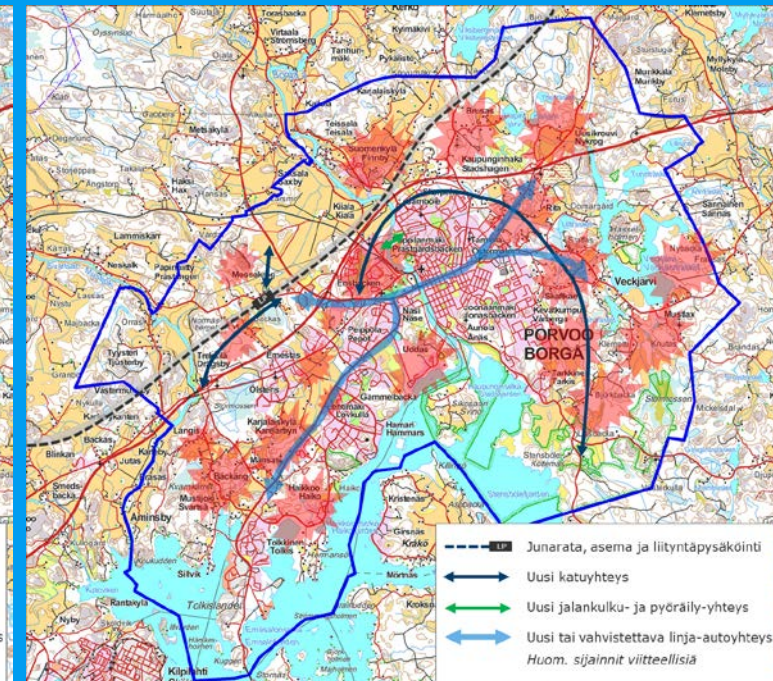
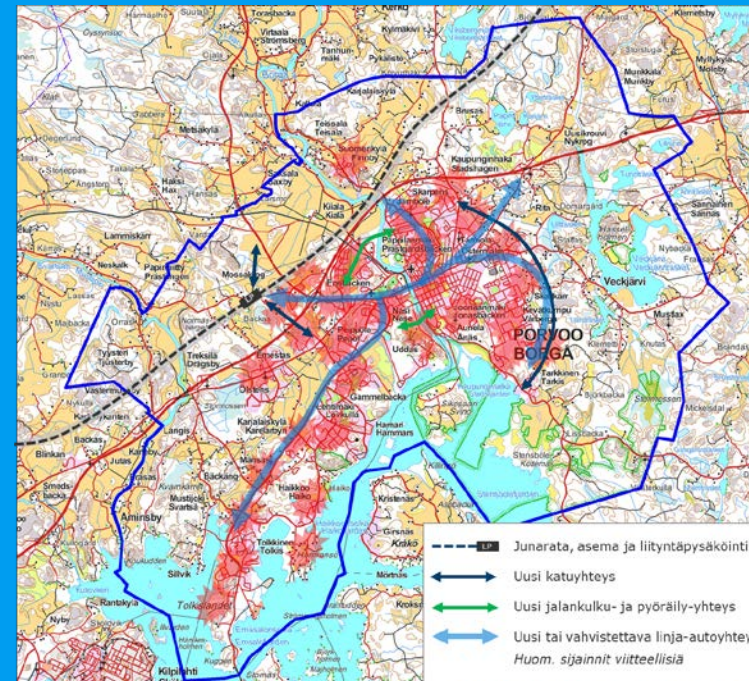
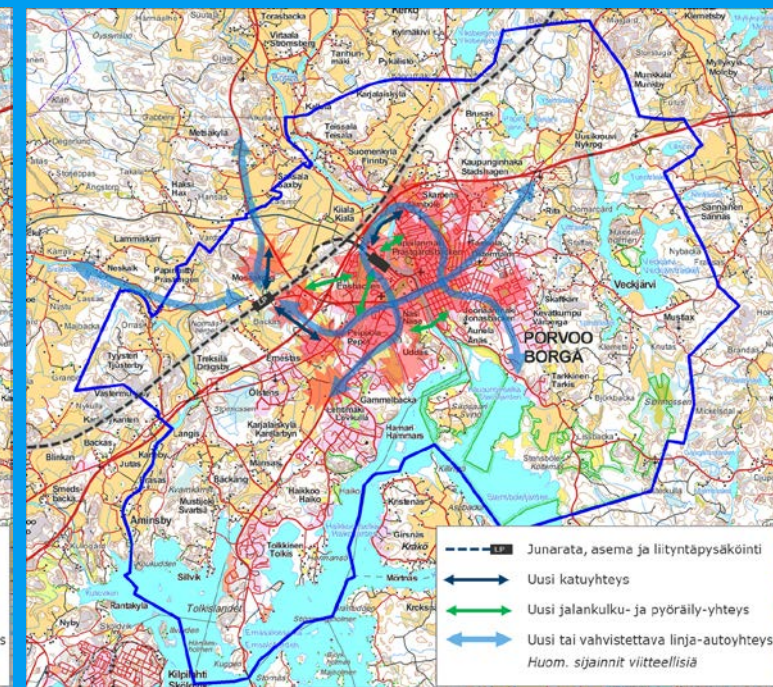
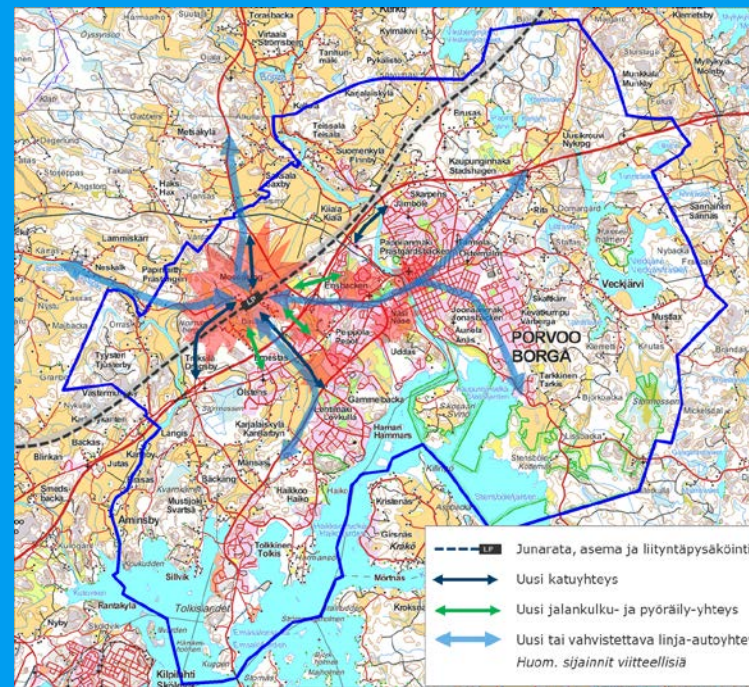


Trafikbedömning av Borgå generalplans strukturmodeller

18.2.2022



Strukturmodeller och beskrivningar av deras principer (Borgå stad)

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.

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 Kungsporten, där även lokaltågen stannar.
- Staden växer, expanderar och komprimeras som en helhet kring 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.

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 Kungsportens station. Stationsområdet erbjuder inte dagligvarutjänster eller boendemiljö.

Expansion av stora mått

- Staden växer i alla riktningar: i nordlig, östlig, sydöstlig, 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 Kungsportens 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.

Vägledande beskrivningar av strukturmodellernas trafiksystem

Ungefärliga beskrivningar av strukturmodellernas trafiksystem

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. Exempelvis har behovet och nödvändigheten av nya gatuförbindelser och förbindelser för den lätta trafiken inte bedömts närmare på strukturmodellnivå. Pilarna som ritats på kartorna beskriver behovet av en förbindelse snarare än den exakta platsen för lederna.

Uppblomstring av Kungsporten

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.

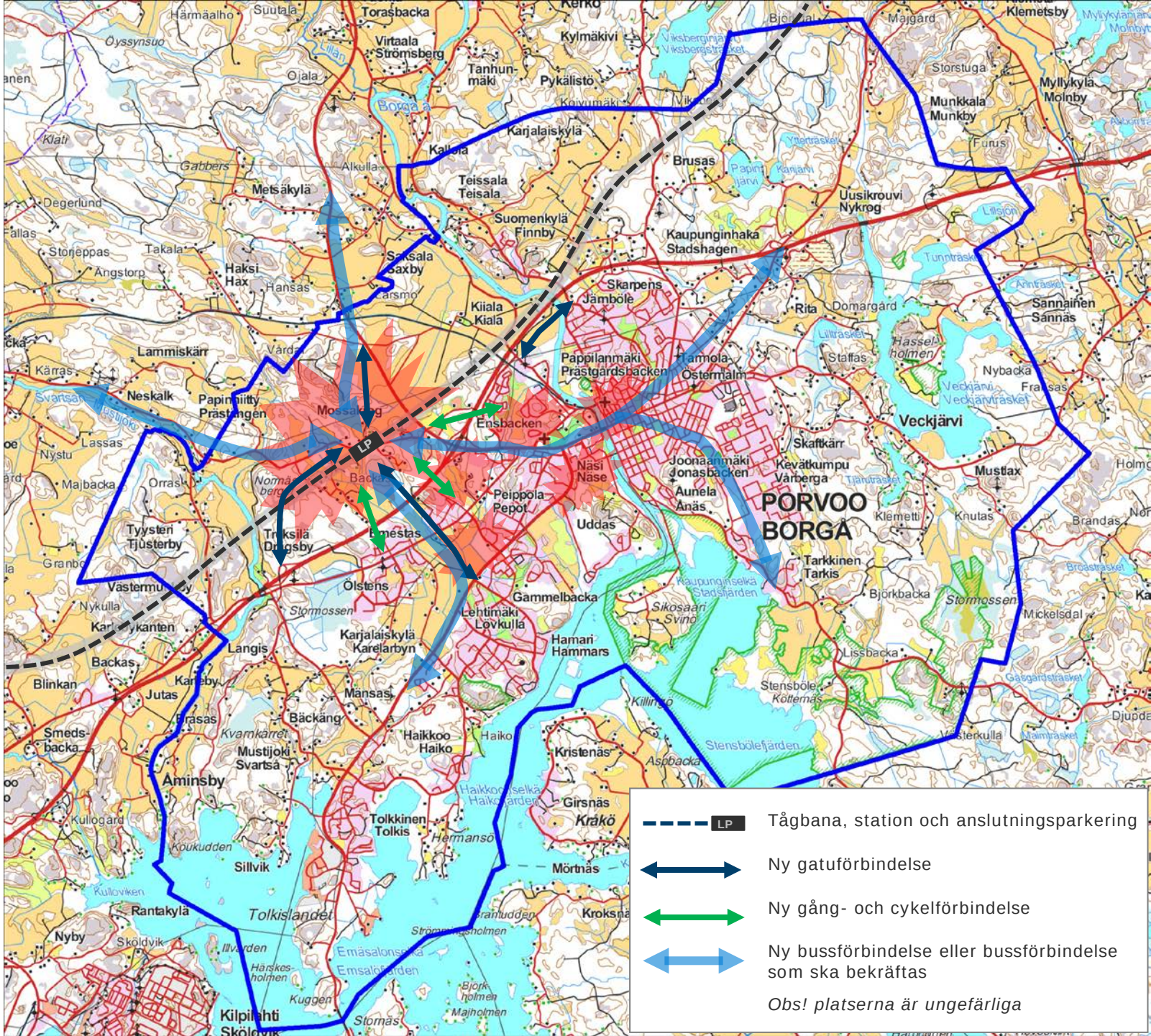
Busstrafiken i riktning mot Helsingfors minskar avsevärt i och med lokaltågstrafiken, men det finns fortfarande förbindelser framför allt till de östra delarna av Helsingforsregionen.

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.



Två stationer – en stad

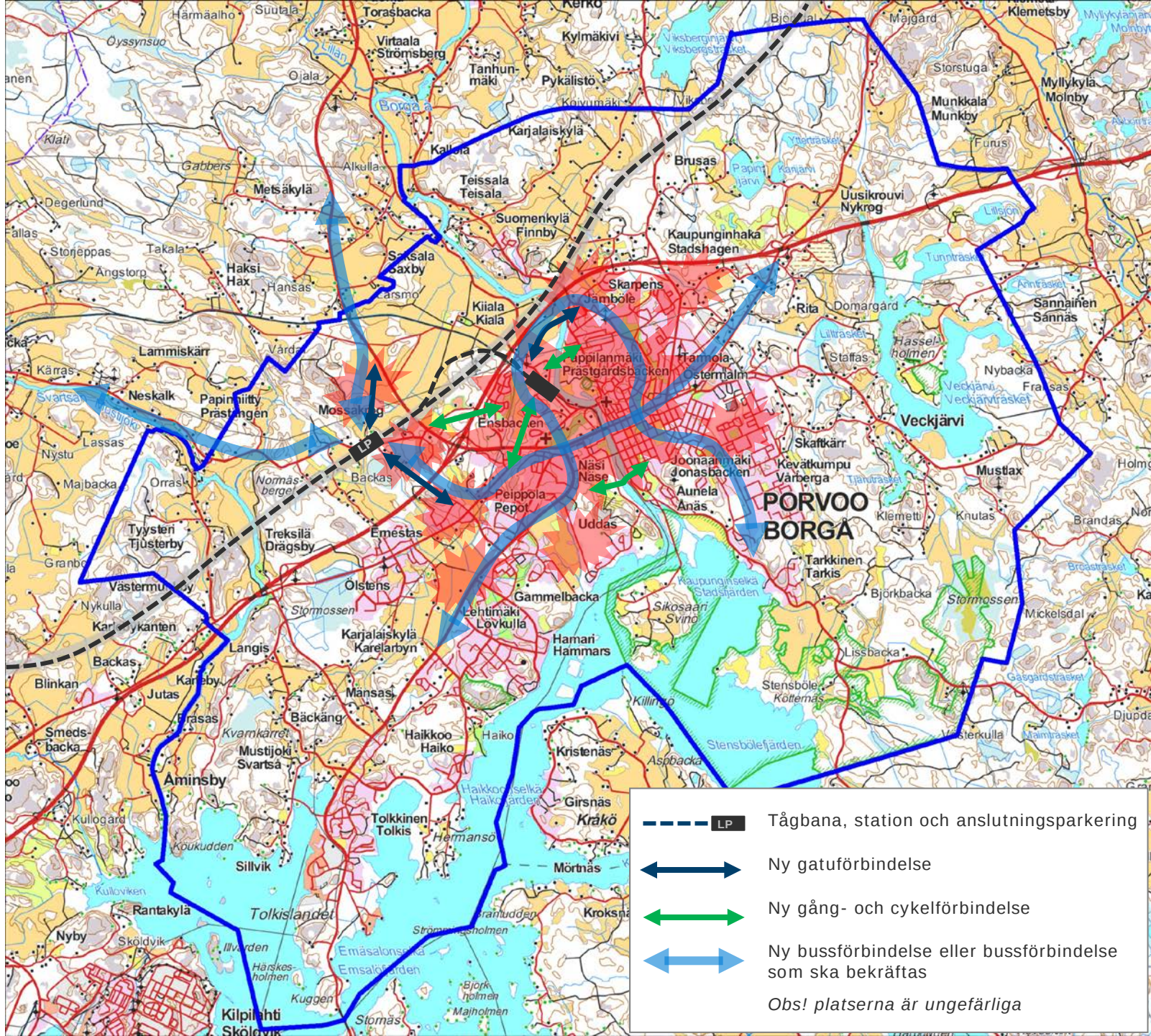
Stationen för fjärr- och lokaltågstrafik vid Kungspporten. Dessutom en lokaltågstation på västra sidan av centrum. Fjärr + lokaltåg 2 + 2 per riktning under rusningstimmar, övriga tider 1 + 1 i timmen. Som snabbast är restiden ca 18 min till flygplatsen, ca 26 min till Böle och ca 32 min till Helsingfors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



Nya grannar

Stationen för fjärrtågtrafik vid Kungsporten.

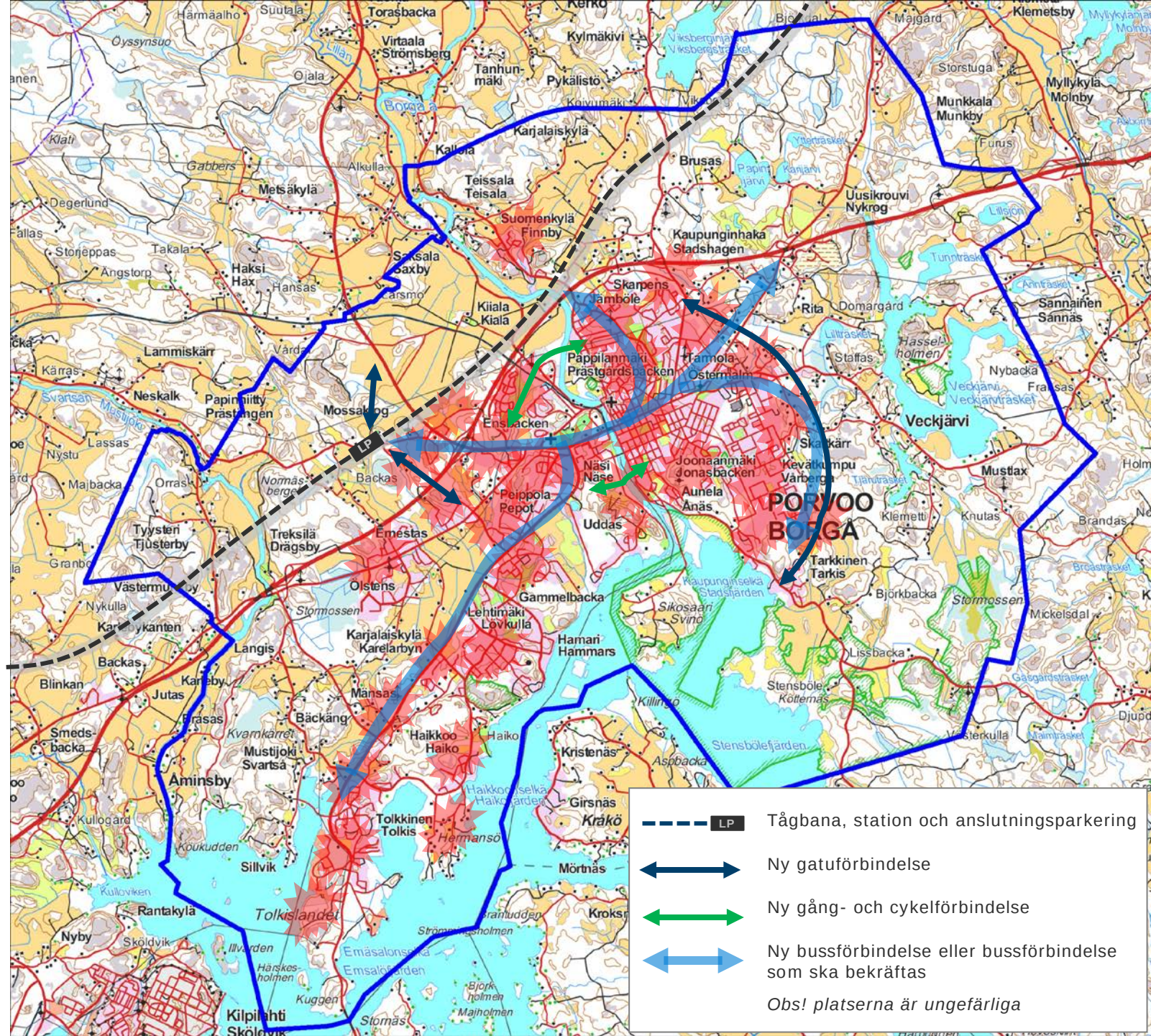
Strukturmodellens markanvändning stöder inte nämnvärt förutsättningarna för utvecklingen av lokaltågstrafiken vid Kungsporten. Fjärrtågen betjänar till största delen den landsomfattande trafiken, och endast begränsat arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

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.



Expansion av stora mått

Stationen för fjärrtågtrafik vid Kungsporten.

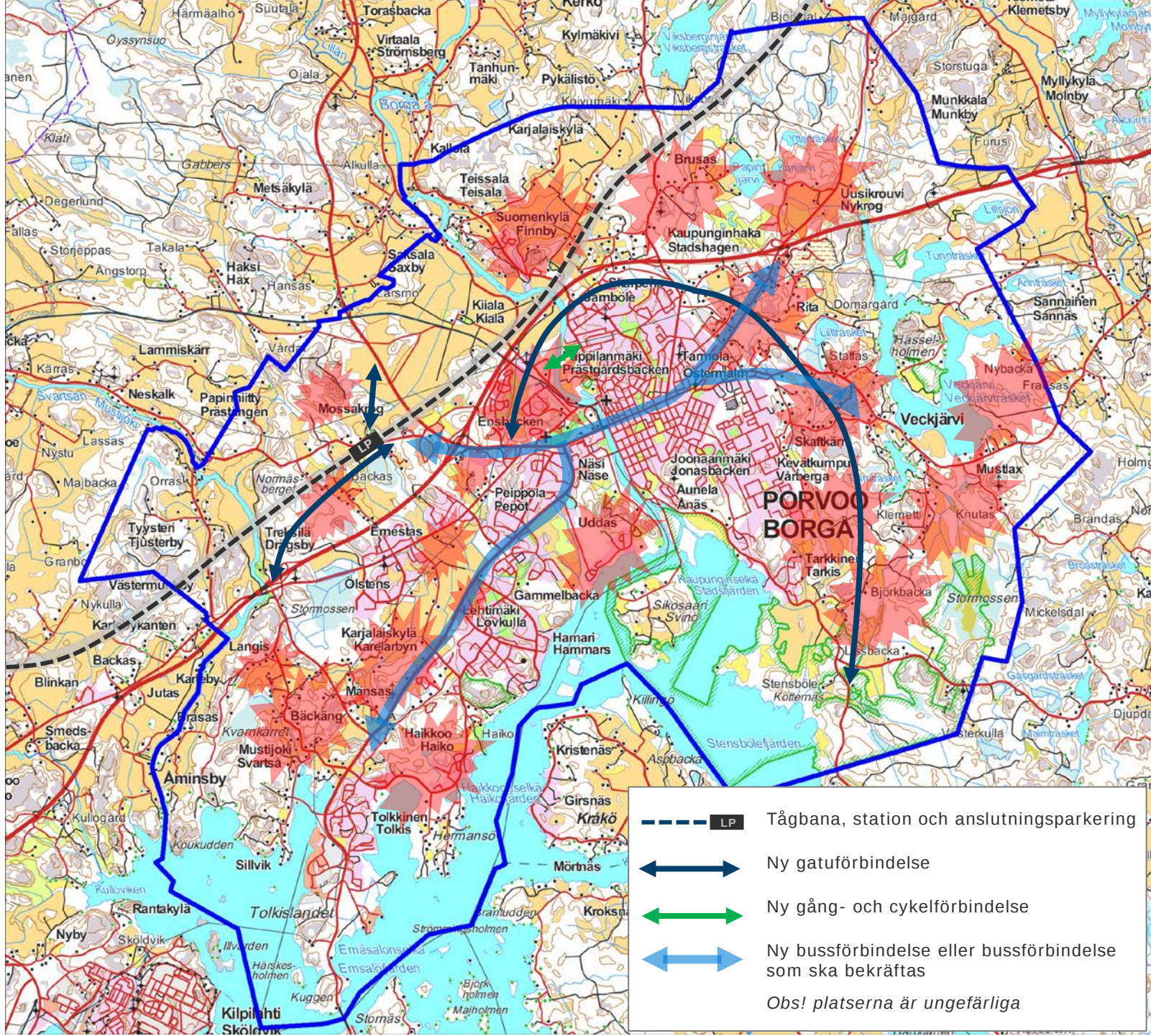
Strukturmodellens markanvändning stöder inte nämnvärt förutsättningarna för utvecklingen av lokaltågstrafiken vid Kungsporten. Fjärrtågen betjänar till största delen den landsomfattande trafiken, och endast begränsat arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

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.



Trafikförbindelser från områden utanför delgeneralplansområdet

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 i den här bedömningen och jämförelsen av strukturmodeller.

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 skapar 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.

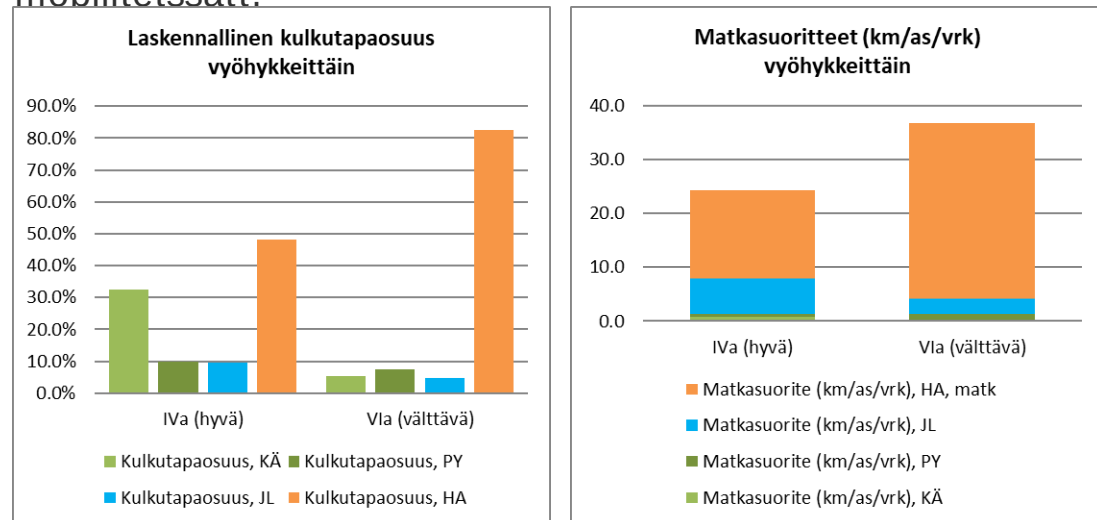
Busstrafiken i riktning mot Helsingfors minskar avsevärt om lokaltågstrafiken förverkligas. Förbindelser särskilt till de östra delarna i Helsingforsregionen lämnas dock kvar. Om enbart fjärrtågstrafiken förverkligas förblir bussen den huvudsakliga kollektivtrafiksformen för arbetspendling i riktning mot Helsingfors.

Strukturmodellernas trafikvärderingar

Utgångspunkten är nuvarande samhällsstruktur och trafiksystem

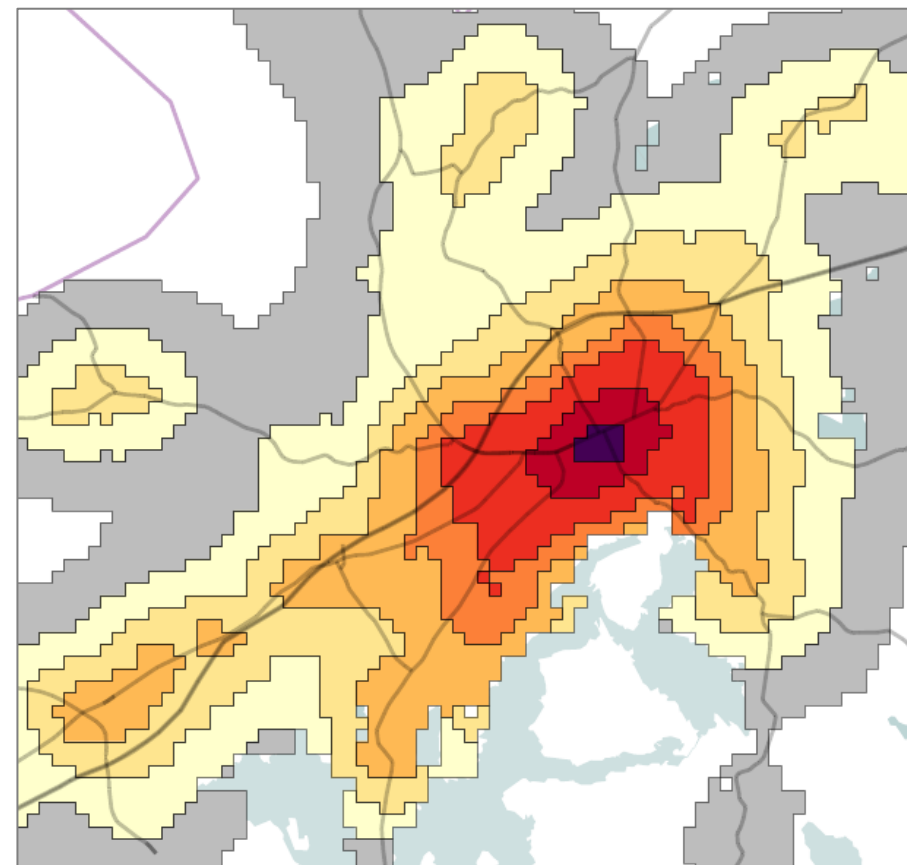
Den nuvarande samhällsstrukturen och det nuvarande trafiksystemet ger också en utgångspunkt för mobiliteten och trafiken i strukturmodellerna: största delen av framtidens markanvändning och trafiksystem finns redan idag.

Rörlighetsvanorna och användningen av personbil är i hög grad beroende av tillgänglighet genom hållbara mobilitetssätt.



Exempel på rörlighetsprofiler som genomförs med transportmodellen från tillgänglighetszoner för hållbar rörlighet IVa (bra) och VIa (försvarlig).

Mycket bra
Bra
Ganska bra
Nöjaktig
Måttlig
Försvarlig
Ganska dålig
Dålig
Mycket dålig



Tillgänglighetszoner (SAVU) för hållbar rörlighet i nuläget.

Uppblomstring av Kungsporten

Styrkor och möjligheter

- Den nya markanvändningen fokuserar på ett område med utmärkta kollektivtrafikförbindelser till Helsingforsregionen och östra Finland. Den ökar Borgås attraktion för de som arbetar i Helsingforsregionen.
- Kungsportens station och tjänster har bra kollektivtrafiks- och bilförbindelser från olika delar av Borgå. Områdena längs Helsingforsvägen och Hornhattula ligger inom attraktivt gång- eller cykelavstånd från Kungsportens station och ny lokal service.
- Från Kungsporten är det möjligt att utveckla ett stadscentrum som är självständigt med lokal service, där den inre trafiken sker främst till fots eller med cykel.
- Den styr biltrafikens tillväxt bort från Borgå centrum. Inga betydande förändringar i väg- eller gatunätet i området öster om ån krävs.
- Det finns även goda förbindelser utanför generalplaneområdet till Kungsporten och dess lokal- och fjärrtåg. Linjestrukturen betjänar också väl förbindelserna utanför generalplaneområdet till Borgå centrum.

Svagheter och risker

- Den grundar sig främst på förverkligandet av Östbanan, Kungsportens station och lokaltågstrafiken. Om någondera av dessa inte förverkligas finns det otillräckliga förutsättningar för Kungsportens stadscentrum.
- Kungsportens centrum ligger avskilt från den övriga stadsstrukturen, särskilt det nuvarande centrum. Resorna mellan Kungsporten och övriga Borgå görs huvudsakligen med personbil eller kollektivtrafik, på samma sätt anslutningar från övriga delar av Borgå till Kungsportens station.
- Förflyttningen av tyngdpunkten för rörlighet och trafiktillväxt till västra sidan av Borgåån kan hämma utvecklingen av trafikförbindelserna i stadens östra delar och centrum.
- Den kräver betydande investeringar i nya gator och gång- och cykelförbindelser.

Två stationer – en stad

Styrkor och möjligheter

- Den nya markanvändningen fokuserar på ett område där tillgängligheten med hållbara färdssätt är en av de bästa i Borgå. De nya bostadsområdena ligger främst inom gång- eller cykelavstånd från centrum. Modellen har mindre beroende av personbilstrafik än andra modeller. Den är också bäst lämpad för mobilitetsbehoven hos den äldre befolkningen.
- Goda kollektivtrafikförbindelser till Helsingforsregionen. Modellen ökar Borgås attraktion för de som arbetar i Helsingforsregionen. Den nya stationen i västra centrum betjänar också den nuvarande bebyggelsen och arbetsplatserna i närområdena.
- Från västra centrum är det möjligt att utveckla ett centrum som kompletterar nuvarande centrum, där även intern trafik sker främst till fots eller med cykel.
- Nya färdförbindelser över Borgåån svetsar samman åns strandzon till en enhetlig rörlighetszon.
- De nya bussförbindelserna som betjänar tågstationerna förbinder också bostads- och arbetsplatsområdena i stor

utsträckning.

- Det finns även goda förbindelser utanför generalplaneområdet till Kungälvskans lokal- och fjärrtåg. Linjestrukturen betjänar också väl förbindelserna utanför generalplaneområdet till Borgå centrum.
- Samhällsstrukturen och trafiksystemet fungerar också mycket väl i händelse av att Östbanan och stationen i västra centrum försenas.

Svagheter och risker

- Om Östbanan eller stationen i västra centrum inte förverkligas, försvagas västra centrumets attraktion för de som arbetar i Helsingforsregionen.
- Staden får sannolikt stå för en betydande del av investeringen för västra centrumets station och stickspår. Även lokaltågtrafiken mellan Borgå och Helsingfors kan förutsätta ekonomiskt stöd.
- Förbindelsen av Borgåns östra och västra åstränder kräver betydande broinvesteringar.

Nya grannar

Styrkor och möjligheter

- Att komplettera befintliga områden förbättrar också tillgängligheten för befintliga invånare med hållbara färdssätt.
- Behovet av nya gatuförbindelser och förbindelser för lätt trafik är litet, förutom den eventuella östra ringgatan.
- Utvecklingen av kollektivtrafiken och cykelvägnätet kan genomföras på ett ganska centraliserat och effektivt sätt.
- Modellen är inte speciellt beroende av förverkligandet av Östbanan. Med mindre ändringar kan den anpassas till nuvarande trafiksystem utan nya trafikleder.

Svagheter och risker

- De östra tillväxtområdena i Borgå ökar belastningen på gatunätet i Borgå centrum och/eller kräver förbindelse till motorvägen som går förbi centrum.
- Vissa av de västliga tillväxtområdena ligger på långt avstånd ur cykelperspektiv. De långa avstånden ökar också kostnaderna för kollektivtrafiken och eventuella åktjänster.
- Modellen ökar inte väsentligt Borgås attraktion för de som arbetar i Helsingforsregionen.
- Den östra ringgatan är dyr att bygga.

Expansion av stora mått

Styrkor och möjligheter

- Den nya omfattande ringgatsförbindelsen minskar genomfarten i centrum.
- Nya förbindelser över ån minskar åns hinderpåverkan mellan Gamla bron och motorvägen.
- Modellen är inte speciellt beroende av förverkligandet av Östbanan.

Svagheter och risker

- De nya bostadsområdena ligger relativt långt från centrum. Fördelningen av tillväxten till flera nya områden är också utmanande för att genomföra lokal service och förutsättningarna för gång och cykling. Andelen för gång och cykling är förmodligen den minsta av modellerna. Passar minst behoven för den åldrande befolkningen.
- Goda kollektivtrafikförbindelser kan inte ordnas på ett ekonomiskt effektivt sätt för alla tillväxtriktningar. Kostnaderna för busstrafiken är sannolikt höga i förhållande till användningen. Förutsätter ordnande av omfattande åktjänster.
- Användningen av personbilstrafik är sannolikt högst av modellerna både vad gäller färdstättandel och kilometerkostnaden för resornas längd.
- För att bevara funktionaliteten av gatunätet i Borgå centrum krävs en mycket dyr och omfattande ringgatsförbindelse som går förbi centrum och de befintliga broarna.
- Investerings- och driftskostnaderna för Borgås interna trafiksystem är förmodligen de högsta av modellerna
- Modellen ökar inte väsentligt Borgås attraktion för de som arbetar i Helsingforsregionen.

Sammanfattning av jämförelsen

Vaikutukset suhteessa nykyiseen liikennejärjestelmään ja yhdyskuntarakenteeseen	A. Kuninkaanportin kukoistus	B. Kaksi asemaa	C. Uudet naapurit	D. Reippaasti laajentuen	Perusteluja
Uusien asuinalueiden saavutettavuus					
Helsingin seudulle	😊😊😊	😊😊	😊	😊	A: Sekä kauko- että lähijunat hyvin saavutettavissa. B: Vain Porvooseen päätyvät lähijunat+liityntä Kuninkaanporttiin. C ja D: Vain liityntä Kuninkaanportin kaukojuniin.
Porvoon keskustaan	😊😊	😊😊😊	😊	😞	A: Hieman etäällä, mutta erittäin hyvien JL-yhteyksien päässä. B: Painottuu nykyisen keskustan tuntumaan. C: Osin etäällä, mutta kohtuullisten JL-yhteyksien päässä. D: Etäällä, hankalasti kehitettävien JL-yhteyksien päässä.
Alueiden sisällä	😊😊😊	😊😊😊	😊	😞	A ja B: Uudet suuret kaupunkiyksiköt lähialueineen. C: Pienet, mutta nykyistä rakennetta tiivistävät kehitysalueet. D: Hieman suuremmat, mutta nykyisestä rakenteesta irralliset kehitysalueet.
Liikenneyhteyksien rakentamisen ja hoidon kustannukset					
Raideliikenneinfran kustannukset (Porvoon lähijunaliikenteen osalta)	😞	😞😞😞	😞	😞	A: Edellyttää kääntöraiteen, jos Kuninkaanporttiin päätyvää lähiliikennettä. B: Edellyttää pistoraiteen ja uuden aseman. C ja D: Ei Porvooseen päätyvää lähiliikennettä.
Uusien jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kustannukset	😞😞	😞😞	😞	😞	A: Useita uusia yhteyksiä moottoritien poikki. B: Useita uusia yhteyksiä mm. joen yli. C ja D: Joitakin uusia siltayhteyksiä joen yli.
Uusien katuyhteyksien kustannukset	😞😞	😞😞	😞😞	😞😞😞	A: Uudet yhteydet Kuninkaanportista eri suuntiin. B: Uusi yhteys joen yli. C: Itäinen kehäkatu. D: Laaja itäinen ja pohjoinen kehäkatu siltoineen.
Porvoon keskustan katuverkon kuormitus/parantamistarve	😊	😞	😞😞	😞😞	A: Lisämaankäyttö vain joen länsipuolelle. B: Kasvu painottuu joen molemmille rannoille, mutta uusi pohjoinen sitayhteys keventää kuormitusta. C ja D: Kasvu merkittävästi myös keskustan itäpuolelle.
Lähijunaliikenteen hoidon kustannukset	😞	😞😞	😞	😞	A: Lähijunaliikenne voi olla osin myös idemmäksi suuntautuvaa. B: Jokivarren asemalle päätyvä lähiliikenne mahdollisesti osin Porvoon kustannettavaksi. C ja D: Ei Porvooseen päätyvää lähijunaliikennettä.
Linja-autoliikennejärjestelmän tehokkuus	😊	😊	😊😊	😞😞	A ja B: Linjastorakenteeseen paljon täydennyksiä, mutta yhdistää tehokkaasti liitynnän ja sisäisen matkustamisen. C: Pääosin täydentää ja tehostaa nykyistä linjastorakennetta. D: Hajanaisin linjastorakenne, useimmat uudet alueet jäävät kyttiläpalveluiden varaan.
Liikkumisedellytykset ja -suoritteet					
Käveltävyys	😊😊	😊😊😊	😊	😞😞😞	A: Kuninkaanportin kaupunkikeskuksessa hyvä sisäinen käveltävyys, mutta keskusta kävelytäisyyden ulkopuolella. B: Hyvä käveltävyys sekä alueen sisällä että keskustaan. C: Vain osa lisämaankäytöstä kävelytäisyydellä keskustasta, alueiden sisällä vähän saavutettavaa. D: Pääosa lisämaankäytöstä ei kävelytäisyydellä keskustasta, alueiden sisällä vähän saavutettavaa.
Pyöräiltävyys	😊😊	😊😊😊	😊	😞	A: Kuninkaanportin kaupunkikeskuksessa hyvä sisäinen pyöräiltävyys, mutta keskusta melko etäällä. B: Erittäin hyvä pyöräiltävyys sekä alueen sisällä että keskustaan. C: Pääosa lisämaankäytöstä pyöräilyetäisyydellä keskustasta. D: Pääosa lisämaankäytöstä kaukana keskustasta.
Joukkoliikenteen käytettävyys	😊😊😊	😊😊😊	😊😊	😞	A ja B: Erittäin hyvät yhteydet sekä Helsingin seudulle että Porvoon sisällä. C: Tehostaa nykyistä JL-tarjontaa. D: Useimmat uudet alueet jäävät mahdollisten kyttiläpalveluiden varaan.
Henkilöautoilun väheneminen	😊😊	😊😊😊	😊	😞😞	A ja B: Parhaat JL-yhteydet Hgin seudulle. B: Pääosa kasvusta erittäin hyvälle tai hyvälle kestävä liikunnan väyhykkeille. A ja C: Pääosa kasvusta melko hyvälle tai tyydyttävälle kestävä liikunnan väyhykkeille. D: Pääosa kasvusta tyydyttävälle tai välttävälle kestävä liikunnan väyhykkeille.
Yleiskaava-alueen ulkopuolisten alueiden liikenneyhteydet	😊😊	😊😊	😊	😊	A ja B: Hyvät liityntäyhteydet kaikilta suunnilta Kuninkaanporttiin ja sen lähi- ja kaukojuniin. C ja D: Liityntäyhteydet Kuninkaanportin kaukojuniin useista suunnista. LA-yhteydet Porvoon keskustaan paranevat eniten malleissa A ja B.
Epävarmuudet ja riskit					
Itärata ei toteudu	😞😞😞	😞😞	😞	😞	A: Koko Kuninkaanportin kaupunkikeskus perustuu Itäradan toteutumisen varaan. B: Keskustaa täydentävä rakenne toimii myös ilman junaliikennettä, mutta yhteydet Hgin seudulle jäävät heikommiksi. C ja D: Eivät ole merkittävästi riippuvia Itäradasta.
Itäradan lähijunaliikenne ei toteudu	😞😞😞	😞😞	😊	😊	A: Kuninkaanportin uusi maankäyttö nojaa vahvasti lähijunaliikenteeseen. B: Keskustaa täydentävä rakenne toimii myös ilman junaliikennettä, mutta yhteydet Hgin seudulle jäävät heikommiksi. C ja D: Eivät ole riippuvia lähijunaliikenteestä.
Henkilöautoilun kustannukset kasvavat (liikkumisen muutoskestävyys)	😊	😊😊	😞	😞😞	A ja B: Kestäväään liikkumiseen perustuvan rakenteen kilpailukyky Porvoon sisällä kasvaa henkilöautoilun kallistuessa, mutta voi heikentyä pääkaupunkiseutuun nähden. C: Henkilöautoriippuvuus lähellä nykytilannetta. D: Henkilöautoriippuvuus kasvaa nykytilanteesta.

ARVIOINTIASTEIKKO:	
Vaikutus merkittävästi myönteinen	😊😊😊
Vaikutus selvästi myönteinen	😊😊
Vaikutus hieman myönteinen	😊
Ei merkittävää vaikutusta	😞
Vaikutus hieman kielteinen	😞
Vaikutus selvästi kielteinen	😞😞
Vaikutus merkittävästi kielteinen	😞😞😞

Slutsatser

- Strukturmodellen **Uppblomstring av Kungsporten** grundar sig starkt på Kungsportens station och tågtrafik med goda tjänster. På grund av den betydande osäkerhet som är förknippad med förverkligandet av Östbanan och dess lokaltåg är strukturmodellen tills vidare inte en rekommenderad utgångspunkt för utvecklingen av samhällsstrukturen och trafiksystemet.
- Strukturmodellen **Två stationer** är det bästa alternativet ur flera trafiksynpunkter. I och med både Borgås interna trafik och lokaltågstrafik är även externa förbindelser de bästa av modellerna. Östbanans lokal- och fjärrtågstrafik samt linjen till Kungsportens station betjänar Borgå och Östra Nyland väl även utanför generalplaneområdet. Linjestrukturen betjänar väl förbindelserna utanför generalplaneområdet även till Borgå centrum.
 - Modellen bygger på lokaltågtrafiken, i synnerhet den nya stationen i västra centrum, och är dyr både investeringsmässigt och driftmässigt sett vad gäller tågtrafikens kostnader.
 - Strukturen kan dock genomföras trafikmässigt på ett fungerade sätt utan tågtrafik, men dragkraften för västra centrum blir lägre utan tågförbindelsen.
- Strukturmodellen **Nya grannar** bygger till stor del på nuvarande trafiksystem och samhällsstruktur, och har sannolikt de lägsta riskerna och investeringskostnaderna.
 - Utmaningen för modellen är dock de tillväxtområden som tilldelats den östra kanten av Borgå, vilket ökar belastningen på gatunätet i Borgå centrum och skapar behov av en ny östra ringgata med trafik till motorvägen.
 - En annan utmaning är tillväxtområdena längst i sydvästlig riktning mot Tolkis, som har en lång cykelförbindelse till centrum och vars kollektivtrafik- eller åkförbindelser blir dyrare att genomföra än i områdena närmare centrum.
- Strukturmodellen **Expansion av stora mått** är problematisk ur flera trafikperspektiv, och är därför inte en rekommenderad utgångspunkt för utvecklingen av samhällsstrukturen och trafiksystemet.

Vägledande strukturekommendation ur trafikens perspektiv

Ur trafikens perspektiv är den rekommenderade lösningen till exempel en kombination av strukturmodellerna *Nya grannar* och *Två stationer*, där utvecklingen av markanvändningen koncentreras nära nuvarande centrum, men främst på dess västra sida.

I strukturmodellen *Nya grannar* beskärs tillväxtområdena som utsetts öster om Borgå, norr om motorvägen och långt bort i riktning mot Tolkis. I strukturmodellen *Två stationer* minskas volymen markanvändning på båda sidorna om västra centrum och fördelas till andra områden mellan Kungspporten och centrum.

Strukturen förbereder genomförandet av Östbanan och västra centrums station, men strukturen är välfungerande även utan förverkligandet av tågtrafiken. Om beslut fattas om Östbanan och dess lokaltågstrafik, kompletteras strukturen och trafikförbindelserna i riktning mot Kungspporten.

De nya områdena och trafikförbindelserna markerade i grått är kopplade till det eventuella förverkligandet av Östbanan och tillväxten av Kungspporten.

