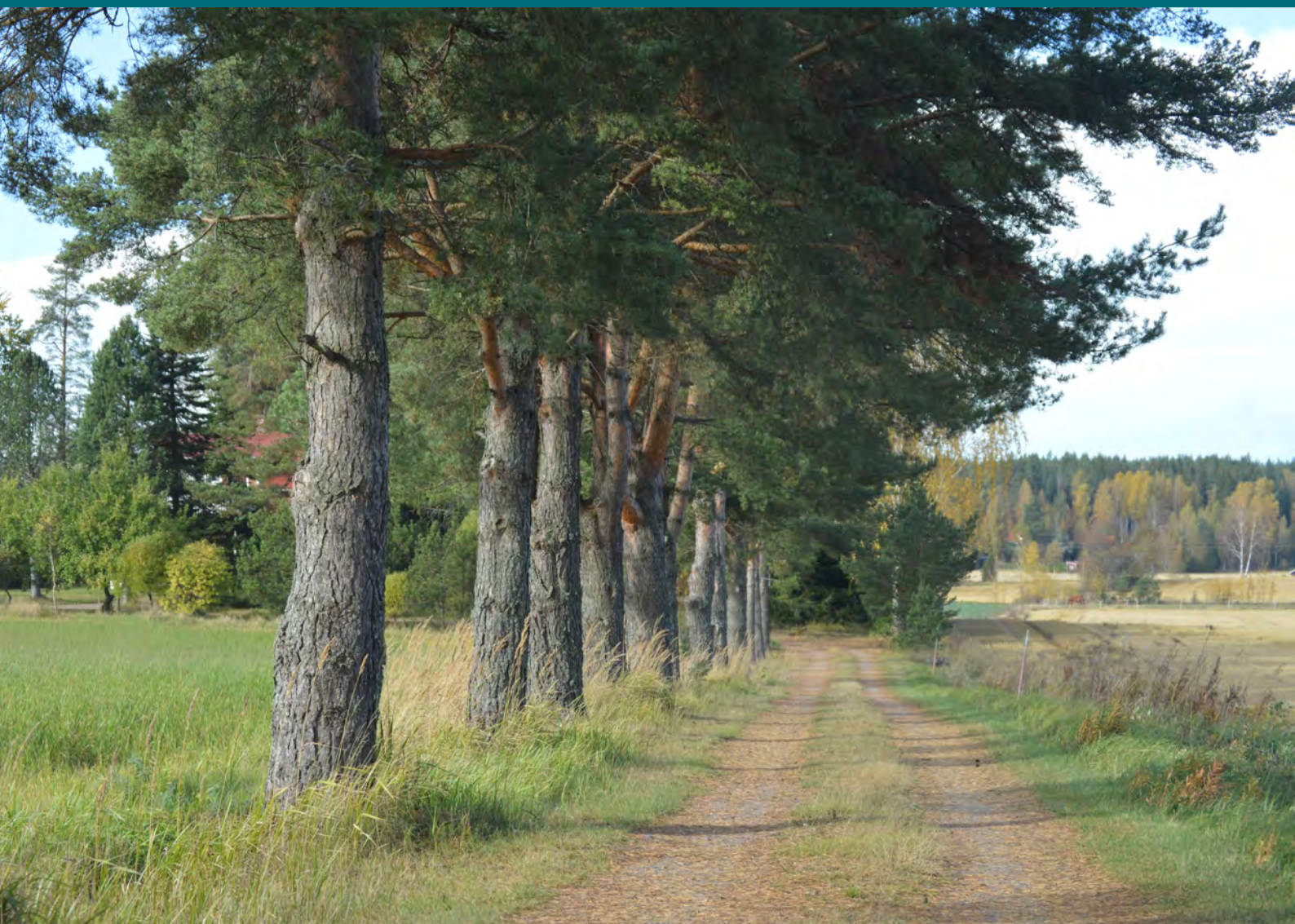


G 26 Delgeneralplan för Norra Paipis

Planbeskrivning

26.2.2024



Ärende nr 578/10.02.02.00/2017

Sibbo, delgeneralplan för Norra Paipis, plan G 26

Delgeneralplanen berör den nordligaste delen av Sibbo kommun och omfattar ca 34 kvadratkilometer. Denna beskrivning hänför sig till den 26.2.2024 daterade delgeneralplanekartan (1:10 000). I beskrivningen redogörs för bakgrunden till uppgörandet av planskissen, för målen och planprocessen samt för själva planlösningen, dess motiveringar och konsekvenser.

Planprocess och behandlingsskeden

Planarbetet anhängigt och PDB

Program för deltagande och bedömning 8.2.2016
Kungörelse 12.2.2016
Invånarafton 29.2.2016



Planens beredningsskede

Rapport över utgångsläget 12.4.2016
Dimensioneringsseminarium 13.5.2016
Dimensioneringssystem och strukturmodeller
(markanvändningssektionen 08.06.2016)
Delgeneralplaneutkast (markanvändningssektionen 21.11.2016,
läggs fram 30.1. – 28.2.2017)



Planförslag

Markanvändningssektionen 27.11.2017, 19.3.2018, 24.9.2018, 19.11.2018
Kommunstyrelsen 12.2.2019
Planförslaget läggs fram (65§) 25.2–15.4.2019

Korrigerat förslag till delgeneralplan

Markanvändningssektionen 8.4.2020, 24.3.2021, 16.3.2022, 15.11.2022,
1.3.2023
Kommunstyrelsen 20.4.2020, 28.3.2022, 13.3.2023
Planförslaget läggs fram (65§) 6.4.–30.6.2023



Bemötanden till utlåtanden och anmärkningar

Markanvändningssektionen 14.2.2024
Kommunstyrelsen 26.2.2024



Godkännande av planen

Fullmäktige

Planens beredare

Arkitektbyrå A-Konsult Ab

Staffan Lodenius, arkitekt SAFA, YKS-576
Matti Heikkinen, arkitekt SAFA, YKS-639
Panu Söderström, arkitekt SAFA, FM, YKS-677
Heikki Torkkeli, landskapsarkitekt

I planberedning har också deltagit:

Landskapsplanerare

MA-Arkkitehdit Oy

Marja Mikkola och Jenni Koskinen

Trafikplanerare

WSP Finland Oy

Leena Gruzdaitis

Styrning av planarbetet

Sibbo kommun,

utvecklings- och planläggningscentralen

info@sibbo.fi

Kaisa Jama (till 02/2019)

Eveliina Harsia (till 2018)

Niko Mäkinen (05/2019–09/2020)

Jarkko Lyytinen (02/2019–12/2023)

Planläggningschef

Arkitekt SAFA, YKS-487

Suvi Kaski (02/2019–03/2023)

Generalplanläggningschef

FM, YKS-470

I planarbetet har också deltagit:

Jani Arponen, generalplanläggare

(01/2022–09/2023)

Eva Lodenius, trafikplanerare

Virva Korkeamäki, interaktionsplanerare

Vesa Ruponen, lovberedare

Pirjo Siren, utvecklingschef (01/2020–03/2023)

Matti Huttunen, Sibbo Vatten, affärsverksdirektör

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| 1. Basuppgifter | 1 |
| 1.1 Planområdets läge..... | 1 |
| 1.2 Delgeneralplanens syfte och innehåll..... | 1 |
| 1.3 Delgeneralplanens rättsverkningar..... | 5 |
| 1.4 Utgångsläget på planområdet..... | 6 |
| 2. Planeringskedan och växelverkan | 18 |
| 2.1 Strukturmodeller | 18 |
| 2.2 Byggbarhetsanalys och dimensioneringszoner gällande byggandet | 18 |
| 2.3 Rapporter och publikationer som sammanställts under planarbetet..... | 19 |
| 2.4 Delgeneralplaneutkast och tidigare planförslag | 20 |
| 3. Beskrivning av planlösningen | 26 |
| 3.1 Områdets totaldimensionering | 26 |
| 3.2 Befolkning och boende | 28 |
| 3.3 Service..... | 29 |
| 3.4 Verksamheter, arbetsplatser, produktion | 29 |
| 3.5 Jord- och skogsbruk..... | 29 |
| 3.6 Rörlighet och trafiksäkerhet..... | 30 |
| 3.7 Samhällsteknisk försörjning | 31 |
| 3.8 Grönområden och rekreation | 32 |
| 4. Natur och miljö | 33 |
| 4.1 Områden av särskild betydelse för naturens diversitet..... | 33 |
| 4.2 Arkeologiska objekt..... | 34 |
| 4.3 Byggnadskulturobjekt | 34 |
| 4.4 Störningsfaktorer i miljön | 35 |
| 5. Statistik | 37 |
| 6. Beaktande av mål och respons | 37 |
| 6.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen..... | 37 |
| 6.2 Beaktande av landskapsplanen | 38 |
| 6.3 Beaktande av kommunens egna mål | 39 |
| 6.4 Beaktande av respons från invånarna..... | 40 |
| 7. Bedömning av planens konsekvenser | 40 |
| 7.1 Konsekvenser för den byggda miljön och samhällsstrukturen | 40 |
| 7.2 Konsekvenser för service, arbetsplatser och näringsliv | 41 |
| 7.3 Konsekvenser för trafiken | 41 |
| 7.4 Konsekvenser för landskap, byggd kulturmiljö och fornminnen | 45 |
| 7.5 Konsekvenser för naturen och naturmiljön..... | 46 |
| 7.6 Inverkan på klimatet | 46 |
| 8. Genomförande | 48 |
| 8.1 Detaljplanläggning och annan detaljerad planering | 48 |
| 8.2 Trafik..... | 48 |
| 8.3 Service..... | 48 |
| 8.4 Teknisk service..... | 48 |
| 9. Rapporter | 49 |
| 10. Bilagor | 49 |

1. Basuppgifter

1.1 Planområdets läge

Norra Paipis bycentrum är beläget i norra Sibbo öster om Lahtisleden (E 75) ca 10 km norr om Nickby tätort. Planområdets totalareal är cirka 34 km² och området omfattar ca 760 fastigheter.

Planområdet genomkorsas i öst–västlig riktning landsväg 146 (Järvenpää–Borgnäs) och i syd–nordlig riktning Paipisvägen 11701 och Granbackavägen 11702. Området angränsar i väster till Kervo stad, Tusby kommun och Träskända stad, i norr till Mäntsälä och i öster till Borgnäs kommuner. I söder angränsar planområdet till Södra Paipis byområde samt Tallmo delgeneralplaneområde. I syd–väst angränsar planområdet på ca 1 km sträcka till Kervo å.

1.2 Delgeneralplanens syfte och innehåll

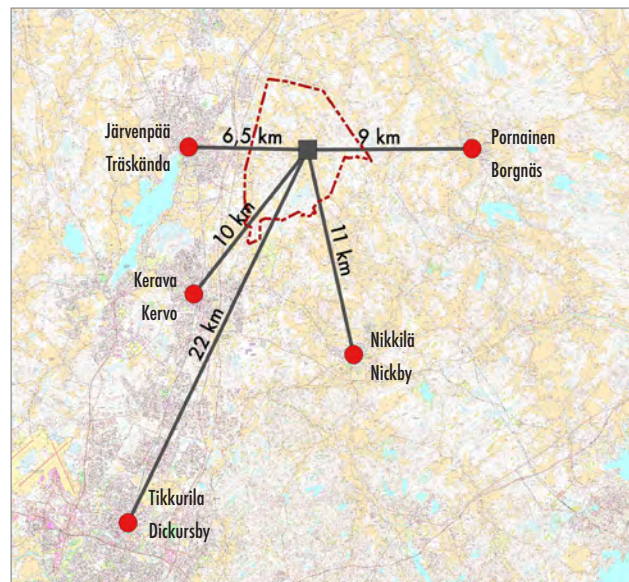
Definiering av planeringsuppdraget

Avsikten är att över Norra Paipis utarbeta en delgeneralplan med rättsverkningar i skalan 1:10 000. Målet med delgeneralplanen är att utveckla byområdet och styra markanvändningen i området så, att nybyggande anvisas på lämpliga platser som med tanke på landskapet, miljön och infrastrukturen kompletterar den befintliga samhällsstrukturen och förtätar bebyggelsen i bycentrum.

I enlighet med en linjedragning av Sibbo kommunstyrelse studeras och tillämpas ett nytt system för dimensioneringen av byggrätten. I delgeneralplanen anges instruktiva byggrätter lägenhetsvis på basis av en dimensioneringstabell och beräkningsprinciper som utgående från byggbarhetszoner utarbetas under planeringens gång. Som tvärsnittår för att säkerställa en jämlik behandling av markägare har i enlighet med kommunfullmäktiges beslut (KFG 44 §, 15.6.2015) använts år 2000. Denna tidpunkt är naturlig med tanke på områdets bebyggelsehistoria och som utgångspunkt för konsolideringen av samhällsstrukturen.

Den likvärdiga behandlingen av markägarna antas förverkligas så, att markägarna inom var zon får byggrätt på samma grunder. I bestämmandet av byggbarhetszonerna används som kriterier bl.a. natur- och kulturvärden samt närheten till skola, daghem, vattenledning och avloppsnät, vägnätets kapacitet och kollektivtrafikens tillgänglighet. Avsikten är att förtäta byggnationen i byns centrum samt i anslutning till goda trafikförbindelser och befintlig kommunalteknik.

I delgeneralplanen beaktas vårdandet av landskapet, den bebyggda miljön och naturen, förebyggandet av olägenheter orsakade av buller samt att tillräckliga områden avsatts för grönförbindelser, lätttrafiknät och rekreationsområden.



Planeringsområdets läge i förhållande till närliggande centra.

Delgeneralplanläggningen som en del av planeringssystemet gällande områdesanvändning och byggande

Generalplaner är en del av planeringssystemet för användningen och byggandet av olika områden enligt markanvändnings- och bygglagen. Generalplanerna syftar i huvudsak till att i stora drag styra samhällsstrukturen och markanvändningen i kommunen eller en del av den (delgeneralplan) och att samordna funktionerna.

I generalplanerna presenteras principerna för den eftersträvade utvecklingen och anvisas områden som underlag för den mer detaljerade planläggningen, den övriga planeringen, markanvändningen och byggandet. Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

Utöver det faktum, att planeringen skall beakta särdragen i områdets miljö samt beakta de lagar som styr bevarandet av dessa (MBL, NsL, SL, VL etc.), styrs planeringen av övergripande planer och mål, av vilka de mest centrala är de riksomfattande målen för områdesanvändning (RMO) samt landskapsplanen. Kommunens mål och strategier beaktas naturligtvis också i planeringsarbetet. Sin egen beskärda del av planens mål ger även de delaktiga (bl.a. invånare, markägare och företagare) synpunkter på utvecklingen av området.

Enligt markanvändnings- och bygglagen skall en kommun upprätta en generalplan och säkerställa att den uppdateras. Sibbo generalplan 2025 gäller över hela kommunen. Generalplanen är till sin natur strategisk, och den fördjupas vid behov med delgeneralplaner, som i sin tur styr detaljplaneringen. Utarbetandet av Norra Paipis delgeneralplan är en del av detta arbete.

MBL 39 § Krav på generalplanens innehåll

När en generalplan utarbetas skall förutom landskapsplanen beaktas:

- 1) att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar
- 2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas
- 3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas
- 4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt
- 5) att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö
- 6) att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv
- 7) att miljöolägenheterna minskas
- 8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas
- 9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.

Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter.

Riksomfattande mål för områdesanvändningen (ROM)

De riksomfattande målen för områdesanvändning utgör en del av markanvändnings- och bygglagens system för styrning av områdesanvändningen. Enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL) ska vid planering på landskapsnivå och annan planering av områdesanvändning de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas så att möjligheterna att uppnå dem främjas. De nuvarande riksomfattande målen för områdesanvändningen har trätt i kraft 14.12.2017. De reviderade målen är uppdelade i följande fem helheter:

- fungerande samhällen och hållbara färsätt
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

Mål på landskaps- och regionnivå

Landskapsplanen

Enligt de planer som styrde planberedningen i tidigare skeden – landskapsplanen för Östra Nyland och etappplanerna för Nyland – förelåg inga betydande behov att förstora eller förtäta bosättningen i Norra Paipis, medan

området däremot har stor betydelse för naturens diversitet. I den av landskapsfullmäktigen 25.8.2020 godkända, till planhelheten Nyland 2050 hörande etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen har inte gjorts betydande nya linjedragningar visavi planområdet.

I de allmänna bestämmelserna i etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen betonas behovet att styra stadsregionens utveckling på ett hållbart sätt med tanke på stävjandet av och anpassandet till klimatförändringen. Bostads- och arbetsplatsbyggnad utanför de i landskapsplanen upptagna centralorter, servicekoncentrationer bör i första hand placeras i samband med den befintliga samhällsstrukturen.

Norra Paipis planområde är inte beläget inom någon utvecklingszon för tätortsfunktioner, men på området finns förtätningar i landsbygdsbosättningen (i synnerhet bycentrum, Rajakulma), befintlig infrastruktur betjänande bosättningen (bl.a. vattenlednings- och avloppsnät, bredbandsnät) samt fungerande service (lågstadieskola, gruppbarndaghem, bykyrka). I planeringsmålen för området är en central princip att stödja sig på den befintliga bosättningsstrukturen och därigenom å ena sidan trygga bevarandet av områdets naturmiljöer och odlade kulturlandskap samt skapa förutsättningar för hållbara trafikformer.

MAL-avtalet och MAL 2019 -planen

Genom det nya avtalet om markanvändning, boende och trafik (MAL; 2020–2031) har 14 kommuner i Helsingforsregionen, HRT och staten förbundit sig att tillsammans förverkliga nya spårförbindelser och bostadsområden samt gynna ett hållbart trafiksystem och en hållbar samhällsstruktur. Innehållet i MAL-avtalet baserar sig på den MAL 2019 -plan kommunerna i regionen utarbetat och godkänt tillsammans.

MAL 2019 är en strategisk plan för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen och i den beskrivs hur regionen ska utvecklas i sin helhet under perioden 2019–2050. I planen har bostadsproduktionsmålet för Sibbo bestämts till i genomsnitt 434 bostäder/år under åren 2020–2023. Den västra gränsen för Norra Sibbo delgeneralplaneområde är belägen på ca en kilometers avstånd från den i MAL-planen visade gränsen till den primära utvecklingszonen för markanvändning, vilken omfattar de centrala områdena jämte lokaltågsstation i Träskända tätortsstruktur.

I MAL 2019 -planen strävar man till att gynna en tillväxt i kollektivtrafikens andel i trafikformsfördelningen inom stadsregionen. Som en del av planarbetet i regionen har identifierats centrala förbindelseavsnitt för kollektivtrafiken, vilka ska läggas till grund för förverkligandet av kollektivtrafikens stamnät fram till år 2030. Förbindelsen Träskända–Norra Paipis–Borgnäs har i planen klassificerats höra till kategorin "Annan viktig regional förbindelse (klass 1)". Förbindelsen möjliggör en övergång till lokaltåg på Träskända station.



Invånarkvällen i inledningsskedet lockade gymnastiksalen i Norra Paipis skola full med invånare intresserade av planprojektet.

Kommunens mål

Sibbos strategi 2022–2025

Beredningen av planen inleddes år 2013 enligt principerna i Sibbo 2025 -strategin. I planförslagsskedet godkände kommunfullmäktige Sibbo-strategin för åren 2022–2025. I strategin anges mål också gällande boende och trafik.

I kommunen siktar man på en årlig befolkningstillväxt på 500 invånare (ca 2 %). Beträffande befolkningstillväxtnålet kan konstateras att ökningen per år i den nya strategin är, jämfört med den mot en mycket kraftig tillväxtorienterade Sibbo 2025 -strategin, på en måttligare nivå. I Sibbo 2025 -strategin för åren 2021–2025 eftersträvades en årlig befolkningsökning på ca 5 %.

Målet är att centralorterna och byarna ska växa harmoniskt. Hälften av bostadsbyggandet består av småhus. Som tyngdpunktsområden för tillväxten lyfter strategin fram utvecklandet av Nickby och Söderkulla centraltäorter samt Nickby–Tallmo -tillväxtzon, vilken hör ihop med målet att inleda lokaltågstrafik mellan Nickby och Kervo.

Beträffande kollektivtrafiken är målet att rutterna anpassas för att svara på invånarnas förändrade behov av färdmedel.

Generalplan för Sibbo 2025

På planeringsområdet gäller den med rättsverkan godkända generalplanen Sibbo 2025, som kungjordes träda i laga kraft 25.1.2012. Generalplanens innehåll relateras noggrannare i i beskrivningen av utgångsläget under punkt 1.4.3. Kommunen har år 2022 påbörjat uppgörandet av en ny generalplan. Planen linjerar principerna för utvecklandet av markanvändningen i kommunen fram till år 2050.

Intressenternas mål

Mål framförda vid myndighetssamrådet i startskedet

I myndighetssamrådet 26.1.2016 framfördes som centrala mål och planeringsprinciper bl.a. följande:

- Förtätandet och förenhetligandet av bycentrum är ett viktigt mål. Detta förbättrar även förutsättningarna att ordna service på området.
- Lösningarna i planen bör vara baserade på en motiverad befolkningsuppskattning. Vid allokeringen av bosättningen till by- och glesbygdsområden bör övriga motsvarande områden beaktas. Invånarna i eventuellt tillåtna sidobostäder ska beaktas i konsekvensbedömningarna.
- Enligt bestämmelserna för de s.k. vita områdena i etappplan 2 för Nyland ska nytt bostads- och arbetsplatsbyggande styras till områden för tätortsbebyggelse och byar. Den i Sibbo generalplan 2025 utmärkta Norra Paipis by är enligt etappplansplan 2 en regionalt betydelsefull by. Byns läge och omfattning bestäms i mer detaljerade planer. Enligt landskapsplanen ska till byn styras till sitt omfång betydande bostads- och arbetsplatsbyggande.
- En ökning i invånarantalet i närheten till hållplatser för kollektivtrafik (<1 km) förbättrar möjligheterna att erbjuda skälig kollektivtrafikservice. I bycentrum bör skapas en trygg och smidig trafikmiljö; i samband med planen bör bedömas behovet av och förutsättningarna för en separat lättrafikled längs landsväg 146 i första hand på avsnittet från byn till Träskändagränsen, i andra hand också från bycentrum i Borgnäriktningen.
- I vården av kulturmiljöer och byggnadsarv ska de inventerade objekten och ma-områdena beaktas i planen med vederbörliga beteckningar

och bestämmelser. Eventuella bristfälligheter i inventeringarna bör beaktas.

- De inventerade naturobjekten bör granskas i ljuset av nu gällande hotklassificeringar. De ekologiska förbindelserna mellan Natura-områdena bör säkerställas även över kommungränserna till exempelvis Lemmenlaakso.
- Grundvattenområdena och -täckerna jämte skyddsområden bör beaktas i plankartan och -bestämmelserna.
- I uppgörandet av planen är det skäl att bereda sig för att planen kan ligga till grund för beviljandet av bygglov, ifall tillämpandet av principerna i MBL 44§ utvidgas vid utvecklandet av lagstiftningen.
- Närheten till Träskända bör beaktas och grannkommunerna bör höras i olika skeden av planprocessen.
- I det system för dimensioneringen av bygggrätten som utvecklas i samband med planen bör markägarnas jämlika behandling säkras såsom i hittills tillämpade stomlägenhetsberäkningar.

Mål framförda av invånare och markägare

På kommunens hemsidor har det varit möjligt att besvara en invånarenkät gällande nuläget i byn och utvecklingsmålen. Enkäten förverkligades under tiden 1.3–31.3.2016 och totalt 158 svar erhöles. En separat rapport över svaren sammanställdes som utgångsmaterial för planeringen.

Allmänt taget förhöll sig respondenterna positivt till kompletterande byggande i området. De viktigaste kriterierna för kompletterande byggande var respekterandet av landskapet och kulturmiljön, möjligheterna att ansluta byggplatserna till vatten- och avloppsledning samt goda trafikförbindelser. Anmärkningsvärt var att endast knappt 10 respondenter lyfte fram dimensioneringen av bygggrätten enligt den vedertagna stomlägenhetsprincipen. Svaren analyseras noggrannare i en separat rapport till utgångspunkt för planläggningen.

I svaren poängterades bl.a. tryggheten av en tillräcklig tomtstorlek, underlättandet av ungdomens tillbakaflytande, behovet av en lättrafikled längs Rajakulmavägen, bevarandet av småhus- och landsbygdsmiljöerna, bevarandet av åkerlandskapen, bristfälligheterna i skolservicen samt förtätandet av bycentrum.

I inledningsskedet ordnades även en invånarkväll på Norra Paipis skola 29.2.2016. Vid tillfället presenterades utgångsläget för planläggningen samt kartlades med hjälp av grupparbeten intressenternas uppfattning om målen för byutvecklandet.

I grupperna framförda tankar om områdets framtid:

- I bycentrum kunde uppföras också radhus (flera omnämmanden), egnahemshus längre bort.
- Servicebostäder, t.ex. radhus. I samband med dem café eller kiosk.
- Tätt bycentrum, butik önskvärd. Utrymmen för service i bycentrum.
- Önskemål om minimistorlek på 3000 kvadratmeter per tomt.
- Boende och företagsverksamhet på samma tomt.
- Önskemål om utvidgande av byområdet ända till Rajakulma (flera omnämmanden).
- Önskemål om utvidgande av byområdet mot nordväst (Varjola, Jeriko, Fågelmossen).
- Det bör vara möjligt att bygga också utanför bycentrum.
- Rajakulma-området för egnahemsbyggande, borde utvecklas i samarbetet med Träskända.
- Söder och öster om Rajakulmavägen finns utrymme för bostadsbyggande.
- Koncentration av småindustri söder om Rajakulmavägen.
- Rajakulmavägens buller bör beaktas: nybyggande förutsätter bullerplank.
- Längs Fågelskogsvägen finns lugnare platser och lämplig terräng för bostadsbyggande.
- Boende längs vägarna, bussen kör, bra för bosättningen.
- Bussförbindelserna borde utvecklas.
- Sänkande av hastighetsbegränsningarna längs Rajakulmavägen/Linsvedsvägen mellan kommungränsen och Bastnäsavägen (flera omnämmanden). Behov av skyddsväg i Fredsbackavägens korsning.
- Lättrafikled från kommungränsen till bycentrum behövs (flera omnämmanden). Omnämmande om belysningsbehov på Rajakulmavägen.
- Trottoar längs Paipisvägen inom bycentrum.
- Förbättrande av Paipisvägen, åtminstone breddning.
- Skolan kunde vara tvåspråkig (flera omnämmanden)



- Behov av daghem för både svensk- och finskspråkiga barn (flera omnämmanden).
- Större byskola och förskola i samband med den.
- Utvecklande av sportplanen viktigt (flera omnämmanden), önskemål om ishoceyrink, omklädningsrum och lekplats.
- Stig från Rajakulmavägen till Rörstrandsskogen / naturskyddsområdet. Friluftsutnyttjandet av gammelskogen en möjlighet. Viktigt område.
- Friluftsstigar i Kummelbergsområdet, rekreationsanvändning på området (flera omnämmanden).
- Möjlighet för företagen på området att intensifiera samarbetet.
- Matcirklar, ekoodlande och -försäljning.
- Utvidgande av HRT-området i Träskända.
- Flera parkeringsplatser vid Träskända station och i Nickby.
- Bättre förbindelser till Haarajoki station, förlängning av Fågelmossvägen i denna riktning.
- Behov av att plantera och upprusta sandgroparna i byn.

De myndighetsutlåtanden samt åsiktsyttringar från invånare och markägare som inlämnats gällande planskissen 7.11.2016 har sammanställts som en del av utkastskedets responsrapport (12.2.2019). Responsen jämte genmälen som erhållits gällande planförslagen 2019 och 2023 har sammanställts som separata rapporter.

1.3 Delgeneralplanens rättsverkningar

Delgeneralplanen över Norra Paipis uppgörs som en generalplan med rättsverkningar, i skalan 1:10 000. Planen görs som dimensionerande och maximiantalet nya byggplatser jämte instruktivt läge utmärks på en till planbeskrivningen bifogad bilagskarta. Generalplanen ersätter en tidigare godkänd generalplan över samma område, ifall inte i planen bestäms på annat sätt.

Myndigheterna ska vid planeringen av åtgärder visavi markanvändningen och vid beslut om förverkligandet av dem se till att åtgärderna inte försvåras genomförandet av generalplanen (MBL 42.2 §). Skyldigheten berör såväl statens som kommunens myndigheter, som har planerings- eller beslutsuppgifter i anslutning till markanvändningen. Till exempel får en i landsvägslagen avsedd utredningsplan eller vägplan i strid med en plan med rättsverkningar inte godkännas.

Enligt lagen om friluftsliv kan en friluftsledsförrättning hållas även om ingen plan för friluftsled har uppgjorts, om friluftsleden har inkluderats i en plan som är förenlig med markanvändnings- och bygglagen. I delgeneralplanen för Norra Paipis har friluftsleder inte planerats med sådan exakthet att man utgåend från de leder som markerats i planen skulle kunna hålla en friluftsledsförrättning. Friluftslederna har i plankartan angivits främst som förbindelsebehov, vilkas noggranna linjering inte har bundits i planlösningarna.

Bygginstränknings- och åtgärdsbegränsningar

I ett område som har en delgeneralplan med rättsverkningar får tillstånd att uppföra t.ex. en byggnad inte beviljas så att genomförandet av generalplanen försvåras. Tillstånd ska dock beviljas, om förvägande av tillstånd på grund av generalplanen skulle orsaka sökanden betydande olägenhet och kommunen eller, när området måste anses vara avsatt för något annat offentligt samfund, detta inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten. När olägenheten bedöms beaktas inte ändringar som inträffat i ägandeförhållandena efter det att generalplanen godkänts, om de inte har gjorts för genomförande av generalplanen.

För rekreationsområdena innehåller planbestämmelsen en ovillkorlig bygginstränkning: nya byggnader får inte uppföras i området (MBL 43.2 §). Bygginstränkningen gäller dock inte byggnader eller konstruktioner betjäande rekreation.

För rekreations-, skyddsgrön-, MY- och MA-områden och områden med naturvärden gäller en åtgärdsbegränsning: jordbyggnadsarbete eller någon annan härmed jämförbar åtgärd som förändrar landskapet får inte vidtas utan tillstånd, såsom föreskrivs i 128 § MBL (en ändring som avlägsnade trädfällning från åtgärder som kan förutsätta tillstånd trädde i kraft 1.5.2017). Ansökan om tillstånd för miljöåtgärder ska riktas till Sibbo kommun. Tillstånd behövs inte för arbeten som är nödvändiga för att genomföra general- eller detaljplanen eller som överensstämmer med ett beviljat bygglov eller åtgärdstillstånd och inte heller för åtgärder med ringa verkningar.

Betydelsen av en generalplan med rättsverkningar i besvär över detaljplan

I ett beslut av förvaltningsdomstolen som gäller en detaljplan inom området för en generalplan med rättsverkningar och genom vilket besvär har lämnats utan prövning eller det överklagade myndighetsbeslutet inte har blivit ändrat till den del som besvären gäller får ändring sökas genom besvär endast om högsta förvaltningsdomstolen beviljar besvärstillstånd (MBL 188.5 §). Ovan nämnda gäller dock inte stranddetaljplaner.

Bestämmelsen vill visa att om en viss fråga har avgjorts tidigare i en plan med rättsverkningar, ska ärendet inte ifrågasättas en andra gång på en annan plannivå eller i en annan tillståndsfråga. I vilken omfattning bestämmelsen tillämpas beror naturligtvis på hur pass detaljerad generalplan det handlar om. En reservering för ett bostadsområde som har anvisats i stora drag i generalplanen har inte avgjort frågan om hur och var områdets interna gator, parker och närservice ska placeras, utan dessa frågor avgörs först i samband med detaljplanen. Däremot har områdets huvudsakliga användningsändamål fastställts i generalplanen.

Inlösningstillstånd med stöd av generalplan

Vederbörande ministerium kan, när det allmänna behovet så kräver, bevilja kommunen tillstånd att lösa in ett område som behövs för samhällsbyggande och därtill hörande regleringar eller för kommunens planmässiga utveckling i övrigt (MBL 99.1 §).

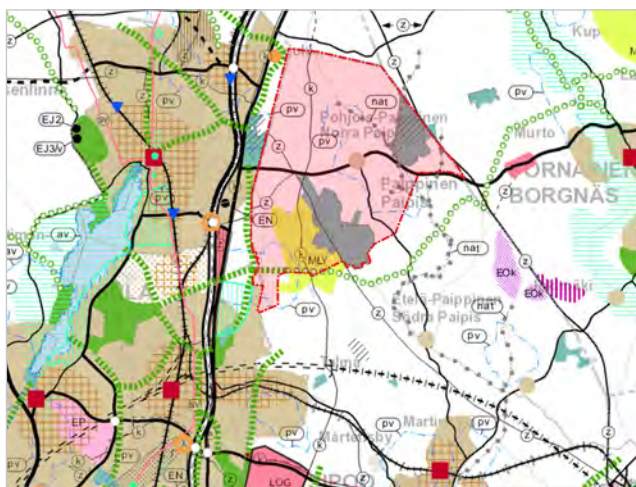
Vederbörande ministerium kan ge den myndighet som genomför planen rätt att lösa in ett område som tagits in i landskapsplanen eller att inskränka nyttjanderätten till det, om detta är nödvändigt för att genomföra landskapsplanen för att tillgodose statens, regionens, samkommunens eller kommunbefolkningens gemensamma behov. Ett område som inlöses för bostadsbyggande eller relaterat samhällsbyggande kan även inkludera rekreations- och skyddsområden (MBL 99.2 §).

1.4 Utgångsläget på planområdet

I det första skedet av planprojektet uppgjordes en rapport över utgångsläget som hittas i sin helhet på kommunens webbplats.

<https://www.sipoo.fi/sv/planlaggning-och-utveckling/generalplanlaggning-plankarta-plankartor-delgeneral-plankarta/anhangiga-generalplaner/g-26-delgeneral-plan-for-norra-paipis/>

I denna planbeskrivning ingår uppdaterade uppgifter om utgångsläget (kapitel 10).



Planeringsområdets (den röda markeringen) läge på kartan över gällande landskapsplaner innan godkännande av Nylandsplanen 2050.

1.4.1 Planläggningsläget

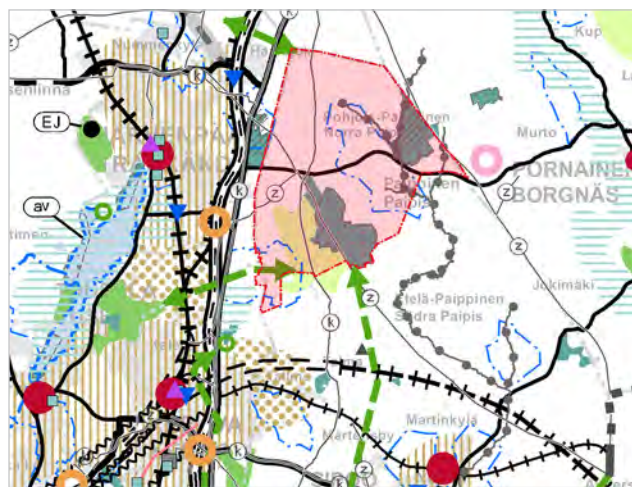
Landskapsplan

På planeringsområdet har under planprocessen varit i laga kraft Östra Nylands helhetslandskapsplan (MM 2010, HFD 2011) och Nylands etapplandskapsplan 2 (MM 2014, HFD 2016) resp. 4 (HFD 2020). Den till Nylandsplanen 2050 -planhelheten hörande Helsingforsregionens etapplandskapsplan har då den trädde i kraft upphävt de tidigare över området gällande landskapsplanerna.

I Nylands etapplandskapsplan 2 identifierades Norra Paipis som en på landskapsnivå betydande by, i vilken eftersträvades tätare byggande än på den omgivande glesbebyggelsen. I den av landskapsfullmäktige 25.8.2020 godkända, till Nyland 2050 -landskapsplanehelheten hörande Helsingforsregionens etapplandskapsplan har byområden inte utmärkts på plankartan, utan för de delar av planområdet som ligger utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner gäller allmänna planeringsbestämmelser, där placandet av bostads- och arbetsplatsbyggande i anslutning till existerande samhällsstruktur och infrastruktur betonas.

I den till Nyland 2050 -landskapsplanehelheten hörande Helsingforsregionens etapplandskapsplanen finns följande på planeringsområdet gällande beteckningar:

- Väg av betydelse på regional nivå
- Kraftledning
- Naturgashuvudledning
- Behov av grönförbindelse
- Skyddsområde (2 st.: Rörstrands gammelskog och Kummelbergen)
- Natura 2000 -område (Rörstrands gammelskog, Kummelbergen och Sibboåns fåra)
- Värdefull geologisk formation
- Skogsbruksdominerat område, som är vidsträckt, sammanhängande och betydande för det ekologiska nätverket
- Grundvattenområde



Planeringsområdets (den röda markeringen) läge på kartan över Helsingforsregionens etapplandskapsplan (Nylandsplanen 2050).

Generalplaner

I Sibbo generalplanen 2025 har planområdet till stora delar utmärkts som glesbygdsområde (MTH), byområde (AT), arbetsplatsområde (TP) samt vidsträckt, sammanhängande skogsområde (MLY). Grönområdesbeteckningarna visar hur de vidsträckta sammanhängande skogsområdena an knyter till regionens övergripande grönstruktur. På planområdet är tre Natura 2000 -områden belägna: Kummelbergen (FI0100099), gammelskogen i Rörstrand (FI0100069) och en del av Sibbo å Natura område (FI0100086).

På området finns även två inventerade fornminnesobjekt: gropar hörande till svedjebruk (sm-069 Lilla Kummelberget) och Nygårds stenåldersboplatser (sm-051 Nygård).

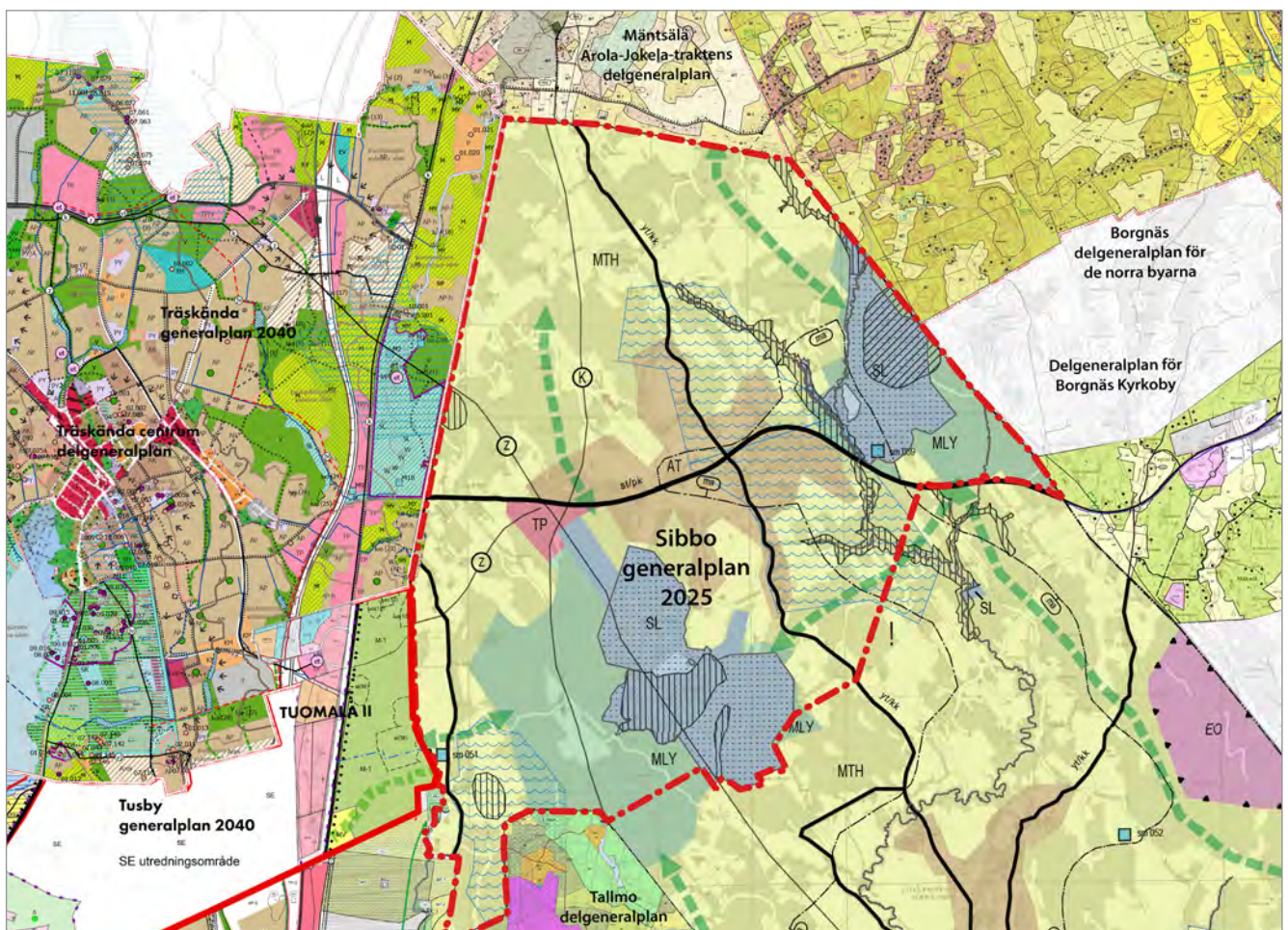
Ett till Sibbo ådal anslutande landskapsmässigt värdefullt område har getts ma-beteckning.

På området finns fyra grundvattenområden av 1 klass (nr 0175301, 0175306, 0175307, 0124551).

Enligt dimensioneringen i Sibbo generalplan 2025 bereder man sig på en tillväxt i områden utanför detaljplaneområdena på inalles ca 4000 invånare, av vilka 3 000 i byarna och 1 000 i glesbygdsområdena, fram till år 2025. I generalplanen har angivits 20 byområden (AT), av vilka Norra Paipis hör till de största och enhetligaste. Generalplanen tar inte ställning till invånartillväxtens fördelning byavis.

I söder angränsar planområdet till Tallmo delgeneralplan som godkändes av Sibbo kommunfullmäktige 26.1.2015 och har fått laga kraft 8.3.2017. I väster angränsar planområdet till Kervo stad, för vilken generalplanen 2035 vann laga kraft 9.1.2019, till Tusby kommun, för vilken den nya generalplanen 2040 har godkänts 14.11.2022 (inte ännu i laga kraft), samt till Träskända stad, för vilken den nya generalplanen 2040 vann laga kraft 22.6.2021.

I norr angränsar planområdet till delgeneralplanen för Arola-Jokelanejden i Mäntsälä kommun, som godkändes 26.3.2008 och trädde i kraft 11.5.2011, och i öster till Borgnäs kommun med delgeneralplanen för de norra byarna, som godkändes 11.12.2008 och trädde i kraft 19.1.2009, respektive Kyrkbyn, som godkändes 31.8.2009 och trädde i kraft 26.11.2010.



Utdrag ur Generalplan för Sibbo 2025. Avgränsningen av planområdet markeras med en röd linje. Utanför området visas ikraftvarande och under beredning varande generalplaner angränsande till planeringsområdet.

Byggplatsutbud enligt generalplanen för Sibbo

Enligt kommunstyrelsens linjering ska i uppgörandet av delgeneralplanen studeras och tillämpas en ny metod för att dimensionera byggrätten. En byggrättsberäkning enligt stomlägenhetsprincipen i Sibbo generalplan fungerar som jämförelse och stöd för konsekvensbedömningen i delgeneralplanarbetet.

Definieringen av byggplatsantalet per stomlägenhet enligt Sibbo generalplan:

Det högsta antalet byggplatser på områden utanför detalj- och delgeneralplaneområden beräknas enligt Sibbo generalplan utgående från lägenhetsindelningen 1.7.1959 (s.k. stom- eller stamlägenhetsprincip). Varje gammal obebyggd lägenhet (1.7.1959) får dock en byggplats.

På byområden (AT) bestäms byggplatserna enligt följande:

- den första byggplatsen förutsätter, att stomfastighetens storlek är 0,2–1 ha, och att fastigheten ansluts till vatten- och avloppsnätet.
- den första byggplatsen förutsätter, att stomfastighetens storlek är 0,5–1 ha, ifall fastigheten inte ansluts till vatten- och avloppsnätet
- den andra byggplatsen förutsätter en stomfastighet på 1–2 ha
- den tredje byggplatsen förutsätter en stomfastighet på 2–3 ha
- den fjärde byggplatsen förutsätter en stomfastighet på 3–5 ha
- den femte byggplatsen förutsätter en stomfastighet på 5–7 ha
- den sjätte byggplatsen förutsätter en stomfastighet på 7–9 ha och vidare med intervaller på 2 ha.

På glesbygdsområden (MTH) är byggplatsernas maximala antal per stomfastighet 10. Byggplatserna bestäms enligt följande:

- den första byggplatsen förutsätter en stomfastighet på minst 5 ha
- den andra byggplatsen förutsätter en stomfastighet på minst 10 ha
- den tredje till sjätte byggplatsen förutsätter en stomfastighet på ytterligare 10 ha per byggplats.
- den sjunde till tionde byggplatsen förutsätter en stomfastighet på ytterligare 20 ha per byggplats

På områden med vidsträckt sammanhängande skogsområden (MLY) är maxiantalet byggplatser per stomfastighet 5. Byggplatserna bestäms enligt följande:

- den första byggplatsen förutsätter en stomfastighet på minst 5 ha
- den andra byggplatsen förutsätter en stomfastighetens på minst 10 ha
- den tredje till femte byggplatsen förutsätter en stomfastighet på ytterligare 20 ha per byggplats

Detaljplan

På området finns inte i kraft varande detaljplaner.

Byggnadsordning

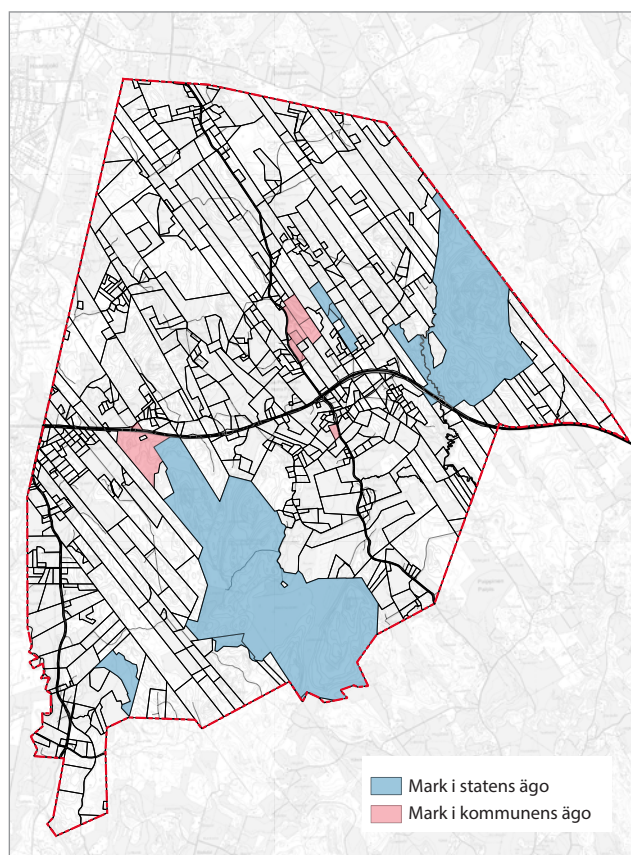
Den gällande byggnadsordningen har trätt i kraft 15.1.2020 (Kommunfullmäktige 11.12.2017, Helsingfors förvaltningsdomstol 14.12.2018, HFD 15.1.2020).

Byggförbud och åtgärdsrestriktioner

Planområdet har genom kommunstyrelsens beslut 2.2.2016 belagts med sådant byggförbud som avses i 38 § i MBL och åtgärdsrestriktioner enligt 128 § fram till 2.2.2021 för utarbetandet av en delgeneralplan.

Markägoförhållanden

Planområdet är huvudsakligen i privat ägo. Fastigheters antal är ca 660. Kommunens och statens ägor framgår ur kartan.



Statens (blått) och kommunens (rött) markägo på planeringsområdet.

1.4.2 Befolkning och arbetsplatser

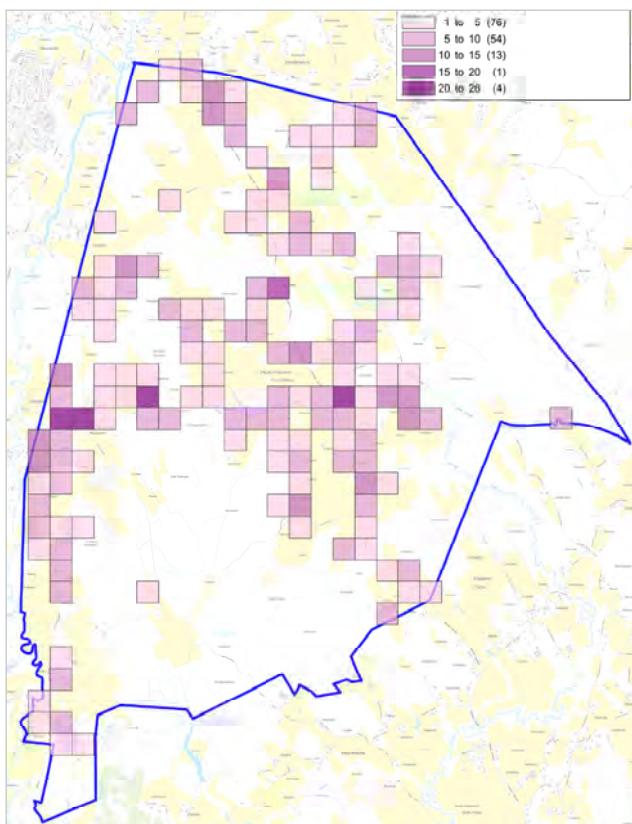
Befolkningsmängd och åldersstruktur

I slutet av år 2022 bodde i Sibbo 22 313 invånare, av vilka i Norra Paipis ca 810, dvs. mindre än 4 % av kommunens totala befolkning. Befolkningstillväxten har sedan 1990-talet varit lite snabbare än genomsnittligt i kommunen. Befolkningsökningen har dock sedan 1990-talet varit litet större än i kommunen i genomsnitt.

Planeringsområdets åldersstruktur följer i stora drag hela Sibbo kommuns åldersstruktur. Den procentuella andelen av medelålders (40–64 år) är något större än i resterande delar av kommunen.

Befolkningsmål och -prognos

Enligt dimensioneringen i den än så länge gällande Sibbo generalplan 2025 bereder man sig på en tillväxt i områden utanför detaljplaneområdena på inalles ca 4000 invånare, av vilka 3 000 i byarna och 1 000 i glesbygdsområdena, under tidsperioden från 2009 till 2025. Enligt befolkningsmålet i Sibbo 2025 -strategin (kommunfullmäktige 7.10.2013) skulle det år 2025 i hela Sibbo bo ca 30 000 invånare. Målet för befolkningsökningen har varit mycket högt.



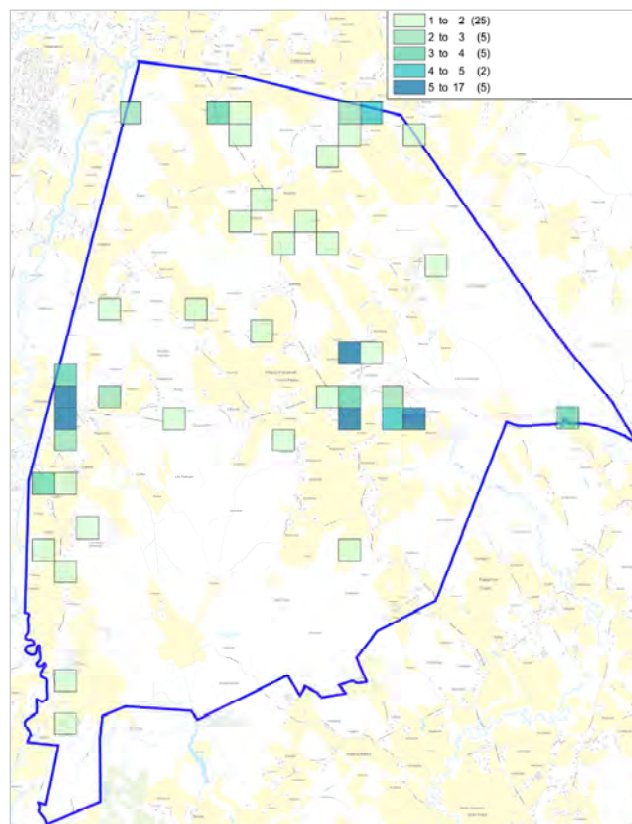
Befolkningens lokalisering i planeringsområdet (YKR 2019).

Den efterföljande kommunala strategin för 2018–2021, som godkändes under planprojektet, syftade till en mer måttlig årlig befolkningstillväxt på cirka 600–800 invånare. I Sibbo strategi 2022–2025 (kommunfullmäktige 25.4.2022) är målet för den årliga befolkningstillväxten ca 500 personer. Enligt den år 2020 uppgjorda målinriktade befolkningsprognosen växer kommunens befolkning till ca 28 300 invånare år 2030.

Statistikcentralens befolkningsprognos för år 2030 är något lägre än ökningen enligt Sibbos strategi. En trendberäkning på basis av tidigare befolkningsutveckling skulle ge ett invånarantal på 25 250 år 2025, d.v.s. befolkningen skulle växa från den nuvarande med cirka 3000 invånare. Statistikcentralens prognos visar den kommande befolkningsutvecklingen i en situation, där den senaste befolkningsutvecklingen skulle fortsätta oförändrad i framtiden. Prognosen beaktar inte t.ex. förändringar i kommunens politiska beslutsfattning eller planläggning.

Arbetsplatser

På planområdet finns ca 100 arbetsplatser, av vilka en betydande del hör till byggnads- eller transport- och lagersektorerna. Mellan övriga branscher är fördelningen jämnare. Eftersom efterfrågan från det egna området är begränsad, är arbetsplatserna typiskt service som riktar sig till ett större område.



Arbetsplatsernas lokalisering i planeringsområdet (YKR 2017).

Företag

Planområdets åkermarker är huvudsakligen i odlingsbruk och odlas av 12 jordbrukare, av vilka hälften bor på planområdet. På området verkar en växthusodlare. Häststall som erbjuder arbetsplatser och rekreationstjänster finns 3 st. på området. Därtill finns några mindre stall i familjeanvändning.

1.4.3 Den byggda miljön

Nuvarande markanvändning och befintligt byggnadsbestånd

Huvuddelen av planområdet karaktäriseras av odlingsmarker omgivna av skogklädda sand- och moränryggar. Byggnadsstocken på området domineras av egnahem, vilka är utspridda över hela planområdet. De äldsta bevarade byggnaderna är från medlet av 1800-talet. Största delen av byggnaderna har uppförts efter år 1947.

De tätast byggda områdena är bycentrum invid korsningen av Paipisvägen och landsväg 146 samt Rajakulma-området intill gränsen mot Träskända. Huvudparten av den äldre bebyggelsen koncentreras till bycentrum och kanterna av den kringliggande odlingsmarken mellan Bastmossen och Fågelmossen.

Viktiga identitetsskapande byggnader på området är byskolan, Norra Paipis idrottsförenings föreningshus och bykyrkan (tidigare bönehus).

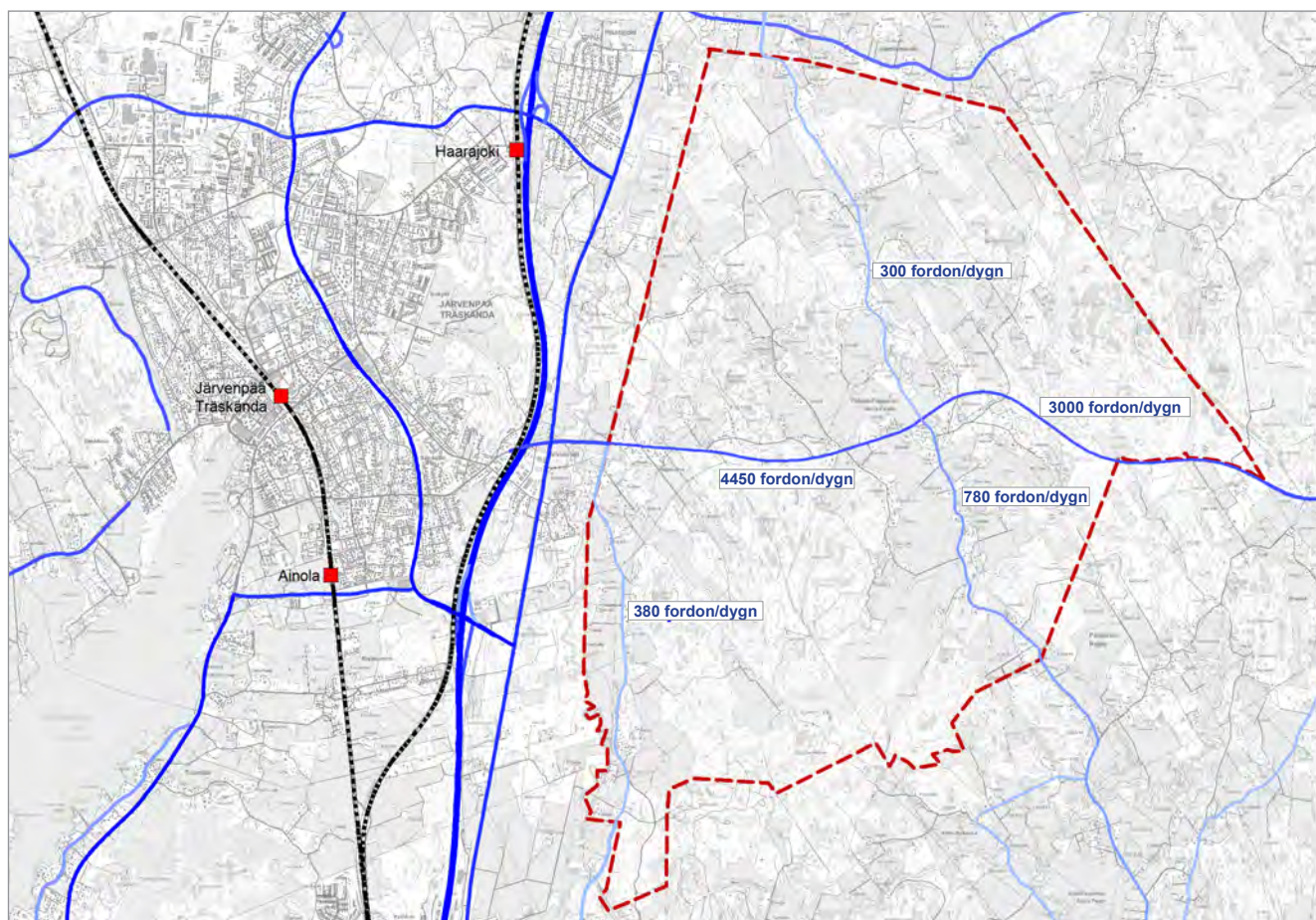
Rekreation

Intill bycentrum finns en idrottsplan med en skatepark. På vardera sidan av landsväg 146 finns en friluftsled / skidspår. På Rajakulma-området finns också en agilityhall. I närheten finns ett rikt utbud av rekreativmöjligheter såsom t.ex. skidcentrum och golfbana i Tallmo eller bl.a. simhall i Träskända.

Service

I bycentrum verkar en svenskspråkig skola för årsklasserna 1–6 (cirka 60 elever), vilken för närvarande betjänar också svenskspråkiga elever från Träskända. På planområdet erbjuds än så länge inte tjänster inom förskoleundervisningen. Beträffande övriga offentliga tjänster stöder sig planområdet på Nickby.

Planområdet saknar fungerande dagligvaruaffärer och stöder sig visavi kommersiell service huvudsakligen på Träskända centrum.



Trafiknätet på området jämte nuvarande trafikmängder inom detaljplaneområdet (WSP 2023).

Trafiknät

Fordonstrafik

Norra Paipis genomkorsas i väst-östlig riktning av landsväg 146 (Rajakylvägen/Linsvedsvägen), som betjänar också den genomkörande trafiken mellan Träskända och Borgnäs. Söderut från landsväg 146 löper mot Södra Paipis bygdeväg 11701 (Paipisvägen) och norrut i riktning mot Mäntsälä bygdeväg 11702 (Granbackavägen Utöver landsvägarna fanns på området ett omfattande nät av enskilda vägar.

På landsväg 146 är den genomsnittliga dygnstrafiken (GDT) enligt läget år 2022 väster om anslutningen till Paipisvägen ca 4 450 fordon per dygn och öster om anslutningen ca 3 000 fordon per dygn. På Paipisvägen är genomsnittstrafiken ca 780 fordon per dygn, på Granbackavägen ca 300 fordon per dygn och på Kaskelavägen ca 380 fordon per dygn. Andelen tung trafik är 2–5 %.

På landsväg 146 är hastighetsbegränsningen i dagsläget 60–80 km/h, på Paipisvägen 50–80 km/h och på Granbackavägen 60 km/h. Landsväg 146 och Paipisvägen är delvis belasta.

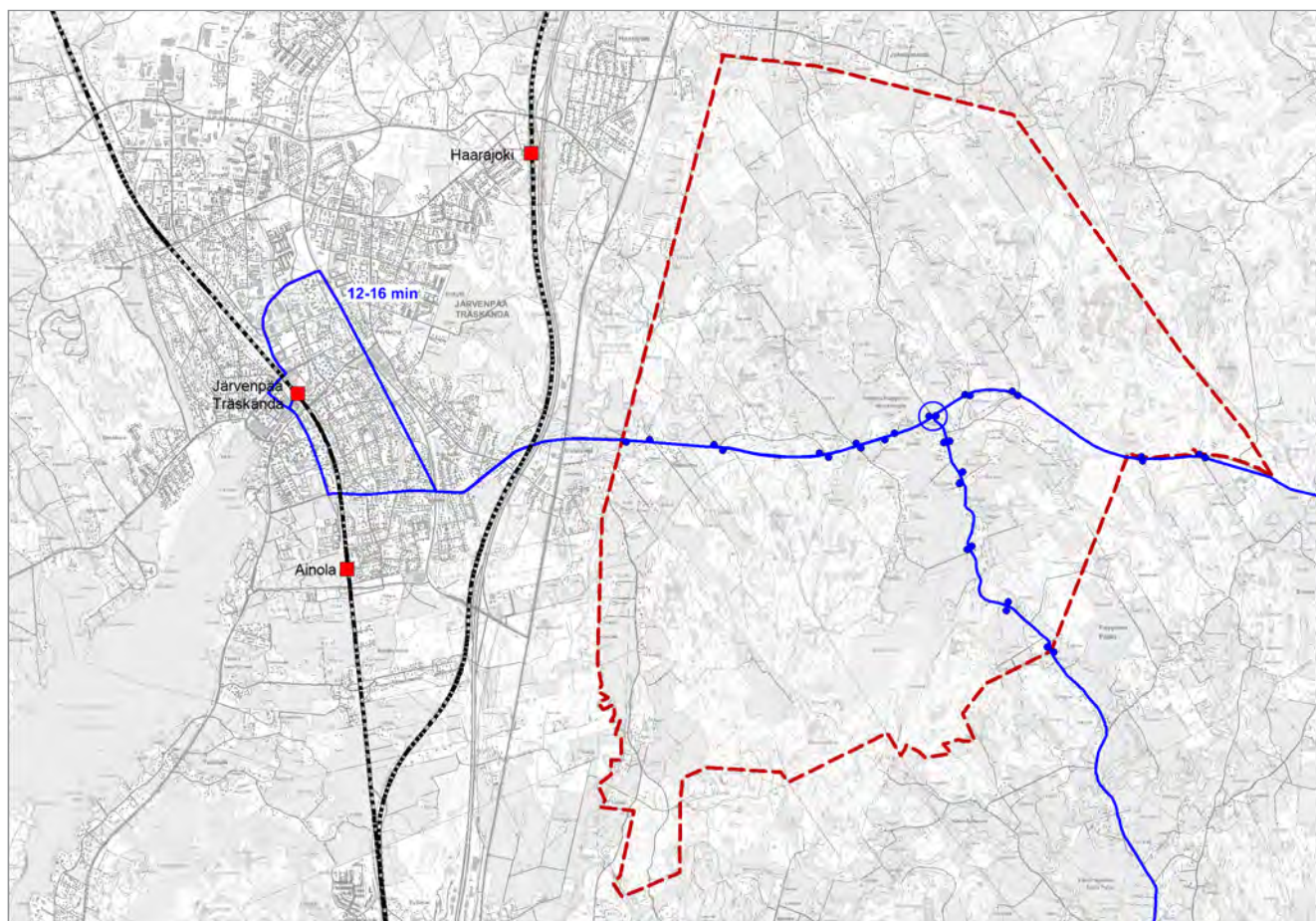
Väster om planområdet, i Träskända, löper riksväg 4 (Lah-tisleden), landsväg 140 (Gamla Lahtisvägen) samt huvudbanan och direktbanan till Lahtis.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Nora Paipis baserar sig på busstrafik. Sibbo blev år 2012 medlemskommun i Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT), vilket innebär att HRT ordnar den interna kollektivtrafiken inom Sibbo och kollektivtrafiken från Sibbo till övriga HRT-områden. NTM-centralen i Nyland svarar för trafiken över HRT:s gränser i riktning mot t.ex. Borgå, Borgnäs och Träskända. Träskända kommunfullmäktige har tagit ett villkorligt beslut om att staden skulle ansluta sig till samkommunen Helsingforsregionens trafik fr.o.m. 1.1.2024.

I den sk. SAVU-utredningen (regional tillgänglighet med kollektiv-, gång- eller cykeltrafik) ligger Norra Paipis inom zon VII, där invånarna kan nå de behövliga servicepunkterna och arbetsplatserna typiskt med bil. (HRT 3/2014).

Kollektivtrafikens nuvarande servicenivå enligt HRT:s definition är längs landsväg 146 resp. Paipisvägen *- (erbjuds förbindelser för skol- och arbetsresor). Utanför dessa korridorer har någon servicenivå inte bestämts. Genom Norra Paipis trafikerar fyra linjer. Bussarna kör längs landsväg



De närmaste järnvägstationerna och deras tillgänglighet med kollektivtrafik samt busshållplatserna i planeringsområdet (Trafix).

146 och Paipisvägen. Turutbudet betjänar i första hand skol- och arbetsresorna på morgonen och eftermiddagen. I MAL 2019 -planen visas Träskända–Norra Paipis–Borgnäs -förbindelsen som en del av busstrafikens stomlinjenätverk år 2030 i förbindelsekategorin "andra viktiga regionala förbindelser".

På Järvenpää-sidan finns längs huvudbanan Träskända och Ainola stationer samt längs Lahtis direktbana Haarakari station. Vid dessa stationer erbjuds rikligt med anslutningsparkeringsplatser för såväl bilar som cyklar.

Gång- och cykeltrafik

I planområdet finns för närvarande inga leder för gång- och cykeltrafik. Inom området finns två övergångsställen, av vilka de ena korsar landsväg 146 invid Paipisvägen och den andra korsar Paipisvägen intill Norra Paippis skola. Vartdera övergångsstället har förverkligats enbart med gängse markeringar. En friluftsstig löper under landsväg 146 i en tunnel väster om Fredsbackavägens anslutning.

På Träskändasidan löper längs landsväg 146 en kombinerad led för gång och cykeltrafik. I uppdateringen av cykeltrafikens huvudnät i Helsingforsregionen (HRT 13/2022) har förbindelsen identifierats som ett potentiellt förbindelsebehov efter år 2030 beroende på utvecklingen i regionens markanvändning.

Trafiksäkerhet

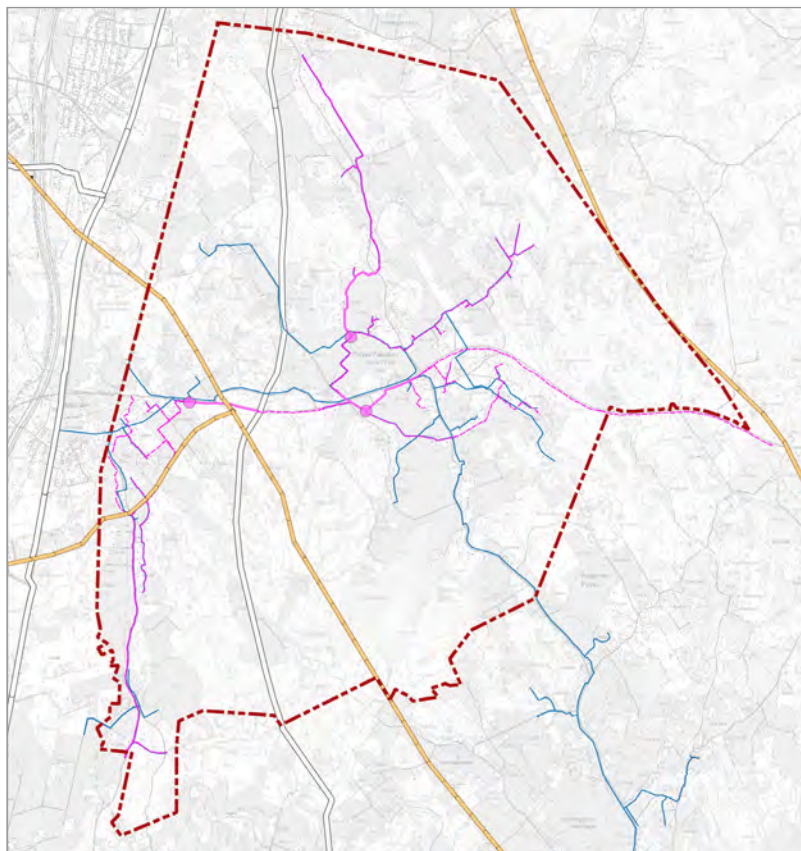
Inom planområdet har under perioden 2017–2021 inträffat 4 olyckor med personsador och 6 olyckor med egendomssador. Av olyckorna har 8 inträffat på landsväg 146. Trafiksäkerheten längs landsväg 146 (Rajakulmavägen) har också upplevts som problematisk vad gäller fotgängare och cyklister.

Infrateknik

Huvudparten av byggnaderna inom planområdet är anslutna till vattenförsörjningsnätet. Även avloppsnetet (tryck- och gravitationsledning) täcker väl de tätast utbyggda områdena, men i söder, nordväst och nordost finns större enhetliga områden utan avloppsledning. Områden med behov av vattenförsörjning är på området fyra – längs Fågelmossavägen, Ruttensvågen, Mossavägen och Paipisvägen. Av dessa är Mossavägsområdet tänkt att förverkligas under perioden 2014–2023 (Utvecklingsplan för vattenförsörjning 2014-2023, Pöyry 2014).

Delgeneralplaneområdet hör huvudsakligen till verksamhetsområdet för ett lokalt nätandelslag, varför bredbandsförbindelse kan ordnas.

Genom planområdets västra del löper en 110 kV kraftledning och i nord-sydlig riktning en naturgasledning.



Tekniska nätverk inom planeringsområdet.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer

I den av museiverket och miljöministeriet år 1993 publicerade förteckningen 'Den byggda kulturmiljön – kulturhistoriska miljöer av riksintresse' ingår 'Norra Paipis by och kulturlandskap' som ett objekt av riksintresse, men objektet har lämnats utanför den år 2009 publicerade RKY-listan.

I förteckningen RKY 1993 beskrivs objektet sålunda:

"Norra Paipis, Pohjois-Paippinen, har fått sin bosättning förhållandevis sent i slutet av 1700-talet. Byacentrum med skolor och affärsbyggnader utgör en mångfacetterad helhet.

- Rosbacka röda manbyggnad invid bystråket har byggts vid sekelskiftet.
- Byggnadsgruppen på Rörstrand lägenhet är belägen i kanten av åkerslätten väster om byacentrum. Huvudbyggnaden är till sina äldsta delar från år 1844 och har förstörats på 1870-talet.
- Fågelns hemman är belägen i kanten av samma åkerslätt. De båda bostadsbyggnaderna härstammar från slutet av förra århundradet. Gårdstunet avgränsas av en rad gamla bodar."

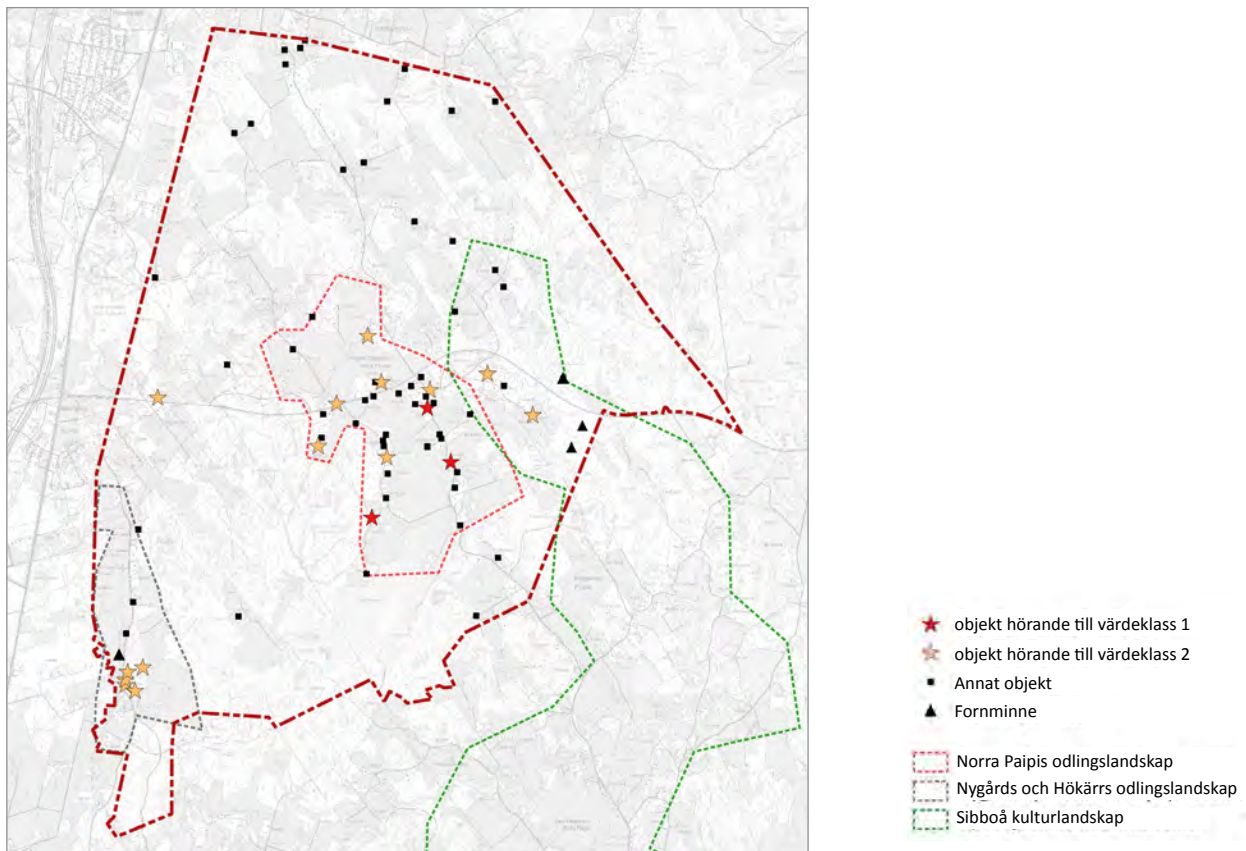
Över Sibbo utarbetades för generalplanarbetet en inventering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och

miljöer åren 2004 och 2005 (Arkkittehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy; Miljöbyrå Ab, 2006). Denna utredning ligger som grund för den aktuella delgeneralplanen för Norra Paipis och den här relaterade objektbedömningen följer denna inventering. I inventeringen ingår också noggrannare beskrivningar av objekten (objekt-numreringen hänvisar till inventeringen). Inom hela Sibbo finns 6 objekt med riksomfattande värde, men inget av dem är beläget på planområdet.

Inte heller finns det på området något objekt som klassificerats som värdefullt på regional nivå.

Områdena och objekten har inom planområdet klassificerats i klasserna 1-3/3. Av dessa hör objekten i klasserna 1 och 1-2 till planområdets värdefullaste objekt, bland vilka i senare skeden kan identifieras objekt av riksomfattande eller regionalt intresse. Till klass 2 har hänförts sådana objekt som uppvisar egenskaper motsvarande klasserna 1 eller 1-2, men till bevarandegrad eller estetiskt värde likväl i mindre omfattning. De har sitt eget lokala värde.

Miljöer och objekt i klasserna 1 och 1-2 ska i enlighet med inventeringen bevaras. Bevarandet av karaktärsdragen i miljöer tillhörande klasserna 2 och 2-3, vilka har lokala värden, skall likaså tryggas. Bevarandet av objekten i klass 2 bedöms i inventeringen ha stor lokal betydelse varför detta varmt rekommenderas (Arkkittehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy; Miljöbyrå Ab, 2006).



Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer i planeringsområdet.

Objekten har i inventeringen värdesatts på basis av tre huvudkriterier: arkitektoniska (A), historiska (H) och miljömässiga värden (Y). För de noggrannare tilläggsriterierna redovisas i ovan nämnda utredning över kulturmiljöer och byggnadsarv.

Kulturlandskap

Sibbo å kulturlandskap har klassificerats som ett landskapsområde av regionalt intresse i publikationen *Miljöministeriets betänkande 66/1992: Värdefulla landskapsområden, Betänkande II av arbetsgruppen för landskapsområden*.

Fornminnen

Fornminnesinventeringar gällande Sibbo fastlandsområden (förhistorisk tid) resp. Sibbo skärgård (förhistorisk och historisk tid) har gjorts 2007 (Museiverket) och 2021–22 (LIDARK-projektet). Enligt inventeringarna finns inom planområdet fyra fasta, genom fornminneslagen fridlysta fornminnen: på Lilla Kummelberg -området finns fem i kedjeformation grävda jordgropar i anslutning till svedjebruket (MJ-kod 1000008145), Nygårds stenåldersboplatser (MJ-kod 1000005190) samt kolminorna Linsveden 1 (1000047528) och Linsveden 2 (1000047529). Områdernas fridlysningsklass är enligt museiverkets klassificering 2, dvs. klargörandet av objektets värde förutsätter grundligare utredningar. Fornminnenas exakta utsträckning är inte känd. Utsträckningens omfång ska utredas separat, ifall betydande förändringar i markanvändningen planeras.

Utöver de genom fornminneslagen fridlysta objekten finns i området ytterligare det av museiverket som annat kulturarvsobjekt betecknade objektet Kummelbergen (MJ-kod 000008146). Det är här fråga om ett naturligt stenröse, som under olika tider har bearbetats och varifrån sten tagits för anläggande av högar och vallar.

1.4.4 Landskap och naturmiljö

Landskapsutredning

För delgeneralplanarbetet uppgjordes en landskapsanalys. Analyskartorna (Rapport över utgångsläget 2016, bilagor 8–19) kompletterades enligt behov efter fältarbetet och de fungerade som bas för rekommendationerna. Landskapsutredningens material uppdelas i två faser:

Fas 1 – Basutredningar

- topografi
- berggrund
- jordgrund
- mikroklimat
- landskapsstruktur
- sluttning
- vegetation (stamkarta + luftfotografi)
- vattenförhållanden (vattendelare och vattendrag + våtmarker)

Landskapet i historiska kartor

- historiska kartor jämte beskrivande text
- Konungens kartverk, Senatens karta osv.
- det visuella landskapet (fältarbete i april, foton)

Landskapets värden och problem

- värden i landskapet (konstaterade värden och annanstans definierade värden, t.ex. RKY)
- problem i landskapet

Fas 2 – markanvändningsrekommendationer

Landakapsmässiga markanvändningsrekommendationer (Landskapets visuella kapacitet och lämplighetszoner för byggandet)

Värdefulla naturobjekt

På planområdet finns tre områden med betydande naturvärden: Rörstrandsområdet, Kummelbergen samt Sibbo ås huvudfåra.

På Rörstrandsområdet grundades år 1995 Paipis naturskyddsområde (ESA010043, 1.4.1995), som år 2002 utvidgades till det Gammelskogen i Rörstrand benämnda Natura 2000 -området (FI0100069), inkluderande även Bastmossens och Tornbergets skogsområden. Inom samma område finns även till skyddsprogrammet för gammelskogar hörande Rörstrands skog AMO000037 samt AMO010344. På planområdet finns därtill det på privatmark grundade naturskyddsområdet Törngrens skogar (YSA260193) och det av staten som naturskyddsområde inlösta området Hökärrs skog.

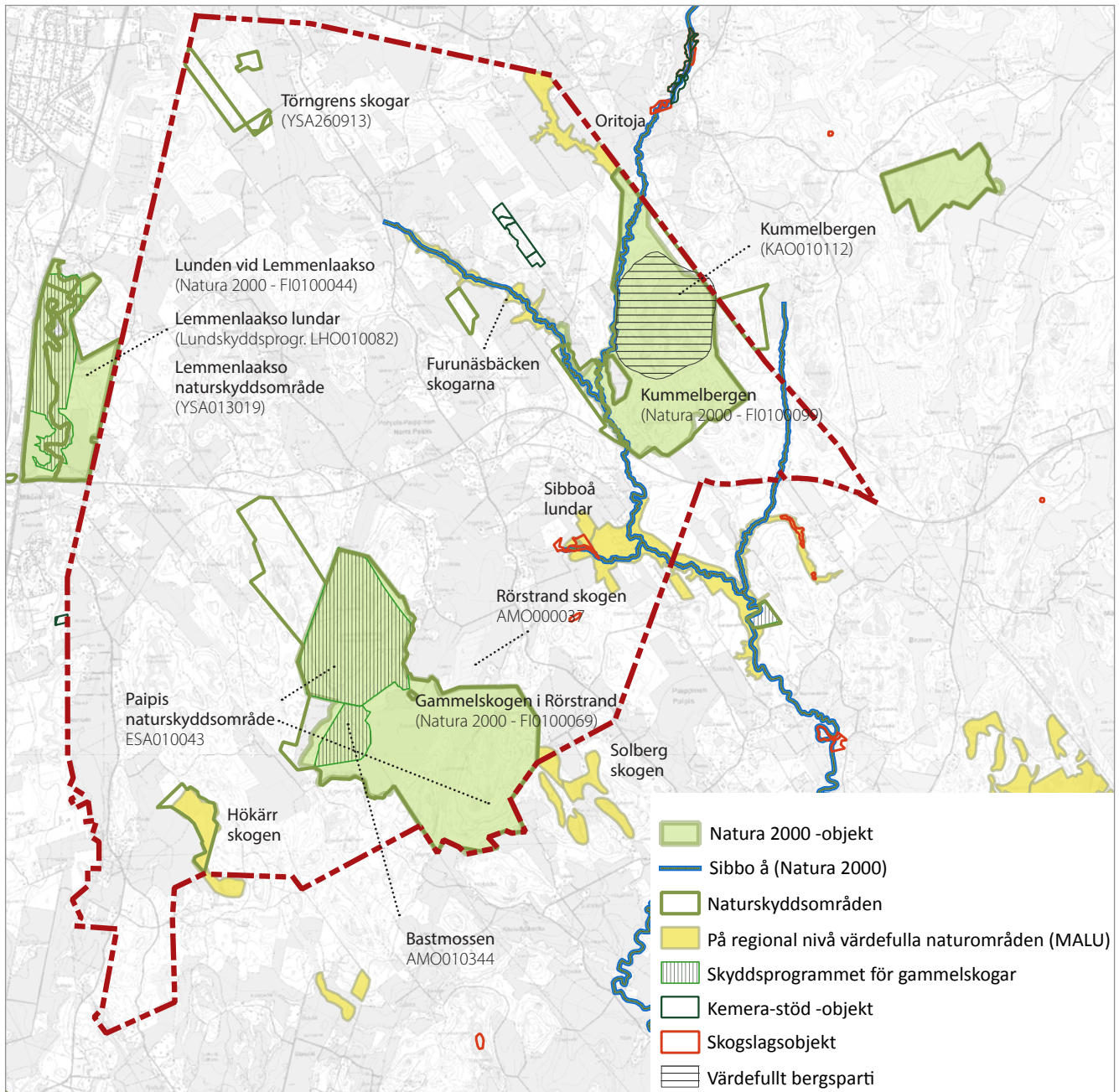
Övriga Natura 2000-objekt på planområdet är Kummelbergen (FI0100099) samt Sibbo ås huvudfåra (FI0100086). Kummelbergsområdet har också i den för miljöministeriet gjorda inventeringen av med tanke på natur- och landskapsskydd värdefulla bergspartier klassificerats som område av riksintresse.

I rapporten över på regional nivå värdefulla naturområden i Östra Nyland (MALU) (Östra Nylands förbund, 2010) har inom planområdet antecknats fem naturmiljöområden av regionalt intresse: Sibbo ås lundar (objekt nr 6 'Sipoonjoen lehdot' i rapporten), Hökärrs skog, Solbergs skogar samt Oritoja bäckfåra.

I samband med planarbetet har gjorts en s.k. Natura-utvärdering, genom vilken säkerställs att på områdena hörande till Natura 2000 -nätverket ett sådant skydd förverkligas som motsvarar de uppställda skyddsmålen (Ympäristötutkimus Yrjölä 10.10.2016).

Naturtyper och växtlighet

För Sibbo generalplan 2025 gjordes en täckande naturutredning (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2006). Avsikten med utredningarna var att lokalisera de ur naturskydds-



Natura 2000 och andra naturskyddsområdena på planeringsområden.

synvinkel värdefulla naturtyperna och naturområdesdelheterna, de enligt naturskyddslagen 29 § värdefulla naturtyperna, de enligt skogslagen 10 § särskilt viktiga livsmiljöerna samt förekomsten av starkt hotade, hotade, nära hotade, lokalt sårbara och i naturdirektivets bilagor II och IV nämnda kärlväxtarter. På planområdet identifierades 40 beaktansvärda naturtypsobjekt som fördelades på totalt 51 figurer. Visavi vegetationen bedömdes bland dessa 6 st. vara särskilt värdefulla (numren inom parentes hänvisar till objektförteckningen i utredningen):

- Oritoja bäckfåra (20)
- Furunäsbäckens stränder (21b)
- förekomster av finnstarr i Furunäs (22)

- kanterna av Sibbo å jämte sidofåror i Norra Paipis (27)
- Bastmossen–Lillmossen (150 a–c)
- ett äldre skogsparti i naturligt tillstånd i Bastmossens nordvästra kant (193)

På området har påträffats sex hotade växtarter: grön sköldmossa (starkt hotad), skogsklocka, aspgelélav, fyr-ling, fältgentiana och finnstarr (hotade). Därtill har påträffats fem sårbara arter: gräddticka, blåsuga, svämmossa, svedjenäva och kattfot. Enligt en tidigare utredning har på området även påträffats backnejlika (nära hotade) och nattviol (fridlyst). De hotade och nära hotade arternas förekomster är koncentrerade till skydds- och Natura-områden (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2016, FCG 2023).

Flygekorre

I naturinventeringen, som gjordes som underlag för Sibbo generalplan 2025 (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2006), påträffades inom planområdet två flygekorrområden: inom och intill Kummelbergens Natura 2000 -område samt i skogspartiet öster om Kaskelavägen.

Som en del av delgeneralplanearbetet kartlades förekomsten av flygekorre på nytt. Utredningsarbetet utfördes av Ympäristötutkimus Yrjölä Oy under våren 2016. I sådana inventeringar identifieras lägen för flygekorreförekomster, bedöms grönförbindelserna och görs rekommendationer för markanvändningen.

Enligt rapporten påträffades inga tecken på flygekorre. Alla tidigare förekomster var tomma eller förstörda genom hygge. Lämpliga levnadsmiljöer fanns fortfarande rikligt kvar, men alla identifierade områden var tomma.

Enligt sammandraget i rapporten försvagar områdets planläggning inte områdets flygekorresituation, eftersom artens stam för närvarande tycks vara mycket svag. Med hjälp av planläggningen kan skyddsnivån tryggas till exempel genom att trygga skogbevuxna förbindelser både inom planområdet och mellan vidsträckt skogsområden utanför.

Boknätfjäril

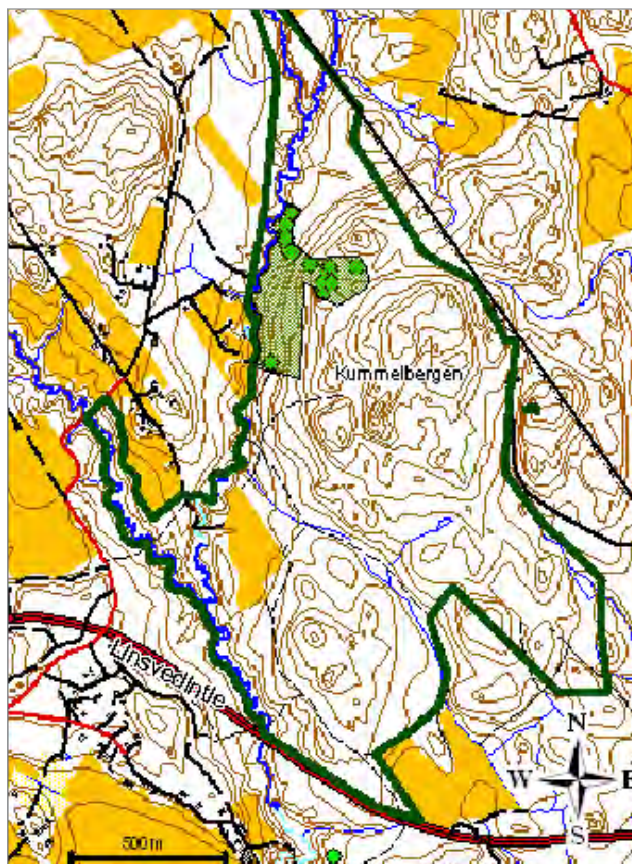
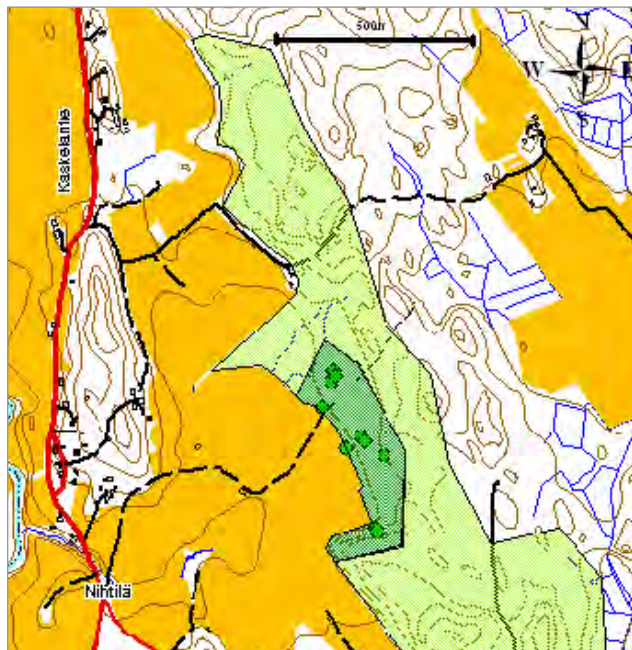
Som en del av delgeneralplanearbetet gjordes en utredning över förekomsten av boknätfjäril på planområdet (Ympäristötutkimus Yrjölä Oy 2016). På basis av utredningen finns på området rikligt med för boknätfjärilen lämpade biotoper och arten förekommer på området. Delgeneralplaneringen försvagar enligt utredningen åtminstone inte signifikant förekomsten av boknätfjäril i Sibbos norra delar. Levnadsbetingelserna för arten kan förbättras genom att längs vägkanter och soliga skogsbryn lämna högre gräsvegetation som lockar fjärilar samt genom att undvika kalhygge. Åtgärderna i fråga skulle förbättra levnadsbetingelserna för även andra fjärilsarter. (Yrjölä 2016).

Fladdermöss

I fladdermuskartläggningen som år 2006 gjordes för Sibbo generalplan 2025 (Wermundsen Consulting Oy; Batcon Group 2006) konstaterades att det inom planområdet finns fyra områden där fladdermöss förekommer (områdesnumreringen åsyftar kartläggningens objekt-nummer, den romerska siffran klassificeringen I-III):

- område 1: miljön kring södra delen av Laurilavägen, III
- område 2: södra delen av Ruttenstensvägen, III
- område 3: bron över Sibbo å, III
- område 4: Rörstrand, II

Ett typiskt område av klass II är t.ex. en skog med mustaschfladdermöss. Fladdermusförekomsten är riklig, men kolonis exakta läge är ofta okänd eller någon byggnad tjänar tidvis som föröknings- och viloplats för fladdermössen. På typiska fladdermusområden av klass III jagar



Flygekorrens utbredningsområden inom planeringsområdet. Kaskelavägen ovan, Kummelbergen nedan. (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2006).



Kartlagda fladdermusområden på planeringsområdet (Wermundsen Consulting Oy; Batcon Group 2006).

fladdermössen aktivt på området bara under en del av sommaren eller beroende på väderleken. Fladdermusarter förekommer i allmänhet bara en eller två. Fladdermusinventeringen kompletterades på sommaren 2016 till de delar, där tilläggsbyggnation sannolikt kunde bli aktuell (Ympäristötutkimus Yrjölä 2016). Särskilt nordfladdermus iaktogs i större utsträckning på de byområden som utgör för arten lämpade habitat.

Övrig fauna

Enligt Ellermaa (2018) finns på utredningsområdet två för skogsfågelbeståndet värdefulla områden: Kummelbergens och Rörstrands skyddsområden. Kummelbergen-området är livsmiljö för åtminstone tjäder och tretåig hackspett. Till det på landskapsnivå värdefulla skogsfågelbeståndet på Rörstrandsområdet hör tjäder, skogssnäppa, spillkråka, tretåig hackspett och tofsmes. Därtill är området en betydande livsmiljö för åtminstone nattskärna, dubbeltrast, mindre flugsnappare, järpe, orre och gransångare. (FCG 2023).

På området finns för barrskogar och åkermiljöer typiskt djurbestånd såsom t.ex. älg, räv, fälthare och skogshare samt som tillfälliga besökare lodjur och vargar. På Norra Paipis -området påträffas en synnerligen sårbar bladlusart benämnd *Macrosiphum weberi*. Ytterligare förekommer på området tre insektsarter som är nära hotade: stor larvtjur, svart smalpraktbagge och kortvingearten *Bledius defensus*. (FCG 2023).

Ekologiska nätverk

Natura-områdena Rörstrand och Kummelbergen är kärnnaturområden på regional nivå och via dem förenas det sydligare Sibbo till en del av det ekologiska nätverket på region- och riksnivå. (YS-konsultit Oy, 2002)

På lokal nivå innebär tryggheten av de ekologiska nätverkens funktion att förbindelserna mellan de ovan nämnda och andra närliggande kärnnaturområden bevaras tillräckligt sammanhängande.

Grundvattenområden

Inom planområdet ligger fyra grundvattenområden av första klass: Norra Paipis (0175301), Forsbacka (0175306), Nygård (0175307) och Marjamäki (0124551). Inom Norra Paipis grundvattenområde är den av samkommunen Mellersta Nylands Vatten upprätthållna Björkbacka vattentäkt belägen. Även på Forsbacka, Nygård och Marjamäki områden är vattentäkter i bruk.

Vattenrätten i Västra Finland har avgränsat ett skyddsområde för Forsbacka vattentäkt. Skyddsområdet har definierats för en år 1978 byggd brunn. Vattentäkten flyttades år 2001 till Linds brunn söder om den tidigare brunnen. Därigenom sker vattentäkten för närvarande utanför det avgränsade närskyddsområdet.

1.4.5 Störningsmoment

Vägtrafik

En bullerundersökning omfattande hela Sibbo gjordes år 2010 (WSP Finland Oy) och visar nuläget samt prognoser för 2030 resp. 2050. Enligt rapporten sträcker sig bullerområdet i nuläget ca 50–100 m från vägen. Enligt prognosen kommer läget i Norra Paipis inte att nämnvärt förändras. Innanför bullerområdet finns i dagsläget några enstaka byggnader. Då planprojektet framskred, ansågs det motiverat att uppdatera uppgifterna om vägtrafikens bullerolägenheter och bullerzonernas omfång, och en utredning om förhållandena på planområdet beställdes (Promethor 2017).

Flygbuller

Området ligger delvis under Helsingfors-Vanda flygplats start- och landningsrutter enligt Finavias utredning *Helsinki-Vantaan lentoasema, Lentokoneiden melu kehitystilanteessa 2025* (2008). Enligt utredningen utsträcker sig flygbullerområdena >50 dB ändå inte till planområdet. I Traficoms utredning *Helsinki-Vantaan lentoaseman yhteistyöryhmä – Liikenne- ja viestintäviraston yhteenveto melutavoitteen vuosittaisesta seurannasta toimittajien indikaattoritietojen pohjalta, 2019* (Traficoms publikationer 2019) konstateras att planområdets sydvästliga-sydliga delar är belägna inom en buffertzon för flygbuller (bullernivå Lden 50–55 dB), varför det är skäl att där beakta flygbuller vid planeringen av byggnader.

Förorenad mark

På delgeneralplaneområdet ligger flera områden med eventuellt förorenad mark. Dessa s.k. riskobjekt ska utredas noggrannare i samband med genomförandeplanering. Som en bilaga till planbeskrivningen har angivits de potentiella objekten enligt den riksomfattande utredningen över förorenade markområden i Finland - Data-systemet för jordmånens status (MATTI). De eventuella objekten för förorenad mark i områdena kring bycentrum och Rajakylä hör samman med gamla servicestationer och bränslepumpar i anslutning till tidigare bybutiker.

2. Planeringskedan och växelverkan

2.1 Strukturmodeller

För planområdets helhetsstruktur uppgjordes tre strukturmodeller för att konkretisera och illustrera alternativa lösningar för genomförandet av områdets markanvändning. De olika aktörernas och intressenternas mål betonades på olika sätt i modellerna.

De studerade modellerna var 1. "Bycentrum och utvecklingsstråk", 2. "Regionsamarbete och konsolidering" samt 3. "Utvidgning av nuvarande struktur". Modellerna avviker från varandra i synnerhet i förhållande till lokalt vs. regionalt samt koncentrerat vs. utspridning. Utbyggnadsvolymen i alla strukturmodeller var i princip densamma.

I jämförelsen mellan strukturmodellerna granskades hur de uppställda målen gällande bebyggelsestruktur och landskap, bostadsbyggande och service samt miljövard förverkligades. Genom att jämföra modellerna och utvärdera deras konsekvenser försökte man formulera en syntes, som innehöll element ur olika modeller och kunde tjäna som grund för planutkastet. Som en slutsats av konsekvensbedömningen presenterades en kombination av strukturmodellerna 1 och 2. Kommunstyrelsens markanvändningssektion godkände linjedragningen vid sitt möte 8.6.2016.

Över jämförelsen mellan strukturmodellerna har uppgjorts ett separat dokument som bilaga till beskrivningen över planutkastet.

2.2 Byggbarhetsanalys och dimensioneringszoner gällande byggandet

I planberedningen för Norra Paipis tillämpas en nyutvecklad metod för bestämningen av byggrätten. Dimensioneringen baserar sig på lämplighetszoner visavi byggandet med utnyttjande av GIS-data. Parallellt med byggbarhetsutredningen gjordes även en traditionell stomlägenhetsutredning för att metoderna skulle kunna jämföras sinsemellan.

I byggbarhetsutredningen gällande planområdet har de olika delarnas lämplighet som områden för lokalisering av nybyggnation bestämts på basis av följande faktorer:

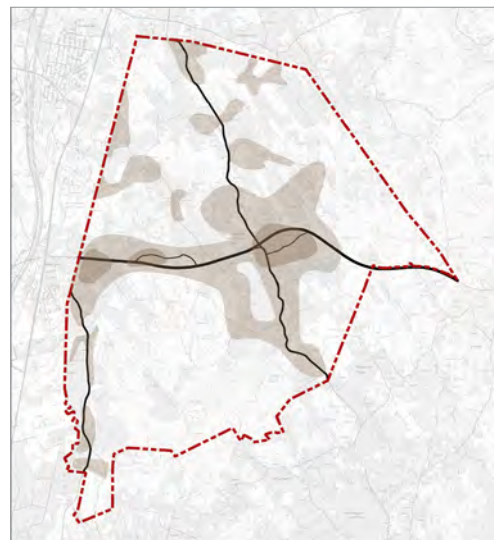
- samhällsstrukturella lägesfaktorer (*anslutning till befintlig bosättningsstruktur, närhet till skola, närhet till hållplats för kollektivtrafik, närhet till vattenlednings- och avloppsnät*),
- byggbarhets- och boendekvalitetsfaktorer (*jordmån, mikroklimat, störningsfaktorer*),
- landskaps- och miljömässiga faktorer (*landskapets diversitet och ekotoner, grundvattenområden, skyddsområden*).



Modell 1: "Bycentrum och utvecklingsstråk".



Modell 2: "Regionsamarbete och konsolidering".

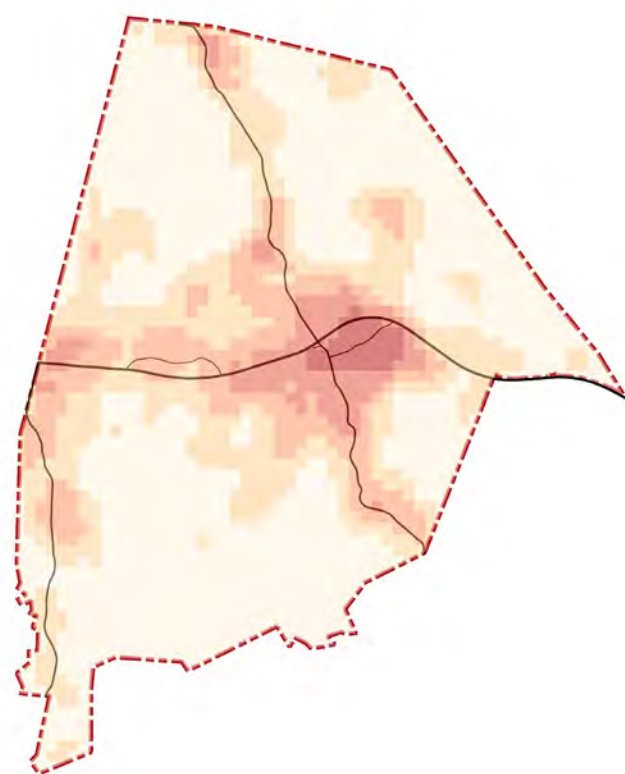


Modell 3: "Utvidgning av nuvarande struktur".

Betoningen av de olika variablerna har kalibrerats så, att enskilda fördelaktighetskriterier inte överbetonas och områdeshelheten bildas i enlighet med den valda strukturmodellen

Som ett slutresultat av byggbarhetsutredningen har planområdet delats in i inalles fem lämplighetszoner för nybyggande: 1. bycentrum, 2. tätt byområde, 3. Byns randområde, 3. Glesbygdsområde och 5. övriga områden. Byggplatser för nybyggnation har anvisats inom alla zoner, men fastighetens minimiareal växer då man går mot ur byggbarhetssynvinkel ofördelaktigare zoner. Poängberäkningssystemet och utgångsdata som använts beskrivs närmare i beskrivningens bilaga *Det på byggbarhetszoner baserade dimensioneringssystemet i delgeneralplanen för Norra Paipis*.

Inom alla zoner minskar styckningar gjorda på 2000-talet i samma mån antalet nya byggplatser på fastigheten, eftersom dimensioneringen beräknas enligt tvärsnittstidpunkten 1.1.2000. Varje obebyggd fastighet på minst 2000 kvadratmeter, belägen åtminstone delvis inom zoner 1–4 får dock minst en byggplats, ifall en sådan kan anvisas utanför landskaps- och naturområden som ska bevaras.



- 1. BYCENTRUM
- 2. TÄTT BYOMRÅDE
- 3. BYS RANDOMRÅDEN
- 4. GLESBYGDSOMRÅDE
- 5. ÖVRIGA OMRÅDEN

Fördelningen av fördelaktighetszoner för nybyggande.

2.3 Rapporter och publikationer som sammanställts under planarbetet

Det centrala bakgrundsmaterialet har sammanställts till den i april 2016 publicerade Rapport över utgångsläget. Under planläggningens gång har bakgrundsmaterialet kompletterats. En uppdaterad lista över det använda datamaterialet presenteras i Planbeskrivningens kapitel 10.

Under planarbetets gång har sammanställts rapporter, utredningar, promemorior och publikationer som kan laddas ned från kommunens webbplats.

- Program för deltagande och bedömning (PDB). 8.2.2016, uppdaterat 14.10.2022.
- Sammandrag av grupparbetena vid den första invånarkvällen. 29.2.2016.
- Sammandrag av resultaten från Harava- invånarenkäten angående Norra Paipis delgeneralplanering. 11.4.2016.
- Rapport över utgångsläget. 12.4.2016.
- PM och presentationer från dimensioneringsseminariet. 13.5.2016.
- Rakennemallit / Strukturmodeller. 26.5.2016.
- Det på byggbarhetszoner baserade dimensioneringssystemet i delgeralplanen för Norra Paipis. 26.5.2016, uppdaterat 19.3.2018 .
- Kirjoverkkoperhosen esiintyminen Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016 (Förekomsten av asknätfjäril på planområdet). Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016.
- Liito-oravan esiintyminen Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016 (Förekomsten av flygekorre i planområdet). Ympäristötutkimus Yrjölä 10.10.2016.
- Arvio Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaavan vaikutuksista läheisten Natura-alueiden luontoarvoihin (Bedömning av delgeneralplanens konsekvenser för naturvärdena i närliggande Natura-områden). Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016.
- Pohjois-Paippisten maisemaselvitys (Landskapsutredning över Norra Paipis). MA-Arkkitehdit, 4.11. 2016.
- Liikennemeluselvitys, kohde: G26 Pohjois-Paippisten osayleiskaava, Sipoo (Trafikbullerutredning: objekt: G26 Norra Paipis delgeneralplan). Promethor, 12.9.2017.
- Responsrapport gällande utkastskedet. Arkitektbyrå A-Konsult Ab, 12.2.2019.
- Responsrapport från förslagsskedet. Arkitektbyrå A-Konsult Ab, 1.3.2023.
- Pohjois-Paippisten osayleiskaava: Päivitetty luontoselvitys (Delgeneralplan över Norra Paipis: Uppdaterad naturutredning). FCG, 24.11.2023.
- Pohjois-Paippisten osayleiskaavan liikenneselvitys (Delgeneralplan över Norra Paipis: Trafikutredning). WSP, 30.11.2023.
- Responsrapport från förslagsskedet. Arkitektbyrå A-Konsult Ab, 18.12.2023.

2.4 Delgeneralplaneutkast och tidigare planförslag

Ett utkast till delgeneralplan med därtill hörande beskrivning och andra handlingar sammanställdes under hösten 2016. Det godkändes av kommunstyrelsens markanvändningssektion 14.12.2016 för framläggning och det var framlagt under tiden 30.1–28.2.2017.

Gällande planutkastet inlämnades inalles 97 åsikter, av vilka en gemensam skrivelse med 10 underteckningar, och 22 utlåtanden. Ett sammandrag av responsen jämförde genmälen och förslag till ändringar i planutkastet visas i en till planbeskrivningen bifogad rapport (*Responsrapport gällande planutkastet, A-Konsult Ab 24.9.2018*). De framförda synpunkterna och åsikterna beaktades såvitt möjligt i uppgörandet av det senare planförslaget.

Markanvändningsutskottet i Sibbo kommun återremitterade planförslaget till fortsatt beredning 27.11.2017. Man ville noggrannare bestämma byggandets volym enligt delgeneralplanen så att den motsvarar Sibbo generalplan 2025 och man önskade granska beräkningsgrunderna för byggandet. Uppdateringarna som skulle göras i planen behandlades noggrannare vid mötet som styrgruppen för att göra byggandet smidigare höll 10.12.2017, varefter planens dimensionering och handlingar ytterligare justerades. Markanvändningsutskottet återremitterade ändå vid sitt möte 19.3.2018 planen för fortsatt beredning med den centrala rekommendationen att beakta vatten- och avlopps nätet på ett mer vidsträckt område, när fördelaktighetszoner bildas och antalet nya byggplatser dimensioneras. Därtill önskades ändrade formuleringar i utkastskedets responsrapport samt preciseringar i avgränsningen för Kummelbergets SL-område. Utskottets linjedragningar har beaktats i beredningen av planförslaget.

De mest väsentliga ändringarna vid övergång från utkast till förslagsskedet gjordes genom att justera systemet för dimensioneringen (se bifogat dokument), varvid antalet nya byggplatser justerades och andra skedets byggplatser i bycentrum lämnades bort. Förändringarna i dimensioneringen beskrivs och motiveras närmare under punkt 3.1 nedan.

Fördelaktighetszonerna inom planområdet har avgränsats på nytt med beaktande av närheten till vatten- och avlopps nätet på ett större område än tidigare. Byggandets volym i bycentrum har något minskat jämfört med utkastskedet medan samtidigt inom andra zoner nya byggplatser bildats med betoning på utnyttjandet av vattenförsörjningsnäten. Byggplatserna i det andra skedet har samtidigt lämnats bort. Genom justeringen eftersträvas en sådan måttställning av det förväntade tilläggsbyggande, att behov att uppgöra detaljplan inte uppstår och att å andra sidan markägarna blir jämlikt behandlade.

Av vägförbindelserna har på plankartan utmärkts även de mest betydande enskilda vägarna och bullerzonerna och -bestämmelserna har reviderats på basis av den nya utredningen. Längs Granbackavägens södra avsnitt har tillagts en beteckning för gc-led. Från bycentrum till Nygransvägens anslutning. Beteckning för ridled har tagits bort

från plankartan. Friluftslederna har granskats till antal och sträckning. Särskilt har leder över odlingsmarker avlägsnats. Även beträffande ekokorridorerna har små justeringar gjorts och sträckningen av ekoförbindelserna har översetts.

Avgränsningarna för skyddsområden har preciserats och i beteckningarna för områden av betydelse för naturens diversitet (luo) har områdena beskrivits individuellt. Grundvattnets bildningsområden och skyddszoner för platserna för pumpning och behandling av grundvatten definierades. Byggplatserna har flyttats eller avlägsnats från skyddsområdena kring vattentäkter och vattenbehandlingsanläggningar. Därtill granskades planbestämmelserna relaterade till grundvattnet.

Konsekvensbedömningen gällande natur- och miljökonsekvenser uppdaterades. Eventuella områden med förorenad mark antecknades på plankartan. Av byggnadskyddsobjekten har i planen utmärkts även de bevarade objekten i klass 2. Också planbestämmelserna har korrigerats eller preciserats beträffande tillstånd för miljöåtgärder, byggplatsernas minimistorlek och sidobostäder.

Efter gjorda ändringar behandlade markanvändningssektionen planförslaget vid sina möten 24.9.2018 och 19.11.2018, varvid utskottet redan tredje gången remitterade förslaget för ny beredning. Sektionen linjerade att antalet nya byggplatser utanför bycentrum bör ökas och bestämde nya, rymligare dimensioneringskriterier för fördelaktighetszon 4 (glesbebyggelseområde).

Det i enlighet med linjedragningarna utvecklade delgeneralplaneförslaget var framlagt 25.2–15.4.2019. På basis av utlåtandena bedömdes ändå att det möjliggör - bedömt på hela kommunens och stadsregionens nivå - alltför rikligt nybyggande utanför detaljplaneområdena, och planens dimensionering har på basis av nya planeringsprinciper godkända av kommunens markanvändningssektion (8.4.2020) och kommunstyrelsen (20.4.2020), utvecklats i en beträffande byggplatsantalet måttligare riktning.

Markanvändningssektionen (8.4.2020 § 29) och därefter kommunstyrelsen (20.4.2020 § 98) linjerade principerna för den fortsatta planeringen enligt följande:

- Genom att reglera delgeneralplanens dimensionering kommer man nära dimensioneringen för generalplanen för Sibbo 2025. En betydande del av myndighetsresponsen beaktas. Dessutom beaktas all övrig respons som sådan.
- Möjligheterna till två bostäder avlägsnas från delgeneralplanebestämmelserna.
- Sidobostäder behandlas inte i planbestämmelserna.
- Tvärsnittstidpunkten 2000 bevaras i enlighet med Sibbos fullmäktiges tidigare beslut 15.6.2015.
- MBL 44§ tillämpas inte i slutförande av delgeneralplanarbetet: byggnadsplatserna anges som riktgivande och varje plats kräver avgörande av planeringsbehov före beviljande av byggnadslov.

Markanvändningssektionen (16.3.2022) och därefter kommunstyrelsen (28.3.2022) linjerade principerna för den fortsatta planeringen enligt följande:

- Baserar sig på delgeneralplaneförslaget 2/2019.
- Dimensioneringen enligt fördelaktighetszonerna; Zonerna 3 och 4 förblir såsom tidigare. Om det inom zonerna 1 och 2 föreligger risk att detaljplanetröskeln överskrids, minskas antalet byggplatser vid behov. Likaså kan byggplatserna inom zonerna 1 och 2 minskas, om byggplatsernas totalantal hotar växa sig alltför stort.

Gernom en planlösning som baserar sig på markanvändningssektionens (8.4.2020) och kommunstyrelsens (20.4.2020) nya linjedragningar avsåg man att till väsentliga delar tillmötesgå den erhållna myndighetsresponsen. Kriterierna för dimensioneringen av byggplatser justerades så att områdets totaldimensionering låg på samma nivå som i planutkastet (2016) och i Sibbo generalplan 2025. Glesområdesbyggandets volym samt omfånget på byområdena (AT-2) inskränktes i planlösningen. I beredningen av det nya delgeneralplaneförslaget avstod man också från strävandena att tillämpa möjligheten att bevilja bygglov direkt på basis av delgeneralplanen enligt MBL 44§, eftersom förutsättningarna därtill inte ansågs vara tillräckliga på basis av utlåtandena.

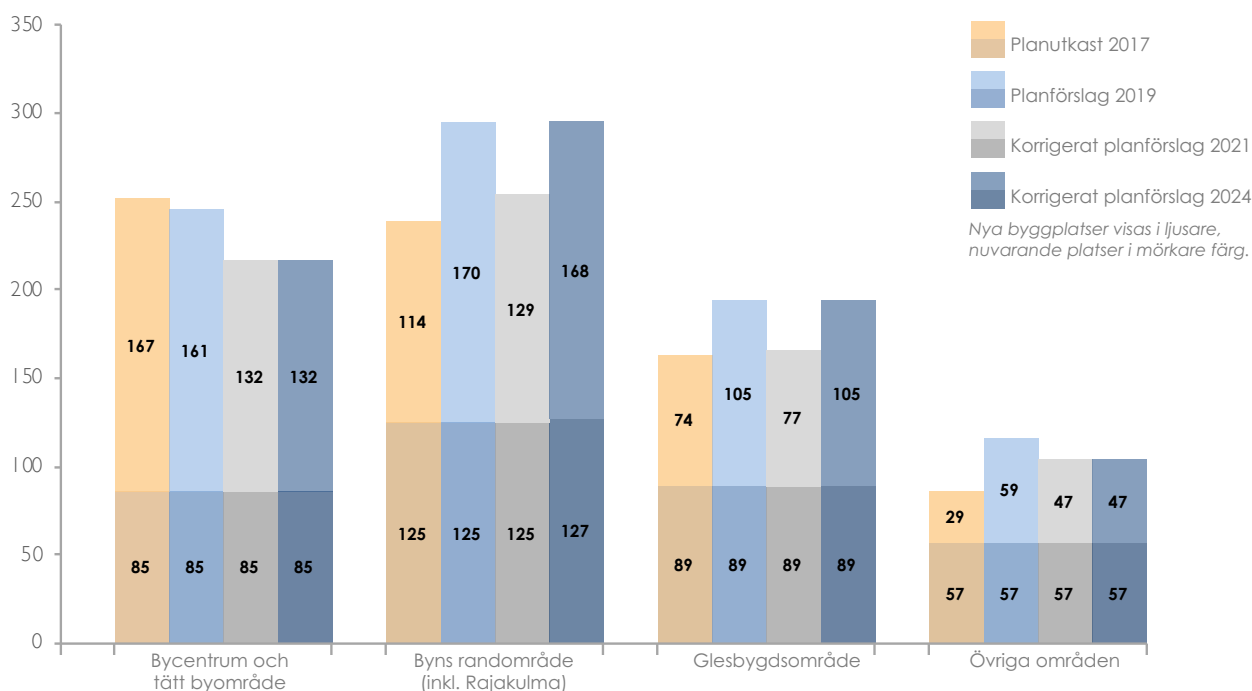
Som tvärsnittstidpunkt för dimensioneringen tillämpades fortfarande år 2000 i enlighet med kommunfullmäktiges beslut. Med tanke på samhällsstrukturen ansågs det i beredningen av planlösningen vara viktigt att möjliggöra kompletterande av bebyggelsen i bycentrum och

längs de viktiga förbindelselederna enligt strukturmodellen "Bycentrum och utvecklingsstråk". Ett tillämpande av år 1959 som tvärsnittstidpunkt skulle ha lett till att byggplatserna placeras på sämre lägen än i den föreslagna planlösningen och att därigenom samhällsstrukturen blir mer splittrad.

Vid beredningen av planen bedömdes att bestämmandet av tvärsnittsåret till en tidpunkt tidigare än 20 år från dagsläget är tillräckligt lång för att säkerställa en jämlik behandling av de nuvarande fastighetsägarna samt förhindra situationer, där under senare tider genomförda fastighetsdelningar skulle ge vissa markägare ojämlig nytta jämfört med sådana som hållit sin fastighet intakt.

Markanvändningssektionen (24.3.2021, 16.3.2022) behandlade det färdigställda planförslaget vid sina möten och beslutade att remittera planen till fortsatt beredning i strid med föredragandens förslag. Sektionens och sedermera kommunstyrelsens (28.3.2022) ställningstagande var att man inte skulle bemöta myndighetsresponsen gällande glesbebyggelsens omfång genom att minska på dimensioneringen av byns randområden (zon 3) eller glesbygdsområden (zon 4), utan att man på dessa områden skulle bibehålla dimensioneringen i det år 2019 framlagda delgeneralplaneförslaget. Till övriga delar kunde enligt markanvändningssektionens preciserade beslut (15.11.2022) som grund för beredningen av planlösningen tillämpas det för fortsatt beredning remitterade planförslaget från år 2021.

Planförslaget uppdaterades på basis av ovan relaterade principer under vintern 2022–2023. Vid beredningen av det korrigerade delgeneralplaneförslaget beaktades till tillämpliga delar de utlåtanden och åsikter som erhållits gällande det under tiden 25.2–15.4.2019 framlagda



Utvecklingen av antalet nya byggplatser i fördelaktighetszonerna 1–5 i planläggningens olika skeden.

planförslaget, och bemötandena till dessa framgår ur den uppgjorda responsrapporten.

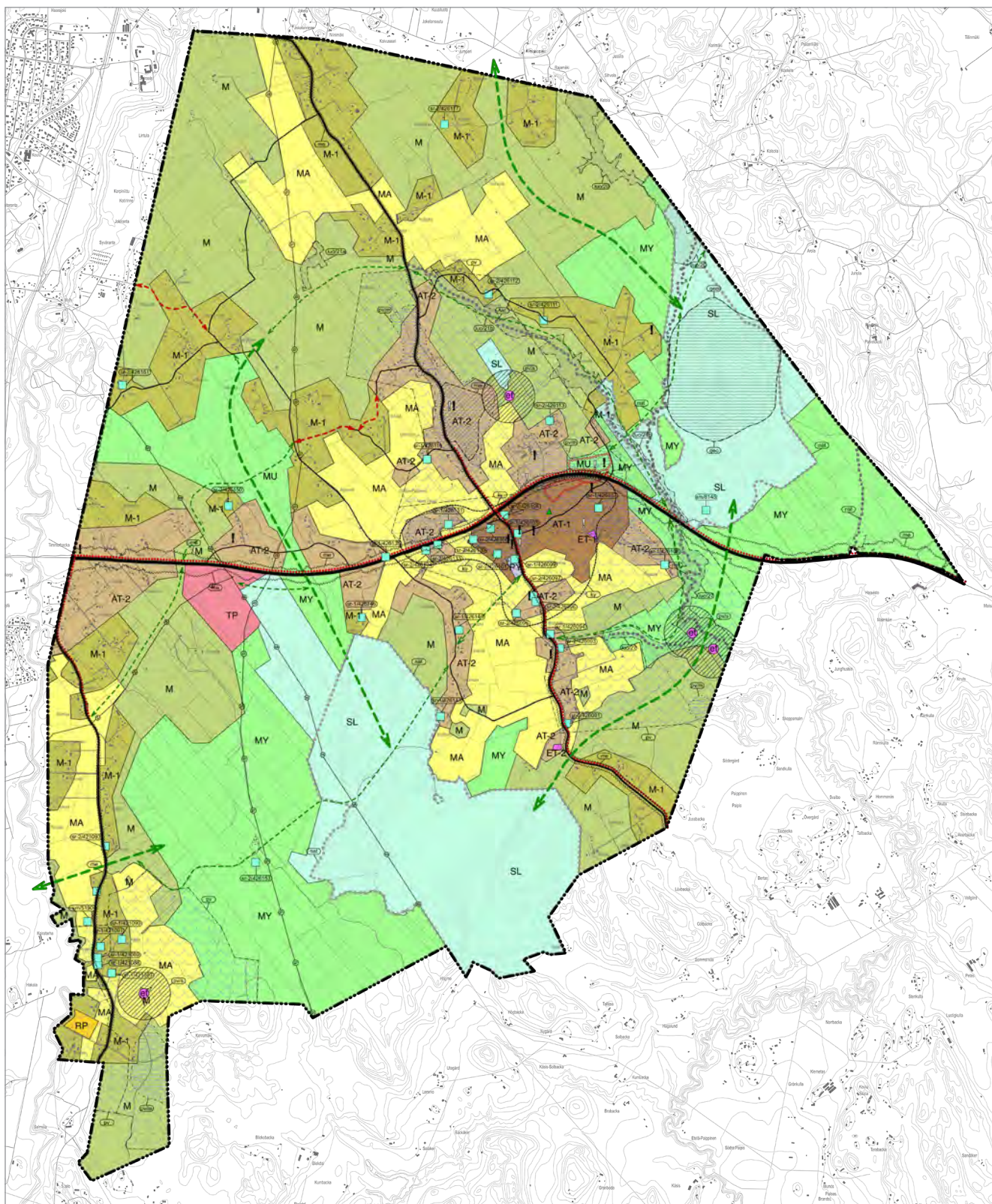
Markanvändningsutskottet behandlade det korrigerade planförslaget vid sitt möte 1.3.2023. Utskottet beslutade enhälligt att föreslå för kommunstyrelsen att den godkänner bemötandena till de inkomna utlåtandena och åsikterna gällande förslaget, att det korrigerade delgeneralplaneförslaget för Norra Paipis läggs fram enligt MBL 65 § och MBF 32 § och att vederbörliga utlåtanden begärs.

Kommunstyrelsen behandlade det korrigerade planförslaget vid sitt möte 13.3.2023. Kommunstyrelsen beslutade enhälligt att godkänna bemötandena till inkomna utlåtandena och åsikterna och att det korrigerade planförslaget läggs fram.

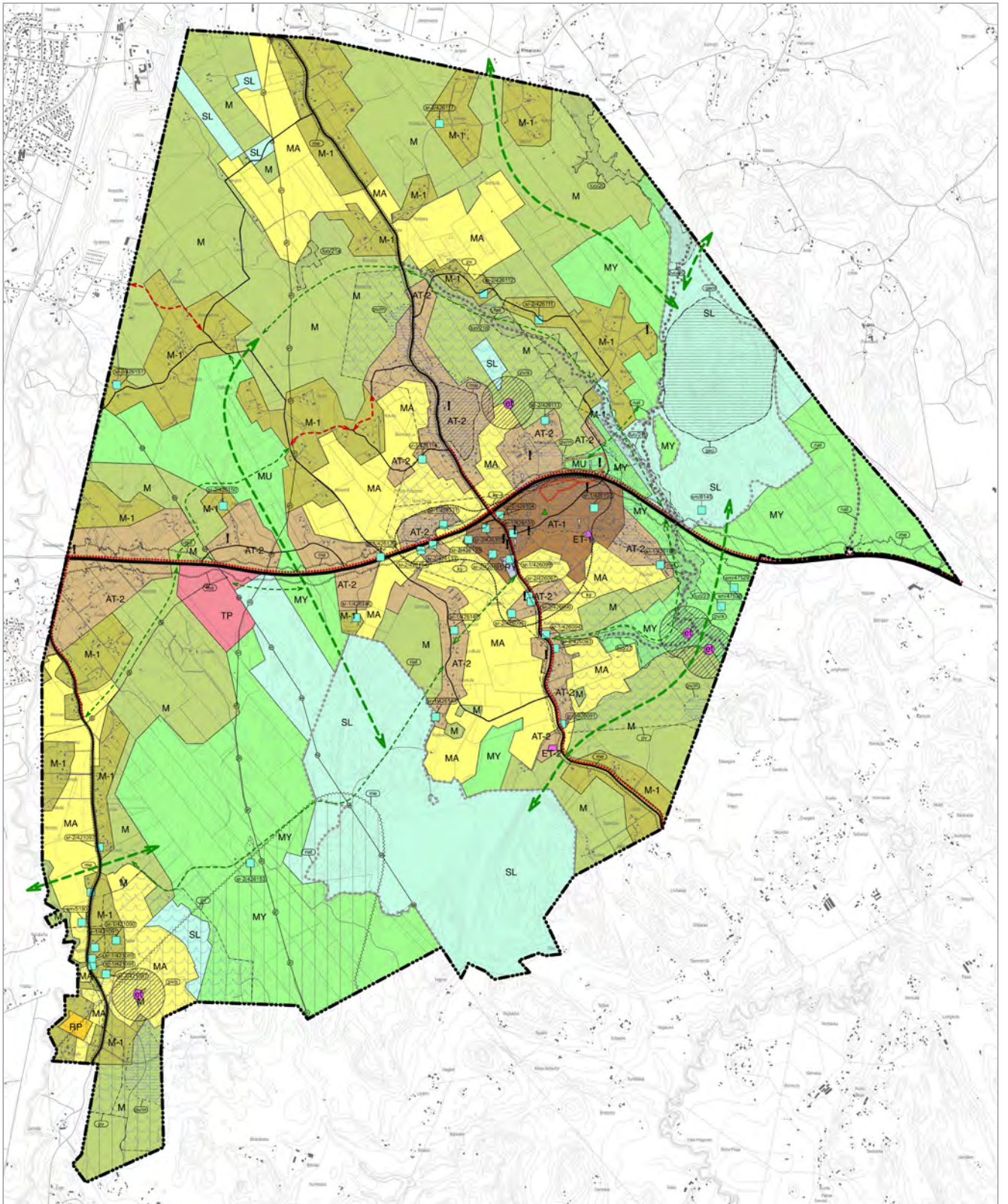
Det korrigerade planförslaget var framlagt 6.4–30.6.2023. Utlåtandena och anmärkningarna har bemötts i den uppgjorda responsrapporten. Till planen hörande utredningar uppdaterats och kompletterats.



Foto: Virva Korkeamäki



Korrigerat förslag till delgeneralplan (2023).



Delgeneralplan (26.2.2024).

3. Beskrivning av planlösningen

3.1 Områdets totaldimensionering

Enligt planhierarkin gäller för vart område den mest detaljerade i kraft varande planen. Delgeneralplanen går alltså före helhetsgeneralplanen, men vid ändrandet av en detaljerad plan bestämmer den översiktliga planen huvudlinjerna. Den nu gällande Sibbo generalplanen har 2025 som riktår och dess förnyande har redan inletts, medan delgeneralplanen för Norra Paipis kommer att vara i kraft under en betydligt längre tidsperiod.

Helhetsgeneralplanen Sibbo 2025 innehåller bestämmelser om hur maximiantalet byggplatser beräknas enligt den s.k. stomlägenhetsprincipen Alla områden utanför detaljplane- och delgeneralplaneområden är ändå enligt MBL 16.3 § områden i behov av planering, varför det beräknade maximiantalet är detsamma som byggrätt. Delgeneralplanens uppgift är att tolka generalplanens intentioner och tillämpa dem på de lokala förhållandena och målen och i detta fall ha synen inställd också på framtiden efter år 2025.

Avsikten med dimensioneringssystemet som tillämpas i planen (se bilaga) har varit att på rättvisa och jämlika grunder bestämma fastigheternas byggplatser som på en bilagskarta i planbeskrivningen har visats jämte instruktiva lägen.

Ändringar i planförslagets dimensionering och rättsverkan

I det korrigerade planförslaget antalet nya byggplatser har i enlighet med den erhållna myndighetsresponsen och de nya linjedragningarna som markanvändningssektionen godkände 8.4.2020 / 16.3.2022 och kommunstyrelsen 20.04.2020 / 28.3.2022 har, jämfört med det tidigare planförslaget från år 2019, minskats med cirka 10 %. Därtill omfattar de angivna nya byggplatserna på samtliga planområden endast en bostad. Med dessa ändringar har man velat säkerställa, att totaldimensioneringen på planområdet är balanserad – dock beaktande markanvändningssektionens (16.3.2022) och kommunstyrelsens (28.3.2022) linjedragningar gällande de kvantitativa målen för byggplatser inom glesbebyggelseområden. Dimensioneringen har minskats inom byområdet för att undvika att detaljplanetröskeln överskrids.

I delgeneralplaneutkastet har byggplatser för nybyggnad anvisats så, att utbudet av byggplatser motsvarar det behov av ny tomtmark som väntas föreligga – i begränsad omfattning men kontinuerligt under en längre period. Planen möjliggör 452 nya byggplatser på planområdet, vilket motsvarar ca 1050 nya invånare. Dimensioneringen överskrider med ca 20 % nivån i planutkastet och i Sibbo generalplan 2025, beräknad enligt stomlägenhetsprincipen.

Det korrigerade planförslaget 1.3.2023 – ändringar i sammandrag

- Kriterierna för dimensioneringen av byggplatser har uppdaterats så att totaldimensioneringen på området ligger på en cirka 10% lägre nivå än i planförslaget år 2019. Byggplatserna har angetts som instruktiva och utmärkts på en bilagskarta i planbeskrivningen. Genomförandet av platserna förutsätter alltid separat planeringsbehovslösning.
- Byggplatserna ger, i motsats till tidigare, i princip möjlighet till byggande av bostadshus med två bostäder. Om byggandets omfattning och olika egenskaper stadgas i kommunens byggnadsordning, som tillämpas på planområdet.
- Byområdenas (AT-1, AT-2) omfattning har inskränkts. En betydande del av de i det tidigare planförslaget angivna AT-2-områdena har ersatts med M-1 -områdesbeteckning, som beskriver glesare förtätningar av landsbygdsbosättning utanför det egentliga bycentrumområdet.
- Planens trafikutredningar har uppdaterats och kompletterats. Som en bilaga till planen har därtill gjorts en karta över anslutningarna som visar hur de enskilda vägnätet kunde kompletteras så att de nya instruktiva byggplatserna kan kopplas till det allmänna vägnätet via ett minimiantal anslutningar.
- Gång- och cykelförbindelsen invid Linsvedsvägen har förlängts ända fram till gränsen mot Borgnäs, i enlighet med målen i kommunens utredning om servicenätet för gång- och cykelförbindelser. Gc-förbindelsebehovet till Haarajoki station har preciserats. Friluftslederna har för sin del i planen angetts på översiktligare nivå än tidigare, som strategiska förbindelsebehov.
- Planbeteckningarna för markreservationerna (ET) för grundvattentäkterna, vattenbehandlingsanläggningen och telemasten på området har differentierats. Skyddsområdet för vattenbehandlingsanläggningen har avlägsnats på basis av preciserade anvisningar från Mellersta Nylands vattens sida.
- Utmärkandet av objekten för förorenad mark (s.k. PIMA-objekt) på plankartan har preciserats och till planbeskrivningen har bifogats en karta jämte tabell över objekten i databasen Matti.
- Den detaljerade avgränsningen av Kummelbergets SL-område har granskats beträffande enskilda fastigheter i samråd med Nylands förbund.
- I planen har på basis av anmärkningar gjorts vissa korrigeringar beträffande enskilda fastigheter.
- Det centrala innehållet i rapporten över utgångsläget har uppdaterats och inkluderats i planbeskrivningen.

De angivna byggplatserna förverkligas småningom, i takt med de enskilda markägarnas behov – och erfarenheten visar att på dylika landsbygdsområden en betydande andel av de i planen tillåtna byggplatserna inte alls aktualiseras under planens giltighetstid. Genomförandet av de i planen anvisade nya byggplatserna har uppskattats fördela sig på ett tids spann på ca 25 år, varvid årligen skulle inledas byggandet av i medeltal högst cirka 18 egnahemshus.

I beredningen av planutkastet och det tidigare planförslaget från år 2019 eftersträvades en planlösning enligt MBL 44§, vilken skulle ha möjliggjort beviljandet av bygglov direkt på basis av delgeneralplanen. På basis av myndighetsresponsen gällande det tidigare planförslaget ansågs tillämpandet av MBL 44 §:n ändå inte vara möjligt på ett planeringsområde av Norra Paipis slag. Att med erforderlig noggrannhet klarlägga förhållandena på varje enskild byggplats ansågs, med beaktande av de i markanvändningssektionen (8.4.2020) och kommunstyrelsen (20.4.2020) godkända planeringsprinciperna, inte vara ändamålsenligt i delgeneralplaneskedet.

I det nya planförslaget har byggplatserna utmärkts som instruktiva, och förverkligandet av platserna förutsätter alltid separat planeringsbehovslösning. Då ett byggprojekt blir aktuellt ska markägaren i processen gällande planeringsbedömning med stöd av tillräckliga planer kunna visa att det tilltänkta byggprojektet är i enlighet med byggnadsordningen, passar in i miljön, är genomförbart visavi anslutningar mm. och att övriga lovkrav uppfylls. I slutändan kan antalet genomförbara byggplatser förbli mindre än det maximala som anges i planen, beroende på stadgandena i markanvändnings- och bygglagen 16 § (områden i behov av planering) eller 116.2 § (krav på byggplatser).

Planlösningen 26.2.2024 – ändringar gjorda på basis av inkommen respons

- Trafik- och naturutredningarna har uppdaterats och till tillbörliga delar beaktats i planlösningen.
- Två SL-områden har tillagts till plankartan, Törngrens skogar (YSA260193) och Hökärrs skog.
- MY-områdenas avgränsningar har granskats.
- Beteckningarna för grönförbindelsebehov har preciserats.
- Beteckningen för "förbindelsebehov för rekreation och friluftsliv" i Kummelbergen har avlägsnats från bergsområdets nordvästra sluttning.
- PIMA-objekten har granskats i enlighet med färskaste tillgängliga data (2024).
- Trafikbullerzonen har preciserats så att den motsvarar trafikbulerprognosen för år 2050.
- Buffertzonen för flygbuller (Lden 50–55 dB) har tillagts till plankartan och motsvarande bestämmelse har tillfogats till planbestämmelserna.
- Förbud mot byggandet av jordvärmeanläggningar på grundvattenområden har tillfogats till planbestämmelserna liksom en bestämmelse om att endast infiltrerandet av rena dagvatten är tillåtet.
- Enligt förslag från NTM-centralen har till den allmänna bestämmelsen angående behandlingen av dagvatten tillfogats att särskild uppmärksamhet bör fästas vid behandlingen av dagvatten och vatten från byggplatser för ätit minska på belastningen av fasta ämnen och näringsämnen i närheten av vattendrag och småvatten samt andra till sina naturvärden betydande objekt.
- Till planbestämmelserna för AT-1, AT-2, M-1 och M -områden har tillfogats att kravet på planeringsbehovsbeslut inte gäller ekonomibyggnad.
- Till planbestämmelsen för TP-område har tillfogats att kommersiella verksamheter inte får placeras på området.
- Till planbestämmelsen byggnader som ska skyddas (sr-1 och sr-2) har tillfogats att innan åtgärder som förändrar byggnaden utlåtande bör inhämtas av det ansvariga lokala museet.
- Två fornminnesobjekt, Linsveden 1 och 2, har tillagts till plankartan.
- Läget för vattentäkten norr om Linsvedsvägen jämte skyddsområde har preciserats.
- Läget för vissa instruktiva byggplatser och köranslutningar har granskats på basis av inkommen respons.

3.2 Befolkning och boende

Ett allmänt mål vid utvecklandet av samhällsstrukturen och markanvändningen är att styra nybyggandet så att de ansluts till befintligt boende och infrastruktur. På landsbygdsområden betyder detta att bysamhällen kompletteras och förtäts. Upprätthållandet av en levande landsbygd, värden av kulturmiljön och utnyttjandet av det befintliga byggnadsbeståndet innebär å andra sidan att också glesbygden hålls i livskraftigt skick.

På basis av den ovan beskrivna byggbarhetsutredningen (se p. 2.2) riktas byggnadsverksamhetens tyngdpunkt i första hand till och kring bycentrum. Avsikten är att styra byggandet till ur såväl invånarnas som kommunens synvinkel hållbara områden samt upprätthålla livskraften i Norra Paipis bycentrum.

Bycentrumområdet

Norra Paipis bycentrum är beläget strax söder om Rajakulmavägen–Linsvedsvägen (regionväg 146), på ömse sidor av Paipisvägen. Den historiska radbyn utmed Paipisvägen kan kompletteras med ett tjugotal nya byggplatser. På områdena kring Bastnäsavägen och Rauhalavägen (Forsbacka) öster om bykärnan kan ett fyrtiotal byggplatser anvisas. Härigenom kan å ena sidan det kulturhistoriskt värdefulla bylandskapet kompletteras och å andra sidan ett märkbart tilläggsbyggande som stärker byns livskraft möjliggöras.

I jämförelse med planutkastet har nybyggnationen i synnerhet i bycentrum minskats. Bycentrumområdet kan utvecklas med de traditionella gruppbyarna som förebild, som en från omgivningen tydligt avvikande förtätning i landsbygdsbosättningen, där byns servicepunkter och kollektivtrafikförbindelser är förlagda. Beteckningarna för AT-1 och AT-2-områden möjliggör idkandet av småskalig, för byområden karaktäristisk affärsverksamhet, som tillsammans med skolan och motionsplatsen upprätthåller livskraften i byn.

På AT-1-områdena har i planen angetts 57 st. nya byggplatser. De befintliga byggnadernas antal på områdena är 30 st.

AT-1 OMRÅDE FÖR BYCENTRUM

Området är avsett för byggandet av bybosättning, arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar och serviceutrymmen. På området får även placeras servicebostäder. Bostadsbyggnad eller annan bygglovskrävande uthus-/verksamhetsbyggnad, som inte föranleder miljöstörningar, kan byggas på området på basis av ett positivt planeringsbehovsbeslut. Kravet på planeringsbehovsbeslut gäller inte ekonomibygnad. På området kan genom planeringsbehovsprövning placeras också tjänster och serviceboende som lämpar sig i bymiljön.

Byggplatsens minimistorlek är 2000 m². Byggplatser har utmärkts på bilagskarta i planbeskrivningen enligt planens dimensionering. Nybyggande på området ska anpassas till den befintliga kulturmiljön.

Bymässiga områden samt småhusområden

Bosättning av bykaraktär finns även omkring bycentrum, på Rajakulma-området och i korridoren mellan dessa. Rajakulma parcelleringsområde som utbyggt huvudsakligen

från 1960-talet framåt ansluter sig till Träskända tätortsstruktur på andra sidan kommungränsen till Mikonkorpi och Rajakulma bostadsområden och Mikonpelto industriområde på andra sidan Lahtisleden.

Också miljön kring Paipisvägen – som utgjorde en integrerad del av den historiska bystrukturen – stiger fram som en bymässig bosättning. Norr om bycentrum, invid Granbackavägen är bosättningen koncentrerad längs åsformationen. Byggnandet på området med gamla grustag skulle förutsätta omfattande landskapsåterställande åtgärder och i praktiken detaljplanering, vilket inte är aktuellt åtminstone i detta skede.

Där det varit möjligt har byggplatserna inom fastigheter anvisats intill gränzonen mellan slutet skogslandskap och öppet odlingslandskap.

På AT-2-områdena har i planen angetts 202 st. nya byggplatser. De befintliga byggnadernas antal på området är 143 st.

AT-2 BYOMRÅDE.

Området är avsett för byggandet av bybosättning, driftcentrum för jordbrukslägenheter, lantbruksturism och arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar. Bostadsbyggnad eller annan bygglovskrävande uthus-/verksamhetsbyggnad, som inte föranleder miljöstörningar, kan byggas på området på basis av ett positivt planeringsbehovsbeslut. Kravet på planeringsbehovsbeslut gäller inte ekonomibygnad.

Byggplatsens minimistorlek är 2000 m². Till sitt läge instruktiva byggplatser har utmärkts på bilagskarta i planbeskrivningen enligt planens dimensionering. Nybyggande på området ska anpassas till den befintliga kulturmiljön.

Områden av glesbygdskaraktär

S.k. generationsboende har varit normalsituation i det agrara samhället och utgör fortfarande ett typiskt drag i en levande landsbygd, även om lantbruket och boendet numera har åtskilts från varandra. Bandet till den egna jorden är starkt och i generationernas kedja uppstår behov av – och möjligheter till – tilläggsbyggande för nya släktled inom ramen för eller i närheten till den gamla gårdsmiljön. En bosättning knuten till markägandet bildar ofta grupper eller rader utanför själva byn och kompletterande bebyggelse på dylika områden, i planen oftast betecknade med M-1, är naturligt.

Planen tillåter nytt bostadsbyggande i begränsad omfattning på glesbygdsområden som domineras av skogs- och jordbruk, även om tyngdpunkten av nybyggandet enligt planen styrs till bycentrum med kringliggande områden. På glesbygdsområdena har de nya byggplatserna placerats i anslutning till nuvarande bosättning och vägnät.

På M-1-områdena har i planen angetts 159 st. nya byggplatser. De befintliga byggnadernas antal på områdena är 156 st.

M-1 JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE I ANSLUTNING TILL BYOMRÅDE / GLEST BYOMRÅDE.

Beteckningen anger främst byområdets randområden eller små glesbygdskoncentrationer, där kompletterande byggande av glesbygdskaraktär tillåts. Nybyggen skall placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av trädunge som avgränsar det öppna landskapet.

Bostadsbyggnad eller annan bygglovskrävande uthus-/verksamhetsbyggnad, som inte föranleder miljöstörningar, kan byggas på området på basis av ett positivt planeringsbehovsbeslut. Kravet på planeringsbehovsbeslut gäller inte ekonomibygnad. Byggplatsens minimistorlek är 4000 m²; om byggnaden ansluts till vatten- och avloppsnätet, är byggplatsens minimistorlek 2000 m². Till sitt läge instruktiva byggplatser har utmärkts på bilagskarta i planbeskrivningen enligt planens dimensionering.

Det dimensioneringssystem som använts till grund för planlösningen ger ett smärre antal byggplatser också på egentliga, jord- och skogsbruksdominerade glesbygdsområden (M). Byggplatser har såvitt möjligt placerats i anslutning till befintlig bosättning och vägnät. Placeringen av byggplatsen i planen är dock instruktiv.

På M-områdena har i planen angetts 34 st. nya byggplatser. De befintliga byggnadernas antal på områdena är 21 st.

M JORD-OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.

Beteckningen anger främst vanliga skogsbruksområden där byggande av glesbygdskaraktär tillåts. Nybyggen skall placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät samt i mån av möjlighet i skydd av trädunge som avgränsar det öppna landskapet. Vid placeringen av leder på området skall man beakta områdets naturvärden och rutterna skall anläggas utgående från noggrann planering.

Bostadsbyggnad eller annan bygglovskrävande uthus-/verksamhetsbyggnad, som inte föranleder miljöstör-

ningar, kan byggas på området på basis av ett positivt planeringsbehovsbeslut. Kravet på planeringsbehovsbeslut gäller inte ekonomibygnad. Byggplatsens minimistorlek är 4000 m²; om byggnaden ansluts till vatten- och avloppsnätet, är byggplatsens minimistorlek 2000 m². Till sitt läge instruktiva byggplatser har utmärkts på bilagskarta i planbeskrivningen enligt planens dimensionering.

De i planen angivna byggplatserna möjliggör uppförandet av en bostadsbyggnad med en bostad samt därtill anknutna ekonomibygnader. Om tillåtet omfång, placering och byggnadssätt för bostads- resp. ekonomibygnader samt ordnandet av bl.a. vattenförsörjningen stadgas närmare i kommunens byggnadsordning (Kfge 15.12.2017, Helsingfors FD 14.12.2018, HFD 15.1.2020).

3.3 Service

Planen stöder förutsättningarna för den nuvarande serviceverksamheten i byn och möjliggör anläggandet av nya enheter för lokal service i bycentrum. Också i fortsättningen stöder sig området på serviceutbudet i Nickby och, i synnerhet beträffande den kommersiella servicen, i Träskända. En förtätning av bystrukturen kan främja bildandet av småskalig kommersiell service – t.ex. närbutik eller livsmedelskiosk – i bycentrum.

3.4 Verksamheter, arbetsplatser, produktion

I planen har anvisats ett arbetsplatsområde söder om Rajakulmavägen i enlighet med Sibbo generalplan 2025. TP-områdets areal är 25,4 ha, varvid det teoretiskt beräknade antalet arbetsplatser skulle vara ca 100–250 ap. Varje betydande byggprojekt förutsätter dock uppgörandet av detaljplan, och i det sammanhanget bestäms områdets noggrannare avgränsning, dimensionering och byggnadssätt. Också i bycentrum kan lokaliseras service- och företagsverksamhet som inte medför olägenheter för miljön. Småföretag kan verka även i samband med boendet. På TP-område får kommersiella verksamheter dock inte placeras.

3.5 Jord- och skogsbruk

Jord- och skogsbruket utgör en fast del av byns identitet. Planen möjliggör att jord- och skogsbruket fortsätter på området. Den nya bosättningen har i första hand placerats så, att den eller de behövliga tillfartsvägarna inte splittrar enhetliga odlingsområden.

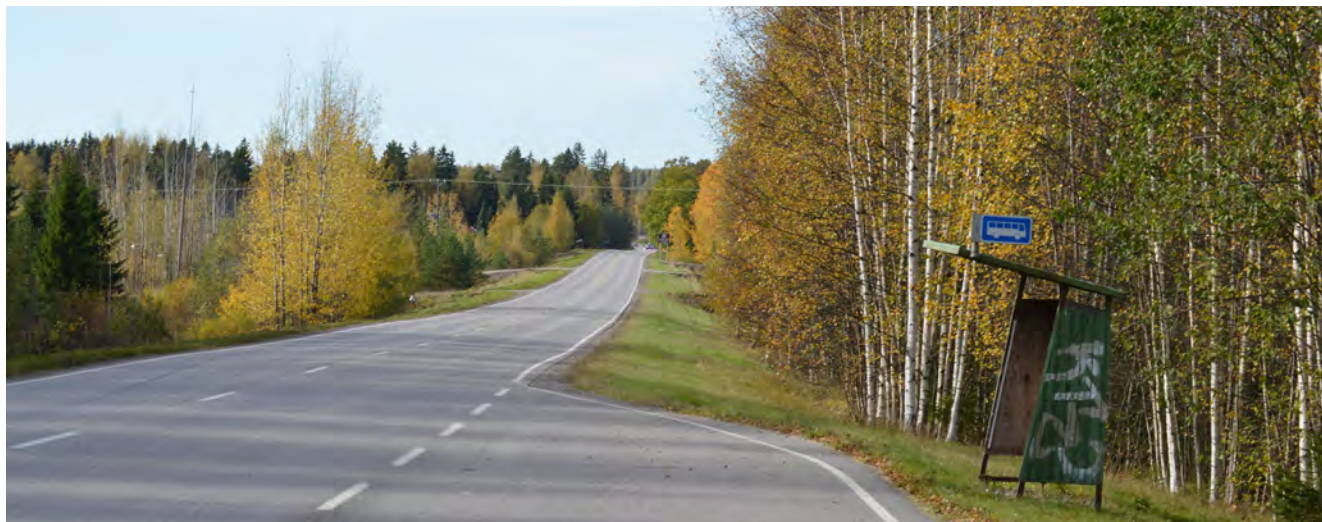


Foto: Virva Korkeamäki

3.6 Rörlighet och trafiksäkerhet

Fordonstrafik

Planen stöder sig på det befintliga vägnätet. Genom området löper i väst-östlig riktning landsväg 146 (Träskända–Borgnäs) och i syd-nordlig riktning Paipisvägen (11701) och Granbackavägen (11702). Därtill löper längs planområdets västkant söderut från landsväg 146 Kaskelavägen (11695). Landsvägarna betjänar såväl Norra Paipis -området som genomfartstrafik mellan bl.a. Borgnäs och Träskända. Utöver landsvägarna finns på området ett omfattande nät av enskilda vägar. Trafiknätets nuläge inkl. trafikmängder mm. har beskrivits som en del av utgångsläget under punkt 1.4.3. I planen har inte reservrats nya allmänna vägförbindelser.

De i planen utmärkta nya byggplatserna är belägna längs befintligt vägnät, förlängningar av enskilda vägar eller nya enskilda vägar. I takt med genomförandet av planen växer trafiken på vägnätet gradvis. Det nuvarande vägnätet på planområdet förutsätter inga förbättringsåtgärder för att öka förmedlingskapaciteten. Förbättrandet av trafiksäkerheten kring landsvägarna och i byacentrum rekommenderas dock i takt med den ökande trafiken och tilltagande markanvändningen. Som primära åtgärder rekommenderas granskning av hastighetsbegränsningarna på alla landsvägar så, att trafiksäkerheten kan garanteras utan att smidigheten hotas. På landsväg 146 rekommenderas att hastighetsbegränsningen sänks så, att den är 50 km/h i byacentrum och Rajakylä samt 60 km/h annanstans i Norra Paipis -området. För Paipisvägen rekommenderas 40 km/h i byacentrum, 50 km/h söder om centrum och 60 km/h längre söderut. För Granbackavägen rekommenderas 50 km/h i söder och 60 km/h i övrigt. En sänkning av hastighetsbegränsningarna skulle märkbart öka trafiksäkerheten i Norra Paipis.

Ankomsten till byområdet borde signaleras tydligare än nu med hjälp av hastighetsbegränsningar och trafikmiljölösningar som stöder dem – i synnerhet på landsväg 146 med omfattande genomfartstrafik. Anslutningarna till

landsväg 146 från Kaskelavägen respektive Paipisvägen föreslås förbättras med särskild hänsyn till korsande trafikanter och så, att lägre körhastigheter stöds. Paipisvägens anslutning rekommenderas utformas som ett landmärke som lyfter fram byacentrum i landsvägsmiljön. Anslutningslösningen bör främja låg hastighetsnivå, trygg övergång för fotgängare och cyklister samt smidig fordonstrafik. Inom byn centrala områden rekommenderas lösningar som stöder låg hastighetsnivå och främjar tryggheten för alla trafikantkategorier. Sådana lösningar är t.ex. avsmalningar, farthinder och trygga övergångslösningar.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafikens nuläge jämte bedömningen av servicenivån har behandlats i samband med utgångsläget under punkt 1.4.3. ovan. Kollektivtrafikresorna från området riktar sig huvudsakligen i riktning mot Nickby (Paipisvägen) resp. Träskända (Rajakulmavägen). Planen förbättrar förutsättningarna för att bibehålla och förbättra kollektivtrafikens servicenivå genom invånarmängdens tillväxt på området – även om mobiliteten också i fortsättningen torde basera sig huvudsakligen på användningen av personbilar.

Utöver busstrafiken genom Norra Paipis som framför allt betjänar arbetsplats- och skoltrafiken betjänar också lokaltågutbudet via Träskända, Haarajoki och Ainola stationer invånarna på området. Anslutningsparkeringen vid järnvägsstationerna i Träskända gör det möjligt att använda tåg som en del av resekedjan också under de tider, då anslutningstrafiken med buss har sämre servicenivå. Också genom att utveckla cykelparkeringen vid för på matartrafiken centrala hållplatser är det möjligt att hållbart förbättra busstrafikens tillgänglighet.

Bussförbindelsen Träskända–Norra Paipis–Borgnäs har i MAL 2019 -planen angetts som en del av kollektivtrafikens huvudnät, som är tänkt att ska förverkligas fram till år 2030. Förbindelsen stöder framför allt utvecklandet av serviceutbudet för anslutningstrafiken till Träskända station.

Busstrafiken har även i framtiden antagits på området använda i första hand Rajakulmavägen, Paipisvägen och Linsvedsvägen. Gång- och cykelförbindelserna till hållplatserna bör vara trygga och smidiga.

Gång- och cykeltrafik

Planen förbättrar förhållandena för gång- och cykeltrafiken i Norra Paipisområdet. Genomförandet av planen innebär en ökning i gång- och cykeltrafiken både inom byn och mellan Norra Paipis och Träskända. Detta förutsätter förbättrandet av gång- och cykelförbindelserna och säkerheten vid övergångsställena i synnerhet kring den livligt trafikerade Rajakulmavägen (landsväg 146) och Paipisvägen.

I planen visas tre nya lätttrafikleder. Längs landsväg 146 har anvisats en gång- och cykelled från Träskändagränsen till bycentrum och vidare mot Borgnäs. Längs Paipisvägen, föreslås en gång- och cykelled från Rajakulmavägens anslutning genom bycentrum söderut mot Södra Paipis; reservationen fortsätter också norrut längs Granbackavägen. Även längs Kaskelavägens början i Rajakulma har gjorts en reservation för gång- och cykelled. Ytterligare har i planen angetts ett förbindelsebehov från bycentrum och området kring Granbackavägen i riktning mot Haarakjoki station för framför allt cyklisternas anslutningstrafik.

De två förstnämnda i planen angivna gång- och cykellederna ingår i kommunens genomförandeprogram gällande huvudnätet för gång och cykling (2019, inte ännu godkänt), Paipisvägens förbindelse i klassen "huvudnätets viktigaste projekt" och Rajakulmavägen/Linsvedsvägen i klassen "brådskande projekt i huvudnätet". Förbindelsen längs Rajakulmavägen/Linsvedsvägen från Träskändagränsen till Borgnäs har lyfts fram också i uppdateringen av cykeltrafikens huvudnät i Helsingforsregionen (HRT 13/2022) som ett potentiellt förbindelsebehov – beroende på markanvändningens utveckling efter år 2030.

Sänkandet av hastighetsbegränsningarna på landsväg 146, Paipisvägen och Granbackavägen skulle förbättra

tryggheten för gång- och cykeltrafiken. Förbättrandet av anslutningarna till landsväg 146 skulle öka säkerheten för gång- och cykeltrafiken samt underlätta korsandet av vägen till fots eller med cykel. Även lösningar för korsandet av Paipisvägen rekommenderas att man särskilt beaktar i kommande planering, i synnerhet invid byacentrum och skolan.

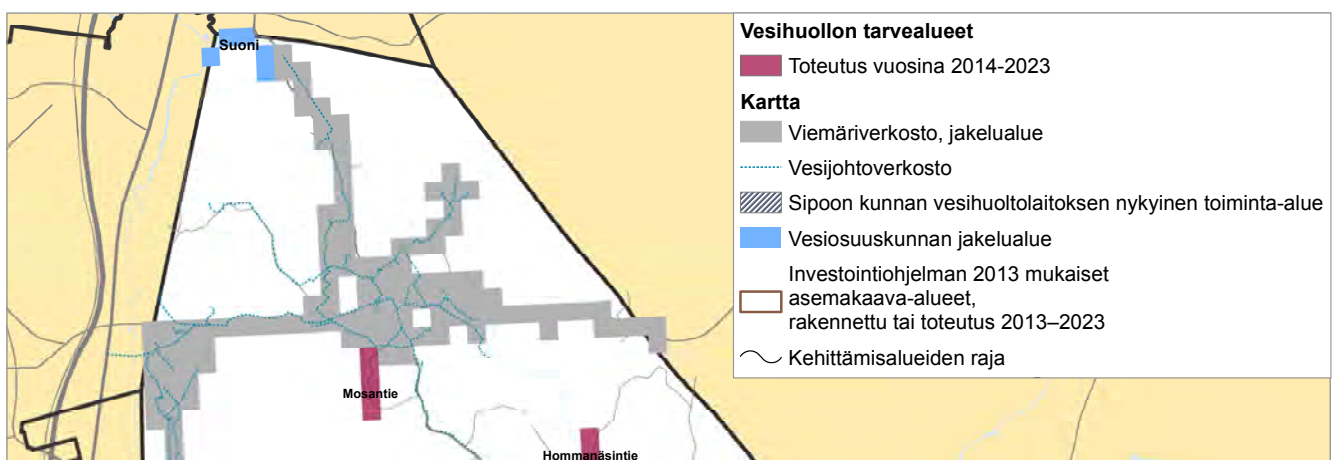
Föreslagna åtgärder för att förbättra trafikarrangemangen på området:

- Utvecklande av fotgångar- och cykelförbindelserna bl.a. genom förverkligandet av nya gång- och cykelleder längs Rajakulmavägen (lv 146) och Paipisvägen (lv 11701). Utvecklande av resekedjor som stöder hållbara trafikformer.
- Trafiksäkerhetsåtgärder: hastighetsbegränsningar, vägövergångar.
- Förbättring av avslutningarna mellan Rajakulmavägen (lv 146) och Paipisvägen resp. Kaskelavägen.
- Utvidgning och förbättring av nätet av enskilda vägar i samband med förverkligandet av byggplatser.
- Förbättrandet av förutsättningarna för en fungerande kollektivtrafik och utvecklandet av matartrafiklösningarna.

Tidsprogrammet för åtgärderna jämte stegvisa genomförande och ansvarsfördelning har behandlats noggrannare under punkt 8.2 i planbeskrivningen.

3.7 Samhällsteknisk försörjning

Målet har varit att lokalisera nybyggnationen så att den huvudsakligen kopplas samman med den befintliga bosättningen och det utbyggda vägnätet och kan utnyttja det existerande vatten- och avloppsnätet. Vattenförsörjningsnätet är, såsom i allmänhet inom byområdena, begränsat, men nätet täcker bycentrumområdet, dess randområden och de viktigaste bosättningskoncentrationerna utanför. Det befintliga vatten- och avloppsnätet har styrt målsättningarna för planen när det gäller att till fullo



Vattenförsörjningsnätet och Mossavägsområdet med behov av vattenförsörjning enligt utvecklingsplanen för vattenförsörjningen i Sibbo kommun 2014-2023 (Pöyry, 2014). Uppdateringsarbetet gällande verksamhetsområdena för på Sibbo kommuns område verkställa vattentjänstanläggningar är för närvarande på gång.

utnyttja den befintliga infrastrukturen. Närheten till vattenförsörjningsnäten har beaktats i dimensioneringssystemet som poänggivande faktorer i fördelaktighetsbedömningen. Samtidigt måste man å andra sidan beakta att kapaciteten i de befintliga nätverken är begränsad.

Mellersta Nylands vattens stomvattenledning löper längs Rajakulmavägen och Paipisvägen mot Nickby, och tilläggskapacitet för bruksvatten till området kan enligt kommunens vattenverk ordnas fördelaktigt. Längs Rajakulmavägen löper också Mäntsäläs överföringsavlopp. Beträffande kapaciteten är en utvidgning av vattenförsörjningsområdet oproblematiske. Vattenförsörjningsplanen för området och kommunens verksamhetsområden enligt vattenförsörjningslagen preciseras i samråd med Sibbo Vatten.

3.8 Grönområden och rekreation

De omfattande naturområden på området, såsom Kummelbergen ja Rörstrandsskogen, är viktiga rekreativområden. I invånarenkäten lyftes också fram vägarna runt åkermarkerna som populära rekreativrutter.

För närvarande används friluftslederna och -stigarna inom naturskyddsområdena flitigt för den lokala rekreativon, vilket ger upphov till slitagetryck i terrängen. När byggnationen ökar, växer också användningstrycket mot naturskyddsområdena. Av denna orsak bör inom planområdet anvisas grönområden och närskogar vilkas naturvärden tål slitage och till vilka anges rutter från bycentrum. Eftersom meningen är att utveckla Norra Paipis också i fortsättningen som ett område med bykaraktär, poängteras naturområdenas och å andra sidan kulturlandskapets odlingsmarkers betydelse som rekreativområden i stället för anlagda parker.

Friluftsleder

Förbindelserna till speciellt de mer vidsträckta friluftsområdena betjänar invånarnas rekreativomöjligheter. Också tillgängligheten till områdena längs Sibbo å är avsikten att förbättra ur friluftssynvinkel. Landskapsstrukturen utgör bas för planområdets grönstruktur och potentiella grönområdesnätverk. Behoven av friluftsrutter bildar en instruktiv "ringled" runt bycentrum, delvis längs Sibbo ås fåra, delvis längs befintliga vägar och ställvis över skogsryggar och genom odlingsmarker. På den strategiska planeringens nivå bör uppmärksamhet fästas vid hur rutten längs Sibbo ådal kopplas samman med Kervo ådal och de regionala grönförbindelserna. Vid den noggrannare inpassningen av leden i terrängen bör i närheten till Sibboåns fåra beaktas de slitagekänsliga delarna av undervegetationen samt eventuella erosionskänsliga delar av åbädden.

I planutkastet och i det tidigare planförslaget från år 2019 visades på plankartan ett relativt noggrant nät av friluftsleder, som var belägna dels på befintliga enskilda vägar, dels på jord- och skogsbruksmarker i privat ägo samt dels på skyddsområden i statlig ägo. På basis av utlåtandena och anmärkningarna har det nya planförslaget ändrats mot ett mer allmängiltigt framställningssätt, och på plankartan har utmärkts i stället för noggranna linjeringar de viktigaste förbindelsebehoven för rekreativ (grönförbindelsebehov, förbindelsebehov för friluft och rekreativ). Genomförandet av lederna förutsätter uppgörandet av noggrannare ruttplaner och friluftsledsförrättningar i samarbete med markägarna.

Utvecklandet av grönområdesnätverket och friluftslederna beskrivs närmare i den till planbeskrivningen bifogade utredningen *Pohjois-Paippisten osayleiskaava: Maisemaselvityksen selostus ja maisemalliset maankäytösuositukset (Landskapsutredningens beskrivning jämte rekommendationer för markanvändning)*, MA-Arkkitehdit 2016.

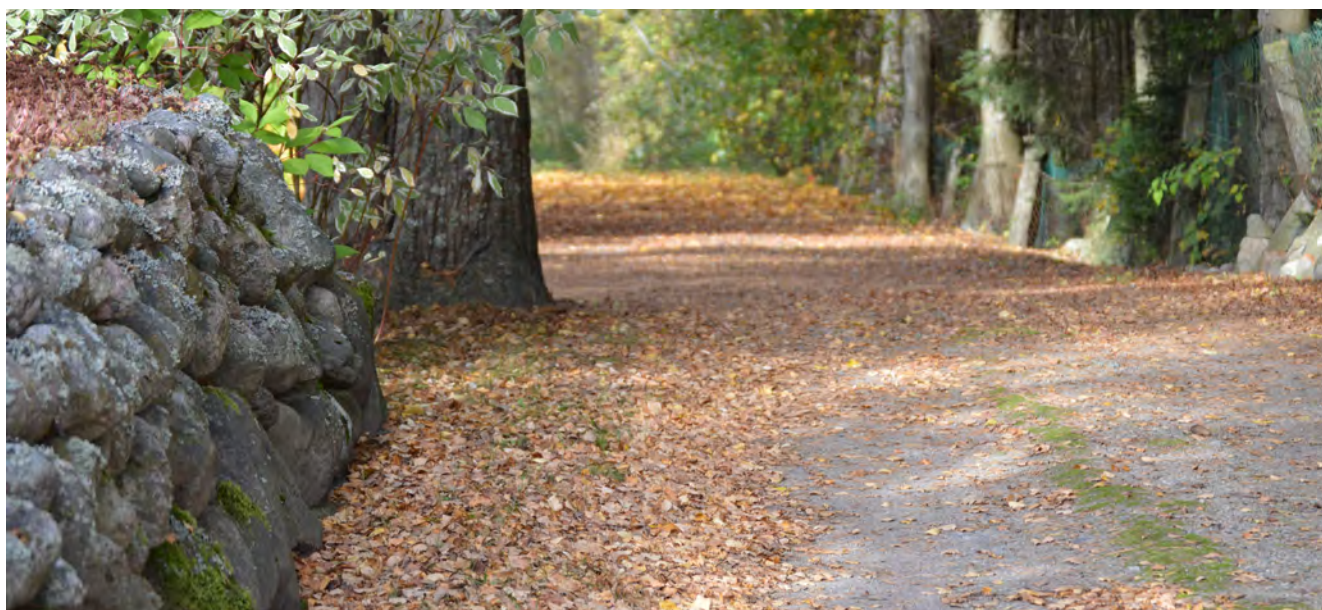


Foto: Virva Korkeamäki

4. Natur och miljö

Utgångsläget visavi natur och miljö har redovisats koncentrerat i beskrivningens kapitel 1.4.4 ovan. Den i planprojektets tidigare skede publicerade rapporten över utgångsläget (2016) finns jämte bilagor även tillgänglig på kommunens webbsidor.

4.1 Områden av särskild betydelse för naturens diversitet

Skyddsområden och Natura 2000-nätverket

På planområdet finns tre områden med betydande naturvärden: Rörstrandsområdet, Kummelbergen samt Sibbo ås huvudfåra, vilka i planen utmärkts som skyddsområden.

På Rörstrandsområdet grundades år 1995 Paipis naturskyddsområde (ESA010043, 1.4.1995), som år 2002 utvidgades till det Gammelskogen i Rörstrand benämnda Natura 2000 -området (FI0100069), inkluderande även Bastmossens och Tornbergets skogsområden. Inom samma område finns även till skyddsprogrammet för gammelskogar hörande Rörstrands skog AMO000037 samt AMO010344. Övriga Natura 2000-objekt på planområdet är Kummelbergen (FI0100099) samt Sibbo ås huvudfåra (FI0100086). Kummelbergsområdet har också i den för miljöministeriet gjorda inventeringen av med tanke på natur- och landskapskydd värdefulla bergspartier klassificerats som område av riksintresse.

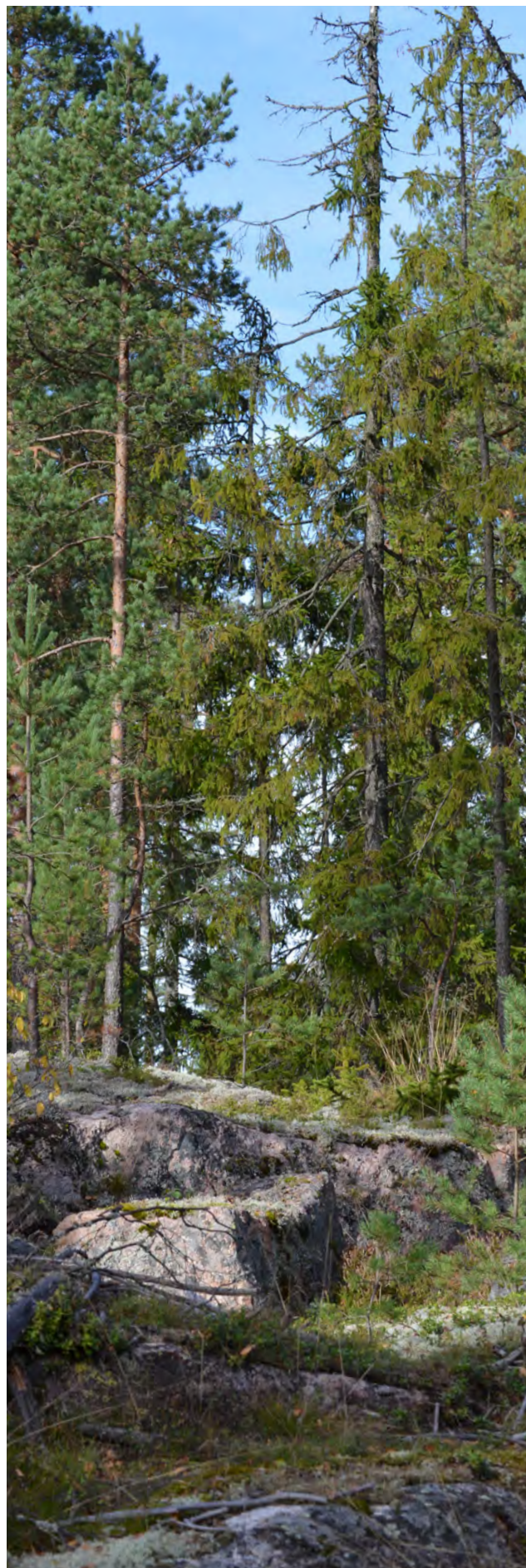
Rörstrandsskogens och Kummelbergens helheter på kartan getts SL- ja Natura 2000 -områdesbeteckningar och Sibboåns huvudfåra Natura 2000 -streckbeteckning. Som skyddsområden har därtill utmärkts de statsägda områdena i nordvästra kanten av Rörstrands skogsområde och norr om Fredsbacka.

Inom planområdet ligger även två mindre skyddsområden, på plankartan betecknade som SL-områden: Hökärrs skog i områdets sydvästra kant och det på privatmark grundade Törngrens skogar (YSA260193) i områdets norra del.

De viktigaste vidsträckta skogsområdenas enhetlighet och de fungerande grönförbindelserna har i planen – utöver skyddsbeteckningarna – beaktats med områdesbeteckningarna MU och MY samt beteckningar för grönförbindelsebehov som betjänar rekreationsanvändning.

Övriga naturobjekt

Till sina naturvärden lokalt betydande områden har i planen getts en egen 'luo'-områdesbeteckning. Alla de tre angivna områdena är å- eller bäckfåror med vegetation med betydande diversitet. Områdena beskrivs närmare i naturutredningarna för Sibbo generalplaneområden (Ympäristötutkimus Yrjölä 2006), som omfattar utöver de i planen utmärkta objekten även noggrannare invente-



ringsuppgifter gällande t.ex. lokala livsmiljöer på området vilka tryggas genom 10§ i skogslagen. Objektumreringen för luo-beteckningar hänför sig till nämnda utredning.

Bergsområdena i Kummelbergen (KAO010112) har i en kartläggning år 2004 (Luonnon- ja maisemansuojelun kannalta arvokkaat kallioalueet Itä-Uudellamaalla. Husa & Teeriaho, SYKE. 2004) klassificerats som till sina egenskaper betydande på riks nivå. I plankartan har de getts en egen 'geo'-områdesbeteckning.

4.2 Arkeologiska objekt

I planen har utmärkts två genom fornminneslagen fredade fasta fornlämningar antecknats: på Lilla Kummelberg-området fem i kedjeformation grävda jordgropar i anslutning till svedjebruket (MJ-kod 1000008145) samt Nygårds stenåldersboplatser (MJ-kod 1000005190).

Utöver de genom fornminneslagen fridlysta objekten finns i området ytterligare det av museiverket som annat kulturarvsobjekt betecknade objektet Kummelbergen (MJ-kod 000008146). Det är här fråga om ett naturligt stenröse, som under olika tider har bearbetats och varifrån sten tagits för anläggande av högar och vallar.

4.3 Byggnadskulturobjekt

Över Sibbo utarbetades för generalplanarbetet en inventering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer åren 2004 och 2005 (Arkkitehtitoimisto Lehto Peltonen Valkama Oy; Miljöbyrå Ab, 2006). Av de inventerade objekten har på plankartan antecknats byggnadskulturobjekten i klasserna 1, 1-2 och 2. Till objekten i klass 1 hör Norra Paipis skola samt Rörstrand ja Rosbacka driftcentrum.

Objekt i klass 1

- 426143 – Rörstrand
- 426094 – Rosbacka
- 426099 – Norra Paipis skola

Objekt i klass 1-2

- 421087 – Rinnemäki
- 421088 – Lepistö
- 421089 – Huvila
- 421090 – Rajala
- 421091 – Nygård
- 426103 – Sandnäs
- 426107 – Olavilla
- 426108 – Rauhala
- 426114 – Nygranns
- 426131 – Norra Paipis bönehus



Foto: Virva Korkeamäki

- 426135 – Fågelbo
- 426146 – Annelund

Bevarade objekt i klass 2

- 421093 – Kalliomäki
- 426091 – Smeds
- 426093 – Husholm
- 426095 – Ängsbacka
- 426096 – Solns
- 426097 – Solhyddan
- 426101 – Andersbacka
- 426104 – Sandbacka
- 426105 – Videgård (föreningshus)
- 426111 – Torp och bod
- 426112 – Bergisbacka
- 426113 – Karlsberg
- 426117 – Rönnsbacka
- 426130 – Blickdal
- 426133 – Tallboda
- 426134 – Sandnäs
- 426150 – Fågelbacka
- 426151 – Ivars
- 426153 – Långkärr

Objekten i klasserna 1 och 1–2 har i plankartan angivits som byggnader som ska bevaras, beteckning sr-1, och objekten i klass 2 som lokalt värdefulla byggnader, beteckning sr-2. Objektnumreringen hänvisar till ovan nämnda inventering.

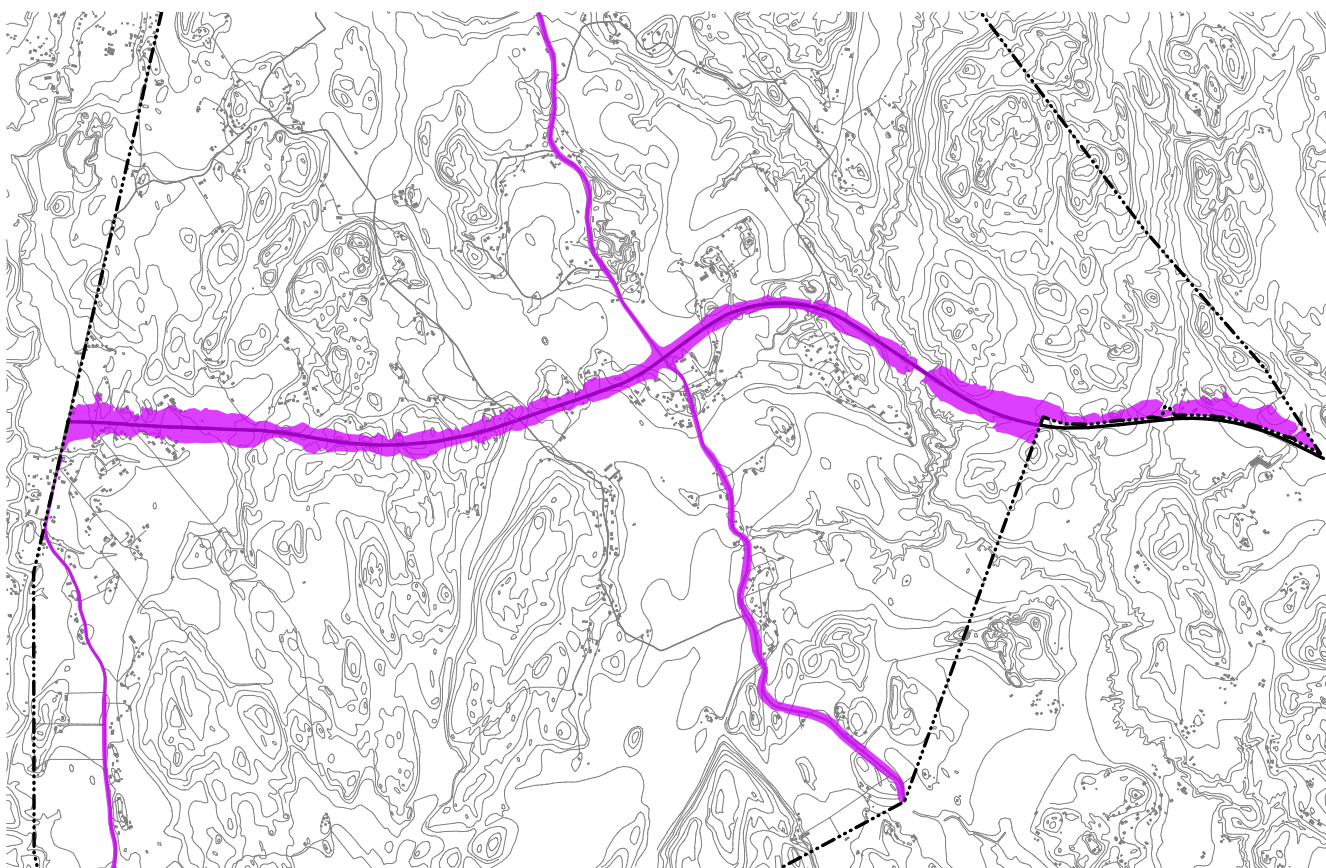
4.4 Störningsfaktorer i miljön

Eftersom avsikten har varit att i delgeneralplanen anvisa kompletterande nybyggnation nära befintliga vägar i synnerhet i och kring bykärnan, har över delgeneralplanen efter planutkastet gjort en uppdaterad utredning över vägtrafikbullret (Promethor 2017). Resultaten från utredningen har beaktats vid placeringen av nya byggplatser.

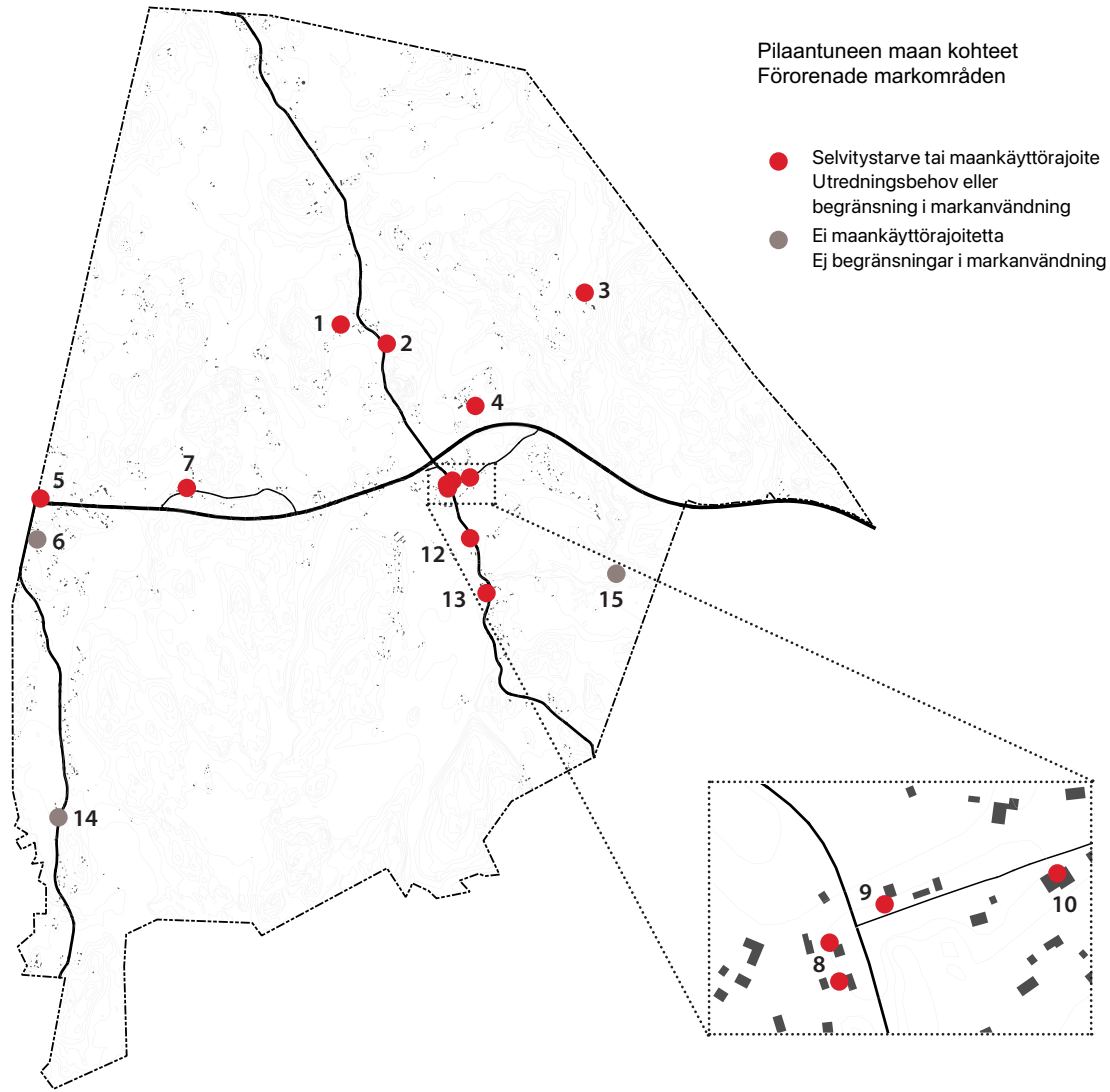
Bullerområdena har beaktats i byggbarhetsutredningen som en försvagande faktor och har i plankartan getts en egen områdesbeteckning.

Inom planområdet finns flera områden av olika storlek, vilka tidigare utnyttjats för marktäkt och inte i nuvarande skick lämpar sig för nya funktioner. Även avfall kan påträffas i tidigare sandtag. Områdena har på kartan utmärkts med '!'- och 'mai'-beteckningar, vilka förutsätter olika åtgärder då man planerar nya verksamheter på dem.

Intill nuvarande Linsvedsvägen i bykärnans nordöstra hörn har funnits en färgfabrik, i bycentrum distributionsställen för bränsle och intill Paipisvägen söder om byn två bensinstationer. För dessa områden har angetts behov av att avlägsna eller utreda sanitär olägenhet. Med motsvarande planbeteckning har utmärkts också andra objekt ur det riksomfattande datasystemet för jordmånens status (MAT-TI), och för dessa har utredningsbehov eller markanvändningsbegränsningar antecknats (se karta på sidan 36).



Bullernivån vid prognosläget år 2050 – riktvärdet dagtid 55 dB(A) enligt uppdaterad prognos. Promethor, 2017.



| Tunniste | Kohde | Osoitetiedot | Kiinteistö | Selite | Laji | Käyttörajoite |
|----------|--|--------------------|----------------|--|--|---|
| 1 | Jätetäyttö | Granbackantie | 753-426-1-304 | Vesi- ja viemärijohtokaivannosta todettu jätetäyttö. | Ei puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 2 | Maankaatopaikka & romua | Granbackantie | 753-426-1-186 | Maankaatopaikka | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 3 | Mahdollinen lämmitysöljysäiliön vuoto | Bastnäsientie 205 | 753-426-2-141 | Öljy- / kemikaalivahinkoalue | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 4 | Jätteenpolto- ja jätteiden varastointialue | Fredsbackantie 60 | 753-426-1-191 | Kiinteistöllä on varastoituna sekalaista jätettä. Lisäksi alueella on poltettu jätettä. UUDELY/6093/2015 | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 5 | Entinen kyläkauppa (Rå-åker) | Rajakulmantie | 753-426-11-93 | Polttonesteiden jakeluasema | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 6 | Pilaantunut maaperä | Suolahdentie 10 | 753-426-11-89 | Öljy- / kemikaalivahinkoalue | Ei puhdistustarvetta | Ei käyttörajoitetta |
| 7 | Öljyvahinko | Lintumetsäntie 99 | 753-426-6-190 | Maanalaisen lämmitysöljysäiliön vuoto, kunnostettu v. 2014, UUDELY/110/07.00/2014 | Ei puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 8 | Centrum - vanha kauppa | Paippistentie 1116 | 753-426-18-49 | Polttonesteiden jakeluasema | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 9 | Annelund 1/tila - entinen kyläkauppa | Bastnäsientie 4 | 753-426-18-100 | Polttonesteiden jakeluasema | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 10 | Entinen Koskisen linja-autovarikko | Bastnäsientie 15 | 753-426-1-159 | Yksityinen polttonestesäiliö | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 11 | Entinen Paipis Centralbod (kyläkauppa) | Paippistentie 1112 | 753-426-18-48 | Polttonesteiden jakeluasema | Ei puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 12 | Entinen huoltoasema | Paippistentie 1068 | 753-426-15-33 | Huoltoasema | Selvitystarve | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 13 | Entinen polttoaineen jakelupiste | Paippistentie 1028 | 753-426-19-30 | Polttonesteiden jakeluasema Dnro UUDELY/12814/2016 | Ei puhdistustarvetta nykyisellä maankäytöllä | Maarakentamisessa / maankäytön muutoksissa yhteys valvontaviranomaiseen |
| 14 | Muuntajaöljyvahinko, Kaskelantie | Kaskelantie 510 | 753-421-11-11 | Öljy- / kemikaalivahinkoalue | Ei puhdistustarvetta | Ei käyttörajoitetta |
| 15 | Muuntajavahinko | Rauhalantie 109 | 753-426-2-143 | Öljy- / kemikaalivahinkoalue | Ei puhdistustarvetta | Ei käyttörajoitetta |

Områden eller objekt med förenad mark (SYKE 2024).

5. Statistik

Uppgifter om de olika markanvändningsreservationsarealerna och proportionella fördelning framgår ur vidstående tabell. Ur tabellen framgår även byggplatsernas fördelning på planområden av olika slag.

6. Beaktande av mål och respons

6.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De nya riksomfattande målen för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har förnyats under planprocessens gång. Statsrådet godkände målen 14.12.2017 och beslutet trädde i kraft 1.4.2018. De nya målen ges en mer allmängiltig och koncis utformning samt fokuseras uttryckligen på riksomfattande nivå. De har grupperats under fem rubriker: fungerande samhällen och hållbara färdvägar, effektivt trafiksystem, sund och trygg livsmiljö, livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar och energiförsörjning med förmåga att vara förnybara.

Fungerande samhällen och hållbara färdvägar

Genom områdesanvändningen ska bl.a. eftersträvas en polycentrisk, nätverksbyggande på smidiga kommunikationer baserad områdesstruktur, skapas förutsättningar för en koldioxidspår och resurseffektiv samhällsutveckling samt gynnas gång-, cykel- och kollektivtrafik.

I den regionala områdesstrukturen utgör Norra Paipis en stödpunkt på bynivå som knyter samman den levande landsbygden till större befolkningskoncentrationer och

logistiska knutpunkter. Att byn hålls levande och attraktiv genom kompletterande nybyggande är väsentligt för områdesstrukturen i dess helhet. Den tilläggsbyggnation som planen tillåter på glesbebyggelseområden utanför bystrukturen hör likaså samman med landsbygdsboendets karaktär samt gällande planläggningsprinciper och -lagstiftning. Den innebär visserligen utmaningar för hållbar rörlighet, effektiv resursanvändning och utsläppsnål energihushållning, men framför allt innebär den att befintlig infrastruktur utnyttjas effektivare.

Den för planområdet föreslagna markanvändningen är baserad på områdets särart, styrkor och lägesfaktorer. Byggnad utanför tätortsområdena splittrar i princip samhällsstrukturen. Med hjälp av den dimensioneringsmetod som används kan nybyggandet dock styras till samhällsstrukturellt ändamålsenliga platser, varigenom områdets struktur blir tydligt enhetligare än den i Sibbo generalplan 2025. Volymmässigt motsvarar totaldimensioneringen ungefär dimensioneringen i Sibbo generalplan, med beaktande av dess ikraftvarande även efter år 2025.

Delgeneralplanen konsoliderar den regionala samhällsstrukturen samt tar till vara befintliga strukturer och skapar förutsättningar för förstärkning av näringslivets konkurrenskraft, förbättring av livsmiljöns kvalitet och hållbart utnyttjande av naturresurserna; det förtätade Norra Paipis byområde är fördelaktigt beläget på den bandformade tätortaxeln Borgnäs–Träskända, av vilka Träskända är på cykelavstånd från delgeneralplaneområdet.

Då bystrukturen förtätas och befolkningsunderlaget ökar förbättras förutsättningarna för ett effektivare utnyttjande av kollektivtrafiken genom bl.a. utökandet av busstrafiken till Träskända och järnvägsstationerna. Detta skapar förutsättningar för en konstruktiv växelverkan mellan stad och landsbygd samt utvecklandet av bynätet.

| | Yta (ha) | Yta (%) | Nuvarande byggplatser | Nya byggplatser | Byggplatser sammanlagt | Byggplatser /ha |
|------|-------------|------------|--------------------------|--------------------|---------------------------|--------------------|
| AT-1 | 61,1 | 1,8 % | 30 | 57 | 87 | 1,4 |
| AT-2 | 264,4 | 7,8 % | 143 | 202 | 345 | 1,3 |
| M-1 | 398,3 | 11,7 % | 156 | 159 | 315 | 0,8 |
| M | 898,1 | 26,5 % | 21 | 34 | 55 | 0,1 |
| MY | 586,2 | 17,3 % | 6 | 0 | 6 | 0,0 |
| MU | 110,9 | 3,0 % | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| MA | 488,4 | 14,4 % | 1 | 0 | 1 | 0,0 |
| RP | 3,0 | 0,1 % | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| TP | 25,4 | 0,7 % | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| SL | 565,7 | 16,7 % | 1 | 0 | 1 | 0,0 |
| PY | 1,3 | 0,0 % | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| ET | 0,5 | 0,0 % | 0 | 0 | 0 | 0,0 |
| | 3393,1 | 100,0 % | 358 | 452 | 810 | 0,2 |

Tabell: Markanvändningsreservationsarealerna och byggplatser.

I planeringen av området har beaktats tillräckligt stora och enhetliga grönområden samt lätttrafik- och friluftsförbindelser samt deras kontinuitet över planområdets gränser. I utformningen av planen har natur- och landskapsförhållandena beaktats genom att huvudsakligen lämna de värdefulla natur- och landskapsområdena utanför byggandet.

Störande faktorer i bebyggelsen har beaktats i planläggningen; jord- och berggrundens lämplighet för bebyggande har utretts samt förorenade markområden och deras reningsbehov har kartlagts före planens genomförande. Olägenheter föranledda av buller och tidigare marktäkt har i delgeneralplaneringen såvitt möjligt undvikits eller mildrats och de har beaktats vid placeringen av de olika verksamheterna och med hjälp av planbestämmelser.

En oändamålsenlig spridning av glesbebyggelse har såvitt möjligt tyglats med hjälp av planbestämmelserna för M-områden.

Ett effektivt trafiksystem

Delgeneralplanen förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik på området. Den främjar tillgängligheten till tjänster och arbetsplatser och minskar på behovet av personbilstrafik jämfört med nu läget. Detta förutsätter att de planerade lätttrafiklederna förverkligas samt beträffande kollektivtrafiken utvecklades av i det MAL 2019 -planen visade regionala huvudnätverket 2030 och i synnerhet serviceutbudet längs rutten Träskända–Norra Paipis–Borgnäs.

Delgeneralplanen främjar en mer sammanhängande, särskilt på spårtrafik baserad och konsoliderad samhällsstruktur genom att den anvisar ny bostads- och arbetsplatsbyggande längs stråken till Träskända. De i planen anvisade lätttrafikförbindelserna förbättrar järnvägsstationernas tillgänglighet för fotgängare och cyklister.

I delgeneralplanen har de instruktiva nya byggplatserna såvitt möjligt placerats på områden som betjänas av kollektivtrafik. Genom planen förbättras kollektivtrafikens förutsättningar på området samt konsolideras och förtätas den nuvarande samhällsstrukturen.

En sund och trygg livsmiljö

Planområdet är inte beläget på områden med översvämningssrisk. Den nya bostadsbebyggelsen på området har ändå redan av landskaphänsyn placerats huvudsakligen i terrängens högre partier, på platser ovanom det omgivande odlingslandskap.

Trafikbullerområdena längs landsväg 146, Paipisvägen och Granbackavägen har utretts, och de nya instruktiva byggplatserna har såvitt möjligt placerats utanför bullerområdena. På områden där bullernivån överstiger 45 dB vid prognosläget år 2050 förutsätter förverkligandet av bostadsbyggande särskilda bullerskyddsåtgärder och på området har därför inte placerats andra än enstaka byggplatser som

kompletterar den nuvarande bebyggelsestrukturen. I planens allmänna bestämmelser har beaktats bekämpningen av såväl vägtrafikbuller som flygplansbuller.

På planområdet finns vidsträckta, ur rekreationssynvinkel stimulerande naturobjekt, som erbjuder stärkande upplevelser och såtillvida uppfyller målen om en sund och trygg livsmiljö.

En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar

I delgeneralplanen har fästs särskild uppmärksamhet vid planeringen av ekologiskt och rekreativt betydande, sammanhängande natur- och grönområden och -förbindelser samt deras enhetlighet och kontinuitet.

Sammanhängande odlingsområden är typiska för trakten och deras bevarande har i planen tryggats genom att lämna områdena utanför den tilltänkta bebyggelsen.

I planeringen av området har beaktats tillräckliga och sammanhängande grönområden samt lätttrafik- och friluftsförbindelser, vilkas kontinuitet utanför planområdet beaktats. I planläggningen har beaktats områdets natur- och landskapsförhållanden genom att lämna de värdefulla natur- och landskapsområdena utanför bebyggelseområdena samt garderat sig mot eventuellt ökande stormar, störtregn och översvämningar bl.a. med bestämmelser rörande dagvattenhantering.

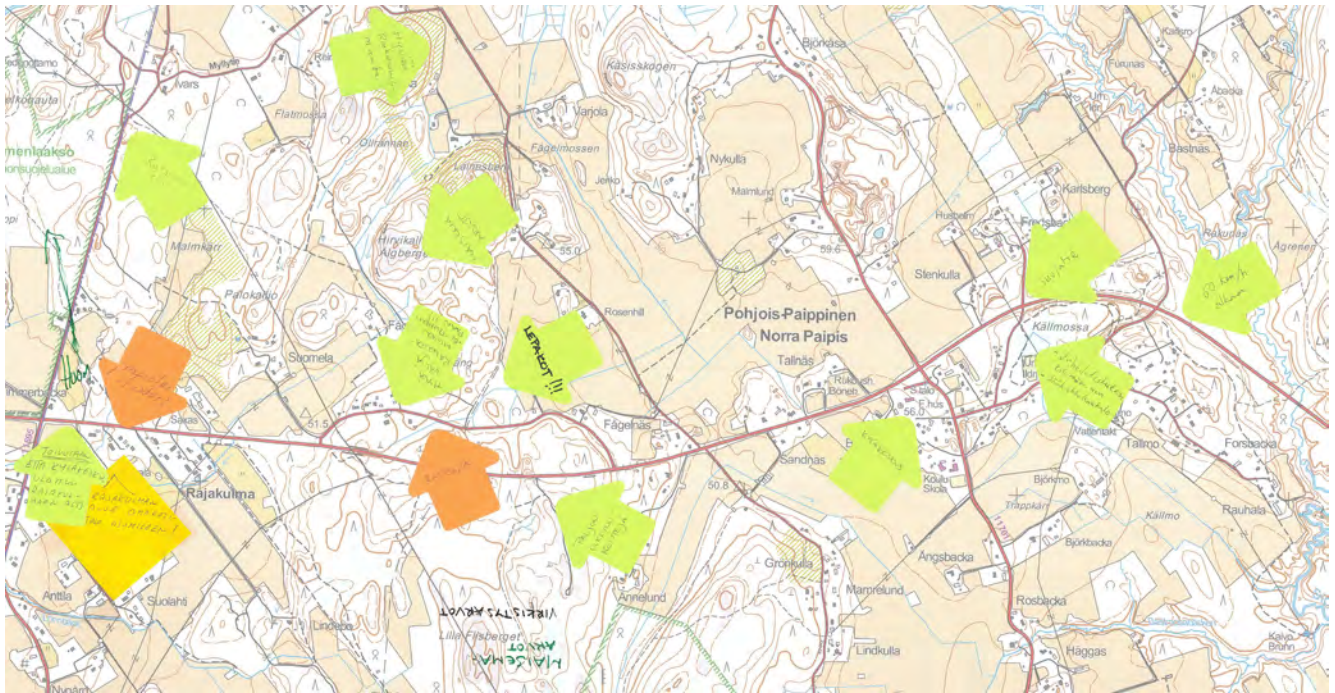
En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

På planområdet har anvisats för energiförsörjningen behövliga områdesreservationer beträffande kraftledningar och naturgasledningar. I planbestämmelserna behandlas härav föranledda markanvändningsbegränsningar på området.

6.2 Beaktande av landskapsplanen

Beredningen av delgeneralplanen har inletts år 2015 och har framskridit inom ramarna för Östra Nylands landskapsplan resp. Nylands etapplandskapsplan 2 och 4. Också den i Nyland 2050 -planhelheten ingående Helsingforsregionens etapplandskapsplan har beaktats i den fortsatta beredningen av planen. Den nya landskapsplanen har inte medfört betydande förändringar i planeringsområdets regionala roll eller med tanke på planeringsmålen.

I Nylands etapplandskapsplan 2. (MM 2014) har Norra Paipis identifierats som en på landskapsnivå betydande by, för vilken man eftersträvar tät bebyggelse än i den omgivande glesbygden. I den av landskapsfullmäktige 25.8.2020 godkända Nyland 2050 -landskapsplanhelheten jämte Helsingforsregionens etapplandskapsplan har byområden inte utmärkts på plankartan, utan för de delar av planområdet som inte ingår i utvecklingszonen för tätortsfunktioner gäller gemensamma planbestämmelser, i



Grupparbetena under invånarkvällen resulterade i rikliga kommentarer gällande nuläge och utvecklingsmål.

vilka poängteras att bostads- och arbetsplatsbyggande ska placeras i samband med befintlig samhällsstruktur och infra. I Norra Paipis delgeneralplan har dessa mål avsetts att förverkliga på basis av den valda strukturmodellen "Bycentrum och utvecklingsstråk" – genom att styra nybyggnationen till bycentrum och de centrala trafikförbindelsernas (särskilt Rajakulmavägens) närhet. För att stöda detta arbete och underlätta analyseringen av de med likahanda kriterier bedömda fördelaktighetsdifferenserna mellan olika lägen har i samband med planarbetet utvecklats ett dimensioneringssystem som bygger på fördelaktighetszoner framtagna med hjälp av GIS-data (geografiskt informationssystem).

Planeringsområdet Norra Paipis infaller inte på utvecklingszonen för tätortsfunktioner, men på området är belägna en förtätning av landsortsbebyggelsen (särskilt bycentrum, Rajakulma), befintlig infrastruktur betjänande bosättningen (bl.a. vatten- och avloppsnät, fiberoptiknät) samt fungerande service (lågstadieskola, gruppbarn daghem, bykyrka). I planeringsmålen för området är en central princip att byggnationen stöder sig på nuvarande bosättningsstruktur, varvid avsikten är att å ena sidan säkerställa bevarandet av både naturmiljöerna och de odlade kulturmiljöerna och å andra sidan skapa förutsättningar för hållbara trafikformer

I landskapsplanens områdesreservationer för Norra Paipis del poängteras i synnerhet teman i anslutning till naturvård och regionala ekologiska nätverk. Inom området har anvisats skyddsområden, av vilka en betydande del hör till nätverket Natura 2000 (Rörstrand gammelskog, Kummelbergen, Sibboåns fåra). Även grönförbindelsebehoven som anvisats på området har beaktats, och de har

som en del av planläggningsarbetet preciserats i avsikt att säkerställa de ekologiska och för rekreationen viktiga förbindelserna mellan naturskyddsområdena och sammanhängande skogsområdena på området och i dess näromgivning.

Beträffande natur- och kulturmiljöerna har på planområdet kring statens naturskyddsområden (SL-områden) reserverats sammanhängande jord- och skogsbruksområden - som till stor del identifierats redan i Sibbo generalplan - till vilka hör särskilda miljövärden (MY-områden). På dessa områden har nya bygplatser inte anvisats. Planen kan anses trygga bevarandet av vidsträckta, sammanhängande skogsmarker och därigenom erbjuda betydande ekologiska och sociala värden i närheten till växande stadsregion. Beträffande kulturvärdena har på planområdet i samarbete med landskapsplaneraren identifierats en närapå 500 hektar stor helhet av landskapsmässigt och historiskt värdefulla odlingsområden (MA-områden), vilkas bevarande som öppna åker- eller ängsmarker tryggas genom planlösningen.

6.3 Beaktande av kommunens egna mål

Kommunens primära mål för Norra Paipis delgeneralplan är att styra markanvändningen genom att uppgöra en delgeneralplan med rättsverkningar samt tillämpa en ny metod att bestämma dimensioneringen av byggrätten på områden, mot vilka inte betydande nybyggnadstryck riktas. För detta ändamål har utvecklats den ovan beskrivna bygghetsutredning, med vars hjälp nybyggnadsvolymen enligt planens dimensionering har lokaliserats på planområdet så att den stöder de uppställda målen så bra som möjligt.

6.4 Beaktande av respons från invånarna

Då planarbetet inletts ordnades våren 2016 på Norra Paipis skola ett publik tillfälle, vid vilket invånarna gavs tillfälle att framföra sina uppfattningar om planarbetet. Efter publik tillfället genomfördes därtill på kommunens webbsidor en enkät, genom vilken olika kommentarer och förslag också kunde ritas in på kartbotten. De i dessa sammanhang framkomna uppgifterna och önskemålen har såvitt möjligt beaktats i planarbetet.

Dimensioneringssystemet inklusive byggbarhetszoner har presenterats för intressenter, kommunpolitiker och andra intresserade i ett särskilt dimensioneringsseminarium som hölls i Nickby, vartill frågan har behandlats i markanvändningsutskottet. Kommentarer gällande dimensioneringssystemet och bildandet av byggbarhetszoner har behandlats i beskrivningens bilaga *Det på byggbarhetszoner baserade dimensioneringssystemet i delgeneralplanen för Norra Paipis*.

Under planutkastets framläggning ordnades 17.2.2017 på Widegårds föreningshus ett publik tillfälle, där invånarna hade möjlighet att framföra sina synpunkter och önskemål.

I responsen till planutkastet behandlades framför allt följande teman:

- dimensioneringssystemet för byggande /dimensionering och detaljplanetröskel /lägenhetsstorlek / bostadsantal;
- Rajakulmas relation till det övriga byområdet;
- trafik;
- vattenförsörjning och grundvattenskydd;
- motionslingan och -området i i bycentrum samt friluft och ridleder.

Responsen som erhållits gällande planutkastet har sammanställts till en separat rapport *Delgeneralplan för Norra Paipis, Respons gällande planutkastet*. Arkitektbyrå A-Konsult Ab. 12.2.2019. På Widegård Ordnades även 6.3.2019, under den tiden planutkastet 2019 var framlagt, ett publik tillfälle där förslagets innehåll diskuterades.

Responsen jämte genmälen gällande planförslaget 2019 har sammanställts till en egen rapport, *Delgeneralplan för Norra Paipis, Respons gällande planförslaget*. Arkitektbyrå A-Konsult Ab. 1.3.2023.

Responsen jämte genmälen gällande det år 2023 korrigerade planförslaget (1.3.2023) har sammanställts till en separat rapport som bifogats denna beskrivning, *Delgeneralplan för Norra Paipis, Respons gällande planförslaget*. Arkitektbyrå A-Konsult Ab. 18.12.2023.

Beredningen av planutkastet, planförslaget år 2019 och det 2023 korrigerade planförslaget av samt ändringarna i planlösningen som gjorts i dessa arbetskedan har beskrivits under punkterna 2.4 Delgeneralplanutkast och planförslag samt 3. Beskrivning av planförslaget.

7. Bedömning av planens konsekvenser

Allmänt taget kan konstateras att planen till sin dimensionering motsvarar huvudsakligen gällande generalplan och att nybyggande även i fortsättningen förutsätter planeringsbehovsprövning. Planen innehåller inte heller några ändringar i det allmänna vägnätet el. dyl. Detta innebär att planens konsekvenser gällande t.ex. samhällsstruktur, befolkning, byggande eller trafik berör det kvalitativa – hur byggandet sker – snarare än det kvantitativa – hur mycket som byggs. När i fortsättningen planens konsekvenser beskrivs i form av t.ex. mängden nya byggplatser eller ökande trafik, är det skäl att komma ihåg att ungefär motsvarande förändringar i princip kunde ske också utan denna delgeneralplan, d.v.s. utan övergripande planering och styrning.

7.1 Konsekvenser för den byggda miljön och samhällsstrukturen

Risikfaktorer och hotbilder:

- Planens et traditionella landsbygdslandskapet omvandlas till sin karaktär till en glest utbyggd förortsmiljö;
- Byggnaderna placeras på fastigheten på annan plats än den i planen instruktivt angivna (t ex. i ett öppet landskapsrum) – den eftersträvade harmoniska bybilden uppnås inte;
- Styrningssträvandena i planen förverkligas inte – bebyggelsens lokaliseras i alltför hög grad utanför bycentrum;

Det kompletterande byggandet stöder sig på den befintliga tätorts- och landskapsstrukturen, konsoliderar den ställvis splittrade tätortsbilden och förstärker den byggda miljös diversitet. Tilläggsbosättningen förenhetligar den ställvis splittrade bybilden och förtydligar samhällsstrukturen genom att komplettera byområdet.

Med uppgörandet av en noggrannare markanvändningsplan eftersträvas ett bevarande och förstärkande av bycentrums identitet som en från sin omgivning avvikande småskalig förtätning. Genom att möjliggöra närservice och olika bostadstyper såsom radhus, kopplade småhus eller seniorboende – vid behov på basis av detaljplan – kan bycentrums dragningskraft upprätthållas.

Den förslagna tillbyggnadsvolymen på 452 byggplatser (+125 %) tillfredsställer byggplatsbehovet inom området långt in i framtiden och är överensstämmelse med den teoretiska stomlägenhetsdimensioneringen i Sibbo generalplan 2025 – i synnerhet då man beaktar att planen är i kraft betydligt längre in i framtiden än riktåret för Sibbo generalplan 2025. I ett vidare perspektiv poängterar den kompletterande byggnationen Norra Paipis bycentrum som en regional knutpunkt effektiverar utnyttjandet av den befintliga infrastrukturen.

Det på fördelaktighetszoner baserade dimensioneringssystemet, som utvecklades för delgeneralplanen och som

har år 2000 som tvärsnittår för säkrandet av markägarnas jämlika behandling, har – jämfört med en mekanisk stomlägenhetsberäkning och motsvarande dimensionering såsom i Sibbo generalplan 2025 – lett till en bättre sammanhållen samhällsstruktur som på ett naturligare sätt kompletterar den befintliga bebyggelsen.

7.2 Konsekvenser för service, arbetsplatser och näringsliv

Risikfaktorer och hotbilder:

- Affärsverksamheten som etableras i bycentrum är till sin skala olämplig – bymiljön splittras;
- Arbetsplatsområdet intill Rajakulmavägen utbyggs halvdant – en landskaps- och miljömässigt ofördelaktig helhet;
- Ny service etableras inte trots de erbjudna möjligheterna – planområdet är beroende av utomstående service och därigenom bilanvändning;
- Omfånget av och metoderna i idkandet av jord- och skogsbruk förändras – invånarnas förväntningar på en tillgänglig natur och ett oföränderligt landskap utan visuella störningar kan inte uppfyllas.

Planen möjliggör placeringen av närservice, såsom livsmedelskiosk, närbutik eller stöd-/distributionspunkt för den närservice som det digitaliserade samhället kan erbjuda. Också kan någon service eller verksamhet som stöder sig på vägförbindelsen mellan Träskända och Borgnäs etablera sig på bycentrumområdet. Därutöver tillåter bestämmelserna för AT och M-1-områden att för området typiska arbetsutrymmen i mindre skala uppförs i anslutning till bostadsbyggnaderna. För offentlig service har reserverats den nuvarande skolans område, där även tilläggsbyggande är möjligt.

Planlösningen innebär en beredskap att utveckla områdets näringsverksamhet genom att reservera ett arbetsplatsområde söder om Rajakulmavägen i enlighet med Sibbo generalplan 2025. En noggrann bestämning av verksamheten har inte ansetts ändamålsenlig, utan på området kan utöver företagsverksamhet etableras även t.ex. funktioner som betjänar fritid och rekreation. Restriktioner visavi miljökonsekvenser har intagits i planbestämmelsen.

Planlösningen beaktar också förutsättningarna att fortsätta jord- och skogsbruksverksamheten på området, då huvudparten av de i bruk varande odlingsmarkerna och planområdets skogsbruksområden har lämnats utanför bebyggelsen.

Planlösningen ger sålunda ramar för ett mångsidigt utvecklande av servicen och näringslivet inom Norra Paipis. Även en blygsam befolkningstillväxt kan stärka efterfrågan på service och arbetstillfällen, men sannolikt kommer byn även i fortsättningen domineras av boende och småföretagsverksamhet, där servicen huvudsakligen hämtas utanför området.

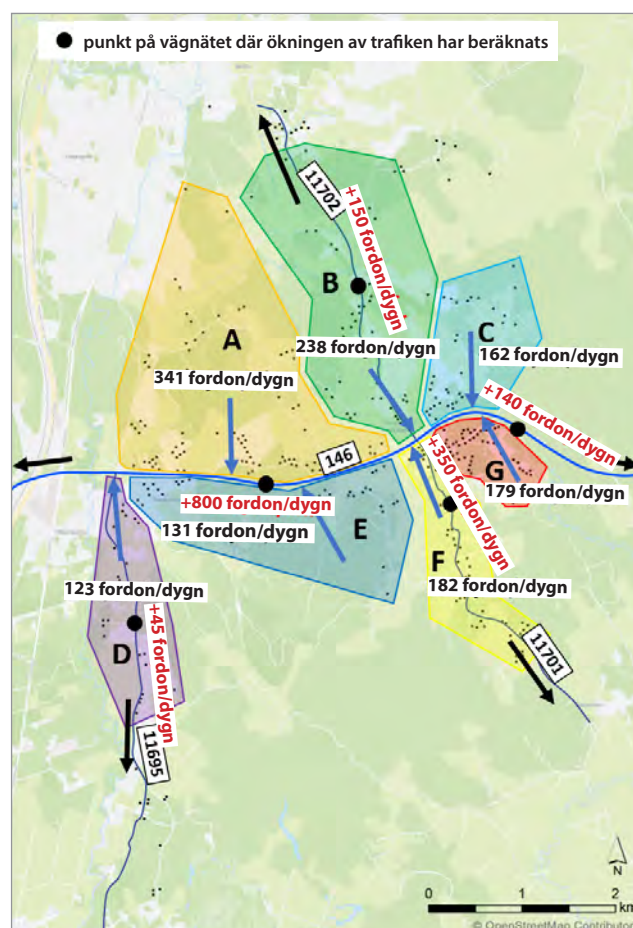
7.3 Konsekvenser för trafiken

Risikfaktorer och hotbilder:

- Förverkligandet av de nya trafikarrangemangen senareläggs – försvagning av trafiksäkerheten;
- Kollektivtrafikens servicenivå (rutter och turtäthet, smidiga resekedjor mm.) förblir otillfredsställande – ökat bilberoende.

Tilläggsbyggandet ökar för sin del trafiken inom Norra Paipis -området. Den i planen tillåtna markanvändningen höjer invånarantalet i området med ca 1050 invånare, vilket innebär i genomsnitt 1 500 nya inkommande eller utgående personbilsresor per dygn. I beräkningen har använts resealstringskoefficienter för kransområdena kring Helsingforsregionens tätorter enligt publikationen Bedömning av trafikallsträng vid planering av markanvändning (Miljö i Finland 27/2008).

Då den nya markanvändningen förverkligas i sin helhet beräknas trafiken på landsväg 146 väster om Paipisvägens anslutning öka med ca 800 fordon per dygn och öster om anslutningen med ca 140 fordon per dygn. På Paipisvägen väntas trafikökningen vara ca 350 fordon per



Antalet personbilsresor alstrade av de nya byggplatserna områdesvis (svart text) och motsvarande ökning i trafikmängden på vägnätet (röd text) i det läge då alla planerade nya byggplatser har realiserats (WSP Finland 2020, uppdaterad 2023).

dygn, på Granbackavägen vara ca 150 fordon per dygn och på Kaskelavägen vara ca 45 fordon per dygn. Trafiken beräknas rikta sig från planområdets markanvändning huvudsakligen västerut mot Träskända och Lahtisleden längs landsväg 146 samt söderut mot Södra Paipis och Nickby längs Paipisvägen. En mindre del av trafiken från markanvändningen riktar sig därtill österut längs landsväg 146 och norrut längs Granbackavägen.

I beräkningen av trafikmängderna har uppskattats att hälften av de nya byggplatserna förverkligas före år 2030 och samtliga före år 2050. I övrigt har trafikökningen beräknats enligt riksomfattande trafikprognoser (koefficienter enligt Nylands landskapsprognos), vilka har hämtats från Trafikledsverkets Ivar3-programvara.

Trafikmängderna inom planeringsområdet är måttliga. Planens trafikmässiga konsekvenser är inte betydande och de kan lätt hanteras med lämpliga åtgärder. Trafikmängdens ökning bedöms inte föranleda problem för hur trafiken löper och fungerar inom planområdet.

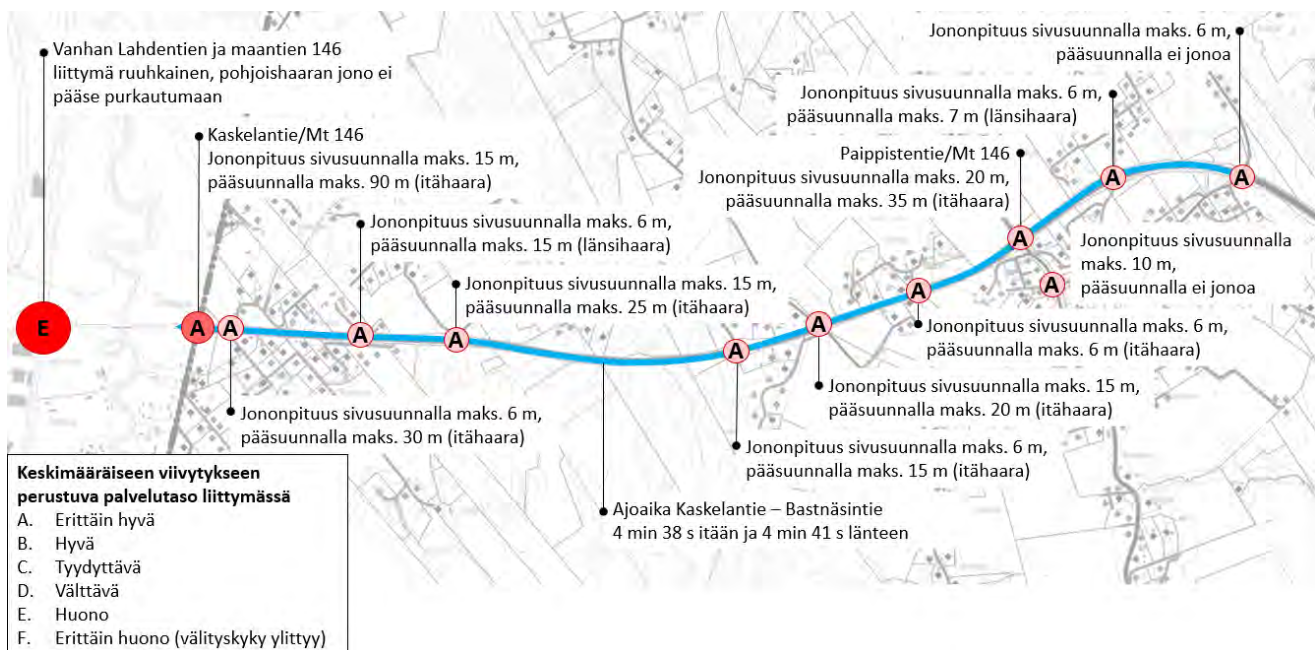
En granskning av trafikens funktionalitet har gjorts. I prognosläget för morgonrusningen år 2050 skulle – då den nya markanvändningen förverkligats enligt planen – trafiken löpa smidigt längs landsväg 146 på sträckan mellan Kaskelavägen och Bastnäsvägen. Pga. vänstersvängande fordon uppstår köer tidvis i trafiken längs landsväg 146, men köerna hålls korta och kortvariga. Tillfälliga köbildningar konstaterades uppstå också då läget granskades utan ny markanvändning.

Den genomsnittliga resetiden längs landsväg 146 på sträckan Kaskelavägen – Bastnäsvägen var 3 min 40 s i östlig och 3 min 43 s i västlig riktning. Fördröjningen jämfört med fri körning enligt hastighetsbegränsningarna

ändrades inte märkbart och var i genomsnitt 9 s i östlig och 12 s i västlig riktning. Motsvarande siffror utan ny markanvändning är: resetiden österut 3 min 38 s resp. västerut 3 min 42 s samt fördröjningarna 8 s österut resp. 12 s västerut. Trafikens funktionalitet är synnerligen god och den nya markanvändningens inverkan synnerligen liten. Ökningen pga. den nya markanvändningen inverkar sålunda inte försämrande på genomfartstrafiken genom planområdet.

Cirkulationsplatsen mellan landsväg 146 och Gamla Lahtisvägen (utanför planområdet) var överbelastad i prognosläget för morgonrusningen år 2050 även utan den av den nya markanvändningen genererade ökningen i trafikmängden. Köbildning uppstod under morgonrusningen i den västliga och särskilt i den nordliga anslutningsrampen. Trafikkön norrifrån ville inte lösas upp och servicenivån i den riktningen var synnerligen dålig. Fördröjningen för enskilda fordon var i genomsnitt 39 s, vilket motsvarar servicenivån E (dålig). Den genomsnittliga väntetiden för enskilda fordon växte dock med bara ungefär fem sekunder jämfört med en granskning utan ny markanvändning.

Utvecklingen för antalet olyckor med personskador studerades med hjälp av Ivar3-programmet. Detta beaktar utöver konsekvenserna av den trafikmängdsökning planen föranleder även den därav oberoende ökningen (den allmänna trafikökningen) samt fordonsteknologins utveckling mot större säkerhet. Den nya markanvändningen antogs förverkligas så att hälften av byggplatserna bebyggs före år 2030 och alla före år 2050. Utöver förändringarna i markanvändningen granskades fastighetsbegränsningarnas inverkan på trafiksäkerheten. Ökningen i trafikmängderna noterades öka antalet olyckor, men en sänkning av hastighetsbegränsningarna skulle



Anslutningarnas maximiköbildning samt servicenivån på basis av det genomsnittliga dröjsmålet för enskilda fordon (WSP Finland 2023).

| Trafikvolym (fordon/dygn) | 2022 | 2030 | | | 2050 | | |
|--|------|----------|--------------------|-----------------|----------|--------------------|-----------------|
| | | Prognos* | Ny mark-användning | Sammanlagt 2030 | Prognos* | Ny mark-användning | Sammanlagt 2050 |
| Rajakulmavägen (146) väster om Paipisvägen | 4450 | 4815 | +400 | 5215 | 5687 | +800 | 6487 |
| Rajakulmavägen (146) öster om Paipisvägen | 3000 | 3244 | +70 | 3314 | 3850 | +140 | 3990 |
| Paipisvägen (11701) | 780 | 824 | +175 | 999 | 965 | +350 | 1315 |
| Granbackavägen (11702) | 300 | 317 | +75 | 392 | 371 | +150 | 521 |
| Kaskelavägen (11695) | 380 | 401 | +23 | 424 | 471 | +45 | 516 |

*Trafikprognos utan ny markanvändning enligt planen

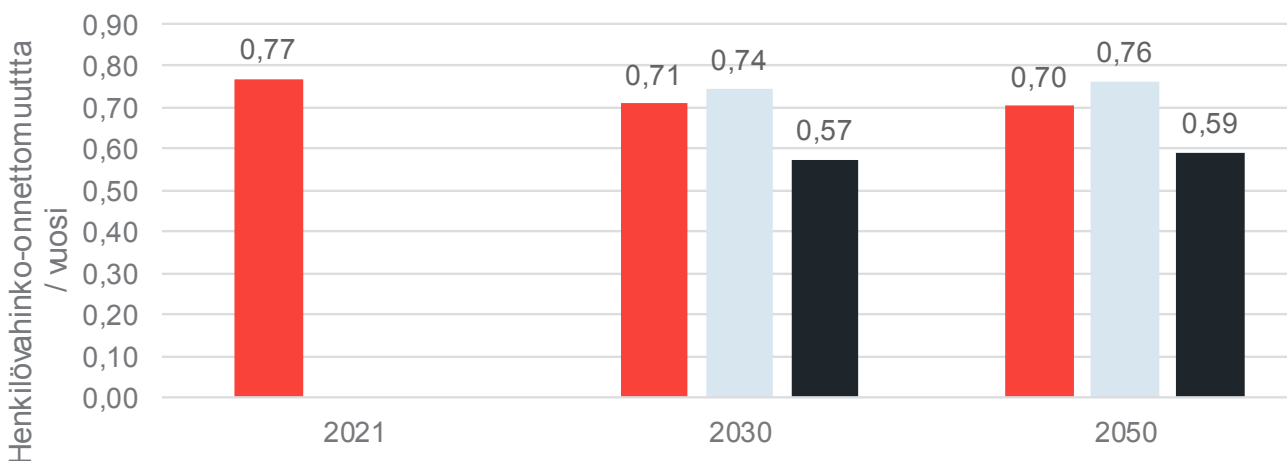
Tabell: Nuvarande trafikmängd (2022), trafikprognoser för åren 2030 resp. 2050 samt den av den nya markanvändningen genererade trafikmängdsökningen intill år 2030 resp. 2050 på olika vägsträckor (WSP Finland 2023).

medföra att olycksfrekvensen som helhet minskar. Utbyggnaden av området sker förmodligen under en lång tid, varför också trafikökningen sker gradvis. Med de åtgärder som rekommenderas i planen (sänkning av hastighetsbegränsningarna, förbättrandet av anslutningen mellan landsväg 146 och Paipisvägen samt nya gång- och cykelleder) kan man förhindra den försämring av trafiksäkerheten och ökning av trafikbuller som dels den nya markanvändningen och dels den allmänna ökningen i trafikmängden eventuellt kunde föranleda.

Platserna för det kompletterande nybyggandet har allokerats så att de långt stöder sig på det befintliga vägnätet, varigenom de inte medför kännbart tryck på vägnätet. De

nya byggplatserna ansluts i princip via befintliga enskilda vägar till förbindelsevägar. Trafiksäkerheten kan man påverka genom att bibehålla eller röja tillräcklig fri sikt. Instruktiva arrangemang gällande de enskilda vägarna har studerats i den anslutningskarta som bifogats till planbeskrivningen.

Med de i planen rekommenderade lösningarna, såsom förbättrandet av anslutningen mellan landsväg 146 och Paipisvägen samt gc-lederna längs nämnda vägar, kan en trygg och smidig mobilitet säkras. De i planen visade gång- och cykellederna längs landsvägarna ingår i Sibbo kommuns utredning gällande gång- och cykeltrafikens huvudnät (17.2.2020).



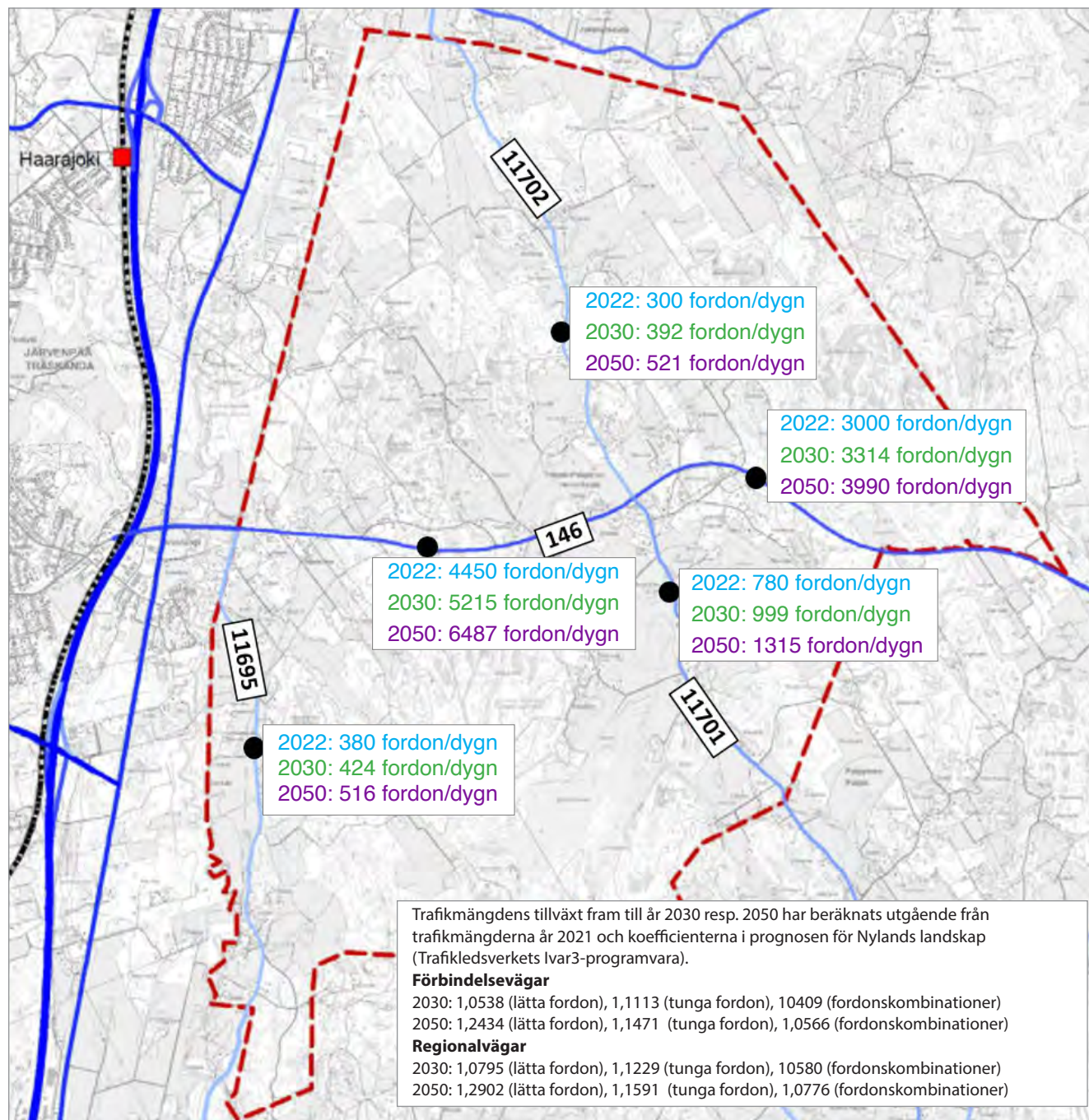
- Ei lisärakentamista
- Kaavan mukainen lisärakentaminen
- Kaavan mukainen lisärakentaminen ja alennettu nopeusrajoitus

Utvecklingen för antalet olyckor med personskador efter tilläggsbyggnad och sänkning av hastighetsbegränsningarna (WSP Finland 2023).

Planen förbättrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik på området. Det växande befolkningsunderlaget förbättrar också förutsättningarna att ordna kollektivtrafik och minskar härigenom beroendet av egen bil inom de centrala områdena. Trots de mångsidigare trafikförbindelserna stöder sig markanvändningen dock också i fortsättningen, p.g.a. de långa avstånden och den relativt glea bebyggelsestrukturen, huvudsakligen på personbilstrafik.

Det är långt till år 2050, varför prognoserna för detta år innehåller många osäkra faktorer. I uppskattningen av trafikmängderna har inte beaktats eventuella politiska

styrmedel, som kan påverka trafikbeteendet i också betydande mån. Till exempel kan vägtullar minska trafikstockningarna på huvudlederna och beskattningsbeslut gällande elbilar kan in-verka på bilismens kostnader, vilka vardera skulle påverka färd-sättsfördelningen. Tänkbara trender inom mobiliteten fram till år 2050 är till exempel trafikens elektrifiering eller autonoma bilar, vilka kan förändra trafikbeteendet på området. Till exempel kan en ökad användning av elcyklar och automatiserad matartrafik öka de mer hållbara resekedjornas popularitet, ifall dylika former av mikromobilitet utnyttjas som ersättare av privatbilism för anslutning till närliggande tågstation.



Nuvarande trafikvolym (2022) och prognostiserade trafikvolymerna för 2030 och 2050, inklusive den allmänna trafikprognosen och ökningen av den beräknade trafikvolymen orsakad av den nya markanvändningen i planeringsområdet (WSP Finland 2023).



Foto: Virva Korkeamäki

7.4 Konsekvenser för landskap, byggd kulturmiljö och fornminnen

Risikfaktorer och hotbilder:

- Nybyggnationens kvalitet (t.ex. anslutning av arbetsutrymmen till boendet eller bostadsbyggnadernas anpassning till den befintliga by- och kulturmiljön) är otillfredsställande, enhetliga gårdsmiljöer splittras eller äldre byggnader rivs – värdefulla kulturmiljöer spolieras;
- Byggplatserna placeras på lägenheten på annan plats än den i planen instruktivt angivna (t ex. i ett öppet landskapsrum) – landskaps- och bybilden blir disharmonisk;
- Endast markägarna i vissa delar av byn aktiveras till byggande – samhällsstrukturen och helhetsmiljön splittras.

Genomförandet av delgeneralplanen förändrar inte märkbart områdets allmänna landskapsbild; i planen har nybyggnationen placerats på områden som enligt landskapsutredningen är väl lämpade för bebyggelse. De landskapsmässigt värdefulla åkerområdena (MA) förblir utanför bebyggelseområdena och hålls öppna så länge odlingsverksamheten fortgår.

Norra Paipis har i ett tidigare skede – innan regionvägen till Borgnäs byggdes – klassificerats som kulturhistoriskt värdefull kulturmiljö. Bycentrum utgjorde en bebyggelseförtätning i Paipisvägens kurva mot Träskända. Någon tät gruppby fanns sålunda inte. När planlösningen i enlighet med övergripande planer eftersträvar ett tätare bycentrum, har detta förlagts huvudsakligen i de skogsdominerade områdena öster om den äldre bebyggelsen. Byns karaktärsdrag har lyfts fram genom att komplettera bosättningen kring de centrala odlingsmarkerna. Härvid föreligger en viss risk att nybyggnaderna till storlek eller utformning inte optimalt smälter in i den äldre bebyggelsen.

I delgeneralplanen har alla i de uppgjorda inventeringarna noterade fornminnesområdena och -objekten samt kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna beaktats med planbeteckningar och getts bestämmelser gällande deras beaktande.

Vid en markanvändning enligt delgeneralplanen kan alla i de uppgjorda inventeringarna noterade kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna och fornminnesobjekten bevaras som sådana.

7.5 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Risikfaktorer och hotbilder:

- Eftergifter från klimatmålen inom byggnadsverksamheten – ökad resurs- och energiförbrukning, ökade utsläpp;
- Oförverkligade cykelleder – ökad bilanvändning med utsläpp o.a. negativa följder;
- Bristfällig styrning av friluftaktiviteter – terrängslitage o.a. störningar i värdefulla naturmiljöer.

Huvudparten av delgeneralplaneområdet förblir i jord- och skogsbruksanvändning eller som skyddsområden, varigenom planens förverkligande inte medför anmärkningsvärda förändringar i naturförhållandena med undantag av TP-området invid Rajakulmavägen, ifall detta förverkligas. På allmänare nivå förbättrar styrandet av tyngdpunkten för byggandet till bycentrum tillsammans med bl.a. utvecklandet av cykelvägnätet förutsättningarna för en energieffektivare områdesstruktur och förminskar bilberoendet genom att förbättra förutsättningarna för användningen av cykel- och kollektivtrafik.

Förutsättningarna för naturmiljöns diversitet och kontinuitet har i delgeneralplanen säkrats genom att i planen ange de med tanke på naturförhållandena betydande (beteckningarna lu- respektive geo-) och skyddade (beteckningarna nat- och SL) områdena har getts planbeteckningar motsvarande värdekategorin. Därtill har sådana sammanhängande jord- och skogsbruksområden som har särskilda naturvärden beaktats med en egen MY-beteckning. Tillsammans bildar beteckningarna en helhet, som tryggar att en mångfaldig och sammanhängande naturmiljö bevaras även i framtiden. Med tanke på arternas rörelse och utbredning har planen i beaktats förbindelsebehoven mellan de traktens vidsträckta skogsområden.

Bevarandet av naturmiljöns diversitet främjas även genom lokaliseringen av den nybyggnationen till framför allt bycentrum och dess närhet; Rörstrand- ja Kummelbergenområdena med omfattande buffertzoner ligger utanför tyngdpunkterna för bebyggelsen.

Inom delgeneralplaneområdet finns vidsträckta betydande grundvattenområden och för skyddandet av dem har utfärdats bestämmelser gällande byggande och annan markanvändning. För att säkerställa grundvattnets kvalitet och det naturliga flödet har i planen även getts bestämmelser angående hanteringen av dagvatten.

Vid planeringen och förverkligandet av friluftslederna bör naturvärdena beaktas i synnerhet på och kring 'luo'-områden, eftersom en risk för äventyrandet av naturvärdena uppstår, ifall linjeringen inte görs tillräckligt omsorgsfullt.

I NTM-centralens utlåtande om den till planläggningen hörande Natura-utredningen har konsekvenserna bedömts för Natura-områdena Rörstrand, Kummelbergen, Rientola (Borgnäs), Lemmenjoki (Kervo) och Sibbo å separat och som ekologiska helheter. Som sammanfattning

konstateras, att delgeneralplanen som sådan eller granskad tillsammans med andra projekt eller planer inte väsentligt försvagar naturvärdena på Natura 2000-områdena, ifall de ekologiska korridorerna säkras och de i bedömningen framlagda konsekvenslindrande åtgärderna vidtas.

7.6 Inverkan på klimatet

Delgeneralplanens klimatkonsekvenser har granskats med hjälp av kontrollistan Ilmastokestävän kaavoituksen tarkistuslista KILVA (NTM-centralen i Birkaland, Ramboll Finland Oy och Solita Oy, uppdaterad 2023). I redskapet har klimathållbarheten indelats i fyra helheter, vilka ytterligare konkretiseras med underpunkter.

1. Minimering av naturresursutnyttjandet

A. Utnyttjande av det befintliga on förverkligande av det nya på ett resursvist sätt

Planlösningen stöder sig på nuvarande bystruktur, vägnät och infrastruktur. Planlösningen innehåller inga nya betydelsefulla områdesexploateringar, men det nybyggnation planen möjliggör är till sin volym betydande.

B. Tryggande och förstörande av skogarnas kolsänkor och kollager

Jämfört med lösningen i Sibbo generalplan 2025 har på basis av naturutredningarna i planen reserverats större sammanhängande skogsområden med särskilda miljövärden (MY-områden omfattande ca 600 ha). Tillsammans med naturskyddsområdena (SL) bildar de en betydande, över 1100 hektar stor kolsänka.

C. Bevarande av kol i den kommande strukturen

Behovet av grönförbindelser och ekologiska korridorer är beaktat i planen. Träbyggande som lagrar kol passar väl in i bymiljöns karaktär. Planen möjliggör nybyggnade som lagrar kol.

2. Möjlighet till hållbart levnadssätt

A. Minskande av resebehov

Genom att koncentrera bosättningen till närheten av befintlig bebyggelsestruktur och trafikleder kan man till viss del stöda mångsidiga rörelsemöjligheter, beaktande de begränsningar landsbygdsmiljön innebär.

B. Betoning av färdmedelsfördelningen på hållbart sätt

Planstrukturen strävar till att den kompletterande nybyggnationen på området huvudsakligen allokeras till korridoren mellan bycentrum och Träskända, vilken är tillgänglig med kollektivtrafik. I planlösningen visas utvecklingsreservationer också för gång- och cykelinfra inom området. Områdets centrala delar ligger inom cykel-



Foto: Virva Korkeamäki

avstånd från Järvenpää och Haarajoki järnvägsstationer.

Liksom på andra landsbygdsmässiga by- och glesbebyggelseområdes stöder sig ändå samhällsstrukturen i Norra Paipis också i framtiden huvudsakligen på användning av personbilar, jämfört med stadsmässiga områden.

C. Främjande av verksamheter och upplevelser som möjliggör hållbara lösningar

Inom planområdet finns vidsträckta naturområden som nås på promenadavstånd från nästan alla delar av planområden. Planlösningen strävar till att nätet av enskilda vägar, utvecklas så, att rutterna inom nätet blir mer sammanhängande än tidigare. Detta förbättrar rekreativ möjligheterna även inom bystrukturen och i samband med de värdefulla odlingsområdena.

3. Minimering av utsläppen från konsumtionen

A. Utredande av områdets produktionskapacitet visavi förnybar energi

B. Förutsättningar för produktion av förnybar energi

Den glestutbyggda landsbygdsmiljön möjliggör lokal energiproduktion, såsom utnyttjande av jord- och solenergi på fastigheterna. Till vissa delar begränsar dock grundvattenområdena förverkligande av jordvärmeanläggningar.

C. Beaktande av områdets energieffektivitet

Områdesreservationerna möjliggör förändringar i energianläggningarna. Byggnadernas utformning och andra till byggnadsplaneringen hörande passiva lösningar hör till den noggrannare planeringen som den aktuella delgeneralplanen inte direkt påverkar.

D. Beaktande av resurseffektiviteten i infrastruktur och teknisk service

Samhällsstrukturen har utformats så, att de nya vägförbindelserna och näten för teknisk service är så korta som

möjligt och den kompletterande nybyggnationen huvudsakligen stöder sig på befintlig struktur.

4. Beredskap gentemot risker föranledda av klimatändringen

A. Identifiering av för klimatrisker utsatta egenskaper i området

De vidsträckta odlingsmarkerna utgör en central del av kulturlandskapet i Norra Paipis. Klimatändringen påverkar växtförhållandena på området – den förlänger växtperioden men kan å andra sidan öka risken för förekomsten av olika växtsjukdomar och skadedjur.

I det öppna landskapet kan gassigheten öka. Den traditionella bebyggelsestrukturen i området och den kompletterande byggnationen allokteras dock huvudsakligen till skogsbevuxna områden såsom t.ex. skogsholmar.

B. Identifiering av sårbara värden och verksamheter på området

De sårbara värdena på området hänför sig i främsta hand till den mångsidiga skogsmiljön, vilken är riklig på området. Också skogarna förändras pga. klimatförändringen. För ekonomiskogarnas del ökar ensidigt skogsbruk de risker klimatändringen medför. Man har bedömt att blandskogar och skogar med varierande trädbestånd är mera resilianta visavi förändringarna än ensidiga skogar.

C. Identifiering av farofaktorer föranledda av allt extremare väderförhållanden

Andelen vattengenomsläppande ytor är mycket stor också efter genomförandet av planen, vilket underlättar behandlingen av dagvatten även i framtiden. Byggplatserna är i traditionell byabebbyggelse belägna högre än de öppna odlingsområdena och i mer skyddade lägen, och motsvarande principer har efterföljts även i den instruktiva placeringen av kompletterande nybebyggelse.

8. Genomförande

8.1 Detaljplanläggning och annan detaljerad planering

Genomförandet av planområdet ankommer i huvudsak på privata markägare och andra aktörer. Till exempel är detaljplanläggning inte aktuell inom nära framtid och i målen för denna plan ingår inte anvisandet av planer som ska detaljplanläggas. På längre sikt kan dock detaljplanläggning eller annan noggrannare planering av bycentrum vara motiverad.

Kommunen linjerar ett markpolitiskt program för varje fullmäktigeperiod. Enligt det nu gällande programmet ska bl.a. följande principer följas:

- Detaljplaner utarbetas i huvudsak på kommunägda marker.
- Markanvändningsavtal ingås såvida de främjar kommunens intressen.
- Markförvärv på frivillig väg effektiveras.
- Största delen av den nya bostadsbyggnationen riktas till detaljplanerade områden med beaktande av kommunens tillväxtmål.
- Mångsidig produktion av småhus- och företagstomter gynnas.
- Byggnad på områden utanför detaljplaner utvecklas speciellt på områden som är gynnsamma med tanke på byggandet.

Inte heller har andra aktuella behov av översiktlig planering berörande markanvändningen identifierats. Det kan dock vara skäl att granska utvecklingsbehoven och -möjligheterna gällande markanvändningen inom gränzonen mot Träskända – gällande t.ex. Rajakulma och Lemmenlaakso eller trafikförbindelserna till Haarajoki station – tillsammans med Träskända stads planläggnings- o.a. planeringsenheter. Även samarbetet mellan KUUMA-kommunerna är relevant i detta sammanhang.

8.2 Trafik

De i planen rekommenderade åtgärderna för förbättringen av trafiknätet (sänkning av hastigheterna, rondellen i Paipisvägens anslutning till landsväg 146 samt gång- och cykelvägarna längs landsväg 146 och Paipisvägen) berör landsvägar som administreras av Nylands NTM-central. Sannolikt är dock åtminstone en del av genomförandekostnaderna ankommer på kommunen då byggandet aktualiseras om 10–20 år. Ett aktivt deltagande från kommunens sida i beredningen och finansieringen av åtgärderna kan försnabba genomförandet av åtgärderna. Se närmare ovanstående tabell.

Förverkligandet av de trafikförbindelser de nya byggplatserna förutsätter ligger på de privata markägarnas ansvar.

En känd risk visavi förverkligandet av åtgärderna för förbättringen av det allmänna vägnätet försenas föreligger i och med att åtgärderna inte har särdeles hög prioritet hos NTM-centralen och kommunen.

8.3 Service

Förverkligandet av ny service är huvudsakligen beroende av privata aktörer och den lokala befolkningen. Delgeneralplanen skapar förutsättningar för såväl för området typisk småskalig affärsverksamhet i bycentrum som företagsverksamhet i större skala på arbetsplatsområdet vid Rajakulmavägen.

8.4 Teknisk service

Nybyggnationen har i planen huvudsakligen lokaliserats till nuvarande verksamhetsområden för de samhällstekniska nätverken, men om nybyggnad sker på områden där t.ex. vattenförsörjning saknas, är det ur helhetsekonomisk synvinkel fördelaktigt att ordna planeringen och förverkligandet av vägar och vattenförsörjning samtidigt.

| Implementeringsbehov för trafikförbättringsåtgärder | –2025 | –2030 | –2035 | Ansvariga |
|---|-------|-------|-------|--|
| Hastighetsbegränsningar anpassade till bymiljön, Rajakulmavägen / Linsvedsvägen (landsväg 146), Paipisvägen och Granbackavägen | × | | | Nylands NTM-central |
| Förlängningar och förbättringar av enskilda vägar i etapper, i samband med realisering av nya byggplatser | × | × | × | Privata markägare, kommun (lovfrågor och styrning) |
| Förbättrade verksamhetsbetingelser för kollektivtrafiken: utrustning för busshållplats, utveckling av resekedjor, anslutningar till busshållplatser | × | | | Sibbo kommun / HRT |
| Förbättring av landsväg 146 vid Paipisvägen/Granbackavägen anslutning (rondell eller annan lämplig lösning). | | × | | Nylands NTM-central, möjligen gemensamt med kommunen |
| Gång- och cykelarrangemang / Paipisvägen och Granbackavägen, Nickby – Norra Paipis, fortsättning på Granbackavägen till korsningen av Nygransvägen | | × | | Nylands NTM-central, möjligen gemensamt med kommunen |
| Gång- och cykelarrangemang / Rajakulmavägen (landsväg 146), Från Träskända-gränsen till Bastnäsvägens korsning | | × | | Nylands NTM-central, möjligen gemensamt med kommunen |
| Gång- och cykelarrangemang / Norra delen av Kaskelavägen, Rajakulmavägens korsning | | × | | Nylands NTM-central, möjligen gemensamt med kommunen |
| Gång- och cykelarrangemang / Linsvedsvägen (landsväg 146), Från Bastnäsvägens anslutning till kommungränsen mot Borgnäs | | | × | Nylands NTM-central, möjligen gemensamt med kommunen |

Tabell: Rekommendation om mål och tidpunkt för trafikförbättringsåtgärder och preliminär ansvarsfördelning.

9. Rapporter

- Strategi Sibbo 2022–2025.
- Sipoon kunnan kulttuuriympäristö- ja rakennusperintöselvitys. Ark.tsto Lehto Peltonen Valkama, Ympäristötoimisto Oy, 2006. (Kultur- och byggnadsarv.)
- Sipoon historiallisen ajan muinaisjäännosten inventointi. Museovirasto; Suhonen V.-P., 2007 (Inventering av fornlämningar.)
- Sipoon manneralueen esihistoriallisen ajan ja saariston esihistoriallisen sekä historiallisen ajan muinaisjäännosten inventointi. Museovirasto; Koivisto S., 2007 (Inventering av fornlämningar på fastlandet från förhistorisk och historisk tid.)
- Maisemanhoidon ja suojavyöhykkeiden yleissuunnitelma Sipoonjoen valuma-alueella Sipoossa, Pornaisissa ja Mäntsälässä. Uudenmaan Ympäristökeskus, 2002. (Översiktsplan för landskapsvärden och skyddszonerna inom Sibbo ås avrinningsområde.)
- Strategi för grön- och rekreatiomsområden i Sibbo. Sibbo kommun, 2011.
- Strategi för grön- och rekreatiomsområdena 2011.
- Pohjois-Paippisten osayleiskaava: Maisemaselvityksen selostus ja maisemalliset maankäyttösuositukset. MA-Arkkitehdit, 2016. (Landskapsutredning över Norra Paipis.)
- Ylikunnallinen ulkoilu- ja viherreittien kehittämiselvitys, 2021. (Utvecklandet av överkommunala rekreatioms- och grönrutter).
- Sipoon sisäisten viherreittien yhteenvetoraportti, 2021. (Grönrutterna inom Sibbo.)
- Ekologinen verkosto Itä-Uudenmaan liiton alueella. YS-Konsultit Oy, 2002. (Ekologiskt nätverk inom Östra Nyland.)
- Sipoon yleiskaava-alueiden luontoselvitykset 2006. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy, 2006. (Naturinventering.)
- Sipoon lepakkokartoitus. Wermundsen Consulting Oy, Batcon Group, 2006 (Fladdermusinventering.)
- Itä-Uudenmaan maakunnallisesti arvokkaat luonnon ympäristöt (MALU). Itä-Uudenmaan liitto, 2010. (Värdefulla naturmiljöer i Östra Nyland.)
- Sipoon kunta: KuntaMETSO. METSO-kohteiden inventointi 2011. Naturfakta Keiron Ab, 2011. (Utredning över skogarnas diversitet.)
- Kirjoverkkoperhosen esiintyminen Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016 (Förekkomsten av asknätjäril på planområdet), Ympäristötutkimus Yrjölä
- Liito-oravan esiintyminen Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaava-alueella vuonna 2016. Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016. (Förekkomsten av flygekorre i planområdet.)
- Arvio Sipoon Pohjois-Paippisten osayleiskaavan vaikutuksista läheisten Natura-alueiden luontoarvoihin, 2016. Ympäristötutkimus Yrjölä, 10.10.2016. (Bedömning av delgeneralplanens konsekvenser för naturvärdena i närliggande Natura-områden.)
- Pohjois-Paippisten osayleiskaava: Päivitetty luontoselvitys (Delgeneralplan över Norra Paipis: Uppdaterad naturutredning). FCG, 24.11.2023.
- Sipoon kunnan pohjavesialueiden suojelusuunnitelma. Sipoon kunta, Tuusulan seudun vesilaitoskuntayhtymä, Uudenmaan Ympäristökeskus. Golder Associates Oy, 2009. (Skyddsplan för grundvattensområdena.)
- Utvecklingsplan förvattenförsörjningen 2014–2023. Sibbo kommun, Pöyry, 2014.
- Vatten- och avloppsnätet i Sibbo. 2015.
- Kaupan palveluverkkoselvitys 2025 . FCG Oy, 2010. (Utredning över servicenätet för handeln.)
- Sipoon kaupan palveluverkkoselvitys WSP, 2021. (Det kommersiella servicenätet i Sibbo.)
- Sipoon yleiskaava 2025 – Liikenneverkkoselvitys. Sito Oy, Strafica Oy, 2008. (Generalplanen 2025 – utredning över trafiknätet.)
- Sipoon tieliikenteen meluselvitys 2006, päiv. 2010. WSP Finland, 2010. Trafikbulleninventering, 2006, uppdaterad 2010.)
- Helsingin seudun pääpyöräilyverkon ja laatukäytävien määrittely HLJ 2011. HRT, 2012. (Definition av helsingforsregionens cykelledsnät och kvalitetskorridorer.)
- Sipoon liikenneturvallisuussuunnitelma. Uudenmaan ELY, 2012. (Trafiksäkerhetsplan.)
- Helsingin seudun liityntäpysäköintistrategia ja toimenpideohjelma HLJ 2011. HSL, 2012. (Strategi och program för Helsingforsregionens anslutningstrafik.)
- Sipoon joukkoliikenteen järjestämistapaselvitys, palvelutason määrittäminen ja linjastosuunnitelma. HSL, 2013. (Ordning av och servicenivån för kollektivtrafiken, ruttplan.)
- Saavutettavuustarkastelut ja joukkoliikenteen matka-aikasaavutettavuus, SAVU&MASA 2014. (Utredningar om kollektivtrafikens tillgänglighet.)
- Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015. HSL, 2015. (Plan för Helsingforsregionens trafiksystem.)
- Joukkoliikenteen matka-aika saavutettavuuskarttojen päivitys, tekninen muistio. HSL, 2015. (Uppdatering av kollektivtrafikens tillgänglighetskartor.)
- MAL 2019 Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik, logistikutredning. HRT, 2016.
- Liikennemeluselvitys, kohde: G26 Pohjois-Paippisten osayleiskaava, Sipoo. Promethor, 12.9.2017. (Trafikbullenutredning: objekt: G26 Norra Paipis delgeneralplan.)
- Områdesreserveringsplan för landsväg 140 på avsnittet Björkbyleden–landsväg 1452. Nylands NTM-central, rapport 24:2018.
- Henkilöauton rooli Helsingin seudulla. HRT, 2021. (Personbilens roll i Helsingforsregionen.)
- MAL 2023 Helsingforsregionens markanvändning, boende och trafik, nuläge och utvecklingsriktningar. HRT, 2021.
- Itä-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelma. Ramboll, 2021. (Trafiksystemplan för Östra Nyland.)
- Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032. Statsrådets publikationer 2021:76.
- Pohjois-Paippisten osayleiskaavan liikenneselvitys. WSP, 30.11.2023. (Delgeneralplan över Norra Paipis: Trafikutredning.)

10. Bilagor

Bilaga: Förminskning av delgeneralplanekartan

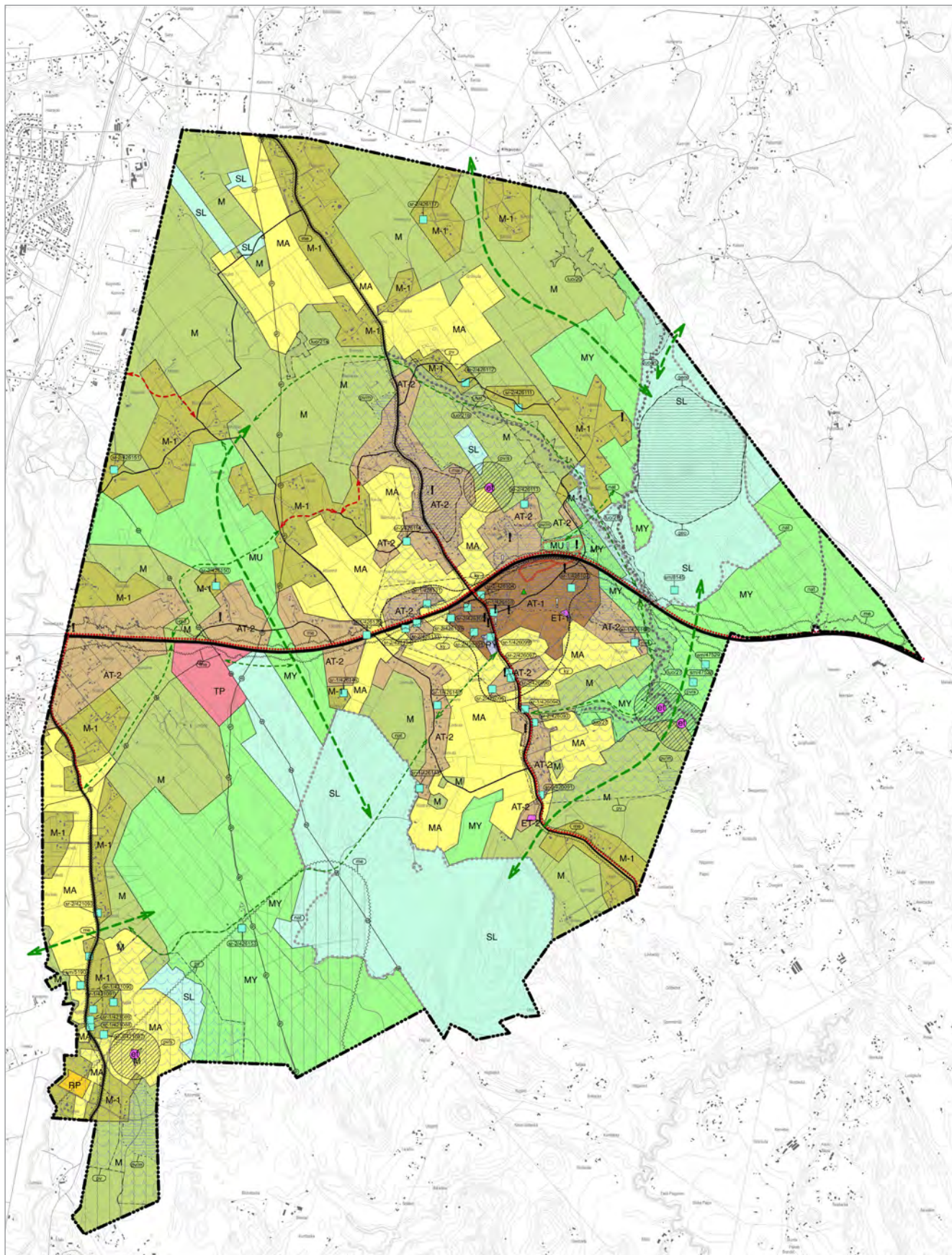
Bilaga: Till sitt läge instruktiva byggplatser samt tänkbara väganlutningar (förminskning)

Separat bilaga: Dimensioneringssystem

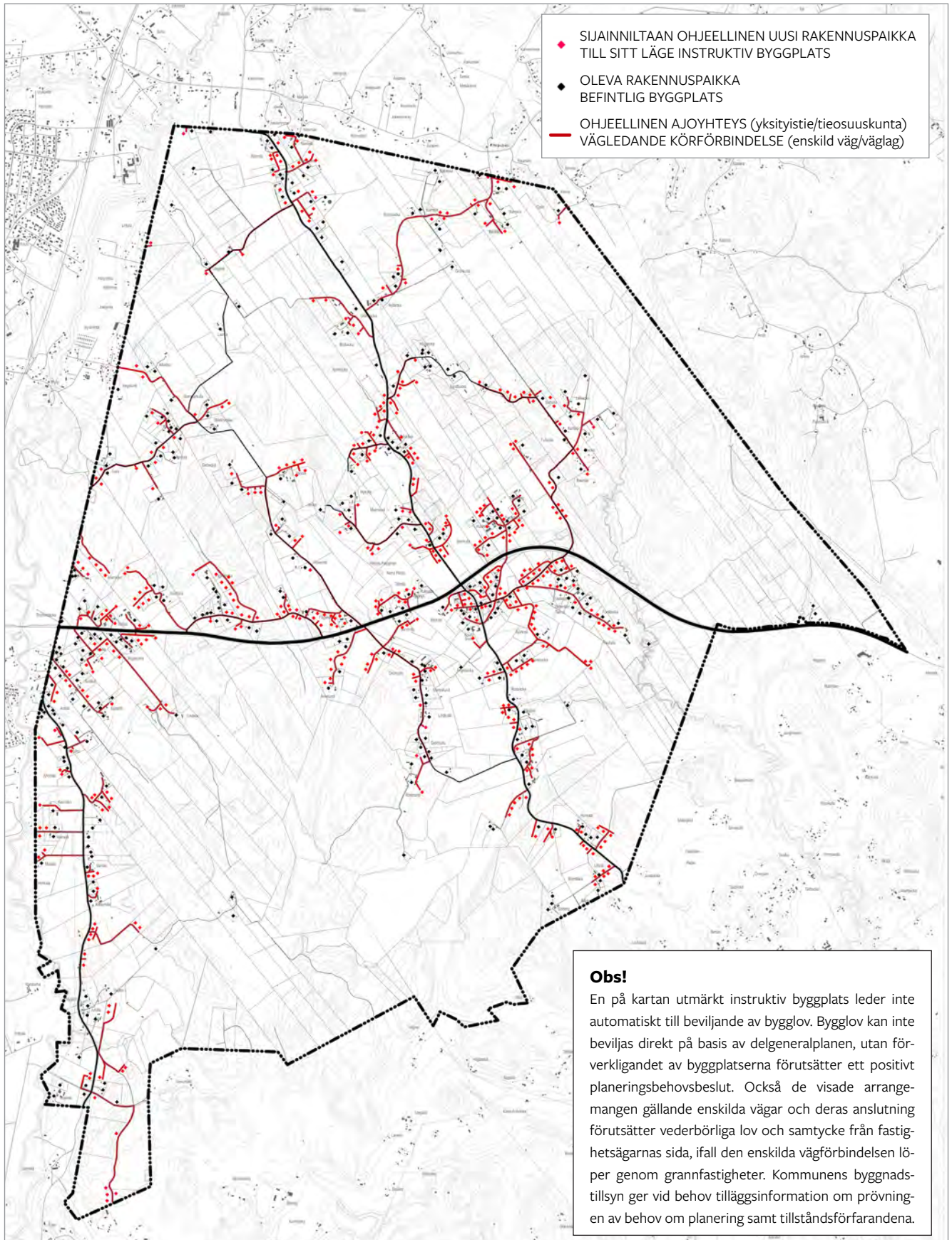
Separat bilaga: Dimensioneringstabeller

Separat bilaga: Responstabell

Bilaga: Förminskning av delgeneralplanekartan



Bilaga: Till sitt läge instruktiva bygglats samt tänkbara väganslutningar (förminskning)





A·KONSULTIT | arkkitehtitoimisto