

# KR 3

## Nikkilän kaavarunko Planstomme för Nickby

Kaararungon selostus  
Planstommebeskrivning

### Muut liitteet

1. Historiakatsaus Nikkilän kehittämisen suunnittelutaustoista
2. Vuorovaikutusvaihe 2017; Kehittämistarpeet ja -tavoitteet
5. Liikenneverkkovaihtoehdot ja niiden vaikutusten arviointi (Ramboll, 10/2019)

### Övriga bilagor

(på finska)

1. Historiakatsaus Nikkilän kehittämisen suunnittelutaustoista
2. Vuorovaikutusvaihe 2017; Kehittämistarpeet ja -tavoitteet
5. Liikenneverkkovaihtoehtojen vaikutusten arviointi (Ramboll, 10/2019)

Maankäyttöjaosto  
Markanvändningssektionen  
20.1.2022

ASIA / ÄRENDE 295/2020





# Nikkilän kehityskuvan uudistamisen historiaa

Keski-Sipoon osayleiskaava 1987

Nikkilä 2000 visio 1996

Nikkilän osayleiskaavan valmisteluvaiheen aineistoja 1998-2000:

Rakennemalleja ja valtuuston hyväksymiä periaatteita

Nikkilän keskusta-alueen ideasuunnitelma 2009

Sipoo 2025 yleiskaava

Tämän materiaalin alkuosa on työpajassa 17. lokakuuta 2014 käyty läpi.

Työpajan tulokset lopussa

# Keski-Sipoon osayleiskaava valtuusto 1987



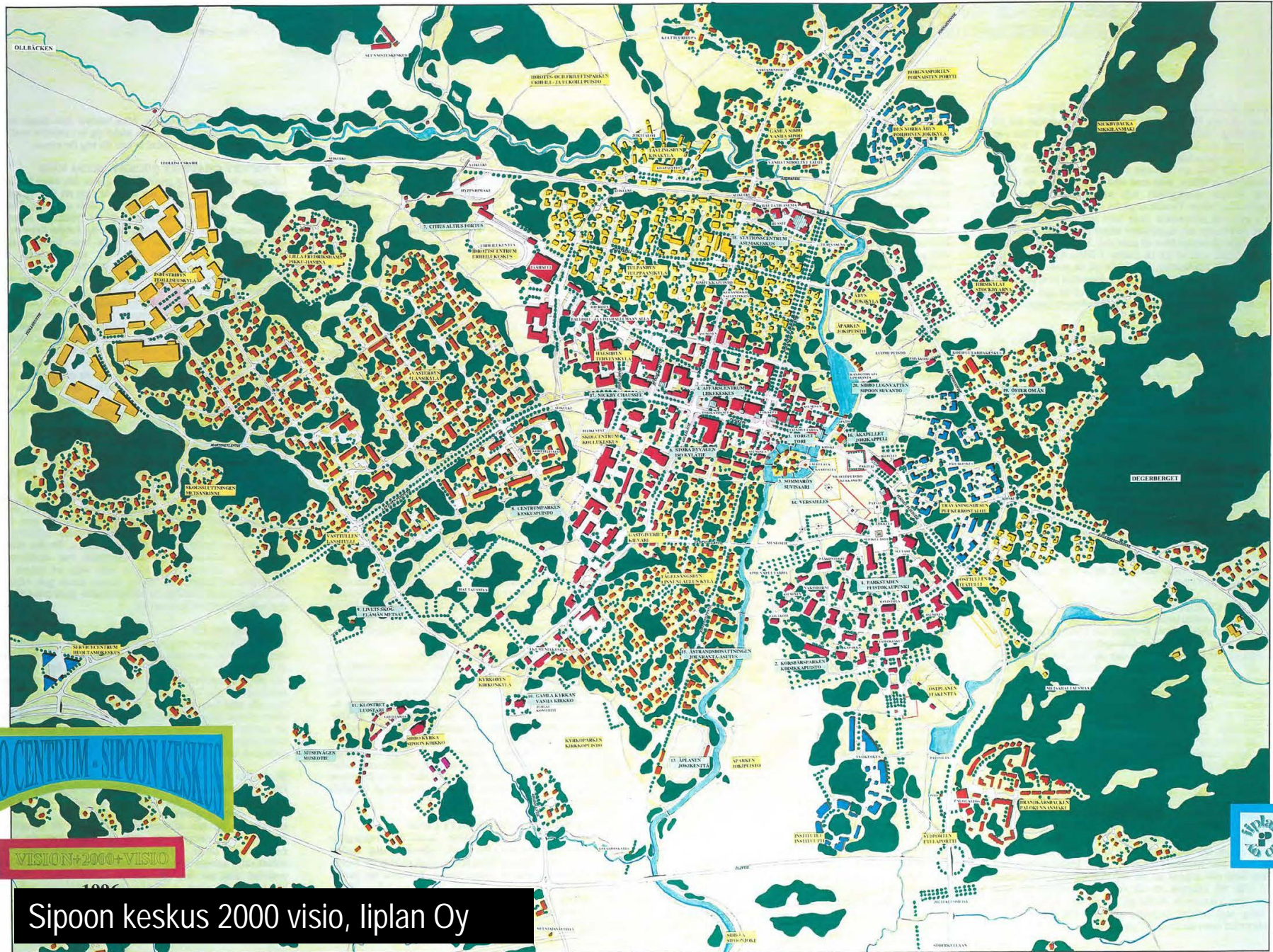
Keski-Sipoon osayleiskaava hyväksyttiin valtuustossa 1987.

liplan Oy, Kalle Loukamo, laati Nikkilä 2000 vision vuonna 1996.  
Se otettiin mukaan osayleiskaavatyöhön 1998-2000.

Keski- ja Pohjois-Sipoon liikenneverkko- ja turvallisuussuunnitelma valmistui vuonna 1997.  
Nikkilän osayleiskaavatyötä tehtiin 1998-2000, työstä valmistui kehityskuva, jonka valtuusto hyväksyi 2000.

Osayleiskaavatyö jäi kesken kun kunnan resurssit suunnattiin Itäisen Jokipuiston kaavoitukseen.

Kesken jäi myös kaavan pohja-aineistoksi tarkoitetun Nikkilän osayleiskaava ja kirkkojen ympäristön maisemaselvitys. Konsultti Maa ja Vesi Oy. Selvityksessä oli tarkoitus määrittää ehdot Vanhan Kirkon ja Sipoonjoen välisen alueen maankäytölle ja määrittää ne toimenpiteet, jotka mahdollistavat jäähallin sijoittamisen urheilukentän viereen.



VISION+2000+VISIO




Sipoo keskus 2000 visio, liplan Oy

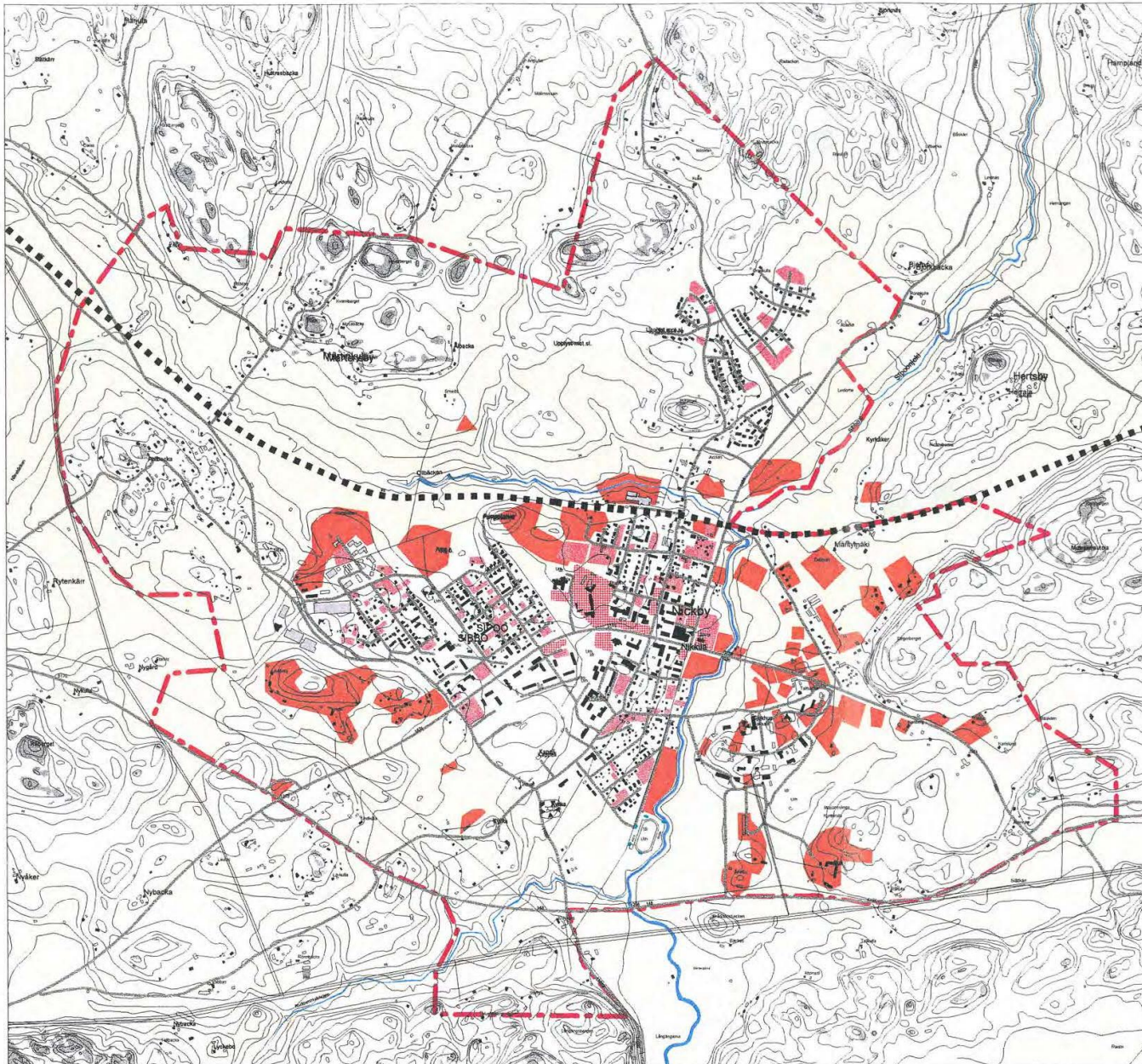
DELGENERALPLAN FÖR NICKBY  
NIKKILÄN OSAYLEISKAAVA

**STRUKTURMODELL**  
Vision 2000 för Nickby

**RAKENNEMALLI**  
Nikkilä Visio 2000

liplan/Loukamo 1996

-  Tillbyggande enligt byggnadsplanen  
Täydennysrakentaminen rakennus-  
kaavan mukaisesti
-  Tillväxtområde
-  Kasvualue



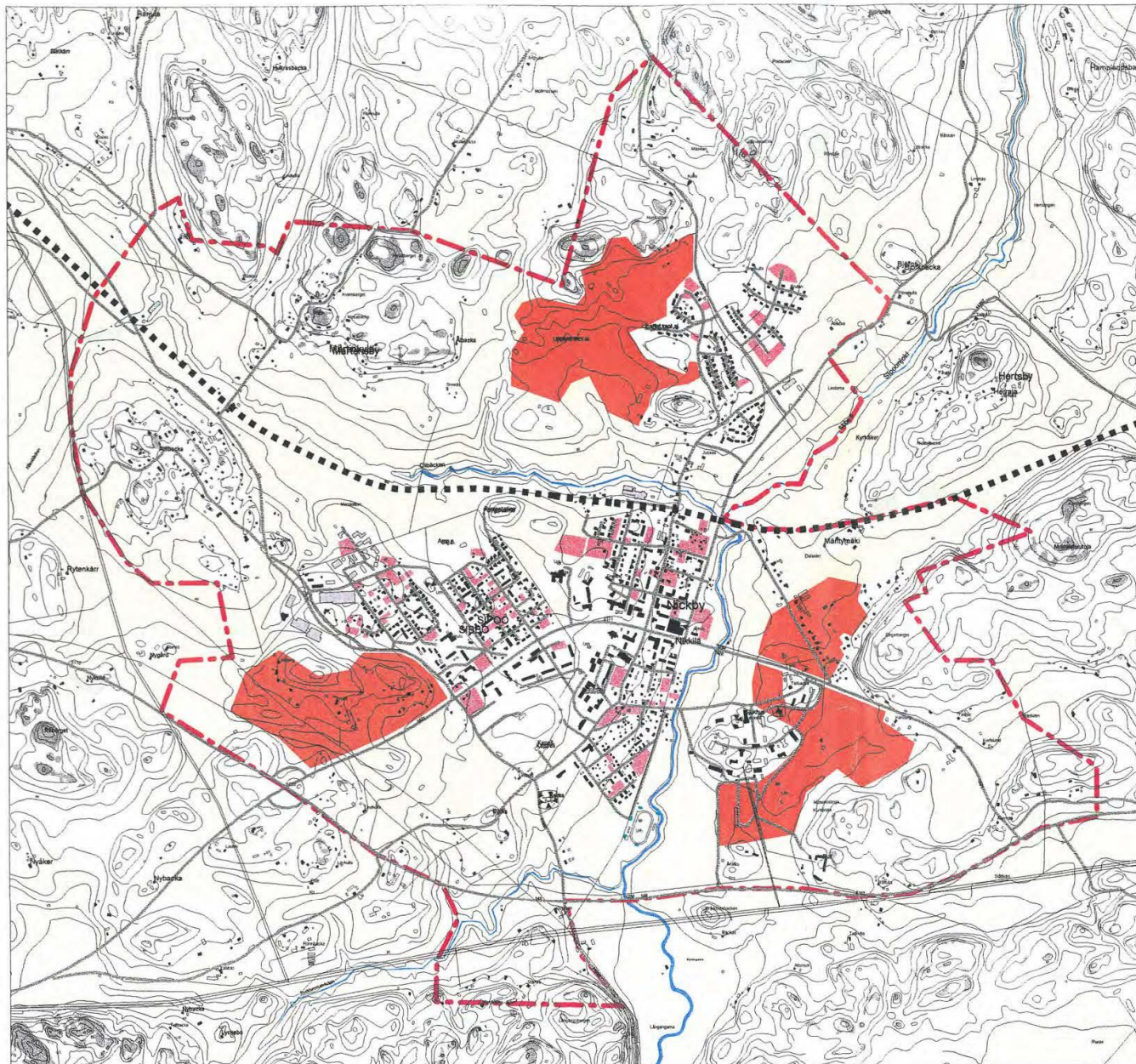
1:20 000


LUONNOS  
1.12.1998

DELGENERALPLAN FÖR NICKBY  
NIKKILÄN OSAYLEISKAAVA

**STRUKTURMODELL**  
Tre byar

**RAKENNEMALLI**  
Kolme kylää



 Tillbyggande enligt byggnadsplanen  
Täydennysrakentaminen rakennus-  
kaavan mukaisesti




 Tillväxtområde  
Kasvualue

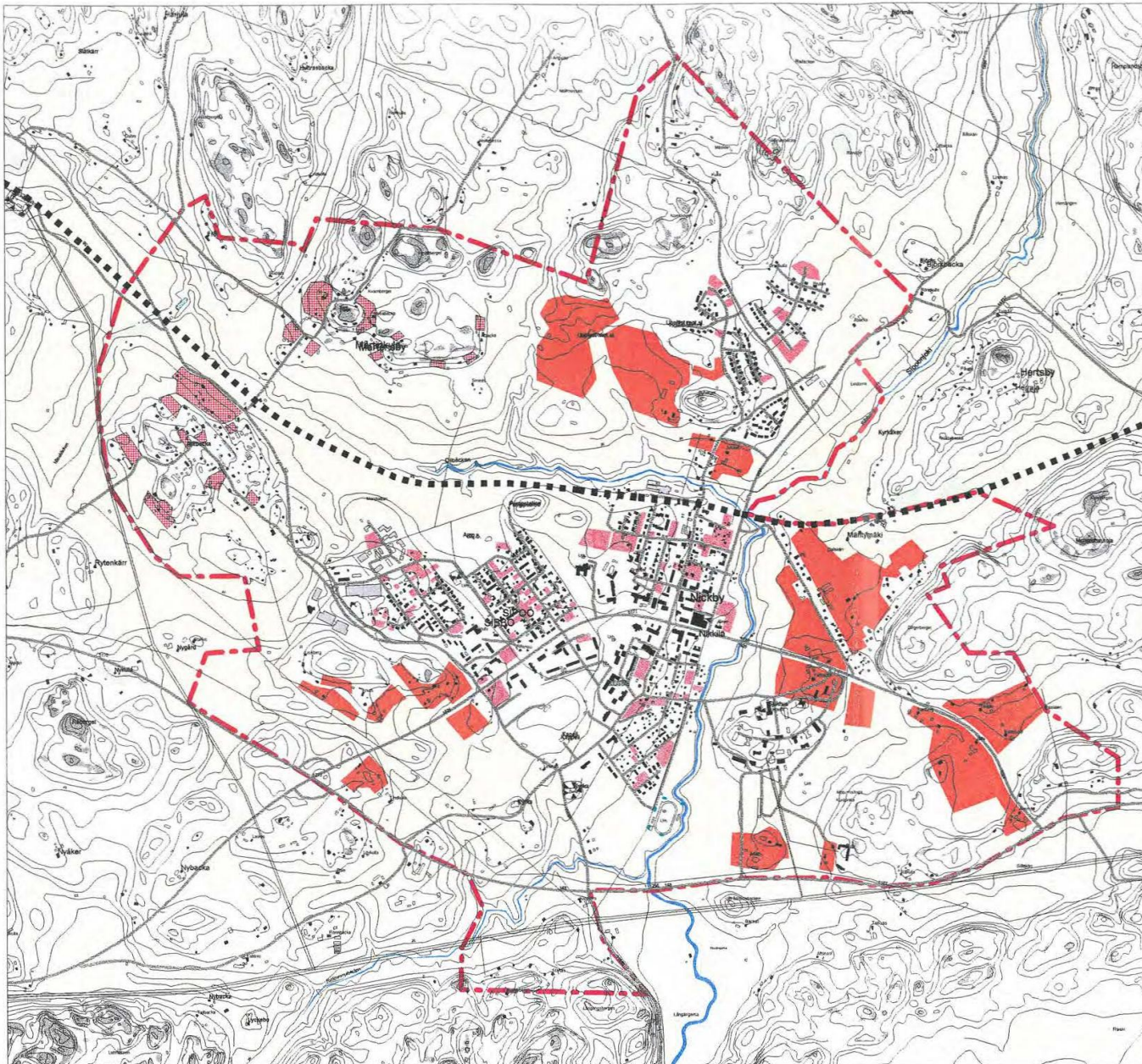


DELGENERALPLAN FÖR NICKBY  
NIKKILÄN OSAYLEISKAAVA

**STRUKTURMODELL**  
Delgeneralplan 1987  
Dispositionsplan 1985

**RAKENNEMALLI**  
Osayleiskaava 1987  
Kaavarunko 1985

-  Tillbyggande enligt byggnadsplanen  
Täydennysrakentaminen rakennus-  
kaavan mukaisesti
-  Tillväxtområde
-  Kasvualue



1:20 000

1.12.1998

Nikkilän osayleiskaavatyötä tehtiin 1998-2000, siitä valmistui kehityskuva, jonka valtuusto hyväksyi 18.5.2000 (äänin 30-12) liitteen 4/8 mukaisesti:

Nikkilän keskustan maisema:

- Puutarhamainen taajamakuva säilytetään.
- Sipoonjoen ympäristö (myös Itäisen Jokilaakson puoli) säilytettävä virkistysalueena (voi olla myös viljelykäytössä).

Kirkonseutu - Asuminen:

1. Kirkkojen lähiympäristö pidetään vapaana, ei uusia rakennuspaikkoja
2. Uutta asumista ei sijoiteta jyrkkiin rinteisiin eikä kallion tai mäkien lakialueille.

Meluvyöhykkeet ja peltoaukeat tulisi säilyttää rakentamattomina

Kirkonseutu - Palvelut:

3. Jäähallin sijoituspaikaksi varataan tekojääradan paikka.

Kirkonseutu - Maisema ja suojelu:

4. Kirkkojen ympäristö historiallisena ja kulttuurillisesti arvokkaana alueena säilytettävä nykyisen kaltaisena avoimena viljelymaisemana.
5. Kaavassa määritetään säilytettävän arvokkaan maisema-alueen rajaus niin, että mm. liikuntapuisto rajataan ko. alueen ulkopuolelle.
6. Kevytliikenneyhteys, silta joen yli urheilukentän ja Itäisen Jokipuiston välille.
7. Joen varteen tulee suunnitella yhtenäinen virkistysreitti koko taajama-alueelle ja edelleen ulos taajamasta.
8. Suojapuustutuksia tulee istuttaa maisemaa rikkovien rakenteiden ja kohteiden lähelle.

# NIKKILÄN KESKUSTA-ALUEEN IDEASUUNNITELMA

- Nikkilän keskusta-alueita koskevien tavoitteiden tarkentamiseksi ja asemakaavoituksen tueksi

Tavoitteet:

- tutkia Nikkilän keskustan tiivistämis- kehittämis- ja kasvumahdollisuuksia.
- Selventää kehittämistavoitteita, keskustan roolia ja palveluiden sijoittumisperiaatteita
- Määrittellä kaupunkikuvan kehittämisperiaatteet kulttuuri- ja maisema-arvot huomioiden
- Rakenteen kehittäminen joukko- ja kevytliikenteeseen perustuvana
- Keskusta-alueen kytkeytyminen rautatieasemaan ja joukkoliikenneverkkoon
- Liikenneverkon kehittäminen, keskustan suhde erityisesti kehitettäviin itäisiin ja pohjoisiin laajenemissuuntiin
- rakennettujen alueiden ja maisematilojen rajapintojen kehittäminen



Nikkilän keskusta-alueen ideasuunnitelma 2009



Nikkilän keskusta-alueen ideasuunnitelma 2009



Nikkilän keskusta-alueen ideasuunnitelma 2009

# NIKKILÄN KESKUSTA-ALUEEN IDEASUUNNITELMA

Ideasuunnitelma: arkkitehti Jukka Turtiainen, Arkkitehtitoimisto Jukka Turtiainen Oy

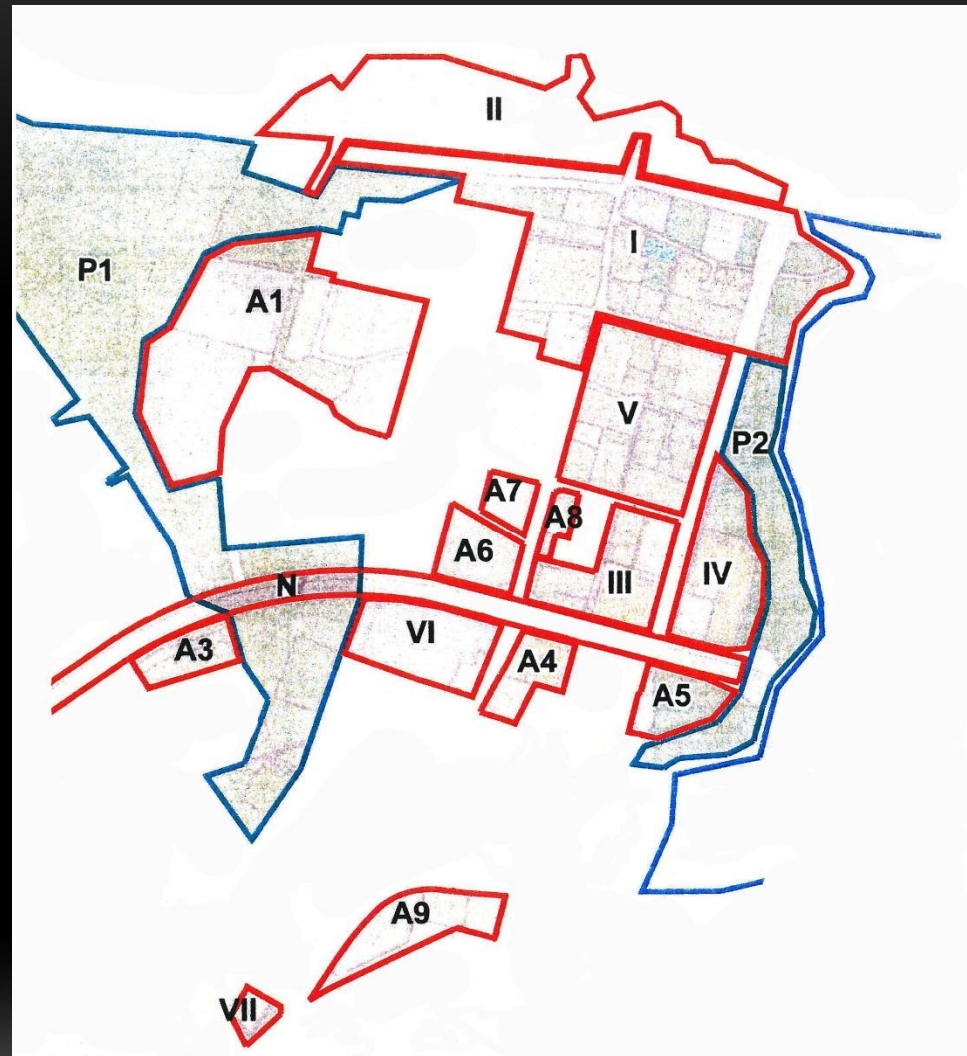
Liikennesuunnitelma: laati Trafix Oy

Maisemasuunnittelu: Maisema-arkkitehdit Byman & Ruokonen Oy

Valmisteluvaiheessa järjestettiin työpaja ja asukaskysely, josta laadittiin yhteenveto

Nikkilän keskustan ideasuunnitelma hyväksyttiin alueen kehittämistyön tueksi 13.10.2009

NIKKILÄN  
IDEASUUNNITELMA  
EHDOTUS  
TOIMENPIDEOHJELMAKSI





## 5. EHDOTUS TOIMENPIDEOHJELMAKSI

### 5.1 Yleistä

deasuunnitelman toteuttamiseksi on laadittava asemakaavan muutokset kailla kartoitealueita kehittämisalueilla (kuva) lukuun ottamatta puistoalueita. Koska suunniteltualue on laaja ja maanomistus hajanainen, on asemakaavoituksen dettävät vaihettain ja osa-alueittain. Osa kehittämisalueista on maanomistustuiden ja maankäytön tavoitteiden osalta selkeitä mutta osa kehittämisalueista käsitätä laajempia kokonaisuuksia jotka ovat toimintoiltaan riippuvaisia lististaan.

älkiki ideasuunnitelmassa esitetyt vaihtoehdot täyttävät keskusta-alueen kehittämiselle asetetut yleiset tavoitteet maankäytön osalta. Ratkaisumallin valinta ja äätköset jatkosuunnittelusta on tehtävä asemakaavoituksen yhteydessä. Ideasuunnitelmassa esitetyt vaihtoehdot eri kehittämisalueilla on mahdollista yhdistää toisiinsa jatkosuunnittelussa tarkentuvien tavoitteiden ja tarpeiden mukaan.

### 5.2 ASEMAKAAVOITUS

#### Asumisen täydennysrakentamiskohteet (A1-A9)

Osa kartoitealueista alueista (A-merkinnällä osoitetut) ovat lähtökohdiltaan selkeitä ja käynnistettävissä muiden kohteiden alkutaalusta riippumatta. Kyseiset kohteet rajautuvat Nikkiläntien (N) ja Ison Kylätien katualueisiin, joiden mitoitusta tulisi tässä yhteydessä tarkistaa asemakaavalla.

#### A1:

Asumtujen täydennys- ja uudisrakentamista sekä Lukkarin koulun laajennus. Koulun laajennuksen yhteyteen umahallin. IV-kerroksisia asunkeerrostaloja ja/tai tilivistä pientalorakentamista. Tavoiteltava rakennuskoikeus 9000 - 12500 krs- m2 asunorakentamista ja n. 3500 krs-m2 koulu / umahallin. Selvettävä paloaseman rakennushistorialliset arvot ja kuvattava mahdollinen rakennuksen suojeleminen taso.

#### A2:

Asunkeerrostalojen uudisrakennuskohde. Tavoiteltava rakennuskoikeus n. 2400 krs-m2. IV-kerroksiset rakennukset sopivat ympäristön mittakaavaan.

#### A3:

Asunkeerrostalojen täydennysrakentamista. Tavoiteltava rakennuskoikeus n. 3600 krs-m2. Vaaleat rakennukset sopivat kaupunkikuvaan. Hanke vaatii olevan autokoituksen ja kevyen liikenteen yhteyksiin uudelleen järjestelyjä.

#### A4:

Käyttötarkoituksen muutos, eli liikerakennuksen tilalle korkeatasoista keskusta-asumista. Tavoiteltava rakennuskoikeus yhteensä n. 9200 krs-m2. Asunkeerrostalojen kerrosliuku III-V. Katutasossa liikekiloja. Autoparkitus kellarissa/pihakannan alla.

#### A5:

Soveltuu asunkeerrostalojen uudisrakentamiseen. Joen suuntaan laskevien rakennusten kerrosliuku I-IV. Tavoiteltava rakennuskoikeus n. 4300 krs-m2. Suunnittelussa kiinnitettävä erityistä huomiota puiston ja pih-alueiden yhteensovittamiseen.

#### A6:

Asuntojen täydennysrakentamista asuin- ja liikerakennusten korttelialueella. IV-kerroksisten asuinrakennusten katutasossa liikekiloja, tavoiteltava lisärakennuskoikeus yhteensä n. 3000-3700 krs-m2. Autoparkitus toteutettava osittain maanalaistena maaston taseroja hyödyntäen.

#### A7:

Olevien asunkeerrostalojen ja Ison Kylätien välinen pysäköintialue osoitetaan tehokkaampaan käyttöön. Maaston taseroet hyödynnettävissä. Tavoiteltava lisärakennuskoikeus n. 1200-2200 krs-m2. Katutasossa liikekiloja.

#### A8:

Osoitetaan lisärakennuskoikeutta asunkeerrostalojen toteuttamiselle. Toriaukion toiminta siirretään korvaavalle paikalle aseman ympäristöön tai Ison Kylätien ja nikkiläntien risteykseen.

#### A9:

Alue soveltuu pientalorakentamiseen. Tavoiteltava tehokkuus vähintään e=0.30. Puurakentaminen sopii ympäristöön.

#### Puistoalueet (P1-P2)

Keskustan tärkeimpiä puistoalueita, eli Keskuspuisto Suursuon ja koulukampuksen välissä (P1) sekä Sipoonjoen rantapuisto (P2), voidaan kehittää laajemmilla puistosuunnitelmissa omina hankkeina ilman asemakaavan muutosta. Puistojen reunavyöhykkeisiin ja erityisesti puistoihin rajoittuviin täydennysrakennuskohteisiin tulee suunnitelmassa kiinnittää huomiota. Kevyen liikenteen reitit jatkuvuus on suunnittelun tärkeimpiä tavoitteita.

#### Aseman kehittämisalue (A)

Keskustan kehittämisen kannalta tärkein kehittämisalue sijaitsee radan ja Mixintien välissä (kohde I). Alue on nykytilanteessa keskustan laidalla mutta tuleva radan henkilöliikenne, Kartano III -alueen rakentuminen ja Sipoonjoen itäpuolisten alueiden kehittyminen muuttaa keskustan painopistettä kohti rataa. Aseman ympäristöä tulee siten kehittää julkisen liikenteen solmukohtana, johon liittyy kaupallisia palveluita, keskusta-asumista, liityntäpysäköintialueita ja toimivia kevyen liikenteen verkosto. Sipoonjoen itäpuolen kasvualueella tulee olla sujuvat yhteydet asemalle ja tähän tulee varautua myös aseman kehittämisalueen asemakaavan muutoksessa. Asema-alueen asemakaavoituksessa on kiinnitettävä erityistä huomiota laajennusvaraan ja vaihteistukseen väestönkasvun mukaan.

Aseman kehittämisalue on laaja ja maanomistus hajanaista. Asemakaavan muutoksen toteuttaminen vaatii laajaa yhteistyötä kunnan, ratahallintokeskuksen, yksityisten maanomistajien, kauppioiden ja muiden toimijoiden sekä rakennusliikkeiden välillä. Maakaupolla tai maankäyttösojimuksilla tulee hakea kaikilla osapuolia tyydyttävä pohja asemakaavoitukselle. Hanketta varten kunnan tulee perustaa projekti ja nimetä ohjausryhmä, jonka tehtävä on koordinoita asemakaavoitukseen liittyviä tavoitteita. Asemakaavaa on perusteltava laatia nk. hankkaavana, joka kytkeytyy hankkeen toteutukseen.

#### Varikon ja vanhan aseman alue (IX)

Alueella ei ole asemakaavaa. Alue on tärkeä osa asema-alueita ja siihen liittyy kultuurihistoriallisia, maisemallisia ja luontoarvoja. Asemakaavalla tulee luoda hyvät edellytykset kevyen liikenteen yhteyksien jatkuvuudelle. Kevyen liikenteen radan alkutse on puuron yllykset on sovitettava yhteen aseman järjestelyihin, puistosuunnitelmiin ja Kartano III kevyen liikenteen verkoon.

Nikkilän vanhan asemarakennuksen ja sen ympäristön kulttuuri- ja rakennushistorialliset arvot kuvataan asemakaavassa.

Maisemallisesti, ekologisesti ja geologisesti merkittävä Ollbäckerin purooma vaatii lisäselvityksiä asemakaavoituksen yhteydessä.

Ideasuunnitelmassa alue on puistoalmainen ja sinne esitetään rakennettavaksi tiloja nuorisolle, tapahtuma-aukio ja paikalle siirrettäviä vanhoja säilytettävä puu-/hirsitaloja.

#### Varubodenin kortteli (IX)

Asemakaavan muutoksella luodaan edellytykset kaupan ja palvelutarjonnan laajentamiselle sekä asunkeerrostalojen rakentamiselle. Asemakaavoituksessa tutkitaan aukion ja toimintaympäristön siirtämistä Nikkiläntien ja Iso Kylätien kulmaan. Asemakaavaa on perusteltava laatia nk. hankkaavana, joka kytkeytyy hankkeen toteutukseen. Laadukkaana keskustaympäristön toteuttamiseksi asemakaavassa kiinnitettävä erityistä huomiota maaston korkeuseroihin, alueen pysäköintiratkaisuihin ja kevyen liikenteen yhteyksiin. Tutkitaan vaihtoehtoja voimassa olevan asemakaavan kevyen liikenteen yhteydelle välillä Jussaksentie - Nikkiläntie (Kas-knitynpolku).

Ideasuunnitelman laatimisen aikana käydyissä keskusteluissa alueen keskeiset maanomistajat ja toimijat ovat ilmoittaneet yhteiseksi tavoitteekseen kaupan laajentamisen ja asunkeerrostalojen rakentamisen.

#### K-kaupan kortteli (IV)

Asemakaavan muutos. Ideasuunnitelmassa esitetään kaupapaikan siirtämistä aseman yhteyteen ja alueen käyttötarkoituksen muuttamista asumiseen. Asemakaavan muutoksen alkutaaluu riippuu aseman kehittämisalueen (I) edellytyksistä ja toteutuksesta.

Asemakaavoituksessa tulee kiinnittää huomiota alueen jokilaakson ja rantapuolen puoleisiin reunavyöhykkeisiin sekä maaperän laatuun (alueella on huoltoasema) ja mahdollisiin maaperän kunnostusvelvoitteisiin.

Ideasuunnitelman laatimisen aikana käydyissä keskusteluissa Kesko on ilmoittanut, että kaupapaikalle tärkeät ominaisuuksia ovat laajennusvara ja vaihteistus väestönkasvun mukaan. Asema-alueen asemakaavoituksessa on kiinnitettävä tähän erityistä huomiota.

#### Kulmakujan kortteli (V)

Ideasuunnitelmassa alue on osoitettu keskusta-asumisen täydennys- ja uudisrakentamisen alueeksi. Asemakaavan muutoksen haasteina ovat hajanaisten maanomistajien ja rakennushistoriallisten arvojen määrittely. Iso Kylätien varren 1920- ja 1930-luvulla rakennetut puu- ja hirsitalot ovat kaupunkikuvallisesti mielenkiintoisia mutta suureksi osaksi huonokuntoisia. Johtuen mm. vuosikymmenten aikana eri vaiheissa toteutetut Iso Kylätien taseuspinna nostoista. Vaihtoehtona rakennusten korjaukselle ja suojelelulle olisi asemakaavoituksessa tutkittava myös rakennusten ainakin osittaisia korvaamista uudisrakentamisella.

Asemakaavoituksessa tulee kiinnittää huomiota kaupunkikuvaan ja sen tarkempaan määrittelyyn. Asemakaavalla tulee luoda hyvät edellytykset rakentaa kadunvarret kaupunkimaisesti. Asuinrakennukset rakennetaan alueella jalkakäytävään ja maentaserokeroisissa väliteissä ikkunattomia seinä. Pientalorakentamisessa suositetaan yhtiömuotoista toteutusta.

#### Kuntalan kaari (VI)

Kunta omistaa kaavamutosalueen. Lähtökohdana on käyttötarkoituksen muuttaminen pääosin asumiseen. Asemakaavalla luodaan edellytykset Kuntalan rakennuksen laajennukselle ja sen käyttötarkoituksen muuttamiseksi esimerkiksi palveluasumiseen. Kunnanviraston toimintoille haetaan korvaavat tilat esimerkiksi aseman tai Itäisen Jokipuiston alueilta. Päiväkodille haetaan nykyistä paremmat korvaavat tilat esimerkiksi Vanhan Kappellin kuitaan asemakaava-alueelta. Alueen autoparkitus järjestetään uudelleen.

Keskuspuistoon rajautuva alueen osa osoitetaan asunkeerrostalojen korttelialueeksi, jossa autoparkitus on kellarissa. Asemakaavoituksen kaupunkikuvalliset haasteet liittyvät Nikkiläntien varren julkisivuun, Iso Kylätien kadunvarren täydennysrakentamiseen ja alueen läpi kulkevaan kevyen liikenteen reittiin.

#### Vanhan Kappellin koulma (VII)

Asemakaavan muutoksella muutetaan yleinen pysäköintialue (ei toteutunut) yleisten rakennusten korttelialueeksi, esimerkiksi päiväkotia varten. Kaavamutoksella täydennetään koulun kampusaluetta ja uudistetaan Iso Kylätien katu-kuva. Lisäksi korostetaan kevyen liikenteen reitistöä jatkuvuutta yhdistämällä Keskuspuiston kevyen liikenteen verkko urheilutien varren pyörätiehen. Asemakaavan muutoksella luodaan edellytykset turvalliseen kevyen liikenteen yhteyteen koulujen ja urheilupuiston välillä.

## Liikenne

### Toimenpiteet

- Nikkiläntie: Pomaistentien ja Iso Kylätien suunnitellut kiertoliittymät ja bulevardi käynnistetään heti. Myöhemmin vaihettain Suursuontien kiertoliittymä ja bulevardin jatkaminen idästä kiertoliittymään sekä Martinkyläntien kiertoliittymä. Kevyen liikenteen välillä molemmien puolin Nikkiläntiä. Eteläpuolinen osin puistoavaylään. Uusi kevyen liikenteen alkuluuku Lukkarintien läpikulusta ja nykyisen alkuluukun ulosminen. Tieympäristön kehittäminen puurivien, istutuskäin ja valaistus uusia. Tavoitteena keskustan puustobulevardi.
- Pomaistentie: Pomaistentien ajotilan poikkeidkeusta kavennetaan keskustan kohdalla ja muutetaan ympäristöään keskustan kaduksi. Tarpeen mukaan toteutetaan liikennettä hidastavia toimenpiteitä, esim. liirtymien ja suojetaiden korotuksia.
- Iso Kylätie, Nikkiläntien pohjoisosa: Katu on juuri parannettu eikä vaadi mitään toimenpiteitä lähitulevaisuudessa. Jatkossa maankäytön kehittyessä katusu muutetaan maankäytörajoituksesta riippuen kävelyrajoitukseen suuntaan (ajoradan korotus jalkakäytävien tasoon, sekoitunut liikenne jne.) ja pohjoisosa katu uusiaan kokonaan aseman ja sen ympäristön maankäytön toteutusta.
- Iso Kylätie, Nikkiläntien eteläosa: Katujen 'uudistaminen' koko leveydeltään katunaiseksi, länsipuolelta länsikulku- ja pyörätie ja itäpuolelta jalkakäytävä, ympäristön kehittäminen (puurivit, istutukset, uusi valaistus).

### Asemanseutu:

- Nikkilän henkilöliikenneaseman toteutus. Asema esitetty ns. pistoraiteena nykyisen radan eteläpuolelle tasoyliikäytäväkohdan ja Pomaistentien väliselle alueelle (huom! paikka poikkeaa laadusta raldeliikenneselvityksestä, siinä asema nykyisen tasoyliikäytävän länsipuolella). Asemapiitus 170 m.
- Bussterminaalin toteutus aseman eteläpuolelle. Tutkittu kolme vaihtoehtoa liikenneasemaksi. Vaihtoehdossa A bussiliikenne kiertää Asemakorttelin ja vaihtoehdossa B bussiliikenne on järjestetty Pomaistentieltä umpiterminalina Asemakorttelin ja radan välissä. Vaihtoehdossa C bussiliikenteen tulo- ja lähtöalueturvat Ison Kylätien päässä. Alustavana mitoituksena käytetty 2 tuolatuuria ja 3 lähtöalueturva (+3 ajantasauspaikkaa). Uusi kevyen liikenteen alkuluukuyhteyks nykyisen tasoyliikäytävän kohdalle.
- Liityntäpysäköinti Asemakorttelin alla liityntäliiketojen pysäköintiin. Liityntäpysäköintiä mahdollista toteuttaa myös radan pohjoispuolelle pintapysäköintiä. Liityntäpysäköintiin määrä alustavasti noin 300-350 ap. Aseman seudulle pyöräpysäköintiä vastaava määrä.

### Keskustan itäpuolen maankäytön ja liikenneverkon kehittäminen:

- Ideasuunnitelmassa on esitetty Pomaistentien siirtämistä radan alkutsekohdasta alkaen itään joen ja Laakosuontien väliselle alueelle. Liityntäpysäköintiä mahdollista toteuttaa myös radan pohjoispuolelle liityntäpysäköintiä. Siitä etelään tieyhteyt on suunniteltu jo aiemmista tieverkkoasuunnitelmissa suunnitellulle paikalle (Tallbackan ja Ruxin alueiden välillä Öjytiele). Tämän uuden liikenneyhteyden toteuttaminen ei liene aivan lähiajan toimenpiteitä ja liittyy voimakkaasti alueen maankäytön kehittämiseen.
- Asemakorttelin kohdalle on esitetty laajaa kiertoliittymää, josta on Pomaistentien ajoasuontien lisäksi liittymät Vanhalle Pomaistentielle ja Asemakorttelin/bussterminaliin.

## 5.3 Selvitykset

Yksityiskohtaisempaa suunnittelua varten tarvitaan nykyisten lähtötietojen lisäksi ainakin seuraavat tiedot:

- Keskusta-alueen tulo- ja lähtöaluetien edellytykset lisärakentamiseen
- Sipoonjoen itäpuolisten kasvualueiden kytkeytyminen keskustaan (osayleiskaava)
- Julkisen liikenteen järjestelyt ja vaihtoehdot, erityisesti radan henkilöliikenteen ratkaisut ja vaikutukset
- Väestönkasvun vaikutukset palvelurakentamiseen

# EHDOTUKSIA TOIMENPIDEOHJELMAKSI - RAKENTAMINEN

- A1 Asuinkerrostalojen täydennys- ja uudisrakentamista, Lukkarin koulun laajent.
- A2 Asuinkerrostalojen uudisrakennuskohde
- A3 Asuinkerrostalojen täydennysrakentamista
- A4 Käyttötarkoituksen muutos; liikerakentamisen tilalle korkeatasoista keskusta-asumista
- A5 Asuinkerrostalojen uudisrakentamista
- A6 Asuntojen täydennysrakentamista
- A7 Pysäköintialue tehokkaampaan käyttöön.
- A8 Lisärakennusoikeutta asuinkerrostaloille
- A9 Soveltuu pientalorakentamiseen

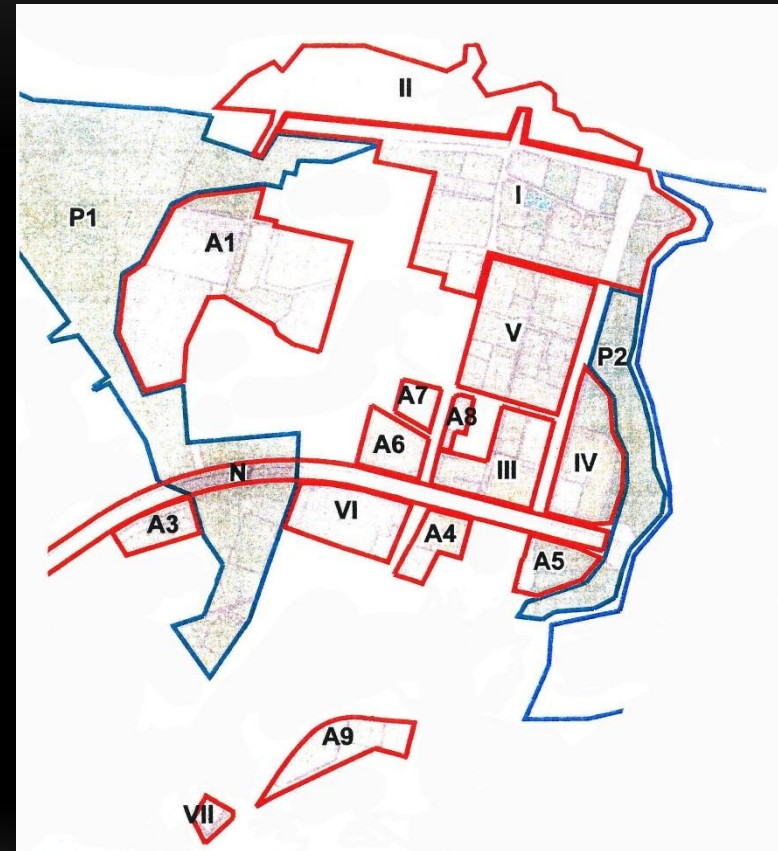


Nikkilän keskusta-alueen ideasuunnitelma 2009

- Puistoalueet P1-P2 voidaan kehittää laajemmilla puistosuunnitelmissa, omina hankkeina

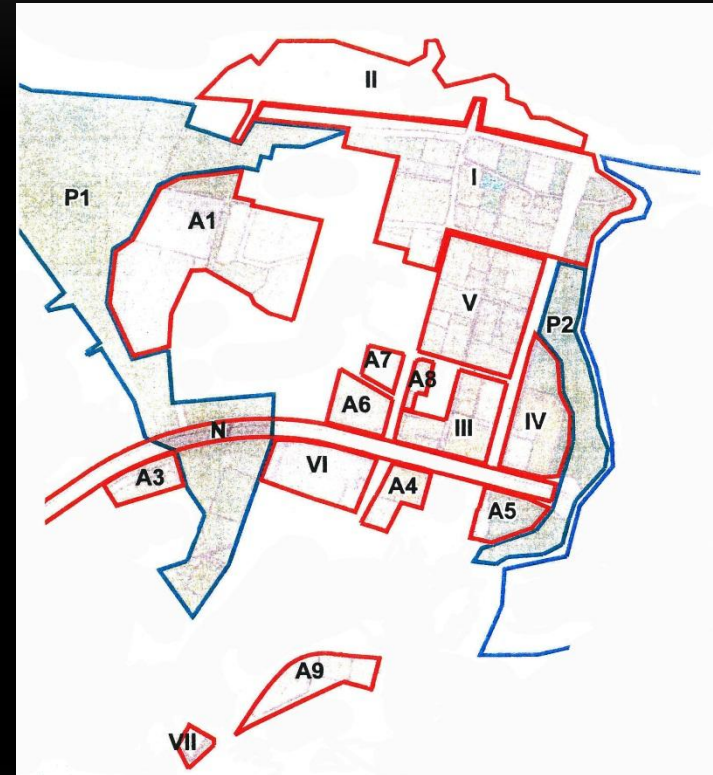
# EHDOTUKSIA TOIMENPIDEOHJELMAKSI - RAKENTAMINEN

- Keskustan kehittämisen kannalta tärkein kehittämisalue on radan ja Mixintien välissä, sitä tulee kehittää julkisen liikenteen solmukohtana, johon liittyy kaupallisia palveluita, keskusta-asumista, liityntäpysäkointiä ja toimiva kevyen liikenteen verkosto. I-alue
- Varikon ja vanhan aseman alueelle tulee luoda edellytykset kevyelle liikenteelle. Kulttuuri- ja maisema-arvot (Ollbäcken) vaativat lisäselvityksiä. II-alue



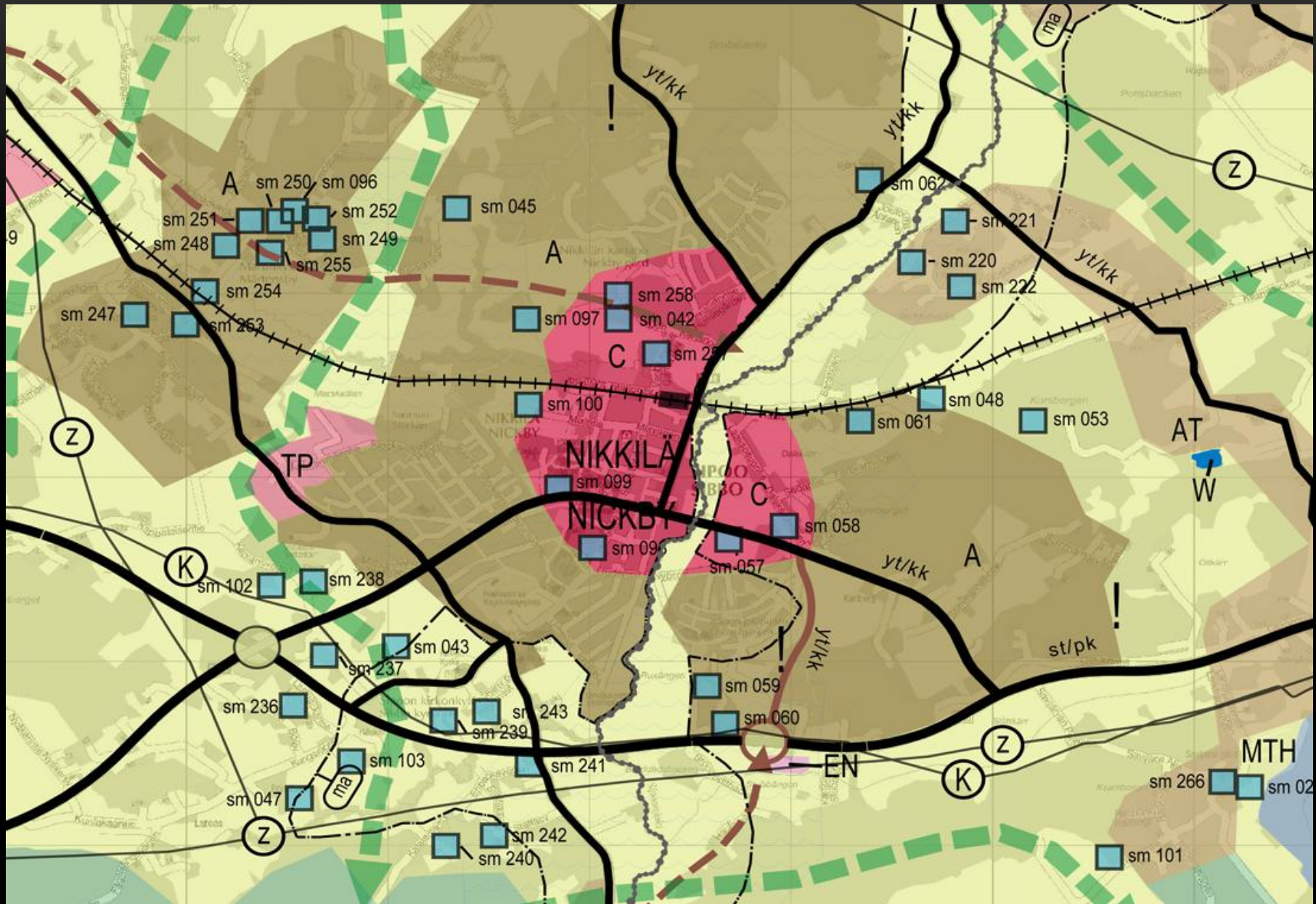
# EHDOTUKSIA TOIMENPIDEOHJELMAKSI - RAKENTAMINEN

- Varubodenin kortteliin luodaan edellytykset kaupan ja palvelutarjonnan lisäämiseen, sekä asuinkerrostalon rakentamiseen asemakaavan muutoksella. III-alue
- K-kaupan kortteliin asumista ja kaupalliset palvelut asema-alueen yhteyteen. IV-alue
- Kulmakujan korttelit osoitettu asumisen täydennys- ja uudisrakentamiseen V-alue
- Kuntalan kaareen käyttötarkoituksen muutos asumiseen. Korvaavat tilat esim. Jokipuistosta Kuntalalle ja päiväkodille Kappelintieltä. VI-alue
- Vanhan Kappelintien kulma: pysäköintialue muutetaan julkisen rakentamisen alueeksi esim. päiväkotia varten asemakaavan muutoksella. VII-alue



# EHDOTUKSIA TOIMENPIDEOHJELMAKSI - LIIKENNE

- Nikkiläntie, kiertoliittymät ja bulevardi. Suursuontien kiertoliittymä ja bulevardin jatkaminen sinne. Alikulut, uusitaan ja rakennetaan uusi Lukkarintien länsipuolelle. Istutukset.
- Pornaistentien ajoleikkausta kavennetaan keskustan kohdalla, muutetaan kaduksi.
- Iso Kylätien ja Nikkiläntien pohjoisosa jatkossa kävelypainotteiseksi, asemanseudun maankäytön toteutuessa uusitaan.
- Iso Kylätien ja Nikkiläntien eteläosa, uudistetaan katumaiseksi, istutukset, valaistus.
- Asemanseudulla henkilöliikenneaseman toteutus nykyisen radan eteläpuolelle pistoraide.
- Bussiterminaalin toteutus aseman eteläpuolelle, kolme vaihtoehtoa.
- Liityntäpysäköinti asemakorttelin alla. Pintapysäköinti mahdollinen radan pohjoispuolella.
- Pornaistentien siirtäminen radan alituskohdasta itään, joen ja Laaksosuontien väliin.
- Asemakorttelin kohdalle laaja kiertoliittymä, liittymät Pornaistentielle, vanhalle Pornaistentielle ja asemakortteliin/bussiterminaaliin.



Sipoon yleiskaava 2025

## SIPOON YLEISKAAVA 2025:N KESKEISIÄ SUUNNITTELUPERIAATTEITA OVAT

- 1. Yhdyskuntarakennetta kehitetään raideliikenteeseen perustuen tiiviillä ja matalalla rakenteella
- 2. Kunta varautuu 40 000 uuteen asukkaaseen koko Sipoossa vuoteen 2025 mennessä
- 3. Lounais-Sipoon ja Nikkilä-Talma-vyöhykkeiden aikataulut ja toteuttaminen sovitetaan Helsingin seudun liikennejärjestelmien ja maankäytön kokonaistarkasteluun sekä kunnan maanomistukseen
- 4. Työpaikka-alueita osoitetaan liikenteellisesti ja toiminnallisesti kiinnostaviin sekä ympäristön kannalta sopiviin paikkoihin
- 5. Rakentamisen ohjauksen kannalta Sipoo jakautuu neljään erilaiseen vyöhykkeeseen: asemakaavoitettavat alueet, kyläalueet, haja-asutusalueet sekä kulttuuri- ja luonnonympäristön alueet
- 6. Asemakaava-alueiden toteutus tehdään kustannusneutraalisti, kullakin aluekokonaisuudella oma konseptinsa
- 7. Arvokkaat kulttuuri- ja luonnonmaisemat turvataan.

# NIKKILÄ SIPOO 2025 YLEISKAAVASSA

- Nikkilän taajamarakenne tiivistyy. Nikkilän ja Talman taajamat kohtaavat Martinkylän alueella.

## Alue Nikkilä - Talma

- Nikkilä-Talma –vyöhykkeellä on yleiskaavassa osoitettu merkittävästi uutta maankäyttöä, joka tukeutuu olemassa olevaan rautatiehen, tieyhteyksiin sekä Talman ja Nikkilän taajamiin, joihin liittyy myös keskustatoimintojen alueet. Uusien asukkaiden määrä vyöhykkeellä vuoteen 2025 mennessä on arvioitu olevan n. 17 000 kpl, joista Talman alueella n. 7000 ja Nikkilän alueella n. 12 000.
- Sipoon yleiskaavassa varaudutaan raideliikennettä hyödyntävään joukkoliikennejärjestelmään
- (Sipoon liikenneverkkoselvitys 2008). Kerava-Nikkilä-vyöhykkeellä joukkoliikennejärjestelmä perustuu lähijunaliikenteen toteuttamiseen



## VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT KULTTUURIHISTORIALLISET YMPÄRISTÖT

- Sipoon kunnan alueella on useita museoviraston nimeämiä valtakunnallisesti merkittäviä kulttuurihistoriallisia ympäristöjä. Nämä alueet kuuluvat samalla valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) piiriin. Tavoitteiden mukaan alueidenkäytössä on varmistettava valtakunnallisesti merkittävien kulttuuri- ja luonnonperinnön arvojen säilyminen.

Nikkilän alueella sijaitsevat arvokkaat alueet:

- Sipoon kirkonkylä
- Nikkilän parantola



# YMPÄRISTÖEKOLOGIA JA YMPÄRISTÖKUVA

Yleiskaavassa on osoitettu Sipoonjokivarren alue maisemallisesti ja ympäristöllisesti arvokkaaksi alueeksi. Merkintä mahdollistaa alueen maisema- ja ympäristöarvojen säilymisen.

Yleiskaavassa suunniteltu uusi rakentaminen voidaan toteuttaa maisema, kaupunkikuva ja rakennettu ympäristö huomioon ottaen.

Yleiskaavamääräyksissä on edellytetty kauniin ja monimuotoisen ympäristökuvan luomista ja uudisrakennusten sovittamista huolellisesti maisemaan ja kyläkuvaan.

Yleiskaava edistää ekologisten yhteyksien säilymistä määrittelemällä laajat yhtenäiset metsäalueet ja niiden väliset viheryhteydet.

## Trendejä ja kehityssuuntia, jotka vaikuttavat Nikkilän tulevaisuuteen

Kaupan keskittyminen ja kilpailun puute on edelleen suuri este elävän ja monipuolisen kaupunkikuvan luomisessa. Nikkilää koskee maakuntakaavan määräykset kaupan mitoittamisesta.

Väestökehitys Sipoossa: 20 ja 30 –kymppiset puuttuvat, koska ei ole työpaikkoja eikä opiskelupaikkoja. Onko Nikkilä pelkästään vanhusten ja lapsiperheiden taajama?

Kaupunkiin suuntautuva muutto kasvaa edelleen. Helsingin seudun muuttovoitto on suurinta yli 40 vuoteen ja 75 % koko Suomen kasvusta keskittyy seudulle. Ihmiset muuttavat ja jäävät kaupunkiin paitsi töiden, myös elämäntavan vuoksi. Urbaani nähdään yhä enenevässä määrin positiivisena asiana – myös Helsingin seudun kehyskunnissa keskustoja kehitetään luonteeltaan kaupunkimaisemmiksi.

Ennusteiden mukaan nopeiten kasvava väestönosa pk-seudulla on 65–74-vuotiaat.

Raideliikenteen vaatima väestömäärä

Etätyö

Tietullit ja muut verot  
Viihtyisä asuin ympäristö  
Monikulttuurisuus

Seuraavilla sivuilla työpajassa 17. lokakuuta 2014 (Korjaamolla) tehdyn swot analyysin tuloksia:

Vahvuudet

sairaala-alue

Kunnan maanomistus

Heikkoudet

sijainti

väestökehitys

Lähijunaliikenneyhteys

nurmikentät

jokilaakso

Uhat

Mahdollisuudet

10 000 uutta asukasta

Kyläidyllin  
säilyttäminen

Tunnistettava imago

KeNi –radan henkilöraide liikenne, K-juna

Maantiet kaduiksi

Kirkonseudun kulttuurimaiseman  
vaaliminen sekä sairaala-alueen miljööön säilyttäminen.

Rakentamisen  
painopiste  
asemanseudulle

5 000 uutta työpaikkaa

Selkeä keskusta,  
kävelykatu, tori

Katuverkko

korkealuokkaista asumista

Monipuolinen palvelurakenne

Täydennysrakentaminen

viherympäristön  
kehittäminen

Viljelymaiseman säilyminen

Liikenneturvallisuuden lisääminen

työpaikkoja ja palveluyrityksiä

Sipoonjoen rantojen hyödyntäminen

Koko taajamarakenteen kehittäminen tasaisesti





# NIKKILÄN KAAVARUNKO KEHITTÄMISTARPEET JA -TAVOITTEET

ALOITUSVAIHEEN VUOROVAIKUTUS  
10-12/2017

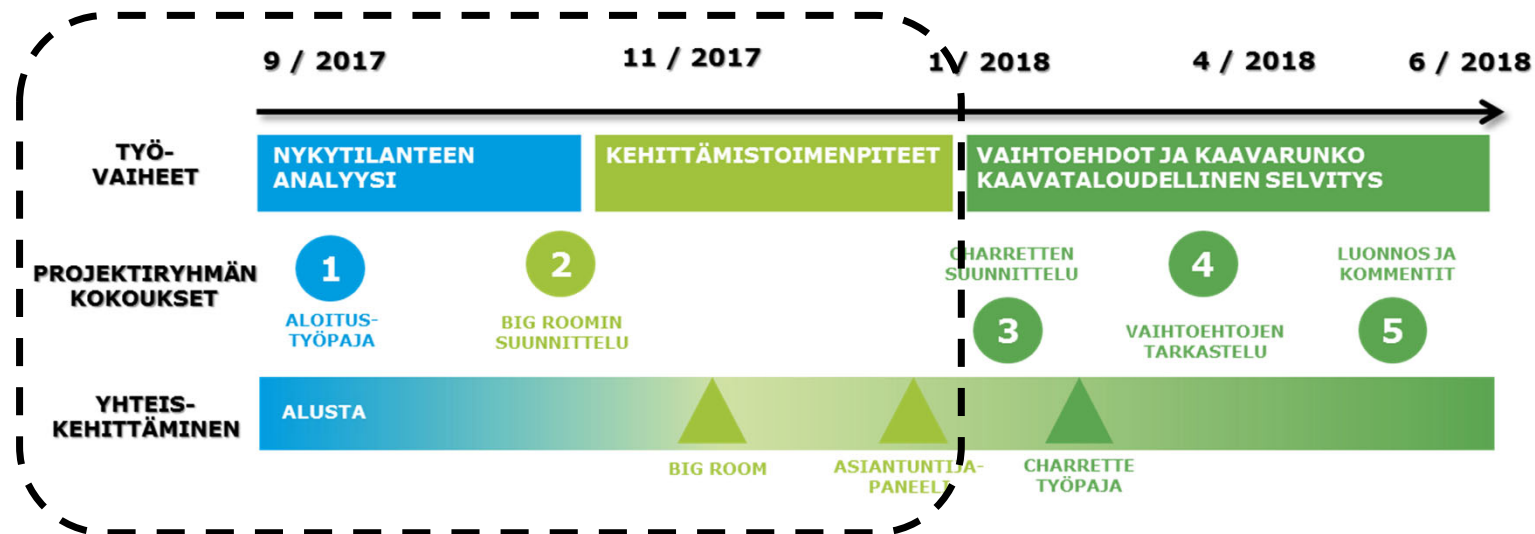
# SISÄLTÖ

- Aloitusvaiheen asiantuntijatyöpajat
- Big-room Tulkintapaja 8.11.2017
  - Tulkintatyöpajan tehtävät
  - Tulkintatyöpajan tulokset
- Tulevaisuuspaneeli 5.12.2017
  - Tulevaisuuspaneelin tehtävät
  - Tulevaisuuspaneelin tulokset
- Johtopäätökset: Kehittämistoimenpiteiden määrittely
  - Asumisen vetovoimatekijät
  - Kaupan ja palveluiden muutos
  - Liikkumisen ja pysäköinnin kehittämistarpeet



# NIKKILÄN KAAVARUNKO ALOITUSVAIHEEN TYÖPAJAT

- Aloitustyöpaja 2.10.2017
- BigRoom Tulkintapaja 8.11.2017 – Vetovoimatekijät, painopistealueet, kehittämistarpeet
- Tulevaisuuspaneeli 5.12.2017 - Kehittämistoimenpiteet





# NIKKILÄN KAAVARUNKO

## BIG-ROOM TULKINTAPAJA

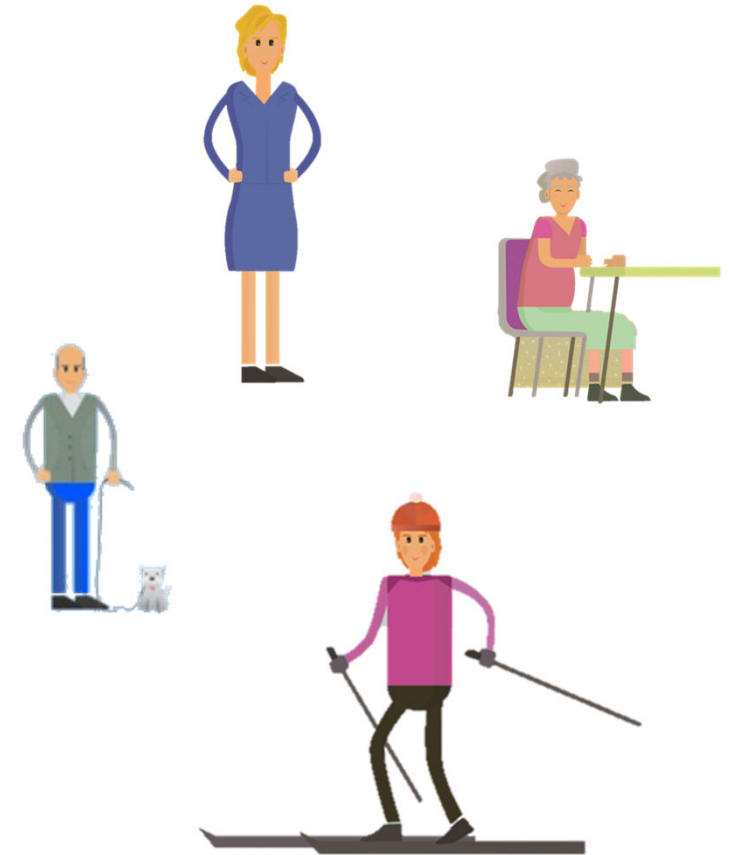
### 8.11.2017

RAMBOLL

# KÄYTTÄJÄPROFIILIT TULKINTATYÖPAJAN TEHTÄVÄT

# NIKKILÄN KÄYTTÄJÄPROFIILIT

- Käyttäjäprofiilien taustalla on Nikkilän vetovoimatekijöiden tunnistaminen 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
- Käyttäjäprofiileihin on koottu tarpeita, jotka sopivat kaikenikäisiin ja sekä asukkaisiin että vierailijoihin
- Työpajassa käsiteltävänä luonnokset, jotka täydentyvät projektin edetessä, ja etenkin asukkaille avoimen kommentoinnin aikana



# MISTÄ KÄYTTÄJÄPROFIILIT RAKENTUVAT?

## KÄYTTÄJÄPROFIILI 1

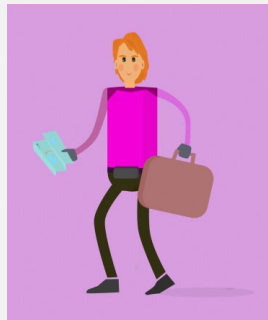
Käyttäjän tarina

Kysymys  
Nikkilästä!

Muistojen Nikkilä

Nikkilän  
kehityskuva

KUUMA 2040



YDINTOIMINNOT  
& MOTIVAATIO

TARPEET  
(asuminen,  
liikkuminen,  
palvelut)

TOIVEET

HUOLET

→ Materiaali on teemoiteltu, koostettu ja tarinallistettu

# KÄYTTÄJÄPROFIILIN TAUSTALLA VAIKUTTAVAT USEAT FYYSISEN, ELETYN JA KOETUN ELINYMPÄRISTÖN TEKIJÄT



# KULTTUURIKÄVIJÄ

Kulttuurikävijä nauttii Nikkilän kulttuuritarjonnasta ja vierailee usein myös lähikuntien kulttuuririennoissa. Hän innostuu Nikkilän historiaa ilmentävistä rakennuksista ja toisintaa niiden tarinaa kertomalla sitä eteenpäin.



## YDINTOIMINNOT & MOTIVAATIO

- Nikkilän kulttuuripalveluiden käyttäminen
- Kulttuuritapahtumissa vierailu Nikkilän kulttuurimiljöö: vanhat puutalot, sairaalan alue, peltomaisema

## TARPEET (asuminen, liikkuminen, palvelut)

- Laadukas opastus ja tieto alueen palvelutarjonnasta
- Hyvät kulkuyhteydet naapurikunnista ja -kuntiin vuorokaudenajoista riippumatta

## TOIVEET

- Uudenlainen ja monipuolinen kulttuuritarjonta (mm. konsertit, näyttelyt, festivaalit)
- Pop-up -tapahtumat (kirppis-, tanssi-, musiikki-)
- Nikkilän historian esiintuominen
- Lasten taide- ja arkkitehtuuritoimintaa

## HUOLET

- Kulttuuritarjonnan väheneminen
- Nikkilälle ominaisten kulttuuriympäristöjen häviäminen
- Nikkilän paikan tunnun häviäminen

# YHTEISÖLLINEN KOKOONTUJA

Yhteisöllinen kokoontuja viettää aikaansa Nikkilän keskustassa ja osallistuu aktiivisesti oman yhteisönsä toimintaan. Hän järjestää tapahtumia, tekee vapaaehtoistyötä ja tuntee paikalliset vauvasta vaariin. Aktiivisen toiminnan tulisi olla mahdollista ympärivuotisesti, ja tähän hän kaipaa lisää alustoja. Tämän profiilin nuoret haluavat juurtua Nikkilään.



RAMBOLL

## YDINTOIMINNOT & MOTIVAATIO

- Osallistuminen kunnan, yhdistysten ja yksityisten tahojen järjestämiin tapahtumiin ja toimintaan
- Vapaa-ajan vietto Nikkilän tarjoamilla kohtaamispaikoilla
- Nikkiläläisyyden rakentaminen ja ylläpito

## TARPEET (asuminen, liikkuminen, palvelut)

- Eri sukupolvien yhteiset tilat ja toiminnot
- Monipuoliset liikenneyhteydet; suosii jalankulkua ja polkupyöräilyä Nikkilässä
- Tapahtuma- ja kokoontumispaikat

## TOIVEET

- Sekä ulko- että sisätiloja, joissa voi oleilla ja kokoontua (kohtaamispaikat)
- Tapahtumia, kuten kirpputorit, markkinat, tanssit, ravintolapäivät
- Ruokapiiritoiminta
- Vapaaehtoistoiminta, mm. vanhusten, nuorten ja vähävaraisten tukeminen
- Skeittipuiston parantaminen

## HUOLET

- Kohtaamistilojen tarjonta ei parannu: tyytyminen S-marketin penkkeihin tai kirjaston hiljaisuuteen
- Rauhallisuus / rauhattomuus
- Ilkivalta hyvän hengen vaarantajana



# PALVELUIDEN HYÖDYNTÄJÄ

Palveluiden hyödyntäjä asoi Nikkilässä pääasiassa omalla autolla. Hän käyttää säännöllisesti erilaisia Nikkilässä tarjolla olevia palveluita terveydenhuollosta koulutukseen ja päivittäistavarakauppoihin. Palveluiden hyödyntäjä on tyytyväinen tietäen, että kaikki hänen tarvitsemansa palvelut ovat nopeasti saatavilla.



RAMBOLL

## YDINTOIMINNOT & MOTIVAATIO

- Perustarpeiden tyydyttäminen
- Asiointi Nikkilässä sijaitsevissa julkisissa ja yksityisissä palveluissa, kuten terveydenhuolto, ruokakauppa, kirjasto ja ravintola

## TARPEET (asuminen, liikkuminen, palvelut)

- Laadukkaat ja monipuoliset palvelut koko elämänkaarelle
- Sujuvat saapumisväylät ja matkaketjut Nikkilään
- Helppo pysäköinti palveluiden ääressä, esteetön pääsy palveluihin

## TOIVEET

- Palveluiden sujuvuus, nopea saavutettavuus
- Ruokaravintola- ja kahvilatarjonnan sekä aukioloaikojen parantuminen
- Palveluiden määrän ja tason parantuminen tiiviin keskustarakentamisen seurauksena

## HUOLET

- Palvelutarjonnan supistuminen, jos alueella ei ole tarpeeksi asukkaita
- Nikkilän saavutettavuuden heikentyminen

# LUONNONLÄHEINEN LIIKKUJA

Liikkuja harrastaa ja oleskelee alati Nikkilän ulkoilu- ja viheralueilla yksin ja yhdessä. Hän liikkuu pääasiallisesti jalan tai polkupyörällä, mutta käyttää myös pidemmillä matkoilla julkista liikennettä. Liikkuja viihtyy paitsi virkistysalueilla, myös muissa paikallisissa urheilupalveluissa. Luonto on hänen toinen kotinsa ja toimintaympäristönsä.



RAMBOLL

## YDINTOIMINNOT & MOTIVAATIO

- Liikkuminen ja virkistäytyminen ulkoilu- ja virkistyspoluilla
- Liikkuminen jalkaisin ja pyörällä
- Liikuntapalveluiden käyttö, esimerkiksi urheiluhalli

## TARPEET (asuminen, liikkuminen, palvelut)

- Monipuolinen asuntotarjonta; voi asua pienehkössä asunnossa viherverkon vieressä tai isommassa lähellä luonnontilaisempaa ympäristöä
- Laadukkaat jalankulun ja pyöräilyn verkostot
- Ulkoilumahdollisuudet ja monipuolinen luonnonympäristö

## TOIVEET

- Nikkilän imagon säilyminen luonnonläheisenä
- Mahdollisimman laajat keskustojen ulkopuolelle jatkuvat viherverkostot
- Yhteisöllistä liikkumista luonnossa, urheilutapahtumia ja -toimintaa
- Ulkoliikuntapaikka, Jokirannan ulkoilu- ja kävelyalueet

## HUOLET

- Viherverkostojen vähentyminen
- Julkisen liikenteen linjojen heikentyminen

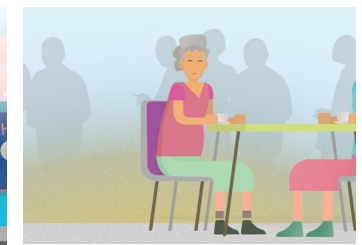
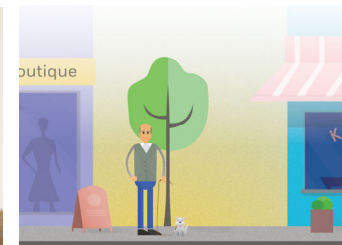
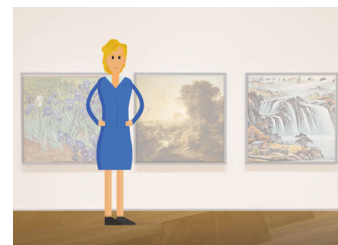
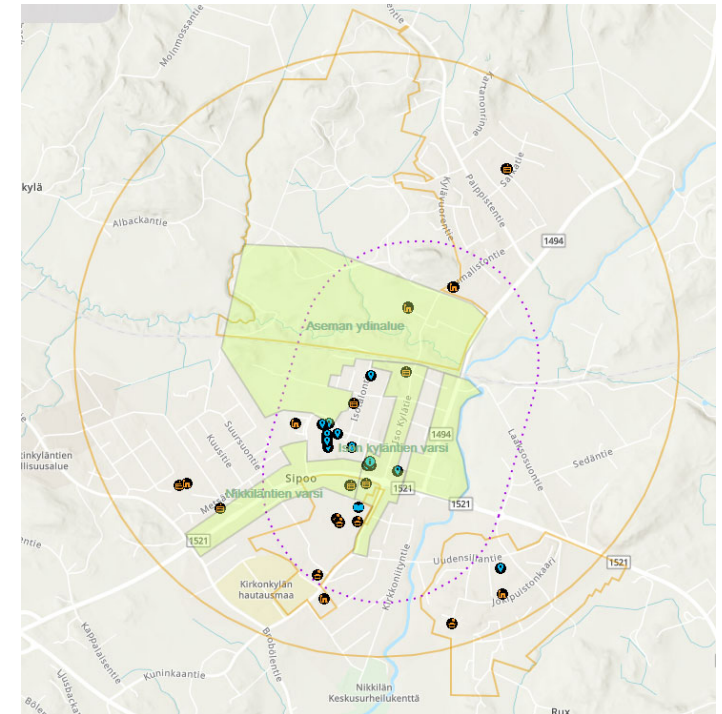
# ESIMERKKEJÄ KÄYTTÄJIEN TARPEIDEN YHTYMÄKOHDISTA, PROFIILIT EIVÄT OLE TOISIAAN POISSULKEVIA

	Kulttuurikävijä	Yhteisöllinen kokoontuja	Palveluiden hyödyntäjä
Yhteisöllinen kokoontuja	- Konsertit, näyttelyt, tapahtumat		
Palveluiden hyödyntäjä	- Kulttuuri-palveluiden käyttäminen	- Ravintolat, kahvilat, kirjastot	
Luonnonläheinen liikkuja	- Kulttuuri-maisemasta nauttiminen	- Ohjatut luontoretket	- Liikunta-palvelut, urheiluhalli



# ALUEKOHTAISET VETOVOIMATEKIJÄT

- Tarkastelukohteina
    - Iso Kylätien varsi
    - Nikkiläntien varsi,
    - Aseman ydinalue, kaupat
    - Pornaistentien varsi
  - Käyttäjäprofiliin näkökulmasta kunkin alueen toiminnallisia tarpeita ja vetovoimatekijöitä tarkastellaan (asuminen, palvelut, liikkuminen)
- Etsitään vastauksia kysymyspatteristoon referenssikuvista inspiroituneina



# TULKINTAPAJASSA KÄSITELTYJÄ KYSYMYKSIÄ PAINOPISTEALUEISIIN LIITTYEN

## ASUMINEN

- Mitkä ovat tunnistetut täydennysrakentamisen paikat tällä alueella?
- Minkälaisia toteuttamisen haasteita & mahdollisuuksia näihin alueisiin liittyy?
- Miten nykyiset asumisratkaisut (asuntotyypit/hallintamuodot) houkuttelevat alueelle käyttäjäprofiilin edustajia?
- Millä tavalla asumisratkaisuja tulisi käyttäjäprofiilin näkökulmasta tällä alueella monipuolistaa?
- Mikä on alueen ensisijainen kehittämiskohde asumisen näkökulmasta?

## PALVELUT

- Mitkä tälle alueelle (tai 600 m kävelyetäisyydelle) nykyisin sijoittuvat palvelut ja toiminnot houkuttelevat käyttäjäprofiilia tälle alueelle?
- Millä tavalla näitä palveluita ja toimintoja olisi mahdollista kehittää juuri tällä alueella?
- Mikä on alueen ensisijainen kehittämiskohde palveluiden näkökulmasta?

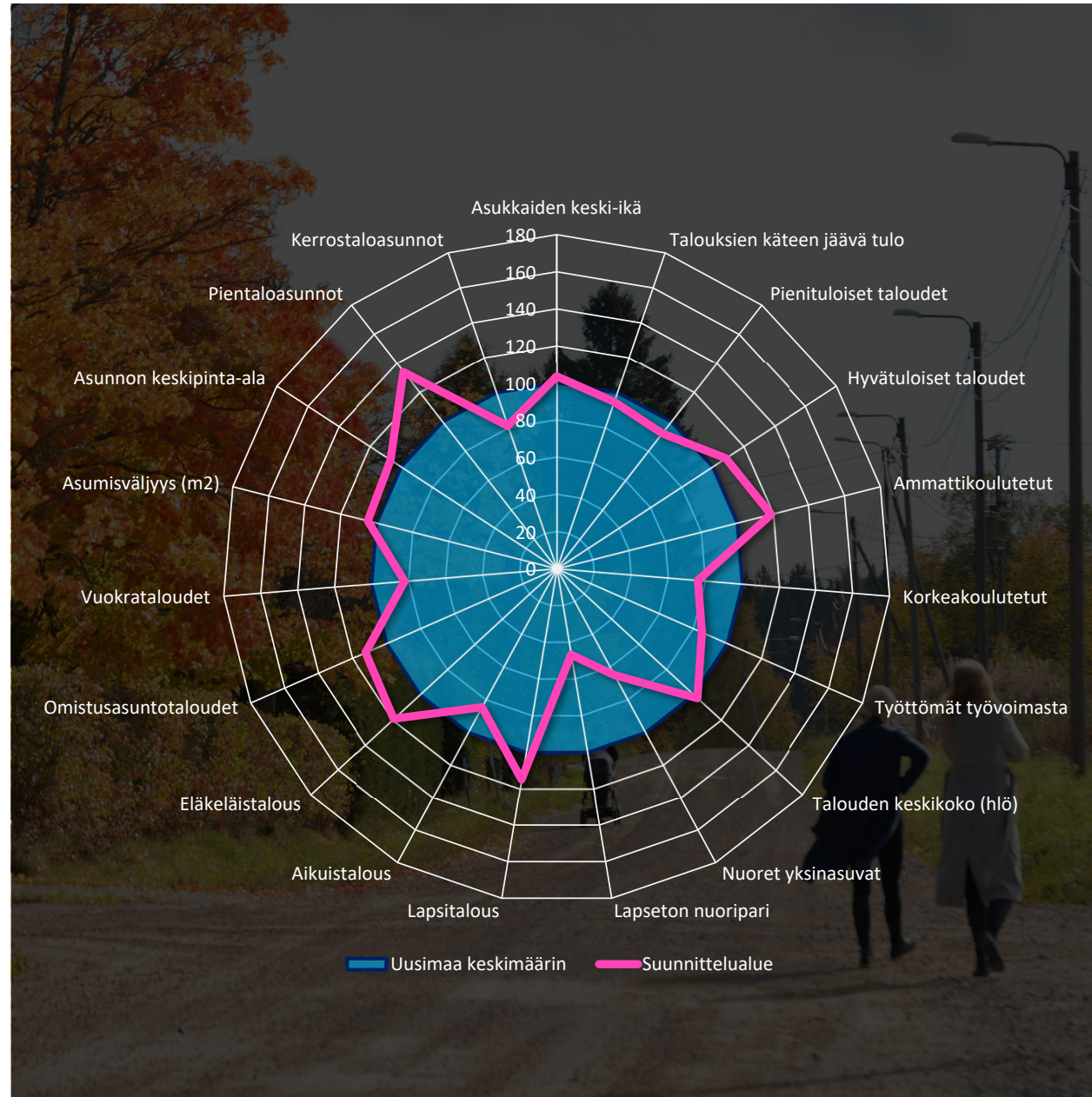
## LIIKENNE JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ

- Minkälainen liikennejärjestelmä ja liikkumisympäristö tukevat tällä alueella parhaiten käyttäjäprofiilin tarpeita?
- Mikä on alueen ensisijainen kehittämiskohde liikenteen näkökulmasta?
- Millaisia ovat liikkumisympäristön kaupunkikuvalliset kehittämiskohteet?

# DEMOGRAFIA INDEKSI

- Kaaviossa on indeksoitu Tilastokeskuksen ruututietokannan tietojen perusteella suunnittelualueen väestöön liittyviä demografiatietoja
- Indeksointi on tehty suhteessa Uudenmaan keskiarvoon (indeksi=100)
- Mikäli viiva on sinisen alueen ulkopuolella, on Nikkilän suunnittelualueella ko. muuttuja suhteellisesti yliedustettu Uusimaahan verrattuna ja päinvastoin
- Suunnittelualueella korostuu pientalvaltaisuus, ammattikoulutetut, lapsi- ja eläkeläistaloudet sekä keskimääräistä suuremmat omistustaloudet
- Keskimääräistä vähemmän alueella on lapsettomia nuoria pareja, aikuistalouksia, korkeakoulutettuja sekä kerrostalo- ja vuokra-asuntoja

RAMBOLL

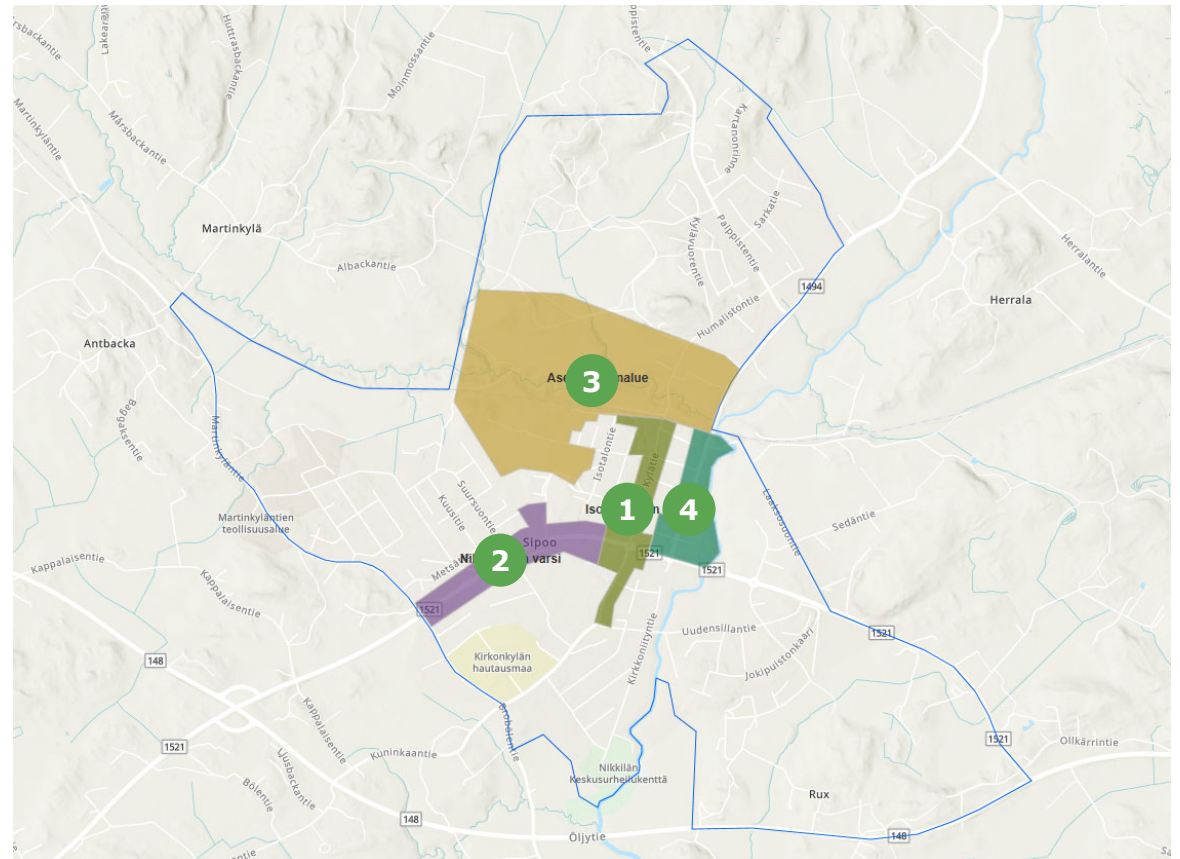


# TULKINTATYÖPAJAN TULOKSET



# TUNNISTETUT PAINOPISTEALUEET

1. Iso Kylätien varsi
2. Nikkiläntien varsi
3. Aseman ydinalue
4. Kaupat ja Pornaistentien varsi



# TULKINTAPAJAN TULOKSIA: ISO KYLÄTIE

## ASUMINEN

- Valtava täydennysrakentamisen potentiaali
- Parkkipaikkojen siirto haaste
- **Mittakaavan säilyttäminen**
- Front matalampaa, 2-kerroksista rakentamista
- Asuminen osana kulttuuriympäristöä
- **Modernia rakentamista puutaloalueiden yhteyteen** (kumppanuusmallilla)
- Puurakentamista täydennetään kadunvarteen 2-3 krs., seuraavaan riviin 4. krs. Hybridirakennuksia (asumista & liiketilaa)
- Esteettisyys käveltävissä ympäristöissä
- Paljon täydennysrakennettavaa, erikoisliikkeet, imago & kaupunkikuva

## PALVELUT

- Imago = Iso Kylätie on Nikkilän imagon kannalta tärkein paikka, kehittäminen paikaksi, josta voi olla ylpeä -> ainakin asuinalue profiloituu tästä
- **Houkuttelevan shared space -tilan kehittäminen (kaupalliset palvelut, tapahtumat, elämä!)**
- Uimahallin yhteyteen kulttuuritarppiä
- Katutaso jatkossa pakotettuna palveluille (vain palvelut)
- Pienyrittäjät, starttipaikat tänne, isot ketjut aseman luo & torille

- Sekoittunut rakenne
- Harrastusmahdollisuuksia mietittävä keskusta-alueella, mahdollistaa palveluiden kysyntää: vanhemmat odottavat autoissa lapsia harrastusten ajan
- Käveltävyyttä tukevia toimintoja kauppojen ympäristöön, ei markettia

## LIIKENNE JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ

- Hidas liikenne – **Shared Space** -alue
- **Pysäköinnin kehittäminen**
- Koulun parkkia käytetään viikonloppuisin vain torilla kävijöiden pysäköintiin
- Turvallisuus – lasten ja teinien kannalta tärkeää
- Yhdistäminen asemalle
- Liikenneympyrän ympäristössä isompaa rakennuskantaa, nykyistäkin korkeampaa
- Eteläisessä päässä asumista & palveluita eli keskustakatu 30km/h
- Miten asemalta pääsee Iso Kylätien eteläpäähän, tien puhkaisu Nikkiläntielle?

# TULKINTAPAJAN TULOKSIA: ASEMANSEUTU

## ASUMINEN

- Täydennysrakentamista aseman ydinalueelle ja Pornaistentien itäpuolelle
- Täydennysrakentamista Lukkarinpeltoon, tiivistä ja korkeaa
- Suursuon ja kartanon pientaloalueiden laajentaminen
- Keskieurooppalainen pikkukaupunki
- Haaste: Maaperän rakennettavuus – liejupelto
- Palvelujen ja asumisen yhdistäminen. Kysymys keskustan painopisteestä. **Liittyminen nykyiseen keskustaan.**
- Toiminnallinen puisto/virkistysyhteys (pientaloalueiden laajentaminen siten, että ei tule konfliktia uusien ja vanhojen asukkaiden kesken (tunnelma, miljöö)
- **Lukkarinpelto on Iso Kylätietä helpompi suunnitella aseman sijaintipaikaksi:** korkeampia rakennuksia aseman ympäristöön, Iso Kylätien puutalot saavat olla rauhassa

## PALVELUT

- Uusi koulu, Lukkarin koulu vanhenee kovaa vauhtia, uudistumisen yhteydessä mahdollista kehittää aluetta
- Tulevaisuudessa monipuoliset sekoittuneet palvelut
- **Pienpiirteiset ”pitopalvelut” matkalla/Itä asemalle/Itä**
- Autovuokraus/sähköauton lataus

- **Viheryhteys** radan yli
- Rakentaminen niin lähelle keskustaa ja asemaa kuin mahdollista, eli selkeästi rajatut sekä rakennetut alueet että luonnonmukaiset viherkäytävät
- Tulevaan matkakeskukseen palveluita & hub busseille (circle-liikenne), liityntäpysäköinti
- Palvelut myös asemanseutuun vai vain Iso Kylätielle? Keskustan painopisteen siirtyminen aseman myötä?
- Elämyskeskus aseman läheisyyteen -> palvelee seudullisesti

## LIIKENNE JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ

- **Haasteet: Radan ylitykset ja alitukset**
- Kevyen liikenteen väylä radan yli, aseman sijainti samassa kohtaa Lukkarinpellossa. Logistisesti huonompi ratkaisu olisi sijoittaa asema Iso Kylätien varteen.
- **Asema yhdistyy kaupunkirakenteeseen, luo käveltävyyttä ja houkuttelee eteenpäin Isolle Kylätielle**
- Lukkarinpeltoon sijoittuva asema tukisi ”aarteen etsijän reittiä”, jonka varrelle sijoittuu luontoa & kulttuuria
- Liikenneverkko: henkiseen etäisyyteen perustuva liikennejärjestelmän ja katu ympäristön laadukas toteutus
- Linja-auto: 8-linja joka kokoaa eri alueet, esim. pikkubussi palvelut

# TULKINTAPAJAN TULOKSIA: NIKKILÄNTIEN VARSI

## ASUMINEN

- Täydennysrakentamisen kohteet: Tarmo-pizzerian alue, kerrostalokorttelit, katupientareet

## PALVELUT

- Luonnon häviäminen ei ole riski, myös Sipoonkorpi lähellä selkeä hyödynnettävä retkeilyalue
- **Toiminnalliseksi keskuspuistoksi**, mm. kuntoilutelineet
- Nykyisellään muut asiat hyvin (mm. liikuntapalvelut kuten liikuntareitit, uusi liikuntatalo, leikkipuistot), mutta **nykyinen palvelurakenne ei riitä**
- Uimahalli alueelle
- Pornaistentien päissä elämyskeskus, jolla myös seudullista merkitystä
- Koulut ja päiväkodit kuntoon ja asiallisesti järjestettyä (MYÖS KULKEMINEN KAUEMPAA)
- **Koulurakennusten ja lähiympäristön monikäyttöisyys**, eri vuorokaudenaikoina

## LIIKENNE JA LIIKKUMISYMPÄRISTÖ

- **Ahtaus liikkumisen liittyen**: pysäköinti, infra
- Pitkittäinen yhteys
- Kevyen liikenteen väylä, samalla viherkäytävä eläimille, Pyöräilyn laatuikäytävä. Nykyhetkellä ei pyöräily-ympäristöä.
- **Pysäköintipaikat**
- Vain ytimessä käveltävää, muualla yhteydet käveltävyydessä vaativat parannuksia (matkat lyhyitä, mutta eivät houkuttelevia)
- Sujuva autoliikenne – ei saa tulla ruuhkaa
- Katumaisempaa, esteetöntä ja turvallisempaa kaupunkikuvaa, **”Nikkiläntien bulevardi”**
- Yhtenäisten lenkkien mahdollistaminen (ei vain Nikkiläntie) ympäri Nikkilää
- Yhteydet, Kanttorinjärvelle pääseminen → reitistön parempi opastus
- Tarve hyvin valaistuille kävelyreiteille lähiympäristössä

# TULKINTAPAJAN TULOKSIA: KAUPAT JA PORNAISTENTIEN VARSI

## ASUMINEN

- K-marketin pohjoispuolella täydennysrakentamisen potentiaalia alueen pohjoisreunassa. Miten hyödynnettiin TIVA/kerrostalo/tms?
- Voisiko **täydennysrakentaa lisää pohjoispäähän**, puisto voi keskittyä Nikkiläntien eteläiselle puolelle.
- Kaupunkikuva: halutaanko isoja yksiköitä vai pienipiirteistä liiketilaa, kenties asumista?
- Maisema: rakennettu ympäristö kaamean näköinen
- Aluetta voidaan rakentaa, kunhan varotaan jokea

## PALVELUT

- **Segrispuistoa kehitettävä**, kivetetään kulma risteyksestä & siirretään tori tänne
- Pornaistentien päissä elämyskeskus jolla myös seudullista merkitystä
- Nykyisellään ei ole toiminnallisesti merkityksellinen alue: **vain kauppoja**
- Onnistuisiko liikekeskustyylinen ratkaisu?
- Lasten ja omat harrastukset sekä koulu ja päiväkotit houkuttelevat alueelle

- Alueen henkinen saavutettavuus paranee, kun ympäröivä alue rakentuu
- Kaupallisten palveluiden lisääminen ja monipuolistaminen, erikoiskauppa
- Harrastusmahdollisuuksien lisääminen

## LIIKENNE JA LIKKUMISYMPÄRISTÖ

- Raideliikenne
- Suorat bussit
- **Liityntäpysäköinti ja pysäköinti ylipäättään**, esim. pysäköintitalo
- Siirtymien jokipuistoon pitäisi olla selkeämpää
- Siirtymiset Iso Kylätien ja Pornaistentien välissä ja siitä eteenpäin: mitkä kohteet pitäisi yhdistää suorilla reiteillä
- **Pornaistentiestä katu maantien sijaan**, erityisesti alkupätkällä (sinisellä merkatulla alueelle)
- Vaikuttaa Iso Kylätielle sijoittuvat palvelut & sen alueen käveltyvyys & pyöräiltävyys
- Shared Space -tilaa



# NIKKILÄN KAAVARUNKO

## TULEVAISUUSPANEELI

### 5.12.2017

RAMBOLL

# TULEVAISUUSPANEELIN TEHTÄVÄT

# ROOLITUS

Nikkilän asiantuntija, yleiskaavapäällikkö Kaisa Jama

## ASUMISEN VETOVOIMATEKIJÄT



**Pasi Rajala**  
Alue- ja kaupunkisuunnittelu



**Elina Kalliala**  
Blue & Green

## KAUPAN JA PALVELUJEN MUUTOS



**Kimmo Koski**  
Kaava- ja aluetalous



**Eero Salminen**  
Kauppa ja palvelut

## LIIKKUMISEN JA PYSÄKÖINNIN TARPEET



**Jukka Räsänen**  
Smart Mobility



**Petri Tuormala**  
Maankäyttö



Palvelumuotoilijat, fasilitaattorit

RAMBOLL



# BACKCASTING – STEPIT TULEVAISUUDESTA NYKYHETKEEN

2020

2030

2040

			<b>ASUMISEN VETOVOIMATEKIJÄT</b>
			<b>KAUPAN JA PALVELUJEN MUUTOS</b>
			<b>LIIKKUMISEN JA PYSÄKÖINNIN TARPEET</b>

# KAAVARUNKOA KOSKEVIEN RATKAISUVAIHTOEHTOJEN VALINTA TAVOITEVUODELLE 2040

Political	Economic	Social	Technological	Environmental
<p><b>Poliittiset ja lainsäädännölliset</b> muutostrendit esim. liittyen ympäristön käyttöön ja suojeluun, energia- tehokkuuteen, kaavoitukseen, liikenteeseen ja aluekehitykseen.</p>	<p><b>Taloudelliset</b> muutostrendit liittyen alueen elinkeinorakenteen kehitykseen, globalisaatioon, uusiin liiketoimintamahdollisuuksiin, yrittäjyyteen ja verkostoihin.</p>	<p><b>Sosiaaliset</b> muutostrendit esim. väestörakenteeseen, työntekoon, asumiseen, harrastuksiin, vapaa-ajankäyttöön ja liikkumiseen liittyvät muutostrendit.</p>	<p><b>Teknologiset</b> muutostrendit liittyen esim. liikenteeseen, robotiikkaan, virtuaali-todellisuuteen, sensoriteknologioihin ja alueiden älykkyyteen.</p>	<p><b>Ympäristöön</b> liittyvät muutostrendit kuten ilmastonmuutoksen vaikutukset, resilienssi, viherympäristöjen merkitys.</p>

# TULEVAISUUSPANEELIN TULOKSET

## 2020 TOIMENPITEET

- Asumista sijoitettava riittävästi aseman läheisyyteen, jotta saadaan avattua joukkoliikenteeseen liittyvää solmua
- Aseman lähiympäristöstä pitäisi katsoa ne paikat joista saadaan eniten volyyymiä: merkitään asemakaavaan ja rakentumaan, ja niiden kautta päätöksiä liikenteen järjestelyihin, ja sitä kautta asumista ja elävyyttä ym. Tämä järjestys tarvitaan jotta tavoitteisiin päästään.
- Asumistyyppi: tiivistä ja matalaa voi tehdä monella eri tavalla. Tästä löytyy sekä hyviä että huonoja esimerkkejä. Perinteiselle omakotitaloasumiselle on edelleen syytä etsiä vaihtoehtoja.
- Maaseutumaisen elämän brändääminen, suomen hobittilamaisema, pensasaidat ym. Pientilalliset, miten viljely käytännössä toteutetaan, yhteiset maatalouskonealueet ja puimurit?
- Konseptiuudistaminen: selvitetään, mikä maanviljelyssä nähdään haastavana, ratkaisukeinoja esim. digimaailmasta.
- Tiivismatalan strateginen toteutus (uudelleen brändääminen), vai Käpylän puukortteleiden elvyttäminen
- Maisemallisten ideoiden elvyttäminen ja korostaminen, tarvitaan tilallinen idea: maisemasuunnittelun rooli korostuu vetovoimaisuuden rakentamisessa
- Ei 15 neliön asuntoja

- Kaupan ja palveluiden menestyminen lähtee asemakeskuksen toteutumisesta, sijoittuminen keskustaa tukevaan paikkaan (ei pohjoispuolelle), päätös tästä heti ja toteutuminen 2030-luvulla
- Ison Kylätien ympäristö: tuetaan olemassaolevia kivijalkaliiketiloija ja yrittäjiä, rauhoitetaan katu yksityisautoilulta kokeiluluontoisesti viikonloppuisin tai toripäivinä, ja siirrytään pikkuhiljaa pelkkään bussiliikenteeseen ja robottibusseihin
- Keskustaympäristön mielenkiintoisuus tapahtumien ym. toiminnan kautta
- Marketit mahdollisimman tiiviisti Pornaistentien varteen, ei yksittäisiä toimijoita hajalleen (kuten jokilaaksoon), Pornaistentiellä olisi vielä tilaa uusille toimijoille kuten Tokmannille
- Yrittäjien ja toimijoiden välisen yhteistyön parantaminen: määrätietoinen brändäys kokonaisuudelle ja ympäristöön, millaisia asioita sieltä tullaan hakemaan (julkiset palvelut, kaupalliset palvelut)
- Kaisa: toisalta olisi hyvä saada torimyyntiä, ja yhteydet Herralaan jossa vielä idyllisempää maaseutua: mielekkäiden yhteyksien rakentaminen (kevyt liikenne), valaistu kevyen liikenteen väylä parantaa henkistä saavutettavuutta vrt. pimeä pientare
- Eero: marjastaminen ja sienestäminen elämyspalveluna
- Pasi: muistettava Sipoonkorpi, matkailupalvelut
- Farmers market, johon pääsee Helsingistä junalla viikonloppuisin

- Nikkiläntienvarren kehittäminen ja kaduksi muuttaminen iso kuvio, avaa paljon mahdollisuuksia: asemakaavoitus, liittymäkieltojen poistaminen ym.
- Liikenneverkon iso kuva / ratkaisu: radan pohjoispuolen liittäminen keskustaan, fyysisten esteiden poistaminen, Jokilaakson yhdistäminen ja kokoojakatu vs. olemassa oleva korttelirakenne jonka läpi kadun pitäisi kulkea
- Sekä pohjois- että eteläpuolen katuverkon yhteydet aseman suuntaan ja eteläpuolelle, ylitys ajoneuvoliikenteen kokoojakadun ja kevarin välimuoto, tätä kautta yhteys väliille. Aseman p-puolen rakenne toistaisi e-puolen rakennetta ja verkkoa.
- Kiusallista jos autoliikenteelle vain yksi reikä josta pääsee, mutta sekin voi olla mahdollista, mikäli liikenneverkon suunnitellaan kokonaisuutena.

## 2040 TAVOITTEET

- Nikkilän kilpailukyky Helsingin seudulla perustuu näihin mielikuviin: Söpö, helppo, oma, kodikas, lähellä, käveltävä, yhteisöllinen
- Keskieurooppalainen pikkukaupunki, tiivis ja pienimittakaavainen, kerroksellinen ja yksilöllinen, maaseutukaupunki: kaupunki kytköksissä maaseutuun (pientilojen paluu? Lähiruuan tuottaminen): tätä ei Espoossa voi tehdä
- Iso Kylätie bulevardisoidaan myös, mutta eri mittakaavassa kuin Nikkiläntie
- Iso Kylätielle tehokkaampaa rakentamista (eli tiivistämistä)
- Y-kortteleiden elävyys: joustavia tiloja uusiin rakennuksiin, vuorottaistilat
- Kaisa: maaseutu on tärkeä kysymys, kulttuurimaisema (kirkot, lehmät, taimitarhat), säilytetään tila myös maaseudulle: otetaan kantaa ympärillä olevan väljyyden säilymiseen. Mietitään tarkasti, miten keskustan ja väljän maaseudun väliset rajapinnat suunnitellaan (selvärajaisuus vs. vaihettuminen).
- Sipoonkorpi heti kyljessä, informaatiossa olisi parannettavaa. Nyt käyttäjä ei tiedä, saakohan tästä kulkea vai ei, vaikea löytää pysäköintipaikkaa ym. informaatiota

**ASUMISEN VETOVOIMA-TEKIJÄT**

- Keskeistä: ratkaisulla tuetaan kohtaamisia sekä kaupan ja palveluiden toimintaedellytyksiä: L-rakenne, käveltävää ja mielenkiintoista ympäristöä, palvelut tiiviisti, esim. palvelut ja tori. Asema pohjoisena pisteenä Iso Kyläntien päässä, sisäänkäynti Nikkiläntien varrelta
- Nykyisestä markettialueesta arjen palvelukeskittymä, johon enenevissä määrin verkkokaupan toimintaa, hyödynnetään mahdollisuutena
- Torikauppa, poistetaan tie Iso Kylätieltä pohjoiseen, tukee kivijalkakauppojen toimintaa ja katutilan hyödyntämistä kesäaikaan: elävyyttä, näytille oloa, 9 kk ulkotiloja (kesän jatkaminen molemmista päistä), aseman ja kylätien yhteen nivominen keskeistä tulevaisuudessa
- Asemalla joustavia monikäyttötiloita: työt, näyttelyt, tapahtumat, päivittäistavarakaupan myymälöitä (tarjontaa sille mitä ei muistanut tilata verkkokaupasta)
- Jokilaakson kaupan varaukset: 1000 asukasta ei riitä k-kaupalle, 3000 asukasta tarvittaisiin vähintään, keskitetään Pornaistentien varteen, varaukset kannattaisi poistaa, alunperin ajateltu erikoiskauppaa kuten Tokmannia tai rautakauppaa, vetovoimaisuuden näkökulmasta kannattaa tuoda muiden markettien yhteyteen Pornaistentielle
- Seudullinen vetovoima

**KAUPAN JA PALVELUJEN MUUTOS**

- Yksityisautoilun tilantarve säilyy:
- palvelulenkki ihmisten ja tavaroiden kuljettamiseen robottibusseilla, voidaan karsia pakollisista väylistä, toimii 24/7
- Pienimittakaavaiset reitit osana nykyistä rakennetta, punainen lanka siitä mikä on se laatureitti
- Vaikutukset keskustan rakenteeseen: tulevaisuuden joukkoliikenne on joustava, mahdollistaa
- Asema on piste jota tulee palvella kaikilla kulkuneuvoilla, aseman tulisi sijaita keskustan puolella
- Radanvarren huonopohjainen alue uhrataan
- Keskitetty pysäköinti aseman yhteyteen, jossa muutenkin rakennetaan raskaasti ja kalliisti, samalla tuetaan kaupallisia palveluita
- Pysäköinti alle ja rakentamista päälle
- Asema monikulttuurikeskus, ei asemarakennus
- Ei liikennettä kylätien kautta, ulkosyötteinen liikenne
- Kaisa: tärkeää tietää kaupunkirakenteelliset tavoitteet ennen aseman tarveselvitystä, väliaikaistoiminnot vai ruvetaanko tekemään suoraan asemakeskusta
- Asuminen tosi pienimittakaavaisena aseman viereisiin kortteleihin, tärkeää huolehtia asumisen kokonaisuutitoituksesta
- Katuverkko: pari pääväylää liikenteelle, muille pienemmät volyymit, kävelypainotteisuutta sisällä
- Bussiasema voi sijaita muuallakin kuin aseman luona, kunhan bussit kulkevat aseman kautta

**LIKKUMISEN JA PYSÄKÖINNIN TARPEET**



# NIKKILÄN KAAVARUNKO KEHITTÄMISTOIMENPITEET

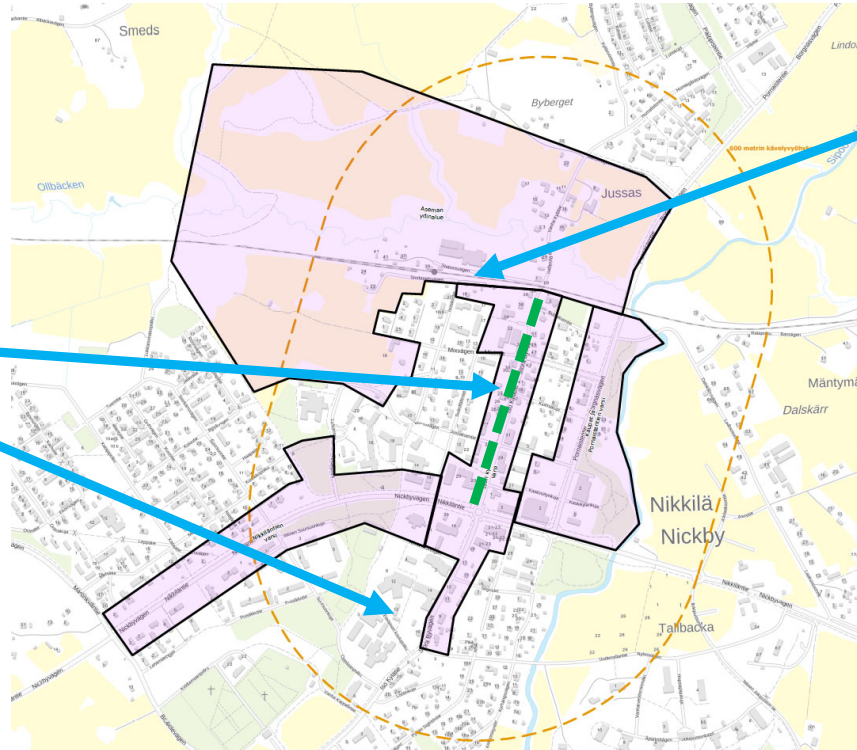
# JOHTOPÄÄTÖKSET: KEHITTÄMISTOIMENPITEIDEN MÄÄRITTELY

- Nikkilän kehityskuvasta on johdettu tarkennettuja tavoitteita, jotka perustuvat kaavarunkotyön aikana toteutettuihin lähtökohtien analyysiin ja tilaisuuksiin (Big Room, Tulevaisuuspaneeli).
- Tavoitteet ja niihin pääsemisen toimenpiteet on jaettu kolmeen ryhmään, joista jokaiseen sisältyy toiminnallisia, rakenteellisia ja taloudellisia osatekijöitä:
  - Asumisen vetovoimatekijät
  - Kaupan ja palveluiden muutos
  - Liikkumisen ja pysäköinnin tarpeet

# ASUMISEN VETOVOIMATEKIJÄT

## 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
- Iso Kylätien bulevardisointi ja rakentamalla tiivistäminen pienimittakaavaiseksi
- Y-kortteleiden elävyys: joustavia tiloja uusiin rakennuksiin, vuorottaiskäytön edistäminen
- Kulttuurimaiseman (ml. kirkot, lehmät, taimitarhat) 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



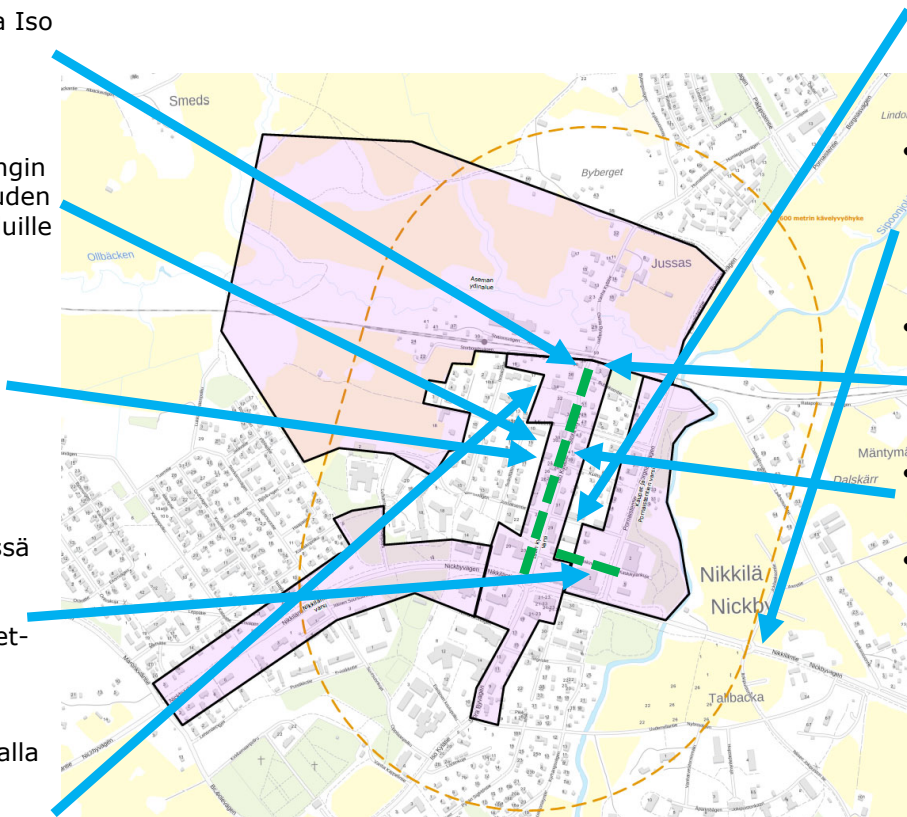
## TOIMENPITEET

- Asumista 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 brändäminen, Käpylän puukortteleiden elvyttäminen.
- Kaavarungon ratkaisulla tuetaan lähiviljelyn mahdollisuuksia (mm. jakamistalous)
- Maisemallisten vahvuuksien elvyttäminen ja korostaminen: maisemasuunnittelun roolia korostetaan vetovoimaisuuden rakentamisessa

# KAUPAN JA PALVELUIDEN MUUTOS

## TAVOITTEET 2040

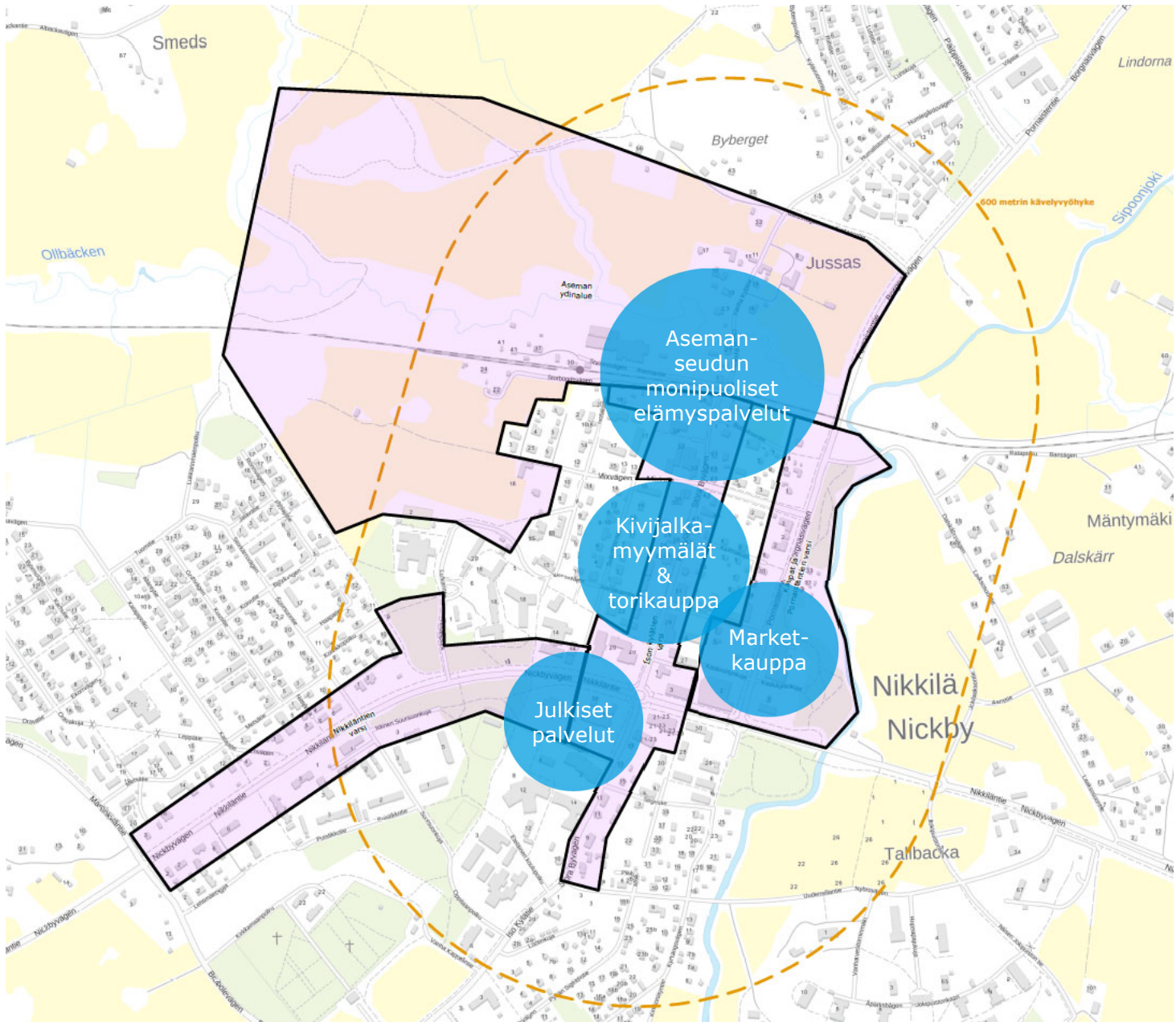
- Palvelukeskittymän pohjoisena pisteenä asema Iso Kylätien päässä, radan eteläpuolella. Palvelukeskittymän sisäänkäynti Nikkiläntien varrelta.
- Torikaupan sijoittuminen Iso Kylätielle ja sesongin pidentäminen keväaseen ja syksyyn: 9 kuukauden myynti-ikkuna, tiloja myös talviaikaisille palveluille ja kohtaamiselle.
- Aseman ja Nikkiläntien yhteen nivominen Iso 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 Iso Kylätiehen Kaskiniitynkujaa pitkin.
- Seudullisen vetovoiman synnyttäminen: Asemalla joustavia monikäyttötiloja työntekoon, näyttelyihin, tapahtumiin, lisäksi päivittäistavarakaupan myymälöitä, joilla luodaan tarjontaa sille mitä kuluttaja ei muistanut tilata verkkokaupasta.
- Julkisten palveluiden keskittyminen palvelutoriksi



## TOIMENPITEET

- Kaavarungossa esitetään ratkaisuja, joilla tuetaan kohtaamisia sekä kaupan ja palveluiden toimintaedellytyksiä: L-rakenne Iso Kylätien kivijalkamyymälöistä Pornaistentien markettikeskittymään, käveltävää ja mielenkiintoista ympäristöä, palvelut sijoitettu tiiviisti ja klustereittain
- Jokilaakson alueen kaupan varauksia tarkastellaan todellisen tarpeen perusteella. Päivittäis- ja erikoistavarakauppa sijoitetaan ensisijaisesti Iso Kylätien varteen ja Pornaistentien markettikeskittymään.
- Asemakeskuksen toteutuksella tuetaan kaupan ja palveluiden menestymistä alueella sekä vetovoimaisen ja sekoittuneen palvelu- ja yrityskeskittymän syntymistä.
- Iso Kylätien ympäristössä tuetaan olemassa olevia kivijalkaliiketiloihin 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.

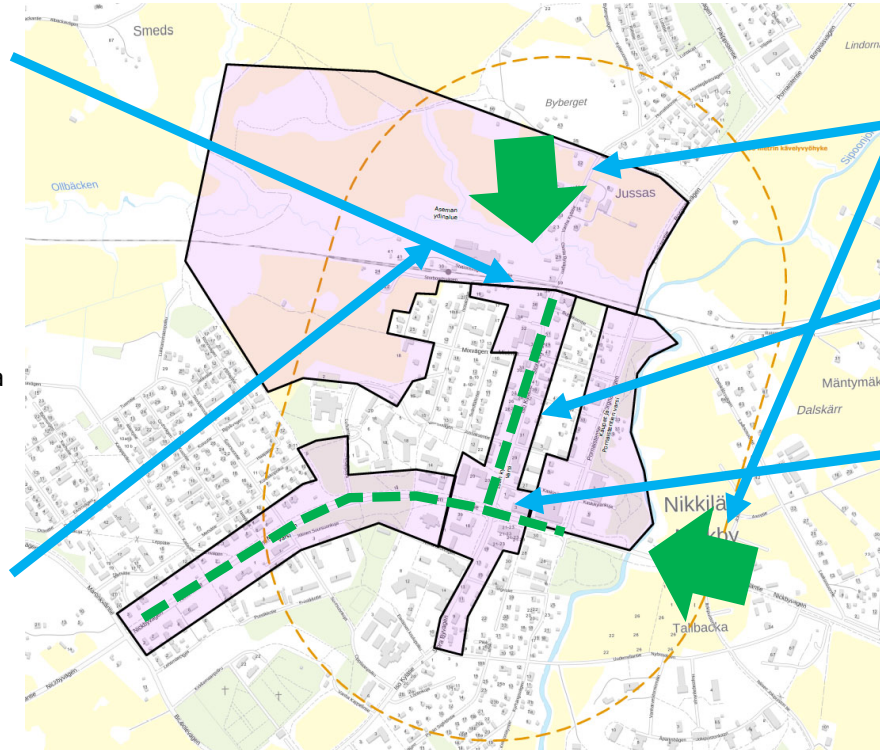




# LIKKUMISEN JA PYSÄKÖINNIN TARPEET

## TAVOITTEET 2040

- Asemasta perinteisen asemarakennuksen sijaan monikulttuurikeskus, joka sijaitsee Nikkilän keskustassa ja jota palvelevat kaikki alueen kulkumuodot, erityisesti bussiliikenne.
- Katuverkko koostuu muutamasta liikenteen pääväylästä liikenteelle, muille väylille kohdistetaan pienemmät volyymit ja kävelypainotteisuutta. Tavoitteena on vähentää henkilöautoliikennettä Iso Kylätien varrella (ulkosyötteisyys).
- Tulevaisuuden joukkoliikenne on joustava, esim. 24/7 toiminnassa oleva palvelulenkki ihmisten ja tavaroiden kuljettamiseen robottibusseilla, jotka mahdollistavat pakollisten autoliikenteen väylien karsimisen
- Radanvarren huonopohjainen alue osoitetaan keskitetylle pysäköinnille aseman yhteyteen, johon kohdistuu joka tapauksessa raskasta rakentamista. Pysäköinnin sijainti tukee aseman ja Iso Kylätien kaupallisia palveluita.
- Huomioidaan vaiheittainen toteutus mahdollistamalla aseman ympäristössä väliaikaistoimintoja ennen asemakeskuksen rakentamista



## TOIMENPITEET

- Muodostetaan liikenneverkon kehittämisen iso kuva: radan pohjoispuolen liittäminen keskusta, fyysisten esteiden poistaminen, Jokilaakson yhdistäminen ja kokoojakatu vs. olemassa oleva korttelirakenne jonka läpi kadun pitäisi kulkea
- Rauhoitetaan Iso Kylätie yksityisautoilulta ensin kokeiluluontoisesti viikonloppuisin tai toripäivinä, ja siirrytään pikkuhiljaa pelkkään bussiliikenteeseen ja robottibusseihin
- Muutetaan Nikkiläntie katualueeksi
- Kehitetään sekä pohjois- että eteläpuolen katuverkon yhteyksiä aseman suuntaan
- Mielekkäiden yhteyksien rakentaminen muualle Sipooseen kevyelle liikenteelle mm. pääreittien valaistusta parantamalla

**LIITE 5**

**NIKKILÄN LIIKENNEVERKKOVAIHTOEHDOT JA NIIDEN VAIKUTUSTEN ARVIOINTI**

**21.10.2019, tark. 29.10.2020 (osa selostuksen tekstistä siirretty tähän liitteeseen 22.12.2021)**

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 (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. Vaikutusten arviointia ja vaihtoehtojen vertailua varten kaikkiin vaihtoehtoihin sijoitettiin 7000 uutta asukasta.

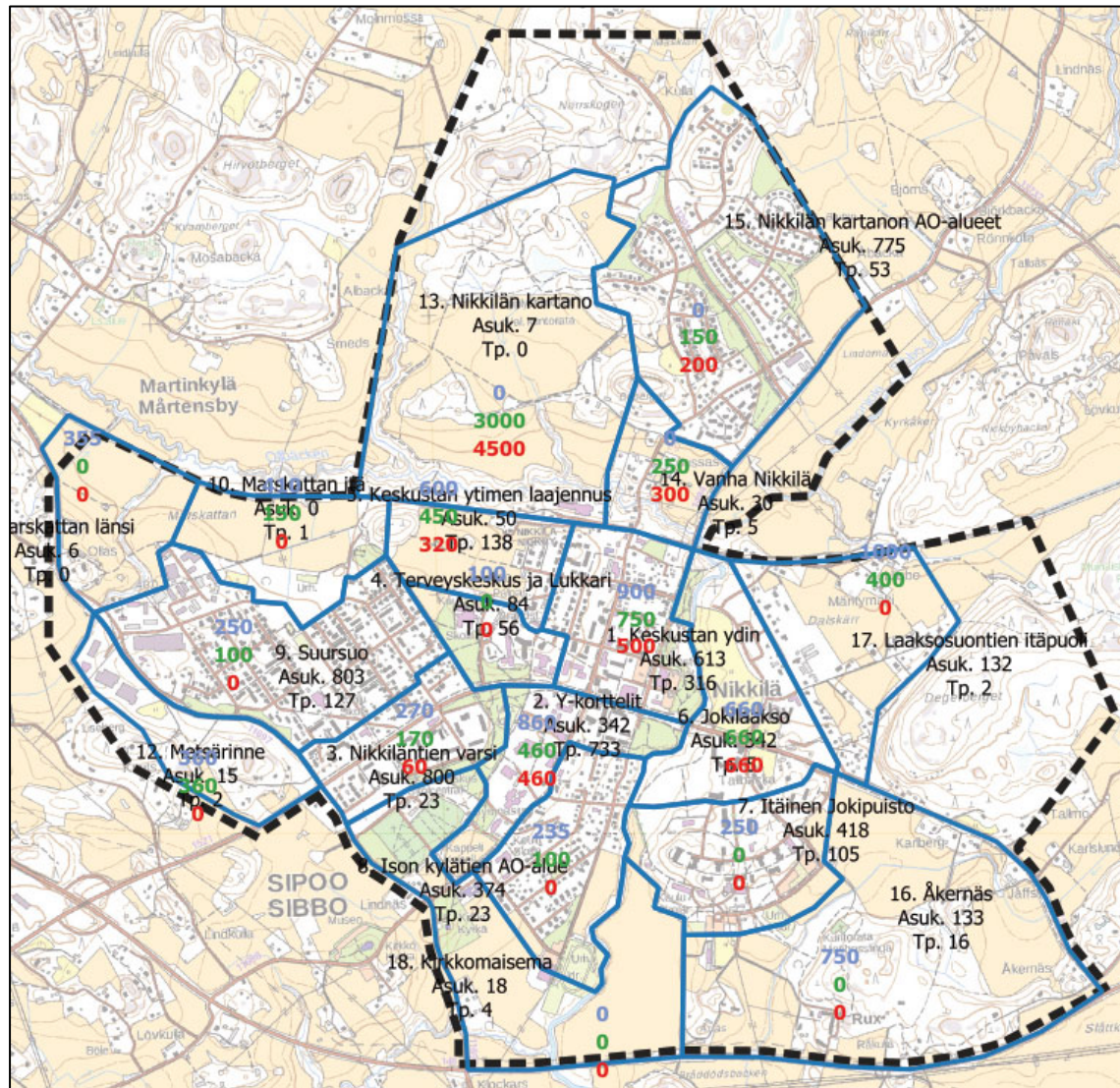
Vaihtoehdot nimettiin uusien asukkaiden sijoittumisen mukaan eteläosaa painottavaksi malliksi (0+), tasapainomalliksi (A) ja pohjoisosaa painoittavaksi malliksi (B).

Vaihtoehtoasetelmat A ja B on suunniteltu niin, että ne eivät sulje toisiaan pois. Vaihtoehto A voi toimia B:n vaiheistuksena. Kaikissa malleissa on laskennallisesti yhteensä 11 922 asukasta, josta kasvua on 7000 asukasta. Tasapainomalli A on lähtökohtaisesti määritelty Pornaistentien liikennemäärien perusteella, tavoitteena pitää sen toimivuus, turvallisuus ja estevaikutus kohtuullisina. Erityisessä asemassa on mahdollinen uusi yhteys radan poikki (osana liikenneverkkovaihtoehtoa VE B).

Vaihtoehdoissa on mukana koko liikenneverkko lännessä Martinkyläntielle, etelässä Keravantielle/Öljiytielle ja pohjoisessa Paippistentielle/Pohjanmetsäntielle saakka.

Kaikissa vaihtoehdoissa on oletettu, että KeNi-rata on käytössä. Rautatieliikenteen tarjonnan vaikutukseksi joukkoliikenteen kulkutapaosuuteen on mallinnettu noin 3 %-yksikköä. Luku kuulostaa pieneltä, mutta voi käytännössä merkitä joukkoliikenteen käytön kaksinkertaistumista 1 km säteellä asemasta. Samasuuntainen arvio on saatu sekä HSL:n HELMET-mallilla tehdyissä ennusteissa, että Ympäristöministeriön matkatuotosoppaan (27/2008) kertoimilla. Molemmat menetelmät peilaavat tulevaisuuden nikkiläläisten liikennekäyttäytymistä samankokoisiin asemanseutuihin pääkaupunkiseudulla nykyisin.

**Asukkaiden/työpaikkojen jakautuminen eri vaihtoehdoissa radan pohjois- ja eteläpuolelle sekä eri osa-alueisiin:**

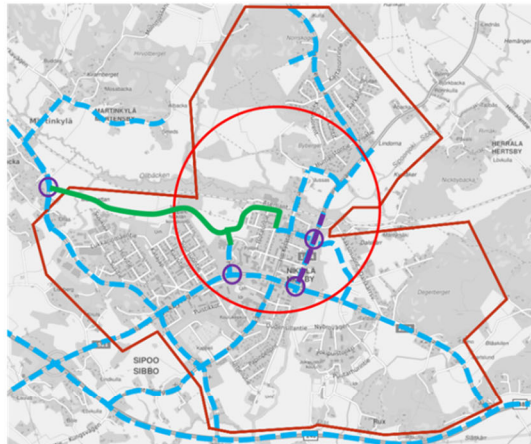


Kuva. Osa-aluejako ja alustava suunnitelma asukasmäärän jakautumisesta, jota tarkistettiin työn aikana (ks. seuraavat taulukot).

OSA-ALUEITTAIN	NYKYISET TYÖPAIKAT	NYKYISET ASUKKAAT	UUDET VE 0+	UUDET VE A	UUDET VE B
<b>RADAN ETELÄPUOLI</b>					
1 Keskustan ydinalue	316	613	900	750	500
2 Y-korttelit	733	342	860	660	460
3 Nikkiläntien varsi	23	800	270	170	60
4 Terveyskeskus ja Lukkari	56	84	100	100	0
5 Keskustan ytimen laajennus	138	50	600	600	320
6 Jokilaakso	5	342	660	660	660
7 Itäinen Jokipuisto	105	418	250	100	0
8 Ison Kylätien AO-alue	23	374	235	150	0
9 Suursuo	127	803	250	150	0
10 Marskattan itä	1	0	410	400	0
11 Marskattan länsi	0	6	355	0	0
12 Metsärinne	2	15	360	360	0
16 Åkernäs	16	133	750	0	0
17 Laaksosuontien itäpuoli	2	132	1000	600	0
18 Kirkkomaisema	4	18	0	0	0
<b>RADAN POHJOISPUOLI</b>					
13 Nikkilän kartano	0	7	0	2150	4500
14 Vanha Nikkilä	5	30	0	0	300
15 Nikkilän kartanon AO-alueet	53	755	0	150	200
	<b>1609</b>	<b>4922</b>	<b>7000</b>	<b>7000</b>	<b>7000</b>

YHTEENSÄ	NYKYISET TYÖPAIKAT	NYKYISET ASUKKAAT	UUDET VE 0+	UUDET VE A	UUDET VE B
RADAN ETELÄPUOLI YHTEENSÄ	1551	4130	7000	4700	2000
RADAN POHJOISPUOLI YHTEENSÄ	58	792	0	2300	5000
	<b>1609</b>	<b>4922</b>	<b>7000</b>	<b>7000</b>	<b>7000</b>

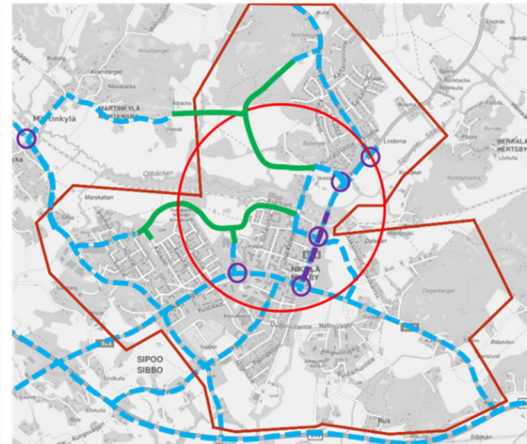
Ve0+ "eteläosaa painottava malli"



7000 (+4130) eteläpuolella  
0 (+792) pohjoispuolella

→ **(E)11 130 + (P)792**

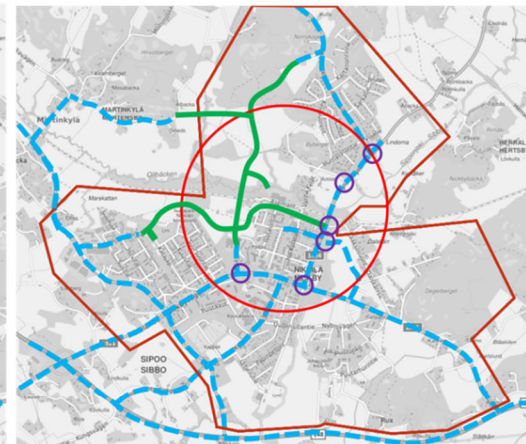
VeA "tasapainomalli"



3600 (+ 4130) eteläpuolella  
3400 (+ 792) pohjoispuolella

→ **(E)7730 + (P)4192**

VeB "pohjoisosaa painottava malli"



2000 (+4130) eteläpuolella  
5000 (+ 792) pohjoispuolella

→ **(E)6130 + (P)5792**

Kuva. Työssä tutkittiin erilaisia painotuksia Nakkilän väestönkasvun sijoittumiselle. Punaisella on esitetty kokonaisasukasmäärät (uudet + nykyiset) vuoden 2030 jälkeisessä tilanteessa radan etelä- ja pohjoispuolella eri vaihtoehdoissa. Suluissa oleva luku kuvaa nykyisten asukkaiden määrää. Kaikissa malleissa on lopputilanteessa (laskennallisesti) 11 922 asukasta.

Esitetyllä kasvulla (+ 7000 asukasta) liikennemäärät kasvavat Nikkiläntiellä jokaisessa vaihtoehdossa ja pääpaino liikenteessä on Helsingin suuntaan. Uusi yhteys radan poikki ei ole varsinaisesti liikenneteknisesti välttämätön, mutta se keventäisi Pornaistentien liikennettä ja vähentäisi liikennejärjestelmän haavoittuvuutta.

Öljytien liikennemääriin kaikilla vaihtoehdoilla on lähes yhtä suuri vaikutus. Nykytilanteessa Öljytien liikennemäärä on Nikkilän kohdalla 5200–6100 autoa vuorokaudesta, ja Väyläviraston taustaennusteen perusteella se kasvaa noin 1600 autolla vuoteen 2050 mennessä. Uuden maankäytön seurauksena Öljytielle kohdistuu vielä hieman lisää kasvua. (Nikkilästä länteen VE0+ noin 1000 autoa vuorokaudessa, Ve1 ja Ve2 noin 800–1000 autoa, Nikkilästä itään kaikilla vaihtoehdoilla vaikutus on noin 700 auton lisäkasvu vuorokausiliikennemääriin).

Osana liikenneverkko vaihtoehtoa VE B on esitetty mahdollinen uusi yhteys radan poikki. Alikulkuna laskeutuminen radan alle johtaa mittaviin leikkauksiin, koska maasto alkupäässä on korkeammalla kuin radan kohdalla ja rata pitää alittaa ~5,5–6,0 metriä sen alta.

Siltaratkaisuna tasaukset ovat alikulkua helpommat, sillä se pystyy hyödyntämään korkeaa maastoa radan eteläpuolella ja täten nousemaan radan yli ilman massiivista pengertämistä. Vaikutukset maisemaan ovat alikulkua pienemmät myös radan pohjoispuolella. Silta olisi kuitenkin massiivinen infrahanke, sillä sen taseus pitää olla radasta 8 metriä yli (radan aukean tilan ulottuma ~6,8 metriä ja siltakannen rakenteet ~1,0–1,2 metriä).

Ympäristövaikutuksia on molemmissa tapauksessa (alitus & ylitys) pyritty lieventämään tien jyrkemmällä kaltevuuksilla (7 %). Ali- ja ylikulkuun liittyvien haasteiden vuoksi tutkittiin vaihtoehtoja, jossa uutta yhteyttä radan poikki ei toteuteta, vaikka siitä luopumisen todettiin lisäävän liikennejärjestelmän haavoittuvuutta.



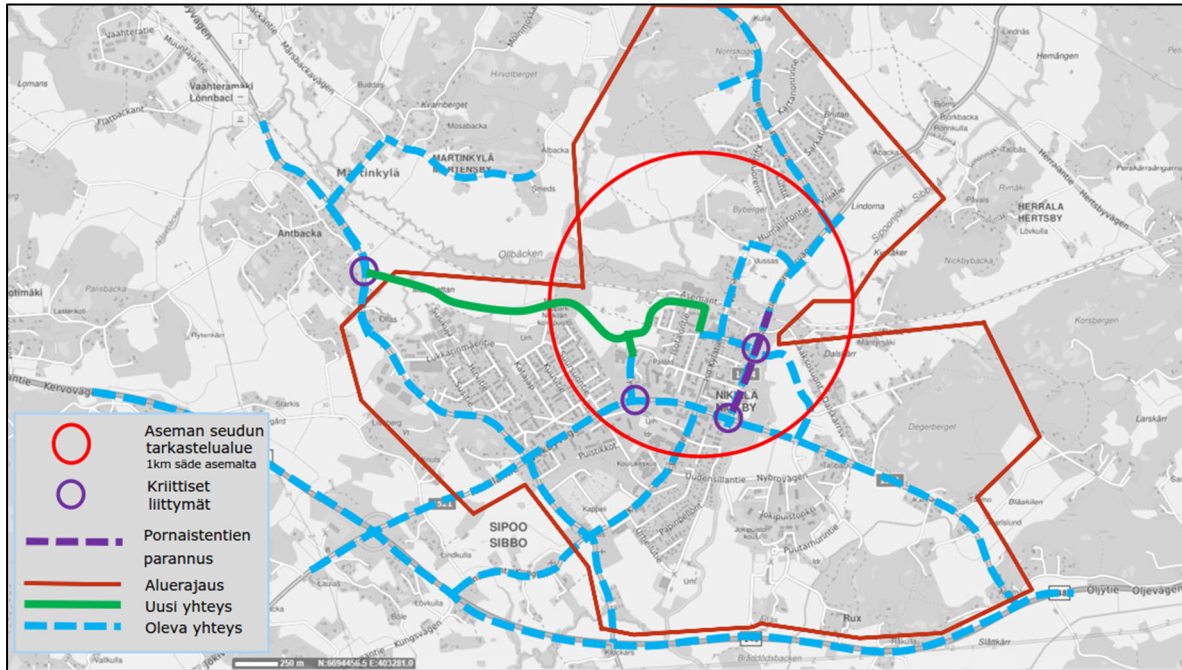


Kuva. Visualisointi mahdollisesta alikulusta sekä puron ylittävästä sillasta.



Kuva. Visualisointi sekä radan sekä puron ylittävästä sillasta.

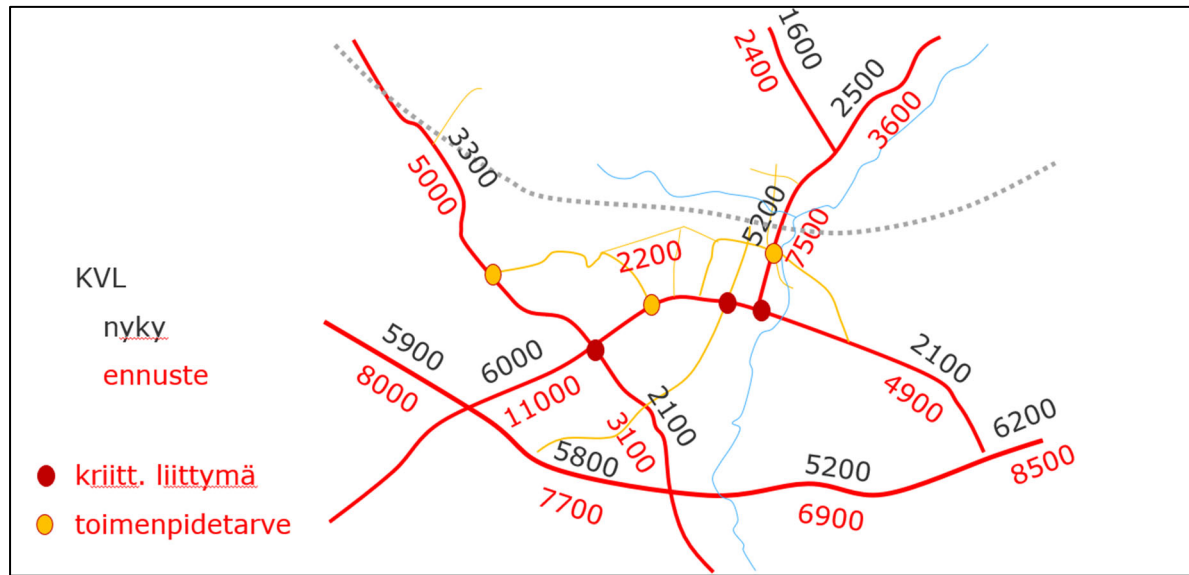
## Vaihtoehto 0+



Kuva. Liikenneverkko vaihtoehto VE 0+.

Vaihtoehdossa maankäyttö painottuu kokonaan radan eteläpuolelle ja täten uutta yhteyttä radan poikki ei toteuteta. Yhteydet asemalle kulkevat lännestä uuden katuyhteyden kautta, joka kulkee Marskattanin läpi ja liittyy nykyiseen Martinkyläntiehen. Idästä yhteys on Mixintien kautta, jonka jälkeen nykyinen Svärdfältintien raitti muuttuisi katuyhteydeksi uudelle asematerminaalille. Vaihtoehdossa myös pyritään tukemaan Jokilaakson yhdistämistä keskustaan.

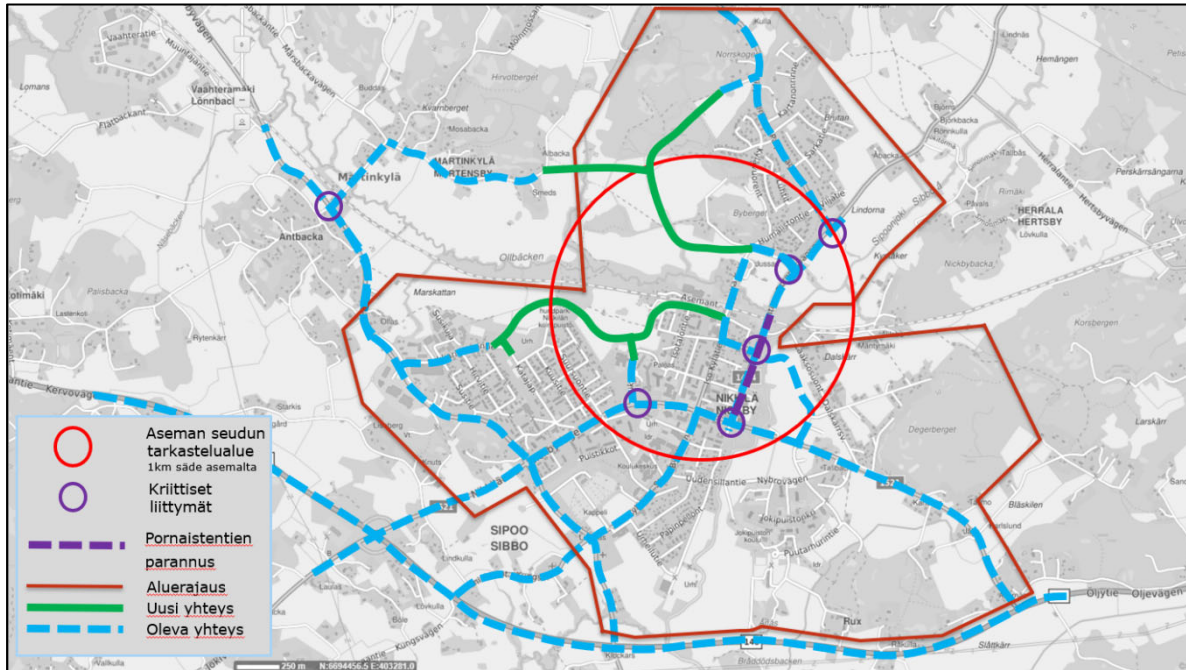
Investointitarve vaihtoehdossa on vähäistä, sisältäen lähinnä nykyisten liittymien ja yhteyksien (varsinkin kävely ja pyöräily) parantamistarpeita. Maankäyttö tiivistyy keskustan alueella, mutta yli kolmasosa kasvusta on osoitettu autoliikennevyöhykkeelle (aseman sijainnista  $r > 1$  km). Tämä lisää autoliikennettä keskustassa ja sen lähetyillä, vaikka ydinkeskustassa painottuvatkin kestävätkin kulkumuodot. Vaihtoehto ei hyödynnä kunnan maanomistusta tehokkaasti.



Kuva. Liikenneverkkovaihtoehto VE 0+:n liikennemäärät.

Liikennemäärät lisääntyvätkin eteläpuolella merkittävästi ja Pornaistentien parantaminen katumaiseksi tilaksi, joka mahdollistaa jalankulun ja pyöräilyn turvallisesti, on tärkeässä roolissa. Pornaistentiellä toimenpide-ehdotuksena on maantiemäisen tilan kaventaminen, Mixintien liittymän parannustoimenpiteet sekä turvallisten ylityspaikkojen rakentaminen.

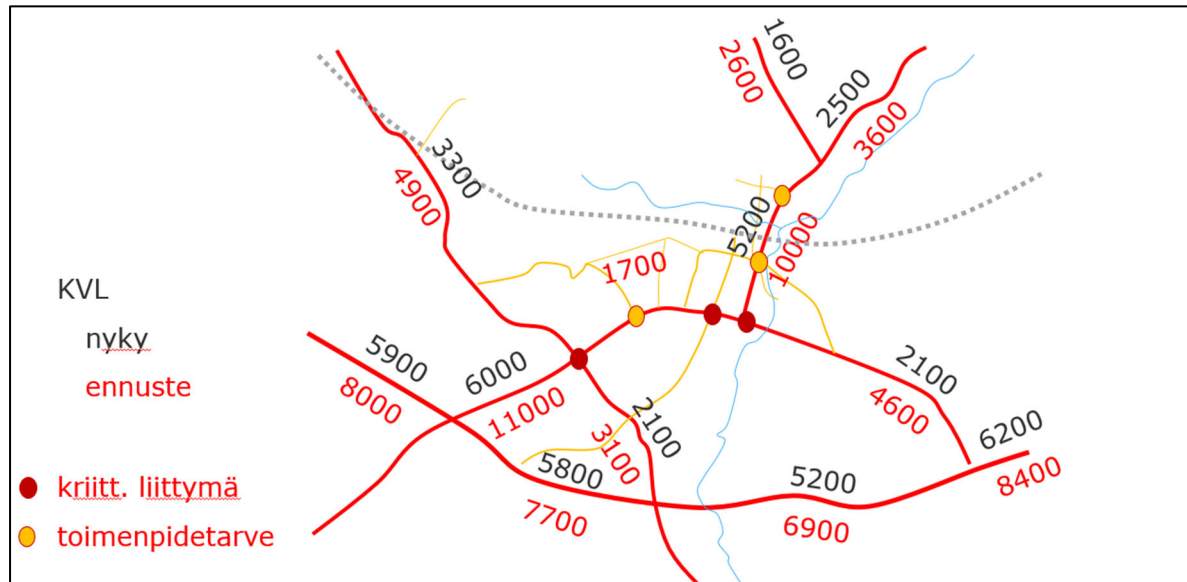
## Vaihtoehto A



Kuva. Liikenneverkko vaihtoehto VE A.

Radan pohjoispuolta ei rakenneta samassa laajuudessa kuin kaavarungossa on esitetty, vaan tässä vaihtoehdossa on tutkittu toimivuustarkasteluin, kuinka paljon lisärakentamista voidaan sijoittaa radan pohjoispuolelle ilman uutta yhteyttä radan poikki. **Tämä vaihtoehto voi toimia myös VE B:n vaiheistuksena.** Yhteys asemalta länteen on ehdotettu liittymään nykyiseen Lukkarinmäentiehen ja sitä kautta Martinkyläntielle. Idästä yhteys kulkisi asemalle Mixintien sekä Ison Kylätien kautta.

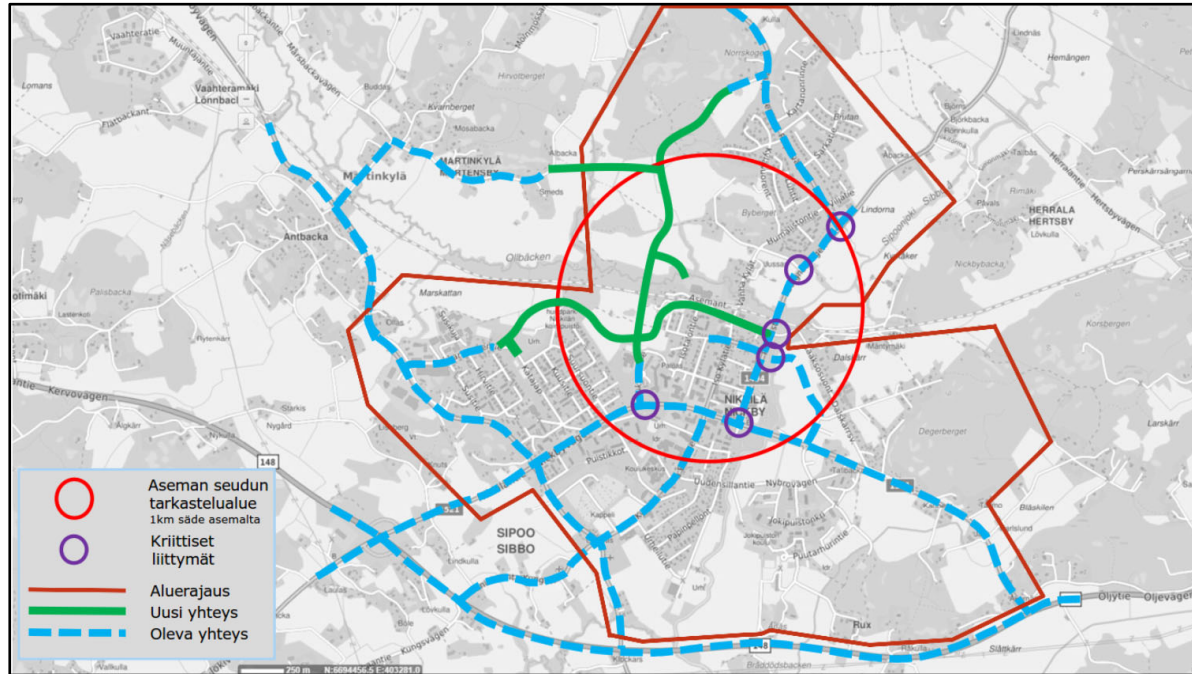
Toimivuustarkasteluiden tavoitteena on ollut pitää Pornaistentien keskivuorokausiliikenne tasolla, joka mahdollistaa sen ylittämisen kohtuullisissa olosuhteissa. Tämä liikennemäärä on maksimissaan 10 000 autoa päivässä, ja tällöin pohjoispuolelle voi sijoittaa noin **2300 uutta asukasta.**



Kuva. Liikenneverkkovaihtoeto VE A:n liikennemäärät.

Vaihtoehdossa noin 2/3 kasvusta on aseman välittömässä läheisyydessä, ja kävely- sekä pyöräilypainotteinen keskusta laajenee. Samanaikaisesti Pornaistentien liikennemäärät kasvavat, ja sen ylittämistarve kasvaa. Kuten vaihtoeto 0+:ssa, Pornaistentien parantaminen on tärkeässä roolissa. Investointitarve on muuten vähäistä ja vaihtoeto hyödyntää kunnan maanomistusta tehokkaasti.

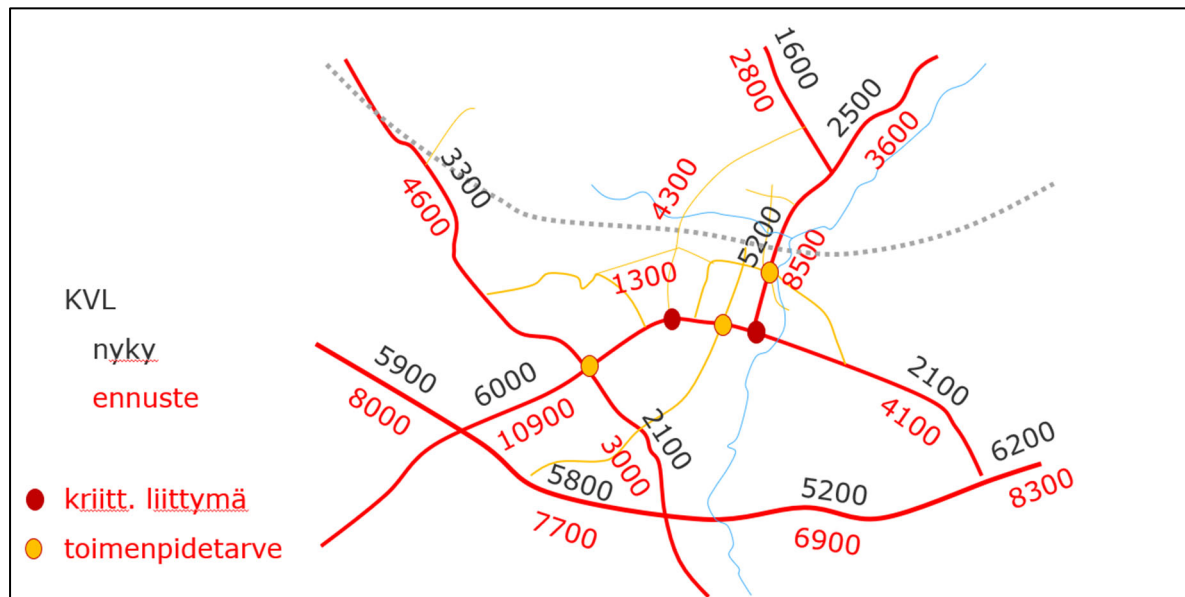
## Vaihtoehto B



Kuva. Liikenneverkkovaihtoehto VE B.

Nikkilän kartanon alue rakennetaan tehokkaasti radan pohjoispuolelle ja samanaikaisesti etelässä tiivistetään maankäyttöä keskustan läheisyydessä. Pohjoispuolelle sijoitetaan vähintään 3000–4000 uutta asukasta. Radan poikki toteutetaan uusi autoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn yhteys kartanon alueelle. Yhteys asemalta länteen on ehdotettu liittymään nykyiseen Lukkarinmäentiehen ja sitä kautta Martinkyläntielle (kuten vaihtoehto A:ssa). Yhteys itään jatkuu Pornaistentielle suoraan nykyisen Bubbiksentien kautta.

Vaihtoehdossa lähes kaikki kasvu on aseman välittömässä läheisyydessä, ja kävely- sekä pyöräilypainotteinen keskusta laajenee pohjoiseen. Samalla itä–länsi-akselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet voidaan jättää toteuttamatta. Investointitarve vaihtoehdossa on suuri, uuden radan poikittaisen yhteyden karkeat kustannukset alikulkuna + lyhyenä siltana yli 3 M€ ja pelkkänä yhtenä pitkänä siltana yli 5 M€.



Kuva. Liikenneverkko vaihtoehto VE B:n liikennemäärät.

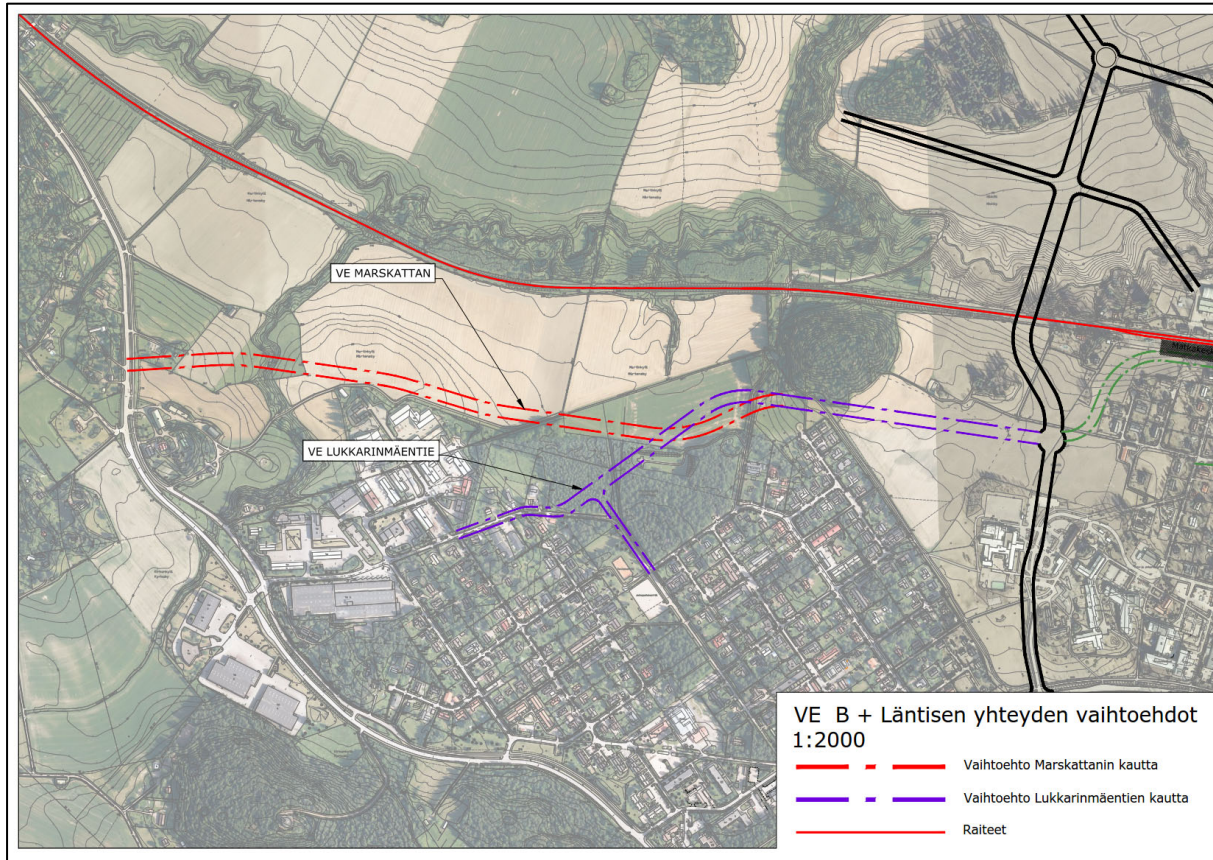
Autoliikenteen kasvu kohdistuu uudelle yhteydelle, ja liikenne keskustassa on sujuvampaa. Uusi yhteys tarjoaa myös sujuvan varareitin häiriötilanteissa.

### Asemanseudun liikennejärjestelyt

Asemanseudun liittämisestä idässä Pornaistentiehen on tehty erillistarkastelu: liittyminen Bubbiksentien kautta tai Mixintien kautta tai siten, että joukkoliikenne järjestetään eri reittiä (Iso Kylätie) kuin muu autoliikenne (Mixintie–Svärdfältintien jatke). Samoin asemanseudun liittämisestä lännessä Martinkyläntielle on tehty erillistarkastelu joko Marskattanin kautta tai Lukkarinmäentien kautta. Nämä erillistarkastelut eivät ole suoraan kytköksissä mihinkään päävaihtoehtoista (0+, A, B). Erillistarkastelut on tehty vaihtoehto B:n rungon päälle.



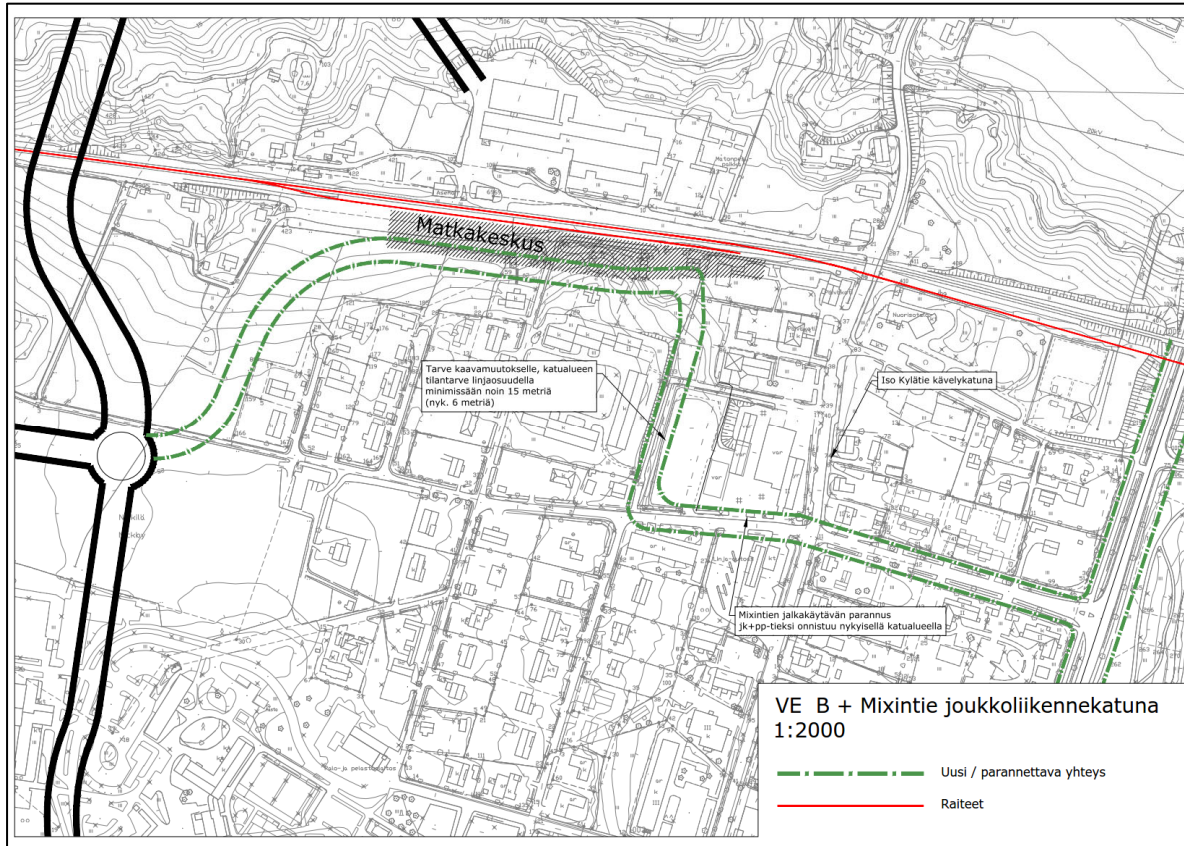
## Asemansseudun liittäminen länteen



Kuva. Läntisen yhteyden vaihtoehdot kohti Martinkyläntietä.

Marskattanin kautta kulkeva yhteys on mahdollista toteuttaa laadukkaampana, mutta Lukkarinmäentien vaihtoehto liittyy paremmin nykyiseen katuverkkoon. Nykyisen Lukkarinmäentien koko katualuetta ei ole hyödynnetty, ja sen parantaminen olemassa olevalla osuudella on mahdollista nykyisen katualueen raameissa. Marskattanin läpi kulkeva vaihtoehto on perusteltavissa, mikäli alueelle kaavoitetaan maankäyttöä (VE0+), jolloin yhteys palvelisi sekä asemansseudulle kulkua että uutta maankäyttöä.

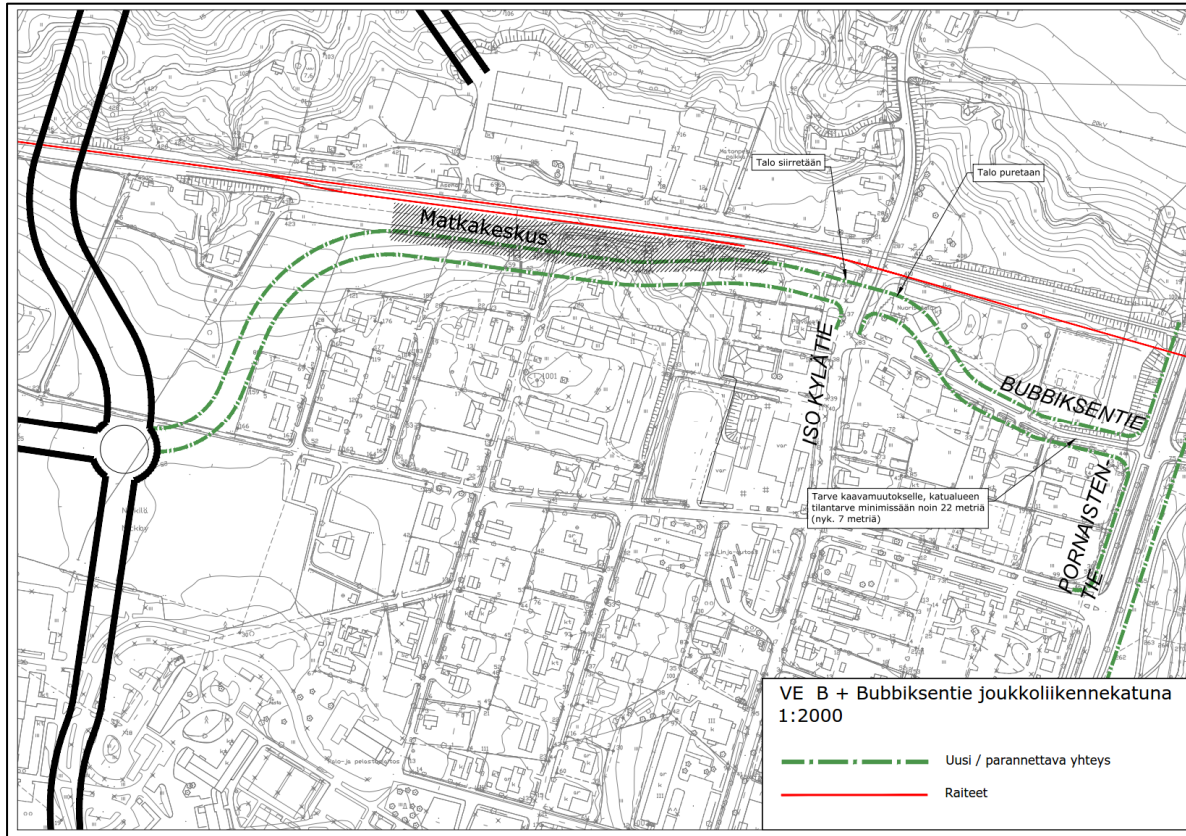
## Yhteys Mixintien kautta



Kuva. Tutkielma vaihtoehdosta, jossa asemansseudulle kuljetaan Mixintien ja Svärdfältintien jatkeen (nykyinen Svärdfältinpolku) kautta.

Mixintie välillä Iso Kylätie–Pornaistentie on nykyisin laadukas yhteys, jossa kadun kummallakin puolella on leveät erotuskaistat sekä yhdistetyt jk+pp-tiet. Isolta Kylätieltä länteen Mixintien katualue kapenee huomattavasti ja kadulla on vain ajorata sekä yksipuolinen jalkakäytävä, jonka parantaminen jk+pp:ksi on mahdollista nykyisellä katualueella. Svärdfältintielle kääntymiselle joudutaan varaamaan runsaasti tilaa nykyiseltä asuinrakentamiseen kaavoitetulta tontilta, jotta linja-autot mahtuvat kohtaamaan käännöksessä.

## Yhteys Bubbiksentien kautta

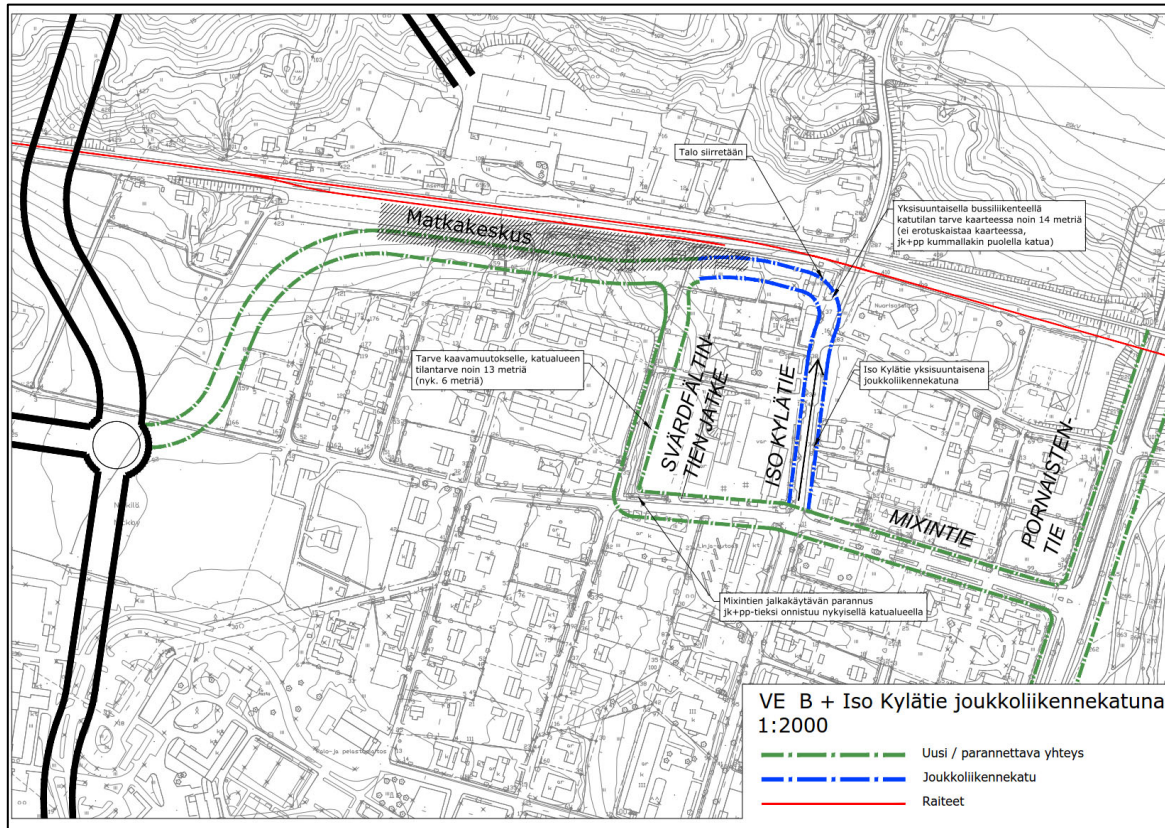


Kuva. Tutkielma vaihtoehdosta, jossa asemansedulle kuljetaan Bubbiksentien kautta.

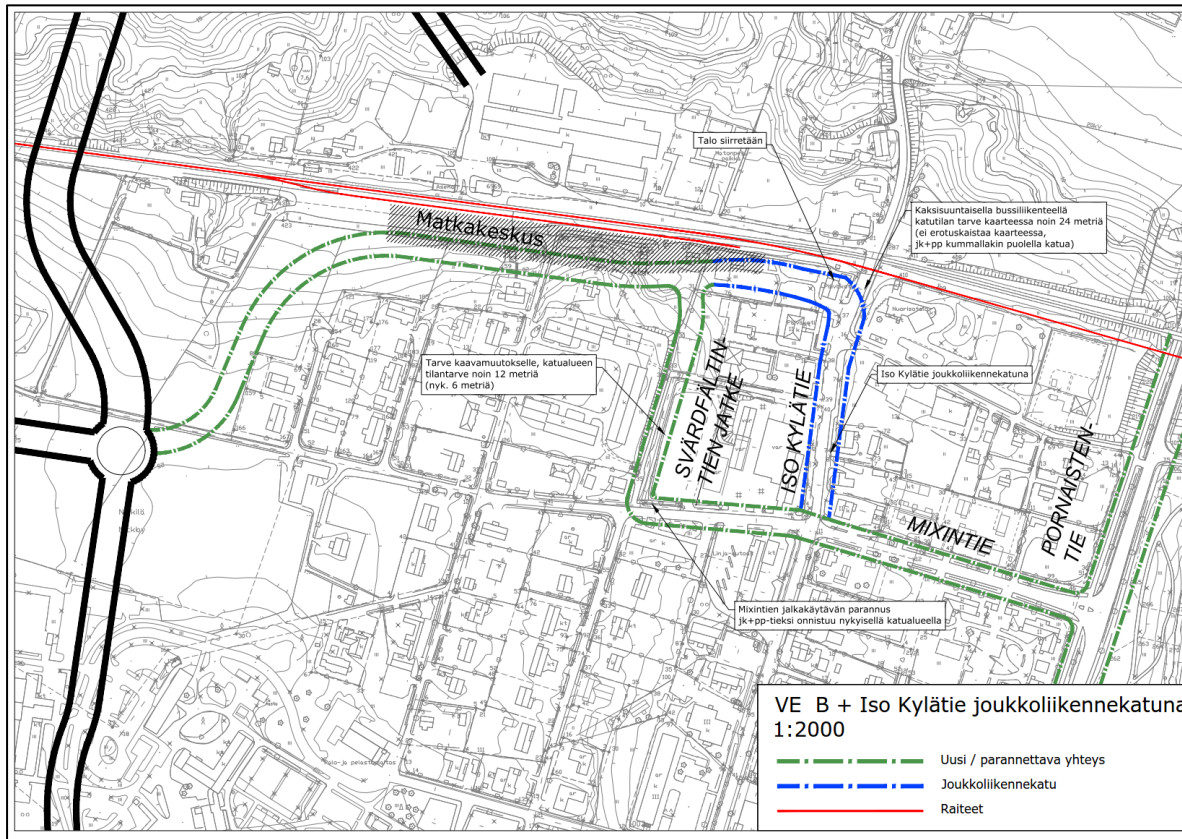
Asemansedulle lännestä tuleva yhteys jatketaan Bubbiksentien kautta Pornaistentielle. Yhteys on sujuva, mutta lisäksi läpiajoliikennettä alueella. Lisäksi nykyinen Ratatupa sekä nuorisotalo joudutaan siirtämään pois katuyhteyksien alta.

Yhteys Ison Kylätien kautta

Ison Kylätien vaihtoehdosta tutkittiin kaksi erilaista alavaihtoehtoa. Ensimmäisessä alavaihtoehdossa Iso Kylätien läpi kulkee kaksisuuntainen joukkoliikenne, muun liikenteen kulkiessa Svärdfältintien jatkeen (nykyisen Svärdfältinpolun) kautta. Toisessa alavaihtoehdossa joukkoliikenne kulkee yksisuuntaisesti Isoa Kylätietä pohjoiseen, käy matkakakeskuksessa ja palaa sieltä takaisin ajaen Svärdfältintien jatketta etelää kohti. Yksisuuntaisen variaation etuna on huomattavasti pienempi tilantarve Ison Kylätien pohjoispäädyssä.



Kuva. Tutkielma vaihtoehdosta, jossa Iso Kylätie on yksisuuntaisena joukkoliikennekatuna.



Kuva. Tutkielma vaihtoehdosta, jossa Iso Kylätie on kaksisuuntaisena joukkoliikennekatuna.

## Vaihtoehtojen vaikutusten arviointi eri arviointikriteereihin pohjautuen

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARENNE  OLEVAN RAKENTEEN HYÖDYNTÄMINEN	<p>Radan etelä- ja pohjoispuoli <b>kytkeytyvät aseman ansiosta</b> toisiinsa nykyistä paremmin etenkin <b>kävellen ja pyörällä.</b></p> <p><b>Nykyinen keskusta-alue tiivistyy</b> kaikista vaihtoehdoista <b>eniten, mutta rakentamista sijoittuu myös ytimen ulkopuolelle</b> nykyisille rakentamattomille alueille (Marskattan, Åkernäs, Laaksosuontien itäpuoli).</p> <p>Kaikkia radan eteläpuolella olemassa olevia asuinalueita kehitetään/tiivistetään.</p> <p>Kehitetään voimakkaasti (boldatut yli 600 asukasta)  <b>1 Keskustan ydinalue (+900)</b>  <b>2 Y-korttelit</b>  3 Nikkiläntien varsi  4 Terveyskeskus ja Lukkari  <b>5 Keskustan ytimen laajennus</b>  <b>6 Jokilaakso</b>  7 Itäinen Jokipuisto  8 Ison Kylätien AO-alue  9 Suursuo  <b>10-11 Marskattan itä + länsi</b>  12 Metsärinne  <b>16 Åkernäs</b>  <b>17 Laaksosuontien itäpuoli</b></p> <p><i>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</i></p>	<p>Toiminnot <b>kytkeytyvät</b> toisiinsa nykyistä paremmin etenkin <b>kävellen ja pyörällä.</b></p> <p>Nykyistä keskustaa lähialueineen ei kehitetä/tiivistetä yhtä voimakkaasti kuin vaihtoehdossa 0+. Rakentaminen keskittyy aseman lähiympäristöön.  <b>Keskusta-alue laajenee alueellisesti pohjoiseen (Nikkilän kartano), mutta vanha Nikkilä säilyy nykyisellään. Eteläpuolella kauimpia alueita ei oteta käyttöön.</b></p> <p>Kehitetään voimakkaasti (600 asukasta tai yli):  <b>1 Keskustan ydinalue (+750)</b>  <b>2 Y-korttelit (+660)</b>  <b>5 Keskustan ytimen laajennus (+600)</b>  <b>6 Jokilaakso (+660)</b>  <b>17 Laaksosuontien itäpuoli (+600)</b>  <b>13 Nikkilän kartano (+ 2150)</b></p> <p>Muut kehitettävät alueet:  3 Nikkiläntien varsi  4 Terveyskeskus ja Lukkari  5 Keskustan ytimen laajennus  7 Itäinen Jokipuisto  8 Ison Kylätien AO-alue  9 Suursuo  10 Marskattan itä  12 Metsärinne</p> <p>Seuraavia alueita ei kehitetä: Marskattan länsi, Åkernäs, Vanha Nikkilä</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</i></p>	<p>Toiminnot kytkeytyvät toisiinsa nykyistä paremmin uuden poikittaisen yhteyden ansiosta (<b>kaikki liikennemuodot</b>).</p> <p><b>Nykyistä keskustaa lähialueineen ei kehitetä/tiivistetä yhtä voimakkaasti</b> kuin vaihtoehdoissa 0+ ja A. <b>Keskusta-alue laajenee alueellisesti</b> (Nikkilän kartano). <b>Aseman lähialueet otetaan tehokkaasti käyttöön molemmin puolin rataa.</b></p> <p>Kehitetään voimakkaasti (yli 600 asukasta):  <b>6 Jokilaakso</b>  <b>13 Nikkilän kartano (+ 4500 as)</b></p> <p>Muut kehitettävät alueet:  1 Keskustan ydinalue (+500)  2 Y-korttelit  3 Nikkiläntien varsi  5 Keskustan ytimen laajennus</p> <p>Seuraavia alueita ei kehitetä: Itäinen Jokipuisto, Ison Kylätien AO-alue, Suursuo, Marskattan itä ja länsi, Metsärinne, Åkernäs, Laaksotien itäpuoli.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</i></p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
ASEMAN / MATKAKESKUKSEN LÄHIYMPÄRISTÖN (r=1 km) RAKENTAMISMAHDOLLISUUDET ERI MAANKÄYTTÖMUODOT HUOMIOIDEN	Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön tehostamisen radan pohjoispuolella 2300 asukkaaseen, mutta vaihtoehdossa mahdollisuutta ei hyödynnetä (uutta yhteyttä radan pohjoispuolelle ei rakenneta).	Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön tehostamisen radan pohjoispuolella enempään kuin 2300 uuteen asukkaaseen (uutta yhteyttä radan pohjoispuolelle ei rakenneta).	Vaihtoehto mahdollistaa asemaympäristön (r=1 km) maankäytön merkittävän tehostamisen molemmin puolin rataa myös pitkällä aikavälillä. Toisaalta radan eteläpuolella nykyiseen keskustaan ja keskustan läntiselle laajenemisalueelle ei sijoitu yhtä paljon rakentamista kuin vaihtoehdoissa 0+ ja A.

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>TOTEUTTAMISEDELLYTYKSET – RAKENNETTAVUUS, KUNNAN MAANOMISTUS</p>	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista. Suursuo on osoitettu täydennysrakentamiseen (+250), pohjavesiolosuhteiden osalta haastava paikka.</p> <p><b>Kunnalla ei ole kaikilla merkittävimmillä täydennys-/uudisrakentamisalueilla maanomistusta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan ydinalue (+900) → kunnan maanomistus hajanaista</li> <li>• Y-korttelit → pääasiassa kunnan omistuksessa</li> <li>• Keskustan ytimen läntinen laajennus → pääasiassa kunnan omistuksessa</li> <li>• Jokilaakso → kunnan omistuksessa</li> <li>• Marskattan itä → ei kunnan omistuksessa</li> <li>• Marskattan länsi → kunnan omistuksessa</li> <li>• Åkernäs → osin kunnan omistuksessa</li> <li>• Laaksosuontien itäpuoli → ei kunnan omistuksessa</li> </ul> <p>Monipuolisia täydennysrakentamiskohteita eri alueilla, mutta vain radan eteläpuolella. Kunnan maanomistusta Nikkilän kartanon alueella ei hyödynnetä.</p>	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista. Suursuo on osoitettu täydennysrakentamiseen (+150), pohjavesiolosuhteiden osalta haastava paikka.</p> <p>Täydennysrakentamiskohteita molemmin puolin rataa. <b>Kunnan maanomistus hyödynnetään tehokkaasti.</b></p> <p>Merkittävimmät täydennys-/uudisrakentamisalueet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Keskustan ydinalue (+750) → kunnan maanomistus hajanaista</li> <li>• Y-korttelit (+660) → pääasiassa kunnan omistuksessa</li> <li>• Keskustan ytimen laajennus (+600) → pääasiassa kunnan omistuksessa</li> <li>• Jokilaakso (+660) → kunnan omistuksessa</li> <li>• Laaksosuontien itäpuoli (+600) → ei kunnan omistuksessa</li> <li>• Nikkilän kartano (+ 2150) → kunnan omistuksessa</li> </ul>	<p>Heikot perustamisolosuhteet nykyisillä peltoalueilla. Rakentaminen radan varteen edellyttää radan perusparantamista, ratamelun ja tärinän torjumista.</p> <p>Merkittävimmät täydennys-/uudisrakentamisalueet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jokilaakso → Kunnan omistuksessa</li> <li>• Nikkilän kartano (+ 4500 as) → kunnan omistuksessa</li> </ul> <p><b>Kunnan maanomistus hyödynnetään tehokkaasti (erit. Nikkilän kartanon alueella). Täydennys-/uudisrakentaminen keskittyy muita vaihtoehtoja enemmän uusille alueille.</b></p>



Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
PALVELUJEN SIJOITTUMISEDELLYTYKSET JA MAHDOLLISUUDET	<p><b>Palvelujen lisärakentamisen tarve selkeästi radan eteläpuolella.</b>            Väestömäärän lisäys mahdollistaa uimahallin rakentamisen radan eteläpuolelle.</p> <p>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet <b>asemaseudun palveluihin paranevat kävellen ja pyöräillen.</b></p>	<p><b>Palvelujen lisärakentamisen tarve molemmin puolin rataa.</b>  <b>Pohjoispuolelle sijoittuu lähinnä lähipalveluja.</b> 2300 uutta asukasta ei riittävä väestöpohja Lukkarinkoulun siirtymiselle pohjoispuolelle.</p> <p><b>Koko Nikkilää palvelevien palvelujen rakentamista pohjoispuolelle rajoittaa uuden radan poikki menevän yhteyden puute.</b> Vaihtoehto ei mahdollista uimahallin rakentamista radan pohjoispuolelle.</p> <p>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet <b>asemaseudun palveluihin paranevat kävellen ja pyöräillen.</b></p>	<p><b>Palvelujen lisärakentamisen tarve molemmin puolin rataa.</b></p> <p>Lukkarinkoulu siirtyy Nikkilän kartanon kaava-alueelle.</p> <p><b>Pohjoispuolella voi sijaita koko Nikkilää palvelevia palveluja.</b> Väestömäärän lisäys ja liikenneverkon kehittäminen mahdollistavat uimahallin rakentamisen radan pohjoispuolelle.</p> <p><b>Pohjoispuolisten alueiden yhteydet asemaseudun palveluihin paranevat kaikilla liikennemuodoilla.</b></p>
PALVELUJEN SAAVUTETTAVUUS ERI KULKUMUODOILLA	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee.</p> <p>Keskeisistä osista palvelut hyvin saavutettavissa kävellen/polkipyörällä. <b>Äkernäs ja Marskattan kävelyvyöhykkeen ulkopuolella.</b></p>	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee.</p> <p><b>Palvelut ovat helpommin saavutettavissa kävellen/pyöräillen uusilta alueilta kuin vaihtoehdossa 0+.</b></p>	<p>Junaliikenteen käynnistyminen saattaa johtaa bussiliikenteen vähentämiseen. Keskittämällä bussiliikenne uuteen matkakeskukseen keskustan saavutettavuus paranee. <b>Mahdollisuus ajaa joitakin vuoroja uuden yhteyden kautta.</b></p> <p><b>Lähes kaikki kasvu kävely-/pyöräilyetäisyydellä palveluista.</b></p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
ASEMAN / MATKAKESKUKSEN SAAVUTETTAVUUS (r= 1 km)	Noin puolet kasvusta aseman välittömässä läheisyydessä.	Noin 2/3 kasvusta aseman välittömässä läheisyydessä.	Lähes kaikki kasvu aseman välittömässä läheisyydessä.
LIIKENTEEN SUJUVUUS, REITTIIEN TOIMIVUUS HUOMIOIDEN KAIKKI LIIKENNEMUODOT	Keskustan alue ruuhkautuu, kun maankäyttö keskittyy kapealle alueelle.	Pornaistentien ylittäminen keskustan kohdalla kohtuullisen helppoa, liikennejärjestelmän haavoittuvuus säilyy nykyisellään. Aseman uuden alikulun myötä kävely- ja pyöräily-yhteydet ovat sujuvat. Varareitti Martinkylän kautta pitkä ja nykyinen tien profiili ei tue sujuvaa joukko- tai huoltoliikennettä.	Liikenteen kasvu kohdistuu uudelle yhteydelle, Pornaistentien liikennemäärän kasvu vain vähän enemmän kuin 0+. <b>Liikenne keskustassa on sujuvampaa.</b> Uusi yhteys tarjoaa sujuvan varareitin.
LIIKKUMISEN TURVALLISUUS	<b>Pornaistentien ylittämistarve kasvaa paljon.</b>	Pornaistentien liikennemäärät kasvavat maltillisesti, ja <b>sen ylittämistarve kasvaa.</b>	Pornaistentien ylittäminen on helpompaa, Lukkarin alueen uusi maankäyttö sovitettava vilkkaaseen kokoojakatuun.
INFRAN INVESTOINNIT	Vähäinen investointitarve, Marskattanin uusi katuyhteys, nykyisten liittymien parantamistarpeita.	Pornaistentien ja Nikkiläntien liittymien parantamistoimenpiteet, Kartanon alueen katuverkko.  Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä <b>merkittävä parantamistarve</b> (nykyisin tonttikatumainen).	<b>Merkittävä alikulun/sillan ja siihen liittyvien katujen investointitarve, pitkä silta-ve neliöhinnolla arvioituna 5 M€, alikulku+ lyhyt silta -ve yli 3 M€.</b>  Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä <b>merkittävä parantamistarve</b> (nykyisin tonttikatumainen).
VAIKUTUS KULKUMUOTOJAKAUMAAN, KESTÄVIEN KULKUMUOTOJEN ROOLI	Keskustassa painottuvat kestävät kulkumuodot, yli kolmasosa kasvusta on autoliikennevyöhykkeellä (r>1 km).	Kävely- ja pyöräilypainotteinen keskusta laajenee, itä-länsiakselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet kasvavat hieman (alle 1/5 kasvusta).	Kävely- ja pyöräilypainotteinen keskusta laajenee pohjoiseen, itä-länsiakselilla olevat autoliikennevyöhykkeellä sijaitsevat alueet voidaan jättää toteuttamatta.

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>KULTTUURIARVOJEN TURVAAMINEN</p>	<p><b>Nikkilän kylän ja säterin arvokas kulttuurimaisema säilyy nykyisellään.</b></p> <p>Keskustan ydinalueelle sijoittuu merkittävästi täydennysrakentamista. Ison Kylätien vartta tulee rakentaa pieteetillä. <b>Mittakaavaltaan ja rakennustavaltaan nykyisestä poikkeava uudisrakentaminen Kylätien pohjoisosassa vaikuttaa kielteisesti alueen kulttuuriarvojen säilymiseen.</b> Toisaalta sopivasti mitoitettu täydennysrakentaminen edistää arvojen säilymistä.</p> <p>Muinaisjäännös Västernå kern säilyy. Muinajäännös Söderå kern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>	<p>Keskustan ydinalueelle sijoittuu täydennysrakentamista. Ison Kylätien vartta tulee rakentaa pieteetillä. <b>Mittakaavaltaan ja rakennustavaltaan nykyisestä poikkeava uudisrakentaminen Kylätien pohjoisosassa vaikuttaa kielteisesti alueen kulttuuriarvojen säilymiseen.</b> Toisaalta sopivasti mitoitettu täydennysrakentaminen edistää arvojen säilymistä.</p> <p>Muinajäännös Västernå kern uhattuna lisärakentamisen (Nikkilän kartanon kaava-alue) vuoksi. Muinajäännös Söderå kern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>	<p><b>Nikkilän kylän ja säterin arvokkaalle kulttuurimaisema-alueelle sijoittuu merkittävä määrä uutta rakentamista, mikä vaarantaa/hävittää maisemallisen aluekokonaisuuden arvot.</b></p> <p><b>Uusi radan ja joen ylittävä silta (pituus 200m) on hallitseva elementti nykyisessä maaseutu ympäristössä. Radan alittava ja joen ylittävä yhteys johtaa suuriin maaleikkauksiin sekä pohjois- että eteläpuolella.</b></p> <p>Parannettava yhteys pohjoiseen Lukkarin alueen läpi on kulttuuriympäristöselvityksen mukainen.</p> <p>Paine täydennysrakentamiseen Ison Kylätien ympäristössä pienempi kuin vaihtoehdossa 0+ ja A.</p> <p>Muinajäännös Västernå kern uhattuna lisärakentamisen (Nikkilän kartanon kaava-alue) vuoksi. Muinajäännös Söderå kern uhattuna lisärakentamisen (keskustan ytimen laajeneminen länteen) vuoksi.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>KULTTUURIYMPÄRISTÖN HYÖDYNTÄMINEN VETOVOIMATEKIJÄNÄ; TUNNETTAVUUDEN LISÄÄMINEN JA IDENTITEETIN VAHVISTAMINEN</p> <p>VETOVOIMAN LISÄÄMINEN PÄÄKAUPUNKISEUDUN OSAKESKUKSENA</p>	<p>Vaihtoehdossa ei osoiteta vanhaan Nikkilään uudisrakentamista, jolloin sen arvot säilyvät.</p> <p><b>Liian voimakas täydennysrakentaminen Kylätien pohjoispäässä on ristiriidassa alueen arvojen kanssa</b> (liian rankka ja paikan henkeä rikkova purkaminen, korjaaminen tai täydennysrakentaminen, rakennusten historiallisen identiteetin ja autenttisuuden menettäminen)</p>	<p>Vaihtoehdossa ei osoiteta vanhaan Nikkilään uudisrakentamista, jolloin sen arvot säilyvät.</p>	<p><b>Vanhan Nikkilän uudisrakentaminen on ristiriidassa alueen arvojen säilymisen kanssa (peltoalueiden rakentaminen, täydennysrakentamisen harkitsematon, historiallista rakennetta ja rakennustapaa rikkova sijoittelu).</b></p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
<p>YLEISKAAVAN MUKAISUUS (Sipoon yleiskaava 2025, voimaantulo 25.1.2012)</p>	<p>Mahdollistane <b>aluevarausten osalta</b> yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä), mutta <b>alueen eteläosa rakentuu suunniteltua tehokkaammin aina Öljytielle saakka. Liikenteen osalta ei mahdollinen vaihtoehto (ruuhkautuminen).</b></p> <p>Rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia lukuunottamatta Marskattanin länsiosaa (=jokiuoman länsipuoli), taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p>Ei hyödynnä yleiskaavan C- ja A-varauksia radan pohjoispuolella.</p> <p>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</p>	<p>Mahdollistane <b>aluevarausten osalta</b> yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä), mutta pohjoispuolelle voi sijoittua tällöin vain noin 2300 uutta alueen eteläosan rakentuessa suunniteltua tehokkaammin <b>aina Öljytielle saakka. Liikenteen osalta ei mahdollinen vaihtoehto (ruuhkautuminen).</b></p> <p>Kaikki rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia, taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p>Tieliikenteen yhteystarve Kartanon kaava-alueen ja Martinkylän välillä yleiskaavan mukainen.</p> <p>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</p>	<p>Mahdollistaa <b>parhaiten yleiskaavan mukaisen kasvutavoitteen toteutumisen (Nikkilään +12 000 asukasta vuoteen 2025 mennessä).</b> Edellyttää radan molempien puolien rakentumista (kaikki alueet hyödynnetään).</p> <p>Toteuttaa radan pohjoispuolella yleiskaavaa.</p> <p>Kaikki rakentamisalueet yleiskaavan mukaisia, taajamatoimintojen alueet huomattavan laajoja (myös C-alueen rajaus radan pohjoispuolella laaja).</p> <p><b>Yleiskaavassa ei ole osoitettu uutta tieliikenteen yhteystarvetta radan poikki.</b></p> <p>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</p>

Arviointikriteerit	Ve 0+ ”eteläosaa painottava malli”	Ve A ”tasapainomalli”	Ve B ”pohjoisosaa painottava malli”
MAL 2019-SUUNNITELMAN MUKAISUUS	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä), mutta alueen eteläosa rakentuu suunniteltua tehokkaammin aina Öljytielle saakka.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko + 7000 alueen eteläpuolelle.</i></p>	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä).</p> <p>Rakentaminen volyymiltään hieman kaavarunkoa suunniteltua tehokkaampaa.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko pohjoispuoli +2300, eteläpuoli 4700.</i></p>	<p>Mahdollistaa MAL 2019 mukaisen kasvutavoitteen +8 500 toteutumisen (Nikkilässä 10 500 asukasta vuoteen 2030 mennessä ja 14 500 asukasta vuoteen 2050 mennessä).</p> <p>Rakentaminen volyymiltään hieman kaavarunkoa suunniteltua tehokkaampaa pohjoispuolella.</p> <p><i>Vrt. Kaavarunko eteläpuoli +2000, pohjoispuoli 5000.</i></p>

## Asemanseudun liikennejärjestelyt; vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

Arviointikriteerit	Bubbiksentien kautta	Mixintien kautta	Joukkoliikenne: Mixintie+Iso Kylätie + radanvarsi Henkilöautot: Mixintie + Svärdfältintien jatke
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE	Bubbiksentien parantaminen vaikuttaa haitallisesti olemassa olevaan rakennuskantaan ja lisää autoliikennettä/läpiajoliikennettä Ison Kylätien poikki alueen pohjoispäässä. Lisääntyvä läpiajoliikenne ei tue Ison Kylätien kehittämistä elävänä ja viihtyisänä kaupunkialueena.	Iso Kylätien pohjoispää voidaan rauhoittaa kävelykaduksi.	Ison Kylätien joukkoliikenne tukee Ison Kylätien kehittämistä ja palveluiden säilymistä.
ASUMINEN JA PALVELUT	Radan ja Bubbiksentien välinen alue ei helposti hyödynnettävissä (melu+ tärinä) asuinrakentamiseen. Liike- ja toimistotilan rakentaminen mahdollista.	Mixintie on keskellä olemassa olevaa keskusta-asumisen ja palveluiden aluetta ja tukee niiden hyviä joukkoliikenneyhteyksiä.	Ison Kylätien joukkoliikenne tukee Ison Kylätien kehittämistä ja palveluiden säilymistä.
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	Bussireittejä ajatellen <b>sujuvampi</b> vaihtoehto. Bubbiksentien parantaminen joukkoliikennekaduksi vaatii <b>merkittäviä investointeja</b> .	Ison Kylätien pohjoisin kortteli <b>rauhoitettavissa ajoneuvoliikenteeltä</b> .	Mixintien loppuosuus ja Svärdfältintien jatke voidaan mitoittaa vain henkilöautoliikenteelle, jolloin ei tarvita lisää katutilaa joukkoliikenteen mahdollistamiselle. <b>Joukkoliikenne kulkee Ison Kylätien pohjoisimman korttelin kautta.</b>
KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA TAAJAMAKUVA	<b>Ison Kylätien pohjoispään luonne muuttuu täysin ja arvorakennuksia joudutaan purkamaan/siirtämään.</b>	<b>Mahdollistaa Ison Kylätien pohjoispään kulttuuriympäristön säilymistä (kävelykatu).</b>	Mahdollistaa Ison Kylätien pohjoispään kulttuuriympäristön säilymistä.
KÄYNNISSÄ OLEVIA SUUNNITELMIEN / ASEMAKAAVAN MUKAISUUS	Bubbiksentien parantaminen muuttaa tien nykyistä poikkileikkausta ja vaikuttaa olemassa olevaan rakennuskantaan.	<b>Mixintien varren kortteleissa tarvitaan kaavamuutos. Katutilan tarve tulee tutkia tarkemmin.</b>	Vaikuttaa jonkin verran asemakaavan mukaiseen rakentamiseen, koska Svärdfältintien jatke ei ole tarkoitettu moottoriajoneuvoliikenteelle (asemakaavassa osoitettu jalankululle ja pyöräilylle).

## Yhteys keskustasta länteen; vaihtoehtojen vaikutusten arviointi

Arviointikriteerit	Marskattanin kautta	Lukkarinmäentien kautta edelleen Martinkyläntielle
ALUE- JA YHDYSKUNTARAKENNE ASUMINEN JA PALVELUT	Uusi tieyhteys sijoittuu alueelle, joka ei ole ensisijaista rakentamisaluetta, kaukana asemasta $r > 1$ km. Linjaus on perusteltavissa vain 0+-vaihtoehdossa. Siinä Marskattanin länsiosan rakentaminen on tosin osin yleiskaavan vastaista.	Tukee nykyistä alue- ja yhdyskuntarakennetta paremmin kuin Marskattanin vaihtoehto.  Nykyisellä asuntoalueella vähän tilaa, mutta asemakaavan mukaiselle katualueelle mahtuvat leveämpi ajorata ja leveämpi jk+pp-tie.
LIIKENNEJÄRJESTELMÄ	Ei aiheuta lisäkuormitusta nykyiselle rakennetulle alueelle. Mahdollistaa korkeatasoisen katuyhteyden toteuttamisen, joka palvelee lisääntyvää liikennettä pitkälläkin aikavälillä. Mahdollisesti halvempi toteuttaa.	Nykyisellä rakennetulla alueella Lukkarinmäentiellä <b>merkittävä parantamistarve</b> (nykyisin tonttikatumainen). Rakennetun alueen läpi ei voi johtaa suuria liikennemääriä (huom. etenkin 0+)
KULTTUURIYMPÄRISTÖ JA TAAJAMAKUVA LUONTOARVOT	Uusi yhteys pirstoo nykyistä maaseutumaista ympäristöä (yleiskaavassa MTH ja A). Jokuoman ylitys saattaa aiheuttaa haittaa jokuoman luontoarvoille.	Uusi yhteys pirstoo vähäisesti nykyistä maaseutumaista ympäristöä, joka yleiskaavassa ja kaavarunkoluonnoksessa esitetty kuitenkin rakennettavaksi alueeksi.
KÄYNNISSÄ OLEVIEN SUUNNITELMIEN / ASEMAKAAVAN MUKAISUUS	Ei asemakaavoitettua aluetta.	Rakennetun alueen osalta asemakaavoitettu.