

Sammanfattning

Kullo-Mickelsböle byaförening

Kullo-Mickelsböle byaförening har en klar favorit bland strukturmodellerna: Rask tillväxt. Dessutom förde man i utlåtandet fram saker som har att göra med byar, till exempel tjänsternas tillgänglighet samt fungerande kollektivtrafik också i byar.

Utlåtandet i sin helhet

(Utlåtandet har givits via en öppen webbenkät)

Områdes- och samhällsstruktur:

Modellerna i rangordning: 1. Rask tillväxt, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Två stationer - en stad

Tillgänglighet av tjänster också i byar.

Trafik och att röra sig:

Modellerna i rangordning: 1. Uppblomstring av Kungsporten, 2. Rask tillväxt, 3. Två stationer - en stad 4. Nya grannar
Fungerande kollektivtrafik och byggande av gång- och cykeltrafik också till byar.

Landskap:

Modellerna i rangordning: 1. Rask tillväxt, 2. Nya grannar, 3. Två stationer - en stad, 4. Uppblomstring av Kungsporten

Det borde vara lätt och tillgängligt att röra sig i naturen. Att bevara det traditionella bylandskapet. Byarna skulle få näridrottsplatser.

Kulturmiljö:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Rask tillväxt, 4. Nya grannar
Trafikregleringarna får inte förstöra kulturlandskapet. Man bör bevara kulturhistoriskt viktiga bygårdar och bylandskap.

Natur och naturvärden:

Modellerna i rangordning: 1. Rask tillväxt, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Två stationer - en stad
Man bör trygga naturens mångfald. Tillräckligt många naturområden för rekreationsbruk.

Klimatmässig hållbarhet:

Modellerna i rangordning: 1. Uppblomstring av Kungsporten, 2. Två stationer en stad, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt

Invånarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster och utveckling av stadskärnan:

Modellerna i rangordning: 1. Rask tillväxt, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Två stationer - en stad
Att ta byarna i beaktande vid placering av tjänster och planering av kollektivtrafik.

Betoning av olika faktorer (bästa värdet 5):

5: Landskap, kulturmiljö, natur 4: Områdes- och samhällsstruktur, trafik och resor, klimatmässig hållbarhet, invånarnas vardag och levnadsförhållanden / tjänster och utveckling av stadskärnan 3: Balanserad ekonomi, livskraft och näringsliv

Välj det alternativ som bäst motsvarar din åsikt:

Jag har en klar favorit bland strukturmodellerna.

Min favorit bland strukturmodellerna är:

Rask tillväxt

Att ta i beaktande när det gäller fortsatt arbete med delgeneralplanen:

Byarna!

Andra tankar om delgeneralplanarbetet:

Varför är servicebyarna i Borgå, t.ex. Kullo, inte med i strukturmodellområdet?

Byar i Borgå glesbygd och skärgård. F.d. ordförande / nämndmedlem i Bygg- och miljönämnden

En klar favorit bland strukturmodellerna: Två stationer - en stad. Staden bör växa behärskat och den nuvarande stadskärnan bör utvecklas. Dessutom är det viktigt att kollektivtrafiken fungerar. Nationalstadsparkens värden bör bevaras och det bör finnas rekreations- och grönområden nära invånarna. Man bör utnyttja den existerande infrastrukturen då staden växer.

(Utlåtandet har givits via en öppen webbenkät)

Områdes- och samhällsstruktur:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt
Lätt tillgänglig. Till fots och med cykel. Och om staden expanderar måste redan befintlig infrastruktur kunna användas.

Trafik och att röra sig:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt
Se svar 8 --> Lätt tillgänglig. Jalan ja pyörällä Och om staden expanderar måste redan befintlig infrastruktur kunna användas.

Landskap:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt
inte expandera för mycket. Staden skall bevara sin struktur av "småstad".

Kulturmiljö:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt
Bevara stadens struktur och miljömässiga "småstadskänsla"

Natur och naturvärden:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt
Nationalstadsparken skall bevaras. Natur- och rekreationsområden nära och tillgängliga viktiga.

Klimatmässig hållbarhet:

Modellerna i rangordning: 1. Uppblomstring av Kungsporten, 2. Två stationer en stad, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt inte för mycket miljömässigt belastande tunga industrier (Sköldvik räcker bra)

Invånarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster och utveckling av stadskärnan:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Rask tillväxt, 4. Nya grannar. bra kommunikationer. Även inom närområdena

Kostnadseffektivitet:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt
Lätt tillgänglig kommunaltrafik. Utvidga parkeringsplatserna för anslutning till t.ex. Helsingforsbussarna. Mera möjligheter att distansarbeta.

Livskraft och näringsliv:

Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt
Borgåborna skall kunna arbeta i närområdet. Samt köpa och handla i närområdet.

Betoning av olika faktorer (bästa värdet 5):

5: Områdes- och samhällsstruktur, invånarnas vardag och levnadsförhållanden / tjänster och utveckling av stadskärnan 4: Trafik, landskap, kulturmiljö, natur, klimatmässig hållbarhet, livskraft och näringsliv

3: plan- och kommunekonomi

Välj det alternativ som bäst motsvarar din åsikt:

Jag har en klar favorit bland strukturmodellerna.

Min favorit bland strukturmodellerna är:

Två stationer - en stad

Att ta i beaktande när det gäller fortsatt arbete med delgeneralplanen:

Nuvarande centrum skall ej försvinna, dö ut. Staden skall få expandera, men ej alltför mycket. Kommunaltrafiken skall utvecklas.

Andra tankar om delgeneralplanarbetet:

Bra att invånarna beredes möjlighet att uttala sig. Delgeneralplanarbetet får ej bli alltför byråkratiskt och invecklat. Planera gärna in ett kommersiellt "torg" i nuvarande centrum.

Sammanfattning

Porvoon omakotiyhdistys ry

Borgå är ”en stad med mänskliga mått” mitt i naturen. Eventuell tillväxt bör vara styrd. Trafiknätet bör vara fungerande för alla former av trafik. Till en livskraftigt centrum hör den nuvarande stadskärnan, Västra åstranden och Gamla Borgå, som måste livas upp och förtätas. För att bevara natur bör nya bostadsområden planläggas invid tjänster och kollektivtrafikförbindelser. Stadsinfrastrukturen bör vara gles och grön, och rekreationsmöjligheterna goda. Man borde runt Kungsporten utveckla en ny stadsdel med boende, tjänster och arbetsplatser. Viktiga skogsområden, nationalstadsparken och gemensamma skogskorridorer bör värnas. Man kunde utveckla ekoturism i Borgå.

Borgå kunde vara en stad.. .

- med ett levande centrum
- där man värnar om naturens mångfald
- där man lyfter fram närheten till havet
- med täckande och högklassig kollektivtrafik
- där man bevarar byggnadsskikten i stadsinfrastrukturen
- med hög arbetsplatssufficiens
- där det är bra att bo och varifrån man inte vill flytta bort

Utlåtandet i sin helhet

1. En stad är känd för sitt utseende

Borgå är i dag en fascinerande stad ”med mänskliga mått”, mitt i naturen. Man bör fundera noga på om man överhuvudtaget vill ha mera invånare, och i så fall hur många? Stadens eventuella tillväxt bör vara styrd och den bör ligga inom ramen för de ekonomiska realiteterna. Planläggningen avgör om staden bevarar sin identitet eller förstör den med alltför tätt byggande. Planläggningen inverkar också på stadens dragningskraft och viljan att stanna i staden samt på skatteintäkternas stabilitet / tillväxt.

2. Klimatinsatsernas stad / trafiksystem

För att Borgå verkligen ska kunna kalla sig ”klimatinsatsernas stad”, bör staden allt mer fästa uppmärksamhet vid trafikarrangemangen. Trafiksystemet bör innehålla alla sätt att röra sig såsom buss-, personbils-, gods-, taxi-, vatten-, gång- och cykeltrafik. Det nuvarande trafiksystemet grundar sig huvudsakligen på privatbilar, inom centrumområdet också på cykling. Om man inte planerar helheten förblir den röda cykelbanan på Ågatan en kuriositet. Bilisterna klagar över brist på parkeringsplatser och otillräckliga anslutningsparkeringar i närheten av viktiga busshållplatser. Vågar byggs inte i takt med nya bostadsområden. Det är väsentligt med tanke på boendetrivsel att se till att det inte uppstår ytterligare trafik på de smala lederna och att det finns tillräckligt utrymme för plogning och transport av snö.

Kollektivtrafikutbudet / tjänsterna är på mycket dålig nivå i Borgå. Om barn och unga inte kan komma till sina hobbyer utan att föräldrarna måste skjutsa dem i båda riktningarna, leder det till ett ökat tryck att flytta bort. I vår stad bor det också många vuxna utan bil och körkort. I kollektivtrafik är kvaliteten en minst lika viktig sak som priset. Kvalitet omfattar bland annat ett omfattande linjenät, täta turer, flexibel omstigning, bussarnas skick och den sammanlagda restiden. Ju oftare man måste byta från ett trafikmedel till ett annat desto längre blir den totala resetiden, och desto lättare är det att övergå till att använda personbil. Och ju flera trafikmedel som används inom stadens område (tåg, spårvagn, buss), desto dyrare blir infrastrukturen för kollektivtrafik och dess driftskostnader. Östbanan skapar potential för att öka användningen av kollektivtrafik men det gäller endast resor till eller ifrån Borgå. Det för inte med sig en lättnad för Borgås interna trafik ifall den inte kopplas samman med en smidig och tät anslutningstrafik. Ett alternativ för att minska olägenheterna i Borgås interna trafik och för att förkorta restiderna skulle vara att bygga en ringväg från Kungsporten till Tarkis eller även längre bort.

3. Hurdant boende - var? / Bevara naturområden & garantera skattebetalningsförmågan

Borgå centrum, Västra åstranden och Gamla Borgå bildar ett livskraftigt centrumområde. Men även det bör utvecklas, göras livligare och förtätas för att bevara/öka dess attraktionskraft. Det är viktigt att bevara de synliga byggnadsskikten som bildas av gamla konstruktioner (t.ex. Vilenius varv), så att de inte begravs under nybygget. De nya bostadsområdena bör planläggas nära befintliga tjänster och vid goda trafikförbindelser, så att de nuvarande naturområdena bevaras och klimatmålen nås. Med hänsyn till invånarnas trivsel bör stadsstrukturen vara tillräckligt gles och grön samt erbjuda också möjligheter till friluftsliv i närområdet. I närheten av Östbanans tågstation lönar det sig att planera en ny, tät, stadslig bebyggelse, som innehåller förutom bostäder också tjänster och arbetsplatser. Om Östbaneprojektet förverkligas är Kungsporten troligen det bästa området för tillbyggnad. I vilket fall som helst bör man vid planläggningen förbereda sig på att baneprojektet verkställs. Det lönar sig att anvisa de unika och imponerande områdena vid havet, såsom till exempel Edelfelts strandområde, för högklassigt småhusboende. Goda skattebetalare garanterar att tjänsterna kan finansieras också i framtiden. Viktiga områden för natur och rekreation är särskilt stränderna vid Borgå å, Kokon, Svinö, Ruskis, Gammelbacka skog, Telegrafberget, Haikoskogen, Jonasbacken och skogarna i Stensböle samt skogarna vid Humla. Nationalstadsparken och dess anda, inklusive dess tjänster, bör planeras och antecknas noggrant. De enhetliga skogsområdena garanterar bevarandet av naturens mångfald. Skogarna är stadens lungor.

4. Näringspolitik

Ett mål för planläggningen bör också vara att höja Borgås arbetsplatssufficiens. Det lönar sig att som nya näringsgrenar lyfta fram ekoturism och klustret för cirkulär ekonomi. Gamla stan i Borgå är en bra turistmagnet, men den räcker inte ensam. Den vackra naturen i Borgå erbjuder en otrolig potential för ekoturism. Varför resa till Lappland när man kan få fina naturupplevelser i Borgå? För affärsverksamhet passar bäst områdena Kungsporten, Östermalm-Stadshagen samt varvsområdet i Ölstens och Tolkis samt förstås Kullos företagsområde, som ligger utanför denna plan.

5. Borgå kunde vara en stad...

- med ett levande centrum
- där man värnar om naturens mångfald
- där man lyfter fram närheten till havet
- med täckande och högklassig kollektivtrafik
- där man bevarar stadsinfrastrukturens skiktnig
- med hög arbetsplatssufficiens
- där det är bra att bo och varifrån man inte vill flytta bort < 3

Sammanfattning

Östra Nylands natur- och miljövårdsförening

Den finska skogsnaturens tillstånd är oroväckande och Borgå stad har en möjlighet att öka skogsskyddet. Skogarna i södra Finland har skyddats mycket knappt (3 %) och naturskyddsområdena är utspridda och små.

Kommunerna har ansvar för att motarbeta klimatförändring och förlust av biologisk mångfald. Det kräver att man minskar avverkningarna och ökar skogsskyddet.

Skyddsmålet om 17 % skyddad skogsareal, som Borgå stadsfullmäktige godkänt, borde verkställas med en snabbare tidsplan.

”Porvoonkorpi” borde skyddas i delgeneralplanen. Den har på grund av sin areal ett speciellt stort skyddsvärde. I Porvoonkorpi ingår områden som fungerar som korridorer mellan olika skyddsområden. De stora skogsområdena i Virvik och Ebbo utanför planeringsområdet ansluter sig till ”Porvoonkorpi” och ökar området skyddsvärde. Dessutom är skogarna längs med Ebbovägen och Veckjärvivägen viktiga ekologiska korridorer, som inte borde splittras med skogshuggning eller byggande. Stadens utveckling bör inte bygga på den ohållbara idén om kontinuerlig tillväxt. Den planlagda Östbanan är ett exempel på den filosofin. Landsbygden och skogarna har redan splittrats tillräckligt. Tågförbindelsen skulle försvaga busstrafiken och öka privatbilismen. Borgå borde bevaras som en trivsamt, naturnära och särpräglad stad.

.

Utlåtandet i sin helhet

BORGÅ STAD HAR NU EN EXCEPTIONELL MÖJLIGHET ATT ÖKA SKOGSSKYDDET

Den finska skogsnaturens tillstånd är oroväckande. Situationen är redan kritisk i södra Finland - allt flera även helt vanliga skogsarter hotas försvinna. EU:s strategi för biologisk mångfald är att se till att Europas biologiska mångfald börjar återhämta sig senast 2030 – för människorna, klimatet och planeten. Enligt strategin ska 30 % av EU:s land- och havsareal skyddas. En tredjedel av detta, eller 10 %, ska bli föremål för strikt skydd, med andra ord skyddas från all mänsklig aktivitet.

Cirka 6 % av den totala skogsarealen i Finland är skyddad. De flesta skyddsområdena finns i Norra Finland. I södra Finland är mindre än 3 % av skogsmarkerna skyddade och områdena är splittrade och små. Man kan inte lägga hela ansvaret för skogsskydd på staten utan också kommuner, församlingar och andra skogsägare måste ta sitt ansvar för att bekämpa klimatförändring och för att bevara naturens mångfald.

Det är klart att man såväl i Borgå som i hela Finland måste minska avverkningarna och öka skogsskyddet. Skyddsmålet om 17 % skyddad skogsareal, som Borgå stadsfullmäktige godkänt, borde verkställas med en snabbare tidsplan.

I samband med beredningen av delgeneralplanen för de centrala stadsområdena har Borgå stad en unik möjlighet att öka skogsskyddet för människors, klimatets och jordklotets bästa och tillåta att ett unikt skyddsområde bildas. Delgeneralplanens primära uppgift är att skydda ”Porvoonkorpi”, som ligger inom planområdet. Det är ett vidsträckt, nästan obebott, betydande skogsområde som ägs av staden och som på grund av sin areal har ett särskilt stort skyddsvärde.

Till ”Porvoonkorpi” hör de ännu till största delen oskyddade skogsområdena Karhukorpi, Veckjärvi och Hasselholmen, vilka bildar en viktig skogskorridor mellan två befintliga, vida skyddsområdeshelheter: Stensböle–Stormossen och Tungträsket–Hasselholmen. Anknytande områden som behöver skyddas finns också utanför planområdet - de av Borgå stad ägda stora och till sitt naturvärde betydande skogsområdena i Ebbo och Virvik. De ligger tillräckligt nära de nämnda kärnområdena för ”Porvoonkorpi” för att höra till samma stora skogshelhet, vilket ytterligare ökar dess värde.

I samband med planens beredning är det viktigt att beakta och skydda skogarna som bevarats som ekologiska korridorer på båda sidorna av Ebbovägen och Veckjärvivägen. De är ytterst viktiga vägar som binder samman områden som inte får splittras med avverkningar eller byggande.

Genom att skydda ”Porvoonkorpi” kunde staden förverkliga det av fullmäktige godkända målet att skydda minst 17 % av skogarna. Vi anser att planläggning och planering inte får baseras på den ohållbara idén om kontinuerlig tillväxt. De för Borgå planerade när- och fjärrtågförbindelserna representerar exakt den nämnda utvecklingstrenden. Skogarna och landsbygden i Borgå med omgivning har redan splittrats tillräckligt. Dessutom skulle en tågförbindelse ytterligare försvaga busstrafiken och tvinga allt flera människor att skaffa sig en personbil.

Vi anser att Borgå ska bevaras som en trivsamt, naturnära och särpräglad stad och inte förändras till en ständigt växande, opersonlig förlängning av huvudstadsregionen.

Sammanfattning

Borgånejdens Fågelförening rf

Strukturmodellerna Två stationer - en stad och Nya grannar är de bästa alternativen för att utveckla Borgå eftersom de på bästa sätt kombinerar observation och bevarande av naturvärden.

Det vore viktigt att så långt som möjligt undvika att anvisa natur- och grönområden för byggande.

Stadens tillväxt borde koncentrera sig starkt på redan bebyggda områden.

Det goda med modellerna är att de inte förorsakar ytterligare press att bygga i de känsligaste områdena i planeringsområdets östra del.

Strukturmodellen Rask tillväxt är problematisk med tanke på natur- och fågelbeståndsvärden. Man borde inte använda den som utgångspunkt då man utvecklar Borgå stad. Strukturmodellen i fråga tar inte i beaktande viktiga naturmål och deras nätverk. Skyddsområdena i Veckjärvi lider om förbindelsen till Stormossen och Stensböle brister. Denna grönkorridor borde skyddas genom planläggning eller genom att grunda nya skyddsområden. Samma gäller de östra skogsområdena.

Markanvändningen har åskådliggjorts med strukturmodeller och också konsekvensbedömningen är bra och tydlig. Naturvärdena och beaktandet och bevarandet av dem skulle dock ha krävt mer uppmärksamhet. EU har förbundit sig att hejda naturförlusten.

Utlåtandet i sin helhet

I detta utlåtande tar vi endast ställning till natur- och fågelvärden, som hör till föreningens centrala kompetensområde.

Huvudpunkterna i utlåtandet

* Vi anser att strukturmodellerna Två stationer- och Nya grannar är de bästa alternativen för att utveckla Borgå eftersom de bäst iakttar och bevarar naturvärdena.

* Modellen Rask tillväxt är däremot mycket problematisk med tanke på bevarandet av naturvärden och fågelbestånd. Vi föreslår att den inte ska användas som utgångspunkt för utvecklingen av Borgå.

Noggrannare grunder för utlåtandet

Vi tackar för ett mångsidigt sätt att granska utvecklingen av Borgås centrala områden med hjälp av olika strukturmodeller. Presentationen är tydlig och bilagorna åskådliga och lättförståeliga. De olika strukturmodellernas konsekvensbedömningar—vilka vi betraktar som viktiga element i presentationen av planen—var klara och tydliga. Det gjorde det lätt att sätta sig in i delgeneralplanen och bilda en egen uppfattning om den.

Vi anser ändå att naturvärdena och iakttagandet och bevarandet av dem borde ha ägnats mera uppmärksamhet. På EU-nivå har man beslutat att kraftigt satsa på att hejda naturförlusten. Detta mål kan inte nås utan att EU-staterna och deras regionala och lokala enheter (exempelvis Borgå) ställer sig bakom de långsiktiga globala målen. Enligt EU-kommissionens strategi för biologisk mångfald borde 30 % av EU:s yta skyddas och / eller återställas och enligt Förenta nationernas klimatpanel borde 30-50 % av jordens landyta och hav bevaras och / eller återställas. I Borgå ligger man långt ifrån dessa siffror.

Vi anser att strukturmodellerna Två stationer- och Nya grannar, och till ett visst mått också Kungsporten är de alternativ som vi helst vill understöda som modeller för att utveckla Borgå eftersom naturvärdena och bevarandet av dem tas i beaktande i dem. I dem koncentreras bosättningen, tjänsterna och utvecklingen av annan infrastruktur på redan bebyggda områden och granskningsområdets känsligaste delar (i områdets östra del) utsätts inte för press att bygga till. Redan för närvarande har naturen i Borgå, såsom också på andra håll i landet, fått vika undan för mänsklig verksamhet i den mån att många arter har minskat eller till och med blivit utrotningshotade. Därför borde man prioritera nuvarande stadsområden och tätorter då man utvecklar nya områden och bevara natur- och grönområdena som rekreations- och skyddsområden för Borgåborna. I allmänhet anser vi att man i alla strukturmodeller i möjligaste mån bör undvika att anvisa natur- och grönområden som nya områden för byggande.

Strukturmodellen Rask tillväxt är däremot mycket problematisk med tanke på bevarandet av natur- och fågelbeståndsvärden, vilket också konstaterades då man vid presentationen av planen granskade hur de olika strukturmodellerna påverkar naturen. Enligt modellen skulle byggande och bosättning öka betydligt i granskningsområdets skogsrika östra del, som har betydande natur- och fågelbeståndsvärden. Om grönkorridorerna brister eller områdena splittras, skulle det leda till försämrade förbindelser mellan Borgås östra skogsområden (Tunnträsket–Veckjärvi ... Stensböle–Stormossen), vilka har betydande natur- och fågelbeståndsvärden. Särskilt negativt skulle förändringen vara för de nyligen grundade skogbevuxna naturskyddsområdenas naturvärden, eftersom områdena skulle bli små isolerade ytor om förbindelsen till Stensböle–Stormossens stora skogsområde bröts. Oberoende på vilken modell som togs som grund för utvecklingen borde man säkerställa att denna livsviktiga grönkorridor förvaras. Detta kan ske genom planläggning eller helst genom att man inrättar nya skyddsområden. Detsamma gäller också i större utsträckning granskningsområdets östra skogsområden. Man borde sträva efter att genom planläggning, markanvändning och skyddsarbete bilda en bred, enhetlig, landskapsmässigt värdefull fastlandsskog, som skulle stöda livskraften och spridningen av många olika skogsarter och bestånd.

Naturen har ett egenvärde och är värd att värna om. Man förstår nuförtiden också naturens betydelse för människors välmående. Också Borgåborna värdesätter och behöver mångsidiga grön- och naturområden i sin när- och rekreativsomgivning. En rik natur är en del av Borgås dragningskraft och vi anser inte att det finns någon anledning att förstöra denna bild. Vi föreslår att man ger upp modellen Rask tillväxt som utgångspunkt för att utveckla Borgå.

Sammanfattning

Finlands naturskyddsförbund

I den förändrade världspolitiska situationen bör man ta i beaktande möjligheten att Östbanan aldrig verkställs. Man bör styra Borgås utveckling på ett sätt som leder till oberoende av Östbanan.

Man måste säkerställa att de nuvarande värdefulla naturområdena bevaras och att de ekologiska förbindelserna mellan dem fungerar. Man bör se till att närliggande naturområden, som lämpar sig för rekreation, bevaras på olika håll inom staden.

De är skäl att skydda de mest betydande oskyddade naturområdena med skyddande planbeteckningar som börjar med bokstaven S. Särskilt viktigt är det att skydda ”Porvoonkorpi” i stadens sydöstra och östra delar. Porvoonkorpi är en helhet av naturområden som består av skyddade värdefulla objekt, vilka också i fortsättningen ska vara skyddade, och förenande skogsområden mellan dem.

Rask tillväxt är inte en hållbar modell. Det skonsammaste sättet att växa är genom att förtäta nuvarande bebyggda områden. Då staden växer västerut bevaras skogarna i den östra delen obebyggda. Då staden växer tätare bör man i alla fall bevara de närliggande naturobjekten och grönområdena mellan dem.

Utlåtandet i sin helhet

Man har som avsikt att med strukturmodeller för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå skissa stadsområdes utveckling fram till år 2050. Den struktur som väljs som utgångspunkt för delgeneralplanen har en stor inverkan på vilken slags stad Borgå utvecklas till i framtiden, och hur man kontrollerar olägenheter och risker som oundvikligt följer av befolkningstillväxt. Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund har bekantat sig med strukturmodellerna och konstaterar det följande om dem.

Östbanan

Samtliga strukturmodeller utgår från att tågtrafiken startar. I den förändrade världspolitiska situationen bör man förbereda sig på att Östbanan inte byggs eller att byggandet förskjuts långt in i en osäker framtid. Miljardprojektet Östbanan förutsätter för sitt förverkligande ett ytterligare miljardprojekt, nämligen Flygspåret (fi. Lentorata). De osäkra ekonomiska utsikterna präglar behovet att styra utvecklingen i Borgå så att samhällsstrukturens funktionalitet inte blir beroende av en Östbana.

Grönstrukturen och ”Porvoonkorpi”

Man måste säkerställa att nuvarande, värdefulla naturområden och fungerande ekologiska förbindelser mellan dem bevaras då staden växer och bebyggelsen förtätas. Dessutom bör man se till att närområden som lämpar sig för rekreation bevaras på olika håll inom staden.

Delgeneralplanen möjliggör iståndsättning av skydds nätverkets brister och det är skäl att skydda nuvarande oskyddade naturområden med skyddande planbeteckningar som börjar med bokstaven S. Det primära målet med att öka skyddsområdena är att trygga hotade naturvärden, men det försäkras för sin del också det framtida bevarandet av områden som lämpar sig för rekreatjonsbruk för invånarna i den växande staden.

Särskilt viktigt är det att skydda den vida helheten av naturområden som består av redan skyddade värdefulla objekt i stadens sydöstra och östra delar som fortfarande behöver skydd, samt det rätt så enhetliga skogsområdet mellan dem.

Vd för Östra Nylands natur- och miljövårdsförening, Jyrki Ikonen, och skogsansvarige Jari Tolin skrev i tidningen Itäväylä 21.10.2022 så här: "I samband med beredningen av delgeneralplanen för centrala stadsområden har Borgå stad en exceptionell möjlighet att öka skyddet av skogarna till nytta för människorna, klimatet och jordklotet och att tillåta att ett unikt skyddsområde bildas. Delgeneralplanens primära uppgift är att skydda "Porvoonkorpi" som ligger inom planområdet. Det är ett stort, nästan obott, betydande skogsområde ägt av staden som på grund av sin areal har ett särskilt stort skyddsvärde. Till "Porvoonkorpi" hör de ännu till största delen oskyddade skogsområdena Karhukorpi, Veckjärvi och Hasselholmen, vilka bildar en viktig skogskorridor mellan två befintliga, stora skyddsområdeshelheter: Stensböle–Stormossen samt Tungträsket–Hasselholmen. Till reserveringarna för skyddsområden hör också de av Borgå stad ägda stora och till sitt naturvärde betydande skogsområdena i Ebbo och Virvik, vilka ligger utanför planområdet. De ligger tillräckligt nära de ovan nämnda kärnområdena för "Porvoonkorpi" för att höra till samma stora skogshelhet, vilket ytterligare ökar dess värde. I samband med beredningen av planen är det viktigt att uppmärksamma och skydda skogarna på båda sidorna av vägarna samt längs Ebbovägen och Veckjärvivägen som bevarats som ekologiska korridorer. De är ytterst viktiga passager som förenar områden och vilka inte får brytas med avverkningar eller byggande." (<https://www.itavayla.fi/mielipide/porvoon-kaupungilla-on-poikkeksellinen-mahdollisuuslisata-metsien-suojelua>) Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund stöder målsättningen att öka skyddet för "Porvoonkorpi".

Om strukturmodellerna

Den fjärde strukturmodellen "Rask tillväxt" splittrar samhällsstrukturen och är inte en hållbar lösning för Borgås utveckling eftersom den inte främjar utvecklingen av tjänsters tillgänglighet eller kollektivtrafik. Man har kommit fram till samma slutsats också vid strukturmodellernas konsekvensbedömning. Förutom andra negativa effekter förorsakade av samhällsstrukturens splittring är "Rask tillväxt" också ett hot för "Porvoonkorpis" betydande naturområden i stadens östra del.

Genom att förtäta befintliga bebyggda områden kan staden växa på ett sätt som förorsakar minst olägenheter för såväl naturområden som stadsstrukturens funktionsduglighet. I den mån staden breder ut sig på nya områden möjliggör tillväxt på västra sidan av centrumet att det vida och värdefulla skogsområdet på östra sidan kan bevaras obebyggt.

Då stadsstrukturen förtätas är det trots allt väldigt viktigt att bevara närnaturområden och grönförbindelser mellan dem. De är nödvändiga för invånarnas rekreation och livskvalitet också i de allt tätare områdena. Att fastställa detta mål som en central princip och att i det fortsatta arbetet genomföra en noggrannare utredning av områdena och förbindelserna är viktiga steg för att säkerställa en framgångsrik utveckling av staden.

Sammanfattning

Östra Nylands handelskammarsenhet

För att kunna konkurrera om tillväxt med huvudstadsregionen bör Borgå erbjuda arbetsplatser och studiemöjligheter. Stadens ekonomi är beroende av skattebetalare och lokala företag. Man bör hitta tomter för stora och små företag, vilka bör aktivt lockas till Borgå.

För att öka invånarantalet på ett hållbart sätt förutsätts en förtätad stadsstruktur och byggande av höga byggnader i centrumområdet. En tät stadsstruktur gör det också möjligt att skapa och bevara tjänster. Borgå centrum bör göras attraktivare. Det krävs åtgärder för att motverka hindret som torget och Mannerheimgatan förorsakar. Östbanan bör främjas.

Man måste ta i beaktande Östbanan trots osäkerhetsfaktorerna. Modellen Rask tillväxt är sämst bland alternativen. Modellen Uppblomstring av Kungsporten har mest risker eftersom den stöder sig starkt på stationen. Modellen har trafikmässigt positiva verkningar men den skulle hota centrumets livskraft och utvecklingen av stadens östra delar.

Handelskammaren understöder inte modellen Uppblomstring av Kungsporten som grund för delgeneralplanearbetet. Modellen Nya grannar grundar sig mest på den nuvarande samhällsstrukturen och bär de minsta riskerna. Det problematiska med modellen är tillväxtområdena som anvisats långt bort. Modellen två stationer - en stad anses ha de bästa verkningarna. Handelskammaren anser de bästa modellerna vara Två stationer - en stad och Nya grannar, vilka stärker den nuvarande stadskärnan. Borgås styrka ligger i en äkta stadsmiljö som lockar människor. Man bör göra kärnområdet mer lockande för både dem som kommer nära och långt ifrån. Modellerna är inte heller alltför beroende av Östbanan. Dessutom är modellerna hållbara med tanke på en tät samhällsstruktur samt trafik och mobilitet.

Utlåtandet i sin helhet

Allmänt

Handelskammaren anser att delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå, som är under beredning, är ett betydande linjeval som påverkar näringslivets verksamhetsförutsättningar och konkurrenskraftens utveckling. Nylands invånarantal förväntas stiga starkt också i framtiden och Borgå har utmärkta förutsättningar att ta sin del av metropolområdets tillväxt. Förutsättningarna för Östra Nylands konkurrenskraft skapas nu. Det är viktigt att Borgå vill växa och aktivt utveckla sitt område.

Endast huvudstadsregionens närhet garanterar inte framtida tillväxt utan Borgå måste också på sitt område erbjuda arbetsplatser och studiemöjligheter. För att trygga sin ekonomi behöver Borgå också i fortsättningen ett mångsidigt nätverk av lokala företag som betalar skatt och sysselsätter folk. Man bör hitta tomter för såväl stora som mindre företag och staden bör själv aktivt locka företag till Borgå.

För att öka invånarantalet på ett hållbart sätt förutsätts en förtätning av stadsstrukturen och att man tillåter att höga byggnader byggs särskilt i stadskärnan. Fördelarna av kompletterande byggande är ostridiga också ur kommunekonomin synvinkel: området har redan den samhällstekniska infrastrukturen samt tjänster och kommunikationer vilket gör det billigare att bygga jämfört med helt nya områden. Dessutom möjliggör det täta byggandet att befintliga tjänster bevaras och nya skapas. Förutom att öka invånarantalet ska Borgå utveckla stadskärnan för att ge den större dragningskraft. Gamla stan lockar många turister men torget med omgivning kräver betydande åtgärder som ökar trivseln och minimerar Mannerheimgatans barriäreffekt.

Östbanan är en enorm möjlighet för Borgå och för hela Östra Nyland. Förverkligandet av den måste främjas med alla medel.

Strukturmodeller

Handelskammaren anser att det är bra att man för generalplanearbetet utarbetat olika strukturmodeller och skisserat upp olika utvecklingsstigar. Det finns ingen tidtabell över Östbanan eller överhuvudtaget säkerhet om att den byggs, vilket gör generalplanearbetet svårare. Östbanan måste i alla fall tas i beaktande när generalplanen utarbetas eftersom den skulle ha betydande konsekvenser för markanvändning.

Handelskammaren anser att Rask tillväxt är det sämsta alternativet bland de undersökta strukturmodellerna. Modellen är dock minst beroende av Östbanan, men den skulle splittra samhällsstrukturen, göra det svårare att ordna närtjänster och den skulle öka beroendet av personbilar.

I modellen Uppblomstring av Kungsporten skulle ett nytt starkt centrum växa runt Östbanans station. Modellen grundar sig på förverkligandet av Östbanan, en station i Kungporten och en framtida närtågtrafik, varför detta alternativ är det mest riskfyllda. Modellen skulle ha starka positiva effekter för trafiken, men den skulle hota Borgås nuvarande centrums livskraft och utvecklingen av stadens östra delar. Även om Uppblomstring av Kungsporten enligt effektbedömningen är klart positiv för Borgås livskraft och näringsliv, understöder handelskammaren inte denna modell som grund för generalplanearbetet. Förutom den osäkerhet som har att göra med Östbanans framtid skulle modellen äventyra Borgås nuvarande centrums livskraft och mångsidiga utveckling.

Modellen Nya grannar grundar sig främst på stadens nuvarande trafikarrangemang och stadsstruktur och har de minsta riskerna. Tillväxten styrs till redan bebyggda områden och det nuvarande centrumet förstärks. Tillväxtområdena längst österut och norr om motorvägen samt längre bort mot Tolkis är problematiska.

Modellen två stationer - en stad bedöms som den klart bästa med tanke på verkningarna. I modellen finns förutom Kungsportens tågstation en station för närtåg nära det nuvarande centrumet. Ett enhetligt och tätt Borgå skulle växa mellan och runt dessa två stationer. Den nya markanvändning koncentreras till ett område som med avseende på tillgänglighet och hållbara transportformer representerar det bästa i Borgå. Beroendet av Östbanan är ändå minimalt.

Handelskammaren anser modellerna Två stationer - en stad och Nya grannar vara de bästa alternativen bland strukturmodellerna eftersom de stärker den nuvarande stadskärnan. Borgås styrka ligger i en äkta stadsmiljö, som lockar kompetent folk och resenärer till området. Borgå bör göra sitt kärnområde allt mer lockande både för dem som kommer nära och långt ifrån. På så sätt får man mera utbildad arbetskraft till området, och det blir möjligt för företagen att växa. De två ovan nämnda modellerna möjliggör stadens tillväxt och förtätning runt det nuvarande centrumet och de är inte alltför beroende av Östbanans framtid. Dessutom främjar de stadens tillväxt på ett hållbart sätt genom att möjliggöra en förtätning av stadsstrukturen samt utveckling av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken.

Vi understöder rekommendationen som blev framförd vid den trafikmässiga uppskattningen av strukturmodellerna, nämligen att modellerna slås samman så att tyngdpunkten för markanvändningens utveckling ligger vid nuvarande centrum, huvudsakligen på västra sidan av den.

Sammanfattning	Utlåtandet i sin helhet
<p>Borgå Juniorhandelskammare</p> <p>Borgå Juniorhandelskammare rekommenderar modellerna Två stationer - en stad och Uppblomstring av Kungsporten för att styra delgeneralplanens fortsatta utveckling. Som främsta strukturmodell ses Två stationer - en stad, eftersom det på bästa sätt stöder utvecklingen av stadskärnan och dess livskraft. Kungsportens fortsatta utvecklingsmöjligheter bör tas i beaktande när det gäller näringsliv och bostadsbyggande. En splittrad stadsstruktur stöder inte utvecklingen av stadens livskraft. Därför är strukturmodellerna Nya grannar och Rask tillväxt mindre angenäma alternativ för delgeneralplanens fortsatta utveckling.</p>	<p>Borgå Juniorhandelskammare utförde för sina medlemmar en enkät om delgeneralplanens fortsatta utveckling. På basis av enkätsvaren lämnade Borgå Juniorhandelskammarens direktion och tjänstemän detta utlåtande.</p> <p>På basis av resultaten från enkäten rekommenderar Borgå Juniorhandelskammare för staden de följande två strukturmodellerna för delgeneralplanens fortsatta utveckling: Två stationer - en stad samt Uppblomstring av Kungsporten.</p> <p>Borgå Juniorhandelskammare rekommenderar i första hand Två stationer - en stad som delgeneralplanens primära strukturmodell. Vi upplever att staden med hjälp av denna modell bättre kunde utveckla Borgå centrums kärnområde för att stödja stadens livskraft. Vi upplever att det fortfarande finns mycket att utveckla i centrumområdet.</p> <p>Vi är starkt av den åsikten att staden i den framtida planläggningen har skäl att beakta möjligheterna att vidareutveckla Kungsporten, med tanke både på näringslivet och bostadsbyggandet.</p> <p>Vi anser att en splittrad planläggning inte stöder en livskraftig stadsutveckling. Vi anser därför att strukturmodellerna Nya grannar och Rask tillväxt är mindre ändamålsenliga alternativ för delgeneralplanens fortsatta utveckling.</p>
<p>Borgå levande centrum rf</p> <p>Borgå levande centrum rf har en klar favorit bland strukturmodellerna, nämligen Två stationer - en stad. Det är viktigt att utveckla centrumet och man bör ta i beaktande hur man når centrumet lätt och säkert, med alla transportformer. Dessutom är det viktigt att ta i beaktande stadens identitet, den åldrande befolkningens behov och att bygga tätare i centrumet .</p>	<p><i>(Utlåtandet har givits via en öppen webbenkät)</i></p> <p>Områdes- och samhällsstruktur: Modellerna i rangordning: 1. Nya grannar, 2. Två stationer - en stad, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt Förbindelser med alla slags färdstätt, minska utsläpp, ta i beaktande olika åldersfördelningar och placeringen av tjänster.</p> <p>Trafik och att röra sig: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt Staden behöver en färdstation som är tillgänglig från centrumet, men som inte "låser" centrumets trafikleder.</p> <p>Landskap: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Rask tillväxt, 4. Uppblomstring av Kungsporten</p> <p>Kulturmiljö: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt</p> <p>Natur och naturvärden: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt</p> <p>Klimatmässig hållbarhet: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt</p> <p>Invanarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster och utveckling av stadskärnan: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Rask tillväxt, 4. Nya grannar.</p> <p>Kostnadseffektivitet: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Nya grannar, 3. Uppblomstring av Kungsporten, 4. Rask tillväxt</p> <p>Livskraft och näringsliv: Modellerna i rangordning: 1. Två stationer - en stad, 2. Uppblomstring av Kungsporten, 3. Nya grannar, 4. Rask tillväxt</p> <p>Betoning av olika faktorer (bästa värdet 5): 5: Områdes- och samhällsstruktur, trafik och att röra sig, kulturmiljö, invånarnas vardag och levnadsförhållanden / tjänster samt utveckling av stadskärnan 4: Landskap, natur, livskraft och näringsliv 3: Klimatmässig hållbarhet: 2: Balanserad ekonomi</p> <p>Välj det alternativ som bäst motsvarar din åsikt: Jag har en klar favorit bland strukturmodellerna.</p> <p>Min favorit bland strukturmodellerna är: Två stationer - en stad</p>

Sammanfattning

Borgå levande centrum rf (fortsätter)

Utlåtandet i sin helhet

Att ta i beaktande när det gäller fortsatt arbete med delgeneralplanen:

Utvecklingen av stadskärnan skapar förutsättningar för stadens tillväxt till andra områden. Man bör göra det lätt att nå centrumet utan att utesluta några färdmedel, att röra sig säkert är en fråga av största vikt. Plats på bilarna, men inte på torget. Bättre färdleder för gång- och cykeltrafik. En del av arbetet måste bli ett ökat antal parkeringsutrymmen i byggnader inklusive deras styrning. Dessa kan inte skiljas åt. Det är av högsta vikt att öka antalet bostäder i stadskärnan och man bör skapa förutsättningar för dem. Man bör börja utveckla torget snabbt och verkställa planerna genast. Det är särskilt viktigt att i planläggningen ta i beaktande människor av olika ålder. Samarbetet mellan olika aktörer bör vara friktionsfritt, inte endast med företagare utan med alla aktörer.

Andra tankar om delgeneralplanarbetet:

Som fokus bör vara att betona stadens egen identitet, vi behöver inte kopior av andra städer. Man måste tillåta tätt byggande i stadskärnan, man kan förverkliga "drömmar" i randområdena. Det är oundvikligt att den åldrande befolkningen flyttar till stadskärnan och därför är det en nödvändighet att öka bostädernas tillgänglighet och antal. Byarnas livskraft verkställs enligt deras egna behov, man kan inte tvinga dem att växa. Byarna anpassar sin verksamhet efter att skolor redan har tagits av dem.

Borgå kyrkliga samfällighet

Man har gjort tätt samarbete i planlägningsprojekt.

Näse begravningsplats ligger centralt i planeringsområdet och man bör ta i beaktande de väsentliga särdragen hos användningen och verksamheten.

Församlingen äger också andra centrala markområden, vilkas värde och möjligheter påverkas av planen.

Dessutom har modellerna bedömts i förhållande till församlingens verksamhet och dess utveckling.

Stadsplaneringsavdelningen i Borgå har till Borgå kyrkliga samfällighet skickat en begäran om utlåtande om strukturmodellerna som gjorts som stöd för det pågående arbetet med en delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå.

Strukturmodellerna är gjorda utgående från invånarnas egna planer och de är fyra till antalet: Uppblomstring av Kungspporten, Två stationer - en stad, Nya grannar och Rask tillväxt.

Strukturmodellerna samt en konsekvensbedömning och en jämförelse av modellerna är framlagd på stadens webbplats 14.9–31.10.2022

<https://www.porvoo.fi/sv/boende-och-miljo/planlaggning/generalplan/ny-delgeneralplan-for-de-centrala-stadsomradena/> samt på servicekontoret Kompassen.

Under de senaste åren har Borgå kyrkliga samfällighet haft ett aktivt planläggningsarbete med staden. Planläggningsprojekten gällde framför allt Borgå stads centrala stadsdelar, området runt stationen samt Näse gårds område. Borgå kyrkliga samfällighet äger betydande markområden i de båda områdena. När delgeneralplanen fastställs, påverkar den markanvändningsmöjligheterna också för dessa områden och naturligtvis också områdenas värde. Näse begravningsplats ligger också centralt, då man talar om de centrala stadsområdena i Borgå. Även om begravningsplatsens utveckling som markområde inte ingår i delgeneralplanen bör man i planen beakta användningen av begravningsplatsen och verksamhetens väsentliga drag.

Bedömningen av delgeneralplanens strukturmodeller i detta skede möjliggör en uppskattning av stadsutvecklingen i förhållande till församlingsverksamhet och dess utveckling.

Församlingarna står inför utmaningen med en förutspådd minskning av medlemsantalet under den nuvarande strategiperioden och i framtiden. Minskningen beror dels på naturlig avgång, dels på utträde ur kyrkan. Tills vidare har församlingarna i Borgå ännu en bra situation, nästan 70 % av Borgåborna hör antingen till den finska eller svenska församlingen. Det strategiska målet för de båda församlingarna är att nå invånarna på ett sätt som gör att de ser det nödvändigt och viktigt att höra till församlingen.

Strategimässigt har de båda församlingarna som gemensamma mål miljöarbete och hela kyrkans kolneutralitet 2030.

Att utveckla Kyrkbacken (Domkyrkans område och domprostgården) som centrum för kyrklig verksamhet stiger också fram från de båda kyrkornas strategier.

Prognosen om ett minskande medlemsantal är en utmaning för församlingarna. Tills vidare är situationen för församlingarna i Borgå fortfarande god (70 % hör till församlingen). Det strategiska målet är att nå invånarna på ett sätt som gör att de ser det vara nödvändigt och viktigt att höra till församlingen. Viktiga är också de strategiska målen om miljöarbete och kyrkans kolneutralitet 2030. Kyrkbacken utvecklas som centrum för kyrklig verksamhet.

Sammanfattning

Borgå kyrkliga samfällighet (fortsätter)

Uppblomstring av Kungsporten: Kungsporten ligger inte långt ifrån Kyrkbacken. En ny stadsdel skulle skapa en möjlighet att i församlingsverksamheten pröva på nya verksamhetsmodeller och sätt att bemöta människor. Detta i synnerhet om den nya stadsdelen lockar en yngre, arbetsför befolkning och barnfamiljer. Skulle den nya stadsdelens dragningskraft vara så stark att stadens gamla centrum glöms bort och Kyrkbacken närmast blir en turistattraktion? Församlingens markområden kommer sannolikt att stiga i värde. Det blir knappt några ändringar i hur man når begravningsplatsen, men under säsongtider är det möjligt att trafiken stockar sig.

Två stationer - en stad: Närtågets placering närmare centrum ökar betydligt värdet av församlingens mark. Stadskärnans utveckling hotar inte Kyrkbackens roll. Kollektivtrafiken ökar begravningsplatsens tillgänglighet även om förtätningen kan medföra utmaningar för biltrafik. En förbättrad kollektivtrafik stöder kyrkans miljömål. En tätare befolkning förbättrar församlingens åtkomlighet.

Utlåtandet i sin helhet

Bedömning av strukturmodellerna

Uppblomstring av Kungsporten

Stadens tillväxt utanför stadskärnan, men trots det koncentrerat till stadens västra område. Kungsporten är beläget rätt nära Kyrkbacken, som planeras bli ett centrum för den kyrkliga verksamheten.

En helt ny stadsdel skapar möjligheter att i församlingsverksamheten pröva på nya verksamhetsmodeller och sätt att bemöta människor, särskilt med beaktande att den nya stadsdelen lockar en yngre, arbetsför befolkning och barnfamiljer.

Är den nya stadsdelens dragningskraft med sina tågstationer så stark att den gamla stadskärnan / området gamla stan som centrum för stadsbornas verksamhet tynar bort och Kyrkbacken närmast blir en turistattraktion?

Församlingens markområden stiger troligen i värde.

Modellen leder inte till några betydande förändringar i hur man når begravningsplatsen eftersom bilförbindelserna bevaras och kollektivtrafiken utvecklas. Under säsongtider kan stadens förtätning förorsaka ytterligare trafikstockning i begravningsplatsens omgivning.

Två stationer - en stad

Då stationen för närtåg placeras nära begravningsplatsen ökar värdet på församlingens landområden betydligt. Tillväxtens jämnare koncentration också till stadskärnan verkar trygga Kyrkbackens ställning som centrum för aktiviteter och det finns ingen fara att den endast skulle bli ett turistmål.

Förbättrade kollektivtrafikförbindelser i närheten av begravningsplatsen minskar den trafikstockning som vanligtvis uppstår under säsongtider, även om en tätare stad samtidigt kan försvåra fordonstrafiken till området. Förbättrade kollektivtrafikförbindelser till området stöder också kyrkans miljömål eftersom fungerande kollektivtrafik och ett bra nätverk av gång- och cykelvägar hjälper också vid kyrkligt arbete och det finns inget behov att använda en egen bil.

Koncentrering av befolkningen till det nuvarande stadsområdet skapar förutsättningar för att förbättra församlingens åtkomlighet på nuvarande platser och att samtidigt utveckla dem.

Borgå kyrkliga samfällighet

Nya grannar: Denna modell torde också höja värdet av kyrkans markområden. Den decentraliserade modellen och dess mindre starka förlitning på kollektivtrafik stöder inte lika starkt kyrkans miljömål som Två stationer - en stad. Det blir inga förändringar i hur man kan ta sig till begravningsplatsen, men det kan uppkomma rusning, särskilt ifall man inte satsar på kollektivtrafik.

Rask tillväxt: det blir allt svårare att nå församlingsmedlemmarna. Vill man ordna gemensam verksamhet för medlemmarna, är alternativet att ta sig till Kyrkbacken eller att eventuellt skaffa nya lokaler. Nya lokaler stöder inte Kyrkbackens ställning. Mobilitet baseras på biltrafik, något som inte stöder kyrkans miljömål. Befolkningens decentralisering blir en utmaning också för kyrkans personalresurser, eftersom det går åt mycket tid till resor för att träffa församlingsmedlemmar. Församlingens markområden kan stiga måttligare i värde än i andra modeller. Begravningsplatsen nås med bil vilket leder till allt fler trafikstockningar.

Kyrkbackens roll stöds bäst av en modell som gör det lätt att röra sig och där det fysiska avståndet till människorna inte blir alltför långt. En modell som förbättrar kollektivtrafikförbindelserna samt nätverket av gång- och cykelvägar stöder miljömålen bäst. Trängsel vid begravningsplatsen förhindras bäst genom att man utvecklar kollektivtrafiken.

Nya grannar

Strukturmodellen torde ha en positiv effekt på värdet av församlingens markområden. Utvecklingen syns inte lika starkt i dessa områden, utan jämnare på olika håll av staden. Samtidigt utvecklas kollektivtrafiken inte lika starkt, utan bilismen har fortfarande sin plats. Detta stöder inte lika starkt kyrkans miljömål som kollektivtrafikens utveckling i modellen Två stationer - en stad. Det blir inte stora förändringar i hur begravningsplatsen nås, men trafikmängderna växer med det växande invånarantalet. Det kan bli värre under säsonger om man inte betydligt ökar/förbättrar kollektivtrafikförbindelserna eller om endast trafiken till och från stationen blir bättre.

Rask tillväxt

Strukturmodellen decentraliserar befolkningen till nya områden runt staden. Det blir svårare att fysiskt nå församlingsmedlemmarna. Vill man ordna gemensam verksamhet för medlemmarna, är alternativet att ta sig till Kyrkbacken eller att eventuellt skaffa nya lokaler. Nya lokaler stöder inte Kyrkbackens ställning som ett centrum för verksamheten.

Transporter grundar sig fortfarande starkt på biltrafik, vilket inte stöder kyrkans miljömål. Decentraliseringen av invånarna skapar utmaningar också för personalresurserna, eftersom det går åt mycket tid också för resor för att träffa församlingsmedlemmar.

Värdet av församlingens markområden kan öka, men ökningen kan vara måttligare än i andra modeller.

Man färdas fortfarande till begravningsplatsen med bil. En växande stad förorsakar allt mer trafikstockningar i närheten av begravningsplatsen, särskilt under säsonger.

Sammandrag

Alla strukturmodeller kan, om de faller väl ut, stödja stadens befolkningstillväxt och samtidigt en positiv utveckling av församlingarnas medlemsantal. Församlingarna har som utmaning att nå dessa nya invånare. Strukturmodellerna är olika i fråga om tillgänglighet. Kyrkbackens roll som ett centrum för verksamheten stöds bättre av modeller som stöder rörlighet och där det fysiska avståndet till människorna inte blir alltför långt.

Modeller som betydligt förbättrar kollektivtrafikförbindelserna samt nätverket av gång- och cykelvägar stöder bäst kyrkans miljömål. Då är det lättare för både anställda och aktiva församlingsmedlemmar att välja ekologiska färd sätt Den förbättrade kollektivtrafiken gör det också lättare att hantera trafiken till och från begravningsplatsen när stadens invånarantal växer.

Sammanfattning

Borgå museum

Uppblomstring av Kungsporten Kungsportens område gränsar till Borgå ådals nationellt sett betydande byggda kulturmiljö och nationellt sett värdefulla landskapsområde. Betydande nybygge kan ha inverkan på det omgivande landskapet och kulturmiljön. Om tyngdpunkten övergår till Kungsporten kan stadskärnan hotas av förfall och att renoveringsbyggandet försenas.

Två stationer - en stad: Det finns betydande kulturhistoriska värden i centrumområdet (landskapet, den byggda kulturmiljön och nationalstadsparken). Ett levande centrum skapar förutsättningar för att byggnader från olika tidsperioder bevaras. Ett tätare centrum utgör å andra sidan ett hot mot bevarandet av kulturhistoriskt viktiga objekts eller områdets natur. Byggandet av höga hus kan förändra stads- och landskapsbilden inom ett stort område.

Nya grannar: Nybyggandet styrs till att förtäta och komplettera redan bebyggda områden, vilket kan hota värdefulla kulturmiljöer och landskapsområden.

Utlåtandet i sin helhet

Borgå museum, museet med regionalt ansvar i östra Nyland, har bekantat sig med strukturmodellerna för delgeneralplanen för de centrala stadsdelarna och bedömningen av deras konsekvenser och konstaterar i sitt utlåtande följande:

På basis av respons från Borgåborna har man utarbetat fyra strukturmodeller för utveckling av staden: Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer- en stad, Nya grannar och Rask tillväxt. När det gäller kulturmiljön har man för planen utarbetat en landskapsutredning, utredning om den byggda kulturmiljön och en arkeologisk inventering. Man har bedömt modellernas konsekvenser och modellerna har jämförts sinsemellan. Man har i bedömningen tagit i beaktande också kulturmiljön. Museet med regionalt ansvar i östra Nyland har bekantat sig med strukturmodellerna för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena och bedömningen av deras konsekvenser och konstaterar i sitt utlåtande följande:

Uppblomstring av Kungsporten

I strukturmodellen utvecklas Kungsportens stadsdel. Området gränsar till Borgå ådals nationellt betydande byggda kulturmiljö (RKY) och nationellt värdefulla landskapsområde. Betydande nybygge i området kan ha stor inverkan på det omgivande landskapet och kulturmiljön. Som hot kan ses att tyngdpunkten övergår till Kungsporten, vilket kan leda till att stadskärnan förfaller och renoveringsbyggandet försenas.

Två stationer - en stad

I strukturmodellen placeras majoriteten av de nya invånarna i stadskärnan och intill den, vilket förorsakar ett behov för kompletterande byggande och förtätning. Centrumområdet innehåller betydande kulturhistoriska värden på nationell och landskapsnivå som gäller landskapet, den byggda kulturmiljön och nationalstadsparken. Å ena sidan skapar ett levande centrum förutsättningar för att ett byggnadsbestånd med många historiska lager bevaras, men å andra sidan utgör förtätandet av byggnadsståndet ett hot mot bevarandet av kulturhistoriska objekt och områden. Om höga hus byggs kan det förändra stads- och landskapsbilden inom ett stort område.

Nya grannar

I strukturmodellen riktas kompletterande byggande till stadens centrum och dess närmaste omgivning.

Nybyggandet styrs till att förtäta och komplettera redan bebyggda områden, vilket kan hota värdefulla kulturmiljöer och landskapsområden.

Sammanfattning

Borgå museum (fortsätter)

Rask tillväxt: Byggande placeras på områden med huvudsakligen inga värdefulla kulturmiljöer. Borgå ås östra strand norr om motorvägen har dock nationellt betydande landskaps- och kulturvärden. Områdets förtätning och tilläggsbyggande kan riskera områdets nationella betydelse.

Alla strukturmodeller har konsekvenser för den byggda kulturmiljön och kulturlandskapet. Ett livskraftigt centrumområde är på lång sikt det bästa sättet att hålla byggnaderna i bruk och förvara byggnadstraditionen med flera skikt. Bevarandet av byggnadstraditionen kan däremot hotas av att centrumet minskar i betydelse. Förtätandet är också ett hot för värdefulla byggnadsobjekt, -områden och kulturlandskap. Bevarandet av kulturmiljöns, landskapets och den nationella stadsparkens nationellt värdefulla särdrag ska tryggas, och kulturmiljöns lokala och landskapsmässiga särdrag och karaktär som framgår av utredningarna ska beaktas. Värden värda att slå vakt om är också småstadsaktighet, träbyggande, trädgårdstomter, gleshet och en skala med mänskliga mått.

I modellen Rask tillväxt bygger man huvudsakligen i nya områden och modellen Uppblomstring av Kungsporten utvecklar starkt Kungsporten. De båda modellerna kan medföra konsekvenser för de nationellt betydande landskapsområdena och det byggda kulturlandskapet, varför det krävs noggrann anpassning av framtida nybyggnadsverksamhet. En möjlig risk med modellerna är att centrumets betydelse minskar. Då kan många byggnader lämnas tomma, vilket kan försvåra bevarandet av byggnadsarvet.

Det är viktigt att det finns obebyggda områden nära bosättningen, där natur- och kulturvärdena förenas och ger området tidsmässiga lager och identitet. En del av de arkeologiska objekts värde skapas av deras omgivning och landskap, varför ett alltför tätt byggande kan skada deras värde. Modellen Nya grannar är problematisk med tanke på det arkeologiska kulturarvet. Man känner knappt till arkeologisk kulturtradition på Kungsportens område. Modellen Rask tillväxt utgör ett hot för arkeologiska kulturtraditionens bevarande. Det kan trots detta undvikas med god planering. Förutom arkeologisk kulturtradition borde man fundera över hur man kunde dra nytta av det inom turism och för att stöda invånarnas välmående och hembygdsidentitet.

Utlåtandet i sin helhet

Rask tillväxt

I strukturmodellen betonas byggande huvudsakligen i nya områden där det i regel inte finns värdefulla kulturmiljöer. Bland dem finns trots det Borgå ås östra strand norr om motorvägen, som har nationellt betydande landskaps- och kulturvärden. Områdets förtätning och tilläggsbyggande kan utgöra en risk för områdets nationella betydelse.

Alla strukturmodeller påverkar den byggda kulturmiljön och -landskapet. Utgångspunkten för modellerna Två stationer - ett centrum och Nya grannar är att utveckla stadskärnan och dess närområde. Ett livskraftigt centrum är på lång sikt det bästa sättet att hålla byggnaderna i bruk och bevara det skiktade byggnadsarvet i stadens centrum, även om det behov av tätning och komplettering som föreslås i modellerna också utgör ett hot mot värdefulla byggnader, områden och kulturlandskap. Bevarandet av kulturmiljöns, landskapets och den nationella stadsparkens nationellt värdefulla särdrag ska tryggas, och kulturmiljöns lokala och landskapsmässiga särdrag och karaktär som framgår av utredningarna ska beaktas. Värden värda att slå vakt om är också småstadsaktighet, träbyggande, trädgårdstomter, gleshet och en skala med mänskliga mått. Modellen Rask tillväxt byggs huvudsakligen i nya områden och modellen Uppblomstring av Kungsporten utvecklar starkt Kungsporten. I båda modellerna kan det uppstå effekter för de nationellt sätt betydande landskapsområden och byggda kulturlandskap, vilket kräver noga anpassning av nybyggnadsverksamhet. Modellernas hot kan vara att stadskärnan minskar i betydelse, vilket kan leda till olägenhet för bevaring av byggnadsarvet i form av byggnader som blir tomma.

Det arkeologiska kulturarvet

Det arkeologiska kulturarvet på Borgå centrala stadsområde koncentrerar sig å ena sidan vid åstranden och å andra sidan spritt över olika ställen i stadsdelarna, i närheten av bosättning. Borgå museum anser det vara viktigt att det i närheten av bosättningen finns obebyggda områden där natur- och kulturvärden förenas och ger området tidsmässiga lager och identitet. En del av de arkeologiska objektens värde skapas av deras omgivning och landskap och om de blir för tätt klämda av bosättning går man miste om dessa värden. Således kan alternativet Nya grannar vara problematiskt ur kulturarvssynpunkt.

Man känner knappt till något arkeologiskt kulturarv från Kungsportens område, så ur denna synpunkt har byggandet av området inga betydande effekter.

Alternativet Rask tillväxt kan utgöra ett hot mot bevarandet av det arkeologiska kulturarvet om bebyggelsen sprider sig till tidigare obebyggda områden, men hotet kan undvikas med bra planering.

Förutom bevarandet av det arkeologiska kulturarvet skulle det vara önskvärt att i planeringen fundera på hur man kan dra nytta av det inom turism och i stödandet av invånarnas välmående och hembygdsidentitet.

Sammanfattning	Utlåtandet i sin helhet
<p>Borgnäs kommun</p> <p>Kommunen lämnade inget utlåtande.</p>	<p>Ett utdrag från beslutet: "Kommunstyrelsen beslutar att Borgnäs kommun inte lämnar ett separat utlåtande till Borgå stads centrala stadsdelars delgeneralplan. "</p>
<p>Sibbo kommun</p> <p>Samhällsstrukturen bör stödja Borgås livskraft och Helsingfors-Borgå utvecklingskorridors livskraft och utveckling. Den ska också stödja upprätthållandet och utvecklingen av servicenivån i busstrafiken mellan Helsingfors och Borgå. Kungsportens utveckling är positiv också ur Sibbos synvinkel, såsom också placeringen av en eventuell tågstation i Kungsporten. Vid tågstationen bör observeras tillräcklig möjlighet till anslutningsparkering.</p> <p>Samhällsstrukturen bör förhindra en skadlig splittring och stödja användningen av hållbara trafikformer. Planens regionala konsekvenser och t.ex. eventuella konsekvenser för befolkningsförändringen bör presenteras tydligt.</p>	<p><i>(Utlåtandet har givits via en öppen webbenkät)</i></p> <p>Områdes- och samhällsstruktur: Det är viktigt att områdes- och samhällsstrukturen stöder Borgås utveckling och livskraft på bästa möjliga sätt och på så sätt främjar Helsingfors-Borgå utvecklingskorridors allmänna livskraft och utveckling.</p> <p>Det är ur Sibbos synvinkel viktigt i samhällsstrukturens framtida utveckling se till att det stöder att Helsingfors-Borgå busstrafikens servicenivå bevaras och utvecklas. Utvecklandet av Kungsporten är en positiv sak också ur Sibbos synvinkel och placeringen av en tågstation i Kungsporten är en naturlig lösning som ökar också Sibbobornas tillgång till kommunikationsförbindelser och tjänster.</p> <p>Trafik och att röra sig Ur Sibbos synvinkel är det viktigt att trafiksystemet utvecklas på ett sätt som gör det möjligt att bevara och utveckla busstrafikens servicenivå mellan Helsingfors och Borgå. Det är viktigt att helhetslösningen mångsidigt tar i beaktande de olika färdssätten. Vid den blivande tågstationen/Kungsporten är det viktigt att ordna tillräcklig anslutningsparkering.</p> <p>Klimatmässig hållbarhet: Samhällsstrukturen bör förhindra strukturens skadliga splittring och stöda användningen av hållbara trafikformer.</p> <p>Fortsatt planering av delgeneralplanen: I bedömningen av planens effekter uppskattas och tas klart fram planens regionala effekter. Dessutom borde till exempel de förändringar i befolkningen som planen möjliggör framställas tydligt. Då skulle det vara lättare för en grannkommun att få en uppfattning om planens konsekvenser.</p>
<p>Borgå ungdomsfullmäktige</p> <p>I strukturmodellen Två stationer - en stad finns mycket gott. Det är viktigt att utveckla infrastrukturen och tjänsterna i Kungsporten. Det är viktigt att hela tiden utveckla kollektivtrafikförbindelser i hela Borgå. Man bör kunna nå stationen med kollektivtrafik, gående och med cykel. Det är viktigt att bevara områden för rekreation i stadens centrum även om man förtätar stadsstrukturen. Det nya byggnadsbeståndet borde ta Borgås image i beaktande.</p>	<p>Delgeneralplanealternativen har presenterats för Borgå ungdomsfullmäktige. Vi upplever att planen Två stationer - en stad skulle vara bra på många sätt. Vi vill utveckla tjänsterna och infrastrukturen i Kungsporten samt breda ut centrumet runt den nya stationen. Balansen mellan natur och bebyggelse måste bevaras.</p> <p>Två stationer skulle vara det mest praktiska alternativet. Då skulle fjärrtrafiken gå via Kungsporten och närtågen via stationen i centrum. Planen Två stationer - en stad skulle främja en enhetlig stadsmiljö. Vi framhäver vikten av att utveckla kollektivtrafiken i hela Borgå och att ordna regelbunden anslutningstrafik till stationerna. Stationerna borde vara tillgängliga för både fotgängare och cyklister.</p> <p>Borgå ungdomsfullmäktige lyfter också fram att Kungsporten borde utvecklas även om en andra station placeras i stadens centrum.</p> <p>Borgå ungdomsfullmäktige önskar att om man beslutar förtäta centrumområdet, att det görs med förnuft så att rekreatiomsområdena bevaras. De nya byggnaderna borde respektera Borgå stads image.</p>

Sammanfattning	Utlåtandet i sin helhet
Rådet för personer med funktionsnedsättning	
<p>Strukturmodellen Två stationer - en stad är den bästa bland dem som presenterats, men inte ens den är bra på alla punkter.</p>	<p>Strukturmodellen Två stationer - en stad är enligt handikapprådet det bästa av de presenterade alternativen, men det är inte heller bra på alla sätt. Den naturliga utbyggnadsriktningen för ett tätt centrum är västerut mot Näse och Hornhattula. Vi motiverar vår åsikt med synpunkterna nedan.</p>
<p>Den naturliga utbyggnadsriktningen för stadens kompakta centrumområde är västerut. Man borde utveckla tjänster för handel i centrum, i Kungsporten och i området mellan dem. Placeringen av bostäder i Kungsporten stöder också områdets utveckling till ett mångsidigt handelscentrum. Det nya bostadsområdet bör planeras för maximal tillgänglighet och åtkomlighet.</p>	<p>En decentralisering av handelstjänsterna till områden utanför stadskärnan - till Konstfabriken, Östermalm och Kungsporten - främjar inte tillväxten av något av dessa områden. Vi anser att man i fortsättningen bör koncentrera sig på att utveckla främst stadskärnan, Kungsporten och området mellan dem.</p> <p>Koncentreringen av boende, som har planerats i närheten av Kungsportens framtida järnvägsstation, ger en möjlighet att utveckla områdets affärscentrum till att bli mångsidigare. Det nya bostadsområdet bör planeras som ett maximalt tillgängligt och åtkomligt område, vilket ökar dess dragningskraft.</p>
<p>Man bör genom planläggning ta hand om invånarantalets tillväxt i Borgå. Vid beredningen av delgeneralplanen bör man beakta dess konsekvenser för Borgå som helhet. Invånarantalets tillväxt stöder erbjödandet av heltäckande och tillgängliga tjänster för kommunborna inom alla livsområden. Helheten som byggs av infrastruktur och planläggning bör signalera om möjligheten till ett jämställt liv.</p>	<p>Man bör använda planläggning också för att ta hand om tillväxt av Borgås invånarantal. Den nuvarande planläggningen stöder inte tillräckligt den planerade ökningen av invånarantalet, som håller på att minska. Då delgeneralplanen bereds bör man ta i beaktande dess konsekvenser för hela Borgå. Lösningarna bör samtidigt stödja den eftersträlvade utvecklingen i hela staden.</p> <p>Invånarantalets tillväxt stöder utbudet av heltäckande och tillgängliga tjänster inom alla livsområden: utbildning, studier, arbete, samhällelig delaktighet, hälso- och sjukvård, idrott och andra hobbyer, butiker, byråer, restauranger och socialt umgänge. Helheten som byggs av infrastruktur och planläggning bör signalera om möjligheten till ett jämställt liv.</p>
<p>Centrumets tillgänglighet och åtkomlighet kan uppnås med tätt byggande, dock utan att glömma grönområden.</p>	
<p>Man bör ha som målsättning att tjänster för alla stadsbor finns på gångavstånd i stadskärnan, såväl för dem som skuffar barnvagn som för dem som använder rollator eller rullstol som hjälpmedel. Förutom delgeneralplanarbetet bör man stödja och stärka utvecklingen och byggandet av egnahemshus i glesbygden. Nya bostadsområden och en åldrande befolkning inskräper behovet av att utveckla offentliga trafiktjänster.</p>	<p>Vi anser att det är möjligt att skapa ett tillgängligt och lättåtkomligt centrum med tätt byggande i stil med Näse och Konstfabrikens område, dock utan att glömma närgrönområden. Målet bör vara att tjänsterna i centrumet är på gångavstånd för alla stadsbor, såväl för dem som skuffar barnvagn som för dem som använder rollator eller rullstol som hjälpmedel.</p> <p>Rådet för personer med funktionsnedsättning anser att man utöver delgeneralplaneområdet också bör stödja och stärka utvecklingen och egnahemsbyggandet i byar och glesbygdsområden för att nya barnfamiljer och yrkeskunniga personer som det råder brist på i flera branscher ska kunna fås till Borgå. Centrala och allmänt använda metoder i kommunerna är bl.a. markanvändningsavtal och aktiv markanskaffning.</p>
<p>Också de andra strukturmodellerna har goda egenskaper. Man kunde minska trafikproblemen i de östra områdena genom att bygga en östlig ringväg. Nya tillgängliga ställen för att ta sig över ån behövs i centrumområdet för att stödja invånarnas mobilitet. Runt en tät bebyggelse behövs en tillgänglig och lättåtkomlig miljö med grönområden. T.ex. En liknande parkhelhet som Katariinan meripuisto i Kotka på västra åstranden kunde ansluta sig till både nationalstadsparken som Kokon.</p>	<p>Nya bostadsområden och en åldrande befolkning betonar behovet att betydligt utveckla den offentliga trafikservicen. Detta kunde uppfyllas till exempel genom att föra ihop lokala trafikföretag till regionala tjänstepooler.</p> <p>Också de andra presenterade strukturmodellerna innehöll bra delar: Man kan minska trafikproblemen i Vårberga, Majberget och andra områden i östra Borgå genom att bygga en östlig ringväg. Nya tillgängliga ställen för att ta sig över ån behövs i centrumområdet för att stödja invånarnas mobilitet.</p> <p>Runt den täta bebyggelsen behövs en tillgänglig lättåtkomlig miljö med grönområden. En liknande parkhelhet som Katariinan meripuisto i Kotka på västra åstranden kunde ansluta sig både till nationalstadsparken, bl.a. folkparken i Kokon, och Kokon idrottscentrum.</p>
<p>Rådet för personer med funktionsnedsättning betonar särskilt planläggningens ansvar för framtida gatunät och mobilitetslösningar.</p>	<p>Rådet för personer med funktionsnedsättning betonar särskilt planläggningens ansvar för framtida gatunät och mobilitetslösningar. De kommer antingen att öka jämlikheten mellan invånarna eller att öka ojämlikheten. Utan mobilitetstjänster kommer de tjänster som koncentreras till allt tätare områden att bli utan kunder.</p>
Byggnads- och miljönämnden	
<p>Två stationer - en stad lämpar sig bäst för att styra delgeneralplanens fortsättning. Modellen i fråga tar bäst i beaktande de värdefulla naturobjekten, sjöarna och bäckarna. Modellen möjliggör en tät stadsstruktur, varvid trafikmängderna inne i staden inte växer i någon väsentlig grad. Man bör bevara så många grönområden som möjligt då man utarbetar delgeneralplanen. De är viktiga för den biologiska mångfalden och för invånarnas välmående. Trädbeståndet har en positiv reglerande effekt på damm, luftföroreningar, buller och sommartemperaturer. Åssträckan som följer Borgå å är ett grundvattenområde som bör tas i beaktande. Man bör, för att skydda grundvattnet, anvisa så lite nytt byggande som möjligt i området. Ån svämmas lätt över och man bör ta det, samt infiltrering av dagvatten, i beaktande. Förorenade markområden bör tas i beaktande och anges tydligt i planen.</p>	<p>Den bästa modellen för att styra delgeneralplanen för de centrala delarna i Borgå samt dess fortsatta arbete är Två stationer - en stad. Modellen i fråga tar bäst i beaktande delgeneralplaneområdets värdefulla naturobjekt. Modellen gör det möjligt att upprätthålla en tät stadsstruktur, vilket innebär att trafiken inte ökar väsentligt, åtminstone inte inne i staden. Detta är också den modell som bäst tryggar bevarandet av de förändringskänsliga små sjöarna och bäckarna i delgeneralplaneområdet, eftersom byggandet inte styrs till närheten av dem.</p> <p>När delgeneralplanen utarbetas bör man spara så många grönområden som möjligt både i stadens centrum och i andra områden. Mångsidiga grönområden är viktiga inte bara för den biologiska mångfalden utan också för den välgörande effekten på människors välbefinnande. Trädbeståndet har dessutom en positiv reglerande effekt på damm, luftföroreningar, buller och sommartemperaturer.</p> <p>Åssträckan som följer Borgå å är ett viktigt grundvattenområde som bör tas i beaktande då delgeneralplanarbetet fortsätts. Man bör, för att skydda grundvattnet, anvisa så lite nytt byggande som möjligt i området. Åstranden är på en del ställen låg och ett område som svämmas lätt över, vilket gör det svårare att bygga i området och att infiltrera dagvattnet. Det är skäl att notera dessa omständigheter då man gör planen. Förorenade markområden bör tas i beaktande och anges tydligt i planen.</p>

Sammanfattning

Bildningsnämnden

Det väsentliga med att välja scenarier är deras potential att uppfyllas. Det är smartast att välja ett scenario och rikta resurserna till ett ställe med goda möjligheter att förverkliga det.

Att staden växer ojämnt bör beaktas också med tanke på kommuninvånarnas växande och lärande samt tjänster. För att Borgå i enlighet med sin strategi ska vara bäst också i vardagen, bör tjänsterna i strukturmodellerna vara tillgängliga och kunna ordnas på ett högklassigt sätt. För tillfället har tjänsterna och det kommande behovet av tjänster beaktats i mycket begränsad mån i utredningen.

I strukturmodellerna bör beaktas, förutom var boendet koncentreras och boendets mängd, också boendets profil. Antalet barn minskar i förhållande till hela befolkningen och tidigare åldersklasser, men antalet barn minskar inte jämnt i alla bostadsområden i Borgå, utan i vissa områden kan andelen barnfamiljer växa. Om man granskar invånarna som en generisk grupp kommer man att planera fördelningen av tjänster i olika områden och tjänstekapaciteten på ett felaktigt sätt.

Det är viktigt att i strukturplaneringen ta i beaktande skillnaderna i invånarprofil mellan olika områden.

I Borgå har man tagit i bruk en prognosmodell för servicenät. Verktöget och det bakomliggande dataunderlaget borde integreras som bakgrundsinformation för strukturplanerna.

I strukturplanerna borde beaktas det strategiska målet med en enhetlig stig för växandet. Detta innebär enhetliga områden där familjer har en smidig vardag genom barnets hela uppväxt, lokaler som flexibelt kan användas för olika ändamål och ett tillräckligt antal y-tomter för offentliga tjänster i förhållande till områdets invånarantal och profil.

De existerande Y-tomtarna kan i framtiden krävas vara mer flexibla och mångsidiga, med en möjlighet för ytterligare byggande. Enhetliga områden stöder också hållbar rörlighet och uppnåendet av klimatmålen. Det är viktigt att det särskilt i stadens centrum finns tillräckliga och flexibla utrymmen för olika tjänster. Man bör ta i beaktande effekten av gruppstorlek då man planerar placeringen av småbarnspedagogiska tjänster och utbildningstjänster.

Utlåtandet i sin helhet

Planeringsarbetet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå har börjat. Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå omfattar det byggda stadsliknande området, stadsbebyggelsen, samt ett omgivande ramområde. Stadsbebyggelsen är i huvudsak detaljplanerad. Ramområdet är ett delområde som ansluter sig direkt till det stadsliknande området och ligger mellan det stadsliknande området och landsbygden. Utarbetandet av planen är en mångfasig process där det ingår planering, växelverkan och beslut. Markanvändnings- och bygglagen ger de allmänna ramarna för processen. Hela processen tar uppskattningsvis 4–5 år.

Stadsplaneringen i Borgå har begärt att få ett utlåtande senast 31.10.2022. På basis av invånarnas egna planer har man utarbetat fyra strukturmodeller: Uppblomstring av Kungssporten, Två stationer- en stad, Nya grannar och Rask tillväxt. I begäran om utlåtande har stadsplaneringen bett att bildningsnämnden funderar på för- och nackdelar med alla modeller och tar ställning till vilken av modellerna som skulle vara bäst för att styra det fortsatta arbetet med delgeneralplanen.

Det väsentliga i valet mellan olika scenarier är deras potential att uppfyllas. Det är smartast att välja ett av scenarierna och fokusera insatserna på sådant som har möjligheter att förverkligas.

Bilaga:

Bildningsnämndens utlåtande om delgeneralplanen för de centrala stadsområdena (nedan)

Bildningsnämndens utlåtande om delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå håller på att utarbetas. Genom delgeneralplanen avgörs hur markanvändningen i de centrala stadsområdena ska utvecklas under de kommande 30 åren. Bildningsnämnden har betts om ett utlåtande om konsekvensbedömningen och jämförelsen av strukturmodellerna. Rapporten Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena – Utvärdering av konsekvenserna och jämförelse av strukturmodellerna, daterad 30.6.2022, åskådliggör på många sätt att Borgå växer ojämnt. Trycket på tillväxt och önskemål om nya bostadsområden och kompletterande byggande koncentreras till endast vissa områden.

Att staden växer ojämnt bör beaktas också med tanke på kommuninvånarnas växande och lärande samt tjänster. För att Borgå i enlighet med sin strategi ska vara bäst också i vardagen, bör tjänsterna i strukturmodellerna vara tillgängliga och kunna ordnas på ett högklassigt sätt. För tillfället har tjänsterna och det kommande behovet av tjänster beaktats i mycket begränsad mån i utredningen.

I strukturmodellerna borde beaktas, förutom vart boendet koncentreras och antalet invånare, även boendets profil. Till exempel beror den förväntade andelen barn och barnfamiljer i områdena väsentligt på det planerade boendets form och storleken på de bostäder som byggs, och samma gäller även andra invånargrupper såsom unga vuxna eller seniorer. Även om antalet barn minskar i förhållande till hela befolkningen och tidigare åldersklasser, så minskar antalet barn inte jämnt i alla bostadsområden i Borgå, utan i vissa områden tvärtom växer andelen och antalet barn.

Om man i skedet för strukturplaneringen utgår från en allmän syn på invånare och att olika invånargrupper fördelas jämnt, planeras fördelningen av tjänster i olika områden och tjänstekapaciteten på ett felaktigt sätt. Detta leder till att efterfrågan och utbud inte motsvarar varandra och det uppstår behov av att snabbt reagera på situationen, vilket blir dyrt. Detta har hänt till exempel i västra Borgå då barnen i familjer som flyttat till området inte får plats i daghemmen i området. Därför är det viktigt att på förhand, redan i skedet för strukturplaneringen, ta hänsyn till skillnader i invånarprofilerna i olika områden. Då kan också tjänsterna planeras och riktas så att de motsvarar behovet, som en del av strukturplaneringsprocessen.

I Borgå har i år utvecklats och tagits i bruk en prognosmodell för servicenätet, vilken är ett teknologiskt verktyg för att förena och förutse uppgifter om befolkning, planläggning och servicenät. Detta verktyg visar förutom servicebehovet och var nuvarande invånare bor även kommande behov som kan förväntas. Verktöget och det dataunderlag som ligger bakom det borde integreras också som bakgrundsinformation för strukturplanerna.

I strukturplanerna borde beaktas det strategiska målet med en enhetlig stig för växandet. Detta innebär att barnet inte behöver ”hoppa” från ett ställe i småbarnspedagogiken till ett annat i förskolan, sedan till ett tredje vid början av årskurs ett och till ett fjärde vid början av årskurs sju, och dessutom till skilda ställen för fritidshobbyer och tjänster. För planläggningen innebär detta enhetliga områden där familjer har en smidig vardag genom barnets hela uppväxt, lokaler som flexibelt kan användas för olika ändamål och ett tillräckligt antal y-tomter för offentliga tjänster i förhållande till områdets förväntade invånarantal och -profil. Flexibel användning av lokaler och möjliggörande av koncentrationer av tjänster kan också innebära behov av tilläggsbyggande på en existerande y-tomt, dvs. behov av lov för tilläggsbyggande eller att rikta tjänster på nytt sätt, och möjligheter till gemensam användning av stadens lokaler, t.ex. för utbildningstjänsterna och kultur- och fritidstjänsterna (t.ex. ungdomstjänster, medborgarinstitutets kurser eller bibliotekstjänster). Planmässigt enhetliga områden främjar också att människor rör sig till fots och med cykel och på det sättet främjas också klimatmålen.

Att de lokaler som behövs för tjänsterna är tillräckliga i förhållande till invånarantalet och att de går att använda flexibelt bör beaktas särskilt i centrumområdet, som betjänar ett större område och dess invånare utgående från behov som eventuellt förändras.

Då man planerar var småbarnspedagogiska tjänster och utbildningstjänster ska placeras, måste man också beakta gruppstorlekarnas inverkan, eftersom gruppstorlekarna sätter ramarna för ordnandet av dessa tjänster. Det är inte möjligt att uppnå besparingar genom att slå samman små grupper, om grupperna å andra sidan skulle vara alltför stora om de slås samman.

Sammanfattning

Miljöhälsosektionen

Det bästa alternativet skulle vara en hybridmodell som grundar sig på modellen Två stationer - en stad. Smidig kollektivtrafik från alla stadsdelar till tågstationen bör säkerställas. Är det möjligt att inom stadens område lägga till hållplatser för närtåg? Man bör ta i beaktande att tågtrafik i stadens centrum och också den övriga trafiken orsakar störning för den nuvarande bosättningen.

Utvecklingen av Hattula kan äventyra Borgbackens landskap och ljudmiljö. I modellen ingår mycket nytt byggande i Borgbackens grundvattenområde, vilket bör tas i beaktande i planeringen. Man bör trygga Gamla stans landskapsbild.

När det gäller kompletterande byggande bör man se till att det inte mellan de höga byggnaderna bildas smala gränder "klyftor" där luften står stilla och mängden luftföroreningar är hög. Den temperaturökning som klimatförändringen för med sig bör beaktas i planeringen med tillräckliga grönstrukturelement, träd och parker. Grönområden och skogsdungar som lämpar sig för rekreation bör finnas tillgängliga för alla. Det är inte rationellt att förtäta stadsstrukturen genom att utnyttja grönområden för ändamålet. Av ovan nämnda skäl bör man undvika en alltför stark förtätning och söka plats för ny bosättning i närheten av goda kollektivtrafikförbindelser.

Det goda med modellen Uppblomstring av Kungspporten är att det finns ledigt område för byggande i närheten av tågstationen. I modellen finns det inte betydande tryck att förtäta. Då bosättningen placeras vid betydande trafikleder kan det dock leda till att människor exponeras för luftföroreningar och buller. Skapandet av ett nytt centrumlikt område väcker frågor. Till modellen Nya grannar hör utmaningar likt de som nämnts ovan gällande förtätande. Borgås dragningskraft som en stad av småstadskaraktär kan skadas.

Utlåtandet i sin helhet

Stadsplaneringen i Borgå begär miljöhälsosektionens utlåtande om Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, Drömmarnas Borgå 2050, Strukturmodeller och konsekvensbedömning av modellerna. Utlåtandet bör sändas senast 31.10.2022 till kirjaamo@porvoo.fi, med planens namn "Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, strukturmodeller" skrivet i ämnesraden.

Strukturmodellerna och en konsekvensbedömning och jämförelse av dem finns till påseende på stadens webbplats <https://www.porvoo.fi/sv/boende-och-miljo/planlaggning/generalplan/ny-delgeneralplan-for-de-centrala-stadsomradena/>

En delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå håller på att utarbetas. I delgeneralplanen avgörs hur markanvändningen i de centrala stadsområdena ska utvecklas under de närmaste 30 åren. På basis av invånarnas egna planer har man utarbetat fyra strukturmodeller: Uppblomstring av Kungspporten, Två stationer – en stad, Nya grannar och Rask tillväxt. Utgångspunkten för dimensioneringen av befolkningmängden för strukturmodellerna är densamma i alla modeller: Borgå har 70 000 invånare år 2050 och stadens centrala områden får cirka 15 000 nya invånare före år 2050. Alla modeller utgår från att Östbanan byggs.

Uppblomstring av Kungspporten

- Stadens tillväxt styrs från centrum västerut mot Kungspporten.
- En helt ny kompakt stadsdel med bostäder, tjänster och arbetsplatser utvecklas kring Kungspportens framtida station.
- Kungspporten växer till ett nytt starkt centrum med mångsidiga kommersiella och offentliga tjänster.
- Kungspportens nya stadsdel och den gamla stadsstrukturen kombineras till en funktionell helhet med nya förbindelser över/under motorvägen på många olika ställen.
- Kungspportens resecentrum betjänar hela staden och är lätt tillgängligt med offentlig anslutningstrafik. Från stadskärnan, Västra åstranden, Borgå parkgata och från Estbacka kan Kungspporten också nås behändigt med cykel.

Två stationer - en stad

- I Borgå finns två stationer. Närtågsstationen finns nära nuvarande centrum, till exempel i Hattula eller vid Västra Mannerheimleden. Fjärrtågsstationen finns i Kungspporten, där också närtågen stannar.
- Staden växer, utvidgas och tätas kring nuvarande centrum och den blivande tågstationen i centrum. I närheten av stationen i Kungspporten kommer att finnas endast arbetsplatser och liknande tjänster som i dag.
- I det utvidgade och tätare centrumet är det lätt att gå och cykla.
- Åstrandens "vardagsrum" utvidgas mot söder och norr, och det är möjligt att ta sig över ån gående och med cykel på flera ställen.

Nya grannar

- Byggandet styrs till redan bebyggda områden genom att förtäta och komplettera stadsstrukturen och att göra den mångsidigare. Den befintliga infrastrukturen utnyttjas maximalt.
- Centrum är helt klart stadens viktigaste centrum, men det finns också centrum för lokala tjänster runt om i stadsområdet. Kring närservicecentrumen finns ett tillräckligt befolkningsunderlag för att upprätthålla fungerande tjänster. De lokala tjänsterna är lättillgängliga till fots och med cykel och finns nära hemmen.
- Nätet av rekreations- och grönområden bevaras och utvidgas. Ett enhetligt, oavbrutet och tillgängligt nät av grönområden uppskattas och utvecklas som en del av stadsstrukturen. En viktig del av nätet är stränderna vid åarna, havet och sjöarna samt skogsområdena.
- Nya områden anvisas för byggande mycket sparsamt. 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.
- Staden bereder sig för Östbanan och stationen i Kungspporten. Stationsområdet erbjuder inte dagligvarutjänster eller boendemiljö.

Rask tillväxt

- Staden växer i alla riktningar: i nordlig, östlig, sydöstlig, sydvästlig och västlig riktning.
- Nuvarande stadsstruktur utvidgas genom att nya områden tas i bruk. Borgå är åns, havets och sjöarnas stad.
- Staden förbereder sig för Östbanan och stationen i Kungspporten, men den nya banan och stationen påverkar inte stadsstrukturen.
- Man tar sig snabbt och smidigt till stationen med bil från olika delar av Borgå.

Strukturmodellerna har bedömts med avseende på områdes- och samhällsstruktur, trafik och rörlighet, landskap, kulturlandskap och natur, klimat, invånarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster samt utveckling av centrum, plan- och kommuneekonomi samt Borgås livskraft och näringsliv. Enligt en jämlig granskning av alla utvärderingshelheter (utan skillnader i viktning mellan bedömningshelheterna eller mellan bedömningskriterierna) är Två stationer - en stad den klart bästa strukturmodellen.

Chef för miljöhälsovården:

Miljöhälsosektionen beslutar ge följande utlåtande i ärendet:

Jämförelsen av strukturmodellerna är heltäckande.

Miljöhälsosektionen anser att det bästa alternativet är en hybridmodell där *två stationer - en stad* utgör en grund. Dess starka sida är spårbunden trafik i form av närtåg till Helsingfors. Förutsättningarna för smidig kollektivtrafik från alla stadsdelar till Kungsporsens station bör säkerställas. Är det möjligt att inom stadens område placera flera hållplatser för närtåg så att man kommer med närtåg till Kungsporsens station också från andra stadsdelar än centrum? Ett problem med modellen är den störning för den befintliga bosättningen som orsakas av spårtrafiken till stationen i centrum och ökningen av den övriga trafiken. Det är skäl att fästa särskild uppmärksamhet vid detta i planeringen.

Främjandet av den lätta trafiken och kollektivtrafiken med nya gatuförbindelser och broar över ån ökar åtkomligheten av områdena väster om ån. En kraftig utveckling av Hattulaområdet utgör en stor risk för landskapet och ljudmiljön i Borgbackens rekreativområde. I modellen skulle en hel del nybyggande placeras i Borgbackens grundvattenområde, vilket bör beaktas i planeringen. Inga större ändringar får ske i landskapsbilden i Gamla stan i Borgå för att området ska bevara sina särdrag trots förändringarna i omgivningen.

I modellen görs befintliga bostadsområden mera kompakta. Inom centrumområdet bör man undvika att genom det kompakta byggandet bilda smala gränder mellan de höga byggnaderna, platser där luften står stilla och koncentrationerna av luftföroreningar kan bli höga. Den temperaturökning som klimatförändringen för med sig bör beaktas i planeringen. För att lindra värmeöfenomenet är det viktigt att byggandet i staden innehåller tillräckligt med grönstrukturelement, träd och parker som bidrar med svalka. Grönområden och skogsdungar som lämpar sig för rekreation bör finnas tillgängliga för alla. Därför är det inte meningsfullt att komprimera stadsstrukturen genom att utnyttja befintliga grönområden och skogsdungar i staden för bostadsbyggande. Av ovan nämnda skäl bör man undvika en alltför tät stadsstruktur och söka plats för ny bosättning i närheten av goda kollektivtrafikförbindelser.

Det som är bra med modellen *Uppblomstring av Kungsporsens* är att där finns områden som är lediga för byggande och att området ligger nära tågstationen. Modellen medför inget betydande tryck på att komprimera befintliga bostadsområden. Placeringen av bosättning i närheten av livliga trafikleder kan dock leda till exponering för luftförorening och buller. Det tveksamma med modellen är skapandet av ett helt nytt centrumliknande område.

I modellen *Nya grannar* ser man liknande nackdelar med kompakt byggande som nämndes tidigare. Den småstadsliknande gröna stadsbilden, som betraktas som en attraktionsfaktor för Borgå, kan ta skada.

Modellen Rask tillväxt kan inte förordas, eftersom modellen förutsätter användning av privatbilar och eftersom tillgången till närservice försämras när boendet är utspritt. Miljöhälsosektionen har inget annat att anmärka.

Sammanfattning

Nylands förbund

Alla modeller förutom modellen Rask tillväxt följer landskapsplanens centrala planeringsprinciper. Östbanan har i landskapsplanen uppfattats som ett projekt på lång sikt. Modellen Uppblomstring av Kungsporten stöder sig inte för nuvarande på befintlig samhällsstruktur.

Med tanke på områdes- och samhällsstruktur och klimatmässiga konsekvenser genomför Två stationer - en stad och Nya grannar bäst landskapsplanens mål. Modellen Uppblomstring av Kungsporten är förknippad med risker ifall Östbanan inte byggs. Dessutom stöder inte koncentrationen av tillväxten till en ny stadsdel i Kungsporten utveckling av den övriga samhällsstrukturen. Detta skulle påverka de hållbarhetsfördelar som möjligen eftersträvas i befintliga områden. Modellen Nya grannar stöder utvecklandet av närtjänster. Modellen Rask tillväxt stöder inte landskapsplanens centrala principer.

Med tanke på mobilitet och trafik stöder strukturmodellernas lösningar väl Östra Nylands etapplandskapsplans lösningar. Nya grannar och Två stationer - en stad verkar vara fungerande lösningar; man har förberett sig på Östbanan, men trafikstrukturen kan vara fungerande även om tågstationen inte förverkligas. Beaktandet av miljövärden och introduceringen av nya byggnadsskikt som en fortsättning på den gamla stadsstrukturen ställer synnerligen höga kvalitetskrav på planeringen och genomförandet för att kulturmiljöns värden inte ska äventyras.

Utlåtandet i sin helhet

Borgå stad har bett om ett utlåtande om strukturmodellerna för delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå centrala och om bedömningen av modellernas konsekvenser. Behandlingen av strukturmodeller ger bakgrundsinformation för utarbetandet av delgeneralplanen. Delgeneralplanen definierar riktlinjerna för utvecklingen av markanvändningen i de centrala stadsområdena i Borgå under de tre närmaste årtiondena.

Man har skapat fyra alternativa strukturmodeller som grund för delgeneralplanen. Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer – en stad, Nya grannar och Rask tillväxt. Strukturmodellerna är skapade med eftertanke och både stadens invånare och förtroendevalda har deltagit i arbetet på bred basis. De fyra modellerna har fyra klart olika utvecklingsstigar. Detta är en väldigt bra utgångspunkt för delgeneralplanearbetet, för på detta sätt får man fram de olika utvecklingsstigarnas egenskaper och effekter, både positiva och negativa.

Borgå har nu cirka 51 100 invånare, av vilka 39 600 av bor i stadens centrala områden. Utgångspunkten för strukturmodellernas dimensionering är densamma i alla modellerna: År 2050 kommer Borgå att ha 70 000 invånare och det kommer att placeras cirka 15 000 nya invånare i stadens centrala områden. Trots detta kommer Borgås invånarantal enligt Statistikcentralens befolkningsprognos att sjunka måttligt fram till 2040. Eftersom den tillväxt som är utgångspunkten för strukturmodellarbetet avviker från den prognos som Statistikcentralen har gjort, är det bra att man i konsekvensbedömningen genom känslighetsanalyser också har undersökt ett minimalalternativ för befolkningstillväxten. Det är viktigt att de känslighetsanalyser och prognoser som gäller befolkningen också tas i beaktande i det fortsatta delgeneralplanearbetet.

Med utgångspunkt i landskapsplanen kan alla strukturmodeller förutom alternativet Rask tillväxt anses följa den ikraftvarande landskapsplanens centrala planeringsprinciper, vilket också konstateras i strukturmodellernas effektbedömning. När det gäller den nya samhällsstrukturens utbyggnadsriktning stöder sig strukturmodellen Uppblomstring av Kungsporten inte på den nuvarande samhällsstrukturen. Alla strukturmodellerna innehåller ju i bakgrunden antagandet att Östbanan och Kungsportens nya tågstation förverkligas. I landskapsplanen är Östbanan anvisad med beteckningen ”riktgivande sträckning för en huvudbana” och Kungsportens eventuella nya stationsområde som en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på bantrafiken. Östbanan har trots allt enligt landskapsplanen ansetts vara ett långtidsprojekt.

Det verkar som om de till sin karaktär mest centraliserande alternativen Två stationer - en stad och Nya grannar bäst skulle motsvara landskapsplanens mål vad gäller områdes- och samhällsstruktur samt klimatpåverkan. I dessa modeller betonas utveckling av det nuvarande centrumet samt tillväxt med inriktning på att effektivisera den befintliga samhällsstrukturen. Detta hjälper att uppnå klimat- och hållbarhetsmålen.

Utvecklingen av ett nytt utbyggnadsområde i Kungsporten (”Uppblomstring av Kungsporten”) är förenad med risker om den nya banan och stationen inte förverkligas. Problemet har identifierats också i bedömningen av strukturmodellernas konsekvenser. Om man utvecklade det nya stationsområdet som ett stadslikt område för mångsidiga verksamheter, skulle det betyda att en betydande del av den uppskattade tillväxten skulle placeras i Kungsporten, vilket skulle leda till att utvecklingen av stadsstrukturen i andra områden skulle förbli mycket mindre. Detta kunde få konsekvenser för förutsättningarna för att nå den nytta för hållbarhet som eftersträvas genom effektivisering av den befintliga samhällsstrukturen (t.ex. utveckling av närtjänster och kollektivtrafik). Strukturmodellen Nya grannar grundar sig på förtätning av den befintliga strukturen. Alternativet drar effektivt nytta av den befintliga infrastrukturen och skapar potential t.ex. för bättre närtjänster också lite längre bort från centrumet.

Alternativet Rask tillväxt är till sin karaktär en modell som splittrar strukturen och den stöder därför inte landskapsplanens centrala principer, såsom stöd av centrumen, effektivisering av befintlig samhällsstruktur, förbättring av förutsättningarna för hållbar mobilitet och värnandet av obebyggda områden.

Med tanke på mobilitet och trafik stöder strukturmodellernas lösningar väl Östra Nylands etapplandskapsplans lösningar. Man har i alla strukturmodeller tagit i beaktande regionala och landskapsmässiga trafikarrangemang. Den strukturrekommendation som gjordes i samband med trafikbedömningen och som består av en kombination av strukturmodellerna ”Nya grannar” och ”Två stationer” verkar vara en fungerande lösning. I strukturen förbereder man sig på att både Östbanan och det västra centrumet förverkligas, men strukturen kunde göras trafikmässigt fungerande också utan tågtrafik.

Det finns nationella kulturmiljövärden i planeringsområdet. De är också betydande attraktions- och identitetsfaktorer för området. Då den befintliga samhällsstrukturen utvecklas kan det innebära förändringar också i värdefulla miljöhelheter. Alternativet Två stationer - en stad, som till sin karaktär är den strukturmodell som innebär mest centralisering, innehåller en ny tågstation för närtåg med därtill anknytande ny markanvändning nära Gamla stan, på västra sidan av ån. För att man ska kunna ta hänsyn till miljöns värden och föra in ett nytt tätortsskikt i den gamla strukturen krävs det särskilt hög kvalitet på planering och genomförande.

Sammanfattning

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Det är bra och viktigt att invånarna får delta och att deras åsikter används som en central utgångspunkt för planeringen.

Det är viktigt att koppla all ny markanvändning till den befintliga samhällsstrukturen och att undvika en splittrande struktur. Trafiken bör grunda sig på cykling, gång och kollektivtrafik. Planeringen bör ha som målsättning att motverka klimatförändring och dess effekter (t.ex. dagvatten) Värdefulla landskap och kulturmiljöer bör tas i beaktande.

En stor del av planeringsområdet har i landskapsplanen anvisats som utvecklingszon för tätortsfunktioner. Samhällsstrukturen ska enligt planeringsbestämmelsen effektivieras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna. Förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik ska förbättras. I den mer detaljerade planeringen ska man trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden. Man ska säkerställa att det ekologiska nätverket kopplas till grönstrukturen utanför nätverket. När man förtätar stadsstrukturen ska man fästa uppmärksamhet vid livsmiljöns kvalitet och värdefulla särdrag. Man ska säkerställa rekreationsförbindelser och -möjligheter.

Dessutom är delgeneralområdets planeringsområde ett område för centralfunktioner. Planeringsbestämmelserna ska tas i beaktande (tät, mångsidig koncentration av tjänster, arbetsplatser och boende).

Det är bra att ta i beaktande ett scenario där Östbanan inte byggs eller där den byggs först efter år 2050.

Den bästa modellen med tanke på trafik är Två stationer - en stad, eftersom den stöder gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Modellen minskar effektivast privatbilismen. Av motsatta skäl ger modellen Rask tillväxt de sämsta förutsättningarna ur trafiksystemets synvinkel. Dessutom ger modellen de sämsta förutsättningarna för att förverkliga Östbanan.

På grund av osäkerheterna kring Östbanan borde man som grund för den fortsatta planeringen välja en modell, eller en kombination av modeller, vars struktur man har möjlighet att utveckla och modifiera under den fortsatta planeringen. Trafiken ska beaktas på ett genomgripande sätt i delgeneralplanearbetet.

Utlåtandet i sin helhet

(Ett sammandrag av utlåtandet finns i slutet av utlåtandet under rubriken ”slutligen”.)

Utgångspunkt

Strukturmodellarbetet har gjorts som en del av uppdateringen av Delgeneralplan för de centrala delarna i Borgå. Arbetet startade med att aktivera Borgåborna med en enkät som riktades till dem. Man bad stadsborna ta ställning till utvecklingen av staden. Enligt svaren önskas ett invånarantal på 60 000–70 000 och tillväxtriktningar mot väst och sydväst från stadens centrum. Också den nuvarande strukturen kunde förtätas och man borde förbereda sig för Östbanan. Lite mer än hälften av Borgåborna skulle vilja ha en tät stadsstruktur i närheten av stationen, såsom boende, tjänster och arbetsplatser och nästan hälften endast byggande för arbetsplatser och tjänster. Centrumet och Gamla Borgå samt Västra åstranden ansågs vara de mest livskraftiga områdena. Bland annat Kungsporten och Östermalm ansågs vara de mest gynnsamma för företagsverksamhet. Uppskattade rekreationsområden är bland annat Borgå ås stränder, skogarna vid Kokon, Svinö, Ruskis, Gammelbacka och Haiko samt Telegrafberget.

Närings-, trafik- och miljöcentralen anser att det är bra och viktigt att invånarna får delta och att deras åsikter är en central utgångspunkt för planeringen. På basis av invånarenkäten skapade stadsplaneringen fem egentliga strukturmodeller och ett odefinierat alternativ, vilka behandlades av stadsfullmäktige i en workshop. Slutligen valde man ut fyra strukturmodeller som medvetet formulerades som klart olika: Uppblomstring av Kungsporten, Två stationer- en stad, Nya grannar och Rask tillväxt. Alla strukturmodeller utgår från antagandet att Östbanan byggs.

Borgå stads mål är 70 000 invånare före år 2050, av vilka 15 00 skulle bo i centrala områden. Man räknar med 31 500 arbetsplatser, av vilka 7000 skulle vara nya arbetsplatser i de centrala områdena.

Strukturmodeller

I Uppblomstring av Kungsporten styrs tillväxten västerut, mot Kungsporten. En ny, tät stadsdel med boende, tjänster och arbetsplatser bildas i stationens närhet. Det är möjligt att nå stationen med kollektivtrafik. Strukturmodellen Två stationer - en stad baserar sig på två stationer. Tågstationen för fjärrtåg är i Kungsporten och tågstationen för närtåg till exempel i Hattula. Stadsstrukturen förtätas runt centrumet och stationen i dess närhet. Endast tjänster och arbetsplatser placeras i Kungsporten.

I strukturmodellen Nya grannar förtätas stadsstrukturen genom att styra den till befintliga, bebyggda områden. Man utnyttjar befintlig infrastruktur så effektivt som möjligt. Stadskärnan är det huvudsakliga centrumet, men det finns också flera närcentrum med tjänster. Nätet av rekreations- och grönområden bevaras och utvidgas. Nya byggnadsområden bildas måttligt. De skogsbestånd som försvinner på grund av byggande ersätts på annat håll.

Modellen Rask tillväxt möjliggör att staden växer åt alla håll och nya områden tas i bruk för byggande. Trafiken stöder sig på privat biltrafik.

Bedömning av strukturmodellerna

FCG Finnish Consultning Group Oy svarade för bedömningen av strukturmodellerna. Bedömningen gjordes huvudsakligen ur de centrala stadsområdenas, men också ur Östra Nylands, synpunkt. Effekterna bedömdes med avseende på samhällsstruktur, trafik och rörlighet, landskap, kulturmiljö och natur, klimat, invånarnas vardag och levnadsförhållanden, tjänster samt utveckling av centrum, planekonomi och kommunekonomi samt Borgås livskraft och näringsliv. Till sin noggrannhetsnivå var bedömningen översiktlig.

Enligt bedömningen är de för samhällsstrukturen bästa strukturmodellerna Nya grannar och Två stationer - en stad.

De stöder utvecklingen av en enhetlig samhällsstruktur. Uppblomstring av Kungsporten stöder inte i alla avseenden samhällsstrukturens förtätning och koncentration, inte heller Borgå centrums funktionella utveckling. Alternativet Rask tillväxt splittrar samhällsstrukturen.

Närings-, trafik- och miljöcentralen analyserar nedan strukturmodellerna ur följande synpunkter: samhällsstruktur, trafik, buller, klimatförändringar, natur och grönbyggande, vattenskydd, vattenförsörjning, byggbarhet och kulturmiljö.

Sammanfattning	Utlåtandet i sin helhet
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (fortsättning)	
<p>I den fortsatta planeringen bör man ta i beaktande förutom buller också vibrationer och kartlägga eventuella riskområden samt eventuella stomljud. Man bör ta i beaktande friluftsområden och -rutter där riktvärdena underskrids. Till övriga delar har bullerfrågorna redan tagits upp i promemorian från myndighetsförhandlingen i inledningsskedet.</p>	<p>Samhällsstruktur</p> <p>Med tanke på samhällsstrukturen är det väsentliga att koppla den nya markanvändningen med den befintliga samhällsstrukturen och att undvika en splittrande struktur. Trafiken bör basera sig på en fungerande kollektivtrafik samt cykling och gång. Planeringen bör eftersträva att motverka klimatförändringen och dess effekter, såsom ökad nederbörd och hantering av dagvattnet. Då man förtätar och kompletterar samhällsstrukturen bör man ta i beaktande värdefulla landskap och kulturmiljöer. Generalplanens planering styrs av områdets gällande landskapsplan, vars planeringsbestämmelser styr markanvändningen i området. Därför är det viktigt att strukturmodellerna främjar delgeneralplanearbetet på det sätt som avses i landskapsplanen.</p>
<p>Det är viktigt med tanke på naturen att nuvarande ekologiska förbindelser och nätverk inte försvagas (i och kring centrumområdet samt vid Borgå ås stränder). Man kan bygga gång- och cykelleder i grönkorridorerna. Områdena är viktiga för naturens mångfald, men de är också rekreationsområden och man bör vara beredd på att användningen av dem ökar.</p>	<p>Landskapsplan</p> <p>I den inofficiella kombinationen av Nylandsplanen 2050 / etapplandskapsplan för västra Nyland har en stor del av området anvisats som utvecklingszon för tätortsfunktioner. Enligt planeringsbestämmelsen ska samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner effektiveras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik förbättras.. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet med bostäder, arbetsplatser, tjänster och grönsstruktur så att miljöns särskilda värden beaktas.</p>
<p>Vid delgeneralplanläggning syns markanvändningsbeslutens klimatomfattiga effekter framför allt i trafikmängderna och i fördelningen mellan olika färdvägar. Det bästa alternativet med tanke på uppnåendet av klimatomfattiga målen är en tätare stadsstruktur. I naturkonsekvenserna för modellen Uppblomstring av Kungssporten talar man om avskogning, men detta har inte tagits i beaktande i avsnittet om klimat. Detta bör preciseras i det fortsatta arbetet. I den fortsatta planeringen av delgeneralplanen kunde man för att lindra de klimatiska verkningarna ange allmänna linjer för energilösningar. Särskilt skulle en energiplan stöda den fortsatta planeringen av nya bostadsområden. När det gäller anpassning till klimatförändringen bör man ta i beaktande också andra effekter än de som har att göra med dagvatten.</p>	<p>I den mer detaljerade planeringen av zonen ska man trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden samt främja hur det ekologiska nätverket kopplas till grönsstrukturen utanför zonen. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonens värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet. Dessutom ska man trygga tillräckliga rekreationsmöjligheter samt rekreationsförbindelser inom och utanför zonen. Dessutom är området ett område för centrumfunktioner. Enligt planeringsbestämmelsen ska området utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet. Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet. I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med kollektivtrafik och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla. I samband med planeringen ska tillräckliga områden för lokal anslutningsparkering för personbilar och cyklar anvisas utanför huvudstadsregionen. Därtill ska tillräckliga områden för anslutningsparkering för cyklar anvisas i huvudstadsregionen. I utvecklingen av centrumet ska man värna om och utnyttja miljöns särdrag. I den mer detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen. Till området kan förläggas stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.</p>
<p>Modellerna med minst byggande i grundvattenområdena är de bästa med tanke på skydd av grundvatten. Rask tillväxt är den svagaste modellen ur denna synpunkt. Man borde för fortsatt planering utreda om vattenförsörjningen och avloppsvattenhanteringen har tillräcklig kapacitet. De innehållsmässiga kraven i 39 § i MarkByggL bör tas i beaktande.</p>	<p>Kungssporten är anvisad som en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik. Enligt planeringsbestämmelsen ska markanvändningen i en ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik och planeringen av en ny eller befintlig spårtrafikförbindelse och en ny station kopplas samman med varandra. I zonen ska inte planeras sådan områdesanvändning som hindrar eller märkbart försvårar områdets framtida utveckling som ett tätbebyggt tätortsområde som möjliggör mångsidig verksamhet och service och som stöder sig på spårtrafik. I zonen ska särskild uppmärksamhet fästas vid förutsättningarna för att gå och cykla.</p>

Sammanfattning

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (fortsättning)

När samhällsstrukturen är tät och koncentrerad, riktas dess påverkan på vattendrag till ett begränsat område, vilket möjliggör effektiva åtgärder för att minska belastningen. Den täta strukturen ökar trycket att använda strandzonerna för rekreation. Dessa olägenheter kan minskas genom detaljerad styrning av markanvändningen.

Sulfatjordarna har beaktats, vilket är en bra sak. Man noterade i myndighetssamrådet att det finns förorenade markområden.

Med tanke på kulturmiljön är utveckling av centrumet och dess närområden det mest hållbara alternativet. Då Kungsporten utvecklas bör man fästa särskild uppmärksamhet vid hur området kopplas ihop med de för landskapet värdefulla åkerområdena och den nationellt betydande kulturmiljön i Borgå ådals herrgårds- och bylandskap. Vid kompletterande byggande bör man beakta tryggandet av de nationellt betydande kulturmiljöerna, landskapsområdena och Nationalstadsparkens särdrag.

De mest utvecklingsdugliga modellerna är Två stationer - en stad och Nya grannar. När det gäller modellen Nya grannar bör man överväga vilka områden som prioriteras. Ju längre bort från centrumområdet som man anvisar markanvändning - även om det gäller förtätande markanvändning - blir resultatet, med tanke på helheten, en delvis splittrad samhällsstruktur.

Två stationer - en stad ser ut att bäst uppfylla landskapsplanens mål, men modellen förutsätter ett starkt invånarunderlag. Modellen Uppblomstring av Kungsporten har en splittrande effekt på stadsstrukturen och negativa effekter på centrumets utveckling. Östbanans framtid innehåller riskfaktorer.

Det är viktigt med tanke på stationsområdenas utveckling att byggandet kopplas ihop med en bestämmelse om tidsplan och tillräcklig säkerhet om kollektivtrafiken. Modellen Rask tillväxt bör inte främjas. Det är bra att man tagit i beaktande dagvatten i effektbedömningen. Enligt känslighetsanalysen är utvecklingen och förtätningen av stadens centrum och de nuvarande stadsdelarna det mest användbara och minst riskfyllda alternativet.

Utlåtandet i sin helhet

Trafik

Närings-, trafik- och miljöcentralen anser att alla fyra strukturmodeller kommer att påverka områdets trafik, vart den riktar sig och skapandet av nya trafikförbindelser. Strukturmodellerna grundar sig på det befintliga trafiksystemet och dess stegvisa utveckling. En stor bakgrundsfaktor i alla dessa strukturmodeller är framtiden för den planerade Östbanan. Östbanan är ett landskapsmässigt betydand banprojektet som ingår i Östra Nylands trafiksystemplan (2021), men det finns ännu inte något beslut om projektets genomförande eller om tidpunkten för byggandet. Därför bör man vid bedömningen av strukturmodellerna ta i beaktande också de osäkerhetsfaktorer som kan inverka på helhetsbilden av modellerna. Det är till exempel bra att redan i förväg uppskatta följderna av att Östbanan byggs först efter år 2050 eller inte alls.

Ur trafikens och trafiksystemets synpunkt är Två stationer den modell som har flest positiva konsekvenser. Modellen bedöms ha de bästa förutsättningarna för att gå och cykla och att använda kollektivtrafik. Dessutom är modellen den bästa för att minska användningen av personbilar. De nya bostadsområdena blir lätta att nå och förbindelserna från områden som ligger utanför generalplaneområdet blir goda. En svaghet i denna strukturmodell är kostnaderna för byggande och underhåll av trafikförbindelserna. Kostnaderna kan vara lika stora som i strukturmodellen Rask tillväxt.

Det svagaste alternativet med tanke på skapandet av goda förutsättningar för trafikarrangemang är strukturmodellen Rask tillväxt. Denna strukturmodell stöder varken främjandet av gång- och cykeltrafik eller anordnandet av kollektivtrafik. I modellen kan till exempel kostnaderna för kollektivtrafiken bli höga, och modellen stöder inte den åldrande befolkningens behov att röra sig. Dessutom erbjuder strukturmodellen Rask tillväxt minst förutsättningar för att förverkliga Östbanan. Strukturmodellen utgår från att man förbereder sig på en station i Kungsporten, men det nya spåret och stationen har ingen inverkan på stadsstrukturen. Östbanan med sina stationer skulle dock vara ett så betydande utvecklingsprojekt att det inte vore förnuftigt att genomföra det om man inte drog nytta av det i utvecklingen av stadsstrukturen.

Eftersom det ännu är tidtabellsmässigt osäkert när Östbanan och dess stationer byggs borde man till grund för den fortsatta utvecklingen välja en sådan modell, eller en kombination av strukturmodeller, som har en struktur som kan utvecklas och ändras under den fortsatta planeringen. Man bör göra trafikmässiga bedömningar i alla planeringsskedet. I synnerhet bör kollektivtrafikens betydelse och utveckling mångsidigt tas i beaktande.

Buller

Generalplanearbetet är det mest betydande skedet av planläggningen med tanke på bullerbekämpning. Då strukturmodellerna starkt grundar sig på Östbanan borde man i den fortsatta planeringen av delgeneralplanen också ta i beaktande bullerfrågor och kartlägga möjliga riskområden samt eventuella stomljud. Friluftsområden och -rutter där riktvärdena underskrids borde likaså tas i beaktande i delgeneralplanen samt se till att de är tillräckligt många och därtill tillgängliga. För övrigt hänvisar Närings-, trafik- och miljöcentralen till promemorian från myndighetsförhandlingen i inledningsskedet.

Grönstruktur och natur

Med tanke på naturvärdena är det särskilt viktigt att man inte försvagar de nuvarande ekologiska förbindelserna och nätverken. Detta betyder att vi ska bevara de enhetliga grönkorridorerna i centrumområdet samt grönområdena i utkanten av centrumet och vid Borgå ås stränder.

Det är möjligt att i grönkorridorerna anlägga gång- och cykelvägar. Områden som är viktiga för naturens mångfald fungerar också som rekreationsområden. Detta betyder att man bör förbereda sig på ett växande tryck för rekreationsbruk genom att upprätthålla och utveckla infrastrukturen för friluftsliv.

Klimatförändring

Klimatsynpunkterna är tydligt presenterade. Metoder för att hantera konsekvenserna anges. Jämförelsen av alternativen är överlag tydlig och resultaten verkar vara de rätta.

Nylands landskap och också Borgå stad eftersträvar kolneutralitet före år 2030. Efter år 2030 förväntas målen för att minska utsläppen att ytterligare skärpas. För att uppnå klimatmålen bör man i varje plan undersöka lösningar för att minimera utsläppen. I varje strukturmodell ingår en granskning av dess miljökonsekvenser och jämförelser har gjorts mellan konsekvenserna i olika modeller.

Vid generalplanläggning syns markanvändningens klimatmässiga effekter framför allt i trafikmängderna och i fördelningen mellan olika färd sätt. Detta framgår också av bedömningen och jämförelsen av dessa strukturmodeller. Förtätning av stadsstrukturen är det mest motiverade alternativet för att nå klimatmålen. I rapporten har man gällande markanvändningens framtida planering förtjänstfullt skrivit att klimatmålen ska tas i beaktande i den fortsatta planeringen.

I alternativet Uppblomstring av Kungsporten togs upp avskogning, men den har inte tagits i beaktande i bedömningen av climateffekter. I stället för avskogning har man som klimatmässiga effekter angett "Kompletterande byggande stöder bevarandet av koldioxidsänkor och koldioxidförråd". Det förblir oklart om alternativets klimatmässiga effekter huvudsakligen är positiva, såsom det sågs i rapporten. Det är värt att precisera detta i det fortsatta arbetet.

I den fortsatta planeringen av delgeneralplanen kunde man för att lindra de klimatiska verkningarna ange allmänna linjer för energilösningar. När det gäller energilösningar med låga koldioxidutsläpp skulle man särskilt i den fortsatta planeringen av nya bostadsområden dra nytta av en energiplan som omfattar olika energiproduktionssätt, energisystem och styrning av energilösningarna. När det gäller anpassning till klimatförändring kunde man ta i beaktande också andra effekter än de som gäller dagvatten.

Grundvatten och vattenförsörjning

Man har identifierat grundvattenområdena och deras betydelse för vattenförsörjningen i Borgå. Modellerna med minst byggande och andra verksamheter inom grundvattenområdet är de bästa alternativen med tanke på skyddet av grundvatten. Med tanke på grundvatten verkar det sämsta alternativet vara strukturmodellen Rask tillväxt.

Man har i strukturmodellernas effektbedömning tagit väl i beaktande behoven att utvidga vattenförsörjningsnätet. Med tanke på fortsatt planering borde generalplanen innehålla en utredning om vattenförsörjningens och avloppsvattenhanteringens tillräcklighet. Då man utarbetar generalplanen bör man också ta i beaktande de innehållsmässiga kraven i 39 § i MarkByggl, vilka förutsätter att man uppmärksammar att vattenförsörjningen ordnas på ett ändamålsenligt sätt.

Vattenskydd

Dagvatten som kommer från områden med en ytbeläggning har konstaterats belasta tätorternas vattendrag och småvatten med skadliga ämnen. En tät, koncentrerad samhällsstruktur riktar skadorna till ett begränsat område och möjliggör vid behov effektiva åtgärder för att minska på belastningen och för att förbättra ytvattens tillstånd. Med tillräckliga åtgärder är detta vanligtvis en bra lösning för att främja vattenskydd. I modeller med tätt stadsbyggande utsätts strandzonerna vid stadens vattendrag för ett ökat tryck för rekreativ bruk. Man kan trots det minska de skador som detta förorsakar genom att styra markanvändningen i mer detalj. Stadsstrukturen breder ut sig över ett stort område, särskilt i närheten av stränderna, vilket innebär utmaningar för vattenskyddet och kräver effektiva åtgärder för att förhindra olägenheter.

Byggbarhet

Det är bra att sulfatmarkerna upptas till granskning, även om de inte inverkar på vilken modell som slutligen väljs som den bästa. Det skulle ändå vara bra att beakta dem i planeringen. Marker som eventuellt är förorenade är inte med i granskningen i detta skede, men man är medvetna om att de finns och tagit upp ämnat i myndighetssamrådet om delgeneralplanen.

Kulturmiljö

Att utveckla centrumet och dess närområden är det mest hållbara alternativet med tanke på kulturmiljön. Stationsområdet vid Kungsporten och stadsdelen eller koncentrationen av arbetsplatser och tjänster som byggs runt den kommer att kraftigt förändra omgivningen. Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid samordnandet av den nya strukturen och de till sitt landskap värdefulla åkerområdena eller till exempel Borgå ådals nationellt betydande kulturmiljöer med herrgårds- och bylandskap. Vid kompletteringsbyggande i stadsområden är det också skäl att fästa uppmärksamhet vid bevarandet av de nationellt betydande kulturmiljöernas landskapsområdenas och nationalstadsparkens särdrag samt att beakta hur dessa påverkas av den nya markanvändningen. Det är bra att man har fäst uppmärksamhet vid de ovan nämnda faktorerna då man bedömt strukturmodellerna.

Sammanfattning	Utlåtandet i sin helhet
<p>Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (fortsättning)</p>	<p>Avslutningsvis</p> <p>Närings-, trafik- och miljöcentralen anser att Två stationer - en stad och Nya grannar är de mest utvecklingsdugliga bland modellerna. I det sistnämnda alternativet bör man identifiera de områden som i första hand ska förtäta. Ju längre bort från centrumområdet man anvisar områden för markanvändning, om också i syfte att förtäta det befintliga, är resultatet - med tanke på helheten - en delvis splittrad samhällsstruktur. Strukturmodellen som nämndes först verkar bäst motsvara landskapsplanens målsättningar, men modellen kräver en stark invånarunderlag för att förverkligas.</p> <p>Uppblomstring av Kungssporten är mer problematisk på grund av dess separata läge, modellen skulle ha en splittrande effekt på stadsstrukturen. Den kan också påverka centrumets utveckling på ett negativt sätt. Å andra sidan har den positiva effekter på trafik. Modellen innehåller riskfaktorer då man tar i beaktande att det är osäkert om Östbanan byggs.</p> <p>Vad gäller stationsområdenas utveckling är det viktigt att en bestämmelse om tidsplanen för dem kopplas till det egentliga planarbetet och att kollektivtrafiken är tryggad. Med andra ord kan byggandet påbörjas när man har börjat bygga banförbindelsen och stationen och det är säkert att tåget ska börja trafikera.</p> <p>Alternativet Rask tillväxt skulle ha en starkt splittrande effekt på samhälls- och stadsstrukturen då den grundar sig på privatbilism och på nya områden och det bör därför inte främjas.</p> <p>I fråga om nybygge är det bra att man har fäst uppmärksamhet vid dagvattenhanteringen då man granskat strukturmodellerna. Enligt prognoser kommer nederbörden att öka och nybygge utan adekvat dagvattenhantering kan förorsaka allt svårare översvämningar och öka belastningen på diken.</p> <p>I samband med bedömningen av strukturmodellerna gjordes känslighetsanalyser av scenarier med olika antal invånare samt scenariet att Östbanan inte byggs. De ger värdefull information till underlag för det slutliga beslutet. På basis av de olika alternativen i känslighetsanalysen verkar de mest utgångsdugliga och minst riskfyllda alternativen vara att utveckla centrumet och de nuvarande stadsdelarna samt att förtäta dem.</p> <p>Strukturmodellerna är skickligt gjorda och deras bedömning har gjorts högklassigt. Det utförda arbetet skapar goda förutsättningar för fortsatt planering.</p>
<p>Transport- och kommunikationsverket</p> <p>Inget att anmärka.</p>	<p>Stadsplaneringen i Borgå stad har begärt Transport- och kommunikationsverket Traficom om ett utlåtande i ärendet: Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, Drömmarnas Borgå 2050, Strukturmodeller och konsekvensbedömning av modellerna. Konstateras att Traficom inte har något att anmärka.</p>
<p>Finska vikens sjöbevakningssektion</p> <p>Inget att anmärka.</p>	<p>Finska vikens sjöbevakningssektion har bekantat sig med Borgå stads begäran om utlåtande gällande delgeneralplanen för de centrala stadsdelarna, särskilt med tanke på sjöbevakningens verksamheter och utförande av lagstiftade uppgifter.</p> <p>Finska vikens sjöbevakningssektion konstaterar att den inte har något att anmärka gällande delgeneralplanen. Finska vikens sjöbevakningssektion tackar för möjligheten att bekanta sig med delgeneralplanens innehåll och att ge ett utlåtande om det.</p>
<p>Koncernen Suomen Erillisverket</p> <p>Inget att anmärka.</p>	<p>Med hänvisning till Er begäran 29.9.2022 gällande delgeneralplanen för de centrala stadsdelarna, strukturmodeller. Projektet har ingen inverkan på Suomen Erillisverket Oy:s affärsverksamhet som telenätsoperatör.</p>