen. Kukkuloilta avautuu arvokkaita näkymiä eri suuntiin pelloille ja kauemmas maisemaan. Kukkuloiden lisäksi virkistysalueet kulkevat puro- ja jokilaaksoissa. Varsinainen merkitty kuntopolku sijoittuu suunnittelualueen pohjoispuolelle. Aseman seudun ja Nikkiläntien varren osa-alueiden läpi kulkee kapeneva rakennetumpi viheryhteys, joka päättyy kirkon ja sen hautausmaan ympäristöön avautuen taas avoimena peltomaisemana etelässä.

Järnvägsförbindelsen från Kervo till Sköldvik löper genom planeringsområdet. Banan invigdes år 1874 och används för närvarande av industrin, bl.a. för dagliga kemikalietransporter. I framtidsplanerna ingår att även inleda persontrafik på sträckan Kervo–Nickby. Med anledning av persontrafiken görs en reservering för ytterligare spår på norra sidan av den nuvarande bansträckningen. Inom planeringsområdet finns det två järnvägsunderfarter: en underfart vid Borgnäs vägen i områdets östra del och en för friluftslederna avsedd underfart i områdets västra del.

### 3.6 Landskapet och kulturmiljön, nätverket av grönområden

Nickby ligger inom landskapsprovinsen Södra odlingsregionen, historiskt sett där Stora Strandvägen korsar Sibbo å. Planeringsområdet är beläget i huvudsak i ett öppet åkerlandskap som i norr och längre bort i öster kantas av skogskullar och åt andra håll gränsar till befintliga byggnadsbestånd. Områdets östra kant gränsar till Sibbo ådal, en värdefull miljö av landskapsintresse. I väster avgränsas området av dalen kring Gretasbäcken, i banans norra kant finns Ollbäcken med sina branta brinkar. Bäckdalarna och vegetationen i dem är förutom ekologiskt viktiga också betydande kulturmiljöer.

På områdets norra sida finns friluftsområden där det bl.a. finns mäktiga klippor. Dessa områden nyttjas aktivt för rekreation. Från höjderna öppnar sig värdefulla vyer åt olika håll, mot åkrarna och fjärrlandskapet. Rekreatiomsområden finns också i bäck- och ådalarna. Den egentliga markerade motionsstigen finns på planeringsområdets norra sida. Mellan stationsnejden och delområdena längs Nickbyvägen går en avsmalnande, mer bebyggd grönförbindelse

Kauempana lounaassa avautuvat Sipoonkorven laajat metsäalueet. Suurmaisemassa Nikkilä sijoittuikin koko Helsingin seutua kiertävän viherkehän jaksolle, jossa avoin, viljelykelpoinen ja kulttuurihistoriallisesti arvokas viljelysseutu on toiminnallinen ja maisemallinen voimavara.

Alueen luonto ja kulttuurimaisema ovat vaihtelevaa ja kulttuurisesti rikasta, mikä painottuu tärkeänä paikallisena piirteenä myös Nikkilää käsittelevissä palautteissa ja kyselyissä, kuten *Kysymys Nikkilästä!*-kyselyssä (2013). Luonnonympäristö ja ulkoilumahdollisuudet sekä rauhallisuus ja meluttomuus korostuivat tärkeimpinä ominaisuuksina, jotka ovat Nikkilässä nykyisellään hyvin. Nikkilän viherverkostot ja niiden tarjoamat kulttuurireitit, sekä asumisen luonne ”maalla kaupungissa” on tunnistettu alueen vetovoimatekijöiksi.

Työn aikana maiseman ja kulttuuriympäristön sekä viherverkoston lähtökohtia kaavarunkotyölle täydennettiin erillisillä selvityksillä:

- Rakennusperintöselvityksessä (Livady) tuotiin jo kerätty ja inventoitu tieto Nikkilän rakennusperinnöstä yleiseen tietoon, täydennettiin olemassa olevia rakennus- ja kulttuuriperintötietoja, arvoitettiin kohteita ja ennen kaikkea tulkittiin tietoa suunnittelun tueksi. Selvitys käsittää historiallisen katsauksen Nikkilän ja Kirkonkylän kylämaiseman ja taajaman synnystä, karttatastakastelun alueen maisemahistoriasta ja maiseman arvoista sekä alueen rakennusperinnön asettamat historialliset, kulttuuriset ja maisemalliset reunaehdot kaavarungon laatimiselle.
- Maisemahistoriallisessa selvityksessä (WSP) hahmotettiin kulttuurimaiseman muutosprosessin pääkehityssuunnat ja siinä vaikuttaneet mekanismit, ja niiden kautta tunnistettiin ja ajoitettiin nykymaiseman historiallisesti merkit-

som upphör vid kyrkan och begravningsplatsen, varefter den fortsätter som ett öppet åkerlandskap i söder.

Längre bort i sydväst tar vidsträckta Sibbo storskog vid. I storlandskapet ligger Nickby på ett avsnitt av det gröna bälte som omger Helsingforsregionen där den öppna, brukbara och kulturhistoriskt värdefulla odlingsbygden utgör en funktionell och landskapsmässig resurs.

Naturen och kulturlandskapet är omväxlande och rikt på kultur, vilket ansetts vara ett viktigt lokalt drag också i responsen från allmänheten, t.ex. i svaren på enkäten *Frågan om Nickby!* (2013). Naturmiljön och friluftsmöjligheterna samt lugnet och stillheten hör till de viktigaste egenskaperna som upplevs som positiva i dagens Nickby. Grön nätverket och kulturstråken längs dem samt boendet som har karaktären ”på landet i stan” har identifierats som attraktionsfaktorer i området.

Under arbetets gång kompletterades utgångspunkterna för arbetet med planstommen beträffande landskapet, kulturmiljön och grönnätverket med hjälp av fristående utredningar:

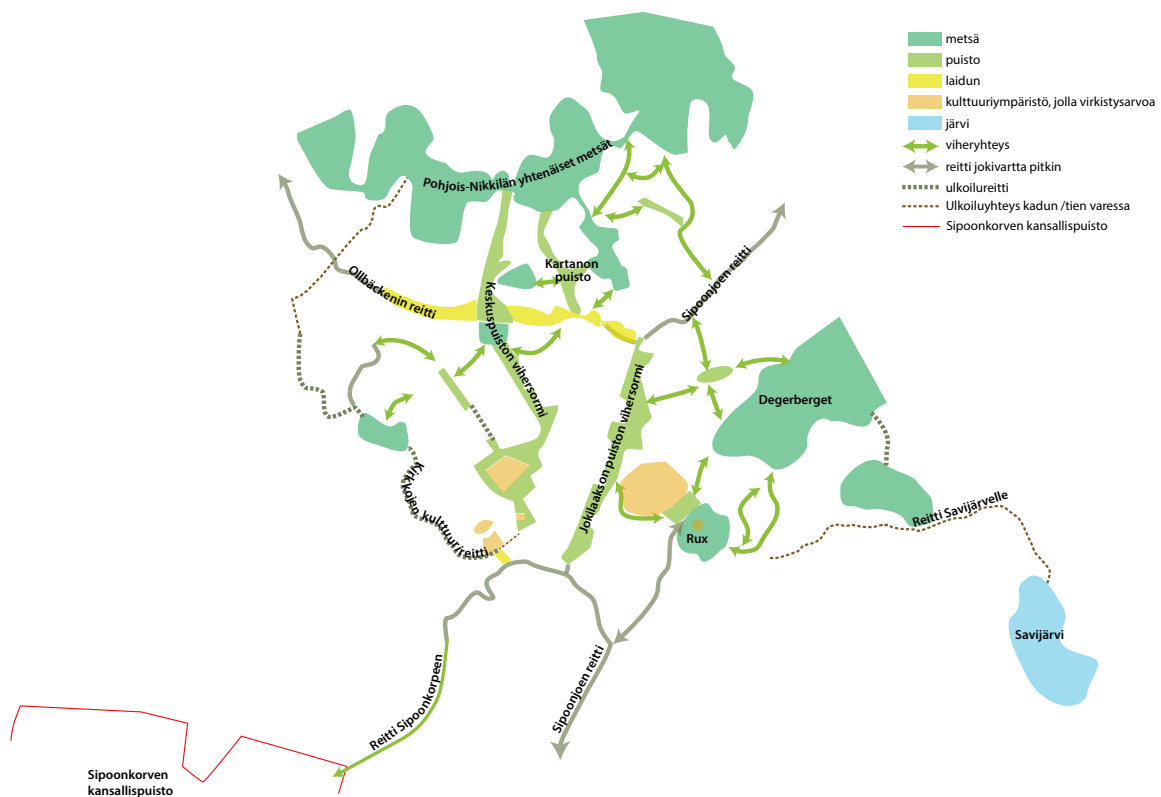
- I utredningen om byggnadsarvet (Livady) lades samlad och inventerad information om byggnadsarvet i Nickby fram för allmänheten. Befintliga uppgifter om byggnads- och kulturarvet kompletterades, objekt värderades och framför allt tolkades informationen som stöd för planeringen. Utredningen omfattar en historisk översikt av bylandskapet och tätortens uppkomst i Nickby och Kyrkobyn, en kartgranskning av landskapshistorian och värden i landskapet samt historiska, kulturella och landskapsmässiga ramvillkor som byggnadsarvet ställer på utarbetandet av planstommen.



tävät piirteet ja rakenteet. Maisema-analysissa lisäksi analysoitiin mitä maisemallisia arvoja ja tekijöitä Nikkilän ympäristöä kehitettäessä tulisi huomioida, minne mahdollinen lisärakentaminen luontevimmin sijoittuisi ja kuinka alueen viheralueverkostoa voidaan muodostaa.

- Viheralueverkostosuunnitelmassa (WSP) suunniteltiin yleispiirteisellä tasolla Nikkilän taajama-alueen viherverkostoa ja siihen liittyvää reittiverkostoa. Tarkastelussa huomioitiin myös toiminnalliset kohteet kuten ulkoilureitit, leikki- ja leikkipaikat, matonpesupaikat, koira-aitaukset ja viljelypalstat. Viheraluesuunnitelmalla kunta halusi varmistaa, että Nikkilään kehittyä toimiva, elämyksellinen ja oikein mitoitettu viherverkosto, kun taajaman asukasluku kasvaa voimakkaasti. Työn avulla haluttiin myös muodostaa käsitys virkistyspalveluiden ja viheralueisiin liittyvistä

- I den landskapshistoriska utredningen (WSP) gestaltades huvudriktningarna i utvecklingen och förändringsprocessen i kulturlandskapet och de mekanismer som verkat där. Via mekanismerna identifierades och tidsbestämdes historiskt betydande drag och konstruktioner i dagens landskap. I landskapsanalysen undersöktes dessutom vilka landskapsmässiga värden och faktorer som bör beaktas i utvecklingen av miljön i Nickby, var det vore naturligt att placera eventuellt tilläggsbyggande och hur ett nätverk av grönområden kan bildas.
- I planen över nätverket av grönområden (WSP) planerades i stora drag ett nätverk med anslutande förbindelser i tätortsområdet Nickby. I granskningen tog man även fasta på funktionella objekt, som friluftsleder, lekplatser, mattvättställen, hundparker och odlingslotter. Genom



Kuva: Nikkilän viheralueverkoston konseptisuunnitelma, WSP, 2/2020.

Bild: Konceptplan för nätverket av grönområden i Nickby, WSP, 2/2020.

tulevaisuuden investoinneista ja niiden toteutusjärjestyksestä.

Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 6/2020), Nikkilän maisema-analyysi ja maisemahistoriallinen selvitys (WSP 1/2020) ja Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP, 2/2020) ovat kaavarunkoselostuksen liitteinä.

### 3.7 Kunnallistekninen verkosto

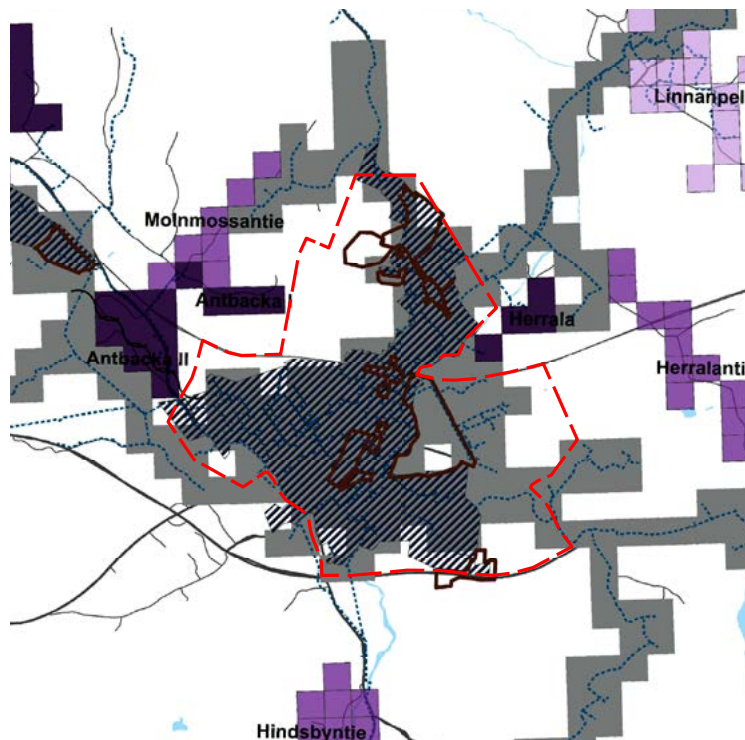
Suurin osa suunnittelualueesta kuuluu kunnallisteknisen verkoston piiriin. Sipoon kunnan vesihuollon kehittämissuunnitelmassa 2014–2023 verkostoa suunnitellaan laajennettavaksi uusille asemakaava-alueille, kuten Jokilaaksoon ja Nikkilän kartanon asemakaava-alueen pohjoisosiin. Kyseisessä suunnitelmassa ei vielä varauduta koko Nikkilän kartano

grönområdesplanen ville kommunen säkerställa att den kraftigt ökande befolkningen i Nickby får ett fungerande, upplevelsegivande och rätt dimensionerat nätverk av grönområden. Med hjälp av arbetet velle man också skapa en uppfattning om framtida investeringar i rekreationstjänster och grönområden samt i vilken ordning de ska genomföras.

Utredningarna finns som bilaga till planstommebeskrivningen (Nikkilän rakennusperintöselvitys (Livady Oy, 6/2020), Nikkilän maisema-analyysi ja maisemahistoriallinen selvitys (WSP 1/2020) och Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP, 2/2020).

### 3.7 Det kommunaltekniska nätet

Största delen av planeringsområdet ingår i det

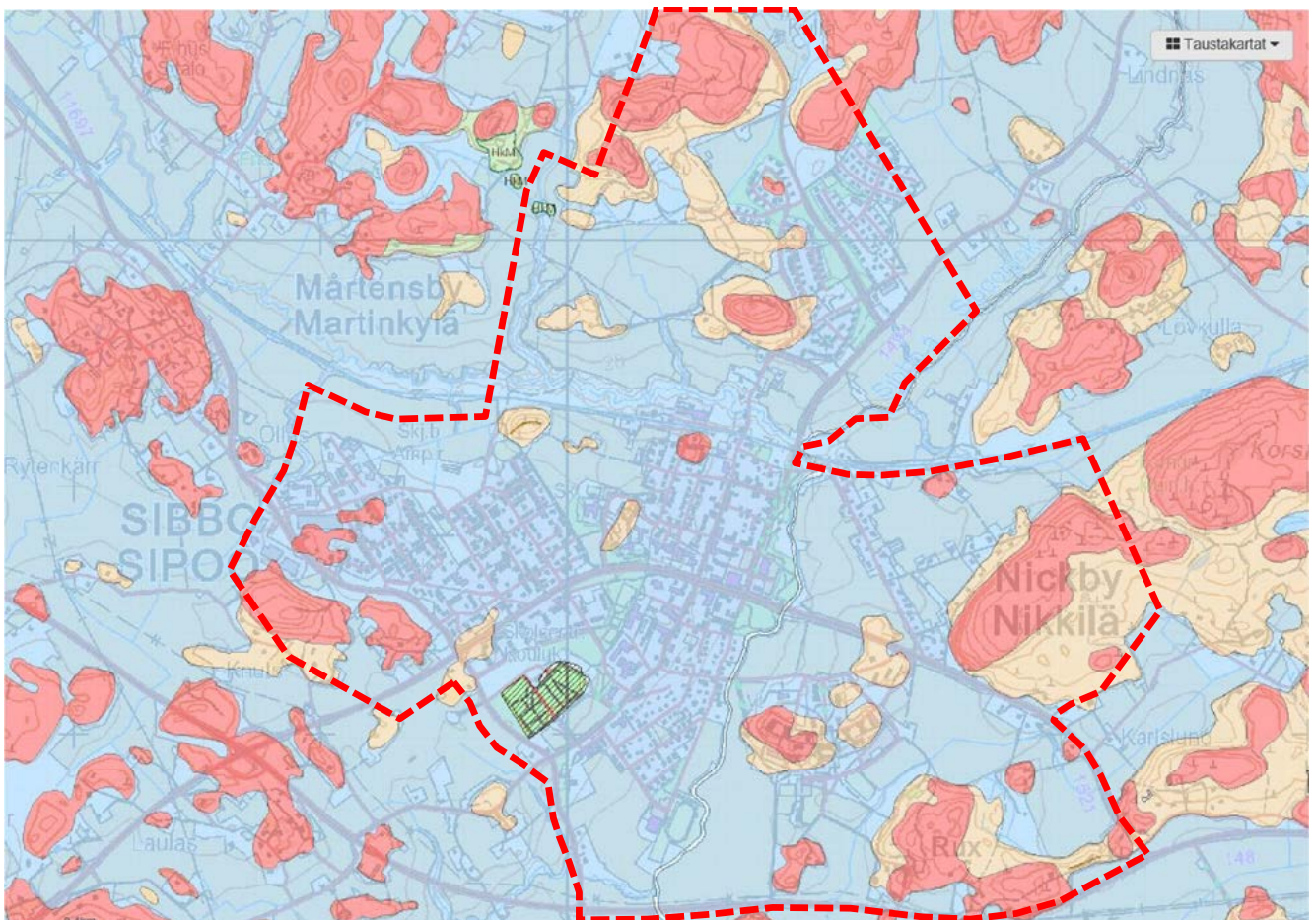


Kuva: Vesi- ja viemäriverkosto, sekä kehittämiskohteet. Vesihuollon piirissä olevat alueet harmaalla, uudet asemakaava-alueet ruskealla ja laajenemisaalueet violetilla (lähde: Sipoon kunnan vesihuollon kehittämissuunnitelma 2014–2023).

Bild: Vatten- och avloppsnätet, samt objekt som kräver förbättringar. De områden som omfattas av vattentjänsterna visas med grått, nya detaljplaneområden med brunt och utvidgningsområden med violett (källa: Utvecklingsplan för vattentjänster 2014–2023).

III-asemakaava-alueen tuomista vesihuoltoverkoston piiriin toimenpideohjelman aikana. Nikkilän kartano III:n silloisessa kaavarunkotyössä on tarkasteltu täydennysrakentamisen kaavataloudellisia vaikutuksia sekä kunnallistekniikan tarkoituksenmukaista toteuttamisjärjestystä.

kommunaltekniska nätet. I planen för utveckling av vattentjänsterna i Sibbo kommun 2014–2023 planeras en utvidgning till nya detaljplaneområden, som Ådalen och norra delarna av Nickby gårds detaljplaneområde. I nämnda plan ingår inte att ansluta hela detaljplaneområdet Nickby gård III till vattenförsörjningsnätet under den tid som åtgärdsprogrammet pågår. I arbetet med planstommen för Nickby gård III granskades kompletteringsbyggandets planekonomiska konsekvenser och en ändamålsenlig ordningsföljd för genomförandet av kommunaltekniiken.



Kuva: Suunnittelualueen maaperäkartta (GTK). Kaavarunkoalue on rajattu punaisella viivalla. Kuvassa värit vastaavat maalajeja seuraavasti: sininen = savi, keltainen = karkea hietta, violetti = hieno hietta, vihreä = hiekkamoreeni, punainen = kallio.

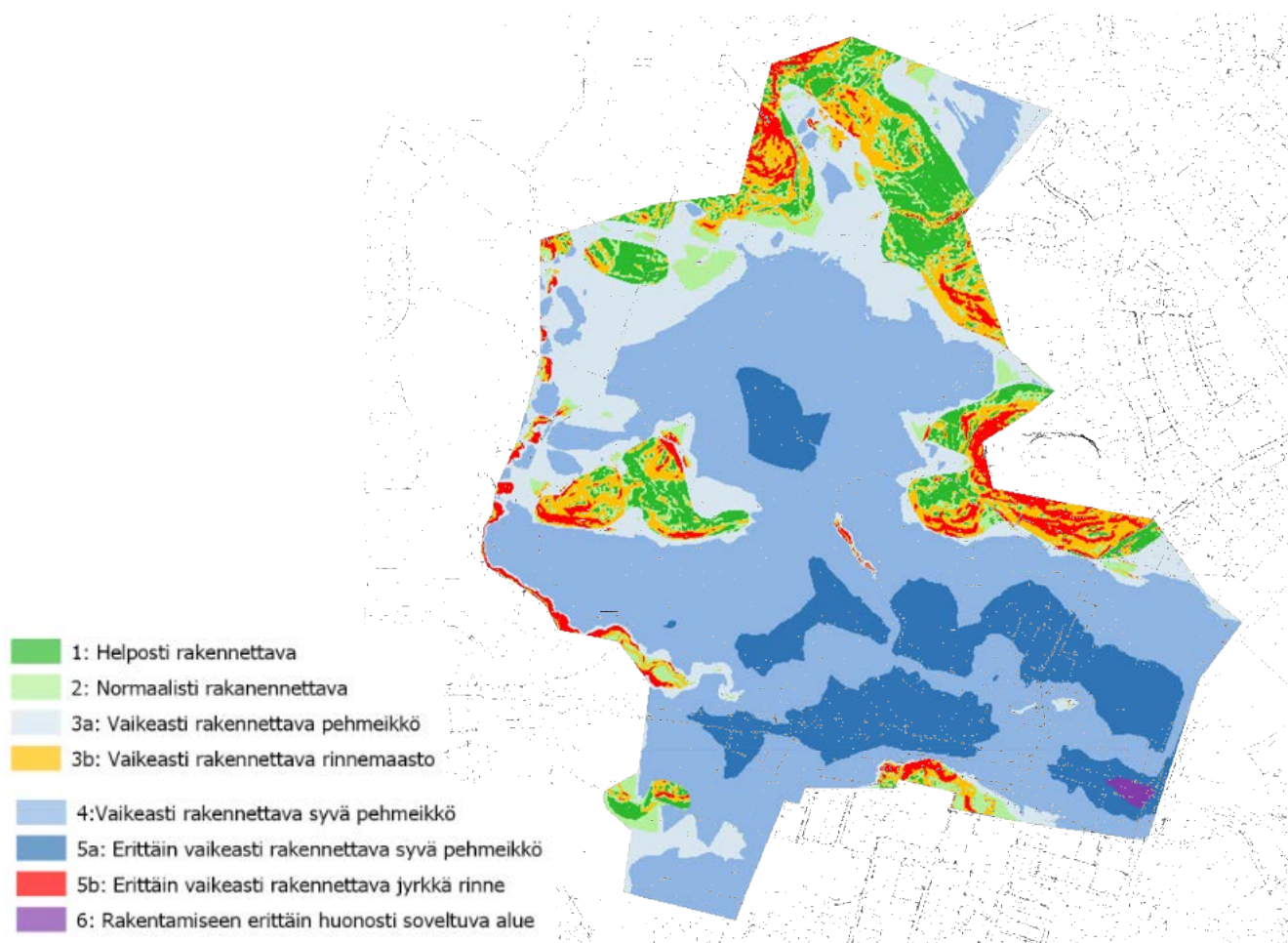
Bild: Jordmänskarta över planeringsområdet (GTK). Planeringsområdets gräns visas med röd linje. På bilderna anges jordarterna med följande färger: blå = lera, gul = grovmo, violett = finmo, grön = sandmorän, röd = berg.

### 3.8 Täydennysrakentamisen reunaehdot

Nikkilän keskusta-alue tarjoaa paljon täydennys- ja uudisrakentamispotentiaalia olemassa olevan kunnallistekniikan piirissä. Täydennysrakentamista saattavat rajoittaa tai sen kustannuksia nostaa maaperän heikot perustamisolosuhteet, rautatieliikenteen aiheuttama melu ja värinä sekä mahdolliset teollisuuskuljetusten onnettomuusriskit. Tämän vuoksi asemakaavoitus ja alueen toteuttamiseen tähtäävät muut suunnitelmat edellyttävät tarkempia

### 3.8 Specialvillkor för kompletteringsbyggnade

Nickby centrum uppvisar en stor potential för kompletterings- och nybyggnad inom det befintliga kommunaltekniska nätet. Det kan hända att kompletteringsbyggnandet begränsas eller att kostnaderna för det höjs av dåliga grundläggningsförhållanden, buller och vibrationer från järnvägstrafiken samt eventuella olycksrisker i anknötning till industritransporterna. Därför förutsätter detaljplaneringen och andra planer som siktar på genomförande



Kuva: Rakennettavuusselvitys Nikkilän Kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaavaa varten (Ramboll 8/2019). Kartanon alueen pohjoisosassa sekä viljelymaisemasta esiin nousevat kukkulat ovat korkeimmilta osiltaan kalliota. Kallioalueiden rakennettavuus on heikko suurten korkeuserojen vuoksi. Kukkuloiden ympärillä maaperä on moreenia, joka soveltuu hyvin rakennusmaaksi.

Bild: Bygghetsutredning inför detaljplaneringen av Nickby gårds centrum och stationsnejden (Ramboll 8/2019). Den norra delen av Nickby gårds område samt de högsta delarna av kullarna som stiger fram i odlingslandskapet består av berghällar. På grund av höjdskillnaderna är det svårt att bygga på hållmarkerna. Kring kullarna är jordmänen morän, vilket lämpar sig mycket bra som byggnadsmark.

selvityksiä mm. rakentamiskustannuksista

### 3.8.1 Maaperä

Täydennysrakentamispotentiaali sijoittuu pääosin peltoalueelle radan lähiympäristöön, jossa alueet ovat suurelta osin rakennettavuudeltaan huonoa savimaata. Suunnittelualuetta halkovat Sipoonjoki, Ollbäcken ja Gretasbäcken ovat savimaalle sijoittuvia vesistöjä, joiden uomat voivat olla vakavuudeltaan heikkoja ja sopia heikosti rakentamiseen

### 3.8.2 Melu- ja värinä

Alueelle on laadittu melu- ja värinäselvitys (Promethor, 2010), jonka mukaan asuntorakentaminen radan läheisyydessä edellyttää melusuojausta sekä värinän vaimennustoimenpiteitä. Meluselvityksen perusteella pientaloja voidaan sijoittaa ilman meluntorjuntaa ja muiden rakennusten tuomaa suojaa

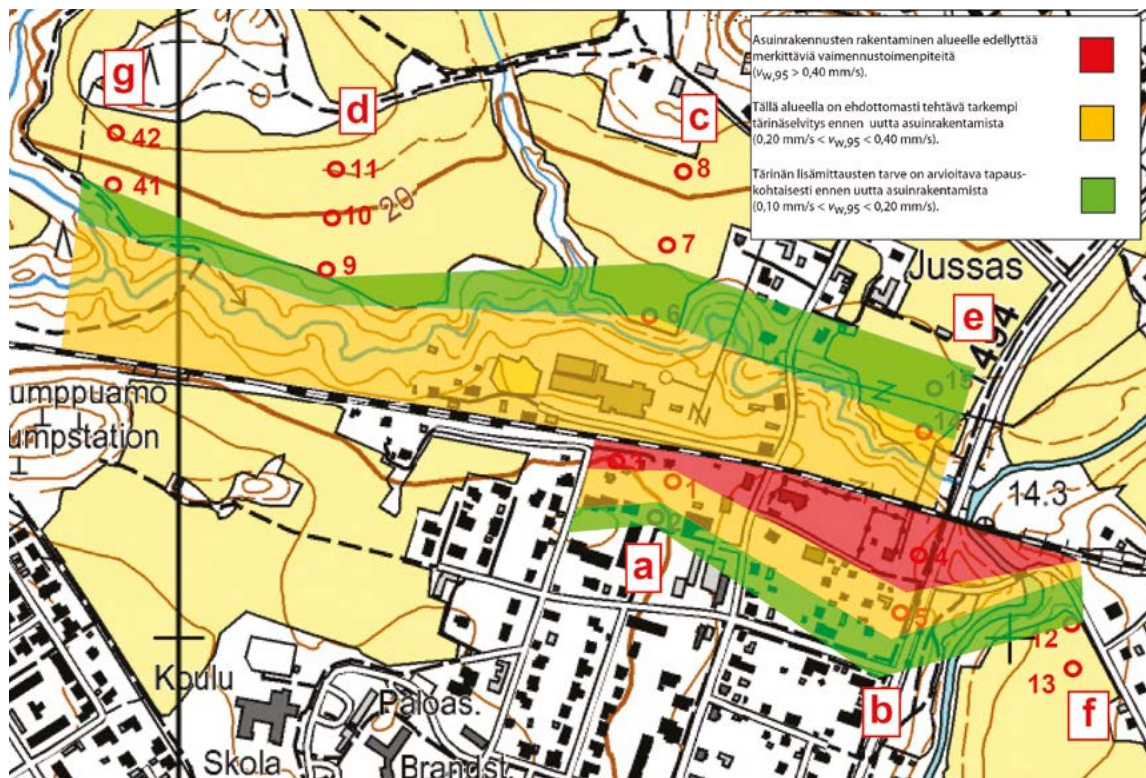
av området att mer exakta utredningar görs om bl.a. byggnadskostnaderna.

### 3.8.1 Jordmån

Potential för kompletteringsbyggande finns främst i åkerområdet nära banan, där marken till största delen är dåligt byggbar lerjord. Sibbo å, Ollbäcken och Gretasbäcken, som rinner genom planeringsområdet, är vattendrag på lermark vars fåror kan ha dålig stadga och lämpa sig illa för byggande.

### 3.8.2 Buller och vibration

En buller- och vibrationsutredning har utarbetats över området (Promethor, 2010). Enligt utredningen förutsätter bostadsbyggande i närheten av banan bullerskydd samt åtgärder för att dämpa vibrationen. Enligt bullerutredningen kan småhus placeras utan bullerbekämpning eller skydd från andra bygg-



Kuva: Talma-Nikkilä-rataosuus, raideliikennetärinäselvitys. Promethor, 2010.

Bild: Banavsnittet Tallmo-Nickby, utredning om vibration från spårtrafiken. Promethor, 2010.

noin 250–450 metrin päähän rautatiestä (tarkastelu- kohdasta riippuen).

Aseman lähiympäristössä maaperä oli pääasiassa savimaata, mikä osaltaan lisää tärinän leviämistä. Asuinrakennusten suojaetäisyyden voidaan arvioida olevan muutamasta kymmenestä metristä satoihin metreihin. Rakentamiskelpoisuuden arviointi edellyttää tarkempaa kustannusarvioita ja kaavataloudellista selvitystä alueen esirakentamisen, kunnallistekniikan sekä mahdollisen melu- ja tärinäsuojauksen toteuttamistarpeista. Keskustan ympäristössä myös Jokilaakson alue, Lukkarinpellon alue ja Marskattanin alue ovat suurelta osin savimaata, jossa rakennukset edellyttävät paaluperustusta.

Tärinän vaimennustoimenpiteet olemassa olevalla radalla ovat kustannuksiltaan suuria. Alueella laadittu tärinäselvityksen perusteella asuntorakentaminen edellyttää merkittäviä vaimennustoimenpiteitä. Oletettavasti nykyistä rataa pitäisi parantaa noin 200 metriä lännemmäksi asuinrakentamisesta ja uusia asuinrakennuksia ei pitäisi sijoittaa noin 25 metriä lähemmäs uutta rataa (Ramboll, asiantuntija-arvio 11/2019). Mikäli rataa ei paranneta, uusia toimistorakennuksia ym. voisi sijoittaa lähimmilläänkin vasta 100 metrin päähän nykyisestä radasta. Rataa joudutaan täten parantamaan arviolta noin 700–800 metrin matkalta, jos maankäyttöä halutaan aseman lähelle ja sen länsipuolelle lähelle rataa.

### 3.8.3 Vaarallisten aineiden kuljetukset

Vuonna 2010 Sipoon kunta teetti vaarallisten aineiden raidekuljetussuuronnettomuusriskitasoa Nikkilässä kartoittavan selvityksen Gaia Consulting Oy:llä (*VAK-suuronnettomuus selvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja taseoristeykset*). Selvityksen mukaan rataosuudella

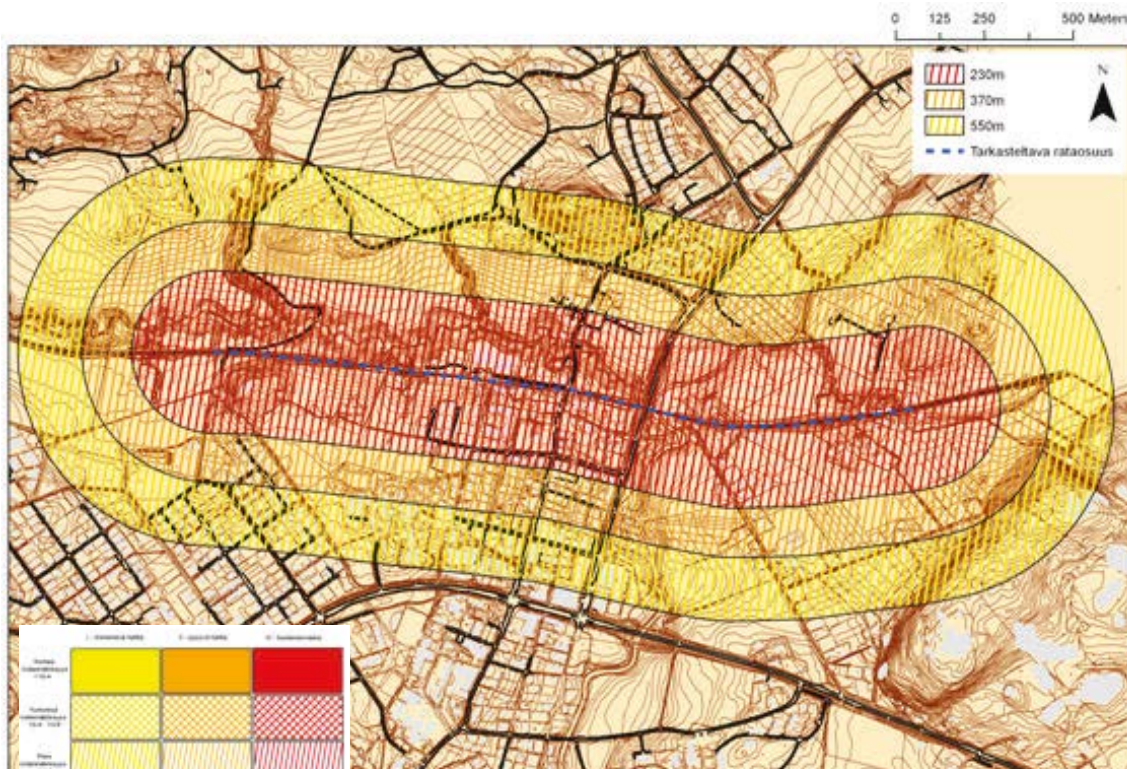
nader på ca 250–450 meters avstånd från järnvägen (beroende på granskningspunkten).

I näromgivningen kring stationen är marken i huvudsak lerjord, vilket bidrar till att sprida vibrationen. För bostadsbyggnader uppskattas skyddsavståndet ligga mellan några tiotals och hundratals meter. En bedömning av byggbarheten förutsätter en närmare kostnadsanalys och en planekonomisk utredning om behoven av grundberedning, kommunalteknik samt eventuellt buller- och vibrationskydd. I omgivningen kring centrum består även Ådalen, Klockarsåker och Marskattan till största delen av lerjord, där byggnaderna förutsätter grundläggning med pålar.

Åtgärder för att dämpa vibrationen på den befintliga banan leder till höga kostnader. Utifrån en vibrationsutredning som gjorts i området förutsätter bostadsbyggande betydande dämpningsåtgärder. Det antas att den nuvarande banan borde förbättras på en sträcka av ca 200 meter västerut från bostadsbyggandet och att nya bostadshus inte borde placeras närmare än ca 25 meter från den nya banan (Ramboll, expertbedömning 11/2019). Om banan inte förbättras kan nya kontorsbyggnader och liknande placeras på ett avstånd av inte mindre än 100 meter från den nuvarande banan. Därför blir det aktuellt att förbättra banan på en sträcka av 700–800 meter om man vill använda marken nära stationen och väster om stationen nära banan.

### 3.8.3 Transport av farliga ämnen

År 2010 gav Sibbo kommun Gaia Consulting Oy i uppdrag att utreda risken för storolyckor vid järnvägstransporter av farliga ämnen (*VAK-suuronnettomuus selvitys maankäytön suunnittelun näkökulmasta: Nikkilän rataosuus ja taseoristeykset*). Enligt utredningen ökar plankorsningarna på banavnittet



Kuva: Rataosuudella tapahtuvan onnettomuuden riskiarvio (Gaia Consulting Oy 2010).

Bild: Bedömning av risken för olyckor på banavsnittet (Gaia Consulting Oy 2010).

sijaitsevat tasoristeykset (tässä tapauksessa Nikkilän Ison Kylätien tasoristeys) lisäävät vaarallisten aineiden kuljetuksista aiheutuvaa suuronnettomuusriskiä. Nikkilässä suuronnettomuuden todennäköisyys on kuitenkin kaiken kaikkiaan pieni. Riskiarviointi osoittaa, että tasoristeysonnettomuuden todennäköisyys on luokassa kerran tuhannessa vuodessa. Suuronnettomuusriski tulee suositusten mukaisesti huomioida radan läheisyyden maankäytön suunnittelussa siten, ettei välittömälle vaaravyöhykkeelle (ns. punainen vyöhyke) sijoiteta uusia asuntoja, ellei sillä saavutettavat yhdyskuntarakenteen muut hyödyt ole riittävän suuret. Lähtökohtaisesti tasoristeyksen poistaminen ja korvaaminen eritasoristeyksellä poistaa suuronnettomuusriskin.

### 3.8.4 Pilaantuneet maa-alueet

Maaperän tilan tietojärjestelmän (MATTI) mukaan kaavarunkoalueella sijaitsee kaikkiaan 16 pilaantu-

(i det här fallet plankorsningen vid Stora Byvägen i Nickby) den risk för storolyckor som transporter av farliga ämnen medför. På det hela taget är dock sannolikheten för en storolycka i Nickby liten. En riskbedömning visar att sannolikheten för en olycka i plankorsningen är ungefär en gång på tusen år. Risken för storolyckor ska enligt rekommendationerna tas i beaktande vid planering av markanvändning intill banor så att nya bostäder inte placeras i den omedelbara riskzonen (den s.k. röda zonen) förutom om den övriga nyttan för samhällsstrukturen som uppnås genom detta är tillräckligt stor. Man kan utgå ifrån att risken för en storolycka kan elimineras när plankorsningen ersätts med en planskild korsning.

### 3.8.4 Förorenad mark

Enligt datasystemet för jordmånens tillstånd (MATTI) finns det inalles 16 förorenade eller eventuellt föro-

nutta tai mahdollisesti pilaantunutta maa-aluetta. Kohteet on MATTI-järjestelmässä luokiteltu kohteina, jotka vaativat tarkempaa selvitystä maaperän mahdollisen pilaantumisen selvittämiseksi. Luokitelluilla maa-alueilla harjoitetaan tai on aikaisemmin harjoitettu toimintaa, josta on saattanut päästä maaperään haitallisia aineita. Kaavarungon MATTI-kohteiden maa-alueilla on ollut tai on edelleen tuotantolaitoksia, varikoita, ampumaratoja, jätetäyttöjä sekä huoltoasemia. Esimerkiksi alueen pohjoisosan kalliomaastossa aiemmin sijainnut ampumarata on saastuttanut maaperää noin 12 hehtaarin kokoiselta alueelta.

Tiedossa olevat pilaantuneet tai mahdollisesti pilaantuneet alueet on merkitty kaavarungon kartalle MATTI-tietojärjestelmän mukaisesti. Aineistosta vastaavat Suomen ympäristökeskus (SYKE) ja ELY-keskukset. Alueiden maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää maankäytön muuttuessa ja maaperä kunnostaa käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla.

renade markområden inom det område som ingår i planstommen. I MATTI-systemet har dessa områden klassificerats som objekt som förutsätter närmare utredning av huruvida jordmånen är förorenad. I de klassificerade områdena bedrivs eller har tidigare bedrivits verksamhet som kan ha fått skadliga ämnen att komma ut i marken. De MATTI-objekt som finns i det område som ingår i planstommen har varit eller är alltjämt produktionsanläggningar, depåer, skjutbanor, avfallsfyllnader eller servicestationer. Exempelvis skjutbanan, som tidigare fanns på hällmarkerna i den norra delen, har förorenat marken på ett ungefär 12 hektar stort område.

De förorenade eller eventuellt förorenade områden som man känner till har markerats på planstommens karta i enlighet med uppgifterna i MATTI-data-systemet. Finlands miljöcentral (SYKE) och NTM-centralerna ansvarar för materialet. Inför ändringar i markanvändningen ska föroreningarna utredas och marken saneras på ett för det nya användningsändamålet lämpligt sätt.



## 4 Kehittämistarpeet ja tavoitteet Utvecklingsbehov och mål



Nikkilän kehityskuvasta on johdettu tarkennettuja kehittämistarpeita ja tavoitteita, jotka perustuvat kaavarunkotyön aikana toteutettuihin lähtökohtien analyysiin ja tilaisuuksiin (Big Room, Tulevaisuuspaneeli, 2017). Tavoitteet ja niihin pääsemisen keinot (toimenpiteet) on jaettu kolmeen ryhmään, joista jokaiseen sisältyy toiminnallisia, rakenteellisia ja taloudellisia osatekijöitä. **Myöhemmin tavoitteita on edelleen tarkennettu laadittuihin erillisselvi-tyksiin perustuen** (kaupan palveluverkkoselvitys, maisema- ja viherverkkoselvitys, liikenneverkkoselvitys).

Preciserade utvecklingsbehov och mål har härletts från utvecklingsbilden för Nickby. Behoven och målen grundar sig på analyser av utgångspunkter som gjordes under arbetet med planstommen och på resultat från evenemang som hölls i anslutning till arbetet (Big Room, Framtidspanel, 2017). Målen och medlen (åtgärderna) för att uppnå målen har indelats i tre grupper. Varje grupp innehåller funktionella, strukturella och ekonomiska delfaktorer. **Senare har målen preciserats ytterligare utifrån de fristående utredningarna** (det kommersiella servicenätet, landskapet och grönnätet, trafiknätet).

## 4.1 Asumisen vetovoimatekijät

### Kehittämistarpeet ja tavoitteet 2040

- Nikkilän kilpailukyvyyn vahvistaminen Helsingin seudulla. Mielikuvina mm.: söpö, helppo, oma, kodikas, lähellä, käveltävä, yhteisöllinen.
- Nikkilässä toteutuvat keskieurooppalaisen pikkukaupungin vetovoimatekijät: tiiviys ja pienimittakaavaisuus, kerroksellisuus ja yksilöllisyys, maaseutukaupunkimaisuus.
- Valttina maaseutumaisuuden ja kaupunkimaisuuden yhdistelmä: pientilojen paluu, lähiruuan tuottaminen.
- Nikkiläntien maantiemäisyyden vähentäminen/ bulevardisointi ja rakentamalla tiivistäminen pienimittakaavaiseksi.
- Y-korttelien (Vanhan Kuntalan, Nikkilän Sydämen ja Sibbo gymnasiumin käsittävä alue) elävyys: joustavia tiloja uusiin rakennuksiin, vuorottaiskäytön edistäminen.
- Kulttuurimaiseman säilyttäminen: linjataan, miten keskustan ja väljän maaseudun väliset rajapinnat suunnitellaan (selvärajaisuus vs. vaihettuminen), elinvoimaisen maaseudun uusi konsepti ja viljelyalueiden integroiminen osaksi kaupunkirakennetta.
- Selkeä aluekokonaisuus sekä paikallisille että vierailijoille: kattava opastamiskonsepti, joka ohjaa alueen virkistys- ja muihin palveluihin.
- Kasvutavoitteena 10 000 asukasta tai työpaikkaa, mitoitus ja vaiheistus kehityskuvan tavoitteiden mukaisesti.

## 4.1 Faktorerna som gör området attraktivt för boende

### Utvecklingsbehov och mål 2040

- En stärkt konkurrenskraft i Helsingforsregionen. Föreställningar om Nickby: söt, enkel, egen, hemtrevlig, nära, promenadvänlig, samhällstillvänd.
- Nickby har attraktionsfaktorer som är typiska för mellaneuropeiska småstäder: tät och småskalig struktur i skikt, särprägel, en urban landsbygd.
- Kombinationen av det landsortsaktiga och det urbana är en trumf: småbrukens återkomst, närproducerad mat.
- Nickbyvägens landsvägskaraktär tonas ned/ omvandlas till bulevard och byggandet är tätt och småskaligt.
- Y-kvarteren (Gamla Sockengården, Nickby Hjärta och Sibbo gymnasium) har gjorts mer levande: flexibla lokaler i de nya byggnaderna, turvis användning främjas.
- Bevarandet av kulturlandskapet: riktlinjer för hur kontaktytorna mellan centrum och den gle-sa landsbygden ska planeras (tydliga gränser vs. mjuk övergång), nytt koncept för en livskraftig landsbygd och integrering av odlingsområdena i stadsstrukturen.
- Helheten är tydlig för både lokala invånare och besökare: heltäckande skyltning till rekreationstjänster och annan service.
- Tillväxtmålet är 10 000 invånare eller arbetstillfällen, dimensionering och indelning i faser enligt målen i utvecklingsbilden.

## Toimenpiteet

- Asumista on sijoitettava riittävästi, mutta ympäristöön soveltuvalla tavalla aseman läheisyyteen, jotta saadaan hyödynnettyä joukkoliikenteeseen liittyvää solmua.
- Aseman lähiympäristöstä tunnistetaan paikat, joista saadaan eniten volyymia tiivistämiseen ja asumiseen.
- Maaseutumaiselle asumiselle muodostetaan uusi oma brändi Nikkilään perinteisen omakotitaloasumisen vaihtoehtona. Asumistyyppiä suunnitellaan tiivistä ja matalaa: tiivismatalan uudelleen brändääminen, Käpylän puukortteleiden elvyttäminen.
- Kaavarungon ratkaisulla tuetaan lähiviljelyn mahdollisuuksia (mm. jakamistalous).
- Maisemallisten vahvuuksien elvyttäminen ja korostaminen: maisemasuunnittelun roolia korostetaan vetovoimaisuuden rakentamisessa.

## Åtgärder

- Tillräckligt med bostäder ska planeras men på ett sätt som passar in i miljön nära stationen för att man ska kunna dra fördel av knutpunkten för kollektivtrafiken.
- I omgivningen kring stationen identifieras vilka ställen som ger mest volym för förtätning och boende.
- Ett nytt eget varumärke tas fram för landsortsaktigt boende i Nickby som ett alternativ till sedvanligt egnahemsboende. Bostadstypen är tät och låg: nytt varumärkeskoncept, enligt modellen när man gav nytt liv åt trähuskvarteren i Kottby.
- Lösningarna i planstommen främjar möjligheterna till lokal odling (bl.a. delningsekonomi).
- Styrkorna i landskapet väcks till liv och lyfts fram: landskapsplaneringens roll framhävs när det gäller att bygga upp dragningskraften.

Riippumaton nikkiläläisistä asukkaista koostuva ajatushautomo Nikkilä Think Tank on koonnut yhteen ajatuksia Nikkilän vahvuuksista ja ominaispiirteistä sekä myös ideoita Nikkilän kehittämiseksi asuin- ja elinympäristönä sekä työnteon ja yrittämisen paikana. Ohessa on joitakin poimintoja näistä:

### Erottuvuus

- Pystytäänkö Nikkilästä luomaan omaleimainen, erottuva ja vetovoimainen?
- Pidetään huoli siitä, että Nikkilän historialliset kerrostumat säilyvät. Jäljellä on vielä rakennettua ympäristöä, jota tulee ylläpitää ja istuttaa sopimaan
- kokonaisuuden tarpeisiin: säilyttäminen, saneer-

En oberoende tankesmedja som består av nickbybor – Nikkilä Think Tank – har samlat tankar kring Nickbys styrkor och särdrag samt idéer för hur Nickby kan utvecklas som boende- och livsmiljö och en ort att arbeta och driva företag på. Nedan följer några axplock:

### En egen profil

- Kan Nickby göras till en särpräglad och attraktiv tätort som skiljer sig ur mängden?
- Vi ska se till att de historiska skikten i Nickby bevaras. Det finns fortfarande bebyggda miljöer kvar som bör underhållas och anpassas till
- tätortens behov: byggnader ska bevaras, totalrenoveras och få nya användningsändamål.

- raaminen, uudet käyttötarkoitukset
- Ylläpidetään perinnemaisemaa niiltä osin kuin se on tarkoituksenmukaista: Kirkkojen seutu, pohjoinen jokilaakso, Ison kylätien puutalot, Itäinen Jokipuisto jne.
- Varotaan kaavoittamasta yksipuolisesti tai epäkiinnostavasti, ei tehdä Nikkilästä yhtä nukku-malähiötä muiden joukossa!
- Tavoitteena ”puutarhakaupunki”.
- Monissa yhteyksissä esiin tulleen ”Kartanonkoski-ideologian”, siis uusvanhan tyylin ottaminen rohkeasti esikuvaksi uudisrakentamiselle – suunnittelijapiirien mahdollisesta vastakkaisesta näkemyksestä huolimatta, asukkaita kuunnellen.
- Nikkilän ”oma kertaustyyli”, Nikkilä-tyyli, ottaa vaikutteita sipoolaisesta puurakennusperinteestä sekä mielisairaalan myöhäisjugend-tyylistä kivirakentamisen osalta. Tavoitteena se, että selkeästi erottautuvan ja vetovoimaisen rakennus-tyylin perässä kuntaan muutetaan (vrt. Itäinen Jokipuisto).

## Elinympäristö

- Nikkilä tarjoaa pääkaupunkiseudun lähiöasumiselle turvallisen, luonnonläheisen vaihtoehdon – kylämäisen, ”turmeltumattoman” asuin-ympäristön luonnon helmassa, silti lähellä Helsinkiä.
- Riittävän lähellä tarjottavat palvelut ovat merkittävä asukasviihtyisyyden lisääjä. Oppimista edistävä ympäristö, turvallinen ja laadukas päivähoito ja opetus ovat Nikkilän vetovoima- ja pitotekijöitä.
- Nikkilän ytimen tavoitteena selkeä keskusta, selkeät kulkuväylät. Eri alueiden toimintojen ja luonteen selkeys. Riittävän tiivis, viihtyisä ja inhimillinen
- rakenne, joka mahdollistaa kohtaamiset ja verkostoitumisen.
- Nikkilä on keskellä maaseutua – lähiluonnon
- Traditionslandskapet bör bevaras till den del det är ändamålsenligt: omgivningen kring kyrkorna, norra ådalen, trähusen vid Stora Byvägen, Östanåparken osv.
- Man bör undvika ensidig och ointressant planläggning: Nickby ska inte bli en sovstad bland andra!
- Målet är en ”trädgårdsstad”.
- Ideologin som tillämpades vid planeringen av Herrgårdsforsen i Vanda, dvs. att förutsättningslöst göra en nygammal stil till en förebild för nybyggande – trots eventuella avvikande åsikter i planerarkretsar och med lyhördhet för invånarna – har tagits upp i många sammanhang.
- Den egna ”återgivningsstilen” i Nickby har tagit intryck av såväl traditionellt träbyggande i Sibbo som stenbyggande i sen jugendstil. Målet är att den unika byggstilen ska locka nya invånare till orten (jfr. Östanåparken).

## Livsmiljö

- Nickby är ett tryggt, naturnära alternativ till förorterna i huvudstadsregionen – en bylik, ”ofördärvad” boendemiljö i naturens sköte och ändå nära Helsingfors.
- Att service finns tillräckligt nära är en betydande faktor som ökar boendetrivselsen. En miljö som främjar lärande, trygg och förstklassig dagvård och undervisning är faktorer som lockar invånare till Nickby och får dem att stanna.
- Målet för kärnan av Nickby är att den ska vara ett klart och redigt centrum med dito gator och vägar. Vilka funktioner och hurdan karaktär olika områden har ska uttryckas tydligt. En tillräckligt tät, trivsamt och mänsklig
- struktur som bäddar för sammankomster och nätverkande.
- Nickby är mitt i landsbygden – den närliggande naturen utnyttjas effektivt för aktiviteter som

valjastaminen hyötykäyttöön mahdollistamalla eri toimijoiden tarjoamat aktiviteetit tehokkaasti.

- Joenrannan kehittäminen: merkitään joen varteen selkeä kevyen liikenteen kulkuväylä, "Jokivarsi-bulevardi", yhdistämällä olemassa olevaa ja rakentamalla uutta.
- Kävely- ja pyöräilyreitti ulottumaan jäähallilta junaradalle saakka.
- Pohditaan "kyläviljelyn" mahdollisuuksia, siirtolapuutahramaista viljelypalstatilaa vuokralle sopivaan paikkaan.

## Keskusta ja asemanseutu

- Tehdään asemanseudusta Nikkilälle toinen keskus – Koulukeskusta (Kuntalaa) ja juna-asema yhdistävän Ison Kylätien elävöittäminen ja aktivoiminen Nikkilän keskusväyläksi.
- Asemanseudusta kylälle elinvoimainen toinen keskus, jossa tarvittavat palvelut.
- Iso kylätie yhdistää aseman Uuteen Kuntalaan "vanhaan" keskukseen. Sijoitetaan asemarakennus nykyisen aseman paikalle, varmistetaan hyvät liityntäpysäköinnit ja kulkuyhteydet asemalta myös länteen päin.
- Vanhan kunnantalon tontille suunnitellaan näyttävä rakennus(kompleksi), jossa ylemmissä kerroksissa asuntoja ja yrittäjille työtiloja, alemmissä kerroksissa kunnan toimitilat sekä liiketiloja.
- Uudesta Kuntalasta nikkiläläisten "olohuone" – asukkaiden, viranomaisten ja yrittäjien kohtauspaikka

## Asuminen

- Vaihtoehtoja asumiseen. Nikkilän tulee tarjota uudenlaisia, moderneja asuinalueita, jotka ovat esteettisiä ja jonne pääsee junalla.
- Tavoitteena saada Nikkilään veronmaksuky-

erbjudas av olika aktörer.

- Åstranden utvecklas: ett stråk för fotgängare och cyklister längs ån, en "bulevard" uppkommer genom att man förenar befintliga leder och anlägger nya.
- Bulevarden ska sträcka sig från ishallen ända till tågbanan.
- Möjligheterna till "byodling" ska utvärderas, odlingslotter att hyra på en lämplig plats, liksom koloniträdgård.

## Centrum och stationsnejden

- Stationsnejden görs till ett andra centrum i Nickby: Stora Byvägen, som förenar Skolcentrum (Sockengården) med tågstationen får nytt liv och aktiveras som en central farled i Nickby.
- Stationsnejden blir byns andra livskraftiga kärna som har all nödvändig service.
- Stora Byvägen förenar stationen med nya Sockengården och "gamla centrum". Den nya stationsbyggnaden placeras på samma plats som den nuvarande, det säkerställs att det finns bra anslutningsparkering och förbindelser från stationen även västerut.
- På gamla Sockengårdens tomt planeras en stilig byggnad (ett komplex) med bostäder och lokaler för företagsverksamhet i de högsta våningarna, och lokaler för kommunen och affärslokaler i de lägre våningarna.
- Nya Sockengården ska vara en "lounge" för nickbyborna – en mötesplats för invånare, myndigheter och företagare.

## Boende

- Alternativa boendeformer. I Nickby ska det finnas nya, moderna bostadsområden som är estetiska och som kan nås med tåg.
- Målet är att locka småbarnsföräldrar med skattebetalningsförmåga till orten, och det lyckas

kyisiä lapsiperheitä, joiden tarpeisiin vastataan parhaiten kaavoittamalla omakotiasumista.

Omakotitontteja tulee olla koko ajan tarjolla.

- 10 vuoden päästä yli 65-vuotiaiden osuus Suomessa yli 25 % väestöstä – tämä tulee vaikuttamaan asumiseen: 'loppukiri', asukasysteisit, ryhmärakentaminen – yksinäisyyttä vastaan. 'Laajempi perhe'-konseptikäsite muotoutuu uudestaan.

## Liikkuminen

- Nikkilä on helposti kävelävissä oleva kylä, kaikki tarvittava lyhyen kävelymatkan päässä – myös jatkossa keskustan suunnittelu kävelijöiden ja pyöräilijöiden tarpeet huomioiden. Kevyen liikenteen kehittäminen avainasemassa Nikkilän ja sen ympäristön asuinalueiden kehityksessä.
- KeNi-rata merkittävä etenkin työmatkaliikenteessä.
- Linja-autoyhteyksien kehittäminen palvelemaan paremmin myös iltaisin ja viikonloppuisin.
- Julkisen ja muun liikenteen yhdistäminen mahdollisimman saumattomasti, yhteiskäyttöisten kulkuratkaisuiden edistäminen.
- Tavoitteena kevyen liikenteen väylä myös Söderkullan suuntaan.

## Palvelut

- Nikkilästä puuttuu tämän kokoluokan tajaan 'rakenteellisesti' kuuluvia palveluita. Pohdittava mahdollisuutta saada Nikkilään erikoispäiväkoti tai -koulu. Rakennetaan uimahalli/viihdekympylä monitoimihallin alueelle, koulujen läheisyyteen. Mahdollinen maauimala joen rantaan jäähallin ja urheilukentän läheisyyteen.
- Asukaskyselyn mukaan Nikkilästä puuttuu mm. pikaruokaketjuja, vaateliikkeitä ja hyvinvointipalveluita sekä Lilla Villanin kaltaisia viihtyisiä, hyvin tuotteistettuja ravitsemispalveluita tarjo-

man bäst med genom att planlägga tomter för egnahemshus. Det bör hela tiden finnas egnahemstomter till buds.

- Om 10 år kommer andelen personer över 65 år att utgöra över 25 % av befolkningen i Finland och det kommer att påverka boendet: "slutspurt", boendeföreningar, gruppbyggande – i kampen mot ensamhet. Begreppet "större familj" får en ny innebörd.

## Färdsätt

- Det är lätt att ta sig fram till fots i Nickby, all nödvändig service finns på promenadavstånd – även i fortsättning planeras centrum med beaktande av fotgängares och
- cyklisters behov. Att förbättra lättrafiken är i nyckelposition när det gäller utvecklingen av Nickby och de omgivande bostadsområdena.
- Kervo–Nickby-banan har stor betydelse särskilt för resor till och från arbetsplatserna.
- Bussförbindelserna bör utvecklas för bättre service även kvällar och helger.
- Det ska gå smidigt att förena kollektiva trafikmedel med andra transportformer, och samnyttjande av olika former ska främjas.
- Avsikten är att anlägga en cykel- och gångväg även i riktning mot Söderkulla.

## Service

- Nickby saknar vissa tjänster som "strukturellt sett" skulle höra till en tätort i den här storleksklassen. Möjligheten att få ett specialdaghem eller en specialskola till Nickby bör prövas. En simhall/ett spa byggs vid allaktivitetshallen, nära skolorna. Eventuellt en utebassäng på åstrandens i närheten av ishallen och idrottsplanen.
- Enligt invånarenkäten saknar Nickby bl.a. fast food-kedjor, klädbutiker och wellness-tjänster samt trivsamma lokaler med egenprofilerad



Kuva: Nikkilän vetovoimatekijät ajatushautomo Nikkilä Think Tankin mukaan.

Bild: Nickbys attraktionsfaktorer enligt tankesmedjan Nikkilä Think Tank.

avia kohtaamispaikkoja. Kuntalaisten toivelistalla ovat myös Matkahuolto, R-kioski, Tokmanni, Lidl ja keskustan autopesula.

- Laaditaan "kartta/listaus" halutuista ja tarpeellisista palveluista ja yrityksistä, houkutellaan yrittäjiä "täyttämään aukot" ("Yrittäjäksi Nikkilään" -ohjelma).

### Yhteisöllisyys ja verkostoituminen

- Edistetään yrittäjähenkisyyttä ja verkostoitumista. HUBit, business-enkelit, ajatuspajat, hiki(sweat), equity-pääoma.
- On ennustettu, että 20 vuoden päästä 60 % työtä tekevästä tekee töitä yksityisyrittäjinä. Mistä löytää nämä ns. core-ihmiset, jotka luovat ekosysteemejä ympärilleen, eivätkä ole vain ns. crowd-porukkaa?
- Tapahtumat ja aktiviteetit kunnan, asukkaiden ja yritysten yhdistämisessä. Kanoottisafarit, uimakoulut, kahvilapalvelut jne.
- Olemassa olevien resurssien hyötykäyttö. Kun-

servering där man kan träffas och äta något utöver det vanliga, som Lilla Villan. Matkahuolto, R-kioski, Tokmanni, Lidl och en biltvätt i centrum finns också på kommuninvånarnas önskelista.

- En "karta/lista" sammanställs över önskade och behövliga tjänster och företag, företagare lockas att "fylla tomrummen" (programmet "Yrittäjäksi Nikkilään").

### Social gemenskap och nätverkande

- Entreprenörskap och nätverk ska främjas. HUBs, affärsänglar, tankesmedjor, hiki (sweat), equity-kapital.
- Det har förutspåtts att 60 % av de som arbetar är privatföretagare om 20 år. Hur ska man hitta dessa s.k. core-människor som skapar ekosystem omkring sig, och inte bara är s.k. crowd-människor?
- Evenemang och aktiviteter sammanför kommunen, invånarna och företagen. Kanotsafari, simskola, café osv.

nan tilojen ja palveluiden käytön tehostaminen yhtenäistämällä ja resursseja jakamalla. Kuntalan yhteyteen yhteiskäyttöinen auditorio/sali. Madalletaan kynnyksiä ja mahdollistaa kyläläisten toteuttaa ideoitaan ja ajatuksiaan.

- Utnyttjande av befintliga resurser. Användningen av kommunens lokaler och tjänster effektiviseras genom att man förenhetligar och delar resurserna. Ett gemensamt auditorium/en gemensam sal i anslutning till Sockengården. Lägre tröskel för byborna att omsätta sina idéer och tankar i praktiken.

## 4.2 Kaupan ja palveluiden muutos

### Kehittämistarpeet ja tavoitteet 2040

- Palvelukeskittymän pohjoisena pisteenä asema Ison Kylätien päässä, radan eteläpuolella. Palvelukeskittymän sisäänkäynti Nikkiläntien varrelta.
- Torikaupan sijoittuminen Isolle Kylätielle ja sesongin pidentäminen kevääseen ja syksyyn: 9 kuukauden myynti-ikkuna, tiloja myös talviaikaisille palveluille ja kohtaamiselle.
- Aseman ja Nikkiläntien yhteen nivominen Isoa Kylätietä pitkin. Tiiviisti monipuolista kivijalkakauppaa ja -palveluita. Myymälä- ja palvelutilan leviäminen katutilaan kesäisin. Aktiivisten julkisivujen korostaminen, kävely-ympäristön korostaminen.
- Nykyisestä markettialueesta arjen palvelukeskittymä, johon keskitetään enenevässä määrin myös verkkokaupan toimintaa ja noutopalveluita. Verkkokaupan kehitys tulee hyödyntää paikallisena mahdollisuutena. Market-alueen toiminnallinen kytkös Isoon Kylätiehen Kaskiniitynkujaa pitkin.
- Seudullisen vetovoiman synnyttäminen: Asemalla joustavia monikäyttötiloja työntekoon, näyttelyihin, tapahtumiin, lisäksi

## 4.2 Ändringen inom handel och service

### Utvecklingsbehov och mål 2040

- Stationen i ändan av Stora Byvägen, söder om banan, är servicekoncentrationens norra punkt. Infart till servicekoncentrationen från Nickbyvägen.
- Torghandeln förläggs till Stora Byvägen och säsongen förlängs både på våren och hösten: Tidsfönstret för torgförsäljningen är nio månader, platser även för service och sammankomster vintertid.
- Stationen och Nickbyvägen sammanflätas längs Stora Byvägen. Tätt med mångsidiga stenfotsbutiker och -tjänster. Butiks- och serviceutrymmen breder ut sig på gatan sommartid. Aktiva fasader framhävs, promenadmiljön framhävs.
- Det nuvarande marketområdet blir en servicekoncentration för vardagen. Hit koncentreras allt mer även näthandelsverksamheter och avhämtningsställen. Näthandelns utveckling bör utnyttjas som en lokal möjlighet. Marketområdets funktionella koppling till Stora Byvägen längs Svedjeängsgränd.
- Uppkomsten av regional dragningskraft: På stationen finns flexibla allaktivitetslokaler för arbete, utställningar, evenemang, därtill dag-

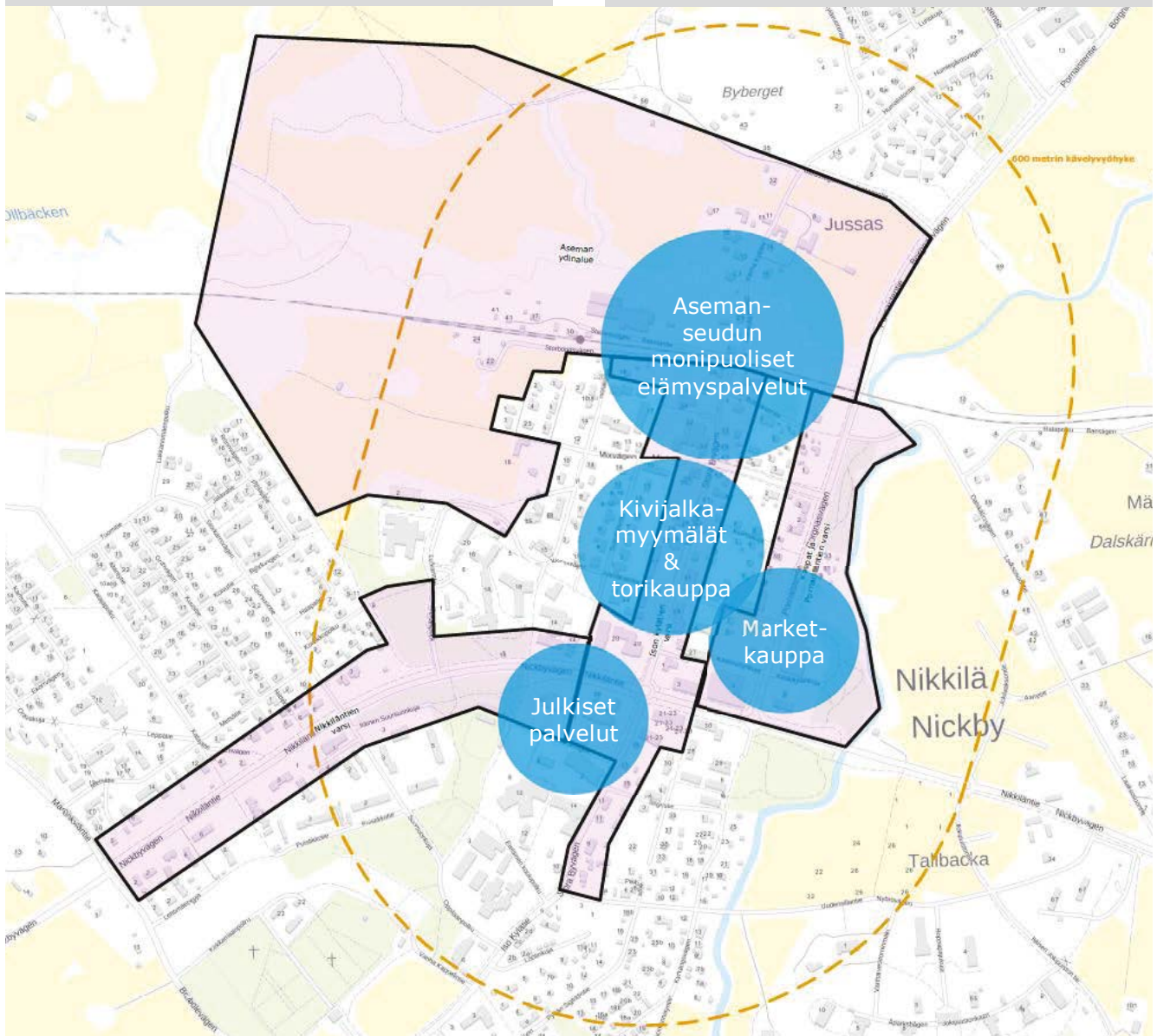


päivittäistavarakaupan myymälöitä, joilla luodaan tarjontaa sille mitä kuluttaja ei muistanut tilata verkkokaupasta.

- Julkisten palveluiden keskittyminen palvelutoriksi.

ligvarubutiker som säljer sådant som konsumenterna glömt att beställa på nätet.

- Den offentliga servicen koncentreras till ett servicetorg.



## Toimenpiteet

- Kaavarungossa esitetään ratkaisuja, joilla tuetaan kohtaamisia sekä kaupan ja palveluiden toimintaedellytyksiä: L-rakenne Ison Kylätien kivijalkamyymälöistä Pornaistentien markettikeskittymään, käveltävää ja mielenkiintoista ympäristöä, palvelut sijoitettu tiiviisti ja klustereittain.

## Åtgärder

- I planstommen föreslås lösningar som stöder möten mellan människor och verksamhetsbetingelserna för handel och service: L-struktur från Stora Byvägens stenfotsbutiker till marketkoncentrationen vid Borgnäs vägen, en promenadvänlig och intressant miljö, servicen är placerad tätt och i kluster.

- Jokilaakson alueen kaupan varauksia tarkastellaan todellisen tarpeen perusteella. Päivittäis- ja erikoistavarakauppa sijoitetaan ensisijaisesti Ison Kylätien varteen ja Pornaistentien markettikeskittymään.
- Asemakeskuksen toteutuksella tuetaan kaupan ja palveluiden menestymistä alueella sekä vetovoimaisen ja sekoittuneen palvelu- ja yrityskeskittymän syntymistä.
- Ison Kylätien ympäristössä tuetaan olemassa olevia kivijalkaliikkeitä ja yrittäjiä.
- Yrittäjien ja muiden toimijoiden välisen yhteistyön parantaminen: määrätietoinen brändäys Nikkilän palvelukokonaisuudelle. Keskustaympäristön mielenkiintoisuutta rakennetaan tapahtumien ym. paikallisten toimijoiden organisoiman toiminnan kautta. Esimerkiksi järjestämällä ”farmers’ market”, johon retkeillään junalla Helsingistä viikonloppuisin.
- Matkailu ja elämyspalvelut: marjastaminen ja sienestäminen, Sipoonkorven sitominen opastamisen ja yhteyksien kautta Nikkilään. Pääkaupunkiseutulaisten maaseutu- ja luontokokemusten mahdollistaja.

- Reservationerna för handeln i Ådalen granskas utifrån det verkliga behovet. Daglig- och specialvaruhandel anvisas i första hand längs Stora Byvägen och till marktkoncentrationen vid Borgnäsavägen.
- Genomförandet av stationscentrum bidrar till framgången för handeln och servicen och till uppkomsten av en attraktiv blandad service- och företagskoncentration.
- Lokalerna för stenfotsbutiker och företagarna i omgivningen kring Stora Byvägen understöds.
- Samarbetet mellan företagare och andra aktörer förbättras: ett varumärke för servicehelheten i Nickby byggs upp målmedvetet. Intresset för centrum stärks med hjälp av evenemang och annan verksamhet som ordnas av lokala aktörer. Exempelvis genom att ordna ”farmers’ market”, som man kan besöka med tåg från Helsingfors på veckoslut.
- Turism och upplevelsetjänster: bär- och svampplockning, Sibbo storskog kopplas till Nickby med hjälp av förbindelser och skyltning. Området erbjuder landsbygds- och naturupplevelser för invånarna i huvudstadsregionen.

Kaupan palveluverkkoselvityksen (WSP, 2021) mukaan kaupan palveluverkon kehittämisen lähtökohdina ovat Sipoon kunnan tavoitteet ja niiden mukainen väestön kehitys. Kaupan kehittämiseksi antavat raameja myös maankuntakaava sekä maankäyttö- ja rakennuslain kauppaa koskevat säännökset. Lisäksi kehitykseen vaikuttavat kaupan trendit ja toiminta- ja myymäläkonseptien kehitys. Kaupan sijoittamisen tavoitetilasta Nikkilän taajamassa todetaan seuraavaa:

- Nikkilässä keskustan kaupallinen ydin sijoittuu Ison Kylätien ja Nikkiläntien risteysalueen lähim-

Enligt utredning om det kommersiella servicenätet (WSP, 2021) ska kommunens mål och en befolkningsutveckling som är förenlig med målen utgöra utgångspunkten för utvecklingen av servicenätet. Även landskapsplanen och bestämmelserna om handel i markanvändnings- och bygglagen ställer villkor på utvecklingen av handeln. Dessutom påverkas utvecklingen av trender och nya verksamhets- och butikskoncept. I fråga om målbilden för handelns placering i tätorten Nickby konstateras följande:

- Den kommersiella kärnan i Nickby centrum

piin kortteleihin. Tämä on tiivis kivijalkaliiketilojen vyöhyke, jossa rakennusten alakerta on hyvä yleisesti varata kaupallisille palveluille.

- Ydinalueelta lähtee palvelukatu, Iso Kylätie, sekä pohjoisen että etelän suuntaan. Kadun varteen sijoittuu palveluita ja muuta toimitilaa keskeisille paikoille. Palvelukaduilla vahvistetaan Nikkilässä pikkukaupunkimaisuutta. Erityisesti yhteys pohjoiseen on tärkeä, koska se tulee olemaan pääkävelyreitti keskustasta asemalle. Ennen aseman rakentamista pohjoisimmat sijainnit jäävät kauaksi keskustan ytimeä, mutta asemanseudun kehittäminen kokonaisuudessaan jo ennen junaliikennöintiä parantaa kadun liiketoiminnan kehitysedellytyksiä.
- Nikkilän keskustassa on kysyntää ainakin yhdelle uudelle marketille ja asumisen kasvun myötä myös mahdolliselle korttelikaupalle. Päivittäistavarakaupan sijaintivaihtoehtoja on useita. Nyt molemmat marketit sijoittuvat Nikkiläntien ja Pornaistentien risteykseen. Tulevaisuudessa muita sijaintipaikkoja voivat olla aseman seutu sekä asemalle johtavan pääkadun risteys Nikkiläntiellä tai lähempänä asemaa. Yksi vaihtoehtoinen sijaintipaikka on myös Nikkiläntien ja Jokilaaksontien risteyksessä, jossa asemakaava mahdollistaa jo nyt päivittäistavarakaupan rakentamisen.
- Päivittäistavarakauppaa voi sijoittua myös keskustan ydinalueelle, mutta ydinalueella maantopysäköintiin ei ole tilaa eikä se kaupunkikuvalisesti olisi hyvä ratkaisu. Näin ollen pysäköinti tulisi järjestää suurelta osin rakenteellisena, mikä ei kaupan toimijoita innosta. Päivittäistavarakaupan yhteyteen voi sijoittua myös erikoiskauppaa ja palveluita. Lisäksi edellä kuvatut päivittäistavarakaupan sijaintipaikat soveltuvat myös laajan tavaravalikoiman kaupalle, jolle soveltuvin sijainti lienee aseman seutu.
- Korttelikauppaa voi sijoittua Jokilaaksoon sekä

finns i de kvarter som ligger närmast korsningen mellan Stora Byvägen och Nickbyvägen. Här finns en tät zon av stenfotsbutiker där tumregeln är att reservera bottenplanet för kommersiell service.

- Från kärnan utgår affärgatan Stora Byvägen norrut och söderut. Längs gatan finns centralt belägna servicelokaler och andra lokaler. Servicen längs gatan får Nickby att framstå som en småstad. Förbindelsen norrut är särskilt viktig eftersom den kommer att vara huvudpromenaden från centrum till stationen. Innan stationen byggs är de nordligaste belägenheterna avlägsna i förhållande till kärnan, men eftersom stationsnejden kommer att utvecklas som en helhet redan innan persontågstrafiken inleds förbättras också förutsättningarna för affärsverksamheter längs gatan.
- I Nickby centrum finns det en efterfrågan på minst en ny storbutik och kanske också en kvartersbutik allteftersom antalet invånare ökar. Det finns flera alternativ till var dagligvaruhandel kan placeras. För närvarande är båda storbutikerna vid korsningen mellan Nickbyvägen och Borgnäsavägen. I framtiden kan det finnas en dagligvaruaffär i stationsnejden, vid korsningen mellan Nickbyvägen och huvudgatan till stationen eller ännu närmare stationen. Ett alternativ är också att placera en affär i korsningen mellan Nickbyvägen och Ådalsvägen, där det redan i den gällande planen har anvisats möjlighet att bygga en dagligvaruaffär.
- En dagligvaruaffär kan också finnas i centrumkärnan, men där finns det inte plats för parkering på marknivå och det vore inte heller någon bra lösning med hänsyn till stadsbilden. Parkeringen borde således till största delen förläggas till konstruktioner, vilket inte är särskilt motiverande för aktörerna inom handeln. I anslutning till en dagligvaruaffär kan det också finnas

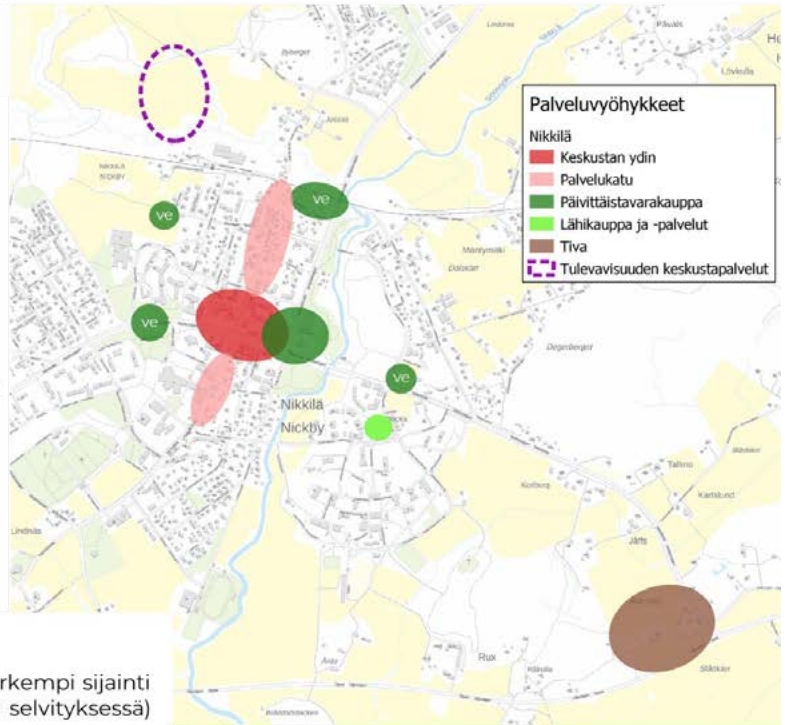
myös uudelle Nikkilän kartanon alueelle, jonka kaupan potentiaalia on kuvattu tarkemmin omassa selvityksessään (Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava NG8, Liiketilöjen selvitys, 2021). Korttelikaupan rakentumisen edellytyksenä on riittävä määrä asukkaita kaupan lähiympäristössä. Korttelikaupan yhteyteen voi luontevasti sijoittua myös muita lähialveluita.

- Tilaa vaativan kaupan vyöhyke sijoittuu Nikkiläntien ja Öljytien risteysalueen työpaikka-alueelle. Alue jää hieman kauaksi keskustasta, mutta keskustasta tai sen vierestä ei ole löydettävissä sijaintipaikkoja tilaa vaativalle kaupalle. Tiva-alueelle ei suositella sijoitettavan suuria päivittäistavarakaupan myymälöitä, vaan ne tulee ohjata keskustaan. Alueelle voi kuitenkin sijoittaa esim. liikenneaseman ja sen yhteyteen pienen pt-kaupan. Paras näkyvyys alueelle olisi Öljytiehen rajautuen, mutta enemmän tilaa löytynee Nikkiläntien varresta. Olemassa oleva asutus rajoittaa jonkin verran alueen kehittämistä.

specialhandel och olika tjänster. Ovan nämnda alternativa lägen för dagligvaruhandel lämpar sig också för affärer med brett sortiment, och för sådana torde stationsnejden vara den mest lämpliga platsen.

- Kvartersbutiker kan placeras i Ådalen och i det nya området Nickby gård, vars potential har beskrivits närmare i en separat utredning (Nikkilän kartanon keskuksen asemakaava NG8, Liiketilöjen selvitys, 2021). En förutsättning för en kvartersbutik är att det finns tillräckligt med invånare i näromgivningen. I anslutning till en kvartersbutik är det naturligt att även driva annan närservice.
- En zon för utrymmeskrävande handel anvisas i arbetsplatsområdet vid korsningen mellan Nickbyvägen och Oljevägen. Området är relativt långt från centrum, men i centrum med näromgivningar finns inga lämpliga områden för utrymmeskrävande handel. Det rekommenderas att stora dagligvaruaffärer inte ska placeras i området för utrymmeskrävande handel, utan att de ska hänvisas till centrum. I detta område är det däremot tillåtet att t.ex. placera en trafikstation och en liten dagligvarubutik i anslutning till den. Området skulle få bäst synlighet om det gränsade till Oljevägen, men det torde finnas bättre plats för det längs Nickbyvägen. Den befintliga bosättningen begränsar i viss mån utvecklingen av området.

## Kaupan vyöhykkeet Nikkilässä



Kuva: Nikkilän kaupan vyöhykkeet, WSP, 2021.

Bild: Zoner för handeln i Nickby, WSP, 2021.

## 4.3 Liikkumisen ja pysäköin- nin tarpeet

### Kehittämistarpeet ja tavoitteet 2040

- Asemanseudun kehittäminen asumisen, työpaikkojen ja aktiviteettien sekoittuneeksi alueeksi.
- Asemasta perinteisen asemarakennuksen sijaan monikulttuurikeskus, joka sijaitsee Nikkilän keskustassa ja jota palvelevat kaikki alueen kulkumuodot.
- Huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus keskeisillä pääväylillä. Katuverkko koostuu muutamasta liikenteen pääväylästä liikenteelle, muille väylille kohdistetaan pienemmät volyymit ja kävelypainotteisuutta. Tavoitteena on vähentää henkilöautoliiken-

## 4.3 Behov att färdas och parkera

### Utvecklingsbehov och mål 2040

- Att utveckla stationsnejden till ett blandat område för boende, arbetsplatser och aktiviteter.
- I stället för en traditionell stationsbyggnad ett mångkulturellt centrum i kärnan av Nickby som tjänar alla transportformer i området.
- Smidig fordonstrafik på de viktigaste huvudlederna. Gatunätet består av några huvudleder, till de andra farlederna hänvisas mindre volymer och fotgängare. Målet är att minska personbilstrafiken på Stora Byvägen (matning utifrån).
- Trivsamma och säkra miljöer att promenera, cykla och vistas i främjas. Det ska vara enkelt

nettä Ison Kylätien varrella (ulkosyötteisyys).

- Edistetään viihtyisien ja turvallisten kävely-, pyöräily- ja oleskeluympäristöjen toteutumista. Huomioidaan asemanseudun kävelytävyys ja aseman saavutettavuus kävellen ja pyörällä.
- Edistetään matkaketjujen toteutumista sekä kehitetään liikennejärjestelmän solmukohtia ja liityntäpysäköintiä.
- Tulevaisuuden liikkumispalvelut. Joukko liikenteen runkona toimii Kerava–Nikkilä-raideliikenne. Bussiliikenne on joustava, esim. 24/7 toiminnassa oleva palvelulenkki ihmisten ja tavaroiden kuljettamiseen robotibusseilla. Esimerkiksi yhteiskäyttöpyörät helpottavat sekä liityntämatkaa junalle että alueen sisäisiä matkoja
- Radanvarren huonopohjainen alue osoitetaan keskitetyille pysäköinnille (mm. liityntäpysäköinti) aseman yhteyteen, johon kohdistuu joka tapauksessa raskasta rakentamista. Pysäköinnin sijainti tukee aseman ja Ison Kylätien kaupallisia palveluita.
- Huomioidaan vaiheittainen toteutus mahdollistamalla aseman ympäristössä väli-aikaistoimintoja ennen asemakeskuksen rakentamista.

## Toimenpiteet

- Muodostetaan liikenneverkon kehittämisen iso kuva mm. radan pohjoispuolen liittämisen keskustaan.
- Rauhoitetaan Iso Kylätie yksityisautoilulta ensin kokeiluluontoisesti viikonloppuisin tai toripäivinä.
- Muutetaan keskeiset tieosuudet katualueeksi.
- Kehitetään sekä pohjois- että eteläpuolen katuverkon yhteyksiä aseman suuntaan.

att promenera i stationsnejden och stationen ska nås till fots och med cykel.

- Resekedjor främjas och knutpunkterna i trafiksystemet och infartsparkeringen utvecklas.
- Framtidens resetjänster. Stommen i kollektivtrafiken utgörs av spårtrafiken mellan Kervo och Nickby. Busstrafiken är flexibel, t.ex. en 24/7 servicelinje där människor och varor transporteras med robotbussar. Sambrukscyklar gör det lättare att ta sig från infartsparkering till tåget och att färdas inom området.
- Området med dålig jordgrund längs banan anvisas för centraliserad parkering (bl.a. infartsparkering) i anslutning till stationen, eftersom sådant i varje fall förutsätter tungt byggande. Parkeringens läge stöder den kommersiella servicen på stationen och längs Stora Byvägen.
- Genomförande i etapper blir möjligt med tillfälliga funktioner i stationsomgivningen innan stationscentrumet byggs.

## Åtgärder

- Den stora bilden av trafiknätet målas upp, bl.a. ansluts norra sidan av banan till centrum.
- Stora Byvägen fredas från privatbilism, först som ett experiment under veckoslut eller torgdagar.
- Centrala vägavsnitt ändras till gatuområden.
- Gatunätets förbindelser i riktning mot stationen utvecklas både på norra och på södra sidan.
- Ändamålsenliga cykel- och gångförbindelser

- Mielekkäiden yhteyksien rakentaminen muualle Sipooseen kävelyille ja pyöräilylle mm. pääreittien valaistusta parantamalla.
- Tunnistetaan liikenneverkkotarkkuudella ne liittymät, joihin liittyy toimivuusongelmia maankäytön ja liikenteen lisääntyessä. Toimenpiteet tulevat ratkaistaviksi pääosin asemakaavoituksen liikenne- ja katusuunnittelun yhteydessä.
- Selkeytetään Nikkilän liikenneverkon toiminnallista luokittelua. Työssä esitetään autoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen tärkeimmät yhteydet. Väyliä parannettaessa ja joitakin uusia keskeisiä yhteyksiä toteutettaessa otetaan huomioon niiden rooli liikennejärjestelmässä. Tällöin toiminnallinen jäsentely selkiytyy ja ohjaa verkon toteutumista.
- Väyliä mitoitus suunnitellaan kunkin yhteyden kohdalla erikseen. Esimerkiksi pyöräilyverkon osalta seudulliset, pääpyöräily- ja aluereitit erotetaan tyypillisesti autoliikenteestä, mutta myös täydentävät muut reitit voidaan erotella, jos autoliikennemäärät sitä edellyttävät.
- Tarkemmat toimenpiteet ja laatutaso tulevat ratkaistaviksi pääosin yksityiskohtaisemman liikennesuunnittelun yhteydessä.
- Asemanseudun liikennejärjestelyt ja pysäköinti suunnitellaan erillisenä hankkeena.
- Rakenteen tiivistäminen ja samanaikainen joukkoliikenteen käyttäjäpotentiaalın kasvattaminen ydinkeskustassa edellyttää liityntäpysäköinnin järjestämistä tehokkaasti. Ratkaisut suunnitellaan kiinteistö- ja korttelikohtaisesti.

- ordnas till andra delar av Sibbo bl.a. genom förbättringar av belysningen längs huvudlederna.
- Med den exakthet som gäller trafiknätet identifieras de anslutningar som kommer att förknippas med funktionella problem allteftersom markanvändningen och trafiken ökar. Åtgärderna avgörs i huvudsak i samband med trafik- och gatuplaneringen när detaljplaner utarbetas.
- Den funktionella klassificeringen av trafiknätet i Nickby förtydligas. I arbetet föreslås de viktigaste förbindelserna för fordon, fotgängare och cyklister samt kollektivtrafiken. När farleder förbättras och nya viktiga förbindelser byggs ska deras roll i trafiksystemet beaktas. Därvid förtydligas den funktionella indelningen och styrs genomförandet av nätet.
- Dimensioneringen av farlederna planeras separat för varje förbindelse. Exempelvis när det gäller nätet av cykelbanor brukar man åtskilja regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och lokala cykelstråk från biltrafiken, men också andra kompletterande stråk kan åtskiljas om fordonstrafikvolymerna kräver det.
- Mer exakta åtgärder och kvalitetsnivån avgörs i huvudsak i samband med den mer detaljerade trafikplaneringen.
- Trafikregleringen och parkeringen i stationsnejden planeras i ett separat projekt.
- När strukturen förtätas och antalet potentiella användare av kollektivtrafiken samtidigt ökar i centrum förutsätts effektiv infartsparkering. Lösningarna planeras specifikt för fastigheter och kvarteren.

Liikenneverkkoselvityksen (Ramboll, 2021) mukaan Nikkiläntien liittymien toimivuuden ja liikenneturvallisuuden varmistaminen on ensimmäinen suuri kehittämishanke, mutta myös Brobörentien jalankulku- ja pyöräyhteyden kehittäminen sekä Pornaistentien liittymät ja risteämisyjärjestelyt vaativat lähivuosina toimenpiteitä. Radan pohjoispuolen ja muiden uusien asuinalueiden liikennejärjestelyjä kehitetään vaiheittain kysynnän mukaan, alkaen liittymistä pääväylille. Kaavarunkotyön mukainen maankäyttö kasvattaa kaikkien liikennemuotojen kysyntää, ja johtaa uuden Pornaistentietä keventävän ajoyhteyden tarpeeseen rautatieaseman länsipuolelle.

## 4.4 Liikenneverkon vaihtoehdot, vaihtoehtojen vaikutukset ja vertailu

Kaavarunkotyön edetessä nähtiin tarpeelliseksi tutkia asemanseudun liikennejärjestelyjä ja liikenneverkon toimivuutta periaatteellisella tasolla: miten tuleva asemanseutu liitetään liikenneverkkoon ja miten Nikkilän liikenneverkko toimii, jos Nikkilässä on tulevaisuudessa noin 12 000 asukasta (nykyisin noin 5000 asukasta, lisäys nykyiseen noin 7 000 asukasta). Lisäksi tuli suunnitella alustavat yhteystarpeet uusille kaavoitettaville Nikkilän kartanon, Jokilaakson sekä Åkernäsin alueille.

Nikkilään laadittiin **kolme liikenneverkkovaihtoehtoa, joihin kuhunkin liittyy hieman eritavoin painotettu maankäyttö**. Vaihtoehtoissa on mukana koko liikenneverkko lännessä Martinkyläntielle, etelässä Keravantielle/Öllytielle ja pohjoisessa Paipistentielle/Pohjanmetsäntielle saakka.

Tutkitut vaihtoehdot olivat:

- Vaihtoehto 0+:ssa uusi maankäyttö sijoittuu radan eteläpuolelle, ja radan poikki ei toteuteta

Enligt utredningen om trafiknätet (Ramboll, 2021) är det första stora utvecklingsprojektet att säkerställa fungerande och trygga anslutningar vid Nickbyvägen, men åtgärder behövs också för att förbättra gång- och cykelbanan längs Brobölevägen samt anslutningarna och korsningarna vid Borgnäsvägen. Trafikregleringen i bostadsområdena på norra sidan av banan och andra nya bostadsområden utvecklas stegvis enligt efterfrågan med början i anslutningarna till huvudlederna. Markanvändningen enligt planstommen ökar efterfrågan på samtliga trafikformer. En ny förbindelse till västra sidan av järnvägsstationen kommer att behövas för att minska belastningen på Borgnäsvägen.

## 4.4 Alternativen i trafiknätet, alternativens konsekvenser och jämförelse av alternativen

Allteftersom arbetet fortskridit har det blivit nödvändigt att undersöka trafikregleringen och trafiknätets funktion i stationsnejden på en principiell nivå: hur ska den framtida stationsnejden anslutas till trafiknätet och hur fungerar trafiknätet i Nickby om tätorten i framtiden har ca 12 000 invånare (för närvarande ca 5 000 invånare, en ökning med ca 7 000 invånare). Därtill skulle det planeras preliminära förbindelsebehov till de nya områdena som ska planläggas vid Nickby gård, Ådalen och Åkernäs.

För Nickby utarbetades **tre alternativ till trafiknät. Markanvändningen viktas litet olika i varje alternativ**. Alternativen omfattar hela trafiknätet i väster till Mårtensbyvägen, i söder till Kervovägen/Oljevägen och i norr till Paipisvägen/Norrskogsvägen.

De undersökta alternativen var följande:



- uutta yhteyttä pohjoispuolelle
- Vaihtoehto A:ssa radan pohjoispuolelle sijoittuu niin paljon uutta maankäyttöä kuin on mahdollista ilman uutta yhteyttä radan poikki
  - Vaihtoehto B:ssä uusi maankäyttö sijoittuu pääosin radan pohjoispuolelle, uusi yhteys radan poikki (yli tai ali) toteutetaan

Radan eteläpuolelle painottuvan vaihtoehdon 0+ ongelmaksi muodostuivat osittain pitkät matkat rautatieasemalle, Nikkiläntien voimakas kuormittuminen ja keskustan alemman katuverkon kasvavat liikennemäärät. Radan kummallekin puolelle tasaisemmin jakautuva vaihtoehto A ei merkittävästi kyennyt näitä ongelmia lievittämään, mutta nosti esille Pornaistentien toimivuus- ja turvallisuusongelmia sekä estevaikutuksen. Kolmannessa vaihtoehdossa B uudella radan risteävällä katuyhteydellä kyettiin sijoittamaan valtaosa kasvusta tiiviimmin rautatieaseman vaikutusalueelle ja samalla jakamaan liikennekuormaa tasaisemmin.

Maankäytön tavoitellun kasvun ja kestävä liikku-  
misen mahdollistava vaihtoehto B valittiin työssä  
jatkokehityksen pohjaksi. Investointikustannukset  
ovat suhteellisen korkeat, mutta niillä saavutetta-  
vien hyötyjen katsottiin olevan myös merkittäviä.

Kaikissa liikenteellisissä tarkasteluissa lähtökohtana  
oli Destian aseman sijaintiselvityksen vaihtoehto 1  
(ks. alla oleva kuva).

- I alternativ 0+ placeras ny markanvändning söder om banan och ingen ny förbindelse över/under banan.
- I alternativ A placeras på norra sidan av banan så mycket ny markanvändning som det är möjligt utan en ny förbindelse över/under banan.
- I alternativ B placeras ny markanvändning i huvudsak norr om banan och en ny förbindelse byggs över eller under banan.

Problemen med alternativ 0+, där tonvikten ligger på området söder om banan, blev ställvis långa avstånd till järnvägsstationen, en kraftig belastning på Nickbyvägen och ökande trafikvolymen på det lägre gatunätet i centrum. Alternativ A, som fördelar sig jämnare på bägge sidorna av banan, lyckades inte nämnvärt lindra dessa problem, men lyfte fram funktionalitets- och säkerhetsproblemen på Borgnäs vägen samt vägens barriäreffekt. I det tredje alternativet – B – kunde merparten av tillväxten, tack vare en ny gatuförbindelse som korsar banan, koncentreras bättre till järnvägsstationens influensområde och därigenom fördela trafikbelastningen jämnare.

Eftersom alternativ B möjliggör den eftersträvarade tillväxten och hållbara färd sätt valdes det som underlag för det fortsatta utvecklingsarbetet. Investeringskostnaderna är relativt omfattande men så är även de fördelar som uppkommer i alternativet.

Alternativ 1 (se bilden nedan) i Destias utredning om stationens läge var utgångspunkten för alla trafikmässiga granskningar.



Kuva: Destia päätyi selvityksessään suosittelemaan aseman sijaintivaihtoehtoa 1.

Bild: I sin utredning valde Destia att rekommendera alternativ 1 till placering av stationen.

# 5 Nikkilän kaavarungon suunnitteluratkaisu Planeringslösningen i planstommen för Nickby



## 5.1 Kaavarungon keskeinen sisältö ja esitystapa

Kaavarungossa määritellään ne maankäytölliset ja liikenteelliset periaatteet, joilla Nikkilästä muodostuu joukkoliikenteeseen tukeutuva, toiminnoiltaan monipuolinen, voimakkaaseen kasvuun varautuva Sipoon kunnanosa. Nikkilän kaavarungossa osoitetaan maakuntakaavassa, MAL-suunnittelussa sekä Sipoon yleiskaavassa linjattujen kasvutavoitteiden kannalta tarpeelliset rakentamisalueet asuin- ja työpaikkatoiminnoille, niiden tarvitsema liikenneverkko sekä viherverkko.

Nikkilän kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa ylempiasteisten kaavojen ohella Nikkilän kehityskuvan periaatteita, jossa on määritelty yleispiirteisesti kasvun painopistealueet sekä kehittämisen periaatteet kaavoituksen ja muun suunnittelun tueksi.

## 5.1 Planstommens centrala innehåll och framställnings-sätt

I planstommen fastställs de principer för markanvändning och trafik som gör Nickby till en kommun-del som stöder sig på kollektivtrafik, har mångsidiga funktioner och beredskap för kraftig tillväxt. I planstommen för Nickby anvisas byggområden för bostäder och arbetsplatser som behövs för uppnåendet av tillväxtmålen i landskapsplanen, MBT-planeringen och generalplanen för Sibbo, det trafiknät som behövs för bostäderna och arbetsplatserna samt ett grönnät.

Planstommen för Nickby verkställer och preciserar parallellt med planerna på högre nivå de principer som lagts fram i utvecklingsbilden för Nickby. Principerna visar i stora drag prioriteringsområdena

Kaavarungon asukasmitoitus perustuu kehityskuvassa esitettyyn kasvutavoitteeseen, jonka mukaan Nikkilän asukasmäärä on vuoteen 2035 mennessä kasvanut noin 10 000 asukkaaseen. Kaavarungossa varaudutaan pitkällä aikavälillä tätäkin suurempaan kasvuun. Kaavarungon pohjaksi on tutkittu kasvun kestävä sijoittamista ja liikenneverkon kehittämistarpeita tilanteessa, jossa Nikkilässä on 12 000 asukasta (lisäys nykyiseen noin 7 000 asukasta). Tärkeimpänä tavoitteena on ollut varmistaa kehityspolku sellaiselle kasvulle, joka mahdollistaa henkilöjunayhteyden avaamisen pääradan suuntaan. Kaavarungossa on tarkasteltu ja esitetty potentiaalisia kasvualueita väestötavoitteen saavuttamiseksi.

Väestöpohjan kasvun ohella Nikkilän kehittämisen tavoitteena on imagon parantaminen, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja esteettisesti sekä toiminnallisesti vetovoimaisen taajaman kehittäminen. Erilaisten tavoitteiden yhteensovittamista kaavarungossa on vaatinut erityisesti tuleva asemaympäristö kulkuyhteyksineen. Asemaympäristön lähialue on kaavarungossa osoitettu selvitysalueeksi, jonka suunnitteluperiaatteita tulee tarkastella ennen asemakaavoitusta tarkemmin. Jatkosuunnittelussa tulee sovittaa yhteen asemaympäristön liikenne- ja maankäyttöratkaisut siten, että huomioidaan samaan aikaan asemaympäristön vaatima tehokas maankäyttö, muodostuva kaupunkikuva sekä vanha kylärakenne ja Ison Kylätien historiallinen merkitys. Erityisesti tulee huomioida asemaympäristön toiminnallinen kytkeytyminen olemassa olevaan keskusta ja sen palveluihin sekä Ison Kylätien elinvoiman lisäämistä koskevat tavoitteet kulttuuriympäristön vaalimista koskevien tavoitteiden ohella.

Kaavarungon esitystavassa on noudatettu soveltuvin osin ympäristöministeriön Yleiskaavakaavamerkinnet ja -määräykset -opasta. Kaavarungon kaavamerkinnet noudattelevat kaavamerkintäasetuksen

för tillväxten samt riktlinjerna för planläggningen och den övriga planeringen. Dimensioneringen av bostadsområdena grundar sig på tillväxtmålet i utvecklingsbilden, enligt vilket antalet invånare i Nickby kommer att öka till ca 10 000 fram till år 2035. I planstommen ingår beredskap för en ännu större tillväxt på lång sikt. Som underlag för planstommen har man undersökt en hållbar förläggning av tillväxten och behovet av att utveckla trafknätet inför ett läge där Nickby har 12 000 invånare (en ökning med ca 7 000 invånare jämfört med i dag). Det viktigaste målet har varit att staka ut en tillväxtbana som gör det möjligt att inleda persontrafik i huvudbanans riktning. I planstommen granskas och föreslås potentiella tillväxtområden för uppnåendet av befolkningsmålet.

Förutom att öka befolkningsunderlaget syftar utvecklingsarbetet också till att förbättra Nickbys image, förenhetliga samhällsstrukturen och skapa en såväl estetiskt som funktionellt attraktiv tätort. Särskilt den framtida stationsnejden och förbindelserna till den har förutsatt samordnande av olika slags mål. I planstommen har stationsområdets näromgivning anvisats som ett utredningsområde. Planeringsprinciperna för detta område ska ses över före detaljplaneringen. Under den fortsatta planeringen ska trafik- och markanvändningslösningarna i stationsnejden samordnas parallellt med beaktande av kravet på effektivitet, stadsbildens utformning samt den gamla bystrukturen och Stora Byvägens betydelse. Särskild uppmärksamhet ska ägnas stationsnejdens funktionella koppling till det befintliga centrumet och servicen. Att värna om kulturmiljön och att öka Stora Byvägens livskraft är också mål som ska beaktas särskilt.

Sättet att framställa planstommen har följt tillämpliga delar av miljöministeriets handledning Beteckningar och bestämmelser i generalplaner.

yleiskaavamerkintätyyppejä:

- Ympäristömuutoksia kuvaavat merkinnät (aluevarausmerkinnät)
- Alueiden erityisominaisuuksia ilmaisevat merkinnät
- Viiva- ja kohdemerkinnät

Ympäristömuutoksia kuvaavat merkinnät on luokiteltu kaavarungon esitystapaan sopivalla tarkkuudella

- Viherverkostosuunnitelman mukaisesti toteutettaviin alueisiin
- Nykyisellään säilytettäviin asemakaavoittamattomiin alueisiin
- Voimassa olevien asemakaavojen mukaan kehitettäviin alueisiin
- Pienin toimenpitein kehitettäviin/täydennysrakennettaviin alueisiin
- Uusiin ja olennaisesti muuttuviin alueisiin

## 5.2 Maankäyttö

Suunnittelualueella on voimassa Sipoon yleiskaava 2025, jossa Nikkilään on osoitettu keskustatoimintojen alue. Kaavarungossa esitettävät uudis- ja täydennysrakentamisalueet ovat yleiskaavan mukaisia. Yleiskaavan keskusta- ja taajamatoimintojen alueet ovat pinta-alaltaan huomattavan laajoja ja kaavarungossa niitä on tarkennettu. Kaavarungossa osoitettu ajoneuvoliikenteen yhteystarve Nikkilän kartanon kaava-alueen ja Martinkylän välillä on yleiskaavan mukainen. Kaavarungossa on yleiskaavasta poiketen osoitettu uusi radan alittava/ylittävä katu keskustan ja Nikkilän kartanon alueen välille.

Kaavarunko mahdollistaa aluevarausten osalta yleis-

Planbeteckningarna i planstommen är förenliga med typerna av generalplanebeteckningar i miljöministeriets förordning om planbeteckningar:

- Beteckningar som beskriver förändringar i miljön (områdesreserveringar)
- Beteckningar som visar särskilda egenskaper hos delområden
- Objekt- och linjebeteckningar.

De beteckningar som beskriver förändringar i miljön har indelats i klasser med den exakthet som lämpar sig för sättet att framställa en planstomme.

- Områden som ska genomföras i enlighet med planen för grönnätet
- Icke-detaljplanerade områden som ska bevaras i sitt nuvarande tillstånd
- Områden som ska utvecklas i enlighet med gällande detaljplaner
- Områden som ska utvecklas med små åtgärder/kompletteringsbyggas
- Nya områden och områden som kommer att förändras avsevärt.

## 5.2 Markanvändning

Generalplan för Sibbo 2025 är i kraft i planeringsområdet. I planen har ett område för centrumfunktioner anvisats i Nickby. De områden för nybyggnad och kompletteringsbyggande som föreslås i planstommen är förenliga med generalplanen. I generalplanen är områdena för centrum- och tätortsfunktioner anmärkningsvärt stora och har preciserats i planstommen. I planstommen anvisas ett förbindelsebehov för fordonstrafik mellan Nickby gårds planområde och Mårtensby i enlighet med generalplanen. Till skillnad från generalplanen har en ny gata under/över banan anvisats mellan centrum och Nickby gårds område.

kaavan mukaisen kasvatavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä). Kaavarunko mahdollistaa myös MAL 2019-mukaisen kasvatavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä), joka on siis yleiskaavan kasvatavoitetta maltillisempi.

Kaavarungossa lähtökohtana on, että merkittävin osa kasvusta sijoittuu asemanseudun lähiympäristöön ( $r=1$  km). Nikkilän kartanon keskus on Sipoon keskeisimpiä lähivuosien kehittämishankkeita.

Kaavarunkotyössä ja alueen asemakaavoituksessa luodaan edellytykset Nikkilän taajamakeskuksen laajentumiselle radan pohjoispuolelle. Alueelle on suunnitteilla vahvasti Nikkilän tulevaan juna-asemaan tukeutuva, monimuotoinen asumisen ja palveluiden alue noin 3 000 uudelle asukkaalle.

Asemaympäristön lähialue on osoitettu kaavarungossa selvitysalueeksi, joka suunnitellaan asema-kaavoituksen yhteydessä kokonaisuutena tai jolle laaditaan muu kokonaisratkaisu asemakaavoituksen pohjaksi. Kaavarunkoon on merkitty tutkitut asemanseudun yhteydet ajoneuvo-/joukkoliikenteen vaihtoehtoisina yhteystarpeina. Haasteena asemanseudun rakentamisessa on radan pohjoispuolen kytkeytyminen Nikkilän keskustaan ja sen palveluihin sekä toimivien yhteyksien järjestäminen tulevalle henkilöjunaliikenteen asemalle. Lisäksi haasteena on aseman lähialueiden heikko rakennettavuus laajojen savikoiden vuoksi. Rata sijoittuu Ollbäckenin purolaaksoon, ja rata ja purolaakso yhdessä muodostavat merkittävän yhdyskuntarakenteellisen estevaikutuksen Nikkilän taajaman pohjois- ja eteläosien välille. Yhdyskuntarakenteen estevaikutuksen lieventämiseksi ja yhteyksien parantamiseksi kaavarungossa on esitetty em. uusi radan alittava/ylittävä katuyhteys.

Ison Kylätien varsi on pohjoispäästään osoitettu

I fråga om områdesreserveringarna gör planstommen det möjligt att uppnå tillväxtmålet i generalplanen (Nickby +12 000 invånare fram till år 2025). Planstommen gör det också möjligt att uppnå tillväxtmålet i MBT 2019, som är en ökning på 8 500 invånare (10 500 invånare i Nickby år 2030 och 14 500 invånare år 2050). Detta mål är alltså mindre ambitiöst än målet i generalplanen.

I planstommen är utgångspunkten att största delen av tillväxten uppkommer i stationsnejden med näromgivning ( $r=1$  km). Nickby gårds centrum är ett av de viktigaste utvecklingsprojekten i Sibbo under de närmaste åren. Arbetet med planstommen och detaljplanläggningen i området skapar förutsättningar för en utvidgning av tätortscentrumet till norra sidan av banan. I området planeras ett mångsidigt område för boende och service för ca 3 000 nya invånare. Området stöder sig starkt på den framtida tågstationen i Nickby.

Närområdet kring stationen har i planstommen anvisats som ett utredningsområde, som ska planeras som en helhet i samband med detaljplaneringen eller för vilket någon annan övergripande lösning ska utarbetas som underlag för detaljplaneringen. Undersökta förbindelser till stationsnejden har i planstommen betecknats som alternativa behov av förbindelser för fordons-/kollektivtrafiken. Vid byggandet av stationsnejden består utmaningarna i att koppla norra sidan av banan till centrum och servicen där samt att ordna fungerande förbindelser till den nya tågstationen för persontrafik. En utmaning är också att områdena kring stationen ligger på vidsträckta lermarker med dålig byggbarhet. Banan går i dalen längs Ollbäcken, och banan och dalen utgör tillsammans en betydande barriäreffekt i samhällsstrukturen mellan de norra och södra delarna av tätorten Nickby. För att lindra denna barriäreffekt och förbättra förbindelserna föreslås en ny förbindelse under/över banan i planstommen.

keskustatoimintojen alueena, mikä mahdollistaa keskustan ydinalueiden ja asemanseudun välin kytkemisen nykyistä paremmin sekä rakenteellisesti että toiminnallisesti yhteen. Ydinkeskusta laajenee, mikä luo edellytyksiä palvelujen kehittämiseksi ja muulle rakentamiselle keskeisellä alueella. Muita uusia tai olennaisesti muuttuvia alueita ovat mm. Nikkiläntien ja Ison Kylätien risteysalue, Marskattan, Jokilaakson itäinen osa sekä Öljytien varsi. Tiivistyviä, pääasiassa pientalovaltaisia alueita on mm. Ison Kylätien varrella ja Suursuon alueella.

Kaiken kaikkiaan kaavarunkoratkaisu mahdollistaa Nikkilän alueen merkittävän täydennysrakentamisen nykyisiä taajama-alueita laajentamalla ja tiivistämällä sekä tehostamalla maankäyttöä ytimessä. Samalla luodaan riittävä käyttäjäpotentiaali henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuu-  
della.

Maankäytön tehostamisen ohella merkittävä osa Nikkilästä säilyy ennallaan. Nykyisellään säilyviä alueita ovat pääosa asemakaavoitetuista alueista sekä viherverkosta, joka käsittää mm. metsät (lähi-  
metsät, ulkoilu- ja virkistysmetsät, suojametsät sekä arvometsät).

Kaavarunkoratkaisun osa-aluekohtainen kuvaus on esitetty luvussa 5.5.

### 5.3 Liikenneverkko

Liikenneverkon osalta kaavarunkoratkaisun keskeisiä periaatteita ja johtopäätöksiä ovat:

- Kaavarungossa esitetään uusi yhteys radan poikki alikulkuna.

Området längs norra ändan av Stora Byvägen har anvisats som ett område för centrumfunktioner, vilket möjliggör en smidigare koppling mellan de centrala delarna av centrum med stationsnejden, både med hänsyn till struktur och funktion. Centrumkärnan utvidgas, vilket skapar förutsättningar för en utökad service och annat byggande på centrala platser. Andra nya områden och områden som förändras avsevärt är bl.a. anslutningsområdet mellan Nickbyvägen och Stora Byvägen, Marskattan, östra delen av Ådalen och området längs Oljevägen. Områden som förtätas, främst småhusdominerade områden, finns bl.a. längs Stora Byvägen och i Storkärr.

På det hela taget möjliggörs ett omfattande kompletteringsbyggande i Nickby genom att befintliga tätortsområden utvidgas och förtätas och markanvändningen i kärnan effektiviseras. På samma gång uppkommer en tillräcklig användarpotential för att inleda persontågstrafik mellan Kervo och Nickby.

Parallellt med effektiviseringen av markanvändningen kommer en betydande del av Nickby att förbli oförändrad. Merparten av de detaljplanerade områdena samt grönnätet, som bl.a. omfattar skog (närskogar, frilufts- och rekreationsskogar, skyddsskogar samt värdeskogar) kommer att bevaras sådana de är i dag.

I kapitel 5.5 beskrivs varje delområde av lösningen i planstommen.

### 5.3 Trafiknätet

I fråga om trafiknätet läggs följande centrala principer och slutledningar fram i planstommen:

- I planstommen föreslås en ny förbindelse under banan.

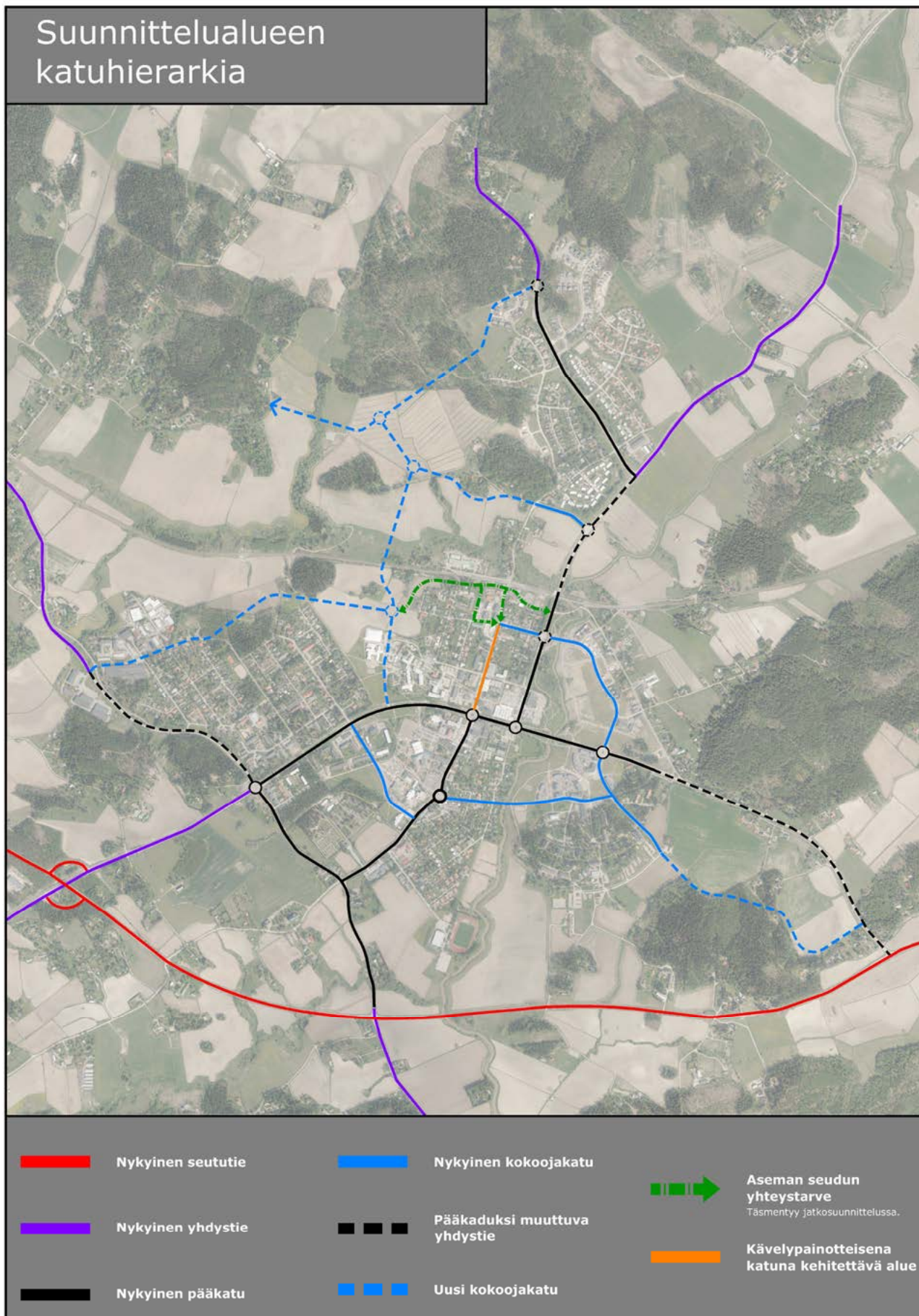
- Kaavarungossa yhteys Nikkilän kartanon alueelta Martinkyläntielle jätetään varaukseksi, ja radan eteläpuolella esitetään uusi yhteys Martinkyläntielle. Tämä yhteys esitetään Lukkarinmäentien kautta.
- Asemanseudun liittyminen länteen esitetään Lukkarinmäentien kautta, koska Marskattanin alueelle ei ole tulossa merkittävää lisärakentamista ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä lähijunaliikenteen käynnistämistä edellyttävälle tasolle.
- Isoa Kylätietä kehitetään kävelypainotteisena katuna yhteysväylillä Nikkiläntie-Mixintie.
- Som en reservering anvisas en förbindelse från Nickby gårds område till Martinsbyvägen, och söder om banan föreslås en ny förbindelse till Mårtensbyvägen. Denna förbindelse går via Klockarbackavägen.
- Det föreslås att stationsnejden ska ansluta sig västerut via Klockarbackavägen eftersom inget betydande tilläggsbyggande kommer att ske i Marskattan förrän de centrala områdena av tätortsstrukturen har utvecklats till den nivå som förutsätts för inledandet av lokaltågstrafik.
- Stora Byvägen utvecklas i huvudsak som en promenadvänlig gata mellan Nickbyvägen och Mixvägen.

Asemanseudun liittamisestä idässä Pornaistentiehen (Bubbiksentie/Mixintie) käytiin kaavarungon laatimisen aikana keskustelua, jota on tarpeen vielä jatkaa kunnassa sisäisesti. Helppoa, kaikkia tavoitteita toteuttavaa vaihtoehtoa ei ole:

- Mixintien vaihtoehdossa Mixintien kortteleissa tarvitaan kaavamuutos, jonka yhteydessä katu-tilan tarve tulee tutkia tarkemmin. Ison Kylätien pohjoispää voidaan tässä vaihtoehdossa rauhoittaa kävelykaduksi. Vaihtoehto mahdollistaa Ison Kylätien pohjoispään kulttuuriympäristön säilymisen.
- Bubbiksentien parantaminen muuttaisi tien nykyistä poikkileikkausta ja vaikuttaa olemassa olevaan rakennuskantaan. Ison Kylätien pohjoispään arvokas luonne (Livadyn kulttuuriympäristöselvitys) muuttuu täysin ja arvorakennuksia joudutaan purkamaan/siirtämään. Lisääntyvä läpiajoliikenne ei tue Ison Kylätien kehittämistä elävänä ja viihtyisenä kaupunkialueena. Bussireittejä ajatellen tämä on sujuvampi vaihtoehto.
- Kaavarunkotyön aikana esillä oli myös ”kompromissivaihtoehto”, jossa joukkoliikenne kääntyisi Mixintieltä Isolle Kyläntielle ja muu autoliikenne ohjattaisiin Mixintien ja Svärdfältintien jatkeen kautta asemalle. Tällöin kaavamuutosta ei välttä-
- Hur stationsnejden ska ansluta sig i öster till Borgnäsavägen (Bubbisvägen/Mixvägen) diskuteras under utarbetandet av planstommen och denna diskussion fortsätter internt i kommunen. Det finns inget enkelt alternativ som skulle uppfylla alla mål:
- I alternativet med Mixvägen behövs en planändring i kvarteren längs vägen och i det sammanhanget bör behovet av gaturum utredas närmare. Norra ändan av Stora Byvägen kan fredas till gånggata i det här alternativet. Alternativet gör det möjligt att bevara kulturmiljön i norra ändan av Stora Byvägen.
- En förbättring av Bubbisvägen skulle ändra vägens nuvarande tvärsnitt och påverka det befintliga byggnadsbeståndet. Den värdefulla karaktären i norra ändan av Stora Byvägen (Livadys utredning av kulturmiljön) förändras helt och hållet och man blir tvungen att riva/flytta värdebyggnader. Den växande genomfartstrafiken stöder inte målet om att utveckla Stora Byvägen som ett levande och trivsamt stadsområde. Med tanke på bussrutterna är detta det smidigare alternativet.
- Under planarbetet behandlades också ett ”kompromissalternativ” där kollektivtrafiken



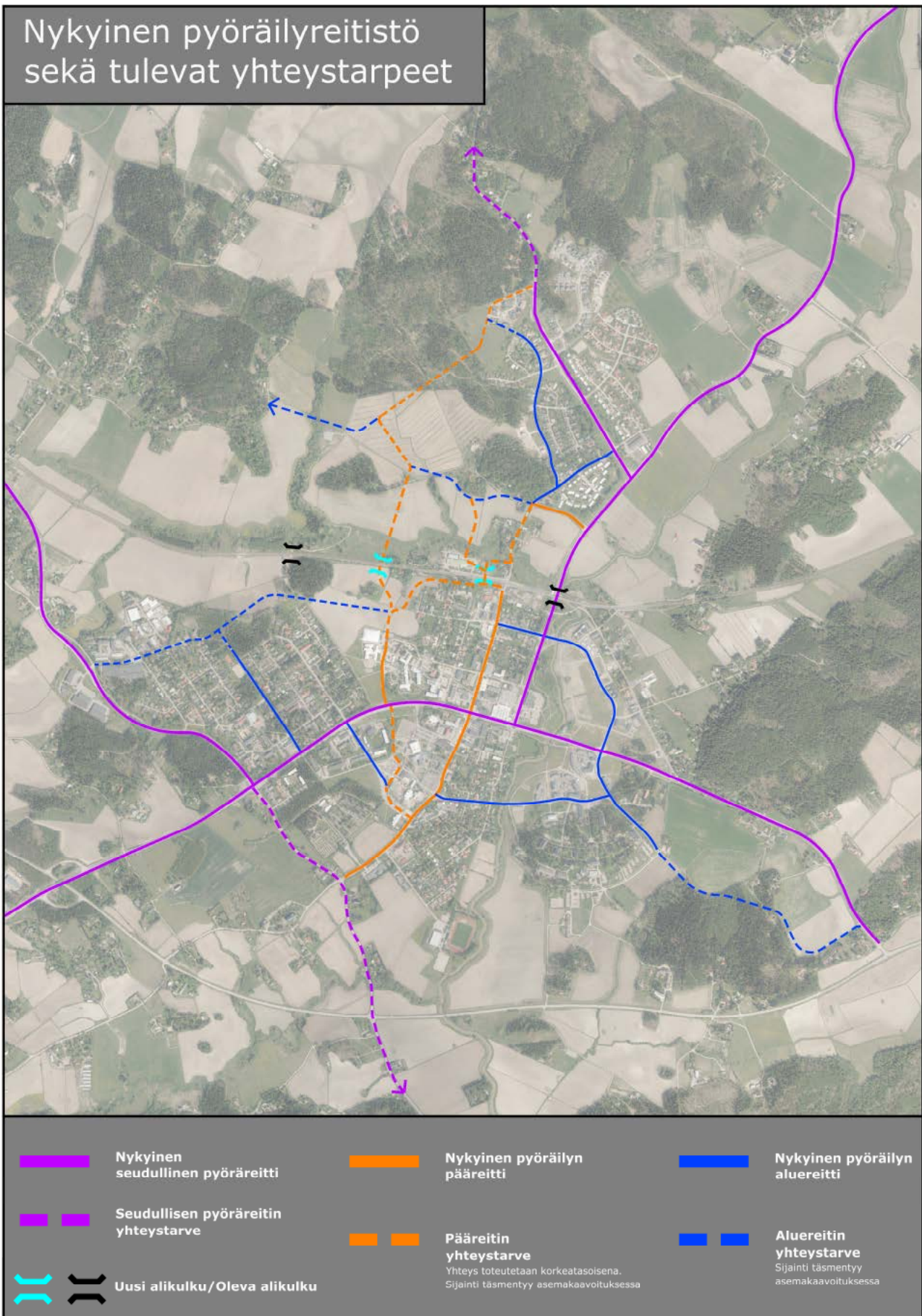
## Suunnittelualueen katuhierarkia



Kuva: Suunnitteluratkaisun katuhierarkia. Pääroolissa ovat nykyiset pääkadut sekä pääkaduksi muuntuvat nykyiset maantiet

Bild: Gatuhierarkin i planeringslösningen. De nuvarande huvudgatorna och de landsvägar som ändras till huvudgator är i nyckelposition.

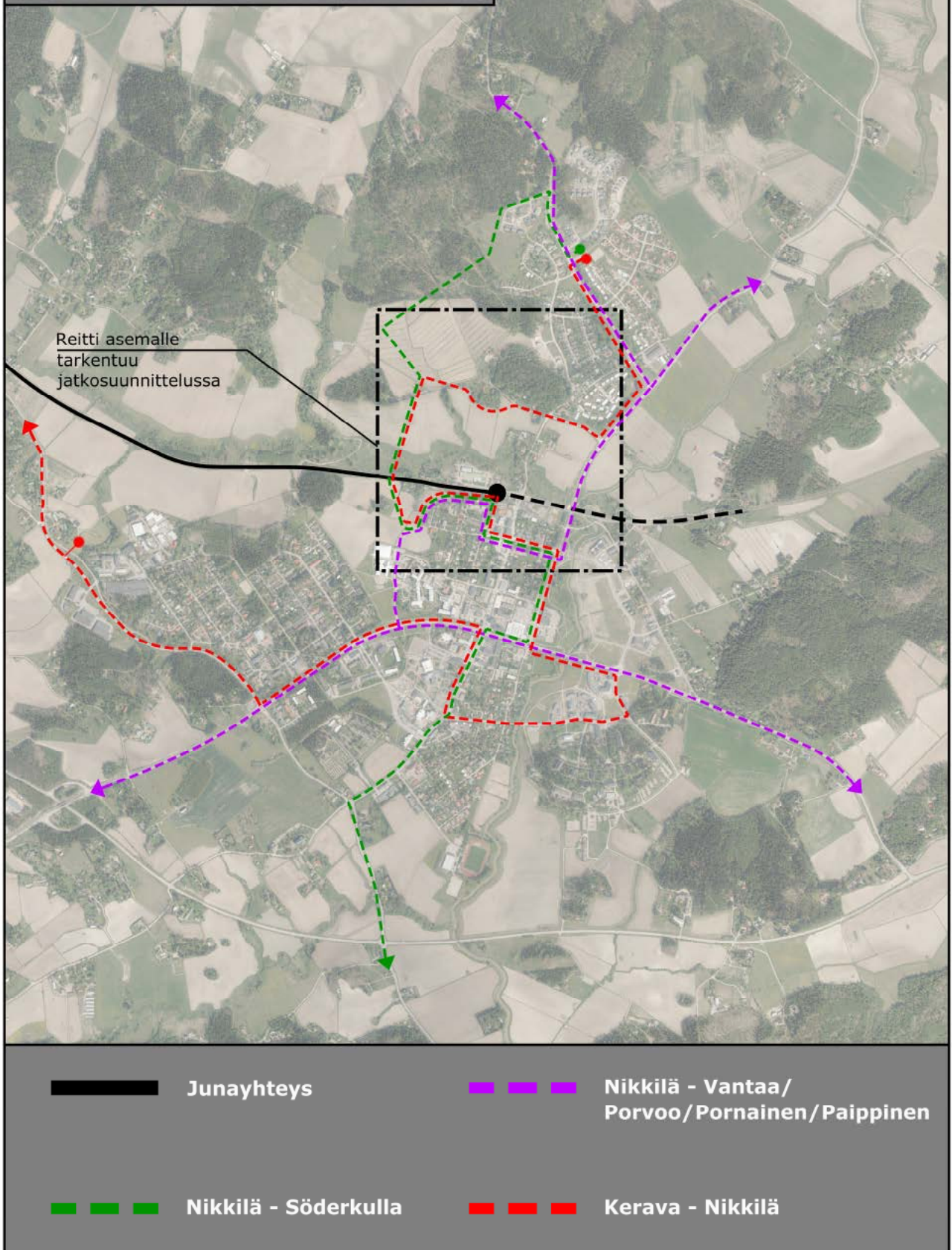
## Nykyinen pyöräilyreitistö sekä tulevat yhteystarpeet



Kuva: Pyöräiliikenteen seutu-, pää- ja aluereitit sekä niiden yhteystarpeet. Pääreitit toteutetaan korkealaatuisina yhteyksinä.

Bild: Regionala stråk, huvudstråk och lokala stråk för cykeltrafik samt behov av förbindelser till dessa. Huvudstråken anläggs som förstklassiga förbindelser.

# Alustava joukkoliikennelinjasto



Kuva: Joukkoliikenteen alustava linjasto. Reitit asemansuudelle tarkentuvat jatkosuunnittelussa.

Bild: Preliminär linjeuppsättning för kollektivtrafiken. Rutterna till stationsnejen preciseras under den fortsatta planeringen.

mättä tarvittaisi Mixintien kortteleissa joukkoliikenteen vaatimaa lisäkatutilaa varten, vaan Iso Kylätie toimisi kävely- ja joukkoliikennekatua. Tällöinkin Ison Kylätien pohjoispään luonne muuttuisi, koska bussien kohtaaminen kadunkulmassa vaatii paljon tilaa. Eräänä kehittämismahdollisuutena pidettiin sitä, että joukkoliikenne olisi yksisuuntaista, jolloin kohtauksia ei tapahdu ja katutilaa ja sen myötä mahdollisesti myös rakennuksia säästyy.

Kaavarungon liikennetarkoituksilla halutaan tukea Nikkilän kasvua ja kehittämistä vaiheittain. Kaavarunkotarkoituksena on luvussa 4.4. kuvattun liikenneverkkovaihtoehdon A mukainen verkko, jota voidaan maankäytön kasvun myötä kehittää kohti vaihtoehdon B verkkoa (liite 5). Ajatuksena on, että pääkaduiksi muuntuneet entiset maantiet muodostavat myös tulevaisuudessa autoliikenteen pääyhteydet, ja merkittävimmät täydennykset liittyvät pidemmällä tulevaisuudessa radan poikki rakennettavaan uuteen katuun. Muuten uutta katuverkkoa esitetään vain sen verran kuin alueiden toteuttaminen vaatii (Nikkilän kartanon, Jokilaakson ja Lukkarintien suunnat, sekä tarpeen mukaan etelään). Nykyistä verkkoa kehitetään kaupunkimaisemmaksi Nikkiläntien ja varsinkin Pornaistentien varsilla.

Jalankulun ja pyöräilyn verkko kehittyi osittain uuden maankäytön vaatiman liikenneverkon kehittämisen yhteydessä. Uudet radan alittavat yhteydet tuovat Nikkilän kartanon alueen nykyisen keskustan yhteyteen ja korvaavat Ison Kylätien tasoristeyksen poistoa. Brobörentien varren yhteys täydentää verkkoa Söderkullan suuntaan. Monin paikoin erilliset kaksisuuntaiset jalankulku- ja polkupyöräraitit sopivat hyvin ympäristöön, mutta varsinkin Nikkiläntiellä ja uudella radan alittavalla ja Nikkilän kartanon alueen läpi johtavalla yhteydellä saadaan muodostettua pitkä yhtenäiset jaksot, joilla myös

skulle svänga från Mixvägen till Stora Byvägen och den övriga biltrafiken skulle hänvisas via Mixvägen och förlängningen av Svärdfältsvägen till stationen. Då skulle ingen planändring nödvändigtvis behövs i kvarteren längs Mixvägen för det större utrymmet som kollektivtrafiken behöver, utan Stora Byvägen skulle vara en gånggata och en gata för kollektivtrafiken. Även i den här kompromissen skulle norra ändan av Stora Byvägen förändras eftersom det behövs mycket plats för att bussar ska kunna mötas i gatuhörnet. Som en utvecklingsmöjlighet föreslogs att kollektivtrafiken ska vara enkelriktad, varvid bussarna inte behöver mötas och gaturummet och eventuellt också byggnader kan skonas.

Trafiklösningarna i planstommen syftar till att stöda tillväxten och en etappvis utveckling i Nickby. Lösningen i planstommen baserar på trafiknätet enligt alternativ A som beskrivits i kapitel 4.4. Alternativ A kan utvecklas i riktning mot alternativ B allteftersom markanvändningen ökar (bilaga 5). Tanken är att de före detta landsvägarna som omvandlats till huvudgator även i framtiden ska utgöra huvudförbindelserna för biltrafiken och att de viktigaste kompletteringarna hör samman med den nya gatan som ska byggas under banan på längre sikt. I övrigt föreslås nytt gatunät bara i den omfattning som genomförandet av områdena kräver (Nickby gård, Ådalen och Klockarvägen, samt efter behov även söderut). Det befintliga nätet utvecklas så att det blir mer urbant längs Nickbyvägen och särskilt Borgnäs vägen.

Nätverket av gång- och cykelvägar utvecklas ställvis i samband med utvecklingen av det trafiknät som förutsätts av den nya markanvändningen. De nya förbindelserna under banan sammanflätar Nickby gårds område med dagens centrum och ersätter plankorsningen vid Stora Byvägen. Förbindelsen längs Brobölevägen kompletterar nätverket i rikt-

yksisuuntaiset pyöräkaistat toimivat.

Joukkoliikenne tukeutuu lopputilanteessa voimakkaasti Kerava–Nikkilä-rataan. Useimmat bussilinjat kulkevat Nikkilän aseman kautta, johon muodostuu tehokas vaihtopiste paitsi junaan, myös bussilinjojen välille. Bussilinjojen luonne muuttuu, kun Helsingin ja Keravan suunnissa bussit jakelevat matkustajia rautatieasemien välisillä alueilla ja mahdollistavat yhteydet rautatieasemille. Muun muassa Eriksnäs, Söderkullan ja Porvoon suuntiin tarvitaan tulevaisuudessaakin työssäkäynnin ja koululaiskuljetukset mahdollistava palvelutaso bussivuoroilla.

## 5.4 Viherverkko

Viherverkon osalta kaavaratkaisu perustuu Nikkilän viheralueverkostosuunnitelmaan (WSP, 2020), jossa on osoitettu yleispiirteisellä tasolla Nikkilän kaavarunkoalueen viheralueverkoston, virkistysreitistön ja -kohteiden sijoittuminen, tilavaraukset ja luonne. Tavoitteena on ollut edistää toimivan, elämyksellisen ja oikein mitoitettun viherverkoston kehittyminen kasvavaan Nikkilään. Viheralueverkostoa on tarkasteltu ensisijaisesti virkistykseen kannalta, luonto- ja kulttuuriympäristöarvot huomioiden.

Suunnitelman mukaan Nikkilän viheralueiden tarjontaa pyritään monipuolistamaan niin että alueelle on osoitettu useita eri tarkoitukseen sopivia ja eri tavoin hoidettavia viheralueita. Suunnitelman tarkoituksena on lisätä rakennettujen, A2-hoitoluokan puistojen määrää nykyisten ja tulevien

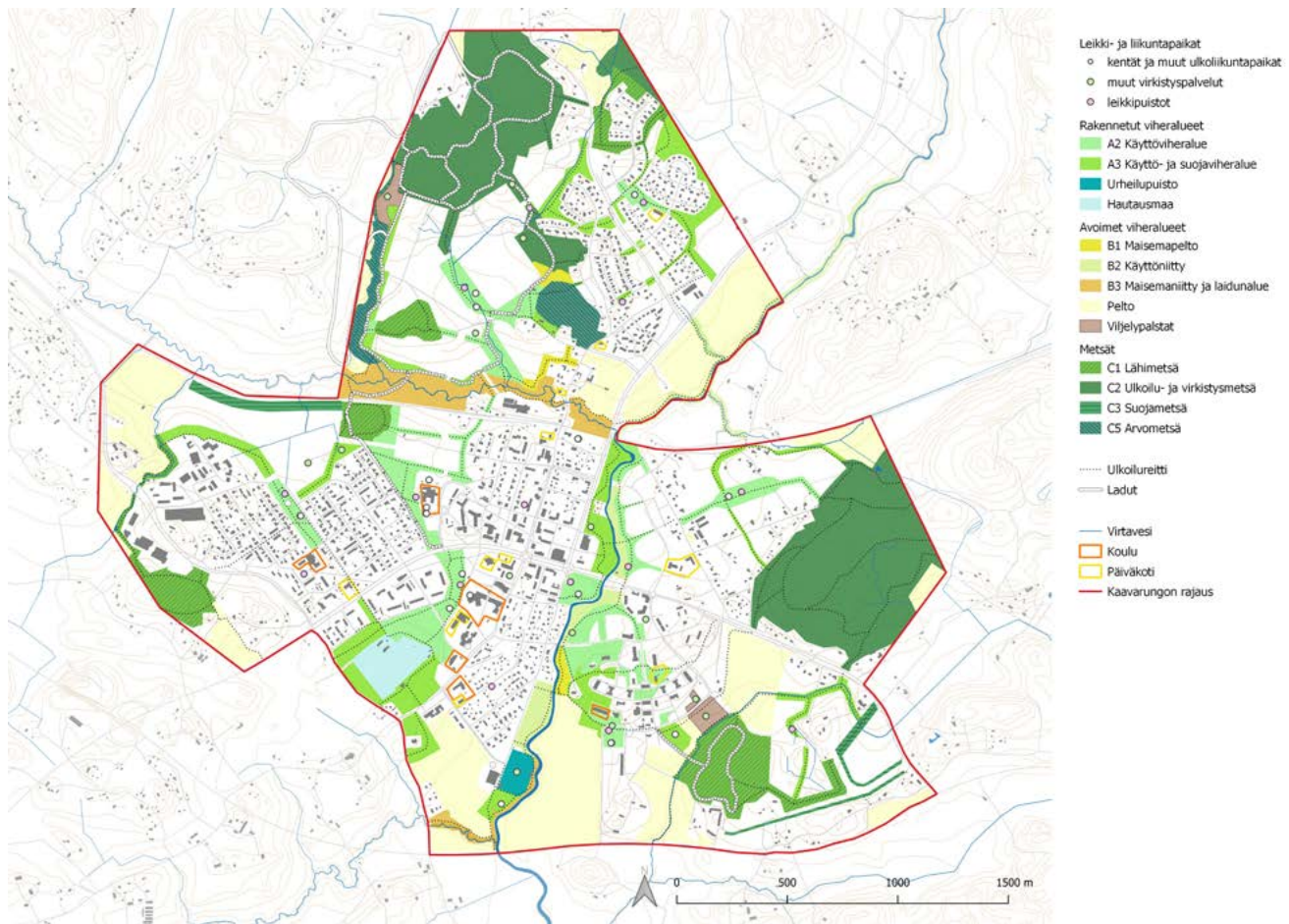
ning mot Söderkulla. De dubbelriktade, separata gång- och cykelstråken smälter bra in i miljön på många ställen, men särskilt förbindelsen längs Nickbyvägen och den nya förbindelsen under banan och genom Nickby gårds område bildar långa sammanhängande avsnitt där även enkelriktade cykelfiler fungerar.

I slutläget kommer kollektivtrafiken att stöda sig kraftigt på Kervo–Nickby-banan. De flesta busslinjerna går via Nickby station, som blir en effektiv omstigningsplats förutom till tåg även mellan olika busslinjer. Busslinjernas karaktär förändras där bussarna mot Helsingfors och Kervo transporterar passagerare på områdena mellan järnvägsstationerna och erbjuder förbindelser till järnvägsstationerna. Bland annat till Eriksnäs, Söderkulla och Borgå behövs även i framtiden busstransporter för pendlare och skolelever.

## 5.4 Grönnätet

I fråga om grönnätet baserar planlösningen på planen för nätet av grönområden i Nickby (WSP, 2020), där man på översiktlig nivå anvisat var grönnätet, rekreationslederna och -objekten kan placeras, deras karaktär och områdesreserveringar för dem. Målet har varit att utveckla ett fungerande, upplevelserikt och rätt dimensionerat grönnät för den växande tätorten. Nätverket av grönområden har granskat i första hand med hänsyn till rekreation och med beaktande av natur- och kulturmiljövärdena.

Enligt planen siktar man på ett mångsidigt utbud av grönområden genom att anvisa ett flertal områden som är tänkta för olika ändamål och som ska skötas på olika sätt. Syfte med planen är att öka antalet byggda parker i skötselklass 2 i de nuvarande och kommande områdena av bebyggelsekoncentratio-



Kuva: Tavoitteellinen viherverkko viherverkostosuunnitelman mukaisesti esitettyinä. Kaavarungossa on osoitettu taajamarakenteen sisällä ja sen välittömässä läheisyydessä olevat avoimet ja rakennetut viheralueet sekä metsät. Avoimet viheralueet pitävät sisällään peltoja, niittyjä ja laidunalueita sekä viljelypalstoja. Rakennetut viheralueet ovat käyttö- ja suojaviheralueita. Metsät sisältävät lähimetsiä, ulkoilu- ja virkistymetsiä sekä suoja- ja arvometsiä. Viheralueverkostosuunnitelma on kaavarungon liitteenä.

asutuskeskittymien alueilla, jossa viheralueiden käyttö on intensiivisintä. A2 käyttöviheralueet ovat alueen käytön huomioivia, yleisilmeeltään hoidettuja puistoja ja aukioita, jotka on tarkoitettu esimerkiksi kohtaamispaikoiksi, oleskeluun, leikkiin tai liikuntaan.

Tärkeän osan suunnitelman viheralueista muodostavat metsät. Rakentamisen lisääntyessä metsien käyttö ja kulutus voimistuu, mikä vaikuttaa myös metsien hoito- ja kehittämistarpeeseen. Suunnitelmassa lähimetsinä hoidettavien viheralueiden määrää on

Bild: Målbild för grönnätet enligt planen för nätverket av grönområden. Öppna och byggda grönområden samt skogar inom och i omedelbar närhet av tätortsstrukturen har anvisats i planstommen. De öppna grönområdena omfattar åkrar, ängar och betesmarker samt odlingslotter. De byggda grönområdena är bruks- och skyddsgrönområden. I skogarna ingår närskogar, friluftsskogar och rekreations-skogar samt skyddade skogar och värdeskogar. Planen för nätverket av grönområden finns som bilaga till planbeskrivningen.

ner där användningen av grönområden är som mest intensiv. A2-bruksområdena är parker och öppna platser som har en vårdad framtoning och som tar fasta på användningen i området. De är avsedda t.ex. som mötesplatser eller för vistelse, lek eller motion.

Skogarna utgör en viktig del av grönområdena i planen. Allteftersom byggandet ökar, ökar även användningen av och slitaget på skogarna, vilket även påverkar skogsvården och behovet av att utveckla skogarna. I planen har man därför ökat omfattning-

tämän vuoksi lisätty. Lähimetsissä huomioidaan lisääntyneen käytön tarpeet muun muassa kulkuväylien, pysähdyspaikkojen ja muiden rakenteiden muodossa. Metsää hoidetaan huomioiden muun muassa metsäluonto ja -maisema, viihtyisyys ja turvallisuus. Suunnittelualueen laidoilla sijaitsevia laajoja metsäalueita hoidetaan ulkoilu- ja virkistysmetsinä, joissa huomioidaan metsän hyvinvoinnin, luonnon monimuotoisuuden ja maiseman lisäksi virkistyskäytön tarpeet.

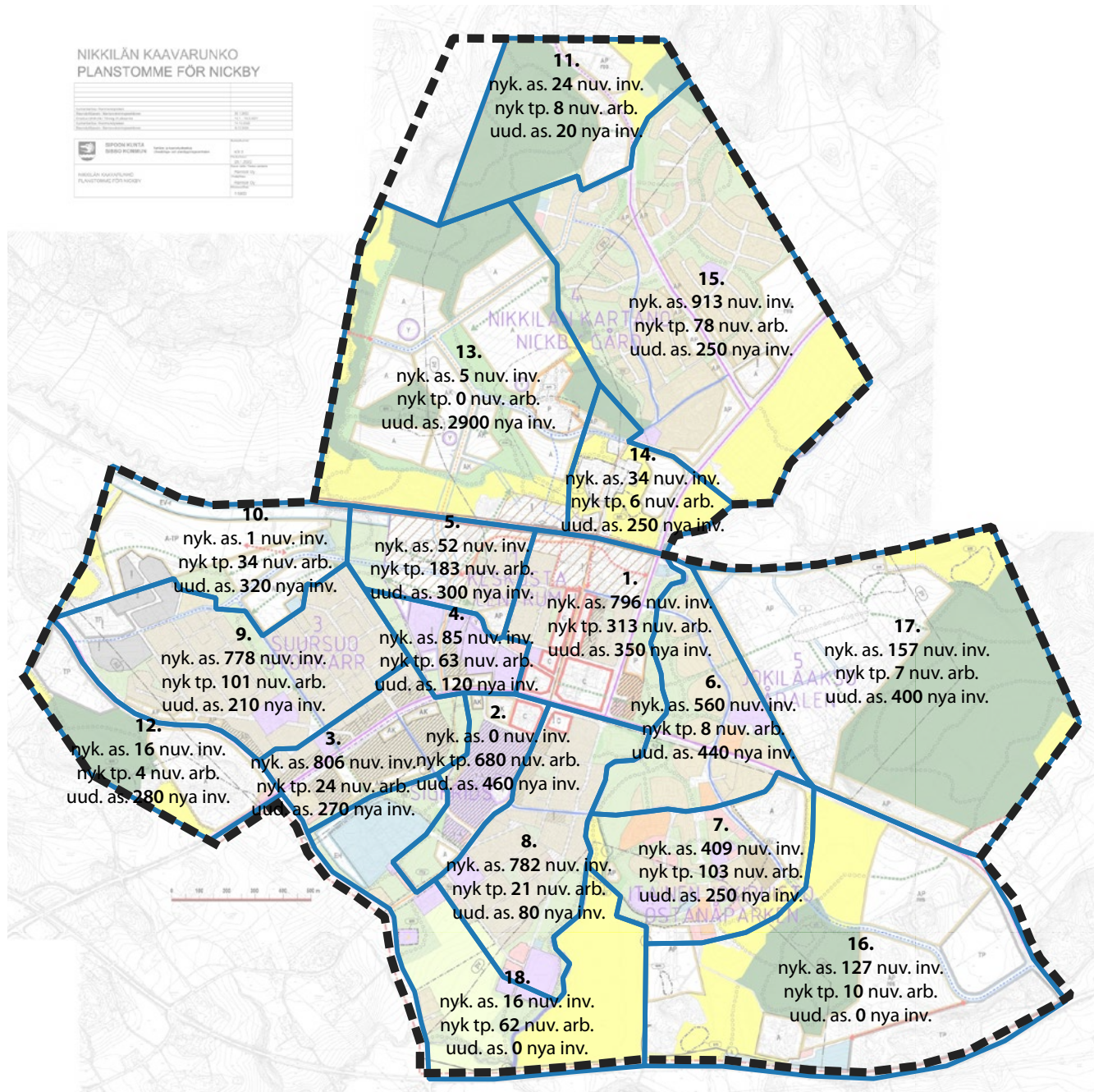
en av grönområden som ska skötas som närskogar. I närskogarna beaktas att den ökade användningen skapar behov som farleder, rastplatser och andra konstruktioner. Skogen vårdas med beaktande av bl.a. skogsnaturen och -landskapet, trivseln och säkerheten. De vidsträckta skogsområdena som omger planeringsområdet vårdas som friluftsskogar där man utöver skogens hälsa, naturens mångfald och landskapet även beaktar rekreationsbrukets behov.

## 5.5 Kaavarunkoratkaisu osa-alueittain

Kaavarunkoratkaisussa on varauduttu osa-alueittain seuraaviin kasvulukuihin vuoteen 2040:

## 5.5 Lösningen i planstommens delområden

I planstommen har beredskap planerats för följande tillväxtsiffror i olika delområden till år 2040:



Kuva: Kaavarungon tarkastelualueet ja niiden nykyiset asukas- ja työpaikkamäärät sekä asukasmäärä, johon suunnitelmassa on varauduttu.

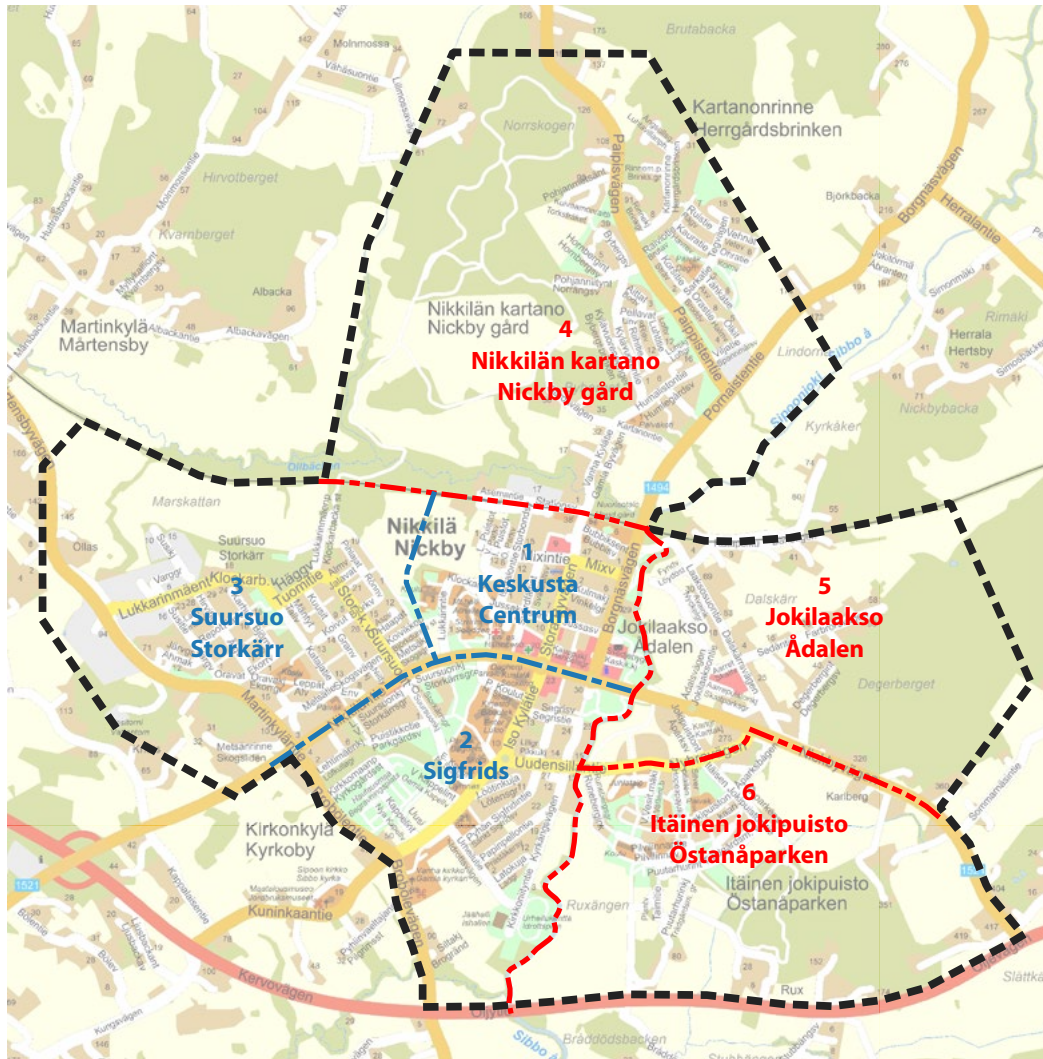
Bild: Granskade områden inom planstommen, antalet invånare och arbetstillfällen i dag samt antalet invånare som planen har beredskap för.



	Nyk. työpakat Nuv. arbetspl.	Nyk. asukkaat* Nuv. invånare*	Uudet asukkaat Nya invånare	Asukkaat yht. Invånare tot.
<b>Radan eteläpuoli Söder om banan</b>				
1 Keskustan ydinalue 1. Centrums kärnområde	313	796	350	1 146
2. Y-korttelit 2. Y-kvarteren	680	0	460	460
3. Nikkiläntien varsi 3. Vid Nickbyvägen	24	806	270	1 076
4. Terveyskeskus ja Lukkari 4. Hälsocentralen och Lukkari	63	85	120	205
5. Keskustan ytimen laajennus 5. Utvidgningen av centrumkärnan	183	52	300	352
6. Jokilaakso 6. Ådalen	8	560	440	1 000
7. Itäinen Jokipuisto 7. Östanåparken	103	409	250	659
8. Ison Kylätien AO-alue 8. AO-området vid Stora Byvägen	21	782	80	862
9. Suursuo 9. Storkärr	101	778	210	988
10. Marskattan 10. Marskattan	34	1	320	321
12. Metsärinne 12. Skogsliden	4	16	280	296
16. Åkernäs	10	127	0	127
17. Laaksosuontien itäpuoli 17. Dalskärrsvägens östra sida	7	157	400	557
18. Kirkkomaisema 18. Kyrkolandskapet	62	16	0	16
<b>Radan pohjoispuoli Norr om banan</b>				
11. Paippistentien AO-alue 11. AO-området vid Paipisvägen	8	24	20	44
13. Nikkilän kartano 13. Nickby gård	0	5	2 900	2 905
14. Vanha Nikkilä 14. Gamla Nickby	6	34	250	284
15. Nikkilän kartanon AO-alueet 15. AO-områdena i Nickby gård	78	913	250	1 163
	<b>Nyk. työpakat Nuv. arbetspl</b>	<b>Nyk. asukkaat Nuv. invånare</b>	<b>Uudet asukkaat Nya invånare</b>	<b>Asukkaat yht. Invånare tot.</b>
<b>Radan eteläpuoli yhteensä Söder om banan totalt</b>	1 613	4 585	3 480	8 065
<b>Radan pohjoispuoli yhteensä Norr om banan totalt</b>	92	976	3 420	4 396
	<b>1 705</b>	<b>5 561</b>	<b>6 900</b>	<b>12 461</b>

\* Huom! Nykyinen asukasluvu on vuodelta 2021, kun taas liitteen 5 vastaavassa taulukossa nykyinen asukasluvu viittaa vuoden 2019 vastaavaan lukuun. Myös aluejako on muuttunut jonkun verran.

\* Obs! Det nuvarande invånarantalet är från år 2021, medan invånarantalet i motsvarande tabell i bilaga 5 hänvisar till siffran för år 2019. Också områdesindelningen har ändrats till en del.



Kuva: Kunnanosat Nikkilän alueella. Sinisellä asemakaavoissa vahvistetut kunnanosien nimet ja punaisella ehdotetut uudet kunnanosien nimet.

Bild: Kommunelar i Nickby. På kartan visas namn på kommunelar som fastställts i detaljplaner med blått och föreslagna nya namn på kommunelar med rött.

Seuraavassa on esitetty kaavarunkoratkaisun pääpiirteet osa-alueittain. Taulukossa osa-alueiden numerointi viittaa yllä olevaan kuvaan.

I det följande visas i stora drag hur de olika delområdena av planstommen har lösts. Numreringen av delområdena i tabellen hänvisar till bilden ovan.

## (1) Keskusta

Keskustan osa-alueeseen kuuluvat *keskustan ydinkorttelit (1) ja ydinkortteleiden laajennusvara länteen (5) sekä terveystalokeskus ja Lukkariin alueet (4)*.

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 933
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 559
- Uudet asukkaat yhteensä: 770
- Asukkaat yhteensä: 1 703

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu täydennysrakennuspotentialiaali tällä alueella oli 660–1150 asukasta.)

Kaavarunkoratkaisu luo edellytyksiä asumisen lisäämiseen keskustassa tulevan asemanseudun välittömässä läheisyydessä. Keskusta-asumisessa varaudutaan myös väestön vanhenemiseen. Keskustan väestönkasvu luo osaltaan perustan nykyistä laajemmalle palvelutarjonnalle, joka palvelee kaikkia taajaman ja kunnan asukkaita. Kauppojen saavutettavuus on keskustassa hyvä, ne sijoittuvat kaupunkirakenteen ytimeen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle.

Keskusta-alueella on paljon vajaasti rakennettuja korttelialueita. Alueet sijaitsevat keskeisillä ja näkyvillä paikoilla pääkatujen varsilla ja puistojen laidoilla. Alueen täydennysrakentaminen perustuu olemassa olevien korttelialueiden tiivistämiseen ja keskustakortteleiden laajenemiseen uudisrakentamisella.

Merkittävä täydennysrakentamiskohde on Mixintien ja radan välinen alue. Alueelle sijoittuvat tuleva matkakeskus ja siihen kiinteästi liittyvät keskusta-alueelle soveltuvat kaupalliset ja julkiset palvelut, jotka tukevat aseman toimintoja ja liityntäliikennettä. Asemanseudun liikenteen

## (1) Centrum

Till delområdet Centrum hör *centrums kärnområde (1) och utvidningen av centrumkärnan västerut (5) samt hälsocentralen och Lukkari (4)*.

- Nuvarande invånare totalt: 933
- Nuvarande arbetsplatser totalt: 559
- Nya invånare totalt: 770
- Invånare totalt: 1 703

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 660–1150 invånare i detta område.)

Lösningen i planstommen skapar förutsättningar för ökad bosättning i omedelbar närhet av stationsnejden. I fråga om bostäderna i centrum finns också beredskap för att befolkningen åldras. Befolkningstillväxten i centrum bidrar till ett bredare serviceutbud som tjänar alla invånare i tätorten och kommunen. Det är lätt att nå butikerna i centrum; de är belägna i kärnan av stadsstrukturen invid bra kollektivtrafikförbindelser.

I centrumområdet finns det många kvartersområden som inte byggts fullt ut. Dessa kvarter finns på centrala och synliga platser längs huvudgatorna och intill parkerna. Kompletteringsbyggandet grundar sig på en förtätning av befintliga kvartersområden och utvidgning av centrumkvarteren genom nybyggnad.

Området mellan Mixvägen och banan är ett betydande område för kompletteringsbyggande. I området anvisas ett nytt resecentrum och därtill nära anknutna kommersiella och offentliga tjänster som stöder stationsfunktionerna och infartstrafiken. I planstommen har man undersökt tre alternativ till trafikreglering som på olika sätt påverkar principerna för utvecklingen av området.

järjestämiselle on kaavarungossa tutkittu kolme vaihtoehtoa, jotka vaikuttavat eri tavoin alueen kehittämisperiaatteisiin.

Nikkiläntien varren keskustakorttelit ovat tärkeä ydinkeskustan kaupallisten palveluiden ja keskusta-asumisen alue sekä liikenteen solmukohta, jonka jatkokehittämiselle luodaan kaavarungossa edellytykset osoittamalla alue keskustatoimintojen alueeksi. Kaupunkikuvallisesti merkittävällä paikalla kehittämisen tavoitteena on nykyistä tehokkaampi maankäyttö, joka mahdollistaa kaupallisten palveluiden lisäystä ja keskusta-asumista.

Kaavarungossa on esitetty uusi ajoneuvoliikenteen yhteys radan poikki. Uusi yhteys ei lyhyellä aikavälillä ole varsinaisesti liikenneteknisesti välttämätön, mutta taajaman kasvaessa (yli 7 000 uutta asukasta) se keventäisi Pornaistentien liikennettä ja vähentäisi liikennejärjestelmän haavoittuvuutta.

Keskustan osa-alueelle sijoittuu osittain uusi katuyhteys, joka liittyy asemanseudun Lukkarinmäentiehen ja edelleen Martinkyläntiehen. Keskustan länsiosan uudet maankäytön alueet tukeutuvat tähän pääyhteyteen.

Keskustan ideasuunnitelmassa tavoitteena on ollut Lukkarin koulun laajennusmahdollisuuksien turvaaminen.

### Suunnittelun reunaehdot

Rakentamista on suunniteltu radan eteläpuolella sijaitsevalle peltoalueelle aseman läheisyyteen. Alueella laaditun tärinäselvityksen perusteella asuntorakentaminen edellyttää merkittäviä vai-

Centrumkvarteren längs Nickbyvägen utgör ett viktigt område för kommersiell service och centruboende samt en knutpunkt för trafiken. I planstommen skapas förutsättningar för den fortsatta utvecklingen av området i och med att det anvisas som ett område för centrumfunktioner. Planeringen av detta för stadsbilden viktiga område syftar till en effektivisering av markanvändningen, som i sin tur möjliggör en ökning av servicen och boendemöjligheterna.

I planstommen föreslås en ny förbindelse för fordonstrafiken under banan. På kort sikt är en ny förbindelse inte absolut nödvändig ur trafikteknisk synvinkel, men en sådan skulle minska trycket på Borgnäs vägen och sårbarheten i trafiksystemet när tätorten växer (över 7 000 nya invånare).

I centrum anvisas en delvis ny gatuförbindelse som ansluter stationsnejden till Klockarbackavägen och vidare till Mårtensbyvägen. De nya markanvändningsområdena i västra delen av centrum stöder sig på denna huvudled.

I idéplanen för centrum har målet varit att trygga möjligheterna att bygga ut Lukkarin koulu.

### Ramvillkor för planeringen

Byggande har planerats nära stationen på åkrarna söder om banan. Utifrån en vibrationsutredning som gjorts i området förutsätter bostadsbyggande betydande dämpningsåtgärder. Det blir aktuellt

mennustoimenpiteitä. Rataa joudutaan parantamaan arviolta noin 700–800 metrin matkalta, jos maankäyttöä halutaan aseman lähelle ja sen länsipuolelle lähelle rataa.

Alueella on paljon yksityistä maanomistusta. Keskeiset täydennysrakentamisalueet radan varressa ovat kunnan omistuksessa.

Matkakeskuksen liikennejärjestelyt ml. joukkoliikenteen järjestäminen tulee ratkaista osana laajempaa kokonaisuutta. Ison Kylätien katkaiseminen ja tasoristeyksen poistuminen vaikuttaa merkittävästi alueen liikennejärjestelyihin. Suunnittelussa on painotettava kestäviä liikkumis-  
muotoja, sillä maankäytön lisääntyessä kävely- ja pyöräilypainotteinen laajenee sekä joukkoliikenteen tarjonta kasvaa.

Uusi ajoneuvoliikenteen yhteys radan poikki on mittakaavallisesti massiivinen sekä alikulkuna että siltana ja siten haastava sovittaa pienipiirteiseen kulttuuriympäristöön. Alikulkuna laskeutuminen radan alle johtaa mittaviin leikkauksiin, siltaratkaisuna tasaukset ovat alikulkua helpommat, mutta molemmissa tapauksissa ympäristövaikutukset ovat merkittäviä. Uusi yhteys on myös kuntatalouden kannalta hyvin kallis investointi. Jatkosuunnittelussa tulee edelleen arvioida uuden yhteyden tarvetta ja tutkia minkälainen ratkaisu on parhaiten sovitettavissa ympäröivään maisemaan ja maankäyttöön.

Ison Kylätien pohjoisosa on rakennusperintöselvityksessä tunnistettu yhdeksi tärkeimmistä ja keskeisimmistä rakennetun kulttuuriympäristön ja maiseman aikakerrostumista, joka tulee säilyttää ja jonka ominaispiirteitä ja identiteettiä tulee rakennussuojelun ja herkän täydennysrakentamisen avulla vahvistaa ja kehittää.

att förbättra banan på en sträcka av 700–800 meter om man vill använda marken nära stationen och väster om stationen nära banan.

Det finns mycket privatägd mark i området. De centrala områdena för kompletteringsbyggande längs banan ägs av kommunen.

Trafikregleringen vid resecentrumet, bl.a. ordnandet av kollektivtrafiken, ska avgöras inom ramen för en större helhet. Om Stora Byvägen skärs av och plankorsningen tas bort har det stora följder för trafikregleringen i området. Vid planeringen ska fokus vila på hållbara färdstätt eftersom centrumområdet där man med fördel rör sig till fots eller cykel utvidgas och utbudet inom kollektivtrafiken växer allteftersom markanvändningen ökar.

Den nya förbindelsen för fordonstrafik som korsar banan är massiv oavsett om den byggs som en underfart eller som en bro och därför är det svårt att få den att passa in i den i övrigt småskaliga kulturmiljön. En underfart leder till betydande skärningar, vid en brolösning är utjämningarna enklare, men i båda fallen är konsekvenserna för miljön betydande. En ny förbindelse är också en mycket stor investering för kommunekonomin. Vid den fortsatta planeringen ska behovet av en ny förbindelse alltjämt prövas och det ska undersökas hurdan lösning bäst kan sammanjämkas med miljön och markanvändningen.

Norra delen av Stora Byvägen har i utredningen om byggnadsarvet identifierats som en av de viktigaste företrädarna för tidsskikten i den byggda kulturmiljön och landskapet. Området bör bevaras och dess särdrag och identitet stärkas med hjälp av byggnadsskydd och taktfullt kompletteringsbyggande.

Maisemakokonaisuuden keskeiset arvot:

- Ison Kylätien linjaus, henki ja rakentamisen mittakaava
- Asemaseudun puurakennusten maisemallinen kokonaisuus
- Vanhan kuntakeskuksen maisemallisesti keskeinen asema ja näkymälinjat kaikkiin ilmansuuntiin (Nikkiläntie, Iso Kylätie, Asemaseutu)
- Uusi kuntakeskus (molemmin puolin Nikkiläntietä): 1950-luvulta 1980-luvulle rakennettujen julkisten ja liikerakennusten kokonaisuus

Rakennetun ympäristön arvokohteet:

- Ison Kylätien 1900-luvun alkupuoliskon rakennuskanta, Nikkilän taajaman historiallisen identiteetin tärkeä kiintopiste, asuin- ja liikerakennukset muodostavat merkittävän yhtenäisen alueen, jolla on merkittävää identiteettipotentialia kasvavalle Nikkilälle
- 1800- ja 1900-luvun kunnallishallinnon rakennukset, tärkeä ja monin paikoin harvinaistuva osa suomalaisen maaseudun rakennettua historiaa
- Asemarakennus ja asemaseudun rakennukset

Söderåkern on historiallisen ajan muinaisjäänöskohde (autioitunut kyläpaikka).

## (2) Sigfrids

Sigfridsin osa-alueeseen kuuluvat ns. *Y-korttelit* (Vanhan Kuntalan, Nikkilän Sydämen ja Sibbo gymnasiumin käsittävä alue) (2), Nikkiläntienvarren eteläpuoliset osat (3), Ison kylätien AO-korttelit (8) ja ns. Kirkkomaiseman alueet (18).

Centralla värden i landskapshelheten:

- Stora Byvägens sträckning, anda och byggnadsskala
- Den landskapsmässiga helheten av träbyggnader i stationsnejden
- Det gamla kommuncentrumets centrala ställning i landskapet och vyerna åt alla väderstreck (Nickbyvägen, Stora Byvägen, stationsnejden)
- Det nya kommuncentrumet (på båda sidorna av Nickbyvägen): helheten av offentliga byggnader och affärsbyggnader från 1950–1980-talen

Värdeobjekt i den byggda miljön:

- Byggnadsbeståndet från första hälften av 1900-talet längs Stora Byvägen, en viktig hållpunkt för tätortens historiska identitet, bostads- och affärsbyggnaderna bildar ett betydande enhetligt område som har en betydande identitetspotential för den växande orten
- Kommunförvaltningens byggnader från 1800- och 1900-talen, en viktig del av den finländska landsbygdens byggda historia som på många håll blivit allt mer sällsynt
- Stationsbyggnaden och byggnaderna i stationsnejden.

Söderåkern är ett fornlämningsobjekt från historisk tid (avfolkad byplats).

## (2) Sigfrids

Till delområdet Sigfrids hör de s.k. *Y-kvarteren* (Gamla Sockengården, Nickby hjärta och Sibbo gymnasium) (2), delarna söder om Nickbyvägen (3), AO-kvarteren vid Stora Byvägen (8) och områdena i s.k. Kyrkolandskapet (18).

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 1201
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 775
- Uudet asukkaat yhteensä: 675
- Asukkaat yhteensä: 1 876

(Huom. Osa-alueella 3 (Nikkiläntien varsi) asukkaat jakautuvat kunnanosien 2 ja 3 kesken 50 %-50 %)

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu täydennysrakennuspotentialiaali tällä alueella oli 640–900 asukasta.)

Nikkiläntien eteläpuoleiset korttelit Ison Kylätien molemmin puolin ovat osa ydinkeskustan uudistamis- ja täydennysrakentamisaluetta. Kaavarungossa kunnan entisen hallinnollisen keskuksen alue on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi. Kirjaston ja kulttuuritilojen lisäksi alueella mahdollistetaan monipuolinen asunorakentaminen, joka voi käsittää myös palvelu- ja vuokra-asuntoja. Esillä on ollut esimerkiksi myös torin sijoittaminen tälle alueelle ja sitä kautta alueen elävöittäminen.

Nikkiläntien maantiemäisyyttä on pyritty tällä alueella vähentämään esimerkiksi katutilaa kaventamalla sekä muuttamalla liittymäjärjestelyjä kaupunkimaisemmiksi. Nikkiläntien vartta esitetään täydennysrakennettavaksi.

Kirkkomaiseman RKY-alue säilytetään entisellään lukuunottamatta hautausmaalle osoitettua vähäistä laajennusvaraa ja Sibbo Gymnasiumin viereen osoitettua uutta A-korttelia, joka sijoittuu kokonaisuudessaan RKY-alueelle.

- Nuvarande invånare totalt: 1201
- Nuvarande arbetsplatser totalt: 775
- Nya invånare totalt: 679
- Invånare totalt: 1 876

(Obs! I delområde 3 (längs Nickbyvägen) fördelas invånarna 50/50 på kommundelarna 2 och 3)

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 640–900 invånare i detta område.)

Kvarteren söder om Nickbyvägen, på båda sidorna av Stora Byvägen, är den del av kärnan i Nickby som ska förnyas och kompletteringsbyggas. I planstommen har kommunens f.d. förvaltningscentrum anvisats som ett område för centrumfunktioner. Utöver biblioteket och kulturlokaler möjliggörs ett allsidigt bostadsbyggande som även kan innefatta service- och hyresbostäder. Det har bl.a. föreslagits att torget ska förläggas hit eftersom det skulle liva upp området.

Här har man strävat efter att sudda ut Nickbyvägens framtoning som landsväg genom att göra gaturummet smalare och anslutningarna mer stadlika. Kompletteringsbyggande föreslås i området längs Nickbyvägen.

RKY-området i kyrkolandskapet bevaras oförändrat bortsett från en smärre utvidgningsmarginal som anvisats vid begravningsplatsen och ett nytt A-kvarter intill Sibbo Gymnasium som i sin helhet faller inom RKY-området.

## Suunnittelun reunaehdot

Suunnittelualueelle sijoittuu Sipoon vanha kirkko, Valon kappeli ja hautausmaa, jotka ovat osa Sipoon historiallista pitäjänkeskusta ja valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä (RKY). Maisema on säilynyt vuosisatoja rakenteeltaan ja perustekijöiltään lähes muuttumattomana. Täydennysrakentamisessa (uusi A-kortteli) rakentamisen sijoittelussa, mittakaavassa ja rakentamistavassa tulee huomioida RKY-alueen arvojen säilyminen, ja – mikäli lisärakentaminen uhkaa arvoja – tarvittaessa perääntyä hankkeesta.

Pitäjänkeskuksen läpi kulkevan Suomen Rantatien ja kirkkojen lähetyksellä olevat asutut paikat ovat suurimmaksi osaksi samat kuin ennen vuotta 1700. Laajan pitäjän keskuksena toimineessa kirkonkylässä oli myös 1700-luvulta lähtien kestikievari, käräjätupa, pitäjänmakasiini, joiden rakennetut paikat ovat edelleen samat kuin 1600-luvun lopulla.

Suuri Rantatie on Hämeen Härkätien ohella Suomen tärkein historiallinen maantieyhteys. Turku ja Viipuri yhdistämään rakennetun Suomen Rantatien parhaiten säilyneistä tieosuuksista voi hyvin hahmottaa keskiaikaisen tien kulkua halki Etelä-Suomen rannikkoalueen. Suuri osa rannikkoa seuraavasta, keskiaikaisten kirkkojen, kartanoiden, satamapaikkojen ja muinaislinnojen kautta kulkevasta tiestä on edelleen käytössä. Sipoossa Rantatie ohittaa Myraksen kestikievarinpaikan matkalla pitäjän kirkoille.

Sipoon vanhan kirkko on historiallisen ajan kiinteä muinaisjäänös.

## Ramvillkor för planeringen

I planeringsområdet finns Sibbo gamla kyrka, Ljusets kapell och begravningsplatsen, vilka alla hör till det historiska sockencentrumet och en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY). Landskapet har beträffande strukturen och grundelementen bevarats nästintill oförändrat i århundraden. Vid kompletteringsbyggande (det nya A-kvarteret) ska vid byggandets placering, skala och byggsätt tas fasta på bevarandet av värdena i RKY-området och – ifall tilläggsbyggandet äventyrar dessa värden – efter behov göras avkall på byggprojektet.

De bebodda platserna längs Stora Strandvägen, som går genom sockencentrum, och i närheten av kyrkorna är till största delen desamma som före år 1700. Kyrkbyn var centrum i den stora socknen, och här fanns också från och med 1700-talet gästgiveri, tingsstuga, och sockenmagasin. Platserna för byggnaderna är alltså de samma som i slutet på 1600-talet

Stora Strandvägen är vid sidan av Tavastlands Oxväg den viktigaste historiska landsvägsförbindelsen i Finland. Stora Strandvägen byggdes för att förena Åbo och Viborg. I de bäst bevarade vägnnitten kan man väl föreställa sig den medeltida vägen genom kusttrakterna i Södra Finland. En stor del av vägen, som följer kusten och passerar medeltida kyrkor, herrgårdar, hamnar och fornborgar, används fortfarande idag. I Sibbo gick Strandvägen förbi Myras gästgiveri mot socknens kyrkor.

Sibbo gamla kyrka är en fast forn lämning från historisk tid.

Enligt utredningen om byggnadsarvet kan det anses att det s.k. nya kommuncentrumet, som



Rakennusperintöselvityksen mukaan ns. uutta kuntakeskusta, 1950-luvulta 1980-luvulle rakennettujen julkisten ja liikerakennusten kokonaisuutta (Kuntala, Aravatalo, kirjasto, Iso Kylätie 20, terveystakeskus, Lukkarin koulu ja eteläosan koulujen laajennukset) voidaan pitää säilyttämisen arvoisena maisemakokonaisuutena, sillä tämän ikävaiheen rakennuskanta on Suomessa erityisen uhanalaista. Täydennysrakentamisessa tulee säilyttää riittävässä määrin olemassaolevat näkymälinjat ja keskeisten julkisten rakennusten (etenkin kirjasto ja kuntala) asema taajamamaisemassa.

Maisemakokonaisuuden keskeiset arvot:

- Taajaman eteläosan (Iso Kylätie–Uudensilantie) rakentamisen mittakaava

Rakennetun ympäristön arvokohteet:

- Taajaman eteläosan asuintalot sekä 1940- ja 1960-luvun liikerakennukset. Suositellaan olevan rakennuskannan suojelua, säilyttämistä tai integrointia uuteen.

### (3) Suursuo

Suursuon osa-alueeseen kuuluvat *Suursuo (9)*, *Marskattan (10)*, *Metsärinne (12)* ja *keskustan läntisiä laajenemisalueita (5)* sekä *Nikkiläntien varren pohjoispuoliset osat (3)*.

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 1 198
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 151
- Uudet asukkaat yhteensä: 945
- Asukkaat yhteensä: 2 143

(Huom. Osa-alueella 3 (Nikkiläntien varsi) asukkaat jakautuvat kunnan osien 2 ja 3 kesken 50 %-50 %)

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu

består av offentliga byggnader och affärsbyggnader som uppförts mellan 1950- och 1980-talet (Sockengården, Aravahuset, biblioteket, Stora Byvägen 20, hälsocentralen, Lukkarin koulu och utvidgningarna av skolorna i södra delen) är en landskapshelhet som är värd att bevaras, eftersom byggnadsbeståndet från den här perioden är särskilt hotad i Finland. Vid kompletteringsbyggande ska befintliga vylinjer och de viktigaste offentliga byggnadernas (bibliotekets och sockengårdens) ställning bevaras i tillräcklig utsträckning.

Centrala värden i landskapshelheten:

- Skalan på byggandet i tätortens södra del (Stora Byvägen–Nybrovägen)

Värdeobjekt i den byggda miljön:

- Bostadshuset i södra delen samt affärsbyggnaderna från 1940- och 1960-talen. Det rekommenderas att det befintliga byggnadsbeståndet skyddas, bevaras eller integreras i det nya.

### (3) Storkärr

Till delområdet Storkärr hör *Storkärr (9)*, *Marskattan (10)*, *Skogsliden (12)* och *utvidgningsområdena väster om centrum (5)* samt *delarna norr om Nickbyvägen (3)*.

- Nuvarande invånare totalt: 1 198
- Nuvarande arbetsplatser totalt: 151
- Nya invånare totalt: 945
- Invånare totalt: 2 143

(Obs! I delområde 3 (längs Nickbyvägen) fördelas invånarna 50/50 på kommundelarna 2 och 3)

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 1100–1300

täydennysrakennuspotentialia tällä alueella oli 1100–1300 asukasta.)

Osittain Suursuon osa-alueelle sijoittuu kaavarungossa uusi katuyhteys, joka liittyy asemaseudun Lukkarinmäentiehen ja edelleen Martinkyläntiehen. Uudet maankäytön alueet tukeutuvat tähän pääyhteyteen tai Nikkiläntiehen. Nykyisen Lukkarinmäentien koko katualuetta ei ole hyödynnetty, ja sen maltillinen parantaminen olemassa olevalla osuudella on mahdollista nykyisen katualueen raameissa.

### Suunnittelun reunaehdot

Marskattanin alueen uusi maankäyttö ja Lukkarinmäentien jatke asemaseudulle tulisi aikataullisesti sovittaa yhteen.

Nikkilän kauimpana asemasta sijaitsevia asuinalueita, kuten läntinen Marskattan ja Åkernäs, ei suunnitella käyttöönotettaviksi ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä lähijunaliikenteen käynnistämistä edellyttävälle tasolle.

Rakentamista on suunniteltu radan eteläpuolella sijaitsevalle peltoalueelle. Asuntorakentaminen saattaa edellyttää merkittäviä radan aiheuttaman melun ja värinän vaimennustoimenpiteitä.

## (4) Nikkilän kartano

Nikkilän kartanon osa-alueeseen kuuluvat *Nikkilän kartanon laajat asemakaavoitettavat alueet (13)*, *Vanha Nikkilä (14)* ja *Nikkilän kartanon AO-alueet (15)* sekä *Paippistentien asuntoalueet (11)*.

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 976
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 92

invånare i detta område.)

Ställvis genom delområdet Storkärr föreslås i planstommen en ny gatuförbindelse som ansluter stationsnejden till Klockarbackavägen och vidare till Mårtensbyvägen. De nya markanvändningsområdena stöder sig på denna huvudförbindelse eller på Nickbyvägen. Gatuområdet vid dagens Klockarbackavägen har inte utnyttjats fullt ut och det är möjligt att göra måttliga förbättringar på det befintliga avsnittet inom gränserna för det nuvarande gatuområdet.

### Ramvillkor för planeringen

Den nya markanvändningen i Marskattan och förlängningen av Klockarbackavägen till stationsnejden borde samordnas tidsmässigt.

De bostadsområden som ligger längst bort från Nickby, som västra Marskattan och Åkernäs, planeras inte för ibruktagande förrän de centrala områdena i tätortsstrukturen har utvecklats till den nivå som förutsätts för att lokaltågstrafik ska kunna inledas.

Byggnad har planerats på åkrarna söder om banan. Bostadsbyggnad kan komma att förutsätta betydande åtgärder för att dämpa buller och vibration från banan.

## (4) Nickby gård

Till delområdet Nickby gård hör de *vidsträckta områdena vid Nickby gård som ska detaljplaneras (13)*, *Gamla Nickby (14)* och *AO-områdena vid Nickby gård (15)*, samt *Paipisvägens bostadsområden (11)*.

- Nuvarande invånare totalt: 976

- Uudet asukkaat yhteensä: 3 420
- Asukkaat yhteensä: 4 396

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu täydennysrakennuspotentialia tällä alueella oli 2600–5000 asukasta.)

Sipoon yleiskaavassa 2025 suunnittelualue on osoitettu taajamatoimintojen sekä keskustatoimintojen alueeksi. Osa-alueen kaavarungossa esitetty ratkaisu perustuu kunnassa vireillä olevaan asemakaavaan, joka pohjautuu aiemmin laadittuun kaavarunkoon. Alueelle on ajan saatossa laadittu useampia kaavarunkoja. Kartanon alueen rakentaminen kytkeytyy henkilöjuna-liikenteen aloittamiseen Kerava–Nikkilä välillä, mikä lisää painetta maankäytön tehostamiselle aseman lähiympäristössä.

Pääosa esitetystä rakentamisesta sijoittuu alueen pohjoisosiin, mutta kaavarungossa on kunnan suunnitelmien mukaisesti osoitettu rakentamista myös säteriä ympäröiville pelloille.

Ollbäcken -puron ja radan välisellä alueella sijaitsee vanha asemarakennus, kunnan varikko, kansalaisopiston tiloja ja muutama asuinpien-talo. Nykytilanteessa se on keskusta-alueen laitamilla sijaitseva alue, joka pohjoisreunaltaan on luonnonkaunista purouoman ympäristöä ja radan varressa hoitamaton varikkoaluetta. Kaavarungossa aluetta on tutkittu tärkeänä osana tulevaa asemaympäristöä, joka yhdistää Nikkilän kartanon alueen keskusta-alueeseen. Ajatuksena on ollut sijoittaa Matkakeskus radan eteläpuolelle ja liityntäpysäköinti radan pohjoispuolelle. Toimivat yhteydet radan poikki edellyttävät tällä kohtaa uutta alikulkua, joka voitaisiin toteuttaa vain kävelyn ja pyöräilyn tarpeisiin. Ajoliikenteen yhteydet liityntäpysäköintiin järjestettäisiin Pornaistentien tai uuden rinnakkaisen ajoyhteyden

- Nuvarande arbetsplatser totalt: 92
- Nya invånare totalt: 3 420
- Invånare totalt: 4 396

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 2600–5000 invånare i detta område.)

I Generalplan för Sibbo 2025 har området anvisats för tätortsfunktioner och centrumfunktioner. Den lösning som i planstommen föreslås för delområdet grundar sig på en detaljplan som är anhängig i kommunen. Detaljplanen har utarbetats med stöd av en tidigare planstomme. Flera planstommar har utarbetats för området genom åren. Byggnandet av området vid Nickby gård har samband med inledandet av persontågstrafik mellan Kervo och Nickby, vilket ökar trycket på en effektivisering av markanvändningen i närheten av stationen.

Största delen av det föreslagna byggnandet är förlagt till områdets norra delar, men i planstommen har byggnande i enlighet med kommunens planer även anvisats på åkrarna kring säteriet.

Mellan Ollbäcken och banan finns den gamla stationsbyggnaden, kommunens depå, medborgarinstitutets lokaler och några små bostadshus. I nuläget ligger området i utkanten av centrum, i norr kantat av den natursköna bäckdalen. Längs banan finns ett depåområde som inte underhålls. I planstommen har området behandlats som en viktig del av den nya stationsmiljön, som förbinder Nickby gårds område med centrumområdet. Tanken har varit att placera resecentrumet söder om banan och infartsparkering norr om banan. För att man ska kunna korsa banan förutsätts en ny underfart som kan byggas endast för fotgängare och cyklister. Förbindelserna för fordonstrafiken till infartsparkeringen skulle ordnas via Borgnäs vägen eller en ny parallell förbindelse (= ny underfart un-

kautta (=radan uusi alikulku tai silta). Taajaman kehittyessä liityntäpysäköintialuetta voidaan hyödyntää rakentamiseen ja toteuttaa pysäköinti rakenteellisena.

Asemansseudun liikenteen järjestämiselle on kaavarungossa tutkittu kolme vaihtoehtoa, jotka vaikuttavat eri tavoin alueen kehittämisperiaatteisiin. Kaavarungossa alue on osoitettu selvitysalueeksi.

Keskustan ideasuunnitelmassa tavoitteena on ollut Keskuspuiston ja Sipoonjoen rantapuiston yhdistäminen hoidetulla viheralueella, jota täydentää hyvät kevyen liikenteen reitit ja maltillinen täydennysrakentaminen.

### Suunnittelun reunaehdoja

Eryteisesti radan pohjoispuolella alueen houkuttelevuuteen vaikuttavat olennaisesti radan ympäristön kehittyminen, henkilöjunaliikenteen käynnistyminen ja sujuvat kevyen liikenteen yhteydet keskustan palveluihin.

Rakennusperintöselvityksen mukaan Nikkilän säterin (kartanon) rakennuskanta ja tonttia ympäröivät pellot ovat maisemallisesti ja historiallisesti merkittäviä, ja kaavarunkotyössä tämän rakennuskulttuuriltaan kaavarunkoalueen toiseksi vanhimman rakennusperintökohteen painoarvo tulee huomioida lähiympäristön suunnittelun ensisijaisena lähtökohtana.

Nikkilän säterin rakennuskanta (1700-luvun puolivälin päärakennus, 1700-luvun lopun toinen asuinrakennus sekä pihapiirin muut rakennukset) edustaa tarkastelualueen vanhinta ei-kirkollista rakennuskulttuuria. Rakennukset

der eller ny bro över banan). Allteftersom tätorten utvecklas kan infartsparkeringsområdet användas för byggande och parkeringen ordnas med en konstruktion.

I planstommen har man undersökt tre alternativ till trafikreglering som på olika sätt påverkar principerna för utvecklingen av området. I planstommen har området anvisats som ett utredningsområde.

I idéplanen för centrum har målet varit att förena Centralparken och strandparken vid ån med hjälp av ett vårdat grönområde som kompletteras av bra förbindelser för lättrafiken och ett måttfullt tilläggsbyggande.

### Ramvillkor för planeringen

Särskilt norra sidan av banan blir mer attraktiv allteftersom miljön kring banan förbättras, persontågstrafiken inleds och det byggs smidiga gång- och cykelvägar till servicen i centrum.

Enligt utredningen om byggnadsarvet är byggnadsbeståndet vid Nickby säteri (gård) och åkrarna kring tomten landskapsmässigt och historiskt betydelsefulla. Planstommeområdets näst äldsta byggnadsarvsobjekt tas i beaktande som en primär utgångspunkt för planeringen av näromgivningen.

Byggnadsbeståndet vid Nickby säteri (huvudbyggnaden från mitten av 1700-talet, den andra bostadsbyggnaden från slutet av 1700-talet samt de övriga byggnaderna i gårdsområdet) företräder den äldsta icke-kyrkliga byggnadskulturen i granskningsområdet. Byggnaderna och omgivningarna kring dem är av riksintresse och utgör

ympäristöineen ovat valtakunnallisesti merkittäviä, ja tärkein yksittäinen viljelysmaiseman ja kyläasutuksen historiasta kertova kohde kaavarunkoalueella. Alueella voidaan sallia pienimit-takaavaista täydennysrakentamista, joka nou-dattaa ympäristön rakennusten mittakaavaa ja sijoittuu maisemaan harkitusti olemassa olevan ympäristön historiallisia piirteitä vaalien ja niitä vahvistaen. Säilynyttä peltoalaa ei tule käyttää uudisrakentamiseen.

Maisemakokonaisuuden keskeiset arvot:

- Nikkilän kylän, säterin, Bybergetin ja niitä ympäröivien peltoaukeiden historiallisesti käsitettävä kokonaisuus
- Vanhat tielinjaukset ja tiestön mittakaava

Rakennetun ympäristön arvokohteet:

- Säterin valtakunnallisesti arvokas rakennettu ympäristö
- Nikkilän ryhmäkylän talot rakennuksineen, etenkin Hemfrid, Svanbacka, Tomtebo ja Jussas
- Nikkilän halkaiseva kylätie, ja sitä reunusta-vat historialliset rakennukset

Västeråkerin ja Nikkilän kartanon kylätontti (Nikkilän säteri) ovat historiallisen ajan muinaisjään-nösikohteita (autioituneita kylänpaikkoja).

Maaperäselvityksen mukaan Nikkilän kartanon alueen rakennettavuus on vaikeasti tai erittäin vaikeasti rakennettavaa syvää pehmeikköä. Radan varressa sijaitsevan kunnan varikkoalueen maaperän pilaantuneisuus tulee selvittää ennen alueen rakentamista.

Radan estevaikutuksen poistaminen edellyttää uutta yhteyttä radan yli tai ali. Aseman kohdalla tarvitaan lisäksi yhteys jalankululle ja pyöräilylle.

planstommeområdet viktigaste enskilda objekt som vittnar om odlingslandskapets och bybebyggelsens historia. I området kan man tillåta småskaligt kompletteringsbyggande som anpassas till de befintliga byggnadernas skala och till landskapet så att miljöns historiska drag värnas och stärks. Den bevarade åkerarealen bör inte användas för nybyggnad.

Centrala värden i landskapshelheten:

- Den historiska helheten som består av byn Nickby, säteriet, Byberget och de omgivande öppna åkrarna.
- De gamla vägsträckningarna och skalan på vägnätet.

Värdeobjekt i den byggda miljön:

- Den byggda miljön av riksintresse i anslutning till säteriet.
- Hemmanen i gruppbyn inklusive byggnaderna, framför allt Hemfrid, Svanbacka, Tomtebo och Jussas.
- Byvägen genom Nickby och de historiska byggnaderna längs den.

Västeråker och bytomten vid Nickby gård (Nickby säteri) är fornlämningsobjekt från historisk tid (avfolkade byplatser).

Enligt jordmånsutredningen är marken vid Nickby gård mjuk på djupet och därmed svårt eller mycket svårt byggbar.

Huruvida jordmånen på kommunens depåområde vid banan är förorenad bör undersökas innan området byggs.

För att röja den barriäreffekt som banan medför behövs en ny förbindelse över eller under banan. Vid stationen behövs dessutom en förbindelse för fotgängare och cyklister.

## (5) Jokilaakso

Jokilaakson osa-alueeseen kuuluvat *Jokilaakso (6) ja Laaksosuontien itäpuolen alueet (17)*.

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 717
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 15
- Uudet asukkaat yhteensä: 840
- Asukkaat yhteensä: 1 157

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu täydennysrakennuspotentialia tällä alueella oli 1260–1660 asukasta.)

Jokilaakson alue on asemakaavoitettu ja Nikkiläntien eteläpuolinen osa Tallbackan alueesta jo rakennettu. Jokilaakson alue on yksi Nikkilän taa-jaman merkittävimmistä uusista kasvualueista, jota kehitetään asumispainotteisena keskustatointojen alueena. Uusi maankäyttöpotentialia on Laaksosuontien itäpuolella. Kaavarunkoratkaisussa on osoitettu alueen kautta yhteyksien jatkuminen ympäröiville laajoille viheralueille.

Kaupallisten palveluiden alue Pornaistentien ja Sipoonjoen välissä on nykyisen keskusta-alueen reunavyöhykettä ja osoitettu kaavarungossa tiivistyväksi alueeksi. Nikkilän keskustan ideasuunnitelmassa tavoitteena on ollut kaupallisten palveluiden siirtäminen radan varteen ja ko. alueen kehittäminen asumiselle.

Sipoonjoen ranta-alue säilyy rakentamattomana ja muodostaa tärkeän osan Nikkilän viheralueverkostoa.

### Suunnittelun reunaehdot

Sipoonjoki kuuluu Natura 2000 -verkostoon (FI0100086). Sipoonjoen Natura-alueeseen kuuluu vain vesialueita ja si-ten suojelutavoitteet

## (5) Ådalen

Till delområdet Ådalen hör *Ådalen (6) och område-na öster om Dalkärsvägen (17)*.

- Nuvarande invånare totalt: 717
- Nuvarande arbetsplatser totalt: 15
- Nya invånare totalt: 840
- Invånare totalt: 1 157

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 1260–1660 invånare i detta område.)

Ådalen har detaljplanerats och den del av Tallbacka som ligger söder om Nickbyvägen har redan byggts. Ådalen är ett av de mest betydande tillväxtområdena i tätorten och ska utvecklas som ett område för centrumfunktioner med tonvikt på boende. Den nya markanvändningspotentialen ligger öster om Dalkärsvägen. I planlösningen anvisas att förbindelserna via området ska fortsätta till de omgivande vidsträckta grönområdena.

Området för kommersiell service mellan Borgnäs-vägen och Sibbo å hör till utkanten av det nuvarande centrumområdet och har i planstommen anvisats som ett område som ska förtätas. Syftet med idéplanen för Nickby centrum har varit att flytta den kommersiella servicen till området längs banan och utveckla området för boendeändamål.

Stranden av Sibbo å bevaras obebyggd och utgör en viktig del av grönnätet i Nickby.

### Ramvillkor för planeringen

Sibbo å hör till Natura 2000-nätverket (FI0100086). I Natura-området vid Sibbo å ingår endast vattenområden, och därmed ska skyddsmålen verkställas

toteutetaan vesilain nojalla.

Nikkiläntien pohjoispuolella sijaitsee tärkeäksi luokiteltu pohjavesialue (Nordanån I-luokan pohjavesialue 0175312).

## (6) Itäinen jokipuisto

Itäisen Jokipuiston osa-alueeseen kuuluvat *Nikkilän sairaala-alue (7)* ja *Åkernäs (16)*.

- Nykyiset asukkaat yhteensä: 536
- Nykyiset työpaikat yhteensä: 113
- Uudet asukkaat yhteensä: 250
- Asukkaat yhteensä: 786

(Kaavarungon vaihtoehtovaiheessa tutkittu täydennysrakennuspotentialia tällä alueella oli 850–1000 asukasta.)

Kaavarungossa on osoitettu uudisrakentamisalue Itäisen Jokipuiston tien itäpuolelle. Suurin maankäytön potentialia sijoittuu sairaala-alueen kaakkoispuolella sijaitsevaan Åkernäsiin. Uutta rakentamista on osoitettu Nikkiläntien ja Öllytjän varteen.

Alueita on pidettävä myöhemmän toteutusvaiheen reservialueina, sillä ne sijoittuvat suhteellisen kauas asemanseudusta. Åkernäsin alueelle on kaavarungossa suunniteltu alustavat yhteystarpeet.

### Suunnittelun reunaehdot

Nikkilän sairaala-alue on valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö (RKY). Yhtenäiseen suunnitelmaan perustuva entinen mielisairaala-alue kuvastaa sairaalarakentamisen suunnitteluperiaatteita paviljonkisairaaloiden rakentamisen varhaisvaiheesta alkaen. Sairaala-

med stöd av vattenlagen.

Norr om Nickbyvägen ligger ett viktigt grundvattenområde (grundvattenområde i klass I, Nordanå 0175312).

## (6) Östanåparken

Till delområdet Östanåparken hör *Nickby sjukhusområde (7)* och *Åkernäs (16)*. I

- Nuvarande invånare totalt: 536
- Nuvarande arbetsplatser totalt: 113
- Nya invånare totalt: 250
- Invånare totalt: 786

(I planstommens alternativskede undersöktes en kompletteringsbyggnadspotential för 850–1000 invånare i detta område.)

I planstommen anvisas ett område för nybyggnad på östra sidan av Östanåparksvägen. Den största markanvändningspotentialen finns i Åkernäs på sydöstra sidan av sjukhusområdet. Nybyggnad har anvisats längs Nickbyvägen och Oljevägen.

Områdena är reservområden för senare genomföranden eftersom de är belägna relativt långt från stationsnejden. I planstommen planeras preliminära behov av förbindelser till Åkernäs.

### Ramvillkor för planeringen

Sjukhusområdet i Nickby är en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY). F.d. sinnessjukhusområdet grundar sig på en enhetlig plan och företräder planeringsprinciperna för sjukhusbyggande ända från den tidiga fasen av paviljongsjukhus. Den första fasen av sjukhuset färdigställdes år 1914, varefter

lan ensimmäinen vaihe valmistui 1914, minkä jälkeen sitä laajennettiin useassa vaiheessa, mm. 1920- ja 1940-luvuilla. Vuonna 1945 Nikkilässä oli 1100 sairaansijaa. Sairaaloiminta loppui 1999. Nikkilän sairaala-alue on 2000-luvun alussa muutettu Itäinen Jokipuisto -nimiseksi asuinalueeksi.

Rakennusperintöselvityksen mukaan rakennusten alkuperäisten käyttötarkoituksen jälkeen tulee säilyä korjausrakentamisessa; alueen keskiosat tulee säilyttää puistomaisena; itä- ja eteläpuolelle on mahdollista tehdä pienimittakaavaista täydennysrakentamista sekä Juhlatalon ja Artborgin ympärille voi sijoittaa julkisia toimintoja.

Sairaalanmäen maisemallista luonnetta ei tule kadottaa raskaan täydennysrakentamisen seurauksena. Näkymälinjat eivät saa katketa eikä Suuren rantatien linjaus kadota.

Nikkilän sairaala-alueen eteläpuolella sijaitsevat kivikautiset asuinpaikat Ånäs I ja Ånäs II.

det byggdes ut i flera omgångar, bl.a. på 1920- och 1940-talen. År 1945 fanns det 1 100 bäddplatser i Nickby. Sjukhusverksamheten lades ned år 1999. I början av 2000-talet ändrades sjukhusområdet till ett bostadsområde som fick namnet Östanåparken.

Enligt utredningen om byggnadsarvet bör spåren efter de ursprungliga användningsändamålen bevaras vid renoveringar; de mittersta delarna ska bevaras parklika, på östra och södra sidan tillåts småskaligt kompletteringsbyggande och till omgivningarna vid Festhuset och Artborg kan offentliga funktioner förläggas.

Sjukhusbackens landskapsmässiga karaktär får inte gå förlorad till följd av tungt kompletteringsbyggande. Vylinjerna får inte brytas och Stora strandvägens vägsträckning får inte suddas ut.

Boplatser från stenåldern finns söder om sjukhusområdet, Ånäs I och Ånäs II



# 6 Kaavarungon toteuttamisen vaikutukset Konsekvenser av planstommens genomförande



## 6.1 Kasvuun varautuminen

Kaavarunko mahdollistaa aluevarausten osalta Sipoon yleiskaavan 2025 mukaisen kasvatavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä). Kaavarunko mahdollistaa näin myös MAL 2019 -mukaisen kasvatavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä), joka on siis yleiskaavan kasvatavoitetta maltillisempi.

Kaavarunkoa voidaan pitää Nikkilän kehityskuvan (hyv. 2016) toteutus suunnitelmana. Kehityskuvan kasvatavoite +6 500 asukasta (Nikkilässä noin 10 000 asukasta tai työpaikkaa vuonna 2035) on MAL 2019-tavoitteen kanssa samaa suuruusluokkaa. Kehityskuvan mukaan tavoitevuoteen mennessä Jokilaaksoon sijoittuu 1000 uutta asukasta, keskustan

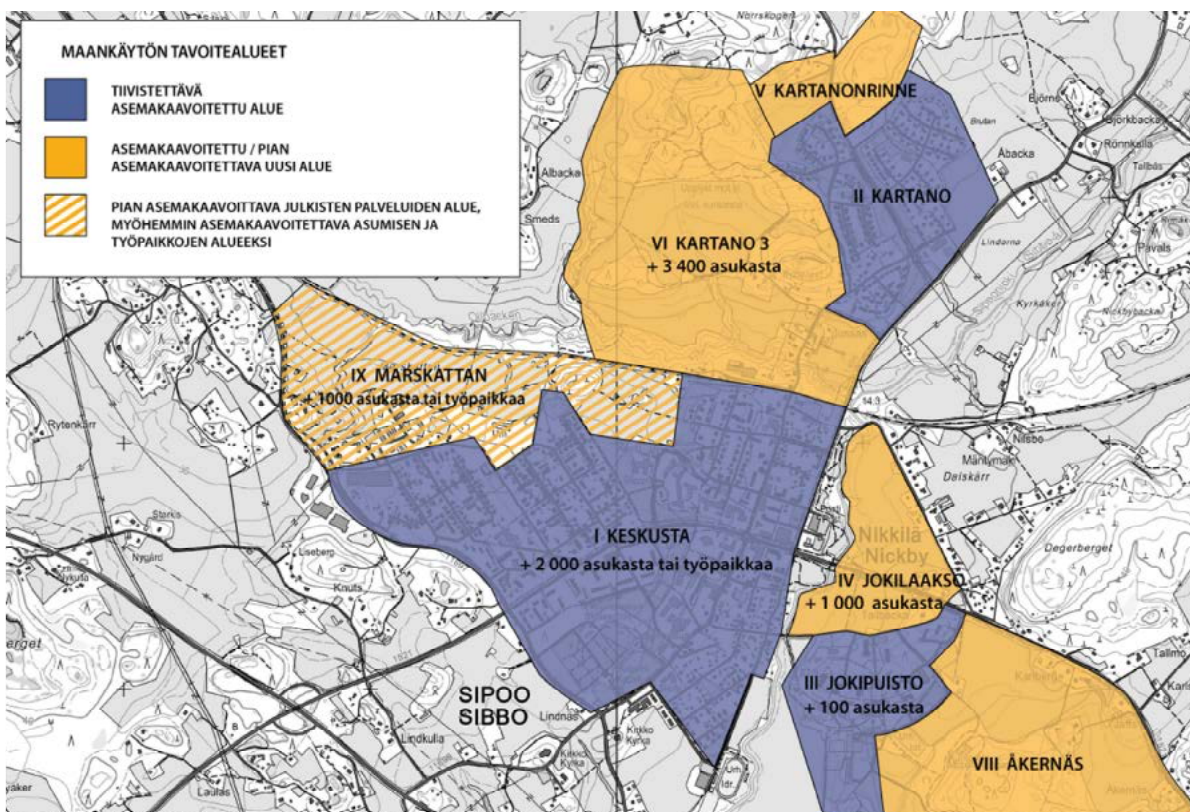
## 6.1 Beredskap för tillväxt

I fråga om områdesreserveringarna gör planstommen det möjligt att uppnå tillväxtmålet i Generalplan för Sibbo 2025 (Nickby +12 000 invånare fram till år 2025). Planstommen gör det således också möjligt att uppnå tillväxtmålet i MBT 2019, som är en ökning på 8 500 invånare (10 500 invånare i Nickby år 2030 och 14 500 invånare år 2050). Detta mål är alltså mindre ambitiöst än målet i generalplanen.

Planstommen kan ses som en genomförandeplan för utvecklingsbilden för Nickby (godk. 2016). Tillväxtmålet i utvecklingsbilden, +6 500 invånare (ca 10 000 invånare eller arbetstillfällen i Nickby år 2035) är i linje med målet i MBT 2019. Enligt utvecklingsbilden får Ådalen 1 000 nya invånare, områdena för kompletteringsbyggande i centrum 2 000 nya invånare och området vid Nickby gård 3 500 nya

täydennysrakentamislueille 2000 uutta asukasta ja Kartanon alueelle 3 500 uutta asukasta. Kehityskuvan ja kaavarungon toteutusjärjestyskin on sama: Jokilaakso ja keskusta, Kartano ja Marskattan ennen rakenteen laajentamista kauemmas asemansuodusta.

invånare fram till mållåret. Ordningsföljden för genomförandet är densamma i utvecklingsbilden och planstommen: Ådalen och centrum, Nickby gård och Marskattan innan strukturen utvidgas längre bort från stationsnejden.



Kuva: Nikkilän kehityskuvan (2016) kasvutavoite ja sen sijoittuminen eri alueille. Kaavarunko toteuttaa kehityskuvassa esitettyjä periaatteita kasvun jakautumisesta.

Bild: Tillväxtmål i utvecklingsbilden för Nickby (2016) och hur det fördelas på olika områden. Planstommen verkställer de principer om fördelningen som lagts fram i utvecklingsbilden.

## 6.2 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja palveluverkkoon

Kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa Sipoon yleiskaavassa 2025 esitettyjä aluevarauksia. Kaavarungossa esitettävät uudis- ja täydennysrakentamislueet sijoittuvat yleiskaavan taajamatoimintojen alueelle.

Kaavarungon mukainen maankäyttö mahdollistaa kasvulukujen ja maankäytön sijoittumisen osalta lähijunaliikenteen käynnistämisen. Kaavarungossa

## 6.2 Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet

Planstommen verkställer och preciserar områdesreserveringarna i Generalplan för Sibbo 2025. De områden för nybyggnad och kompletteringsbyggande som föreslås i planstommen faller inom området för tätortsfunktioner enligt generalplanen.

Om man ser till fördelningen av markanvändningen och tillväxtsiffrorna gör planstommen det möjligt

lähtökohtana on, että merkittävin osa kasvusta sijoittuu asemanseudun lähiympäristöön, mikä tukee aseman toteutumiseen tarvittavan asukasmäärän ja -tiheyden saavuttamista sekä vetovoimaisen asemaympäristön kehittämistä. Keskusta-alueen laajeneminen radan yli pohjoiseen mahdollistaisi vanhan asemaympäristön hyödyntämisen ja kytkisi radan pohjoispuolen kiinteämmäksi osaksi nykyistä taajamaa. Nikkilän kartanon uusi asuinalue lisää lähijunan käyttäjäpotentiaalia etenkin, jos uudet yhteydet radan poikki toteutuisivat. Samalla radan ja purolaakson aiheuttama yhdyskuntarakenteen estevaikutus asemaympäristössä vähenisi ja Ison Kylätien katkaisemisen haitalliset vaikutukset vähenisivät. Uutta tieliikenteen yhteystarvetta, kokoojkatua radan ali ei ole osoitettu yleiskaavassa kuten ei muitakaan kokoojakatuja.

Kaavarungossa ei esitetä muutosta vanhan Nikkilän maankäyttöön, mikä säilyttää Nikkilän kulttuurihistoriallisesti merkittävän aluekokonaisuuden arvon. Nikkilän kauimpana asemasta sijaitsevia asuinalueita, kuten läntinen Marskattan ja Åkernäs, ei suunnitella käyttöönotettaviksi ennen taajamarakenteen keskeisten alueiden kehittymistä lähijunaliiikenteen käynnistämistä edellyttävälle tasolle.

Kaavarungon mukainen kaavaratkaisu hyödyntää kunnan maanomistusta tehokkaasti. Merkittäviä täydennys- ja uudisrakentamisalueita kuten Nikkilän kartano, Jokilaakso, Y-kortteleiden alue sekä keskustan laajenemisalueet ovat jo kokonaan tai osittain kunnan omistuksessa. Keskustan ydinalueella kunnan maanomistus on kuitenkin hajanaista, mikä tuo viivettä ja epävarmuutta täydennysrakentamiseen ja sen edellyttämiin järjestelyihin.

Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa Nikkilän palveluverkon kehittämisen Sipoon kaupan palveluverkoselvityksessä (WSP; 2021) esitettyjen tavoitteiden

att inleda lokaltågstrafik. I planstommen är utgångspunkten att största delen av tillväxten ska äga rum i stationsnejden med omgivning, vilket stöder målet om antalet invånare och den invånartäthet som behövs för att stationen ska kunna byggas och en attraktiv miljö utvecklas runt den. När centrum utvidgas norrut bortom banan blir det möjligt att dra nytta av den gamla stationsmiljön och integrera den norra sidan i tätorten. Det nya bostadsområdet vid Nickby gård ökar användarpotentialen för lokaltågen särskilt om nya förbindelser byggs för att korsa banan. På samma gång minskar den barriäreffekt som banan och bäckdalen medför för samhällsstrukturen i stationsomgivningen och de skadliga konsekvenserna av att Stora Byvägen kapas av. Inget nytt behov av förbindelse för vägtrafiken, dvs. ingen matargata under banan och inte heller några andra matargator har anvisats i generalplanen.

I planstommen föreslås ingen ändring av markanvändningen i gamla Nickby, vilket bevarar värdet av den kulturhistoriskt betydande områdeshelheten. De bostadsområden som ligger längst bort från Nickby, som västra Marskattan och Åkernäs, planeras inte för ibruktagande förrän de centrala områdena i tätortsstrukturen har utvecklats till den nivå som förutsätts för att lokaltågstrafik ska kunna inledas.

Planlösningen i planstommen drar effektivt fördel av den kommunägda marken. De betydande områdena för nybyggnad och kompletteringsbyggande, som Nickby gård, Ådalen, Y-kvarteren samt utvidgningsområdena för centrum är redan helt eller delvis i kommunens ägo. I centrumkärnan är kommunens marker emellertid splittrade, vilket medför dröjsmål och osäkerhet i fråga om kompletteringsbyggandet och de regleringar som kompletteringsbyggandet kräver.

mukaisesti. Palveluverkkoselvitys vaikutusarvioiteineen on esitetty kaavarunkoraportin liitteenä.

## 6.3 Vaikutukset liikenteeseen

Liikenteen kannalta kaavarungon toteuttamisen vaikutukset ovat kaksijakoiset. Jalan ja polkupyörällä keskustatoiminnot saavuttava alue kasvaa ja keskustan vahvistuminen sekä pyöräily-yhteyksien kehittäminen lisäävät näiden liikennemuotojen suosiota. Kaksi kolmasosaa uudesta maankäytöstä sijoittuu kävelyetäisyydelle tulevasta matkakokemuksesta. Junayhteys kasvattaa joukkoliikenteen kulkutapaosuutta useilla prosenttiyksiköillä aseman lähialueilla, ja uusi vaihtoterminaali liityntäpysäköintijärjestelyineen vaikuttaa laajemmalla alueella. Nikkilän tyypisessä taajamassa jo 1 %-yksikön muutos kulkutapajakaumassa merkitsee joukkoliikenteen käytön kasvua yli 20 %, tai jalankulun ja pyöräilyn määrän kasvua lähes 4 %, joten vaikutus on merkittävä.

Toisaalta asukasmäärän suuri kasvu johtaa myös autoliikenteen kasvuun. Kaavarungon tavoitteena on, että huomioidaan ajoneuvoliikenteen sujuvuus keskeisillä pääväylillä. Kaavarunkotyön yhteydessä tehtiin konsulttityönä (Ramboll 2021, liite 7) Nikkilän liikenneverkko selvitys, jolla varmistettiin liikenneverkon toimivuus tulevaisuudessa. Autoliikenteen määrä kasvaa ennusteen mukaan nykytilanteesta vuoteen 2040 mennessä yli kaksinkertaiseksi. Tarkastelualueen katuverkon toimivuutta tutkittiin Vissim-simulointiohjelmalla. Keskeisin tulos toimivuustarkasteluista oli, että Nikkiläntietä tulee pa-

Planeringslösningen i planstommen gör det möjligt att utveckla servicenätet i Nickby i enlighet med de mål som lagts fram i utredningen om det kommersiella servicenätet i Sibbo (WSP, 2021). Utredningen om servicenätet jämte konsekvensbedömningar finns som bilaga till planstommerapporten.

## 6.3 Konsekvenser för trafiken

Med hänsyn till trafiken är konsekvenserna av planstommens genomförande tudelade. Det område för centrumfunktioner som nås till fots och med cykel ökar, och när centrum stärks och cykelförbindelserna förbättras ökar också populariteten för dessa trafikformer. Två tredjedelar av den nya markanvändningen förläggs på promenadavstånd från det framtida resecentrumet. Tågförbindelsen ökar kollektivtrafikens färdätsandel med flera procentenheter i närområdena kring stationen och den nya omstigningsterminalen med infartsparkering har konsekvenser för ett vidsträckt område. I en tätort som Nickby innebär en ändring i fördelningen av färdätsanden på bara en procentenhet att anlitaandet av kollektivtrafik ökar med över 20 % eller att omfattningen av gång och cykling ökar med närmare 4 %, och därför är konsekvensen betydande.

Å andra sidan gör en stor ökning i antalet invånare att även biltrafiken ökar. I planstommen eftersträvas en smidig fordonstrafik på centrala huvudleder. I anslutning till planstommen gjorde en konsult en utredning av trafiknätet i Nickby (Ramboll 2021, bilaga 7) som syftar till att säkerställa trafiknätets funktion i framtiden. Enligt prognosen kommer biltrafiken att mer än fördubblas fram till år 2040 jämfört med dagsläget. Hur gatunätet i det granskade området kommer att fungera undersöktes med simuleringsprogrammet Vissim. Det viktigaste resultatet av

rantaa, jotta sen liittymät toimivat myös kasvaneilla liikennemäärillä.

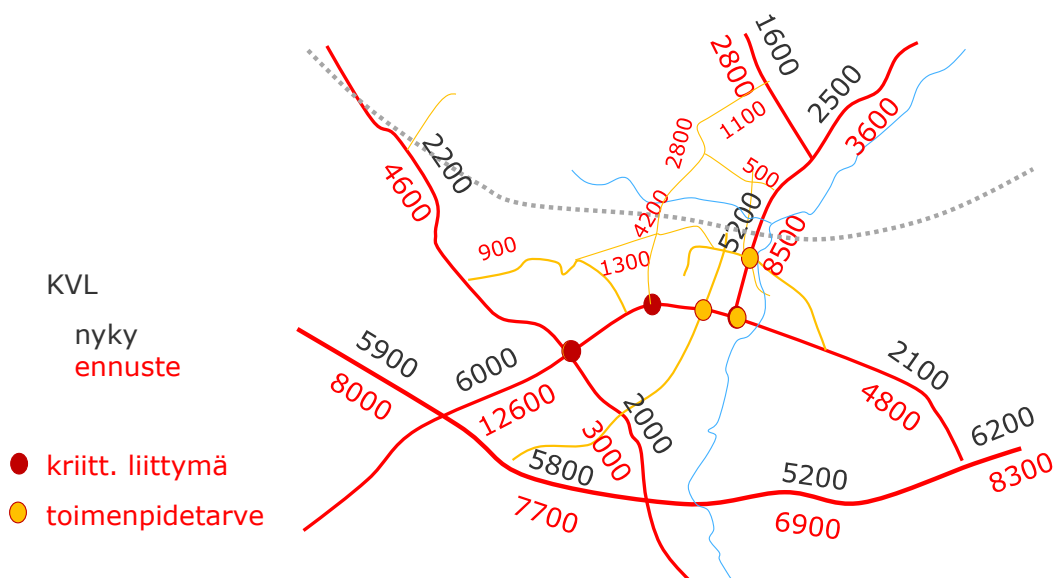
Nikkilän kartanon alueen toteutuminen kaavarungon mahdollistamassa laajuudessa yli kaksinkertaistaa radan etelä- ja pohjoispuolten välisen autoliikenteen määrän nykytilanteeseen verrattuna, jolloin myös uusi autoliikenteen yhteys radan ali tulee tarpeelliseksi. Tämä ei johdu pelkästään autoliikenteen toimivuuden varmistamisesta, vaan myös jalankulun, pyöräilyn ja bussiliikenteen toimivuuden ja turvallisuuden takaamisesta. Kauempana keskustasta itä-länsi-akselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet kasvavat hieman, mutta kokonaiskasvusta näille alueille sijoittuu vain noin viidennes.

Kaavarunkoratkaisun myötä liikenneverkon toiminnallinen luokittelu selkeytyy. Nikkiläntien ja Pornaistentien varsien kehittäminen kaupunkimaisina ja liittymien parantaminen lisää alueen houkuttelevuutta kaikilla kulkutavoilla. Väylien mitoitus, tarvittavat toimenpiteet ja laatutaso tulevat ratkais-

funktionalitetsgranskningarna var att Nickbyvägen bör förbättras för att anslutningarna ska fungera även med de ökade trafikvolymerna.

Om Nickby gård genomförs i den omfattning som planstommen tillåter kommer biltrafiken mellan södra och norra sidorna av banan mer än fördubblas jämfört med nuläget. Då blir det aktuellt med en ny förbindelse under banan även för biltrafiken. Detta beror inte enbart på att biltrafikens funktion ska säkerställas, utan också för att garantera att gång, cykling och busstrafik fungerar och är trygga trafikformer. De områden som faller inom biltrafikzonen på axeln från öster till väster längre bort från centrum kommer att växa något, men bara ungefär en femtedel av den totala tillväxten förläggs till dessa områden.

I och med lösningen i planstommen förtydligas den funktionella klassificeringen av trafiknätet. När Nickbyvägen och Borgnäs vägen utvecklas i en urban riktning och anslutningarna förbättras kommer området att bli mer attraktivt för samtliga färd sätt.



Kuva: Autoliikenteen määrät ennustetilanteessa kaavarungon mukaisella tavoiteverkostolla.

Bild: Biltrafikvolymerna i prognossituationen enligt det målsatta trafiknätet i planstommen.

taviksi pääosin yksityiskohtaisemman liikenne- ja katusuunnittelun yhteydessä.

Maankäytön kasvun myötä joukkoliikenteen kehittäminen on tärkeää. Joukkoliikenteen runkona toimii tulevaisuudessa Kerava–Nikkilä-raideliikenne. Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen, kun suoria yhteyksiä Helsinkiin ja Keravalle todennäköisesti tullaan karsimaan. Keskittämällä bussiliikenne uuteen rautatieaseman terminaaliin keskustan saavutettavuus paranee, mutta myös rautatieasemien ja seisakkeiden välialueilla tulee varmistaa joukkoliikennepalvelu, ja liityntäyhteydet sovitettuina junan aikatauluun tukevat hyvää palvelutasoa. Mikäli liityntäpysäköinti pystytään järjestämään tehokkaasti, tilaa vapautuu muulle maankäytölle ja junaliikenteen käyttäjäpotentiaalin kasvattamiselle syntyy edellytyksiä.

Pyöräilyverkon osalta seudulliset, pääpyöräily- ja aluereitit (sekä tarvittaessa täydentävät muut reitit) erotetaan tyypillisesti autoliikenteestä, jolloin pyöräliikenteen houkuttelevuus ja turvallisuus paranevat. Aseman uuden alikulun myötä kävely- ja pyöräily-yhteydet keskustan ja Kartanon alueiden välillä ovat sujuvat. Lisääntyneen maankäytön myötä Pornaistentien liikennemäärät sekä ylittämistarve lisääntyvät, ja ylittämisen sujuvuuden sekä turvallisuuden varmistamiseksi tarvitaan lopputilanteessa uusi radan poikki kulkeva autoliikenteen yhteys, joka vähentää liikennemääriä Pornaistentiellä. Uusi radan alittava yhteys on kuitenkin kallis, vaihtoehdosta riippuen noin 3–5 miljoonaa euroa. Ilman sitä liikennejärjestelmän haavoittuvuus säilyy nykyisellään, sillä varareitti Herralantien kautta on pitkä ja nykyinen tien geometria ei tue sujuvaa joukko- tai huoltoliikennettä.

Dimensioneringen av farlederna, behövliga åtgärder och kvalitetsnivån avgörs i huvudsak i samband med den mer detaljerade trafik- och gatuplaneringen.

Det är viktigt att utveckla kollektivtrafiken allteftersom markanvändningen ökar. I framtiden kommer spårtrafiken mellan Kervo och Nickby att fungera som stomme för kollektivtrafiken. När tågtrafiken inleds kan det hända att busstrafiken minskar i och med att direkta förbindelser till Helsingfors och Kervo antagligen gallras bort. Det blir lättare att nå centrum när busstrafiken koncentreras till den nya järnvägsstationens terminal. Kollektivtrafiken bör säkerställas även mellan järnvägsstationerna och hållplatserna, och anslutningsförbindelserna anpassas till tågtidtabellen för främjandet av en bra servicenivå. Om man lyckas ordna effektiv anslutningsparkering frigörs utrymme för annan markanvändning och skapas förutsättningar för den användarpotential som tågtrafiken behöver.

Regionala cykelstråk, huvudcykelstråk och lokala cykelstråk (samt vid behov övriga kompletterande stråk) brukar vanligtvis åtskiljas från biltrafiken, vilket gör cykeltrafiken mer lockande och säker. Den nya underfarten bidrar till smidiga gång- och cykelförbindelser mellan centrum och områdena vid Nickby gård. I och med den ökade markanvändningen kommer trafikvolymerna på Borgnäs vägen och behovet av att korsna vägen att öka. För att det ska gå smidigt och säkert att korsna vägen behövs i slutläget en ny förbindelse för biltrafiken under banan. En sådan minskar trafiken på Borgnäs vägen. En ny förbindelse under banan är emellertid dyr; beroende på alternativet ca 3–5 miljoner euro. Utan en förbindelse är trafiksystemet fortsatt sårbart eftersom omvägen via Hertsbyvägen är lång och den nuvarande vägens geometri inte stöder en smidig kollektiv- eller servicetrafik.

## 6.4 Vaikutukset viheralueverkostoon

Kaavarunkoratkaisu yhdessä viheralueverkoston suunnitelman kanssa edistää toimivan, elämyksellisen ja oikein mitoitettun viherverkoston kehittämistä kasvavaan Nikkilään. Nikkilän viheralueiden tarjonta monipuolistuu niin että alueella on useita eri tarkoitukseen sopivia ja eri tavoin hoidettavia viheralueita.

Kaavarunkoratkaisu varmistaa, että Nikkilän asukasmäärän kasvaessa alueen keskeisimmät puistoalueet sekä tärkeät luonto- ja kulttuuriympäristöt muodostavat katkeamattoman viherverkoston, jossa viheralueet ovat helposti saavutettavissa kaikkialta ja etäisyys niihin on kohtuullinen.

Keskustan läpi kulkevaa kahta laajaa, pohjois-etelä-suuntaista vihersormea (ns. keskuspuiston vihersormi ja Jokilaakson vihersormi) korostetaan sijoittamalla sen varrelle liikunta- ja leikkitoimintoja sekä kohtaamispaikkoja. Taajamaa ympäröivät yhtenäiset luontoalueet sekä maa- ja metsätalousalueet säilyvät.

Nikkilää ympäröi pääasiassa viljelty kulttuurimaisema, joten lähietäisyydellä sijaitsevien laajojen metsäalueiden merkitys korostuu. Laajojen metsäalueiden saavutettavuus turvataan esimerkiksi Nikkilän pohjoispuolen itä-länsi-suuntaisia yhteyksiä säilyttämällä. Myös Sipoonjoki sivuhaaroineen turvataan maisemallisesti ja virkistyskäytön kannalta merkittävänä alueena. Ollbäckenin ja Gretasbäckenin purolaaksot turvataan luontoarvoiltaan arvokkaana alueena. Joki- ja purolaaksoja voidaan jatkosuunnittelussa kehittää virkistyskäytön kannalta tärkeinä reitistöinä, jotka yhdistävät keskustan ympäröiviin kyliin ja metsäalueisiin.

## 6.4 Konsekvenser för grönnätet

Lösningen i planstommen främjar tillsammans med planen för ett nätverk av grönområden ett fungerande, upplevelserikt och rätt dimensionerat grönnät för den växande tätorten. Utbudet av grönområden i Nickby blir mångsidigare så att det finns många områden som är tänkta för olika ändamål och som ska skötas på olika sätt.

Lösningen i planstommen säkerställer att de centralaste parkerna och de viktigaste natur- och kulturmiljöerna bildar ett oavbrutet grönnät där grönområdena kan nås enkelt från alla håll på rimligt avstånd, även allteftersom antalet invånare ökar.

De två breda grönfingrarna som går i nordlig-sydlig riktning genom centrum (centralparken och Ådalen) framhävs genom att motions- och lekfunktioner samt mötesplatser anvisas längs dem. Tätorten omges av sammanhängande naturområden och jord- och skogsbruksområdena bevaras.

Nickby omges av ett i huvudsak odlat kulturlandskap och därför accentueras vikten av de närliggande, vidsträckta skogsmarkerna. Att de vidsträckta skogarna ska vara enkla att nå tryggas exempelvis genom bevarandet av förbindelserna i östlig-västlig riktning på norra sidan av Nickby. Också Sibbo å med sina förgreningar tryggas som ett område som har betydelse för landskapet och rekreativbruket. Dalarna kring Ollbäcken och Gretasbäcken bevaras som ett område med värdefulla naturvärden. I den fortsatta planeringen kan å- och bäckdalarna utvecklas som farleder som är viktiga för rekreativbruket och som förenar centrum med de omgivande byarna och skogsområdena.

Kaavarunkoratkaisu turvaa keskeisten kulttuuriympäristöjen (Nikkilän kaksi kirkkoa ympäristöineen, Nikkilän hautausmaa sekä vanha sairaala-alue (Itäinen jokipuisto) ja siihen liittyvä hautausmaa) säilymisen ja niiden merkityksen osana viheralueverkostoa.

Kaavarunkotyön yhteydessä on tunnistettu tarve kehittää Nikkilän keskustasta selkeitä kävely- ja pyöräilyreittejä Sipoonkorven ja Savijärven alueille.

Lösningen i planstommen säkerställer bevarandet av de viktiga kulturmiljöerna (de två kyrkorna med omgivningarna i Nickby, Nickby begravningsplats samt f.d. sjukhusområdet (Östanåparken) och begravningsplatsen i anslutning till det) och deras betydelse som en del av nätverket av grönområden.

I samband med planstommearbetet har man identifierat ett behov av att planera tydliga gång- och cykelvägar från centrum till Sibbo storskog och Savijärvi.







SIPOO  
SIBBO