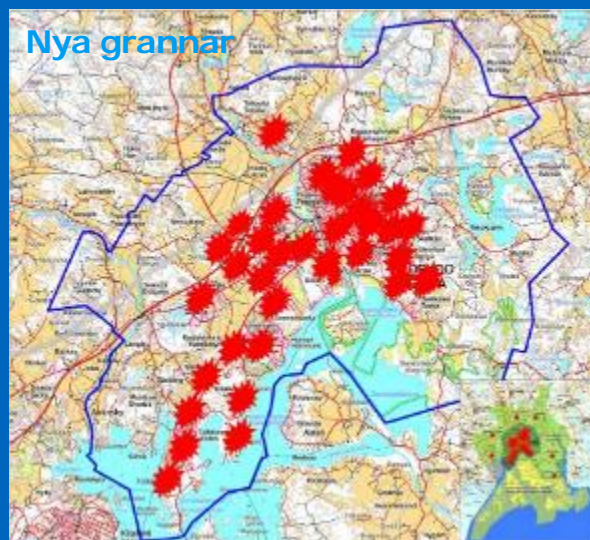
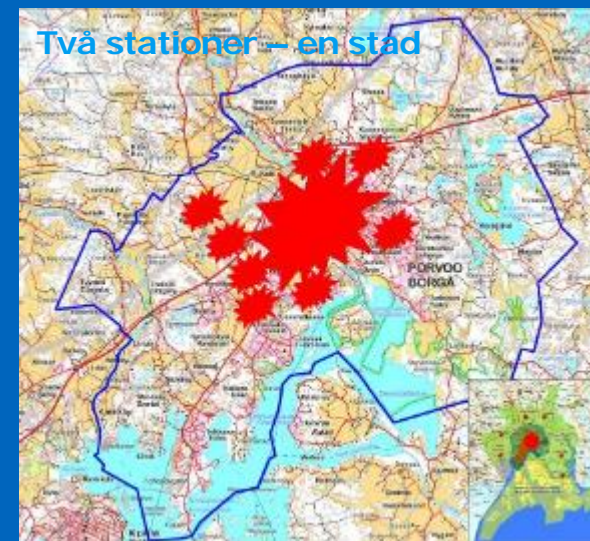
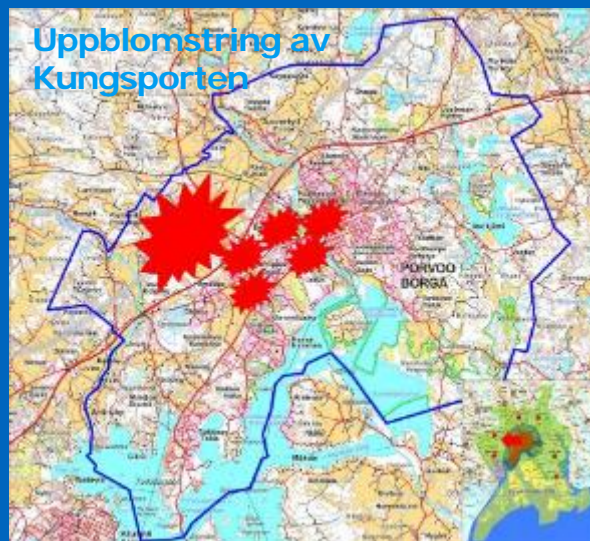


Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

# Strukturmodeller

## Stadsutvecklingsnämnden

22.3.2022





# Arbetet med planeringen av delgeneralplanen för de centrala stadsområdena fortsätter

Stadsutvecklings  
nämnden  
22.3.2022

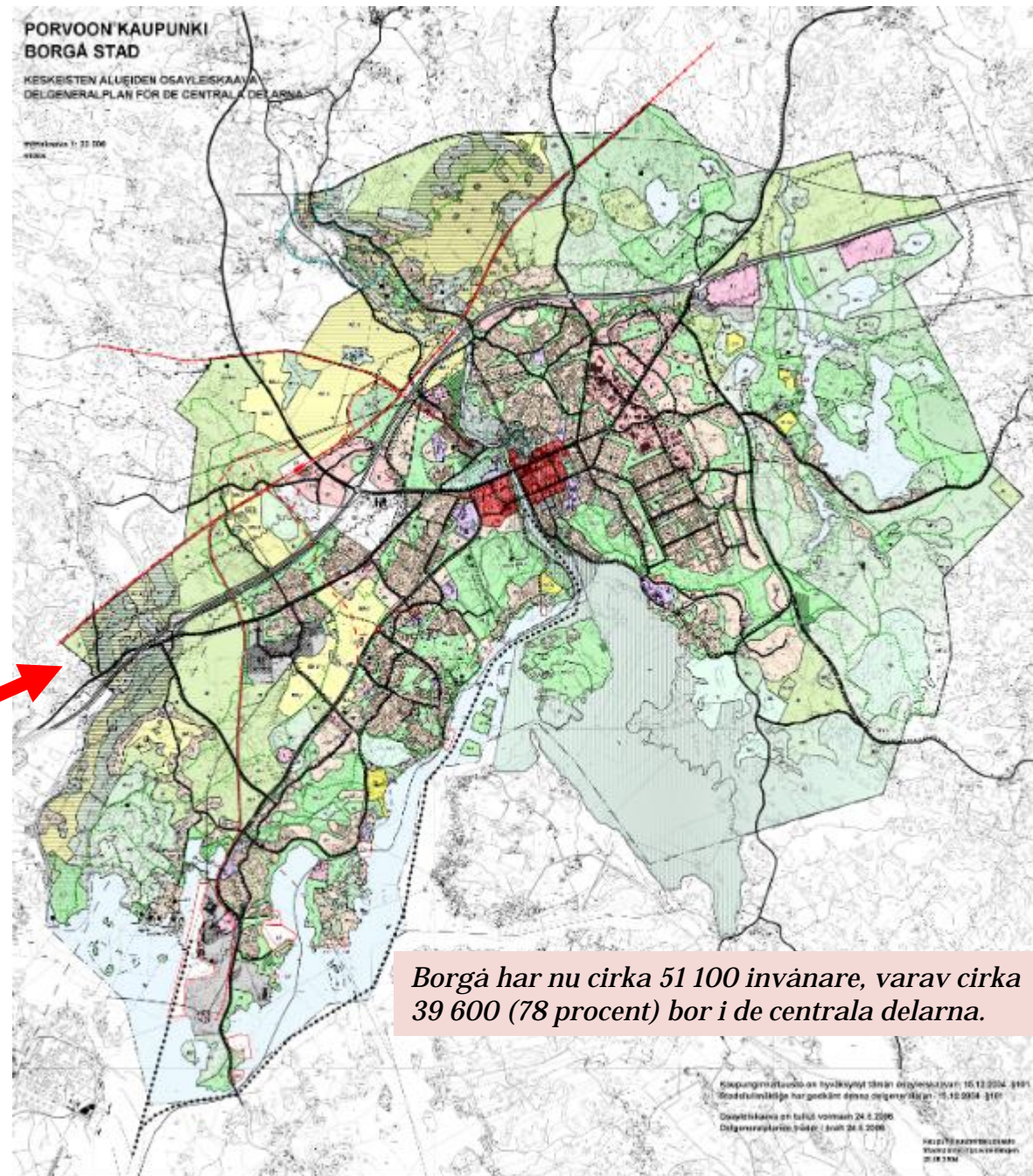


# DELGENERALPLANEN FÖR DE CENTRALA DELARNA från 2004

Delgeneralplanen för de centrala delarna (med rättsverkningar) godkändes av fullmäktige den 15 december 2004 och trädde i kraft 2006. I delgeneralplanen gavs för första gången efter kommunsammanslagningen riktlinjer för markanvändningen i Borgås stadsområde. Tidsmålet för delgeneralplanen var 2020. Nu är det dags att uppdatera den delgeneralplan som godkändes 2004.

**BYSTRUKTURPROGRAMMET** beskriver principerna för utveckling av byarna

- Stadsfullmäktige, 11.6.2014 § 37
- *En livskraftig tätort, som upprätthåller sin ställning som regioncentrum, är till fördel även för utvecklingen av de omgivande byarna. En större andel än tidigare av befolkningstillväxten styrs till tätorten.*



**Borgå har nu cirka 51 100 invånare, varav cirka 39 600 (78 procent) bor i de centrala delarna.**



# Borgås stig till framtiden

- Generalplanen genomför och driver de mål som definieras i strategin framåt. Generalplanen ger riktlinjer för hur stadens centrala områden ska utvecklas i framtiden. Tidsmålet är 2050.
- Det väsentliga i generalplanen är:
  - stadens tillväxt och dess styrning
  - stadens konkurrenskraft och livskraft
  - utveckling och komprimering av centrum
  - kompletteringsbyggandets möjligheter
  - boende, rörlighet och kvalitet i vardagen
  - hållbar utvecklig och resursvishet
  - bevaring av naturens mångfald
  - kontroll av och anpassning till klimatförändringen
  - Borgås särprägel och unikheter.
- Man har tänkt på flexibilitet i generalplanen. Det kommer säkert att ske förändringar, även sådana som inte går att förutse.
- Generalplanen ska möjliggöra olika vägar, men huvudlinjerna är tydliga



# Borgå har en stark dragningskraft – det är svårt att förutse utvecklingen

Borgå klättrar högt i jämförelsen mellan städer, säger statistik, enkäter, utredningar och analyser. Utgångspunkterna för stadens tillväxt och utveckling är goda.



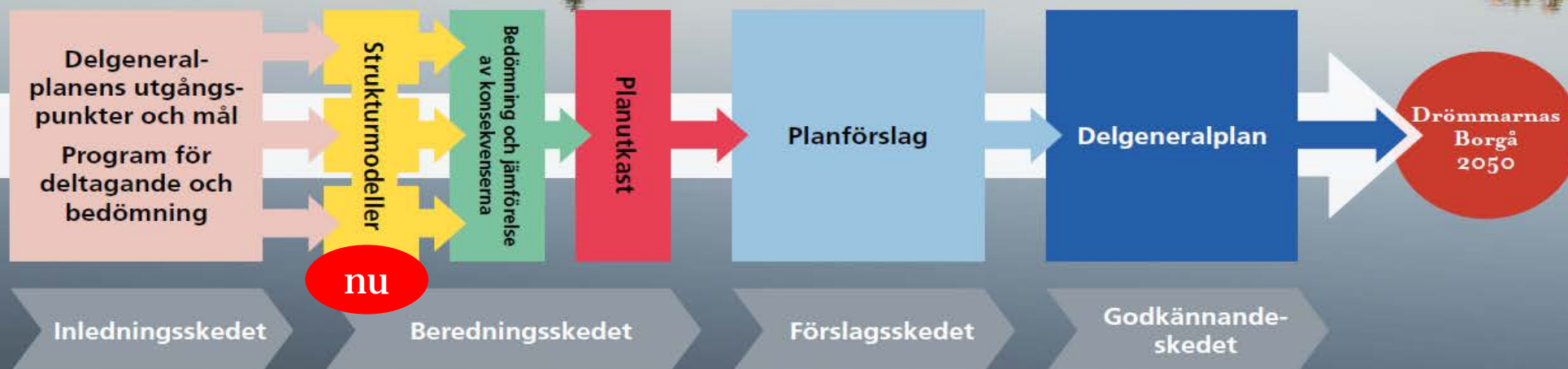
Klimatförändringen, förlusten av den biologiska mångfalden, befolkningens åldrande och många andra globala förändringar utmanar Borgå mer än tidigare. På grund av det osäkra världsläget är det svårare att förutse utvecklingen än tidigare.





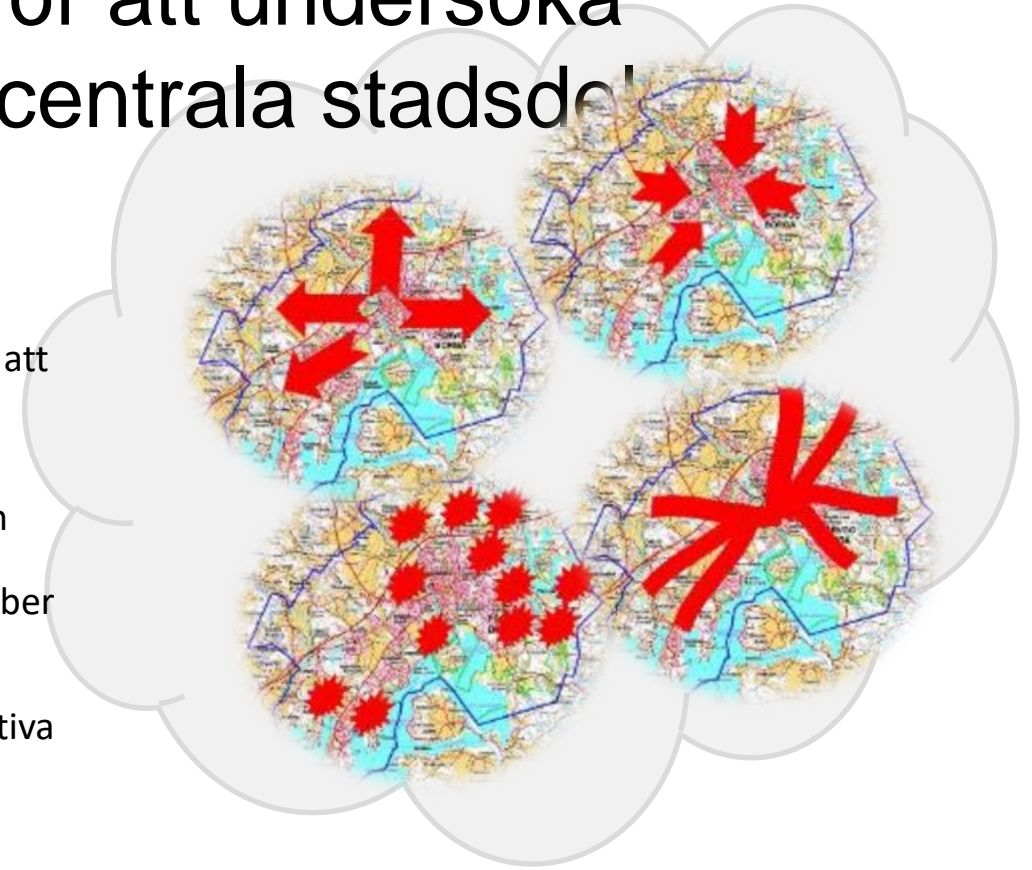
# Generalplaneprocess

Generalplanen förverkligar strategin



# De strukturella modellerna används för att undersöka utvecklingsmöjligheterna för Borgås centrala stadsdel

- Med hjälp av strukturmodellerna undersöker man olika utvecklingsvägar och samtidigt är målet att identifiera möjligheter, risker och osäkerheter förknippade med stadsutvecklingen, förändringar i samhällsstruktur, markanvändning och trafiknät. Till strukturmodellarbetet hör en omfattande delaktighet, och syftet är att få stadsborna och beslutsfattarna att delta i delgeneralplanens planeringsarbete redan från början.
- Planeringsarbetet inleddes med kommuninvånarnas egna planer inför sommaren 2021. Drömmarnas Borgå 2050 – på basis av invånarenkäten upprättades sex preliminära strukturmodeller. I stadsfullmäktiges strategiworkshop den 2 november 2021 övervägde och kommenterade fullmäktige de preliminära modellerna.
- Utifrån resultaten från invånarenkäten och fullmäktiges verkstad har fyra alternativa strukturmodeller upprättats, vars effekter bedöms och modellerna jämförs sinsemellan. Modellerna är gjorda tydligt olika varandra så att alternativa utvecklingsvägar kan undersökas.
- Strukturmodellerna och utvärderingen av deras effekter synliggörs, och Borgås invånare och även alla övriga intressenter kan själva utvärdera modellerna och ge sin åsikt om den bästa modellen.
- Den bästa modellen eller kombinationen av modeller väljs på hösten 2022 => beslutet styr nästa skede i delgeneralplanarbetet, utarbetandet av utkastet till delgeneralplanen.

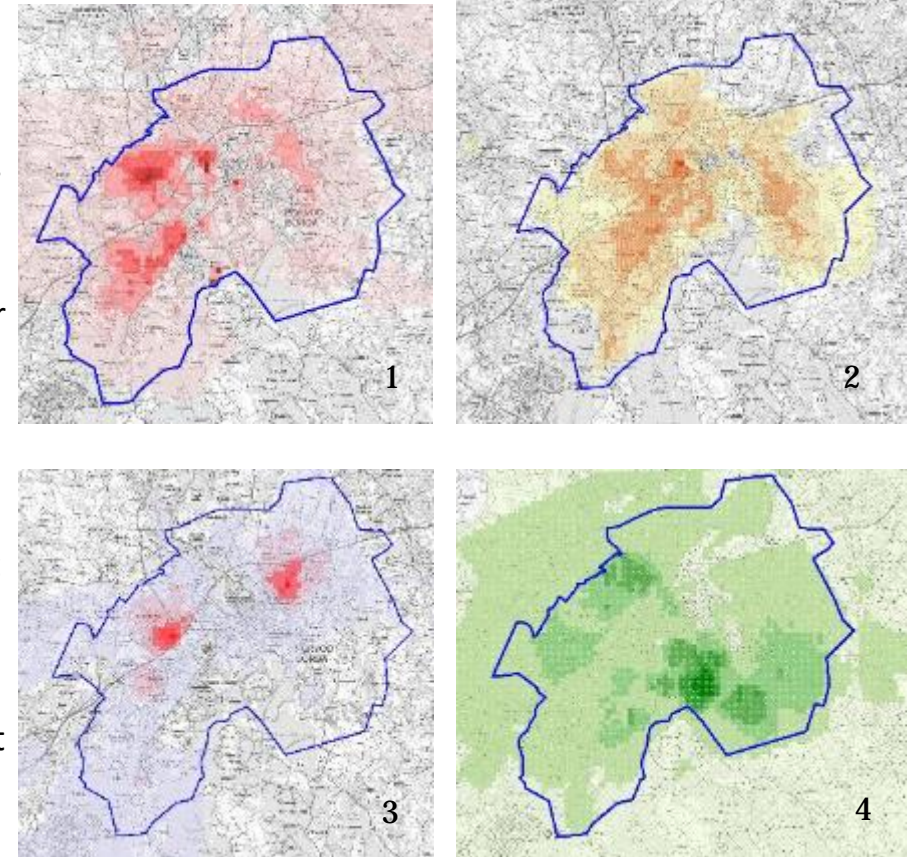


*Med strukturmodellerna undersöker man olika utvecklingsvägar och möjligheter, risker och osäkerheter förknippade med stadsutvecklingen, förändringar i samhällsstruktur, markanvändning och trafiknät.*



# Enkäten Drömmarnas Borgå 2050 – planeringsarbetet för delgeneralplanen började med invånarnas egna planer

- Planeringsarbetet för delgeneralplanen inleddes med kommuninvånarnas egna planer inför sommaren 2021. I enkäten Drömmarnas Borgå 2050 bad man invånarna i Borgå att berätta sina åsikter om stadens utveckling. Samtidigt kunde de framföra sina egna synpunkter om stadsmiljön och -strukturen i Borgå 2050. Totalt fyllde 733 Borgåbor helt eller delvis i enkäten.
- Borgåborna vill att staden ska växa till en stad med 60 000–70 000 invånare före 2050. Man hoppas på nya bostadsområden på västra och sydvästra sidan av centrum, men dessutom skulle nästan hela det bebyggda området komprimeras. Man borde inleda förberedelserna för förverkligandet av Östbanan redan nu, även om beslutet att bygga järnvägen ännu inte har fattats.
- Östbanan och stationen delar åsikter om hur stadsstrukturen ska utvecklas. Lite över hälften av dem som svarade skulle vilja att en ny tät stadsmiljö med bostäder, tjänster och arbetsplatser planeras i järnvägsstationens närområde. Å andra sidan menade nästan hälften av dem som svarade att bra bostadsområden kan hittas någon annanstans i Borgå, och endast arbetsplatser och tjänster bör planeras kring stationen.
- Enligt svararna är ett livskraftigt centrumområde det nuvarande centrum, Västra åstranden och Gamla Borgå. Centrumet borde dock utvecklas, livas upp och komprimeras. Kungsporten, Östermalm–Stadshagen samt Ölstens lämpar sig bäst för företagsverksamhet. Man hoppas att vardagstjänster kan hittas i närheten av den nuvarande bebyggelsen runt stadsområdet.
- Områdena Borgås åstränder, Kokon, Svinö, Ruskis, Gammelbacka skog, Telegrafberget och Haikoskogen, Jonasbacken och Stensböleskogarna samt skogarna i Humlaområdet lyftes fram som viktiga områden för natur och rekreation.



*Bildserie av enkätens resultat:*

- 1 Områden som lämpar sig bäst för boende;*
- 2 Områden som ska komprimeras och kompletteras;*
- 3 Områden som lämpar sig bäst för företagsverksamhet;*
- 4 Områden som inte bör bebyggas.*

Resultat av enkäten Planera ditt eget Drömmarnas Borgå 2050. Enkäten avslutades den 13 juni 2021.

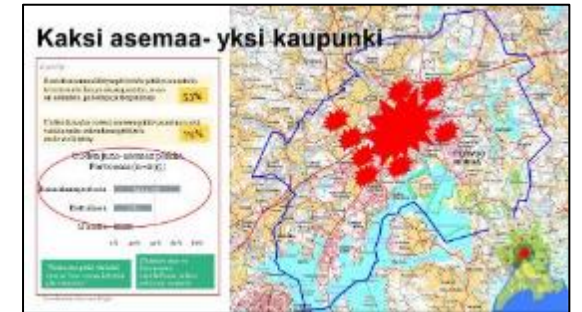
<https://www.porvoo.fi/asukaskysely-osayleiskaavatyon-taustaksi-unelmien-porvoo-kasvaa-ja-varautuu-itaradan-rakentamiseen>

[https://www.porvoo.fi/library/files/617a38b9ed6b9762ea000057/Suunnittele\\_oma\\_Unelmien\\_Porvoo\\_2050\\_kyselyn\\_tulokset\\_21102021.pdf](https://www.porvoo.fi/library/files/617a38b9ed6b9762ea000057/Suunnittele_oma_Unelmien_Porvoo_2050_kyselyn_tulokset_21102021.pdf)



# Preliminära strukturmodeller upprättades utifrån invånarenkäten – fullmäktige fortsatte planeringen i strategiworkshopen den 2 november 2021.

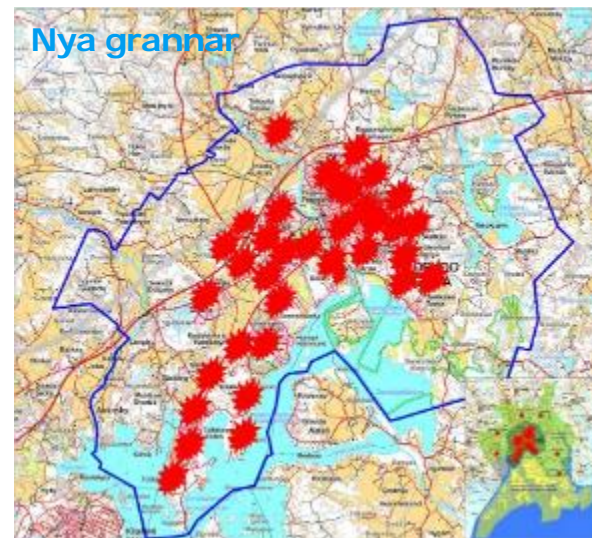
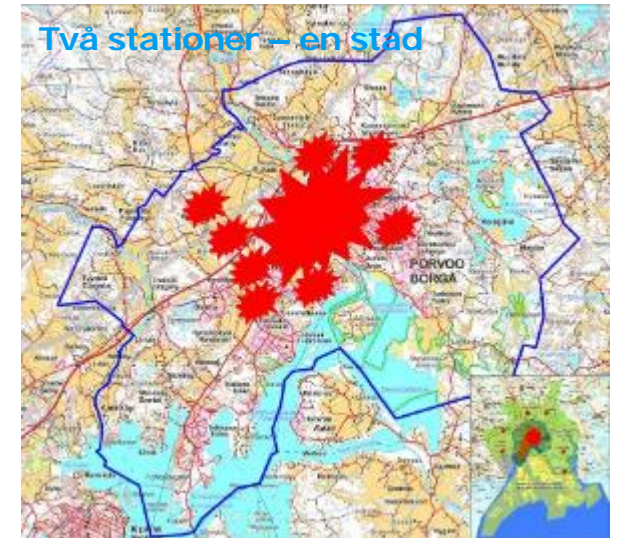
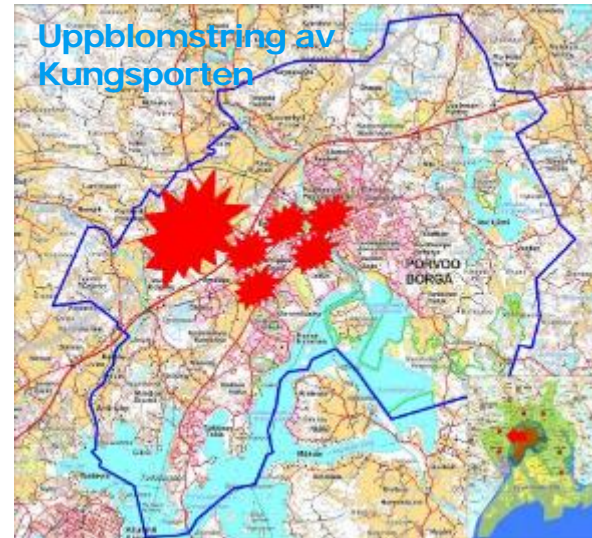
- På basis av **invånarenkäten Drömmarnas Borgå 2050** upprättades sex preliminära strukturmodeller:
  - Uppblomstring av Kungsporten
  - Två stationer – en stad
  - Nya grannar – människor och natur
  - Borgåloppet – en fungerande vardagscykelstad
  - Expansion av stora mått
  - Något annat?
- I **stadsfullmäktiges strategiworkshop den 2 november 2021** övervägde och kommenterade fullmäktige de preliminära modellerna.
- Utifrån resultaten från invånarenkäten och fullmäktiges workshop har strukturmodellarbetet förts vidare.





# Alternativ för strukturmodeller

- Utifrån resultaten från invånarenkäten och fullmäktiges workshop har utvecklingen av strukturmodellerna fortsatt. Av de preliminära modellerna slogs Nya grannar och Borgåloppet samman till en modell och antalet modeller har reducerats till fyra.
- Strukturmodellerna är gjorda tydligt olika varandra så att alternativa utvecklingsvägar kan undersökas.
- Strukturmodellerna beskriver på en grov nivå huvudlinjerna för utvecklingen av samhällsstrukturen och tillväxtens riktning. Den nuvarande samhällsstrukturen och största delen av den framtida markanvändningen samt trafikarrangemang finns redan idag, men varje modell beskriver förändringens riktning och utvecklingens sätt.
- Alternativa strukturmodeller:
  - Uppblomstring av Kungsporten
  - Två stationer – en stad
  - Nya grannar
  - Expansion av stora mått



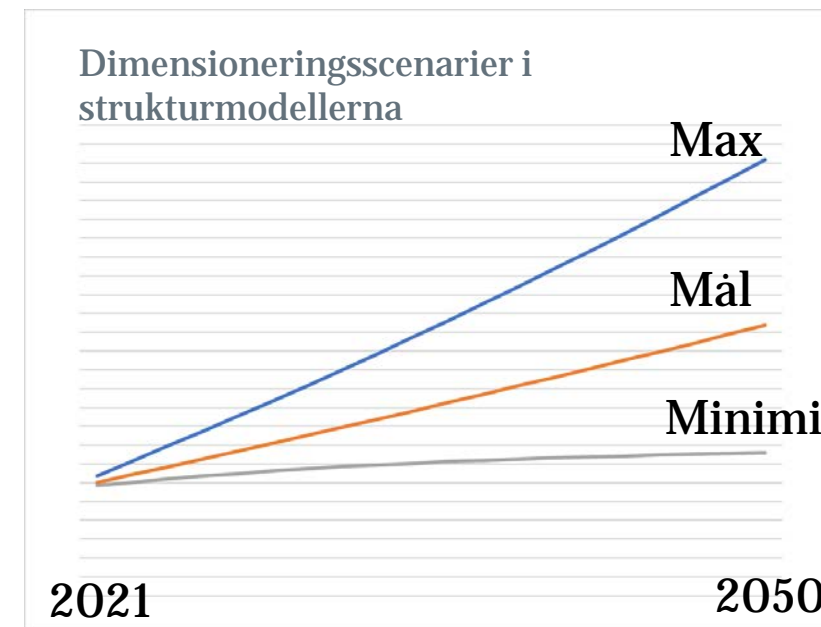


# Befolknings- och arbetsplatsscenarier i strukturmodellerna

- Borgå har nu cirka 51 100 invånare, varav cirka 39 600 bor i de centrala delarna av staden. Det finns cirka 21 500 (2019) arbetsplatser i Borgå, varav cirka 14 000 (2019) är belägna i de centrala delarna av staden.
- Borgås mål är att växa med cirka en procent om året. Ur näringslivets synvinkel är generalplanens uppgift att möjliggöra markanvändningsförutsättningar för placeringen av arbetsplatser och verksamheter. Borgås arbetsplatssufficiens har länge legat på ungefär 90 procent, och dimensioneringsscenerierna förutspår att arbetsplatssufficiens kommer att vara ungefär lika hög i framtiden.
- Utgångspunkten för strukturmodellernas befolkningsdimensionering är densamma för alla modeller, Borgå har en befolkning på 70 000 år 2050, och cirka 15 000 nya invånare i stadens centrala delar före 2050. År 2050 finns det cirka 31 500 arbetsplatser i Borgå, och före år 2050 finns det cirka 7 000 nya arbetsplatser som är placerade i de centrala delarna av staden.
- I konsekvensbedömningen testas alla modeller för hur modellen fungerar om det finns betydligt fler invånare (max) eller betydligt färre invånare (min) i stadens centrala delar än vad som beskrivits ovan.
- Dimensioneringsscenerier för vilka strukturmodellerna testas:
  - Max: 20 000 nya invånare före år 2050, 10 000 nya arbetsplatser.
  - Mål: 15 000 nya invånare före år 2050, 7 000 nya arbetsplatser.
  - Min: 3 000 nya invånare före år 2050, 1 500 nya arbetsplatser.

15.9.2022

Drömmarnas Borgå 2050

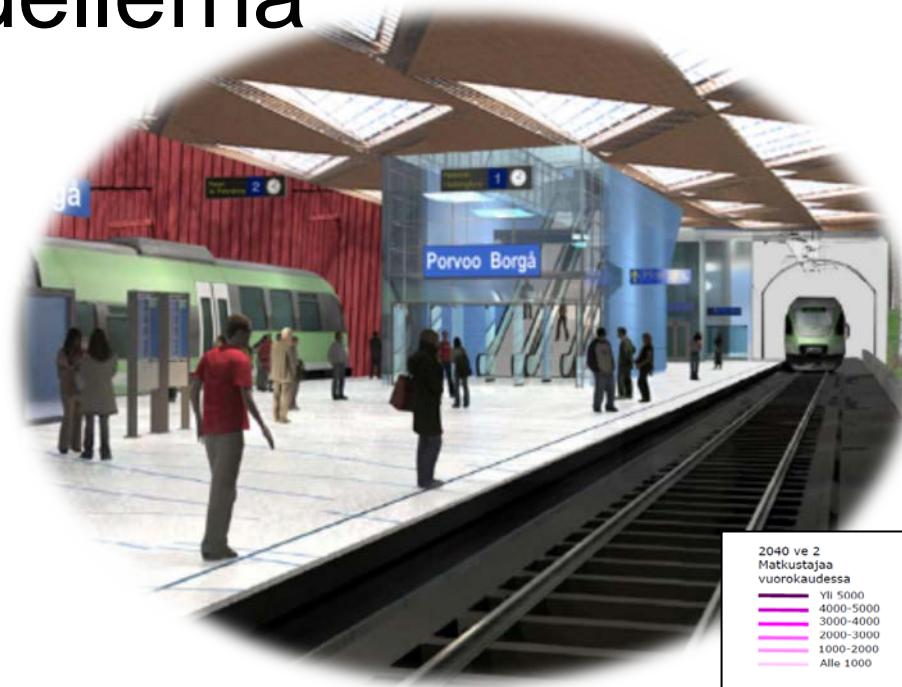


*Borgås utgångspunkter för stadens tillväxt och utveckling är goda. Borgås mål är att växa med cirka en procent om året.*

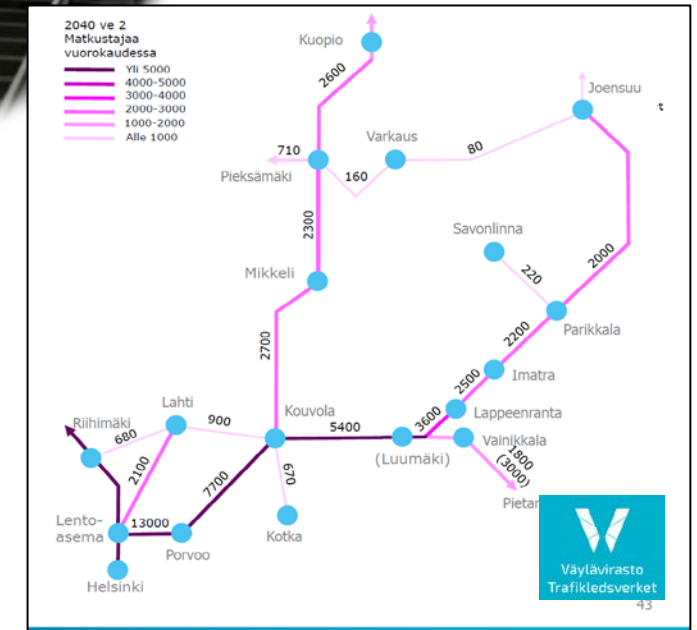
*Strukturmodellerna testas också i fall det skulle ske en annan slags utvecklingsgång.*

# Östbanan i strukturmodellerna

- Alla modeller förutsätter att Östbanan förverkligas.
- **Det eventuella förverkligandet av Östbanan är en betydande förändring i trafikarrangemanget**, som skapar både gemensamma förändringar för alla strukturmodeller och utvecklingsbehov som skiljer sig strukturspecifikt.
- I konsekvensbedömningen testas hurdana effekter eller risker utvecklingen enligt modellen innehåller om **Östbanan inte förverkligas eller om den förverkligas först efter 2050.**



**ITÄRATA**





# Beskrivningar av strukturmodellernas trafiksystem

Den nuvarande samhällsstrukturen och det nuvarande trafikarrangemanget ger också en utgångspunkt för mobiliteten och trafiken i strukturmodellerna: största delen av framtidens markanvändning och trafikarrangemang finns redan idag.

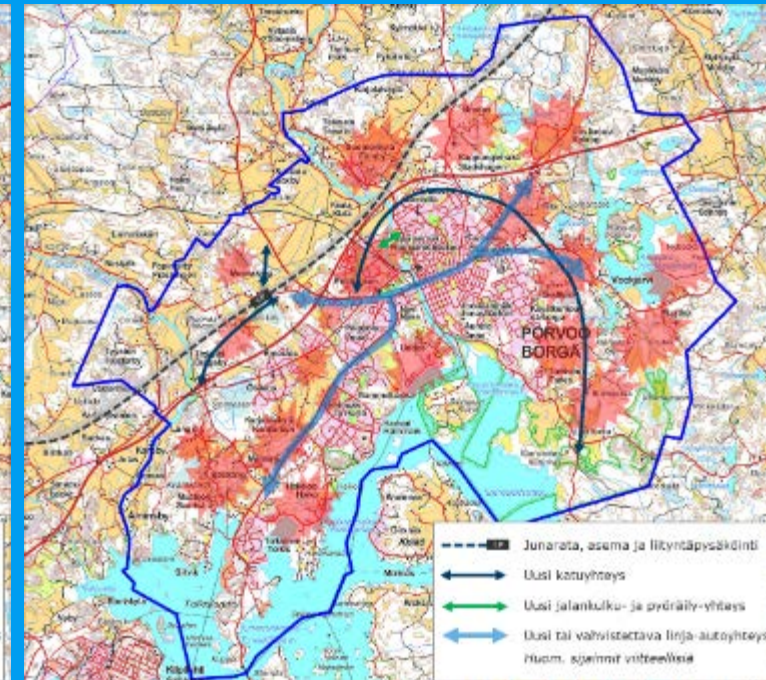
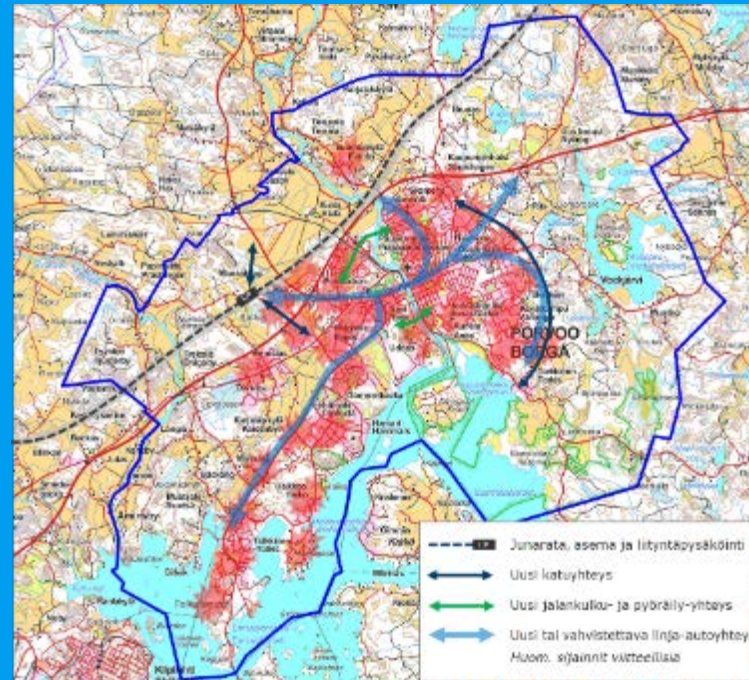
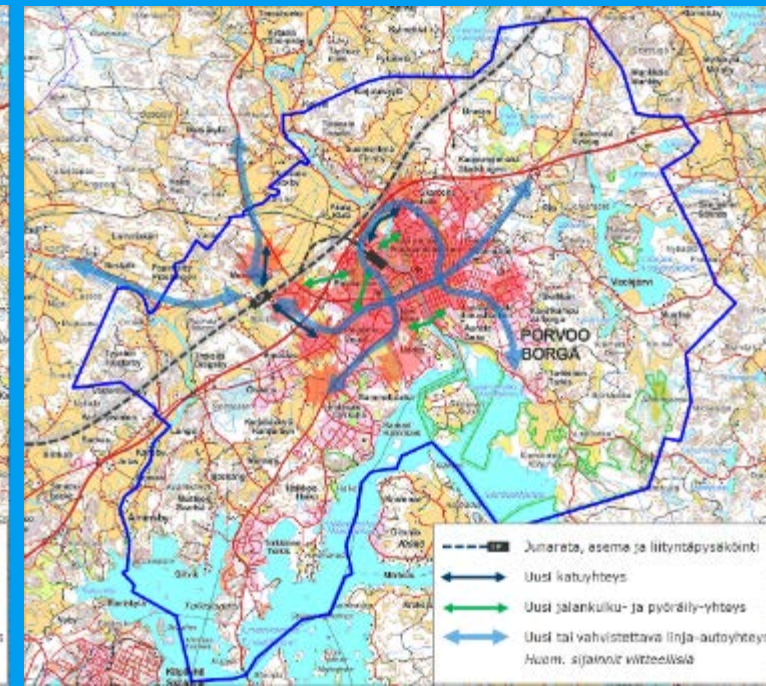
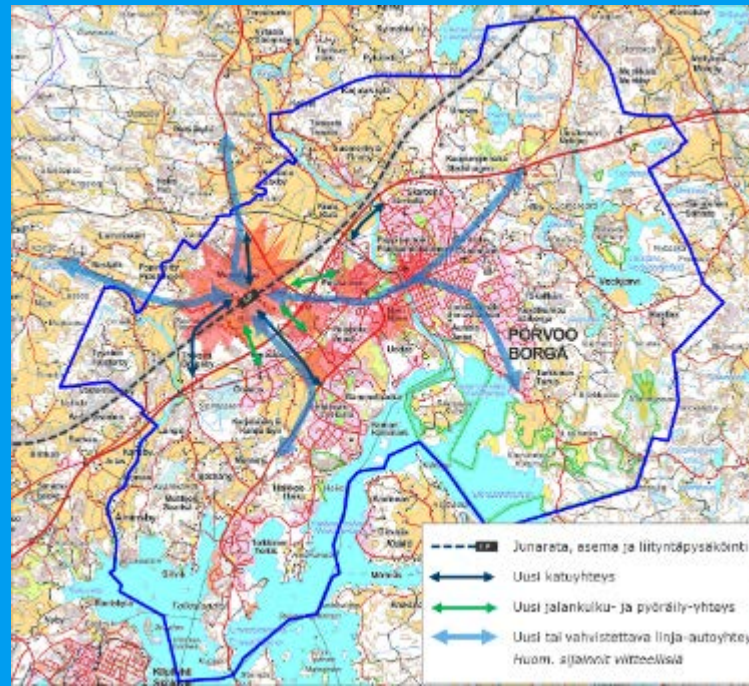
Alla strukturmodeller grundar sig på det nuvarande trafikarrangemanget och dess gradvisa utveckling.

När det gäller kompletteringen av trafikarrangemanget har endast de mest betydande förbindelseändringarna relaterade till samhällsstrukturens utveckling presenterats.

Till exempel när det gäller gatornas samt gång- och cykelvägarnas förbindelser, visas endast betydande ändringar som öppnar en ny färdförbindelse. Behovet av att förbättra befintliga gator eller cykel- och gångförbindelser har inte bedömts på strukturmodellnivå.

Till nya stadsdelar eller bostadsområden hör också utvecklingsbehov för deras interna trafiknät, vilket man inte tagit ställning till på strukturmodellnivå.

De presenterade beskrivningarna av trafikarrangemangen är mycket ungefärliga.





# Trafikförbindelser från områden utanför delgeneralplanen

- Alla strukturmodeller har ett gemensamt behov av att utveckla trafikförbindelserna även från områden utanför generalplaneområdet, framför allt i riktning mot Borgå centrum. Dessa behov, som till största delen är behov som redan även i dagsläget har uppenbarats sig, visas i Östra Nylands trafikarrangemangplan som färdigställdes 2021. Dessa utvecklingsbehov som är gemensamma för alla strukturmodeller har inte lyfts fram här.
- **Det eventuella förverkligandet av Östbanan** är en betydande förändring i trafikarrangemanget, som skapar både gemensamma förändringar för alla strukturmodeller och utvecklingsbehov som skiljer sig strukturspecifikt. Fjärrtågen betjänar till största delen den landsomfattande trafiken, och endast begränsat arbetspendling i riktning mot Helsingfors. En eventuell lokaltågstrafik betjänar också i hög grad arbetspendlingen.
- **Alla strukturmodeller förbereder sig på en tågstation till Kungsporten.** I alla strukturmodeller stannar åtminstone fjärrtågen i östgående riktning vid Kungsporten. I alla alternativ skapas stationen behov av en ny vägförbindelse från stationen till riksväg 55 i riktning mot Askola. Busstrafiken från Askola och Pukkila till Borgå styrs så att den går via stationen.
- Även bussförbindelserna från Mörskom, Lappträsk och Lovisa till Borgå, samt de som trafikerar de östra delarna av Borgå och skärgården, fortsätter från Borgå centrum till Kungsportens station.
- I alla strukturmodeller betjänar anslutningsparkeringen vid Kungsportens station även områden utanför generalplaneområdet.
- **Förverkligandet av lokaltågstrafiken** ökar åtminstone i strukturmodellerna Kungsporten blomstrar och Två stationer avsevärt användningen av tåg i resor till Helsingforsregionen. De övriga strukturmodellerna stöder klart förutsättningarna för förverkligandet av lokaltågstrafiken i mindre utsträckning. Lokaltågsförbindelsen ökar efterfrågan på anslutande trafik vid framför allt Kungsportens station och behovet av att stärka kollektivtrafikens utbud av turer även utanför generalplaneområdet. Utöver de ovan nämnda kollektivtrafikförbindelserna behöver anslutningsförbindelserna till Kungsporten och därifrån vidare till centrum förbättras även från de västra delarna av Borgå, till exempel i riktning från Hindhår och Askola.
- **Busstrafiken i riktning mot Helsingfors** minskar avsevärt om lokaltågstrafiken förverkligas. Förbindelser särskilt till de östra delarna i Helsingforsregionen lämnas dock kvar. Om enbart fjärrtågstrafiken förverkligas förblir bussen den huvudsakliga kollektivtrafiksformen för arbetspendling i riktning mot Helsingfors.



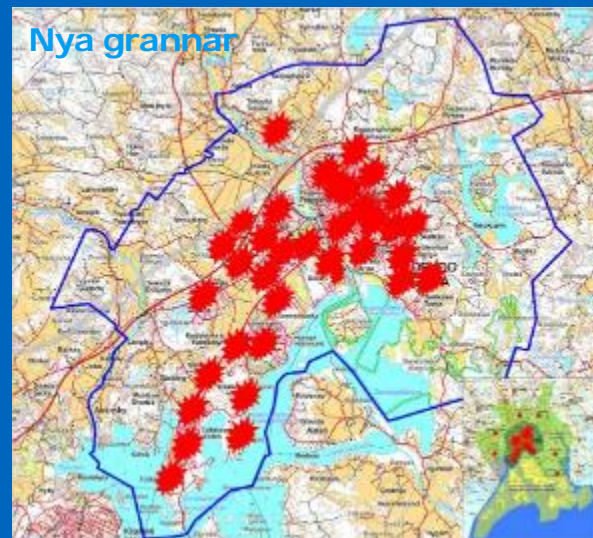
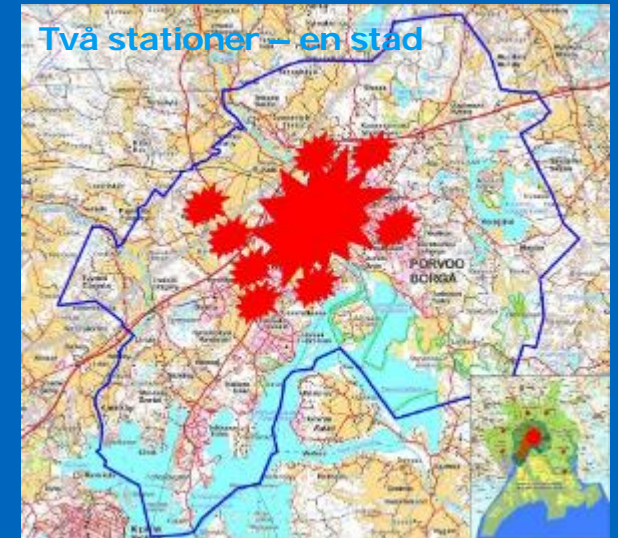
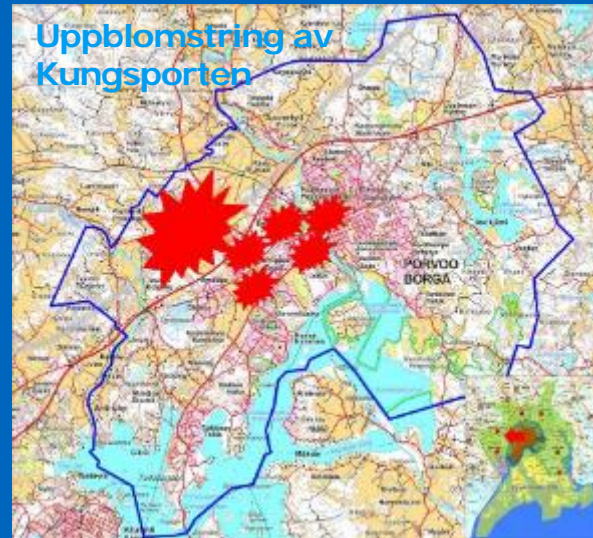
# Utgångspunkter för grön infrastruktur i strukturmodellerna

- Utgångspunkten i alla strukturmodeller är:
  - Nationalstadsparken förblir även i framtiden ett väsentligt element i Borgå
  - De befintliga naturskyddsområdena och platserna samt Naturaområdena bevaras.
- Nya stadsdelar eller bostadsområden är förknippade med behovet av att utveckla den interna gröna infrastrukturen, samt de mer omfattande behoven av att utveckla gröna förbindelser och rekreationsförbindelser.
- Konsekvensbedömningen av strukturmodellerna utvärderar utvecklingsbehoven, möjligheterna och hoten för den gröna infrastrukturen.





# Strukturmodeller KaKeL 22.3.2022





# Uppblomstring av Kungsporten

## Enkät:

En kompakt ny stadsmiljö med bostäder, tjänster och arbetsplatser bör planeras i närheten av järnvägsstationen.

53 %

Den nya järnvägsstationens plats i Borgå (n=295)

Kuninkaanportissa

64% n=188

Hattulassa

37%...

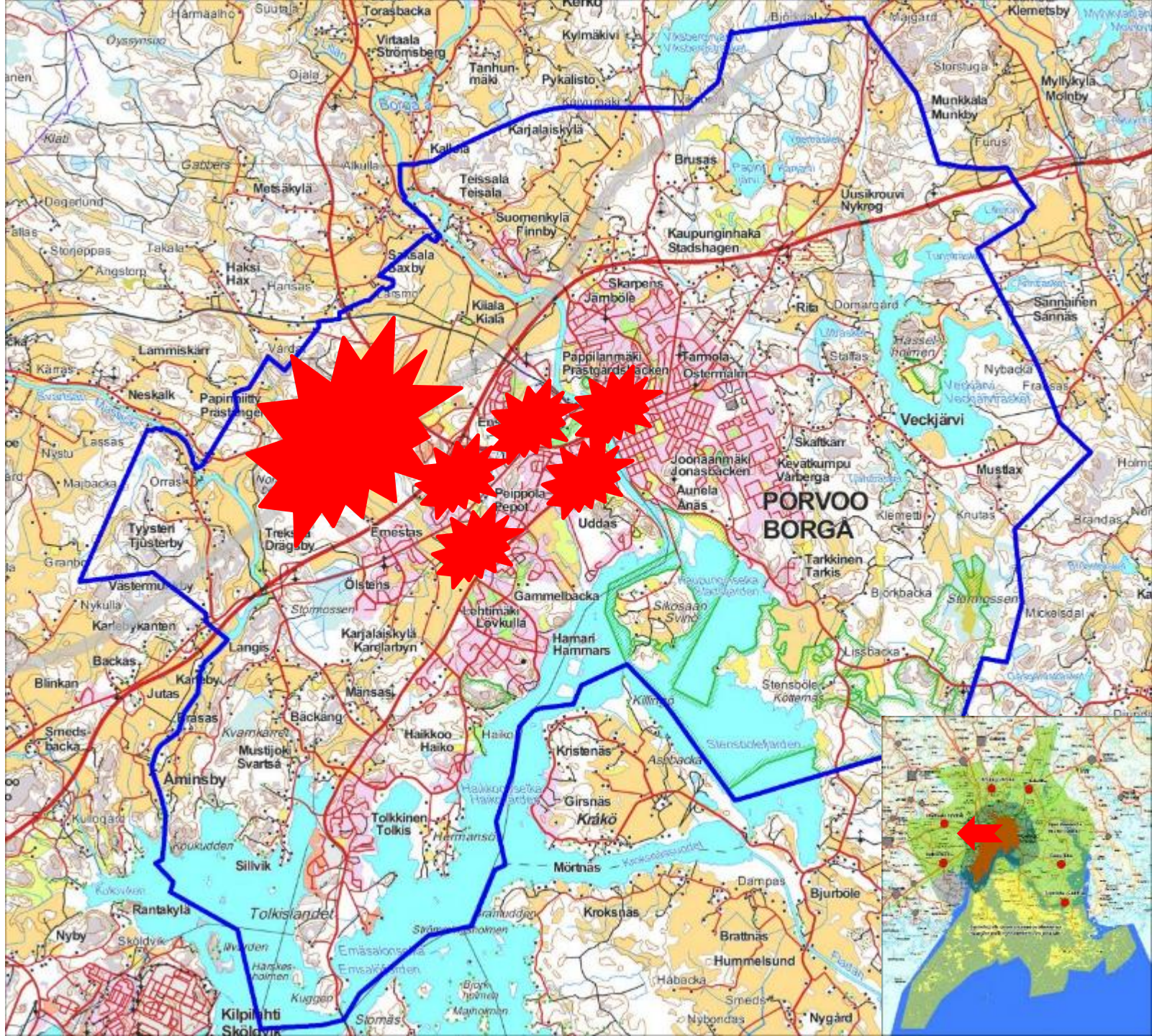
Muualla

18% n=...

0% 20% 40% 60% 80%

Förberedelserna för förverkligandet av den nya Östbanan måste göras redan nu, även om beslutet att bygga järnvägen ännu inte har fattats.

79 %





## Strukturmodell

# Uppblomstring av Kungsporten

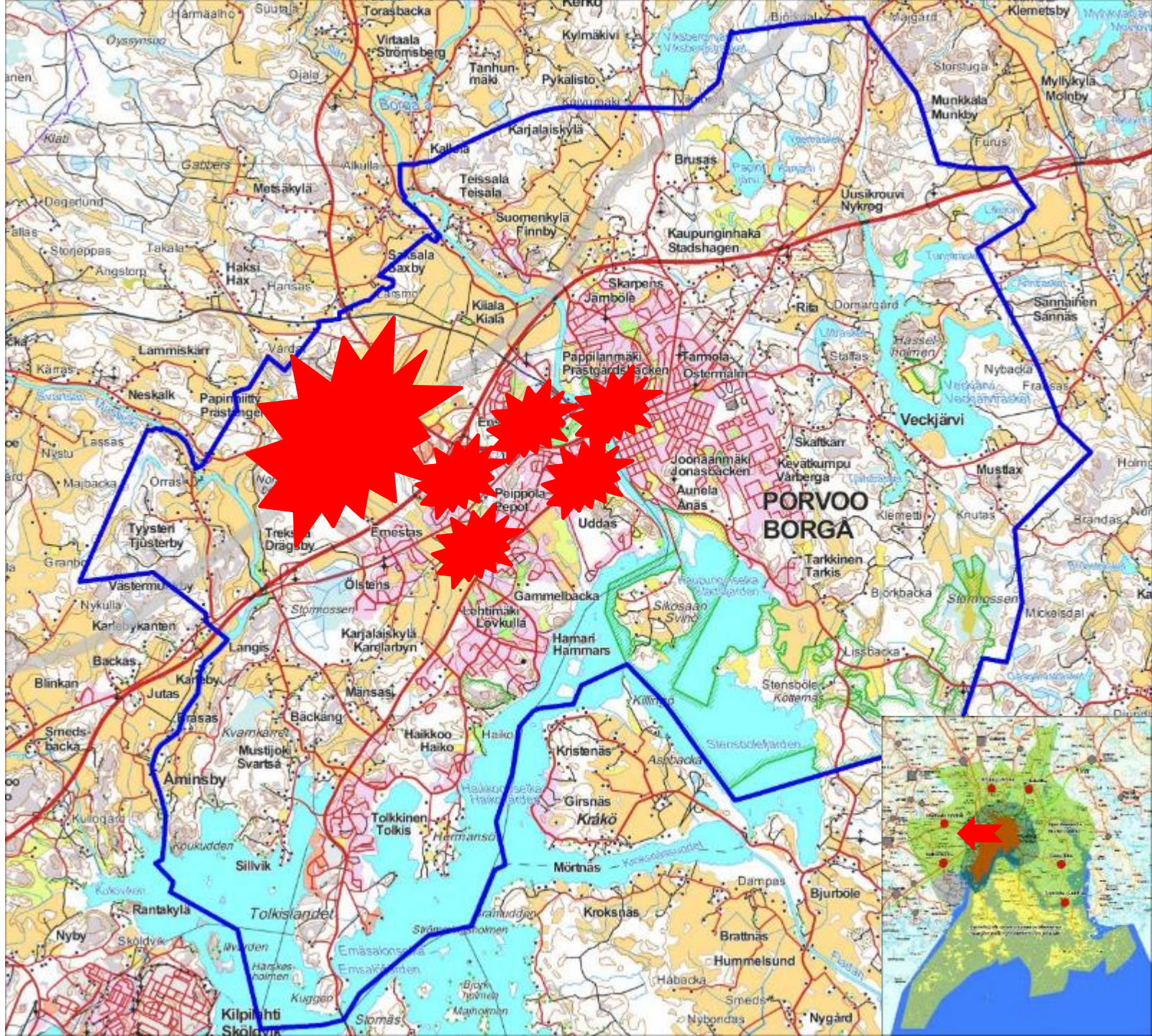
Stadens tillväxt styrs från centrum västerut mot Kungsporten.

En helt ny kompakt stadsdel med bostäder, tjänster och arbetsplatser utvecklas kring Kungsportens framtida station.

Kungsporten växer till ett nytt starkt centrum i Borgå med mångsidiga kommersiella och offentliga tjänster.

Kungsportens nya stadsdel och den gamla stadsstrukturen kombineras till en funktionell helhet med nya förbindelser över/under motorvägen på många olika ställen.

Kungsportens resecentrum betjänar hela staden, och man tar sig enkelt till stationen med kollektivtrafikens anslutningar. Från stadskärnan, Västra åstranden, Borgås parkgata och riktning från Estbacka, kan Kungsporten också nås behändigt med cykel.





## Strukturmodell

# Uppblomstring av Kungsporten

## Beskrivning av trafikarrangemang

**Stationen för fjärr- och lokaltågstrafik vid Kungsporten.** Lokaltågen trafikerar från Helsingfors till Kungsporten (förutsätter vändspår) eller till exempel ända till Kouvola. Fjärr + lokaltåg 2 + 2 per riktning under rusningstimmar, övriga tider 1 + 1 i timmen. Som snabbast är restiden ca 18 min till flygplatsen, ca 26 min till Böle och ca 32 min till Helsingfors centralstation.

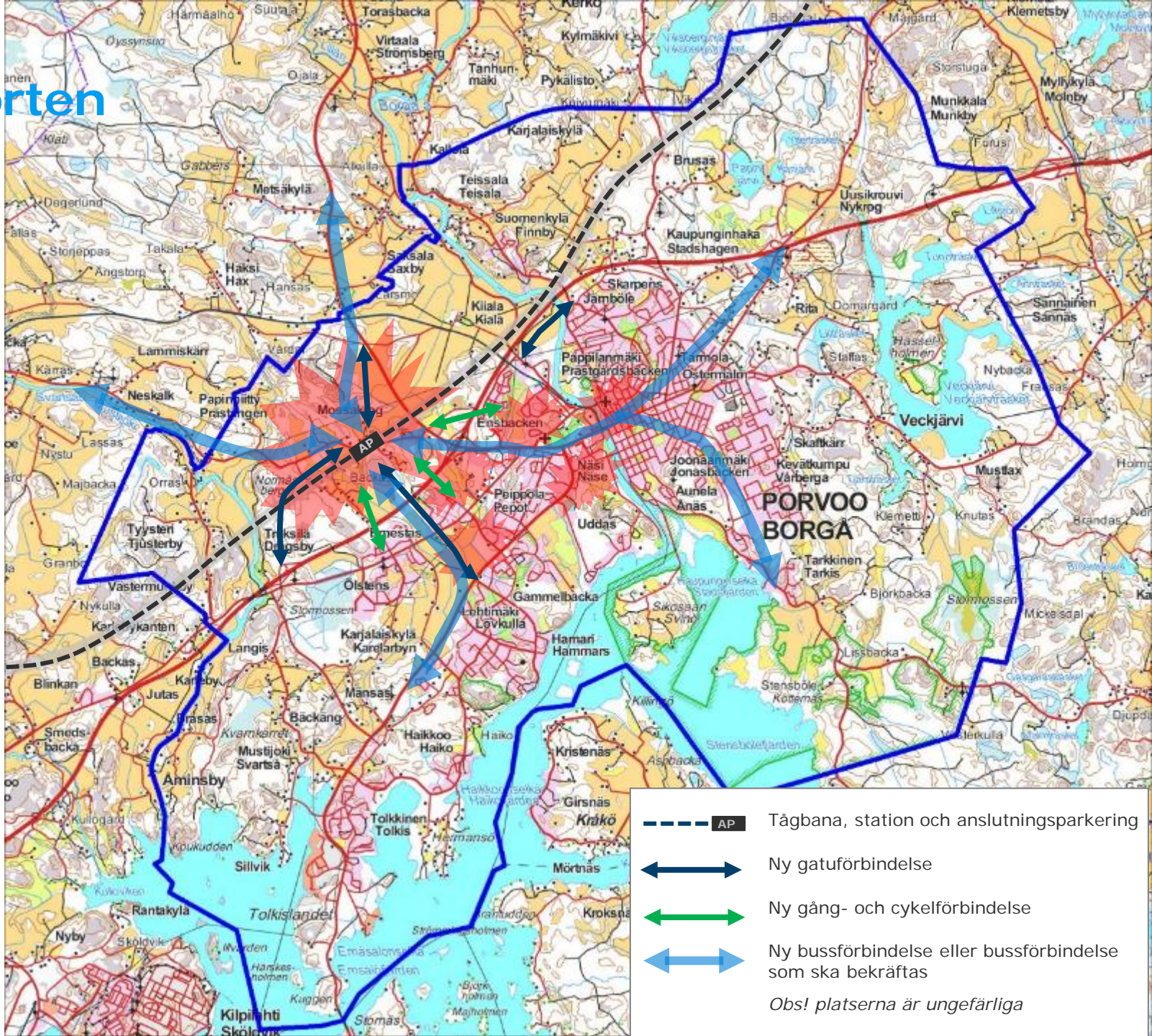
**Busstrafiken i riktning mot Helsingfors** minskar avsevärt i och med lokaltågstrafiken, men det finns fortfarande förbindelser framför allt till de östra delarna av Helsingforsregionen.

I mobiliteten i hela Borgå och övriga Östra Nyland betonas även Kungsportens riktning utöver centrum.

**Nya gatuförbindelser** bl.a. från Kungsporten till Drägsbyanslutningen, till riksväg 55 i riktning mot Askola, över ån i riktning mot Jernbölevägen och över motorvägen till Tolkisvägen.

**Nya gång- och cykelförbindelser** (utöver de nya gatuförbindelserna) från Kungsporten till Ernestas, Gammelbacka och Hornhattula.

**De nya stationerna betjänar och stadsdelarna förbinder bussförbindelserna** från Kungsporten till de östra delarna av Borgå och vidare i riktningarna Lovisa, Lappträsk och Mörskom, till Tolkisvägen och vidare i riktning mot Haiko samt i riktning mot Askola och Hindhår.



- AP Tågbanan, station och anslutningsparkering
- ↔ Ny gatuförbindelse
- ↔ Ny gång- och cykelförbindelse
- ↔ Ny bussförbindelse eller bussförbindelse som ska bekräftas

*Obs! platserna är ungefärliga*



# Två stationer – en stad

## Enkät:

En kompakt ny stadsmiljö med bostäder, tjänster och arbetsplatser bör planeras i närheten av järnvägsstationen. **53 %**

Förberedelserna för förverkligandet av den nya Östbanan måste göras redan nu, även om beslutet att bygga järnvägen ännu inte har fattats. **79 %**

## Den nya järnvägsstationens plats i Borgå (n=295)

Kuninkaanportissa

64% n=188

Hattulassa

37%...

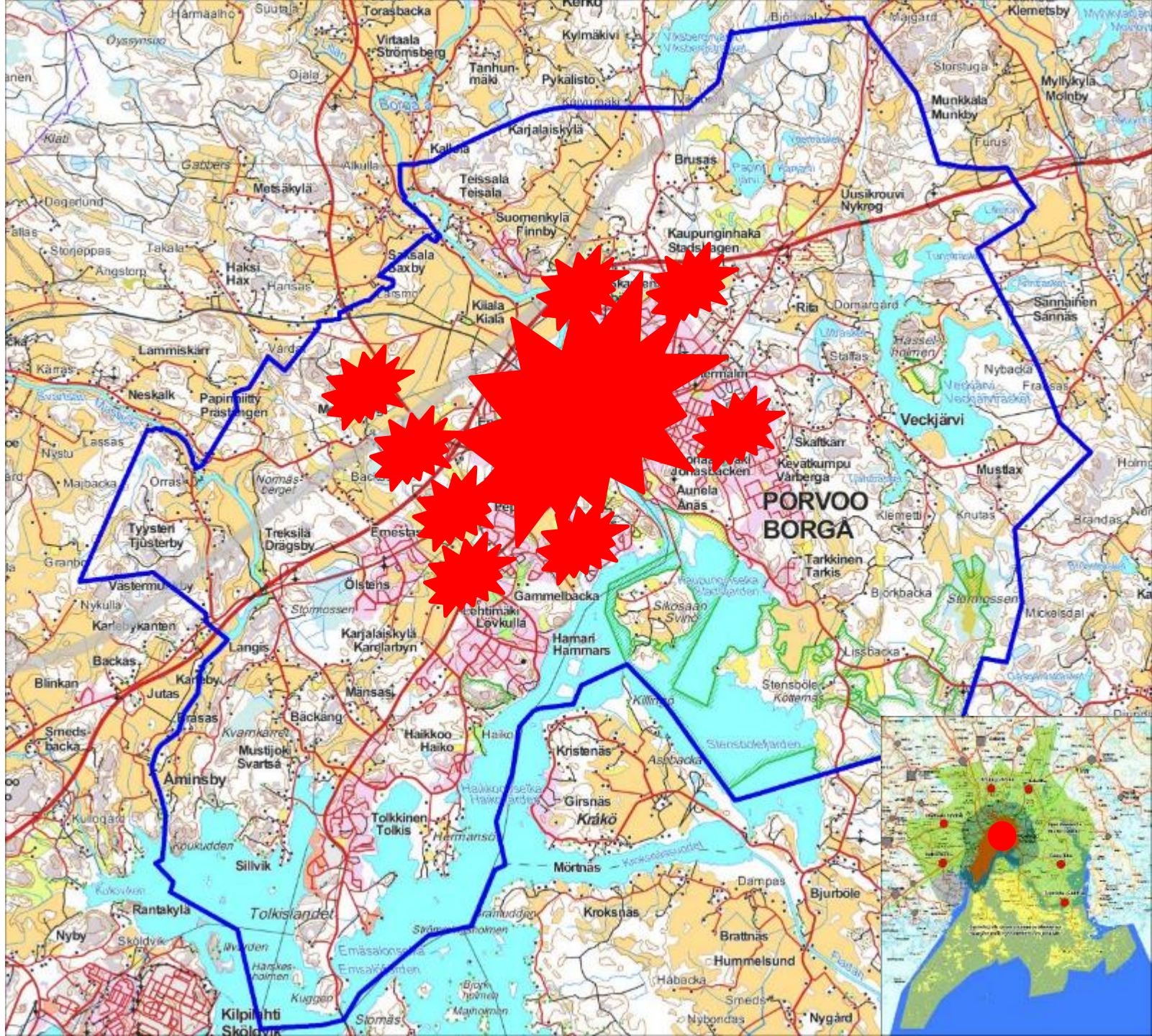
Mualla

18% n=...

0% 20% 40% 60% 80%

*"Centrumet bör komprimeras, torget och västra åstranden utvecklas ännu mer"*

*Hattulaområdet är en intressant möjlighet att fortsätta bosättningen vid åstranden*





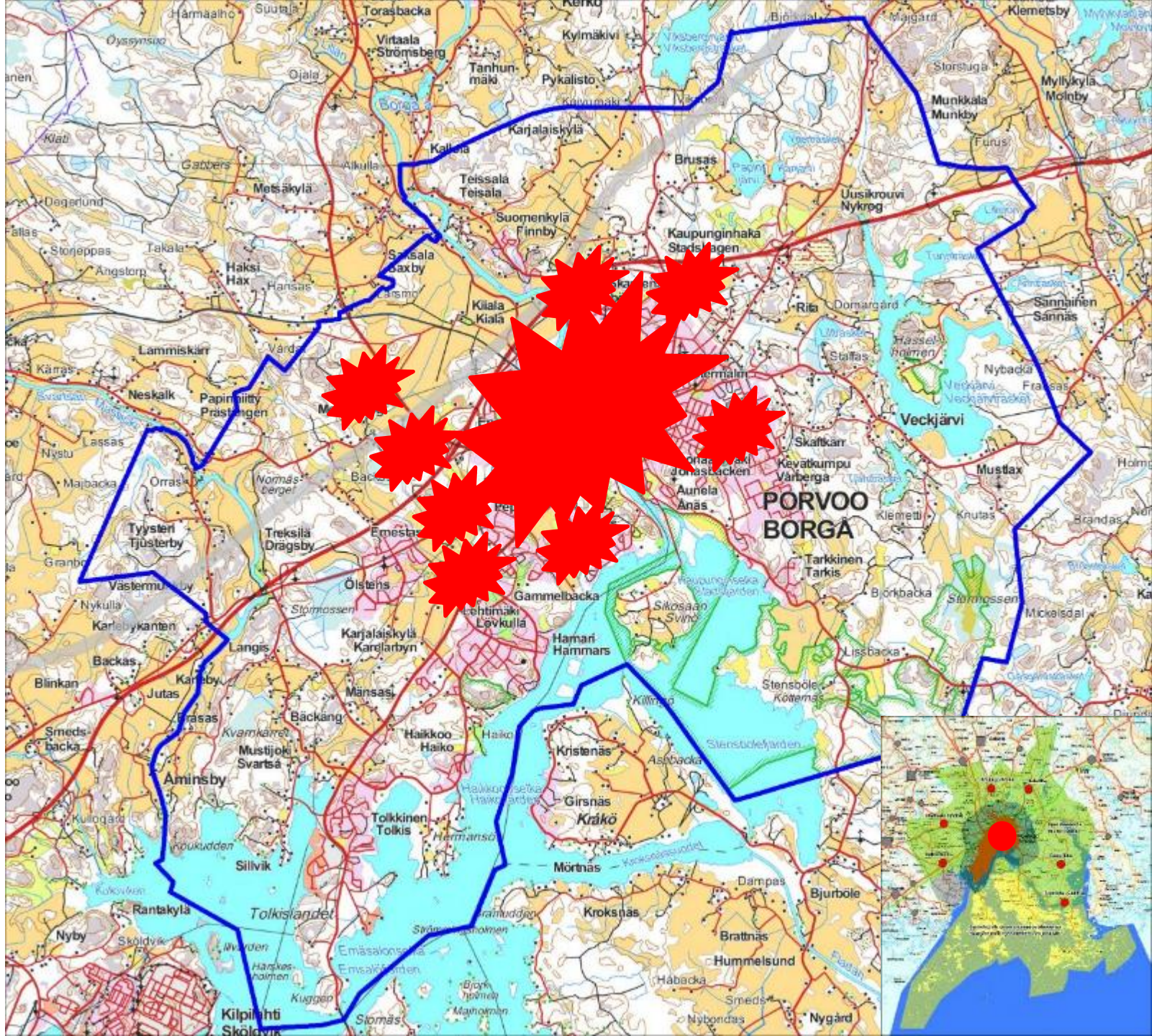
# Två stationer – en stad

Det finns två stationer i Borgå. Lokaltågstationen ligger nära det nuvarande centrum, till exempel i Hattula eller nära Västra Mannerheimgatan. Fjärrtågstationen ligger vid Kungspporten, där även lokaltågen stannar.

Staden växer, expanderar och komprimeras som en helhet kring det nuvarande centrum och den framtida tågstationen i centrum. Endast arbetsplatser och tjänster på samma sätt som idag kommer att finnas i närheten av Kungsportens station.

I det förstörade och komprimerade centrumet är det lätt att röra sig både till fots och att cykla.

Åstrandens "vardagsrum" växer både söderut och norrut, och man kan ta sig över ån på många ställen till fots och med cykel.





## Strukturmodellen

# Två stationer – en stad

## Beskrivning av trafikarrangemang

Stationen för fjärr- och lokaltågstrafik vid Kungsporten. Dessutom en lokaltågstation på västra sidan av centrum. Fjärr + lokaltåg 2 + 2 per riktning under rusningstimmar, övriga tider 1 + 1 i timmen. Som snabbast är restiden ca 18 min till flygplatsen, ca 26 min till Böle och ca 32 min till Helsingfors centralstation.

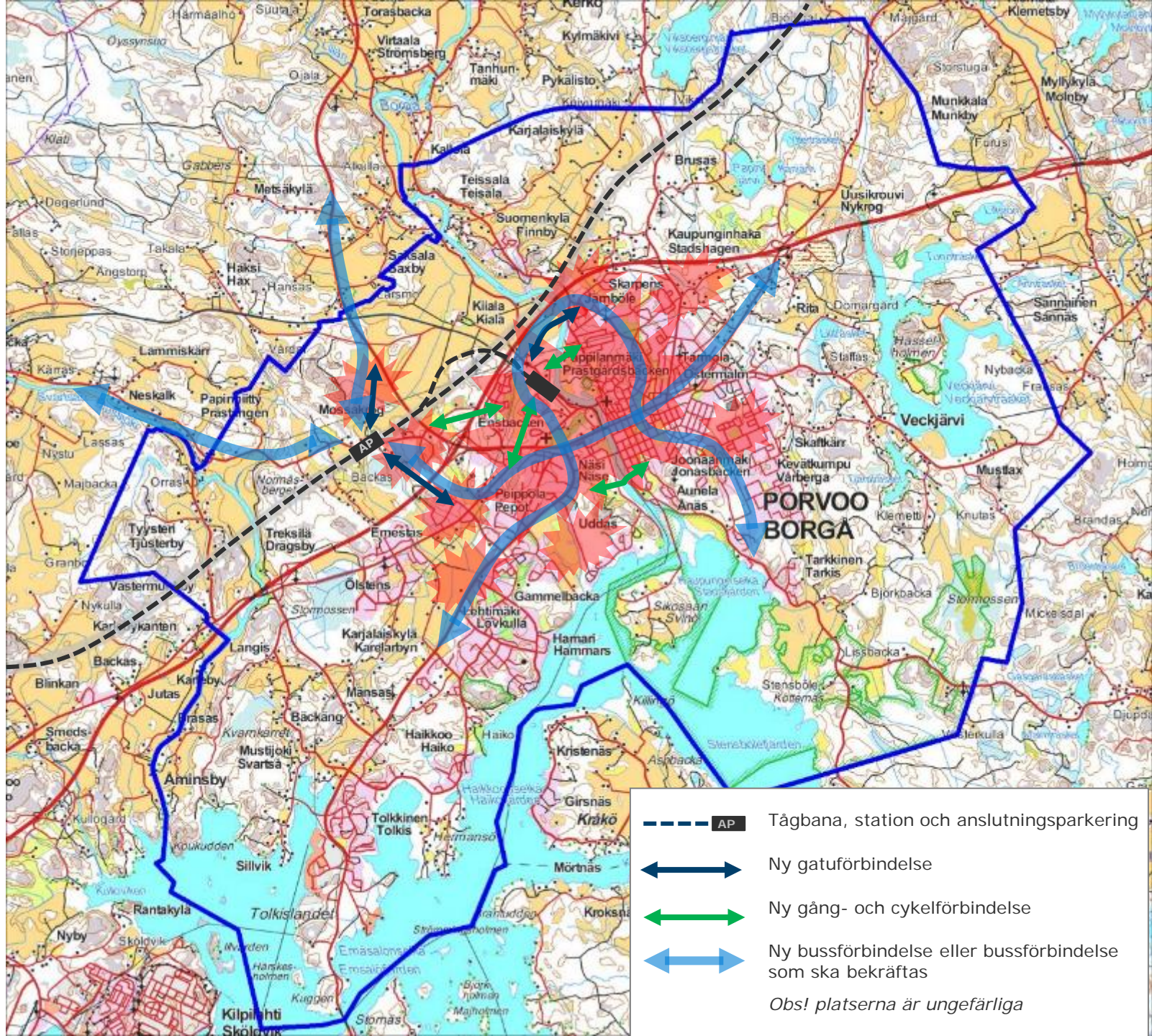
Busstrafiken i riktning mot Helsingfors minskar avsevärt i och med lokaltågstrafiken, men det finns fortfarande förbindelser framför allt till de östra delarna av Helsingforsregionen.

Nya gatuförbindelser bl.a. från Kungsporten till riksväg 55 i riktning mot Askola och till Helsingforsvägen, samt från västra centrum över ån i riktning mot Jernbölevägen. Syftet är att undvika ytterligare belastning av gatunätet i centrum.

Nya gång- och cykelförbindelser (utöver de nya gatuförbindelserna) över Borgåån åtminstone till västra centrum och söder om Alexandersgatan samt från Kungsporten i riktning mot Hornhattula och från västra centrum till Helsingforsvägen.

De nya stationerna betjänar och stadsdelarna förbinder bussförbindelserna från Kungsporten till de östra delarna av Borgå och vidare i riktningarna Lovisa, Lapträsk och Mörskom samt i riktning mot Askola och Hindhår. Förbindelser i riktning från Tolkisvägen till stationen i västra centrum och vidare via centrum i riktning mot Vårberga.

Drömmarnas Borgå 2050



- AP Tågbanor, station och anslutningsparkering
- ↔ Ny gatuförbindelse
- ↔ Ny gång- och cykelförbindelse
- ↔ Ny bussförbindelse eller bussförbindelse som ska bekräftas

Obs! platserna är ungefärliga



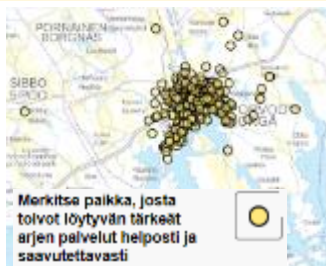
# Strukturmodell Nya grannar

## Enkät:

Endast arbetsplatser och tjänster bör planeras runt järnvägsstationen, och bra områden avsedda för boende finns på andra ställen i Borgå. **49 %**

**49 %**

Staden ska bli tätare



Luonto, viheralueet, meri, saaristo ja joki (36)



"Merellisyys ja rannikon sekä saariston kehittäminen iso mahdollisuus."

"Lähimetsiä tarvitaan."

"Lisää ulkoilureittejä, jossa pääsee vesistön äärelle."

Förberedelserna för förverkligandet av den nya Östbanan måste göras redan nu, även om beslutet att bygga järnvägen ännu inte har fattats. **79 %**

**79 %**

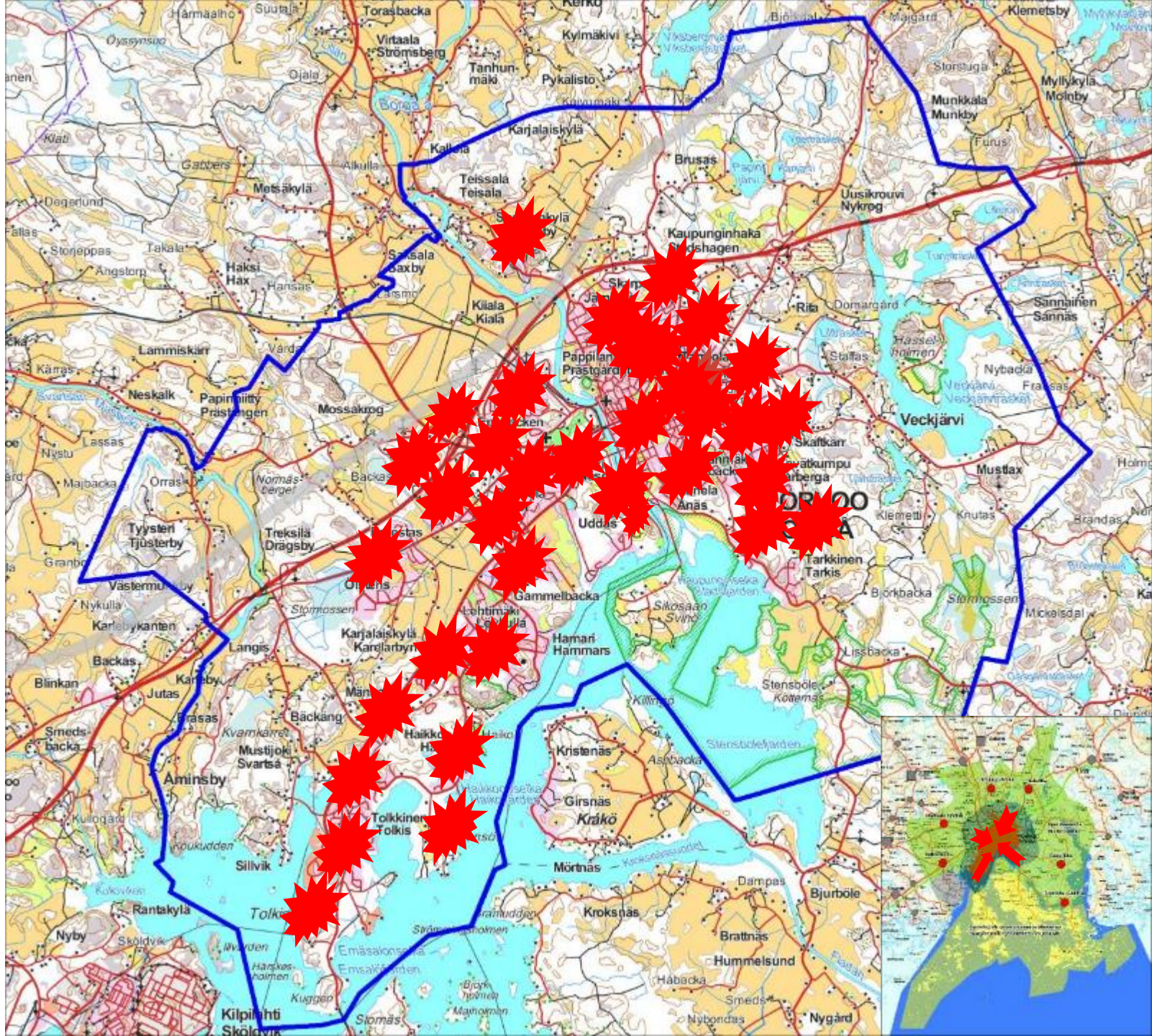
Uuden juna-aseman paikka Porvoossa (n=295)

Kuninkaanportissa

64%

n=188

Drömmarnas Borgå 2050





## Strukturmodell

# Nya grannar

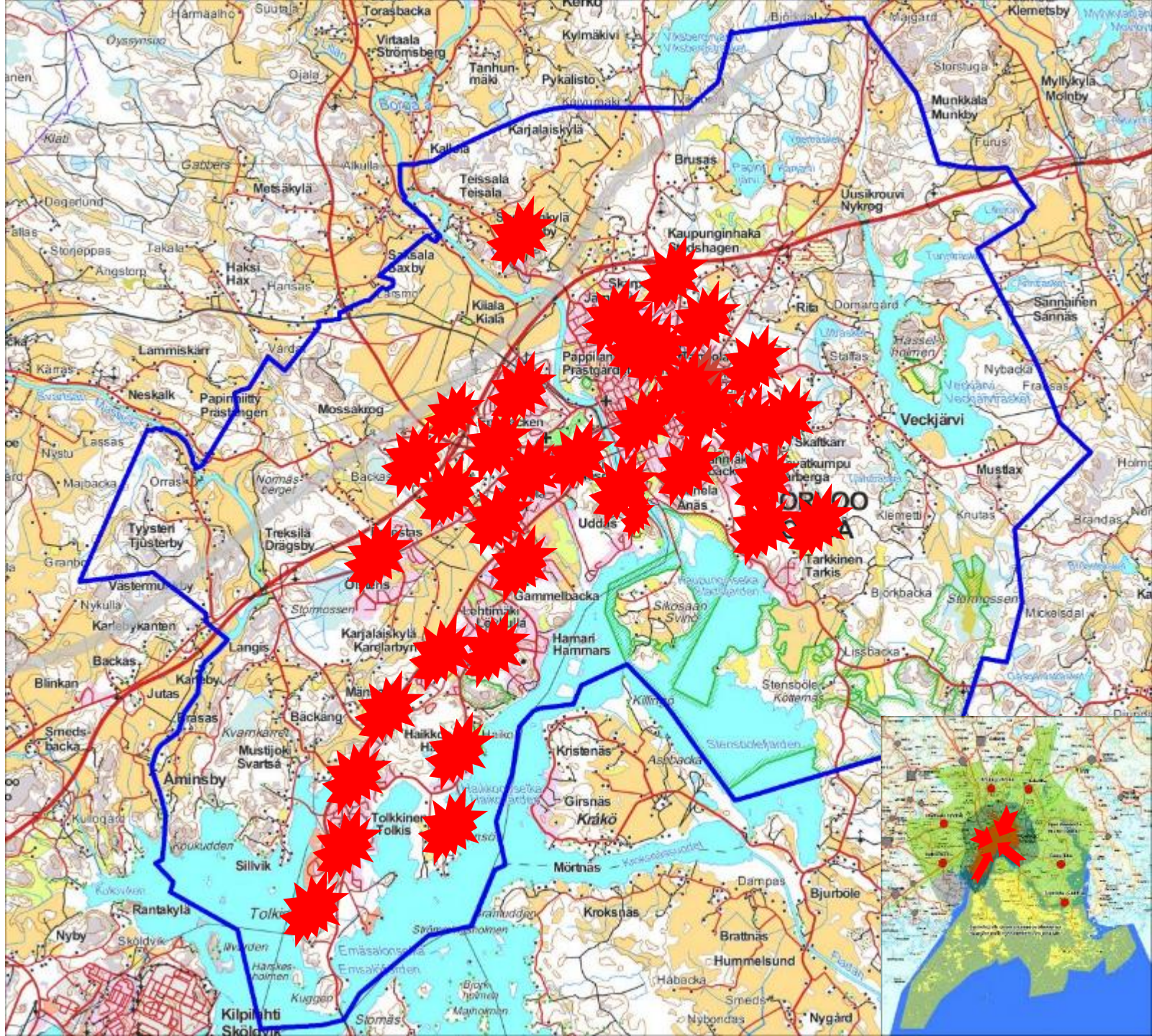
Byggandet styrs till områden som redan är byggda genom att komprimera, komplettera och göra stadsstrukturen mer mångsidig. Den befintliga infrastrukturen utnyttjas maximalt.

Centrum är helt klart stadens viktigaste centrum, men det finns också centrum för lokala tjänster runt om i stadsområdet. Det finns ett tillräckligt befolkningsunderlag kring de lokala tjänstecentrumerna för att upprätthålla fungerande tjänster. De lokala tjänsterna är lättillgängliga till fots och med cykel och finns nära hemmen.

Rekreations- och grönområdesnätverket bevaras och förstoras. Grönområdesnätverkets helhet, kontinuitet och tillgänglighet bedöms och utvecklas som en del av stadsstrukturen. Åarna, havet och sjöarna samt skogsområdena är en viktig del av grönområdesnätverket.

Nya områden tas endast sparsamt för byggande. Om ett "nytt område i skogen" byggs, görs motsvarande areal till skog på så sätt att t.ex. åkrar med dåliga odlingsegenskaper planteras till parkskog/skog.

Man förbereder sig för Östbanan och Kungsporsens station. Stationsområdet erbjuder inte dagligvarutjänster eller boendemiljö.





## Strukturmodell

# Nya grannar

## Beskrivning av trafikarrangemang

### Stationen för fjärrtågtrafik vid Kungsporten.

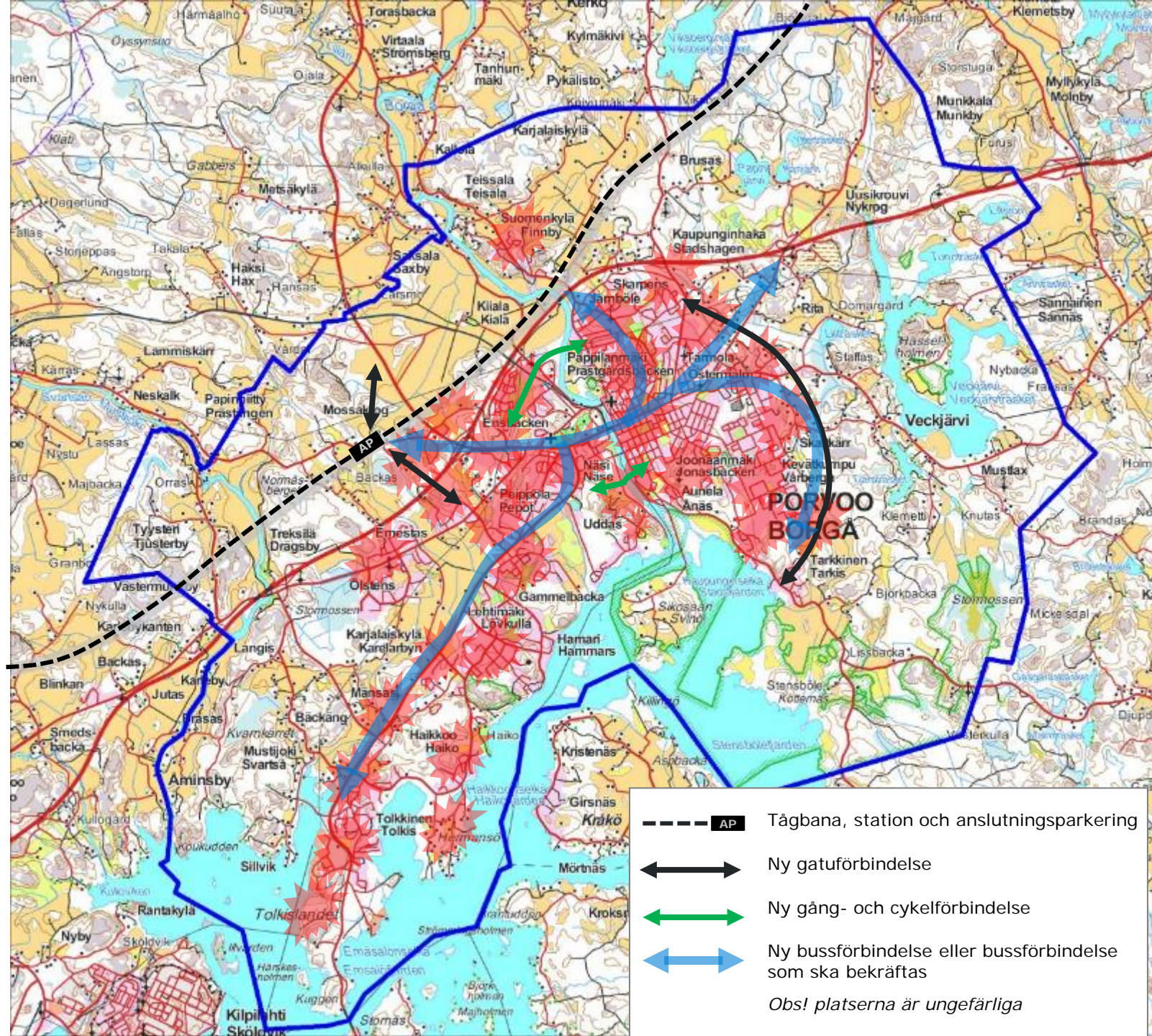
Strukturmodellens markanvändning stöder inte nämnvärt förutsättningarna för utvecklingen av lokaltågstrafiken vid Kungsporten. Fjärrtågen betjänar till största delen den landsomfattande trafiken, och endast begränsat arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

**Busstrafiken i riktning mot Helsingfors** minskar endast en aning i och med fjärrtågstrafiken. Bussen förblir den huvudsakliga kollektivtrafiksformen för arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

**Den nya östra ringgatan** förbinder de östra bostadsområdena som ska kompletteras, samt till motorvägen förbi centrum. Syftet är att undvika ytterligare belastning av gatunätet i centrum. Gatuförbindelser från Kungsporten till riksväg 55 i riktning mot Askola och Helsingforsvägen.

**Nya gång- och cykelförbindelser** (utöver de nya gatuförbindelserna) över Borgåån söder om motorvägen samt söder om Alexandersgatan.

**De nya stationerna betjänar bussförbindelserna** från Kungsporten till Borgå centrum och vidare till de östra bostadsområdena som ska kompletteras, samt i riktningarna Lovisa, Lapträsk och Mörskom. Busstrafiken i riktning mot Tolkisvägen och mellan centrum utvecklas för behoven i de växande bostadsområdena.



- AP Tågbanan, station och anslutningsparkering
  - ↔ Ny gatuförbindelse
  - ↔ Ny gång- och cykelförbindelse
  - ↔ Ny bussförbindelse eller bussförbindelse som ska bekräftas
- Obs! platserna är ungefärliga*



# Expansion av stora mått

## Enkät:

Järnvägsstationen måste vara smidig och snabbåtkomlig från olika håll av Borgå, men annars påverkar inte den nya banan och stationerna stadsstrukturen.

49 %

"Borgå är en bilstad."

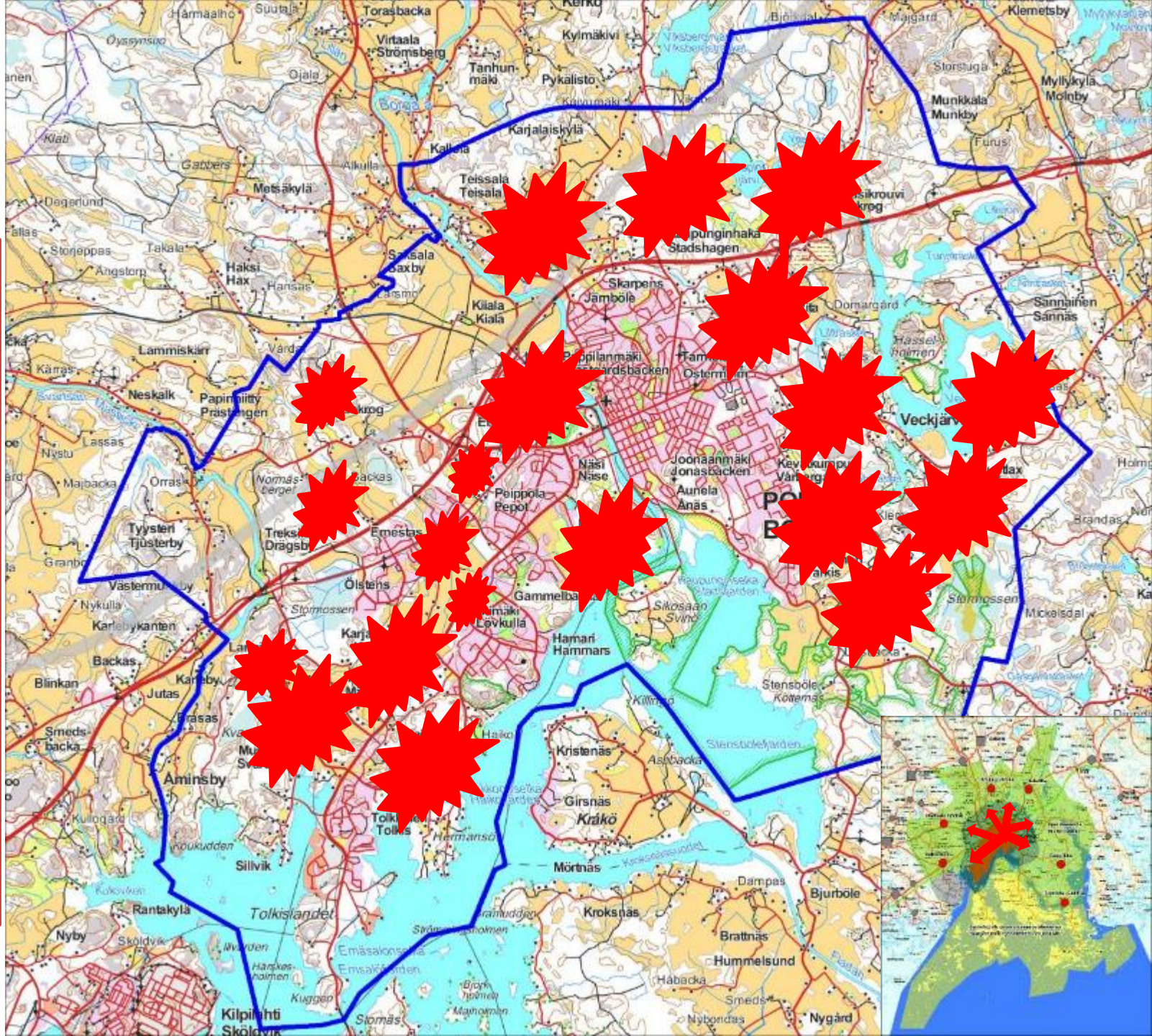


Egnahemshustomternas betydelse för Borgås tillväxt (6)

Uuden juna-aseman paikka Porvoossa (n=295)

Kuninkaanportissa

64% n=188





## Strukturmodell

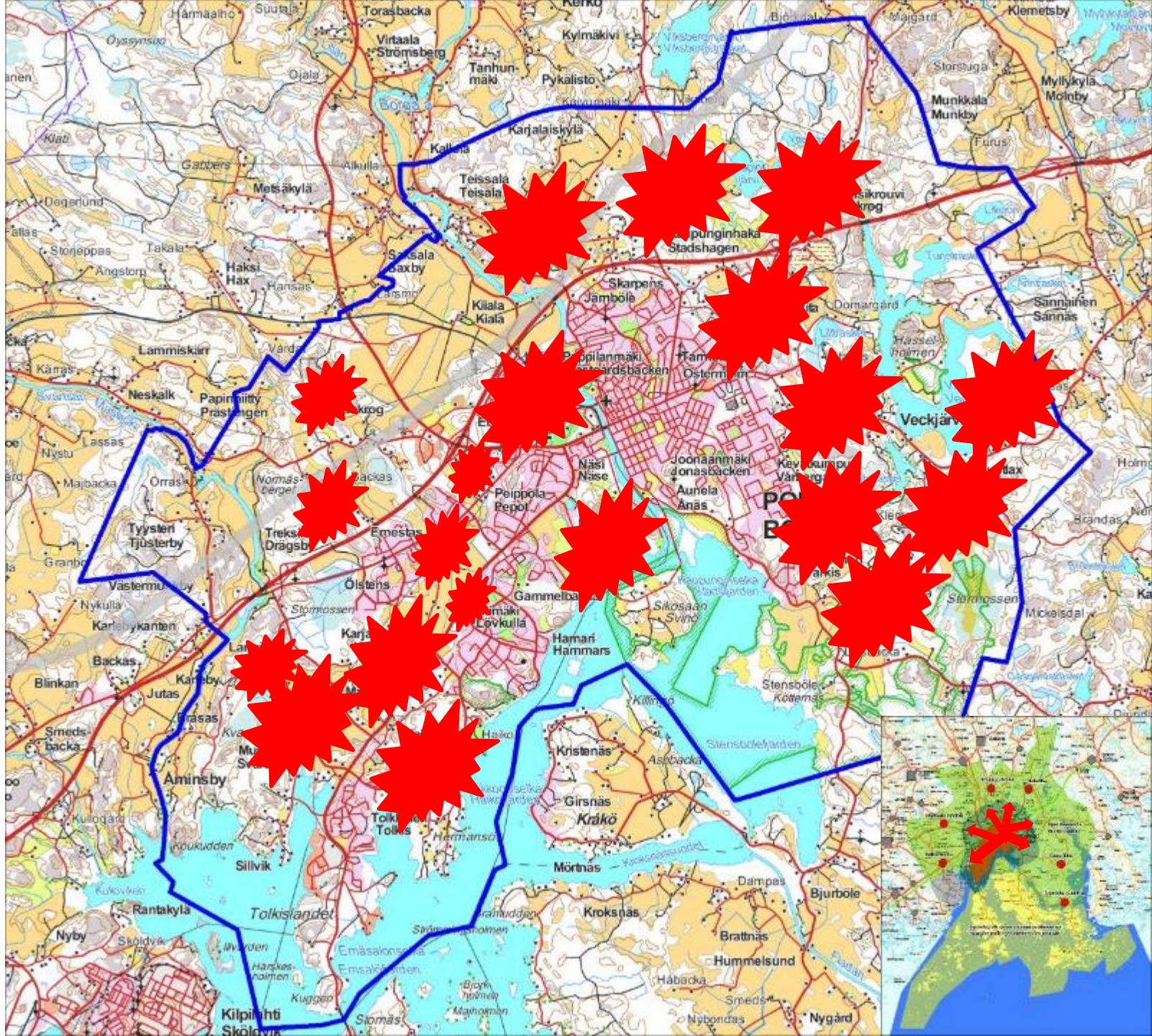
# Expansion av stora mått

Staden växer i alla riktningar: i nordlig, östlig, sydostlig, sydvästlig och västlig riktning.

Den befintliga stadsstrukturen förstoras genom att nya områden tas i bruk. Borgå är åarnas, havets och sjöarnas stad.

Man förbereder sig för Östbanan och Kungsporsens station, men den nya banan och stationen påverkar inte stadsstrukturen.

Man tar sig snabbt och smidigt till stationen med bil från olika delar av Borgå.





## Strukturmodell

# Expansion av stora mått

## Beskrivning av trafikarrangemang

### Stationen för fjärrtågtrafik vid Kungsporten.

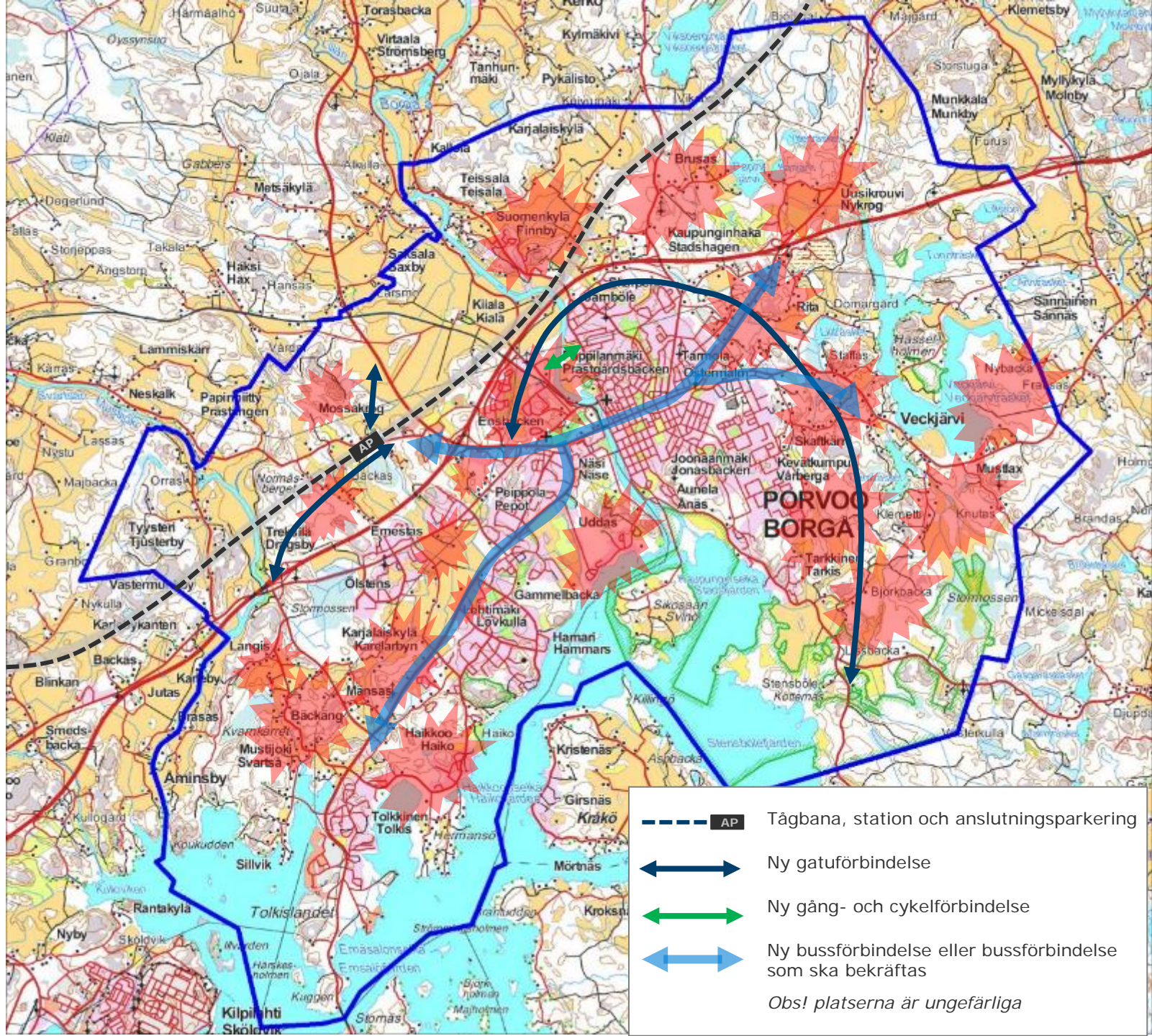
Strukturmodellens markanvändning stöder inte nämnvärt förutsättningarna för utvecklingen av lokaltågstrafiken vid Kungsporten. Fjärrtågen betjänar till största delen den landsomfattande trafiken, och endast begränsat arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

**Busstrafiken i riktning mot Helsingfors** minskar endast en aning i och med fjärrtågstrafiken. Bussen förblir den huvudsakliga kollektivtrafiksformen för arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

**Den nya större ringgatan (Stora ringen)** förbinder de nya östra och västra bostadsområdena med varandra, samt med motorvägen och Västra Mannerheimleden förbi centrum. Syftet är att undvika ytterligare belastning av gatunätet i centrum. Gatuförbindelser från Kungsporten till riksväg 55 i riktning mot Askola och Drägsby.

**Ny gång- och cykelförbindelse** (utöver de nya gatuförbindelserna) över Borgå å mellan Gamla bron och ringgatan.

**De nya stationerna betjänar bussförbindelserna** från Kungsporten till Borgå centrum och vidare till de nya östra bostadsområdena, samt i riktningarna Lovisa, Lapträsk och Mörskom. Busstrafiken i riktning mot Tolkisvägen och mellan centrum utvecklas för behoven i de nya bostadsområdena. I flera tillväxtområden grundar sig förbindelserna på skjutstjänster, eftersom det inte är ekonomiskt möjligt att ordna busstrafik för alla tillväxtområden.



- AP Tågbanan, station och anslutningsparkering
  - ↔ Ny gatuförbindelse
  - ↔ Ny gång- och cykelförbindelse
  - ↔ Ny bussförbindelse eller bussförbindelse som ska bekräftas
- Obs! platserna är ungefärliga*



# Bedömning och jämförelse av strukturmodellernas konsekvenser





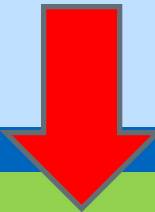
# Strukturmodellerna

# är klara i mars 2022



## Bedömning och jämförelse av konsekvenserna, våren 2022

- Samhällsstruktur, områdesstruktur, Borgå som helhet
- Dragnings- och hållkraft
- Livskraft
- Kvalitet i vardagen
- Tjänsternas tillgänglighet
- Utveckling av centrum
- Ekonomi (kommunekonomi, planekonomi)
- Effekter på rörligheten (gång, cykling, biltrafik, busstrafik, tåg)
- Kontroll av och anpassning till klimatförändringen
- Effekter på naturen och naturens mångfald
- Effekter på landskapet och kulturmiljön samt på den gröna infrastrukturen
- Risker, hot
- Anpassningsförmåga och flexibilitet
- Genomförande av stadsstrategin
- Förhållande till landskapsplanen

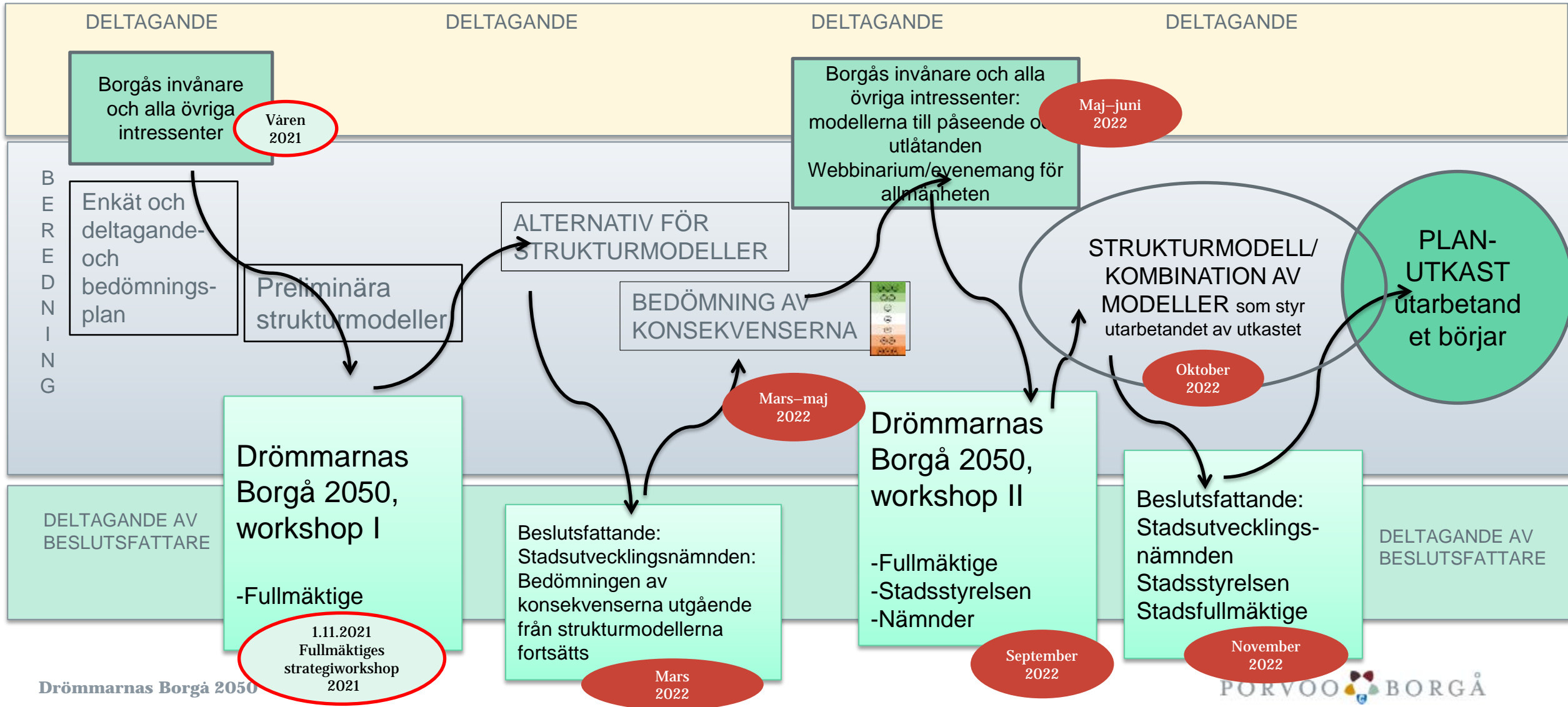


**Alternativa modeller och bedömning till påseende och utlåtanden:  
intressenternas bedömningar, jämförelser och kommentarer om modellerna**



# Strukturmodellarbetets skeden

Preliminär  
tidtabell





PORVOO  BORGÅ