



Bemötanden av planrespons

Planstomme för Nickby (KR3)

22.12.2021

Innehållsförteckning

1 Allmänt om rapporten	1
2 Kartenkäten.....	1
2.1 Svararna i kartenkäten	1
2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet	1
2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk.....	2
2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnätet.....	2
2.5 KR3 Planstomme för Nickby	2
2.6 Över eller under banan?.....	3
2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	3
2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder	3
2.9 Stilen på byggandet	3
2.10 Öppen respons	3
3 Diskussionen på Dinåsi.fi och skriftliga åsikter.....	3
3.1 KR3 Planstomme för Nickby	3
3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts	3
3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas.....	4
3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken	4
3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby.....	5
3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby.....	6
3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärrsvägen	6
3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön	7
3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby.....	7
3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby.....	8
3.1.10 KR3: Jämlika rekreationsmöjligheter i Nickby	8
3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby.....	8
3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar	9
3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	9
3.3 Förfaranden för planering och deltagande	9
3.4 Effekterna av coronapandemin.....	10
3.5 Övrig respons.....	10

Bemötanden av responserna på förslaget till planstomme för Nickby (KR3)

1 Allmänt om rapporten

Utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8) och förslaget till planstomme för Nickby (KR3) var offentligt framlagda 15.1–15.2.2021. Under framläggningstiden samlades respons om båda planprojekten av kommuninvånarna med tre olika metoder. Det var möjligt att kommentera planerna i en kartenkät som genomfördes med verktyget Maptionnaire och i en nätdiskussion i tjänsten Dinåst.fi. Dessutom kunde officiella åsikter inlämnas till kommunens registratur.

Den respons som gavs i alla tre kanaler har samlats i en rapport.

Bemötanderapporten följer dispositionen i responsrapporten såtillvida att bemötandena har samlats under samma rubriker som i responsrapporten.

I denna rapport behandlas bemötanden av responserna på planstomme för Nickby (KR3). Bemötanden av responserna på detaljplanen för Nickby gårds centrum (NG8) behandlas i samband med den planen.

2 Kartenkäten

Bemötandena i de följande kapitlen gäller kartresponsen där svararna kunde placera ut punkter och kommentarer på olika temakartor. Undantag till detta är kapitlen 2.6, 2.9 och 2.10, där responserna inte gällde kartbilderna.

En del kommentarer är bara konstateranden eller så tar de ställning för eller emot en viss planeringslösning och kräver således inget svar av planerarna. En del kartkommentarer gällde mer omfattande frågor, såsom landskapet, och dem behandlar planläggaren i senare kapitel. En del av responserna gällde inte heller direkt de frågor som nu är under planering, men all respons kommer till nytta i den fortsatta planeringen, även inom ramen för andra projekt.

2.1 Svararna i kartenkäten

–

2.2 KR3 Planstomme för Nickby: Gatunätet

I kartkommentarerna föreslås att Klockarbackavägen borde förlängas till Oljevägen (Kervovägen) och Jokivarsivägen. En sådan vägförbindelse går utanför planstommeområdet och är enligt den trafikplan som ingått i planarbetet inte nödvändig om man ser till befolkningstillväxten och utvecklingen av markanvändningen fram till år 2040. Det är möjligt att återkomma till saken och se över läget när måläret i planstommen närmar sig.

Det föreslås vidare att Åparksvägen borde fortsätta till Oljevägen – en förbindelse som har anvisats även i generalplanen för Sibbo. Med tanke på nätverket behövs ingen sådan förbindelse eftersom kommunen och staten har beslutat att satsa på en förbättring av anslutningen mellan Oljevägen och Brobölevägen, i stället för att bygga en helt ny landsvägsanslutning. Till Oljevägen föreslås inte heller några andra gatuanslutningar eftersom man strävar efter att hålla antalet landsvägsanslutningar så litet som möjligt för en smidig och säker trafik.

Huvudprinciperna för trafiknätet läggs fram i planstommen. Mer detaljer kring trafikregleringen, som olika sätt att lugna ner trafiken och planera anslutningar, avgörs i anslutning till detaljplaneringen och gatuplaneringen.

De trafiklösningar som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas i samband med den planen.

2.3 KR3 Planstomme för Nickby: Cykelstråk

Syftet är att planera högklassiga, med andra ord smidiga och tillräckligt breda cykelstråk. Genomförandet av cykelstråken hänger på finansieringen från kommunen och dels även från staten.

En cykelförbindelse som korsar banan från Stora Byvägen till Gamla Byvägen beror i hög grad på de tekniska lösningarna i anslutning till järnvägsplaneringen. Vad som är möjligt att genomföra blir klart först i samband med planeringen av banan. Den lösning som presenterats i planstommen baserar på en utredning om stationens placering från år 2018 och med tanke på det är även någon annan sträckning möjligt, så länge den är tekniskt och ekonomiskt genomförbar.

2.4 KR3 Planstomme för Nickby: Grönnetet

De kommentarer som gällde området i detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas i samband med den planen. Kommentarererna om Degerberget behandlas i kapitel 3.1.6.

En del kartkommentarer gällde snarare byggandet, t.ex. fler höghus, än själva grönnetet. I fråga om området längs banan frågade man varför det har anvisats som ett grönområde och inte för boende. Orsaken till det är att tågtrafiken medför buller och vibrationer som gör det svårare att bygga bostäder i området. Inga närmare undersökningar har emellertid gjorts och därför kan gränsen för byggandet bara uppskattas i det här skedet. I närheten av ishallen planläggs inget byggande eftersom området är en del av det värdefulla kulturlandskapet vid kyrkorna.

En friluftsled har planerats i dalen längs Ollbäcken. Det är inte möjligt att till alla delar anlägga den exakt där den har ritats ut, men den har bevarats i planstommen för att den ska kunna beaktas som en helhet när den mer detaljerade planeringen tar vid i framtiden. Då kommer man bl.a. att behandla hur man ska gå runt byggnaderna och andra detaljer. I planstommen är denna förbindelse bara på en principiell nivå.

De nya friluftslederna i planstommen ska betraktas som förbindelsebehov snarare än exakt utstakade leder i terrängen. Vid den mer detaljerade planeringen och detaljplanläggningen kan lederna flyttas med till och med hundratals meter, om man därigenom uppnår en bättre lösning. Kommunens motionsleder genomförs i regel på kommunägd mark. De genomförs inte på privatägd mark utan att man först förhandlat med markägarna och kommit överens om eventuell kompensation.

Detaljer, såsom hundrastgårdar, anvisas inte direkt i planstommen, men önskemålet om en rastgård förmedlas vidare.

2.5 KR3 Planstomme för Nickby

Planstommen för Nickby behandlas mer ingående enligt teman även längre fram i kapitel 3.1. De kommentarer som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas i samband med den planen.

Planstommens områdesreservering vid Centralparken har ändrats utifrån responsen. Mer exakt var man kan bygga fastställs dock först i detaljplaneringsskedet. Planstommen är mer översiktlig jämfört med detaljplanen och gränserna för olika områdesreserveringar kan justeras vid detaljplaneringen.

Kvarteret i anslutningen mellan Borgnäsvägen och Gårdsvägen har utvidgats något söderut och västerut på basis av responsen. Östra sidan av Borgnäsvägen anvisas inte för byggande eftersom området på grund av landskapsmässiga omständigheter och Borgnäsvägens klyvande karaktär inte smälter så smidigt samman med den övriga strukturen i Nickby.

2.6 Över eller under banan?

Planeringen av matargatan och den planskilda korsningen som ansluter herrgårdsområdet med västra delen av Nickby centrum har av landskapsmässiga och tekniska orsaker fortsatt i form av en underfart.

2.7 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8

Behandlas i samband med planförslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8).

2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder

Behandlas i samband med planförslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8).

2.9 Stilen på byggandet

Behandlas i samband med planförslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8).

2.10 Öppen respons

I den öppna responsen togs i stort sett samma frågor upp som i de andra skriftliga åsikterna, vilka behandlas i kapitel 3.

3 Diskussionen på Dinåskt.fi och skriftliga åsikter

3.1 KR3 Planstomme för Nickby

3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts

På senare tid har Sibbo varit en av de snabbast växande kommunerna i Finland och i kommunens strategi har tillväxttakten fastställts till ca 600–800 invånare per år. I ett flertal utredningar har 10 000 invånare nämnts som en gräns för att inleda persontågstrafik. Det innebär dock inte att det vore ett mål i sig utan det handlar om en ungefärlig gräns för en lönsam spårtrafik. Sibbo kommun har meddelat att man är beredd att inleda spårtrafiken redan innan detta befolkningsmål har uppnåtts. Att befolkningen ökar i Nickby beror inte på att det satts upp som ett mål för KeNi-banan (Kervo–Nickby-banan), utan på att invånarantalet förutspås öka i enlighet med de nuvarande planerna till ca 10 000 invånare, oavsett KeNi-banan. Samma gäller Söderkulla, den andra tätorten i Sibbo, vars invånarantal också väntas öka till ca 10 000 på drygt 10 år i enlighet med de planer som styr markanvändningen. Tillväxten för mycket positivt med sig, t.ex. en förbättrad befolkningsstruktur, ekonomisk välfärd samt mångsidigare privat och kommunal service. Därtill är det bra att notera att tillväxten i sista hand handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo.

Att öppna banan för persontågstrafik är en lång process som förutsätter flera olika planer och beslut. Tidigare har kommunfullmäktige stakat ut att persontågstrafiken bör inledas i mitten av 2020-talet. Planprojektet planeras och programmeras närmare åren 2021–2022, och i MBT-planen 2019 nämns år 2028 eller senare som tidpunkt för öppnandet av banan för persontrafik.

Att inleda persontrafik på KeNi-banan ger beredskap inte bara för befolkningstillväxten i Nickby utan även för trafikregleringen i hela regionen och hanteringen av regionala förändringar. Även om inte en enda ny invånare skulle flytta till Nickby kommer befolkningen i huvudstadsregionen med närområden att öka med hundratusentals invånare under kommande årtionden. Det påverkar indirekt även nickbyborna i och med att Lahtisleden får allt fler användare och allt fler bussresor kräver omstigning då förmedlingskapaciteten överskrids på stomlederna. I praktiken innebär det att buss- och personbilstrafiken står i rusningstider eller att bussrutterna i vilket fall som helst hänvisas till byteshållplatserna för spårtrafiken. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av helheten.

Eftersom banan mellan Kervo och Nickby redan finns till är investeringarna relativt små om man jämför med spårprojekt i huvudstadsregionen: som helhet mycket mindre än vad det kostar att bygga en ny metrostation. Att spårtrafiken geografiskt sett är så oflexibel är samtidigt en av spårtrafikens styrkor: kring spåren är tröskeln lägre för att investera i bostäder, arbetsplatser och service, eftersom spårens bestående karaktär inger säkerhet om den framtida trafiken till skillnad från busstrafiken, där linjerna kan börja köras längs nya rutter från och med nästa tidtabellsperiod. Således kan kommunens och statens satsningar på och investeringar i persontågstrafik på KeNi-banan också ses i ett vidare perspektiv som en satsning/investering för att upprätthålla och stärka livskraften i Nickby. Banan kan också anses stärka kopplingen mellan Nickby och huvudstadsregionen så att området inte blir en avskild ö som riskerar bli åsidosatt i det regionala utvecklingsarbetet.

Den planerade Östbanan påverkar däremot inte längre planeringen i Nickby eftersom det är tänkt att den ska passera Sibbo utan en enda hållplats och gå längre norrut i förhållande till Kervo–Nickby-banan.

3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte allas behov av att färdas

KeNi-banan kan naturligtvis inte betjäna alla invånare beroende på deras behov och var de bor, men det kan inte någon annan enskild trafikform heller. Banan är i vilket fall som helst ett behändigt nytt alternativt färd sätt för tillräckligt många. Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen. KeNi-banan möjliggör också en smidig regional trafik till de andra centrala stationsnejderna längs huvudbanan: till exempel för Träskända i norr, Dickursby i Vanda, stationerna längs de tvärgående förbindelserna nära huvudbanan, Böle etc.

3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken

Allteftersom antalet invånare ökar i Nickby kommer självfallet också trafikvolymerna att öka. I samband med trafikplaneringen undersöks rusningen på vägarna och anslutningarnas förmedlingskapacitet. Åtgärder vidtas om problem observeras. Inom de närmaste åren är inga problematiska ställen att vänta.

Tågstationens läge har undersökts i en separat utredning (*Nikkilän henkilöjunaaliikenteen aseman sijaintiselvitys* (2018)). I utredningen beaktades betydande villkor och begränsningar med hänsyn till byggandet, såsom den nuvarande markanvändningen, de tekniska utgångspunkterna för banan samt värdena i natur- och kulturmiljön. Av utredningen framgick det att den bästa platsen för en station är ungefär där var den nuvarande perrongen finns. Ett läge längre österut närmare Borgnäs vägen är tekniskt svårt att genomföra på grund av banans geometri.

Ovanligt många broar har planerats över Ollbäcken. Utöver de två nuvarande har tre nya anvisats. Broarna planeras inte för nöjes skull utan för att funktioner har planerats i terrängen på båda sidorna om den slingrande bäcken och man kommer att gå under banan på olika nivåer i förhållande till markytan. På grund av nivåskillnaderna kan gatorna inte sammanföras direkt med varandra, utan separata förbindelser måste byggas. Till exempel är det i de preliminära stationsutredningarna tänkt att ett område för anslutningsparkering ska anvisas på den plats där kommunens depå ligger i dag. I så fall skulle man köra dit över den planerade bron vid Ollbäcksvägen. Till stationen behövs också en smidig cykel- och gångbana, och även den behöver en bro. Den bron är emellertid inte avsedd för biltrafik och kan ha en lättare konstruktion i trä. Det slutliga behovet av broar bedöms när detaljplanen för stationsnejden börjar utarbetas.

3.1.4 KR3: Insatsområden i bostadsbyggandet i Nickby

I Sibbo råder i sig ingen brist på byggnadsmark men som på andra håll i Finland finns det knappt om gynnsamt belägen byggnadsmark. I planstommen granskas potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby. Enligt lösningen i planstommen skulle hälften av den uppskattade befolkningsökningen uppkomma på södra sidan och hälften på norra sidan av banan. Med andra ord finns det några områden som lämpar sig för centrumlikande byggande på samma avstånd från servicen i Nickby centrum som detaljplaneområdet Nickby gårds centrum, och dessa områden har anvisats för byggande i planstommen. Nickby gårds centrum är således inte den enda tillväxtriktningen, om än den mest betydande. Orsaken till att området planläggs för bostäder är att det är så centralt beläget, vilket också har noterats i andra planer för Nickby som utarbetats redan för tiotal år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. Orsaken till att området inte har bebyggt fram till idag har varit en vilja att utveckla ett område av Nickby i taget: av områden med blandat bostadsbestånd utvecklades Östanåparken på 2000-talet, på 2010-talet planerades och byggdes Ådalen, och på 2020-talet står Nickby gård i turen. Sedan 1980-talet har egnahemshus planerats och byggts oavbrutet på Nickby gårds område.

Oljevägen, som nämndes i responsen, ligger längre bort från den centrala servicen. Ett problem när det gäller utvecklingen av området är bullret från landsvägen, som gör att området lämpar sig illa för bostadsbyggande. Att genomföra ett nytt effektivt bostadsområde i den riktningen, långt bort från centrum och kollektivtrafiken, skulle också splittra samhällsstrukturen. Kvarteret i anslutningen mellan Borgnäs vägen och Gårdsvägen har i planstommen utvidgats något söderut och västerut på basis av responsen. Östra sidan av Borgnäs vägen anvisas inte för byggande eftersom området på grund av landskapsmässiga omständigheter och Borgnäs vägens klyvande karaktär inte smälter så smidigt samman med den övriga strukturen i Nickby.

De tre alternativa strukturmodellerna som presenteras i planstommen har gjorts för trafikmodellering. Med hjälp av dem har man testat belastningen på trafikinätet och trafikinätets funktion i olika lägen. Inget alternativ är således avsett att genomföras som sådant, utan de är ytterligheter som gör att man kan påvisa skillnaderna och bedöma konsekvenserna. Strukturmodellerna är möjliga i teorin men i praktiken skulle de inte kunna genomföras till fullo, bland annat eftersom byggandet skulle förläggas till privatägda tomter där möjligheten till tilläggsbyggande ofta förblir outnyttjad. I ett av modellalternativen hade Nickby gårds centrum anvisats i sin helhet som ett höghusområde, vilket inte är ändamålsenligt.

I Nickby och i övriga delar av kommunen ser man till att även större tomter planläggs, såväl i tätorterna som i bygden. Större tomter planläggs i utkanterna av tätorterna och i byarna. Det är förenligt med de gällande planerna av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo – i vilka centrumlikande områden, områden som ska förtätas och tätorternas utkanter har anvisats. Viktigast är att kommunen och tätorterna erbjuder olika slag av tomter som tillgodoser invånarnas önskemål och behov. Sibbo bör ha ett mångsidigt tomtutbud som består av såväl höghustomter som egnahemstomter och till och med minihustomter. Det är bra att placera olika typer av tomter i egna zoner i samhällsstrukturen så, att det tätaste byggandet kommer

nära centrum och de rymligare tomterna förläggs till utkanterna. På senare år har både de sålda tomterna och de ansökta byggloven för egnahemshus varit mindre än tidigare.

3.1.5 KR3: Önskemål om tillväxten och utvecklingen i Nickby

För det första är det bra att notera att tillväxten slutligen handlar om att människor själva väljer att flytta till Sibbo. Kommunen bygger inga bostäder utan utarbetar sådana detaljplaner som gör att tomterna och bostäderna har bra åtgång.

Avtalen om markanvändning, boende och trafik (MBT) är avtal som staten ingår med de största stadsregionerna. MBT-avtalet för Helsingforsregionen är en intention som beskriver vad staten och de 14 kommunerna i Helsingforsregionen tillsammans vill uppnå när det gäller att samordna markanvändning, boende och trafik. Sibbo kommunfullmäktige godkände MBT-avtalet 2020–2031 på sitt sammanträde 5.10.2020. Utgångspunkten för avtalet utgörs av Helsingforsregionens gemensamma plan för markanvändning, boende och trafik (MAL 2019), som har tagits fram i samarbete med regionens kommuner, HRT och aktörer inom statens miljö- och trafikförvaltning. MBT 2019 är strategisk plan som beskriver hur regionen ska utvecklas som en helhet åren 2019–2050. Sibbo är en avtalspart i och med att kommunen ingår i Helsingforsregionen. Avtalet stöder samarbetet mellan kommunerna, bl.a. Sibbo, och staten när det gäller att samordna markanvändning, boende och trafik. I avtalet fastställs gemensamma mål för bostadsproduktionen och för utvecklingen av trafiken, då markanvändning och trafik utgör en helhet. I avtalet har även centrala utvecklingsprojekt för trafikinätet skrivits in.

Sibbo gränsar till Helsingfors och är en viktig del av stadsregionen. Inom ramen för det regionala samarbetet medverkar kommunen aktivt i utvecklingen av Helsingforsregionen. MBT-samarbetet är en av de mest betydande formerna av det fortlöpande regionsamarbetet. MBT-samarbetet ger Sibbo kommun flera fördelar: genom att delta i MBT-samarbete kan kommunen bättre göra sin röst hörd och får en större roll jämfört med sin egentliga storlek när det gäller utvecklingen av regionen, men också direkt ekonomisk nytta bl.a. i och med de statliga, till avtalet bundna utvecklingsstöden för boende, trafik och infrastruktur. Varje år ger staten MBT-avtalskommunerna tiotals miljoner euro för olika projekt inom kommunal teknik och trafik samt stöd för bostadsbyggande. Utan att vara avtalspart i MBT-samarbetet skulle Sibbo inte få dessa understöd.

Grönska och trivsel, tillväxt, mångsidiga boendeformer, persontågstrafik på KeNi-banan och smidig service är faktorer i Sibbo kommuns strategi som lyfts fram vid planeringen av Nickby. Att centrumen omges av landsbygd och de vidsträckta grönområdena nära centrumen är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby. Alla faktorer som nämns i strategin kan emellertid inte genomföras fysiskt på samma plats, såsom bostadsbyggande och rekreationsområden, men de kan placeras nära varandra och vara sammanflätade.

3.1.6 KR3: Området öster om Dalkärrsvägen

Förfarandet för deltagande behandlas nedan i kapitel 3.3.

En planstomme är inte en plan som vinner laga kraft utan ska ses som ett strategiskt dokument som beskriver målen för planeringen. Planstommen är således inte ännu ett beslut om genomförande utan det bindande beslutet fattas först när man utarbetar en detaljplan som vinner laga kraft. Genom att utarbeta en planstomme verkställer kommunen också principen om öppenhet i och med att de långsiktiga målen för planläggningen läggs fram för kommuninvånarna redan i ett tidigt skede. Många lösningar enligt planstommen blir aktuella först flera år senare och på det här sättet kan kommunens mål på lång sikt läsas öppet i planstommen. Ur markägarens synvinkel visar planstommen vilka frågor som kommunen är villig att

inleda förhandlingar om. Först efter förhandlingarna med markägarna vet man om ett ändamål som anvisats i planstommen kan genomföras eller inte.

I fråga om östra sidan av Dalkärrsvägen föreslår planstommen att ett småhusområde ska planläggas (beteckningen AP på ett vitt område med brun kant). Ett initiativ om att detaljplanera området för småhus har tidigare lämnats in av invånarna och markägarna, och då togs detaljplanen för första gången upp i planlägningsprogrammet. Projektet ingår även i det senaste planlägningsprogrammet (2021) med målet om att starta detaljplaneringen år 2024. När detaljplaneringen börjar förs de egentliga förhandlingarna med markägarna och i det sammanhanget diskuteras även byggrätten. Planstommen visar bara att målet är att inleda detaljplanering i området, men ger inga närmare uppgifter om byggandet omfattning. Markägarna kommer att höras i flera omgångar under detaljplaneprocessen.

På Dalkärrsvägens östra sidan har även grönförbindelser och en park anvisats. Eftersom planstommen inte är någon exakt plan anger dessa planbestämmelser endast att en (lek-)park, som främst är tänkt att användas internt av det nya småhusområdet, kan planläggas ungefär i mitten av området. Exakt var funktionerna ska placeras och hur stor områdesreservering som behövs blir klart först vid detaljplaneringen. Enligt den styrande lagstiftningen om planläggningen kan ett så stort område som Dalkärrsvägens östra sida inte planläggas enbart med egnahemstomter, utan området behöver också tillräckligt med rekreationsleder, lekpark, spelplaner och andra tjänster som allmänt hör till bostadsområden. De friluftsleder som lagts fram i planstommen är med hänsyn till de nya lederna snarare förbindelsebehov vars läge preciseras vid den närmare planeringen. De kan flyttas till och med hundratals meter om en bättre lösning uppnås genom det. Inga friluftsleder genomförs utan att man först avtalat med markägarna om saken.

I den offentliga debatten har det cirkulerat missförstånd om att rekreationslederna vid Nickby gård ska flyttas till Degerberget. Ersättande och nya rekreationsleder vid Nickby gård anvisas i Nickby gård-områdets omedelbara närhet. I framtiden kan Degerberget eventuellt betjäna rekreationsbehoven i östra delarna av Nickby, men planeringen av området faller inte inom tidsramen för planerna för Nickby gård och omfattas inte annars heller av planerna. Degerberget är privatägd mark och kommunala motionslingor genomförs i regel på kommunens mark. I granskningen på planstommens nivå undersöks lösningarna emellertid som en helhet där hela tätortens funktion ses över nu och i framtiden. Man eftersträvar en fungerande helhet oavsett vem som äger marken.

3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön

De gamla byggnaderna och långa traditionerna i kulturmiljön är ett av Nickbys trumfkort. I samband med planstommen har en utredning om byggnadsarvet i Nickby sammanställts. Värdefulla miljöer och byggnader har dokumenterats i utredningen. Eftersom planstommen inte är en lagakraftvunnen plan har inga skyddsobjekt föreslagits, utan byggnaderna skyddas i samband med detaljplaneringen. Anpassning till den befintliga miljön är väsentligt vid planeringen av nya byggnader. Ett sätt att säkerställa detta är att utarbeta byggsättsanvisningar i anslutning till detaljplanerna. Tyvärr saknas byggsättsanvisningar för några redan genomförda detaljplaner i Nickby.

3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby

Den gamla utredningen om det kommersiella servicenätet i Sibbo från år 2016 uppdaterades år 2021 och har bifogats till planstommematerialet. I utredningen konstateras att den finns en stor förskjutning av köpkraften från tätorterna i Sibbo till grannkommunerna, i synnerhet i fråga om specialhandeln. Å andra sidan konstateras att befolkningsökningen kommer att skapa bättre förutsättningar för specialhandeln. Av de olika sektorerna inom handeln förutspås att specialhandel och utrymmeskrävande handel kommer att öka mest i Nickby under de kommande 10 åren.

3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby

Sibbo har ett brett utbud av olika boendemiljöer från byar på landsbygden till småstadsliknande kvarter i tätorterna. Däremot kan och lönar det sig inte för Sibbo att erbjuda boendemiljöer som har karaktären av en storstadskärna. I stället för att fokusera på att fylla ett slags behov av boende, till exempel stora tomter för egnahemshus, bör Sibbo kunna erbjuda så många olika alternativ som möjligt. Detta stöder också tanken om att man ska kunna bo i Sibbo i alla livssituationer och livsskedan.

Nickbys attraktionsfaktor består uttryckligen i boendialternativ i en landsbygdslik miljö och kulturarvet i Nickby som framträder i vardagen. 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 många och mångsidiga skikten av funktioner och byggnadsstilar tas i beaktande vid kompletteringsbyggandet och vid planeringen av nya stadsliknande områden. På det sättet uppkommer en levande och intressant miljö. Den gamla framtoningen bör bevaras under tillväxtfaserna i Nickby och därför görs satsningar på att styra kvaliteten på byggandet.

3.1.10 KR3: Jämlika rekreativsmöjligheter i Nickby

I anslutning till planstommen har en plan för grönnätet utarbetats. Nätverket av grönområden har undersökts i första hand med hänsyn till rekreation och med beaktande av natur- och miljövärdena. Man har eftersträvat ett mångsidigare utbud av grönområden så, att det finns olika områden som är avsedda för olika ändamål och som ska skötas på olika sätt. Syftet med planen är att öka de byggda parkernas omfattning i nuvarande och framtida bebyggelsekoncentrationer där grönområdena används mest intensivt. Skogarna utgör också en viktig del av grönområdena. Allteftersom byggandet ökar, ökar även användningen av och slitaget på skogarna, vilket även påverkar skogsvården och behovet av att utveckla skogarna. I planstommen har omfattningen av grönområden som ska vårdas som närskogar därför utökats på ställen som hittills snarare har klassificerats som ekonomiskogar.

Att boende planeras tätt intill rekreativsområden skapar förutsättningar för en frekventare och mer tillgänglig naturupplevelse även för dem som inte har så lätt att röra sig, eftersom naturupplevelsen väntar nästan bakom ytterdörren.

Kompletteringsbyggande har planerats längs Paipisvägen. I planstommen har de områden där kompletteringsbyggande kan undersökas närmare märkts ut, men det är troligt att de områden som lämpar sig för byggande är mera begränsade.

3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby

Planstommen för Nickby förverkligar rätt så väl principerna om en hållbar samhällsstruktur: planstommen förtätar samhällsstrukturen kring den befintliga servicen och avstånden inom tätorten gör det enkelt att ta sig fram till fots och med cykel. I arbetet med planstommen har man satsat uttryckligen på planeringen av dessa färdmedel. KeNi-banan erbjuder regiontrafiken ett nytt alternativ där energikällan för trafikmedlet (t.ex. elbussar) i sig bara utgör en liten del av hållbarhetsaspekten och en större effekt uppnås på systemnivå: Enligt trafikmodeller väntas persontågstrafiken på KeNi-banan fördubbla användningen av kollektiva trafikmedel inom en radie av ca 1 km från stationen.

Byggandet medför betydande koldioxidavtryck. Den ekologiska aspekten i planlösningen beror delvis på vilka byggmaterial som används och vilken uppvärmningsform som väljs. De nya byggnaderna kan i hög utsträckning vara trähus, vilket minskar koldioxidavtrycket från byggandet och bidrar till de nationella klimatmålen. Planen kommer att genomföras under en lång tid framöver och koldioxidavtrycket även av byggmaterial som är vanliga idag, som stål och betong, kommer att vara mindre allteftersom

tillverkningsmetoderna förbättras. Återanvändning och återvinnning av byggmaterial minskar mängden utsläpp och avfall som uppkommer vid tillverkningen av nya produkter, och kommunen kan främja användningen av sådant material bland annat vid byggandet av infrastrukturen.

Vid planläggningen är det också möjligt att påverka den sociala hållbarheten, men det sker oftast på detaljplanenivå där man utöver planeringen av en bra boendemiljö kan påverka t.ex. fördelningen av bostäder. I kommunens villkor för tomtöverlåtelse är det också möjligt att styra egenskaperna hos nya bostäder i ett område.

3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar

Planstommen har måttliga bullerkonsekvenser. Ett större antal invånare ökar trafikvolymerna, men i tätorten är konsekvenserna tämligen små tack vare låga hastighetsbegränsningar. Inga nya vägsträckningar för snabb trafik har lagts fram i planstommen.

3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8

Behandlas i samband med planförslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8).

3.3 Förfaranden för planering och deltagande

Översiktligheten i planerna av högre grad (generalplaner, landskapsplaner, planstommar) har gjort det svårt att tolka och förstå vissa saker eftersom de beteckningar som anvisats inte nödvändigtvis genomförs i detaljplanen precis på den plats som markerats i de högre planerna. Högre planer anvisar de allmänna principerna för utvecklingen av ett område och är inte avsedda att tolkas till punkt och pricka. Exempelvis ska de vägsträckningar som anvisats i en generalplan betraktas som förbindelsebehov snarare än vägar som stakats ut exakt i terrängen. Den mer exakta planeringen görs vid detaljplanläggningen och den övriga detaljerade planeringen. Dessutom finns det två slag av översiktliga planer: planer med rättsverkning, vars beteckningar binder markägarna på en principiell nivå utan att man vet exakt var t.ex. en ny väg kommer att dras; och planer utan rättsverkning såsom planstommen för Nickby, där t.ex. de anvisade förbindelserna inte är bindande utan snarare målsatta. Om man ända från början skulle utarbeta väldigt exakta planer skulle man i praktiken bli tvungen att utarbeta en detaljplan två gånger, vilket inte är ändamålsenligt. Det bästa är att först utarbeta allmänna planeringsprinciper, som förädlas till mer detaljerade planer i nästa skede (detaljplaneskedet). Det är emellertid värdefullt att i ett så tidigt skede som möjligt få invånarnas synpunkter på hur ändamålsenliga dessa målsatta planeringslösningar förefaller.

Ibland är det svårt att nå ut till alla som berörs av planläggningen. Vid omfattande planer bör man komma ihåg skalan: det finns över 1 300 fastigheter i det område som omfattas av planstommen för Nickby. Vissa fastigheter kan ha flera ägare och någon kan äga flera fastigheter, men utifrån denna siffra kan vi uppskatta att det finns över 1 000 markägare eller företrädare för markägare, varvid det inte är realistiskt att t.ex. ringa ett personligt samtal till varje markägare.

I en del av responsen, i synnerhet på detaljplanen för Nickby gårds centrum, har man önskat att ingen plan alls ska utarbetas. Trots det har planläggningen fortskridit och då har de som gett responsen kanske upplevt att de talat för döva öron. Att planläggningen fortsatt beror på att det givna uppdraget har varit att utarbeta en plan för ett bostadsområde. Då undersöks det på vilka villkor det är möjligt att planera ett bostadsområde och planeringsprocessen fullföljs till slutet. Därefter beslutar kommunfullmäktige om huruvida det är möjligt att genomföra den plan som skapats under planeringsprocessen. Den respons som samlats in under planprocessen hjälper fullmäktige att ta ställning till villkoren för förutsättningarna för att genomföra planen.

3.4 Effekterna av coronapandemin

Planläggningen görs naturligtvis beroende på efterfrågan. Kommunen bygger inga bostäder utan utarbetar sådana detaljplaner som gör att tomterna och bostäderna har bra åtgång. Kommunen följer upp efterfrågan på bostäder och om det sker stora förändringar i efterfrågan kan kommunen i sista hand ändra planerna. I genomförandeskedet är det också möjligt att bevilja smärre avvikelser, t.ex. så att två intilliggande tomter sammanslås till en tomt.

3.5 Övrig respons

I åsikterna lyftes också fram detaljerade frågor i anslutning till privata fastigheter. På grund av integritetsskyddet kunde sådana inte tas upp i responsrapporten förutom på ett allmänt plan. På basis av denna övriga respons har följande ändringar gjorts i planerna:

Planstomme för Nickby:

- En friluftsled som gick genom ett gårdsområde har flyttats.
- En cykelled som gick genom en tomt har flyttats.

Längs Borgnäs vägen finns några tomter på ett område som detaljplanerats som park. I planstommen har man undersökt om den nuvarande situationen införs eller om planlösningen i detaljplanen bibehålls. Man har kommit fram till att planstommen inte ändras, utan planstommen följer lösningen i den lagakraftvunna detaljplanen. Lösningen i detaljplanen är bättre bland annat med tanke på trafikbullret och samhällsstrukturen. Oberoende på planstommens beteckning kan tomternas nuvarande användning fortgå som hittills.