

MIKÄ ON RAKENNEMALLI?

Osayleiskaavoituksen alkuvaiheessa pyritään vaihtoehtoisten rakennemallien avulla tutkimaan Gumbostrandin ja Västerskogin muodostaman suunnittelualueen kokonaisrakenteen kehittämismahdollisuuksia. Puhutaan asuinalueiden määrästä ja luonteesta, palvelujen ja työpaikkojen sijainnista sekä liikenneverkosta ja joukkoliikennetkaisuista. Mutta puhutaan myös ns. siniviherrakenteesta eli luonnon arvoalueiden ja pintavesien muodostamasta verkostosta, sen toimivuudesta ja ekologisesta kestävydestä.

Rakennemalleissa tarkastellaan myös alueen kytkeytymisestä ympäröivään suurmaisemaan sekä nykyiseen ja tulevaan maankäyttöön ja liikenneverkkoon.

Rakennemallit pyritään tekemään keskenään erilaiset – niiden pohjana ovat erilaiset tarinat suunnittelualueen muutostrendeistä ja niiden taustatekijöistä. Tarkoituksena on arvioinnin ja vertailun perusteella laatia rakennemallien yhdistelmä osayleiskaava-luonnoksen pohjaksi.

Rakennemalleissa ei vielä oteta kantaa täydennysrakentamisen mitoitukseen ja ajoitukseen, vaikka kehityssuuntien havainnollistamiseksi kuvat näyttävätkin sisältävän varsin huomattavaa maankäytön täydentämistä. Myöskään ei oteta vielä kantaa kylien ja keskittymien rakentamistapaan taikka vaihtoehtojen suhdetta esimerkiksi ilmasto- ja energiapolitiittisiin tavoitteisiin. Tämä kuuluu myöhempisiin vaiheisiin.

VAD ÄR EN STRUKTURMODELL?

I delgeneralplaneringens inledningsskede hjälper alternativa strukturmodeller till att studera utvecklingsmöjligheterna för planeringsområdet Gumbostrand–Västerskog. Det gäller bosättningsområdenas omfattning och karaktär, servicens och arbetsplatsernas placering samt trafiknätet och kollektivtrafiklösningarna. Men det gäller också den s.k. blågröna strukturen, d.v.s. hur de värdefulla naturområdena och vattendragen bildar ett system, och hur fungerande och hållbart ekosystemet är.

Genom strukturmodellerna studeras också hur området kopplar samman med det omgivande helhetslandskapet samt den nuvarande och kommande markanvändningen jämte trafiksystem.

Strukturmodellerna ges med avsikt olik utformning – bakom dessa kan skönjas olika berättelser om planområdets utvecklingstrender och bakgrundsfaktorer. Avsikten är att genom utvärdering och jämförelse sammanställa en syntes av strukturmodellerna till grund för ett delgeneralplaneutkast.

I strukturmodellerna tas inte ännu ställning till dimensioneringen av och tidtabellen för det kompletterande tillbyggandet, också om bilderna för att illustrera utvecklingstrenderna syns omfatta betydande förtätande av markanvändningen. Inte heller tas nu ställning till byggnadssättet i byar och tätorter liksom inte alternativens relation till t.ex. klimat- och energipolitiska mål. Sådant hör till följande skeden.

1 NAUHAT

Päätös itämetron rakentamisesta Majvikiin on tiedossa. Tulevalta asemalta liityntäliikenteen linjat vievät Vesterbacka–Västerskogiin ja Gumbostrandiin. Linjojen varassa kehitetään uutta ja täydentävää maankäyttöä nauhamaisina asumisvyöhykkeinä, lähinnä ns. tiivis–matala-rakentamistapaa noudattaen. ”Nauhojen” väliin jää yhtenäinen, ”viherkiila”, joka levenee Sipoonlahden suuntaan.

Rannikkoa seuraavan ”nauhan” selkäpuolella kulkee yhtenäinen, suurelta osin uusi kokoojatie Majvikin keskuksesta aina Eiroon asti. Asutusrakenne tiivistetään ”rivikyläksi”, jonka piirissä on myös merellisiä virkistys-, kulttuuri- ja matkailupalveluja, osana seudullista rantareittiä.

Pohjoisen ”nauhan” selkärankana on Uusi Porvoontie, josta se kiertyy Västerängintien alueelle (ja voi kytkeytyä moottoritien pohjoispuolisille alueille). Moottoritien varrella on työpaikkoja ja sekä seudullisia ja paikallisia palveluja.

”Nauhat” kytkee toisiinsa Gumbontie, ”kyläraittina” kevyen liikenteen ja kulttuuriympäristön ehdoilla. ”Nauhojen” väliset vyöhykkeet edustavat – yhtenäisten viheralueiden ohella – tiivistyvää, monitoimintoista sipoolaista kylä- ja haja-asutusaluetta.

1 BANDEN

Beslut om byggande av östmetron fram till Majvik väntas när som helst. Från den blivande stationen leder matarlinjer till Vesterbacka–Västerskog och Gumbostrand. Längs busslinjerna utvecklas och förtätas markanvändningen i form av bandformade bosättningszoner, framför allt som s.k. tät–låg-bebyggelse. Mellan ”banden” bevaras en sammanhängande ”grönkil” som breddar sig mot Sibboviken.

På ryggsidan av ”bandet” längs strandlinjen löper en sammanhängande, till stor del nybyggd samlarväg från Majvik ända till Eiro. Bosättningen förtätas till en ”radby”, som kan innefatta också fritids-, kultur- och turismverksamheter som en del av ett strandstråk av regional betydelse.

För det norra ”bandet” fungerar Nya Borgåvägen som ryggrad tills det svänger av till området kring Västerängsvägen (och kan kopplas även till områdena norr om motorvägen). Intill motorvägen förläggs arbetsplatser och serviceaktiviteter på både lokal och regional nivå.

”Banden” binds samman av Gumbovägen, ett byastråk på lättrafikens och kulturmiljöns villkor. Zonerna mellan ”banden” utgörs av – utöver sammanhängande grönområden – för Sibbo kännspak by- och glesbygdsbosättning med blandade aktiviteter och i ständig omvandling.

2 POIKITTAIN

Pääkaupunkiseudun itäinen rannikkovyöhyke kehittyy maltillisesti ilman raideliikenteen toteuttamispäätöstä, oleviin taajamiin tukeutuen. Uutta Porvoontietä liikennöivät tiheät bussilinjat ja jokin Gumbostrandin linja voidaan (tulevaisuudessa) suunnata kulkemaan pohjoisen Västerbackan ja Immersbyntien kautta Sipoonrantaan.

Västerskog ja Gumbostrand kehittyvät omaehtoisina kyläyhteisöinä, joiden palvelut ja toiminnot ovat osin yhteiset. Kylien väliin muodostuu vahva akseli liikenteellisesti parannettavaa ja maankäytöltään tiivistettävää Gumbontietä pitkin. Uuden Porvoontien kohdalla tie linjataan uudestaan ja se voidaan pohjoisessa jatkaa Immersbyntielle asti.

Akselin pohjoispäähän, moottoriteliittymän tuntumaan voidaan sijoittaa uusia toimintiloja ja matkailu- ym. palveluja. Eteläpäähän, Gumbotalon ja/tai Gumbostrand Konst & Form'in läheisyyteen sijoitetaan saaristoon, kulttuuriin ja vapaa-aikaan liittyviä toimintoja, osaksi vetovoimaista asumisen ja matkailun/ retkeilyn/ veneilyn ranta- vyöhykettä.

2 PÅ TVÄREN

I väntan på beslut om spårtrafik utvecklas den östliga kustzonen i huvudstadsregionen återhållsamt, kring den befintliga tätbebyggelsen. Nya Borgåvägen trafikeras av täta busslinjer och någon linje kan (i framtiden) köra från Gumbostrand via norra Västerbacka och Immersbyvägen till Gumbostrand.

Västerskog och Gumbostrand utvecklas som egenartade bysamfund med delvis gemensamma tjänster och aktiviteter. Mellan byarna uppstår en kraftig axel längs med Gumbovägen, vars trafikmiljö förbättras och näromgivning förtätas. Invid Nya Borgåvägen ges Gumbovägen en ny sträckning och förbindelsen kan i norr byggas ut ända till Immersbyvägen.

I axelns norra ända, nära motorvägsanslutningen kan placeras nya arbetsplatser och t.ex. turism- och fritidsservice. I den södra ändan, i närheten till Gumbohuset och/eller Gumbostrand Konst & Form, placeras verksamheter med anknytning till skärgård, kultur och fritid – som en del av en dragkraftig kustremsa med boende samt turism, fotvandring, båtsport o.dyl.

3 KÄYTÄVÄ

Sibbesborg–Söderkullasta kasvaa seudullisesti merkittävä keskus, johon suunnittelualuekin suuntautuu. Vahva kehityskäytävä muodostuu Uuden Porvoontien varrelle ja joukkoliikenne on tehokasta – raiteilla, kumipyörillä tai uuden tekniikan varassa. Asemien tai pysäkkien ympärille muodostuu monitoimintoisia kylä- tai taajama-keskittymiä. Varaudutaan siihen, että alueelta voidaan joskus rakentaa silta Eriksnäsiin ja muodostaa Sipoonlahden/-joen molemmin puolin rengasmaisen yhdyskuntarakenne, jossa Västerskog ja Gumbostrand ovat pieniä paikalliskeskittymiä.

Vesterbacka–Västerskog–Metsärinne on toiminnallisesti sekoittunut nauhataajama, jonka leveys ja luonne riippuvat etelä-Sipoon kehitysnäkymistä sekä joukkoliikennetarkaisusta. Olevat pientaloalueet pysyvät kuitenkin pääosin nykyisellään – kuten rantavyöhykkeelläkin, Gumbostrandin kyläkeskusta lukuun ottamatta.

Gumbostrand on monipuolinen, tiivistyvä saaristokylä siihen liittyvine toimintoineen; niiden kasvaessa rakennetaan tarvittaessa uusi tieyhteys Gumbontieltä tai Hitåntieltä. Mahdollisen uuden Vainuddenintien yhteyteen voidaan tutkia myös uutta maankäyttöä.

3 KORRIDOREN

Sibbesborg–Söderkulla växer till ett regionalt betydelsefullt centrum som betjänar också planområdet. En intensiv utvecklingskorridor bildas längs Nya Borgåvägen med dess effektiva kollektivtrafik – på spår, på gummihjul eller med någon ny teknik. Kring stationerna eller hållplatserna utvecklas by- eller tätortscentra med mångsidiga aktiviteter. Man bereder sig också för möjligheten att man från området någon gång bygger en bro över till Eriksnäs, varvid en ringformad samhällsstruktur skulle bildas på ömse sidor av Sibboviken/ Sibbo å med Västerskog och Gumbostrand som mindre lokalcentra.

Vesterbacka–Västerskog–Skogsbacken bildar en bandtätort med blandade funktioner, vars bredd och karaktär beror på framtidsutsikterna för södra Sibbo och på kollektiv-trafiklösningean. De befintliga småhusområdena förblir dock huvudsakligen i nuvarande utformning – liksom också inom kustzonen, med undantag av Gumbostrand bycentrum.

Gumbostrand utgör med anknytande verksamheter en mångsidig skärgårdsby under förtätning; om verksamheterna det förutsätter, kan en ny vägförbindelse byggas till Gumbovägen eller Hitåvägen. I anslutning till den eventuella nya Vainuddsvägen kan även ny markanvändning studeras.

4 SILMUT

Suunnittelualue ja sen osat voivat kehittyä omaa tahtiaan. Kylät ja osa-alueet muuntuvat monitoimintoisina ja ”itsenäisinä”, omista lähtökohdistaan käsin. Joukko-liikenne hoidetaan bussilinjoilla tarpeen mukaan; tarvittavat uudet tai parannettavat tieyhteydet toteutetaan merkittävän maankäytön kehittämishankkeen yhteydessä.

Tärkeimpinä vetovoimatekijöinä ovat tässäkin mallissa toisaalta rantavyöhyke (ympäristö), toisaalta moottoriteliittymä (logistiikka); näiden tuntumaan ohjataan muitakin toimintoja kuin asuminen.

Rantavyöhykkeen sisäosia, itse rantaviiva säilyttäen, hyödynnetään täydennys-rakentamalla osin uuden rantatien varrella. Ängsvikenin kohdalla Vainuddintie voi olla yksisuuntainen tai pihakatu-tyyppinen. Västerskog–Vesterbacka -alue uudistuu vaiheittain tiivis–matala -periaatteella. Muutoin asutusalueet edustavat sipoolaista ”täydentyvää hajakylää”.

Venesatamatoiminta keskitetään muutamaksi isommaksi yksiköksi, pysäköinti mahdollisesti kauemmaksi rannasta.

4 KNOPPARNA

Planområdet och dess delar kan utvecklas i egen takt och på egna villkor. Byarna och delområdena förändras och förtätas självständigt. Kollektivtrafiken sköts med buss-linjer i enlighet med behoven; nödvändiga nya eller förbättrade vägförbindelser förverkligas i samband med eventuella betydande markanvändningsprojekt.

De viktigaste attraktivitetsfaktorerna är också i denna modell å ena sidan strandzonen (miljö) och motorvägsanslutningen (logistik); i anslutning till dessa placeras också andra verksamheter än boende.

De inre delarna av strandzonen utnyttjas, med bevarande av själva strandlinjen, för kompletterande nybebyggelse längs en delvis ny strandväg. Intill Ängsviken kan Vainuddsvägen vara enkelriktad eller av typ gårdsgata. Västerskog–Vesterbacka-området förnyas stegvis enligt tät–låg-principen. I övrigt representerar bebyggelsen för Sibbo typiska glesa byar i omvandling.

Båthamnsverksamheten koncentreras till några större enheter så, att parkeringen vid behov placeras lite längre från stranden.