

Sibbo kommun

DETALJPLAN OCH DETALJPLANEÄNDRING FÖR STORÖREN

DETALJPLANEBSKRIVNING 2.7.2009



Detaljplanebeskrivningen gäller en detaljplanekarta som är daterad 10.2.2009.

Detaljplaneändringen omfattar Storörens detaljplaneområde i sin helhet och berör kvarteren 250 - 254 samt småbåtshamns-, jord- och skogsbruks-, rekreations- och gatuområden (byggnadsplanevägar).

Detaljplanen gäller fastigheterna Rnr 6:124, 6:172, 6:391 och 6:594 i Östersundom by samt en del av bygdeväg 11675 och en del av landsväg 170.

Genom detaljplanen och detaljplaneändringen bildas kvarteren 250 - 264 samt special-, skyddsgrön-, rekreations-, parkerings-, skvär-/torg-, gatu-, trafik- och vattenområden.

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun	Sibbo kommun
Kommundel	Östersundom by, 433
Kvarter	250 – 264
Plan	Detaljplan och detaljplaneändring
Planens namn	Detaljplan och detaljplaneändring för Storören
Planens utarbetare	Sibbo kommun Utvecklings- och planläggningscentralen Mikko Aho, utvecklingsdirektör arkitekt SAFA, YKS 165 Stora Byvägen 18 PB 7 04131 Sibbo Tfn 09-23531
	Konsult: Petri Ilmarinen, arkitekt DPI-U2 Arkkitechdit Båtbyggarvägen 14 00210 HELSINGFORS Tfn 050-526 77 07 petri.ilmарinen@dpi-u2.com
Anhängiggörande	Planens anhängiggörande kungjordes 14.2.2008 genom en kungörelse i lokaltidningarna och på kommunens anslagstavla.
Framläggande	Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 4.8 - 5.9.2008 samt på Internet fr.o.m. 14.3.2008. Utkastet var framlagt (MarkByggF 30 §) 4.8 – 5.9.2008. Förslaget var framlagt (MarkByggF 27 §) 6.11 - 15.12.2008.
Detaljplanens godkännande	Planläggningssektionen 28.1.2009 Kommunstyrelsen 10.2.2009 Kommunstyrelsen 24.2.2009 Kommunfullmäktige 2.3.2009 Ikraftträdande utom de områden som ej fastställts 7.5.2009 Helsingfors förvaltningsdomstol 12.5.2009 Helsingfors förvaltningsdomstol 16.6.2009 Detaljplanen vinner laga kraft 2.7.2009

1.2 Planområdets läge

Detaljplane- och detaljplaneändringsområdet är beläget vid Finska viken i byn Östersundom i Sibbo kommun, omedelbart öster om den nya gränsen till Helsingfors stad. Området omfattar bl.a. delar av ett småhusområde på båda sidorna av Nya Borgåvägen (lv 170) och söder om vägen finns en tomt för affärsbyggnader, en småbåtshamn och konstruktioner och byggnader i anslutning till hamnverksamheten. Planområdets totalareal är ca 37 ha.



Bild 1. Karta 1 över detaljplaneområdets läge

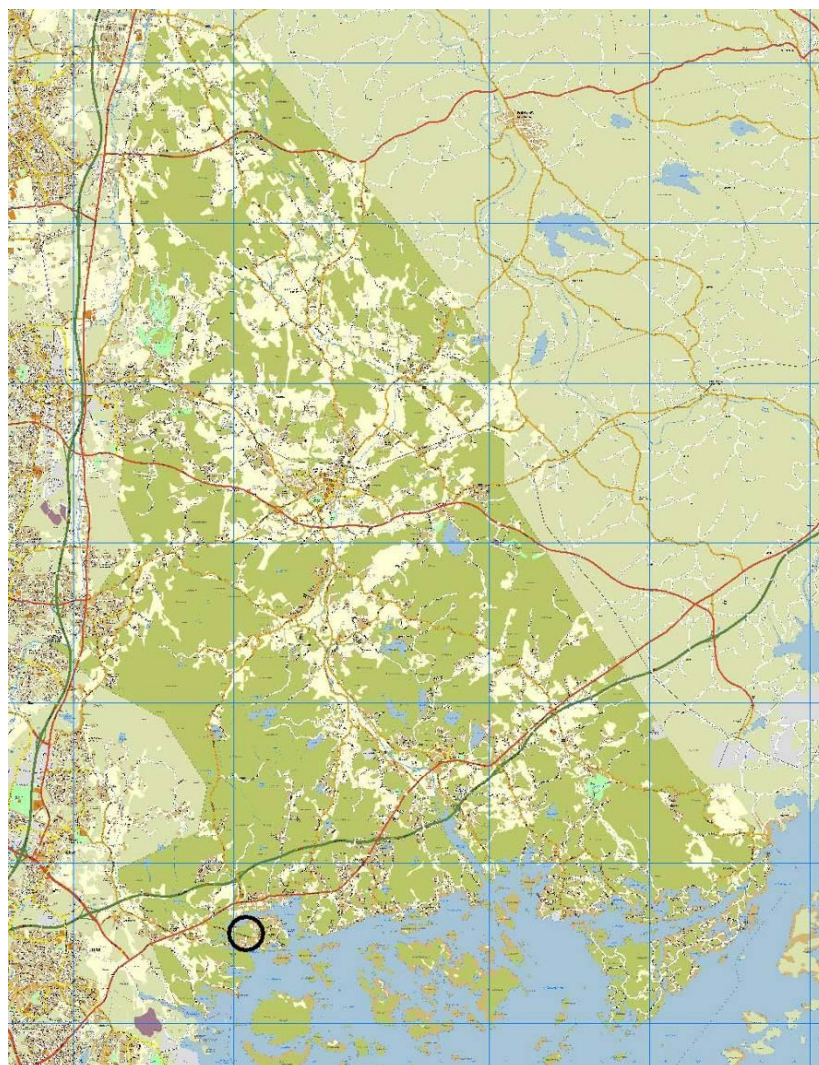


Bild 2. Karta 2 över detaljplaneområdets läge

1.3 Planens namn och syfte

Planens namn är Detaljplan och detaljplaneändring för Storören.

Detaljplaneändringen omfattar Storörens detaljplaneområde i sin helhet och berör kvarteren 250 - 254 samt småbåtshamns-, jord- och skogsbruks-, rekreations- och gatuområden (byggnadsplanevägar).

Detaljplanen gäller fastigheterna Rnr 6:124, 6:172, 6:391 och 6:594 i Östersundom by samt en del av bygdeväg 11675 och en del av landsväg 170.

Genom detaljplanen och detaljplaneändringen bildas kvarteren 250 - 264 samt special-, skyddsgrön-, rekreations-, parkerings-, skvär-/torg-, gatu-, trafik- och vattenområden.

Utarbetandet av en detaljplan för området baserar sig på det av kommunstyrelsen godkända planläggningsprogrammet för åren 2007 - 2009. Genom denna detaljplan ändras den detaljplan som Nylands miljöcentral fastställde 7.2.1996.

Syftet är att ändra områdets detaljplan så att den tillåter tätt bostads- och arbetsplatsbyggande samt etablering av kommersiell service som stöd för småbåtshamnens verksamhet.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Planområdets läge	3
1.3 Planens namn och syfte	4
1.4 Beskrivningens innehållsförteckning	5
1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen	7
1.6 Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen	7
2. SAMMANDRAG	7
2.1 Olika skeden i planprocessen	7
2.2 Detaljplan	8
2.3 Genomförandet av detaljplanen	9
3. UTGÅNGSPUNKTER	9
3.1 Befolkningsprognoser	9
3.2 Utredning om förhållandena i planeringsområdet	9
3.2.1 Allmän beskrivning	9
3.2.2 Naturförhållanden	10
3.2.3 Landskap, stadsbild och kulturarv	10
3.2.3.1 Yt- och grundvatten	12
3.2.3.2 Befolkning och service	12
3.2.4 Den byggda miljön	12
3.2.4.1 Trafiken	13
3.2.4.2 Störningsfaktorer i omgivningen	13
3.2.4.3 Förorenad mark	14
3.2.5 Markägoförhållanden	14
3.3 Planeringssituation	15
3.3.1 Landskapsplan	15
3.3.2 Generalplan	17
3.3.3 Detaljplan	18
3.3.4 Baskarta	19
4. SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	19
4.1 Behovet av detaljplanering	19
4.2 Planeringsstarten och besluten om denna	20
4.3 Deltagande och samarbete	20
4.3.1 Intressenter	20
4.3.2 Anhängiggörande	20
4.3.3 Förfarande för deltagande och växelverkan	20
4.3.4 Myndighetssamarbete	20

4.4	Detaljplanens mål	21
4.5	Alternativa lösningar och deras konsekvenser	21
4.5.1	Beskrivning och gallring av preliminära alternativ	21
4.5.2	Utredning, bedömning och jämförelse av konsekvenserna av de valda alternativen	22
4.5.3	Val av detaljpanelösning och motiveringar till denna	25
5.	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	29
5.1	Planens struktur	29
5.1.1	Dimensionering	30
5.1.2	Service	30
5.2	Uppnående av målen för miljöns kvalitet	30
5.3	Områdesreserveringar	30
5.3.1	Kvartersområden	30
5.3.2	Ovriga områden	38
5.4	Trafik	39
5.5	Planens konsekvenser	40
5.5.1	Relation till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och till landskapsplanen	40
5.5.2	Landskap, stadsbild och kulturarv	41
5.5.2.1	Förslag till lindring av konsekvenserna	43
5.5.3	Konsekvenser för naturmiljön	43
5.5.4	Konsekvenser för naturresurserna och för yt- och grundvattnet	43
5.5.5	Bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna	43
5.5.6	Buller	44
5.5.7	Bedömning av konsekvenserna för människorna	46
5.5.7.1	Konsekvenser för boendet och hur man rör sig i området	46
5.5.7.2	Konsekvenser för båtliv och annan rekreation	46
5.5.7.3	Konsekvenser för den sociala gemenskapen	47
5.5.7.4	Konsekvenser för servicen och ekonomin	47
5.5.7.5	Konsekvenser för hälsan	47
6.	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	48

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

- Program för deltagande och bedömning 20.10.2008
- Pro memoria från myndigheternas samråd 15.2.2008 och 20.11.2008
- Karta över avtalsområdet
- Förminskning av plankartan
- Detaljplanbeteckningar och -bestämmelser
- Blankett för uppföljning av detaljplanen.
- Utlåtanden och åsikter, sammanfattning och svar.

1.6 Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

- Storörens asemakaava-alueen luonto 17.9.2008, Sito Oy, Seija Väre
- Storörens vesialueen vesikasvillisuuskartoitus ja pohjaeläinselvitys, Alleco Oy, Karoliina Ilmarinen 30.9.2008
- Sipoonranta, yleispiirteinen pohjatutkimus ja alustava selvitys maaperän puhtaudesta, Geo-Juva Oy 15.10.2008
- Kuntatekninen selvitys, Sito Oy / Sipoo 30.10.2008
- Hulevesikaavio ja selvitys, Sito Oy 30.10.2008
- Rakennettavuusselvitys, Geo-Juva Oy 15.10.2008
- Risteysratkaisut (ja kevyen liikenteen tunneli), Sito Oy 28.10.2008
- Sipoon yleiskaava 2025 Liikenneverkkoselvitys, Strafica Oy, Sito Oy 2008
- Sipoon Storörens kaava-alueen meluselvitys, WSP-Finland Oy 2008

2. SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

- Planläggningen påbörjades i januari 2008.
- Planens anhängiggörande kungjordes 14.2.2008 genom en kungörelse i lokaltidningarna och på kommunens anslagstavla.
- Myndigheternas samråd i inledningsskedet hölls med Nylands miljöcentral 15.2.2008.
- Illustrationer, utförda grundutredningar och konsekvensbedömningar för planeringsområdets olika alternativ presenterades för allmänheten på Sakarinmäen koulu 4.3.2008.
- Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 4.8 - 5.9.2008 samt på Internet fr.o.m. 14.3.2008.
- Programmet behandlades i nämnden för teknik och miljö 16.6.2008 § 116.
- Programmet behandlades i kommunstyrelsen 17.6.2008 § 182.
- Utkastet var framlagt (MarkByggF 30 §) 4.8 – 5.9.2008.
- Invånarmöte hölls på Sakarinmäen koulu 20.8.2008.

- Utkastet behandlades i nämnden för teknik och miljö 3.11.2008 § 204.
- Utkastet behandlades i kommunstyrelsen 4.11.2008 § 284.
- Förslaget var framlagt (MarkByggL § 65, MarkByggF 27 §) 6.11 - 15.12.2008.
- Förslaget behandlades i planläggningssektionen 28.1.2009 § 5.
- Förslaget behandlades i kommunstyrelsen 10.2.2009 § 10
- Kommunstyrelsen godkände förslaget för behandling i fullmäktige 24.2.2009 § 47.
- Behandlades i fullmäktige 2.3.2009 § 44
- Över beslutet har 2 besvär lämnats
- Ikraftträdande utom de områden som ej fastställts 7.5.2009
- Helsingfors förvaltningsdomstol har meddelat om återtagande av besvären 12.5.2009 och 16.6.2009
- Detaljplanen och detaljplaneändringen vinner laga kraft 2.7.2009

2.2 Detaljplan

Detaljplanen och detaljplaneändringen omfattar kvartersområden för bl.a. bostads-, affärs- och kontorsbyggnader, olika slags småhus och bostadshus, servicebyggnader, affärs- och kontorsbyggnader och servicestation samt special-, skyddsgrön-, rekreations-, parkerings-, skvär-/torg-, gatu-, trafik- och vattenområden. Syftet är att utveckla detaljplanen för området så att den tillåter tätt bostads- och arbetsplatsbyggande samt etablering av kommersiell service som stöd för småbåtshamnens verksamhet.

Med hjälp av planbestämmelser och kompletterande byggsättsanvisningar styrs byggandet så att det uppkommer en arkitektoniskt och miljöbildsmässigt förstklassig byggnation, vilken med hänsyn till material, färg och disponering av massorna bildar ett område med en egen identitet.

Den nya totala byggrätten i planeområdet framgår av en separat bilaga.

Byggnader får resas längs Storörsvägen och kring strandtorget både som 3- och 3½-planshus, och i bostadsområdena på kanterna som 1- och 2-planshus. Maximihöjden på byggnadernas fasader har fastställts i planen. Eftersom byggnaderna förläggs till stranden av Bölsfjärden har detta en stor landskapsmässig betydelse. Därmed uppkommer vidsträckta utsikter över havslandskapet. I syfte att uppnå en bra miljöbild anvisas det centrala strandområdet i planeringsområdet som ett torgområde, där man kan förlägga funktioner som berikar miljöbilden, t.ex. utelokaler för restauranger och caféer, skulpturer och planteringar. Vidare ges bestämmelser om att de fasader som omger torget ska byggas direkt invid byggnadsområdenas gräns i gatuplanet, och i de övre våningarna som massor som varierar kraftigt i djupled.

För de inre delarna av kvarteren har dimensioneringen och placeringen av massorna inte fastställts i detalj.

För planområdet utarbetas en separat, bindande byggsättsanvisning och en planeringsanvisning för näromgivningen.

Byggnaderna ska ha en förstklassig och mångsidig arkitektonisk bild, som till sitt väsen härrör från de naturliga nyanserna i byggmaterialen. Målet är ett småstadsliknande grepp, särskilt i de största byggnaderna och

kvarteren kring huvudgatan och torget. De nedre delarna av byggnaderna ska vara av mörk natursten eller naturstensliknande material. De övre delarna ska rappas i varierande, ljusa nyanser.

Parkeringsområdena avgränsas från gatu-utrymme och struktureras med hjälp av planerade områden, skyddstak och rader av träd.

Parkeringsplatsnormen grundar sig bl.a. på antalet bostäder eller affärslokalens våningsyta, och varierar något i olika delområden.

Bilplatserna placeras på marknivå och en del av parkeringsplatserna i den första våningen på byggnaderna. Längs Storörsvägen har tre parkeringsplatsområden anvisats, och därutöver två separata områden för allmän parkering. Av dessa bilplatser har en del reserverats för småbåtshamnens och servicebyggnadernas behov.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Detaljplanen genomförs enligt en tidtabell som fastställs separat. Kvaliteten på genomförandet styrs med hjälp av en separat byggsättsanvisning. Om genomförandet har den privata markägaren och Sibbo kommun ingått ett markanvändningsavtal.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Befolkningsprognoser

I Sibbo räknar man med en tillväxt på ca 35 000 invånare fram till år 2025. Invånarantalet i sydvästra Sibbo, området som överförts till Helsingfors, uppskattas till ca 30 000 i framtiden.

3.2 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.2.1 Allmän beskrivning

Detaljplaneområdet omfattar ca 37 hektar. Det ligger på stranden av Finska viken i Östersundom by i Sibbo kommun, omedelbart öster om Helsingfors stads nya gräns. Nya Borgåvägen (lv 170) går genom området. Inom detaljplaneområdet finns sammanlagt 14 egnahemshus längs denna landsväg. Söder om landsvägen på uddarna Storören och Lillören finns bl.a. småbåtshamnsfunktioner, båtförvaringsområden, ett café och kanotmagasin. Intill Nya Borgåvägen finns en ny affärsbyggnad med en butik för kanot- och båttillbehör. I det område i väster som överförts till Helsingfors ligger det detaljplanerade småhusområdet Korsnäs. På Sibbosidan gränsar planeringsområdet i öster först till havsviken. På havsvikens östra sida finns Majvik udden, den gamla gården Majvik samt egnahemshus- och fritidsbosättning.

Markgrunden

Vid de forna öarna Storören och Lillören stiger marknivån idag till högst +3,6 meter. För övrigt ligger den nuvarande markytan på +0,6 - +1,2 meter. På öarna utgörs markytan idag av berg och en kompakt moränya. Mellan öarna och stranden finns ett mjukt, gyttjigt lerskikt ovanpå moränbädden. Lerskiktet är ca 5,5 m på det djupaste stället. Markytan har jämnats ut med ett ca 1,5– 2 meter tjockt lager fyllnadsmassa bestående av sprängsten och friktionsjord.

3.2.2 Naturförhållanden

Området har under en mycket lång tid påverkats av olika funktioner och det finns just inga områden kvar i naturtillstånd på udden. Marknivåerna på de forna öarna Storören och Lillören är något högre än i den övriga näromgivningen. Här växer gamla tallar, björk och klibbal. På tomterna växer björk, sälg, al och silverpil. Strändarna är grunda och vassbevuxna. Den täta vassvegetationen sprider sig som ett ca 50–250 meter brett bälte från stranden utåt.

Över området gjordes en naturinventering sommaren 2008. I denna konstaterades klibbalslunden vid Storörsbottnet vara det mest värdefulla objektet i området. Den västra delen av lunden faller inom planeområdet. Klibbalslunden fortsätter längs vägen i riktning mot Majvik på bägge sidor av Fallbäckens mynning. Området uppfyller kraven på naturtyper som ska skyddas i enlighet med 29 § i naturvårdslagen.

I planeområdet påträffades inga utrotningshotade eller hänsynskrävande växtarter.

Fågelbeståndet i området är typiskt för vassbevuxna havsvikar. Det förekommer rikligt med vassfåglar, dock inga sällsynta arter. Vattenområdena vid Bölsfjärden och vikarna på bägge sidor om planeområdet är rastområden för vattenfåglarna under flyttningstiden.

En naturinventering i anslutning till generalplanen för Sibbo behandlade förekomsten av fladdermöss i området kring Storören. I området påträffades nordisk fladdermus och vattenfladdermus (Naturinventering av generalplaneområden i Sibbo 2006). I de vassbevuxna, inre delarna av vikarna finns rikligt med näringsinsekter, vilket gör området till ett bra fångstområde för fladdermöss. De gamla byggnaderna i omgivningen fungerar möjligen som gömställen för fladdermössen dagtid. Vid renoveringen av dessa byggnader ska fladdermössen tas i beaktande så att åtgärder inte vidtas i vindskonstruktionerna under den tid fladdermössen vistas där.

Den submarina naturen i området kartlades sommaren 2008 (Alleco Oy). Viken vid Storören är en skyddad innervik med grunda, vassbevuxna stränder. Stränderna i väster och området vid småbåtshamnen påverkas direkt av mänsklig verksamhet, medan den östra sidan ställvis har bevarats orubbad. I öster finns även de mest potentiella livsmiljöerna för skalbaggsarten stor natebock. Vegetationen är typisk för skyddade bräckvattenvikar, om än med ett relativt stort antal arter. Vid kartläggningen påträffades inga utrotningshotade växt- eller algarter. Utifrån litteraturreferenser kan man dra slutsatsen att bottenfaunan i huvudsak består av arter som är typiska för frodiga bräckvattenvikar.

3.2.3 Landskap, stadsbild och kulturarv

Storörens detaljplaneområde ligger innanför Bölsfjärden, vilken avgränsas av tydliga bergsåsar. De omgivande klippstränderna är ställvis mycket branta med skarpa drag. Själva planeområdet är i nuläget mycket flackt. Jordmånen består i huvudsak av slam och fyllnadsjord. Bäst framträder de parkliknande kullarna: de ger den jämna udden spänst och ett fräscht intryck.

Avseende topografin är detaljplaneområdet jämnt och låglänt. Storören ligger för närvarande på ca + 1-1,50 m.ö.h. och de låga kullarna reser sig som högst till ca + 3,0 m.ö.h. I norr stiger dock terrängen snabbt, och strax

norr om Nya Borgåvägen mäter man redan över 20 m.ö.h.



Bild 1 Landskapsstrukturen

Med hänsyn till landskapsbilden är området idag ostrukturerat och i huvudsak öppet. Småbåtshamnens funktioner dominerar intrycket i den södra delen, vilket accentueras särskilt på vintern när det inte finns några löv på träden. Stranden är vassbevuxen på båda sidorna av udden, och den höga vassruggen sluter utsikterna från den låglänta marken mot havet. De resliga tallarna på den låga moränkullen är viktiga element i landskapsbilden, särskilt sett från havet.

Förutom de branta bergssluttningarna domineras näromgivningen av det täta bostadsområdet Villanella, vilket blivit en del av Helsingfors. För övrigt döljs byggnationen till största delen av vegetationen. De omgivande stränderna är frodiga och i huvudsak trädbevuxna.

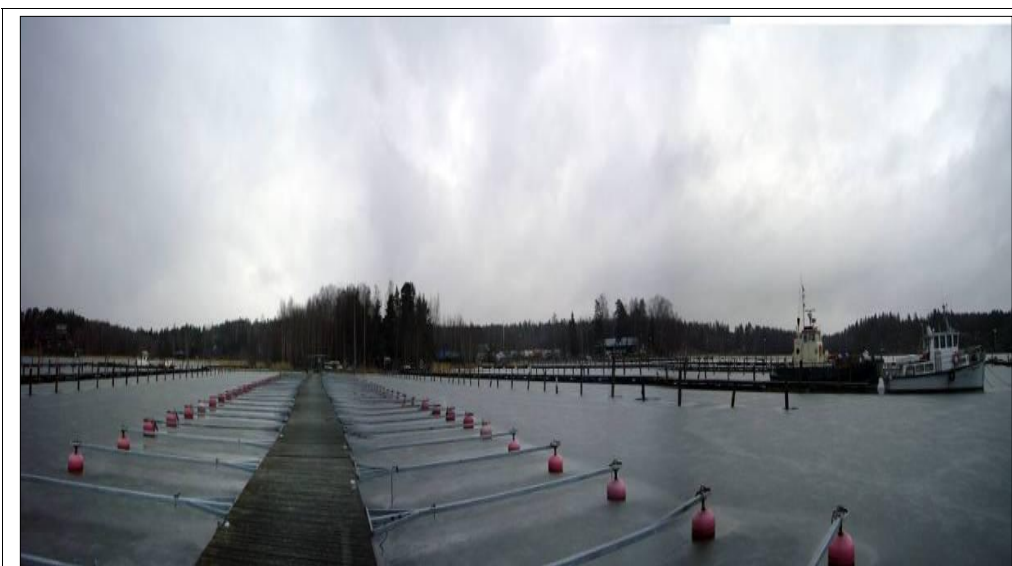


Bild 2 Storören sett från havet. Byggnadsgruppen Villanella i den vänstra kanten.

I planeringsområdet finns inga fornlämningar eller kulturhistoriskt värdefulla objekt. De närmaste fornlämningarna finns väster om området, vid bergsåsen i Korsnäs. I Sibbo skärgård finns rikligt med gamla och stiliga villor, vilka bildar sammanhängande helheter i villakulturen. På de små öarna Mågsholmen, Stora Bergholmen och Katrineholmen finns värdefulla villaområden av landskapsintresse från 1900-talet. Östersundom gård klassificeras som ett värdefullt objekt av riksintresse. Gården med sina kulturlandskap ligger längre bort i viken i väster.

3.2.3.1 Yt- och grundvatten

De södra delarna av området är låglänta med en markhöjd på +0,6–1,2 meter och därför utsatta för översvämningar till följd av att havsvattenståndet stiger. I den norra delen, vid det nuvarande egnahemshusområdet, finns en +3 meters höjdkurva.

I området eller dess närhet finns inga för vattenförsörjningen viktiga grundvattenområden.

3.2.3.2 Befolkning och service

Inom området finns 14 egnahemshus på båda sidorna av Nya Borgåvägen. I dessa bor ca 30 personer. På stranden finns en cafébyggnad och en båtförsäljnings- och reparationsfirma. På området finns även en affär som säljer kanot- och båtillbehör. Hamnen fungerar som en bas för fiske och hamnplats för förbindelsebåten. För fritidsbåtar finns åtta bryggor. I området driver kanotklubb och båtsällskap verksamhet.

3.2.4 Den byggda miljön

Det finns bara få byggnader på planeringsområdet. På udden finns ett café i timmerkonstruktion från 1990-talet samt ett antal hallar, förråd och båthus i anslutning till båtliv och kanoter. På uddens västra kant finns en sommarstuga. I den norra delen finns flera bostadshus, främst på den södra sluttningen av berg- och moränåsen.



Bild 5 Café och kanothus på Storören.

3.2.4.1 Trafiken

Storören ligger längs Nya Borgåvägen (lv 170), som går parallellt med motorvägen till Borgå (rv 7/E18). Borgåleden är en del av den nationellt och internationellt betydande E18-förbindelsen.

Storörens hamnområde ansluter numera till Nya Borgåvägen via Storörsvägen. I norr ansluter Immersbyvägen till Nya Borgåvägen. Immersbyvägen utgör förbindelsen till Immerby, Hindsby och Sibbo kommuncentrum Nickby i norr.

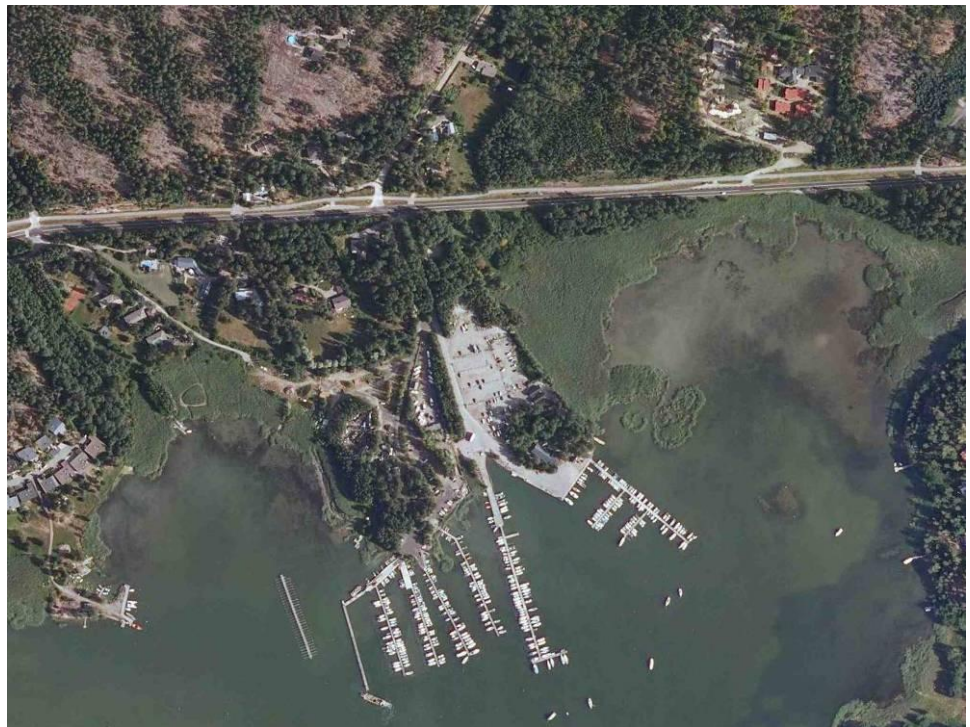


Bild 6 Flygbild som visar planeområdets läge och den nuvarande markanvändningen.

Nya Borgåvägen har vägbelysning. Hastighetsbegränsningen är 60 km/h.

I dagsläge är trafikmängden på Nya Borgåvägen inom planområdet i genomsnitt 6 267 fordon per dygn. Av dessa utgör tunga fordon 6 %. För år 2030 förutspås en trafikmängd på 8 397 fordon per dygn, varav tunga fordon utgör 8 % (Bullerutredning för planområdet i Storören, 2008). Trafikmängden kommer dock att bli betydligt större om bantrafikförbindelsen som tjänar bosättningen i södra Sibbo inte förverkligas.

Vägavsnittet fungerar som rutt för särskilt breda och höga transporter. De ordinarie bussturerna mellan Borgå och Helsingfors körs nuförtiden längs Nya Borgåvägen.

För den lätta trafiken finns idag en separat cykel- och gångbana på den norra sidan av Nya Borgåvägen.

3.2.4.2 Störningsfaktorer i omgivningen

Bullret från trafiken på Nya Borgåvägen påverkar planeringsområdet.

Företag och båtsällskap som idkar båtunderhåll och -förvaring har haft

verksamhet på området i tiotal år. På det område där båtar förvaras finns sannolikt förorenad mark. På planeringsområdet har det förekommit nedskräpning och bl.a. olovlig markanvändning, muddring och deponering av muddringsmassor. I det här skedet har man inte kunnat göra någon systematisk och heltäckande kartläggning av statusen på jordmånen. Därför bör noggrannare utredningar göras senast innan byggnadsarbetena inleds eller andra åtgärder vidtas.

3.2.4.3 Förorenad mark

Småbåtshamnar har haft verksamhet på Storören i tiotal år, och på 1970-talet utvidgades området med fyllnadsjord. Utifrån en jordmåns- och grundundersökning kan man konstatera att det finns förorenad mark på hamnområdet, särskilt på fälten där båtar vinterförvaras och har behandlats med målfärg som innehåller skadliga ämnen (t.ex. tungmetaller) eller målfärg har tagits bort genom skrapning. I strand- och vattenzonerna finns det eventuellt förorenade skikt, eftersom skadliga ämnen, t.ex. tributyltenn (TBT) har kunnat hamna med båtarnas bottenmålningsfärger i havet. Även mineralolja- och metallföroreningar är typiska för strand- och vattenområden vid hamnar. Det förorenade skiktet är oftast ca en meter tjockt.

Även fyllnadsjorden kan vara förorenad, eftersom man ofta använt även s.k. avfallsjord vid gamla fyllningar. Föroreningarna finns mest sannolikt i ytjorden och fyllnadsskikten.

Nya byggnader kan uppföras bara där som marken är inte förorenad, och därför ska graden och omfattningen av föroreningen utredas genom undersökningar av jordmån och sediment.

I samband med grundundersökningen gjordes en preliminär undersökning av hur ren jordmånen är. Undersökningarna visade att jordmånen vid småbåtshamnen är delvis lätt förorenad. I ytskiktet av båtförvaringsområdet i den östra delen finns halter som överskrider riktvärdena, särskilt i fråga om koppar. Föroreningen gränsar sig till ytskiktet (ca 0,05 m). Djupare, från ca 0,1 m och nedåt, kan inga föroreningar av jordmånen observeras. I den västra delen påträffade man ett litet område där zinkhalten överskred det högre riktvärdet i ytdelarna av markskiktet. I det övriga området konstaterades smärre, fristående ställen där tröskelvärdena för arsen, antimon och oljekolväte överskreds. Även PAH-föreningarna överskred tröskelvärdet. De skadliga ämnena är dock till alla delar i ytdelarna av fyllnadsskiktet (Geo-Juva Oy).

3.2.5 Markägoförhållanden

Den östra delen av planeringsområdet, Storören, ägs av Sibbo kommun. Den västra sidan Lillören samt områdena längs nya Borgåvägen och Immersbyvägen är privatägda. En karta över avtalsområdena finns som bilaga.

3.3 Planeringssituation

3.3.1 Landskapsplan

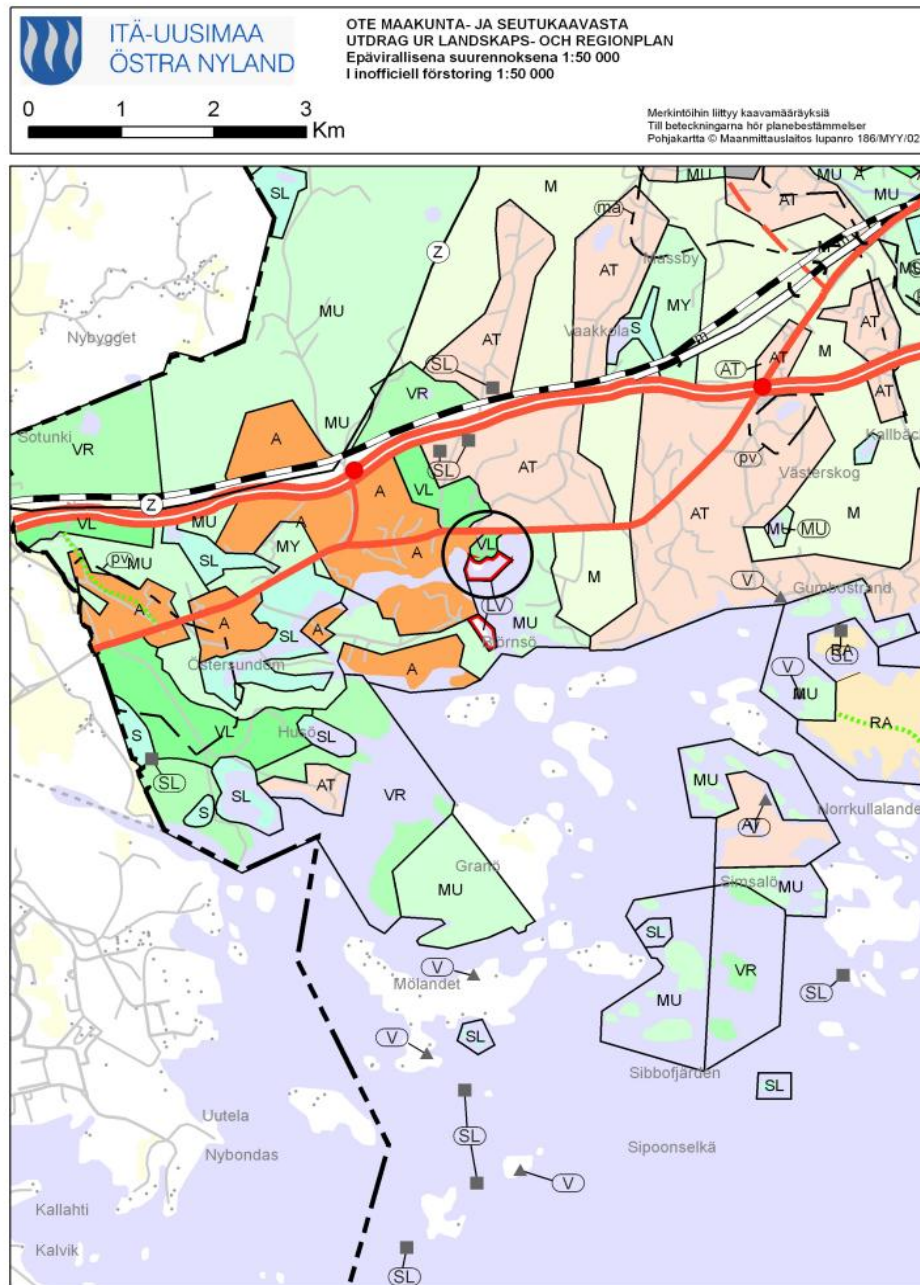


Bild 3. Utdrag ur Östra Nylands landskaps- och regionplan.

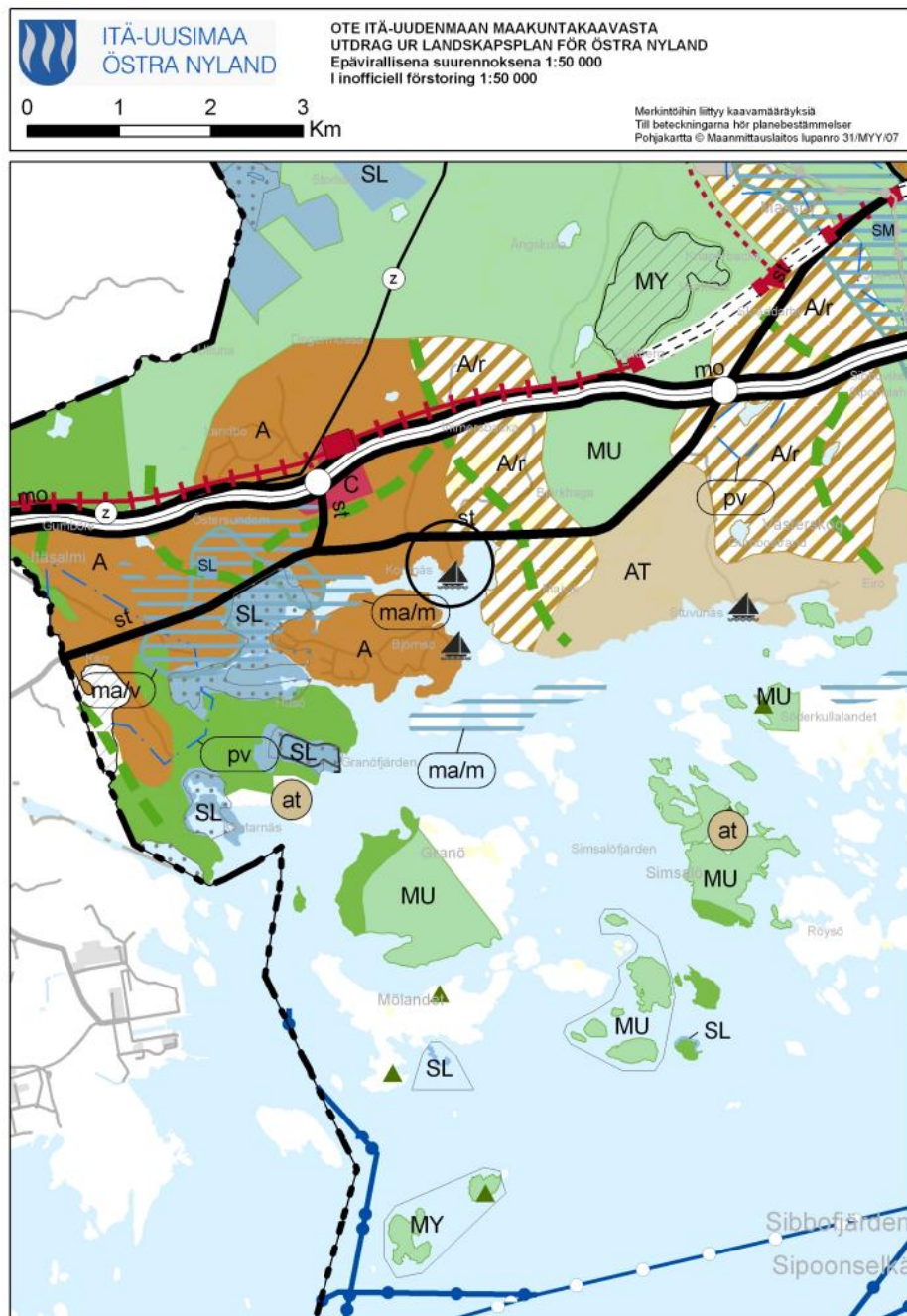


Bild 8. Utdrag ur landskapsplanen som godkändes av landskapsfullmäktige 23.11.2007. Område för tätortsfunktioner A, område för utvidgning av tätortsfunktioner A/r, småbåtshamn.

Planeringsområdet hör till området för Östra Nylands landskapsförbund. Den gällande regionplans- och landskapsplanssammanställningen har gjorts i etapper. Miljöministeriet fastställde etapplandskapsplanen för Östra Nyland 5.4.2002. I den sammanställda region- och landskapsplanen har ändringsområdet angivits som närrekreations- och vattentrafikområde (VL och LV). Den nya landskapsplanen godkändes av landskapsfullmäktige 12.11.2007. I den nya landskapsplanen har området reserverats för tätortsfunktioner och en småbåtshamn.

3.3.2 Generalplan

I generalplanen för Sibbo 2025, vilken godkändes av kommunfullmäktige 15.12.2008, är området vid Storören ett område för tätortsfunktioner (A). Nya Borgåvägen har beteckningen regionväg/huvudgata (st/pk). På udden finns en beteckning för småbåtshamn / småbåtsplats. Norr om nya Borgåvägen finns behov av en vägförbindelse och en beteckning för en korridor för utveckling av kollektivtrafiken / behov av kollektivtrafikförbindelse.



Bild 9. Utdrag ur generalplanen för Sibbo 15.1 2.2008. Området som visas med grått överfördes till Helsingfors i början av år 2009.

3.3.3 Detaljplan

Den gällande detaljplanen för Storören fastställdes 7.2.1996. Den nuvarande markanvändningen följer i huvudsak detaljplanen.

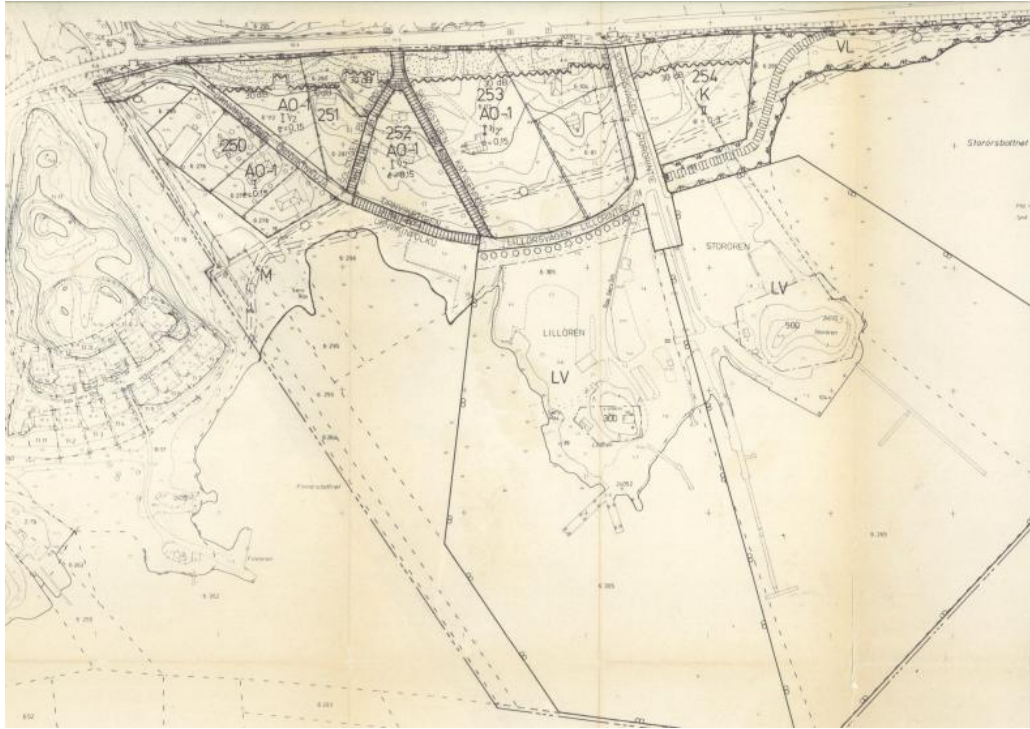


Bild 10. Utdrag ur detaljplanen för Storören 7.2.1996

4.2 Planeringsstarten och besluten om denna

Planläggningen startade i januari 2008.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter vid detaljplanläggning är

markägare och invånare i omgivningen
föreningar, organisationer och företag på orten vars bransch
behandlas i planen

Förtroendeorgan

kommunfullmäktige, kommunstyrelsen, nämnden för teknik
och miljö

Organisation som ansvarar för planläggningen i kommunen
Utvecklings- och planläggningscentralen

Övriga

Nylands miljöcentral
Nylands vägdistrikt
Östra Nylands förbund
Nylands förbund
Helsingfors stad

4.3.2 Anhängiggörande

Om projektets anhängiggörande och programmet för deltagande och
bedömdes kungjordes 14.2.2008 i Sipoon Sanomat och Borgåbladet.
Därtill har programmet för deltagande och bedömning varit framlagt på
kommunkansliets anslagstavla och på Internet, www.sipoo.fi.

4.3.3 Förfarande för deltagande och växelverkan

En kungörelse om justeringen av programmet för deltagande och
bedömning och en inbjudan till ett möte om planläggningen publicerades i
Sipoon Sanomat och Borgåbladet 28.2.2008. Därtill delades personliga
inbjudningar ut till invånarna på planområdet 28.2.2008. Representanter
för Sibbo Kanotklubb fick en inbjudan per e-post.

Illustrationer över de olika alternativen för planeringsområdet och
genomförda grundläggande utredningar presenterades för allmänheten på
Sakarimäen koulu 4.3.2008. Om planutkastet inlämnades rikligt med
utlåtanden och åsikter.

Planutkastet var framlagt 4.8.2008 – 5.9.2008, och 20.8.2008 hölls ett
möte för allmänheten. Vid presentationen av planen var ca 150 personer
närvarande och om utkastet inlämnades åsikter och utlåtanden (32 + 11 st.)

Planförslaget var framlagt för allmänheten under tiden 6.11.2008 -
15.12.2008. Om planförslaget inlämnades 16 st. anmärkningar.

4.3.4 Myndighetssamarbete

Det första myndighetssamrådet i inledningsskedet hölls med Nylands

miljöcentral på Storörens café 15.2.2008.

Det andra myndighetssamrådet i förslagsskedet hölls 20.11.2008.

Promemoriorna från dessa möten finns som bilaga till denna planbeskrivning.

4.4 Detaljplanens mål

Enligt 51 § i markanvändnings- och bygglagen ska detaljplanen utarbetas och hållas aktuell efter hand som kommunens utveckling eller behovet av att styra markanvändningen det kräver.

En ändring av detaljplanen möjliggör en markanvändning som tillgodoser dagens behov bättre. Vid arbetet med detaljplanen görs satsningar på växelverkan med olika instanser, bl.a. invånarna, företagarna och de föreningar som har verksamhet i området. Planarbetet syftar till att skapa förutsättningar för en lösning som är fungerande och bra både för den byggda miljön och för den övriga miljön.

Byggandet kommer att styras med beaktande av miljön och landskapet. Nybyggandet och vägarna planeras så att de kompletterar det befintliga byggnadsbeståndet och den befintliga strukturen.

Ändringen av detaljplanen upphäver den detaljplan som tidigare utarbetats och godkänts för området.

4.5 Alternativa lösningar och deras konsekvenser

4.5.1 Beskrivning och gallring av preliminära alternativ

Alternativen gäller det område som är förenligt med den ursprungliga planavgränsningen. I enlighet med miljöcentralens anvisning utvidgades planeområdet senare att omfatta även områdena mellan Nya Borgåvägen och Storören. I alternativen undersöktes bl.a. olika strandlinjeformer och möjligheter till ytterligare utfyllning, flytande konstruktioner samt etablering av olika slags service i området.

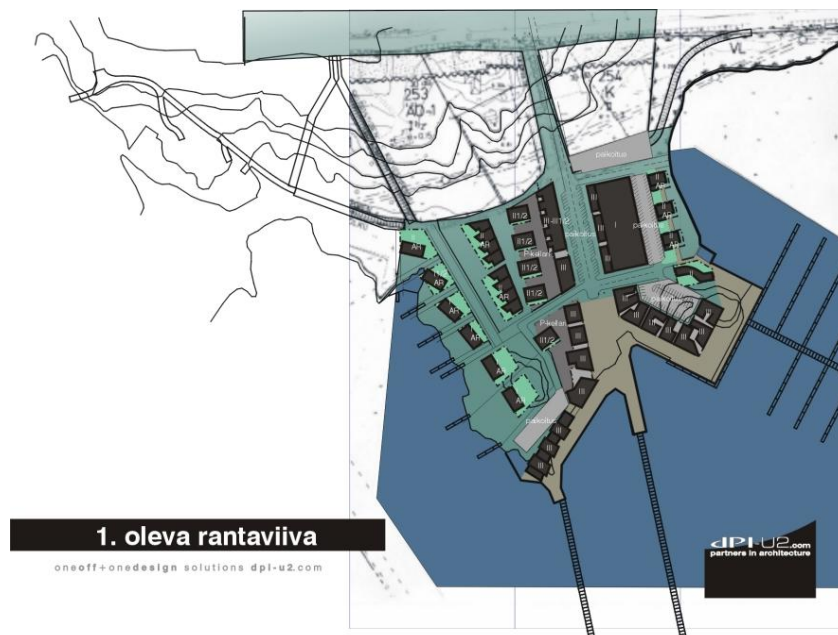


Bild 5 Ex. Version 1. Alternativt utkast, illustration.

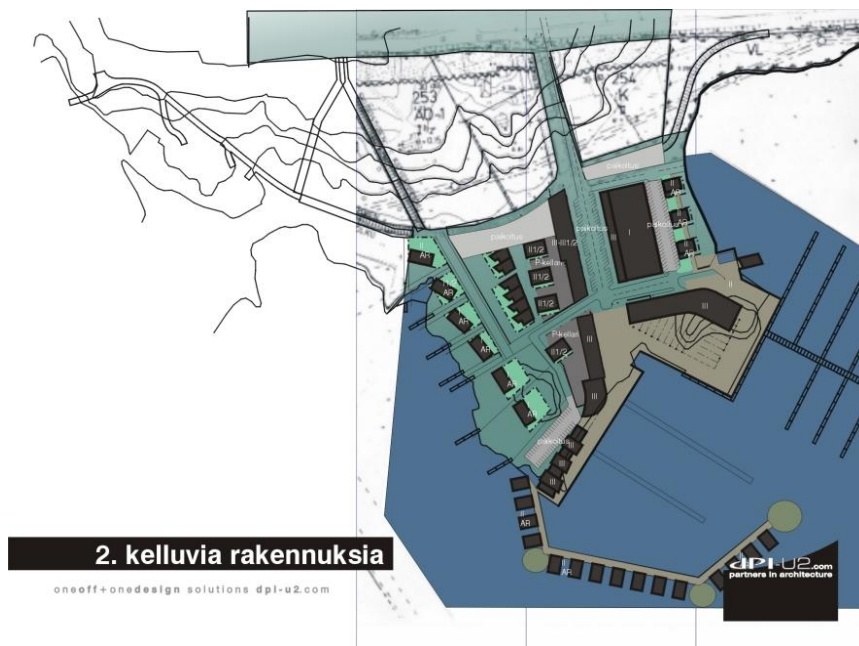


Bild 6. Ex. Version 2. Alternativt utkast, illustration.

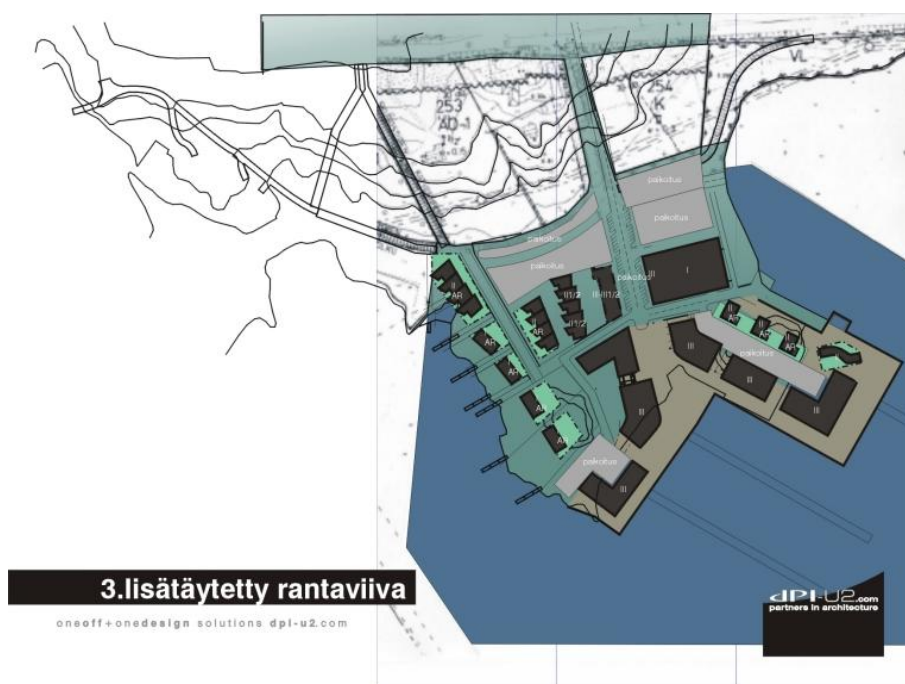


Bild 7. Ex. Version 3. Alternativt utkast, illustration.

4.5.2 Utredning, bedömning och jämförelse av konsekvenserna av de valda alternativen

Av alternativen beslöt man att gå vidare på det förslag som var mest förenligt med den nuvarande strandlinjen. Vid det fortsatta undersökningsarbetet behandlades markanvändningen, trafiknätet, placeringen av servicen och alternativa sätt att placera byggnadsmassorna.

Scheman över alternativ 1:

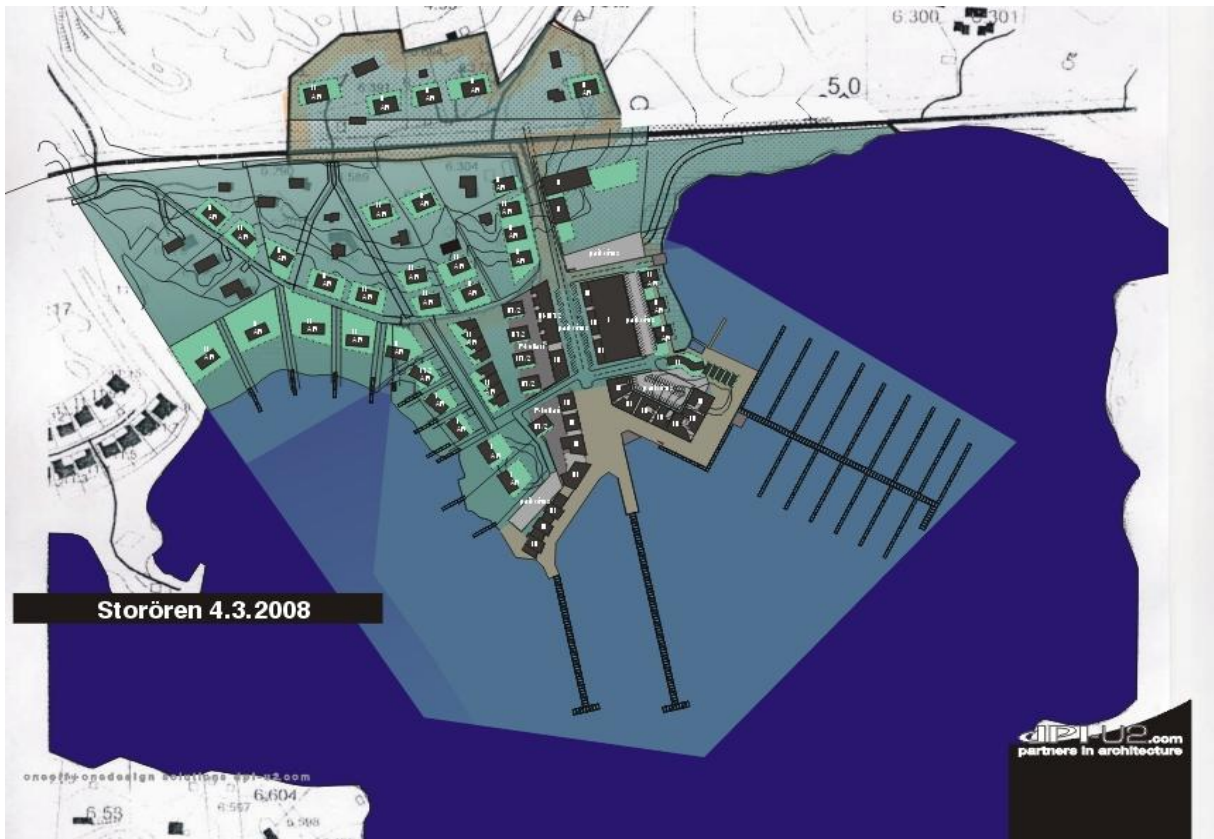


Bild 8. Schema: Preliminär områdesplan



Bild 9. Schema: Markanvändning, förutsättning för byggande, bl.a. markfyllnad



Bild 10. Schema: Trafik och gångtrafik

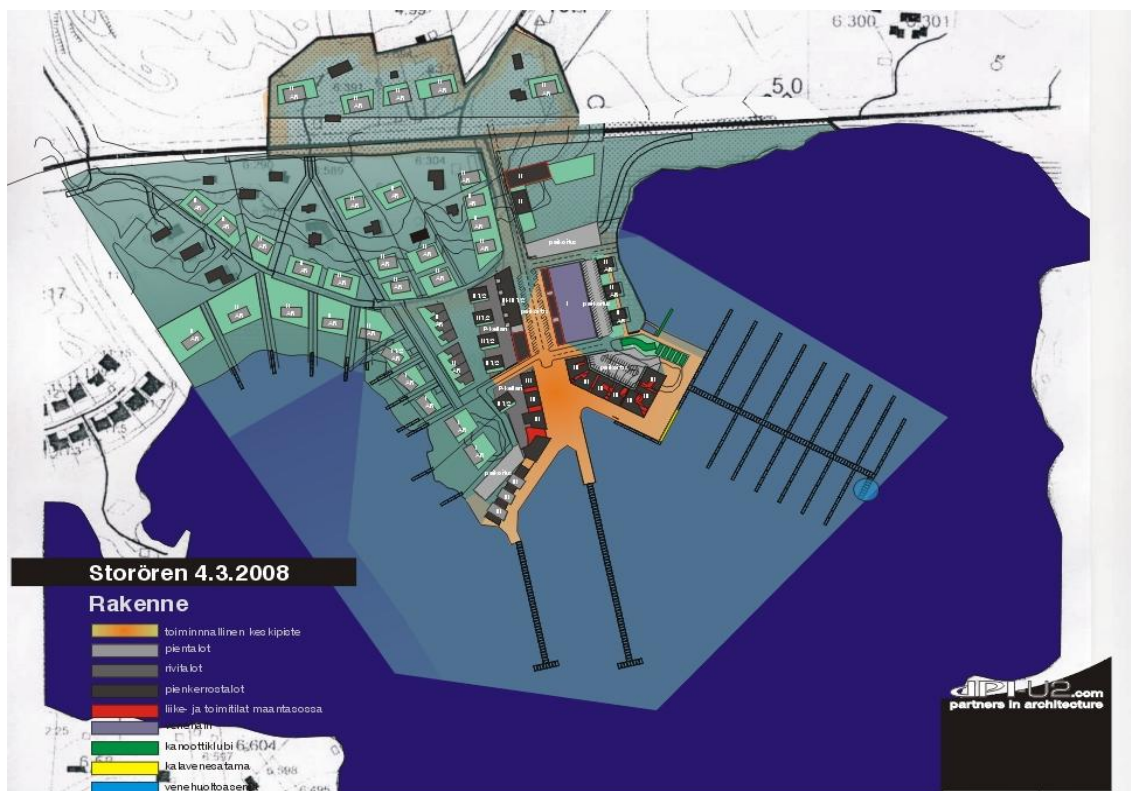


Bild 11. Schema: Struktur och service.

4.5.3 Val av detaljpanelösning och motiveringar till denna

Den valda lösningen motsvarade mest mot de miljöbildsmässiga, ekonomiska och funktionella målen. Lösningen tillåter omformbarhet i tillräcklig hög grad, och möjliggör byggande i etapper. På samma gång ser lösningen till att det uppkommer en miljö av hög kvalitet.



Bild 19. Ex. Illustration ur utkastet till detaljplan: vy mot strandtorget.

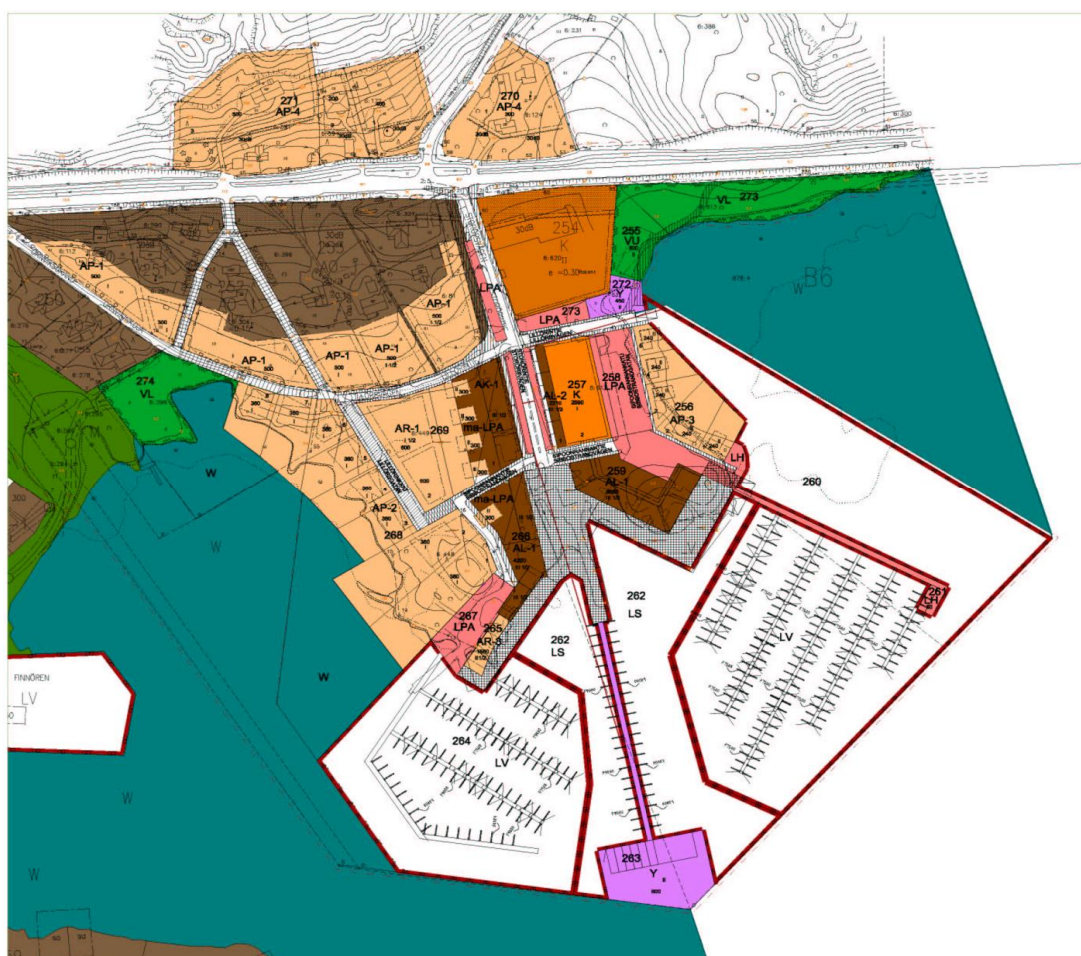


Bild 20. Detaljplanekarta i utkastet.

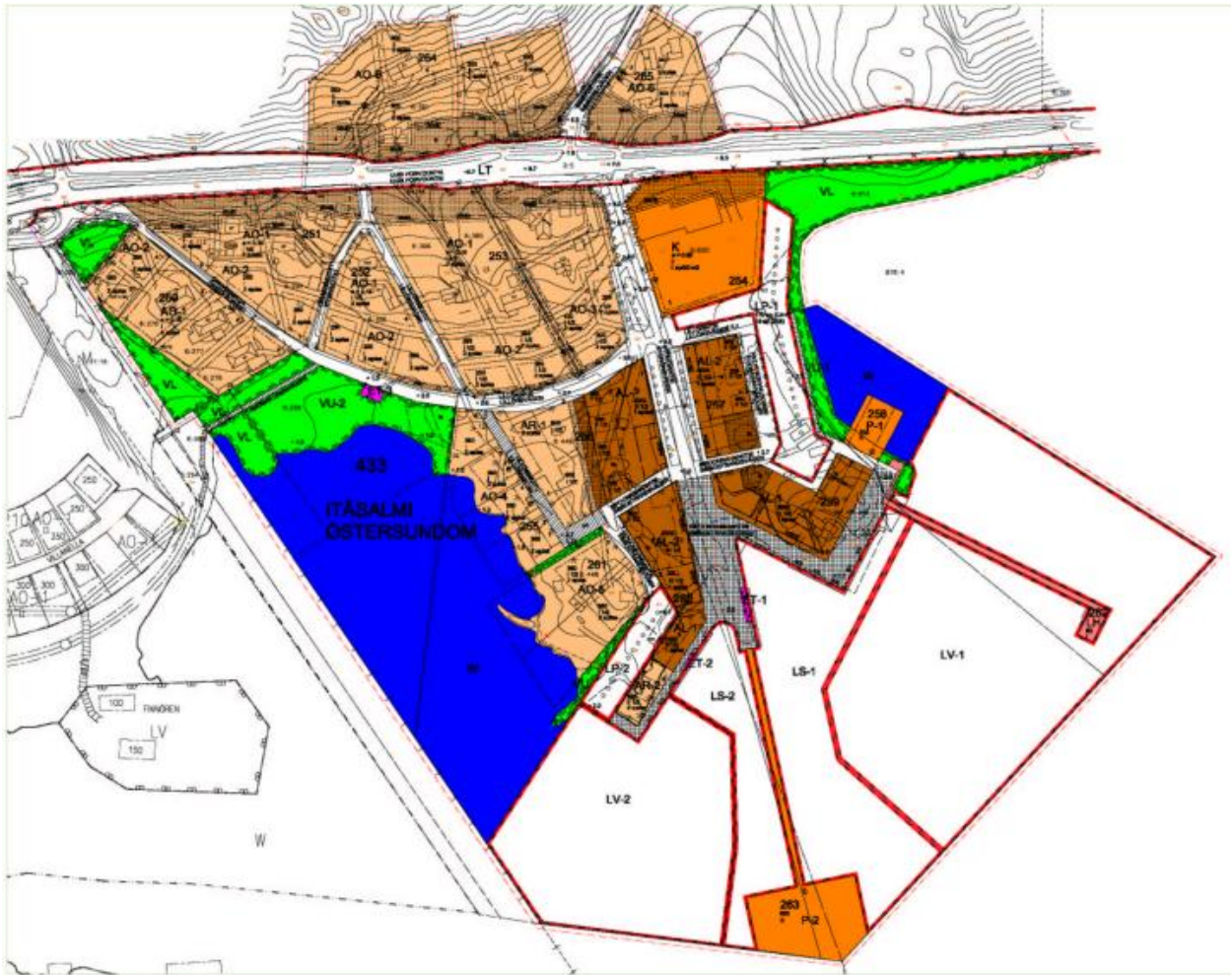


Bild 21. Detaljplanekarta i förslaget till detaljplan, vilken var framlagd för allmänheten.

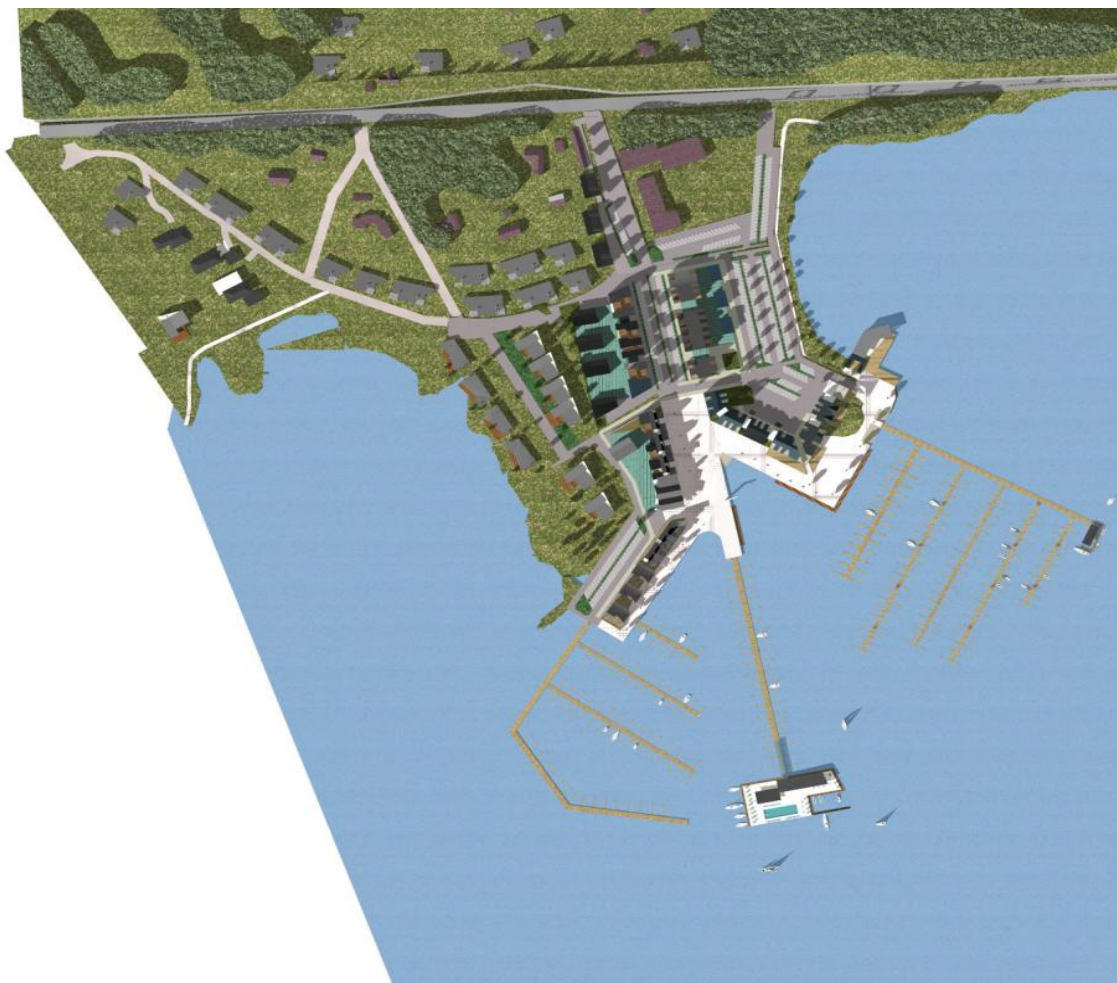


Bild 22. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Flygbildsprojektion.



Bild 23. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Vy från sydsydost.



Bild 24. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Vy från söder.



Bild 25. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Strandtorget.



Bild 26. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Tvärsnitt.

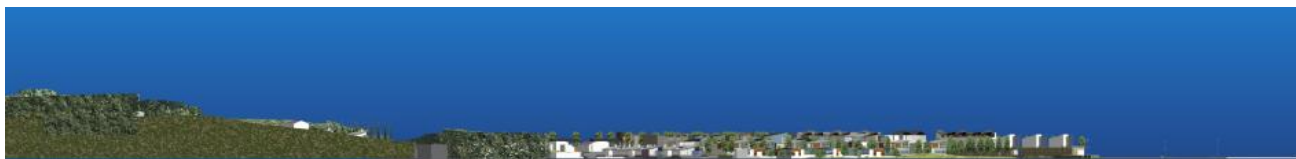


Bild 27. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Längdsnitt.



Bild 28. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Vy från väster.



Bild 29. Ex. Illustration i utkastet till detaljplan: Vy från sydost.

5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Planen gör det möjligt att anordna olika hamn- och fritidsfunktioner samt att bygga lokaliteter och bostäder i området vid Storören. Med hjälp av planbestämmelser styrs byggandet så att det uppkommer en arkitektoniskt och miljöbildsmässigt förstklassig byggnation, vilken med hänsyn till material, färg och disponering av massorna kompletterar och förhöjer bilden av området.

Det mittersta området ligger högre upp och tillåter småstadsaktigt byggande med boulevarder, torg och kajområden. Byggnadsvolymen minskar och blir glesare allteftersom man rör sig bort från

centralbulevarden Storörsvägen, liksom mot de innersta delarna av vikarna på bägge sidorna.

5.1.1 Dimensionering

Områdets dimensionering och uppgifter om arealer framgår av detaljplanens uppföljningsblankett, som finns som bilaga till denna beskrivning.

5.1.2 Service

Markanvändningen enligt detaljplanen tillåter t.ex. strandtorg med café- och restaurangtjänster samt övriga för bostadsområden lämpliga affärs- och kontorsfunktioner, gästhamn med servicelokaler, ett hemmahamnsområde, möjligheter till sjösättning, tjänster för småfiskehamn, brygga för förbindelsebåt, servicestation för båtar, seglingsskola, flytande badinrättning, kanotklubb med café samt funktioner för båtförsäljning och -underhåll.

5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet

En bra miljöbild eftersträvas med hjälp av planbestämmelser och byggsättsanvisningar, i vilka förutsätts att byggnaderna tangerar byggnadsytans gräns längs Storörsvägen så att de ramar in strandtorget. Genom planbestämmelser säkerställs även att fasaden är levande och iakttar en för miljön lämplig skala. I byggsättsanvisningarna definieras fasadernas karaktär bl.a. genom kriterier angående material och färg.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvarter 250-252

Kvarteren 250-252 var kvartersområde för fristående småhus AO-1, där man fick bygga en bostad på varje tomt. Nu ändras en del av dessa till kvartersområde för fristående småhus AO-2, där två bostäder får byggas per tomt. Därtill minskas storleken på en del av tomterna. Dessa ändringar syftar till att göra området mer kompakt. Även byggrätten höjs något. Nybyggandet koncentreras längre bort från den livligt trafikerade landsvägen, till den södra delen av kvarteret i ett gynnsamt vädersträck. Nära havet blir man tvungen att höja och forma tomtterrängen så att det lägsta golvet i nya byggnader ligger på minst +3 meters höjd. Terrängändringen förutsätter en av experter uppgjord plan, vilken säkerställer en geoteknisk stabilitet och att fyllnadsarbetena utförs på rätt sätt. Det befintliga beståndet av egnahemshus kan bevaras.

Kvarter 253

Kvarter 253 var ett AO-1-område. Av detta ändras en del till AO-2- och AO-3-områden (kvartersområde för fristående småhus med möjlighet till två bostäder per tomt). Byggrätten utökas något och tomtstorleken minskas. Detta effektiviserar markanvändningen i området. Nybyggandet koncentreras till kvarterets södra del, vilken är bättre skyddad mot buller och vädersträcket mer fördelaktigt för boende. På en del av tomterna blir

man tvungen att något höja och forma tomtterrängen så att det lägsta golvet i nya byggnader ligger på minst +3 meters höjd. Terrängändringarna förutsätter en av experter uppgjord plan, vilken säkerställer den geotekniska stabiliteten och att åtgärderna förverkligas på rätt sätt. Det gamla bostadsbyggnadsbeståndet och gårdsplanerna kan bevaras i sin nuvarande form.

Kvarter 254

Markanvändningen i kvarter 254 förblir alltjämt som kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader. Exploateringstalet är oförändrat. Beteckningen K preciseras som K-1. Kvartersgränsen flyttas ett litet stycke på grund av trafikarrangemanget i siktområdet vid korsningen mellan Storörsvägen och Nya Borgåvägen. Tomtanvändningen underlättas när man kan ta bort områdesreserveringen för en ledning under jorden (s.k. heta linjen, telefonkabelförbindelse mellan stormakter).

I det allmänna parkeringsområdet LP-6 intill K-1-området reserveras bl.a. 170 bilplatser för småbåtshamnens behov och 15 bilplatser för kvarter 258.



Bild 30. Illustration från södra sidan av Nya Borgåvägen.

Kvarter 255

Kvarteret är ett f.d. område för småbåtshamnen på Lillören (LV), vilket ändras till område med egen strand för fristående småhus AO-4 och AO-5. Byggnaderna är låga till sin karaktär och sett från havet och den motsatta stranden utgör byggnaderna i kombination med de slingrande strandlinjerna en rytmisk vy som återspeglar stämningen i strandområdena som motvikt till den regelbundna strandlinjen vid strandtorget och hamnområdet. I området har det förekommit olovlig deponering, muddring och nedskräpning. Även om de förorenade områdena har utretts, har kvaliteten och omfattningen av föroreningarna har inte kartlagts i större omfattning. Innan man börjar bygga i kvarteret eller vidtar andra åtgärder, bör en utredning lämnas in till miljöskyddsmyndigheterna om jordmånens tillstånd och eventuellt förorenade eller nedskräpade områden ska istandsättas.

Terrängen är flack, och därför ska alla tomter fyllas och formas. I nya byggnader ska det lägsta golvplanet ligga på minst + 3 meters höjd. Terrängändringarna förutsätter en av experter uppgjord plan, vilken säkerställer den geotekniska stabiliteten, strandens erosionsbeständighet och att åtgärderna utförs på rätt sätt.

Kvartersområdena 255 med egen strand för fristående småhus, AO-4 och AO-5, ramar in Lillörens strandområden i väster.



Bild 31. Illustration av västra stranden.

Kvarter 256

I kvarter 256, tomt 1, gränsar en del av AL-2 till Storörsvägen. På tomt 1 tillåts byggande av bostads-, affärs- och kontorslokaler. Av våningsytan ska minst $\frac{3}{4}$ användas för bostadslägenheter. I den nedersta våningen, under vistelseplanet, finns bilparkeringsplatser samt eventuellt tekniska utrymmen och andra hjälputrymmen. I hörnet mot Storörsvägen finns även en reservation för en affärslokal i den nedersta våningen. Vistelseplanet ovanpå den täckta, nedersta våningen förses med planteringar och olika konstruktioner som gör att invånarna får ett trivsamt park- och lekområde att vistas i. I de övre våningarna byggs bostäder.

I kvarter 256, tomt 2, gränsar en del av AR-1 i väster till Lillörsvägen. Tomt 2 är ett kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus med 1 1/2 våning. För byggnaderna har maximihöjder för vattentaken fastställts. Ett mål är också att höjden på byggnaderna på ett terrassliknande sätt ska trappas av mot stranden.

Byggnadsmassan är en byggnad i 3 1/2 våningar som består av lägenheter i ett eller två plan och buktar ut kraftigt i gatans riktning. Den västra kanten av vistelseplanet kantas av en grupp fristående hus och parhus med lekplatser. Från kvarterets västra kant öppnar sig en vy västerut över och mellan husen i kvarter 255.

I kvarter 256 ska det lägsta golvet i nya byggnader ligga minst på nivån + 3 meter. Därtill ska utredningar göras över tillståndet på jordmånen, och när det gäller fyllnadsarbeten ska samma punkter beaktas som i kvarter 255.



Bild 32. Illustration av bostadsområdet i väster.

Kvarter 257

I kvarter 257 öster om Storörsvägen tillåts bostads-, affärs- och kontorsbyggander (AL-2) av liknande typ som på tomt 256/1. Av våningsytan ska minst $\frac{3}{4}$ användas för bostadslägenheter. På gatunivån i hörnen mot Storörsvägen finns affärslokaler t.ex. för båtillbehörsbutik och båtaffär. Byggnaden har kraftiga utbuktningar (burspråk, indrag och balkonger) och uppförs delvis i terrasser. I den södra delen av kvarteret har lek- och utevistelseplatser anvisats.

I kvarter 257 ska det lägsta golvet i nya byggnader ligga minst på nivå + 3 meter. Därtill ska utredningar göras över tillståndet på jordmånen, och när det gäller fyllnadsarbeten ska samma punkter beaktas som i kvarter 255.



Bild 33. Illustration av östra stranden.

Kvarter 258, VU-8- och EV-1-området vid Storörsbottnet

Vid den östra stranden i detaljplaneområdet har reserverats ett område för idrotts- och rekreationstjänster (VU-8) för kanotklubbens verksamhet.

På den södra sidan av kanotstranden, i kvartersområdet P-1 i kvarter 258, byggs förvaringsutrymmen för kanoterna samt en kanotklubb-/cafébyggnad i anslutning till kanotbryggarna i spetsen av den östra udden. 15 bilplatser anläggs på området som reserverats för allmän parkering LP-6. I kvarter 257 ska det lägsta golvet i nya byggnader ligga minst på nivån + 3 meter. Terrängändringarna förutsätter en av experter uppgjord plan, vilken säkerställer den geotekniska stabiliteten, strandens erosionsbeständighet och att åtgärderna utförs på rätt sätt.



Bild 34. Illustration av kanotklubbhuset/caféet.

Kvarter 259

Strandtorgets östra del kantas av bostads-, affärs- och kontorsbyggnaderna, AL- 1, i kvarter 259. Av våningsytan ska minst $\frac{3}{4}$ användas för bostadslägenheter. En del av områdets restaurang- och butikstjänster finns i gatuplanet. I de högre våningarna byggs förstklassiga lägenheter i ett eller två plan jämte takvåningar. De lägenheter som byggs i markplanet får gårdsplaner i terrasser.

I byggnadernas fasader urskiljer sig våningen i gatuplanet med sitt stenmaterial från den ljusare byggnadsmassan, i stenmaterial, ovanför. Byggnadernas fasader mot gatan och torget fastställs genom planbestämmelser och byggsättsanvisningar så att de buktar ut kraftigt vid burspråken, indragen och balkongerna.

I kvarter 259 ska det lägsta golvet i nya byggnader ligga minst på nivån + 3 meter. Därtill ska utredningar göras över tillståndet på jordmånen, och när det gäller fyllnadsarbeten ska samma punkter beaktas som i kvarter 255.



Bild 35. Illustration 1 av strandtorget.

Kvarter 260

Västra delen av strandtorget kantas av bostads-, affärs- och kontorsbyggnaderna (AL-1 och AL-2) på tomterna 260/2 och 3. I våningarna på gatuplanet finns huvuddelen av områdets restaurang- och butikstjänster, t.ex. service i anslutning till gästhamnen, lokaler för evenemangsföretag, små butiker m.m. I de övre våningarna byggs förstklassiga lägenheter i ett eller två plan och takvåningar. I byggnadernas fasader urskiljer sig våningen i gatuplanet med sitt stenmaterial från den ljusare byggnadsmassan, i stenmaterial, ovanför. Byggnadernas fasader mot gatan och torget fastställs genom planbestämmelser och byggsättsanvisningar så att de buktar ut kraftigt vid burspråken, indragen och balkongerna.

På tomt nr 260/1, i kvartersområdet för kopplade bostadshus eller radhus AR-2, är byggnaderna fristående hus i 2½ plan, vars lägsta våning i regel utgörs av garagen och tekniska utrymmen. Det högsta tillåtna antalet bostäder är 6.

I kvarter 260 ska det lägsta golvet i nya byggnader ligga minst på nivån + 3 meter. Därtill ska utredningar göras över tillståndet på jordmånen, och när det gäller fyllnadsarbeten ska samma punkter beaktas som i kvarter 255.



Bild 36. Illustration 2 av strandtorget.

LP-2 och LP-6

Allmänna parkeringsområden, LP-2 ja LP-6, placeras i närheten av torgområdet och affärslokalerna. Därtill anläggs parkeringsplatser (p) längs Storörsvägen. LP- områdena och p-områdena kommer att användas allmänt av hela området och omfattar ca 340 parkeringsplatser. En del av parkeringsplatserna i LP-6- och p-områdena har anvisats genom en planbestämmelse för kvarteren 258 och 261 samt för dem som använder båtbyggarna i lv-1-området. Möjligheten att parkera längs gatan på annat håll utreds närmare i samband med utarbetandet av byggsättsanvisningarna och gatuplaneringen för hela området.

I Finland tillämpas för närvarande dimensioneringsprincipen 1 bilplats/3 båtplatser (bl.a. i Esbo, Helsingfors och även på andra orter i Finland, källa: Marinetek Oy). Dimensioneringen för Storören fastställs mer rymligt: 1 bilplats/2 båtplatser i den östra delen av båthamnen lv-1. För den västra hemmhamnen lv-2 har ingen bilparkering reserverats. Denna hemmhamn är avsedd för sådana invånare i närområdet vars båtplats inte förutsätter bilplats, eller som har en bilplats i de närliggande bostadskvarteren.

Kvarteren 261 och 262, lv-1, lv-2, lv-3

I detaljplanen fastställs närmare de delområden av vattenområdet W, i vilka bryggor kan placeras: i de två områdena för hemmahamnsbryggor lv-1 och lv-2, samt i området för gästhamnsbryggor lv-3. I det östra bryggområdet lv-1 är det beroende på båtarnas storlek möjligt att anlägga högst ca 340 båtplatser. I det västra hamnområdet lv-2 kan beroende på båtarnas storlek anläggas högst ca 150 båtplatser. I lv-3-området rymmer sammanlagt ca 100 båtar; fiskefartyg, förbindelsebåtar, skärgårdsbornas båtar m.m. medräknade. För båtfarare finns reserveringar för gästhamns- och fiskehamnsservice, skärgårdsbornas båtplatser, brygga för förbindelsebåten och en officiell förbindelse till hamnfarleden.

De befintliga servituterna t.ex. om båtplatserna flyttas eller tas bort i en separat fastighetsförrättning.

Kvartersområdet för servicebyggnader P-2 i kvarter 261 ligger i den södra delen av planområdet. Kvarteret omges av havet och kopplas med en stabil konstruktion till fastlandet. I kvarteret anläggs en flytande badinrättning med restaurangtjänster. Badinrättningen kan också uppföras på en grund.

Kvartersområdet för en servicestation LH i kvarter 262 ligger i den sydöstra kanten av detaljplaneområdet. Den är avsedd för distribution av bränsle till båtarna. Bränslepumpen, som omges av vatten, ansluts med stabila konstruktioner till fastlandet, där bränsletankarna är placerade. Innan bygglov beviljas ska miljötillstånd skaffas för verksamheten.

Byggnaderna och konstruktionerna i bägge kvarteren ska till sin allmänna natur vara låga och transparenta. Ytmaterialen ska ha en mörk nyans. Badinrättningen breddar och gör det särpräglade serviceutbudet mångsidigare i området.



Bild 37. Illustration 1 över hamnområdet, hemmahamnen, bensinstationen och den flytande badinrättningen/restaurangen.

Kvarter 263 och 264

Kvarteren för fristående småhus AO-6 ligger i slutningen som stiger upp på norra sidan av Nya Borgåvägen, lv 170. Konsekvenserna av trafikbullret beaktas i planbestämmelserna i form av bestämmelser om ljudisolering i byggnadernas konstruktioner. Byggandet av nya bostäder i bullerområdet förutsätter också att den del av gårdsplanen där invånarna vistas på skyddas mot trafikbullret med konstruktioner som lämpar sig och planerats uttryckligen för detta ändamål. Kalkyler av en kompetent expert ska läggas fram över bullerskyddets effekt.

För närvarande ansluter tomterna direkt till Nya Borgåvägen. Kvarter 264 fördelas på olika tomter och körningen till tomterna måste pga. de nya arrangemangen vid Nya Borgåvägen (lv 170) flyttas till Immersbyvägen, och körförbindelsen till tomterna 263/1 och 2 flyttas längre norrut på Immersbyvägen.

5.3.2 Övriga områden

Skyddsgrönområden, närrekreationsområde och områden för idrotts- och rekreationstjänster

EV-1, EV, VL, VU ja VU-7

På bägge sidor av udden, i de områden som omsluter de innersta delarna av vikarna, anläggs en friluftsled längs stranden, vilken även fungerar som lätttrafikförbindelse. Omväxlande vyer skapas längs rutten med hjälp av planteringar och profileringar av markytan.

Stranden till viken som gränsar till landsväg 170 i den nordöstra delen av detaljplaneområdet utgör ett särskilt viktigt skyddsgrönområde EV-1 med tanke på naturens mångfald. Det finns behov av en friluftsled genom området i riktning mot öster. Vid planeringen och anläggandet av denna ska man förutom den känsliga naturen även ta fasta på de krav landskapsbilden ställer.

Skyddsgrönområdet EV vid den norra delen av Örnviksvägen ska vara tätt planterat med träd och buskar. I området kan man också bygga konstruktioner och vallar som skydd mot trafikbullret. Med tanke på anpassningen till miljöbilden förutsätter sådana dock en helhetsplan för hela EV-området som utarbetats av en kompetent sakkunnig samt ett förstklassigt genomförande.

Tillståndet på jordmånen i VL-, VU- och VU-7-områdena ska utredas. Även om de förorenade områdena har utretts på flera ställen, har en del av området fortfarande inte undersökts och kvaliteten och omfattningen hos föroreningarna har inte kartlagts tillräckligt. Innan andra åtgärder vidtas ska en utredning lämnas in till miljöskyddsmyndigheterna om jordmånens tillstånd, och eventuellt förorenade eller nedskräpade områden ska istandsättas.

Terrängen formas på de flacka strandområdena. Terrängändringarna förutsätter en av experter uppgjord plan, vilken säkerställer den geotekniska stabiliteten, strandens erosionsbeständighet och att åtgärderna utförs på rätt sätt.

I VU-7-området byggs bl.a. en lekplats och en park som tjänar hela området. En del av området istandsätts till allmän simstrand. I området får man bygga en liten ekonomibyggnad som behövs för verksamheten. Den parkering som behövs för VU-7-området finns i de allmänna parkeringsområdena och parkeringsplatserna längs gatorna.

Gatu- och trafikområden

I planen kvarstår Storörsvägen på samma plats, om än som en förlängd gata. Storörsvägen är en boulevardliknande huvudgata med planteringar. Den har korridorer för den lätta trafiken och parkeringsplatser längs gatan.

Namnet Lillörsvägen flyttas till ett annat gatuavsnitt: nu används detta namn på den gata som går från sydost till nordväst. Gatans södra del fredas från genomfartstrafik; endast lätt trafik och körning till tomterna tillåts.

Örnviksgränden, Örnviksstigen och gamla Lillörsvägen förenas till en gata som kallas Örnviksvägen.

Sibbostranden är en ny gata som bildar en rutt till de allmänna parkeringsområdena, bakom Storörsvägen och de byggnader som omger strandtorget.

Den nya gatan/vägen för fotgängare Heta linjen har fått sitt namn av reserveringen för en ledning, där det på 1960-talet fanns en telefonlinje för stormakternas ledare, "Heta linjen".

Strandtorget och hamnstranden är kommunens offentliga, öppna plats med möjlighet till servicetrafik.

Lätt trafik

I skyddsgrönområdet i norr (EV-1) ges möjlighet till en cykel- och gångbana i riktningen öster-väster till busshållplatsen vid Nya Borgåvägen. Likaså möjliggörs bevarandet av strandstigen vid Storörsbottnet.

I den västra ändan av Örnviksvägen kan en planskild anslutning för den lätta trafiken anläggas som en underfart, men detta markområde överförs till Helsingfors och visas därför i planförslaget som ett riktgivande förslag.

Sikten vid korsningen mellan Nya Borgåvägen och Storörsvägen förbättras genom sänkningar av vägens höjddimensioner, en utvidgning av korsningsområdet, farthinder och upphöjda korsningar för lätttrafiken.

Parkering

Parkeringen i anslutning till bostäderna förläggs intill bostadsbyggnaderna eller under dessa. Dimensioneringen för fristående småhus (AO) är 2 bilplatser/bostad, rad- och parhus (AR) 2 bilplatser/bostad, flervåningshus (AL) 1 bilplats/bostad samt 1 bilplats/40 vy-m², vilket har fastställts i detaljplanebestämmelserna.

Allmänna parkeringsområden placeras mellan byggnadsmassorna på båda sidorna av Storörsvägen, samt i LP-områdena utanför byggnadsmassorna längs Storörsvägen.

Parkeringsområdena på marken avgränsas från gatu-utrymmet och struktureras med hjälp av planteringar, skyddstak och rader av träd. Genom en parkeringsnorm fastställs minimiantalet bilplatser som ska anläggas samt mängden planteringar i förhållande till antalet bilplatser.

5.4 Trafik

Trafikarrangemang

Korsningen med Storörsvägen utgör huvudanslutningen från planeringsområdet till Nya Borgåvägen. Trafikmängden på Nya Borgåvägen är ca 6 000 fordon i dygnet. Den nuvarande korsningen kan inte hantera den växande trafiken och tilläggsbyggandet på Storören – särskilt besvärligt är det att svänga till vänster mot Helsingfors och från Söderkulla mot Storören. För att trafiken ska löpa smidigt förutsätts att vägskalet förses med anslutningsfiler.

Filer anläggs för den svängande trafiken, liksom mittrefuger för fotgängare på bägge sidor om korsningen. Två anslutningar till tomterna i närheten av korsningen flyttas för att skyddsavståndet på 45 m från korsningen ska förverkligas.

Nya Borgåvägens längdlutning är idag ca 4,5 % öster om Storörsvägen. I samband med förbättringarna av korsningen föreslås att höjdpositionerna både på nya Borgåvägen och på Storörsvägen justeras så att längdlutningarna är ca 3 % när man kommer till anslutningen.

Förbindelsen från planeområdets västra del till Nya Borgåvägen (nu Örnviksgränden, i planen Örnviksvägen) kvarstår oförändrad.

I planlösningen föreslås att den lätta trafiken dirigeras till den befintliga cykel- och gångbanan norr om nya Borgåvägen. Underfarten skulle anläggas i närheten av anslutningen till Bäckängsvägen/Villanella nära planområdets västra kant. Här skulle underfarten passa bra in i terrängen eftersom Nya Borgåvägen är på en nästan 3 meter hög vall vid det här stället.

Det bästa läget för den planskilda anslutningen är delvis på planområdet och delvis på det område som blir på Helsingforssidan.

5.5 Planens konsekvenser

I 1 § i markanvändnings- och byggförordningen konstateras, att vid utredning av sådana konsekvenser av planer som avses i 9 § i markanvändnings- och bygglagen (132/1999) ska beaktas den aktuella planens uppgift och syfte, tidigare gjorda utredningar samt andra omständigheter som inverkar på behovet av utredningar. Utredningarna ska innehålla tillräckliga uppgifter för att det skall vara möjligt att bedöma vilka betydande direkta och indirekta konsekvenser som genomförandet av planen har för:

- 1) människors levnadsförhållanden och livsmiljö;
- 2) jord- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet;
- 3) växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna;
- 4) region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi och trafiken;
- 5) stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.

De viktigaste konsekvenserna som ska utredas för denna detaljplan gäller trafiken, landskapet, region- och samhällsstrukturen samt människornas levnadsförhållanden och livsmiljö.

5.5.1 Relation till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och till landskapsplanen

Av de olika grupperna av riksomfattande mål för områdesanvändningen berörs detaljplanen särskilt av kriterierna om "en fungerande regionstruktur" och "en integrerad samhällsstruktur och en livsmiljö av god kvalitet".

De allmänna målen för en fungerande regionstruktur är bland annat:

- "Genom områdesanvändningen stöder man en balanserad utveckling av regionstrukturen och förstärker näringslivets konkurrenskraft och landets internationella ställning..."
- "Utvecklingen av regionstrukturen och områdesanvändningen bygger i första hand på områdenas egna styrkor och lägesfaktorer."

De allmänna målen för en integrerad samhällsstruktur och en livsmiljö av god kvalitet är bland annat:

- "Att livsmiljöerna fungerar och är ekonomiska främjas genom att man nyttjar den befintliga samhällsstrukturen och gör tätorterna mer enhetliga"
- "Samhällsstrukturen utvecklas så att tjänster och arbetsplatser är lättillgängliga för olika befolkningsgrupper."
- "Genom områdesanvändningen främjas verksamhetsbetingelserna för näringslivet genom att tillräckliga områden reserveras för verksamheterna. Vid placeringen av dessa fästs uppmärksamhet på nyttjandet av den befintliga strukturen och en bra tillgänglighet."
- "Vid utvecklingen av samhällsstrukturen strävar man efter att minska trafikbehovet, förbättra trafiksäkerheten och främja förutsättningarna för kollektivtrafiken."

Genomförandet av Storören stärker den kommande samhällsstrukturen i området i anslutning till verkställandet av Östersundom. Planläggningen av området är förenligt med Östra Nylands landskapsplan och generalplanen för Sibbo 2025.

5.5.2 Landskap, stadsbild och kulturarv

I och med detaljplanen kommer områdets nuvarande karaktär att förändras helt. Det ovårdade och lageraktiga intrycket ger vika för det nya bostadsområdet. Landskapsmässigt är förändringen i huvudsak positivt, både när det gäller när- och fjärrlandskapet. I fjärrlandskapet förändras silhuetten till en del av det framtida, tätt bebyggda området i sydvästra Sibbo och Majvik.

Den frodiga naturen på Storören blir hårdare och mer stadsliknande. De mest synliga förändringarna i landskapet beror på de fyllningsarbeten som ska göras. Från de områden som ska fyllas ut är man tvungen att helt eller delvis röja bort vegetationen. Det tar år innan de nya planteringarna ger grönska åt området. Från havet sett blir det nya, allmänna intrycket byggnadsdominerat, eftersom stränderna även vid torget och båthamnen är starkt bebyggda. Från Nya Borgåvägen och Villanella ter sig området grönare, eftersom stränderna sluttar svagt mot havet.

Badstranden kommer i framtiden att finnas på VU-7-området vid den västra viken. Området vetter mot söder och sydväst och vädersträcket är fördelaktigt för badstranden och dylik verksamhet. I detaljplanen ges även möjlighet att bygga en flytande badinrättning i den södra delen av planeområdet.



Bild 38. Vy från hörnet av den östligaste byggnaden i Villanella mot Storören. Mellan områdena ligger en dalsänka.

Byggnadsmassorna följer i huvudsak strandlinjen och anpassas till terrängformerna. Av de befintliga byggnaderna på planeområdet kommer egnahemshusen och den nya affärsbyggnaden i norr att bevaras. De övriga byggnaderna och konstruktionerna, främst i anslutning till hamnverksamheten, ska rivas. Kanotklubbens område blir kvar ungefär på samma plats som tidigare.

Användningen av de stora småhustomterna i den norra delen kan effektiveras genom kompletteringsbyggande. De tomtdelar som byggs ut ska följa bestämmelserna i detaljplanen, och nya byggnader ska följa detaljplanen.

Fyllnadsarbetena på Storören och Lillören sträcker sig ända till den södra delen av tomterna på Örnviksvägen i planen. Därför kommer till exempel raden av silverpilar längs den norra kanten av vinterförvaringsområdet för båtar att försvinna helt.

Fyllningarna och nybyggnaderna döljer havsutsikten för en del av de befintliga egnahemstomterna. Av dagens egnahemshus är ett beläget så lågt att utsikten från det mot havet försvinner eller försämras betydligt. För övrigt ligger byggnaderna i området på nivå + 3 meter eller högre. Vid dessa bevaras havsutsikten åtminstone i riktning sydväst. Det småstadsaktiga byggande som tillåts i planen förhindrar de direkta utsikterna mot söder.

Det offentliga utrymme i området blir betydligt mer stadsliknande och nybyggandet styr också kraftigt riktningarna på utsikterna. Den tydligaste utsiktaxeln öppnar sig när man kommer till området längs huvudgatan Storörsvägen, längs hela dess längd via strandtorget och båthamnen mot havet. Disponeringen av byggnadernas massor möjliggör havsutsikter även från de högsta våningarna i de byggnader som ligger i områdets innersta delar.

Inga objekt som skulle kräva skydd har konstaterats i området. Telefonkabeln Heta linjen, en historiskt intressant linje för kontakter mellan stormakter, går genom området. Denna kommer att tas bort eftersom den är onödig och tekniskt sett föråldrad redan sedan flera år tillbaka.

5.5.2.1 Förslag till lindring av konsekvenserna

Den befintliga vegetationen nära de nya byggnaderna ska bevaras i mån av möjlighet. I de områden som ska fyllas är det i praktiken besvärligt att bevara vegetationen eftersom växtförhållandena kommer att förändras radikalt. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid gränzonerna till fyllnadsområdena.

Vid den fortsatta planeringen ska uppmärksamhet fästas vid behandlingen av strandområdena och grönområdesplaneringen. Särskilt i den funktionella kärnan som utgörs av torget/skvären ska områdets trivselfaktorer och särprägel beaktas bl.a. med hjälp av vegetationen.

5.5.3 Konsekvenser för naturmiljön

Området har sedvanliga naturvärden och inga sällsynta eller utrotningshotade växter har påträffats.

På norrsidan av Örnviksvägen och omedelbart på sydsidan i områdena ovanför höjdkurvan + 3 meter görs inga fyllnadsarbeten, och därför kommer trädbeståndet och vegetationen på gårdsplanerna inte att förstöras av den anledningen.

I områden med översvämningsrisk ska den lägsta golvnivån i byggnaderna ligga på minst + 3 m. Detta förutsätter att de tomter som ligger i de flacka områdena byggs i terrasser och fylls ut. I de områden som fylls ut blir man tvungen att förnya största delen av vegetationen.

Klibbalslunden längs Nya Borgåvägen är det mest betydande objektet för naturens mångfald och ska bevaras till den del som ingår i planeområdet.

Enligt en utredning om den submarina naturen utgör de områden, där skalbaggsarten stor natebock (*Macrolea pubipennis*) kan förekomma, de mest värdefulla områdena. För dessa områden har inga byggnader eller förändringar planerats.

5.5.4 Konsekvenser för naturresurserna och för yt- och grundvattnet

På området deponeras jordmassor så att byggnaderna uppförs på en höjd ovanför + 3 meter och nya gatuområden anläggs ovanför + 2 meter. Regnvatten leds från gatuområdena och deras innersta delar ut i havet. Från de gatuområden som ligger under nivån 3 meter vid stranden, leds regnvattnet från de hårda ytorna ut i havet.

Norr om Örnviksvägen byggs därtill en fristående avloppskanal för att avleda vattnet från södra delarna av de särskilt låga från de särskilt låga tomterna.

5.5.5 Bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna

Anslutningen i planen fungerar bra med de uppskattade trafikmängderna. När höjdläge på Nya Borgåvägen och Storörsvägen justeras förbättrar detta både smidigheten och trafiksäkerheten.

När den lätta trafiken leds under Nya Borgåvägen till den norra sidan av vägen förbättras trafiksäkerheten både för den befintliga och den planerade bosättningen.

5.5.6 Buller

Bullernivåerna i områdena närmast Nya Borgåvägen överskrider riktvärdet enbart med dagens trafikmängder. I och med den prognostiserade trafiktillväxten kommer bullernivån och -olägenheterna att öka ytterligare. Om spårtrafiklösningen för den lokala kollektivtrafiken inte genomförs, kommer bullret från biltrafiken sannolikt att öka mer än vad kalkylerna visar.

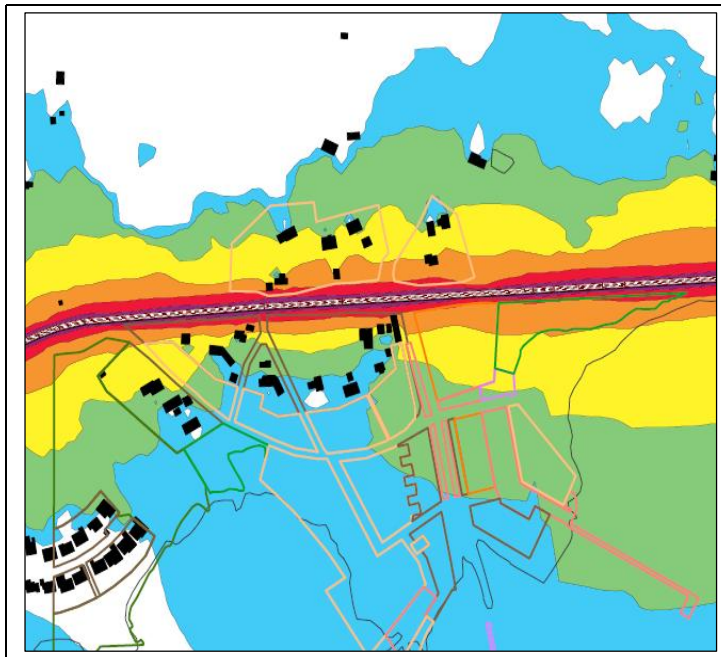
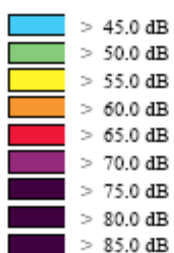


Bild 12 Bullermodellering för vägnätet vid Storören i Sibbo. Dagbullerområdena enligt den trafik som förutspås, bullernivå i genomsnitt dagtid kl. 7-22. (WSP Finland 2008).



Förklaringar

Nordisk kalkyleringsmodell för vägtrafiken; genomsnittlig bullernivå 2 m över markytan.

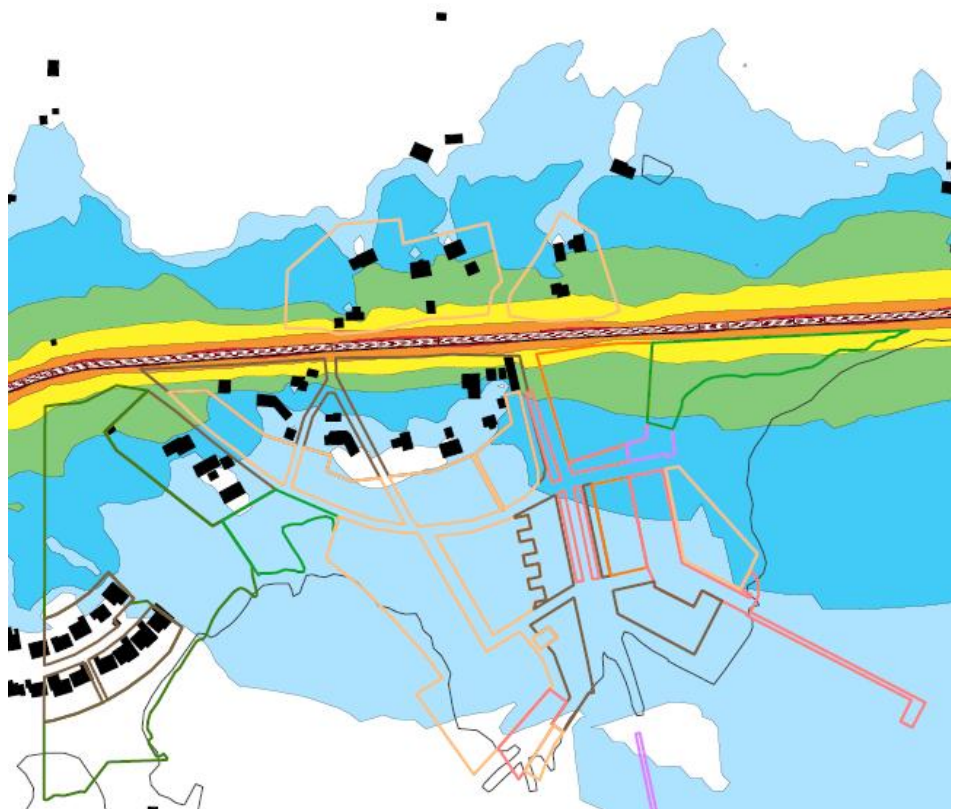


Bild 130. Bullermodellering för vägnätet vid Storören i Sibbo. Nattbullerområdena enligt den trafik som förutspås, bullernivå i genomsnitt nattetid kl. 22-7. (WSPFinland 2008)

Bullernivån i planeområdet överskrids både i de områden som planlagts för boende och i de områden som anvisats för rekreation. På grund av den höga bullernivåern rekommenderas bullerbekämpning. I planen ges en bestämmelse om att byggnadernas konstruktioner i bullerområdena ska ha en ljusisolering på 35 dB.

I kvarteren som gränsar till landsväg 170, samt tomterna 3,4 och 5 i kvarter 250 skall bullerskyddet för de nya eghahemshusen planeras och förverkligas så att trafikbullret vid utevistelseplatserna inte överstiger statsrådets riktvärde för högsta nivå, enligt trafikprognosen för landsväg 170 år 2030.

Det är problematiskt att genomföra bullerbekämpningen eftersom några byggnader ligger mycket nära vägen eller högre än vägområdet. Bullerväggarnas effekt minskas också av vägförbindelser som kräver öppningar i skyddet. De extra höga och breda transporterna österut i anslutning till den tunga trafiken från Nordsjö hamn körs längs landsväg 170. I utredningarna har man strävat efter att förutse ökningen i trafiken – särskilt den tunga trafiken – till och från Nordsjö hamn.

För att skydda den nuvarande och kommande bosättningen från trafikbullret föreslås att Nya Borgåvägen ska beläggas med s.k. tyst asfalt. Detta skulle sänka bullernivån med -3 dB. I det nya läget går vägen mitt genom ett tätt bebyggt område. Därför är det motiverat att sänka hastigheten med 10 km/h till 50 km/h, vilket är nivån för tätorter. Detta sänker bullernivån med ytterligare -2 dB. Med dessa åtgärder uppnås en minskning av bullernivån på -5 dB i de kvarter som ligger närmast landsvägen. Samtidigt skulle trafiksäkerheten förbättras på vägavsnittet lv 170.

5.5.7 Bedömning av konsekvenserna för människorna

Bedömningen av konsekvenserna för människorna har gjorts av experter på konsekvensbedömning och planläggarna. Vid bedömningen har man tagit fasta på de utlåtanden och åsikter som lämnats in om planutkastet, responsen på möten för allmänheten, uppgifter som skickats in på responsblanketter samt den rikliga övriga responsen som kommit in per e-post, brev och telefon av invånarna och andra aktörer i området.

5.5.7.1 Konsekvenser för boendet och hur man rör sig i området

Byggandet av området inverkar på levnadsförhållandena för den nuvarande bosättningen. Utsikten mot havet försämras i och med att nya byggnader uppförs och marken höjs. Arbetet med att höja marken förutsätter åtgärder även på befintliga gårdsplaner. Å andra sidan kan utvecklandet av området att höja tomtvärdet. Byggandet av området förbättrar livsförhållandena för den befintliga bosättningen också i och med att hamnen snyggas upp och servicen i området förbättras.

Byggandet inverkar även på utsikten för den bosättning som finns på den motsatta stranden till Storören. Förändringarna upplevs kanske som negativa eftersom området bebyggs, men å andra sidan som positiva eftersom området får en ansiktslyftning.

Den växande trafiken kan medföra olägenheter för invånarna. Anslutningen till Nya Borgåvägen kommer dock att bli tryggare genom de nya trafikarrangemangen. Även för den lätta trafiken förbättras säkerheten med nya trafikarrangemang. Dessa kan medföra förändringar för hur de nuvarande invånarna tar sig till sina tomter.

5.5.7.2 Konsekvenser för båtliv och annan rekreation

Förändringarna i området har betydande följder för vinterförvaringen av båtar då de nuvarande möjligheterna försvinner. För vinterförvaringen håller man på att söka ett nytt, lämpligt område i Sibbo. Då förvaringsområdet eventuellt flyttas längre bort från stranden medför detta kostnaderna för transporten av båtar antingen till sjöss eller på land. Då båtägarna underhåller sina båtar både före och efter säsongen, ska förvaringsområdet lämpa sig även för sådant arbete. I det nuvarande området finns ett förråd/en liten verkstad för smärre båtreparationer.

Förhållandet angående bryggplatserna kommer att vara ett annat när ägoförhållandena för bryggorna ändras. Båtfararna skulle önska ett separat avtal med kommunen om bevarandet av båtplatserna och hyrorna samt rätten att sjösätta och ta upp båtarna. Bryggorna används av dem som rör sig med fritidsbåtar, skärgårdsbor, fiskare, pråmar, taxibåtar och sightseeingbåtar. På området finns det många båtplatsservitut. I planförslaget har antalet parkeringsplatser utökats så att områdena för allmän parkering har över 340 platser, varav 170 har anvisats för båtfarare och resten för den övriga allmänheten. Ett mål med detaljplaneringen har varit att skapa tillräckligt med parkeringsplatser i området.

Förändringarna i området kan även ha andra konsekvenser för båtsällskapens och fiskarnas verksamhet. Sibbo Kanotklubb, till exempel, kan dock fortsätta sin verksamhet på området. Föreningarna är dock oroade över eventuella höjningar av hyrorna. Fiskarna har en ismaskin, för vilken en egen plats har planerats intill bryggan (ET-6) i den nya planen.

Likaså har en plats för en båtversch (ET-7) angivits i den södra delen av

torgområdet. Även för tömning av septitankar och för avfallsservice för gästande båtar, skärgårdsbåtar och småbåtar har en egen plats planerats till stranden, mitt i hamnen.

Rekreationsmöjligheterna förändras allteftersom området övergår från naturligt tillstånd till tät bebyggelse. Stränderna i naturligt tillstånd försvinner och med dessa möjligheten att röra sig längs stränderna. Å andra sidan förbättras förbindelserna till de övriga områdena i strandens riktning (Korsnäs och Majvik), eftersom en strandväg eller ett förbindelsebehov har märkts ut mellan dessa områden i planen. I området erbjuds en ny badstrand i VU-7-området vid den västra viken, liksom en alternativ badmöjlighet (badinrättningen). Området snyggas upp och servicen förbättras. I området anläggs ett vidsträckt torgområde för allmänhetens bruk.

5.5.7.3 Konsekvenser för den sociala gemenskapen

Utvecklingen av området förändrar tydligt karaktären och påverkar stämningen i det. Förändringarna kan försämra den sociala gemenskapen bland de nuvarande invånarna och användarna (t.ex. båtfararna). Å andra sidan kan de bädda för en helt ny slags gemenskap. I området har bl.a. restauranger, torgområde, en allmän badstrand och affärslokaler planerats. Merparten av den tidigare privata Lillören öppnas i förslaget längs södra stranden för allmänt bruk och den allmänna tillgängligheten till hela udden och möjligheterna att röra sig fritt förbättras jämfört med tidigare.

5.5.7.4 Konsekvenser för servicen och ekonomin

Projektet förbättrar servicen i området. För området planeras bl.a. restauranger, affärslokaler, en badinrättning och torgområde. Det växande serviceutbudet skapar arbetsplatser och inverkar därmed positivt på ekonomin.

5.5.7.5 Konsekvenser för hälsan

Projektet har inga nämnvärde negativa konsekvenser för hälsan. Eventuella skadliga konsekvenser hänger ihop med olycksfallsrisken, bullret och utsläppen som hänger samman med de växande trafikmängderna.

Saneringen av den förorenade marken söder om Örnviksvägen har en positiv inverkan på hälsan. Tyst asfaltbeläggning och en sänkning av hastigheten med 10 km/h på Nya Borgåvägen har också en positiv hälsoinverkan, bl.a. eftersom bullernivån på gårdsplanerna sjunker.

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

Sibbo kommun och samarbetspartnern har ingått ett markanvändningsavtal samt ett avtal om hamnområdet. Kommunstyrelsen godkände avtalen på sitt möte 2.12.2008. Avtalen godkändes efter att förslaget till detaljplan och detaljplaneändringen för Storören hade godkänts av kommunstyrelsen.

I markanvändningsavtalet har avtalats om genomförandet av området och kostnaderna för detta. Enligt avtalet ska samarbetspartnern, på egen bekostnad och på den nivå kommunen förutsätter, utföra alla byggnadsarbeten i markbytes-, fyllnings- och bryggområdena som syftar till att sätta avtalsområdet i byggbart skick; och bygga eller låta bygga den interna kommunaltekniken dvs. gatunätverket i avtalsområdet inklusive den grundläggande renoveringen av anslutningen till den allmänna vägen lv 170, cykel- och gångbanorna, torgområdena samt vatten- och avloppsnätverket på egen bekostnad; samt bygga eller låta bygga parkerna i avtalsområdet på egen bekostnad. Tidtabellerna för byggandet avtals om separat.

I avtalet om hamnområdet har parterna kommit överens om byggandet av båthamnen och den utrustning denna kräver samt detaljerna i båthamnen.

I anslutning till detaljplanen och ändringen av detaljplanen utarbetas för området bindande byggsättsanvisningar och planeringsanvisningar för näromgivningen, i vilka fastställs bl.a. byggsättet, materialen, inredningen och belysningen i de allmänna områdena, såsom gatuområdena, parkerna och strandtorget. Även anvisningarna för byggnaderna i området preciseras bl.a. beträffande gårdsplanerna, lekplatserna, fasaderna, färgsättningen och materialen.