



N
43

Nikkilän asemanseudun asemakaava ja asemakaavamuutos Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby stationsnejd

Asemakaavan selostus, luonnos
Detaljplanebeskrivning, utkast

18.8.2026

ASIA / ÄRENDE

121/2025

Asemakaavan muutos koskee seuraavia kiinteistöjä tai osia niistä:

753-1-9901-1	753-423-2-3	753-423-6-4	753-423-7-173	753-423-7-218
753-1-9901-2	753-423-2-7	753-423-6-6	753-423-7-174	753-423-7-219
753-421-18-45	753-423-2-15	753-423-6-111	753-423-7-175	753-423-7-223
753-423-1-5	753-423-2-22	753-423-7-2	753-423-7-176	753-423-7-224
753-423-1-7	753-423-2-23	753-423-7-26	753-423-7-177	753-423-7-227
753-423-1-13	753-423-2-134	753-423-7-30	753-423-7-188	753-423-9-3
753-423-1-20	753-423-2-135	753-423-7-39	753-423-7-189	753-423-9-4
753-423-1-22	753-423-2-212	753-423-7-40	753-423-7-192	753-423-9-5
753-423-1-26	753-423-3-21	753-423-7-45	753-423-7-197	753-423-9-25
753-423-1-28	753-423-3-22	753-423-7-47	753-423-7-198	753-423-12-2
753-423-1-37	753-423-3-77	753-423-7-60	753-423-7-203	753-423-16-3
753-423-1-38	753-423-4-38	753-423-7-79	753-423-7-204	753-423-18-1
753-423-1-39	753-423-4-45	753-423-7-81	753-423-7-206	753-423-18-2
753-423-1-41	753-423-4-47	753-423-7-88	753-423-7-207	753-423-18-7
753-423-1-42	753-423-4-76	753-423-7-89	753-423-7-208	753-423-18-8
753-423-1-43	753-423-4-77	753-423-7-90	753-423-7-210	753-423-23-93
753-423-1-45	753-423-4-126	753-423-7-96	753-423-7-211	753-423-26-0
753-423-1-48	753-423-4-142	753-423-7-127	753-423-7-214	753-871-1-5
753-423-1-49	753-423-5-6	753-423-7-164	753-423-7-215	753-895-2-23
753-423-1-56	753-423-5-7	753-423-7-170	753-423-7-216	
753-423-1-57	753-423-5-8	753-423-7-172	753-423-7-217	

Detaljplaneändringen berör följande fastigheter eller delar av dem:

Alue kuuluu Nikkilän maarekisterikylään (423).

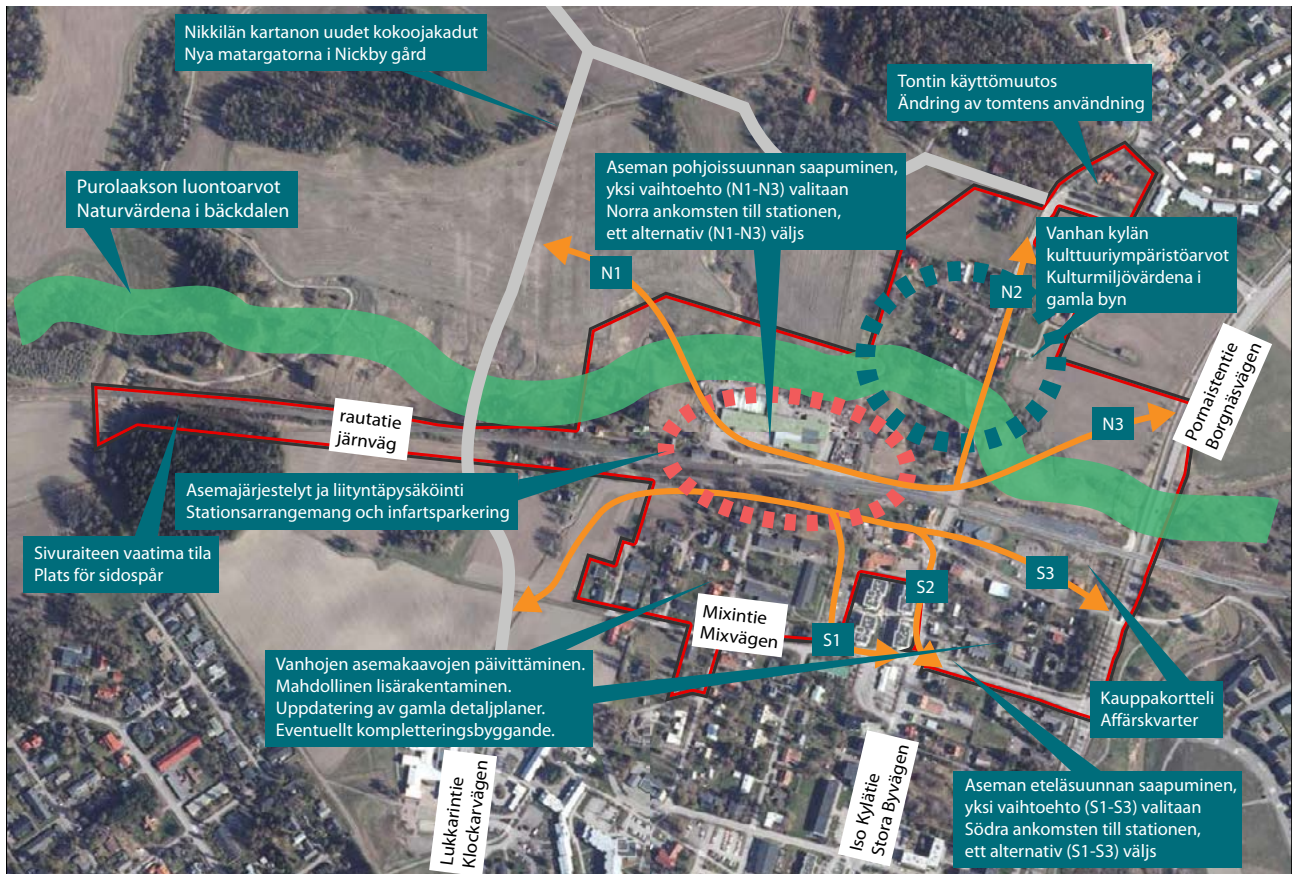
Området hör till jordregisterbyn Nickby (423).

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella muodostuvat korttelit 11010–11013, 11022–11024, 11027, 11028, 14101–14106, 14411, katualue, lähivirkistysalue, puisto sekä liikennealue. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 27,5 ha. Asemakaava korvaa alueellaan voimassa olevat asemakaavat.

Genom detaljplanen och detaljplaneändringen bildas kvarter 11010–11013, 11022–11024, 11027, 11028, 14101–14106, 14411, gatuområde, närrekreationsområde, park samt trafikområde. Detaljplaneområdet omfattar ca 27,5 ha. Detaljplanen åsidosätter de detaljplaner som är i kraft i området.

Tämä selostus liittyy 18.8.2026 päivättyyn asemakaavakarttaan (1:1 000). Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla: www.sipoo.fi/n43

Denna beskrivning gäller den 18.8.2026 daterade detaljplanekartan (1:1 000). Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats: www.sibbo.fi/n43.



Kaavan alustavat tavoitteet

Planens preliminära mål

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

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

Raportin ovat laatineet Dennis Söderholm, Henna Malinen ja Kaisa Vahlberg.

Rapporten har utarbetats av Dennis Söderholm, Henna Malinen och Kaisa Vahlberg.

Kaavan laatija

Dennis Söderholm, kaavoitusarkkitehti, YKS 610

Planens beredare

Dennis Söderholm, planläggningsarkitekt, YKS 610

Asemakaavatyyppejen listaus ja selitykset

Lista på typer av detaljplaner och förklaringar till dem

VAIKUTUKSILTAAN VÄHÄISET ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER SOM HAR RINGA VERKNINGAR

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

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

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

VAIKUTUKSILTAAN MERKITTÄVÄT ASEMAKAAVAT - DETALJPLANER MED BETYDANDE VERKNINGAR

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

Kaavaprosessi ja käsittelyvaiheet

Planprocess och behandlingsskeden

Asianumero/ Ärendenummer
121/2025

ALOITUSVAIHE - STARTSKEDET

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatiminen
- Vireilletulosta ilmoittaminen kuulutuksella 15.5.2025
- Program för deltagande och bedömning utarbetats
- Anhängiggörandet av planen kungörs 15.5.2025

VALMISTELUVAIHE - BEREDNINGSSKEDET

- Kaavaluonnoksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston käsittely 18.8.2026
- Valmisteluaineisto virallisesti nähtävillä xx.xx.–xx.xx.2026
- Planutkastet utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen 18.8.2026
- Beredningsmaterialet läggs fram offentligt xx.xx.–xx.xx.2026

EHDOTUSVAIHE - FÖRSLAGSSKEDET

- Kaavaehdotuksen laatiminen
- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Kaavaehdotus virallisesti nähtävillä
- Planförslaget utarbetas
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen
- Planförslaget läggs fram offentligt

VASTINEET LAUSUNTOIHIN JA MUISTUTUKSIIN - BEMÖTANDEN TILL UTLÅTANDEN OCH ANMÄRKNINGAR

- Maankäyttöjaoston ja kunnanhallituksen käsittely
- Behandling i markanvändningssektionen och kommunstyrelsen

KAAVAN HYVÄKSYMINEN - GODKÄNNANDE AV PLANEN

- Valtuusto hyväksyy kaavan
- Fullmäktige godkänner planen

OSALLISTUMINEN - DELTAGANDET

Kaavan laatimisesta tai muuttamisesta voi tehdä aloitteen kunnanhallitukselle.

Palautteen antaminen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta kaavan laatijalle.

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

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

Mahdollisuus esittää mielipiteensä kaavaluonnoksesta ja mahdollisesta muusta kaavan valmisteluaineistosta.

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

Mahdollisuus muistutuksen jättämiseen kaavaehdotuksesta kunnanhallitukselle.

Anmärkningar kan lämnas om planförslaget till kommunstyrelsen.

Valitusmahdollisuus kaavan hyväksymispäätöksestä Helsingin hallinto-oikeuteen.

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

1 Perus- ja tunnistetiedot Bas- och identifikationsuppgifter



1.1 Tunnistetiedot

Kunta: Sipoo

Kunnan osa: 11. Nikkilän keskusta, 13. Suursuo ja 14. Nikkilän kartano

Kiinteistöt: Katso sivu 2.

Kaavan nimi: Nikkilän asemanseudun asemakaava ja asemakaavamuutos

Kaavanumero: N43

1.2 Kaava-alueen sijainti

Asemakaava-alue sijaitsee Nikkilän aseman alueella rautatien molemmilla puolilla. Alue käsittää sekä asemakaavoitettua että asemakaavoittamatonta aluetta. Kaava-alueen pinta-ala on noin 27,5 ha.

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun: Sibbo

Kommundel: 11. Nickby centrum, 13. Storkärr och 14. Nickby gård

Fastigheter: Se sidan 2.

Planens namn: Detaljplan och detaljplaneändring för Nickby stationsnejd

Plannummer: N43

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger i Nickby stationsnejd på vardera sidan av järnvägen. Området omfattar såväl detaljplanerade som icke-detaljplanerade delar. Planområdets areal omfattar ca 27,5 ha.

1.3 Asemakaavan tarkoitus

Kaavatyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2024–2026. Nikkilän asemanseudun kaavatyöllä on tarkoitus osaltaan luoda edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella, antamalla asemakaavalliset edellytykset Nikkilän aseman toteuttamiselle ja asemanseudun tulevalle kehittämiselle. Tämä sisältää aseman ja sen liikennejärjestelyiden suunnittelemisen.

Kaavatyön tarkoituksena on tutkia liikerakentamisen mahdollisuuksia alueella, sekä tonttien täydennysrakentamismahdollisuuksia yhdessä maanomistajien kanssa. Etenkin Nikkilän vanhassa kylässä mutta myös muualla kaava-alueella tutkitaan rakennussuojelun tarpeita.

Osana kaavatyötä päivitetään alueen vanhentuneet asemakaavat vastaamaan paremmin nykyisiä tarpeita osana asemanseutua. Samalla asemakaavassa korjataan joidenkin tonttien kaavamerkinnot vastaamaan toteutunutta tilannetta.

1.3 Detaljplanens syfte

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram 2024–2026. Syftet med planarbetet är att skapa förutsättningar för persontågstrafik på banavsnittet Kervo–Nickby, i och med att detaljplanen gör det möjligt att bygga stationen och utveckla området kring den. Detta inbegriper planering av stationen och trafikarrangemangen vid den.

Syftet med planarbetet är att undersöka möjligheterna att dels bygga affärslokaler på området, dels kompletteringsbygga tomterna i samarbete med markägarna. Särskilt i Nickby gamla by men även på andra håll i planområdet undersöks behov av att skydda byggnader.

Som en del av planarbetet uppdateras de föråldrade detaljplanerna så att de bättre motsvarar dagens behov som en del av stationsnejden. På samma gång korrigeras planbeteckningarna på en del tomter för att motsvara det genomförda läget.

1.4 Sisällysluettelo

1.	PERUS- JA TUNNISTETIEDOT	6
1.1	Tunnistetiedot	6
1.2	Kaava-alueen sijainti	6
1.3	Asemakaavan tarkoitus	7
1.4	Sisällysluettelo	8
1.5	Liitteet	9
1.6	Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista	12
2.	TIIVISTELMÄ	14
2.1	Kaavaprosessin vaiheet	14
2.2	Asemakaava	15
3.	SUUNNITTELUN LÄHTÖKOHDAT	17
3.1	Selvitys suunnittelualan oloista	17
3.1.1	Alueen yleiskuvaus	17
3.1.2	Luonnonympäristö	19
3.1.3	Rakennettu ympäristö	27
3.1.4	Maanomistus	50
3.1.5	Aluetta koskevat sopimukset	50
3.2	Suunnittelutilanne	51
3.2.1	Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet	51
3.2.2	Maakuntakaava	53
3.2.3	Sipoon yleiskaava 2025	53
3.2.4	Osayleiskaava ja kaavarunko	53
3.2.5	Asemakaava	59
3.2.6	Rakennusjärjestys	61
3.2.7	Pohjakartta	61
3.2.8	Rakennuskiellot	61
3.2.9	Suojelupäätökset	61
4.	ASEMAKAAVASUUNNITTELUN VAIHEET	63
4.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	63
4.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	64
4.3	Osallistuminen ja yhteistyö	64
4.3.1	Osalliset	64
4.3.2	Vireilletulo	64
4.3.3	Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt	65
4.3.4	Viranomaisyhteistyö	66
4.4	Asemakaavan tavoitteet	66
4.4.1	Alueidenkäyttölain sisältövaatimukset	66
4.4.2	Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet	66
4.4.3	Prosessin aikana syntyneet tavoitteet	73
4.5	Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vaihtoehtojen vertailu	74

5.	ASEMAKAAVAN KUVAUS	78
5.1	Kaavan rakenne	78
5.1.1	Mitoitus	79
5.1.2	Palvelut	79
5.2	Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen	80
5.3	Aluevaraukset	81
5.3.1	Korttelialueet	81
5.3.2	Muut alueet	84
5.4	Kaavan vaikutukset	88
5.4.1	Vaikutukset rakennettuun ympäristöön	89
	Yhdyskuntarakenne	89
5.4.2	Vaikutukset luonnonympäristöön	95
5.4.3	Muut vaikutukset	101
5.5	Ympäristön häiriötekijät	104
5.6	Asemakaavamerkinnot ja -määräykset	109
5.7	Nimistö	109
6.	ASEMAKAAVAN TOTEUTUS	112
6.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	112
6.2	Toteuttaminen ja ajoitus	112
6.3	Toteutuksen seuranta	113

1.5 Liitteet

Liite 1.	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma
Liite 2.	Asemakaavakartan pienennös
Liite 3.	Asemakaavan merkinnot ja määräykset
Liite 4.	Havainnepiirros
Liite 5.	Rakennustapaohje (ehdotusvaiheessa)
Liite 6.	Asemakaavan seurantalomake (ehdotusvaiheessa)
Liite 7.	Luontoselvitys
Liite 8.	Rakennettavuusselvitys
Liite 9.	Arkeologinen tarkkuusinventointi
Liite 10.	Maaperän pilaantuneisuustutkimus – Nikkilän varikko

1.4 Innehållsförteckning

1.	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	6
1.1	Identifikationsuppgifter	6
1.2	Planområdets läge	6
1.3	Detaljplanens syfte	7
1.4	Innehållsförteckning	10
1.5	Bilagor	11
1.6	Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen	12
2.	SAMMANDRAG	14
2.1	Olika skeden i planprocessen	14
2.2	Detaljplanen	15
3.	UTGÅNGSPUNKTER	17
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	17
3.1.1	En allmän beskrivning av området	17
3.1.2	Naturmiljön	19
3.1.3	Den byggda miljön	27
3.1.4	Markägförhållanden	50
3.1.5	Avtal som berör området	51
3.2	Planeringssituationen	51
3.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	51
3.2.2	Landskapsplan	53
3.2.3	Generalplan för Sibbo 2025	53
3.2.4	Delgeneralplan och planstomme	53
3.2.5	Detaljplan	59
3.2.6	Byggnadsordning	61
3.2.7	Baskarta	61
3.2.8	Byggförbud	61
3.2.9	Skyddsbeslut	62
4.	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	63
4.1	Behovet av detaljplanering	63
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	64
4.3	Deltagande och samarbete	64
4.3.1	Intressenter	64
4.3.2	Anhängiggörande	64
4.3.3	Deltagande och växelverkan	65
4.3.4	Myndighetssamarbete	66
4.4	Mål för detaljplanen	66
4.4.1	Innehållskrav enligt områdesanvändningslagen	66
4.4.2	Mål enligt utgångsmaterialet	66
4.4.3	Mål som uppkommit under processen	73
4.5	Alternativ till detaljpanelösning och jämförelse av alternativen	74

5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	78
5.1	Planens struktur	78
5.1.1	Dimensionering	79
5.1.2	Service	79
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	80
5.3	Områdesreserveringar	81
5.3.1	Kvartersområden	81
5.3.2	Övriga områden	84
5.4	Planens konsekvenser	88
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	89
5.4.2	Konsekvenser för naturmiljön	95
5.4.3	Övriga konsekvenser	101
5.5	Störande faktorer i miljön	104
5.6	Planbeteckningar och planbestämmelser	109
5.7	Namn	109
6.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	112
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	112
6.2	Genomförande och tidsplanering	112
6.3	Uppföljning av genomförandet	113

1.5 Bilagor

Bilaga 1.	Program för deltagande och bedömning
Bilaga 2.	Förminskning av plankartan
Bilaga 3	Planbeteckningar och -bestämmelser
Bilaga 4.	Illustrationsplan
Bilaga 5.	Byggsättsanvisningar (i förslagsskedet)
Bilaga 6.	Blankett för uppföljning av detaljplanen (i förslagsskedet)
Bilaga 7.	Naturutredning
Bilaga 8.	Byggbarhetsutredning
Bilaga 9.	Arkeologisk specialinventering
Bilaga 10.	Utredning om förorenad mark – Nickby depå

1.6 Luettelo kaavaa koskevista asiakirjoista, selvityksistä ja lähdemateriaalista

Tätä asemakaavaa varten laaditut selvitykset:

- Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvityksen päivitys (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio 2023)
- NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaavan rakennettavuusselvitys (Ramboll, 2019, täydennetty 2023)
- Maaperän pilaantuneisuustutkimus – Nikkilän varikko (Ramboll, 2019)
- Sipoo Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaavan arkeologinen inventointi 2020 (Mikroliitti)
- Viitesuunnitelma ja kunnallistekninen yleissuunnitelma (Sitowise, 2026)

Muut kaavatyön pohjana käytetyt selvitykset:

Liikenne ja rautatie

- Kerava–Sköldvik-radän aluevarausselvitys välillä Kerava–Nikkilä (Destia, 2024)
- Kerava–Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelma. Tärinäselvitys (A-insinöörit, 2024)
- Kerava–Sköldvik-radän aluevarausselvitys välillä Kerava–Nikkilä. Meluselvitys (Destia, 2022)
- Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa (Ramboll CM, 2022)
- Nikkilän liikenneverkkoselvitys (Ramboll, 2022)
- Nikkilän kaavarunon liikenneselvitykset (Ramboll, 2020)

1.6 Förteckning över handlingar, utredningar och källmaterial som berör planen

Utredningar som gjorts för den här detaljplanen:

- Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvityksen päivitys (Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio 2023)
- NG8 Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaavan rakennettavuusselvitys (Ramboll, 2019, täydennetty 2023)
- Maaperän pilaantuneisuustutkimus – Nikkilän varikko (Ramboll, 2019)
- Sipoo Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun asemakaavan arkeologinen inventointi 2020 (Mikroliitti)
- Referensplan och kommunaltekknisk översiktsplan (Sitowise, 2026)

Andra utredningar som används som underlag för planarbetet:

Trafik och järnväg

- Kerava–Sköldvik-radän aluevarausselvitys välillä Kerava–Nikkilä (Destia, 2024)
- Kerava–Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelma. Tärinäselvitys (A-insinöörit, 2024)
- Kerava–Sköldvik-radän aluevarausselvitys välillä Kerava–Nikkilä. Meluselvitys (Destia, 2022)
- Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa (Ramboll CM, 2022)
- Nikkilän liikenneverkkoselvitys (Ramboll, 2022)
- Nikkilän kaavarunon liikenneselvitykset (Ramboll, 2020)

- Raideliikenteen tärinäselvitys. Nikkilä, Sipoo (Promethor, 2019)
- Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys (Destia, 2018)

Maisema ja kulttuuriympäristö

- Sipoon kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen päivitys 2024 (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson; Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit)
- Nikkilän maisemahistoriallinen selvitys (WSP, 2020)
- Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP 2020)

Luonto

- Sipoonjoki. Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset (Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys r.y., 2008)

Muut

- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP 2021)
- Muistojen Nikkilä (Sipoon kunta 2017)
- Kysymys Nikkilästä/Kartano III (Sipoon kunta 2014)

- Raideliikenteen tärinäselvitys. Nikkilä, Sipoo (Promethor, 2019)
- Nikkilän henkilöjunaliikenteen aseman sijaintiselvitys (Destia, 2018)

Landskap och kulturmiljö

- Sipoon kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen päivitys 2024 (Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson; Kati Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit)
- Nikkilän maisemahistoriallinen selvitys (WSP, 2020)
- Nikkilän viheralueverkostosuunnitelma (WSP 2020)

Natur

- Sipoonjoki. Sipoonjoen ja sen sivupurojen kalataloudellinen kartoitus ja kunnostustarve-ehdotukset (Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys r.y., 2008)

Övriga

- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys (WSP 2021)
- Muistojen Nikkilä (Sipoon kunta 2017)
- Kysymys Nikkilästä/Kartano III (Sipoon kunta 2014)



2.1 Kaavaprosessin vaiheet

Kaavatyötä on ryhdytty valmistelevaan kunnan kaavoitusohjelman 2024–2026 perusteella. Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 15.5.2025.

Aloitusvaiheen asukastilaisuus pidettiin 10.6.2025 Ratatuvassa ja paikalla kävi kymmeniä asukkaita keskustelemassa kaavoituksen lähtökohdista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana jätettiin 15 mielipidettä, joissa otettiin esille kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon, arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, meluun ja tärinään. Liikenteellisesti esille nousi etenkin Vanhan Kylätien läpiajoliikenne. Osassa mielipiteissä vastustettiin henkilöjunaliikenteen aloittamista.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa kutsuttiin kaava-alueen maanomistajat keskustelemaan kaavoit-

2.1 Olika skeden i planprocessen

Beredningen av planarbetet har inletts med utgångspunkt i kommunens planläggningsprogram 2024–2026. Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 15.5.2025.

Invånarmötet i inledningsskedet, som hölls 10.6.2025 i Banstugan, lockade tiotals invånare att diskutera utgångspunkterna kring planläggningen. Under den tid programmet för deltagande och bedömning var framlagt inlämnades 15 åsikter som handlade om planens konsekvenser för trafiken, naturen, den värdefulla kulturmiljön, buller och vibrationer. Genomfartstrafiken på Gamla Byvägen var en trafikfråga som särskilt togs upp. I en del åsikter motsatte man sig framtida persontågstrafik.

tajan kanssa, mikäli heillä on vähäistä suurempia kehitysideoita tai muutostarpeita omistamansa kiinteistön osalta. Tapaamiset järjestettiin 17. ja 21.4.2026 ja niihin osallistui kahdeksan kiinteistön omistaja tai omistajat. Keskusteluissa esille otetut asiat on melkein kaikki voitu viedä kaavaluonnokseen.

Asemakaavan valmisteluvaiheessa laadittiin kunnallistekninen esisuunnitelma ja viitesuunnitelmaluonnos. Esisuunnittelun aikana tutkittiin vaihtoehtoisia saapumissuuntia tulevalle asemalle ja aseman laiturijärjestelyjä. Vaihtoehtoista laaditun arvioinnin perusteella (ks. kappale 4.5) valittiin ratkaisu kaavaluonnoksen pohjaksi. Viitesuunnittelussa suunniteltiin uusi rakentaminen kaavan tavoitteiden ja maanomistajien toiveiden pohjalta.

Kaavaluonnos käsiteltiin maankäyttöjaostossa 18.8.2026.

2.2 Asemakaava

Asemakaava koostuu kolmesta eriluonteisesta itä-länsisuuntaisesta osasta, joita halkoo historiallinen pääraitti Iso Kylätie–Vanha Kylätie.

Etelässä on Nikkilän keskustan jo asemakaavoitetut lähinnä pientalopainotteiset asuinalueet. Näiden kohdalla asemakaavamuutoksella päivitetään kaavamerkintöjä vastaamaan toteutunutta tilannetta ja lisäksi esitetään muutamia täydennysrakentamiskohteita kunnan omistamalle maalle ja yksityisten maanomistajien toiveiden mukaisesti. Alueen koillisosassa voimassa olevan asemakaavan pienkerrostalomerkinnot muutetaan erillispientalojen korttelaluokiksi, rakennusoikeuden säilyessä samana.

Kaava-alueen keskiosassa rautatie ja juna-asema on pääroolissa. Radan eteläpuolelle tulee matkustajaliik-

en I detaljplanens beredningsskede inbjöds markägarna i planområdet att diskutera eventuella mer betydande utvecklingsidéer eller behov av ändringar som gällde den egna fastigheten. Markägarträffarna hölls 17.4 och 21.4.2026 och på dem deltog ägare till åtta fastigheter. Nästan alla frågor som behandlades vid diskussionerna har kunnat omsättas i planutkastet.

I detaljplanens beredningsskede utarbetades en förstudie inom kommunalteknik och ett utkast till referensplan. Under förstudien undersöktes alternativa ankomstriktningar till den framtida stationen och perrongernas placering. Utifrån en bedömning av alternativen (se 4.5) valdes en av lösningarna som underlag för planutkastet. I referensplaneringen planerades nybyggnation med utgångspunkt i planens mål och markägarnas önskemål.

Planutkastet behandlades i markanvändningssektionen 18.8.2026.

2.2 Detaljplanen

Detaljplanen består av tre delar av olika karaktär i öst-västlig riktning som genomkorsas av det historiska huvudstråket Stora Byvägen–Gamla Byvägen.

I söder ligger de detaljplanerade och främst småhusdominerade bostadsområdena i Nickby centrum. I fråga om dem uppdateras genom detaljplaneändringen de nuvarande planbeteckningarna så att de motsvarar den faktiska situationen och dessutom föreslås ett antal objekt för kompletteringsbyggnad på kommunägd mark och i enlighet med privata markägares önskemål. Beteckningarna för låghus i den gällande detaljplanen i nordöstra delen ändras till kvartersområden för fristående småhus med oförändrad byggrätt.

kennelaituri ja radan molemmin puolin osoitetaan katuysteet, Lättähatuntie eteläpuolella ja Vanha asemantie pohjoispuolella. Lättähatuntie suunnitellaan kokoojakatuna, jossa on myös bussiliikenne ja bussipysäkit aseman kohdalla. Radan pohjoispuolelle suunnitellaan liityntäpysäköintialuetta. Alueen itäosaan, radan varrella, osoitetaan liikekortteli esim. supermarket-tasosta kauppaa varten. Välillä Iso Kylätie–Vanha Kylätie osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn reitti radan alitse.

Kaava-alueen pohjoisosassa vaalitaan luontoa ja kulttuuriympäristöä. Vanhan Kylätien varrella sijaitsee Nikkilän vanha kylä, joka saa ensimmäisen asemakaavansa ja jolle annetaan tarpeelliset suojelumääräykset. Kyläalueella osoitetaan vain vähän lisärakentamista. Ollbäckenin purolaakso osoitetaan lähivirkistysalueeksi, joka käytännössä tarkoittaa alueen pysymistä maisemaltaan nykyisenlaisena. Alueelle osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn reittejä.

Suunnittelun alueen laajuus on n. 27,5 ha ja suunnittelun alueen rakennusalan rakennusoikeus on noin 26 700 k-m². Erillispientalojen osuus rakennusoikeudesta on 13 000 k-m² ja muiden asuinrakennusten 8 000 k-m². Kaupallisten rakennusten rakennusoikeus on 2 300 k-m² ja yleisten rakennusten rakennusoikeus on 2 200 k-m². Valtaosa rakennusoikeudesta on jo rakennettu, joko aikaisemmin asemakaavoitettuna tai se sijaitsee aiemmin asemakaavoittamattomalla mutta jo rakennetulla alueella. Korttelitehokkuus vaihtelee $e_k = 0,05 \dots e_k = 0,45$, aluetehokkuuden ollessa $e_a = 0,10$. Kaavan arvioidaan mahdollistavan asuntoja noin 100 uudelle asukkaalle nykyisen noin 180 asukkaan lisäksi.

Järnvägen och tågstationen intar huvudrollen i planområdets mellersta del. På banans södra sida planeras en perrong för persontrafik och på vardera sidan av banan anvisas gatuförbindelser; Platthattsvägen i söder och Gamla stationsvägen i norr. Platthattsvägen planeras som en matargata med busstrafik och busshållplatser intill stationen. På norra sidan av banan planeras ett område för anslutningsparkering. I områdets östra del, längs banan, anvisas ett affärskvarter där man t.ex. kan bygga en butik i supermarket-klass. Mellan Stora Byvägen och Gamla Byvägen anvisas en gång- och cykelbana under spåret.

I planområdets norra del värnar man om naturen och kulturmiljön. Nickby gamla by utgörs av omgivningens kring Gamla Byvägen och här utarbetas nu en första detaljplan med tillbörliga skyddsbestämmelser. Tillbyggnad anvisas bara i begränsad omfattning. Dalen längs Ollbäcken anvisas som ett område för närrekreation, vilket i praktiken innebär att landskapet bevaras ungefär som det är idag. Leder för gång- och cykeltrafik anvisas i området.

Planeringsområdet omfattar ca 27,5 ha. Byggrätten på byggnadsytan är ca 26 700 vy-m². För fristående småhus anvisas 13 000 vy-m² i byggrätt och för andra bostadshus 8 000 vy-m². För kommersiella byggnader är byggrätten 2 300 vy-m² och för offentliga byggnader 2 200 vy-m². Största delen av byggrätten har redan utnyttjats, antingen till följd av tidigare detaljplanering eller så har den anvisats på områden som inte har detaljplanerats men som redan bebyggts. Kvarterseffektiviteten varierar mellan $e_k = 0,05$ och $e_k = 0,45$, medan områdeseffektiviteten är $e_a = 0,10$. Det beräknas att planen möjliggör boende för omkring 100 nya invånare utöver de nuvarande 180 invånarna.

3 Suunnittelun lähtökohdat Utgångspunkter



3.1 Selvitys suunnittelualueen oloista

3.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen keskellä sijaitsee Nikkilän vanha asema ja aluetta halkoo Kerava–Sköldvik-rautatie. Alueen pohjoisosassa sijaitsee Ollbäckenin puro-laakso ja Nikkilän vanha kylä. Alueen eteläosassa on muun muassa Nikkilän keskustan asuin- ja julkisten rakennusten kortteleita. Aluetta halkoo Nikkilän historiallinen pääraitti Iso Kylätie/Vanha Kylätie.

Sipoonjoen varren kyläasutus syntyi pääosin 1200-luvulla tapahtuneen, Sveanmaalta Uudenmaan rannikolle tulleen uudisasutuksen seurauksena ja Nikkilän kylä mainitaan ensi kerran asiakirjoissa vuonna 1436. Sekä Nikkilä että Kirkonkylä kuuluivat 1500-luvun puolivälissä ja todennäköisesti jo

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av området

I mitten av planeringsområdet ligger Nickby gamla station och området genomkorsas av järnvägen Kervo–Sköldvik. Norra delen av planeringsområdet består av dalen kring Ollbäcken och Nickby gamla by. I södra delen finns bland annat kvarter med bostadshus och offentliga byggnader i Nickby centrum. Området genomkorsas av det historiska huvudstråket Stora Byvägen/Gamla Byvägen.

Bybebyggelsen längs Sibbo å uppkom främst till följd av nybyggarna som kom från Svealand till Nylands kust på 1200-talet. I historiska handlingar nämns Nickby för första gången år 1436. Både Nickby och

aiemmin Sipoon suurimpiin kyliin. Kummassakin niissä oli vuoden 1543 maakirjassa kymmenen tilaa. Kaavoitettavan alueen vieressä sijaitseva Nikkilän säteritila (kartano) muodostettiin kolmesta kylän talosta 1610-luvulla. Kartanon pellot ovat olleet nykyhetkeen asti viljelykäytössä.

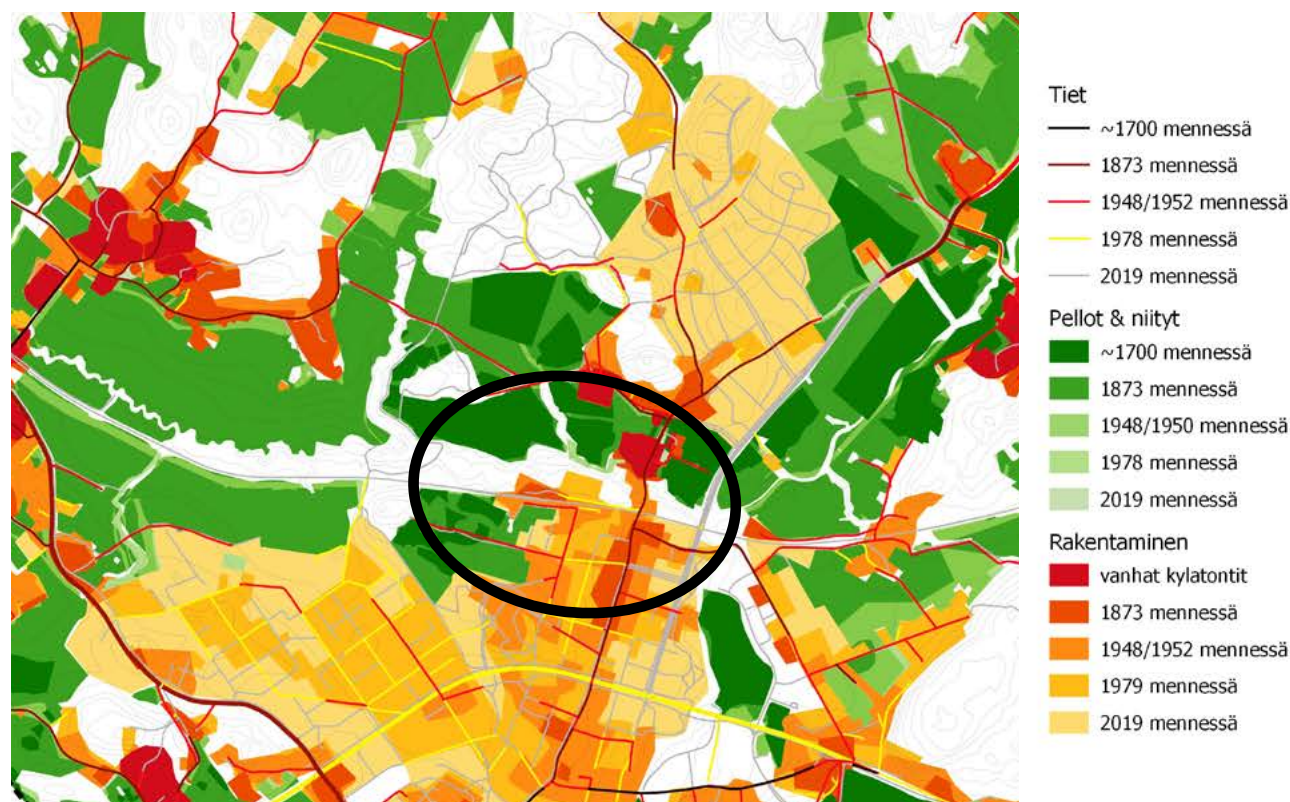
Helsingin merkittävä vaikutus Sipoossa alkoi näkyä 1800-luvun jälkipuoliskolla, ja siihen vaikutti etenkin Nikkilän kylän läpi vuonna 1874 rakennettu Kerava–Porvoo-rautatie. Rautatien vaikutuksesta Nikkilän kylän eteläpuolelle syntyi 1800-luvun lopulta alkaen taajama. Uudisrakentaminen sijoittui Nikkilän ja Kirkonkylän välisen tien varrelle, ja palvelut ja asutus sijoittuivat Ison Kylätien varteen aina 1900-luvun jälkipuoliskolle saakka.

Jälleenrakennuskauden pientaloalue rakennettiin 1950-luvulla Isotalontien ympäristöön. Nikkilän jälleenrakennuskauden pientaloalueet alkoivat

Kyrkoby hörde i mitten av 1500-talet och antagligen redan tidigare till de största byarna i Sibbo. Enligt jordeboken från år 1543 hade vardera byn tio gårdar. Nickby säteri (gård), som ligger intill det område som ska planläggas, bildades utav tre gårdar i byn på 1610-talet. Gårdens åkrar har odlats ända fram till idag.

Helsingfors starka inflytande i Sibbo började märkas under den senare hälften av 1800-talet, vilket främst berodde på järnvägen mellan Kervo och Borgå som byggdes genom Nickby år 1874. Med anledning av järnvägen började en tätort byggas upp söder om dåvarande Nickby i slutet av 1800-talet. Nya byggnader uppfördes längs vägen mellan Nickby och Kyrkoby, och servicen och bosättningen fanns längs Stora Byvägen ända fram till 1900-talets senare hälft.

Under återuppbyggnadstiden på 1950-talet byggdes ett småhusområde i omgivningen kring Storbond-



Historialliset kerrostumat Nikkilässä. Kaava-alue ympyröity mustalla (WSP, 2019).

Historiska skikt i Nickby. Planområdet visas med en svart cirkel (WSP, 2019)

muuttua nopeasti 1970-luvulla, kun Nikkilän kehitys Helsingin kaupunkiseudun osakeskuksena alkoi. Valtaosa suunnittelualueen eteläosan rakennuskannasta onkin peräisin 1960-luvun jälkeiseltä ajalta.

3.1.2 Luonnonympäristö

Maisema

Maiseman perusrunko muodostuu kaava-alueen pohjoisosan peltolaaksoista ja eteläpuolen laaksojen ja selänteiden vaihtumisvyöhykkeestä.

Suunnittelualueen pohjoisosa on pääosin avointa, tasaisesti etelään viettävää pelto- ja kyläaluetta. Alueen avoimet pellot ovat maisemallisesti arvokkaita, ja alueella sijaitsee luonnonarvoiltaan arvokas, puoliavoin Ollbäckenin syvä purolaakso. Peltoja reunustavat metsät ja niityt. Yhtenäisiä sulkeutuneita metsäselännealueita sijaitsee pohjoisessa Bybergetin alueella, ja sillä on paitsi ekologista, myös virkistys-

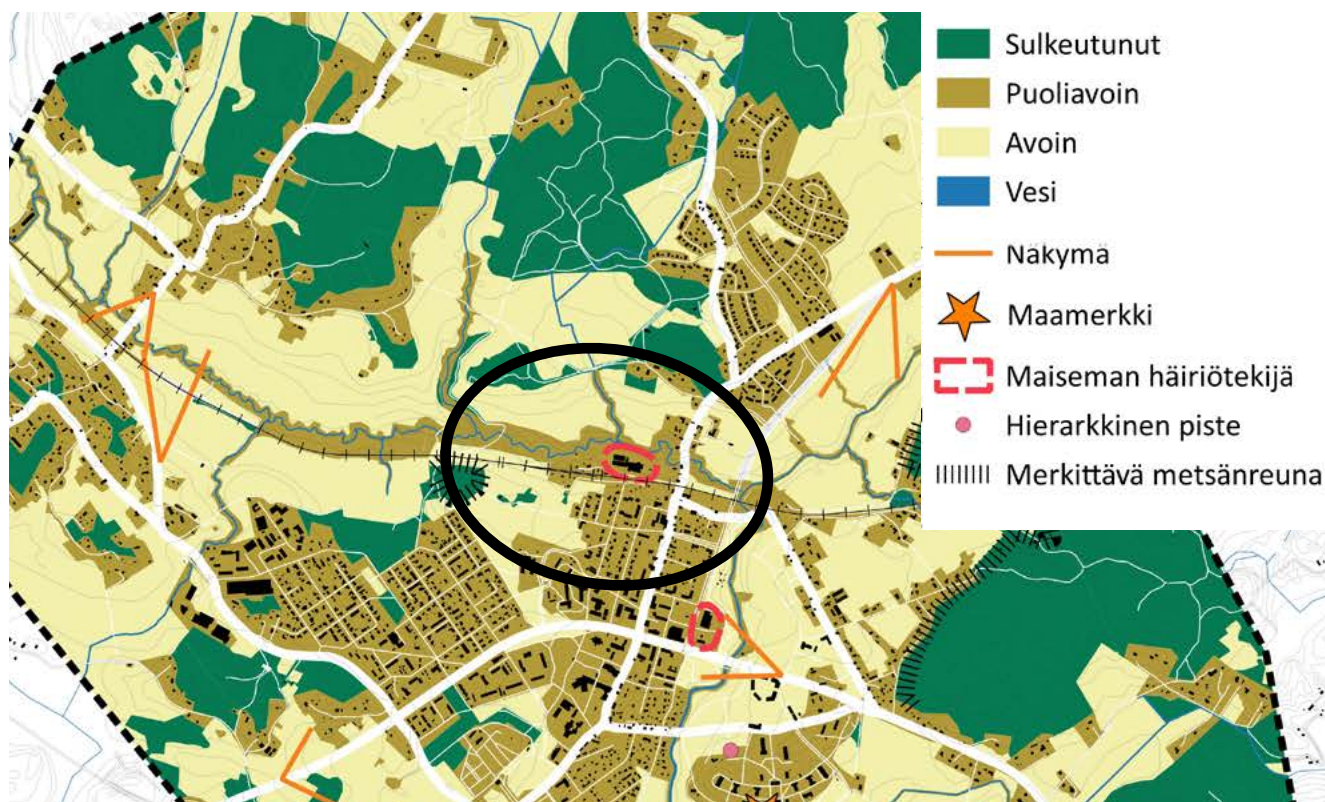
svägen. Efter återuppbyggnadstiden, på 1970-talet började småhusområdena förändras snabbt i takt med att Nickby utvecklades till ett delcentrum i Helsingfors stadsregion. Merparten av byggnadsbeståndet i planeringsområdets södra del härrör från tiden efter 1960-talet.

3.1.2 Naturmiljön

Landskap

Stommen i landskapet utgörs av åkerdalarna i planområdets norra del och övergångszonerna mellan dalar och åsar i söder.

Norra delen av planeringsområdet är i huvudsak ett öppet åker- och byområde som sänker sig jämnt mot söder. De öppna åkrarna är landskapsmässigt värdefulla och området omfattar också en halvöppen bäckbrink som är värdefull med tanke på naturvärdena (Ollbäcken). Åkrarna kantas av skogar



Maisemakuva Nikkilässä. Kaava-alue ympyröity mustalla (WSP, 2019).

Landskapsbilden i Nickby. Planområdet visas med en svart cirkel (WSP, 2019).

tyksellistä arvoa. Kunnan entinen varikko on maiseman häiriötekijä.

Junarata sekä Ollbäckenin syvä purolaakso puustoisine niittyineen ovat hallitsevia maisematekijöitä etelään päin mentäessä. Suunnittelualan eteläosa kuuluu Nikkilän keskustaani, joka sijaitsee pääosin melko alavalla alueella. Rakentaminen koostuu pääosin melko matalista rakennuksista, jotka muodostavat puoliavointa maisemaa.

Topografia, maaperä, rakennettavuus

Kaavatyön yhteydessä on laadittu rakennettavuusselvitys Nikkilän kartanon keskuksen ja asemanseudun alueelle. Kesällä 2019 alueella tehtiin pohjatutkimuksia, lisäksi rakennettavuusselvitystä varten on digitoitu suunnitelmapiirustuksista vuonna 1992 tehtyjä maaperätutkimuksia. Selvitystä täydennettiin 2023 ilmastonmuutoksen vaikutuksilla

Maanpinnan taso alueella laskee yleisesti kohti purolaaksoa. Alue on melko tasaisesti laskeva pinnanmuodoiltaan luukuun ottamatta purolaaksoa. Alueen pohjoisosan peltoalueella maanpinta on tasolla noin +9...+21 m mpy laskien kohti etelää. Radan eteläpuolen rakennetulla alueella maanpinta on noin tasolla +12...+26 m mpy, jossa korkein kohta muodostuu Isotalontien osittain jyrkkäreunaisesta kukkulasta. Rautatie kulkee tasolla +15...+20 m mpy laskien kohti itää. Ollbäckenin uoma on kaava-alueella matalimmillaan noin tasolla +5,5 m mpy.

Peltoalueella maanpinnassa olevan humuskerroksen alapuolella on paikoin havaittu kuivakuorisavikerros, jonka paksuus vaihtelee noin 1,5...2 m. Kuivakuorisavikerroksen alapuolella on noin 5...12 m paksu savikerros. Savikerros ohenee kohti pohjoista, siten että alueen pohjoisosassa saven paksuus on noin 0,5...3 m.

och ängar. I Norrskogen i norr samt i öster vid Byberget består landskapet av sammanhängande, slutna skogsåsar. Förutom att de är ekologiskt viktiga har de också rekreationsvärden. Kommunens f.d. depå är ett störande element i landskapet.

Tågbanan samt den djupa bäckdalen och de trädbevuxna ängarna längs Ollbäcken är dominerande landskapsfaktorer när man rör sig söderut. Södra delen av planeringsområdet hör till Nickby centrum, som i huvudsak ligger i ett rätt så låglänt område. Byggnadsbeståndet utgörs till största delen av ganska låga byggnader som bildar ett halvöppet landskap.

Topografi, jordmån, byggbarhet

I anslutning till planarbetet har en byggbarhetsutredning gjorts över Nickby gårds centrum och stationsnejden. Sommaren 2019 gjordes geotekniska grundundersökningar. Inför byggbarhetsutredningen digiterades dessutom planritningar av jordmånsundersökningar som hade gjorts 1992. År 2023 kompletterades utredningen med klimatförändringens konsekvenser.

På det hela taget sänker sig markytan i riktning mot bäckdalen. Bortsett från bäckdalarna är ytformen relativt jämnt sluttande. På åkrarna i norr är markytan på ca +9...+21 m.ö.h. och den vetter mot söder. I det bebyggda området söder om banan är markytan på ca +12...+26 m.ö.h. Den högsta punkten ligger på den ställvis branta kullen vid Storbondsvägen. Järnvägen ligger på nivån +15...+20 m.ö.h. och sänker sig mot öster. I planområdet är Ollbäckens fåra som lägst på ca +5,5 m.ö.h.

Nedanför humusskiktet i åkerområdet förekommer ställvis lager av torrskorpa vars tjocklek varierar mellan ca 1,5 och 2 m. Nedanför torrskorpan finns ett ca

Peltoalueiden ja purouomien maaperä on savikkoa, jossa saven paksuus vaihtelee noin 3...12 m välillä. Isotalontien kukkulan kohdalla maaperä on kallio-
maata. Alueella tehtiin sulfidisavitutkimuksia, joiden perusteella alueen savet eivät ole potentiaalisia sulfidisavia.

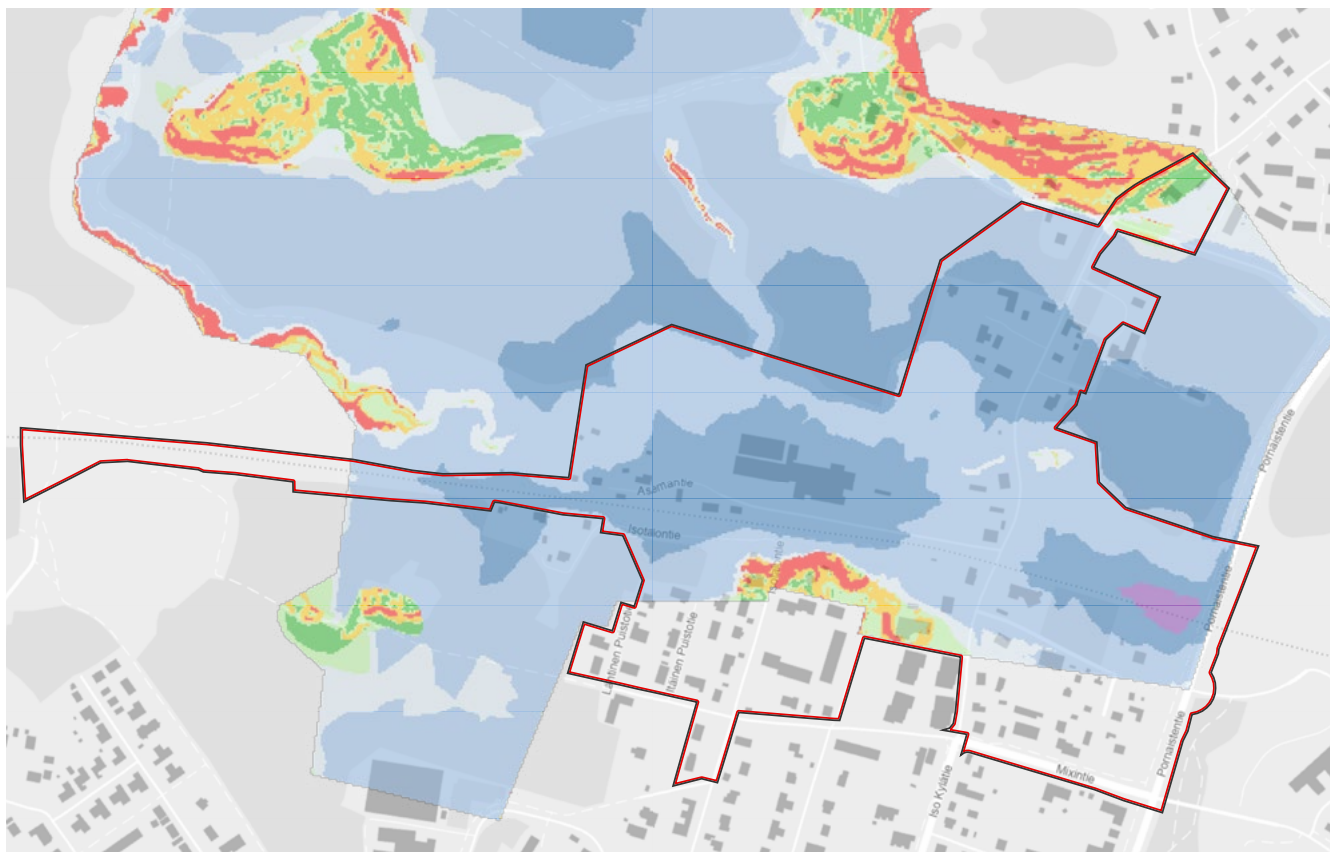
Alueen kaavoituksessa tulee huomioida alueellinen stabiliteetti (vakavuus) Ollbäckenin puron suuntaan. Asuinalueet suositellaan rakennettavaksi siten, että korttelialue on ulotettu alueesta riippuen 15–30 m etäisyydelle puropenkereen yläreunasta.

Alueelle on tehty rakennettavuusluokittelu Makudigi-hankkeessa kehitetyllä menetelmällä. Savialueet

5...12 m tjockt lerskikt. Lerskiktet blir smalare mot norr så att leran i de norra delarna är ca 0,5...3 m tjock.

Åkrarna och bäckfårorna är lermark där lerskiktet varierar mellan ca 3...12 m. Vid kullen längs Storbondsvägen är marken berggrund. Undersökningar av sulfidlera har visat att leran i området inte är potentiell sulfidlera.

Jordmånens stabilitet ska tas i beaktande vid planläggningen av området i riktning mot Ollbäcken. Det rekommenderas att bostadsområden byggs så att kvartersområdet beroende på område sträcker sig till ett avstånd av 15–30 m från bäckbrinkens övre



- | | |
|--|--|
| 1: Helposti rakennettava | 4: Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö |
| 2: Normaalisti rakennettava | 5a: Erittäin vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö |
| 3a: Vaikeasti rakennettava pehmeikkö | 5b: Erittäin vaikeasti rakennettava jyrkkä rinne |
| 3b: Vaikeasti rakennettava rinnemaasto | 6: Rakentamiseen erittäin huonosti soveltuva alue |

Kaava-alueen rakennettavuus (Ramboll, 2019; pohjakartta 2025).

Bygghätheten i planområdet (Ramboll, 2019; bas-karta 2025).

sijoittuvat pääasiassa luokkiin 4 ja 5a, joissa rakennukset tulee perustaa tukipaaluilla ja kadut sekä vesihuoltolinjat pilaristabiloinnin tai kevennyksen varaan. Isotalontien kukkula sijoittuu luokkiin 1, 2, 3a ja 3b, joissa kadut, vesihuolto ja 1- tai 2-kerroksiset rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kukulassa on paikoin jyrkkiä rinteitä, jotka saattavat korkeuserojen vuoksi aiheuttaa haasteita rakentamiselle.

Huomionarvoista on, että lähes koko Nikkilän taajama on rakennettu tälle samalle, rakentamiselle haastavalle savimaalle.

Kasvillisuus ja eläimistö

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy laati alueelle *Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvityksen* vuonna 2019, joka sisälsi laajemman alueen kuin mitä nyt kaavoitetaan. Tämän jälkeen on lainsäädännössä ja luontoselvitysten laadinnan ohjeistuksessa tapahtunut muutoksia, minkä vuoksi katsottiin tarpeelliseksi suorittaa luontoselvityksen päivitys 2023. Työssä paikannettiin luonnonsuojelulain suojelema luontotyytit, luonnonsuojelulain mukaiset luonnonmuistomerkit, vesilain mukaiset suojeltavat pienvedet, metsälain erityisen tärkeät elinympäristöt sekä uhanalaiset luontotyytit. Lisäksi inventoitiin muut luontoarvoiltaan merkittävät kohteet. Arvokkaiden luontotyyppikohteiden ohella etsittiin EU:n luontodirektiiviin sisältyviä lajeja sekä uhanalaisten, silmälläpidettävien ja harvinaisten eliölajien (mukaan lukien liito-orava, viitasammakko, sauikko, lahokaviosammal ja kirjo- verkkoperhonen) esiintymiä. Työhön kuului myös pesimälinnuston sekä lepakkolajiston selvitys. Asemakaava-alue jaettiin luontotyyppikuvioihin, joista arvioitiin luontoarvojen ohella kulutuskestävyyttä. Työn tausta-aineistoina hyödynnettiin mm. alueelta aiemmin laadittuja luontoselvityksiä ja Suomen Laji-

kant.

En byggharhetsklassificering har gjorts med en metod som tagits fram i projektet Makudigi. Lermarkerna är i huvudsak i klasserna 4 och 5a, där byggnader ska grundläggas med stödpålar, och gator samt vattenförsörjningsledningar ska anläggas med pelarstabilisering eller avlastning. Kullen vid Storbondsvägen hör till klasserna 1, 2, 3a och 3b, där gator, vattenförsörjningen och byggnader med 1 eller 2 våningar kan grundläggas på mark. Kullen har ställvis branta sluttningar som på grund av höjdskillnaderna kan medföra utmaningar för byggandet.

Det är anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark.

Flora och fauna

Luonto- ja ympäristötutkimus Envibio Oy utarbetade 2019 en naturinventering inför detaljplaneringen av Nickby gårds centrum och stationen (*Nikkilän kartanon keskuksen ja aseman asemakaavan luontoselvitys*). Inventeringen omfattade ett större område än vad som nu ska planläggas. Efter detta hade det skett förändringar i lagstiftningen och anvisningarna för utarbetande av naturinventeringar, varför det ansågs nödvändigt att uppdatera inventeringen 2023. I arbetet lokaliserades naturtyper som är skyddade med stöd av naturvårdslagen, naturminnesmärken enligt naturvårdslagen, små vatten som ska skyddas med stöd av vattenlagen, särskilt viktiga livsmiljöer enligt skogslagen samt hotade naturtyper. Dessutom inventerades andra objekt som har betydande naturvärden. Utöver värdefulla naturtypsobjekt letade man arter som ingår i EU:s habitatdirektiv samt undersökte förekomsten av hotade, nära hotade och sällsynta arter (inkl. flygekorre, åkergröda, utter, grön sköldmossa och asknätfjäril). I arbetet ingick vidare

tietokeskuksen aineistoja.

Suunnittelualueen eteläosassa luonnonympäristö on suurelta osin rakennettua, ja koostuu pääosin pihojen, sekä kadun- ja radanvarsien kasvillisuudesta, sekä muutamista pienehköistä puistoalueista.

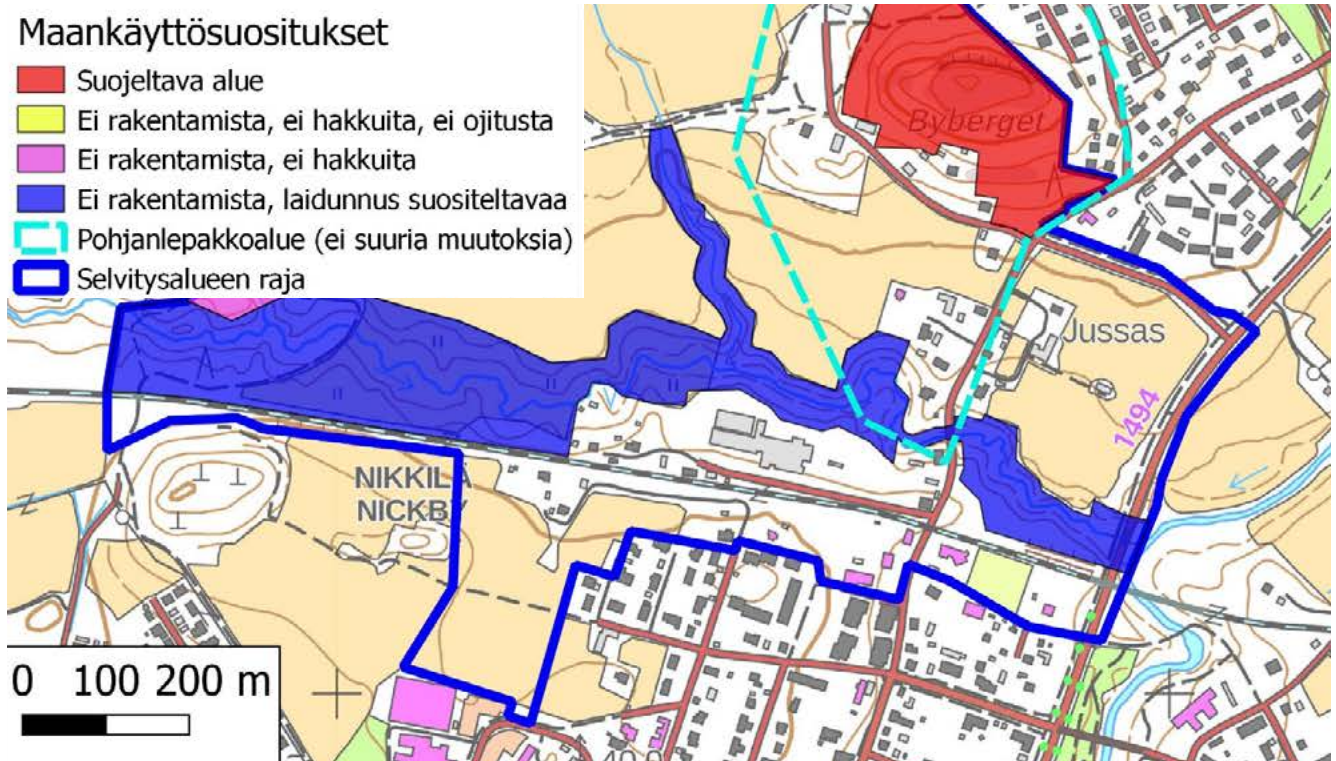
Asemakaava-alueella on yksi luontoarvoiltaan merkittävä kohde: Ollbäckenin purolaaksossa ei enää esiinny merkittävää perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta laakso on maisemallisesti keskeinen, linnustolle tärkeä, ja se muodostaa hyvän ekologisen yhteyden. Niityt olisivat myös laidunnuksen uudelleen aloittamisella mahdollista kunnostaa perinnebiotoopiksi. Ollbäckeniin pohjoisesta laskeva pikkupuro Myllyoja on uomaltaan luonnontilainen vesilain suojaama pienvesi.

Asemakaava-alueen merkittävimmät lajihavainnot

en inventering av det häckande fågelbeståndet och en inventering av fladdermusarter. Detaljplaneområdet indelades i naturtypsfigurer för vilka man utöver naturvärdena även bedömde hållbarheten mot slitage. Som bakgrundsmaterial användes bl.a. tidigare naturinventeringar och material från Finlands Artdatabaser.

Naturmiljön i planeringsområdet är till stor del bebyggd och består i huvudsak av vegetation på gårdsplaner och längs gatorna och banan samt några mindre parkområden.

I detaljplaneområdet finns ett objekt som är viktigt med hänsyn till naturvärdena: I dalen kring Ollbäcken förekommer inte längre någon för vårdbiotoper typisk vegetation, men dalen ligger centralt i landskapet. Den är viktig för fåglarna och utgör en viktig ekologisk förbindelse. Genom att börja med betes-



Luontoselvityksen maankäyttösuositukset. Selvitysalueen rajaus poikkeaa kaavan rajauksesta (Envibio, 2023).

Markanvändningsrekommendationer enligt naturinventeringen. Utredningsområdets gräns avviker från planens gräns (Envibio, 2023).



Vanha Kylätie ylittää Ollbäckenin Nikkilän vanhassa kylässä.

Gamla Byvägen korsar Ollbäcken i Nickby gamla by.

ovat Ollbäckenin varrelta löydetty silmälläpidettävä viitasammal. Liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja ei löytynyt, eikä kaava-alueella ole lajille sopivia metsiä. Alueen linnusto on melko tavanomaista. Linnuston kannalta arvokkaimpia ovat Ollbäckenin purolaakso. Pohjanlepakoita havaittiin melko paljon, mutta yleisesti alue ei vaikuta olevan lepakoille kovin merkittävä. Kartanon ympäristö rakennuksiin muodostaa lepakkojen kannalta kaava-alueen arvokkaimman osan, ja sen suunnittelussa lepakot tulisi ottaa huomioon. Varikon kohdalla esiintyy oja-kurjenpolvea.

Pienilmasto

Alueen pohjoisosa on loivasti etelään viettävää, tasaista pelto- ja kyläaluetta, joka saa runsaasti auringon säteilyä. Eteläosa on vehreää taajamaympäristöä. Ilmatieteen laitoksen mukaan alueen vuotuinen sademäärä on n. 650–700 mm, ja vuoden keskiläm-

gång på nytt vore det möjligt att återställa ängarna till vårdbiotoper. Den smala bäcken Kvarnrännan som rinner ut i Ollbäcken norrifrån är ett litet vattendrag vars fåra är i naturligt tillstånd och därmed skyddat med stöd av vattenlagen.

De mest betydande artobservationerna i detaljplanområdet är förekomsterna av pilmossa, som är en nära hotad art. Inga föröknings- eller rastplatser för flygekorre påträffades vid inventeringen, och i planområdet finns det bara lite skog som skulle lämpa sig för arten. Fågelbeståndet är någorlunda allmänt. Dalen längs Ollbäcken hör till de mest värdefulla områdena för fågelfaunan. Ett rätt så stort antal nordiska fladdermöss dokumenterades, men på det hela taget förefaller området inte vara särskilt viktigt för fladdermöss. Omgivningen vid Nickby gård och byggnaderna där är den för fladdermössen mest värdefulla delen av planområdet, och här bör fladder-

pötilä noin 5 astetta.

Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualueen itäosa on pohjavesialuetta, Nordanån vedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue (luokka 1). Lisäksi suunnittelualueen läntinen kiila kuuluu osaksi Nikkilän vedenhankintaa varten tärkeää pohjavesialuetta (luokka 1).

Nikkilän pohjavesialueen kokonaispinta-ala on 3,01 km² ja Nordanån 2,8 km². Kaava-alueen 27 ha:sta pohjavesialueella sijaitsee 11 ha (0,11 km²), josta 2 ha Nikkilän pohjavesialueella ja 9 ha Nordanån pohjavesialueella. Pohjavesialueille ei ole erikseen rajattu varsinaista pohjaveden muodostumisaluetta. Molemmat pohjavesialueet käsittävät laajan savipeitteisen laaksoaltaan, joita reunustavat kallioharjanteet. Pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla, missä veden imeytymistä tapahtuu

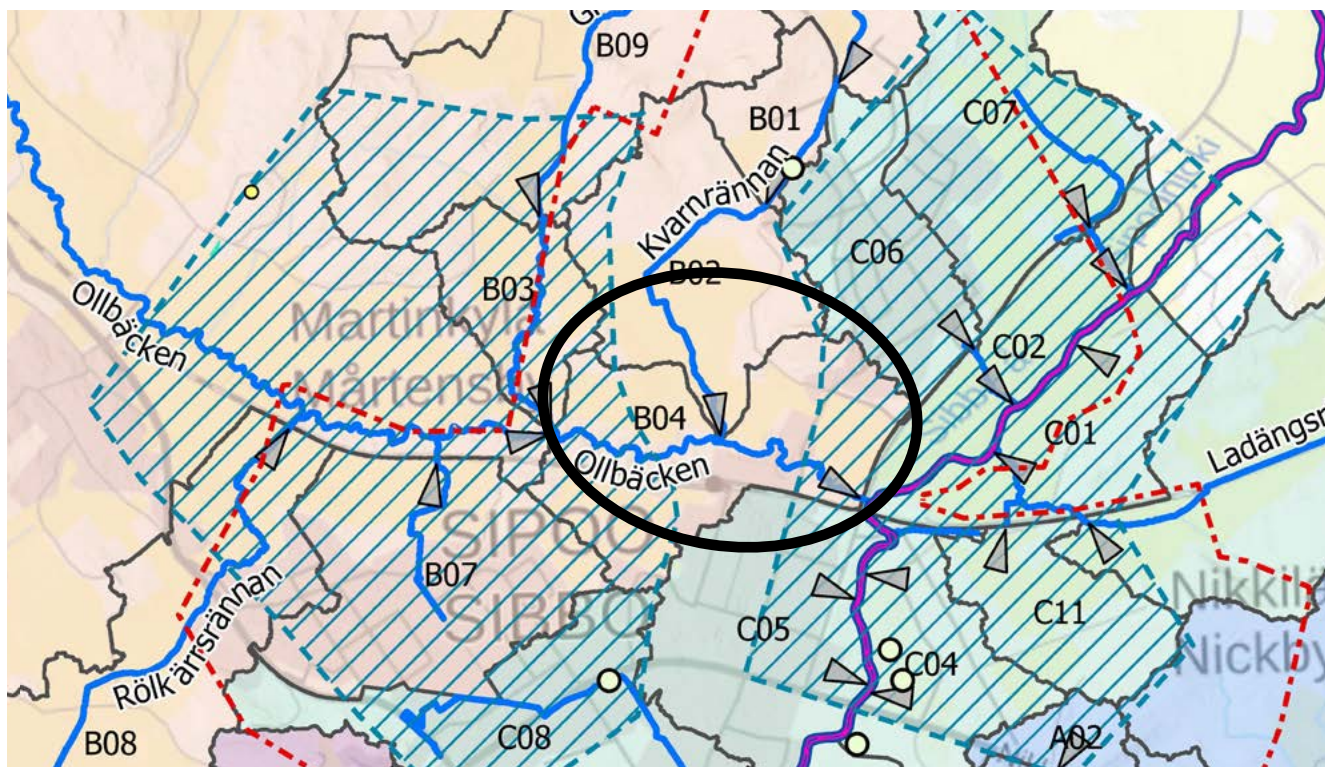
möss beaktas vid planeringen. Vid depån växer det kärrnäva.

Mikroklimat

Områdets norra del är ett soligt, flackt åker- och skogsområde som sluttar svagt mot söder. Södra delen är en grönskande tätortsmiljö. Enligt Meteorologiska institutet är den årliga nederbördsmängden i området ca 650–700 mm och medeltemperaturen är ca 5 grader.

Vattendrag och vattenhushållning

Planeringsområdets västra del hör till Nordanå grundvattenområde, som har klassificerats som ett för vattenförsörjningen viktigt grundvattenområde (klass 1). Dessutom ligger den västra kilen av planeringsområdet inom ett för vattenförsörjningen viktigt grundvattenområde, Nickby grundvattenområde (klass 1).



Nikkilän valuma-alueet. Kaava-alue ympyröity mustalla (Ramboll, 2024).

Tillrinningsområden i Nickby. Planområdet visas med en svart cirkel (Ramboll, 2024).

savenalaisiin kerroksiin lajittuneiden rantakerrostumien kautta. Pohjaveden virtaus suuntautuu kohti laaksoa.

Pohjaveden syvyys on mitattu alueen pohjavesiputkista. Kaava-alueen pohjoisosassa, Kartanontien varrella, syvyys on vaihdellut 8,4...3,8 metriä (taso +13,0...+17,7 m). Radan kohdalla kahdessa pohjavesiputkessa pohjavesi on 8,9...7,7 m syvyydessä (+8,6...+9,4 m).

Alue kuuluu osaksi Sipoonjoen vesistöaluetta ja Näsebäckenin valuma-aluetta. Alueen vedet laskevat suoraan Sipoonjokeen tai Ollbäckenin kautta Sipoonjokeen.

Pornaistentien itäpuolella Sipoonjokeen laskeva Ollbäckenin purouoma on pituudeltaan noin 9 kilometriä ja sen valuma-alue on noin 27 km². Puro saa alkunsa Vanikon alueelta ja siihen yhtyy useita pelto-ojia ja pienempiä puroja, kuten läheinen Gretasbäcken. Savikolla virtaava puro mutkittelee voimakkaasti ja uomassa on kolme pientä koskiosuutta, joista yksi sijoittuu kaava-alueen itäreunaan, "Vanhan Kylätien virta", jossa on vanhan sillan jäänteet. Ympäristöhallinnon avointen vedenlaatuaineistojen perusteella (Hertta 2022) Ollbäckenin vesi on ravinteikasta ja savisameaa. Puro on luokiteltu kalataloudellisesti arvokkaaksi ja siitä on koekalastuksen yhteydessä saatu saaliiksi haukea ja kivennuoliaista (Itä-Uudenmaan ja Porvoonjoen vesien- ja ilmansuojeluyhdistys ry 2008).

Maa- ja metsätalous

Alueen pohjoisosassa on maatalouskäytössä olleita peltoalueita.

Nickby grundvattenområde utgör totalt 3,01 km² och Nordanå 2,8 km². Av planområdets 27 ha ligger 11 ha (0,14 km²) inom ett grundvattenområde: 2 ha i Nickby grundvattenområde och 9 ha i Nordanå grundvattenområde. Inget egentligt bildningsområde för grundvatten har avgränsats i grundvattenområdena. Båda grundvattenområdena omfattar en vidsträckt lertäckt dalbassäng som omges av bergsryggar. Grundvattnet bildas främst på bergsområdena kring dalen, där vattnet upptas i jordskikten under leran genom sorterade strandavlagringar. Grundvattnet strömmar mot dalen.

Grundvattnets djup har mätts via grundvattenrör. I planområdets norra del, längs Gårdsvägen, har djupet varierat mellan 8,4...3,8 meter (nivån +13,0...+17,7 m). Vid banan är grundvattnet i två rör på ett djup av 8,9...7,7 m (+8,6...+9,4 m).

Delar av området hör till Sibbo ås vattendragsområde och Näsebäckens tillrinningsområde. Från området rinner vatten ut längs Ollbäcken i Sibbo å.

Ollbäcken, som rinner ut i Sibbo å vid Borgnäs vägen, är cirka 9 km lång och dess tillrinningsområde är cirka 27 km². Bäckens början i Vanikkoområdet och den får tillrinning från flera åkerdiken och mindre bäckar, bland annat den närliggande Gretasbäcken. På lermarker meandrar bäcken kraftigt och den har tre forsar, varav en ligger vid planområdets östra kant, "Gamla Byvägens ström", där det finns rester av en gammal bro. Enligt miljöförvaltningens öppna data om vattenkvalitet (Hertta 2022) är vattnet i Ollbäcken näringsrikt och lergrumligt. Bäckens har klassificerats som fiskeekonomiskt värdefull och man har i provfiske fångat gädda och grönling (Föreningen vatten- och luftvård för Östra Nyland och Borgå rf 2008).

Luonnon- ja maiseman suojelukohteet

Alueella ei sijaitse luonnonsuojelukohteita tai -alueita, mutta viereinen Sipoonjoki on Natura 2000-kohde.

3.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaava-alueella

Kaava-alueella asuu noin 180 asukasta. Nikkilän taajamassa (kaavarunkoalue) asuu noin 5 700 asukasta (2024).

Nikkilä on viime vuosina kasvanut nopeasti ja kasvun ennustetaan jatkuvan. Nikkilän tilastoalueella, joka on laajempi kuin taajama-alue, asui vuoden 2025 lopussa noin 5 800 asukasta. Kunnan väestösuunnitteen mukaan vuonna 2030 Nikkilän tilastoalueella asuisi 7 300–8 200 asukasta.

Yhdyskuntarakenne

Nikkilä on Sipoon suurin taajama sekä kunnallisten ja koulupalvelujen keskus. Nikkilän taajama sijaitsee pääkaupunkiseudun kupeessa, n. 30 km Helsingistä, n. 25 km Porvoosta ja n. 10 km Keravalta, joihin on hyvät ja nopeat yhteydet seututietä nro 148 (Kerava–Porvoo) ja yhdystietä nro 1521 (Helsingin suuntaan) pitkin. Lisäksi yhdystie nro 1494 johtaa Nikkilästä Pornaisiin.

Kaavoitettava alue sijoittuu Nikkilän taajamakeskukseen pohjoisosaan, Nikkilän kartanon nykyisen omakotialueen ja taajaman ytimen väliselle alueelle.

Taajamakuva

Kaavoitettavan alueen taajamakuva on vaihteleva. Radan eteläpuolella Ison Kylätien varsi on pitkään ollut Nikkilän pääraitti ja sen varrella on sekä vanhoja rakennuksia 1900-luvun alusta, että uudempaa ker-

Jord- och skogsbruk

I norra delen av området finns det åkerområden som använts inom jordbruket.

Skyddsobjekt i naturen och landskapet

Det finns inga naturskyddsobjekt eller -områden i planeringsområdet men Sibbo å, som rinner intill planområdet, är ett objekt i nätverket Natura 2000.

3.1.3 Den byggda miljön

Planområdet har ca 180 invånare. I tätorten Nickby (planstommeområdet) bor ca 5 700 personer (2024).

Nickby har vuxit snabbt på senare år och tillväxten väntas fortsätta. Nickby statistikområde, som även omfattar områden utanför tätorten, hade ca 5 800 invånare vid utgången av 2024. Enligt kommunens befolkningsprognos kommer Nickby statistikområde att ha 7 300–8 200 invånare år 2030.

Samhällsstruktur

Nickby är den största tätorten i Sibbo och centrum för den kommunala servicen och skolservicen. Nickby ligger i kanten av huvudstadsregionen, ca 30 km från Helsingfors, ca 25 km från Borgå och ca 10 km från Kervo. Från Nickby finns det goda förbindelser till nämnda orter längs regionväg nr 148 (Kervo–Borgå) och förbindelseväg nr 1521 (i riktning mot Helsingfors). Därtill går förbindelseväg nr 1494 till Borgnäs.

Området som ska planläggas ligger i omedelbar närhet av Nickby tätortscentrum, mellan egnaheimsområdet i Nickby gård och järnvägen.

Tätortsbild

Området som ska planläggas har en omväxlande tät-

rostalokantaa. Isontalontien kukkulalla on omakotiasumista vehreillä pihoilla.

Radan varrella on Nikkilän vanhaan asemaan liittyviä rakennuksia 1800-luvulta ja 1900-luvun alusta. Aseman vieressä maisemassa näkyvällä paikalla on Livalin entinen valaisintehdas, joka sittemmin toimi kunnan varikkona. Nykyään rakennus on tyhjä.

Ollbäckenin syvän purolaakson pohjoispuolella sijaitsee Nikkilän vanha kylä, jonka rakennuskanta on luonteeltaan omakotimaista ja rakennettu pääosin 1800-luvulla ja 1900-luvun alussa. Kylää ympäröi peltoja.

Asuminen

Kaava-alueella sijaitsee lähinnä pientaloja (omakotitaloja ja rivitaloja). Kaava-alueen vieressä on myös kerrostaloja. Kaava-alueella sijaitsee Sipoon Eläkeläiskotisäätiön asuntoja.

Palvelut

Kaava-alueella sijaitsee kaksi päiväkotia ja Sipoon Betania-seurakunnan kirkko. Alueella toimi aikaisemmin Nikkilän nuorisotalo, joka on nyt tyhjillään ja sen vieressä pieni skeittiramppi. Aseman lähellä on matonpesupaikka. Alueella sijaitsee myös Scoutkåren Åfararnan partiokolo ja Sibbo Ungdomsförbundin kanslia SUF-huset.

Suunnittelualueen tuntumassa sijaitsee useita keskeisiä palveluita Nikkilässä. Alueen eteläpuolella 600 metrin päässä sijaitsevat mm. koulukeskus Nikkilän Sydän ja Nikkilän kirjasto. Ison kylätien varressa sijaitsee kaupallisia palveluita ja noin 400 metrin päässä Nikkilän isot päivittäistavarakaupat.

Alle 500 metrin päässä sijaitsee myös liikuntatoimen monitoimihalli ja väestönsuoja, Sipoon seniorikes-

ortsbild. Söder om banan har Stora Byvägen länge varit ett huvudstråk i Nickby och längs det finns både gamla byggnader från början av 1900-talet och nyare höghus. På kullen vid Storbondsvägen finns det egnahemshus med grönskande gårdsplaner.

Längs banan uppfördes byggnader i anslutning till stationen på 1800-talet och i början av 1900-talet. På en synlig plats i landskapet, bredvid stationen, står Livals före detta armaturfabrik som senare har använts som kommunens depå. I dag står byggnaden tom.

På norra sidan av den djupa dalen kring Ollbäcken finns Nickby gamla by, där byggnadsbeståndet, som har karaktären av egnahemsboende, främst har uppförts på 1800-talet och början av 1900-talet. Byn omges av åkrar.

Boende

Inom planområdet finns främst småhus (egnahemshus och radhus). Bredvid planområdet finns också flervåningshus. Pensionärshemstiftelsen i Sibbo har bostäder i planområdet.

Service

Inom planområdet finns två daghem och Betanieförsamlingens kyrka. Ungdomsgården i Nickby drev tidigare verksamhet i området men den står nu tom och bredvid den finns en skateramp. Nära stationen finns ett mattvättställe. Här finns även Scoutkåren Åfararnas möteslokal och Sibbo Ungdomsförbunds kansli SUF-huset.

Inom närheten av planeringsområdet i Nickby finns ett flertal centrala serviceformer. Söder om området 600 meter bort ligger bl.a. skolcentret Nickby Hjärta och Nickby bibliotek. Längs Stora Byvägen tillhandahålls kommersiell service och dagligvaruaffärerna i

kus, Nikkilän sosiaali- ja terveysasema, kulttuuritalo Lilla Villan, Lukkarin koulu ja jalkapallohalli.

Työpaikat, elinkeinotoiminta

Palvelut-kappaleessa mainittujen toimijoiden lisäksi alueella toimii muutama pienempi yritys. Osa yrityksistä toimii Sipoon kunnan omistamassa Villa Bubbis-yrittäjätalossa.

Virkistys

Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee virkistysalueita. Alueen itäpuolella on Sipoonjoen laakso ulkoilureitteineen ja puistoineen ja alueen länsipuolella Lukkarinpuisto osana pidempää Nikkilän keskuspuistoakselia. Alueen pohjoispuolella on Nikkilän kartano ja Byberget reitteineen, josta pääsee Pohjanmetsän laajalle virkistysalueelle ja sen hiihtoladuille ja frisbeegolfradalle.

Liikenne

Alue sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla, sillä aluetta halkoo junarata, jolle suunnitellaan henkilöliikenteen aseman avaamista ja alueen itälaidalla kulkee yksi Nikkilän pääkaduista, Pornaistentie. Pornaistentien liikennemäärä on noin 5 200 moottoriajoneuvoa vuorokaudessa. Pornaistentietä pitkin kulkee Nikkilän kartanolle, sekä pohjois-Sipoon ja Pornaisten suuntaan menevät bussilinjat.

Iso Kylätie–Vanha Kylätie on Nikkilän perinteinen pääraitti, mutta sen rooli moottoriajoneuvoliikenteelle on nykyään pienempi eikä läpiajo radan yli ole sallittu. Alueen muut kadut ovat luonteeltaan vähäliikenteisempiä tonttikatuja.

Kerava–Sköldvik-rataosalla kulkee päivittäistä tavaraliikennettä. Lisäksi rataosalla on satunnaista museoliikennettä Porvooseen. Rataosa on yksiraiteinen, jolla ei ole nykyisellään edellytyksiä junien kohtaa-

Nickby finns på ett avstånd av ca 400 meter.

På mindre än 500 meter finns också idrottsväsendets allaktivitetshall och ett befolkningsskyddsrum, Seniorcentret i Sibbo, Nickby social- och hälsostation, kulturhuset Lilla Villan, Lukkarin koulu och en fotbollshall.

Arbetsplatser, näringsverksamhet

Utöver de aktörer som nämnts ovan i stycket Service finns det några andra mindre företag i området. En del av företagen driver verksamheten i företagarhuset Villa Bubbis, som ägs av kommunen.

Rekreation

Det finns rekreatiomsområden i närheten av planområdet. På områdets östra sida ligger Sibbo ådal med friluftsleder och parker, på västra sidan Klockarparken som är en del av den längre centralparksaxeln i Nickby. På norra sidan av området löper friluftslederna vid Nickby gård och Byberget. Härifrån kan man fortsätta till det stora rekreatiomsområdet i Norrskogen, där det finns skidspår och en frisbeegolfbana.

Trafik

Området ligger centralt med hänsyn till trafiken. Det genomkorsas av en tågbana och man planerar att öppna en station för persontrafik. Längs östra kanten går en av huvudgatorna i Nickby; Borgnäsvägen. Trafikmängden på Borgnäsvägen är ca 5 200 motorfordon i dygnet. Längs Borgnäsvägen trafikerar bussar till Nickby gård samt i riktning mot norra Sibbo och Borgnäs.

Stora Byvägen–Gamla Byvägen är av hävd ett huvudstråk i Nickby men den har numera mindre betydelse för trafiken med motorfordon och genomfart över banan är förbjuden. De övriga gatorna i området är tomtgator med mindre trafik.

miselle. Rataosalla suurin sallittu nopeus kaikilla junilla on 80 km/h, mutta radalla on tärinän vuoksi 40 km/h alennettuja nopeusrajoitusalueita. Rataosa on sähköistetty, kauko-ohjattu, suojastettu ja kulunvalvonnalla varustettu. Radan päällysrakenneluokka on D. Radalla on 54E1 -kiskot, betonipölkkyt ja sepelituukkerros.

Porvoon rata helpotti etenkin Sipoon pohjoisosien ja Nikkilän asukkaiden kulkemista sekä Helsinkiin että Porvooseen. 1970-luvun loppupuolella Valtion rautatiet päätti harventaa henkilöliikenteen vuoroja, sillä liikenne ei ollut kannattavaa kun uusi Porvoonväylä nopeutti porvoolaisten matkat Helsinkiin. Pikkuhiljaa viimeisetkin vuorot lopetettiin, eikä henkilöjunia enää vuoden 1981 jälkeen kulkenut Porvoon radalla. Tavaraliikenne jatkui vielä muutaman vuoden, mutta myös tavaraliikenne Porvooseen lakkautettiin vuonna 1990. Nykyään rata on käytössä Sköldvikin teollisuusalueen tavarajunilla.

Kerava–Sköldvik-radalle on laadittu aluevarausselvitys radan avaamiselle henkilöliikenteelle Keravan ja Nikkilän välillä. Selvitys on selostettu tarkemmin kapaleessa 4.4.2.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Kaava-alueella sijaitsee 25 kiinteistöä, joilla sijaitsee arvokkaaksi luokiteltuja rakennuksia (Porvoon museon informaatioportaali 9.4.2025). Kohteet on inventoitu vuonna 2024 *Sipoon kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen päivityksen* yhteydessä ja ne on kuvattu seuraavilla sivuilla. Kohteet Ros ja Rosbacka on suojeltu asemakaavalla. Muut rakennukset ei ole suojeltu voimassa olevissa asemakaavoissa.

Syksyllä 2020 on laadittu arkeologinen tarkkuusinventointi kaava-alueella (Mikroliitti), jonka mukaan alueella sijaitsee yksi kiinteä muinaisjäännös (Nickby

Godståg kör dagligen på banavsnittet Kervo–Sköldvik. Ett museitåg kör sporadiskt till Borgå. Banavsnittet har ett spår så för närvarande finns inga förutsättningar för tågmöten. Den största tillåtna hastigheten på banan är 80 km/h för alla tåg, men på grund av vibrationer finns det områden där hastigheten har sänkts till 40 km/h. Banavsnittet är elektrifierat, fjärrstyrt, förreglat och försett med passerkontroll. Överbyggnadsklassen är D. Rälsen består av 54E1-skenor, betongsliprar och ett stödlager av makadam.

Särskilt för dem som bodde i norra delarna av Sibbo och Nickby gjorde Borgåbanan det lättare att ta sig till Helsingfors och Borgå. I slutet av 1970-talet beslöt Statsjärnvägarna att minska antalet avgångar inom persontrafiken eftersom trafiken inte längre var lönsam då den nya Borgåleden hade gjort att Borgåborna kunde åka snabbare till Helsingfors. Småningom upphörde även de sista turerna och efter år 1981 har inga persontåg trafikerat på Borgåbanan längre. Godstrafiken fortsatte ännu några år men även godstrafiken till Borgå upphörde år 1990. I dag används banan för godstrafik till industriområdet i Sköldvik.

En områdesreserveringsutredning har gjorts för Kervo–Sköldvik-banan om att öppna den för persontrafik mellan Kervo och Nickby. Utredningen behandlas mer ingående i 4.4.2.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Planområdet omfattar 25 fastigheter med byggnader som klassificerats som värdefulla (Borgå museums informationsportal 9.4.2025). Byggnaderna inventerades i samband med uppdateringen av kulturmiljö- och byggnadsarvsutredningen, som gjordes 2024, och de har beskrivits på följande sidor. Objekten Ros och Rosbacka har skyddats i en detaljplan. De övriga byggnaderna är inte skyddade i de gällande detaljplanerna.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Nikkilän asemanseudun asuinrakennuksia. Jugendaihe katossa. Ilmeeltään jonkin verran muuttunut, vuoraukset, ikkunatyypit räystäsdetaili muuttunut.

(A) Dalbacka

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1920

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 3 / Lokal, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Byggnadshistoria, viktig med hänsyn till miljön som helhet

Bostadshus i Nickby stationsnejd. Taket i jugendstil. Den allmänna framtoningen har ändrats något. Brädfodringen, fönstertypen och takfötsdetaljerna har ändrats.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Nikkilän asemanseudun rakennuskantaa. Työntekijöiden asuinrakennuksia. Osa rautateiden historiaa ja Sipoon paikallishistoriaa

(B) Backa

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1800–1830

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 1 / Regional, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, paikallishistoria, käyttötarkoitukseen liittyvät arvot, maiseman ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Byggnadshistoria, lokal historia, värden som knyter an till användningsändamålet, viktig med hänsyn till landskapet och miljön som helhet

Byggnadsbeståndet i Nickby stationsnejd. Bostadshus för arbetare. Del av järnvägarnas historia och Sibbo lokala historia.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Vuonna 1874 valmistunut Nikkilän rautatieasema ja siihen liittyvät sauna (1874) ja talousrakennus (1900).

(C) Nikkilän aseman rakennukset, Lipiäinen

Byggnader vid Nickby station, Lipiäinen

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1870–1900

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 1 / Regional, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Käyttötarkoitukseen liittyvät arvot, paikallishistoria ja rakennushistoria, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä / Värden som knyter an till användningsändamålet, lokal historia och byggnadshistoria, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet

Nickby järnvägsstation (1874) med tillhörande bastu (1874) och ekonomibyggnad (1900).



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Pitkänomainen ja leveärunkoinen rakennus vuodelta 1920. Vanhimmilta osiltaan voi olla vanhempikin. Näkyvällä paikalla aivan Nikkilän junaradan tuntumassa.

(D) Brobacka

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1919–1920

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 2 / Lokal, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Paikallishistoria, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä / Lokal historia, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet

Avlång byggnad med bred stomme från 1920. De äldsta delarna kan vara ännu äldre. På en synlig plats i Nickby nära tågbanan.



Tien reunassa kyläkuvassa tunnusomaisesti satulakattoinen asuinrakennus, arviolta 1900-luvun alusta. Ilme on jonkin verran muuttunut.

(E) Purola

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1919 (RHR)

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 3 / Lokal, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Kyläkokonaisuuteen liittyvä huomionarvoinen vanhempi asuinrakennus. Ikkunamuutos on muuttanut ilmettä, palautettavissa tulevissa korjauksissa. / Beaktansvärt äldre bostadshus i byn som helhet. Bytet av fönster har förändrat exteriören, kan återställas vid kommande reparationer.

Bostadshus med sadeltak vid vägkanten, ett typiskt element i bybilden, uppfört uppskattningsvis i början av 1900-talet. Framtoningen har förändrats något.



Pitkänomainen, satulakattoinen, mahdollisesti myöhemmin laajennettu asuinrakennus 1930-luvulta. Poikki pääty. Ullakkoa laajennettu ja kattomuotoa muutettu 1979. Kuuluu Vanhan Kylätien kokonaisuuteen.

(F) Svanbacka

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1934

Arvoluokitus / Värdeklass

Maisemallinen, luokka 2 / Landskapsmässig, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Viktig med hänsyn till miljön som helhet

Avlångt bostadshus med sadeltak, uppfört på 1930-talet men har eventuellt byggts ut senare. Tvärgavel. Vinden byggdes ut och takformen ändrades 1979. Ingår i helheten Gamla Byvägen.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Tilan pitkänomainen asuinrakennus, jossa vanhempi peiterimalaudoitu. 1-kerroksinen laajennus ja osa ikkunoista uusittuja. Sementtitiilikate. Lisäksi tilakeskukseen liittyviä rakennuksia.

(G) Hemfrid

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1886

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 2 / Lokal, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennushistoria, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä / Byggnadshistoria, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet

Avlångt bostadshus med äldre panel av täckribbor. Utbyggnad i en våning, en del fönster har förnyats. Tak av cementtegel. Dessutom byggnader i anslutning till gårdens driftcentrum.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Klockarsin kantatila, joka tunnettiin jo 1500-luvulla. Historiallinen kaksinkertaisen rivikylän paikka. Nykyinen päärakennus 1930-luvun lopulta. Suurehko, kaksikerroksinen, poikkipäädyllinen rakennus, joka on toiminut päiväkotina. Lisäksi L-muotoinen navettarakennus.

(H) Klockars

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1938

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 2 / Lokal, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennusaikansa hyvä edustaja, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä / En bra företärdare för sin byggnadsera, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet

Stamfastigheten Klockars, känd redan på 1500-talet. Historisk plats i en dubbel radby. Den nuvarande huvudbyggnaden är från slutet av 1930-talet. Relativt stor byggnad med två våningar och tvärgavlar, som har fungerat som daghem. Dessutom en L-formig ladugård.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Pienehkö mansardikattoinen asuinrakennus 1820-luvulta ja pihapiiri, joka on säilyttänyt perinteisen ilmeensä Vanhan Kylätien varrella. Hyvin säilynyt kokonaisuus.

(I) Tomtebo

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1820

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 1 / Regional, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennustyyppinsä hyvä edustaja, rakennushistoria ja paikallishistoria, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä. / En bra företrädare för sin byggnadstyp, byggnadshistoria och lokal historia, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet.

Ett rätt så litet bostadshus med mansardtak från 1820-talet och ett gårdstun som bevarat sin traditionella framtoning längs Gamla Byvägen. En väl bevarad helhet.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Jussas on Nikkilän kantatiloja ja siitä on maininta jo vuodelta 1543. Nykyinen päärakennus on vuodelta 1922. Se on poikkipäädylinen ja mansardikattoinen. Tilalla on myös suuri tiilinaavetta.

(J) Jussas

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1922

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 1 / Regional, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Paikallishistoria ja rakennushistoria, ympäristökokonaisuuden ja maiseman kannalta tärkeä / Lokal historia och byggnadshistoria, viktig med hänsyn till miljön som helhet och landskapet

Jussas hör till stamfastigheterna i Nickby och det finns ett omnämnande om den redan år 1543. Den nuvarande huvudbyggnaden är från år 1922. Den har mansardtak och tvärgavlar. På gården finns också en stor ladugård i tegel.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Kylätien varressa tunnusomainen vanhempi pihapiiri, jossa vanhempi, ilmeeltään uudistunut ja laajennettu, arviolta 1900-l alussa rakennettu päärakennus talousrakennuksineen.

(K) Humalistontie 1

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1900-luvun alku

Arvoluokitus / Värdeklass

Maisemallinen, luokka 3 / Landskapsmässig, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Kyläkuvan kannalta arvokas, rakennusaikansa hyvä edustaja / Värdefull med hänsyn till bybilden, en bra representant för sin byggnadsera

Typiskt äldre gårdstun längs byvägen bestående av en äldre huvudbyggnad från början av 1900-talet, som sedermera byggts ut och förnyats utvändigt, jämte ekonomibyggnader.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Näkyvästi sijoittuva postmodernistisia piirteitä omaava puurakenteinen nuorisotalo.

(L) Lindnäs, nuorisotalo, Unkan

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1985

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 3 / Lokal, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Aikansa hyvä edustaja / Bra representant för sin tid

Synligt belägen ungdomsgård. Trähus med postmoderna drag.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Kaksikerroksinen, satulakattoinen rakennus, joka on valmistunut 1939.

(M) Solhem

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1939

Arvoluokitus / Värdeklass

Ei luokiteltu / Inte klassificerats

Arvoperuste / Värdegrund

Ei luokiteltu / Inte klassificerats

Byggnad i två våningar med sadeltak, uppförd 1939.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Entinen Oksasen kellosepän liike. Vanhimmat osat n. 1880-luvulta. 1912 lisärakennettu ja korotettu huomattavasti. Rakennuksen nurkassa on ollut 1900-luvun alussa pieni kauppahuone. Talossa on pidetty myös pienten lasten koulua. Osa Ison Kylätien säilynyttä kokonaisuutta.

(N) Kellola

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1880–1920

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 1 / Lokal, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Ympäristökokonaisuuden ja kaupunkikuvan kannalta tärkeä, rakennusaikansa hyvä edustaja, paikallishistoria ja rakennushistoria / Viktig med hänsyn till miljön som helhet och stadsbilden, bra representant för sin byggnadsera, lokal historia och byggnadshistoria

Fd. urmakare Oksanens affär. De äldsta delarna är ungefär från 1880-talet. Tillbyggnad och avsevärd förhöjning år 1912. I början av 1900-talet fanns en liten handelslokal i hörnet av byggnaden. En skola för små barn har också drivits i huset. En del av den bevarade helheten längs Stora Byvägen.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Entinen liikerakennus. Viistetyssä nurkassa sijaitseva ovi. Piharakennus vuodelta 1940. Osa Ison Kylätien säilynyttä kokonaisuutta.

(O) Lillslätt

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1925

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 1 / Lokal, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Ympäristökokonaisuuden ja kaupunkikuvan kannalta tärkeä, rakennusaikansa hyvä edustaja, paikallishistoria ja rakennushistoria / Viktig med hänsyn till miljön som helhet och stadsbilden, bra representant för sin byggnadsera, lokal historia och byggnadshistoria

F.d. affärsbyggnad. Dörr i ett avfasat hörn. Gårdsbyggnad från år 1940. En del av den bevarade helheten längs Stora Byvägen.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Rapattu, kaksikerroksinen, satulakattoinen liikerakennus. Tyypillinen 1940-luvun asuin-/liikerakennus. Osa Ison Kylätien säilynyttä kokonaisuutta.

(P) Geirsbo 2, Solliden

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1941

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 1 / Lokal, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Ympäristökokonaisuuden ja kaupunkikuvan kannalta tärkeä, rakennusaikansa hyvä edustaja, paikallishistoria ja rakennushistoria / Viktig med hänsyn till miljön som helhet och stadsbilden, bra representant för sin byggnadsera, lokal historia och byggnadshistoria

Putsad affärsbyggnad i två våningar, sadeltak. Typiskt bostads-/affärshus från 1940-talet. En del av den bevarade helheten längs Stora Byvägen.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Sipoon kunta, 2024

2000-luvun alussa valmistunut seurakuntatalo.

(Q) Betania

Rakennusvuosi / Byggnadsår

2001 (RHR)

Arvoluokitus / Värdeklass

Ei luokiteltu / Inte klassificerats

Arvoperuste / Värdegrund

Ei luokiteltu / Inte klassificerats

Församlingshem från början av 2000-talet.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Symmetrisesti sommiteltu, aumakattoinen ja noppamainen, kaksikerroksinen, iso rakennus Ison Kylätien varrella. Julkisivut rapattu, ikkunat uusittuja, kadun puolella katettu graniittiporras

(R) Villa Hemmet

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1936

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 1 / Regional, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Ympäristökokonaisuuden ja kaupunkikuvan kannalta tärkeä, rakennusaikansa hyvä edustaja, paikallishistoria ja rakennushistoria / Viktig med hänsyn till miljön som helhet och stadsbilden, bra representant för sin byggnadsera, lokal historia och byggnadshistoria

Symmetriskt utformad, tärningslik med valmat tak, två våningar, stor byggnad längs Stora Byvägen. Putsade fasader, förnyade fönster, täckt trappa i granit mot gatan.



(S) Fridborg, vanha posti / gamla posten

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1919–1920

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 1 / Lokal, klass 1

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennusaikansa hyvä edustaja, rakennushistoria, paikallishistoria, käyttötarkoitukseen liittyvät arvot, maiseman ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Bra representant för sin byggnadsera, byggnadshistoria, lokal historia, värden som knyter an till användningsändamålet, viktig med hänsyn till landskapet och miljön som helhet

Vanhan postin rakennus 1900-luvun alusta. Jyrkähkö, osittain mansardikattoinen, ristipäätyinen, keltainen rakennus, jonka julkisivussa on myös klassisistisia aiheita. Tärkeä osa Ison Kylätien kokonaisuutta.

Gammalt posthus från början av 1900-talet. Relativt brant tak, delvis av typen mansardtak, korsgavel. Den gula fasaden har inslag av klassicism. En viktig del av Stora Byvägen som helhet.



(T) Björkbacka

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1900-luvun alku

Arvoluokitus / Värdeklass

Maisemallinen, luokka 3 / Landskapsmässig, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Ilmeensä varsin hyvin säilyttänyt kapearunkoinen 1900-luvun alun asuinrakennus, ympäristöä rikastuttava / Bostadshus med smal stomme, från början av 1900-talet. Har bevarat sin framtoning väl och berikar miljön

Asemaympäristöön liittyvä asuinrakennus 1900-luvun alusta.

Bostadshus från början av 1900-talet i anslutning till stationsnejden.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Asemakokonaisuuteen kuuluva entinen asemapäällikön talo 1900-luvun alusta, julkisivuverhouksena erityinen lohkopintainen tiili, sokkeli valettu betonista, pilareilla seisova puurakenteinen kuisti, ikkunat vanhoja jugendtyylisiä, vesikate uudehko.

(U) Asemapäällikkö

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1900-luvun alku

Arvoluokitus / Värdeklass

Seudullinen, luokka 2 / Regional, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Asemaympäristöön liittyvä jugendpiirteitä omaava asemapäällikön talo 1900-luvun alusta, erityispiirteenä lohkopintainen harmaa julkisivumuuraus / Bostadshus som uppfördes för stinsens i början av 1900-talet. Huset har drag av jugendstil och fasaden är murad av grått tegel med spaltyta

Till stationshelheten hör f.d. stinshuset från början av 1900-talet. Fasadbeklädnaden är ett ovanligt tegel med spaltyta. Betongsockel, farstukvist i trä på pelare, gamla fönster i jugendstil, relativt nytt yttertak.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

Vuonna 1956 valmistunut omakotitalo, joka on säilyttänyt alkuperäisen ilmeensä. Tärkeä osa Isotalontien maisemakokonaisuutta.

(V) Fredriksbo

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1956

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 3 / Lokal, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Osa Isotalontien maisemakokonaisuutta. Rakennus on säilyttänyt hyvin alkuperäisen ilmeensä / Del av landskapshelheten vid Storbondsvägen. Byggnaden har bevarat sin ursprungliga framtoning väl

Egnahemshus från 1956 som har bevarat sin ursprungliga stil. Viktig del av landskapshelheten vid Storbondsvägen.



1950- 1960 -lukujen vaihteessa rakennettu omakotitalo, joka on säilyttänyt hyvin alkuperäisen aikakaudelle ominaisen asunsa. Osa Isotalontien maisemakokonaisuutta.

(W) Boliden

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1950–1965

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 3 / Lokal, klass 3

Arvoperuste / Värdegrund

Rakennus on säilyttänyt hyvin alkuperäisen ilmeen-
sä. Osa Isotalontien maisemakokonaisuutta / Byggnaden har bevarat sin ursprungliga framtoning väl.
Del av landskapshelheten vid Storbondsvägen

Egnahemshus med väl bevarad, för decennieskiftet
1950–1960 typisk exteriör. Del av landskapshelheten
vid Storbondsvägen.



Mansardikattoinen, monimuotoinen asuinrakennus piharakennuksineen puutarhaisella tontilla Nikkilän entisen aseman läheisyydessä. Ulkorakennuksessa Ison kylätien tapaan viistottu ovenpaikka rakennuksen nurkassa.

(X) Ros

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1920-luku

Arvoluokitus / Värdeklass

Paikallinen, luokka 2 / Lokal, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Paikallishistoria, maiseman ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Lokal historia, viktig med hänsyn till landskapet och miljön som helhet

Mångformigt bostadshus med mansardtak och gårdsbyggnader på en trädgårdstomt i närheten av f.d. stationen. Uthuset har ett för Stora Byvägen typisk avsneddat hörn för en dörr.



Lähde: Porvoon museo/MIP, kuvaaja Kristina Karlsson, 2024

(Y) Rosbacka

Rakennusvuosi / Byggnadsår

1920

Arvoluokitus / Värdeklass

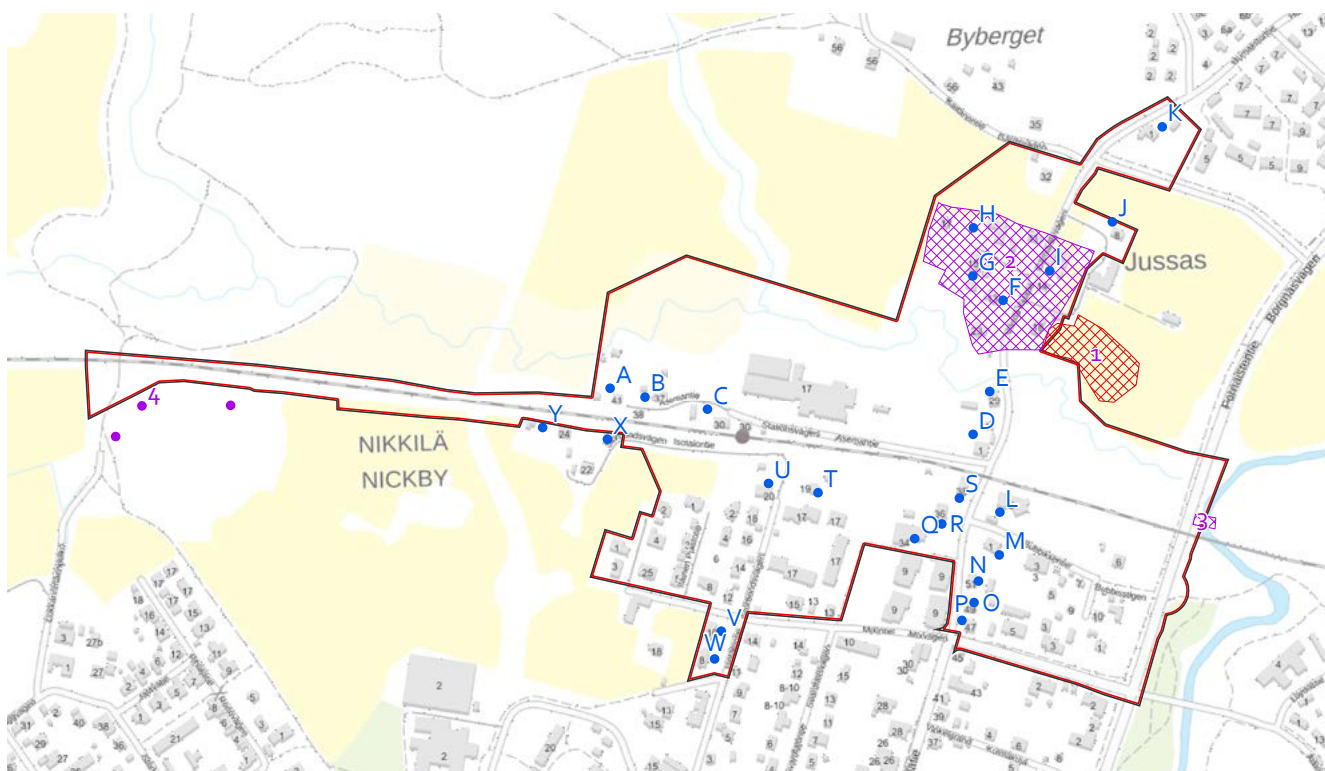
Maisemallinen, luokka 2 / Landskapsmässig, klass 2

Arvoperuste / Värdegrund

Maiseman ja ympäristökokonaisuuden kannalta tärkeä / Viktig med hänsyn till landskapet och miljön som helhet

Keltainen, satulakattoinen poikkipäädyllä varustettu asuinrakennus sekä ulkorakennuksia puutarhaisella, rehevällä tontilla. Kuuluu asemanseudun historialliseen kokonaisuuteen.

Gult bostadshus med sadeltak och tvärgavel. Uthus på en grönskande trädgårdstomt. Hör till den historiska helheten i stationsnejden.



Arvokkaat rakennukset ja kulttuuriperintökohteet.

Värdefulla byggnader och kulturarvsobjekt.

Muinaisjäännökset ja kulttuuriperintökohteet kaava-alueella tai sen välitömässä läheisyydessä.

Kohde (tunnus)	Kuvaus
Nickby Olars (1000040426, nro 1 kartalla) kiinteä muinaisjäännös	Nikkilän kylän (Nickby) vanhan tonttimaan itäpuoleisella pellolla havaittiin metallinilmaisinharavoinnissa nykyaikaa selvästi vanhempien löytöjen ti- hentymä. Muutamassa (mutta ei useimmissa) koekuopissa havaittiin vii- teitä mahdollisesta kyntökerroksen alaisesta kulttuurikerroksesta. Löytöinä oli mm. kuparipellin kappaleita, vanhaa taso- ja pullolasia, kupariseoksinen veitsen ponsi, lyjyplommeja, yksi ilmeisesti 1600-luvun raha, pronssipadan kappaleita, palaneita kiviä ja palanutta savea. Nyt muinaisjäännöksen raja- tun peltoalueen itäpuolisko on v. 1767 kartalla ollut Olarsin talon tonttimaa- ta.
Nickby (Nikkilä), Kyläkeskus (1000010874, nro 2 kartalla) muu kulttuuriperintökohde	Nickby mainitaan ensimmäisen kerran 30.9.1442. Nickbyssä oli vuonna 1543 kymmenen tilaa. Nimeltä tunnetaan Gubbis, Jåffs, Jussas, Klockars, Mix, Ollas ja Segers. Kolme nimeltä tuntematonta tilaa muodosti vuonna 1610 pohjan Nickbyn säterille. Kylän tiloista ainoastaan Gubbis oli autiona pitem- pään, nimittäin 1630-luvun alusta 1650-luvun loppuun. Kylällä oli 1500-luvun puolivälissä kuusi ulkokylämiestä. Osa ulkokylämaasta jaettiin vuonna 1556 kylän talonpoikien kesken. Norkullan Hans Erikso- nilla oli ulkokylämaalla Löthensin rälssitila. Löthens oli autiona lähes koko 1600-luvun. Nickbyn käytössä olleet tilat jakaantuivat 1600-luvun lopulla kahdelle tontti- maalle: 1) säteri; 2) kylä: Gubbis, Jåffs, Jussas, Klackars, Mix, Ollas ja Segers. Nickbyn kyläkeskus on pysynyt käytössä nykyaikaan saakka. Tonttimaa jakaantuu edelleen seitsemään kyläraitin varrella olevaan osaan niin kuin 1600-luvun lopulla. Toisaalta alue on omakotitaloistunut ja menettänyt samalla lähes täysin vanhan ilmeensä. Rakentamatonta tilaa on pihalla ja laidoilla. Alueella on pääasiassa raskasrakenteisia taloja.
Sipoonjoen 1. siltapaikka (1000047520, nro 3 kartalla) muu kohde	Nikkilän siltapaikka sijaitsee Sipoonjoen keskiajalta viljellyn kulttuurimaise- man ytimessä, Sipoon kirkolta Nikkilän kartanolle kulkevan tien itäpuolella. Sipoonjoen vesirajassa on säilynyt karkeatekoista, lohkotuista kivistä tehtyä tukimuurausta, joka todennäköisesti ajoittuu vuoteen 1872. Nykyistä edel- tävää siltaa purettaessa on joen itätörmään tuotu runsaasti täytemaata, joka mahdollisesti on peittänyt siltajäänteitä. Täytemaanteen yläosassa on näh- tävässä yhden kokonaisuutena säilyneen siltapilarin lakiosa graniittisine laakeri- tasoinen. Graniittirunkoa peittävä betonirappaus on ilmeisesti sisällissodan 1918 jälkeisten korjausten ajalta. Alempana rinteessä on yhden katkaistun pilarin fragmentti
Klockarbacken (1000055834, nro 4 kartalla) muu kulttuuriperintökohde	Kuopat sijaitsevat Lukkarinmäenpolun itäpuolella Nikkilän koirapuiston kohdalla, sekametsää kasvavassa kivikkoisella mäellä. Kuopat liittyvät to- dennäköisesti Nikkilän kylän historialliseen aikaan. Pääkohde on mäen länsirinteellä oleva lähes kaksi metriä syvä kuoppa, joka on täynnä risuja. Kuopassa kasvaa puita. Siinä on kookkaat maavallit, joiden koko ulkoreunasta toiseen on 5 x 4 metriä. Kyseessä on todennäköisesti kel- larikuoppa, joka on ollut joskus katettu puukatolla, minkä kautta päästy si- sään. Kuopan itäpuolella on otettu hiekkaa ja yläpuolella rinteessä on myös kaivelun jälkiä. Toinen kuoppa on mäen pohjoisrinteellä. Mäen ympärillä on peltoja ja pohjoispuolella junanrata. Mäen itäpuolella on kyläpaikka Nickby (Nikkilä), autio 2 (Söderåker). Kuoppa on pyöreä ja sammaloitunut. Sen halkaisija on 4 metriä.

Objekt (beteckning)	Beskrivning
Nickby Olars (1000040426, nr 1 på kartan) fast fornlämning	På åkern öster om den gamla tomtmarken i Nickby upptäcktes vid sökning med metalldetektor en koncentration av fynd som är klart äldre än nutid. I några (men inte i de flesta) provgropar observerades tecken på ett eventuellt kulturskikt nedanför plogskiktet. Fynden bestod av bl.a. stycken av kopparplåt, gammalt plan- och buteljglas, skaftknoppen till en kniv i kopparlegering, blyplomber, ett mynt som uppenbarligen är från 1600-talet, stycken av en bronsgryta, brända stenar och bränd lera. Östra halvan av det åkerområde som nu avgränsats som en fornlämning är tomtmark som hörde till Olars gård på en karta från 1767.
Nickby, Bycentrum (1000010874, nr 2 på kartan) Övrigt kulturarvsobjekt	Nickby nämns första gången 30.9.1442. År 1543 fanns det tio hemman i Nickby. Namn som man känner till är Gubbis, Jåffs, Jussas, Klockars, Mix, Ollas och Segers. Tre hemman vars namn man inte känner till bildade år 1610 grunden för Nickby säteri. Av gårdarna i byn stod bara Gubbis öde en längre tid, nämligen från början av 1630-talet till slutet av 1650-talet. I mitten av 1500-talet fanns det sex utombysmän i byn. En del av utombysmännens marker delades mellan bönderna år 1556. Hans Erikson från Norkulla drev frälsehemmanet Löthens. Löthens stod öde nästan hela 1600-talet. De hemman som varit i bruk i Nickby delades upp på två tomtmarker i slutet av 1600-talet: 1) säteriet; 2) byn: Gubbis, Jåffs, Jussas, Klackars, Mix, Ollas och Segers. Bycentrumet i Nickby har varit i bruk fram till våra dagar. Tomtmarken fördelar sig alltså på sju områden längs byvägen på samma sätt som i slutet av 1600-talet. Å andra sidan har många egnahemshus byggts i området, vilket nästan helt suddat ut den gamla framtoningen. Obebyggda områden finns på gårdsplanerna och i utkanterna. Husen är i huvudsak tungt konstruerade.
Broplats 1, Sibbo å (1000047520, nr 3 på kartan) Övrigt objekt	Broplatsen i Nickby är belägen i kärnan av ett odlat kulturlandskap under medeltiden, öster om vägen mellan Sibbo kyrka och Nickby gård. Vid vattengränsen till ån har en stödmur av grovt tillhuggen sten bevarats. Muren anlades antagligen år 1872. När den bro som föregick dagens bro skulle rivas hämtades rikliga mängder fyllnadsjord till östra åbrinken, vilket eventuellt har täckt rester av bron. I övre delen av den fyllda brinken syns toppen av en bevarad bropelare med lagerpall i granit. Betongputsen på granitstommen är uppenbarligen från reparationerna efter inbördeskriget 1918. Längre ner i slänten finns fragment av en bruten pelare.
Klockarbacken (1000055834, nr 4 på kartan) Övrigt kulturarvsobjekt	Groparna är belägna öster om Klockarbackastigen, vid hundrastgården, på en blandskogsbevuxen hällmarkskulle. Groparna hänför sig antagligen till historisk tid i Nickby. Huvudobjektet är en nästan två meter djup grop på västra sluttningen, som är full med ris och kvistar. Det växer träd i gropen. De resliga jordvallarna omkring den mäter 5 x 4 meter mellan ytterkanterna. Det handlar antagligen om en källargrop som tidigare varit täckt av ett trätak, genom vilket man tagit sig in. På gropens östra sida har man tagit sand och högre upp i sluttningen finns också spår av utgrävning. Den andra gropen är belägen på norra sluttningen av backen. Backen omges av åkrar och tågbanan går på dess norra sida. På östra sidan av backen finns en byplats (Nickby), historisk boplatz 2 (Söderåkern). Gropen är rund och mossbevuxen. Den är 4 meter i diameter.

Olars) ja yksi muu kulttuuriperintökohde (Nickby, kyläkeskus). Molemmat kohteet sijaitsevat Vanhan kylätien varrella. Muinaismuistoksi rajattu alue sijaitsee kokonaan nykyisellä peltoalalla, ja vanhan kyläkeskuksen paikka on edelleen asuttu, mutta ilmeeltään merkittävästi muuttunut. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee lisäksi kaksi muuta kulttuuriympäristökohdetta. Kohteet on lueteltu oheisessa taulukossa.

Tekninen huolto

Vesijohto- ja viemäriverkosto ulottuu koko rakennetulle alueelle ja radan eteläpuoli on osa Sipoon Veden toiminta-alueita.

Alueen eteläosa on kaukolämpöverkon piirissä.

Erityistoiminnot

Alueella ei ole erityistoimintaa.

Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

Suunnittelualueen keskellä sijaitsee Livalin entinen valaisinteidas ja kunnan entinen varikko, joka on pilaantuneen maan kohde. Vuosina 1965–1983 alueella toimi Lival Oy:n valaisinteidas, jossa käsiteltiin liuottimia, maaleja ja pintakäsittelyaineita. Tehtaan lämmitykseen käytettiin polttoöljyä. Valaisintehtaan toiminnan loppumisen jälkeen kiinteistöt myytiin Sipoon kunnalle, joka sijoitti alueelle varasto- ja huoltotoimintaa. Varikkotoiminta päättyi 2020-luvun alussa. Pilaantuneisuudesta on tehty selvitys (Ramboll, 2019).

Sköldvikin junaradan lähiympäristö on altis tärinälle ja melulle. Ratatärinästä on laadittu selvitys *Raideliikenteen tärinäselvitys, Nikkilä, Sipoo* (Promethor Oy, 2019), sekä *Kerava-Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelma. Tärinäselvitys* (A-insinöörit, 2024). Vuoden 2024 selvityksen laskentatapa perustuu mallinnukseen,

Hösten 2020 utarbetades en arkeologisk specialinventering i planområdet (Mikroliitti), enligt vilken det finns en fast fornlämning (Nickby Olars) och ett annat kulturarvsobjekt (Nickby, bycentrum) inom området. Båda objekten ligger längs Gamla Byvägen. Det område som avgränsats som ett fornminne ligger i dag i sin helhet på en åker och det gamla bycentrumet är fortfarande bebott men dess framtoning har förändrats avsevärt. I omedelbar närhet av planområdet finns dessutom två andra kulturmiljöobjekt. Objekten räknas upp intill.

Teknisk försörjning

Vatten- och avloppsnätet sträcker sig till hela det bebyggda området och södra delen av banan ingår i Sibbo Vattens verksamhetsområde.

Områdets södra del omfattas av fjärrvärmenätet.

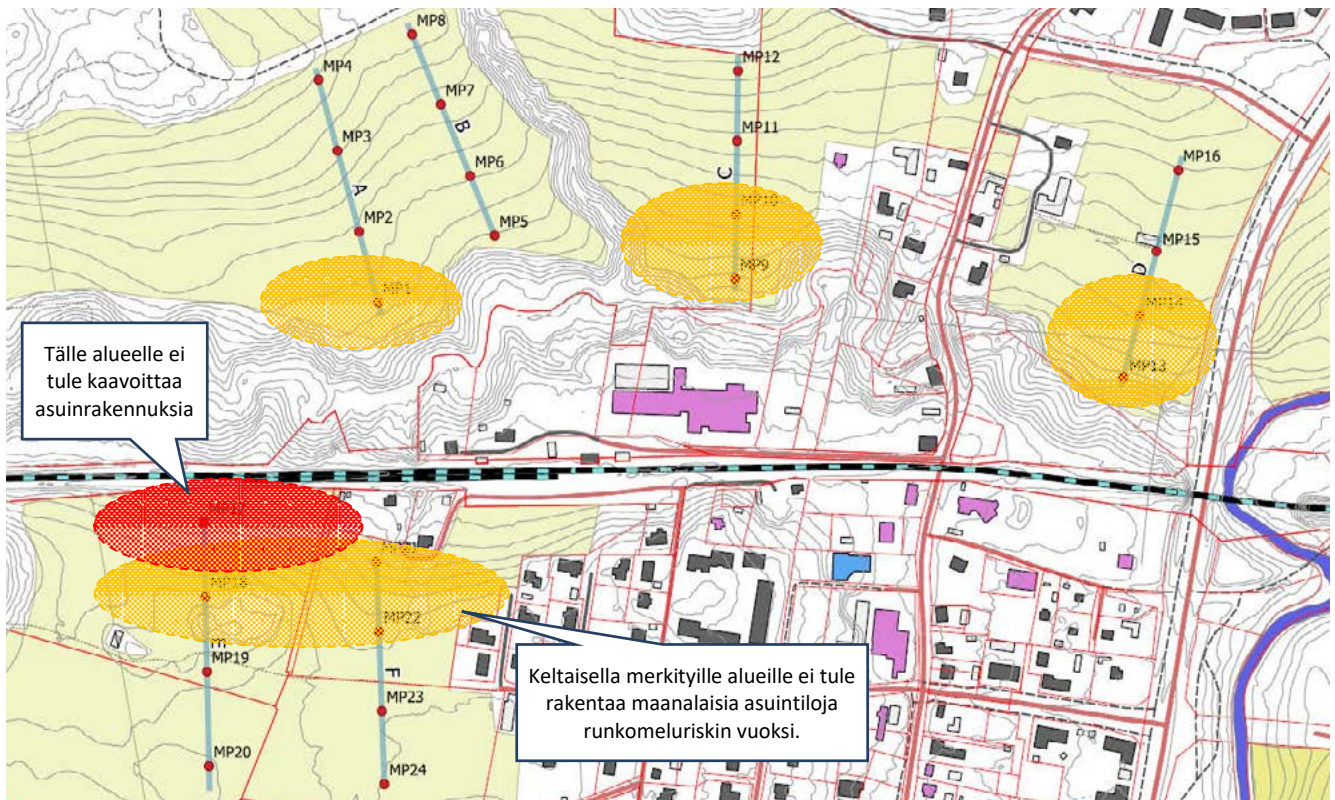
Specialverksamhet

Det förekommer inga specialverksamheter i området.

Miljöskydd och störningar i miljön

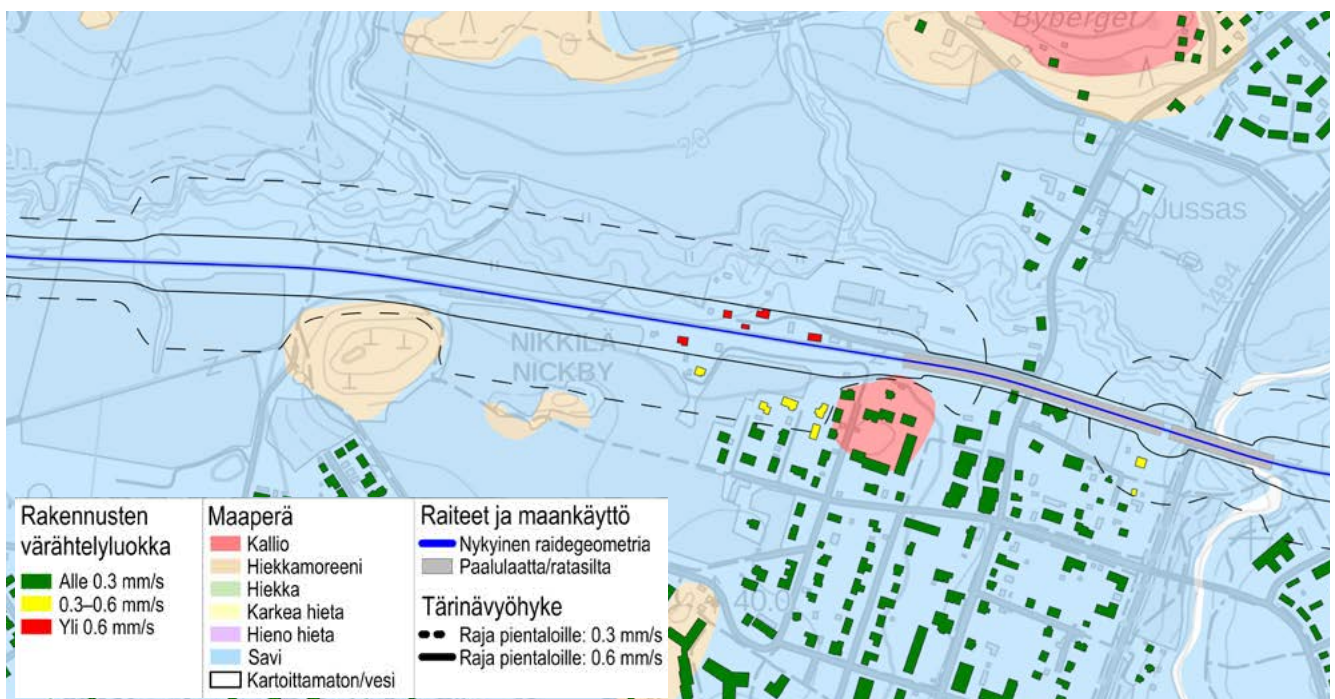
Livals f.d. armaturfabrik ligger i planeringsområdets mellersta del, liksom kommunens f.d. depå, där marken är förorenad. Åren 1965–1983 bedrev Lival Oy armaturtillverkning i området och i samband med verksamheten behandlades lösningsmedel, målarfärger och ytbehandlingsmedel. Fabriken värmdes upp med brännolja. Efter att armaturfabriken lagt ner verksamheten såldes fastigheterna till Sibbo kommun, som använde området för lager- och servicefunktioner. Depåverksamheten upphörde i början av 2020-talet. En utredning har gjorts om föroreningarna i marken (Ramboll, 2019).

Näromgivningen kring tågbanan i Sköldvik är känslig för vibration och buller. En utredning om vibra-



Raideliikenteen tärinän vaikutusalueet. Alueiden raja-
aus ei ole tarkka, vaan raja-
us on tehty suuntaa
antavaksi mittaustulosten ja karttatarkastelun pe-
rusteella (Promethor, 2019).

Influensområde för vibration från spårtrafiken.
Gränserna är inte exakta utan de riktgivande med
utgångspunkt i mätresultaten och en kartgransk-
ning (Promethor, 2019).

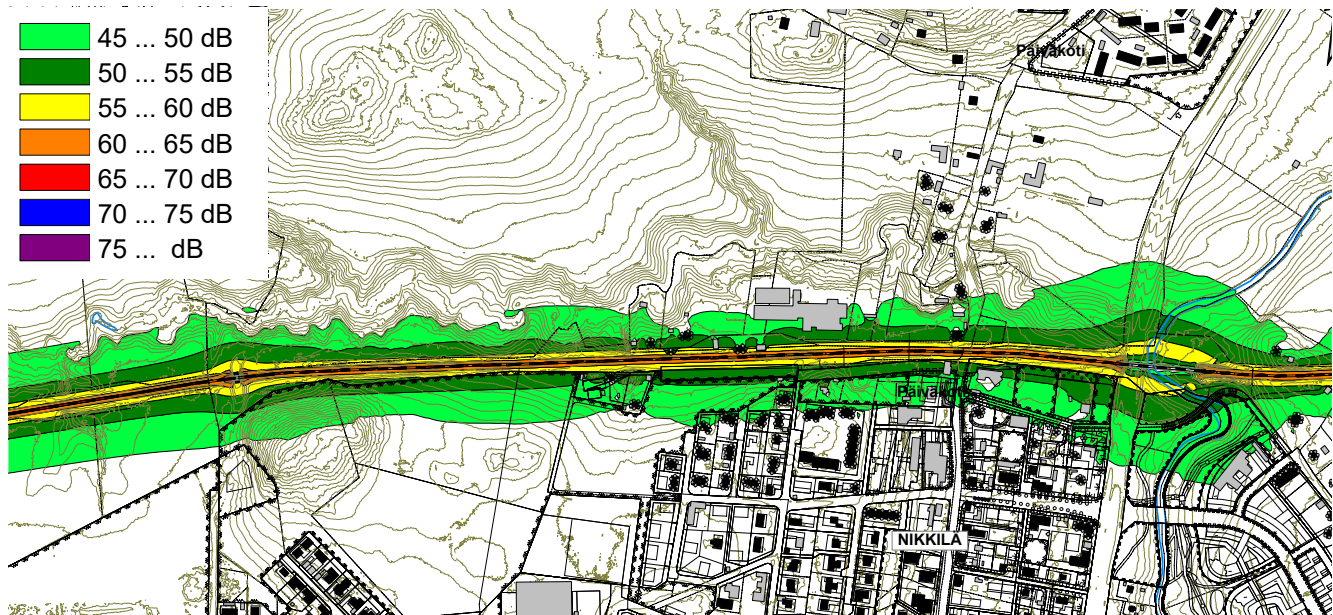


Raideliikenteen tärinän vaikutusalueet mallinnuk-
sen perusteella (A-insinöörit, 2024).

Vibrationer från spårtrafiken; influensområde enligt
en modellering (A-insinöörit, 2024).

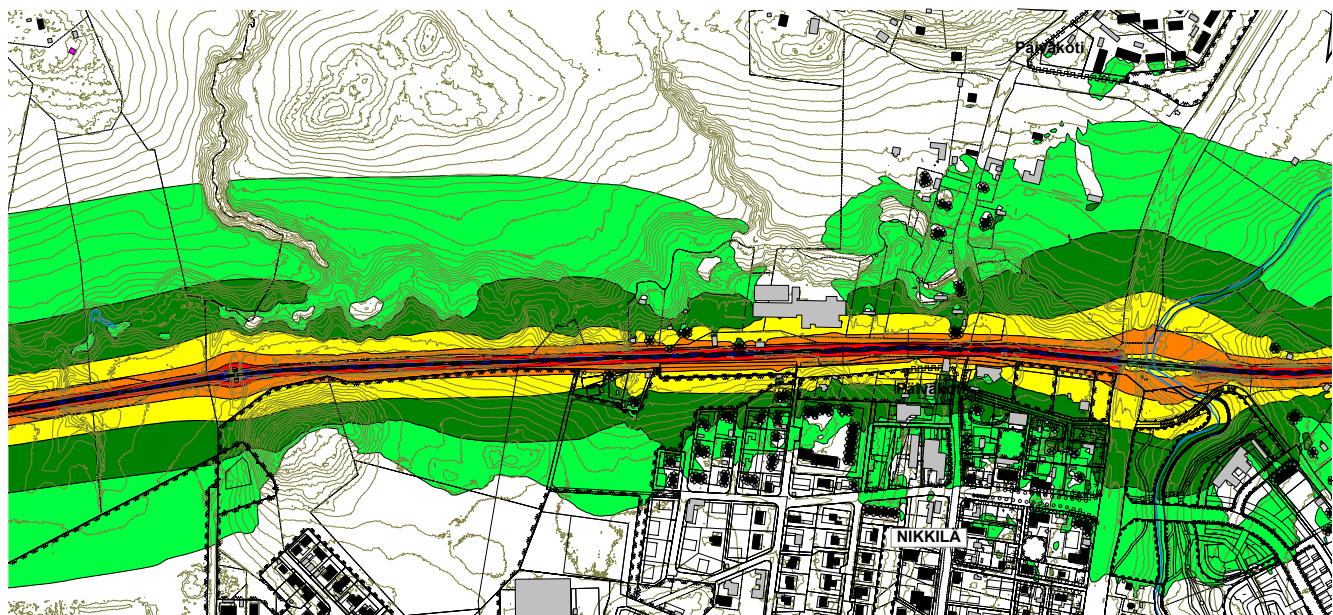
mutta tulokset on kalibroitu vuoden 2019 mittauksilla. Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää mitattiin 24 pisteessä maasta. Mittauksilla selvitettiin tärinän voimakkuus uusien rakennusten vaurioitumisriskin, tilojen käyttö- ja asumisviihtyvyyden sekä runkotelun kannalta. Tämän selvityksen mittaustulokset

tionen från banan utarbetades 2019 (*Raideliikenteen tärinäselvitys, Nikkilä, Sipoo, Promethor Oy*), och en områdesreserveringsplan för Kervo–Sköldvik-banan år 2024 (*Kerava–Sköldvik rata, aluevaraussuunnitelma. Tärinäselvitys, A-insinöörit*). I utredningen från år 2024 grundar sig beräkningssättet på en modelleri-



Ratamelun nykytilanne, päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 (Destia, 2022).

Nuläget för banbullret, medelljudnivå dagtid LAeq 7–22 (Destia, 2022).



Ratamelun nykytilanne, yöajan keskiäänitaso LAeq 22–7 (Destia, 2022).

Nuläget för banbullret, medelljudnivå nattetid LAeq 22–7 (Destia, 2022).

na on myös ilmoitettu tärinän tunnusluku $v_{w,95}$, jota suositellaan käytettäväksi maankäytön suunnittelussa. VTT:n suosituksen mukaan uusilla asuinalueilla normaaleille asuinrakennuksille on pyrittävä siihen, ettei tunnusluku ylitä arvoa 0,30 mm/s. Suoritetun mittauksen mukaan suunnittelualueen kaavoittaminen asuinrakentamiselle on mahdollista suhteellisen vähin raideliikenteen asettamin rajoituksin. Ns. punaisilla alueilla (ks. oheinen kuva) ei suositella asuinrakennuksien kaavoittamista, mutta esimerkiksi toimisto- ja liikennarakennuksia voidaan sijoittaa näillekin alueille. Ns. keltaisilla alueilla ei suositella rakennettavaksi maanalaisia asuintiloja runkomeluriskin vuoksi.

Ratamelusta on laadittu selvitys *Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä. Melu selvitys* (Destia, 2022). Selvityksessä on määritetty raideliikenteen aiheuttama melutaso kyseisellä rataosuudella nyky- ja ennustetilanteessa. Selvityksen mukaan radalle suunnitellulla henkilöliikenteellä ei ole laskennassa käytetyillä junamäärillä juurikaan vaikutusta tarkastelualueen melutasoihin. Suurimmat melutasot aiheutuvat tavarajunista. Raideliikenteen 45 dB (A) meluvyöhykkeet ulottuvat nykytilanteessa vuorokaudenajasta riippuen noin 100–280 metriä radasta radan pohjoispuolen avoimessa maisemassa. 55 dB (A) meluvyöhyke ulottuu noin 40–120 metriä radasta. Radan eteläpuolella maaston muodot ka ventavat meluvyöhykkeitä.

Pornaistentie on vilkasliikenteinen katu. Ajonopeus on kuitenkin rajattu 40 km/h radan eteläpuolella ja 50 km/h radan pohjoispuolella.

Kerava–Sköldvik-rautatietä käytetään nykyisin Kilpilahden öljynjalostamon ja alueen teollisuuden säiliöjunakuljetuksiin. Radalla on vaarallisten aineiden kuljetuksia. VAK-suuronnettomuusriskistä tehdyn selvityksen (*Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät*

ng, men resultaten har kalibrerats med mätningarna från år 2019. Vibrationerna från spårtrafiken mättes vid 24 punkter i marken. Mätningarna visade vibrationsstyrkan med hänsyn till risken för skador på nya byggnader, trivseln i lokalerna och lokalernas användning samt stombullret. Bland mätresultaten från denna utredning nämns även nyckeltalet för vibrationshastigheten, $v_{w,95}$. Det rekommenderas att detta tal ska tillämpas vid planeringen av markanvändningen. Enligt en rekommendation från VTT ska man för normala bostadshus i nya bostadsområden sträva efter att nyckeltalet inte överskrider värdet 0,30 mm/s. Enligt de mätningar som utförts är det möjligt att planlägga området för bostadsbyggande så att spårtrafiken ställer relativt små begränsningar. Det rekommenderas att inga bostadshus ska planläggas i s.k. röda områden (se figuren intill), men till exempel kontors- och affärsbyggnader kan placeras i dessa områden. I s.k. gula områden bör inga underjordiska bostadsutrymmen placeras på grund av risken för stombuller.

En utredning har gjorts över banbullret; *Kerava–Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava–Nikkilä. Melu selvitys* (Destia, 2022). I utredningen fastställdes den bullernivå som orsakas av spårtrafiken på den aktuella bansträckan i dagsläget och i prognosläget. Utredningen visade att den planerade persontrafiken, med det antal tåg som användes vid beräkningen, knappt alls påverkar bullernivåerna i granskningsområdet. De största bullernivåerna orsakas av godståg. Bullerzonerna 45 dB (A) sträcker sig i nuläget, beroende på tidpunkten på dygnet ca 100–280 meter från banan i det öppna landskapet norr om banan. Bullerzonen 55 dB (A) sträcker sig ca 40–120 meter från banan. På södra sidan av banan gör terrängformerna bullerzonerna smalare.

Borgnäs vägen är en livligt trafikerad gata. Körhastigheten har dock begränsats till 40 km/h söder om ba-

riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa. Ramboll CM Oy, 2022) pohjalta voidaan todeta, että kaava-alue sijoittuu mahdollisen suuronnettomuusrisikin vaikutusalueelle. Sipoon kunnan alueella ei kuitenkaan tilapäisesti säilytetä VAK-rautatiekuljetuksia eikä niille tehdä kokoonpanomuutoksia, jolloin VAK-liikenteeseen liittyvät riskit ovat alueen läpikulkevalla VAK-liikenteellä epätodennäköisemmät ja pienemmät verrattuna esimerkiksi muualla sijaitseviin ratapihoihin. Useammissa tunnistetuissa riskeissä yhtenä niiden keskeisimmistä myötävaikuttavista syistä havaittiin olevan tasoristeykset.

Onnettomuusskenaarioiden mallinuksissa eri onnettomuustilanteille lasketut vaikutusalueet vaihtelivat suuresti. Pienen venttiilivuodon seuraukset olivat kaikkein pienimmät, ja useimmissa tapauksissa lasketut vyöhykkeet jäivät rautatien välittömään läheisyyteen. Suuren venttiilivuodon mallinnetut seuraukset olisivat selvästi vakavampia ja suojaetäisyydet olivat kaikkein suurimmat, jopa useita satoja metrejä olosuhteista riippuen: Pahimmassa, mutta epätodennäköisessä, tilanteessa 687 metriin asti. Poistamalla tasoristeykset ja korvaamalla ne muilla ratkaisulla, voidaan tasoristeyksien aiheuttamien riskien vaikutukset alueella minimoida tai jopa poistaa.

3.1.4 Maanomistus

Lähes puolet (47 %) suunnittelualueesta on Sipoon kunnan omistuksessa. Junaradan omistaa Suomen valtio ja yksityistä maanomistusta on erityisesti suunnittelualueen eteläosissa sekä Vanhan Kylätien varrella radan pohjoispuolella.

3.1.5 Aluetta koskevat sopimukset

Jos yksityisen maalle syntyy uutta rakennusoikeutta yli 500 k-m², Sipoon maapoliittisten linjausten mu-

nan och till 50 km/h norr om banan.

Kervo–Sköldvik-banan används nuförtiden för containertransporter från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Farliga ämnen transporteras längs banan. Utifrån en utredning om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen (*Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa*, Ramboll CM Oy, 2022) kan man konstatera att planområdet ligger inom påverkansområdet för en eventuell storolycksrisk. Inom Sibbo kommuns område parkeras emellertid inga järnvägstransporter av farliga ämnen tillfälligt och inga ändringar görs heller i deras sammansättning. Därför är de risker som förknippas med transport av farliga ämnen genom området mindre sannolika och mindre i omfattning jämfört till exempel med bangårdar i andra kommuner. Plankorsningar konstaterades vara en av de viktigaste bidragande orsakerna till de flesta identifierade risker.

Vid modelleringen av olycksscenarier varierade de beräknade påverkansområdena stort mellan olika olyckssituationer. Ett litet ventilläckage hade de allra minsta följderna, och i de flesta fall begränsas de beräknade zonerna till järnvägens omedelbara närhet. Följderna vid ett stort ventilläckage vore klart allvarigare och skulle kräva de allra största skyddsavstånden, upp till hundratals meter beroende på förhållandena: i det värsta, men osannolika scenariot ända upp till 687 meter. Genom att avlägsna plankorsningarna och ersätta dem med andra lösningar kan man minimera eller till och med eliminera konsekvenserna av de risker som orsakas av plankorsningar.

3.1.4 Markägoförhållanden

Nästan hälften (47 %) av planeringsområdet ägs av Sibbo kommun. Tågbanan ägs av finska staten och privatägda marker finns särskilt i planeringsområ-

kaan tarvitaan maankäyttösopimusta.

Kunta on vuokrannut joitakin omistamiaan kiinteistöjä alueella.

dets södra delar samt längs Gamla Byvägen på norra sidan av banan.

3.1.5 Avtal som berör området

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

Kommunen har arrenderat ut en del fastigheter i området.

3.2 Suunnittelutilanne

3.2.1 Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Alueen suunnittelun lähtökohtina toimivat AKL:n 24 §:n mukaisessa tarkoituksessa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (VAT), joista tätä asemakaavatyötä ohjaavat etenkin seuraavat asiakohdat:

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

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

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

Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Som utgångspunkter för planeringen fungerar de riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) enligt 24 § i lagen om områdesanvändning, av vilka särskilt följande punkter styr detta detaljplanearbete:

Fungerande samhällen och hållbara färdvägar

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

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

kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

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

Tehokas liikennejärjestelmä

Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohden toimivuudelle.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

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

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

Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Huolehditaan valtakunnallisesti arvokkaiden kulttuuriympäristöjen ja luonnonperinnön arvojen turvaamisesta.

Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta ar-

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

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

Ett effektivt trafiksystem

Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.

En sund och trygg livsmiljö

Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.

Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.

Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt.

En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

Det sörjs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.

Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser

vokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.

Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.

3.2.2 Maakuntakaava

Suunnittelualueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on saanut korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä lainvoiman 13.3.2023.

Maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu kohdemerkinnällä "Keskustatoimintojen alue, keskus" ja kehittämisperiaatemerkinnällä "Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke". Osia suunnittelualueesta on osoitettu maakuntakaavassa pohjavesialueiksi ja junarata on merkitty yhdysradaksi.

3.2.3 Sipoon yleiskaava 2025

Sipoon kunnanvaltuuston 15.12.2008 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa Sipoon yleiskaavassa 2025 (lainvoimaiseksi 23.12.2011) alue on osoitettu keskustatoiminnoille. Alueen läpi kulkee itä-länsisuunnassa yhdysrata-merkintä ja siihen liittyvä liikennepaikka. Pornaistentie on osoitettu merkinnällä "yhdystie/kokoojakatu". Suunnittelualue ulottuu lännessä ja idässä tärkeille tai vedenhankintaan soveltuville pohjavesialueille. Lisäksi alueella sijaitsee yleiskaavaan merkitty muinaisjäännös (sm25).

3.2.4 Osayleiskaava ja kaavarunko

Alueella ei ole voimassa osayleiskaavaa.

Suunnittelualueelle on laadittu kunnanhallituksen 11.4.2022 hyväksymä Nikkilän kaavarunko. Kaavarunko ei ole alueidenkäyttölain tarkoittama oikeusvaikutteinen kaava, vaan sen tarkoituksena on tar-

som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.

Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.

3.2.2 Landskapsplan

Helsingforsregionens etapplandskapsplan är i kraft i planeringsområdet. Etapplandskapsplanen vann laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023.

I landskapsplanen har planeringsområdet anvisats med en objektsbeteckning, "Område för centrumfunktioner, centrum", och en beteckning som visar utvecklingsprincipen, "Utvecklingszon för tätortsfunktioner". Delar av planeringsområdet har i landskapsplanen anvisats som grundvattenområden och tågbanan har anvisats som en förbindelsebana.

3.2.3 Generalplan för Sibbo 2025

I Generalplan för Sibbo 2025, en plan med rättsverkningar godkänd av fullmäktige 15.12.2008 (lagakraftvunnen 23.12.2011) har planområdet anvisats för centrumfunktioner. Området genomkorsas av beteckningen för en förbindelsebana i östlig-västlig riktning med tillhörande trafikplats. Borgnäs vägen har beteckningen "förbindelseväg/matargata". I väster och öster sträcker sig planeringsområdet till viktiga grundvattenområden eller områden som lämpar sig för vattentäkt. Dessutom har en fornlämning (sm25) betecknats på generalplanekartan.

3.2.4 Delgeneralplan och planstomme

Det finns ingen gällande delgeneralplan för området.

kentaa yleiskaavassa esitettyä maankäyttöä tulevaa asemakaavoitusta varten. Asemakaavatyössä hyödynnetään kaavarungon ideoita ja ratkaisuja, mutta ne eivät sido kaavasunnittelua.

Nikkilän kaavarungossa suunnittelualueen keskivaiheille on merkitty suunniteltu juna-aseman sijainti, ja sen ympäristö merkinnällä "Asemaympäristön lähialue, selvitysalue". Junaradan eteläpuolella, suunnittelualueen länsireunassa on merkintä ratalinjaan liittyvästä suojaviheralueesta.

Alueen eteläosassa on voimassa olevien asemakaavojen mukaan kehitettävän asuntorakentamisen alue, jota voidaan tiivistää pienimuotoisesti vastavalla talotyyppillä alueen pääkäyttötarkoituksen säilyessä.

Raiteiden pohjoispuolella Ollbäckenin puronvarren ympäristö on suurelta osin merkitty viheralueverkoston suunnitelman mukaisesti kehitettäväksi avoimeksi viheralueeksi. Nikkilän viheralueverkoston suunnitelma on laadittu kaavarunkotyön yhteydessä 2020 ja julkaistu kaavarunkoselostuksen liitteenä.

Vanhan Kylätien varressa, suunnittelualueen pohjoisosassa Nikkilän kylän kohdalla on merkintä "nykyisellään säilytettävät alueet", sekä "muu kulttuuriperintökohde" -merkintä ja sen itäpuolella muinaisjäännösalue. Kaava-alueen pohjoisin osa on merkitty voimassa olevien asemakaavojen mukaisesti yleisten rakennusten korttelialueeksi.

Ajoneuvoliikenteen yhteystarpeita on merkitty radan eteläpuolelle Pornaistentieltä länteen ja radan varresta etelään Mixintielle. Suunnitellut pyöräilyn pääreitit kulkevat itä-länsisuuntaisesti radan eteläpuolella sekä Vanhan Kylätien länsipuolelta raiteiden yli pohjoiseen, jossa reitistä haarautuu luoteeseen suunniteltu alueellinen pyöräilyreitti. Avoimen vihe-

En planstomme har utarbetats för Nickby och godkänts av kommunstyrelsen 11.4.2022. En planstomme är ingen plan med rättsverkningar som avses i områdesanvändningslagen, utan den syftar till att precisera den markanvändning som anvisats i generalplanen inför den kommande detaljplaneringen. I detaljplanearbetet tar man fasta på idéerna och lösningarna i planstommen, men de binder inte planeringen.

I planstommen har den planerade tågstationen placerats i mitten av planeringsområdet och omgivning- en kring den har beteckningen "Stationsområdets näromgivning, utredningsområde". På tågbanans södra sida, i planeringsområdets västra kant finns en beteckning för ett "Skyddsgrönområde som ansluter sig till järnvägen".

I områdets södra del finns ett område för bostadsbyggande som utvecklas enligt gällande detaljplaner och som kan tätas i liten skala med en motsvarande hustyp så, att områdets huvudsakliga användningsändamål bevaras.

Norr om spåren är omgivningen kring Ollbäcken till stor del betecknad som ett öppet grönområde som ska utvecklas i enlighet med planen för ett närverk av grönområden i Nickby. Planen för ett nätverk av grönområden togs fram i samband med utarbetandet av planstommen 2020 och finns som bilaga till beskrivningen av planstommen.

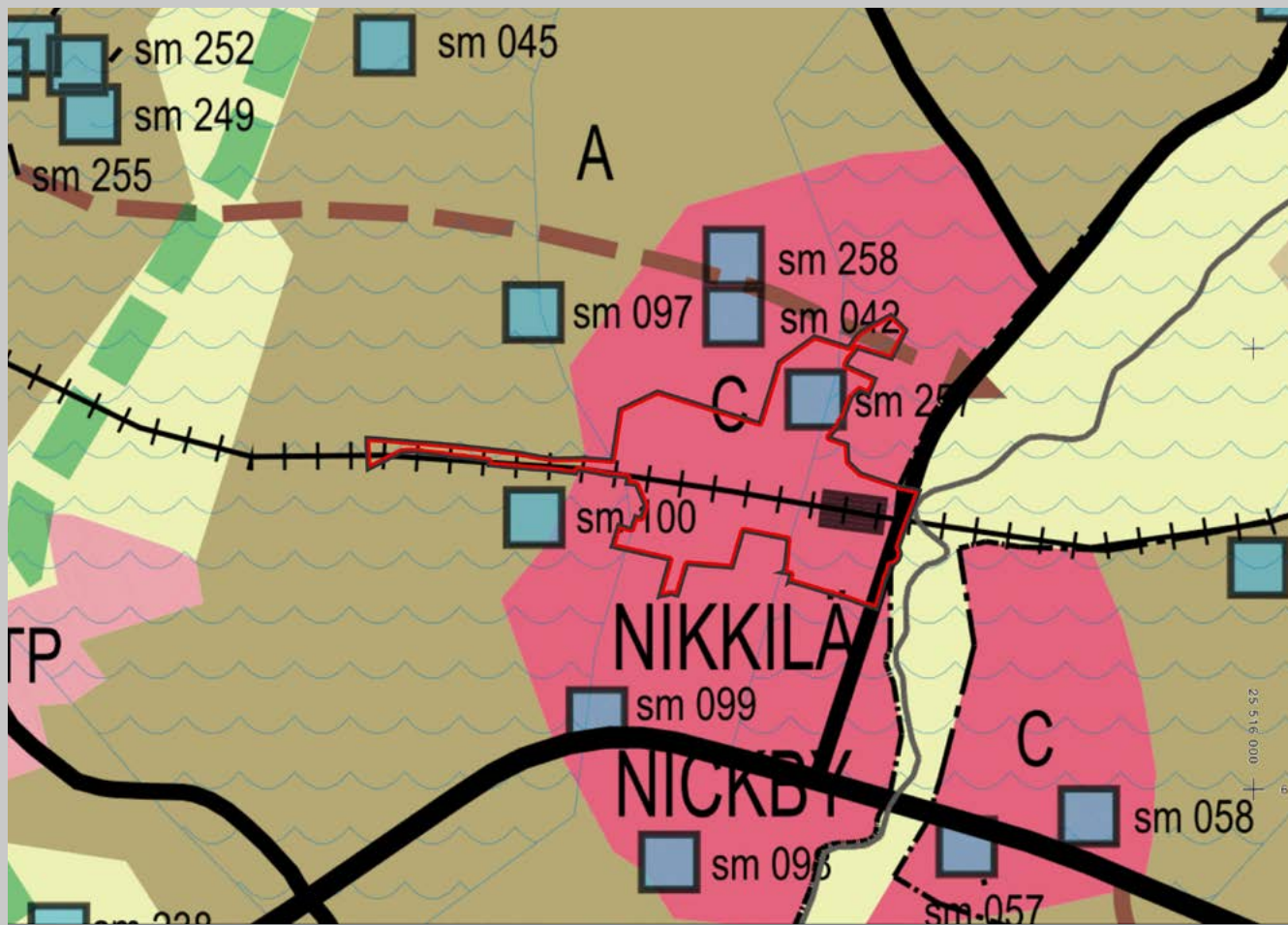
Längs Gamla Byvägen i planområdets norra del har Nickby by beteckningen "Område som bevaras i sitt nuvarande tillstånd", beteckningen "Annat kulturarvsobjekt" och öster om den ett "Fornlämningsområde". Den nordligaste delen av planområdet har i enlighet med de gällande detaljplanerna anvisats som ett kvartersområde för allmänna byggnader.



Ote Uudenmaan voimassaolevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä 2023. Suunnitteluala on osoitettu kartalla puna-mustalla rajauksella.

Utdrag ur den inofficiella sammanställningen av gällande landskapsplaner i Nyland 2023. Planeringsområdet visas på kartan med röd-svart gräns.

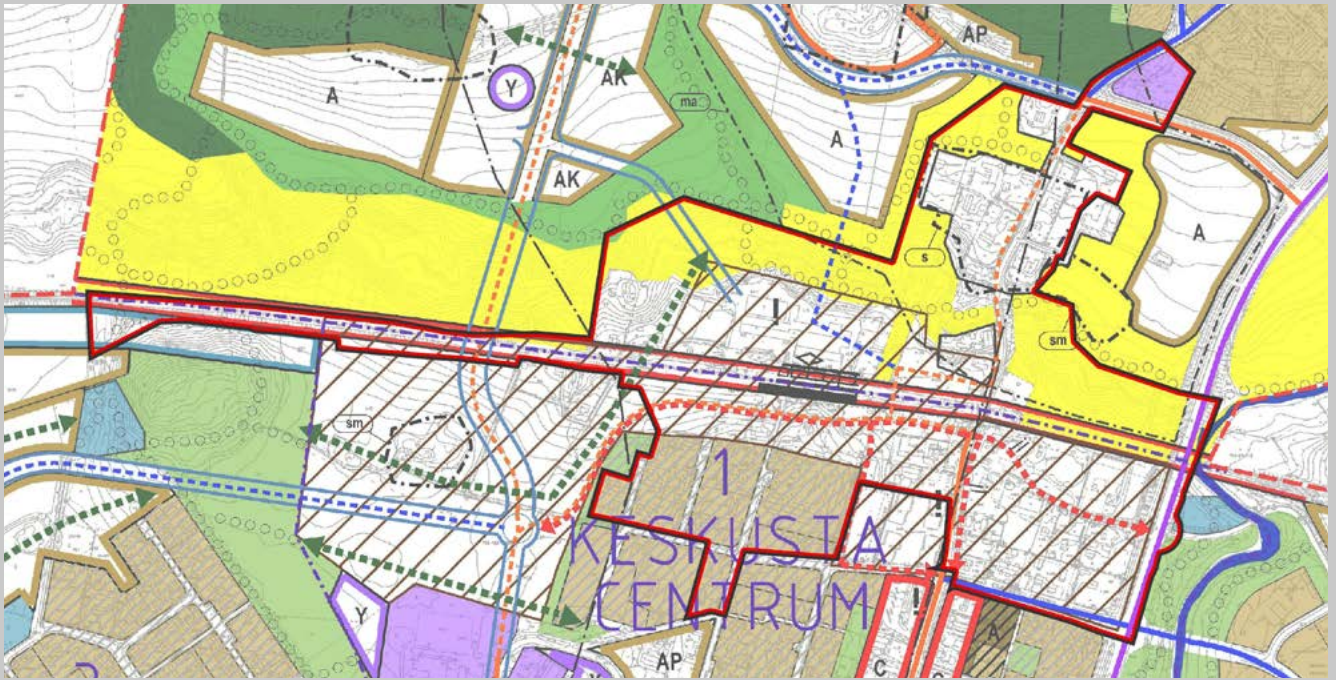
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke		Utvecklingszon för tätortsfunktioner
Keskustatoimintojen alue, keskus		Område för centrumfunktionert, centrum
Liityntäpysäköintialue		Område för anslutningsparkering
Maakunnallisesti merkittävä tie		Väg av betydelse på landskaps nivå
Seudullisesti merkittävä tie		Väg av betydelse på regional nivå
Yhdysrata		Förbindelsebana
Voimajohto		Kraftledning
Maakaasun runkoputki		Naturgashuvudledning
Pohjavesialue		Grundvattenområde
Natura 2000 alue (jokikohteet viivamerkinnällä)		Natura 2000-område (årar med linjebeteckning)
Suojelualue		Skyddsområde
Viheryhteystarve		Behov av grönförbindelse
Suojavyöhyke		Skyddszon
Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä alue		Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden



Ote Sipoon yleiskaavasta 2025 (kv 15.12.2008). Suunnittelualue on osoitettu kartalla punamustalla rajauksella.

Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025 (kf 15.12.2008). Planeringsområdet visas på kartan med röd-svart gräns.

Tieliikenteen yhteystarve	◀ — — — ▶	Behov av vägtrafikförbindelse
Viheryhteystarve	◀ — — — ▶	Behov av grönförbindelse
Maisemallisesti arvokas alue	ma	Landskapsmässigt värdefullt område
Tärkeä tai vedenhankintaan soveltuva pohjavesialue	~~~~~	Viktigt grundvattensområde eller grundvattensområde som lämpar sig för vattentäkt
Natura 2000 -verkostoon kuuluva alue	nat	Område som hör till nätverket Natura 2000
Taajamatoimintojen alue	A	Område för tätortsfunktioner
Kyläalue	AT	Byområde
Keskustatoimintojen alue	C	Område för centrumfunktioner
Työpaikka-, teollisuus- ja varastoalue	TP	Område för arbetsplatser, industri- och lagerverksamheter
Haja-asutusalue	MTH	Glesbygdsområde
Muinaismuistokohde	sm 000	Fornminnesobjekt
Seututie/pääkatu	st/pk	Regional väg/huvudgata
Yhdystie/kokoojakatu	yt/kk	Förbindelseväg/matargata
Yhdysrata/kaupunkirata ja liikennepaikka	+++	Förbindelsebana/stadsbana och trafikplats
Johto tai linja. K=kaasu, Z=sähkö	— (K) —	Ledning eller linje. K=gas, Z=el



Ote Nikkilän kaavarungosta. Suunnittelualue on osoitettu kartalla puna-mustalla rajauksella.

Utdrag ur planstommen för Nickby. Planeringsområdet visas på kartan med röd-svart gräns.

Kaavarunkomerkinnet ja määräykset

Uudet ja olennaisesti muuttuvat alueet

Asuinrakentamiseen ja lähipalveluille varattava alue

Kerrostalorakennuksia varten varattava alue

Erillisten tai kytkettyjen pientalojen alue

Yleisten rakennusten korttelialue tai muu yleinen alue

Palvelujen alue

Keskustatoimintojen alue

Ratalinjaan liittyvä suojaviheralue.

Suojaviheralueeseen rajoittuvien kortteleiden asemakaavojen yhteydessä tulee laatia tärinä ja meluselvitys.

Pienin toimenpitein kehitettävät/täydennysrakennettavat alueet

Asuinrakentamiseen ja lähipalveluille varattava alue. Aluetta voidaan täydennysrakentaa osoitetun pääkäyttötarkoituksen mukaisesti.

Voimassaolevien asemakaavojen mukaan kehitettävät alueet

Voimassa olevien asemakaavojen mukaiset asuntorakentamisen alueet. Sisältää asemakaavoissa osoitetut A-, AK-, ALK-, AR-, AOR-, AP- ja AO-alueet.

Voimassa olevien asemakaavojen mukaiset asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet.

A

AK

AP

Y

P

C

EV-r

A

Beteckningar och bestämmelser i planstommen

Nya områden och områden som förändras avsevärt

Område för bostadsbyggande och närservice

Område för flervåningshus

Område för fristående eller kopplade småhus

Kvartersområde för allmänna byggnader eller annat allmänt område

Område för service

Område för centrumfunktioner

Skyddsområde som ansluter sig till järnvägen.

En vibrations- och bullerutredning ska utarbetas vid detaljplaneringen av de kvartersområden som gränsar till skyddsgrönområdet.

Områden som utvecklas/kompletteringsbyggs genom mindre åtgärder

Område för bostadsbyggande och närservice. Områden kan kompletteringsbyggas enligt det anvisade huvudsakliga användningsändamålet.

Områden som utvecklas enligt de gällande detaljplanerna

Område för bostadsbyggande i de gällande detaljplanerna. Inbegriper A-, AK-, ALK-, AR-, AOR-, AP- och AO-områden.

Kvartersområden för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL) i de gällande detaljplanerna.

Voimassa olevien asemakaavojen mukaiset yleisten rakennusten korttelialueet. Sisältää asemakaavoissa osoitetut Y-, YOS-, YO-, YT-, YK-, YS- ja YU-alueet.		Kvartersområden för allmänna byggnader i de gällande detaljplanerna. Inbegriper Y-, YOS-, YO-, YT-, YK-, YS- och YU-områden.
Voimassa olevien asemakaavojen mukaiset virkistysalueet. Sisältää asemakaavoissa osoitetut VL-, VL/s, VP-, P-, UP-, VU-, UL-, ja VK-alueet.		Rekreatiomsområden i de gällande detaljplanerna. Inbegriper VL-, VL/s, VP-, P-, UP-, VU-, UL-, och VK-områden.
Viheralueverkostosuunnitelman mukaisesti kehitettävät alueet:		Områden som ska genomföras i enlighet med planen för nätverket av grönområden
Metsät. Sisältää seuraavat kohteet: lähimetsä, ulkoilu- ja virkistymetsä, suojametsä, arvometsä.		Skogar. Omfattar följande objekt: Närskog, friluftsskog, skyddsskog, värdeskog.
Avoimet viheralueet. Sisältää seuraavat kohteet: maisemapelto, käyttöniitty, maisemaniitty tai laidunalue, pelto, veljelypalstat.		Öppna grönområden. Omfattar följande objekt: landskapsåker, bruksäng, landskapsäng och betesområde, åker, odlingslotter.
Rakennetut viheralueet. Sisältää seuraavat kohteet: käyttöviheralue, käyttö- ja suojaviheralue.		Bygdda grönområden. Omfattar följande objekt: bruksgrönområde, bruks- och skyddsgrönområde.
Vesistöalue, Natura-alue		Vattendrag, Natura-område.
Viiva- ja kohdemerkinnät		Linje- och objektbeteckningar
Kunnanosan raja		Kommundelsgräns
Kunnanosan numero ja nimi		Kommundelens nummer och namn
Ajoneuvoliikenteen yhteystarve		Behov av fordonstrafikförbindelse
Yhteystarve viheralueelle		Behov av förbindelse till grönområde
Suunniteltu pääpyöräilyreitti		Planerat huvudcykelstråk.
Pääpyöräilyreitti		Huvudcykelstråk
Seudullinen pyöräilyreitti		Regionalt cykelstråk
Suunniteltu alueellinen pyöräilyreitti		Planerat lokalt cykelstråk
Uuden katualueen likimääräinen tilavaraus		Ungefärlig områdesreservering för nytt gatuumråde
Ohjeellinen ulkoilureitti		Riktgivande friluftsled
Suunniteltu juna-aseman sijainti		Planerat placering av tågstationen.
Pilaantunut tai mahdollisesti pilaantunut maa-alue		Förorenad eller möjligen förorenad mark
Päällekkäismerkinnät		Överlappandebeteckningar
Muinaisjäännösalue		Fornlämningsområde
Muu kulttuuriperintökohde		Annat kulturarvsobjekt
Maisemallisesti arvokas aluekokonaisuus		Landskapsmässigt värdefull områdeshelhet.
Pohjavesialue		Grundvattenområde
Muut merkinnät		Övriga beteckningar
Asemaympäristön lähialue, selvitysalue. Alueen rakentaminen edellyttää melu- ja tärinäkysymysten ratkaisemista.		Stationsområdets näromgivning, utredningsområde. Byggnade förutsätter attbuller- och vibrationsfrågorna har lösts.
Aluetta voidaan tiivistää pienimuotoisesti vastaavalla talotyyppillä. Alueen pääkäyttötarkoitus säilyy.		Området kan förtätas i liten skala med en motsvarande hustyp.

ralueen poikki itä-länsisuuntaisesti kulkee ohjeellisten ulkoilureittien merkintöjä, ja niiden länsipuolelta viheryhteystarve radan yli etelään.

3.2.5 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa useita asemakaavoja, erityisesti junaradan eteläpuolella. Radan pohjoispuolella ei suurelta osin ole voimassa olevaa asemakaavaa.

Alueen pohjoisimmassa reunassa on voimassa asemakaava NG1 vuodelta 1984, jossa osa korttelista 14411 on osoitettu julkisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Lisäksi Nikkilän kartanon vuonna 2025 lainvoimaiseksi tullut asemakaava NG8 on voimassa Kartanontien ja Humalistontien risteyksessä, joka on osoitettu katualueeksi, sekä osalla junaradan alueesta, joka on osoitettu rautatiealueeksi (LR).

Radan eteläpuolella suunnittelualueen länsiosassa on voimassa rakennuskaavamuuotos N17 (1984), jossa on osoitettu rautatiealue (LR) ja sen eteläpuoli puistoksi (VP), sekä erillispientalojen korttelialueiksi (AO, kortteleissa 11023 ja 11024). Korttelit 11027 ja 11028 on puolestaan osoitettu erillispientalojen korttelialueeksi (AO) rakennuskaavan muutoksessa N10 vuodelta 1981.

Itäisen Puistotien ja Ison Kylätien välisellä alueella on voimassa N1 *Nikkilän rakennuskaava* vuodelta 1972, jossa kortteli 11023 ja osa korttelista 11022 on osoitettu omakotirakennusten ja muiden enintään kaksiasuntoisten asuinrakennusten korttelialueeksi (AO). Loput korttelista 11022 on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK). Kortteli 11013 on osoitettu osin kirkkojen ja muiden seurakunnallisten rakennusten korttelialueeksi (YK) ja osin yhdistettyjen liike- ja asuinkerrostalojen korttelialueeksi (ALK).

Förbindelsebehov för fordonstrafiken har betecknats på banans södra sida från Borgräsvägen västerut och från banan söderut mot Mixvägen. De planerade huvudstråken för cykling går i östlig-västlig riktning söder om banan samt från västra sidan av Gamla Byvägen över spåren norrut, där ett regionalt cykelstråk har planerats som en förgrening från huvudstråket mot nordväst. Genom det öppna grönområdet i östlig-västlig riktning har planen riktgivande beteckningar för friluftsleder, och väster om den finns ett behov av förbindelse till grönområde över banan mot söder.

3.2.5 Detaljplan

Flera detaljplaner är i kraft i planeringsområdet, särskilt på södra sidan av tågbanan. Norra delen av banan består till stor del av icke-detaljplanerade områden.

I den nordligaste kanten gäller detaljplanen NG1 från 1984, där en del av kvarter 14411 har anvisats som ett kvartersområde för byggnader för offentlig närservice (YL). Dessutom gäller detaljplanen NG8 i Nickby gård, lagakraftvunnen 2025, i korsningen mellan Gårdsvägen och Humlegårdsvägen, som har anvisats som gatuområde, samt på en del av järnvägsbanans område som anvisats som järnvägsområde (LR).

Söder om banan i planeringsområdets västra del gäller ändringen av byggnadsplanen N17 (1984), som omfattar ett järnvägsområde (LR) och söder om det en park (VP), samt kvartersområden för fristående småhus (AO, kvarteren 11023 och 11024). Kvarteren 11027 och 11028 har å sin sida anvisats som kvartersområden för fristående småhus (AO) i planändringen N10 år 1981.

Mellan Östra Parkvägen och Stora Byvägen gäller byggnadsplanen N1 *Byggnadsplan för Nickby* från



Ote asemakaavayhdistelmästä. Suunnittelualue on osoitettu kartalla puna-mustalla rajauksella.

Utdrag ur detaljplanesammanställning. Planeringsområdet visas på kartan med röd-svart gräns.

Näiden länsipuolella on puistoalue (P) ja toteuttamaton Ratatie, jonka jatko länteen on katkaistu kaavamuutoksessa N17.

Ison Kylätien ja Pornaistentien välisellä alueella radan eteläpuolella on voimassa rakennuskaava N23 vuodelta 1991. Kaavassa korttelit 11010 ja 11011 on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueiksi (AK-1), asuin-, liike- ja toimistorakennuksien korttelialueiksi (AL), leikkikentäksi (VK), sekä yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueeksi (ET). Korttelit 11012 ja 11032 on puolestaan osoitettu yleisten rakennusten korttelialueiksi (Y), leikkipai- kaksi (VK) ja puistoksi (VP).

Suunnittelualueen itäreunassa on voimassa *Joki-laakson asemakaava* N40 vuodelta 2015, jossa Pornaistentien osa raiteiden eteläpuolella on osoitettu kaduksi.

Kaava-alueita ei ole kaikilta osin ole toteutettu voi-

är 1972, där kvarter 11023 och del av kvarter 11022 har anvisats som ett kvartersområde för egnahemshus och andra bostadshus med högst två bostäder (AO). Återstoden av kvarter 11022 är ett kvartersområde för flervåningshus (AK). Kvarter 11013 har anvisats dels som ett kvartersområde för kyrkor och andra församlingsbyggnader (YK), dels som ett kvartersområde för kombinerade affärs- och bostadshus (ALK). Väster om dessa ligger ett parkområde (P) och den obbyggda gatan Banvägen, vars förlängning västerut upphörde genom planändringen N17.

Byggnadsplan N23 från år 1991 är i kraft mellan Stora Byvägen och Borgnäs vägen på södra sidan av banan. I planen har kvarteren 11010 och 11011 anvisats som kvartersområden för flervåningshus (AK-1), kvartersområden för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL), lekplats (VK) samt område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET). Kvarteren 11012 och 11032 har anvisats som kvartersområden för allmänna byggnader (Y), lekplats (VK)

massa olevien asemakaavojen mukaisesti.

3.2.6 Rakennusjärjestys

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

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

3.2.7 Pohjakartta

Pohjakartta mittakaavassa 1:1 000 saatetaan ajan tasalle kaavan laatimisen yhteydessä.

3.2.8 Rakennuskiellot

Kunnanhallitus on kokouksessaan 5.5.2025 (§ 136) päättänyt määrätä N43 Nikkilän asemanseudun asemakaavan ja asemakaavamuutoksen alueelle alueidenkäyttölain 53 §:n mukaisen rakennuskiellon kahdeksi vuodeksi asemakaavan laatimista varten. Rakennuskielto ei koske olevan rakennuksen korjaamista tai asuinrakennusten vähäistä laajentamista. Rakennuskielto ei koske myöskään jo olevan rakennuksen sisällä tapahtuvia muutostöitä. Rakennuskielto tulee voimaan 13.5.2025.

3.2.9 Suojelupäätökset

Alueella ei sijaitse suojeltuja rakennuksia tai luon-

och park (VP).

I planeringsområdets östra kant gäller detaljplanen N40 *Detaljplan för Ådalen* från 2015, där den delen av Borgnäs vägen som går söder om spåren anvisas som gata.

Planområdet har inte till alla delar genomförts i enlighet med de gällande detaljplanerna.

3.2.6 Byggnadsordning

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

Byggnadsordningen kungjordes lagakraftvunnen 1.3.2019 till övriga delar förutom det i kapitel 4.2.1 nämnda andra stycket.

3.2.7 Baskarta

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

3.2.8 Byggförbud

Kommunstyrelsen har beslutat på sitt möte 5.5.2025 (§ 136) att ett byggförbud enligt områdesanvändningslagen 53 § utfärdas i två år för detaljplane- och detaljplaneändringsområdet i Nickby stationsnejd.

nonsuojelualueita.

Byggförbudet gäller inte vid reparation av en befintlig byggnad eller mindre utvidgning av bostadsbyggnader. Byggförbudet gäller inte heller ändringsarbeten inne i en befintlig byggnad. Byggförbudet träder i kraft 13.5.2025.

3.2.9 Skyddsbeslut

Det finns inga skyddade byggnader eller naturskyddsområden i planeringsområdet.

4 Asemakaavasunnittelun vaiheet

Olika skeden i planeringen av detaljplanen



4.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Nikkilän asemanseudun kaavatyöllä on tarkoitus osaltaan luoda edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella, antamalla asemakaavalliset edellytykset Nikkilän aseman toteuttamiselle ja asemanseudun tulevalle kehittämiselle. Tämä sisältää aseman ja sen liikennejärjestelyiden suunnittelemisen.

Kaavatyön tarkoituksena on tutkia liikerakentamisen mahdollisuuksia alueella, sekä tonttien täydennysrakentamismahdollisuuksia yhdessä maanomistajien kanssa. Etenkin Nikkilän vanhassa kylässä mutta myös muualla kaava-alueella tutkitaan rakennussuojelun tarpeita.

Osana kaavatyötä päivitetään alueen vanhentuneet

4.1 Behovet av detaljplanering

Syftet med planarbetet är att skapa förutsättningar för persontågstrafik på banavsnittet Kervo–Nickby, i och med att detaljplanen gör det möjligt att bygga stationen och utveckla området kring den. Detta innebär planering av stationen och trafikarrangemangen vid den.

Syftet med planarbetet är att undersöka möjligheterna att dels bygga affärslokaler, dels kompletteringsbygga tomterna i samarbete med markägarna. Särskilt i Nickby gamla by men även på andra håll i planområdet undersöks behov av att skydda byggnader.

Som en del av planarbetet uppdateras de föråldrade detaljplanerna så att de bättre motsvarar dagens be-

asemakaavat vastaamaan paremmin nykyisiä tarpeita osana asemanseutua. Samalla asemakaavassa korjataan joidenkin tonttien kaavamerkinnot vastaamaan toteutunutta tilannetta.

4.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Kaavatyö sisältyy kunnan kaavoitusohjelmaan 2024–2026 (kunnanhallitus 25.11.2024).

4.3 Osallistuminen ja yhteistyö

4.3.1 Osalliset

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

4.3.2 Vireilletulo

Kaavatyö kuulutettiin vireille ja kaavaa koskeva osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin nähtäville 15.5.2025. Kaavan vireilletulosta informoitiin kunnan internet-sivuilla, paikallislehdissä (Sipoon Sanomat, Borgåbladet) ja kunnan virallisella ilmoitustaululla Sipooinfo Nikkilässä.

hovi stationsnejden. På samma gång rättas planbe-teckningarna på en del tomter för att motsvara det genomförda läget.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

Planarbetet ingår i kommunens planläggningsprogram för åren 2024–2026 (kommunstyrelsen 25.11.2024).

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

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

4.3.2 Anhängiggörande

Planarbetet kungjordes anhängigt och programmet för deltagande och bedömning lades fram offentligt 15.5.2025. Att planen gjorts anhängig meddelades på kommunens webbplats, i lokaltidningarna (Borgåbladet, Sipoon Sanomat) och på kommunens officiella anslagstavla Sibboinfo i Nickby.

4.3.3 Osallistuminen ja vuorovaikutusmenettelyt

Aloituvaihe

Kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma asetettiin julkisesti nähtäville 15.5.2025 kolmenkymmenen vuorokauden ajaksi asiakaspalvelu Sipooinfo Nikkilään (Pohjoinen Koulutie 2). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan voi tutustua myös kunnan internet-sivuilla koko kaavaprosessin ajan osoitteessa www.sipoo.fi/n43. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitetään kaavatyön aikana tarpeen mukaan.

Aloituvaiheen asukastilaisuus pidettiin 10.6.2025 Ratatuvassa ja paikalla kävi kymmeniä asukkaita keskustelemassa kaavoituksen lähtökohdista. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävillöön aikana jätettiin 15 mielipidettä, joissa otettiin esille kaavan vaikutukset liikenteeseen, luontoon, arvokkaaseen kulttuuriympäristöön, meluun ja tärinään. Liikenteellisesti esille nousi etenkin Vanhan Kylätien läpiajoliikenne. Osassa mielipiteissä vastustettiin henkilöjunaliikenteen aloittamista.

Kaavan valmisteluvaihe

Asemakaavan valmisteluvaiheessa kutsuttiin kaava-alueen maanomistajat keskustelemaan kaavoittajan kanssa, mikäli heillä on vähäistä suurempia kehitysideoita tai muutostarpeita omistamansa kiinteistön osalta. Tapaamiset järjestettiin 17. ja 21.4.2026 ja niihin osallistui kahdeksan kiinteistön omistaja tai omistajat. Keskusteluissa esille otetut asiat on melkein kaikki voitu viedä kaavaluonnokseen.

Kaavaluonnos käsiteltiin maankäyttöjaostossa 18.8.2026.

Täydennetään kun kaavoitus etenee...

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Startskedet

Programmet för deltagande och bedömning lades 15.5.2025 fram offentligt för 30 dagar vid kommunens kundtjänst Sibboinfo i Nickby (Norra Skolvägen 2). Programmet för deltagande och bedömning kan också läsas på kommunens webbplats www.sibbo.fi/n43 under hela planprocessen. Programmet för deltagande och bedömning uppdateras vid behov under planarbetets gång.

Invånarmötet i inledningsskedet, som hölls 10.6.2025 i Banstugan, lockade tiotals invånare att diskutera utgångspunkterna kring planläggningen. Under den tid programmet för deltagande och bedömning var framlagt inlämnades 15 åsikter som handlade om planens konsekvenser för trafiken, naturen, den värdefulla kulturmiljön, buller och vibrationer. Genomfartstrafiken på Gamla Byvägen var en trafikfråga som särskilt togs upp. I en del åsikter motsatte man sig framtida persontågstrafik.

Beredningsskedet

I detaljplanens beredningsskede inbjöds markägarna i planområdet att diskutera eventuella mer betydande utvecklingsidéer eller behov av ändringar som gällde den egna fastigheten. Markägarträffarna hölls 17.4 och 21.4.2026 och på dem deltog ägare till åtta fastigheter. Nästan alla frågor som behandlades vid diskussionerna har kunnat omsättas i planutkastet.

Planutkastet behandlades i markanvändningssektionen 18.8.2026.

Kompletteras allteftersom planläggningen fortskrider...

4.3.4 Viranomaisyhteistyö

AKL 66 §:n ja MRA 26 §:n mukainen aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu on järjestetty 24.4.2025.

4.4 Asemakaavan tavoitteet

4.4.1 Alueidenkäyttölain sisältövaatimukset

Asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon. Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita.

Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.

4.4.2 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Kaavaprosessin alussa voimassa olleessa Sipoon kunnan strategiassa 2022–2025 (valtuusto 25.4.2022) kasvutavoitteeksi oli asetettu 500 uutta asukasta vuodessa ja kaavoitukselliseksi tavoitteeksi 800 asu-

4.3.4 Myndighetssamarbete

Myndigheternas samråd i startskedet enligt OAL 66 § och MBF 26 § hölls 24.4.2025.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Innehållskrav enligt område-sannvändningslagen

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

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

4.4.2 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål som ställts av kommunen

I Sibbo kommuns strategi 2022–2025 (fullmäktige 25.4.2022), som var i kraft i början av planprocessen, hade 500 nya invånare per år fastställts som mål för tillväxten. För att utöka planreserven är 800 invånare målet för planläggningen. Hälften av bo-

kasta kaavavarannon kasvattamiseksi. Asuntorakentamisesta puolet toteutetaan pientaloissa. Kasvu lisää kaupallisia palveluita, kehittää julkista liikennettä ja Sipoon seudullista merkitystä. Strategiassa painotetaan lähivuosina kuntakeskusten, Nikkilän ja Söderkullan, kehittämistä ja sekä Nikkilä–Talma-kasvuyöhykkeen kehitystä. Helsinki–Kerava–Nikkilä–junayhteys on strategian prioriteetti, jota tulee edistää.

Seuraavassa Sipoon kunnan strategiassa 2026–2030 (valtuusto 15.12.2025) kaavaa koskevinä tavoitteina ovat:

- Sipoon asukasmäärä kasvaa mahdollistaen osaltaan lasten määrän säilymisen vähintään nykyisellä tasolla. Toteutamme kaavoitusta ja investointeja kestäväen kehityksen periaatteet huomioiden.
- Toteutamme Nikkilän, Söderkullan ja Talman keskuksissa suunnitelmallisesti monipuolisen, pientalovaltaisen asuntotarjonnan, joka mahdollistaa hyvän arjen kuntalaisten elämänsäkaaren eri vaiheissa.
- Laajennamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen verkostoja. Varmistamme liikenteen sujuvuuden ja liityntäpysäköinnin toimivuuden ja parannamme liikenneturvallisuutta ja saavutettavuutta.
- Kestävä arki on helppo valinta: palvelut ovat saatavutettavissa ja kestävät liikkumisvaihtoehdot toimivat.
- Ennakoivalla kaavoituksella ja riittävällä yritystonttivarannolla mahdollistamme erikokoisten yritysten sijoittumisen Sipooseen ja edistämme työpaikkaomavaraisuuden kasvua.

Strategian kärkihankkeista (valtuusto 16.3.2026) tätä kaavaa koskevat:

- Edistetään Kerava–Nikkilä–radan avaamista henkilöliikenteelle.
- Turvaamme ikääntyvien sipoolaisten asumisen

stadsbyggandet genomförs som småhus. Tillväxten stöder den kommersiella servicen, förbättrar kollektivtrafiken och stärker kommunens roll i regionen. Enligt strategin ska kommuncentrumen Nickby och Söderkulla utvecklas under de närmaste åren, liksom tillväxtzonen Nickby–Tallmo. Tågförbindelsen Helsingfors–Kervo–Nickby är en strategisk prioritet som bör främjas.

I Sibbo kommuns följande strategi 2026–2030 (fullmäktige 15.12.2025) rör följande mål denna detaljplan:

- Sibbo kommuns invånarantal ökar och möjliggör därmed att barnantalet hålls åtminstone på nuvarande nivå. Vår planläggning och våra investeringar beaktar principerna för hållbar utveckling.
- Vi möjliggör byggandet av ett mångsidigt, småhusdominerat bostadsutbud i Nickby, Söderkulla och Tallmo som möjliggör en god vardag i kommuninvånarnas olika livsskeden.
- Vi utvidgar näten för gång, cykling och kollektivtrafik. Vi säkerställer en smidig trafik och en fungerande anslutningsparkering samt förbättrar trafiksäkerheten och tillgängligheten.
- En hållbar vardag är ett enkelt val: tjänsterna är tillgängliga och de hållbara färdsattna är fungerande.
- Med proaktiv planläggning och en tillräckligt stor företagstomtreserve gör vi det möjligt för olika stora företag att etablera sig i Sibbo och främjar ökning av arbetsplatssufficiensen.

Bland spetsprojekten i strategin (fullmäktige 16.3.2026) rör följande denna detaljplan:

- Inledandet av persontågstrafiken på Kervo–Nickby-banan främjas.
- Kvaliteten av boende och vård för äldre Sibbobor säkerställs genom att utveckla livslångt boende samt mångsidiga och tillgängliga boendehelheter i tätorterna i Sibbo.

ja hoidon laadun kehittämällä elinkaariasumista sekä Sipoon keskuksiin monipuoliset ja saavutettavat asumiskokonaisuudet.

- Sipoon vetovoimaa lisätään vauhdittamalla pientalokaavojen laatimista, toteuttamista ja tontinmyyntiä.

Nikkilän kehityskuvassa (maankäyttöjaosto 11.5.2016) visioidaan, *"että vuonna 2030 Nikkilä on pikkukaupunki keskellä maaseutua. Nikkilä on käveltävä, ihmisen kokoinen kaupunki: sen kulmasta kulmaan pääsee jalan, ja ulkoilureitit poikkeavat viihtyisiä virkistysalueita, kauppoja, mansardikattoisia puutaloja ja 5000 vuotta vanhaa viljelymaisemaa. Kaupungin mittakaava on herttainen ja sen kylähistoria tuntuu yhä kaupungissa kulkiessa. Iso Kylätie nivoo keskustan yhteen kävelyraitilla, jota reunustavien erikoisliikkeiden näyteikkunat ovat kurkotelleet katutilaan jo 1900-luvun vaihteesta lähtien. Kaupungin rajalta alkaa perinteinen, elävä maaseutu."*

Kehityskuvassa varauduttiin Nikkilän väestömäärän kasvamiseen 10 000 asukkaaseen jopa vuoteen 2025 mennessä. Kasvava väestömäärä tuo hyvin suunniteltuna mukanaan paljon hyvää. Huolellisesti, viihtyisäksi suunnitellun ympäristön kanssa syntyy hyvää kaupunkikuvaa ja -rakennetta. Tiiviys ei ole itseisarvo, mutta sitä tarvitaan tavoitteiden, kuten hyvien julkisten ja kaupallisten palveluiden saavuttamiseksi. Tulevaisuuden Nikkilässä kylämäisyys toistuu elinpiirien ja toimintojen sekoittumisella eläväisessä keskustassa. Kaupalliset palvelut ovat paremmat, kun ostovoimaa on enemmän ja kauppa kannattaa. Sama pätee julkiseen liikenteeseen. Huolellisesti suunniteltu, vanhaa säilyttävä kaupunkikuva luo imagoa ja identiteettiä, ja imago taas on kasvua mahdollistavaa vetovoimaa. Suurimpia muutoksia Nikkilän maankäytössä ovat keskustan uudet rakennushankkeet, Jokilaakson rakentaminen, uusi Nikkilän kartanon alue sekä näiden hankkeiden toteutumisen myötä

- Sibbos dragkraft ökas genom att påskynda utarbetandet och genomförandet av småhusdominerade planområden och tomtförsäljningen.

Enligt utvecklingsbilden för Nickby (markanvändningssektionen 11.5.2016) är Nickby *"småstad mitt på landsbygden år 2030. Nickby är en promenadstad med mänskliga mått: man kan promenera från hörn till hörn och friluftslederna passerar trivsamma rekreatiomsområden, affärer, trähus med mansardtak och ett 5000 år gammalt odlingslandskap. Staden har en gullig skala där byns historia fortfarande kan kännas då man promenerar på stan. Centrum sammanbinds av Stora Byvägens promenadgata där specialaffärers skyltfönster har angränsat till gatan ända sedan början av 1900-talet. Vid stadens gräns börjar den traditionella, levande landsbygden."*

I utvecklingsbilden skapades beredskap för att antalet invånare redan år 2025 har ökat till 10 000. Befolkningsökningen för mycket bra med sig bara den planeras väl. När miljön planeras omsorgsfullt så att den blir trivsam uppkommer en bra stadsbild och stadsstruktur. Att strukturen är tät har inget värde i sig, men tätheten behövs för att uppnå målen om bra offentlig och kommersiell service. I framtiden Nickby återkommer bytemat när livsmiljöer och funktioner blandas upp i det levande centrumet. Den kommersiella servicen förbättras allteftersom köpkraften ökar och handeln är lönsam. Samma gäller kollektivtrafiken. En omsorgsfullt planerad stadsbild som värnar om det gamla skapar en image och en identitet, och en bra image lockar i sin tur nya invånare. De största förändringarna i markanvändningen i Nickby är de nya byggprojekten, byggandet av Ådalen, det nya området vid Nickby gård samt att persontågstrafiken kan inledas i och med nämnda projekt.

Planstommen för Nickby, är en konkret plan över visionerna i utvecklingsbilden. Planstommen godkän-

junaliikenteen käynnistyminen.

Nikkilän kehityskuvan visioiden konkreettisena suunnitelmalla toimii Nikkilän kaavarunko, joka on hyväksytty huhtikuussa 2022 (ks. kappale 3.2.4).

Sipoon kunnan kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma on hyväksytty vuonna 2026. Ohjelman visiossa *"Sipoossa kävely ja pyöräily ovat arvostettuja arjen kulkumuotoja, jotka vahvistavat sipoolaista hyvinvointia"*. Tavoitteina ovat:

- Toimivat, turvalliset ja esteettömät reitit kannustavat kestäviin liikkumisvalintoihin.
- Keskustojen elinvoimaa vahvistetaan sujuvilla kävelyn ja pyöräilyn yhteyksillä sekä viihtyisyyttä lisäämällä.
- Vahvalla yhteistyöllä luodaan houkutteleva ja kannustava ilmapiiri aktiivisiin arjen matkoihin ja vapaa-ajan liikkumiseen.
- Panostetaan toimenpiteisiin, joilla lisätään lasten ja nuorten itsenäistä ja aktiivista liikkumista.

Sipoon kävelyn ja pyöräliikenteen edistämishjelma sisältää yhteensä 18 toimenpidekokonaisuutta ja tätä kaavaa koskevat erityisesti:

1. Pyöräliikenteen tavoiteverkon puuttuvien ja parannettavien kävelyn ja pyöräliikenteen järjestyksen toteuttaminen.
2. Pyöräliikenteen tavoiteverkon pienet parannustoimet.
3. Sipoon keskuksien ydinalueiden kehittäminen viihtyisiksi ja vetovoimaisiksi kohtaamispaikoiksi.

Kunnan strategian ja Nikkilän kehityskuvan mukaisesti Nikkilän asemanseudusta on suunnitteilla vahvasti tulevaan juna-asemaan tukeutuva, monimuotoinen, liikkumisen, asumisen ja palveluiden alue. Asemakaavatyöllä luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella. Tavoitteena on myös mittakaavaltaan pienipiirtei-

des i april 2022 (se 3.2.4).

År 2026 godkändes ett program för främjande av gång och cykling i Sibbo kommun. Enligt programmet vision är gång och cykling uppskattade färd-sätt i vardagen, som stärker välfärden i Sibbo. Mål för främjande av gång och cykling:

- Fungerande, säkra och tillgängliga rutter uppmuntrar till hållbar mobilitet.
- Livskraften i centrumen stärks med smidiga förbindelser för gång och cykling samt genom ökad trivsel.
- Genom ett aktivt samarbete skapas ett attraktivt och stimulerande klimat för aktiva vardagsresor och fritidsaktiviteter.
- Satsningar på åtgärder för att öka barns och ungdomars oberoende och aktiva mobilitet.

Programmet för främjande av gång och cykling i Sibbo omfattar sammanlagt 18 åtgärdsområden och denna detaljplan berörs särskilt av följande:

1. Förbindelser för gång- och cykeltrafik som saknas eller som ska förbättras inom målnätet för cykeltrafiken
2. Små förbättringar i målnätet för cykeltrafiken
3. Utveckling av kärnområdena i centrumen till trivsamma och attraktiva mötesplatser

I enlighet med kommunens strategi och utvecklingsbilden för Nickby planeras stationsnejden som ett mångsidigt område för mobilitet, boende och service. Området stöder sig starkt på den framtida tågstationen. Detaljplanearbetet skapar förutsättningar för att inleda persontågstrafik mellan Kervo och Nickby. Ett mål är också att planera en småskalig tät tätortsstruktur som sammanflätas naturligt med stationsarrangemangen. Ett annat mål är att integrera det nya området vid Nickby gård i norr som en naturlig del av dagens centrum, också med hänsyn till smidiga gång- och cykelvägar via stationsnejden. I gatuom-

nen, tiivis taajamarakenne, joka nivoutuu luontevasti asemajärjestelyihin. Päämääränä on myös liittää pohjoisessa sijaitseva Nikkilän kartanon alue luontevaksi osaksi nykyistä keskustaa myös kävelyn ja pyöräilyn vaivattomuutta ajatellen asemanseudun kautta. Katualuevarauksissa huomioidaan pyöräilyn tavoiteverkkoa. Alueen virkistykselle sekä arvokkaiden virkistysalueiden säilyttämiselle ja yhteyksille annetaan suunnittelussa keskeinen sija.

Tavoitteena asemakaavassa on lisäksi hyödyntää Sipoon viherkerrointa sekä Nikkilän taideohjelman (2015) periaatteita. Taideohjelmatyössä on kehitetty julkisen taiteen toteutus- ja rahoitusmalli, Nikkilän malli. Viherkertoimen avulla pyritään varmistamaan riittävän viherpinta-alan säilyminen tonteilla ja samalla ehkäisemään hulevesitulvia. Viherkerroin kuvaa, kuinka paljon tontilla on kasvillisuutta ja vettä viivyttyä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan. Kaavassa asetetaan tonteille viherkerrointavoitetaso, jota pihasuunnittelija voi joustavasti täyttää käyttämällä erilaisia viherelementtejä.

Suunnittelutilanteesta johdetut tavoitteet

Yleisten suunnitteluperiaatteiden mukaisesti taajamarakenteen kasvua suunnataan ensisijaisesti joukkoliikenteen, palveluiden ja muun olemassa olevan infrastruktuurin äärelle. Keravan ja Nikkilän välisen rataosuuden avaaminen tulevaisuudessa henkilöliikenteelle mahdollistaa Talma–Nikkilä-vyöhykkeen voimakkaan kehittämisen.

Maakuntakaavassa suunnittelualue on osa Nikkilän kuntakeskuksen ja taajamatoimintojen aluetta, ja se on osoitettu tiivistettäväksi alueeksi. Sipoon yleiskaavassa 2025 suunnittelualue on osa Nikkilän keskustatoimintojen aluetta. Asemakaavan tavoitteena on saattaa alue osaksi keskustaa ja taajamatoimintoja.

rådesreserveringarna beaktas målnätet för cykling. I planeringen läggs starkt fokus på rekreationsbruket samt på förbindelserna till och bevarandet av rekreationsområdena.

Dessutom är ett mål att dra fördel av grönkoefficienten i kommunen och principerna i Nickbys konstprogram (2015). Inom ramen för konstprogrammet har man tagit fram en genomförande- och finansieringsmodell för offentlig konst, Nickbymodellen. Med hjälp av grönkoefficienten strävar man efter att säkerställa att en tillräckligt stor grön yta bevaras på tomterna samtidigt som man förebygger dagvattenöversvämningar. Grönkoefficienten visar hur mycket vegetation och lösningar som fördröjer vatten som finns på tomten i förhållande till tomtens yta. I planen ställs en målnivå för grönkoefficienten. De som planerar gårdsplaner kan flexibelt fylla grönkvoten med olika element.

Mål som grundar sig på planeringssituationen

Enligt allmänna planeringsprinciper ska tillväxten i tätortsstrukturer styras i första hand till områden nära befintlig kollektivtrafik, service och annan infrastruktur. Öppnandet av banan mellan Kervo och Nickby för persontrafik i framtiden kommer att bäd- da för en kraftig utveckling av zonen mellan Tallmo och Nickby.

I landskapsplanen är planeringsområdet en del av Nickby kommuncentrum och ett område för tätortsfunktioner, och det har anvisats som ett område som ska förtätas. I Generalplan för Sibbo 2025 är planeringsområdet en del av området för centrumfunktioner i Nickby. Målet med detaljplanen är att integrera området med centrum och tätortsfunktionerna.

I planstommen för Nickby, som blev klar 2022, har man preliminärt undersökt potentiella trafiklösning-

Vuonna 2022 valmistuneessa Nikkilän kaavarungossa on alustavasti tutkittu asemanseudun mahdollisia liikenteellisiä ratkaisuja mutta asemanseutu on myös osoitettu selvitysalueeksi. Kaavarungon mukaisesti asemakaavan laadinnan aikana selvitetään asemanseudun kaavalliset ratkaisut tarkemmin.

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana MAL-sopimukselle, jonka seudun kunnat on hyväksynyt syksyllä 2024.

MAL-suunnitelmassa ja -sopimuksessa Kerava–Nikkilä-radana (KeNi-radana) henkilöjunaliikenne on osa investointiohjelmaa ja on sijoitettu vuosien 2028–2031 toteutuskoriin. Tämä tarkoittaa sitä, että henkilöjunaliikenteen edellyttämät investoinnit toteutettaisiin kuntien ja valtion toimesta siten, että tekniset edellytykset henkilöjunaliikenteelle olisivat toteutettu ja valmiina vuoteen 2031 mennessä.

Sopimuksessa valtio on myös sitoutunut osoittamaan vuosille 2024–2027 yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Yhtenä hankkeena listalla mainitaan KeNi-radana henkilöjunaliikenteen aloitus.

Asemakaavalla varaudutaan raidehenkilöliikenteen toteutumiseen ja keskustan painopisteen kehittymiseen aseman suuntaan. Tavoitteena on kytkeä alue kiinteästi Nikkilän taajaman muihin osiin. Aseman läheisyyteen pyritään sijoittamaan alueen rakentamisen painopiste, niin lähelle kuin se on alueen maasto-olosuhteiden ja rakennettavuuden puitteissa mahdollista.

Kerava–Sköldvik-radalle on laadittu aluevarausselvitys (Destia 2024) radana avaamiselle henkilöliiken-

teessä stationsnejden, men stationsnejden har också anvisats som ett utredningsområde. I enlighet med planstommen ska planläggningslösningarna för stationsnejden utredas mer ingående.

MBT 2023 Helsingforsregionens plan för markanvändning (M), boende (B) och trafik (T) är en strategisk plan som omfattar 14 kommuner i Helsingforsregionen. MBT-planen ger utgångspunkterna för MBT-avtalet, som kommunerna i regionen godkände hösten 2024.

I MBT-planen och -avtalet är persontågstrafiken på Kervo–Nickby-banan (KeNi-banan) en del av investeringsprogrammet och har schemalagts till genomförandekorgen 2028–2031. Det innebär att de investeringar som persontågstrafiken förutsätter skulle göras av kommunerna och staten så, att den tekniska infrastrukturen för persontågstrafiken är genomförd och klar senast år 2031.

I avtalet har staten också förbundit sig att för åren 2024–2027 anvisa sammanlagt 2 miljoner euro för det statliga trafikledsnätets gemensamma planeringsobjekt i KUUMA-regionen. Att inleda persontågstrafik på KeNi-banan är ett av projekten som nämns i listan.

Genom detaljplanen förutses den kommande personspårtrafiken och en förskjutning av centrum i riktning mot stationen. Målet är att integrera området med de övriga delarna av tätorten Nickby. Man strävar efter att placera tyngdpunkten i byggandet i närheten av stationen, så nära som det bara är möjligt med hänsyn till terrängförhållandena och byggbarheten.

En områdesreserveringsutredning (Destia 2024) har gjorts för Kervo–Sköldvik-banan om att öppna den för persontrafik mellan Kervo och Nickby. När per-

teelle Keravan ja Nikkilän välillä. Radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sen uusien asemien myötä Keravan Ahjossa sekä Sipoon Talmassa ja Nikkilässä on mahdollista tiivistää maankäyttöä tukeutuen nykyistä tehokkaammin joukkoliikenteeseen.

Suunnittelun tarkkuus oli aluevarausselvitys. Työssä tutkittiin vaihtoehtoisia suunnitteluratkaisuja nykyisten tasoristeyksien poistamisen johdosta uusiksi katulinjauksiksi sekä asemanseutujen ja radan järjestelyiksi. Suunnitteluratkaisuja ohjasi muun muassa alueiden käyttöä ohjaava kaavoitus, alueille tehty luontoselvitykset sekä työn aikana toteutetut pohjatutkimukset ja maastokatselmus. Vaihtoehtoisissa huomioitiin monialaisen suunnittelu- ja ohjausryhmän asiantuntemusta sekä kartoitettiin eri tekniikkalajien reunaehdot ja pyrittiin löytämään kokonaistaloudellisia ratkaisuja.

Raide- ja laiturijärjestelyitä tarkasteltiin Keravan asemalle, Ahjoon, Talmaan, Martinkylään ja Nikkilään. Työssä huomioitiin henkilöliikenteen tarpeiden ohella myös tavara- ja henkilöliikenteen kohtaamis- mahdollisuus. Lisäksi työssä suunniteltiin nykyisen kymmenen tasoristeyksen poistaminen ja niiden osittainen korvaaminen uusilla yli- ja alikulkujärjestelyillä. Yli- ja alikulkujen yhteyteen suunniteltiin myös jalankulun ja pyöräliikenteen järjestelyt. Aluevarausselvitys toimii lähtökohtana Nikkilän asemanseudun suunnittelulle.

Alueen oloista ja ominaisuuksista johdetut tavoitteet

Alueen halkaiseva purolaakso on tärkeä osa koko keskustan tulevaa ilmettä ja asuinympäristöä. Samalla se on tärkeä ulkoilu- ja viheryhteys muille ulkoalueille.

Maisemallisesti pyritään säilyttämään alueen nykyisiä arvoja ja ominaispiirteitä, kuten purolaakso,

sontågstrafiken inleds på banan och nya stationer byggs blir det möjligt att förtäta markanvändningen i Ahjo i Kervo, samt i Tallmo och Nickby i Sibbo med stöd av den allt effektivare kollektivtrafiken.

Planeringen gjordes med exaktheten för en områdesreserveringsutredning. I arbetet undersöktes alternativa planeringslösningar till nya gatusträckningar samt trafikregleringar vid stationsnejderna och banan med anledning av att befintliga plankorsningar tas bort. Planeringslösningarna styrdes bland annat av planläggningen, de naturinventeringar som gjorts i områdena samt geotekniska undersökningar och en terrängsyn som gjordes under arbetets gång. I alternativen uppmärksammades den sektorsövergripande planerings- och styrgruppens sakkunskap samt kartlades randvillkoren för olika tekniker och man strävade efter att hitta de mest totalekonomiska lösningarna.

Olika spår- och perrongarrangemang för Kervo station, Ahjo, Tallmo, Mårtensby och Nickby granskades. I arbetet uppmärksammades förutom persontrafikens behov även möjligheten att gods- och persontåg att mötas. Dessutom planerade man att ta bort de nuvarande tio plankorsningarna och delvis ersätta dem med nya över- och underfarter. Arrangemang för gång- och cykeltrafiken planerades också i anslutning till över- och underfarterna. Områdesreserveringsutredningen ger utgångspunkterna för planeringen av Nickby stationsnejd.

Mål som grundar sig på förhållandena och egenskaperna i området

Bäckdalarna som genomkorsar området är viktiga element för den nya boendemiljön och hela centrumets framtoning. Samtidigt utgör dalarna en viktig friluftss- och grönförbindelse till andra friluftsområden.

alueen arvokkaat rakennukset ja pihapiirit ja Ison Kylätien kyläraitin henkeä.

4.4.3 Prosessin aikana syntyneet tavoitteet

Osallisten tavoitteet

Kaava-alueen maanomistajien tavoitteena on säilyttää alue nykyisellään tai tehdä pieniä muutoksia oman tonttinsa osalta, kuten jakaa tontti useampaan osaan ja lisätä rakennusoikeutta. Toteuttamattomat kaavamerkinnot etenkin Mixintien ja Bubbiksentien välillä halutaan muuttaa vastaamaan enemmän nykytilan kaltaista pienipiirteistä rakentamista.

Osa asukkaista vastustaa henkilöjunaliikenteen aloittamista ja aseman rakentamista.

Asemakaavan laadulliset tavoitteet

Asemakaavatyön laadullisina tavoitteina on luoda ympäröivään taajamarakenteeseen ja maisemaan sopiva, nykyistä taajamarakennetta täydentävä laadukas, ihmisen mittakaavainen ja monipuolinen asuin- ja palvelurakentamisen kokonaisuus. Kaupunkikuvallisena tavoitteena on muodostaa alueelle laadukas, Nikkilän käyntikorttina toimiva julkisivu radan suuntaan ja yhdistää taajaman osat luontevasti toisiinsa. Huomioidaan alueen maisemallisia, historiallisia ja luonnonarvoja uutta maankäyttöä suunniteltaessa.

Muut tavoitteet

Suunnittelualueella ei ole kaikilta osin toteutettu asemakaavojen mukaisesti. Siksi asemakaava-alueella on laajennettu kyseisiin kortteleihin, jotta voidaan korjata voimassa olevat asemakaavat toteutuneen tilanteen mukaisesti asemakaavamuutoksen yhteydessä.

I fråga om landskapet strävar man efter att bevara dess nuvarande värden och särdrag, som bäckdalar, de värdefulla byggnaderna och gårdsområdena och miljön längs Stora Byvägen.

4.4.3 Mål som uppkommit under processen

Intressenternas mål

Markägarna i planområdet har som mål att bevara området i dess nuvarande tillstånd eller att göra små ändringar på den egna tomten, såsom att stycka tomten i flera delar och utöka byggrätten. Planbestämmelser som inte genomförts, särskilt mellan Mixvägen och Bubbisvägen, önskar man ändra så att de bättre motsvarar det nuvarande småskaliga byggandet.

En del av invånarna motsätter sig byggandet av en station och inledandet av persontågstrafik.

Mål för detaljplanens kvalitet

De kvalitativa målen för detaljplanearbetet är att skapa en mångsidig helhet av bostads- och servicebyggande i mänsklig skala som lämpar sig för den omgivande tätortsstrukturen och landskapet och kompletterar den nuvarande tätortsstrukturen. Målet för stadsbilden är att skapa en högklassig fasad för området i riktning mot järnvägen och stationen – ett visitkort för Nickby – och att förena de olika delarna av tätorten på naturligt sätt. Vid planering av ny markanvändning tar man fasta på landskapsvärden, historiska värden och naturvärden.

Övriga mål

Planeringsområdet har inte till alla delar genomförts enligt detaljplanerna. Därför har detaljplaneområdet utvidgats till kvarteren i fråga så att man kan korrigera de gällande detaljplanerna enligt den verkliga

4.5 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ja vaihtoehtojen vertailu

Asemakaavan valmisteluvaiheessa tutkittiin vaihtoehtoisia saapumissuuntia tulevalle asemalle ja aseman laiturijärjestelyjä.

Vaihtoehtoisia saapumissuuntia tunnistettiin yhteensä seitsemän kappaletta (ks. kuva sivulla 3). Aseman eteläpuolella tarvitaan bussiliikenteen takia läpiajettava reitti, joten katuyhteys tarvitaan sekä lännestä että idästä. Saapuminen lännestä on mahdollista vain yhtä reittiä pitkin. Sen sijaan idästä saapumiselle tutkittiin kolmea vaihtoehtoa S1 (Svärdfältintien jatke), S2 (Iso Kylätie) ja S3 (Lättähatuntien jatke). Radan pohjoispuolella tarvitaan autoliikenteelle vain yksi saapumissuunta palvelemaan etenkin suunniteltua liityntäpysäköintiä ja alueen tontteja. Jalankululle ja pyöräilylle tarvitaan kahta saapumissuuntaa. Tutkittavat vaihtoehdot olivat: N1 (Ollbäckintie), N2 (Vanha Kylätie) ja N3 (Pornaistentieltä liittymä). Lisäksi työn aikana ilmaantui vielä vaihtoehtoinen reitti N3b radan viertä pitkin idästä.

Vaihtoehdoista arvioitiin liikenteellinen toimivuus, toteutettavuus, liikenneturvallisuus, karkea kustannusarvio ja vaikutukset maankäyttöön ja maisemaan.

N1 (Ollbäckintie). Yhteys toteutetaan uutena katu-
na, joka ylittää Ollbäckenin purolaakson siltaa pitkin. Vaihtoehto on toiminnallisesti mahdollista toteuttaa, mutta se päätettiin poistaa kustannussyistä. Pituu-
destaan johtuen suunniteltu silta maksaa karkeasti arvioituna kolme kertaa enemmän kuin toiseksi kallein siltavaihtoehto. Jos yhteys toteutetaan pelkästään jalankululle ja pyöräilylle sen kustannus on paljon pienempi ja tällainen vaihtoehto otettiin jatkotarkasteluun.

N2 (Vanha Kylätie). Yhteys toteutetaan olemassa ole-

situationen i samband med detaljplaneändringen.

4.5 Alternativ till detaljplanelösning och jämförelse av alternativen

I beredningsskedet undersöktes alternativa ankomstriktningar till den framtida stationen och perongernas placering.

Totalt sju alternativa ankomstriktningar identifierades (se figur på sidan 3). Söder om stationen behövs en genomfartsled på grund av busstrafiken, så en gatuförbindelse behövs både från väster och öster. Västerifrån leder bara en möjlig rutt till stationen. Däremot undersöktes tre alternativ för ankomst från öster: S1 (förlängning av Svärdfältsvägen), S2 (Stora Byvägen) och S3 (förlängning av Platthattsvägen). Norr om spåret behövs bara en färdriktning för biltrafiken, särskilt för den planerade anslutningsparkeringen och tomterna i området. För fotgängare och cykling behövs två ankomstriktningar. Följande alternativ undersöktes: N1 (Ollbäcksvägen), N2 (Gamla Byvägen) och N3 (anslutning från Borgnäsvägen). Under arbetet dök ytterligare ett alternativ upp; N3b österifrån längs banan.

Alternativen bedömdes med hänsyn till trafikens funktion, genomförbarhet, trafiksäkerhet, en grov kostnadsberäkning och konsekvenser för markanvändningen och landskapet.

N1 (Ollbäcksvägen). Förbindelsen byggs som en ny gata som korsar Ollbäcken över en bro. Alternativet är funktionellt möjligt, men man beslutade att slopa det av kostnadsskäl. På grund av sin längd skulle den planerade bron enligt en grov uppskattning kosta tre gånger så mycket som det näst dyraste broalternativet. Om en förbindelse genomförs enbart för fotgängare och cyklister är kostnaden mycket lägre och detta alternativ togs upp för vidare behandling.

vaa tietä hyödyntäen. Vaihtoehto on toteutettavissa ja varsin pienin kustannuksin, mutta saatavilla oleva tila on kapea ja eri kulkumuodoille ei saada toteutettua riittävän leveitä kulkuväyliä turvallisen liikkumisen takaamiseksi.

N3 (Pornaistentieltä liittymä). Yhteys toteutetaan uutena katuna, joka ylittää Ollbäckenin purolaakson siltaa pitkin. Vaihtoehto on toiminnallisesti mahdollista toteuttaa, mutta se päätettiin poistaa kustannussyistä. Vaikka vaihtoehto on halvempi kuin vaihtoehto N1 on kustannus kuitenkin suhteellisen korkea kun huomioi, että se palvelee etenkin liityntäpysäköintiä; Kustannus per pysäköintipaikka on karkeasti arvioituna muutama kymmenen tuhatta euroa.

N3b (Pornaistentieltä liittymä). Yhteys toteutetaan uutena katuna, joka menee radan vieritse vanhan ratapenkan kohdalla. Vaihtoehto on toiminnallisesti mahdollista toteuttaa, turvallinen ja kustannuksiltaan kohtuullinen. Vaihtoehto valittiin jatkoon.

S1 (Svärdfältintien jatke). Yhteys toteutetaan uutena katuna Lättähatuntieltä Mixintielle. Katuyhteys ei voida toteuttaa toiminnallisesti laadukkaana korkeuseroista johtuen.

S2 (Iso Kylätie). Yhteys toteutetaan nykyistä Isoa Kylätietä käyttäen Lättähatuntien ja Mixintien välillä. Kadulle saadaan toteutettua kohtalainen poikkileikkaus, mutta laadukkaan poikkileikkauksen toteuttaminen ei ole mahdollista.

S3 (Lättähatuntien jatke). Yhteys toteutetaan uutena katuna suurin piirtein nykyisen Bubbiksintien linjasta pitkin. Yhteys voidaan toteuttaa laadukkaana, toiminnallisesti selkeänä ja turvallisena. Vaihtoehto valittiin jatkoon.

Rautatien lähtökohtana on, että Nikkilän kohdalla

N2 (Gamla byvägen). Förbindelsen genomförs med hjälp av den befintliga vägen. Alternativet är genomförbart och till rätt så låga kostnader, men det tillgängliga utrymmet är smalt och det går inte att bygga tillräckligt breda leder för olika färdssätt för att man ska kunna garantera trafiksäkerheten.

N3 (anslutning från Borgnäs vägen). Förbindelsen byggs som en ny gata som korsar Ollbäcken över en bro. Alternativet är funktionellt möjligt, men man beslutade att slopa det av kostnadsskäl. Även om alternativet är billigare än alternativ N1 är kostnaden dock relativt hög med tanke på att alternativet framför allt betjänar anslutningsparkeringen; kostnaden per parkeringsplats uppskattas grovt till några tiotusen euro.

N3b (anslutning från Borgnäs vägen). Förbindelsen byggs som en ny gata längs den gamla banvallen. Alternativet är funktionellt möjligt, säkert och skäligt om man ser till kostnaderna. Alternativet utsågs för den fortsatta planeringen.

S1 (förlängning av Svärdfältsvägen). Förbindelsen byggs som en ny gata från Platthattsvägen till Mixvägen. På grund av höjdskillnaderna kan gatuförbindelsen inte byggas förstklassigt med hänsyn till funktionaliteten.

S2 (Stora Byvägen). Förbindelsen byggs längs Stora Byvägen mellan Platthattsvägen och Mixvägen. Gatan kan genomföras med hyfsad, dock inte förstklassig tvärsektion.

S3 (förlängning av Platthattsvägen). Förbindelsen byggs som en ny gata ungefär längs Bubbisvägens nuvarande sträckning. Förbindelsen kan genomföras som en förstklassig och säker gata med tydlig funktionalitet. Alternativet utsågs för den fortsatta planeringen.

on nykyinen raide ja sen lisäksi uusi ohitusraide sen eteläpuolella. Aseman suunnittelun lähtökohtana oli Kerava–Sköldvik-radalle on laaditun aluevaraus-selvityksen (Destia 2024) ratkaisut. Aluevaraus-selvityksessä asemalla on keskilaituri raiteiden välissä, jolle pääsee alikulkua pitkin. Alikululla on rampit Lättähatuntielle, jossa on myös bussipysäkit ja saattoliikennepaikat. Tällainen ratkaisu vie varsin paljon tilaa, kun taas tilaa on käytettävissä varsin niukasti. Siksi tutkittiin kaavaluonnosvaiheessa, miten tarvittavat toiminnot saadaan mahdutettua kapeampaan tilaan. Ratkaisuksi valikoitui sivulaituri radan eteläpuolella keskilaiturin sijaan. Radan yli mennään porras-hissitornia hyödyntäen ja sen lisäksi rakennetaan jalankululle ja pyöräilylle alikulku Ison Kylätien nykyisen tasoristeyksen kohdalle. Alikulun rakentaminen tähän kohtaan sujuvoittaa jalankulun ja pyöräilyn yhteydet Nikkilän etelä- ja pohjoisosien välillä huomattavasti verrattuna aluevaraus-selvityksen ratkaisuun, kun voidaan hyödyntää suurempaa yhteyttä olemassa olevia reittejä pitkin. Uudessa ratkaisussa Lättähatuntielle mahtuu lisäksi bussipysäkit ja saattoliikennepaikat sekä laadukkaat kävelyn ja pyöräilyn väylät.

Järnvägstrafiken baserar sig på det nuvarande spåret i Nickby och ett nytt sidospår söder om detta. Lösningarna i den utredning om områdesreserveringar som tagits fram för Kervo–Sköldvik-banan (Destia 2024) har gett utgångspunkterna för stationsplaneringen. I nämnda utredning har stationen en mittperrong mellan spåren, till vilken man går via en underfart. Underfarten har ramper från Platthattsvägen, där det även finns busshållplatser och parkering för skjutstrafiken. Lösningen kräver mycket utrymme och det aktuella området är smalt. Därför undersökte man i planutkastskedet hur de behövliga funktionerna får plats i ett smalare utrymme. Som lösning valdes en sidoperrong söder om banan i stället för mittperrongen. Resenärer korsar spåret via ett trapphus/hisstorn och därtill byggs en underfart för fotgängare och cyklister vid den nuvarande plankorsningen med Stora Byvägen. Byggandet av underfarten på det här stället ger avsevärt smidigare förbindelser för fotgängare och cyklister mellan södra och norra Nickby jämfört med lösningen i utredningen om områdesreserveringar eftersom man kan utnyttja en rakare förbindelse längs befintliga leder. I den nya lösningen finns dessutom utrymme för busshållplatser och skjutstrafikplatser vid Platthattsvägen, liksom förstklassiga gång- och cykelvägar.

5 Asemakaavan kuvaus Redogörelse för detaljplanen



5.1 Kaavan rakenne

Asemakaava koostuu kolmesta eriluonteisesta itä-länsisuuntaisesta osasta, joita halkoo Iso Kylätie–Vanha Kylätie -akseli.

Etelässä on Nikkilän keskustan jo asemakaavoitetut lähinnä pientalopainotteiset asuinalueet. Näiden kohdalla asemakaavamuutoksella päivitetään kaavamerkintöjä vastaamaan toteutunutta tilannetta ja lisäksi esitetään muutamia täydennysrakentamiskohteita kunnan omistamalle maalle ja yksityisten maanomistajien toiveiden mukaisesti.

Kaava-alueen keskiosassa rautatie ja juna-asema on pääroolissa. Radan molemmin puolin osoitetaan katuyhteydet, Lättähatuntie eteläpuolella ja Vanha asemantie pohjoispuolella. Lättähatuntie suunnitellaan kokoojakatuna, jossa on myös bussiliikenne ja bussipysäkit aseman kohdalla. Radan pohjoispuo-

5.1 Planens struktur

Detaljplanen består av tre delar av olika karaktär i öst-västlig riktning som genomkorsas av axeln Stora Byvägen–Gamla Byvägen.

I söder ligger de detaljplanerade och främst småhusdominerade bostadsområdena i Nickby centrum. I fråga om dem uppdateras genom detaljplaneändringen de nuvarande planbeteckningarna så att de motsvarar den faktiska situationen och dessutom föreslås ett antal objekt för kompletteringsbyggnad på kommunägd mark och i enlighet med privata markägares önskemål.

Järnvägen och tågstationen intar huvudrollen i planområdets mellersta del. På vardera sidan av banan anvisas gatuförbindelser; Platthattsvägen i söder och Gamla stationsvägen i norr. Platthattsvägen planeras som en matargata med busstrafik och busshållplat-

lälle suunnitellaan liityntäpysäköintialuetta. Alueen itäosaan, radan varrella, osoitetaan liikekortteli esim. supermarket-tasoista kauppaa varten. Välille Iso Kylätie–Vanha Kylätie osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn reitti radan alitse.

Kaava-alueen pohjoisosassa vaalitaan luontoa ja kulttuuriympäristöä. Vanhan Kylätien varrella sijaitsee Nikkilän vanha kylä, joka saa ensimmäisen asemakaavansa ja jolle annetaan tarpeelliset suojelumääräykset. Kyläalueella osoitetaan vain vähän lisärakentamista. Ollbäckenin purolaakso osoitetaan lähivirkistysalueeksi, joka käytännössä tarkoittaa alueen pysymistä maisemaltaan nykyisenlaisena. Alueelle osoitetaan kävelyn ja pyöräilyn reittejä.

5.1.1 Mitoitus

Suunnittelualueen laajuus on n. 27,5 ha ja suunnittelualueen rakennusalan rakennusoikeus on noin 26 700 k-m². Erillispientalojen osuus rakennusoikeudesta on 13 000 k-m² ja muiden asuinrakennusten 8 000 k-m². Kaupallisten rakennusten rakennusoikeus on 2 300 k-m² ja yleisten rakennusten rakennusoikeus on 2 200 k-m². Valtaosa rakennusoikeudesta on jo rakennettu, joko aikaisemmin asemakaavoitettuna tai se sijaitsee aiemmin asemakaavoittamattomalla mutta jo rakennetulla alueella. Korttelitehokkuus vaihtelee $e_k = 0,05 \dots e_k = 0,45$, aluetehokkuuden ollessa $e_a = 0,10$.

5.1.2 Palvelut

Suunnittelualueen tuntumassa sijaitsee useita keskeisiä palveluita Nikkilässä, kuten kouluja ja kaupallisia palveluita. Kaava-alueella sijaitsee kaksi päiväkotia ja Sipoon Betania-seurakunnan kirkko, jotka jatkavat nykyisillä paikoilla. Alueella sijaitsee myös Scoutkåren Åfararnan partiokolo, joka huomioidaan asemakaavamääräyksissä. Uutena palveluna osoi-

ser intill stationen. På norra sidan av banan planeras ett område för anslutningsparkering. I områdets östra del, längs banan, anvisas ett affärskvarter där man t.ex. kan bygga en butik i supermarket-klass. Mellan Stora Byvägen och Gamla Byvägen anvisas en gång- och cykelbana under spåret.

I planområdets norra del värnar man om naturen och kulturmiljön. Nickby gamla by utgörs av omgivningens kring Gamla Byvägen och här utarbetas nu en första detaljplan med tillbörliga skyddsbestämmelser. Tillbyggnad anvisas bara i begränsad omfattning. Dalen längs Ollbäcken anvisas som ett område för närrekreation, vilket i praktiken innebär att landskapet bevaras ungefär som det är idag. Leder för gång- och cykeltrafik anvisas i området.

5.1.1 Dimensionering

Planeringsområdet omfattar ca 27,5 ha. Byggrätten på byggnadsytan är ca 26 700 vy-m². För fristående småhus anvisas 13 000 vy-m² i byggrätt och för andra bostadshus 8 000 vy-m². För kommersiella byggnader är byggrätten 2 300 vy-m² och för offentliga byggnader 2 200 vy-m². Största delen av byggrätten har redan utnyttjats, antingen till följd av tidigare detaljplanering eller så har den anvisats på områden som inte har detaljplanerats men som redan bebyggts. Kvarterseffektiviteten varierar mellan $e_k = 0,05$ och $e_k = 0,45$, medan områdeseffektiviteten är $e_a = 0,10$.

5.1.2 Service

I närheten av planeringsområdet finns en hel del viktiga tjänster, såsom skolor och kommersiell service. Inom planområdet finns två daghem och Betaniasamlingens kyrka. Dessa fortsätter verksamheten på sina nuvarande platser. I området finns också Scoutkåren Åfararnas möteslokal, vilket beaktas i de-

tetaan kortteli supermarket-kokoiselle kaupalle tai vastaavalle kaupalliselle palvelulle Pornaistentien varrella.

5.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteuttaminen

Kaavatyö vastaa osaltaan kunnan väestökasvutavoitteeseen lisäämällä rakentamismahdollisuuksia Sipoon yleiskaavassa 2025 osoitetulla keskustatointojen alueella ja strategian kärkihankkeeseen mahdollistamalla Kerava–Nikkilä-radan avaamista henkilöliikenteelle.

Alueelle laaditaan (ehdotusvaiheessa) rakennusta-
paohjeet, jotka tukevat alueen rakentamista laadukkaaksi ja viihtyisäksi keskusta-alueeksi. Alue täydentää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja on osa Nikkilän taajamarakennetta.

Alueen tärkeistä ominaisuuksista vaalitaan vanhan kylän kulttuurihistoriallinen ympäristö. Historiallinen Iso Kylätie–Vanha Kylätie -akseli kytkee jatkossakin Nikkilän keskustan ja Nikkilän kartanon alueet toisiinsa. Myös Ollbäckenin purolaakson maisema-arvot on huomioitu alueen puistosuunnittelussa.

Joukkoliikenneyhteysdet ovat hyvät tulevan juna-aseman ja Nikkilän bussiterminaalin ansiosta. Tulevan juna-aseman toiminnallisuus on ollut tärkeässä roolissa alueen suunnittelussa. Kävely- ja pyöräily-yhteysdet keskustaan ovat sujuvat suunniteltujen uusien yhteyksien myötä. Toteutussuunnittelussa huomioidaan nykyaikaiset kävelyn ja pyöräilyn laatustandardit.

taljplanebestämmelserna. Som en ny tjänst anvisas ett kvarter för en butik i supermarket-storlek eller motsvarande kommersiell service längs Borgräsvägen.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Planarbetet svarar för sin del på kommunens mål för befolkningstillväxten genom att öka byggmöjligheterna inom det område för centrumfunktioner som anvisas i Generalplan för Sibbo 2025 och genom att göra det möjligt att öppna Kervo–Nickby-banan för persontrafik.

För området utarbetas byggsättsanvisningar (i förslagsskedet) för att stöda genomförandet av ett förstklassigt och trivsamt centrumområde. Området kompletterar den befintliga samhällsstrukturen och integreras med tätortsstrukturen i Nickby.

Bland områdets viktigaste egenskaper värnar man om den kulturhistoriska miljön i den gamla byn. Den historiska axeln Stora Byvägen–Gamla Byvägen utgör även i fortsättningen en koppling mellan Nickby centrum och Nickby gård. Också landskapsvärdena i dalen kring Ollbäcken har beaktats i parkplaneringen.

Kollektivtrafikförbindelserna är bra tack vare den nya tågstationen och bussterminalen i Nickby. Den nya tågstationens funktion har haft en viktig roll i planeringen. I och med de planerade nya förbindelserna kan man promenera och cykla smidigt till centrum. I genomförandeplanen beaktas moderna kvalitetsstandarder för gång och cykling.



Ilmakuvasovitus kaavasuunnitelmasta. Kuvaan on myös lisätty Nikkilän kartanon keskuksen asema-kaavan mukaiset rakennukset ja kadut.

Flygbildsmontage av planen. Byggnaderna och gatorna i detaljplanen för Nickby gårds centrum har lagts till på bilden.

5.3 Aluevaraukset

5.3.1 Korttelialueet

Asuinkerrostalojen, rivitalojen ja muiden kytettyjen asuinrakennusten korttelialue (AKR)

Kaavamerkinnällä on osoitettu kortteleita radan eteläpuolella. Korttelissa 11022 Sipoon Eläkeläiskotisäätiön tontin kaavamerkintä muutetaan AK:sta AKR:ksi, joka mahdollistaa nykyisten rakennusten toiminnan. Sen pohjoispuolella suunnitellaan aseman rintee-

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

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

Med planbeteckningen anvisas kvarter söder om banan. I kvarter 11022 ändras planbeteckningen på Pensionärshemsstiftelsen i Sibbos tomt från AK till AKR, vilket möjliggör verksamheten i de nuvarande byggnaderna. På slutningen norr om stationen planeras nya bostadshus på slutningen, som kan vara

seen uusia asuinrakennuksia, jotka voivat olla rivitaloja tai pienkerrostaloja.

Korttelissa 11010 ja 11011 muutetaan Mixintien varren rivi- ja pienkerrostalojen kaavamerkintä AK:sta ja AL:stä AKR:ksi, joka paremmin vastaa toteutunutta tilannetta. Lisäksi kortteliin 11010 osoitetaan uutta rivitalomuotoista rakentamista.

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue (AR)

Rivitalotontiksi osoitetaan rakentamaton osa entisestä päiväkotitontista Humalistontien alussa, joka on kunnan omistuksessa.

Palvelut mahdollistava asuinrakennusten korttelialue (A-12)

Yksityisessä omistuksessa oleva aseman pihapiiri rakennuksineen osoitetaan palvelut mahdollistavana asuinrakennusten korttelialueena, joka liittyy oleellisenä osana kulttuurihistoriallisesti, puutarhataiteellisesti ja maisemallisesti arvokkaaseen ympäristöön. Tontilla sallitaan asumisen lisäksi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen ympäristöön sopivat palvelut ja virkistykseen soveltuvat toiminnot.

Erillispientalojen korttelialue (AO)

Nykyisin kokonaan toteutuneet omakotitonttikorttelit 11023, 11024, 11027 ja 11028 ja osa korttelista 11022 on osoitettu edelleen omakotirakentamiseen voimassa olevan asemakaavan tonttitehokkuudella $e=0,3$. Verrattuna voimassa olevaan asemakaavaan on tehty seuraavat korjaukset: istutettavan alueen rajaukset on tarkennettu ja ohjeelliset rakennusalat on poistettu. Kaavamuutoksessa korjataan ohjeelliset tontinrajat vastaamaan nykyisiä maanomistusolosuhteita. Korttelissa 11027 on yhden tontin osalta muutettu korttelin rajausta vähäisesti, jotta istutettua pensasaita on kokonaan tontin puolella.

radhus eller låghus.

I kvarteren 11010 och 11011 ändras planbeteckningen för rad- och låghus längs Mixvägen från AK och AL till AKR, vilket bättre motsvarar den faktiska situationen. Dessutom anvisas nya radhus i kvarter 11010.

Kvartersområde för radhus och andra koppelade bostadshus (AR)

Som radhustomt anvisas en obebyggd del av den tidigare daghemstomten i början av Humlegårdsvägen, som ägs av kommunen.

Kvartersområde för bostadshus med servicemöjlighet (A-12)

Stationens gårdstun och dess byggnader i privat ägo anvisas för som kvartersområde för bostadshus med servicemöjlighet som ingår som väsentlig del i en kulturhistorisk, parkhistorisk och för landskapet värdefull miljö. På tomten tillåts förutom boende sådan service och rekreativ verksamhet som passar in i en kulturhistoriskt värdefull miljö.

Kvartersområde för fristående småhus (AO)

Det numera helt genomförda kvarteren för egna-hemshus 11023, 11024, 11027 och 11028 samt del av kvarter 11022 har fortsättningsvis anvisats för egna-hemsbyggande enligt tomteeffektiviteten i den gällande detaljplanen, $e = 0,3$. I jämförelse med den gällande detaljplanen har följande korrigeringar gjorts: avgränsningarna av det område som ska planteras har preciserats och de riktgivande byggnadsytorna har tagits bort. I planändringen korrigeras de riktgivande tomtgränserna för att motsvara dagens marköförhållanden. Vid en av tomterna i kvarter 11027 har kvarterets gräns justerats något så att den planterade häcken är helt på tomtens sida.

I kvarteren 11010 och 10011 ändras planbeteckning-

Korttelissa 11010 ja 10011 muutetaan kaavamerkin-
nät AL ja AK eräiden tonttien osalta AO:ksi, joka vas-
taa toteutunutta tilannetta näiden tonttien osalta.
Tonteille osoitetaan muutamia lisärakennuspaikkoja
maanomistajien toiveiden mukaisesti. Kaavamuu-
toksessa korjataan ohjeelliset tontinrajat vastaamaan
nykyisiä maanomistusolosuhteita. Rakennusoikeus
osoitetaan voimassa olevan asemakaavan tonttite-
hokkuudella ($e=0,3$ tai $e=0,35$) mukaan $0,35$, mutta
riittävän piha-alan saavuttamiseksi osoitetaan enim-
mäispeittoala 25% .

Radan pohjoispuolella osoitetaan alueen ensim-
mäisessä asemakaavassa vanhan Nikkilän kylän ra-
kennukset erillispientaloina ja tontit toteutuneen
kiinteistöjaon mukaisena. Rakennusoikeus on tontti-
kohtainen ja toteutuneen tilanteen mukainen. Neljä
uutta rakennuspaikkaa osoitetaan kylään.

Palvelurakennusten korttelialue (P)

Palvelurakennusten tonteiksi osoitetaan Nickby
barnträdgård -päiväkoti ja Scoutkåren Åfararnan
partiokolo. Uuden katuyhteyden takia päiväkodin
piha-alue siirretään sen pohjoispuolelle, joka on huo-
mioitu korttelin rajauksessa.

Kirkkojen ja muiden seurakunnallisten ra- kennusten korttelialue (YK)

Betania-seurakunnan kirkko ja sen vieressä oleva
päiväkotirakennus osoitetaan kaavamerkinnällä YK.
Seurakunnan toiveiden mukaisesti osoitetaan uusi
paviljonkirakennus (kioski, tms.) ison Kylätien var-
teen. Lisäksi osoitetaan uusi rakennusala Lättähatun-
tien varteen, jolle osoitetaan jäljellä oleva voimassa
olevan asemakaavan mukainen rakennusoikeus.

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa si-

arna AL och AK för vissa tomter till AO för att motsva-
ra den faktiska situationen. På tomterna anvisas någ-
ra tillbyggnadsplatser i enlighet med markägarnas
önskemål. I planändringen korrigeras de riktgivande
tomtgränserna för att motsvara dagens markägför-
hållanden. Byggrätt anvisas enligt exploateringstalet
 $0,35$ ($e = 0,3$ eller $e = 0,35$ i den gällande detaljpla-
nen), men för att uppnå en tillräcklig gårdsyta anvi-
sas en maximal täckning på 25 procent.

Norr om spåret anvisas byggnaderna i Nickby gamla
by i den första detaljplanen som fristående småhus
och tomterna enligt den faktiska fastighetsindel-
ningen. Byggrätten är specifik för varje tomt och
överensstämmer med den faktiska situationen. Fyra
nya byggplatser anvisas i byn.

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

Som tomter för servicebyggnader anvisas daghem-
met Nickby Barnträdgård och Scoutkåren Åfararnas
möteslokal. På grund av den nya gatuförbindelsen
flyttas daghemmets gårdsområde till norra sidan, vil-
ket har beaktats vid avgränsningen av kvarteret.

Kvartersområde för kyrkor och andra för- samlingsbyggnader (YK)

Betaniaförsamlingens kyrka och den intilliggande
daghemsbyggnaden anvisas med planbeteckning-
en YK. I enlighet med församlingens önskemål an-
visas en ny paviljongbyggnad (kiosk, etc.) vid Stora
Byvägen. Dessutom anvisas en ny byggnadsyta
längs Platthattsvägen och på denna den återstående
byggrätten enligt gällande detaljplan.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras (KM)

Ett kvarter för ny dagligvaruhandel eller motsvaran-
de kommersiell service anvisas längs Borgnäs-
vägen. Byggnaden ligger delvis i sluttningen och syftet är

joittaa vähittäiskaupan suuryksikön (KM)

Pornaistentien varrelle osoitetaan kortteli uutta päivittäistavarakauppaa tai vastaavaa kaupallista palvelua varten. Rakennus sijaitsee osittain rinteessä ja tarkoitus on, että pääkerroksen kaupan lisäksi sen alapuoliseen rinnekerrokseen voi sijoittaa muutama pienempi liiketila Pornaistentielle päin.

5.3.2 Muut alueet

Puisto (VP) ja lähivirkistysalue (VL)

Puistoksi osoitetaan Lättähatuntien länsiosan rinte sen molemmin puolin, joka on puistoa voimassa olevassa asemakaavassakin. Lättähatuntien varrella osoitetaan myös pieni taskupuisto.

Alueen pohjoisosassa laaja virkistysalue on osoitettu Ollbäckenin niittymäiseen purolaaksoon, jossa tavoitteena on pitää maisema niittymäisenä jatkosakin. Ulkoilureitit suunnitellaan tarkemmin kaavan

att man utöver en butik på huvudvåningen även kan placera några mindre affärslokaler i nedre sluttningsvåningen mot Borgnäsvägen.

5.3.2 Övriga områden

Park (VP) och område för närrekreation (VL)

Som park anvisas sluttningen i västra delen av Platthattsvägen på vardera sidan av sluttningen. Området har anvisats som en park även i den gällande detaljplanen. Längs Platthattsvägen anvisas vidare en liten fickpark.

I områdets norra del har ett vidsträckt rekreativt område anvisats i den ängsliknande dalen längs Ollbäcken. Här är målet att bevara ängslandskapet. Friluftslederna planeras närmare i ett senare skede av planen.

Byhagen, som har planerats i den angränsande detaljplanen, tar i denna detaljplan vid på norra sidan



Havainnekuva Lättähatuntien ilmeestä aseman kohdalla.

Illustration av Platthattsvägen vid stationen.

myöhemmässä vaiheessa.

Viereisessä asemakaavassa kaavoitettu Kylänhaka jatkuu tässä asemakaavassa Nikkilän kylän pohjoispuolella.

Rautatiealue (LR)

Valtion omistama rata-alue on osoitettu asemakaavassa rautatiealueeksi. Rajauksessa on myös huomioitu tuleva ohitusraide nykyisen raiteen eteläpuolella, uuden aseman järjestelyt, sekä tulevien katujen ja korttelialueiden rajaukset radan kohdalla.

Asemalle on suunniteltu sivulaituri radan eteläpuolella. Radan yli mennään laiturin kohdalla porras-hissitornia hyödyntäen ja sen lisäksi rakennetaan jalankululle ja pyöräilylle alikulku Ison Kylätien nykyisen tasoristeyksen kohdalle.

Yleinen pysäköintialue (LP)

Uusi liityntäpysäköintialue on osoitettu kaavamerkinnällä LP. Alue mahdollistaa noin 170 auton pysäköimisen.

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (ET)

Nykyinen laitetilä osoitetaan jatkossakin yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueena.

Katualueet

Uudeksi kokoojakaduksi rakennetaan Lättähatuntie, joka kulkee Lukkarintien ja Pornaistentien välissä radan läheisyydessä ja toimii pääyhteytenä uudelle asemalle. Katu on suunniteltu bussiliikennettä varten ja bussipysäkit tulee aseman kohdalle. Aseman kohdalla on myös saattoliikennepaikat ja Lättähatuntielle laadukkaat kävelyn ja pyöräilyn väylät. Pornaistentien ja Lättähatuntien risteykseen rakenne-

av Nickby.

Järnvägsområde (LR)

Det statsägda banområdet har i detaljplanen anvisats som ett järnvägsområde. I avgränsningen har också beaktats det framtida sidospåret söder om det nuvarande spåret, arrangemangen vid den nya stationen samt avgränsningarna av framtida gator och kvarter intill spåret.

En sidoperrong planeras söder om banan. Vid perrongen kan resenärer korsa spåret via ett trapphus/hisstorn och därtill byggs en underfart för fotgängare och cyklister vid den nuvarande plankorsningen med Stora Byvägen.

Område för allmän parkering (LP)

Ett nytt område för anslutningsparkering har anvisats med planbeteckningen LP. Området omfattar parkeringsplatser för ca 170 bilar.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)

Det nuvarande tekniska utrymmet anvisas även framöver som ett område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

Gatuområden

Platthattsvägen, som går mellan Klockarvägen och Borgnäs vägen i närheten av banan, byggs som en ny matargata som ska fungera som huvudförbindelse till den nya stationen. Gatan är utformad för buss- trafik och busshållplatser byggs intill stationen. Vid stationen anvisas också parkeringsplatser för skjutstrafiken och längs Platthattsvägen förstklassiga gång- och cykelleder. En rondell byggs vid korsningen mellan Borgnäs vägen och Platthattsvägen.

Norr om spåret betjänar Gamla stationsvägen anslut-

taan liikenneympyrä.

Radan pohjoispuolella Vanha asemantie palvelee liityntäpysäköintiä ja tontteja. Katu rakennetaan suurlta osin uusiksi ja sille rakennetaan jatke Pornaistentielle asti radan viera pitkin.

Vanha Kylätie osoitetaan kunnan asemakaavakaduksi nykyisellä tilavarauksella. Nikkilän kylään osoitetaan myös kaksi tonttikatua vanhoille tiepohjille.

Kävelyä ja pyöräilyä varten rakennetaan silta Ollbäckenin purolaakson yli Ollbäckintietä pitkin, joka mahdollistaa lyhyet ja suorat kävely- ja pyöräilymatkat Nikkilän kartanon keskuksen uudelta asemakaava-alueelta suoraan asemalle. Lisäksi rakennetaan kevyempi porras-silta-porras -yhteys lyhentämään kävelijöiden matkoja Ollbäckenin purolaaksoon halki Saunamäentielle. Tämä yhteys ei ole esteetön. Jo 1970-luvun asemakaavassa ollut kävelyn ja pyöräilyn yhteys Kaskiniitynpolku on tarkoitus rakentaa ja se toimii myös tontilleajona.

Nykyisille asuinkaduille Itäinen ja Läntinen puistotie, Svärdfältintie ja Mixintie ei ole tulossa muutoksia asemakaavan myötä.

Muinaisjäänökset

Kaava-alueen muinaisjäänösalue (sm-2) on merkitty kaavakartalle tarkkuusinventoinnissa (2020) tarkennettujen rajausten perusteella. Kohteen päälle ei ole osoitettu rakentamista. Nikkilän kyläkeksus ja vanha ratasiltapaikka on osoitettu muiksi kulttuuriympäristökohteiksi (s-7). Suunnittelumääräyksen mukaan alueilla sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja riittävän arkeologisen dokumentoinnin jälkeen.

ningsparkeringen och tomterna. Gatan byggs om till stora delar och dessutom förlängs den längs med spåret ända till Borgnäs vägen.

Gamla Byvägen anvisas som detaljplanegata med nuvarande områdesreservering. I Nickby byområde anvisas också två tomtgator på gamla vägbottnar.

För promenad och cykling byggs en bro över Ollbäckens, längs Ollbäcksvägen, som möjliggör korta och raka resor till fots och med cykel från det nya detaljplaneområdet i Nickby gårds centrum direkt till stationen. Dessutom byggs en lättare brokonstruktion med trappor i vardera ändan som förkortar promenaderna över bäckdalen till Bastubäcksvägen. Denna förbindelse är inte tillgänglig. Man har för avsikt att bygga gång- och cykelvägen Svedjeängsstigen, som funnits redan i en detaljplan från 1970-talet, och den fungerar också som infart till tomterna.

Detaljplanen medför inga ändringar för de nuvarande bostadsgatorna Östra och Västra parkvägen, Svärdfältsvägen och Mixvägen.

Fornlämningar

Fornlämningsområdet (sm-2) i planområdet har tagits upp på plankartan utifrån de gränser som justerades vid specialinventeringen (2020). På objektet anvisas inget byggande. Nickby bycentrum och den gamla banbroplatsen har anvisats som andra kulturmiljöobjekt (s-7). Enligt planeringsbestämmelsen är det tillåtet att avlägsna historiska konstruktioner och lager endast av särskilda skäl och efter tillräcklig arkeologisk dokumentation.

Grundvatten

En del området hör till ett grundvattenområde av klass I (viktigt för vattenförsörjningen). I planen ges en särskild bestämmelse (pv-9) som förbjuder även-

Pohjavesi

Osa alueesta kuuluu 1-luokan pohjavesialueeseen (vedenhankintaa varten tärkeä) ja siitä on annettu kaavassa erillinen määräys (pv-9), joka kieltää pohjaveden vaarantamisen.

Pilaantunut maaperä

Kaava-alueella Nikkilän entisen varikon/valaisintehaan alue on maaperältään pilaantunutta. Alue on osoitettu kaavassa merkinnällä "saa-1", joka on puhdistettava tai kunnostettava, sekä tutkittava tarkemmin. Alueelle ei ole kaavassa osoitettu asumista vaan se on osoitettu pysäköintialueeksi ja virkistysalueeksi.

Alue, jolla ympäristö säilytetään (/s)

Nikkilän vanhan kylän ja vanhan aseman alueella on tarkoitus säilyttää historialliset ominaispiirteet ja sille on annettu ympäristön säilyttämistä ohjaava kaavamerkintä (/s).

Asemakaavan mukaiset suojelukohteet

Asemakaavalla suojellaan 18 rakennuskohdetta (kirjain viittaa luetteloon kappaleessa 3.1.3).

- (A) Dalbacka
- (B) Backa
- (C) Nikkilän aseman rakennukset, Lipiäinen
- (D) Brobacka
- (E) Purola
- (F) Svanbacka
- (G) Hemfrid
- (H) Klockars
- (I) Tomtebo
- (J) Jussas
- (K) Humalistontie 1
- (N) Kellola
- (O) Lillslätt
- (P) Geirsbo 2, Solliden

tyrande av grundvattnets kvalitet.

Förorenad mark

Inom planområdet är marken förorenad vid f.d. depån/armaturfabriken. I planen har området anvisats med beteckningen "saa-1", som avser ett område som ska saneras eller istandsättas samt undersökas mer ingående. Inget boende har anvisats i området utan det är ett område för parkering och rekreation.

Område där miljön bevaras (/s)

Området i Nickby gamla by och gamla stationen ska behålla sin historiska karaktär och detaljplanen har en bestämmelse som styr bevarandet av miljön (/s).

Skyddsobjekt enligt detaljplanen

Genom detaljplanen skyddas 18 byggnadsobjekt (bokstaven hänvisar till förteckningen i 3.1.3).

- (A) Dalbacka
- (B) Backa
- (C) Byggnader vid Nickby station, Lipiäinen
- (D) Brobacka
- (E) Purola
- (F) Svanbacka
- (G) Hemfrid
- (H) Klockars
- (I) Tomtebo
- (J) Jussas
- (K) Humlegårdsvägen 1
- (N) Kellola
- (O) Lillslätt
- (P) Geirsbo 2, Solliden
- (R) Villa Hemmet
- (U) Asemapäällikkö
- (V) Fredriksbo
- (W) Boliden

Följande byggnadsobjekt som klassificerats som lokalt värdefulla – Lindnäs (L), Fridborg (S) och Björk-

- (R) Villa Hemmet
- (U) Asemapäällikkö
- (V) Fredriksbo
- (W) Boliden

Paikallisesti arvokkaiksi luokitellut rakennuskohteet Lindnäs (L), Fridborg (S) ja Björkbacka (T) esitetään purettavaksi tulevien katurakenteiden tai rakennusten takia. Lindnäs ja Björkbacka ovat 3-luokan kohteita. 1-luokan Fridborg on hirsirakenteinen ja siksi alustavasti arvioitu mahdolliseksi siirtää toiseen paikkaan.

Suojelu perustuu laadittuun inventointiin (*Sipoon kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvityksen päivitys 2024*). Kaikki suojellut rakennukset säilyvät nykyisessä käytössä. Rakennusten suojelulla ole vaikutusta rakennusten nykykäyttöön ja mahdollistaa asemakaavan mukaisen käytön jatkossakin.

Rakennusten suojelumääräys on maanomistajille kohtuullinen. Suojelumääräys voidaan katsoa kohtuulliseksi, kun omistaja voi käyttää suojeltua rakennusta tavanomaisella tai kohtuullista hyötyä tuottavalla tavalla. Kaavassa vaaditut toimenpiteet ovat verrattavissa rakentamislain mukaisiin kunnossapitovelvollisuudesta tai muutoin rakennuksen tavanomaisesta kunnossapidosta aiheutuviksi toimenpiteiksi.

5.4 Kaavan vaikutukset

Asemakaavan yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kohdistuvat suunnittelalueen välittömään ympäristöön sekä laajemmin Nikkilän alueelle. Asemakaavalla luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella, joten vaikutukset ovat myös seudullisesti merkittäviä ja asemakaava tukee valta-

backa (T) föreslås att ska rivas för framtida gatukonstruktioner eller byggnader. Lindnäs och Björkbacka är objekt i klass 3. Fridborg i klass 1 är ett stockhus och det har preliminärt bedömts att det kan flyttas till en annan plats.

Skyddet baserar sig på en inventering (uppdateringen av utredningen om kulturmiljö och byggnadsarv i Sibbo, 2024). Alla skyddade byggnader förblir i nuvarande användning. Byggnadsskyddet har inga konsekvenser för den nuvarande användningen av byggnaderna och gör det möjligt att använda byggnaderna i enlighet med detaljplanen även i fortsättningen.

Skyddsbestämmelsen är rimlig för markägarna. En skyddsbestämmelse kan anses rimlig, då ägaren kan använda den skyddade byggnaden på sedvanligt sätt eller på ett sätt som medför skälig nytta. De åtgärder som krävs i planen kan jämföras med åtgärder som orsakas av underhållsskyldighet enligt bygglagen eller annars av sedvanligt underhåll av byggnaden.

5.4 Planens konsekvenser

Detaljplanens samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenser berör planeringsområdets omedelbara omgivning och i ett större sammanhang även hela Nickby. Genom detaljplanen skapas förutsättningar för att inleda persontågstrafiken på Kervo–Nickby-banan, så konsekvenserna är också regionalt betydande. Vidare stöder detaljplanen

kunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden toteutusta sekä ylempitasoisten kaavojen toteutumista.

Henkilöjunaliikenteen avaamisen mahdollistaminen Kerava–Nikkilä-rataosuudella sekä asemanseudun laajempi kehittäminen osaltaan tukee Nikkilän alueen elinvoimaisuutta ja kasvua.

5.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Taajamarakenteen tiivistäminen ja eheyttäminen olemassa olevaa infrastruktuuriverkoston hyödyntäen on valtakunnallisten alueidenkäytön tavoitteiden mukaista. Uusi asemanseutu mahdollistaa taajamarakenteen tiivistämisen ja muodostaa siten aivan uutta taajamaympäristöä.

Asemakaavalla luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella, joka osaltaan sujuvoittaa yhdyskuntarakenteen liikenteellistä toimivuutta. Myös asemakaava-alueen läpi kulkeva uusi itä-länsisuuntainen Lättähatuntien katuyhteys kehittää yhdyskuntarakenteen toimivuutta Nikkilän alueella. Uudet jalankulun ja pyöräilyn yhteydet mahdollistavat juna-aseman hyvän saavutettavuuden myös laajemmin Nikkilän alueelta.

Suunniteltu rakentaminen täydentää ja eheyttää Nikkilän pohjoista taajamarakennetta, uuden rakentamisen sijoittuessa olevan yhdyskuntarakenteen sisään ja liikenteellisesti erinomaisesti saavutettavissa olevalle alueelle, joka on kunnallisteknisen verkoston piirissä.

Taajamakuva

Kaavan mahdollistama uudisrakentaminen on sovitettu maisemarakenteeseen ja alueen ympäristöoloi-

uppnäendet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen samt genomförandet av planer på högre nivå.

Att persontågstrafiken öppnas på Kervo–Nickby-banan och stationsnejden utvecklas på det hela taget bidrar till livskraften och tillväxten i Nickbyområdet.

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Samhällsstruktur

Att förtäta tätortsstrukturen och göra den mer sammanhängande med hjälp av befintlig infrastruktur är förenligt med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den nya stationsnejden gör det möjligt att förtäta tätortsstukruten och bildar således en helt ny tätortsmiljö.

Genom detaljplanen skapas förutsättningar för att inleda persontågstrafik på Kervo–Nickby-banan, vilket bidrar till en smidig trafik i samhällsstrukturen. Också den nya öst-västliga gatuförbindelsen genom stadsplaneområdet förbättrar samhällsstrukturens funktion i Nickbyområdet. De nya förbindelserna för gång och cykling gör det lätt att nå tågstationen även från längre bort belägna områden i Nickby.

Det planerade byggandet kompletterar och sammanbinder tätortsstrukturen i norra Nickby eftersom all nybyggnad förläggs till ett trafikmässigt ypperligt tillgängligt område inom den befintliga samhällsstrukturen och det kommunaltekniska nätet.

Tätortsbild

Den nybyggnation som planen möjliggör har anpassats till landskapet och miljöförhållandena så att den lämpar sig för områdets karaktär och respekterar de kulturhistoriska värdena.

hin siten, että se sopii alueen luonteeseen kunnioittaen sen kulttuurishistoriallisia arvoja.

Uuden asemanseudun toteuttaminen muuttaa alueen nykyistä ympäristöä merkittävästi, kun ympäristö muuttuu rakennetummaksi. Juna-aseman kehittäminen ja uusien matkustajalaitureiden lisääminen kuitenkin mukailevat alueen nykyistä taajamakuva uusia toimintojen sijoituessa Nikkilän vanhan aseman ja olemassa olevan Kerava–Sköldvik-rautatien yhteyteen.

Uudet liikennejärjestelyt parantavat ympäristön laatua alueella, kun kävely ja pyöräily sujuvoituu. Radan eteläpuolella alueen läpi kulkeva uusi itä-länsisuuntainen Lättähatuntien katuyhteys sekä Lättähatuntien ja Pornaistentien risteyksessä sijaitseva uusi kaupanyksikkö kehittävät alueen taajamakuva rakennetummaksi.

Kaava-alueen pohjoisosan peltolaaksot sekä Ollbäckenin purolaakso ja sen ympäristö jäävät luonnontilaisiksi. Purolaakson yli rakennetaan uusi silta kävelylle ja pyöräilylle Ollbäckintielle sekä kevyempi porras-silta-porras -yhteys Saunamäentielle. Nämä rakenteet voidaan suunnitella osaksi puromaisemaa.

Asuminen

Asemakaava mahdollistaa keskeisellä paikalla Nikkilässä lisää pientalo- ja pienkerrostaloasumista. Kaavan arvioidaan mahdollistavan asuntoja noin 100 uudelle asukkaalle nykyisen noin 180 asukkaan lisäksi.

Henkilöjuna liikenteen käynnistäminen mahdollistaa aiempaa sujuvamman työssäkäynnin Nikkilän ulkopuolella, joka voi kasvattaa alueen kysyntää asuinalueena.

Genomförandet av den nya stationsnejden kommer att innebära en betydande förändring av den nuvarande miljön i och med att den blir mer bebyggd. Utvecklingen av tågstationen och byggandet av de nya plattformarna smälter dock in i den nuvarande tätortsbilden eftersom de nya funktionerna anvisas i anslutning till den gamla stationen och den befintliga Kervo–Sköldvik-banan.

De nya trafikarrangemangen förbättrar miljöns kvalitet allteftersom det blir smidigare att promenera och cykla. Den nya öst-västliga gatuförbindelsen Platthattsvägen genom området söder om spåret och den nya handelsenheten vid korsningen mellan Platthattsvägen och Borgnäsvägen gör att stadsbilden framträder mer bebyggd.

Åkerdalarna i planområdets norra del samt dalen längs Ollbäcken med omgivning förblir i naturligt tillstånd. Över bäckdalen byggs en ny bro för fotgängare och cyklister till Ollbäcksvägen samt en lättare brokonstruktion med trappor i vardera ändan till Bastubäcksvägen. Dessa konstruktioner kan utformas som en del av bäcklandskapet.

Boende

Detaljplanen gör det möjligt att bygga fler småhus och låghus i centrala Nickby. Det beräknas att planen möjliggör boende för omkring 100 nya invånare utöver de nuvarande 180 invånarna.

När persontågstrafiken inleds blir det smidigare att pendla till regioner utanför Nickby, vilket kan öka efterfrågan på bostäder i området.

Service, arbetsplatser, näringsverksamhet

Inom närheten av planeringsområdet i Nickby finns ett flertal centrala serviceformer. I och med de föreslagna reserveringarna för områdesanvändning



Havainnekuva kaupan korttelista Pornaistentieltä nähtynä. Pääkerroksen alapuolella olevaan rinkerrokseen on tarkoitettu sijoittaa pienempien toimijoiden liiketiloja.

Illustration av handelskvarteret sett från Borgnäs-vägen. Det är tänkt att man kan placera mindre affärslokaler i sluttningsvåningen nedanför huvudvåningen.

Palvelut, työpaikat, elinkeinotoiminta

Suunnittelualueen tuntumassa sijaitsee useita keskeisiä palveluita Nikkilässä. Esitettyjen alueidenkäyttövarausten kautta kaavaratkaisu mahdollistaa kaupan ja muun yksityisen palvelutarjonnan lisäämisen tällä liikenteellisesti ja yhdyskuntarakenteen kannalta keskeisellä paikalla. Pornaistentien varren korttelin uusi päivittäistavarakauppa tai vastaava kaupallinen palvelu laajentaa palvelutarjontaa. Rakennus mahdollistaa myös tilaa pienemmille toimijoille.

Sipoon kaupan palveluverkkoselvityksen (2021) mukaan Nikkilässä päivittäistavarakaupan mitoitusarvoitteen, $+2\,800\text{ k-m}^2$, toteutumisen edellytyksenä on uuden supermarketin sijoittuminen taajamaan. Asemakaavassa osoitettu kaupan korttelin sijainti on yksi selvityksessä olevista ehdotuksista. Lisäksi Nikkilässä on kysyntää asukasmäärän kasvun myötä myös

är det möjligt att utöka det kommersiella och det övriga privata serviceutbudet på denna med hänsyn till trafiken och samhällsstrukturen fördelaktiga plats. Den nya dagligvaruhandeln eller motsvarande kommersiella service i kvarteret längs Borgnäs-vägen utvidgar serviceutbudet. Byggnaden omfattar även lokaler för mindre företag.

Enligt utredningen om det kommersiella servicenätet i Sibbo (2021) är en förutsättning för uppnående av målet för dimensionering av dagligvaruhandeln, $+2\,800\text{ vy-m}^2$, att en ny supermarket etablerar sig i Nickby. Det i detaljplanen anvisade kvarterets läge är ett av förslagen i utredningen. I Nickby finns det allteftersom antalet invånare ökar också efterfrågan på en eller ett par kvartersbutiker och deras läge har beaktats i andra detaljplaner. Enligt rekommendationerna i rapporten ska det i anslutning till dagligvaru-

1–2 korttelikaupalle ja niiden sijainti on huomioitu muissa asemakaavoissa. Selvityksen suositusten mukaan päivittäistavarakaupan yhteyteen on tarkoitus mahdollistaa pienliiketiloihin kasvattamaan erikoiskaupan toimijoiden määrää ja laajentamaan tarjontaa. Jatkosuunnittelussa (kaavan ehdotusvaiheessa) tutkitaan myös kivijalkaliiketiloiden sijoittelua kaava-alueella.

Asemakaavalla luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle Kerava–Nikkilä-rataosuudella. Henkilöjunaliikenne lisää aluetta käyttävien määrää, joka osaltaan vahvistaa palveluiden kysyntää ja tukee elinkeinotoiminnan kehittämistä alueella.

Uusien asuntojen rakentaminen lisää Nikkilän elinvoimaisuutta luomalla edellytyksiä palveluiden parantamiselle ja palveluita tuottaville yrityksille. Kaava-alueelle muuttavat lapsiperheet vaikuttavat osaltaan myös alueen päiväkotij- ja koulupalveluiden järjestämiseen ja mitoittamiseen.

Virkistys

Uudella rakentamisella ei ole vaikutusta alueen virkistysmahdollisuuksiin lähimpien virkistysalueiden sijaitessa kaava-alueen ulkopuolella. Alueen itäpuolella on Sipoonjoen laakso ulkoilureitteineen ja puistoineen ja alueen länsipuolella Lukkarinpuisto osana pidempää Nikkilän keskuspuistoakselia. Alueen pohjoispuolella on Nikkilän kartano ja Byberget reitteineen, josta pääsee Pohjanmetsän laajalle virkistysalueelle ja sen hiihtoladuille ja frisbeegolfradalle. Uudet kävely- ja pyöräilyreitit radan yli ja ali, sekä purolaakson yli edistää alueen pohjoispuolella sijaitsevien virkistysalueiden saavutettavuutta.

Liikenne

Suunnittelualaue sijaitsee keskeisellä paikalla Nikkilässä. Asemakaavan 100 uutta asukasta eivät lisää

affären finnas mindre affärslokaler som ökar antalet aktörer inom specialhandel och utvidgar utbudet. I den fortsatta planeringen (i planens förslagsskede) kommer man också att undersöka placeringen av lokaler för stenfotsbutiker inom planområdet.

Detaljplanen skapar förutsättningar för att inleda persontågstrafik mellan Kervo och Nickby. Persontågstrafiken ökar antalet personer som använder området, vilket bidrar till att stärka efterfrågan på service och stöder utvecklingen av näringsverksamheten.

Att nya bostäder byggs stärker livskraften i Nickby i och med att det skapas förutsättningar för bättre service och för de företag som ska producera servicen. Barnfamiljer som flyttar till planområdet inverkar för sin del på ordnandet och dimensioneringen av daghems- och skoltjänsterna.

Rekreation

Nybyggnation påverkar inte möjligheterna till rekreation eftersom de närmaste rekreatiomsområdena ligger utanför planområdet. På områdets östra sida ligger Sibbo ådal med friluftsleder och parker, på västra sidan Klockarparken som är en del av den längre centralparksaxeln i Nickby. På norra sidan av området löper friluftslederna vid Nickby gård och Byberget. Härifrån kan man fortsätta till det stora rekreatiomsområdet i Norrskogen, där det finns skidspår och en frisbeegolfbana. Nya gång- och cykelvägar över och under banan samt över bäckdalen främjar tillgängligheten till rekreatiomsområdena i norr.

Trafik

Planeringsområdet är beläget i centrala Nickby. De 100 nya invånare som planen möjliggör ökar inte trafikmängderna nämnvärt i förhållande till dagens trafikmängder på huvudgatorna.

liikennemääriä merkittävästi suhteessa pääkatujen nykyisiin liikennemääriin.

Asemakaavalla luodaan edellytykset henkilöjunaliikenteen avaamiselle. Henkilöjunaliikenteen käynnistyminen on merkittävä liikenteellinen muutos alueella. Radan avaaminen henkilöliikenteelle ja sen uusien asemien myötä Keravan Ahjossa sekä Sipoon Talmassa ja Nikkilässä on mahdollista tiivistää maankäyttöä tukeutuen nykyistä tehokkaammin joukkoliikenteeseen. Juna-aseman eteläpuolelle on esitetty uusi Lättähatuntien katuyhteys, jossa sijaitsee myös linja-autopysäkit. Ratkaisu mahdollistaa sujuvan vaihtoyhteyden junan ja linja-auton välillä. Katuyhteys sujuvoittaa Nikkilän alueen liikennettä ja liittää alueen saavutettavammaksi osaksi olemassa olevaa taajamarakennetta. Aseman pohjoispuolelle on esitetty myös liityntäpysäköinnille tilat.

Nikkilän liikenneselvityksen mukaan joukkoliikenteen matkamäärät Nikkilässä ovat 5 000 matkustajaa vuorokaudessa junalla ja 3 200 ilman juna-aikaa vuonna 2040. Kävelymatkoja tehtäisiin 10 000 vuorokaudessa jos juna on käytössä ja 1 000 vähemmän ilman junayhteyttä. Vastaavasti Nikkilän sisäiset automatkat kasvavat 200 matkalla vuorokaudessa tilanteessa, jossa junayhteys ei ole otettu käyttöön. Jokivarrentiellä olisi 5 700 nikkiläislähtöistä automatkaa vuonna 2040 jos juna on käytössä ja vastaavasti 6 500 nikkiläislähtöistä automatkaa jos junayhteys ei ole toteutettu.

Nikkilän liikenneselvityksessä on mallinnettu tilanne, jossa Nikkilän asukasluku on 12 000 asukasta vuonna 2040. Tarkastelujen perusteella Pornaistentie on asemakaavan kuormitetuin tie noin 8 500 moottoriajoneuvolla vuorokaudessa.

Kävelyn ja pyöräilyn yhteydet kehittyvät alueella asemakaavan toteutumisen myötä. Alueen kävely-

Genom detaljplanen skapas förutsättningar för att inleda persontågstrafik. Att persontågstrafik inleds är en betydande förändring i trafiken. Allteftersom persontågstrafiken inleds på banan och nya stationer byggs blir det möjligt att förtäta markanvändningen i Ahjo, Kervo, samt i Tallmo och Nickby i Sibbo med stöd av den allt effektivare kollektivtrafiken. På södra sidan av tågstationen har man lagt fram en ny gatuförbindelse, Platthattsvägen, där det också ska finnas busshållplatser. Lösningen möjliggör en smidig omstigning mellan tåg och buss. Gatuförbindelsen gör den lokala trafiken smidigare och ansluter området till den befintliga tätortsstrukturen, vilket gör att det kan nås enklare. På norra sidan av stationen har områden för anslutningsparkering anvisats.

Enligt utredningen om trafiken i Nickby blir antalet kollektivtrafikresor i Nickby 5 000 resenärer per dygn med tåg och 3 200 utan tåg år 2040. Om tåget är i drift företas 10 000 resor till fots, 1 000 resor färre utan tågförbindelsen. På motsvarande sätt ökar de interna bilresorna i Nickby med 200 per dygn i en situation där tågförbindelsen inte har satts i drift. På Jokivarsivägen företas 5 700 bilresor som startat i Nickby år 2040 om tågförbindelsen är i gång – om inte så är antalet bilresor på Jokivarsivägen som startat i Nickby 6 500.

I utredningen om trafiken i Nickby har man tagit fram en modell där tätorten har 12 000 invånare år 2040. På basis av trafikräkningar är Borgräsvägen den mest belastade vägen i detaljplanen med ca 8 500 motorfordon per dygn.

Gång- och cykelförbindelserna utvecklas i och med genomförandet av detaljplanen. Vid planeringen av nätet av gång- och cykelvägar har man utgått från att det ska vara så enkelt som möjligt att nå stationen och att det ska vara så bekvämt som möjligt att promenera och cykla i området. Trafiksäkerheten för-

ja pyöräilyverkoston suunnittelussa on lähdetty siitä, että aseman saavuttaminen on mahdollisimman helppoa ja että kävely ja pyöräily olisi alueella mahdollisimman vaivatonta. Alueen liikenneturvallisuus parantuu merkittävästi Iso Kylätie–Vanha Kylätien tasoristeyksen poistamisella. Tilalle suunniteltu uusi pyöräilyn ja jalankulun yhteys radan ali parantaa sujuvuutta alueella sekä edistää aseman saavutettavuutta. Aseman uusi porras-hissi -yhteys asemalaiturin kohdalla myös parantaa yhteyksiä Nikkilän kartanon länsiosien ja Nikkilän keskustan välillä.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja muinaismuistot

Kaavassa on huomioitu alueen rakennetun kulttuuriympäristön arvot osoittamalla suojeluarvoja omaavat kohteet säilytettäväksi ja huomioitavaksi alueen kehittämisessä ja rakentamisessa.

18:lle seudullisesti tai paikallisesti arvokkaalle rakennuskohteelle on annettu kaavamääräykset niiden säilyttämiseksi (sr). Suojelulla on positiivinen merkitys rakennetun ympäristön arvojen säilymiselle. Nikkilän vanhan kyläkeskuksen alueelle ja vanhan rautatieaseman alueelle on annettu määräys ympäristön säilyttämiseksi (/s).

Kaava-alueen muinaisjäännösalue (sm-2) on merkitty kaavakartalle tarkkuusinventoinnissa (2020) tarkennettujen rajausten perusteella. Kohteen päälle ei ole osoitettu rakentamista. Muinaisjäännösten alueilla ei saa kaivaa eikä niitä saa peittää tai vahingoittaa, mutta alueet voi käyttää virkistymiseen, esimerkiksi ulkoiluun. Nikkilän kyläkeskus ja vanha ratasiltapaikka on osoitettu muiksi kulttuuriympäristökohteiksi (s-7). Suunnittelumääräyksen mukaan alueilla sijaitsevien historiallisten rakenteiden ja kerrostumien poistaminen on sallittua vain erityisestä syystä ja riittävän arkeologisen dokumentoinnin jälkeen.

bättras avsevärt när plankorsningen mellan Stora Byvägen och Gamla Byvägen tas bort. Den nya underfarten för gång och cykling som planerats i stället för plankorsningen förbättrar smidigheten och främjar nåbarheten till stationen. Det nya trapphuset/hissen vid perrongen förbättrar också förbindelserna mellan västra delarna av Nickby gård och Nickby centrum.

Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Den byggda kulturmiljöns värden och fornminnena har beaktats genom bestämmelser om att de objekt som har skyddsvärde ska bevaras och tas i beaktande i utvecklingen och byggandet av området.

Skyddsbestämmelser har utfärdats för 18 regionalt eller lokalt värdefulla byggnadsobjekt (sr). Skyddet främjar bevarandet av den byggda miljöns värden. En bestämmelse om miljöns bevarande (/s) har utfärdats i Nickby gamla by och vid den gamla järnvägsstationen.

Fornlämningsområdet (sm-2) i planområdet har tagits upp på plankartan utifrån de gränser som justerades vid specialinventeringen (2020). På objektet anvisas inget byggande. I fornlämningsområden är det förbjudet att gräva ut, överhölja eller skada fornlämningar, men områdena får användas för rekreation, till exempel friluftsliv. Nickby bycentrum och den gamla banbroplatsen har anvisats som andra kulturmiljöobjekt (s-7). Enligt planeringsbestämmelsen är det tillåtet att avlägsna historiska konstruktioner och lager endast av särskilda skäl och efter tillräcklig arkeologisk dokumentation.

Teknisk försörjning

Vatten- och avloppsnätet sträcker sig över hela det bebyggda området. Detaljerna fastställs i samband med utarbetandet av de kommunaltekniska planerna.

Tekninen huolto

Vesijohto- ja viemäriverkosto ulottuu koko rakennetulle alueelle. Tarkemmat yksityiskohdat suunnitellaan kunnallisteknisten suunnitelmien laadinnan yhteydessä.

Alueen eteläosa on kaukolämpöverkon piirissä.

Erityistoiminnot

Alueella ei ole eikä suunnitella erityistoimintaa.

Sosiaalinen ympäristö

Asemakaava ja asemakaavamuutos lisäävät jonkun verran asumisen mahdollisuuksia Nikkilän taajama-alueella, kunnan kehittämistavoitteiden mukaisesti. Asukas pohja lisäävät osaltaan Nikkilän palvelutason säilymistä ja monipuolistumista, ja myös kaupallista vetovoimaa. Uusi kaupan kortteli laajentaa palvelujen saatavuutta ja lisää kilpailua. Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen avaa uusia joukkoliikenneyhteyksiä etenkin Pääradan varren asemille.

Alueen eri rakennusmuodot monipuolistavat Nikkilän ilmettä erilaisten asumismuotojen mosaiikkina. Asemanseudun aluetta on mahdollista kehittää viihtyisänä, hyvin saavutettavana alueena, jossa nykyiset vehreät pihat säilyvät ja läheisille virkistysmahdollisuuksille on sujuvat yhteydet.

5.4.2 Vaikutukset luonnonympäristöön

Maisema

Nikkilän aseman ympäristössä alueen maisema muuttuu kaavan myötä merkittävästi. Asemaan liittyvät katu- ja liikenne- ja laiturijärjestelyt muuttavat nykyistä ympäristöä radan eteläpuolella ja radan pohjoispuolella maisemaa muuttaa toisaalta nyky-

Områdets södra del omfattas av fjärrvärmenätet.

Specialverksamhet

Det förekommer eller planeras inga specialverksamheter i området.

Social miljö

Detaljplanen och detaljplaneändringen ökar i viss mån möjligheterna att bo i tätortsområdet i Nickby, vilket är förenligt med kommunens utvecklingsmål. Det nya bostadsområdet och befolkningsunderlaget främjar bevarandet och utvecklingen av serviceutbudet i Nickby, och stärker också den kommersiella dragkraften. Det nya handelskvarteret utvidgar tillgången till service och ökar konkurrensen. Person-tågstrafiken öppnar nya kollektivtrafikförbindelser, särskilt till stationerna längs huvudbanan.

De olika byggnadstyperna bidrar till att mosaiken av boendeformer och Nickbys framtoning blir mångsidigare. Det är möjligt att utveckla området i stationsnejden till ett trivsamt, lätt tillgängligt område där dagens grönskande trädgårdar bevaras och där det finns smidiga förbindelser till närliggande rekreationsmöjligheter.

5.4.2 Konsekvenser för naturmiljön

Landskap

I omgivningarna runt Nickby station förändras landskapet avsevärt i och med planen. De gatu-, trafik- och perrongarrangemang som hör samman med stationen förändrar den nuvarande omgivningen söder om banan. På norra sidan av banan förändras landskapet dels av att den nuvarande depåbyggnaden rivs, dels av det nya parkeringsområdet som planeras i dess ställe. Genom miljöbyggande, tillräckliga planteringar och materialval av hög kvalitet kan man dock påverka områdets allmänna framtoning med

sen varikkorakennuksen purkaminen ja toisaalta sen tilalle suunniteltu uusi pysäköintialue. Ympäristökentämisellä, riittäväillä istutuksilla ja korkeatasoisilla materiaalivalinnoilla voidaan kuitenkin vaikuttaa alueen yleisilmeeseen kulttuuriympäristöä ja -maise-
maa kunnioittaen.

Kaava-alueen pohjoisosan maisemallisesti ja luonnonarvoiltaan arvokas Ollbäckenin purolaakso säilyy luonnontilaisena virkistysalueena ja sen vieressä sijaitsevalle Nikkilän vanhan kylän alueelle on annettu kaavamääräys ympäristön säilyttämisestä.

Uusi asuinrakentaminen on sovitettu ympäristöön siten, että se kunnioittaa alueen kulttuurihistoriallisia arvoja. Alueen arvokkaat rakennukset ja pihapiirit sekä Ison Kylätien kyläraitin henki säilytetään.

Topografia, maaperä, rakennettavuus

Alueelle on tehty rakennettavuusluokittelu Makudigi-hankkeessa kehitetyllä menetelmällä (ks. luku 3.1.2). Tuleville rakennuksille ja rakenteille tulee tehdä rakennussuunnittelua varten tarkempia rakenteiden kohdille kohdistettuja pohjatutkimuksia.

Kasvillisuus ja eläimistö

Suunnittelussa on huomioitu alueella toteutetun luontoselvityksen (Envibio, 2023) maankäyttösuositukset. Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitseva Ollbäckenin purolaakso sekä avoimet peltoalueet säilyvät rakentamattomina. Ollbäckenin purolaaksossa ei enää esiinny merkittävää perinnebiotooppikasvillisuutta, mutta laakso on maisemallisesti keskeinen, linnustolle tärkeä ja se muodostaa hyvän ekologisen yhteyden. Purolaakso on asemakaavassa osoitettu maiseman ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeäksi alueeksi, jolla ympäristö säilytetään. Kaavamerkinnällä pyritään turvaamaan Ollbäckenin säilyminen avouomana ja purolaakson säilyminen vihe-

respekt för kulturmiljön och kulturlandskapet.

I den norra delen av planområdet kommer dalen längs Ollbäcken med sina värdefulla naturvärden att bevaras som ett rekreativsområde i naturligt tillstånd. För det gamla byområdet intill har en planbestämmelse utfärdats för att bevara miljön.

Det nya bostadsbyggandet har anpassats till miljön så att det respekterar lokala kulturhistoriska värden. Värdefulla byggnader och gårdstun samt Stora Byvägens anda bevaras.

Topografi, jordmån, byggbarhet

En byggbarhetsklassificering har gjorts med en metod som tagits fram i projektet Makudigi (se 3.1.2). Mer ingående geotekniska undersökningar ska göras objektvis inför byggplaneringen av de nya byggnaderna och konstruktionerna.

Flora och fauna

Vid planeringen har man tagit hänsyn till markanvändningsrekommendationerna i den naturinventering som tagits fram över området (Envibio, 2023). Dalen längs Ollbäcken i planområdets norra del och de öppna åkerområdena bevaras obebyggda. I bäckdalen förekommer inte längre någon för vårdbiotoper typisk vegetation, men dalen ligger centralt i landskapet. Den är viktig för fåglarna och utgör en viktig ekologisk förbindelse. I detaljplanen har bäckdalen anvisats som ett område som är viktigt med tanke på landskapet och den biologiska mångfalden, där miljön ska bevaras. Syftet med planbeteckningen är att säkerställa att Ollbäcken bevaras som en öppen fåra och att bäckdalen bevaras som ett grönområde. De planerade gång- och cykelförbindelserna över bäckdalen har inga betydande konsekvenser för bevarandet av den biologiska mångfalden. De styr folk som rör sig i området att hålla sig till de uts-

ralueena. Suunnitellut kävelyn ja pyöräilyn yhteydet purolaakson yli ei merkittävästi vaikuta luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseen ja ohjaavat kulkijoita pysymään osoitetuilla reiteillä.

Nikkilän vanhaan kylään ei suunnitella suuria muutoksia, joten lepakoiden elinympäristöön ei tule merkittäviä vaikutuksia.

Juna-aseman ympäristön uudet katu- ja liikennejärjestelyt heikentävät alueella puuston nykytilaa jonkun verran erityisesti radan eteläpuolella. Myös Lättähatuntien varrelle, radan eteläpuolelle osoitetut uudet asuintalot asettuvat puustoiselle alueelle ja rakentaminen aiheuttaa näin ollen luontohaittoja. Kaavassa osoitettu uusi asuinrakentaminen on kuitenkin kokonaisuudessaan maltillista ja se on sovitettu nykyisen rakentamisen lomaan, myös nurmi-alueille, siten, ettei se merkittävästi heikennä alueen ekologisia arvoja.

Pienilmasto

Erityisesti juna-aseman ympäristössä rakentaminen muuttaa alueen pintamateriaaleja, joka voi osaltaan vaikuttaa alueen pienilmastoon. Rakennetun ympäristön lämpösaarekeilmiötä voidaan lieventää istuttamalla kaduille, pysäköintialueille ja pihoille lehtipuita, jotka suojaavat kesällä auringonpaisteelta. Näihin tekijöihin voidaan kiinnittää huomiota asemakaavan yhteydessä laadittavissa rakentamistapaohjeissa ja yleisten alueiden suunnittelussa.

Korkea kerrostalorakentaminen voi vaikuttaa lähiympäristön tuulisuuteen ja muodostaa turbulenssia. Tässä asemakaavassa rakentaminen on kuitenkin vähäistä ja suhteellisen matalaa, enintään noin 4 kerrosta.

Kaavassa on asetettu tonteille viherkerrointavoiteta-

kakade lederna.

Eftersom man inte planerar några större ändringar i Nickby gamla by kommer fladdermössens livsmiljö inte att utsättas för betydande konsekvenser.

De nya gatu- och trafikarrangemangen i tågstationens omgivning försämrar trädbeståndets nuvarande tillstånd något, särskilt söder om banan. Också de nya bostadshusen som anvisats längs Platthattsvägen, söder om banan, byggs i ett trädbevuxet område och därmed orsakar byggandet olägenheter för naturen. Det nya bostadsbyggande som anvisats i planen är dock i sin helhet måttfullt. Det har anpassats till det befintliga byggnadsbeståndet och även till de gräsbevuxna områdena så, att det inte avsevärt försämrar områdets ekologiska värden.

Mikroklimat

Byggandet av en järnvägsstation i omgivningen förändrar ytmaterialet i området, vilket kan påverka mikroklimatet. Fenomenet med urbana värmeöar kan lindras genom att man planterar lövträd längs gatorna, på parkeringsområdena och gårdsplanerna som skydd mot solgass sommartid. I de byggsättsanvisningar som utarbetas i samband med detaljplanen och i planeringen av de allmänna områdena kan uppmärksamhet fästas vid dessa faktorer.

Höga flervåningshus kan påverka vindförhållandena i näromgivningen och bilda turbulens. I denna detaljplan byggs dock bara i liten omfattning och relativt lågt, högst fyra våningar.

I planen har en målnivå satts upp för grönkoefficienten på tomterna. De som planerar gårdsplaner kan flexibelt fylla grönkvoten med olika element. Med hjälp av grönkoefficienten strävar man efter att säkerställa att en tillräckligt stor grön yta bevaras på tom-

so, jota pihasuunnittelija voi joustavasti täyttää käytämällä erilaisia viherelementtejä. Viherkertoimen avulla pyritään varmistamaan riittävän viherpinta-alan säilyminen tonteilla ja samalla ehkäisemään hulevesitulvia. Viherkerroin kuvaa, kuinka paljon tontilla on kasvillisuutta ja vettä viivyttäviä ratkaisuja suhteessa tontin pinta-alaan.

Vesistöt ja vesitalous

Yleisesti asuinalueiden ja katujen rakentaminen muuttaa valuntaoloja, ennen kaikkea muodostuvan valumaveden määrää, valumavesien kulkeutumisreittejä, valunnan jakautumista ja valumaveden laatua. Muodostuvien hulevesien hallinnan ja käsittelyn merkitys korostuu, kun uusia alueita otetaan rakentamiskäyttöön. Kunta vastaa yleisten alueiden hulevesien hallinnasta. Yksityisillä tonteilla syntyvät hulevedet tulee mahdollisuuksien mukaan imeyttää tonteilla. Kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti hulevesi on käsiteltävä syntypaikallaan. Muodostuvien hulevesien määrää voidaan vähentää tonteilla imeyttämällä vettä maaperään tai pidättämällä, viivyttämällä tai haihduttamalla sitä. Muodostuvien hulevesien määrää voidaan vähentää esimerkiksi istuttamalla piha-alueille mahdollisimman paljon vettä kuluttavaa ja haihduttavaa kasvillisuutta (puut, pensaat) sekä hyödyntämällä rakentamisessa vettä läpäiseviä pintoja (esim. kasvipeitteiset pinnat) ja päällysteitä (esim. kivituhka, kiveys isolla saumalla).

Kaava-alue sijoittuu osittain Nordanån ja Nikkilän vedenhankintaa varten tärkeille pohjavesialueille (luokka 1), minkä vuoksi asemakaavan mukainen rakentaminen ei saisi heikentää pohjaveden määrää ja laatua. Kaavassa esitettyjen pohjavesimääräysten ja hulevesien hallintotoimien avulla on kuitenkin tavoitteena turvata, että pohjaveden määrä ja laatu säilyvät nykyisellään.)

terna samtidigt som man förebygger dagvattenöversvämningar. Grönkoefficienten visar hur mycket vegetation och lösningar som fördröjer vatten som finns på tomten i förhållande till tomtens yta.

Vattendrag och vattenhushållning

När man bygger bostadsområden och gator förändras strömningsförhållandena, framför allt mängden tillrinningsvatten och vilka rutter det rör sig längs, fördelningen av tillrinningen och kvaliteten på vattnet. Vikten av att hantera och behandla dagvattnet framhävs varje gång ett nytt område börjar byggas. Kommunen ansvarar för hanteringen av dagvattnet från de allmänna områdena. Dagvattnet på privata tomter bör infiltreras på tomterna i den mån det är möjligt. I enlighet med principerna om hållbar utveckling ska dagvatten behandlas på uppkomstplatsen. Mängden dagvatten kan minskas genom att infiltrera vatten i marken på tomterna eller att hålla kvar, fördröja eller låta det avdunsta. Dagvattnet kan minskas genom att man på gården planterar sådana växter som förbrukar och avdunstar så mycket vatten som möjligt (träd, buskar) samt vid byggandet drar fördel av ytor (t.ex. växtbeklädda ytor) och beläggningar (t.ex. stenmjöl, stenläggning med breda fogar) som släpper igenom vatten.

Planområdet ligger delvis inom grundvattenområdet som är viktiga för vattenförsörjningen (Nordanån och Nickby, klass 1). Därför får byggandet enligt detaljplanen inte ha några negativa konsekvenser för grundvattnets kvalitet och kvantitet. De bestämmelser om grundvattnet och de åtgärder för dagvattenhantering som presenteras i planen syftar till att säkerställa att det inte sker några förändringar i grundvattnet.

I denna detaljplan har byggande anvisats på 7 ha som överlappar grundvattenområdet, dvs. 3 pro-

Tässä asemakaavassa pohjavesialueille on osoitettu rakentamista 7 ha:lle, eli 3 % Nordanån pohjavesialueen pinta-alasta, joista suurin osa on jo rakennettuja alueita. Nikkilän pohjavesialueelle sijoittuu tässä asemakaavassa kaksi jo rakennettua omakotitonttia ja rautatiealuetta.

Kaava-alueen pohjavesi muodostuu pääasiassa laaksoa ympäröivillä kallioalueilla. Suurin osa rakentamisesta tässä asemakaavassa on kuitenkin tulossavimaalle, mikä ei vaikuta pohjaveden muodostumiseen. Kaava-alueen kadut on suunniteltu toteutettavan nykyisen maanpinnan tasolle. Joillakin uusilla kaduilla rinteissä tasausta joudutaan muokkaamaan.

Kaavassa on annettu määräyksiä pohjaveden suojelemiseksi: maalämpöjärjestelmät ovat kiellettyjä pohjavesialueella; vaarallisten aineiden säiliöillä tulee olla suoja-allas; rakentaminen, ojitukset ja maankaivu on tehtävä siten, ettei aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden pinnankorkeuteen; rakentamisen takia ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista; autojen pesu on kiellettyä pohjavesialueella muualla kuin tarkoitukseen rakennetulla asianmukaisella pesupaikalla; ja pysäköintialueet on päällystettävä vettä läpäisemättömällä pintamateriaalilla ja pysäköintialueiden hulevedet tulee hallitusti johtaa hulevesien johtamispaikasta riippuen soveltuvan öljynerottimen tai biosuodatuksen kautta. Tehtyjen maaperätutkimusten mukaan purojen alla on useampi metri savea, joten riski likaisten hulevesien imeytymiselle pohjaveteen niiden kautta on vähäinen tai olematon.

Alueelliset hulevesien hallintaratkaisut viivyttävät hulevesiä, vähentävät hulevesitulvien riskiä ja parantavat veden laatua. Hulevesien hallintaratkaisulla voidaan myös vähentää lämpimien pintavesien kulkeutumista purolaaksoon ja Sipoonjokeen.

cent av Nordanå grundvattenområdes areal, varav största delen är redan byggda områden. Inom Nickby grundvattenområde ligger i denna detaljplan två redan byggda egnahemstomter samt järnvägsområdet.

Grundvattnet i planområdet bildas i huvudsak i de bergsområden som omger dalen. Merparten av byggandet i denna detaljplan planeras emellertid på lermark, vilket inte påverkar grundvattenbildningen. Gatorna i planområdet är planerade att genomföras på den nuvarande marknivån. På vissa nya gator i sluttningarna måste man göra utjämningar.

Planen har bestämmelser som skyddar grundvattnet: jordvärmesystem är förbjudna i grundvattenområdet; behållare med farliga kemikalier ska förses med skyddsbassäng; byggande, dränering och schaktning ska utföras så att kvaliteten på grundvattnet inte förändras eller så att det uppkommer bestående förändringar i grundvattnets höjd; byggandet får inte förorsaka skadligt utflöde av grundvatten; tvätt av bilar är förbjudet på grundvattenområdet på andra ställen än för ändamålet byggda vederbörliga tvättställen; och parkeringsplatserna ska beläggas med ett för vatten ogenomsläppligt ytmaterial och dagvattnet från parkeringsplatserna ska ledas bort kontrollerat via en oljeavskiljningsbrunn eller biofiltrering, beroende på vad som lämpar sig bäst på platsen i fråga. Enligt jordmånsundersökningar finns det ett flera meter tjockt lerskikt under bäckarna och därför är risken för att smutsigt dagvatten infiltreras i grundvattnet via bäckarna liten eller obefintlig.

De lokala lösningarna för dagvattenhantering fördröjer dagvattnet, minskar risken för dagvattenöversvämningar och förbättrar vattenkvaliteten. Med lösningar för hantering av dagvatten kan man också minska mängden varmt ytvatten som rinner ut i bäckdalen och Sibbo å.

Asemakaava-alueen rakentaminen edellyttää maansiirtotöitä, joiden yhteydessä hulevesien hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota. Aiemmin kasvi- peitteisten päällystämättömien alueiden rakentaminen lisää hulevesivaluntaa. Työmaavesien johtaminen suoraan ilman käsittelyä vesistöihin voi aiheuttaa vesien samentumista, liettymistä, vesistön rehevöitymistä ja uomien eroosiota. Vaikutukset ovat kuitenkin tilapäisiä ja kohdistuvat kullakin hetkellä vain tietyille rakentamisalueelle. Rakentamisen aikaisten vaikutusten ei katsota olevan merkittäviä, koska haitalliset vaikutukset ovat joko estettävissä tai merkittävässä määrin lievennettävissä tavanomaisilla rakentamiseen liittyvillä ympäristötoimilla. Kaavassa on määräys, että hulevesien hallintatoimenpiteiden tulee olla valmiit ennen maanrakentamisen alkamista ja savisamenteisia hulevesiä ei saa missään tilanteessa johtaa suoraan laskuoihin.

Asemakaava-alue sijaitsee Sipoonjoen vesistöalueella valuma-alueella, jonka hulevedet ohjautuvat kohti Sipoonjoen Natura 2000-alueetta Ollbäckenin kautta. Vaikutukset Sipoonjokeen arvioidaan tarkemmin asemakaavan ehdotusvaiheessa.

Maa- ja metsätalous

Alueen pohjoisosassa on maatalouskäytössä olleita peltoalueita, joilla viljely on jo päättynyt. Pellot on osoitettu kaavassa virkistysalueeksi ja voidaan hoitaa niittynä.

Ollbäckenin purolaakson niittymaiseman ylläpitämiseksi on suositeltu aloittaa laiduntaminen uudestaan alueella.

Luonnon- ja maiseman suojelukohteet

Alueella ei sijaitse luonnonsuojelukohteita tai -alueita, mutta viereinen Sipoonjoki on Natura 2000-kohde. Asemakaavan mukaisella rakentamisella ei ole

Bygghandlingen i detaljplaneområdet förutsätter schaktningsarbeten och i samband med sådana ska särskild uppmärksamhet fästas vid hanteringen av dagvattnet. Dagvattenavrinningen ökar alltefter som man börjar bygga på områden som tidigare var täckta av vegetation. Vatten från byggplatser som leds bort obehandlat kan leda till förgrumling och uppslamning av vattnet, eutrofiering i vattendragen och erosion i vattenfårorna. Konsekvenserna är emellertid tillfälliga och riktar sig vid var tid endast till ett visst byggnadsområde. Konsekvenserna under byggnadstiden anses inte vara betydande, eftersom skadliga konsekvenser antingen kan förhindras eller i hög grad lindras genom normala miljöåtgärder i samband med byggandet. Planen har en bestämmelse om att åtgärder för dagvattenhantering ska vara vidtagna innan markbyggandet inleds och att lergrumligt dagvatten under inga omständigheter får ledas bort direkt till avloppsdiken.

Detaljplaneområdet ligger i tillrinningsområdet kring vattendragsområdet Sibbo å, vars dagvatten leds via Ollbäcken i riktning mot Natura 2000-området Sibbo å. Konsekvenserna för Sibbo å bedöms mer ingående i planens förslagsskede.

Jord- och skogsbruk

I den norra delen av området finns åkerområden som använts inom jordbruket men där odlingen redan har upphört. I planen har åkrarna anvisats som ett rekreativt område som kan vårdas som en äng.

För bevarandet av ängslandskapet vid Ollbäcken rekommenderas det att området på nytt börjar användas som betesmark.

Skyddsobjekt i naturen och landskapet

Det finns inga naturskyddsobjekt eller -områden i planeringsområdet men Sibbo å, som rinner intill

suoraa vaikutusta Sipoonjokeen, mutta kaava-alueen vedet laskevat suoraan Sipoonjokeen tai Ollbäckenin kautta Sipoonjokeen. Rakentamisen aikana voi aiheutua Sipoonjoen vedenlaadun heikkenemistä ja siksi rakentamisen aikaisten vesistövaikutusten hallintaan tulee kiinnittää erityistä huomiota.

5.4.3 Muut vaikutukset

Vaikutukset kuntatalouteen

Asemakaavan toteuttamisen myötä kunnallistekniikan, katujen ja yleisten alueiden rakentaminen sekä palveluiden järjestäminen aiheuttavat kunnalle kustannuksia.

Kaava-alueen rakentumisen jälkeen alueelta kertyy kunnalle tuloja mm. asukkaiden ja yritysten verotulojen myötä sekä vesihuollon perus- ja käyttömaksuista ja liittymismaksuista. Tulevaisuudessa menoeriä kunnalle aiheutuu taas mm. uusille asukkaille tarjottavien kunnallispalveluiden (päivähoito, koulu-, terveyspalvelut jne.) myötä.

Tarkemmat arviot tuloista ja menoista tehdään asemakaavan ehdotusvaiheessa.

Energia- ja ilmastovaikutukset

Asemakaavamuutoksen merkittävimmät tunnistetut ilmastovaikutukset koskevat rakentamista, asukkaiden liikkumista ja rakennusten energiankäyttöä. Kokoluokaltaan suurimmat ilmastopäästöjen lähde on rakennusmateriaalien valmistus. Kaava-alueen toteutuksessa on syytä kiinnittää rakentamisen ilmastovaikutusten lieventämisen lisäksi kestävien kulkumuotojen tukemiseen. Kaava-alueen asukkaiden liikkumisesta syntyy kumulatiivisesti merkittävät ilmastovaikutukset.

Alue on sijainnillisesti erinomaisella paikalla kes-

planområde, är ett objekt i nätverket Natura 2000. Byggnandet enligt detaljplanen har inga direkta konsekvenser för Sibbo å, men vatten från planområdet rinner ut i Sibbo å, direkt eller via Ollbäcken. Under byggnadstiden kan vattenkvaliteten i Sibbo å försämrats och därför bör särskild uppmärksamhet fästas vid hanteringen av konsekvenserna för vattendragen under byggnadstiden.

5.4.3 Övriga konsekvenser

Konsekvenser för kommunekonomin

Genomförandet av detaljplanen orsakar kostnader för kommunen till följd av byggandet av kommunaltekniken, gatorna och de allmänna områdena samt ordnandet av service.

När planområdet har byggts får kommunen inkomster bl.a. i form av skatteinkomster från invånare och företag och av grund- och bruksavgifter samt anslutningsavgifter för vattenförsörjningen. Framtida utgiftsposter uppkommer återigen bl.a. i och med den kommunala service som de nya invånarna behöver (daghem, skolor, hälsovård osv.).

Närmare uppskattningar av inkomster och utgifter kommer att göras i detaljplanens förslagsskede.

Konsekvenser för energi och klimat

De mest betydande klimatkonsekvenserna som man känner till att detaljplaneändringen kommer att medföra berör byggandet, mobiliteten bland invånarna och energiförbrukningen i byggnaderna. Tillverkningen av byggmaterial är källan till de största klimatutsläppen. Utöver att lindra klimatkonsekvenserna av byggandet bör man vid genomförandet av planområdet fästa uppmärksamhet vid att stöda hållbar mobilitet. När invånarna i planområdet färdas uppkommer kumulativt sett avsevärda klimatkonse-

kellä Nikkilän taajamaa, ja rakentaminen toteutuu olemassa olevan rakenteen yhteyteen niin liikenne- kuin vesi- ja viemäriverkkojenkin osalta. Asemakaava mahdollistaa henkilöjunaliikenteen käynnistymisen Kerava–Nikkilä-rataosuudella sekä kehittää alueen kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ja tukee näin ollen kestävien kulkumuotojen edistämistä. Kaavahanke on kestävä kehityksen periaatteiden mukainen. Erittäin lyhyet etäisyydet kouluihin, kauppoihin ja muihin lähipalveluihin pienentävät arkisin tehtävien matkojen ilmastopäästöjä. Etäisyys Nikkilän päivittäistavarakauppoihin on kaavan lähimmästä asuinrakennuksesta noin 300 m ja kauimmaisesta talosta 900 m. Sijainti luo alueella edellytyksiä myös kestävä liikenteen ratkaisuille. Uudet asukkaat pystyvät hyödyntämään Nikkilän keskustan lähipalveluita sekä alueella olevia joukkoliikenne-, kävely- ja pyöräily-yhteyksiä. Uuden maankäytön myötä myös moottoriajoneuvoliikenne lisääntyy. Kaavaratkaisu on kuitenkin suunniteltu siten, että se tukee kestävien liikkumismuotojen, kuten kävelyn ja pyöräilyn, käyttämistä alueella kattavalla verkostolla ja parantamalla nykyisten yhteyksien laatua. Kaavassa on myös määräys, että asuinrakennusten yhteyteen on rakennettava riittävästi helposti saavutettavia turvallisia polkupyörien säilytyspaikkoja. Henkilöauton omistaminen ei ole edellytys alueella asumiselle. Kunnallisteknisessä suunnittelussa on panostettu kävely- ja pyöräily-yhteyksien laadukkaaseen toteutukseen uusimpien valtakunnallisten ohjeiden mukaisesti.

Nikkilän asemanseudun asemakaavassa rakentaminen on pyritty osoittamaan pääosin alueille, joissa on mahdollisimman vähän metsää ja puustoa. Ollbäckenin purolaakso sekä kaava-alueen pohjoisosan avoimet peltoalueet säilyvät rakentamattomina. Syntyvä maankäytön muutos pienentää kuitenkin jonkin verran alueen puuston ja maaperän hiilivarastoja ja -nieluja. Maankäytön muutoksen vaikutukset Sipoon kunnan hiilitaseelle ovat vähäiset ja luonnon-

kvenser.

Området har ett utmärkt läge mitt i tätorten Nickby och byggs upp i anslutning till befintlig struktur, såväl när det gäller trafik som vatten och avlopp. Detaljplanen gör det möjligt att inleda persontågstrafik på Kervo–Nickby-banan samt att utveckla gång- och cykelförbindelserna och därigenom främja hållbara färd sätt. Planprojektet är förenligt med principerna om hållbar utveckling. Mycket korta avstånd till skolor, butiker och annan närservice minskar klimatutsläppen från de resor som företas till vardags. Avståndet från det närmaste bostadshuset till dagligvarubutikerna i Nickby är ca 300 meter, från huset längst bort 900 meter. Läget skapar förutsättningar även för lösningar inom hållbar trafik. Nya invånare kan dra fördel av närservicen i Nickby centrum samt av de befintliga kollektivförbindelserna och gång- och cykelbanorna. Den nya markanvändningen gör att även motorfordonstrafiken ökar i planområdet. Detaljpanelösningen har dock tagits fram så att den stöder hållbara mobilitetsformer, som gång och cykling, tack vare det heltäckande nätverket av förbindelser och genom förbättringar i kvaliteten på de befintliga förbindelserna. Planen har också en bestämmelse om att det i anslutning till bostadshus ska byggas tillräckligt med lättillgängliga förvaringsplatser för cyklar. Man behöver ingen egen bil för att kunna bo i området. I den kommunaltekniska planeringen har man satsat på ett förstklassigt genomförande av gång- och cykelförbindelser i enlighet med de senaste nationella anvisningarna.

I detaljplanen för Nickby stationsnejd har man strävat efter att anvisa byggandet huvudsakligen i områden där det finns så lite skog och trädbestånd som möjligt. Dalen längs Ollbäcken och de öppna åkerområdena i den norra delen av planområdet förblir obebyggda. Ändringen i markanvändningen minskar dock något kolförråden och kolsänkorna i trädbe-

mukaisiksi jääviin alueisiin ja rakennettuihin viher-
rakenteisiin liittyvillä ratkaisuilla voidaan vahvistaa
kaava-alueen ilmastokestävyyttä. Tonttien mahdol-
lisimman suuren viherpinta-alan toteutumista on
ohjattu vaatimuksella saavuttaa tietty taso Sipoon
viherkertoimella.

Energiatehokkuuden parantuminen ja kiinteistöta-
son uusiutuvan energian tuotannon lisääntyminen
kasvattavat rakentamisvaiheen valintojen suhteel-
lista painoarvoa rakennuksen elinkaarenaikaisista
ilmastopäästöistä. Alueen nykyinen rakennuskanta
on tarkoitus säilyttää lukuun ottamatta kuutta raken-
nusta.

Alueen rakentamisolosuhteet vaihtelevat asemakaa-
va-alueella ja osalla tonteista tullaan todennäköisesti
tarvitsemaan paalutusperustuksia. Vaikeammin ra-
kennettavilla alueilla tarvittavat poikkeavat raken-
neratkaisut lisäävät pohjarakentamisen ilmastovai-
kutuksia keskimääräiseen tilanteeseen verrattuna.
Myös katujen ja infran rakentamisesta syntyy ilmas-
topäästöjä, mutta uuden rakentamisen tarvetta pie-
nentää olemassa olevien katujen hyödyntäminen ja
alueella sijaitsevat valmiit kunnallistekniikan verkos-
tot. Maamassojen käsittely on usein yksi merkittävä
asuinalueiden rakentamisesta aiheutuva energia- ja
ilmastovaikutus. Kaavaratkaisu hyödyntää nykyistä
maastoa, joten suuriin maanmuokkauksiin ei ole tar-
vetta. Suurin maamuokkaustarve on uudessa asuin-
korttelissa 11022, koska uusi rakentaminen sijaitsee
osittain loivassa rinteessä.

Asemakaava-alueen sijainti rajoittaa osittain alueen
energiaratkaisuja, sillä osa sijaitsee pohjavesialueel-
la. Pohjavesialue estää uusien maalämpökaivojen ja
muiden maalämmön keruujärjestelmien hyödyntä-
misen rakennusten lämmityksessä ja jäähdytyksessä.
Tällaiset ratkaisut ovat kuitenkin mahdollisia kaa-
va-alueen muissa osissa. Alue sijaitsee osittain kau-

ståndet och marken. Ändringen i markanvändning-
en har ringa konsekvenser för kolbalansen i Sibbo
kommun och klimathållbarheten i planområdet kan
stärkas med hjälp av lösningar som knyter an till de
områden som bevaras i naturligt tillstånd och till de
byggda grönkonstruktionerna. För att tomterna ska
ha en så stor grön yta som möjligt ställs krav på en
viss nivå med hjälp av den grönkoefficient som fast-
ställts för Sibbo.

Förbättrad energieffektivitet och ökad produktion
av förnybar energi på fastighetsnivå bidrar till att
de val som görs under byggnadsskedet får en starkt
betydelse i förhållande till de totala klimatutsläppen
under byggnadernas livscykel. Det nuvarande bygg-
nadsbeståndet i området är avsett att bevaras med
undantag av sex byggnader.

Byggförhållandena varierar inom detaljplaneområ-
det och på en del tomter kommer det antagligen att
behövas påfundament. I de områden som är svårare
att bygga ökar de speciella konstruktionslösning-
arna klimatkonsekvenserna från grundläggningen
jämfört med en normal situation. När gator och in-
frastruktur byggs uppkommer också klimatutsläpp,
men behoven av att bygga nytt minskar när man
utnyttjar befintliga gator och färdiga nät för kom-
munaltekniken. Behandlingen av jordmassor är ofta
en betydande energi- och klimatkonsekvens när nya
bostadsområden växer fram. Detaljplanelösningen
drar fördel av den nuvarande terrängen och det finns
inga behov av större schaktningsarbeten. Mest be-
höver marken bearbetas i det nya bostadskvarteret
11022 eftersom de nya byggnaderna placeras delvis
på en flack sluttning.

Detaljplaneområdets läge begränsar delvis energi-
lösningarna i området eftersom en del av området
ligger i ett grundvattenområde. Med anledning av
grundvattenområdet kan man inte installera nya

kolämpöverkoston piirissä.

Asemakaavan sisältö tukee kunnan kestävä kehityksen tavoitteita. Se täyttää useita tavoitteita KUU-MA-kuntien ilmasto-ohjelmassa sekä Hiilineutraali Uusimaa 2030 -tiekartassa ja on Helsingin seudun MAL-sopimuksen tavoitteiden mukainen. Tunnistettuja tavoitteita, joihin asemakaavamuutoksella tai sen jatkosuunnittelussa voidaan vaikuttaa ovat muun muassa rakentamisen ohjaaminen nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja liikkumisen kannalta kilpailukykyisille alueille, hiilineutraalin rakentamisen edistäminen, kestävien energiajärjestelmien mahdollistaminen, kestävien kulkutapojen osuuksien kasvattaminen, matkaketjujen kehittäminen ja sujuvoittaminen, joukkoliikennejärjestelmän optimoinnin ja verkostomaisuuden vahvistaminen, pyöräilyn mahdollisuuksien parantaminen, ja sääriskeihin varautuminen. Kaava-alue sijoittuu MAL-sopimuksen ensisijaiselle maankäytön kehitysvyöhykkeelle.

5.5 Ympäristön häiriötekijät

Kaavaratkaisu ei itsessään lisää merkittävästi alueen ympäristöhäiriöitä, sillä ympäristöhäiriöitä aiheuttavat toiminnot (erityisesti rata) ovat jo alueella. Kaava-alueen rakentamisen myötä liikennemäärät alueen katuverkossa tulevat kasvamaan jonkin verran, mutta taajaman sisäisen katuverkon hitaiden ajonopeuksien takia melutasojen ei voi olettaa kasvavan alueella merkittävästi.

Ratamelu ja -tärinä

Kaava-alueen läpi kulkee Kerava–Sköldvik-rautatie, jota käytetään toistaiseksi vain säiliöjunille Sköldvi-

jordvärmebrunnar eller andra system för att ta tillvara jordvärme för att värma upp och kyla ner byggnader. Dessa lösningar är dock tillåtna i de andra delarna av planområdet. Området omfattas delvis av fjärrvärmenätet.

Innehållet i detaljplanen stöder kommunens mål för hållbar utveckling. Den uppfyller flera mål i KUU-MA-kommunernas klimatprogram och i färdplanen Kolneutralt Nyland 2030, och är förenlig med målen i Helsingforsregionens MBT-avtal. Genom detaljplaneändringen eller den fortsatta planeringen som följer detaljplaneändringen kan man påverka bland annat följande identifierade mål: att styra byggandet till befintlig samhällsstruktur och till områden som är konkurrenskraftiga i fråga om mobilitet, att främja kolneutralt byggande, att skapa möjligheter att tillämpa hållbara energisystem, att öka andelen hållbara färdmedel, att utveckla och göra resekedjorna smidigare, att optimera kollektivtrafiksystemet och stärka nätverken, att förbättra möjligheterna att cykla och skapa beredskap för väderleksrisker. Planområdet ligger inom den primära utvecklingszonen för markanvändningen enligt MBT-avtalet.

5.5 Störande faktorer i miljön

Planeringslösningen i sig medför ingen betydande ökning av miljöolägenheterna, eftersom de funktioner som ger upphov till störningar (särskilt banan) redan existerar i området. Allteftersom planområdet byggs upp kommer trafikvolymerna i gatunätet att öka i viss mån, men på grund av de låga körhastigheterna i det interna gatunätet torde bullernivån inte stiga nämnvärt.

Buller och vibration från banan

Genom planändringsområdet går järnvägen mellan

kin öljynjalostamolle.

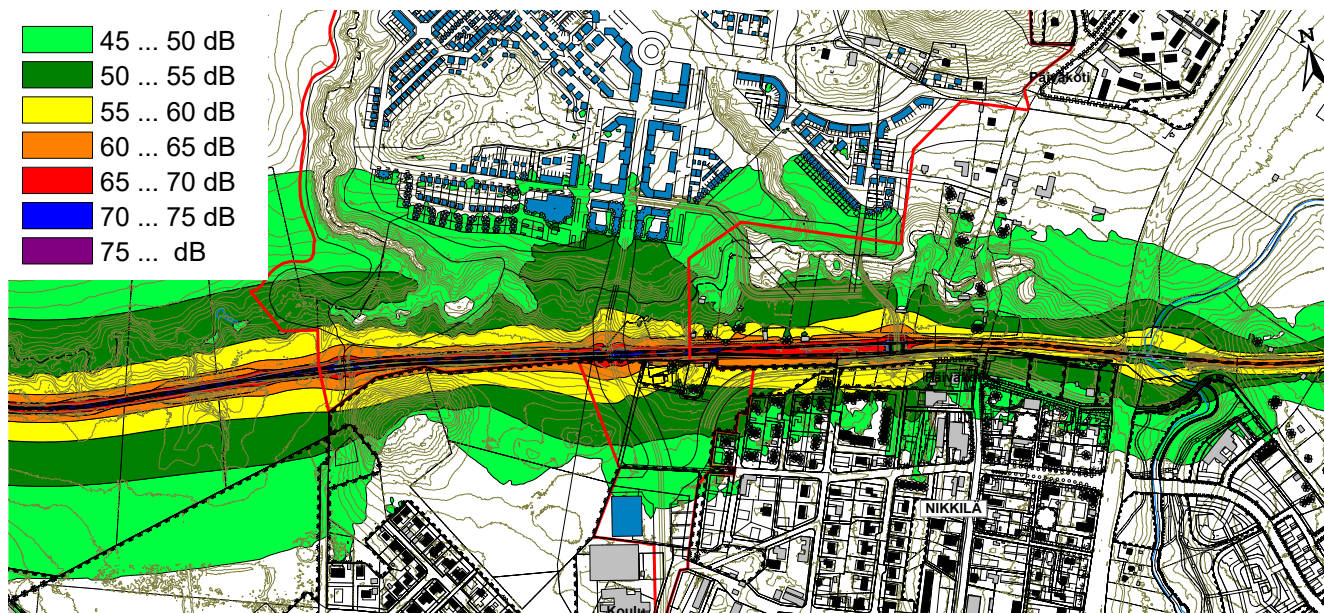
Selvitys ratamelusta on laadittu hankkeessa "*Kerava-Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava-Nikkilä*" (ks. kappale 3.1.3). Ennustetilanteen melukat ovat viereisillä sivuilla. Päiväsaikaan ennustetut melutasot ylittyvät radan vieressä olevilla vanhoilla asuinrakennuksilla (melutaso 55...65 dB). Uusilla asuinrakennuksilla meluarvot ylittyvät Lättähatuntien keskiosassa, mutta näiden asuntojen pihat ovat suojassa ratamelulta. Yöajan ennusteessa melutasot ylittyvät (melutaso 50...67 dB) radan lähellä olevien kortteleiden piha-alueilla, mutta pihoilla on myös raja-arvot alittavia kohtia. Uusien rakennusten sijoittelulla voidaan vaikuttaa myös vanhojen rakennusten melutasoihin alentavasti. Mikäli radalle toteutetaan noin 1 m korkea melukaide, yöajan melutasot laskevat jonkun verran. Uusien asuinrakennusten julkisivuille ei kohdistu yli 60 dB:n keskiäänitasoja, joten asuinrakennusten sisätiloissa keskiäänitason ohjearvot eivät ylitä normaalilla julkisivurakenteella, jonka kokonaisääneneristävyys on 30 dB.

Ratatärinästä laaditussa selvityksessä (ks. kappale 3.1.3) mittaustulokset esitetään tärinän vaikutusaluekartoilla. Asemakaavassa ei osoiteta uusia asuinrakennuksia sellaisiin paikkoihin, joihin selvityksen mukaan ei tulisi sijoittaa asuinrakennuksia. Tietyissä kortteleissa on annettu kaavassa merkintä ja määräys (/tär-1), joka ohjaa huomioimaan tärinän rakentamisen yhteydessä. Kaavamerkinnän ja sitä koskevan määräyksen mukaisesti rakentamisessa tulee huomioida mahdollinen raideliikenteen aiheuttama tärinä rakennusten suunnittelussa ja perustamisvoissa. Rakennuslupa-asiakirjoihin on liitettävä rakentamishankkeen pohjalta laadittu selvitys, joka sisältää tuoreet tärinämittaukset ja ratkaisut mahdollisen tärinän vähentämiseksi suositusarvojen alle. Raideliikenteestä aiheutuvan tärinän värähtelyn $v_{w,95}$ enimmäissuositustaso on uusissa asuin- ja majoi-

Kervo och Sköldvik, som tills vidare bara används för containertåg till och från oljeraffineriet.

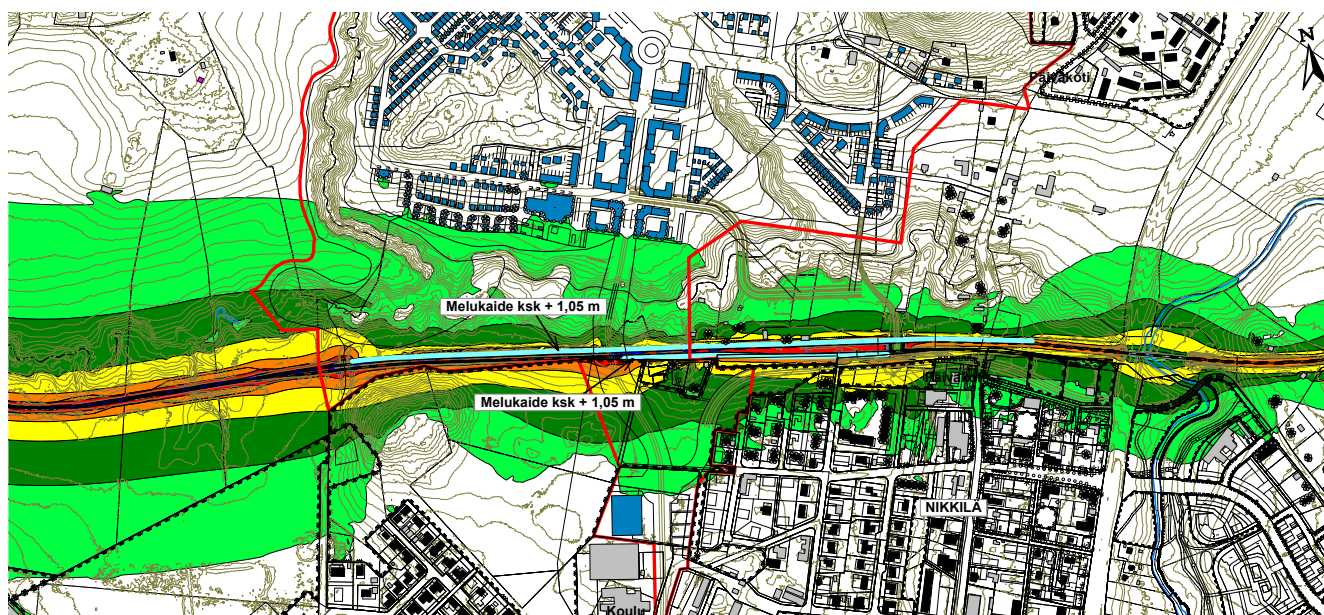
En utredning om bullret från banan har utarbetats inom ramen för ett projekt (*Kerava-Sköldvik-radan aluevaraus selvitys välillä Kerava-Nikkilä*, se 3.1.3). Bullerkartorna över prognosläget visas på sidorna intill. De bullernivåer som förutspås förekomma dagtid överskrider vid de gamla bostadsbyggnaderna vid spåret (bullernivå 55...65 dB). Vid de nya bostadshusen överskrider bullervärdena i mellersta delen av Plathattsvägen, men bostädernas gårdsplaner är skyddade mot banbullret. I prognosen över buller nattetid överskrider bullernivåerna (bullernivå 50...67 dB) på gårdsplanerna i kvarteren nära spåret, men på gårdsplanerna finns det också ställen där nivåerna bedöms underskrida gränsvärdena. Genom placeringen av de nya byggnaderna kan man också sänka bullernivåerna vid de gamla byggnaderna. Om ett cirka 1 m högt bullerräcke byggs längs banan sjunker bullernivåerna under natten något. De nya byggnadernas fasader exponeras inte för medelljudnivåer över 60 dB och därför kommer riktvärdena för medelljudnivån inne i bostadshusen inte att överskridas när man byggt en normal fasadkonstruktion som har en total ljudisolering på 30 dB.

I utredningen om vibrationerna från banan (se 3.1.3) visas mätresultaten på influensområdeskartor. I detaljplanen anvisas inga nya bostadshus på ställen där det enligt utredningen inte ska finnas bostäder. I vissa kvarter har planen en beteckning och en bestämmelse (/tär) som fäster uppmärksamhet vid vibrationer när byggandet planeras. I enlighet med planbeteckningen och bestämmelsen i anslutningen till den ska man vid planeringen av byggnaderna och grundläggningssätten beakta eventuell vibration som orsakas av spårtrafiken. Till bygglovshandlingarna ska fogas en utredning som utarbetats på basis av byggprojektet och som innehåller färsk vibrationss-



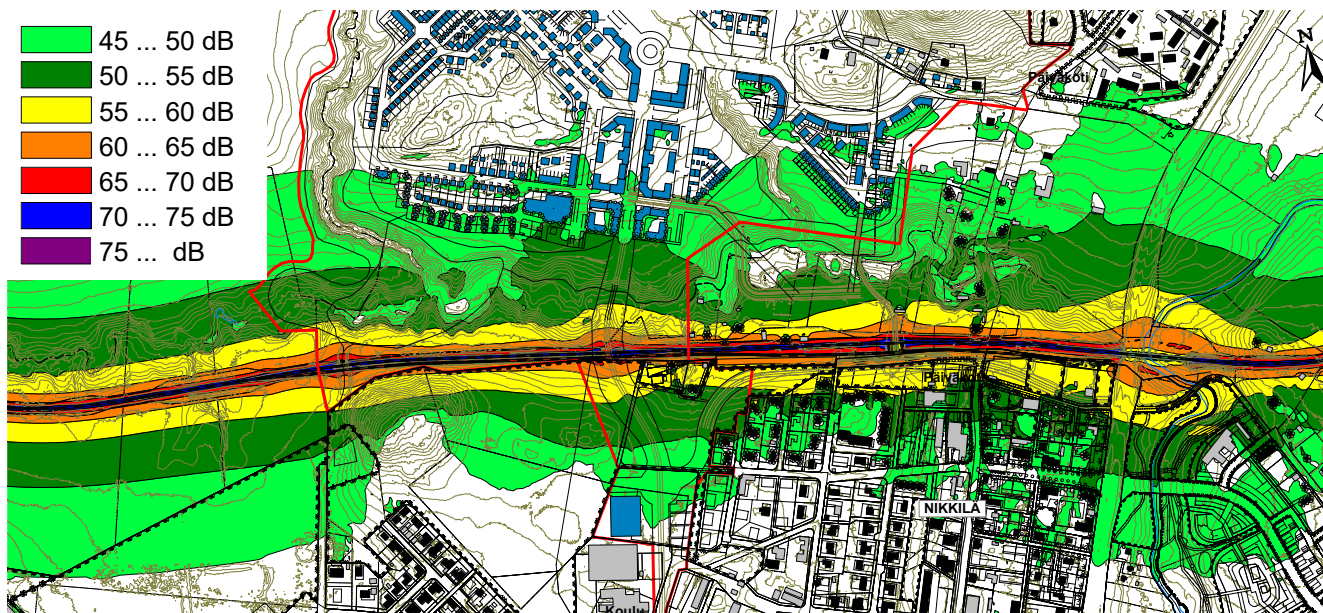
Ennustetilanne 2050, päiväajan keskiäänitaso LAeq 7–22 (Destia, luonnos 2022).

Prognosläge 2050, medelljudnivå LAeq dagtid 7–22 (Destia, utkast 2022).



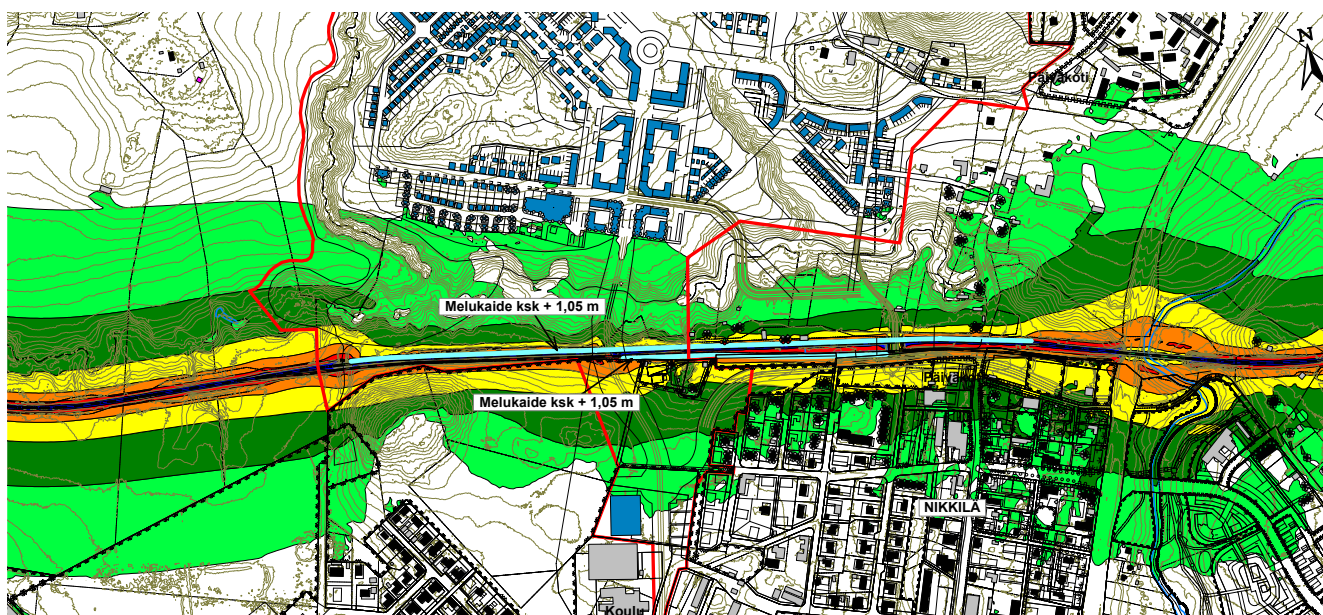
Ennustetilanne 2050, päiväajan keskiäänitaso meluntorjunnalla LAeq 7–22 (Destia, luonnos 2022).

Prognosläge 2050, medelljudnivå med bullerbekämpning LAeq dagtid 7–22 (Destia, utkast 2022).



Ennustetilanne 2050, yöajan keskiäänitaso LAeq 22-7 (Destia, luonnos 2022).

Prognosläge 2050, medelljudnivå LAeq nattetid 22-7 (Destia, utkast 2022).



Ennustetilanne 2050, yöajan keskiäänitaso melun-
torjunnalla LAeq 22-7 (Destia, luonnos 2022).

Prognosläge 2050, medelljudnivå med bullerbe-
kämpning LAeq nattetid 22-7 (Destia, utkast 2022).

tustiloissa 0,30 mm/s, sekä uusissa liike-, toimisto-, opetus- ja kokoontumistiloissa 0,6 mm/s. Esimerkiksi autotalleihin ja varastorakennuksiin enimmäisarvoa ei sovelleta.

VAK-suuronnettomuusriskin arviointi

Kerava–Sköldvik-rautatietä käytetään nykyisin Kilpilahden öljynjalostamon ja alueen teollisuuden säiliöjunakuljetuksiin. Radalla on vaarallisten aineiden kuljetuksia. VAK-suuronnettomuusriskistä tehdyn selvityksen (*Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa*, Ramboll CM Oy, 2022) pohjalta voidaan todeta, että kaava-alue sijoittuu mahdollisen suuronnettomuusriskin vaikutusalueelle (ks. kappale 3.1.3).

Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät suuronnettomuusriskit luovat reunaehdoja alueen kaavoitukselle. Tehdyn riskienarvioinnin perusteella alueille, joissa ei ole tasoristeyksiä, voidaan kaavoittaa kaikkia toimintoluokkia. Alueelle voidaan sallia tiheään rakennettuja asuinalueiden, julkisten palveluiden ja haavoittuvien kohteiden sijoittamista, kuten kouluja tai sairaaloita, mikäli yhdyskuntarakenteen muut saavutettavat hyödyt ovat riittävän suuret. Alueelle tuotava teollinen tuotanto ei kuitenkaan saa aiheuttaa uusia suuronnettomuusriskejä ja onnettomuusriskeistä on tiedotettava säännöllisesti riskeille altistujia sekä huomioitava riskit kaikissa alueen pelastussuunnitelmissa.

Nykyinen radan tasoristeys Isolla Kylätiellä on tarkoitettu sulkea ja korvata kävelyn ja pyöräilyn alikululla. Tämän jälkeen riskit kohdalla eivät poikkea normaalisti radan varren asumisesta.

Maa-ainesten puhtaus

Kaava-alueella Nikkilän entisen varikon/valaisintehtaan alue on maaperältään pilaantunutta. Alue

määritykset ja toimenpiteet on suunniteltu siten, että määritettyjen riskien välttämiseksi on otettu käyttöön tekniset ja organisatoriset toimenpiteet. Tarkoituksena on minimoida riskien vaikutukset ja varmistaa, että riskien vaikutukset eivät ylitä sallittuja tasot. Den mätningar och lösningar för att minska eventuell vibration så att den ligger under de rekommenderade värdena. Den rekommenderade maximinivån på vibrationen $v_{w,95}$ orsakad av spårtrafik är 0,30 mm/s i nya bostads- och inkvarteringsutrymmen samt 0,6 mm/s i nya affärs-, kontors-, undervisnings- och samlingslokaler. Maximivärdet tillämpas inte till exempel på garage och lagerbyggnader.

Bedömning av risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen

Kervo–Sköldvik-banan används nuförtiden för containertransporter från raffinaderiet i Sköldvik och annan industri i området. Farliga ämnen transporteras längs banan. Utifrån en utredning om risken för storolyckor vid transport av farliga ämnen (*Vaarallisten aineiden kuljetuksiin liittyvät riskit Kerava–Sköldvik-radalla Sipoossa*, Ramboll CM Oy, 2022) kan man konstatera att planområdet ligger inom påverkansområdet för en eventuell storolycksrisk (se 3.1.3).

Riskerna för storolyckor i anslutning till transport av farliga ämnen medför specialvillkor för planläggningen i området. Utifrån riskbedömningen kan man i områden, där det inte finns plankorsningar, planlägga samtliga funktionsklasser. I området kan man tillåta tätt byggda bostadsområden, offentlig service och sårbara objekt, såsom skolor och sjukhus, om de övriga fördelarna som kan uppnås i samhällsstrukturen är tillräckligt stora. Industriell produktion som etableras i området får dock inte orsaka nya risker för storolyckor. De som exponeras för olycksrisker ska regelbundet informeras om detta. Vidare ska riskerna tas i beaktande i alla räddningsplaner i området.

Den nuvarande banans plankorsning med Stora Byvägen är avsedd att stängas och ersättas av en underfart för fotgängare och cyklister. Efter dessa åtgärder avviker riskerna på denna plats inte från de risker som normalt förknippas med boende nära en bana.

on osoitettu kaavassa merkinnällä "saa-1", joka on puhdistettava tai kunnostettava, sekä tutkittava tarkemmin. Alueelle ei ole kaavassa osoitettu asumista vaan se on osoitettu pysäköintialueeksi ja virkistysalueeksi. Ennen alueen rakentamista on selvitettävä tarkemmin tarvittavat puhdistusstoimenpiteet.

5.6 Asemakaavamerkinnät ja -määräykset

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

5.7 Nimistö

Nimistötoimikunta käsitteli kaava-alueen nimistöä kokouksessaan 28.5.2026. Nikkilän asemanseudun asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella muodostuvat seuraavat uudet kadunnimet perusteluineen:

- Ollbäckinsilta – Ollbäckbron (silta). Ollbäckintie menee sillan kautta.
- Saunamäensilta – Bastubacksbron (silta). Saunamäentie menee sillan kautta.
- Nickenraitti – Nickestådet (katu). Kujalla on historiallisesti ollut käytössä nimi Nickestådet, alueella asuneen Nickströmin mukaan. Tåd käännetään suomeksi raitiksi.
- Nickesängen – Nickennitty (puisto). Alueella asunut Nickström (Nicke) istui usein kivellä, jota ruvettiin kutsumaan nimellä Nickesstenen ja lepuutteli jalkojaan joessa. Nimetään niitty tämän pakallishistoriaan liittyvän tapauksen mukaan.
- Kyläsilta – Bysbron (silta). Sillalla on historiallisesti ollut käytössä nimi Bysbron. Suomenkielinen vastine on Kyläsilta.
- Bubbiksenkuja – Bubbisgränden (katu). Bubbiksentien nykyisestä loppuosasta muodostuu eril-

Föroreningar i jordmaterialet

Inom planområdet är marken förorenad vid f.d. depån/armaturfabriken. I planen har området anvisats med beteckningen "saa-1", som avser ett område som ska saneras eller istandsättas samt undersökas mer ingående. Inget boende har anvisats i området utan det är ett område för parkering och rekreation. Innan området byggs ska behövliga saneringsåtgärder utredas närmare.

5.6 Planbeteckningar och planbestämmelser

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

5.7 Namn

Namnkommittén behandlade namnen i planområdet på sitt sammanträde 28.5.2026. Detaljplanen och detaljplaneändringen för Nickby stationsnejd innehåller följande nya gatunamn med motiveringar:

- Ollbäckinsilta – Ollbäckbron (bro). Ollbäcksvägen går via bron.
- Saunamäensilta – Bastubacksbron (bro). Bastubacksvägen går via bron.
- Nickenraitti – Nickestådet (gata). Grändens historiska namn har varit Nickestådet efter Nickström som bodde på området. Den finska översättningen av tåd är raitti.
- Nickesängen – Nickennitty (park). Nickström (Nicke) som bodde på området satt ofta på en sten och vilade sina fötter i ån. Stenen började kallas för Nickesstenen. Ängen får sitt namn efter detta fall som anknyter till den lokala historien.

linen kuja. Nimetään Bubbiksentien mukaan.

- Repomäenrinne – Rävbackaslänten (puisto). Loiva rinne, joka sijaitsee Repomäen (Rävbacka) pohjoislaidalla.
- Vanha asemantie – Gamla stationsvägen (katu). Uusi junalaituri on tarkoitus rakentaa radan eteläpuolelle, jolloin nykyinen Asemantie ei johda asemalle. Tilanteen selkeyttämiseksi ehdotetaan, että Asemantien nimi muutetaan Vanhaksi asemantiekksi.

- Kyläsilta – Bysbron (bro). Brons historiska namn har varit Bysbron. Den finska motsvarigheten är Kyläsilta.
- Bubbiksenkuja – Bubbisgränden (gata). En skild gränd bildas i slutet av den nuvarande Bubbisvägen. Gränden namnges efter Bubbisvägen.
- Repomäenrinne – Rävbackaslänten (park). En långsluttande slänt norr om Rävbacka.
- Vanha asemantie – Gamla stationsvägen (gata). Den nya perrongen är avsedd att byggas söder om banan, vilket innebär att den nuvarande Stationsvägen inte går till stationen. För att förtydliga situationen föreslås att Stationsvägen ändras till Gamla stationsvägen.



6 Asemakaavan toteutus Genomförande av detaljplanen



6.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Kaava-aineiston liitteenä olevassa havainnepiirroksessa on esitetty mm. rakennusten alustava sijoittelu korttelialueilla. Havainnepiirros ohjaa osaltaan kaavan toteuttamista.

Asemakaavan toteutusta ohjaamaan laaditaan sitova rakennustapaohje, joka asetetaan nähtäville asemakaavan ehdotusvaiheessa. Ohjeessa ohjataan tarkemmin alueen rakentumista korkealaatuiseksi ja monimuotoiseksi asuinalueeksi.

6.2 Toteuttaminen ja ajoitus

Asemakaavan toteuttaminen voidaan osittain aloittaa kaavan saatua lainvoiman koska alueella on pai-

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

I illustrationsplanen som ingår i planmaterialet visas bl.a. en preliminär placering av byggnaderna i kvartersområdena. Illustrationsplanen bidrar till styrningen av genomförandet.

För genomförandet av detaljplanen utarbetas bindande byggsättsanvisningar som läggs fram offentligt parallellt med detaljplanen i förslagsskedet. I anvisningarna preciseras hur området ska byggas upp som ett förstklassigt och mångsidigt bostadsområde.

6.2 Genomförande och tidsplanering

Genomförandet av detaljplanen kan starta till en del när planen vunnit laga kraft, eftersom det redan ställ-

koittain valmis kunnallistekniikka ja katuverkko. Osa rakentamisesta edellyttää, että uudet kadut ja uusi kunnallistekniikka on valmistunut. Osa kaava-alueesta on yksityisessä omistuksessa, jolloin alueen maanomistajat päättävät alueen toteuttamisaikataulusta tonttiensa osalta.

Alueen katujen rakentamisen ajoituksesta päätetään kunnan talousarvioissa.

Nikkilän aseman toteuttaminen ja Kerava–Nikkilä-radan avaaminen henkilöliikenteelle vaatii erillisen toteutuspäätöksen ja neuvotteluja kustannusjaosta valtion ja kuntien välillä. Aseman rakentaminen ei ole edellytys asemakaavan toteuttamiselle, vaan asemakaava voidaan toteuttaa muilta osiltaan myös ilman juna-asemaa.

Suunnitelma on mahdollista toteuttaa vaiheissa. Yksittäisten rakennuspaikkojen toteutusjärjestys on vapaa, edellyttäen, että tarvittava kunnallistekniikka on valmis.

6.3 Toteutuksen seuranta

Sipoon kunta huolehtii alueen toteutuksen seurannasta tarvittavin tilastoin ja lupamenettelyin.

vis finns kommunalteknik och ett gatunät i området. En del av byggandet förutsätter att nya gator och ny kommunalteknik har färdigställts. En del av planområdet är privatägt, varvid markägarna beslutar om tidtabellen för genomförandet av sina egna tomter.

I kommunens budget bestäms om tidsplanen för byggandet av gatorna i området.

Genomförandet av Nickby station och öppnandet av Kervo–Nickby-banan för persontrafik förutsätter ett separat beslut om genomförande och förhandlingar om kostnadsfördelningen mellan staten och kommunerna. Stationsbygget är ingen förutsättning för genomförandet av detaljplanen, utan den kan genomföras till övriga delar också utan tågstation.

Planen kan genomföras i etapper. Ordningen för genomförandet av enskilda byggplatser är fri, förutsatt att den behövliga kommunaltekniken är klar.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Sibbo kommun följer upp genomförandet i området med hjälp av statistik och tillbörligt lovförfarande.



SIPOO
SIBBO