

Sibbo kommun

Strukturmodellstyntes: Ett särpräglat och hållbart Sibbo 2050

18.3.2024



Innehåll

- Strukturmodell – Vad handlar det om?
- Utgångspunkter för strukturmodellen
- Alternativa strukturmodeller
- Strukturmodellens syfte: Ett särpräglad och hållbart Sibbo 2050
- Konsekvensbedömning

Bilagor

- Sammandrag av responsen
- Beskrivning av nuläget i samhällsstrukturen i Sibbo, alternativa strukturmodeller och konsekvensbedömning (utkastet till strukturmodell för generalplanen var framlagda 15.6–15.9.2023)
 - Pdf:
<https://d24tbo0jkzipyh.cloudfront.net/uploads/assets/4uo3a9dip866.url.pdf>



Sibbo kommun

Vad handlar det om?

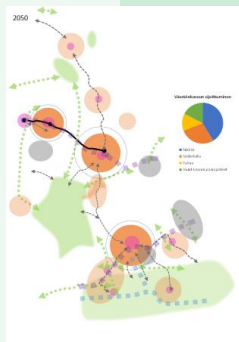
Välkommen att bekanta dig med strukturmodellensyntesen för Sibbo generalplan samt bakgrundsmaterialet. Arbetet med generalplanen för Sibbo har i slutet av 2022 inletts med att ställa upp mål och utarbeta strukturmodeller som beskriver olika möjliga framtida utvecklingsvägar. Tre olika strukturmodellalternativ har lett till strukturmodellensyntesen.

Som en del av arbetet med strukturmodellerna har det ordnats en minienkät och workshoppar för beslutsfattarna, omfattande intressentgruppsenkäter samt invånarevenemang under år 2023 och 2024. Strukturmodellen är en regional vision på kommunens framtida struktur på strategisk nivå. Strukturmodellen kombinerar kommunens/stadens olika utvecklingsplaner och strategier.

Strukturmodellen och dess mellanfaser har utarbetats i bred växelverkan 2022–2024. WSP Finland Oy har agerat som konsult i arbetet.



Strukturmodell – vad handlar det om?



Strukturmodell



Regional vision på strategisk nivå av kommunens framtida struktur

Saknar rättsverkningar

Är inte en plan

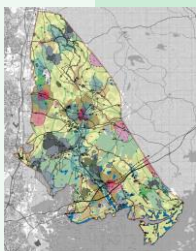
En strukturmodell presenteras på en karta på ett generellt och illustrativt sätt. En karta över en strukturmodell kan till exempel innehålla prioriteringar för framtida boende och tjänster, behoven att utveckla trafikförbindelser samt de viktigaste områdena och behoven av förbindelser med tanke på rekreation och turism.

En strukturmodell sammanslår kommunens/stadens olika utvecklingsplaner och strategier.

Strukturmodellen **styr** kommunens planläggning.

Strukturmodellensyntesen har tagits fram av tre alternativa strukturmodeller. Via dessa olika alternativ har vi tillsammans sökt olika inriktningar och alternativ för kommunens framtid med beaktande av den föränderliga omvärlden.

Strukturmodellensyntesen beskrivs med en kartsammanställning och tre temakartor.



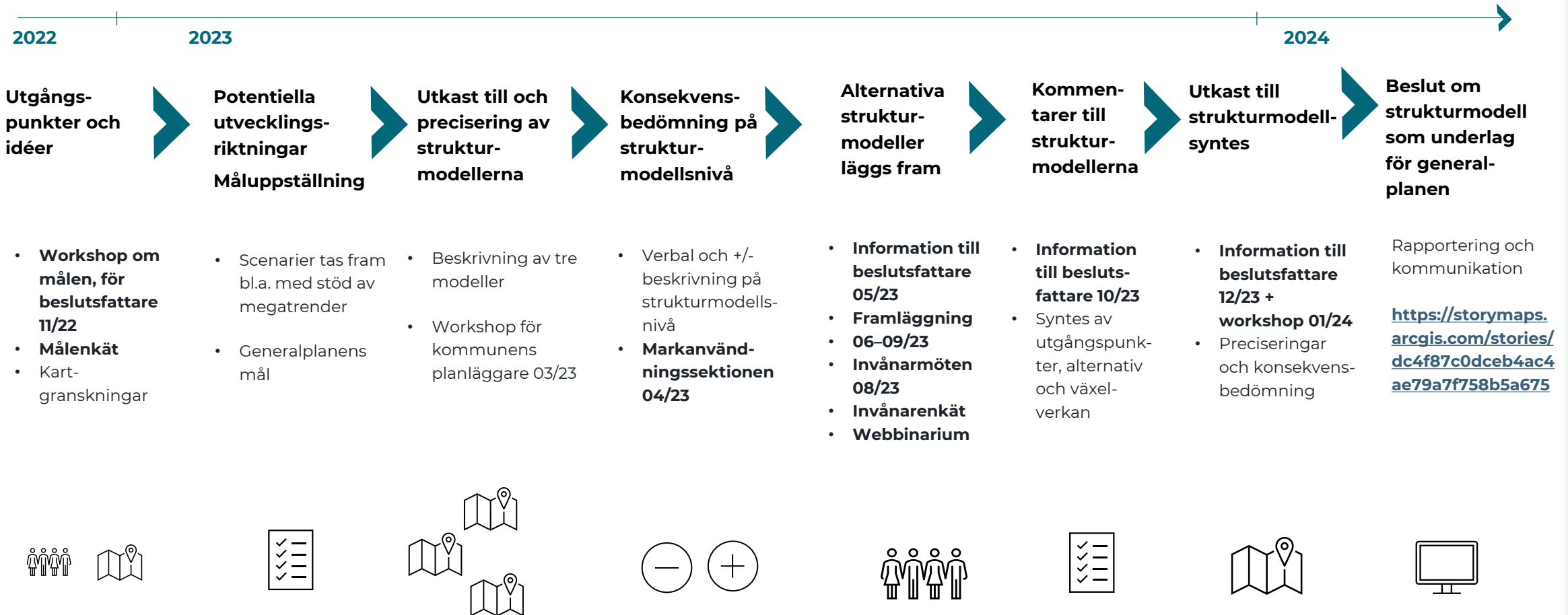
Generalplan



Detaljplan



Väg till strukturmodellsyntesen



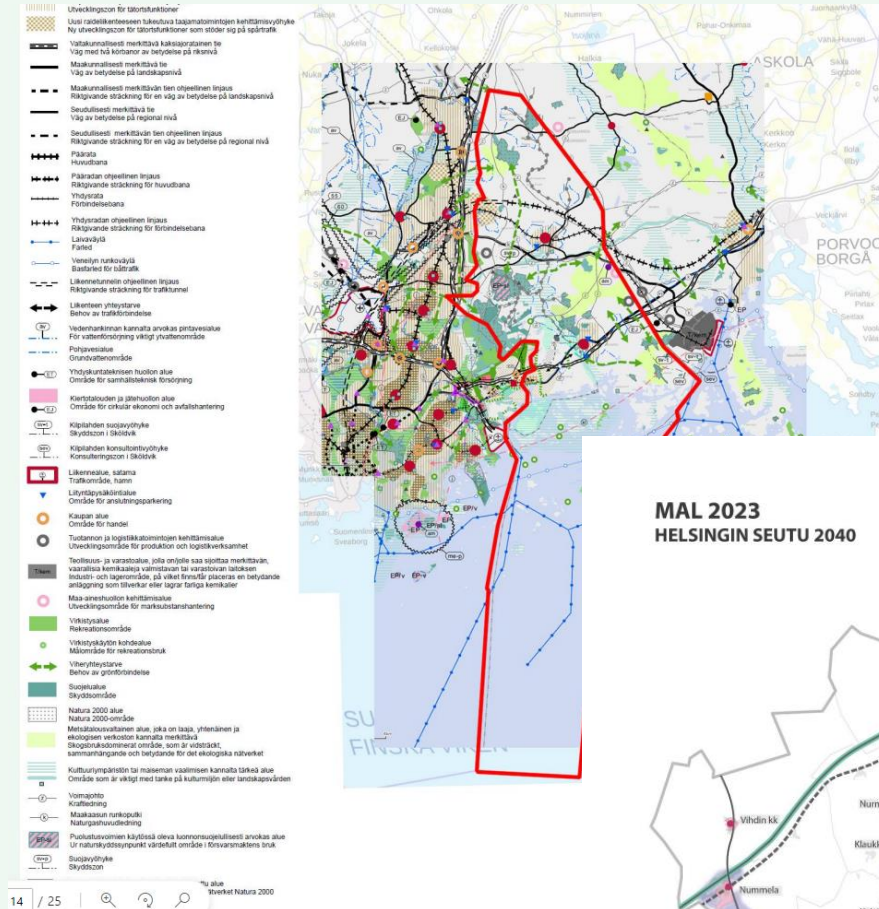
Utgångspunkter för strukturmodellen



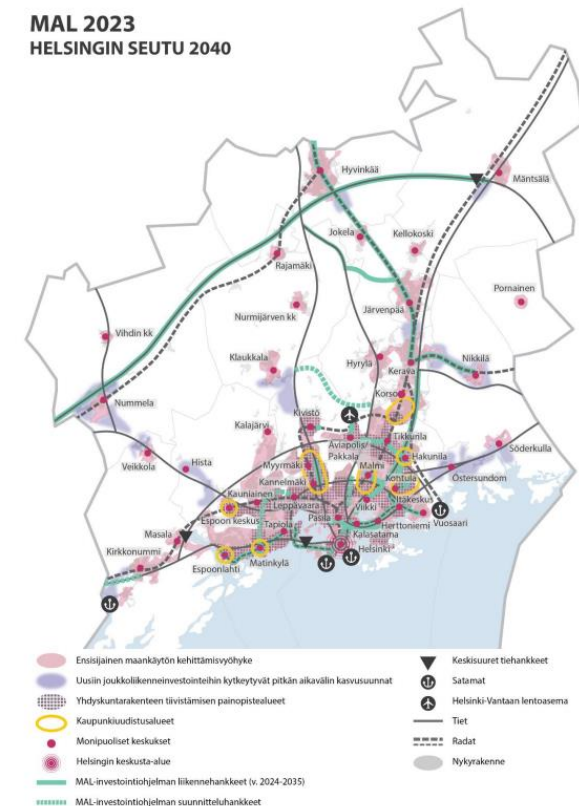
Utgångspunkterna för strukturmodellen

- Målen för planeringen i generalplanen för Sibbo 2050
- Sibbo strategi 2022–2025
- Lanskapsplan t.ex.
 - Reserveringar för järnvägslinjen
 - Utvecklingszon som baserar sig på spårtrafik (Tallmo och Majvik)
- Lagakraftvunna delgeneralplaner, t.ex. Tallmo
- MAL 2023-planen
- Tre tätorter: Nickby, Söderkulla och Tallmo
- Livskraftiga byar
- Järnvägslinjen Kervo-Nickby och den befolkningstillväxt som krävs för projektet
- Befolkningstillväxt +500 invånare per år fram till 2035

Målet baserar sig på Sibbos strategi 2022–2025, där målet för den genomsnittliga årliga befolkningstillväxten är cirka 500 invånare. Hälften av bostadsbyggandet består av småhus. Identifierade mål är också målet för planläggningen som är 800 invånare i syfte att öka planreserven. I strategin nämns också genomförandet av banavsnittet Kervo-Nickby som ett mål utan ytterligare investeringar från kommunens sida. KeNi-banan ingår också i MBT-investeringsprogrammet för 2024–2035.



MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Generalplan för Sibbo 2050 – mål för planeringen (1)

Målen baseras på en workshop för beslutsfattarna, data från en kommuninvånar- och sektorsenkät samt på kommunstrategin och landskapsplanen 2050, de riksomfattande målen för områdesanvändningen och på lagstiftningen som reglerar samhällsutvecklingen. Målen är för närvarande de samma för 2035 och 2050, men det är möjligt att uppdatera målen i framtiden om det behövs.

Sibbo erbjuder mångsidiga och högklassiga boendemöjligheter för människor i olika åldrar, för olika livssituationer och -stilar, både i tätorterna och byarna

- Ett högklassigt utbud av boendeformer möjliggörs tack vare tjänster och trafikförbindelser.
- Att bo i Sibbo baserar sig på en miljö med stark social gemenskap, resurskloket och hänsyn till natur- och kulturarvet.
- Alla boendialternativ i Sibbo erbjuder lugnt och naturnära boende nära tjänster och goda förbindelser.
- Generalplanen gör det möjligt att öka befolkningen i byarna och bibehålla byarnas livskraft genom att främja möjligheterna att bygga.

Grönområdena och naturmiljön är det viktigaste kapitalet i utvecklingen av områdena i Sibbo

- Grönstrukturen utvecklas som en del av kollager och kolsänkor och för att stödja bekämpningen av förlusten av biologisk mångfald.
- Som ett led i utvecklingen av tätorterna och boendemiljöerna tryggas och förbättras rekreations- och friluftsnätets tillgänglighet, kontinuitet och täckning.
- De naturområden man vill bevara så intakta som möjligt definieras.
- Vid utvecklingen av grön- och rekreationsområden beaktas viktiga natur- och landskapsvärden och bevarandet av dem främjas.
- Tillgängligheten till havsstränderna, skärgården och rekreationsområdena förbättras och funktionerna där förbättras också.

Sibbo växer på ett hållbart och resursklokt sätt

- Generalplanen möjliggör en kontrollerad befolkningstillväxt i kommunen och en naturlig stegvis utveckling av områdena.
- Generalplanen tar hänsyn till målen för begränsning av klimatförändringen och för hållbar tillväxt, till exempel genom nödvändiga områdesreserveringar.
- I regel styrs tillväxten med stöd av den befintliga strukturen, som bygger på de nationella markanvändningsmålen och riktlinjerna i den lagakraftvunna landskapsplanen för Nyland
- Generalplanen tar hänsyn till den befintliga natur- och kulturmiljön.
- Sibbo är en välmående, gemenskapsorienterad och naturnära del av Helsingfors metropolområde.

Generalplan för Sibbo 2050 – mål för planeringen (2)

Sibbos särdrag och styrkor utnyttjas och stärks

- De naturliga styrkorna och särdragen hos de områden som utvecklas i planeringslösningarna för markanvändningen utnyttjas och betonas.
- Planeringen av markanvändningen stöder och skapar förutsättningar för bildandet av regionala identiteter och för social gemenskap.
- Småskaligheten i tätorterna i Sibbo och de övriga områdenas landsbygdskaraktär, liksom skärgårdens unika karaktär, ses som en resurs
- Tätorterna profileras genom generalplaneringen.
- Viktiga natur- och miljövärden beaktas och bevarandet av dem främjas.

Sibbos trafiksystem och -nätverk utvecklas så att det är säkert och funktionellt och kan möta framtidens behov

- Säkerheten och funktionaliteten hos trafiknätet i Sibbo förbättras genom att utveckla väg- och gatunätet och även gång- och cykelnätet.
- Trafikförbindelserna stärks och främjas även regionalt, även i riktning österut, särskilt till Borgå
- Anordnandet av effektiv och funktionell kollektivtrafik och smidiga resekedjor stöds genom markanvändnings- och trafiklösningar.
- Spårtrafiken på KeNi-banan och förbindelserna mellan Sibbo och banlösningen i östra Helsingfors främjas.
- De hamnar och andra servicepunkter för trafik som ska utvecklas vid kusten och på öarna definieras.

- Sibbo stärker verksamhetsförutsättningarna för näringsgrenar, tjänster och turism
- Utbudet av företagstomter på lämpliga platser utökas både kvantitativt och kvalitativt.
- De offentliga och kommersiella tjänsternas tillräcklighet och tillgänglighet säkerställs.
- Verksamhetsförutsättningarna för näringsgrenar som är förenliga med hållbar tillväxt stärks.
- Befintlig turism och rekreativsmöjligheter utnyttjas och utvecklas bättre.

Generalplaneringen i Sibbo är öppen, samverkande och i linje med tiden

- Generalplanen utarbetas i aktiv samverkan med parter och övriga intressentgrupper.
- Generalplaneringen bygger på en fortlöpande och iterativ process där planeringslösningen utvecklas utifrån en omfattande konsekvensbedömning.
- De olika parterna informeras om generalplanarbetet och hur det framskrider i så stor utsträckning som möjligt.

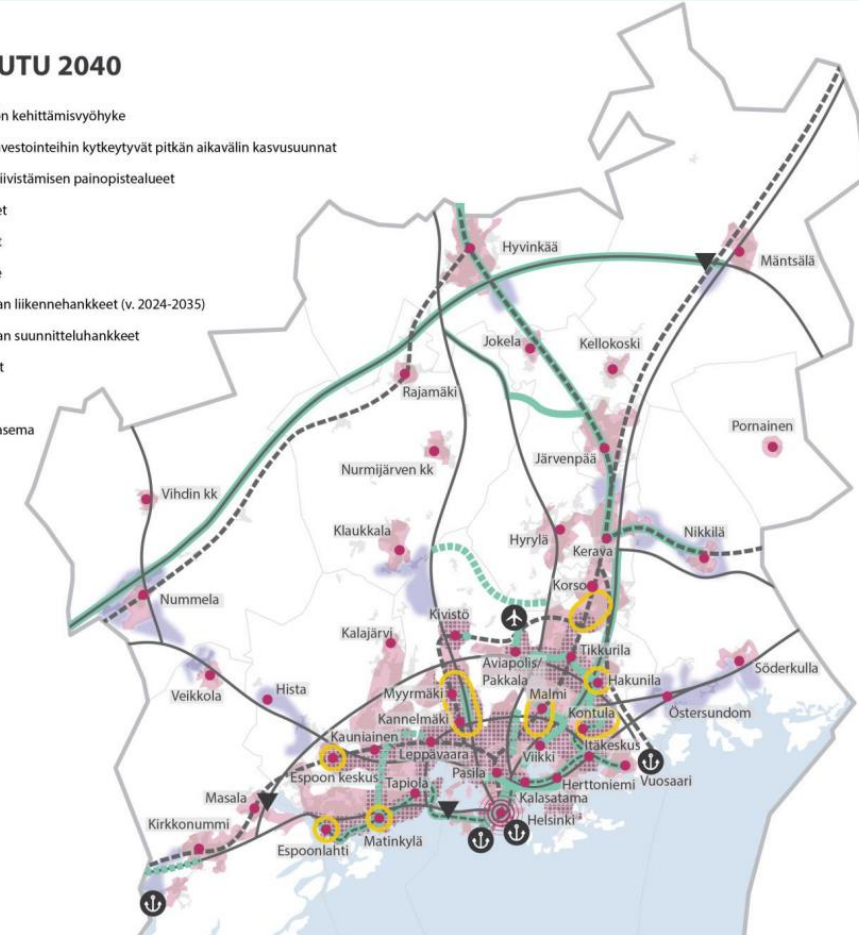
MAL 2023-planen

- Den regionala MAL 2023-planen styr planeringen av markanvändning (M="maankäyttö"), boende (A="asuminen") och trafik (L="liikenne") i kommunerna i Helsingforsregionen.
- MAL 2023-planen utgör en utgångspunkt för MAL-avtalet mellan staten, kommunerna och HRT, där man kommer överens om de viktigaste markanvändnings-, bostads- och trafikåtgärderna i Helsingforsregionen under de kommande åren. Det gällande MAL-avtalet godkändes den 8 oktober 2020. Uppdateringen av MAL-avtalet inleds hösten 2023.
- Målet för bostadsproduktionen i Sibbo är 430 lägenheter/år och behovet av bostadsplan är 39 100 m²vy/år.
- Tillväxten styrs på ett hållbart sätt till de prioriterade zonerna, i Sibbo till Söderkulla och Nickby samt till zonerna i Tallmo och Majvik som är kopplade till kollektivtrafikinvesteringar.
- Möjligheterna att bo i småhus främjas i regionen på många sätt, bland annat genom att effektivisera och förnya gamla småhusområden samt genom att utveckla byarna. Såväl nya flervånings- som småhusdominerade bostadsområden kommer i första hand att genomföras utgående från den befintliga samhällsstrukturen.
- De gamla och nya områdena har en tillräcklig invånarbas och lokalreserveringar för tjänster.
- Kontinuiteten hos och bevarandet av de regionala grön- och rekreativförbindelserna i så stor utsträckning som möjligt säkerställs och de viktigaste ekologiska förbindelserna stärks.
- De nya prioritetsområdena som utvecklas för produktion, lagring, cirkulär ekonomi och logistik i Sibbo är Sköldvik-Box, Bastukärr och Sibbovikens företagsområde.

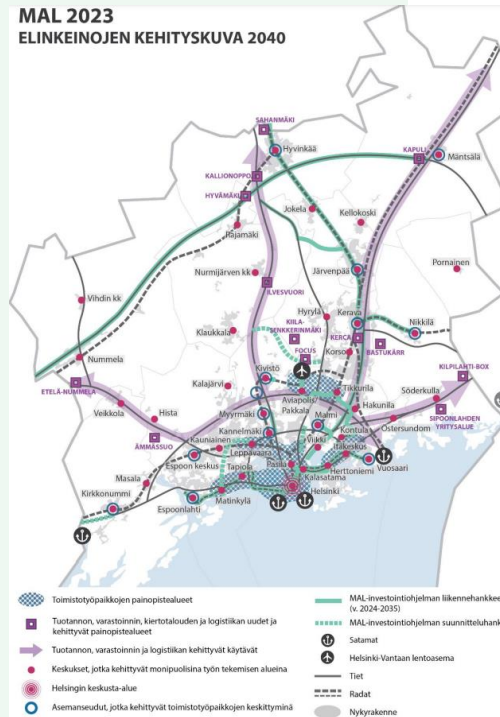


MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040

- Ensisijainen maankäytön kehittämisvyöhyke
- Uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkettävät pitkän aikavälin kasvusuunnat
- Yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueet
- Kaupunkiudistusalueet
- Monipuoliset keskuskeskukset
- Helsingin keskusta-alue
- MAL-investointiohjelman liikennehankkeet (v. 2024-2035)
- MAL-investointiohjelman suunnitteluhankkeet
- Keskiuurettien hankkeet
- Satamat
- Helsinki-Vantaan lentoasema
- Tiet
- Radat
- Nykyrakenne



MAL 2023 ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



Godkänd av HRT:s styrelse och Helsingforsregionens samarbetsmöte (HSYK) den 12 september 2023 och av KUUMA-direktionen den 26 september 2023

<https://www.hsl.fi/sv/hrt/mal/mal-2023>
https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-publications/2023/mal2023_diaesitys.pdf

Alternativa strukturmodeller



Alternativa strukturmodeller

Byarnas och skärgårdens Sibbo 2050 ALT1



Boende: Hållbart byggande, självförsörjande bostadsområden, stark koppling till naturen, byliknande tätorter. Nickby utvecklas (KeNi-banan), Söderkulla är den småskaliga, växande huvudtätorten. Tallmo utvecklas som en bylik tätort. Byar där även annan service tillhandahålls i byskolan.

- Byarna och skärgården, ca 20 % av den totala tillväxten.
- Söderkulla Village, ca 25 % av den totala tillväxten.
- Nickby, ca 40 % av den totala tillväxten.
- Tallmo, ca 15 % av den totala tillväxten.



Service och näringar: Mångsidig service i liten skala, distansarbete, företagande, näthandel, naturturism, smarta företag för hållbar utveckling (t.ex. green och blue tech)



Färdse/d de viktigaste förbindelserna och förbindelser som ska utvecklas: KeNi-banan, större utmaningar i de hållbara färdse/den – kollektiv trafik med liten materiel. Anslutningstrafik till KeNi-banan och Östersundoms spårvagnstrafik. Byar under utveckling längs kollektivtrafiklederna och intill huvudtätorterna. Tonvikt på hållbara energiformer inom trafiken. Primärt förbindelsebehov = Nickby–Söderkulla; en gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla.



Turism och rekreation: Turism i anslutning till vattendragen, rekreation nära hemmet i vardera huvudtätorten. Inom turismen prioriteras skärgårdsturism och Sibbo storskog.

Södra utvecklingskorridoren 2050 ALT2

Boende: Fram till 2035 fördelas tillväxten på alla tre tätorterna (KeNi-banan). Därefter förskjuts tonvikten främst till Söderkulla och utvidgningen av Söderkulla till Gumbostrand, i riktning mot Majvik.

- Söderkulla City, ca 60 % av den totala tillväxten.
- Nickby, ca 35 % av den totala tillväxten.
- Tallmo, ca 5 % av den totala tillväxten.

Service och näringar: utrymmeskrävande näringar främst i mellersta Sibbo, ett stärkt centrum i Söderkulla, större betydelse för företagsområdet i Söderkulla som ett område för utrymmeskrävande handel, närservice i Majvik (lokalt centrum på Helsingforssidan i spårvägskorridoren), smarta företag för hållbar utveckling (t.ex. green och blue tech)

Färdse/d: Inom kollektivtrafiken prioriteras KeNi-banan, Östersundoms spårtrafik (anslutningstrafik) och busstrafik. Anslutningstrafik Östersundom-spårvagn och KeNi-banan. Gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla.

Turism och rekreation: Turism längs kusten med specialobjekt längre in mot landet (t.ex. Sibbo storskog), dessa har markerats med grönt. Utveckling av skärgårdstrafiken, fokus på hamnområden i Gumbostrand och Kalkstrand (prioriterade områden inom turism och trafik)

Betoning på KeNi-banan 2050 ALT3

Boende: Den kraftigaste tillväxten sker i Nickby och Tallmo, där det byggs mer tätt. Söderkulla växer och utvecklas med tonvikt på småhus.

- Söderkulla Village, ca 10 % av den totala tillväxten.
- Nickby, ca 35 % av den totala tillväxten.
- Tallmo, ca 55 % av den totala tillväxten.

Service och näringar: service längs banan, utveckling av företagsområdet österut från Nickby. Ett stärkt centrum i Nickby, närservice i Nickby Gårds område, en zon för utrymmeskrävande handel i arbetsplatsområdet i korsningen mellan Nickbyvägen och Oljevägen, smarta företag för hållbar utveckling (t.ex. green och blue tech)

Färdse/d: Inom kollektivtrafiken prioriteras KeNi-banan, en gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla.

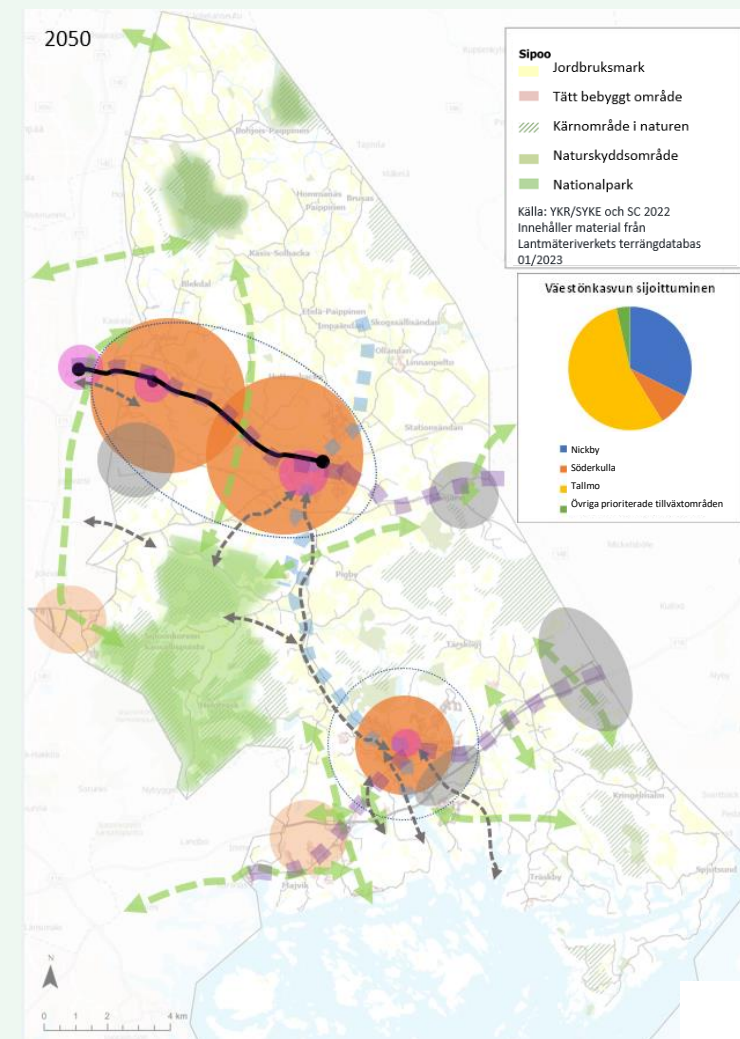
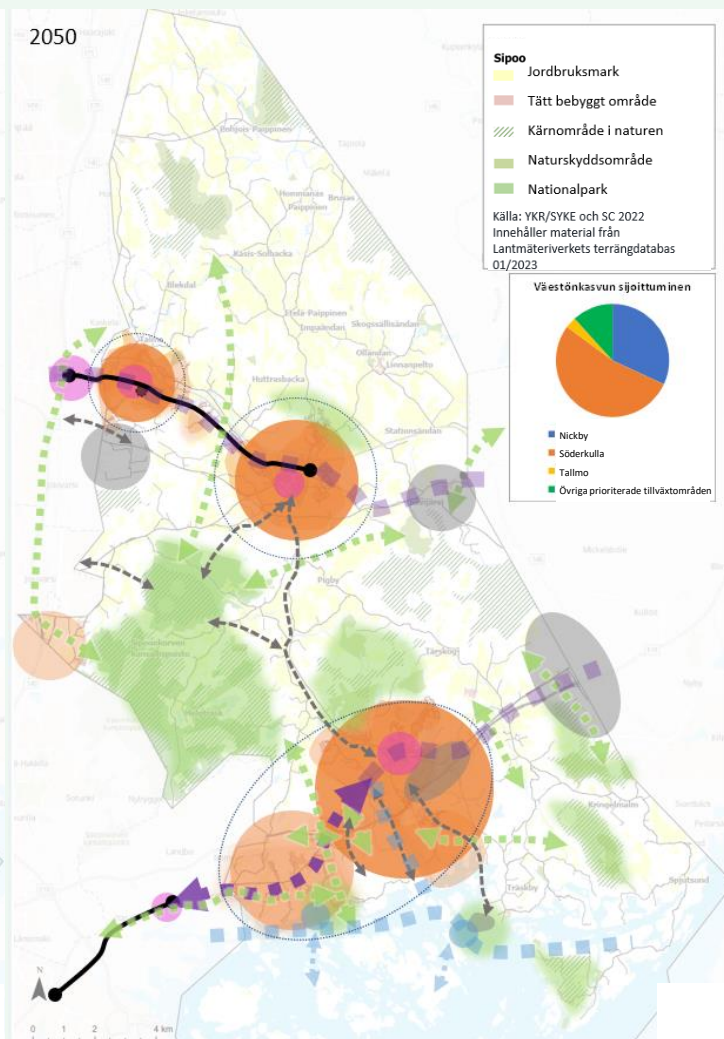
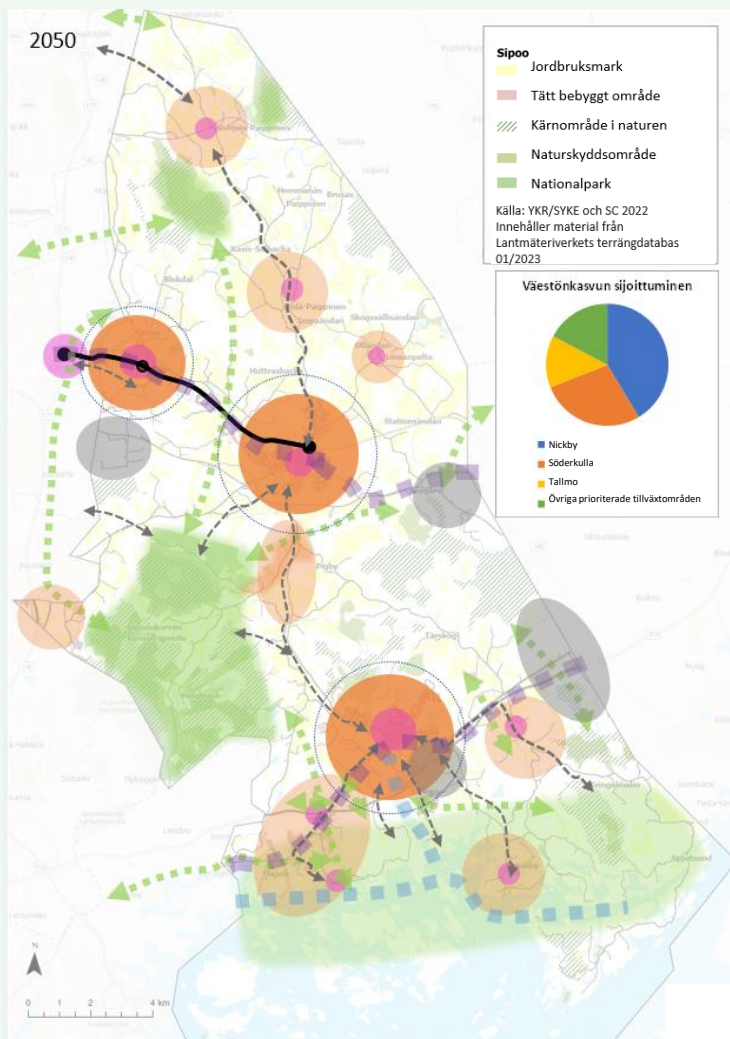
Turism och rekreation: Tonvikt på naturmiljö + kulturmiljöer/stadsturism, Sibbo storskog, objekt längs banan, Sibbo å, objekt som står i fokus har markerats med grönt. Åturism (paddlingsleder mm.).

De alternativa strukturmodellutkastet på kartan

Byarnas och skärgårdens Sibbo 2050
ALT1

Södra utvecklingskorridoren 2050
ALT2

Betoning på KENI-banan 2050
ALT3



- Prioriterat tillväxtområde
- Prioriterat område för övrig tillväxt
- Prioriterade områden inom service- och näringsbranscher
- Prioriterade områden inom industriella näringar
- Prioriterade områden inom turism och rekreation
- Prioriterade hamnområden
- Närzoner för fotgängare och cyklister (15 min från centrum)
- KeNi-banan ca 2035
- Gång- och cykelförbindelse som ska utvecklas
- Kollektivtrafikförbindelse som ska utvecklas
- Förbindelser som ska utvecklas
- Behov av grönförbindelse

Konsekvensbedömning av alternativen till strukturmodell

| | ALT1 Byarnas och skärgårdens Sibbo | ALT2 Södra utvecklingskorridoren | ALT3 Betoning på KeNi-banan |
|-------------------------------------|---|---|---|
| Region- och samhällsstruktur | Stärker tätorterna och byområdena i kommunen. Sprider samhällsstrukturen utanför de täta tätorterna. | Stärker tätorterna i kommunen och sammanbinder samhällsstrukturen. Jämn utveckling i omgivningarna kring huvudtätorterna med svag tonvikt på södra Sibbo. | Stärker tätorterna i kommunen och sammanbinder samhällsstrukturen. Särskilt stark utveckling kring KeNi-banan. |
| Tätortsbild och image | Nickby utvecklas som en urban tätort i och med KeNi-banan, Söderkulla som en småskalig village-tätort och Tallmo som ett bylikt område. Byarna och skärgården framhävs i kommunens image. | Söderkulla utvecklas som ett tätt urbant centrum, Nickby som en city-tätort i och med KeNi-banan, Tallmo som en bylik tätort. De täta och attraktiva tätorterna Söderkulla och Nickby framhävs i kommunens image. | I och med KeNi-banan utvecklas Nickby som en tät city-tätort och Tallmo som en tätort; Söderkulla utvecklas som ett village-centrum. Den norra tätortszonen, som stöder sig på KeNi-banan, framhävs i kommunens image. |
| Naturmiljö och klimat | Främjar kopplingen mellan naturen och den byggda miljön med hjälp av leder och stråk. Skärgården framhävs i förbindelserna. Turism och rekreation utvecklas på ett hållbart sätt med respekt för naturomgivningen. Den spridda samhällsstrukturen ökar de negativa klimatkonsekvenserna allteftersom avstånden och personbilstrafiken ökar. | Främjar kopplingen mellan naturen och den byggda miljön med hjälp av leder och stråk. Turism och rekreation utvecklas på ett hållbart sätt med respekt för naturomgivningen. Minskar de negativa klimatkonsekvenserna. | Främjar kopplingen mellan naturen och den byggda miljön med hjälp av leder och stråk. Turism och rekreation utvecklas på ett hållbart sätt med respekt för naturomgivningen. Minskar de negativa klimatkonsekvenserna. |
| Service och turism | Service är koncentrerad till de två huvudtätorterna Nickby och Söderkulla. Serviceutbudet i Söderkulla förbättras allteftersom befolkningen ökar i skärgården i söder. Småskalig service uppkommer i servicebyar. Skärgårdsturismen och Sibbo storskog utvecklas. | Service är koncentrerad till de två huvudtätorterna. Den kraftiga tillväxten stärker service i Söderkulla. I Tallmo förbättras närservice. Turismen längs kusten förbättras i och med skärgårdstrafiken. | Service är koncentrerad till tre huvudtätorter. Tallmo utvecklas som ett centrum med lokal service parallellt med Nickby och Söderkulla. Inom turismen ligger fokus på stadsturism parallellt med Sibbo storskog. |
| Färdsätt | KeNi-banan ökar de hållbara färdställen i Nickby och Tallmo. Cykelförbindelsen Nickby–Söderkulla förbättras, likaså förbindelserna till skärgården. Den spridda samhällsstrukturen försämrar förutsättningarna för hållbar färd. Tonvikt på hållbara energiformer inom trafiken. | KeNi-ökar de hållbara färdställen i Nickby och Tallmo, likaså Östersundoms spårväg i södra Sibbo. Cykelförbindelsen Nickby–Söderkulla förbättras, likaså förbindelserna i södra Sibbo. | KeNi-banan ökar de hållbara färdställen i Nickby och Tallmo. I södra Sibbo fortsätter kollektivtrafiken ungefär i samma form som i dag. Cykelförbindelsen Nickby–Söderkulla förbättras. |
| Regional ekonomi | Att splittra den befintliga samhällsstrukturen är ekonomiskt sett ineffektivt: kostnaderna för att färdas, upprätthålla en splittrad servicestruktur och underhålla tekniska nät ökar. | Att sammanbinda den befintliga samhällsstrukturen är ekonomiskt sett effektivt. Bygandet grundar sig på befintlig infrastruktur. Nya invånare kan dra fördel av den befintliga servicen, och koncentrerad service är kostnadseffektiv. | Att sammanbinda den befintliga samhällsstrukturen är ekonomiskt sett effektivt. Bygandet grundar sig på befintlig infrastruktur. Nya invånare kan dra fördel av den befintliga servicen, och koncentrerad service är kostnadseffektiv. |
| Näringsar | Stärker kommunens konkurrenskraft genom att erbjuda plats för olika slags företagsverksamheter samt plats och verksamhetsbetingelser för små och stora företag. I modellen finns flera områden som anvisats för industriella näringar. Även tätorterna och byarna är insatsområden i utvecklingen av mångsidiga näringar. | Stärker kommunens konkurrenskraft genom att erbjuda plats för olika slags företagsverksamheter samt plats och verksamhetsbetingelser för små och stora företag. I modellen finns flera områden som anvisats för industriella näringar. Även tätorterna under utveckling är insatsområden i utvecklingen av mångsidiga näringar. | Stärker kommunens konkurrenskraft genom att erbjuda plats för olika slags företagsverksamheter samt plats och verksamhetsbetingelser för små och stora företag. I modellen finns flera områden som anvisats för industriella näringar. Även tätorterna under utveckling är insatsområden i utvecklingen av mångsidiga näringar. |
| Boende och boendemiljöer | Stärker förutsättningarna för mångsidigt boende i kommunen; centrumböende, småskaligt tätortsboende samt i synnerhet by- och skärgårdsboende. | Stärker förutsättningarna för mångsidigt boende i kommunen; tätt centrumböende och småskaligt tätortsboende i omgivning som har karaktären av by. | Stärker förutsättningarna för mångsidigt boende i området; tätt centrumböende och småskaligt tätortsboende. |

++
+
+/-
-
--

Strukturmodellensyntes: Ett särpräglat och hållbart Sibbo 2050

Strukturmodellensyntesen har tagits fram av tre alternativa strukturmodeller. Via dessa olika alternativ har man tillsammans sökt olika inriktningar och alternativ för kommunens framtid med beaktande av den föränderliga omvärlden.

Strukturmodellensyntesen beskrivs med en kartsammanställning och tre temakartor. Strukturmodellensyntesen fungerar som underlag för generalplanen.



Strukturmodellen möjliggör befolkningstillväxt

I strukturmodellsyntesen är befolkningstillväxten i Sibbo 500 invånare per år under perioden 2021–2035, vilket motsvarar en årlig tillväxt på ca 2 %. Målet för befolkningstillväxten baserar sig på kommunstrategin. Hälften av bostadsbyggandet genomförs som småhus. Efter år 2035 möjliggör strukturmodellsyntesen på samma sätt en årlig tillväxt på ca 2 %, dvs. 600–700 nya invånare varje år, varvid målet i kommunstrategin om att inleda trafik på KeNi-banan kan uppnås och även andra delar av Sibbo växer.

Fram till 2035 riktar sig en stor del av befolkningstillväxten i Sibbo, dvs. 6 500 invånare till Nickby och Tallmo i zonen kring KeNi-banan. Målet är att uppnå den invånarbas som förutsätts för tågtrafiken, vilket motsvarar ca 13 500 invånare på Sibbosidan.

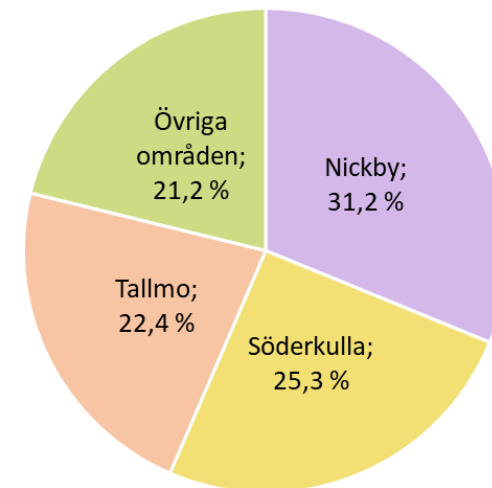
Efter 2035 förskjuts befolkningstillväxten starkt mot Söderkulla, där tillväxten accelererar mot slutet av perioden. År 2050 har Nickby och Söderkulla lika

många invånare, Tallmo är en mindre tätort.

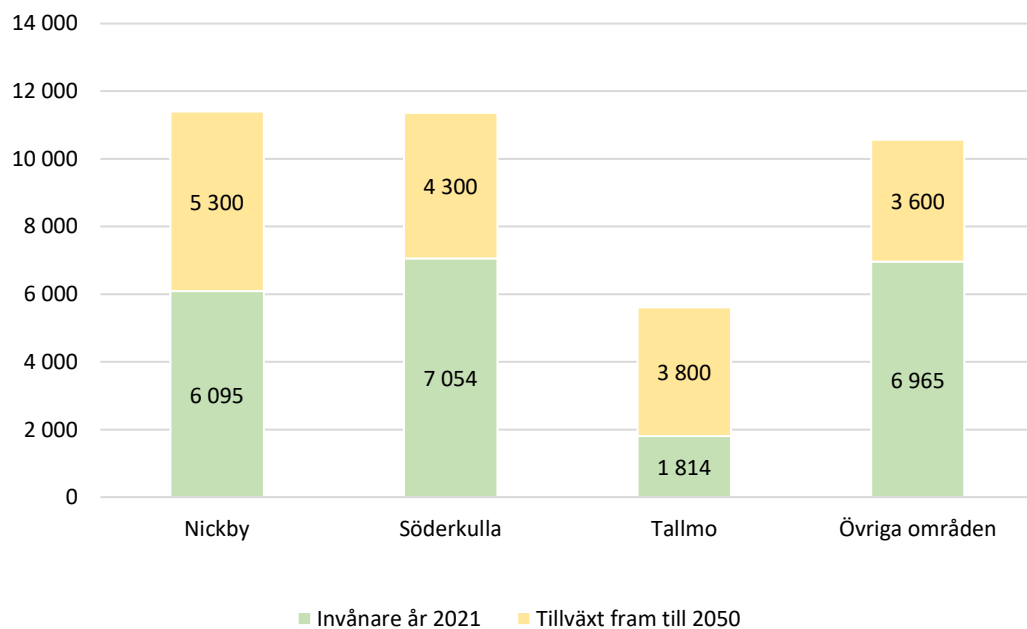
De övriga prioriterade områdena i kommunen – byarna och skärgården – växer i jämn takt men småskaligt under hela granskningsperioden. Målet är att bevara livskraften i byarna men inte att utvidga byområdena. Ingen tillväxt planeras i glesbygdsområdena. Till Majvik (som ingår i de övriga områdena) kan tillväxt riktas i slutet av granskningsperioden med stöd av en eventuell spårtrafik till Östersundom.

Strukturmodellsyntesen möjliggör sammanlagt 17 000 nya invånare i Sibbo under 2021–2050, vilket innebär en ökning på ca 75 % i antalet invånare (22 600 invånare år 2023). Kommunens tillväxtmål och befolkningsökningen som blir möjlig i den nya generalplanen kommer att preciseras i samband med utarbetandet av generalplanen.

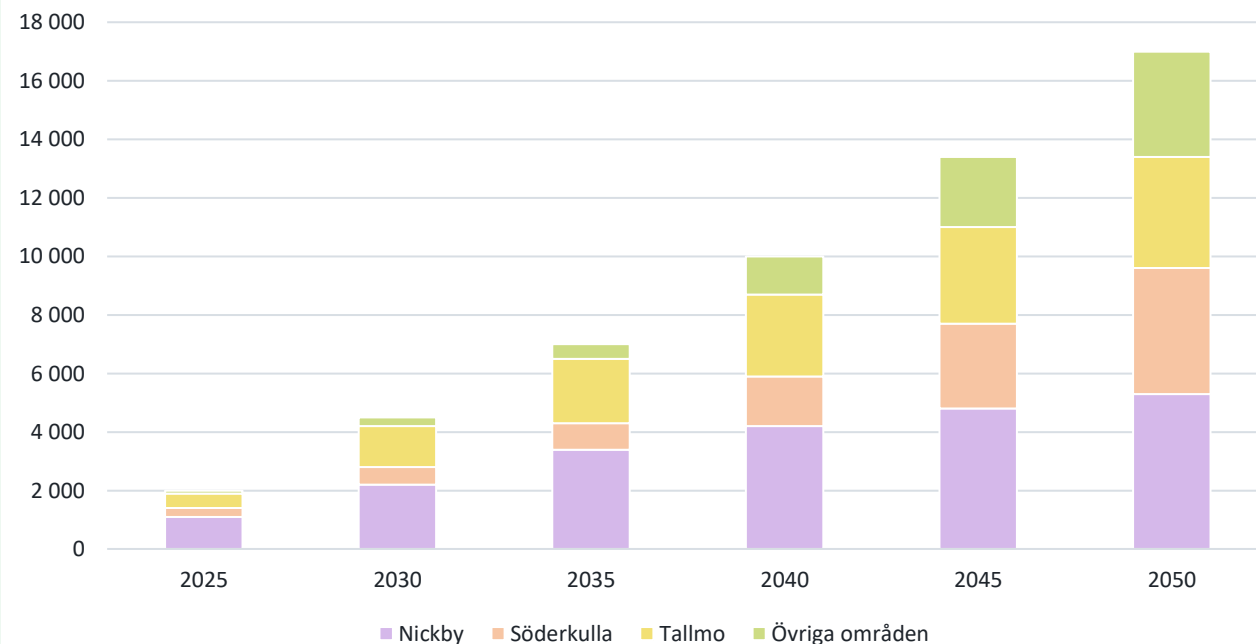
Befolkningstillväxtens fördelning



Antalet invånare per område år 2050




Sibbo, befolkningstillväxtens fördelning 2021–2050





ETT SÄRPRÄGLAT OCH HÅLLBART SIBBO 2050







Boende: Tre särpräglade tätorter med mångsidigt boende, byakarakter, tjänster, företagsverksamhet och närliggande natur med friluftsleder. Förutom tätorterna livskraftiga byområden som utvecklas.

-  Tätorter med mångsidiga funktioner.
-  Ett levande bynätverk (storleken på bollarna anger inte antalet invånare eller placering)






Tjänster och näringsgrenar: Nickby och Söderkulla är huvudcentrumen för tjänster, i Tallmo finns vardagstjänster. I tätorterna finns mångsidig företagsverksamhet, i centrumen finns blandad struktur och i utkanterna arbetsplatsområden och utrymmeskrävande handel. I byarna finns småföretagande, närtjänster, distansarbete och e-handel. Separata näringsområden för exempelvis logistik- och industriverksamhet. Smart och hållbart företagande och jordbruk.

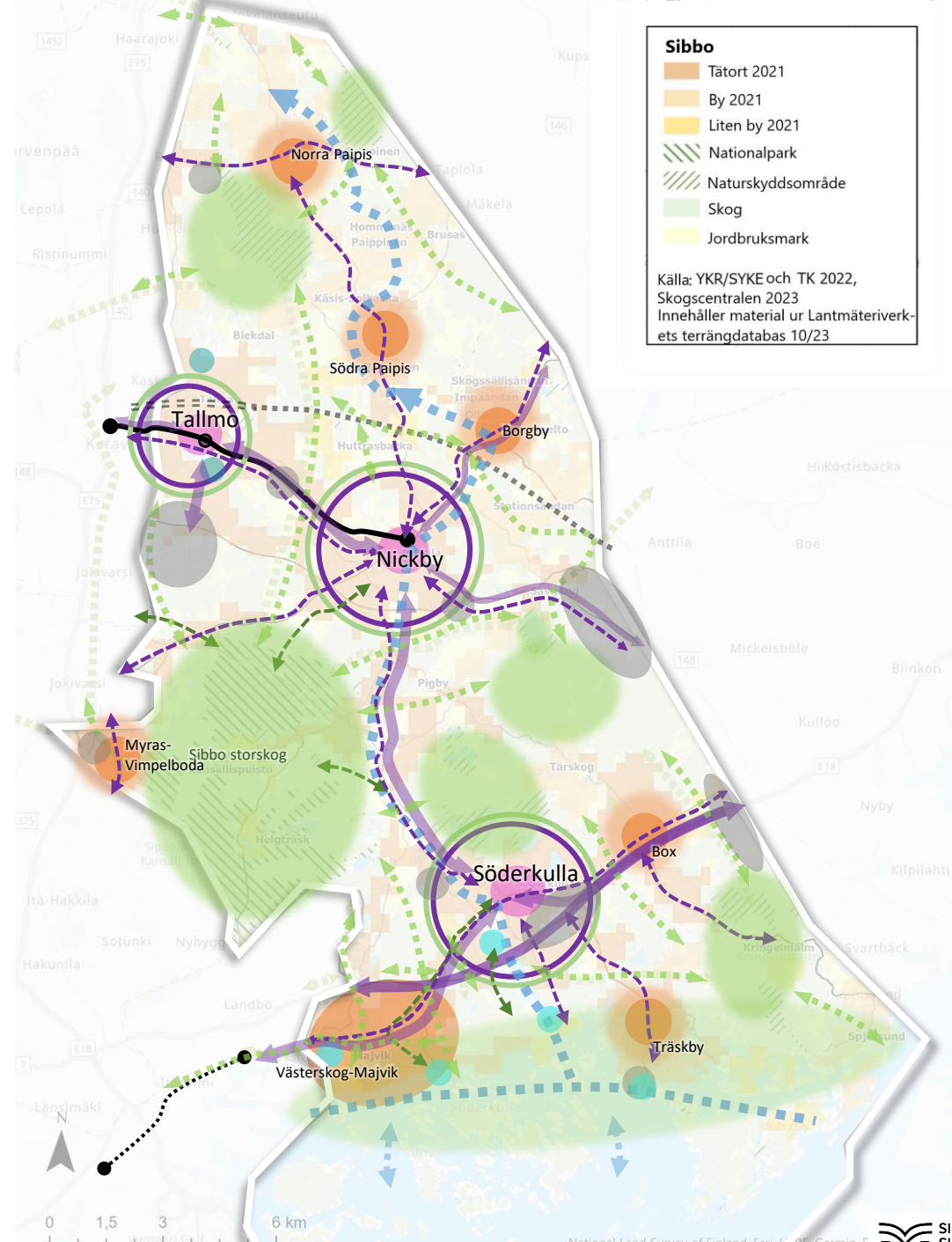
-  Prioriteringar inom utvecklingen av tjänster
-  Prioriteringar inom utvecklingen av industriella näringar

Färdsätt/de viktigaste förbindelserna och förbindelserna som ska utvecklas: Kervo-Nickby-banan ger en smidig förbindelse till huvudstadsregionen. I norra Sibbo har byarna anslutande trafiktrafik till KeNi-banan och i söder till spårvagnen i Östersundom. Byarna som utvecklas ligger längs kollektivtrafiklederna och intill huvudcentrumen. Fokus ligger på att främja hållbara färdsätt. Gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla.

-  Huvudförbindelse för kollektivtrafiken
-  KeNi-banan ca 2035
-  Huvudförbindelse för cykling
-  Annan kollektivtrafikförbindelse
-  Östersundoms spårväg 2040 ->
-  Riktgivande linjedragning för Östbanan (delvis i tunnel)

Naturförbindelse och rekreation: Naturen och grönområdena är en resurs för Sibbo, närliggande natur och rekreationsområden i samband med tätortsboendet. Turismprioriteringar vid fritids- och idrottsanläggningar (ski och golf), i skärgården och i Sibbo storskog. Samanvändning av stränderna och tillgång till kusten möjliggörs, liksom sjöturism och rekreationstjänster i området kring ån. Även i tätorterna finns mångsidiga objekt för stads- och kulturturism.

-  Prioriteringar för natur och rekreation / omfattande skogsområden
-  Behov av grönförbindelse: viktiga ekologiska förbindelser och rekreationsförbindelser
-  Vattenförbindelser som ska utvecklas
-  Hamnområdet och prioriteringar för vattenrekreation/-tjänster
-  Andra rekreationsobjekt i den byggda miljön



Hållbart boende och mångsidiga näringsgrenar

- Tre särpräglade tätorter med mångsidigt boende, tjänster, företagsverksamhet, och förbindelser för hållbara färdssätt samt närliggande natur med friluftsleder.
- Nickby och Söderkulla centrum utvecklas som de viktigaste centrumen när det gäller tjänster, vilket stöds av den växande befolkningen. I Tallmo finns lokala tjänster, vilket gör det möjligt att uträtta vardagliga ärenden i den egna tätorten.
- Förutsättningarna för hållbara färdssätt främjas i tätorterna.
- När beslut om spårtrafik har fattats utvecklas tätorterna Majvik och Tallmo med stöd av spårtrafiken.
- I tätorterna utvecklas hållbara och mångsidiga boendeformer och naturnära boende på ett sätt som passar in i tätortsbilden.
- I samband med bostäderna finns lättillgänglig närliggande natur. Den närliggande naturen och grönskan är en del av tätortsbilden.
- Företagsverksamheten utgör en central del av tätorterna, i utkanterna finns en koncentration av arbetsplatsområden, utrymmeskrävande handel och annan storskalig företagsverksamhet.
- Tätorterna erbjuder olika objekt för stads- och kulturturism.
- Byarnas livskraft främjas genom att göra det möjligt för byarna att växa i liten skala, bygga på den befintliga bystrukturen och bevara bykaraktären och en stark koppling till naturen. Befolkningen ökar i de byar där det finns service. (Gumbostrand räknas till Västerskog-Majvik.)
- Livskraftiga byar stöder småföretagande samtidigt som de möjliggör näringar inom jordbruket.
- Byarna med en byskola är också platser där kommersiella tjänster tillhandahålls för invånarna i det närliggande området.
- Förutom tätorter har kommunen attraktiva och livskraftiga näringsområden som lämpar sig för exempelvis logistik och industriell verksamhet. Företagsverksamhet som är förenlig med hållbar utveckling främjas.
- I kust- och åområden finns tjänster i anknäytning till vattendragen och rekreation samt företagsverksamhet med anknäytning till båtliv.
- I skärgården finns fritidsboende som utvecklas.
- Nybyggande inom såväl boende, service och företagsverksamhet genomförs på ett hållbart sätt som främjar uppnäendet av ett kolneutralt Finland 2023.

Tallmo:

- Målet är småskalig, mångsidig byggnation och närliggande grönområden
- Närmare stationen är skalan tätare, vilket dock inte märkbart syns från områdena med småhus
- Utveckling av rekreatiomsområdena Talma Ski och Golf Talma
- Utveckling av Trä-Tallmo
- Arbetsplatsbyggnation, möjligheten att kombinera boende och företagande
- Flygbullret ska beaktas vid planeringen av bostadsområden

Bynätverk:

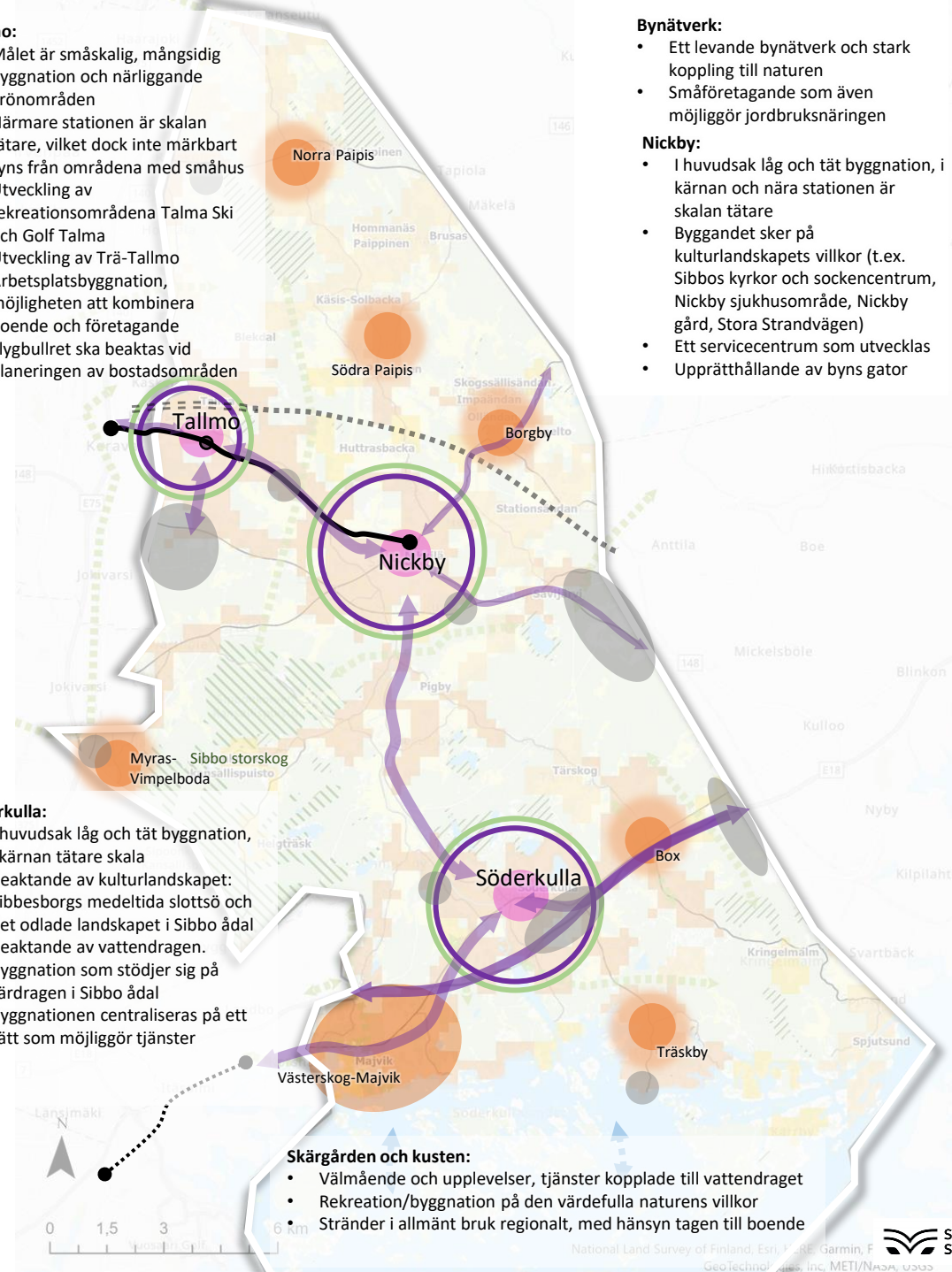
- Ett levande bynätverk och stark koppling till naturen
 - Småföretagande som även möjliggör jordbruksnäringen
- ### Nickby:
- I huvudsak låg och tät byggnation, i kärnan och nära stationen är skalan tätare
 - Byggnad sker på kulturlandskapets villkor (t.ex. Sibbos kyrkor och sockencentrum, Nickby sjukhusområde, Nickby gård, Stora Strandvägen)
 - Ett servicecentrum som utvecklas
 - Upprätthållande av byns gator

Söderkulla:

- I huvudsak låg och tät byggnation, i kärnan tätare skala
- Beaktande av kulturlandskapet: Sibbesborgs medeltida slottsö och det odlade landskapet i Sibbo ådal
- Beaktande av vattendragen. Byggnation som stödjer sig på särdragen i Sibbo ådal
- Byggnationen centraliseras på ett sätt som möjliggör tjänster

Skärgården och kusten:

- Välmående och upplevelser, tjänster kopplade till vattendraget
- Rekreation/byggnation på den värdefulla naturens villkor
- Stränder i allmänt bruk regionalt, med hänsyn tagen till boende

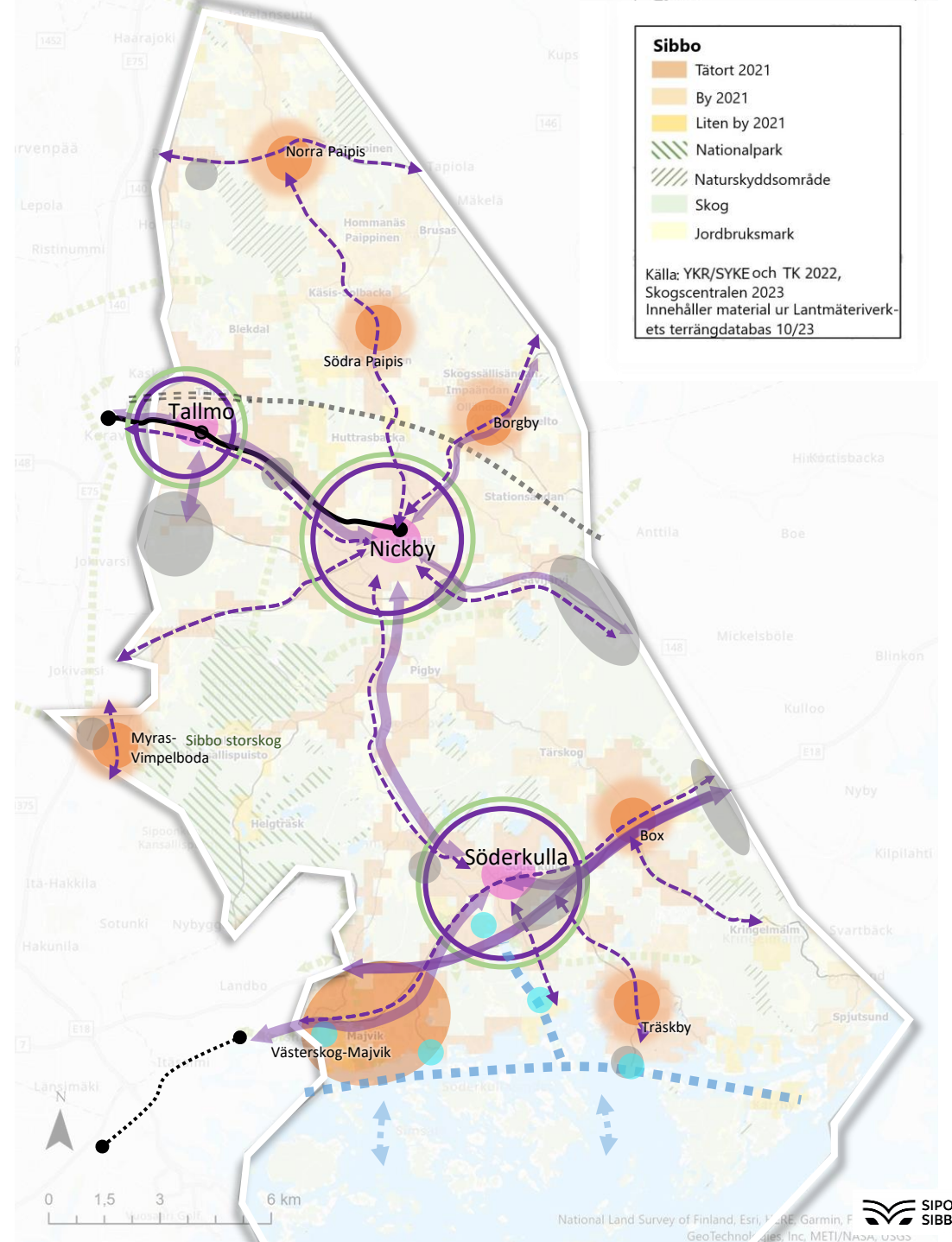


ETT SÄRPRÄGLAT OCH HÅLLBART SIBBO 2050

Smidiga färdvägar och välfungerande förbindelser

- Inom kollektivtrafiken är den viktigaste drivkraften för utvecklingen genomförandet av Kervo-Nickby-banan i enlighet med landskapsplanen, MAL -avtalet och Sibbo kommuns strategi.*)
- I stationsområdena främjas smidiga, hållbara och mångsidiga resekedjor från stationen, t.ex. bussar, cykelleder. Anslutningsparkeringen vid stationerna utvecklas också.
- I södra Sibbo sköts kollektivtrafiken som anslutningstrafik till Östersunds spårvägsförbindelsen. Därtill anlitas fjärrtrafiken på riksväg 7.
- Östersunds spårväg ingår inte i MAL 2023-planens stamnät för kollektivtrafik i huvudstadsregionen 2040, vilket innebär att kollektivtrafikförbindelsen från Söderkulla till huvudstadsregionen kommer att ske länge med busstrafik.
- Utöver spårtrafiken är utvecklingen av elektriska färdvägar viktig, t.ex. elbussar, -bilar och -cyklar samt laddningsstationer.
- Busstrafiken kompletterar spårtrafiken i hela Sibbo.
- Kollektivtrafiken i byarna i norra Sibbo sköts främst som anslutande trafik till Nickby och järnvägen. I anslutningstrafiken används utrustning av lämplig storlek och eventuellt robotbussar.
- Byarna som utvecklas ligger invid lederna för kollektivtrafik och nära huvudtätorterna. Tyngdpunkten i utvecklingen av trafiken ligger på att stödja hållbara färdvägar.
- Viktiga utvecklingsprojekt inkluderar en gång- och cykelförbindelse mellan Nickby och Söderkulla samt att bygga ut cykelleden från Box till Borgå. Dessutom behövs en trygg gång- och cykelförbindelse mellan Nickby–Paipis och förbindelser från olika håll till Sibbo storskog och skärgården.
- Inom tätortsområdena utvecklas gång- och cykelförbindelserna samt de lokala rekreationslederna i syfte att stärka boendetrivseln, hållbarheten och en smidig vardag.
- Tillgängligheten till kusten utvecklas för att betjäna både invånare och turister, t.ex. möjlighet till vattenbusstrafik och förbindelser till kusten.
- Östbanan har inga stationer i Sibbo, men järnvägen påverkar exempelvis planeringen av kommunens markanvändning. Östbanan genomförs först efter 2040.

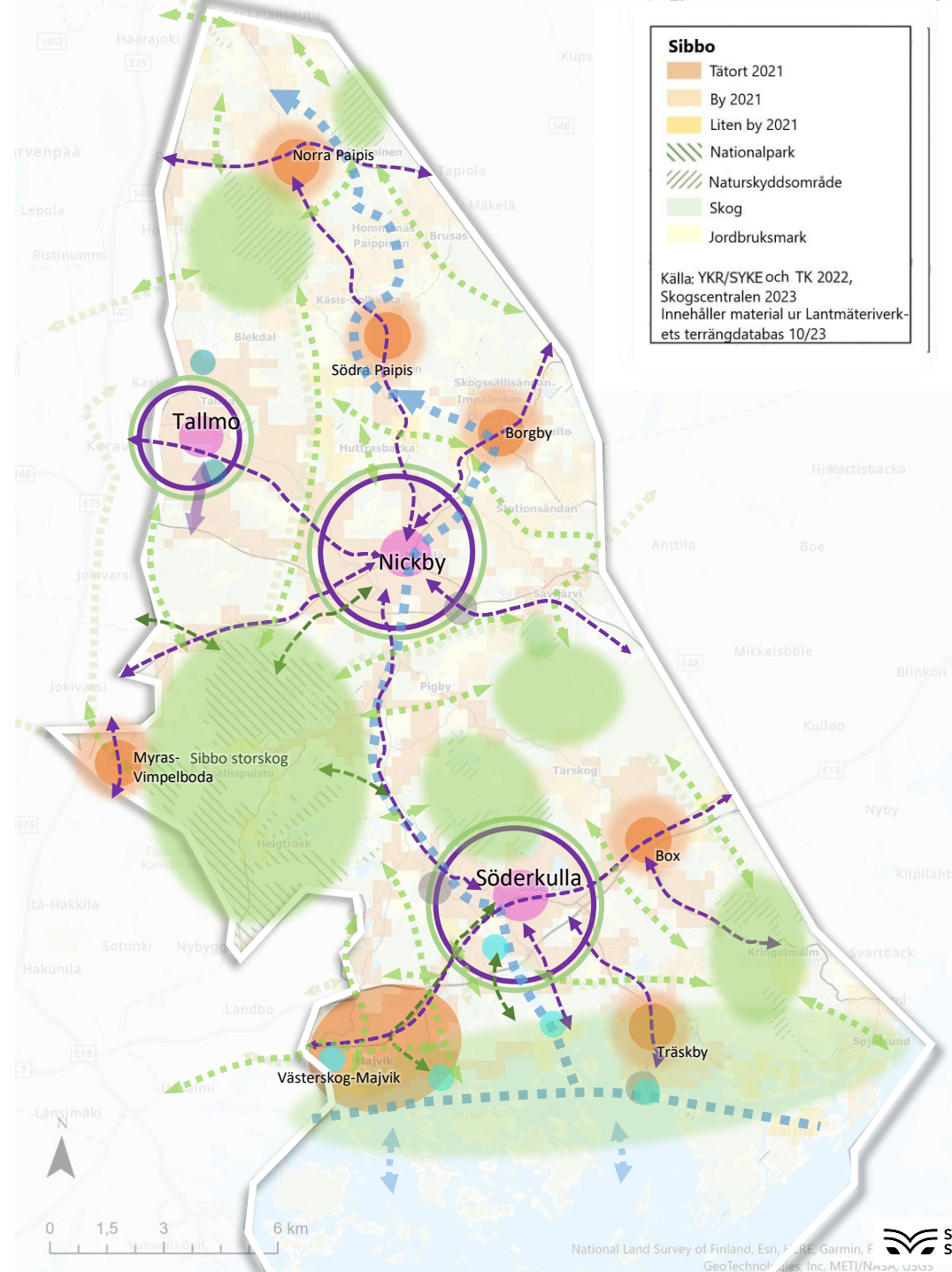
* Att starta passagerartrafik på banan är lönsamt ur ett samhällsperspektiv när befolkningen i zonen (Kervo-Nickby) når gränsen på cirka 20 000 invånare. Trafiken på banan kan startas redan tidigare med extra finansieringsandelar från kommunerna om avsikten är att stödja en snabbare utveckling av markanvändningen längs banan (Källa: Nylandsplanen 2022). Ett av målen i Sibbos strategi är: Persontågstrafiken på Kervo–Nickby-banan har inletts begränsat utan betydande extra investeringar i banan.



ETT SÄRPRÄGLAT OCH HÅLLBART SIBBO 2050

Blågrönt nätverk, naturförbindelser och rekreation

- Grönområdena och naturen identifieras som en resurs och attraktion för Sibbo, vilket också återspeglas i markanvändningen i tätorterna.
- I tätorterna finns naturnära boende och i samband med boendet finns närliggande rekreations- och grönområden och leder. På vintern upprätthålls ett skidspårnät.
- Sibbo storskog upprätthålls och utvecklas på ett hållbart sätt, särskilt som ett naturobjekt och genom att bevara dess naturvärden, men också som rekreationsobjekt. Zonindelningen av Sibbo storskog beaktas: rekreation riktas till vandrings- och naturturismzonen, inte till de avlägsna zonerna. Rekreationslederna och rastplatserna centraliseras och fredade områden reserveras för naturskyddet.
- Förutom Sibbo storskog upprätthålls och utvecklas skogs- och naturområden omfattande i hela Sibbo.
- I den byggda miljön är prioriteringarna inom turismen t.ex. Talma Ski och Golf Talma, hamnarna och kulturobjekten i tätorterna samt de kulturhistoriska objekten.
- De traditionella landskapen på landsbygden bevaras för att stärka Sibbos särprägel.
- Vattenturismen och -tjänsterna utvecklas i skärgården och i området kring ån (vattenbussförbindelser till skärgården, paddling, hamnområden, badstränder och andra strandtjänster). Rekreationsmöjligheterna i skärgården utvecklas på den känsliga skärgårdsnaturens villkor.
- Hamnarna är mångsidiga portar till platser att trivas på och till tjänster, från land till hav och från hav till land. Tjänsterna för båtfarare utvecklas vid kusten.
- Samanvändning av stränderna i utvalda områden och tillgången till kusten möjliggörs.
- Viktiga ekologiska förbindelser bevaras och utvecklas och arternas möjligheter att röra sig tryggas. Grönförbindelserna berör både ekologiska behov (t.ex. att djur kan förflytta sig) och människans rekreationsbehov.
- Förbindelserna till rekreations- och naturområden och inom tätorterna utvecklas.
- Cykellederna utvecklas som en resurs för fritid och turism.
- I områdesplaneringen säkerställs skogsbrukets och andra landsbygdsnärings verksamhetsförutsättningar.
- För att trygga naturens livskraft undviks en splittring av samhällsstrukturen.

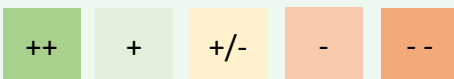


Konsekvensbedömning av strukturmodellsyntesen



Konsekvensbedömning av strukturmodellsyntesen

De totala konsekvenserna av strukturmodellen Ett särpräglat och hållbart Sibbo har bedömts med hänsyn till olika delfaktorer på ett strategiskt plan.

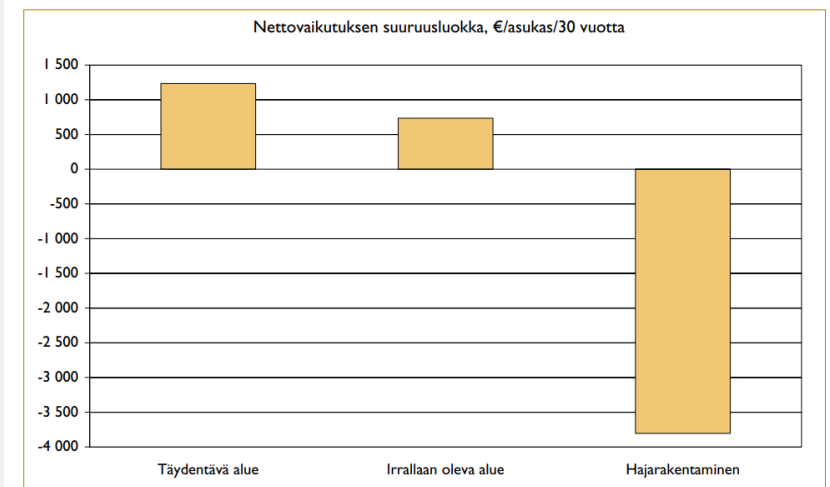


Konsekvensbedömning

| Tema | Konsekvenser (i förhållande till nuläget) | Att beakta i generalplanen / den fortsatta planeringen | --/-/+/++ |
|---------------------------------|---|---|-----------|
| Boende och boendemiljöer | <p>Stärker förutsättningarna för ett mångsidigt, attraktivt boende i kommunen; centrumboende, småskaligt tätortsboende och boende i byar. Mångsidigt boende inom strukturen främjar social hållbarhet. I tätorterna och byarna stärker nybyggandet områdenas särdrag och särprägel.</p> <p>I och med ökningen i antalet invånare ökar även befolkningstätheten i tätorterna. Genom att utveckla mångsidiga sätt att nå ut till och använda närnaturen strävar man efter att bevara kontakten till naturen även om strukturen förtätas.</p> <p>Ny service (som följer av ett större antal invånare) kan förbättra boendetrivseln, men nytt byggande (bostäder och arbetsplatser) förändrar å andra sidan också den bekanta boendemiljön, vilket kan försämra boendetrivseln. Nya former av hållbar mobilitet såväl mellan centrumen och det levande byanätet, inom tätortstrukturen som längs KeNi-banan kan främja boendetrivseln och bostadsområdenas dragningskraft i och med att de gör vardagen smidigare.</p> <p>Strukturmodellensyntesen drar också fördel av den potential för markanvändningen som KeNi-banan medför; över hälften av den nya bosättningen har anvisats i närheten av bannätet.</p> | <p>I tätorterna främjas relationen till närnaturen genom att man skapar nya förbindelser och säkerställer att det finns tillräckligt med naturområden och förbindelser inom tätortsstrukturen</p> <p>Det är viktigt att stärka särprägel och särdragen i bostadsområdena (bl.a. skalan på byggandet). Ett mångsidigt byggnadsbestånd främjar en balanserad utveckling i områdena och ger invånarna rötter.</p> <p>Vid planeringen ska särskild uppmärksamhet ägnas åt miljöhälsan och behövliga avståndszoner kring banan. Den känsliga omgivningen kring ån och andra känsliga områden (bl.a. grundvatten, närheten till naturskyddsområden) beaktas vid den mer detaljerade planeringen.</p> <p>Det invånarantal som strukturmodellen möjliggör förutsätter förutom kompletteringsbyggande i tätorterna även att tätorterna får nya bostadsområden eller nybyggande i anslutning till den nuvarande strukturen.</p> | +/-0 |
| Näringsar | <p>Strukturmodellen erbjuder verksamhetsförutsättningar för olika slags företagsverksamheter, vilket stärker kommunens konkurrenskraft. Invånartillväxten stöder tillgången på arbetskraft och när spårtrafiken utvecklas ökar även arbetskraftens rörlighet, vilket stöder verksamhetsbetingelserna för företag.</p> <p>I strukturmodellerna har områden anvisats för olika slag av företagsverksamhet. Tätorterna utvecklas som blandade områden med bosättning och företagsverksamhet som lämpar sig i anslutning till bosättning. I arbetsplatsområdena är det möjligt att bedriva produktion, logistikverksamhet och annan utrymmeskrävande företagsverksamhet.</p> <p>Områden blir kvar för jordbruks- och skogsbruksnäringar. Livskraftiga byar stöder småföretagande och här är det även möjligt att utöva jordbruksnäringar.</p> <p>I hamnarna är det möjligt att bedriva företagsverksamhet med anknytning till bl.a. båtliv.</p> | <p>Omfattningen av de näringsområden som visas på kartan preciseras i generalplanen och det säkerställs att de har en tillräcklig tomtreserv för arbetsplatser som stöder invånartillväxten.</p> <p>I tätorterna skapas beredskap förutom för en ökning i invånarantalet även för utveckling av företagsverksamheter. Eventuella negativa konsekvenser av arbetsplatsområdena och -tomterna för den närliggande bosättningen ska i den fortsatta planeringen minimeras genom att bara sådana arbetsplatsfunktioner som inte orsakar miljöstörningar anvisas intill bosättning.</p> | ++ |

Konsekvensbedömning

| Tema | Konsekvenser (i förhållande till nuläget) | Att beakta i generalplanen / den fortsatta planeringen | --/-/0/+/>++ |
|---|---|--|--------------|
| <p>Region- och samhällsekonomi</p> | <p>Med hänsyn till samhällsekonomin är det ekonomiskt effektivt att sammanbinda den befintliga samhällsstrukturen, eftersom man då kan dra fördel av den infrastruktur som redan byggts. Invånartillväxten koncentreras till tätorterna och delvis även till det nuvarande nätverket av byar, där det redan finns service. Således kan servicenäten till största delen betjäna ett större invånarantal än det nuvarande utan betydande strukturella tillägg i servicenätet. När invånartillväxten förutom i de nuvarande huvudtätorterna äger rum även i Tallmo, Majvik och delvis även i byarna, ökar trycket på en decentralisering av den kommunala servicen, vilket påverkar kommunekonomin. Kostnader för den kommunala ekonomin uppkommer eventuellt också av den växande servicetrafiken och bland annat av markförvärv. Bullerbekämpningen i närheten av banan innebär också kostnader för kommunen.</p> <p>Att utveckla nya områden i närheten av den nuvarande samhällsstrukturen och med stöd av spårtrafiken är mer hållbart för samhällsekonomin än att sprida ut byggandet.</p> <p>Konsekvenserna för regionekonomin är positiva i och med att skatteinkomsterna (kommunal- och fastighetsskatterna) och inkomster från turismen ökar och nya arbetstillfällen uppkommer. Fastigheternas värde i närheten av KeNi-banans stationer kan öka, men å andra sidan kan värdet minska på fastigheter som är belägna i omedelbar närhet av banan men långt från stationerna.</p> <p>KeNi-banan har också betydande konsekvenser för samhällsekonomin och den regionala ekonomin (Källa: Nylandsplanen 2022). Det blir lönsamt för samhället att inleda persontrafik på banan när folkmängden i zonen längs banan (Kervo–Nickby) uppnår gränsen på ca 20 000 invånare. Trafiken kan inledas på banan redan tidigare med extra finansieringsandelar från kommunerna, om man vill stöda en snabbare utveckling av markanvändningen längs banan (Källa: Nylandsplanen 2022). För Sibbos del innebär lönsamheten för samhället en ökning med ca 13 000 invånare i närheten av banan, och detta har tagits i beaktande i strukturmodellens syntes.</p> <p>Enligt en publikation Finlands Miljö (Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne, Kimmo Koski 2008) är de konsekvenser som decentraliserat byggande har för samhällsekonomin betydligt större än kompletterande byggande eller byggande i ett fristående område. Enligt utredningen bidrar kostnader för kommunal service, kostnader för att bygga och underhålla gator och vattennät mest till skillnaderna. Dessutom får kommunen inga inkomster från tomtförsäljning vid decentraliserat byggande.</p> | <p>För att servicenätet ska kunna upprätthållas i byarna måste det finnas möjligheter för invånartillväxt, och å andra sidan kan invånartillväxt förutsätta att servicen förbättras.</p> <p>I strukturmodellen kommer invånartillväxten i byar och övriga områden att främst riktas till Majvikområdet (med stöd av effektiv kollektivtrafik).</p> | <p>0/-</p> |



Kuva 5. Pitkän ajanjakson kuntataloudellinen nettovaikutus, hintahaarukan keskiarvo €/asukas.

Källa: Kuntatalous ja yhdyskuntarakenne, Finlands Miljö, Kimmo Koski, 2008

Konsekvensbedömning

| Tema | Konsekvenser (i förhållande till nuläget) | Att beakta i generalplanen / den fortsatta planeringen | --/-/o/+/++ |
|---------------------------|--|---|-------------|
| Mobilitet | <p>KeNi-banan och dess anslutningstrafik förbättrar kollektivtrafikförbindelserna i Nickby och Tallmo och skapar en smidig förbindelse till Kervo och vidare till huvudstadsregionen. Kollektivtrafiken från Söderkulla till huvudstadsregionen kommer att ske länge med buss. Busstrafiken i hela Sibbo kompletterar spårtrafiken.</p> <p>De nya cykelvägarna förbättrar avsevärt möjligheterna till hållbar mobilitet mellan huvudtätorterna. Cykelvägen mellan Nickby och Söderkulla är den viktigaste förnyelsen. När nätverket av cykelvägar förbättras även åt Paipishället och Sibbo storskog blir det enklare att ta till cykel för att utträtta ärenden eller i rekreationssyfte. De nya cykelvägarna förbättrar förbindelserna till kusen och skärgården.</p> <p>Servicenivån för kollektivtrafiken till byarna förbättras med mindre, eventuellt automatiserade bussar. Biltrafiken är dock även i framtiden ett viktigt färdmedel utanför tätorterna.</p> | <p>KeNi-banan förutsätter en viss invånarbas, vilket ska vara utgångspunkten för den fortsatta planeringen. I planeringen ska man ta sikte på markanvändning som stöder sig på stationerna i Nickby och Tallmo – med andra ord ska bosättningen koncentreras inom en 800 meters radie från stationerna.</p> <p>Vid stationerna ska det reserveras utrymme för anslutningsparkering för såväl bilar som cyklar (med beaktande av säkerhetsaspekten).</p> <p>Gång- och cykelvägarna är viktiga utgångspunkter som ska beaktas i all planering av markanvändningen. Tillräckligt med utrymme ska reserveras för dem, utan att förglömma snöläget om vintrarna.</p> <p>Allteftersom trafiken elektrifieras ska man i planer reservera utrymme för laddning av personbilar, taxibilar, distributionsbilar och cyklar.</p> | + |
| Service och turism | <p>Service koncentreras till de tre tätorterna. Nickby och Söderkulla utvecklas som huvudtätorter för den kommersiella servicen. I Tallmo etableras lokal service. Invånartillväxten bidrar till att servicen blir mångsidigare. I de byar som anvisats i strukturmodellen är det möjligt att bevara servicen och utveckla den i liten skala, men kommersiell service kommer inte att etableras i byarna i någon större omfattning.</p> <p>Koncentrationer av utrymmeskrävande handel kan uppkomma i arbetsplatsområden i närheten av tätorterna.</p> <p>För att få mångsidig service (t.ex. köpcentrum) åker man fortfarande också till huvudstadsregionen. Från Tallmo åker man även till Kervo för att sköta ärenden. När spårtrafiken utvecklas kan man nå servicen i huvudstadsregionen på ett mer hållbart sätt.</p> <p>Skärgården och kusten, Sibbo storskog och Sibbo ådal utvecklas som turismål. Förbättrade cykelstråk och sjöbussförbindelser främjar utvecklingen av tjänster för fritid och turism.</p> | <p>I tätorterna bör tillräckligt med områden reserveras för handel och service. En trivsamt promenadmiljö stöder förutsättningarna för servicen. Servicen blir mer tillgänglig när invånartillväxten koncentreras till centrala tätortsområden. På de arbetsplatsområden som ligger nära tätorterna bör det vara möjligt att placera utrymmeskrävande handel som har lokal betydelse.</p> <p>Invånartillväxt förutsätts för att servicen i Tallmo ska utvecklas. Servicen bör dimensioneras efter invånartillväxten. Det finns risk för att människor väljer att utträtta ärenden i Kervo.</p> <p>När den offentliga servicen utvecklas får tätorten/byen en större dragningskraft, vilket stöder invånartillväxten. Byarnas livskraft och invånartillväxten i byarna är förutsättningar för att byskolorna ska kunna bevaras.</p> <p>Utvecklingen av skärgårdsturismen kan kräva att även bosättning får förläggas i kustområdena.</p> | + |

Konsekvensbedömning

| Tema | Konsekvenser (i förhållande till nuläget) | Att beakta i generalplanen / den fortsatta planeringen | --/-/o/+ / ++ |
|--|---|---|---------------|
| Tätortsbild och kommunens image | <p>Trivsamma och särpräglade tätorter och att man framhäver lokala särdrag och mångsidiga möjligheter till boende och företagande stärker kommunens attraktiva och livskraftiga image.</p> <p>I tätorterna är det möjligt med en mångsidig struktur, även småskalighet, och att upprätthålla och utveckla grönskan. Utvecklingen av spårtrafiken ökar tätorternas attraktionskraft och gör det möjligt att uppnå den invånartillväxt som lagts fram i strukturmodellen. Men det finns risk för att tätortsbilden förändras kraftigt och blir mer urban jämfört med i dag.</p> <p>Det mångsidiga tomtutbudet stärker bilden av en företagavänlig kommun.</p> | <p>Tätortsbilden och imagen påverkas starkt även i senare planerings- och genomförandeskedan.</p> <p>Särprägelns är en viktig faktor i kommunens image. I Sibbo omfattar särprägelns bl.a. småskalighet, natur, grönska, byar och landsbygd. I den fortsatta planeringen bör särskild uppmärksamhet fästas vid dessa element.</p> | + |
| Region- och samhällsstruktur | <p>Strukturmodellen stärker redan nu den nuvarande polycentriska samhällsstrukturen; tre tätorter, kollektivtrafikzoner som förenar tätorterna, ett levande nätverk av byar och grön- och rekreationsområden som omger alla dessa områden. Nätverket av cykelvägar binder samman alla dessa delar av samhällsstrukturen. Mångsidigt byggande inom denna struktur främjar uppkomsten av mångformiga och hållbara bostadsområden samt minskar risken för segregering. Gång- och cykelvägarna inom tätorterna främjar också utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur. Strukturmodellens syntesen sprider dock delar av samhällsstrukturen till områden utanför de täta tätorterna.</p> <p>Med hänsyn till regionstrukturen har Sibbo stark koppling åt Kervohället i och med utvecklingen av Tallmo och KeNi-banan, och åt Helsingforshället i och med byggandet av en eventuell spårväg till Östersundom i östlig-västlig riktning i söder, utvecklingen av riksväg 7 och Västerskog-Majviksområdet.</p> <p>Efter 2035 sker tillväxten förutom i tätorterna även i Västerskog–Majvik, vilket motiveras med en kommande effektiv kollektivtrafikförbindelse till Östersundom.</p> | <p>Vid utvecklingen av en polycentrisk struktur bör man hänsyn till regionutvecklingen beakta var nya bostadsområden med ska placeras och hur de ska planeras inom och i närheten av befintlig struktur (särskilt miljömässig och ekonomisk hållbarhet).</p> | + / - |

Konsekvensbedömning

| Tema | Konsekvenser (i förhållande till nuläget) | Att beakta i generalplanen / den fortsatta planeringen | --/0/+/++ |
|---------------------------|--|--|--------------------------------|
| <p>Naturmiljön</p> | <p>När strukturmodellsyntesen genomförs kommer den att upprätthålla de nuvarande ekologiska förbindelserna och grönnätet. När tillväxten styrs till närheten av den nuvarande strukturen, till största delen i form av kompletteringsbyggande i tätorterna, bevaras den nuvarande naturmiljön. Nybyggande i andra områden kan dock ha konsekvenser för naturmiljön och mångfalden i den.</p> <p>I strukturmodellen anvisas vidsträckt sammanhängande prioriterade områden för natur och rekreation / stora skogsområden, som syftar till att bevara den biologiska mångfalden i området. Sibbo storskog underhålls och utvecklas på ett hållbart sätt särskilt som ett naturobjekt där man värnar om naturvärdena men också som ett rekreativsmål. Rekreativlederna och rastplatserna koncentreras och fridlysta områden reserveras för naturskydd.</p> <p>När befolkningstillväxten förtätar den nuvarande strukturen uppkommer ett tryck på att upprätthålla nätverket av närnatur och bland annat stärka närnaturens hållbarhet mot slitage.</p> <p>Med tanke på känslig strandnatur har ekologiska förbindelser anvisats för att trygga kontinuiteten. Inga nya betydande bostadsområden har anvisats i strandområdet eller skärgården.</p> <p>Av modellerna för samhällsstrukturen är modellen med flera kärnor den sämsta med hänsyn till klimateffekterna, eftersom den ökar behovet av att färdas mellan centrumen och undercentrumen. Nytt byggande har dock främst anvisats i anslutning till befintliga tätorter eller som en förtätning av tätorterna förtätar tätorterna eller i byar med service, med beaktande av miljömässig och ekonomisk hållbarhet.</p> | <p>Vid utvecklingen av tätorterna ska smidiga och mångsidiga ekologiska förbindelser och deras kontinuitet säkerställas. Inom tätorterna ska det också finnas tillräckliga grönområden och förbindelser till närnaturen. Grönkoefficienter, biodiversitetsräknare etc. rekommenderas för den mer detaljerade planeringen.</p> <p>I fråga om nybyggnad ska framför allt den befintliga strukturen utnyttjas.</p> <p>Vidsträckt, sammanhängande prioriterade natur- och rekreativområdena ska bevaras fria från byggande.</p> | + / - |
| <p>Klimat</p> | <p>Utsläppen av växthusgaser från den nuvarande samhällsstrukturen i Sibbo uppgick år 2020 till ca 123 kt CO₂-ekv och kolsänkan uppskattades till totalt 20 kt CO₂-ekv. Kalkylmässigt, med tillämpning av nuvarande utsläppskoefficienter, kommer den genomförda strukturmodellen år 2050 att öka samhällsstrukturens årliga utsläpp med ungefär hälften, dvs. med 60 kt CO₂-ekv och minska kolsänkan med ca 2 kt CO₂-ekv.</p> <p>Den uppskattade utsläppsminskningen till följd av den allmänna samhällsutvecklingen skulle återigen minska utsläppen till nära noll fram till år 2050. Det bör dock beaktas att den allmänna minskningen av utsläppen från byggande och trafik är klart förknippad med osäkerheter. Dessutom bör man beakta de osäkerheter i anslutning till skogarnas kolsänkande effekt som hör samman med skogarnas åldersstruktur och det föränderliga klimatet (till exempel skador av torka och insekter).</p> <p>Klimateffekten i strukturmodellen motsvarar den effekt som presenterades i strukturmodell ALT2 Södra utvecklingskorridoren 2050, men effekterna är måttligare både vad gäller utsläppsökningen och förlusten av kolsänkor.</p> | <p>Klimatåtgärderna inom markanvändningen kommer att ha störst effekt inom de närmaste 10–15 åren, särskilt i fråga om delområdena mobilitet, byggande och stärkande av kolsänkor. Ordningsföljden för genomförandet av markanvändningen är en viktig metod när det gäller att reglera utsläppsmängderna.</p> <p>En klimathållbar skogsvård, dvs. att minska avverkningarna, är den metod som ger klart bäst resultat i strävan att stärka kolsänkorna. Näst bäst resultat fås genom styrning av markanvändning och ökning av s.k. koldioxidodling. Metoderna för att stärka kolsänkorna och hur effektiva de är bör utredas mer ingående i Sibbo kommun.</p> <p>Anvisningar för hur man minskar utsläpp och stärker kolsänkorna för införas i kommunens verksamhetsprocesser för markanvändning och</p> | - - (i synnerhet före år 2040) |

Konsekvensbedömning med hänsyn till hållbarhet



KULTURELL OCH SOCIAL HÅLLBARHET

Strukturmodellen Ett särpräglad och hållbart Sibbo strävar efter att stärka bostadsområdenas sociala och kulturella hållbarhet genom att bland annat främja utvecklingen av särpräglade tätorter och byar. Nytt byggande genomförs med beaktande av områdets särdrag och skala.

I tätorterna främjas social hållbarhet genom att man vid planeringen tar fasta särskilt på närnaturen, rekreationsmöjligheterna och -förbindelserna samt introducerar olika boendeformer (ett mångsidigt byggnadsbestånd som minskar ojämlikheten i bostadsområdena samt å andra sidan ger invånarna rötter). Invånartillväxten främjar också utvecklingen av ett mångsidigt serviceutbud, vilket stärker den sociala hållbarheten. Utan bra planering finns det risk för att en kraftig invånartillväxt ökar skillnaden mellan olika områden och medför sociala problem.

Mångsidiga motions- och idrottsmöjligheter och -tjänster samt mångsidiga bostäder främjar jämlikheten bland människorna inom ramen för social hållbarhet. Livskraftiga byar med möjligheter till småföretagande stärker också den kulturella hållbarheten.

Att alla intressentgrupper involveras i utvecklingsarbetet stärker den sociala och kulturella hållbarheten.

Vid utarbetandet av generalplanen främjas social och kulturell hållbarhet genom delaktiggörande; området utvecklas tillsammans med invånarna, näringslivet och centrala intressentgrupper.



MILJÖHÅLLBARHET

Strukturmodellen främjar den miljömässiga hållbarheten i fråga om boende bland annat eftersom den anvisar nytt byggande koncentrerat i anslutning till befintlig struktur, beaktar nuvarande markanvändning och främjar hållbara lösningar vid nybyggande. Inga nya industriområden förläggs till områden där miljön är känslig, utan skapar förutsättningar för långsiktig företagsverksamhet i logistiskt fördelaktiga områden.

Upprätthållandet av ett mångsidigt grönnät (av grönområden och ekologiska förbindelser) främjar miljöhållbarheten. När det skapas förutsättningar för närrekreation minskar miljöbelastningen på naturen eftersom mobilitetsströmmarna koncentreras till valda rutter och områden.

Främjandet av möjligheterna att välja hållbara mobilitetsformer stärker miljöhållbarheten. Det bör märkas att en del byområden är hänvisade till personbil.

Främjandet av kolsnåla och kolneutrala bostadsområden bör också beaktas i generalplanen. Miljövänliga energilösningar ska ingå i planeringen av såväl bostadsområden som service- och industriområden. Träbyggande främjar miljöhållbarhet men passar också bra in i Sibbos särprägel och främjar samtidigt kulturell hållbarhet. Flexibla lösningar i bl.a. lokaler och funktioner främjar miljöhållbarhet.



EKONOMISK HÅLLBARHET

Strukturmodellen Ett särpräglad och hållbart Sibbo stöder kommunens dragningskraft och därigenom även den ekonomiska hållbarheten då den möjliggör en betydande invånartillväxt. Tack vare de nya förläggningsmöjligheterna och den potentiella köpkraften öppnar strukturmodellen möjligheter för ett näringsliv som dels ger livskraft, dels får invånarna att stanna kvar i kommunen. Möjligheterna till mångsidigt livslångt och trivsamt boende, till och med boende över flera generationer, stärker den ekonomiska hållbarheten i Sibbo och gör också områdena mer lockande (inflyttningsöverskott). Turistmålen ger också kommunen inkomster.

Ur kommunens synvinkel kan den ekonomiska hållbarheten dock försämrans av den polycentriska strukturen och byggande i glesbygden, eftersom dessa faktorer ökar utgiftsposterna i kommunens ekonomi. En balanserad utveckling stärker emellertid den ekonomiska hållbarheten och förebygger områdesvis polarisering.

Om Sibbo profilerar sig som ett område för företagsverksamhet inom hållbar utveckling kan kommunen ytterligare stärka den ekonomiska hållbarheten genom nya och långvariga inkomster från företagsverksamhet.

Utöver det ovan nämnda ska utvecklingen av resilienta områden tas i beaktande inom den ekonomiska hållbarheten. Flexibla lösningar (och möjligheter till snabbt beslutsfattande) i områdena och deras kärnor är allt viktigare i en föränderlig omvärld.

BILAGA

Sammanfattning av responsten på alternativen till strukturmodell och utkastet till strukturmodellsyntes



Synpunkter och observationer ur responsen på utarbetandet av en syntes för strukturmodellerna

Källa: Enkätresultat, invånarrunda, åsikter och utlåtanden

Boende



- Småskalighet och rymlighet attraktionsfaktorer i Sibbo
- Det viktiga är hur tätorterna byggs!
- Tätorter med särprägel -> tätortsprofilerna inkluderas i strukturmodellen
- Ingen förortsutveckling
- Fokusering av boendet i Nickby på grund av KeNi-banan väcker kommentarer
- Målet är tvåspråkighet, byarnas vitalitet stöder detta mål (svenska byskolor)
- Ökningen av antalet invånare ska lyftas fram i strukturmodellerna.
- Skärgårdens beboelighet och betydelse som boplatz anses viktig
- Byggande i byarna ska möjliggöras
- Vad händer med de byar som inte är märkta som utvecklingsbyar?
- Tillväxten ska motiveras
- Tätorterna bör inte vara alltför stora geografiskt sett, så att tjänsterna och kollektivtrafiken finns i närheten
- Även flervåningsbostäder önskas.
- En lantlig livsstil är också viktigt.
- Detaljerad beskrivning av invånarfokuset, vad den innehåller
- Tätorter: huvudtätorterna Söderkulla och Nickby + Tallmo

Grönområden och rekreation



- Natur- och rekreationsområdena är Sibbos resurs och attraktion
- Grön- och rekreationsområden ska inkluderas i strukturmodellerna, också i tätorterna
- Mångsidig natur även där människorna bor, den närliggande naturen är viktig
- Nya prioriteringar inom turismen: Söderkulla gård och Joensuu
- Hållbarheten hos skyddade områden och naturområden som turist- och rekreationsobjekt -> områdena är i första hand naturobjekt, inte enbart turist- och rekreationsområden.
- Utnyttjande av Sibbo ås potential

Färd sätt och förbindelser



- Viktig cykelrutt Nickby-Söderkulla
- KeNi-banan delar åsikter: En del ser KeNi-banan som önskvärd medan andra anser att KeNi-banförbindelsen inte är naturlig eftersom den går via Kervo. Östersundom nämndes som en mer naturlig förbindelseriktning med snabbspårvagn
- Motiveringen till KeNi-banan ska ingå i strukturmodellen
- Osäkerhet kring Helsingfors planer, hotbild om spårvagnen till Östersundom inte förverkligas?
- De lokala förbindelser kommer att vara viktiga i framtiden på grund av distansarbete och digital tillväxt.
- Hur stort ska invånarantalet vara för att kollektivtrafik ska vara möjligt (t.ex. i byarna)?
- Vattenförbindelsernas betydelse ska betonas
- Risk: Om befolkningstillväxten sker jämnt överallt räcker inte tillväxten till för spårtrafik.

Tjänster och näringsgrenar



- Invånare som vill ha urbana tjänster söker sig inte till Sibbo.
- Tätorterna ska vara tillräckligt stora så att där finns tjänster
- Byarnas livskraft och befolkningstillväxt är en förutsättning för att ska byskolorna ska bevaras. Byskolorna är en resurs för Sibbo.
- Skolnätet påverkar hur de prioriterade områdena för boende förverkligas och vice versa
- Arbetsplatssufficiensen är viktig
- Hänsyn till jordbruksverksamheten
- Inte bara separata arbetsplatsområden, utan överlappande bostads- och arbetsplatsområden -> arbetsplatser i närheten
- Omfattningen av Box industriområde
- Jordbruket måste vara en möjlig näringsgren

Allmänna observationer

- Ingen av de alternativa strukturmodellerna framhävs, utan åsikterna är spridda.
- Alla alternativa strukturmodeller får både positiv och negativ respons.
- Enligt invånarna är det viktigt att bostäderna placeras balanserat även i byarna, enligt myndigheterna bör utvecklingen ske i tätorterna.
- Ett stort antal invånare stöder långsam tillväxt främst i form av småhus, men även flervåningshus önskas (den äldre befolkningen vill bo nära tjänsterna)
- Att Sibbo har flera centrum och huvudcentrumet väcker också motstridiga åsikter
- Respons på frågor relaterade till kommunstrategin (t.ex. invånartillväxt och KeNi-banan) samt frågor som kommer att lösas i den mer detaljerade planeringen

Centrala teman i responsen från kommuninvånarna under generalplanarbetet

Samhällsstruktur och tillväxt

- Kommuninvånarnas önskemål om utvecklingen av Sibbo gäller många olika ämnen och är delvis också motstridiga. Olika önskemål framhävs beroende på område (t.ex. i sydvästra Sibbo hoppas man på en snabbare tillväxt, i sydöstra Sibbo vill man bevara den bylika framtoningen, i tätorterna växlar önskemålen om tillväxt).
- De flesta önskar emellertid en måttligare tillväxt. Det finns dock enstaka kommentarer och vissa områden där man understöder en snabb tillväxt.
- Som negativa konsekvenser av tillväxten upplever man bl.a. att närheten till naturen och den särpräglade landsbygdsidentiteten försvinner, att höghusområdena påminner om förorter och att det finns risk för att sociala problem ökar.

Boende och boendemiljöer

- Landsbygden, rymligheten och närheten till naturen är styrkor som särskilt bör värnas om och som lockar nya invånare. Stark centralisering ses som ett hot mot ovan nämnda värden.
- Man önskar att även de nya bostadsområdena ska ges en egen prägel. Mångsidiga bostäder för olika livssituationer.
- Utvecklingen av byarna anses vara viktigt för det ska vara möjligt att bo i en landsbygdsgemenskap.
- Att fast boende är möjligt i skärgården är en förutsättning för skärgårdens livskraft.

Trafik

- Egen bil är för många det primära färd sättet och man önskar smidiga vägförbindelser även i fortsättningen.
- Utveckling av gång- och cykelvägar får brett understöd. KeNi-förbindelsen betraktas dock inte som en lösning som tillgodoser de nuvarande invånarnas behov, utan den anses snarare tvinga fram en allt för kraftig utveckling av samhällsstrukturen.

Naturvärden och rekreation

- Ekologiska och rekreativmässiga värden ger utgångspunkter för planeringen.
- Tillgängligheten till rekreativområden till vardags och anslutningar till större grönnätverk är av största vikt för invånarna. Tillväxten anses äventyra bevarandet av områden för närrekreation i tätorterna.

Service

- Många är nöjda med den nuvarande offentliga servicen, men undrar hur resurserna ska räcka till för att svara på det ökade servicebehovet som tillväxten medför.
- I synnerhet bland ungdomar finns stor efterfrågan på fritidstjänster och kommersiell service.

Näringar

- Viktigt att främja lokalt småföretagande och beakta landsbygdsnäringarna.
- Utrymmeskrävande näringar (t.ex. logistik) ses som styrkor, men sysselsättnings- och näringsområdenas negativa konsekvenser för boendetrivseln bör ges större uppmärksamhet.
- För att näringarna ska kunna utvecklas i skärgården måste skärgården göras mer beboelig.

Kultur och livsstil

- Kulturmiljöerna ger utgångspunkter för planeringen.
- Den sociala gemenskapen är viktig och bör stärkas eftersom den främjar välbefinnandet.
- Satsningar bör göras för att ungdomarna ska må bra.
- Den tvåspråkiga identiteten och kulturen bör bevaras.

Andra teman

- Motstridigheter mellan kommunens strategiska mål (bl.a. hållbarhet, utvecklingen av byarna, säkerhet, välbefinnande bland barn och ungdomar, "den gröna oasen" i visionen) och strukturmodellerna.
- Växelverkan och beaktandet invånaraspekten kan göras ännu bättre.
- Gällande delgeneralplaner bör tas i beaktande i planeringen.

Sammandrag av den respons på utkastet till strukturmodellens syntes som gavs vid workshopen för beslutsfattare

Hållbart boende och mångsidiga näringar

- Då målet är ett mångsidigare näringsliv har tillväxten en stor betydelse.
- Befolkningstillväxt behövs också för att servicen ska kunna utvecklas.
- Inga beslut har fattats om tillväxten efter 2035. Strukturmodellen gör det möjligt för kommunen att växa, men målet för tillväxten kommer att fastställas först senare.
- Den befolkningstillväxt som riktats till andra områden (byarna + Västerskog-Majvik) är för liten – den är mindre än vad som är möjligt enligt den nuvarande generalplanen och för liten för att Västerskog-Majvik ska kunna stödja sig på spårtrafiken.
- Hur bestäms det i generalplanen vilka områdena av byarna man får bygga på?
- Särprägel bör definieras.
- Det borde finnas fler och/eller större industriområden.
- Det är viktigt att utveckla den södra förbindelsen.

Smidig mobilitet och fungerande förbindelser

- Fler cykel- och gångvägar önskas på flera ställen. Cykelvägen Nickby–Söderkulla är viktig.
- Träskända håller på att planlägga närings verksamhet nära Haarajoki station. Sibbo borde börja fundera på en förbindelse från Paipis till Haarajoki.
- Cykelvägen mellan Helsingfors och Borgå går längs landsväg 170.
- I fråga om spårtrafiken till Majvik är det viktigt att beakta ett längre tidsperspektiv
- Man önskar det blir möjligt med en station i Mårtensby, men å andra sidan vill man eftersträva tillräcklig tillväxt i Tallmo och Nickby.
- Förbindelserna till Bastukärr är viktiga, bl.a. kollektivtrafikförbindelsen Nickby–Bastukärr och förbindelsen till Tallmo/Nickby.
- Bättre förhållanden önskas för anslutningsparkering.
- KeNi-banan kommer inte att vara det viktigaste sättet att färdas i hela Sibbo. Bussarna är viktigare nu och i framtiden.

Grönblå nätverk, koppling till naturen, rekreation

- Sträckningen för Sibbo å på kartan går inte där ån finns i verkligheten på norra sidan av Nickby.
- På norra sidan av Nickby har Sibbo å ingen betydelse för mobiliteten. Likaväl kunde man lyfta upp älvgränarna som förbindelser för paddling.
- Förbindelselinjerna i skärgården är otydliga. Det finns farleder i skärgården.
- Hamnarna är viktiga för mobiliteten. En hamn bör läggas till i Majvik.
- Golfbanan, slalombacken, sportskyttecentret, motocrossbanan bör beaktas och bevaras i planeringen.
- Det behövs en gästhamn och vid den en badstrand.
- Ett spa föreslogs, en simhall och dess placering diskuterades.