



# Bemötanden av planrespons

Planstomme för Nickby (KR<sub>3</sub>) och Detaljplan  
för Nickby gårds centrum (NG8)

24.8.2022

## 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: Grönnet.....	2
2.5 KR3 Planstomme för Nickby .....	3
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: Rekreativleder .....	3
2.9 Stilen på byggandet .....	3
2.10 Öppen respons .....	3
3 Diskussionen på Dinåsi.fi och skriftliga åsikter.....	4
3.1 KR3 Planstomme för Nickby .....	4
3.1.1 KR3: Prioriteringen av persontågstrafiken ifrågasätts .....	4
3.1.2 KR3: Kollektivtrafiken uppfyller inte alla behov av att färdas.....	5
3.1.3 KR3: Planstommens konsekvenser för trafiken .....	5
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 .....	7
3.1.7 KR3: Kvaliteten på nybyggandet och skyddet av kulturmiljön .....	8
3.1.8 KR3: Förutsättningar för service och näringsliv i Nickby.....	8
3.1.9 KR3: Attraktionsfaktorer i Sibbo och Nickby.....	8
3.1.10 KR3: Jämlika rekreativmöjligheter i Nickby .....	8
3.1.11 KR3: Hållbar utveckling i Nickby.....	9
3.1.12 KR3: Planstommens konsekvenser för miljöstörningar .....	9
3.2 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8.....	9
3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområde.....	10
3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreativområde .....	10
3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet.....	11
3.2.4 NG8: Invånarantal.....	12
3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur.....	12

3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter .....	13
3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas .....	14
3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena .....	15
3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan .....	15
3.2.10 NG8: Grundvattenskydd .....	16
3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån .....	16
3.3 Förfaranden för planering och deltagande .....	16
3.4 Effekterna av coronapandemin .....	17
3.5 Övrig respons .....	17

# Bemötanden av responserna på förslaget till planstomme för Nickby (KR3) och utkastet till detaljplan för Nickby gårds centrum (NG8)

## 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.**

**Bemötandena som gäller planstommen för Nickby (KR3) har godkänts av kommunstyrelsen 11.4.2022. Planstommens bemötanden redovisas ändå också i denna rapport, eftersom NG8-planen och KR3-planen hade ett gemensamt påseendeförfarande.**

## 2 Kartenkäten

Bemötandena i de följande kapitlen gäller kartresponserna 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 kartbilden.

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 nedan i kapitel 3.2.6.

### **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 nedan i kapitel 3.2.2, 3.2.8 och 3.2.9. Kommentarer 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 nedan i kapitel 3.2.

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

De kommentarer som gäller detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas närmare enligt olika teman nedan i kapitel 3.2.

## 2.8 Utkast till detaljplan för Nickby gårds centrum NG8: Rekreationsleder

De kommentarer som gällde området i detaljplanen för Nickby gårds centrum behandlas närmare nedan i kapitel 3.2.2, 3.2.8 och 3.2.9.

## 2.9 Stilen på byggandet

I enkäten i planutkastskedet bad man om respons på byggstilen. Mest understöd fick stilarna "traditionell klassisk" (ungefär hälften) och "modern klassisk" (en dryg fjärdedel av understödet). Ungefär en femtedel röstade för stilen "modern". Byggsättsanvisningarnas riktlinjer för bl.a. tak, öppningar i fasader och andra detaljer följer en mer klassisk stil. Färgkartorna i byggsättsanvisningarna baserar på en färganalys som gjorts i Nickby. Således ska färger som är typiska för orten användas vid genomförandet av detaljplanen.

## 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 Dinåsi.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 henkilöjunaliikenteen 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 tiotals 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 höghusomtomter som egnahemstomter och till och med minihusomtomter. 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 bygglöven 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 kommunalteknik 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 planläggningsprogrammet. Projektet ingår även i det senaste planläggningsprogrammet (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 planstommenivå 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 livsskeden.

Nickbys attraktionsfaktor består uttryckligen i boendalternativ 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 stadslänkande 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 rekreationsområden 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**

Genomförandet av detaljplanen för Nickby gårds centrum är en långvarig process som uppskattas pågå i 10–15 år. Planläggningen har inte varit något brådskande projekt utan den nu aktuella detaljplanen började utarbetas redan år 2008. Eftersom det handlar om en omfattande detaljplan som påverkar många omständigheter görs hela processen grundligt och planen fortskrider i en fart som är typisk för planer av

motsvarande storlek, dock med beaktande att många ämnen har utretts och planerats redan för flera år sedan. Exempelvis kan det nämnas att preliminära geotekniska undersökningar gjordes i hela planområdet redan år 1992. Att inleda persontågstrafik på KeNi-banan och utveckla Nickby gårds område ställdes som mål redan när Generalplan för Sibbo 2025 utarbetades i början av 2000-talet, och i det sammanhanget gjordes den första mer betydande utredningen om kollektivtrafiken och markanvändningen (*Kerava–Nikkilä-vyöhykkeen joukkoliikenne- ja maankäyttöselvitys (2005)*).

### **3.2.1 NG8: Indelning av planläggningen i etapper och planeringsområdet**

Efter övervägande publiceras detaljplanen för Nickby gårds centrum som ett sammanhängande planområde: det bör i varje fall finnas en plan över helheten, så att man av de olika delarna senare kan bilda en hel och fungerande helhet och också kan bedöma planens konsekvenser som en helhet. Eftersom en helhetsplan behöver utarbetas, är det bra att den kommer till invånarnas kännedom och kan bedömas på en gång i stället för i små delar. Byggandet kommer att fortskrida etappvis i ett delområde i taget.

Orsaken till att stationsnejden utarbetas som en separat detaljplan är att inga särskilt exakta planer hittills har utarbetats över stationsnejden och områdesplaneringen väntar på att banplaneringen ska fortskrida och ge mer utgångsdata för planeringen av stationsnejden. Även om det i föregående stycke konstaterades att det vore bra med en övergripande plan, kan vi i det här fallet redan säga att dalen kring Ollbäcken kommer att lämnas obebyggd. Därför finns det med hänsyn till planläggningen rätt så lite som behöver samordnas vid gränsen mellan Nickby gårds detaljplaneområde och stationsnejdens detaljplaneområde.

### **3.2.2 NG8: Områdets betydelse som rekreationsområde**

Ämnet behandlas också i kapitel 3.2.8 och 3.2.9.

Byggandet kommer inte att köra över det populära rekreationsområdet, utan grönområden och friluftsleder blir kvar på åkern och det blir också rikligt med skog kvar kring rekreationsområdet. 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 utvecklas i landsbygdsomgivning där det är nära till vidsträckta grönområden är exempel på Sibbos trumfkort. Alla dessa teman binds samman i planeringen av Nickby gårds centrum. 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. Därför har man planerat ett bostadsområde som stöder sig på spårtrafiken och den befintliga servicen i Nickby och som omges av en levande landsbygd och utmärkta rekreationsområden. Dessutom planeras smidiga och trivsamma förbindelser genom det nya bostadsområdet till andra betydande rekreationsområden.

Planeringen har utgått ifrån att bostadsområdet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreationsområdet. Största delen av byggnationen har anvisats på åkrar och därför kommer det öppna åkerlandskapet att förändras mest. Det är nästintill omöjligt att planera ett bostadsområde så att byggandet inte alls syns ett i öppet landskap. Trots planerna för Nickby gård kommer Nickby även framöver att vara en tätort som omges av ett öppet landsbygdslandskap.

Hur bostadsområdet ska byggas och anslutas till högklassiga friluftsområden har planerats och kommer att planeras mer ingående i framtiden i enlighet med kommunens strategi. Det nya bostadsområdet vid Nickby gårds centrum kommer att ge nya nickbybor möjlighet att bo intill fina rekreationsområden samtidigt som

rekreationsmöjligheterna bevaras som vidsträckta helheter som är tillgängliga även för de nuvarande invånarna. Inom ramen för den kraftiga tillväxten i Nickby och Söderkulla är det naturligt att nya invånare delvis också flyttar till områden som ingår i terräng som tidigare använts för rekreation. Så har det ofta hänt under de senaste decennierna när nya bostadsområden har anslutits till tätorterna. Nya invånare ger kommunen livskraft och möjligheter att även förbättra rekreationsmöjligheterna och friluftslederna framöver. Att ett bostadsområde byggs innebär inte heller att rekreationsmöjligheterna försvinner helt. Till skillnad från ett industriområde erbjuder ett bostadsområde i sig bra möjligheter att röra på sig utomhus, som att ströva omkring med hund på lugna och lummiga gator i ett småhusområde om kvällarna.

Oron för hur det nuvarande rekreationsbruket och särskilt den så kallade tvåkilometersrundan ska kunna bevaras var en fråga som lyftes fram starkt i responserna. Denna runda går genom en terräng som är lättframkomlig jämfört med rekreationslederna längre norrut och lämpar sig därför bl.a. för nybörjare i skidåkning. I planförslaget har frågan beaktats så att planområdet har utvidgats till mark som kommunen köpt på den sida av Gretasbäcken som är mot Mårtensby. Runt dalen längs Gretasbäcken är det möjligt att bygga ett cirka 2 km långt skidspår i enkel terräng (promenadstråk sommardag). På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskog.

I planförslaget har lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsam boendemiljö.

I kartenkäten (kapitel 2.4) föreslogs broar på de ställen där skidspåret går över matargatan. Förslaget har dryftats i planeringen men tyvärr talar den tämligen flacka terrängen inte för en planskild lösning: för att motorfordon ska kunna köra under skulle övergångarna bli mycket höga och tunnlar skulle bli dyrare än vanligt eftersom man vore tvungen att bygga nedanför grundvattennivån. En lösning har dock tagits fram i det hänseendet att nya förbindelser för skidspåret kan planeras där var matargatorna går över bäckdalarna. På dessa ställen kan skidspår anläggas under broarna utan omfattande beredning av terrängen.

### **3.2.3 NG8: Det byggda kulturarvet**

Huvudbyggnaden vid Nickby gård är en värdefull del av planen. Förutom att byggnadsbeståndet har skyddats har herrgårdsmiljön behandlats hänsynsfullt: i gårdsområdet vid herrgården har några nya byggnader planerats. Dessa påminner beträffande storlek och form om de gårdsbruksbyggnader som tidigare stått på samma plats men sedermera rivits. Det återställer delvis gårdsområdet vid herrgården och de nya byggnaderna anpassas beträffande material och färger till herrgårdsmiljön. De nya byggnadernas nya användningsändamål kommer dock att märkas, eftersom deras funktion inte längre hör samman med jordbruket. De nya byggnaderna kommer ställvis att skymma det nya bostadsområdet. Utifrån responserna kommer vyn från herrgården mot den nya centralparksaxeln att bevaras som en hägkomst om det vidsträckta åkerlandskapet. Att den traditionella åkervyn försvinner är oundvikligt när ett bostadsområde planeras. En del av de nya byggnaderna i bostadsområdet kommer att synas i riktning mot herrgården. När byggnaderna placeras relativt nära herrgårdsbyggnaden framträder hela bostadsområdets omfattning inte på samma sätt, utan vyn blir mer dämpad. Om de nya byggnaderna vore längre bort, skulle den visuella effekten bli massivare. Därtill är byggnaderna i bostadsområdet intill herrgården mindre än herrgården för att byggnadernas hierarki ska bevaras.

### 3.2.4 NG8: Invånarantal

Nickby växer och utvecklas på ett hållbart sätt. Potentialen för bostadsbyggande i olika delar av Nickby har granskats i planstommen. 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 tillväxtriiktningen, om än det mest betydande enskilda området. En orsak 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 tiotals år sedan. Områdets centrala läge har beaktats även i planer av högre rang – landskapsplanen och Generalplan för Sibbo, som styr utarbetandet av detaljplanen. För att tydliggöra: en detaljplan kan inte vara oförenlig med planer av högre rang. Orsaken till att detta område 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.

På det hela taget har man bedömt att antalet invånare med anledning av ändringarna i förslaget till detaljplan för Nickby gårds centrum minskar med cirka 700, från 3 300 i planutkastet till 2 600 i planförslaget.

### 3.2.5 NG8: Tätortsbild och arkitektur

Rikligt med respons lämnades in om höjden på byggandet och i vissa kommentarer motsatte man sig höghus överhuvudtaget. Med anledning av responsen har mängden höghus minskats avsevärt och i deras ställe har man planerat småhus och radhus. Höjden på höghusen har luckrats upp i och med en bestämmelse om att översta våningen ska genomföras som en vindsvåning. I praktiken medför detta att höghusen blir ungefär en våning lägre utan att man behöver pruta på byggrätten i samma mån. Det ger också husen en lättare framtoning i gatulandskapet.

Sibbo bör ha ett mångsidigt tomtutbud som består av såväl höghustomter som egnahemstomter och till och med minihustomter. Detta stöder också tanken om att man ska kunna bo i Sibbo i alla livssituationer och livsskederna. 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. Nickby gårds centrum är beläget centralt och därför bör mindre tomter för egnahemshus placeras här. Det innebär inte att Sibbo inte alls skulle ha större tomter att erbjuda, utan att sådana planläggs på andra håll. På senare år har både de sålda tomterna och de ansökta byggloven för egnahemshus varit mindre än tidigare.

Vid planeringen av Nickby gårds centrum har man utgått från strävan att planera ett särpräglad och trivsamt bostadsområde i enlighet med målen i Sibbo kommuns strategi. Detta styrs både av lösningarna inom planläggningen (detaljplanen) och av anvisningarna för byggandet (byggsättsanvisningarna). Man har velat undvika intrycket av en typisk förort genom att tillämpa sådana strukturella detaljplanelösningar (på fackspråk byggnadstypologi) som visat sig skapa trivsel, såsom den typiska kvartersstrukturen i 1920-talets trädgårdsstäder och stämningen i finska trähusstäder på 1800-talet. Gemensamt för dessa är en småskalig miljö med grönskande gårdsplaner. Det innebär dock inte att strukturer av ovan nämnda slag kan kopieras direkt, utan planeringslösningarna ska anpassas till modern tid. Exempelvis måste parkeringsbehov beaktas på ett helt annat sätt än för 100 år sedan. Byggsättsanvisningarna styr i sin tur frågor som gäller bl.a. byggnadernas exteriör. Syftet med anvisningarna är att styra byggandet i en trivsam och stämningsfull riktning, t.ex. genom att föreskriva att taken ska vara sadeltak och att vissa material och färger som lämpar sig för området ska användas på byggnaderna. Dessutom kommer man att se till ett förstklassigt

genomförande av området vid överlåtelsen av tomterna: vid tomtförsäljningen kommer kommunen bl.a. att förutsätta att vissa kvalitetsmål i planen ska uppfyllas på tomterna.

I enkäten i planutkastskedet bad man om respons på byggstilen. Mest understöd fick stilarna "traditionell klassisk" (ungefär hälften) och "modern klassisk" (en dryg fjärdedel av understödet). Ungefär en femtedel röstade för stilen "modern". Byggsättsanvisningarnas riktlinjer för bl.a. tak, öppningar i fasader och andra detaljer följer en mer klassisk stil. Färgkartorna i byggsättsanvisningarna baserar på en färganalys som gjorts i Nickby. Således ska färger som är typiska för orten användas vid genomförandet av detaljplanen.

Från kvarteren söder om Nickby gårds huvudbyggnad har en förbindelse öppnats; Nickbygränden. Den går mellan det gamla byområdet och det nya bostadsområdet. Enligt responsen upplevdes det att det gamla byområdet och det nya bostadsområdet är för lösryckta från varandra. Eftersom byområdet är värdefullt har man velat hålla nybyggandet längre bort från byområdet, men i och med den nya förbindelsen integreras de båda områdena bättre med varandra. På samma plats har det även tidigare funnits en förbindelse från byn till Nickby station, men den har försvunnit i terrängen för flera tiotals år sedan. Förbindelsen har planerats så att den inte lockar till genomfart.

### **3.2.6 NG8: Trafiknät och bullerolägenheter**

De nya invånarna medför också en ökning av trafiken. Nickby gårds centrum har planerats så att man inte behöver bil för att röra sig i näromgivningen och all befintlig service i Nickby finns på nära håll. Därtill kommer ett antal lokala tjänster att etableras i planområdet. Å andra sidan har användningen av bil beaktats genom en tillräcklig dimensionering av parkeringslösningarna. Kommunens parkeringsanvisning har tre nivåer. I planerna för Nickby gård har man tillämpat den nivå som ger flest parkeringsplatser: 1 bilplats/75 kvadratmeter våningsyta eller 1 bilplats/bostad. För egnahemshus finns en egen anvisning: 2 bilplatser/bostad. Trafikökningen har en måttlig konsekvens för bullernivåerna eftersom de planerade tillåtna hastigheterna preliminärt har fastställts till högst 40 km/h på matargatorna.

Förlängningen av Klockarvägen under banan har ansetts nödvändig med hänsyn till en fungerande trafik i hela tätorten: utöver utvidgningen av trafiknätet behövs gatuförbindelsen också på grund av plankorsningen vid Stora Byvägen, som kommer att stängas oberoende av planerna för Nickby gård. Om plankorsningen stängs för motorfordon behövs en reservförbindelse bl.a. med tanke på räddningsverksamheten men också för busstrafiken för den händelse att Sibbo å svämmar över och förhindrar trafiken på Borgnäsavägen. För en sådan reservförbindelse har olika platser föreslagits under årens lopp – än åt Mårtensbyhålet, än i närheten av Nickby centrum. Vid Stora Byvägen går det inte att bygga en tunnel för motorfordonstrafik under banan, eftersom den höjd som behövs för fordonen skulle förutsätta långa ramper och sådana är svåra att bygga bland de gamla byggnaderna. Dessutom vore tunneln onödigt nära underfarten vid Borgnäsavägen och hit vill man inte dirigera mer biltrafik – genomfart är ju redan nu förbjuden. Plankorsningen vid Stora Byvägen försvinner inte helt som anslutning, utan man har planerat en underfart för fotgängare och cyklister, eventuellt ett stenkast ifrån den nuvarande plankorsningen. Det lyckas med en mycket lägre öppning. Av samma orsak kan den nuvarande "skidtunneln" i ändan av Klockarbackastigen inte användas som sådan för motorfordonstrafik, eftersom den är för låg. Dessutom vore terrängen på det här stället ännu besvärligare och konsekvenserna för landskapet ännu större eftersom gatan skulle gå mer sidledes än tvärledes i förhållande till dalen. Därför har man i detaljplanen och planstommen kommit fram till att föreslå en förlängning av Klockarvägen som lösning på behovet av en gatuförbindelse. Avgörandet har vidare påverkats av att en förbindelse (ungefär) vid det här stället bedöms komma mest till användning och vara mest till nytta för det övergripande trafiknätet i tätorten. Hur Klockarvägen ska förlängas har undersökts och det potentiella läget har sist och slutligen avgränsats till några tiotals meter: En sträckning längre österut skulle förutsätta att värdefulla byggnader rivs, och en sträckning



längre västerut skulle splittra parkområdet framför Lukkarin koulu. Nästa möjliga läge i väster vore för långt borta för att gatuförbindelsen skulle stöda trafiknätet i tätorten.

Raka gator har planerats i planområdet. I gatuplaneringen beaktas trafiksäkerheten med hjälp av lösningar som dämpar hastigheten: i planen behöver ett rakt gatuområde inte innebära att körbanan på gatuförbindelsen måste gå helt rakt.

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 den övriga 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. Av de nya broarna ligger egentligen bara en i det nu aktuella detaljplaneområdet. Det slutliga behovet av broar bedöms när detaljplanen för stationsnejden börjar utarbetas.

En alternativ sydligare sträckning för att bredda Gårdsvägen till en ny infartsgata till bostadsområdet har också undersökts. Man har kommit fram till att en bredare väg på den nuvarande sträckningen har de gynnsammaste landskapskonsekvenserna för den gamla byn i Nickby, eftersom vägen då går längs foten av Byberget, i skogskanten och inte mitt på åkern. Anslutningen till Gamla Byvägen skulle också bli ett problem vid den alternativa sträckningen.

Vägförbindelsen i riktning mot Mårtensby har inte planerats mer ingående. Förbindelsen har anvisats i Generalplan för Sibbo och ska därför beaktas även i den nu aktuella detaljplanen. Vägen kommer emellertid inte att genomföras i samband med den nu aktuella detaljplanen utan är en reservering för framtiden. Vägen ingick redan i planer på 1940-talet liksom i generalplaner på 1980-talet. Det är bra att inte haka fast blicken vid hur vägsträckningen har dragits i gamla planer på Mårtensbysidan, och hur vägsträckningen ska gå har inte heller nu planerats mer ingående eftersom den inte ännu är aktuell. Det enda som kan fastslås i dagsläge är vägsträckningens anslutningspunkt vid gränsen till detaljplanen för Nickby gårds centrum.

### **3.2.7 NG8: Placeringen av områden som ska byggas**

Principerna för placeringen av byggandet har kommenterats delvis redan i kapitel 3.2.5.

Med hänsyn till Nickbys karaktär som centrum för en landsbygdskommun och den uppskattade efterfrågan på bostäder är det småhus som dominerar fördelningen mellan byggnadstyperna vid Nickby gårds centrum: endast under en femtedel av byggrätten finns i höghus. För att höghuset ska passa in i miljön i Nickby planeras de så låga som möjligt: ungefär fyra våningar höga. Målet har varit att erbjuda mångsidiga boendemöjligheter från låga höghus till egnahemshus. Eftersom området ligger nära centrum och järnvägsstationen är det naturligt att planera området så att det blir centrumlikt och så att så många som möjligt kan bo på ett kort avstånd från servicen. I Nickby och i övriga delar av kommunen ser man till att även större tomter planläggs, såväl i tätorterna som i byarna, men just i det här centrala området vore det inte förnuftigt med hänsyn till funktionerna eller kommunekonomin, utan sådana tomter bör planeras 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.

Planeringen har utgått ifrån att byggandet ska planeras tätt och minutiöst på lämpliga platser för att så mycket som möjligt ska kunna bevaras av det nuvarande rekreativsområdet. Största delen av byggandet har planerats på åkrarna och de återstående rekreativsområdena utgör sammanhängande helheter: Norrskogens vidsträckt rekreativsområde, Norrängsskogen, Byberget, Ribacken och områdena längs bäckarna.

### **3.2.8 NG8: Bevarandet av natur- och landskapsvärdena**

I anslutning till detaljplanen för Nickby gårds centrum har en naturinventering utarbetats. Resultaten från den har beaktats i planlösningen så att värdefulla områden har bevarats utanför de områden som ska byggas och Byberget har anvisats som ett skyddsområde. Det växande invånarantalet sliter mer på naturen och därför har ett vidsträckt nätverk av rekreativleder planerats så att besökare hänvisas till vissa leder och lämnar terrängen utanför lederna orörd.

Dalen längs Ollbäcken är en viktig ekologisk förbindelse även om den inte överskrider skyddströskeln. Därför har en längre bro än tidigare av ekologiska och landskapsmässiga skäl planerats över Ollbäcken som en förlängning på Klockarvägen.

Dagvattnet i planområdet fördröjs på de ställen som har markerats i planen för att det inte ska uppkomma tillfälliga avrinningstoppar bl.a. i bäckarna.

I planförslaget har lite under 4 hektar mera skog sparats jämfört med planutkastet genom att man minskat det nordvästra egnahemsområdet. Det är anledningen till att antalet tomter för egnahemshus minskar med flera tiotal. För att kompensera minskningen har bl.a. radhuskvarter ändrats till kvarter för egnahemshus på de ställen där det är möjligt med hänsyn till en trivsam boendemiljö. Efter denna ändring har byggande anvisats på ca 5 ha skogbeklädda områden. Det är värt att notera att ungefär hälften av denna areal är en tämligen ung skogsförnyelseyta. Ca 35 ha kommunägd skogsmark kvarstår i Norrskogens rekreativsområde. Till denna siffra bör ytterligare tilläggas Norrängsskogen (ca 5 ha), Byberget (ca 5 ha), Ribacken (ca 3 ha) samt skogarna längs bäckdalen (ca 5 ha) som även de fungerar som rekreativsskogar i planområdet. Siffrorna kan jämföras med att byggande har anvisats på ca 36 hektar i detaljplanen (på norra sidan av banan).

Även om vissa naturvärden går förlorade på grund av byggandet kan planen också öka naturens mångfald i och med att de nuvarande åkrarna, som beroende på odlingsgrödorna och -sätten kan vara tämligen artfattiga, ändras till mångfacetterade trädgårdar och parker.

Avsikten är att bygga området i etapper från norr mot söder. I början byggs också matargatorna. Det innebär landskapsmässigt att de öppna åkerområdena till en början är oförändrade och byggandet kommer inte att synas särskilt väl, t.ex. på södra och västra sidan av Ribacken, samt vid Byberget bortsett från matargatan. Däremot kommer byggandet på åkern i mitten av området att synas i landskapet enbart av den anledningen att raka vyer går ut från området. Vyerna är som längst över 700 meter.

De största flyttblocken finns utanför de områden som ska byggas och kan därmed bevaras.

### **3.2.9 NG8: Konsekvenser för hälsan**

I planens förslagsskede har satsningar gjorts särskilt på ett mångsidigt och heltäckande nätverk av rekreativleder. Genom utvidgningen av planområdet till mark som kommunen köpt på Mårtensbysidan av dalen längs Gretasbäcken har det blivit möjligt att anlägga ett ca 2 km långt skidspår (promenadstråk sommartid) i lättframkomlig terräng. På Mårtensbysidan är landskapet i hög utsträckning samma öppna

odlingslandskap som vid den nuvarande tvåkilometersrundan. Därmed kommer det även i fortsättningen att vara möjligt att färdas i ett öppet åkerlandskap mellan centrum och Norrskogen. I fråga om de nya lederna har man sett till att de bildar slingor som gör det intressantare att motionera då man inte behöver gå samma sträcka fram och tillbaka.

Att boende planeras tätt intill rekreationsområden 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.

### **3.2.10 NG8: Grundvattenskydd**

En stor del av det befintliga byggnadsbeståndet i Nickby finns på ett grundvattenområde, och vid Nickby gård tillåts byggande på samma villkor i fråga om grundvattnet som i övriga delar av Nickby. Det finns begränsningar som gäller vissa tekniker, men till exempel pålning med en för grundvattenområden lämplig teknik är möjlig. Om man ser till Nickby som en helhet är det bara en tämligen liten del av detaljplaneområdet Nickby gårds centrum som faller inom grundvattenområdet.

### **3.2.11 NG8: Byggbarhet och jordmån**

Detaljplaneområdet Nickby gårds centrum är beläget på lerig mark, vilket ställer särskilda krav på byggandet. På många ställen krävs t.ex. pålning. Det är anmärkningsvärt att nästan hela tätorten Nickby har byggts på samma slags svårt byggbara lermark.

## **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 rättsverknin, 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 rättsverknin 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 och uppgörandet av en detaljplan handlar om att uppnå en sorts konsensus bland olika – till och med motstridiga – önskemål och behov. 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.

Under planprocessens olika skeden har det varit avsevärt mycket växelverkan med invånarna. Den respons som inlämnats har hörtsammats och betydande ändringar har gjorts i planen. De har nämnts i den här rapporten och räknas också upp i kapitel 4.5.2 i planbeskrivningen.

### 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.

Detaljplan för Nickby gårds centrum:

- Ett önskemål om att lägga till några tomter på privat mark har uppfyllts. Ökningen är mindre än 500 vy-m<sup>2</sup> och därför behövs enligt kommunens anvisningar inget markanvändningsavtal.

Längs Borgnäsavägen 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 planstommens beteckning kan tomternas nuvarande användning fortgå som hittills.

Respons gavs också om att sträckningen för Platthattsvägen gick för nära en tomt. Gatans läge har undersökts men de potentiella alternativen är rätt så begränsade av tekniska skäl eftersom korsningen mellan fyra vägar ska beaktas: Gatulösningarna påverkas av den kurvradie som behövs bl.a. för bussar, gatornas lutningsvinklar och omgivande objekt som begränsar var gatorna kan placeras. Platthattsvägen kommer preliminärt att gå ca 1 meter nedanför tomtens yta, vilket underlättar läget något. Vid den fortsatta planeringen är det möjligt att undersöka om vägen skulle kunna gå ännu lägre. Därtill bör det märkas att gatuområdets gräns inte betyder att körbanan kommer på det stället, utan körbanans kant placeras

antagligen ca 8 meter bort från gränsen mellan gatuområdet och tomten. Däremellan anläggs en trottoar och en planterad zon.