



Y3

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå  
**Åsikter om strukturmodellerna (åsikterna kommit in 14.9–31.10.2022)**

27.2.2023



# Innehåll

Syftet med enkäten.....3

Huvudsakliga resultat.....4–6

Enkätens resultat.....7–27

Respondenter

Områdes- och samhällsstruktur

Trafik och rörlighet

Landskap

Kulturmiljö

Natur och naturvärden

Klimat och klimatomfattig hållbarhet

Invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utveckling av centrum

Planeekonomi och kommunal ekonomi

Livskraft och näringsliv

Betoning av temana

Den bästa strukturmodellen

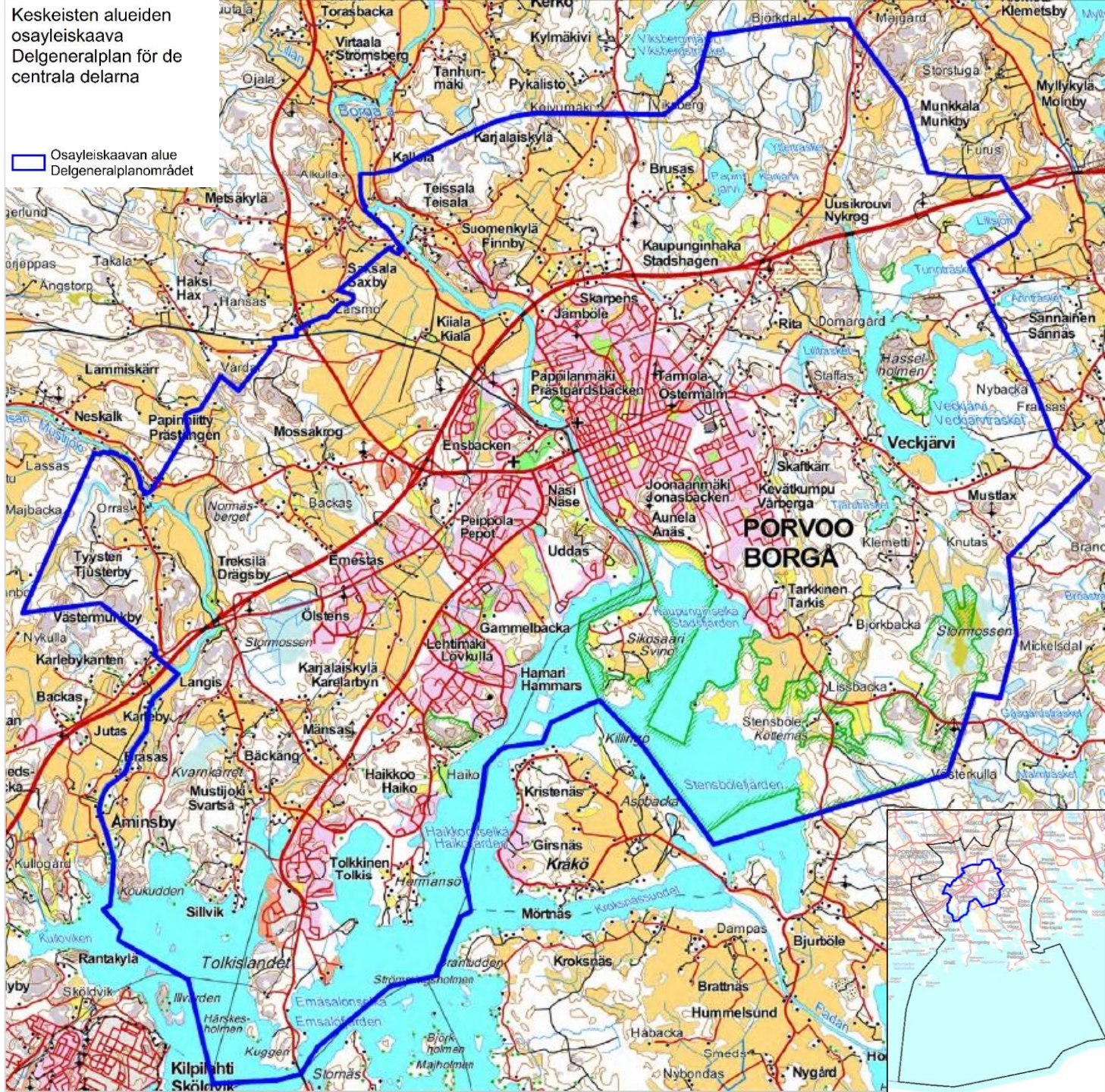
Tankar om arbetet med delgeneralplanen

Korsjämförelse av svaren.....33–37

Jämförelse av enkätens resultat och konsekvensbedömningen.....38–41

Elevenkät.....42–44

Osayleiska alueiden  
osayleiskaava  
Delgeneralplan för de  
centrala delarna





# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

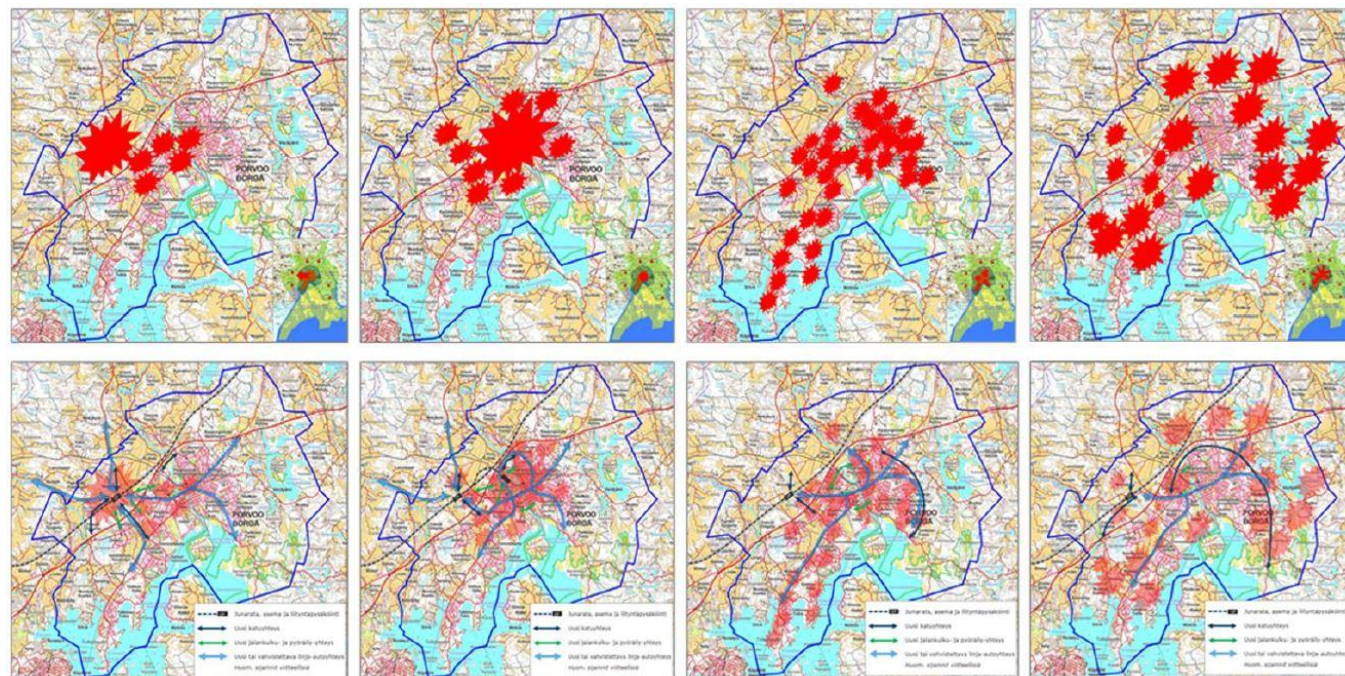
## Syftet med enkäten

### I enkäten om strukturmodeller valde Borgåbor den modell som de tyckte bäst om

Våren 2021 inledde Borgå stad förnyelsen av delgeneralplanen för de centrala stadsområdena. Planeringsarbetet inleddes genom att kartlägga invånarnas idéer och åsikter med en enkät i maj–juni 2021. På basis av invånarnas planer och fullmäktigearbetet utarbetades fyra olika alternativ till strukturmodeller (Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer – en stad, Nya grannar och Expansion av stora mått). Under våren och början av sommaren 2022 bedömdes strukturmodellernas olika konsekvenser med hjälp av konsulter.

Under hösten 2022 presenterades arbetet med strukturmodellerna och bedömningen av deras konsekvenser för beslutsfattarna och kommuninvånarna. Strukturmodellerna var framlagda för påseende 14.9–31.10.2022. Samtidigt öppnades en enkät på stadens webbplats där Borgåbor fick framföra sina åsikter om strukturmodellerna för delgeneralplanen och konsekvensbedömningen av dem. Det var också möjligt att svara på enkäten genom att fylla i en pappersversion på servicekontoret Kompassen. Skolelevers åsikter frågades genom en separat, kortare enkät. Dessutom kunde invånarna också lämna fritt formulerade åsikter skriftligen till stadens registratorkontor.

Arbetet med delgeneralplanen fortsätter utifrån enkätens resultat och den övriga responsen. Under våren 2023 väljer fullmäktige den bästa modellen eller kombinationen av modeller på basis av vilken man fortsätter arbetet med delgeneralplanen och utarbetar ett planutkast.



*Strukturmodellerna som skapats på basis av kommuninvånarnas respons samt beskrivningarna av trafiksystemet som konsulter utarbetat för modellerna. Strukturmodellerna finns på den övre raden på bilden och är från vänster Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer – en stad, Nya grannar och Expansion av stora mått.*

### Totalt 388 åsikter lämnades in

I denna presentation granskas alla åsikter som kom in. Resultaten av elevenkäten behandlas separat i ett eget avsnitt på sidorna 43–45. Alla andra åsikter som kom in, såväl svaren på den öppna enkäten som övriga åsikter som lämnades in, behandlas tillsammans nedan.

Utöver enkäten var det möjligt att ge respons på strukturmodellerna och konsekvensbedömningen vid de offentliga tillställningar som ordnades på Konstfabriken och på torget. Denna respons presenteras i en separat rapport som innehåller alla resultat av delaktigheten under strukturmodellfasen.

# Huvudsakliga resultat



### Respondenter

Enkäten besvarades av totalt 318 personer. Största delen av dem som svarade (89 %) var över 31 år. Den största åldersgruppen av respondenter var 41–50-åringar, som stod för cirka 31 procent av respondenterna. De näst största åldersgrupperna var 31–40-åringar, som stod för 22 procent av respondenterna, och 51–60-åringar, som stod för cirka 20 procent av respondenterna. Endast cirka 11 procent av respondenterna var under 31 år. Den separata elevenkäten, som var avsedd för ungdomar, besvarades dock av 66 personer.

De allra flesta som svarade (79 %) bodde i planeringsområdet. Dessutom var största delen av respondenterna (71 %) arbetande personer. De näst största grupperna var pensionärer (10 %) och företagare (10 %).



### Favoritmodell

Respondenternas favoritmodell av de fyra strukturmodellerna var Två stationer – en stad. I enkäten ombads respondenterna rangordna strukturmodellerna på basis av vilken av dem som bäst förverkligar de olika temana. Modellen Två stationer – en stad valdes till den bästa strukturmodellen med beaktande av alla nio teman.

Två stationer – en stad var också den klara favoriten då respondenterna frågades vilken deras favoritmodell är. Dessutom var Två stationer – en stad oftast den andra strukturmodellen i de kombinationer som fick mest understöd då respondenterna frågades vilka strukturmodeller de skulle kombinera. Modellen Expansion av stora mått bedömdes upprepade gånger vara den svagaste modellen, både med tanke på temana och enligt frågan om favoritstrukturmodell. Modellerna Uppblomstring av Kungspporten och Nya grannar fick relativt jämnt understöd i enkäten.



### Stadsstruktur

Respondenterna ansåg att strukturmodellen Två stationer – en stad skapar den bästa områdes- och samhällsstrukturen. Respondenterna önskade att Borgås nuvarande centrum skulle förbli en kompakt koncentration av tjänster, boende och stadsliv.

Det är viktigt att bevara grönområden mellan den allt tätare stadsstrukturen, och man får inte tumma på storleken på områdena för närrekreation.

Kollektivtrafiken i framtidens Borgå ska vara ett fungerande och realistiskt alternativ för att röra sig och stadsstrukturen bör stödja detta. Respondenterna önskade också att förhållandena för gång- och cykeltrafiken skulle utvecklas.

Det ska finnas tjänster som är lättillgängliga för alla Borgåbor. Stadens tillväxt bör koncentreras till befintliga områden, men samtidigt bör stadsstrukturen förbli gles och småskalig.



# Huvudsakliga resultat

### Landskap och kulturmiljö



Med tanke på landskapet ansågs det viktigt att grön- och rekreationsområdena, skogarna och skyddsområdena bevaras. Också stadens grönska ansågs vara viktig med tanke på landskapet.

Respondenterna önskade att nya byggnader skulle anpassas väl till den befintliga stadsstrukturen samt vara särpräglade och lämpliga för Borgå. Dessutom önskade respondenterna att byggnaderna skulle byggas glest och att viktiga vyer skulle bevaras. Också havet, ån, stränderna och landsbygden nämndes som viktiga faktorer med tanke på bevarandet av landskapet och de kulturhistoriska värdena.

Det ansågs också viktigt att de kulturhistoriska värdena bevaras. När staden utvecklas, ska man sträva efter att bevara de kulturhistoriska värdena för byggnader och större helheter. Det ansågs att omfattningen och typen av byggande har samband med bevarandet av de landskapshistoriska och kulturhistoriska värdena.

Naturen och de kulturhistoriska skikten ansågs vara Borgås identitets- och attraktionsfaktorer som bör utnyttjas i utvecklingen av staden.

### Natur och klimat



Respondenterna önskade att de nuvarande grön- och naturområdena skulle bevaras och inte minskas mer. Närnaturen har en stor betydelse för invånarnas trivsel och välfärd och den bör vara lättillgänglig för alla.

Det är viktigt att skydda miljön och värna om naturvärdena; respondenterna önskade att man skulle skapa fler skyddsområden, bevara och sköta skogar i naturtillstånd, trygga naturens mångfald och bevara ekologiska korridorer. Dessutom borde det tryck som den ökade rekreationsanvändningen orsakar i naturområdena styras.

Det är också viktigt att observera havets, sjöarnas och åarnas tillstånd. Nybygget får inte belasta vattendragen.

Naturfrågor ansågs vara viktiga även med tanke på klimatet. Dessutom ska man stödja användningen av hållbara färdssätt och minska behovet av privatbilism. Också den allt tätare stadsstrukturen ansågs vara positiv med tanke på klimatet. Hållbara energiformer ska främjas och stödjas. Man ska dessutom förbereda sig för att stävja konsekvenserna av klimatförändringen.

### Trafik



När det gäller trafik önskade respondenterna ett förmånligt kollektivtrafiksystem av hög kvalitet som är fungerande ur invånarnas synvinkel.

Respondenterna önskade också att staden skulle satsa på förhållandena för cykling och bygga fler cykelvägar även i byarna. Dessutom önskade respondenterna att staden skulle fästa uppmärksamhet vid tillgängligheten och förhållandena för fotgängare.

Respondenterna önskade också att det skulle vara lätt att röra sig med egen bil även i framtiden. Å andra sidan ansågs det vara positivt att privatbilismen minskar tack vare andra beaktansvärda transportalternativ.

Tågförbindelsen till Helsingfors ansågs huvudsakligen vara positiv, även om några respondenter betvivlade att Östbanan faktiskt kommer att byggas. Respondenterna önskade att järnvägsstationen skulle vara lättillgänglig med olika färdssätt. I fråga om järnvägsstationen önskade respondenterna till exempel goda möjligheter till anslutningsparkering och högkvalitativa cykelparkeringar.

# Huvudsakliga resultat



### Invånarnas vardag och livsförhållanden

Respondenterna önskade att tjänsterna skulle vara lättillgängliga och finnas i centrumet och som närtjänster i olika bostadsområden. Respondenterna framförde önskemål om att specialbutikerna skulle finnas i centrumet, medan vardagliga tjänster, såsom matbutiker och skolor, borde finnas nära.

I fråga om trafiknätet ska alla färdsätt beaktas. Tjänsterna ska dock också kunna nås på andra sätt än med bil, eftersom alla inte äger en bil.

Det ska finnas olika boendeformer i Borgå, såväl boende som är typiskt för centrum som boende i småhus.

Även olika åldersgruppers särskilda behov i vardagen ska beaktas. Vid utvecklingen av staden ska man också beakta det havsnära läget och utveckla tjänster som anknyter till båtlivet.



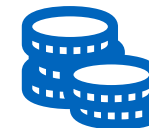
### Tjänster, utveckling av centrum och näringsliv

Centrumet ska utvecklas så att det även i fortsättningen har sådana egenskaper som är typiska för ett centrum och så att dess servicenivå bevaras och/eller utvecklas. Centrumet är viktigt i synnerhet för specialbutiker och kvartersbutiker samt lokala företagare. Torget och dess omgivning ansågs som ett naturligt centrum och knutpunkt för trafik, tjänster och stadsliv.

Det ska finnas goda trafikförbindelser till centrumet med kollektivtrafiken, till fots, med cykel och med bil. Det är viktigt att ha en trivsam promenadmiljö i centrumet.

Vid sidan av centrumet är det också viktigt att det finns närtjänster. Viktiga vardagstjänster, såsom mataffärer och skolor, ska finnas där människorna bor. Tjänsterna i förorterna är också viktiga.

När det gäller näringslivet är det viktigt att centrumet framstår som lockande för företag och företagare. Det finns dock företagsverksamhet även utanför centrumet, vilket också bör beaktas. Allmänt taget är det viktigt att staden beaktar förhållandena för företag. Det behövs bland annat jämlik infrastruktur i olika industri- och företagsområden samt nya industri- och företagstomter.



### Planekonomi och kommunal ekonomi

En centraliserad stadsstruktur är positiv med tanke på planekonomin och den kommunala ekonomin. Byggandet av infrastruktur ska vara effektivt och befintlig infrastruktur ska utnyttjas eftersom det är kostnadseffektivt.

Det ansågs också kostnadseffektivt att rikta tillväxten till befintliga bostadsområden. Dessutom är det ekonomiskt sett förnuftigt att fästa uppmärksamhet vid kvaliteten på byggandet.

Med tanke på den kommunala ekonomin är det viktigt att locka nya invånare, företag och arbetsplatser.

Man bör investera i skolor och daghem.

# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Respondenter

### Antal respondenter och de åsikter som kommit in

Genom enkäten lämnades 318 åsikter, varav tre lämnades som papperssvar till servicekontoret Kompassen. Dessutom lämnades fyra åsikter via e-post. Elevenkäten besvarades av 66 ungdomar. Sammanlagt lämnades det 388 åsikter om strukturmodellerna och konsekvensbedömningen.

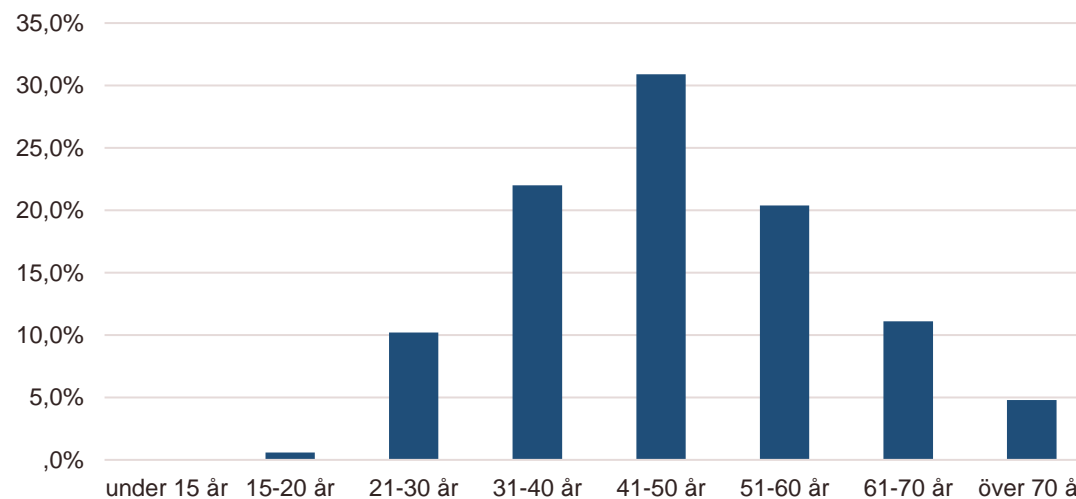
Av de åsikter som lämnades via e-post gällde två själva enkäten och arrangemangen kring den. I en av dessa åsikter lyfte respondenten också fram att tåget inte är ett bra alternativ, och att busstrafik och en snabbspårväg skulle vara mer flexibla alternativ. I en av åsikterna påminde respondenten om att det havsnära läget och båtlivet bör beaktas i arbetet med delgeneralplanen. Den fjärde åsikten som kom in via e-post gällde en semesterbostadsfastighet på Svinö.

Genom enkäten erhöles också fyra utlåtanden av aktörer till vilka en begäran om utlåtande hade skickats. De utlåtanden som lämnades genom enkäten behandlades tillsammans med andra inkomna utlåtanden, och ett separat sammandrag har gjorts av dem.

### Åldersgrupper

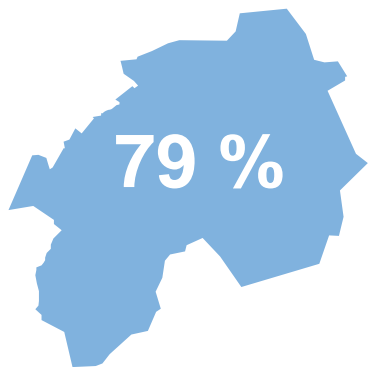
Totalt 314 respondenter angav sina åldersuppgifter i enkäten. Respondenterna representerade ganska jämnt olika åldersgrupper. Ett undantag från detta var dock åldersgruppen under 21 år, som stod för endast 0,6 procent av respondenterna. Den största enskilda respondentgruppen bestod av personer i åldern 41–50 år (31 % av alla respondenter), och 31–60-åringarna stod för rentav 73 procent av alla respondenter.

Åldersgrupper (n=314)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

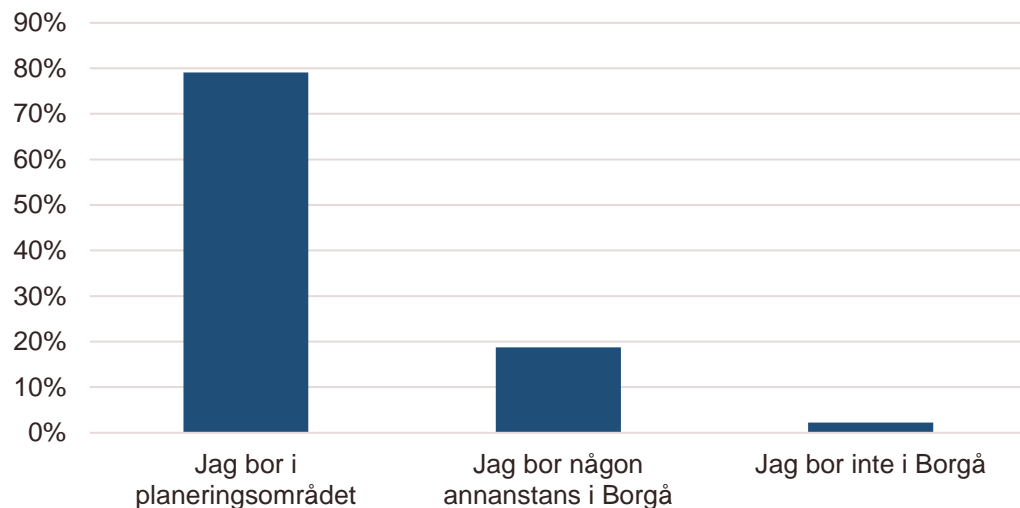
## Respondenter



### Bostadsort

Cirka 79 procent, det vill säga en klar majoritet av dem som svarade på enkäten, bodde i området för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena. Cirka 19 procent av respondenterna bodde någon annanstans i Borgå och endast 2 procent i andra kommuner. Totalt 316 respondenter angav sin bostadsort.

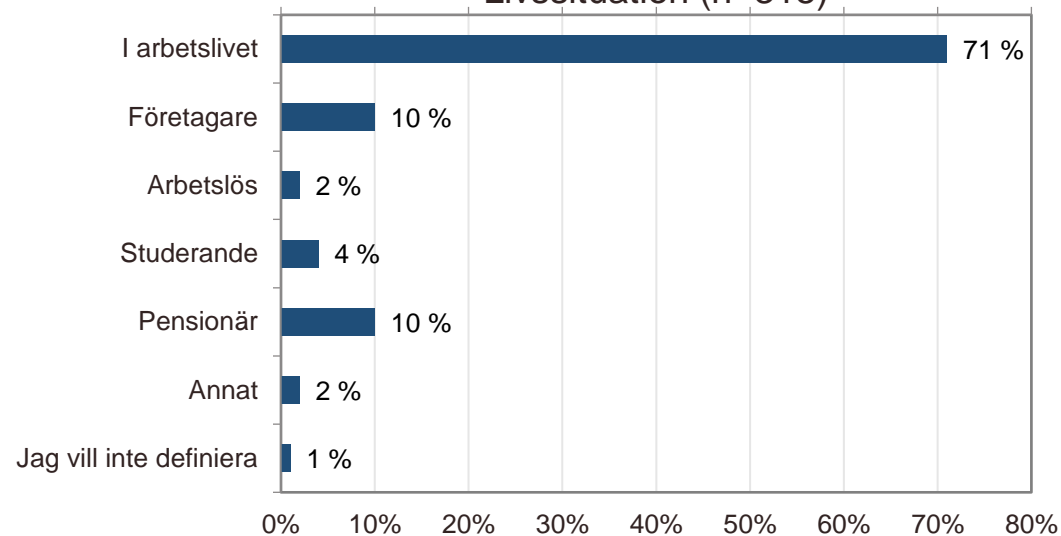
Bostadsort (n=316)



### Livssituation/huvudsaklig verksamhet

Totalt 315 respondenter angav sin livssituation (eller huvudsaklig verksamhet). Största delen av dem (cirka 71 %) uppgav att de var arbetande personer. De näst största respondentgrupperna var företagare och pensionärer, som stod för cirka 10 procent av respondenterna vardera. Av de mindre grupperna stod studerande för 4 procent och arbetslösa för 2 procent av alla respondenter.

Livssituation (n=315)





# Jämförelse av strukturmodellerna

## Områdes- och samhällsstruktur

### Vilken strukturmodell skapar enligt dig den bästa områdes- och samhällsstrukturen?

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som skapar den bästa områdes- och samhällsstrukturen.

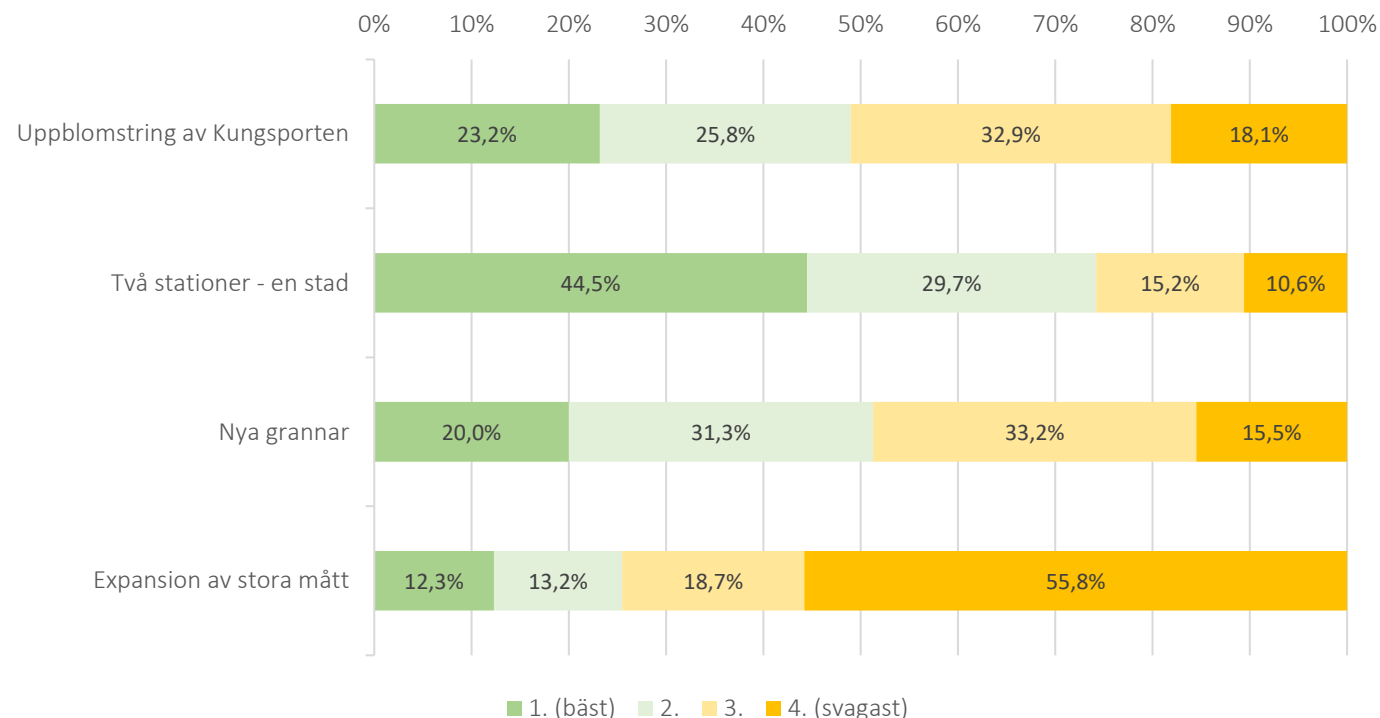
Respondenterna ansåg att den bästa områdes- och samhällsstrukturen skapas av modellen Två stationer – en stad. Omkring 45 procent av respondenterna gav modellen det bästa värdet (1).

På basis av svaren med värdet 1 ansågs Uppblomstring av Kungspporten vara något bättre än Nya grannar. Om man dock beaktar valen av värdena 1 och 2, var Nya grannar något populärare än Uppblomstring av Kungspporten.

Modellen Expansion av stora mått var enligt rangordningen den svagaste modellen med tanke på områdes- och samhällsstrukturen. Rentav cirka 56 procent av respondenterna gav modellen det svagaste värdet (4).

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på områdes- och samhällsstrukturen? (n=310)



# Jämförelse av strukturmodellerna

## Områdes- och samhällsstruktur

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande en funktionerande områdes- och samhällsstruktur?

### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämmanden:

- **Tät stadskärna och stadsliv** (96)
- Tillväxten bör koncentreras till befintliga områden (25)
- Stadsstrukturen bör vara gles (27)
- **Kollektivtrafik** (40)
- Förbättring av förhållandena för gång- och cykeltrafik (28)
- **Natur** (61): rekreations- och grönområden (25), natur och skogar (22), stadsgrönska och parker (12) och skyddsområden (2)
- **Tjänster** (61): allmänt om tjänster och näringslivet (14), tjänsternas tillgänglighet (23), offentliga tjänster (12) samt mataffär/stormarknad till Kungsparken (12)
- Tåg (21)

Enligt respondenterna är det viktigt att Borgå centrum kvarstår som ett tydligt centrum, där det även i fortsättningen finns mångsidiga tjänster, nya invånare och stadsliv. Många respondenter ansåg centrumet som en naturlig plats för tillväxt och förtätning. Å andra sidan önskade respondenterna att Borgås karaktär som en liten stad och dess gleshet skulle bevaras. Respondenterna önskade att kollektivtrafiken och förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken skulle förbättras och beaktas som en del av utvecklingen av områdes- och samhällsstrukturen. När det gäller tjänsterna, önskade respondenterna att de skulle vara tillgängliga med många olika färdmedel samt att det skulle finnas tjänster även utanför centrumet i form av närtjänster.

Respondenterna betonade också betydelsen av att bevara natur- och grönområden med tanke på både den biologiska mångfalden och invånarnas välfärd. Flera respondenter önskade att de befintliga skogarna och grönområdena inte minskas. Dessutom betonade respondenterna betydelsen av parker, stadsgrönska och den allmänna lummigheten.

*”Jag önskar ett stadscentrum som kan nås till fots och med cykel och där stadslivet och tjänsterna är tätt belägna på ett ställe.”*

*”Äldre personer flyttar från sina egnahemshus närmare tjänsterna i centrumet. Vi behöver alltså servicehus och flervåningshus nära centrumet.”*

*”Utnyttjar den nuvarande infrastrukturen, men inte för tätt. Det finns utrymme!”*

*”Goda kollektivtrafikförbindelser stöder hållbar utveckling och ett smidigt boende.”*

*”Kopplingarna mellan grönområdena ska bevaras och gärna förbättras och antalet skyddsområden ökas.”*

*”Det ska vara lätt att nå tjänsterna utan egen bil.”*

*”Inom området ska obebyggda stora områden nära centrum, såsom området kring den gamla stationen, byggas först.”*

*”Expansion på flera ställen och i flera riktningar samtidigt, åtminstone lite!”*

*”Man måste göra det möjligt att ta sig till olika platser med kollektivtrafiken, med cykel och till fots i stället för att bara tänka på biltrafikanter.”*

*”Tillräckligt utrymme för frilufts- och rekreationsområden samt parker.”*

*”Inga nya naturområden ska användas för byggande.”*



# Jämförelse av strukturmodellerna

## Trafik och rörlighet

### Vilken strukturmodell skulle vara den bästa för välfungerande trafik och rörlighet?

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som skulle vara den bästa för välfungerande trafik och rörlighet.

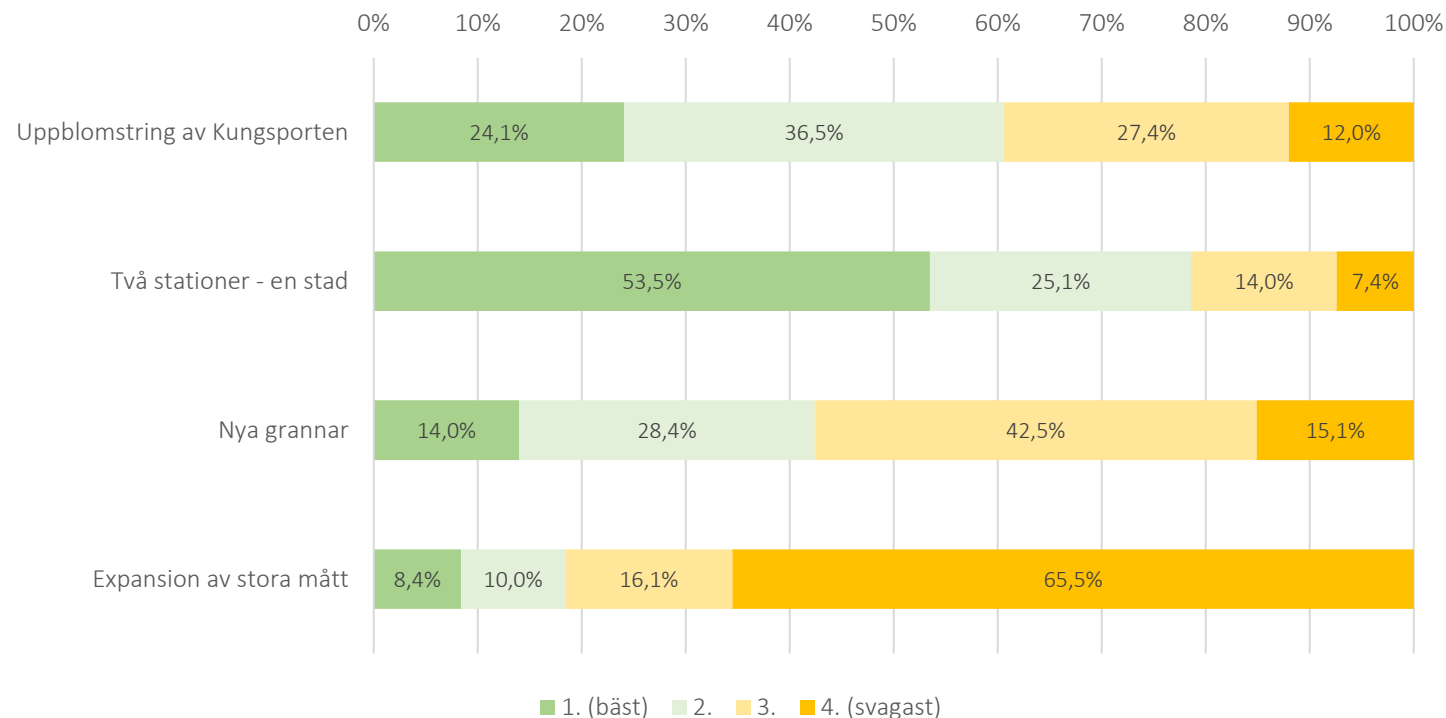
Den bästa modellen med tanke på trafiken och rörligheten ansågs vara  
Två stationer – en stad, som fick det bästa värdet (1) av cirka 54 procent av respondenterna.

Den näst bästa modellen med tanke på trafiken och rörligheten enligt respondenterna var Uppblomstring av Kungsporten. Över 50 procent av respondenterna valde modellen antingen som det bästa alternativet eller som det näst bästa alternativet. Den tredje bästa modellen med tanke på trafiken och rörligheten var Nya grannar.

Det svagaste alternativet ansågs vara  
Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 66 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på trafiken och rörligheten  
(n=299)



# Jämförelse av strukturmodellerna

## Trafik och rörlighet

### Vad borde särskilt tas i beaktande gällande trafik och rörlighet?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- Ett fungerande, förmånligt och högkvalitativt kollektivtrafiksysteem (126)
- Förbättring av förutsättningarna för gång och cykling samt tillgänglighet (111)
- Tillräckliga parkeringsplatser och anslutningsparkering (17)
- Smidig fordonstrafik (27)
- Övergången från privatbilism till hållbara transportformer ska stödjas (16)
- Järnväg och järnvägsstationer (51)

I fråga om trafiken betonade respondenterna utvecklingen av ett fungerande, förmånligt och högklassigt kollektivtrafiksysteem. Respondenterna önskade att kollektivtrafiksysteem skulle utvecklas så att det skulle vara ett realistiskt alternativ till privatbilismen. Turer och rutter ska utvecklas så att kollektivtrafiken på riktigt kan användas och så att den betjänar alla invånare.

Utöver kollektivtrafiken lyfte respondenterna tydligt fram förbättrandet av förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken. Respondenterna önskade smidiga, trygga och trivsamma rutter för gång- och cykeltrafik. Respondenterna lyfte också fram olika människors mobilitetsbehov, till exempel säkerheten, utbudet av viloplatser och miljöns tillgänglighet.

I svaren kommenterades att privatbilism är ett viktigt färdssätt för många och att förutsättningarna för smidig privatbilism inte får försämrats. Å andra sidan påminde en del av respondenterna om att alla inte har en bil och att trafiksystemet också bör beakta personer utan bil och samtidigt stödja användningen av hållbara färdssätt. Tågförbindelsen till Helsingfors ansågs huvudsakligen vara positiv, även om några respondenter betvivlade att Östbanan faktiskt kommer att byggas. Respondenterna önskade att järnvägsstationen skulle vara lättillgänglig med olika färdssätt. I fråga om järnvägsstationen önskade respondenterna till exempel goda möjligheter till anslutningsparkering och högkvalitativa cykelparkeringar.

*”Hållbarhet, en fungerande sammanlänkning av olika mobilitetslösningar, säkerhet. Behoven i framtiden: befolkningen åldras, personbilbeståndet elektrifieras, det skapas nya typer av elektrifierade trafikmedel och säkert också andra tekniska lösningar.”*

*”En fungerande offentlig trafik mellan stadens olika delar så att det är lätt att ta sig till olika delar av staden och speciellt till centrum där all service borde finnas lätt tillgänglig.”*

*”Hållbara trafikeringssystem ska förbättras – för närvarande är cykeltrafiken och kollektivtrafiken inte smidiga i Borgåregionen.”*

*”Man ska ändå kunna erbjuda attraktiva och realistiska alternativ till privatbilismen. Gång- och cykeltrafiken ska vara smidig och snabb i Drömmarnas Borgå. Då kan man gärna lämna bilen hemma.”*

*”Avgiftsfri kollektivtrafik för stadsborna.”*

*”Lättrafiklederna borde vara sådana att det finns tillräckligt med utrymme för cyklisterna och fotgängarna. Grönska vid vägarna.”*

*”Tillgänglighet för personer med nedsatt rörlighet.”*

*”Tillräckliga parkeringsområden.”*

*”Förutsättningarna för privatbilism får inte försämrats.”*

*”Ordentliga cykelparkeringar och anslutningsparkeringar vid stationen/stationerna.”*

*”Personer som inte har bil. Personer med nedsatt rörlighet och äldre personer.”*



# Jämförelse av strukturmodellerna

## Landskap

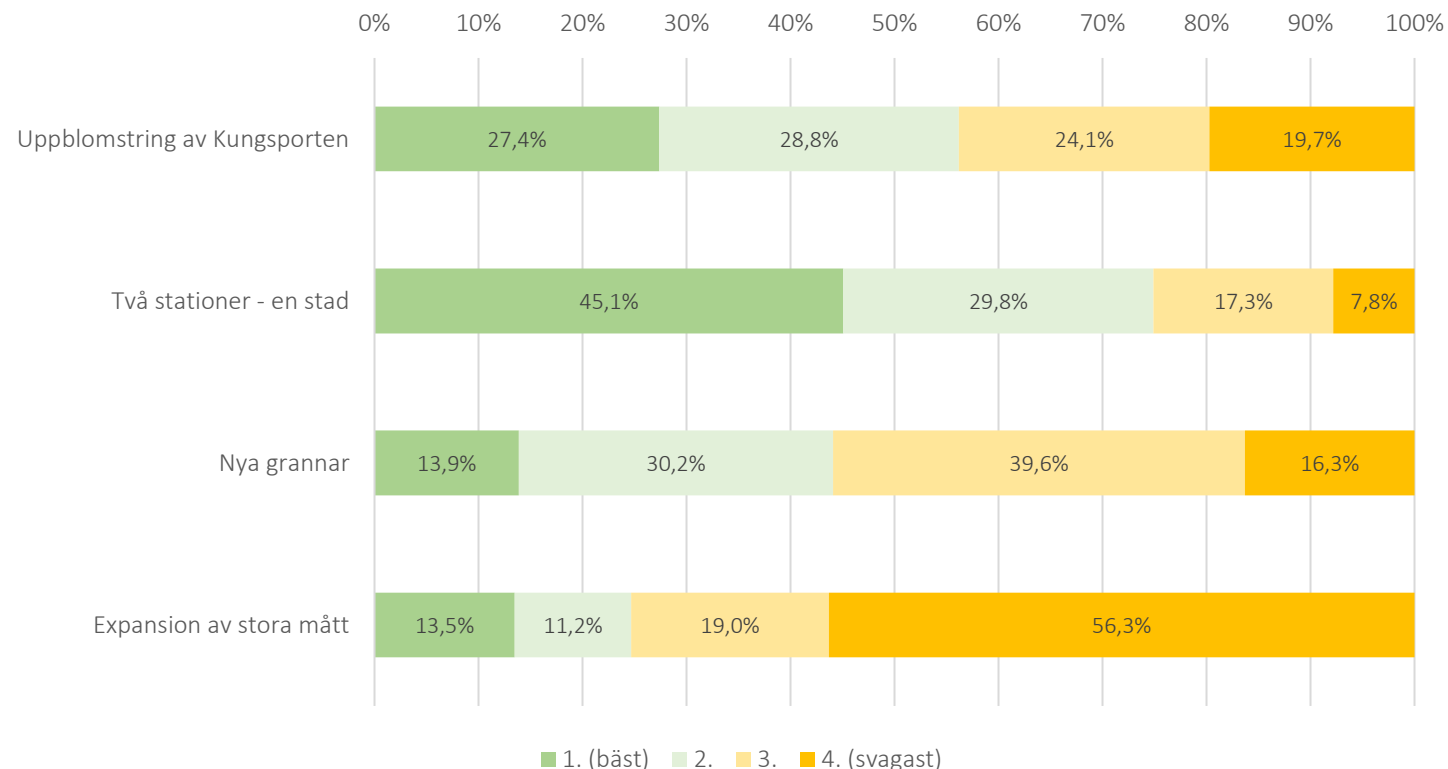
### Vilken strukturmodell är landskapsmässigt den bästa enligt dig?

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på landskapet.

Strukturmodellen Två stationer – en stad ansågs vara det bästa alternativet med tanke på landskapet. Omkring 45 procent av respondenterna gav modellen det bästa värdet (1). Som den näst bästa modellen med tanke på landskapet valdes Uppblomstring av Kungsporten, som fick över 50 procent av värdena 1 och 2. Det tredje bästa alternativet med tanke på landskapet ansågs vara strukturmodellen Nya grannar. Det sämsta alternativet med tanke på landskapet ansågs vara strukturmodellen Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 56 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på landskapet? (n=295)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Landskap

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande landskapet?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- **Natur (138):** grön- och rekreationsområdena (53), natur, skogar och skydd (55) samt grönska och parker (30)
- **Byggnadsstilen (19)**
- **Stadsstruktur som inte är för tät (23)**
- Byggandet ska vara lågt (13)
- Borgå å och ådalen (8)
- Kulturhistoriskt värdefulla byggnader och områden (12)
- Havet, stränderna och skärgården (7)
- Landsbygdskaraktär och byarna (8)
- Viktiga vyer (4)
- Trivsel och småstadskaraktär (9)
- Stadsstrukturen (i centrumet) kan också vara tät/hög (7)

I svaren betonades bevarandet av grön- och rekreationsområdena, naturen, skogarna, skyddsområdena, parkerna och den allmänna lummigheten. Respondenterna önskade att de nuvarande grönområdena skulle bevaras och inte minskas mer. Många respondenter lyfte fram betydelsen av grönska med tanke på trivselen och välfärden. Svaren innehöll också önskemål i fråga om byggstilen. Respondenterna önskade att nybygget är särpräglad, högklassigt och lämpligt för Borgå.

Det berättades till exempel att träbyggande är lämpligt för Borgå.

I en del av svaren betonades att det bör lämnas tillräckligt med utrymme mellan byggnaderna. Några respondenter lyfte också fram betydelsen av stränderna, havet och skärgården för landskapet. Respondenterna önskade att de obebyggda stränderna skulle förbli öppna rekreationsområden för kommuninvånarna.

Några respondenter nämnde också landskapet i byarna och landsbygdsliknande områden.

*”De nuvarande skogarna och andra grönområdena bör bevaras som en så enhetlig kedja som möjligt för att de djur som bor där ska ha möjlighet att röra sig på ett större område. Detta skulle också ge stadsborna glädje och trivsel.”*

*”Arkitekturen ska vara lämplig för Borgå. Tidlös och klassisk.”*

*”Staden ska kunna bevara grönområdena även i stadskärnan.”*

*”Det värdefulla stadsparkområdet ska vårdas.”*

*”Nybygget ska vara lämpligt med tanke på omgivningen.”*

*”Gamla vackra områden ska inte fyllas med nya byggnader.”*

*”Ålandskapet.”*

*”Förtätning av stadsstrukturen, dock så att inga särskilt höga flervåningshus byggs (max. 8 våningar). Höga byggnader passar inte i Borgås landskap.”*

*”Byggandet får inte blockera landskapet eller förstöra värdefulla landskapshelheter”*

*”Att bevara de gamla husen och miljöerna i Borgå.”*



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Kulturmiljö

#### Vilken strukturmodell anser du ta bäst i beaktande kulturmiljöns värden?

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på kulturmiljöns värden.

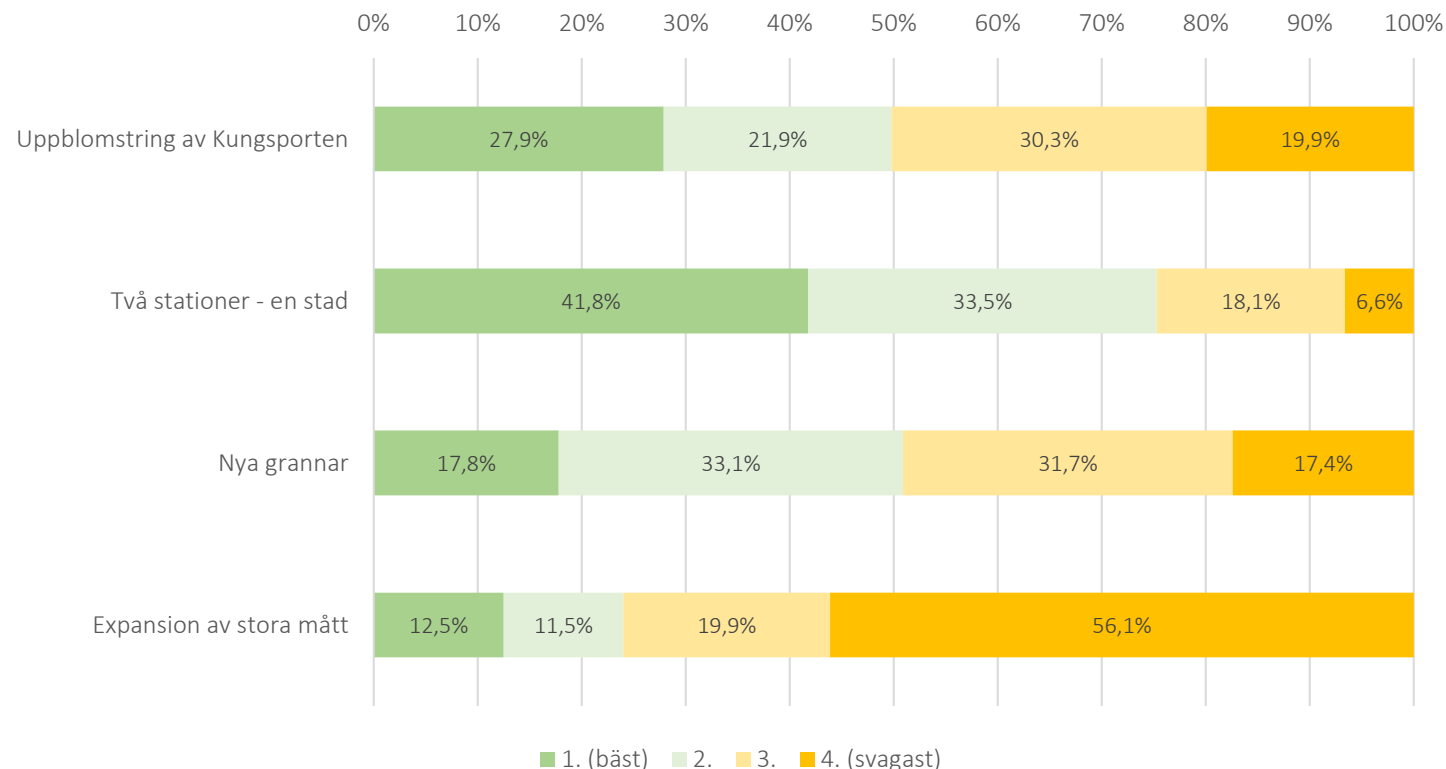
Två stationer – en stad ansågs vara den bästa strukturmodellen med tanke på kulturmiljöns värden. Omkring 42 procent av respondenterna gav modellen det bästa värdet (1) och cirka 34 procent värdet 2.

Strukturmodellen Uppblomstring av Kungsporten fick näst mest svar med värdet 1 (cirka 28 %). Om man beaktar det sammanlagda antalet svar med värdena 1 och 2, vann Nya grannar dock Uppblomstring av Kungsporten med några procentenheter.

Den sämsta strukturmodellen med tanke på kulturmiljön ansågs vara modellen Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 56 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på kulturmiljön? (n=287)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Kulturmiljö

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande kulturmiljöns värden?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- **Det är viktigt att det nya byggnadsbeståndet anpassas till den befintliga miljön (19)**
- **Gamla Borgå (16)**
- Empire Borgå (8)
- Svartså och Borgå å samt ådalarna (11)
- **Gamla byggnader ska skyddas och bevaras (15)**
- **Skydd av kulturvärden i större områden/helheter (31)**
- Byar, landsbygdskaraktär och landsbygdslandskap (13)
- Byggandet ska vara småskaligt/glest/lågt (13)
- Byggnadsstilen (13)
- Natur, miljö och grönska (14)
- Borgås unika karaktär och stadens identitet (10)

Respondenterna ansåg att bevarandet av kulturmiljöns värden i huvudsak är positivt. De önskade att gamla byggnader och områden med kulturmiljöns värden skulle skyddas även i fortsättningen. I svaren lyftes Gamla stan och Empire Borgå fram som exempel på viktiga kulturmiljöer.

I svaren nämndes även andra områden, såsom Hammars, Svinö och Gammelbacka. Några respondenter kommenterade att Borgås image och identitet har ett starkt samband med kulturhistorien. I fråga om nybygge önskade respondenterna att det befintliga byggnadsbeståndet beaktas vid byggandet. Några respondenter påpekade att nybygge i bästa fall kan stödja det gamla/historiska byggnadsbeståndet. I fråga om byggnadsstilen hade respondenterna olika önskemål, bland annat nygamal produktion, hög kvalitetsnivå samt gynnande av träbyggnader.

En del av respondenterna kommenterade också att staden bör förbli en liten stad, och att man inte får tillåta för mycket byggande. Respondenterna lyfte också fram byarnas och bylandskapens samt landsbygdens kulturmiljövärden.

*”Tidsmässiga skikt och bevarande av dem. Det nya kan dock mycket väl kombineras med det gamla.”*

*”Gamla vackra hus borde inte få rivas utan restaureras även om det är dyrt.”*

*”Svartås och Borgå ås kulturlandskap och fornlämningsområden.”*

*”Trähus bör favoriseras framom betongkolosser.”*

*”Herrgårdsåkrar och öppna åkerområden.”*

*”Skickligt nybygge och/eller tillbyggnad kan i bästa fall framhäva det gamla. I vissa objekt skulle jag snarare se utvecklingen som en möjlighet än som ett hot. Det skulle vara fint att se området omkring den gamla stationen blomstra (t.ex. gallerier, museer, kaféer, hantverksbutiker, levande stadsutrymme osv.)”*

*”Reparation och restaurering ska stödjas och gynnas, rivning och nybygge (av dålig kvalitet) som på kort sikt blir billigare ska begränsas.”*

*”Det enorma värdet av nationalstadsparken som man inte får tumma på. Det skulle vara kortsiktigt.”*

*”Kulturhistoriska viktiga byahus och bylandskap ska bevaras.”*

*”Kulturmiljön i Borgå stad har alltid varit olikheter i byggnader från olika stilar.”*

*”Det är viktigt att bevara Borgås identitet och kulturmiljö.”*

# Jämförelse av strukturmodellerna

## Natur och naturvärden

### Vilken strukturmodell skulle vara den bästa för naturen och naturvärdena?

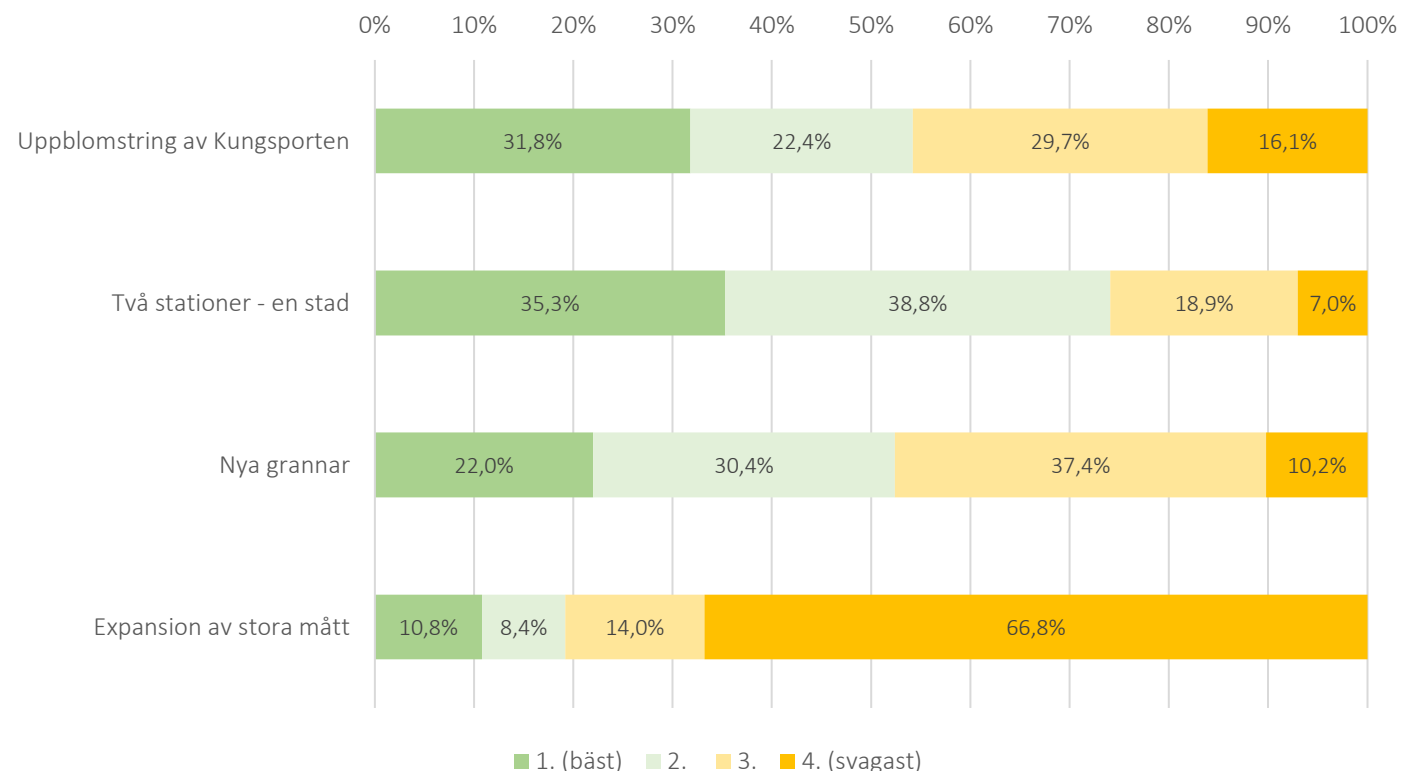
I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på naturen och naturvärdena.

Den bästa strukturmodellen med tanke på naturen och naturvärdena ansågs vara modellen Två stationer – en stad, som fick det bästa värdet (1) av cirka 35 procent av respondenterna.

Den näst bästa modellen med tanke på naturen och naturvärdena ansågs vara Uppblomstring av Kungspporten. Strukturmodellen Nya grannar ansågs vara nästan lika bra. Den sämsta strukturmodellen med tanke på naturen och naturvärdena ansågs vara modellen Expansion av stora mått, som fick det sämsta vitsordet (4) av cirka 67 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på naturen? (n=286)





# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Natur och naturvärden

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande naturen och naturvärdena?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämmanden

- **De nuvarande grön- och naturområdena ska bevaras (50)**
- Det ska finnas natur och träd mellan byggnaderna (16)
- Stadsgrönka, parker och allmän lummighet (18)
- **Miljö och naturvärden (56):** Skyddsområden (10), skogar (21), naturens mångfald (18), ekologiska korridorer (7)
- Naturen ska vara lättillgänglig (10)
- Användning av rekreations- och grönområden och deras kvalitet (18)
- Havet, sjöarna och åarna (16)

I fråga om naturen önskade respondenterna att de nuvarande grön- och rekreationsområdena skulle bevaras och att de inte skulle minskas mer. Respondenterna berättade att närskogar och andra naturområden har en stor betydelse för invånarnas trivsel och välfärd. De önskade att naturen skulle finnas nära och vara lättillgänglig.

Dessutom önskade respondenterna att det skulle finnas träd och grönska mellan byggnader. Många kommenterade att det är viktigt att skydda miljön och slå vakt om naturvärdena.

Respondenterna önskade att man skulle skapa fler skyddsområden, bevara och sköta skogar i naturtillstånd, trygga naturens mångfald och bevara ekologiska korridorer. Det framfördes flera anföranden för naturvärdena. Utöver de ovannämnda åsikterna lyfte respondenterna också fram ett behov av att styra det tryck som rekreationsanvändningen medför. I svaren önskades både områden i naturtillstånd och mer skötta rekreationsområden. Havets, sjöarnas och åarnas tillstånd lyftes också fram i svaren. Respondenterna önskade att nybygget inte skulle belasta vattendragen.

*”Bevarandet av naturen ska vara en av de viktigaste utgångspunkterna för beslutsfattandet.”*

*”Man ska inte bygga i rekreationsområden såsom skogar och parker.”*

*”Bevarande av närskogar.”*

*”Skyddade områdets areal måste ökas kraftigt.”*

*”Staden ska avstå från avkastningsmålen vid skogshuggning och skapa en informationskanal genom vilken man får information om alla skogshuggningar, naturvårdsåtgärder och andra åtgärder som påverkar naturen. I nuläget är till exempel idrottsväsendet, byggnadssektorn och miljösektorn inte medvetna om vad de andra gör.”*

*”Skyddet av vattendrag och bevarandet av dem för kommuninvånarna att använda ska beaktas vid allt byggande.”*

*”Jag önskar också att natur inkluderas i centrumet (insektshotell, gröna tak, gemensamma trädgårdar osv.).”*

*”Det är viktigt att bevara ekologiska korridorer.”*

*”Naturens mångfald ska tryggas.”*

*”Grönområdets och skogars närhet i vardagen, nära människornas hem.”*

*”Vattendragens tillstånd.”*

*”Hantering av det tryck som rekreationsanvändningen medför.”*

# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Klimat och klimatmässig hållbarhet

#### Vilken strukturmodell anser du vara den bästa för en klimatmässigt hållbar stad?

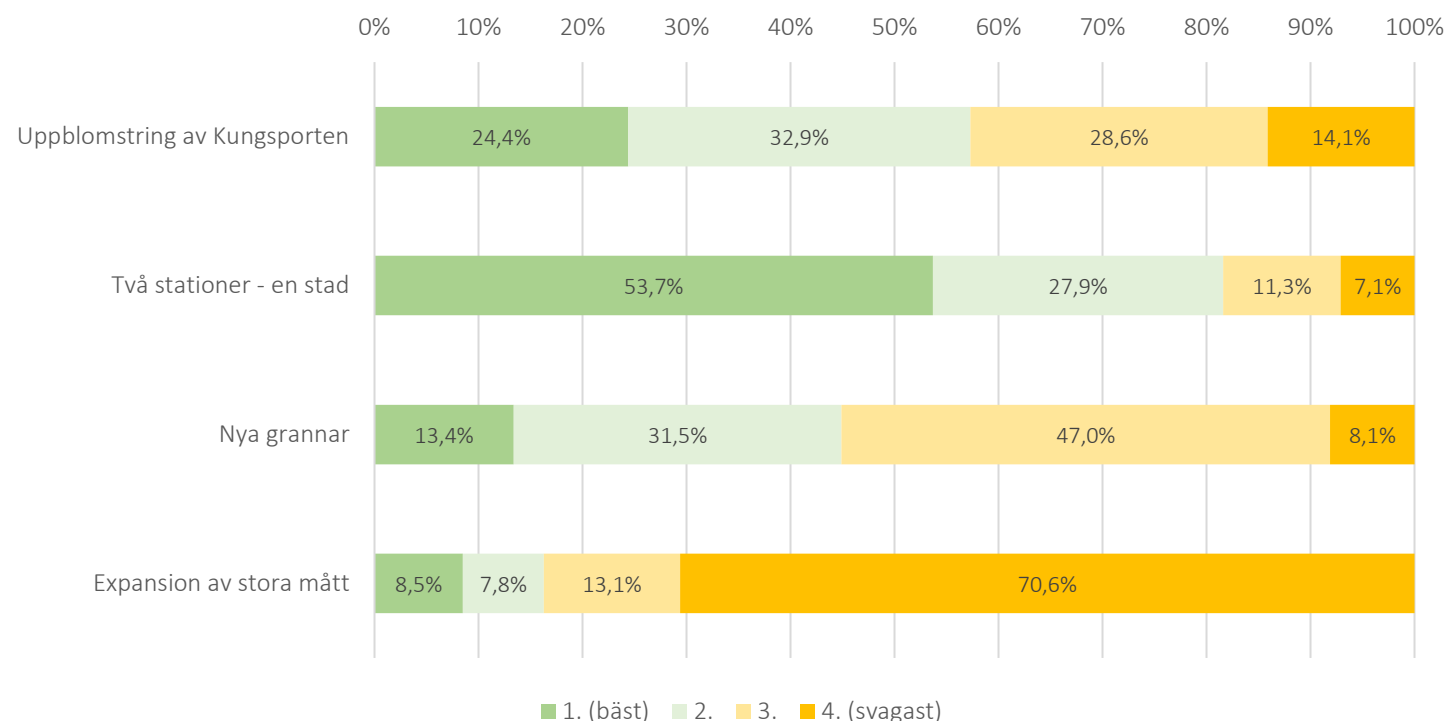
I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet för en klimatmässigt hållbar stad.

Den bästa strukturmodellen för en klimatmässigt hållbar stad ansågs vara modellen Två stationer – en stad. Över hälften av respondenterna gav modellen det bästa värdet (1).

Dessutom gav omkring 28 procent av respondenterna modellen det näst bästa värdet (2). Den näst bästa strukturmodellen med tanke på klimatmässig hållbarhet ansågs vara Uppblomstring av Kungspporten. Det tredje bästa alternativet med tanke på klimatet ansågs vara modellen Nya grannar. Strukturmodellen Expansion av stora mått däremot ansågs vara det svagaste alternativet för en klimatmässigt hållbar stad. Cirka 71 procent av respondenterna gav modellen det sämsta värdet (4).

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på klimatmässig hållbarhet?  
(n=283)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Klimat och klimatomässigt hållbarhet

#### Vad borde särskilt tas i beaktande gällande klimatomässigt hållbarhet?

##### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- **Hållbara transportsätt (84):** Kollektivtrafik (38), gång (8), cykling (19), tåg (10) och andra (9)
- Mindre privatbilism (12)
- **Tät samhällsstruktur (15)**
- Byggnaders hållbarhet och/eller energieffektivitet (12)
- Hållbara energiformer (9)
- **Natur, skogar, kolsänkor (20)**
- Minskning av klimatförändringens konsekvenser (10)

I fråga om klimatet lyfte respondenterna mest fram olika hållbara färdssätt. Av dessa betonades kollektivtrafiken mest. I svaren berättades att staden kunde minska privatbilismen och stödja hållbara färdssätt på olika håll i staden genom att utveckla kollektivtrafiken. Det ansågs också viktigt att utveckla förhållandena för cykling. Respondenterna lyfte också fram nya hållbara lösningar för rörlighet och elektrifiering av trafiken. En tät stadsstruktur lyftes också fram som en utvecklingsriktning som är gynnsam med tanke på klimatet. Korta avstånd, förutsättningarna för kollektivtrafikens funktion, utnyttjandet av befintlig infrastruktur och bevarandet av skogar ansågs vara positiva faktorer i en tät samhällsstruktur med tanke på klimatet. I svaren påpekades också att man ska fästa uppmärksamhet vid byggnadernas hållbarhet och energieffektivitet.

Bland annat träbyggande, ombyggnad och ändringsflexibilitet lyftes fram. Natur, skogar och kolsänkor lyftes också fram i svaren som viktiga faktorer med tanke på klimatet. Det ansågs också viktigt att förbereda sig för och lindra konsekvenserna av klimatförändringen, såsom torka, översvämningar och värme. Några respondenter (5) ansåg att klimatfrågor inte är viktiga.

”Kollektivtrafiken ska vara ett realistiskt alternativ, exempelvis för resor till affären.”

”Lättillgängliga stadscyklar (även trehjulingar med elassistans osv.).”

”Tankning/laddning av olika klimatomässiga fordon ska möjliggöras som ”när tjänst”.”

”Bosättningen ska inte spridas överallt eftersom detta ökar bilismen och fler kolsänkor minskas när man bygger egnahemshus. Kolsänkor är naturligtvis viktiga också i staden, som inte ska förtätas ihjäl.”

”Utnyttjande och utveckling av det befintliga är det minst belastande alternativet, och utvecklandet av dessa i synnerhet på ett anpassningsbart sätt som möjliggör en lång livscykel (50+ år) för byggnader. Borgå har möjlighet att vara det klimatomässiga alternativet.”

”Fler cykelvägar också i byar.”

”Mindre privatbilism.”

”En kompakt struktur. Kortaste möjliga genomsnittliga avstånd.”

”Jag hoppas att Borgå på riktigt planeras så att staden blir en kollektivtrafikstad i stället för en bilstad. På så sätt kan vi också minska trafikmängderna.”

”Olika uppvärmningsformer är möjliga, till exempel jordvärme också i flervåningshus.”

”Grönkoefficienten ska tas i bruk i planläggningen i Borgå och man ska förbinda sig åtminstone till den, men man strävar efter ännu mer. Fungerar som en lösning på problem med dagvatten, trivseln i bostadsområdena, men också för att främja bindningen av CO<sub>2</sub>.”



# Jämförelse av strukturmodellerna

## Invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utveckling av centrum

**Vilken strukturmodell är enligt dig bäst med synvinkel på invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utvecklingen av centrum?**

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänsterna och utvecklingen av centrumet.

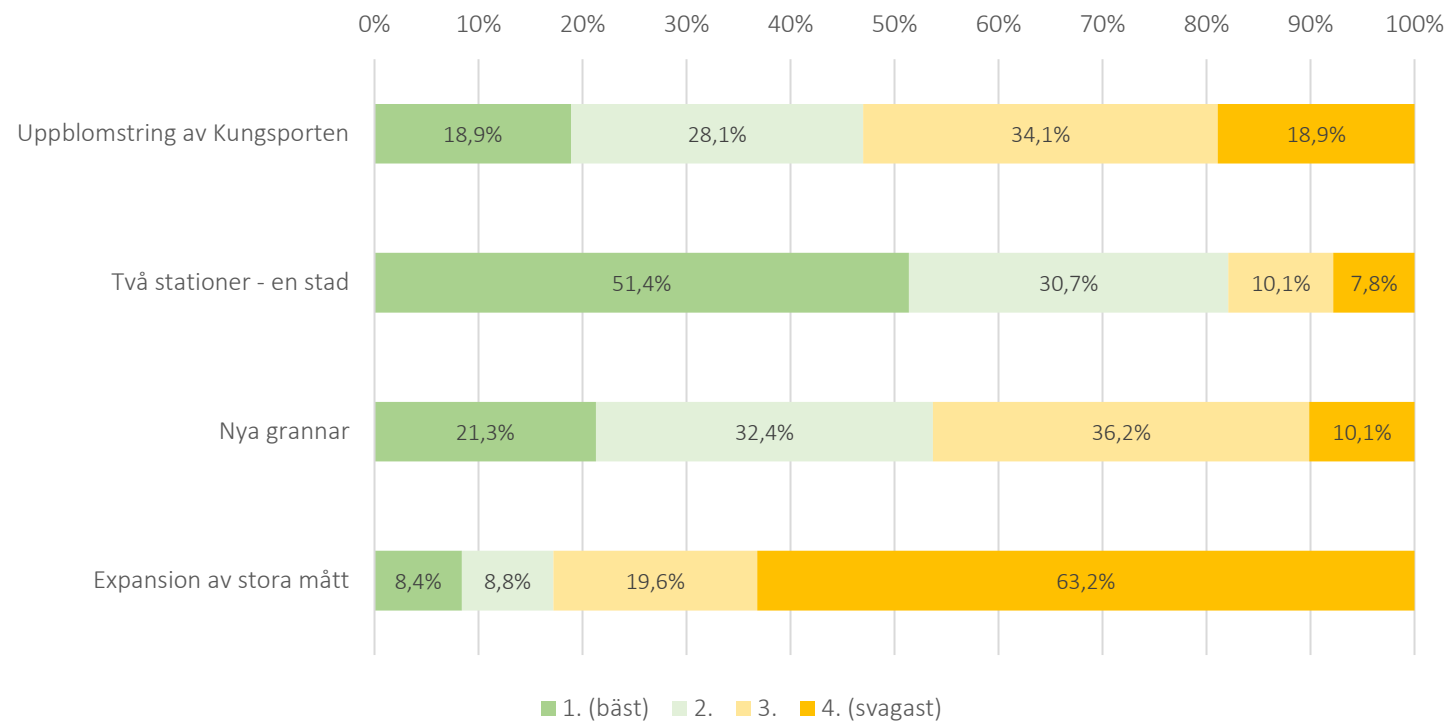
Den bästa strukturmodellen med tanke på invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänsterna och utvecklingen av centrumet ansågs vara modellen Två stationer – en stad. Cirka hälften av respondenterna gav modellen det bästa värdet (1).

Den näst bästa modellen med tanke på invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänsterna och utvecklingen av centrumet ansågs vara

Nya grannar, som fick sammanlagt över 50 procent av svaren med värdena 1 och 2. Den tredje bästa modellen ansågs vara Uppblomstring av Kungsporten. Den sämsta modellen med tanke på invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänsterna och utvecklingen av centrumet ansågs vara Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 63 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på vardagen, tjänsterna och centrumet? (n=296)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utveckling av centrum

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utveckling av centrum?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämnanden

- Tjänsterna i centrumet (servicenivå, torget och närköp) (26)
- **Utveckling av det nuvarande centrumet och bevarandet av det som ett centrum (28)**
- Trivseln i centrumet (17)
- **Fungerande trafiksystem (37)**
- **Närtjänster (offentliga och privata) i olika stadsdelar (27)**
- Tjänsterna ska vara tillgängliga även utan bil (12)
- Kommentarer om strukturmodellerna och stadens tillväxt (16)

I svaren lyftes mest fram utveckling av centrumet. Respondenterna önskade att centrumet skulle utvecklas som en tydlig koncentration av tjänster med goda trafikförbindelser och trivsam gång- och stadsmiljö. I fråga om centrumet önskade respondenterna också en omfattande servicenivå, utveckling av torget samt närköp och specialbutiker. När det gäller trafiknätet, önskade respondenterna att alla transportformer beaktas.

Å andra sidan påminde respondenterna att tjänsterna ska kunna nås också på andra sätt än med bil. Också betydelsen av närtjänster lyftes fram i svaren. Man önskade lättillgängliga vardagstjänster, såsom affärer och skolor, som ligger nära i olika stadsdelar. Några respondenter lyfte särskilt fram betydelsen av tjänster i förorter.

En del av svaren innehöll också kommentarer om strukturmodellerna och stadstillväxtens riktning. Åsikterna i dessa svar var mycket olika och det var inte möjligt att urskilja ett tema som skulle ha lyfts fram mer än de andra. Dessutom lyfte några respondenter också fram olika åldersgruppers behov i vardagen. Några respondenter påminde också om beaktandet av det havsnära läget och utveckling av tjänsterna för båtliv i Borgå.

*”Speciellt möjlighet att sköta dagliga ärenden utan bil, och närhet till rekreativmiljöer.”*

*”Utveckling av centrumet ska stödjas på ett målmedvetet sätt. Sådana butikstjänster som kunde finnas i centrumet ska inte spridas till Kungssporten och Östermalm.”*

*”Ett livskraftigt, attraktivt och fungerande centrum som lätt kan nås. Attraktivt torgområde med saluhallar. Allt finns nära – orsaken till att man flyttar till en mindre stad. Om jag ville åka bil till ett köpcentrum skulle jag flytta till Esbo :)”*

*”Parkering ska definitivt få kosta! Om man vill utveckla centrum kring torget måste det bli mera fotgängarvänligt – nu är det inte riktigt det. Fotgängarvänlighet inte bara fina trottoarer, utan också intressanta saker och upplevelser. Som t.ex. fin arkitektur. Och har man inte fin arkitektur så satsa på träd och parker som trivsselfaktorer.”*

*”Den äldre befolkningen och personer med funktionsnedsättning ska beaktas genom att ha tillgängliga passager och lättillgängliga hälsovårdsplatser. Det ska finnas ”sunda” hobbymöjligheter och handledda/övervakade mötesplatser för ungdomar. Trygga skolvägar särskilt för barn.”*

*”Busstationen och bussarna ska bevaras i centrumet.”*

*”Stadsbor blir äldre. Tjänsterna måste finnas nära och de ska kunna nås också med kollektivtrafiken.”*

*”Servicecentraler tätt så att man kan nå tjänsterna även utan bil.”*

# Jämförelse av strukturmodellerna

## Planekonomi och kommunal ekonomi

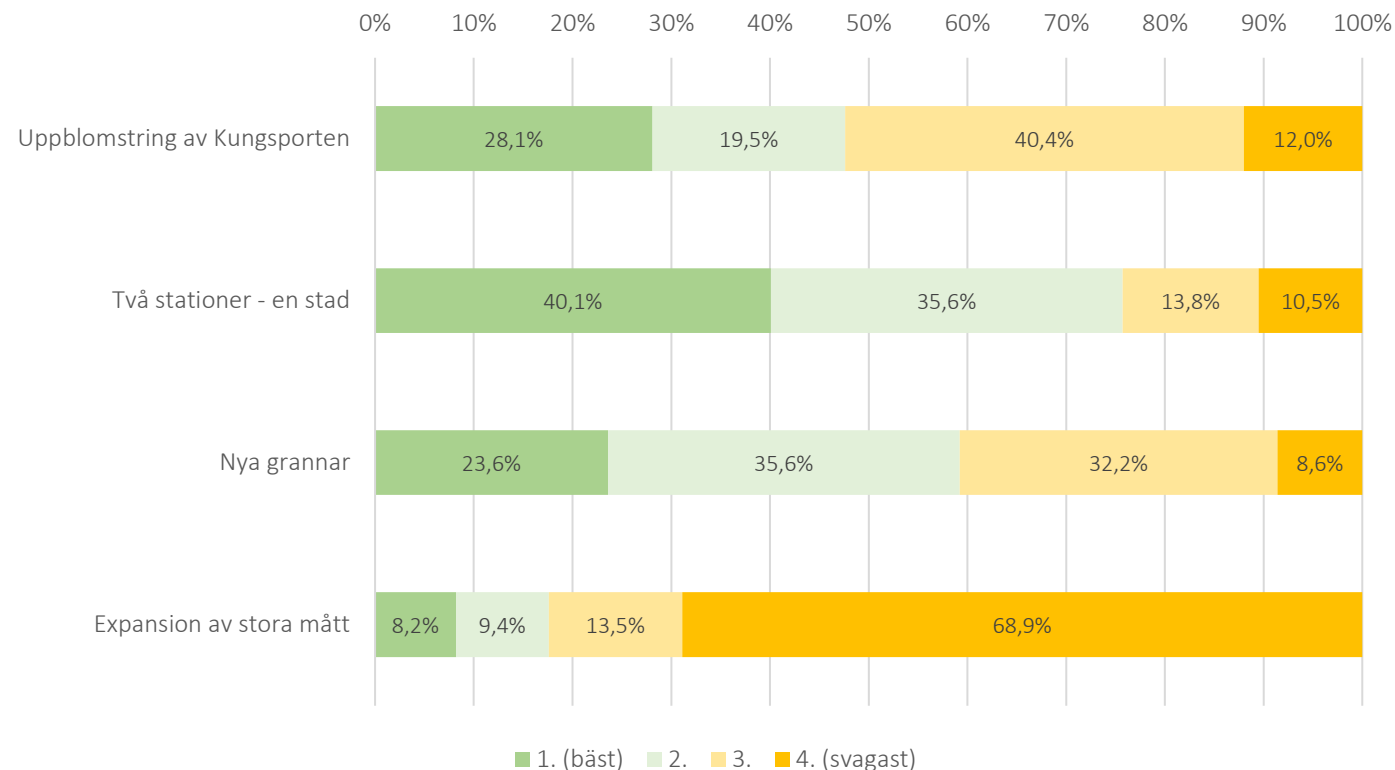
### Vilken strukturmodell anser du vara den förmånligaste med tanke på kostnaderna?

I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på planekonomin och den kommunala ekonomin.

Den bästa strukturmodellen i fråga om planekonomin och den kommunala ekonomin ansågs vara Två stationer - en stad, för vilken över 70 procent av respondenterna gav värdet 1 eller 2. Modellen Nya grannar å sin sida fick näst mest värden 1 och 2. Med beaktande av endast värdet 1 var Uppblomstring av Kungsporten dock den strukturmodell som ansågs vara den näst bästa modellen i fråga om planekonomin och den kommunala ekonomin. Det sämsta alternativet med tanke på planekonomin och den kommunala ekonomin ansågs vara modellen Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 69 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på kostnaderna? (n=267)





# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Planekonomi och kommunal ekonomi

Vad borde särskilt tas i beaktande gällande hållbar ekonomi?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- Skolor och daghem (17)
- Fler skattebetalare (11)
- Fler arbetsplatser/företag (7)
- Effektivt utnyttjande och byggande av infrastruktur (14)
- Utnyttjande av det befintliga byggnadsbeståndet/tätt byggande samt högklassigt och hållbart byggande (16)
- Inga pengar till stora projekt (5)

En viktig faktor med tanke på en hållbar planekonomi och kommunal ekonomi är enligt respondenterna en centraliserad stadsstruktur. Respondenterna ansåg att utnyttjande av befintlig infrastruktur och effektivt infrastrukturbyggande är kostnadseffektivt. Likaså ansåg respondenterna att tillväxt i befintliga områden och tillväxt genom att utnyttja det befintliga är kostnadseffektiva lösningar.

Också kvaliteten på byggandet ansågs vara viktigt med tanke på ekonomin. Respondenterna ansåg också att det skulle vara bra att locka nya skattebetalare med tanke på den kommunala ekonomin. Likaså ansågs lockandet av företag och nya arbetsplatser och stödandet av uppkomsten av dem vara en bra metod för att nå en balanserad ekonomi.

Respondenterna lyfte också fram investeringar i skolor och daghem. Några respondenter (5) konstaterade att pengarna inte behöver användas till dyra projekt. Dessutom lyfte respondenterna fram andra enskilda saker, såsom långsiktig planering och investeringarnas "förmåga" att betala sig med tiden.

*"De nuvarande skolorna är fulla och många av dem har problem med inomhusluften. Det är bättre att bygga nya och gärna av bättre kvalitet, även om det skulle medföra investeringskostnader."*

*"De nuvarande strukturerna och vägarna ska användas och förbättras i stället för att bygga nya."*

*"Det billigaste är det bästa här, varje onödig förändring kostar."*

*"Man borde sörja för byggnaders hela livscykel genom högklassigt och långsiktigt byggande."*

*"Tätt stadsbyggande är enligt min kännedom mer kostnadseffektivt än byggande i glesbygden."*

*"Effektivitet och lönsamhet nås genom att maximera utveckling och användning av det befintliga."*

*"Fortgående och planmässigt stöd för arbetsplatser och sysselsättning."*

*"På lång sikt lönar det sig att utveckla Kungspporten."*

*"Kompakthet – täthet – kostnadseffektivitet."*

*"Den enda skulden som har betydelse är den ekologiska skulden. Det spelar ju ingen roll på en död planet hur mycket skuld en kommun hade när det fortfarande fanns liv på jorden."*

*"Ett lämpligt antal nya skattebetalare på orten."*

# Jämförelse av strukturmodellerna

## Livskraft och näringsliv

### Vilken strukturmodell stöder bäst Borgås livskraft och näringsliv?

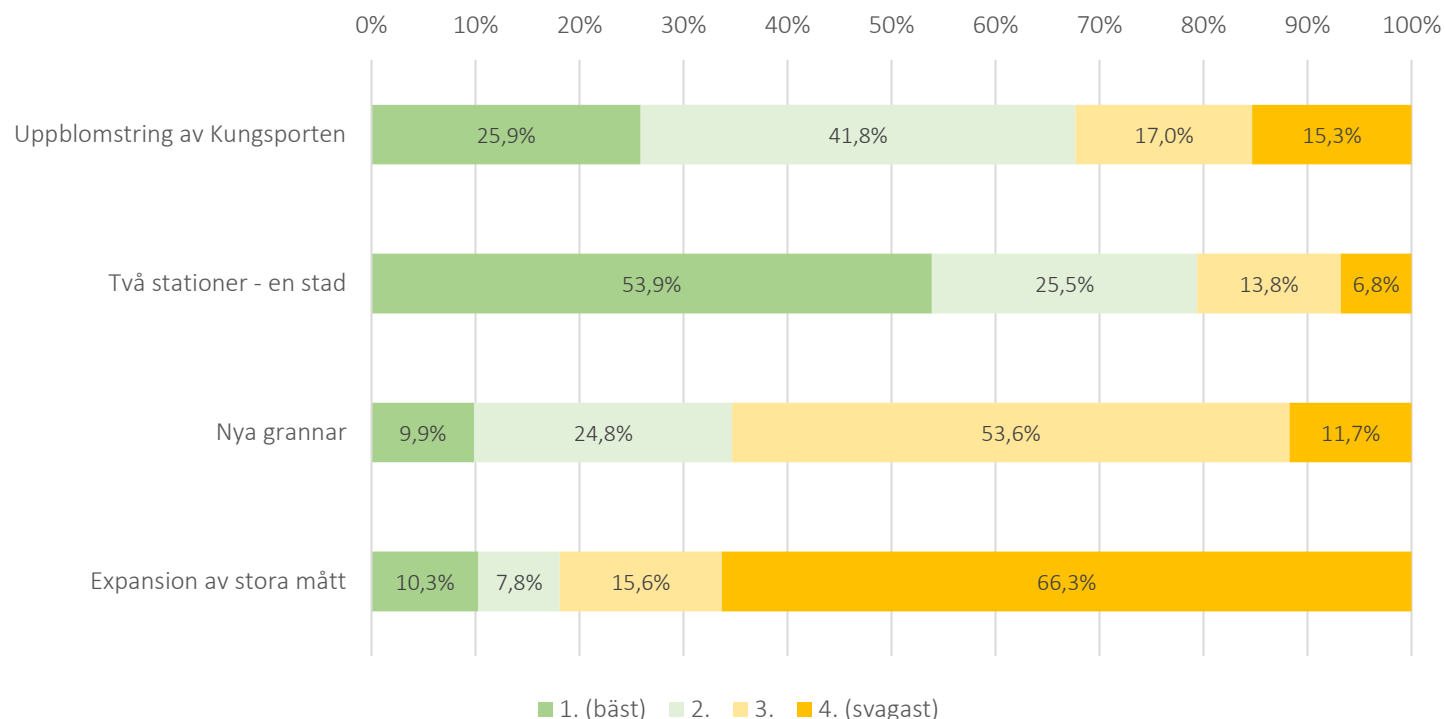
I frågan ombads respondenten rangordna strukturmodellerna från bäst till sämst (värdet 1 var bäst och värdet 4 sämst) på basis av vilken modell som är det bästa alternativet med tanke på livskraften och näringslivet.

Den bästa strukturmodellen med tanke på livskraften och näringslivet ansågs vara Två stationer – en stad, som fick det bästa värdet (1) av cirka 54 procent av respondenterna. Dessutom ansåg cirka en fjärdedel av respondenterna att modellen är det näst bästa alternativet.

Det näst bästa alternativet med tanke på livskraften och näringslivet ansågs vara Uppblomstring av Kungsporten. Över hälften av respondenterna gav strukturmodellen värdet 1 eller 2. Det tredje bästa alternativet ansågs vara strukturmodellen Nya grannar. Det sämsta alternativet med tanke på livskraften och näringslivet ansågs vara modellen Expansion av stora mått, som fick det sämsta värdet (4) av cirka 66 procent av respondenterna.

Varje strukturmodell fick alla värden från 1 till 4.

Den bästa strukturmodellen med tanke på livskraften och näringslivet? (n=282)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Jämförelse av strukturmodellerna

### Livskraft och näringsliv

Finns det något särskilt som borde tas i beaktande gällande Borgås livskraft och näringsliv?

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar

- **Centrumets attraktionskraft för människor och företagare (16)**
- Tjänsterna i Kungsporten (8)
- Närtjänster och företagsverksamhet inom hela planeringsområdet (12)
- **Förhållandena för företag och företagare (17)**
- Industri- och företagstomter samt -områden (8)
- Trafik (9)

Respondenterna lyfte fram centrumets attraktionskraft för både människor och företagare. De berättade att centrumet är viktigt ur småföretagares och lokala företags synvinkel. Dessutom påpekade respondenterna att centrumets livskraft stöds genom att göra det lätt att nå det med olika färdsätt.

I svaren lyftes också fram förhållandena för företagare och företag. Det ansågs viktigt att det finns goda förutsättningar för företagets verksamhet, till exempel förmånliga hyror, och att staden aktivt främjar förutsättningarna för företagets verksamhet i staden. I svaren lyftes också fram utbudet av tillräckligt stora industri- och företagstomter. Respondenterna ansåg det viktigt att olika industri- och företagsområden stöds jämlikt och att infrastrukturen möjliggör utveckling av verksamheten.

Också närtjänster lyftes fram i synnerhet med tanke på invånarna och tjänsternas tillgänglighet. Respondenterna påminde också att alla företagare inte är verksamma i centrumet och att en del arbetar till exempel hemifrån. Trafiken lyftes fram vid olika temana. I svaren som gällde trafiken kommenterades exempelvis att tågförbindelsen till Helsingfors stöder livskraften och näringslivet. Tjänsterna i Kungsporten lyftes också fram. Några enskilda respondenter önskade att man skulle få en mataffär eller ett större köpcentrum i Kungsporten. I övrigt berättades att de affärsenheter som kräver utrymme lämpar sig väl för Kungsporten.

*”Alla företagsområden ska jämlikt ha en spårförbindelse, annars tynar Östermalm och äldre områden bort då det inte längre lönar sig för företagen att satsa på dem.”*

*”Ställningen av företagarna i centrumet.”*

*”Företagsverksamhet behövs runt om i Borgå, inte bara i centrumet.”*

*”Att utveckla centrumet bland annat genom att öka kulturutbudet (teater, konstmuseum) och utbildningsmöjligheterna är viktigt för att trygga livskraften. Även ett center som stöder startup-verksamhet (t.ex. i ett tomt hus som staden äger) skulle medföra intressanta aktörer och lämplig aktivitet i staden.”*

*”Möjligheten att utöva lantbruksnäringar i området ska tryggas bl.a. med tanke på den grundlagsenliga näringsfriheten och försörjningsberedskapen. Nu har förstklassiga lantbruksområden till stor del slösats på byggande av egnahemsområden.”*

*”Småindustriområden ska byggas på ett konsekvent och attraktivt sätt så att deras infrastruktur betjänar företagsverksamheten.”*

*”Det ska också finnas tomter för större företag.”*

*”Företag och tjänster ska vara tillgängliga för sina kunder. De är tillgängliga när de ligger i ett livligt centrum med goda kollektivtrafikförbindelser.”*

*”Affärer till centrumområdet, likaså små butiker, stora affärer till Kungsporten.”*

*”Att möjliggöra och stödja småföretag och fundera på vad som är utmärkande för just vår stad.”*

*”Man ska också beakta olika småföretagare och personer som arbetar hemma för att skolan och daghemmet ska ligga nära.”*

# Betoning av temana

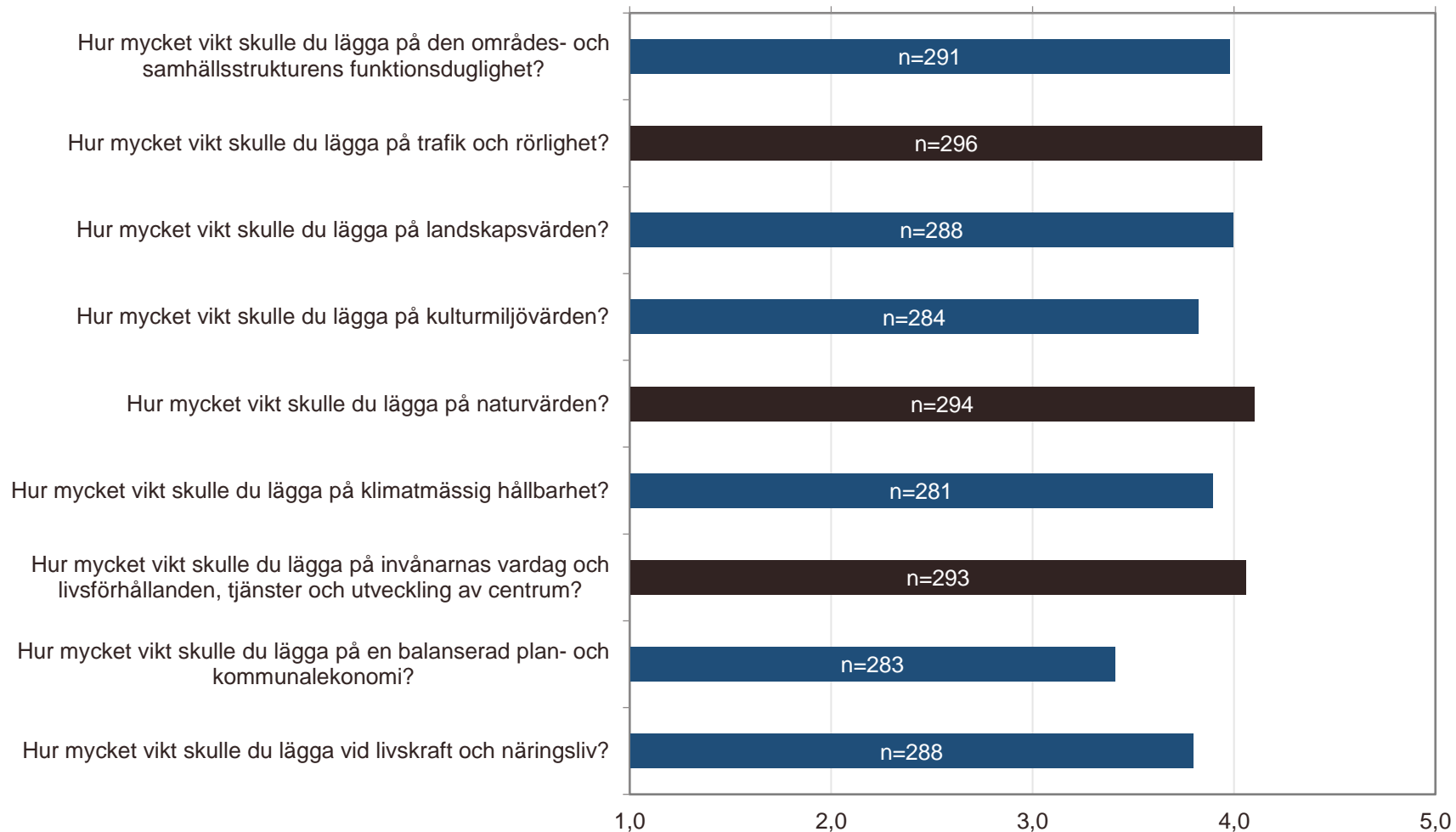
### Vilka av de tidigare nämnda faktorerna skulle du betona i delgeneralplanarbetet?

Enkätens respondenter frågades också vilka faktorer de skulle betona. Bedömningsskalan var 1–5, där värdet 5 innebar mycket viktig faktor och värdet 1 obetydlig faktor. Det fanns ganska lite spridning i svaren.

De viktigaste faktorerna enligt respondenterna med nästan lika höga medelvärden var trafik och rörlighet, naturvärden samt helheten som omfattade invånarnas vardag och livsförhållanden, tjänster och utveckling av centrum (alla tre fick ett medelvärde på 4,1).

Planekonomin och den kommunala ekonomin betonades minst (medelvärde 3,4). Det fanns dock spridning i antalet svar och det verkade som att ett litet antal svar korrelerar med mindre betoning.

Respondenternas betoningar för olika faktorer (medelvärde)





# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

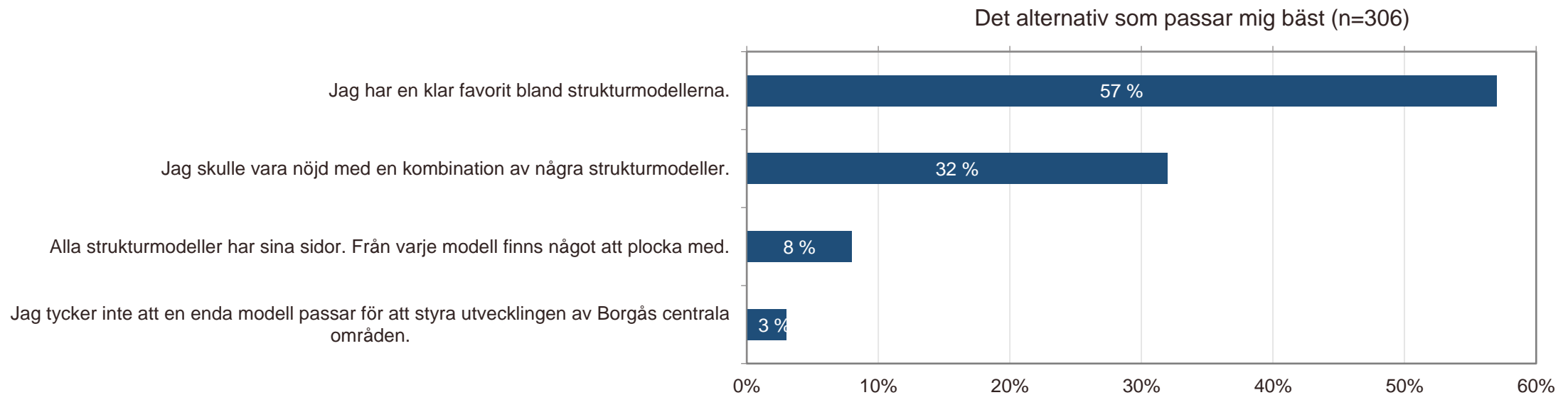
## Den bästa strukturmodellen

### Välj det alternativ som bäst motsvarar din åsikt

I denna fråga ombads respondenten välja det alternativ bland de angivna alternativen som bäst motsvarar hens åsikt.

Alternativen var "Jag har en klar favorit bland strukturmodellerna", "Jag skulle vara nöjd med en kombination av några strukturmodeller", "Alla strukturmodeller har sina sidor. Från varje modell finns något att plocka med" och "Jag tycker inte att en enda modell passar för att styra utvecklingen av Borgås centrala områden".

Över hälften (57 %) av respondenterna svarade att de har en klar favorit bland strukturmodellerna. Cirka en tredjedel (32 %) skulle vara nöjd med en kombination av några strukturmodeller. Däremot skulle 8 procent av respondenterna plocka något ur varje modell och kombinera deras bästa egenskaper. Enligt 3 procent av respondenterna passar ingen av modellerna för att styra det framtida arbetet med delgeneralplanen.



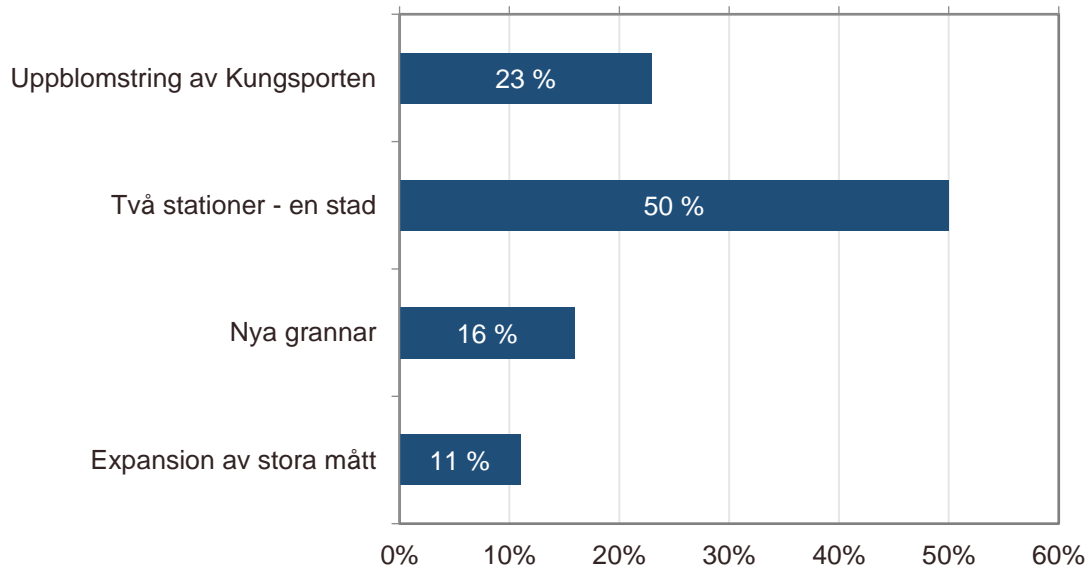
# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in

## Den bästa strukturmodellen

### Favoritmodell:

Som en tilläggsfråga för dem som angav att de har en klar favorit bland strukturmodellerna frågades vilken modell som var deras favorit. Hälften av dessa 175 respondenter berättade att deras favoritmodell är Två stationer – en stad. Näst flest respondenter (23 %) angav att deras favoritmodell är Uppblomstring av Kungsporten. Modellen Nya grannar i sin tur var favoritmodellen av 16 procent av respondenterna. Strukturmodellen Expansion av stora mått fick minst röster och var favoriten av 11 procent av respondenterna.

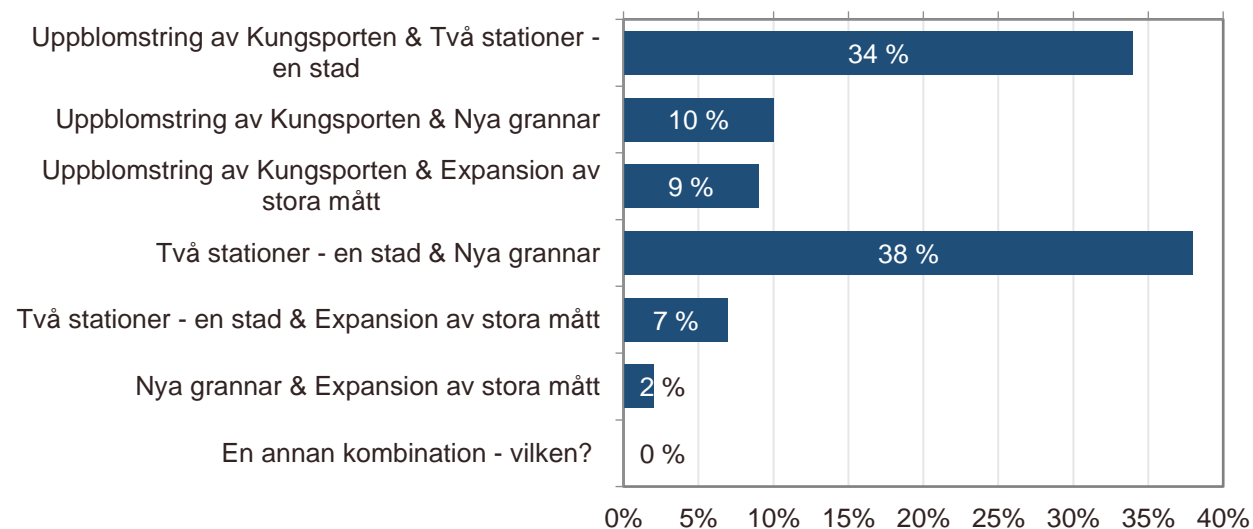
Min favorit bland strukturmodellerna (n=175)



### Kombination av modeller:

Som en tilläggsfråga för dem som valde alternativet ”Jag skulle vara nöjd med en kombination av några strukturmodeller” frågades vilka strukturmodeller de skulle kombinera. Den populäraste kombinationen av strukturmodeller var Två stationer – en stad & Nya grannar, som valdes av 38 procent av de 97 respondenter som understödde en kombination av modeller. Av respondenterna skulle 34 procent välja kombinationen Uppblomstring av Kungsporten & Två stationer – en stad. Även de övriga kombinationerna vann understöd, men betydligt mindre än de två ovannämnda kombinationerna. Strukturmodellen Två stationer – en stad ingick i båda de populäraste kombinationerna.

Vilka strukturmodeller skulle du kombinera? (n=97)



# Tankar om arbetet med delgeneralplanen

Jag tycker att man borde ta speciellt i beaktande följande faktorer då delgeneralplanen planeras vidare:

De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar:

- Ett livskraftigt centrum som utvecklas och betjänar hela Borgå (n=15)
- Naturen (n=13) samt grön- och rekreationsområdena (n=16) ska beaktas i planeringen
- Planernas ekologiska och klimatmässiga hållbarhet (n=10)
- Kompletteringsbyggande och förtätning (n=11)
- Byggnadssätt och placering av byggandet (n=8), arkitektur och hustyper (n=6)
- Kollektivtrafikens goda servicenivå och funktion (n=12)
- Östbanan och behovet av den (n=9)
- Kom ihåg kommersiella (n=4) och andra tjänster (n=9) samt placeringen av dem.
- Kommentarer om enskilda strukturmodeller (n=8)

Temat "natur" samt "grön- och rekreationsområden" nämndes sammanlagt 29 gånger. Av dessa gällde 16 grön- och rekreationsområden och i synnerhet deras tillgänglighet runt om i Borgå. Kommentarer om naturen gällde delvis samma saker som kommentarerna om grön- och rekreationsområdena, men allmänt taget framkom det en större oro för bevarandet av naturens mångfald i kommentarerna om naturen. I fråga om det som nämndes ovan lämnades det ytterligare 10 kommentarer om ekologisk och klimatmässig hållbarhet.

En av de teman som mest kommenterades (n=15) i fråga om den fortsatta planeringen var centrumet och dess roll. Respondenterna ansåg det viktigt att Borgå centrum även i fortsättningen är livskraftigt och att tjänsterna finns på ett ställe. Respondenterna önskade också livlighet och evenemang i centrumet.

Det lämnades också flera kommentarer om kompletteringsbyggande och förtätning (n=11). En del av respondenterna önskade att centrumet skulle vara tätare medan en del motsatte sig förtätningen i centrumet och annanstans i staden.

Kommentarer inkom också om kollektivtrafikens funktion och utvecklingen av den (n=12). Östbanan och planerna kring den kommenterades också nio gånger, huvudsakligen kritiskt.

*"Man måste fokusera på ett levande centrum för att säkra ett bra framtid för staden. Utan ett levande centrum med välfungerande service, boende och näringsverksamhet samt möjlighet att nå centrum på ett effektivt sätt oberoende av var man bor måste ligga i centrum för planeringen."*

*"I planarbetet ska man absolut beakta att de nuvarande byggnaderna bevaras i anslutning till rekreationsområdena och naturskyddsområdena. Bevarandet av befintliga byggnader hindrar inte på något sätt användningen av området för rekreation utan snarare stöder den och hjälper staden då det finns aktiva fast bosatta invånare som känner till och uppskattar områdets historia."*

*"Nybygge får inte förverkliga en decentraliserad klusterbombmodell, men den nuvarande samhällsstrukturen får inte heller förtätas ihjäl."*

*"Glöm fördärvandet av gamla stadsdelar och drömmarna om kompletteringsbyggande."*

# Tankar om arbetet med delgeneralplanen

### Andra tankar om arbetet med delgeneralplanen:

#### De huvudteman som lyftes fram i svaren och antalet omnämningar:

- **Kommentarer om hur planeringsarbetet och strategin har lyckats (sammanlagt n=35)** (tack för planeringsarbetet n=11, kritik till tjänstemän och beslutsfattare n=7, kritik mot strategin n=4, kritik mot enkäten om delgeneralplanen n=4, kritik mot konsekvensbedömningen n=2, tips och anvisningar för plane- och delaktighetsarbetet n=7)
- Kritik mot strukturmodeller (n=4)
- **Kommentarer om bevarandet av Borgås särprägel och profil, "vacker arkitektur" (n=14)**
- Beaktande av byarna i planläggningen (n=4)
- Bevarande av natur- och landskapsvärden (n=4)
- Östbanan: för och emot (n=4)
- Satsning på centrumet: tjänster och livskraft (n=4)
- Satsningar på naturen och naturvärdena (n=4)

I den sista punkten i enkäten lämnades många kommentarer om arbetet med delgeneralplanen. Både planerarna och beslutsfattarna fick beröm och kritik. Likaså framfördes kritik mot Borgås strategi och tillväxtmål. Också själva webbenkäten kritiserades av fyra respondenter. Fyra respondenter kritiserade också själva strukturmodellerna och deras lösningar.

14 respondenter kommenterade också betydelsen av Borgås särprägel och image. Respondenterna önskade vacker arkitektur och motsatte sig "lådor". Fyra respondenter kommenterade Östbanan främst ur synvinkeln att man, oberoende av om banan byggs eller inte, ska förbereda sig för båda alternativen. Det lämnades också fyra kommentarer om centrumet. Dessa innehöll främst önskemål om att öka livligheten och tjänsterna i centrumet.

Fyra respondenter lyfte fram behovet av att satsa på naturen och naturvärdena. De önskade bland annat att det skulle finnas natur också nära centrumet.

*"Höranden är nödvändiga och nyttiga. Tack så mycket för detta och jag önskar framgång för det nya Borgå. Jag önskar en rask befolkningsökning i vår kompakta stad som vidareutvecklas som sådan!"*

*"Att Borgå förblir som Borgå (= stilen i gamla Borgå, inte så att den fula varierande arkitekturen i den nyare stadsdelen byggs på nya områden). Ja, TRADITIONELL, VACKER ARKITEKTUR I BORGÅ! Och alltid en remsa av parkliknande natur mellan byggnadsgrupper."*

*"Tjänsterna ska koncentreras till centrumområdet och området ska utvidgas. Detta ger kraft också åt företagen i området. Borgå är en liten stad och det är lätt att ta sig till det nuvarande centrumområdet från de närliggande områdena till exempel med cykel. Man ska göra det möjligt att lätt nå det växande centrumet med bil och via cykelvägar. Områdena nära centrumet ska utvecklas som natur- och grönområden och man ska trygga närskolor och -daghem för barn."*

*"Planerna borde fokusera sig på att upprätthålla och öka mängden högklassigt boende för invånarna. Ingen vill knappast ha fler gammelbackor eller värbergor till vår stad."*

*"Använd inte upp för mycket pengar på planering av olika lösningar. Halva budgeten äts upp med idé efter idé från företag som lever på att producera idéer åt städer"*

*"I alla strukturmodeller uppskattas staden ha 15 000–20 000 fler invånare senast år 2050. Av någon anledning verkar det som att en sådan tillväxt också har tagits som ett självklart mål och därigenom som utgångspunkt för "stadsstrategin" i stadens ledning och fullmäktige. Varför?"*



# Korsjämförelse enligt respondenternas ålder

Jämförelsen har gjorts med svaren som kommit in genom den öppna enkäten.

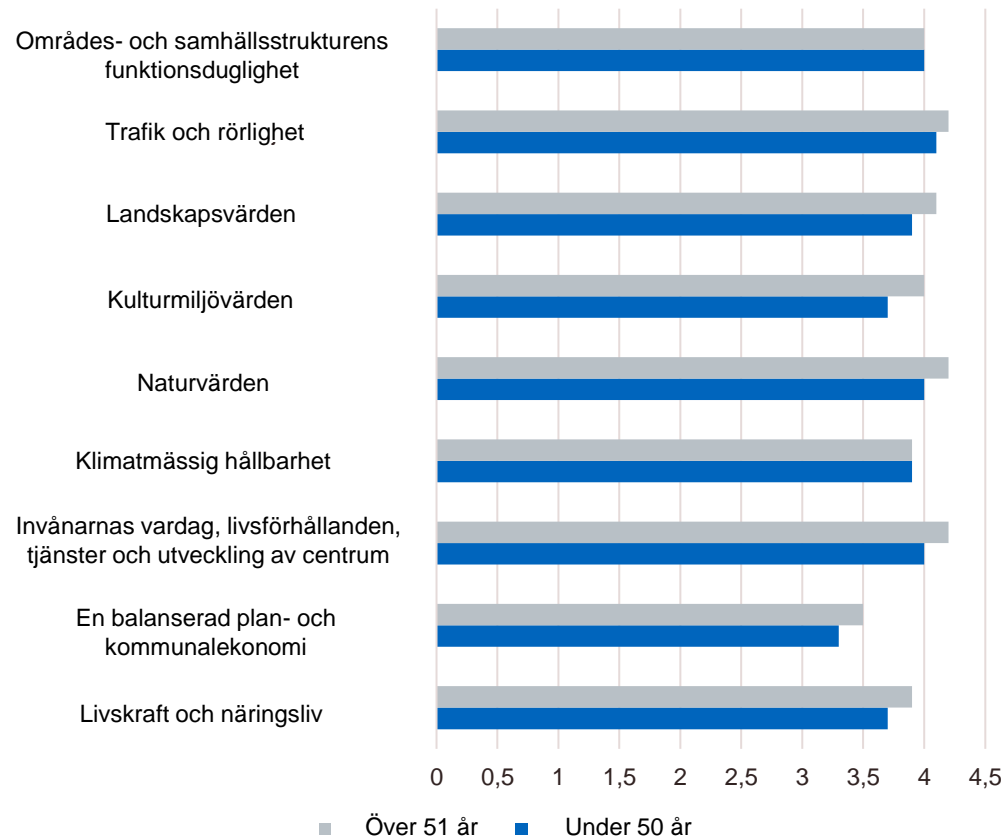
## Jämförelse enligt respondenternas ålder

Svaren jämfördes enligt respondenternas ålder så att två grupper granskades: 50-åringar och yngre samt över 51-åringar.

När det gäller de frågor där respondenterna ombads jämföra de fyra strukturmodellerna ur olika synvinklar, var svaren från de olika åldersgrupperna till största delen likadana. Det fanns dock vissa skillnader. I fråga om områdes- och samhällsstrukturen ansåg respondenterna under 50 år att den näst bästa strukturmodellen var Nya grannar, medan den näst bästa modellen enligt respondenterna över 51 år var Uppblomstring av Kungsporten. De olika åldersgrupperna var också av olika åsikt om vad som är den näst bästa modellen med tanke på kulturmiljön. Respondenterna över 51 år ansåg att Uppblomstring av Kungsporten och Nya grannar är lika bra alternativ, medan respondenterna under 50 år tyckte mer om Uppblomstring av Kungsporten. När det gäller naturvärdena ansåg respondenterna under 50 år att modellerna Uppblomstring av Kungsporten och Nya grannar är lika bra, medan respondenterna över 51 år ansåg att Uppblomstring av Kungsporten skulle vara bättre än Nya grannar.

De olika åldersgruppernas svar var likadana också i fråga om betoningen av de olika temana, med undantag av några små skillnader. Den största skillnaden var att respondenterna över 51 år betonade kulturmiljöns värden mer än respondenterna under 50 år. Dessutom uppskattades landskapsvärdena mer av respondenterna över 51 år, enligt vilka de är viktigare än en fungerande områdes- och samhällsstruktur. Respondenterna under 50 år betonade en fungerande områdes- och samhällsstruktur mer än landskapet. Klimatmässig hållbarhet betonades mindre av respondenterna över 51 år än av respondenterna under 50 år.

Vilka teman skulle du betona i arbetet med delgeneralplanen  
(1 är det lägsta värdet och 5 det största)

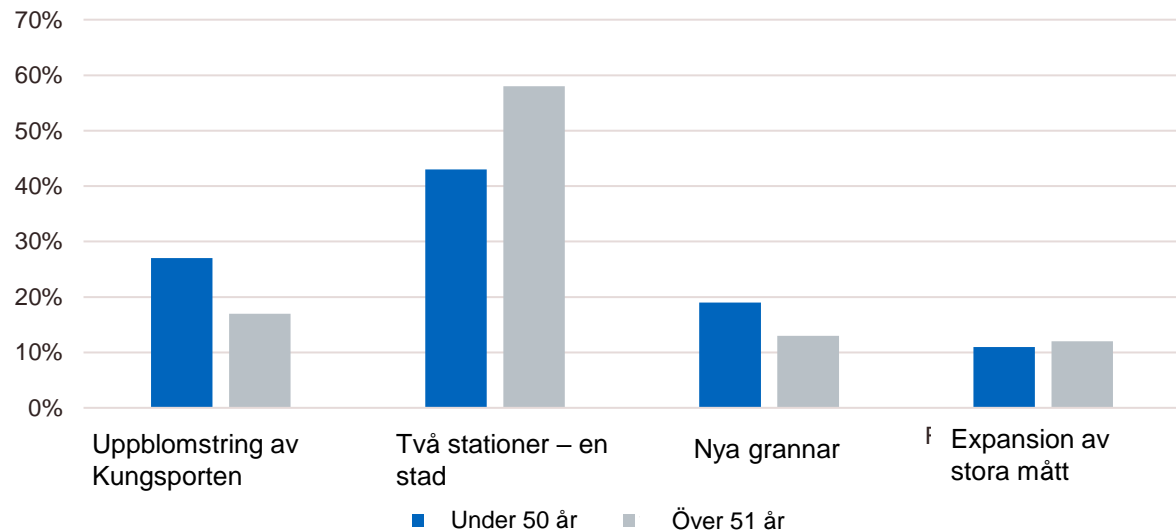


# Korsjämförelse enligt respondenternas ålder

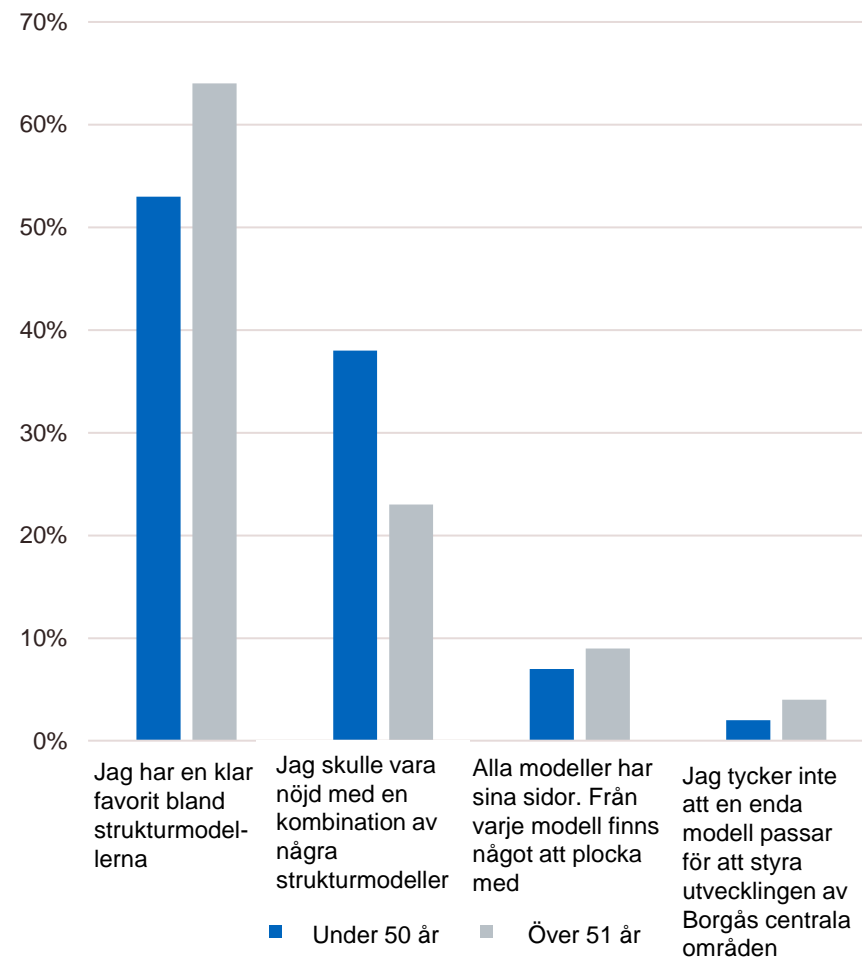
Största delen av respondenterna över 51 år berättade att de har en favorit bland strukturmodellerna, medan respondenterna under 50 år var villigare att välja en kombination av två modeller.

Det fanns också en tydlig skillnad i fråga om fördelningen av svaren om favoritmodellen, även om favoritmodellernas ordning var samma. Av respondenterna över 51 år berättade 58 procent att modellen Två stationer – en stad är deras favorit. Bland respondenterna under 50 år var samma procentandel endast 43 procent. Den näst populäraste strukturmodellen, Uppblomstring av Kungsporten, däremot understöddes av 17 procent av respondenterna över 51 år och 27 procent av respondenterna under 50 år. I svaren från respondenterna över 51 år var skillnaden mellan Nya grannar (13 %) och Expansion av stora mått (12 %) väldigt liten. Bland respondenterna under 50 år vann modellen Nya grannar däremot mycket mer understöd (19 %) än Expansion av stora mått (11 %).

Min favorit bland strukturmodellerna är:



Välj det alternativ som bäst motsvarar din åsikt:



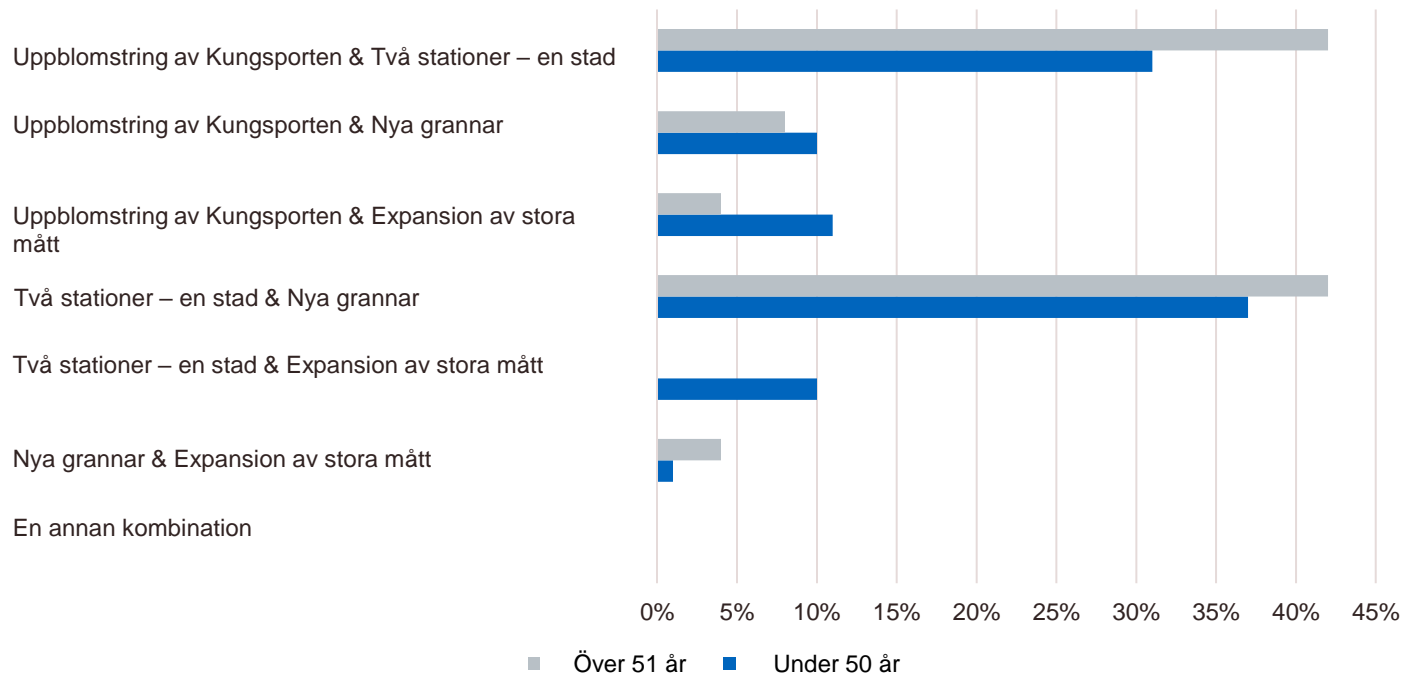
# Korsjämförelse enligt respondenternas ålder

När det gäller kombinationerna av olika strukturmodeller var samma alternativ (Uppblomstring av Kungsporten & Två stationer – en stad samt Två stationer – en stad & Nya grannar) klart populäraste bland båda åldersgrupperna.

Bland respondenterna över 51 år valdes dessa två dock av lika många respondenter. Bland respondenterna under 50 år var skillnaden mellan dessa två alternativ 6 procentenheter så att kombinationen Två stationer – en stad & Nya grannar var populärare.

Respondenterna över 51 år valde betydligt oftare ett av de två populäraste kombinationerna, varvid de övriga kombinationsalternativen inte fick så många röster.

Du skulle vara nöjd med en kombination av strukturmodeller.  
Vilka strukturmodeller skulle du kombinera?



# Korsjämförelse enligt respondenternas bostadsort

Jämförelsen har gjorts med svaren som kommit in genom den öppna enkäten.

## Jämförelse enligt respondenternas bostadsort

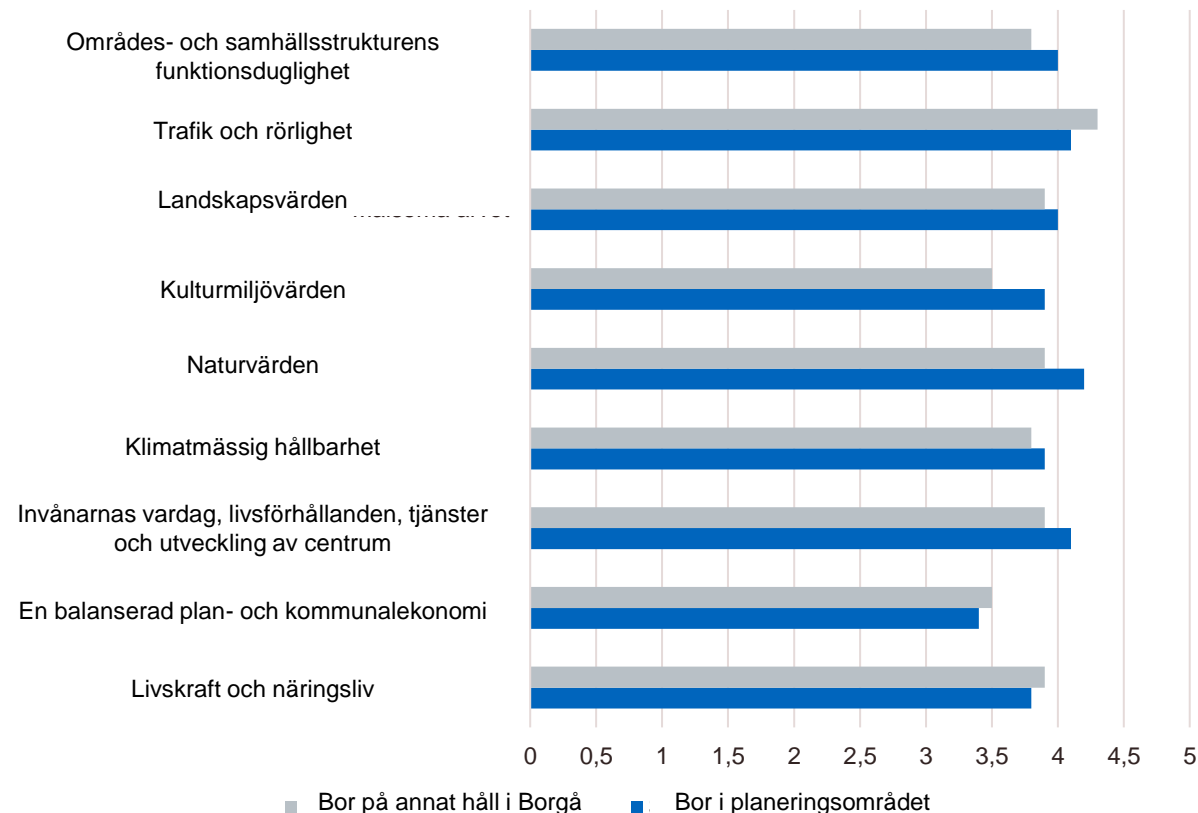
Svaren jämfördes enligt respondenternas bostadsort så att man jämförde två grupper: de som bor i planeringsområdet och de som bor någon annanstans i Borgå.

När det gäller de frågor där strukturmodellerna jämfördes i fråga om de olika temana, fanns det fler skillnader mellan respondenterna från olika bostadsorter än mellan de olika åldersgrupperna. De stora linjerna var igen samma; båda grupperna ansåg att Två stationer – en stad är den bästa modellen och Expansion av stora mått den sämsta. Det fanns dock större skillnader mellan dem som bor i planeringsområdet och dem som bor någon annanstans i Borgå i fråga om hur modellerna Nya grannar och

Uppblomstring av Kungsporten placerades på andra och tredje plats. Respondenterna som bor någon annanstans i Borgå ansåg att modellen Uppblomstring av Kungsporten är lika bra som Två stationer – en stad med tanke på tre teman (områdes- och samhällsstruktur, landskap samt livskraft och näringsliv). Respondenterna som bor i planeringsområdet ansåg att modellerna Uppblomstring av Kungsporten och Nya grannar är lika bra med tanke på tre teman (kulturmiljö, natur och klimat).

När det gäller betoningen av de olika temana betonade respondenter som bor utanför planeringsområdet i Borgå trafik samt livskraft och näringsliv mer än respondenterna som bor i planeringsområdet. Respondenterna som bor i planeringsområdet däremot betonade kulturmiljöns värden, naturvärden och en fungerande områdes- och samhällsstruktur lite mer än respondenterna som bor någon annanstans i Borgå.

Vilka teman skulle du betona i arbetet med delgeneralplanen  
(1 är det lägsta värdet och 5 det största)





# Korsjämförelse enligt respondenternas bostadsort

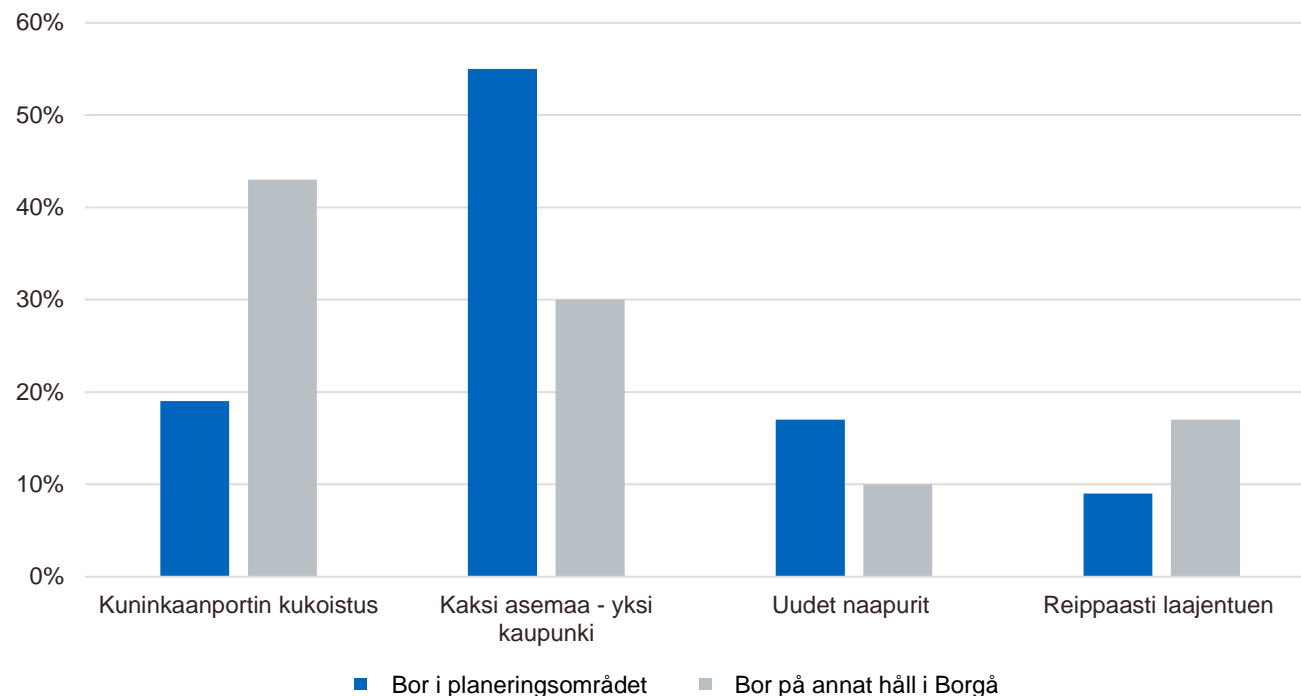
Respondenterna som bor i planeringsområdet och respondenterna som bor någon annanstans i Borgå hade mycket likadana svar på frågan om de har en favoritmodell eller om de skulle föredra en kombination av olika modeller. Inom båda grupperna berättade över 50 procent av respondenterna att de har en favorit bland strukturmodellerna.

Det fanns dock en tydlig skillnad mellan respondenterna enligt bostadsort i fråga om vilken som var deras favoritmodell. Den populäraste modellen bland respondenterna som bor någon annanstans i Borgå var Uppblomstring av Kungsporten (43 %), den näst populäraste Två stationer – en stad (30 %), den tredje populäraste Expansion av stora mått (17 %) och den minst populära Nya grannar (10 %).

Den populäraste modellen bland respondenterna som bor i planeringsområdet däremot var Två stationer – en stad (55 %), den näst populäraste Uppblomstring av Kungsporten (19 %), den tredje populäraste Nya grannar (17 %) och den minst populära Expansion av stora mått (9 %).

Av alla respondenter bodde 79 procent i planeringsområdet och 19 procent någon annanstans i Borgå.

Min favorit bland strukturmodellerna är:

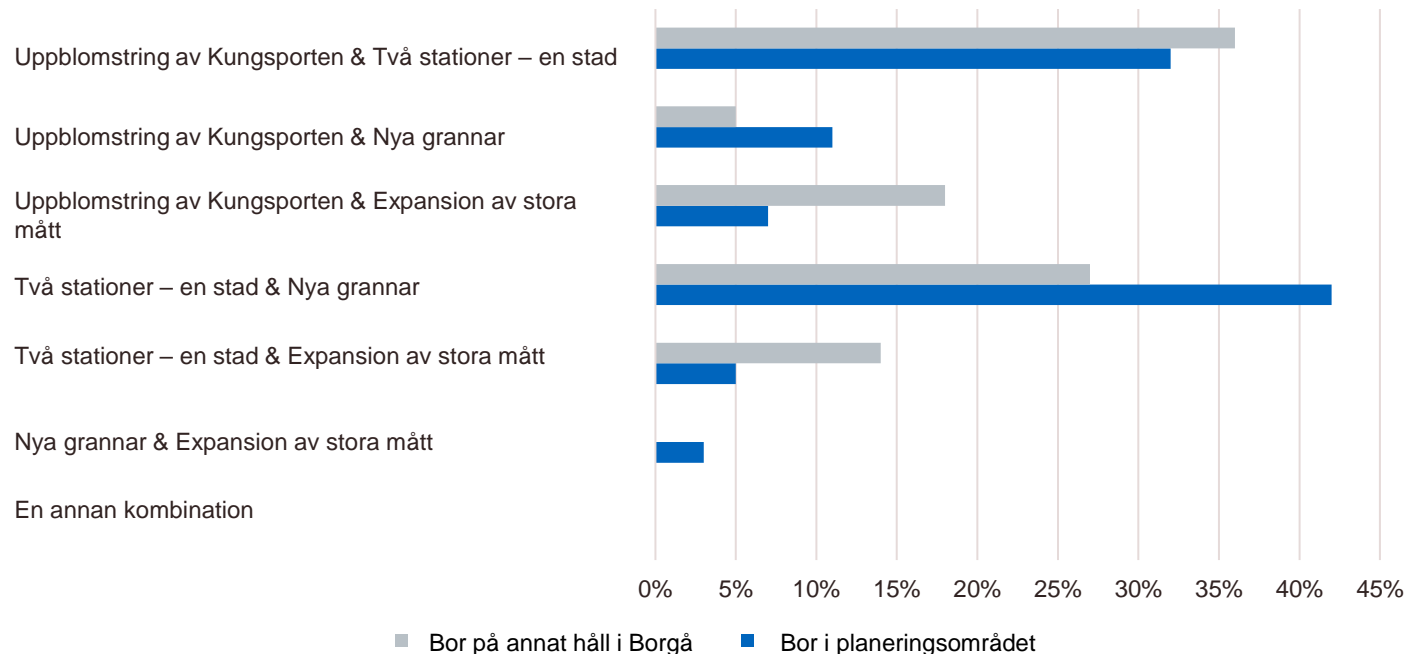


# Korsjämförelse enligt respondenternas bostadsort

När det gäller frågan om vilka strukturmodeller som respondenten skulle kombinera motsvarade svaren bland respondenterna som bor i planeringsområdet enkätens sammanlagda resultat: de populäraste kombinationerna var Uppblomstring av Kungsporten & Två stationer – en stad samt Två stationer – en stad & Nya grannar.

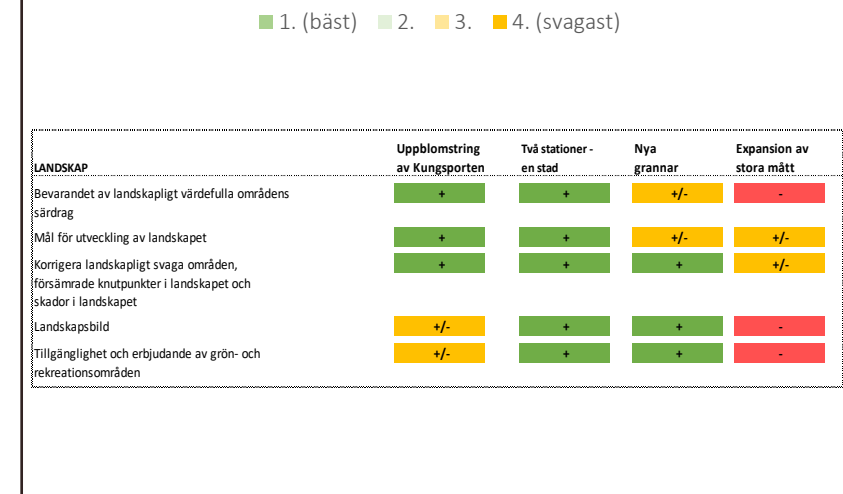
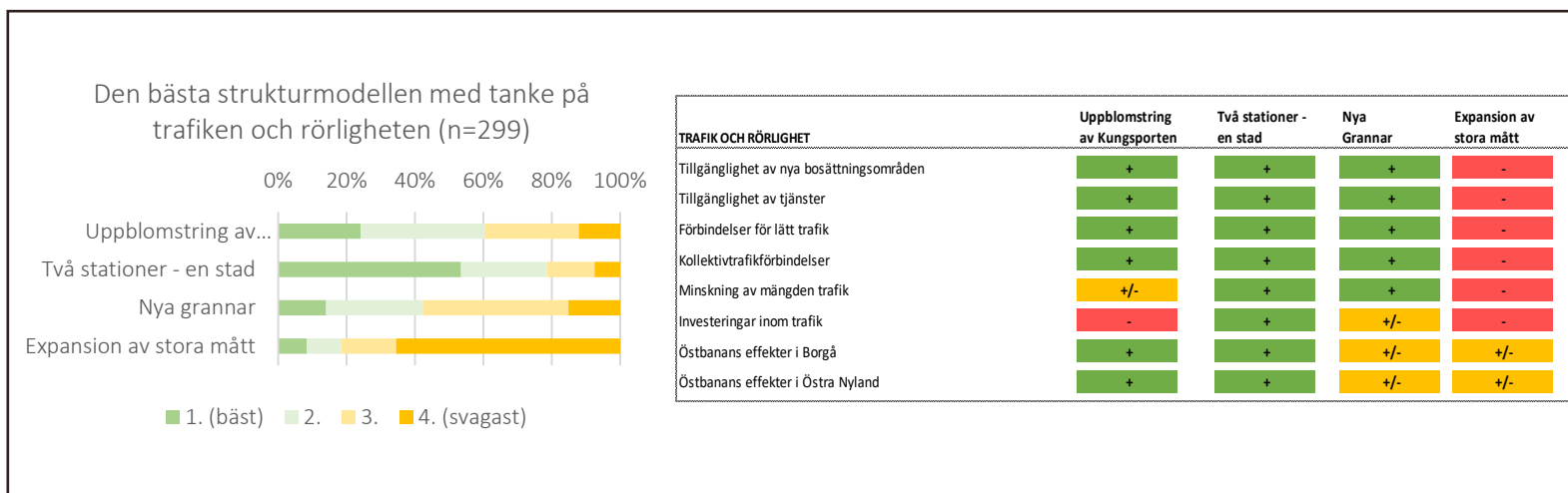
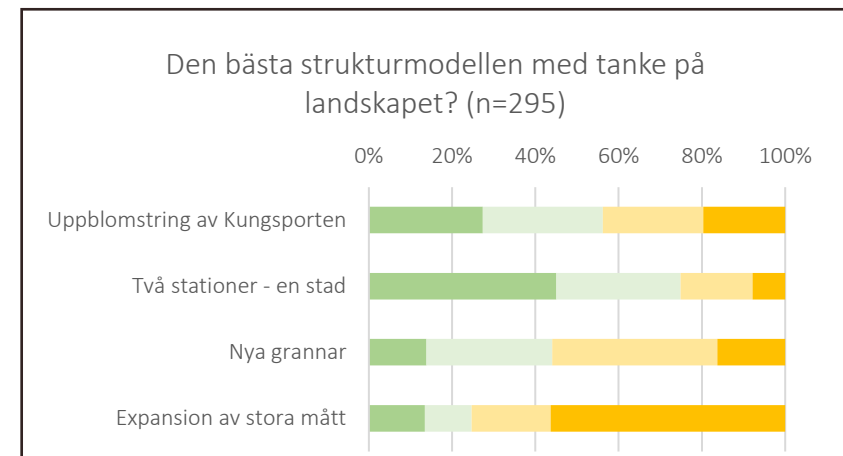
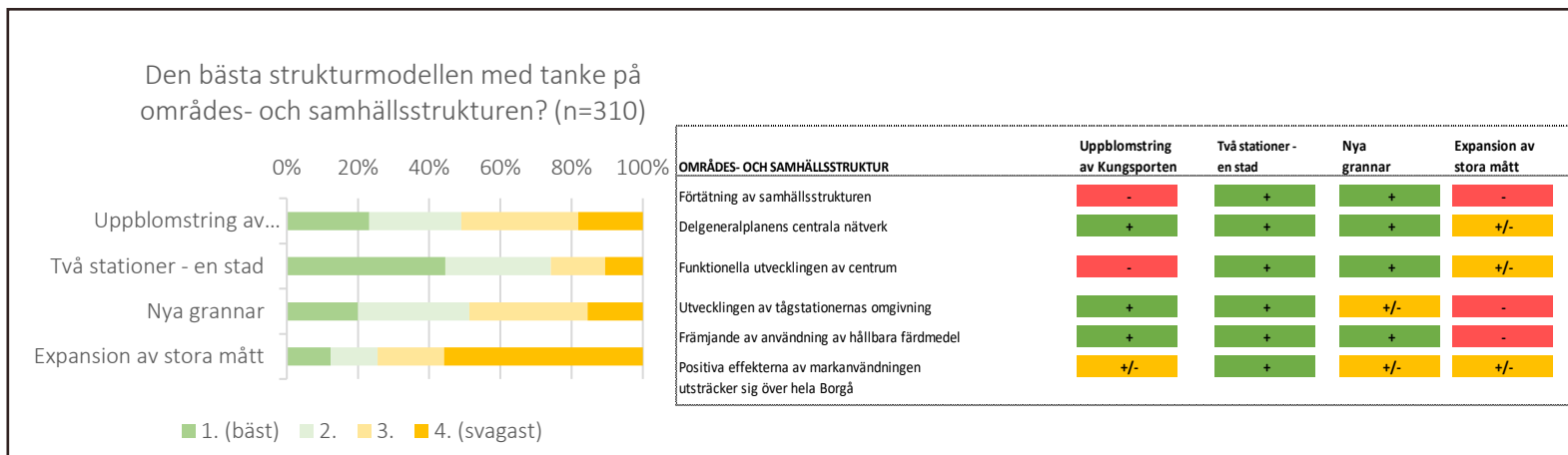
Responser från respondenterna som bor någon annanstans i Borgå däremot uppvisade större spridning. Den populäraste kombinationen var Uppblomstring av Kungsporten & Två stationer – en stad, den näst populäraste kombinationen Två stationer – en stad & Nya grannar och den tredje populäraste Uppblomstring av Kungsporten & Expansion av stora mått, som vann betydligt mer understöd än bland respondenterna som bor i planeringsområdet. Också kombinationen Två stationer – en stad & Expansion av stora mått vann understöd bland respondenterna som bor någon annanstans i Borgå.

Du skulle vara nöjd med en kombination av strukturmodeller.  
Vilka strukturmodeller skulle du kombinera?

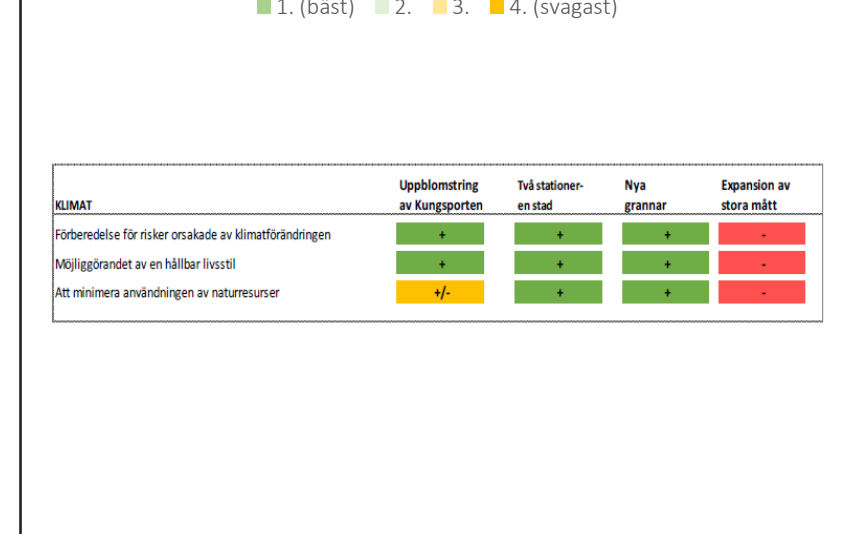
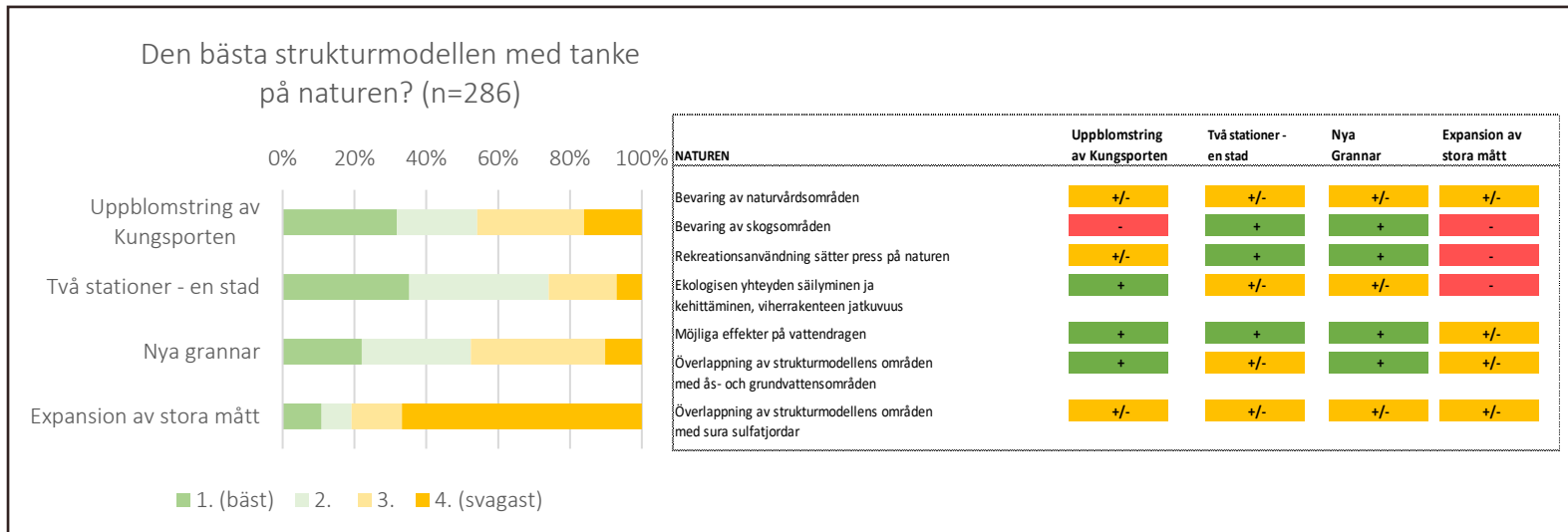
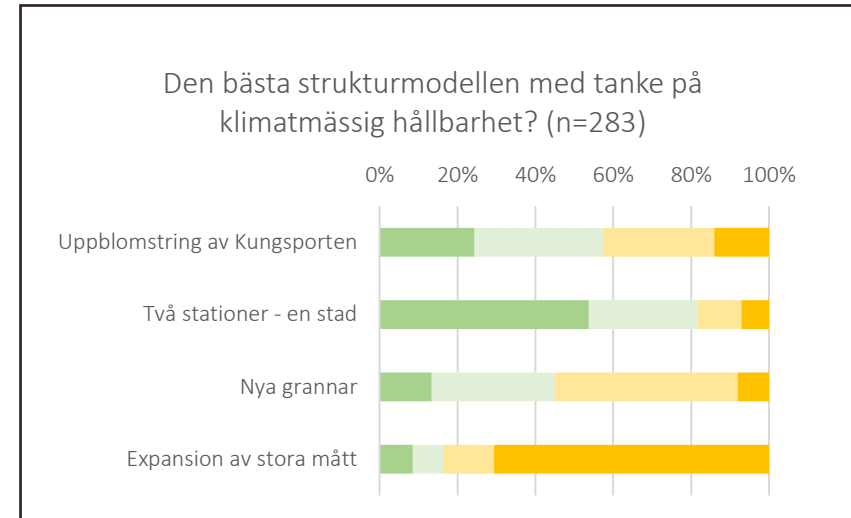
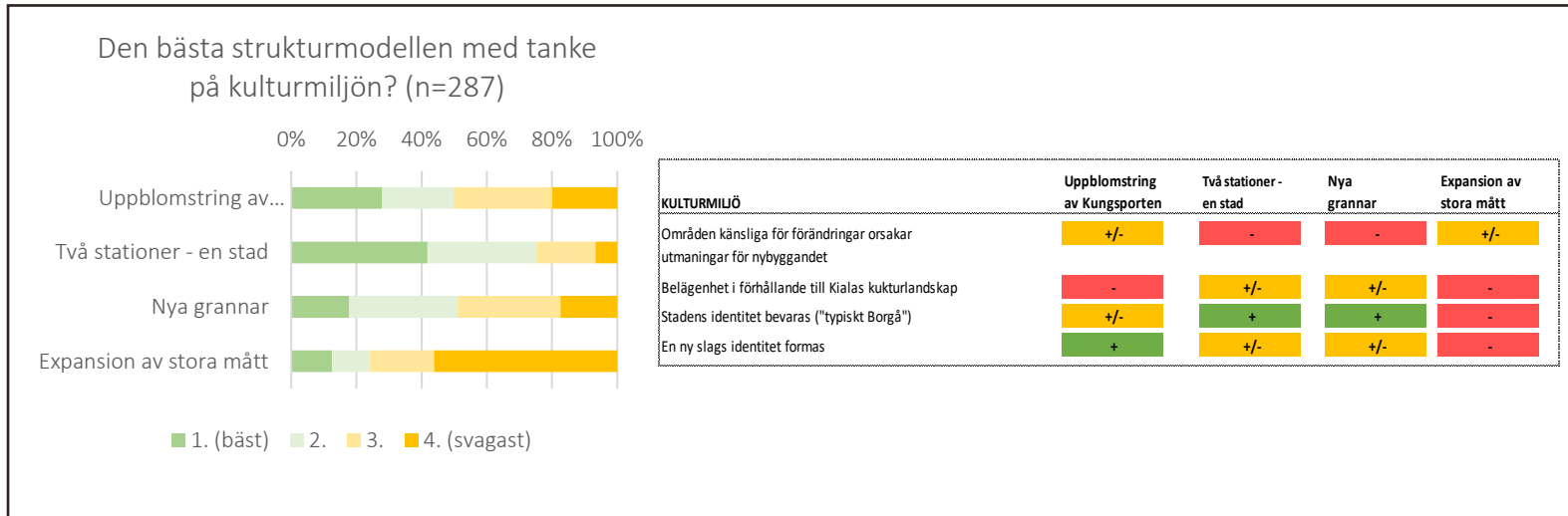


# Jämförelse av enkätens resultat och konsekvensbedömningen

Genom enkäten ville man också utreda om kommuninvånarna är av samma åsikt med den konsekvensbedömning som gjorts av strukturmodellerna. På denna sida och på sidorna 39–41 jämförs resultaten av webbenkäten och konsekvensbedömningen.



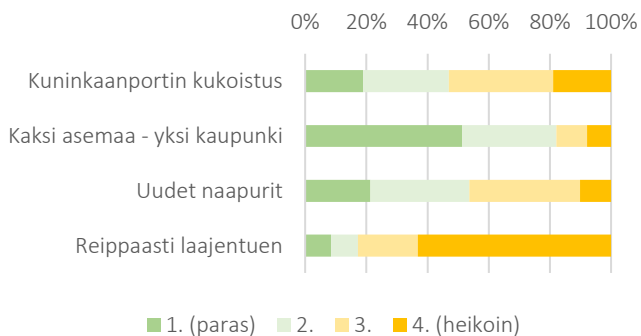
# Jämförelse av enkätens resultat och konsekvensbedömningen





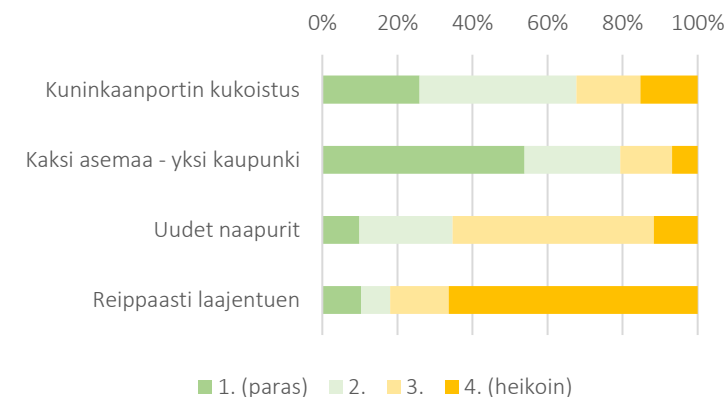
# Jämförelse av enkätens resultat och konsekvensbedömningen

Den bästa strukturmodellen med tanke på vardagen, tjänsterna och centrumet? (n=296)

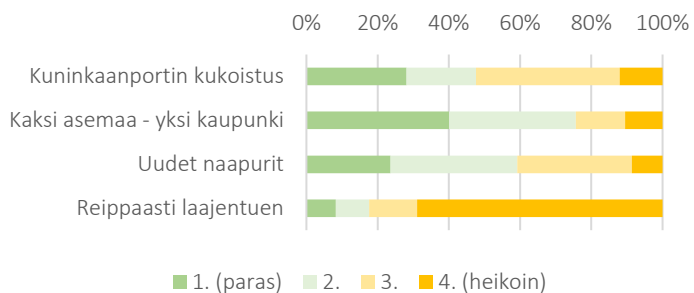


INVÅNARNAS VARDAG OCH LIVSFÖRHÅLLANDEN, TJÄNSTER OCH UTVECKLING AV CENTRUM	Uppblomstring av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Förutsättningarna för utveckling av kommersiella tjänster i strukturmodellen	+	+	+	-
Förutsättningarna för utvecklingen av kommersiella tjänster i Borgå centrum	-	+	+/-	-
Centrums funktionella utveckling	-	+	+	-
Attraktivitet som plats för ny affärsverksamhet	+	+	+	+/-
Tillgängligheten av kommersiella tjänster	+	+	+	+/-
Tillgängligheten av offentliga tjänster	+/-	+	+	-
Tillgängligheten av grön- och rekreationsområden	-	+/-	+	+
Strukturmodellernas områdenas tillgänglighet med lätt och kollektivtrafik	+	+	+	-
Svarar på förändringarna i åldersstrukturen	+	+	+	-
Positiva effekter utsträcker sig till hela Borgå och delvis till hela Östra Nyland	+	+	+	-

Den bästa strukturmodellen med tanke på livskraften och näringslivet? (n=282)



Den bästa strukturmodellen med tanke på kostnaderna? (n=267)



PLAN- OCH KOMMUNAL EKONOMI	Uppblomstring av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Nya gatuförbindelser	+/-	+	+/-	-
Vattentjänstens anslutningsnät	+/-	+	+	-
Skolor och daghem	-	+/-	+	+/-
Prisvärd	+	+/-	Dyr	-

LIVSKRAFT OCH NÄRINGSLEV	Uppblomstring av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Företagens affärs- och utvecklingsförutsättningar	+	+	+	-
Näringsstrukturens mångsidighet	+	+	+/-	+/-
Borgås attraktivitet som boplat	+/-	+	+	+/-
Borgås attraktivitet som plats för affärsverksamhet	+	+	+/-	-

# Jämförelse av enkätens resultat och konsekvensbedömningen

När enkätens resultat i fråga om jämförelsen av strukturmodellerna jämförs med konsekvensbedömningens resultat, kan det observeras att de till största delen är likartade. Både enligt enkätens resultat och konsekvensbedömningen ansågs strukturmodellen Två stationer – en stad vara den bästa och Expansion av stora mått den sämsta modellen med tanke på många teman.

Modellen Två stationer – en stad ansågs ändå vara bättre i enkätens svar än i konsekvensbedömningen. Med tanke på kulturmiljön, klimatet, invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänsterna och utvecklingen av centrumet samt planekonomin och den kommunala ekonomin är strukturmodellen Två stationer – en stad enligt konsekvensbedömningen lika bra med antingen Nya grannar eller Uppblomstring av Kungspporten. Dessutom var den bästa modellen med tanke på naturen enligt konsekvensbedömningen Nya grannar, medan den bästa modellen för naturen enligt enkätens resultat var Två stationer – en stad.

Modellerna Uppblomstring av Kungspporten och Nya grannar var både enligt enkätens resultat och enligt konsekvensbedömningen den näst och den tredje bästa. Om man jämför deras platser kan man dock observera att det finns små skillnader mellan enkätens resultat och konsekvensbedömningen. I fråga om tre teman (trafik; invånarnas vardag och livsförhållanden samt tjänster och utveckling av centrum; livskraft och näringsliv) var resultaten likartade. I fråga om sex teman (områdesstruktur; landskap; kulturmiljö; natur; klimat; planekonomi och kommunal ekonomi) var resultaten dock lite olika. När man jämför placeringen av modellerna Uppblomstring av Kungspporten och Nya grannar i fråga om dessa teman, ser man att Uppblomstring av Kungspporten nämndes fler gånger som den bästa modellen än Nya grannar i enkäten. Om man däremot observerar det sammanlagda antalet första och andra platser, är skillnaderna mindre. I konsekvensbedömningen ansågs Nya grannar däremot oftare vara ett bättre strukturmodellalternativ än Uppblomstring av Kungspporten. Med tanke på några teman har modellerna Uppblomstring av Kungspporten och Nya grannar ansågs vara lika goda alternativ enligt konsekvensbedömningen.

Det är också värt att notera att även om strukturmodellen Expansion av stora mått upprepade gånger har bedömts som rött (-) eller gult (+/-) i konsekvensbedömningen, har den i enkäten några gånger valts till den bästa eller näst bästa modellen i fråga om alla teman. Procentuellt sett har en liten andel sett modellen Expansion av stora mått som det bästa eller näst bästa alternativet, men detta har dock gjorts i fråga om alla teman. I själva verket har varje strukturmodell enligt enkätens resultat fått alla värden 1–4 i fråga om alla teman som värderades.

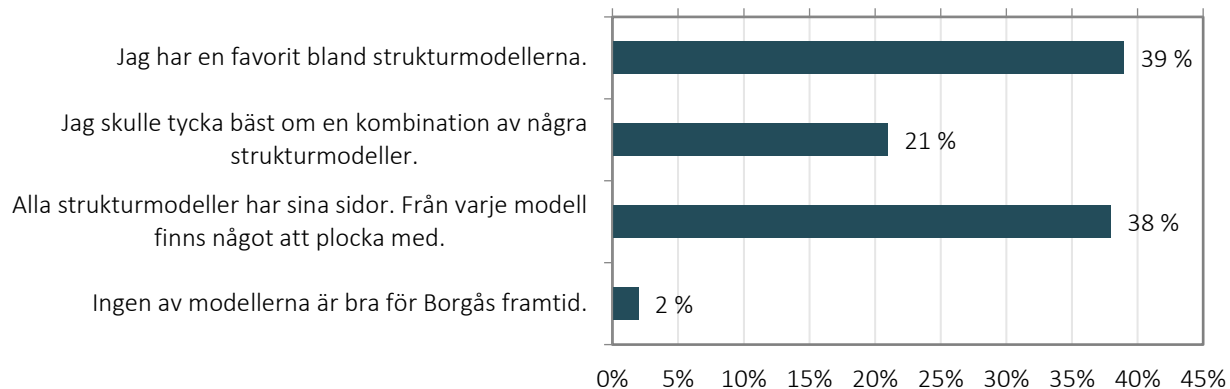
# Elevenkät

### Ungdomarna hade olika åsikter

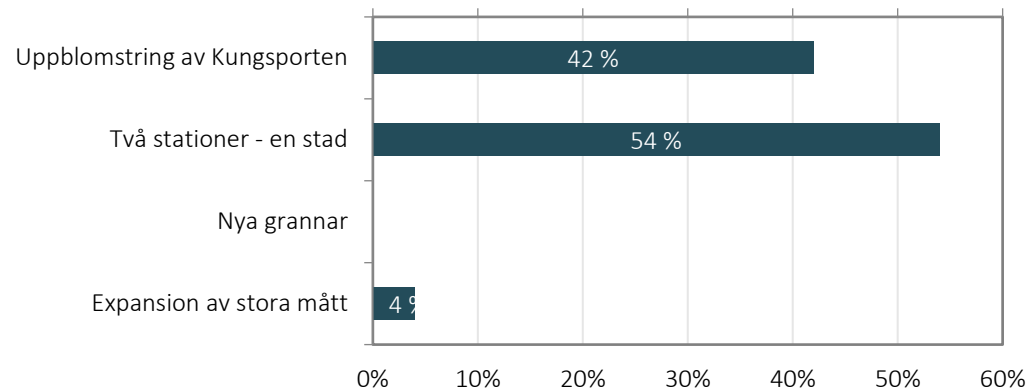
En länk till enkäten om strukturmodeller som var avsedd för skolelever och studerande delades till högstadieskolorna, gymnasierna och yrkesskolorna i Borgå. Denna kortare enkät utarbetades för att man ville locka även ungdomar att svara på enkäten om strukturmodeller genom att göra ifyllandet snabbare och lättare.

Enkäten besvarades slutligen av 66 skolelever och studerande. Av respondenterna hittade 39 procent en klar favorit bland strukturmodellerna. I enkäten för vuxna svarade 57 procent av respondenterna på samma sätt. Ungdomarna upplevde tydligare än andra respondenter att det finns något bra i alla strukturmodeller och enligt 38 procent kunde det tas något med av alla modeller. Ungdomarnas svar avviker på ett intressant sätt från de övriga respondenternas svar, eftersom även om den populäraste modellen bland båda grupperna var Två stationer – en stad, var också Uppblomstring av Kungsporten mycket populärt bland ungdomarna.

Vilket av följande motsvarar bäst din åsikt? (n=66)



Min favorit bland strukturmodellerna är: (n=26)



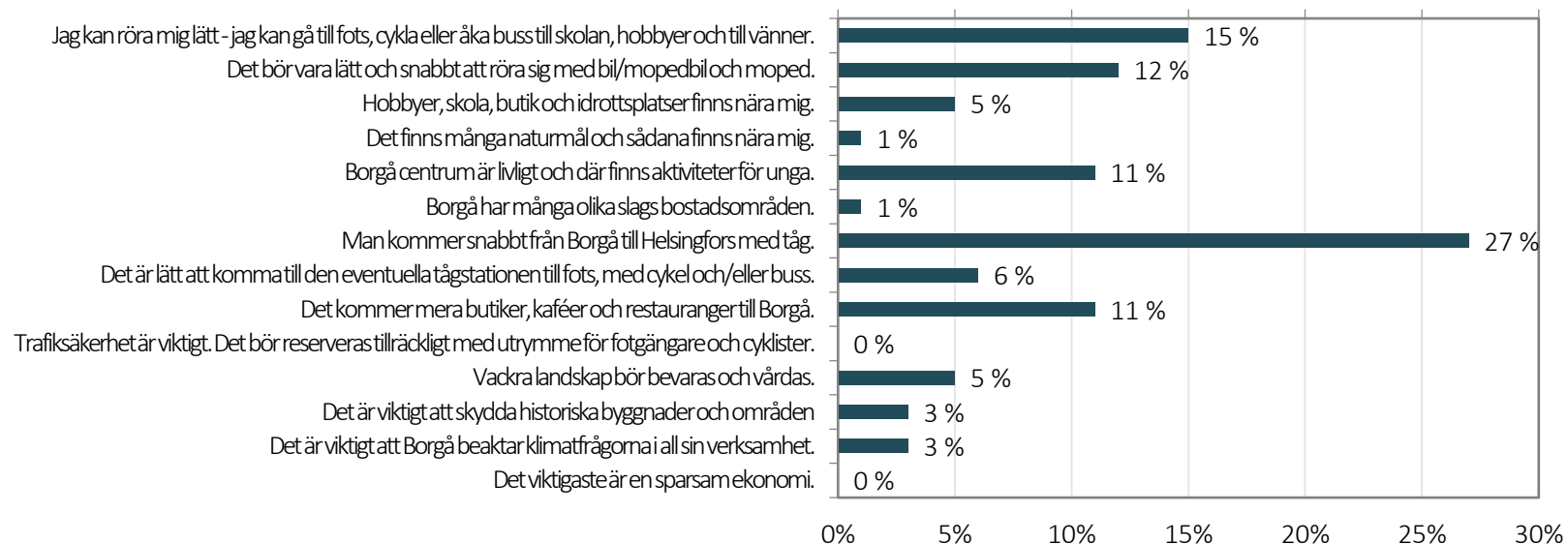
# Elevenkät

## Kombination av modeller och viktiga faktorer i framtidens Borgå

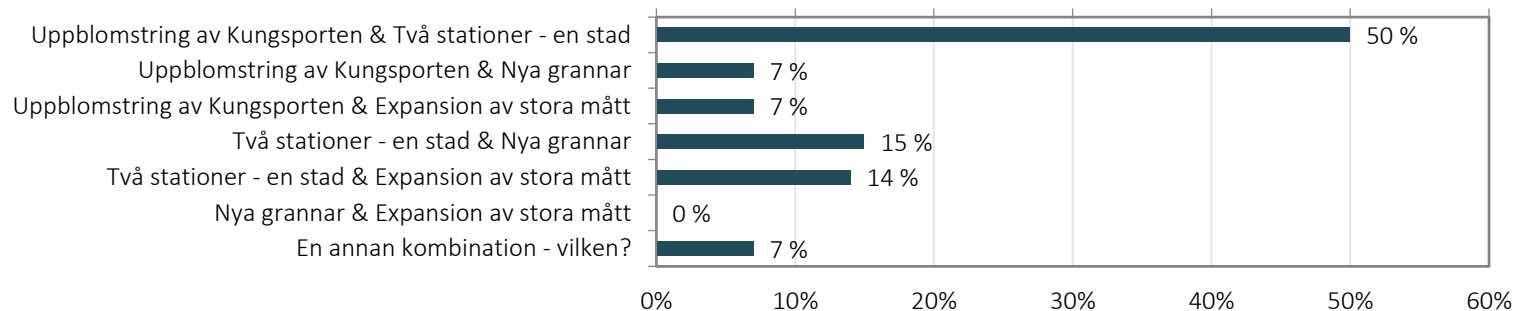
Av de unga respondenterna önskade 14 att strukturmodeller skulle kombineras. Den populäraste kombinationen var Uppblomstring av Kungspporten & Två stationer – en stad. Hälften av dem som önskade en kombination av modeller understödde detta alternativ. De övriga kombinationerna fick betydligt mindre understöd.

Dessutom frågades ungdomarna vad de anser vara viktigt i Borgå. På grund av ett tekniskt fel kunde respondenterna endast välja ett alternativ även om avsikten var att de skulle ha kunnat välja flera alternativ. Hela 27 procent av respondenterna svarade dock att det viktigaste för dem i framtidens Borgå skulle vara att det finns en snabb tågförbindelse mellan Borgå och Helsingfors. I svaren betonades mobilitet, eftersom det näst populäraste alternativet (12 % av respondenterna) var lätt mobilitet till fots, med cykel eller buss och det tredje populäraste alternativet (12 %) "Det ska vara lätt och snabbt att röra sig med bil/mopedbil och moped".

Viktigt i framtidens Borgå för mig är: (n=66)



Jag skulle föredra en kombination av strukturmodeller. Jag skulle kombinera dessa strukturmodeller: (n=14)



# Strukturmodellfas – åsikter som kommit in Elevenkät

## Ungdomarnas tankar och önskemål kring Drömmarnas Borgå. Vad är viktigt för dem i framtiden? (n=37)

Ungdomarna frågades om deras tankar och önskemål kring Drömmarnas Borgå genom en öppen fråga. I frågeställningen ombads ungdomarna att berätta vad som är viktigt för dem i framtidens stad. Den öppna frågan besvarades av 37 ungdomar. I svaren kunde man urskilja följande teman:

- Ungdomarna önskade en tågförbindelse och bättre kollektivtrafik. (n=15)
- Ungdomarna önskade fler affärer och tjänster. Många önskade också ett köpcentrum. (9)
- Ungdomarna önskade att det skulle vara lättare att röra sig i Borgå. (4)
- Estetiska värden, vackerheten borde bevaras i staden. (4)
- Ungdomarna önskade fritidsaktiviteter och fritidslokaler. (4)

*”Att denna stad skulle kännas som en stad, eftersom staden är ganska liten och känns tom.”*

*”Goda trafikförbindelser till andra städer och rekreationstjänster också för ungdomar.”*

*”Det skulle gå fler bussar för att man ska kunna se kompisar också på semestrar och på veckoslut.”*

*”Mina drömmars Borgå är vackert. Det räcker för mig att man kan ta sig från Helsingfors till Borgå och naturligtvis också tvärtom. I mina drömmars Borgå vill jag se underbara landskap.”*

*”Ett större köpcentrum. En stor simhall. Mer att göra för ungdomar.”*

*”Att Borgå blir mer livligt och i synnerhet centrumet ska förbättras. Fler affärer till köpcentra, t.ex. Zara, Monki, Bikbook osv. Något vackert i stället för busstationen i centrumet.”*

*”I mina drömmars Borgå beaktar man klimatförändringen och bevarandet av naturen. Det är viktigt att ha möjligheter till att motionera, och användningen av bil bör minimeras.”*

*”Att Borgå förblir ganska likadan och nya invånare koncentreras till samma bostadsområden, vilket skapar täta gemenskaper. Naturen skyddas och man bygger inte mycket på områden som för närvarande är obebyggda. En tågförbindelse kunde också vara nyttig. Butiker till bostadsområden.”*

*”Jag önskar att Borgå får en tågförbindelse. Och fler skidspår och andra möjligheter till gratis idrott.”*

*”Det skulle vara fint om man lätt kunde ta sig från Borgå till Helsingfors med tåg, eftersom bussar är svåra och obekväma. Jag skulle besöka Helsingfors oftare om det var lättare att åka dit. Det skulle också vara fint att ha fler affärer och butiker och kaféer närmare. Det skulle också kunna finnas fler restauranger.”*

*”Ett mopedgarage för ungdomar såsom i Tattarmossen i Helsingfors!”*

*”Med tanke på framtiden är det viktigt att ha goda utbildningsmöjligheter, dvs. att det borde finnas minst ett universitet i Borgå där man kunde studera flera saker.”*

*”Järnvägsstation”*