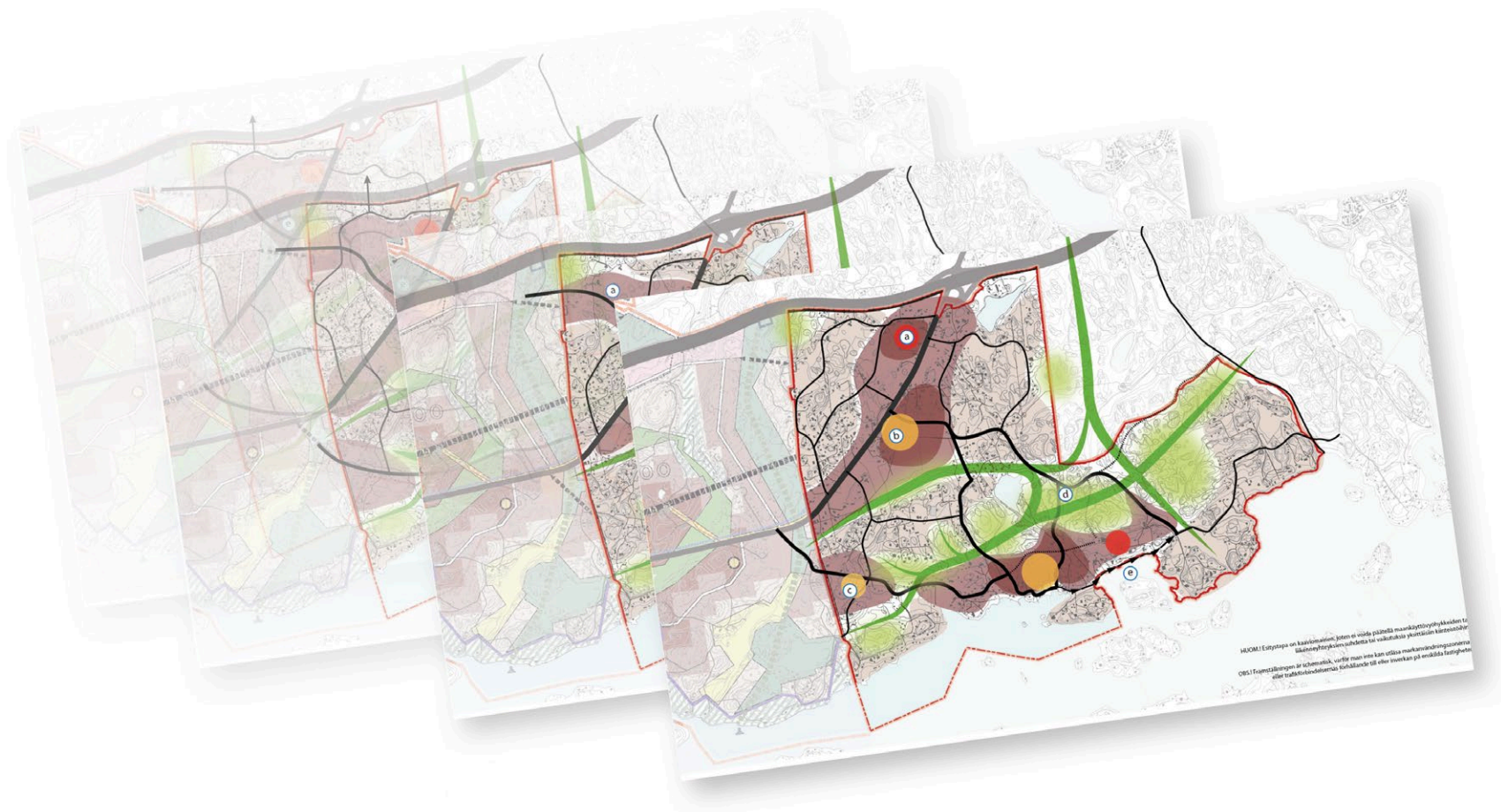




Rakennemallit | Strukturmodeller

Kyselyn tulokset ja rakennemalliehdotus

Resultat av förfrågan och strukturmodellförslaget

10.6.2019

Kunnanhallituksen 6.2.2018 hyväksymät tavoitteet

yleiset tavoitteet

- yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja hyödyntäminen
- elinkeinoelämän vahvistaminen
- elinympäristön laadun parantaminen
- luonnonvarojen kestävä hyödyntäminen
- kylien palvelujen toimintaedellytysten tukeminen
- joukkoliikennetarjonnan parantaminen
- kaupungin-maaseudun vuorovaikutuksen tiivistäminen ja kyläverkoston kehittäminen
- liittyminen Östersundomiin-itäiseen kehityskäytävään (2050 mennessä, asemakaavoituksen turvin)
- liittyminen Söderkullaan-Sibbesborgiin

yksityiskohtaiset tavoitteet

- rakennus- ja asutushistorian vaaliminen
- taiteen ja käsityöläistaitojen keskuksen kehittäminen
- koulutus- ja tutkimustilojen rakentaminen edelliseen liittyen
- saaristo- ja luontomatkailun tuki-/palvelukeskuksen sijoittaminen
- pienyritystoiminnan mahdollistaminen
- rauhalliset ja suojaisat asutusryhmät/pihapiirit, sukupolviasumista
- yhteisöllistä ja huolehtivaa, ikäryhmiä yhdistävää asumista
- tiivis keskusta ja puistomainen kylärakenne asutustiivistymiseen
- uuden Vainuddintien varrelle uutta asutusta ja toimintaa
- etelä-pohjoissuuntaiset viheryhteydet
- hienovaraiset liikkumisympäristöparannukset; turvallisuus
- itä-länsisuuntaiset kl-yhteydet
- koulu elävänä toimintakeskuksena

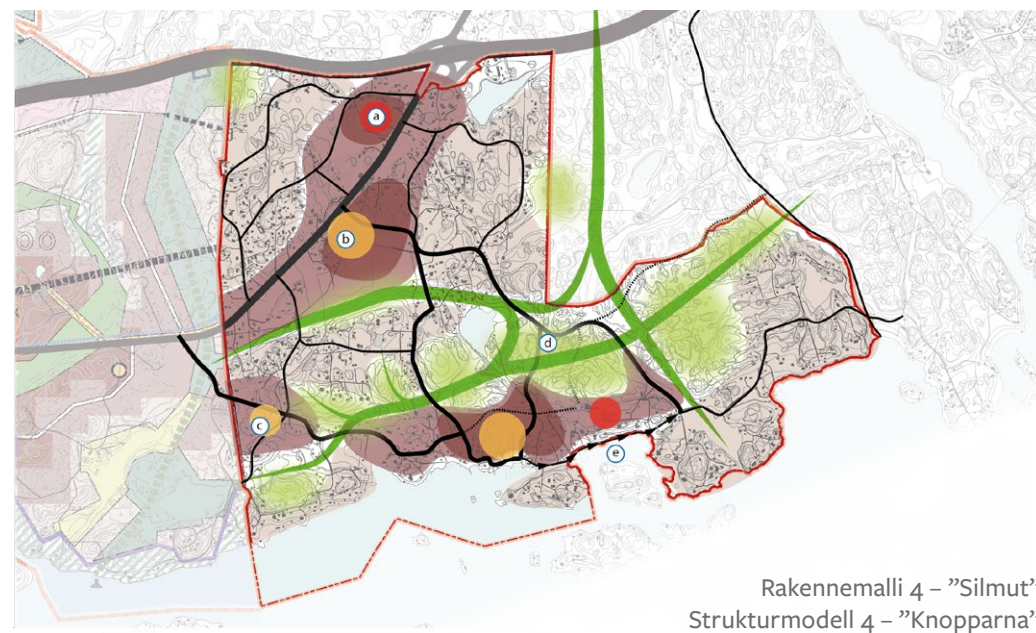
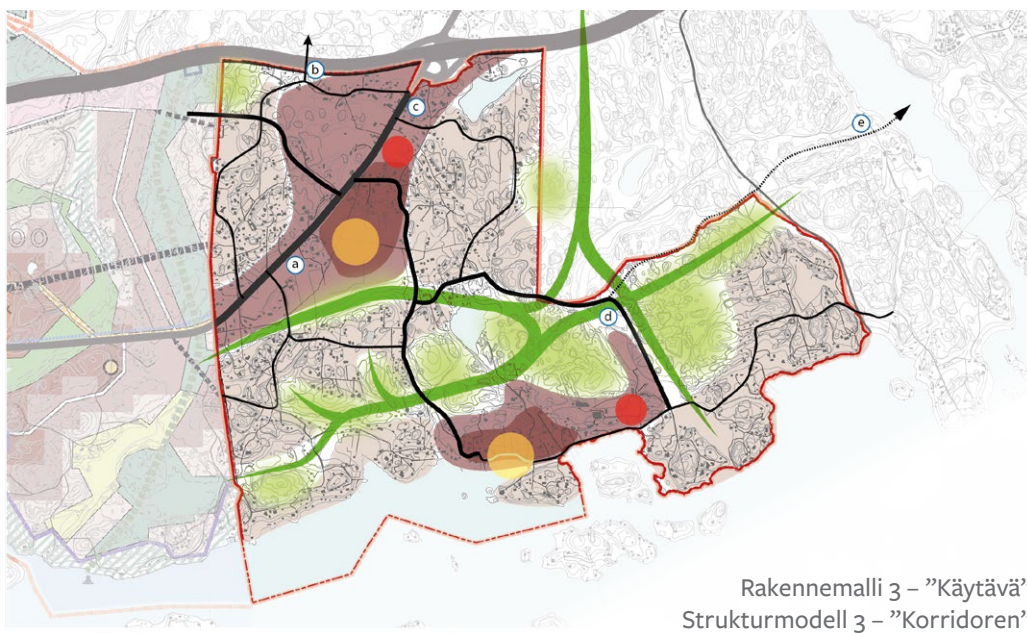
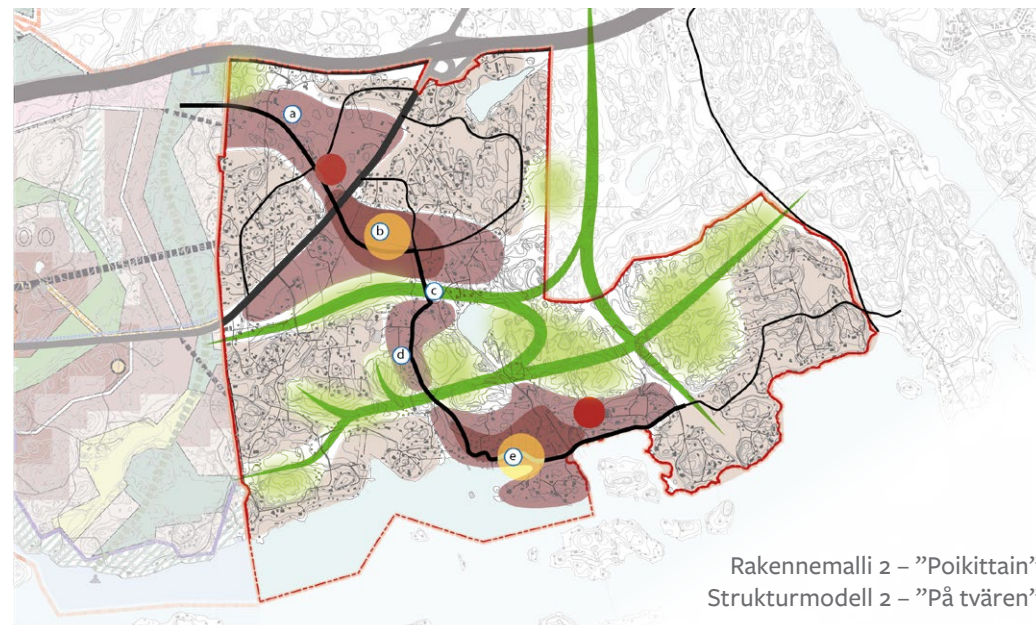
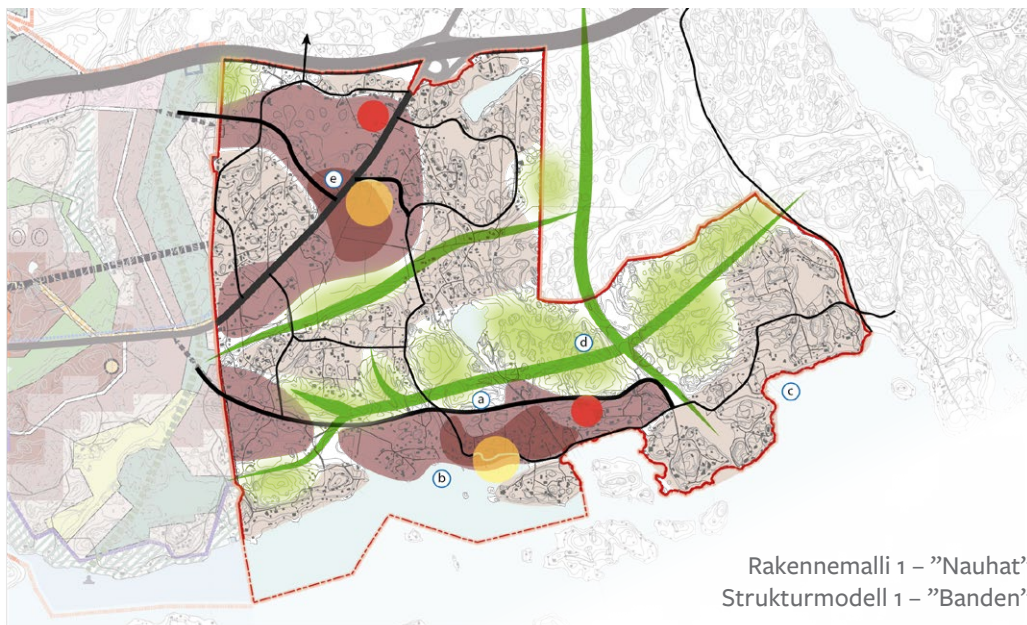
Av kommunstyrelsen 6.2.2018 godkända mål

allmänna mål

- konsolidering och nyttjande av samhällsstrukturen
- stärkande av näringslivet
- förbättrande av livsmiljön
- hållbart utnyttjande av naturresurserna
- stöd för byarnas serviceutbud
- förbättrande av kollektivtrafikutbudet
- förtätande av samverkan mellan stad och land samt utvecklande av byanätet
- anslutning till Östersundom-östkorridoren (intill år 2050, på basis av detaljplanering)
- anslutning till Söderkulla-Sibbesborg

detaljerade mål

- omvårdnad av byggnads- och bosättningshistorien
- utvecklande av centrum för konst och hantverkskunnande
- byggande av utbildnings- och forskningsutrymmen för föregående
- placering av stödcentrum för skärgårds- och naturturism
- möjliggörande av småindustri
- fridfulla och skyddade husgrupper/gårdstun; generationsboende
- omsorgsboende som sammanför olika åldersgrupper byggnadsdirektiv:
- tätt centrum + parkartad byastruktur + bebyggelsekoncentrationer
- ny bebyggelse och verksamhet längs nya Vainuddsvägen
- nord-sydliga grönkorridorer
- småskaliga förbättringar i trafikmiljön; säkerhet
- öst-västliga gc-förbindelser
- skolan som ett levande aktivitetscentrum



Rakennemalli 1 – Nauhat

Päätös itämetron rakentamisesta Majvikiin on tiedossa. Tulevalta asemalta liityntä-liikenteen 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 ranta-reittiä.

Pohjoisen "nauhan" selkärangana 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, "kyläräittä" kevyen liikenteen ja kulttuuri-ympäristön ehdoilla. "Nauhojen" väliset vyöhykkeet edustavat – yhtenäisten viheralueiden ohella – tiivistyvää, monitoimintoista sipoolaista kylä- ja haja-asutusalueetta.

Rakennemalli 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 toimitiloja 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.

Strukturmodell 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 kultur-miljöns villkor. Zonerna mellan "banden" utgörs av – utöver sammanhängande grönområden – för Sibbo kännspak by- och glesbygdsbosättning med blandade aktiviteter och i ständig omvandling.

Strukturmodell 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 byasamfund 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 kustrensa med boende samt turism, fotvandring, båtsport o.dyl.

Rakennemalli 3 – Käytävä

Sibbesborg–Söderkullasta kasvaa seudullisesti merkittävä keskus, johon suunnittelu-aluekin 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 taajamakeskittyymiä. Varaudutaan siihen, että alueelta voidaan joskus rakentaa silta Eriksnäsiin ja muodostaa Sipoonlahden/-joen molemmin puolin rengasmainen yhdyskuntarakenne, jossa Västerskog ja Gumbostrand ovat pieniä paikalliskeskittyymiä.

Vesterbacka–Västerskog–Metsärinne on toiminnallisesti sekoittunut nauhataajama, jonka leveys ja luonne riippuvat etelä-Sipoon kehitysnäkymistä sekä joukkoliikennematkaisuudesta. 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 Hitäntieltä. Mahdollisen uuden Vainuddenintien yhteyteen voidaan tutkia myös uutta maankäyttöä.

Rakennemalli 4 – Silmut

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

Tärkeimpinä vetovoimatekijöinä ovat tässäkin mallissa toisaalta rantavyöhyke (ympäristö), toisaalta moottoritiliittymä (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 vaihteittain tiivis-matala -periaatteella. Muutoin asutusalueet edustavat sipoolaista "täydentyvää hajakylää".

Venesatamatoiminta keskitetään muutamaksi isommaksi yksiköksi, pysäköinti mahdollisesti kauemmaksi rannasta.

Strukturmodell 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 kollektivtrafiklösningear. 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 tätning; 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.

Strukturmodell 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 busslinjer i enlighet med behoven; nödvändiga nya eller förbättrade vägförbindelser förverkligas i samband med eventuella betydande markanvändningsprojekt.

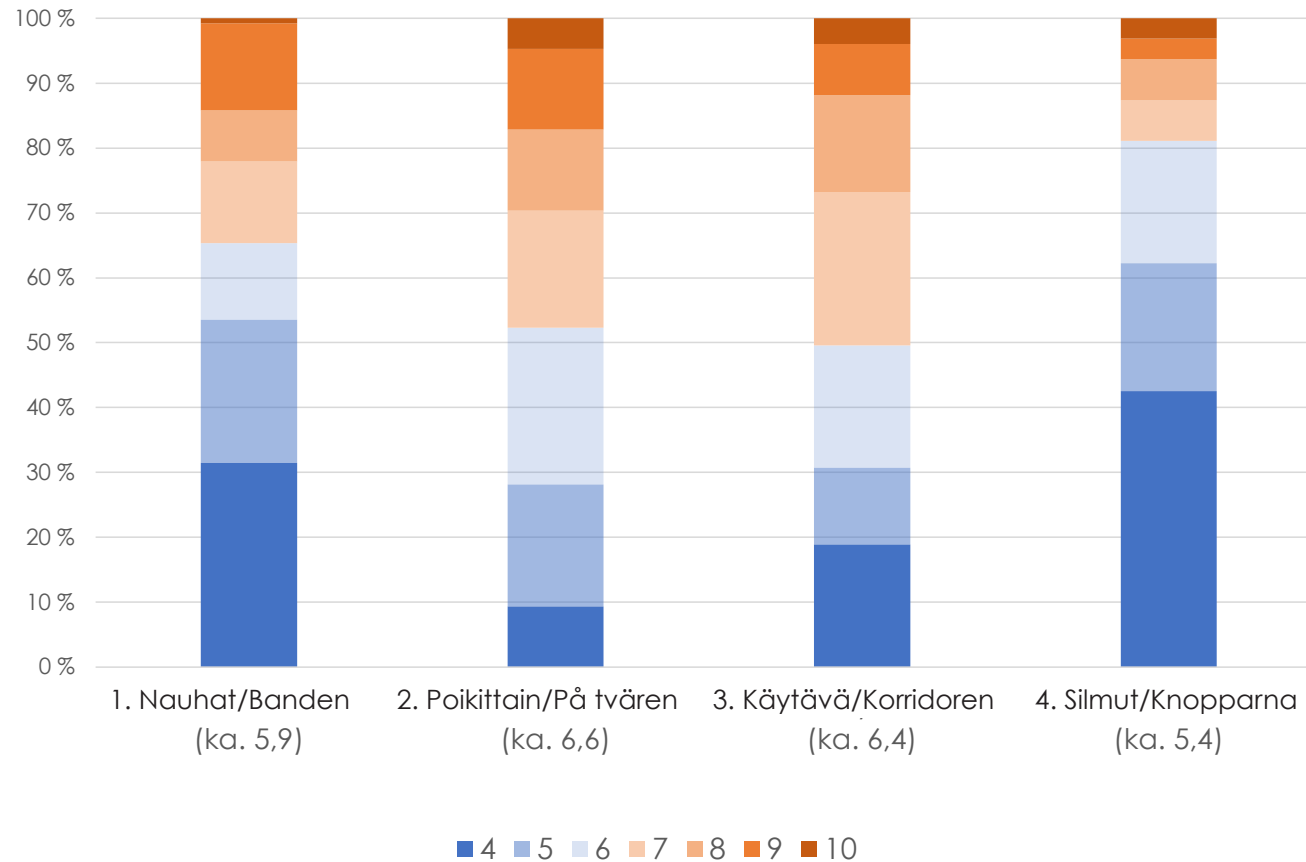
De viktigaste attraktivitetsfaktorerna är också i denna modell å ena sidan strandzonen (miljö) och motorvägsanslutningen (logistik); i anslutning till dessa placeras också andra verksamheter än boende.

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-lågt-principen. I övrigt representerar bebyggelsen för Sibbo typiska glesbyar i omvandling.

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

Arvosanojen jakauma rakennemalleittain

Fördelning av betyg enligt strukturmodell

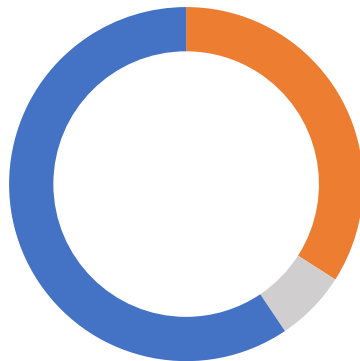


Rakennemalli • Strukturmodell 1

“Nauhat” / “Banden”

Olisiko sujuva kokoojatienyhteys Majvikin tulevasta keskuksesta Stuvunäsin ja Gumbostrandin kyläkeskuksen pohjoispuolelta Eiroon mahdollinen ja hyödyllinen?

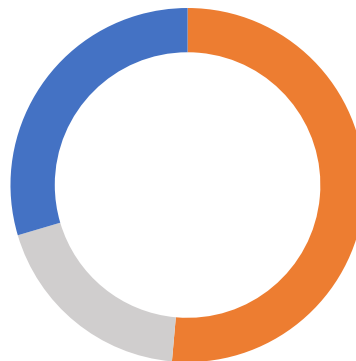
Skulle en smidig vägförbindelse från Majvik blivande centrum norr om Stuvunäs och Gumbostrands bycentrum till Eiro vara möjlig och behövt?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Pitäisikö suunnittelun alueen venesatamatoiminta järjestää siten, että ranta on paremmin saavutettavissa ja pysäköinti mahdollisuuksien mukaan siirretään kauemmaksi rantaviivasta?

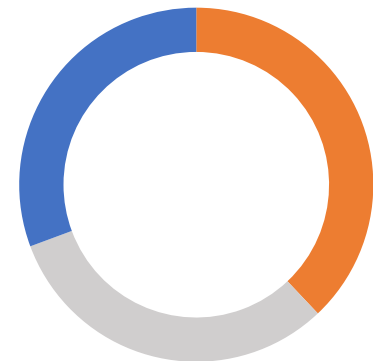
Borde båthamnsverksamheten på planområdet ordnas så, att stränderna är bättre tillgängliga och parkeringen såvitt möjligt placeras längre från strandlinjen?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Voidaanko Rågholmsfjärdenin ranta-alueille sijoittaa muita virkistystoimintoja kuin venesatama ja uimaranta – minkälaisia?

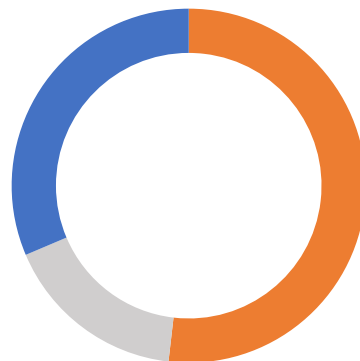
Kan man längs Rågholmsfjärdens stränder placera andra fritidsverksamheter än båthamn och badstrand – hurdana?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Tuoko yhtenäinen eko- ja viherkäytävä Stuvunästä Linnanträskin ja Ormträsketin kautta pohjoiseen merkittävä lisäarvoa suunnittelun alueen asukkaille?

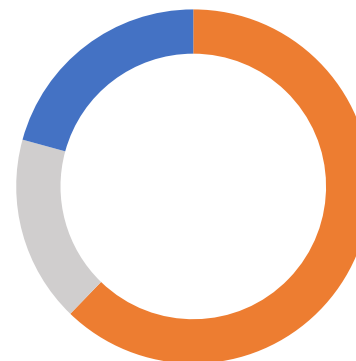
Ger en sammanhängande eko- och grönnkorridor från Stuvunäs över Linnanträsk och Ormträsket vidare norrut ett betydande mervärde för planområdets invånare?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Voidaanko Uuden Porvoontien varrelle, Vesterbackan–Forsbackan–Vesterängintien alueelle sijoittaa merkittävästi uutta asumista tai muuta maankäyttöä olevat pientalovaltaiset alueet säilyttäen?

Kan man längs Nya Borgåvägen, på Vesterbacka–Forsbackan–Vesterängsvägens område placera betydande ny bosättning och annan markanvändning med bevarande av de befintliga småhusdominerade områdena?



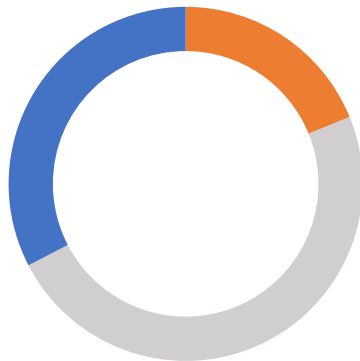
Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Rakennemalli • Strukturmodell 2

“Poikittain” / “På tvären”

Olisiko sujuva tieyhteys
Västerdalista Immersbyntielle
mahdollinen ja hyödyllinen?

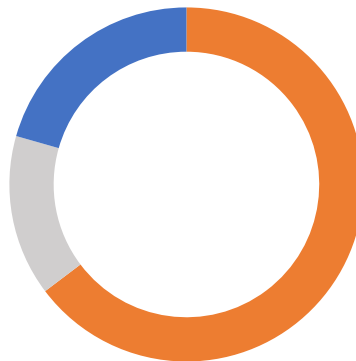
Skulle en smidig vägförbindelse
från Västerdal till Immersbyvägen
vara möjlig och behövlig?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Voitaisiinko Gumbontien uuden liittymän ympärille
rakentaa uusi palvelu- ja asumiskeskittymä?

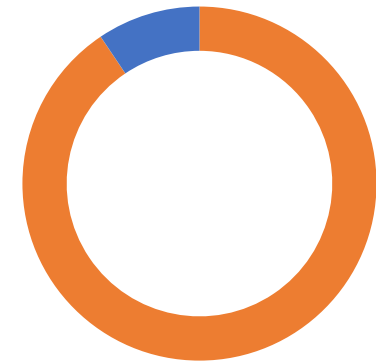
Kunde man bygga upp en ny service- och boende-
koncentration kring en ny anslutning till Gumbovägen?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Pitäisikö Gumbontietä parantaa merkittävästi
rakentamalla erillinen kevyen liikenteen väylä
ja tarvittaessa linjata tie uudelleen?

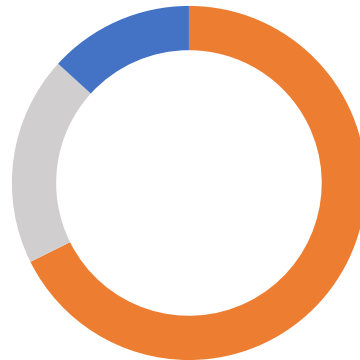
Borde Gumbovägen förbättras märkbart genom
att bygga en separat gång- och cykelväg
och vid behov ändra vägsträckningen?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Onko mahdollista ja perusteltua
osoittaa uutta maankäyttöä
Gumbontien varrelle?

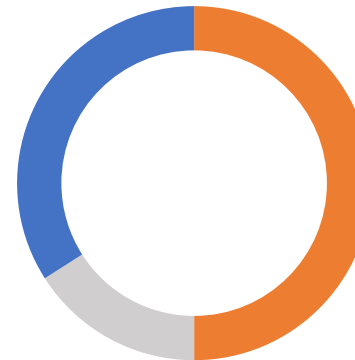
Är det möjligt och motiverat
att anvisa nya byggmöjligheter
längs Gumbovägen?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Pitäisikö Gumbostrandiin osoittaa paikka
merkittävälle saaristokulttuurin,
matkailun, veneilyn ja/tai
virkistyskeskukselle?

Borde man i Gumbostrand anvisa plats
för ett betydande aktivitetscentrum för
skärgårdskultur, turism, båtsport
och/eller rekreation?



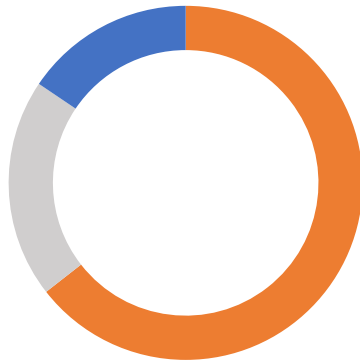
Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Rakennemalli • Strukturmodell 3

“Käytävä” / “Korridoren”

Voiko Uuden Porvoontien varresta kehittyä luonteva ja toimiva nauhamainen taajama ns. joukkoliikenteen laatukäytävän varaan?

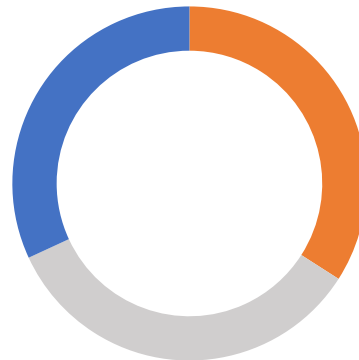
Kan området längs Nya Borgåvägen utvecklas till en fungerande och naturlig bandformad tätort, baserad på en s.k. kvalitetskorrridor för kollektivtrafik.



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Pitäisikö moottoritien kummallakin puolella olevat alueet ja niiden maankäyttö kytkeä paremmin yhteen?

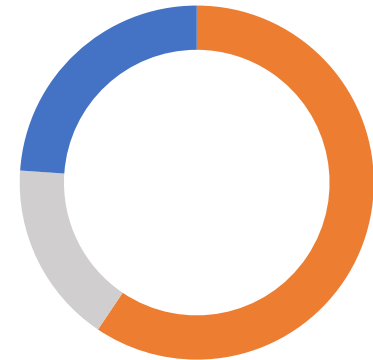
Bor de områdena och markanvändningen på ömse sidor av motorvägen kopplas samman bättre?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Voidaanko moottoritien varresta ja liittymän ympäristöstä kehittää suunnittelualueen "portti" monipuolisine toimintoineen ja palveluineen?

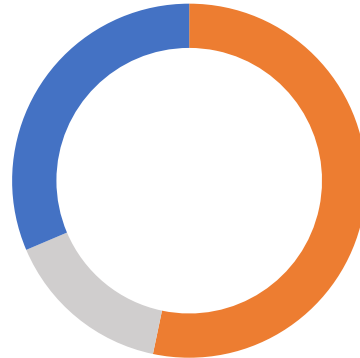
Kan man längs motorvägen och kring dess anslutning utveckla en "port" till området, med service- och andra verksamheter?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Olisiko sujuva, uusi kokoojatieyhteys Gumbontieltä Linnanträskin ohitse Vainuddintielle ja/tai Hitäntielle mahdollinen ja loisiko tämä edellytyksiä uudelle maankäytölle?

Skulle en smidig, ny vägförbindelse från Gumbövägen till Vainuddsvägen och/eller Hitåvägen vara möjlig och skapa förutsättningar för ny markanvändning?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Olisiko syytä varautua rakentamaan tulevaisuudessa siltä Sipoonlahden yli Eriksnäsiin/Sibbesborgiin?

Bor de man bereda sig för att i framtiden bygga en bro över Sibboviken till Eriksnäs/Sibbesborg?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Rakennemalli • Strukturmodell 4

“Silmut” / “Knopparna”

Voidaanko Mörtrträsketin ympäristöä kehittää monipuolisena ja vetovoimaisena matkailu- ym. palvelujen alueena?

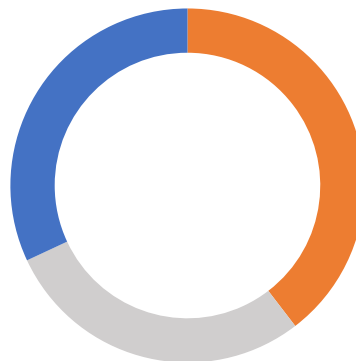
Kan området kring Mörtrträsket utvecklas som ett mångsidigt och dragkraftigt område för turism, rekreation o. dyl.?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Jos Uutta Porvoontietä pitkin ulotettaisiin raideliikenneyhteys Majvikista eteenpäin, olisiko alue Gumbontien liittymän eteläpuolella mahdollinen puutarhakaupungin paikka?

Om längs Nya Borgåvägen skulle byggas spårtrafik vidare från Majvik, skulle området söder om Gumbovägens anslutning vara en tänkbar plats för en trädgårdsstad?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Onko Stuvunäsin sisämaa-alueille mahdollista ja perusteltua rakentaa kylämainen asuntoyksikkö?

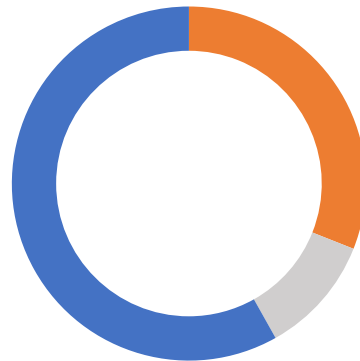
Är det möjligt och motiverat att i de inre delarna av Stuvunäs bygga en bosättning av byakarakter?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Voidaanko ja pitääkö järjestää uusi tieyhteys Gumbostrandin kyläkeskuksen pohjoispuolelle ja sieltä ajojohdet Gumbontielle ja Vainuddenintielle?

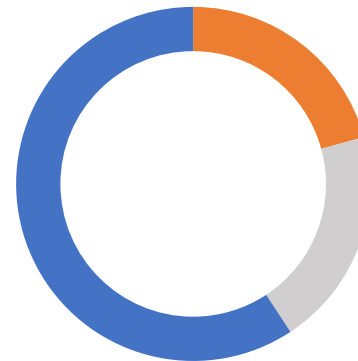
Kan man och borde man ordna en ny vägförbindelse norr om Gumbostrands bycentrum med körförbindelser till Gumbovägen resp. Vainuddsvägen?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Pitäisikö Vainuddenintie Ängsvikin rannalla yksisuuntaistaa tai muuttaa pihakatuksi, jos liikenne on mahdollista järjestää myös kylän pohjoispuolelta?

Borde Vainuddsvägen längs Ängsvikens strand enkelriktas eller ordnas som likt en "gårdsgata", om trafiken kan ordnas också norr om bycentrum?



Kyllä Ei osaa sanoa Ei

Palautetta rakennemalleista / avovastaukset

1. Nauhat	2. Poikittain	3. Käytävä	4. Silmut
- Painottaa tärkeimpiä kehitysalueita, Uuden Porvoontien vartta ja rannikkoa - Suorat ja sujuvat tieyhteydet, mahdollistaa riittävän kapasiteetin ja syöttöliikenteen Majvikiin / metroom, sujuva tieyhteys Konst och Formille ja uimarannalle - Rauhoittaa rannan ja Gumbontien liikennettä - Asumisen järkevä sijoittaminen olevan infran varaan - Vastaa parhaiten Uuden Porvoontien pohjoispuolisen alueen kehitystarpeisiin - Malleista eniten tulevaisuuteen suuntaava - Hyvät viherkäytävät, viheralueet ja virkistysmahdollisuudet rannoilla, säilyttää hyvin metsäalueita	- Malli rakentuu nykytilanteen kehittämiseen ja on realistinen - Gumbontien parantaminen ja liikenneturvallisuuden kehittäminen kaivattua - Hyvä ja yhtenäinen viherverkko - Rakentamisen keskittyminen Gumbontien varrelle - Alueen keskuksen sijoittaminen Gumbontien risteykseen - Hyvä malli, kunhan säilytetään nykyinen asuntotiheys - Hyvä, että uusia teitä ei rakenneta niin runsaasti	- Pohjautuu nykyrakenteen kehittämiseen ja keskitettyyn suunnitteluun - Rakentamisen keskittäminen Uuden Porvoontien ja moottoritiliittymän läheisyyteen - Gumbontien parantaminen ja liikenneturvallisuuden kehittäminen kaivattua - Asutusta osoitettu oleviin tieyhteyksiin tukeutuen - Hyvä, että kylän eri osat kytketään Uuden Porvoontien / moottoritien suuntaan - Silta Eriksnäsiin kannatettava - Tasapainoinen tiiviys Uuden Porvoontien molemmin puolin	- Rauhallisin jossain määrin kylämainen vaihtoehto, ranta 'rauhoitettu' - Huomioi raideliikenteen mahdollisuudet, hyvä tieverkosto - Rakentaminen tukeutuu oleviin teihin, erityisesti Uuteen Porvoontiehen – alueelle sopii runsaastikin rakentamista - Tieyhteys Gumbontieltä Uudelle Vainuddentielle / uimarannalle hyvä, poistaa painetta Gumbontieltä - Hyvä tieyhteys Gumbosta Katrineholmintielle - Parasta Stuvunäsin asuinalue.
- Uusi tie Majvikista Gumbostrandiin haitaksi ranta-alueille ja alueen maanomistajille, pirstoo pihapiirejä - Voidaanko tielinjaus Majvikista Gumbostrandiin toteuttaa kokoojatietä kevyempänä? - Tuo liikaa tiivistä rakentamista ranta-alueille - Kokoojakatu kylän pohjoispuolella liian lähellä olevia pihapiirejä - Rakennemalli tukeutuu metroom, metron toteutuminen Majvikiin epävarmaa ja voi viedä aikaa - Malli ei ratkaise nyt käsillä olevia ongelmia Vainuddentien ja Gumbontien parantamisen osalta - Palvelut sijaitsevat toistaiseksi Söderkullan suunnalla, eivät Majvikissa	- Liikenne ratkaisut huonoja, rantatie kuormittuu liikaa, Gumbontien linjausta tarpeen suoristaa - Lisärakentaminen Gumbontien varteen ei mahdollista ilman lisäinvestointia tiehen - Gumbontien vartta ei tarpeen tiivistää näin voimakkaasti - Tuo tiivistä rakentamista liaksi ranta-alueille - Liian vähän tiiviimpää asutusta, mm. moottoritien ympäristöä voisi kehittää voimakkaammin - Ei ratkaise rantatien liikenneongelmaa / yhteyksiä uimarannalle - Viherkäytävä liian hallitseva	- Tuo tiivistä rakentamista liaksi ranta-alueille - Kokoojatietä Gumbontieltä Hitäntielle ei tarpeellinen, uusi tie halkoo viheralueita - Liikaa teitä, liikenne ratkaisut huonoja, mm. tie Konst & Formin itäpuolella - Silta Sipoonlahden yli jakaa mielipiteitä - Ei tue olevaa kylärakennetta, moottoritien varsi ei sovellu asutukselle - Puutteita virkistys- ja viherverkossa, uudet tiet katkovat viherkäytäviä - Huomioi ympäröiviä alueita, mikä ei paikallisissa intresseissä	- Suunnitelma jäsentymätön, rakentamisen sijoittuminen hajanaista - Huonoa ristiin rastiin kulkevat tiet Gumbostrandin pohjoispuolella, luontoarvot kärsivät - Tarvitaanko todella näin monia suuria teitä? Hierarkia ei välity. - Stuvunäsin sisämaa-alueen rakentaminen ongelmallista - Rantaan tulee olla helppo pääsy tasapuolisesti, yksisuuntainen rantatie heikentää yhteyksiä merkittävästi - Tuhoaa alueen luontoarvoja, tieyhteys Linnaträskin lähellä ongelmallinen - Tieyhteys Majvikin suuntaan ongelmallinen

Respons av strukturmodeller / frisvar

1. Banden	2. På tvären	3. Korridoren	4. Knopparna
- Betonar de viktigaste utvecklingsområdena längs Nya Borgåvägen resp. kusten - Raka och smidiga vägförbindelser möjliggör en tillräcklig kapacitet och matartrafik till Majvik / metron, smidig förbindelse till Konst och Form och badstranden - Lugnar ned trafiken vid stranden och på Gumbovägen - Förnuftig placering av boendet i anslutning till befintlig infra - Motsvarar bäst utvecklingsbehoven för området norr om Nya Borgåv. - Den mest framtidsinriktade av modellerna - Bra grönnorridorer, friluftsområden och rekreativsmöjligheter längs stränderna, skogsområdena bra bevarade	- Modellen baserar sig på utveckling av nuläget och är realistisk - Förbättring av Gumbovägen och trafiksäkerheten efterlängttade - Bra och sammanhängande grönnät - Koncentrerande av bebyggelsen längs Gumbovägen - Placeringen av områdets centrum vid Gumbovägens korsning - Bra modell, om bara den nuvarande boendetätheten bevaras - Bra att det inte byggs så mycket nya vägar	- Bygger på utvecklande av befintlig struktur och koncentrerad planering - Koncentrationen av byggande längs Nya Borgåvägen och nära motorvägsanslutningen - Förbättring av Gumbovägen och trafiksäkerheten efterlängttade - Bosättningen anvisad utmed de befintliga vägförbindelserna - Bra att byns olika delar knyts samman i riktning mot, Nya Borgåvägen och motorvägen - En bro över till Eriksnäs understöds - En balanserad utveckling på ömse sidor av Nya Borgåvägen	- Det lugnaste, i viss mån byamässiga alternativet, stranden 'fredad' - Beaktar möjligheterna till spårtrafik, bra vägnät - Byggandet stöder sig på existerande vägar, i synnerhet på Nya Borgåvägen – på området rymms också rikligt men nybyggande - Vägförbindelsen från Gumbovägen till Nya Borgåvägen / badstranden är bra, Minskar trycket på Gumbovägen - En bra vägförbindelse från Gumbo till Katrineholmsvägen - Bäst är Stuvunäs bostadsområde.
- Den nya vägen från Majvik till Gumbostrand är till förfång för strandområdet och markägarna, splittrar gårdsområdena - Kan väglinjen från Majvik till Gumbostrand förverkligas i lättare form än samlarväg? - Hämtar för mycket byggande till strandområdet - Samlarvägen norr om bosättningen för nära nuvarande gårdsmiljöer - Strukturmodellen stöder sig på metron, vars utbyggande till Majvik är osäkert och kan dröja - Modellen löser inte de rådande problemen gällande förbättringen av Vainudds- och Gumbovägarna - Servicen finns tills vidare i riktning Söderkulla, inte Majvik	- Trafiklösningarna dåliga, strandvägen alltför belastad, Gumbovägens linjering bör utvärderas - Tilläggsbyggande vid Gumbovägen inte möjligt utan nya väginvesteringar - Inte skäl att utveckla Gumbovägens kanter så här kraftigt - Hämtar alltför mycket tätt byggande till strandområdena - Alltför lite tät bosättning, bl.a. området vid motorvägen kunde utvecklas kraftigare - Löser inte strandvägens trafikproblem / förbindelserna till badstranden - Grönnorridoren alltför dominerande	- Hämtar alltför mycket tätt byggande till strandområdena - Samlarvägen från Gumbovägen till Hitåvägen onödig, den nya vägen spjälkar grönområdena - Alltför mycket vägar, trafiklösningarna dåliga, bl.a. vägen öster om Konst & Form - Bron över Sibboviken delar åsikterna - Stöder inte den nuvarande bystrukturen, motorvägens närområde lämpar sig inte för boende - Brister i rekreativ- och grönnätet, de nya vägarna bryter grönnorridorerna - Beaktar de omliggande områdena, vilket inte motsvarar de lokala intressena	- Planen ostrukturerad, placeringen av byggandet splittrat - Dåligt vägarna kors och tvärs norr om Gumbostrand, naturvärdena lider - Behövs faktiskt så många stora vägar? Hierarkin framgår inte. - Byggandet av Stuvunäs inlandsdelar problematiskt - Stranden bör vara jämnt lättillgänglig, en enkelriktad strandväg försvårar förbindelserna avsevärt - Förstör områdena naturvärden, vägförbindelsen nära Linnaträsk är problematisk - Vägförbindelsen i Majviksriktningen problematisk

Palautetta rakennemalleista / avovastaukset

- Mallit koetaan monissa palautteissa ylivoimaisiksi, alueelle ei toivota suurta kasvua vaan pientä täydentävää rakentamista maalaisympäristön hengessä.
- Merellinen identiteetti keskeinen arvo alueella, rannat ja yhteydet saaristoon kaikkien ulottuville.
- Monissa mielipiteissä kiinnitetään huomiota riittävien viheryhteyksien ja -alueiden turvaamiseen, toisaalta joissain kannanotoissa viherympäristön koetaan saavan jo nyt liian suuren painoarvon rakennemalleissa.
- Luontoselvityksen toivotaan ohjaavan maankäyttöä 12 kiinteistönomistajan yhteiskirjelmässä. Luonnon monimuotoisuus ei saa heikentyä asuinrakentamisen tai uusien tieyhteyksien vuoksi. Kirjelmässä kannatetaan kuitenkin uutta tielinjausta Gumbontieltä Vainuddentielle / uimarannan suuntaan.
- Joissain palautteissa vastustetaan läpiajettavia yksityisteitä, koetaan lisäävän tieosuuskuntien kustannuksia ja aiheuttavan häiriötä. Kritiikki kohdistuu erityisesti Metsäkalliontien/Bergkullan alueelle.
- Majvikin ja Gumbostrandin välisen yhteyden kehitys jakaa mielipiteitä. Yhteys koetaan toisaalta tarpeelliseksi, toisaalta paikallisten maanomistajien kannalta ongelmalliseksi. Joissain mielipiteissä nähdään, että yhteys voisi olla pohjautua lähinnä jalankulkuun/pyöräilyyn.
- Saaristokulttuurin, matkailun ja veneilyn keskus saa useissa mielipiteissä myönteisen vastaanoton. Koetaan ongelmalliseksi, että tämä ei näy konkreettisemmin rakennemalliehdotuksissa. Toisaalta osa kokee, että ensisijaisesti tulisi kehittää jo olevia toimintoja.
- Gumbostrandin rantaan kaivataan muitakin toimintoja kuin parkkipaikkoja. Venesataman kehitys keskeistä. Kaikilla sipoolaisilla oikeus merellisiin kokemuksiin, liikenneturvallisuus ja joukkoliikenne vaativat kehitystä.
- Toivotaan, että suunnittelussa ja asukastilaisuuksissa suhtaudutaan yhtä tärkeinä alueina myös sisämaan sijainteihin Uuden Porvoontien ja moottoritien läheisyydessä. Moottoritien melunsuojauksen toteuttamiselle tarpeita.
- Osa asukkaista kokee, että yhteys Gumbontieltä Linnanträskin kautta Hitäntielle "on jo päätetty" ja pohtii, miksi yhteyttä ei ole esitetty kaikissa rakennemalleissa.

Respons av strukturmodeller / frisvar

- Modellerna upplevs i många svar vara överdimensionerade, för området önskas inte stor tillväxt utan småskaligt kompletterande byggande i landsbygdsanda.
- Den marina identiteten är ett centralt värde på området, stränderna och förbindelserna till skärgården tillgängliga för alla.
- I många åsikter fästs uppmärksamhet vid tryggheten av tillräckliga grönförbindelser och -områden, å andra sidan upplevs i några ställningstaganden att grönmiljöaspekterna redan nu fått alltför stor tyngd i strukturmodellerna.
- Naturutredningen borde styra markanvändningen enligt en gemensam skrivelse från 12 markägare. Naturens mångfald får inte försvagas på grund av bostadsbyggande eller nya vägförbindelser. I skrivelsen understöds dock den nya vägförbindelsen från Gumbovägen mot Vainuddsvägen / badstranden.
- I några svar motsätter man sig genomkörbara enskilda vägar, då de upplevs öka kostnaderna för väglagen och föranleda störningar. Kritiken riktar sig i synnerhet mot området kring Skogsbacka- och Bergkullavägarna.
- Utvecklandet av förbindelsen mellan Majvik och Gumbostrand delar åsikterna. Å ena sidan upplevs förbindelsen vara behövlig, å andra sidan problematisk för markägarna. I vissa åsikter upplever man att förbindelsen kunde betjäna närmast fotgängare och cyklister.
- Ett centrum för skärgårdskultur, turism och båtliv får i många åsikter ett positivt bemötande. Man upplever det problematiskt, att detta inte syns tydligare i strukturmodellerna. Å andra sidan upplever andra att i första hand redan befintliga verksamheter borde utvecklas.
- Längs strandlinjen i Gumbostrand önskas också andra verksamheter än parkeringsplatser. Utvecklandet av båthamnen är centralt. Alla sibbobor har rätt till havsupplevelser, trafiksäkerheten och kollektivtrafiken kräver utvecklande.
- Önskas att man i planeringen och invånartillfällena behandlar som lika viktiga områden också inlandslägena nära Nya Borgåvägen och motorvägen. Behov av byggandet av bullerskydd föreligger.
- En del av invånarna upplever att förbindelsen från Gumbovägen via Linnanträsk till Hitåvägen "redan är beslutad" och undrar varför förbindelsen inte har visats i alla strukturmodeller.

Rakennemallien muodostaminen ja arviointi

Kaava-alueelle on laadittu ja arvioitu useassa vaiheessa pitkän tähtäimen karkeita maankäyttö- ja liikennemalleja. Maaliskuussa järjestettiin kaksipäiväinen "kaavaklinikka", jossa neljä rakennemallia oli nähtävillä ja yleisesti keskusteltavina. Malleista oli mahdollista antaa palautetta paikan päällä kirjallisesti tai netin kautta sähköisesti. Vastausaikaa pidennettiin osallisten pyynnöstä ja kyläyhdistys työsti omaa rakennemalliaan.

Neljän mallin taustalla oli erilaiset tulevaisuuskuvat, joita on kuvattu liitteenä olevissa "tarinoissa". Kaava-alueen sijainti kahden laajan aluekehittämishankkeen, Östersundomin ja Sibbesborgin välissä, on merkittävä haaste ja epävarmuustekijä mm. kokonaismitoituksen ja ajoituksen osalta – varsinkin kun kumpikin hanke on viime vuosikymmenen aikana käynyt läpi useita murrosvaiheita ja yleispiirteinen kaavoitus raideliikennetarkoituksiin antaa omat, osin ristiriitaiset reunaehtonsa.

Alustavan analyysin perusteella osallisilta saatu palaute malleista on kaksisuuntaista. Toisaalta parhaan arvosanan sai malli 2 "Poikittain", jossa muutokset nykytilanteeseen nähden näyttävät olevan kaikkein vähäisimmät. Toisaalta kyläyhdistyksen mallissa ja toiseksi suosituimmassa mallissa 3 "Käytävä" on tuotu voimakkaasti esille ns. pohjoinen Vainuddintie ("uimarannantie") mahdollisine kytkentöineen Gumbostrandin kyläkeskukseen sekä uuden Porvoontien varren kehittämisen. Palautteesta voitaneen myös päätellä, että rantavyöhykkeeltä kohti Majvikin suunniteltua metrokeskusta suuntautuvaa, korostettua tieyhteyttä vierastetaan. Yleiskuva palautteesta ilmenee diagrammeista ja yksityiskohtaisemmin se voidaan ottaa huomioon kaavaluonnosta laadittaessa.

Tältä pohjalta on laadittu ehdotus rakennemalliksi, joka sisältää myös aikaulottuvuuden, lähinnä Uuden Porvoontien kaakkoispuolella. Ensimmäisessä vaiheessa aktiiviset kehittämistoimenpiteet kohdistetaan erityisesti Gumbontien akseliin sen koko pituudessa Uudelta Porvoontieltä Gumbostrandin kyläkeskukseen saakka. Luodaan valmius asemakaavan laatimiselle. Liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantumisen myötä on mahdollista sallia täydennysrakentamista sovellettavien mitoituserusteiden puitteissa myös muualla Västerskogen–Stuvunäs–Gumbostrand–Eiron alueella, kuten uuden Porvoontien luoteispuolellakin.

Varaudutaan "Uuden Vainuddintien" toteuttamiseen siten, että tie palvelee paitsi uimarannan liikennettä ennen kaikkea kyläkeskuksen kehittyvää maankäyttöä. Yhteys uimarantaan voidaan sinänsä toteuttaa varhaisessa vaiheessa (hyvin suunniteltuna ja rakennettuna) yksityistienä, mutta sen kytkeminen kyläkeskukseen ja sen mahdollisiin merkittäviin hankkeisiin edellyttäneen detaljkaavan laatimista. Ajallisesti tämä vaihe voi käynnistyä varsin pian ensimmäisen vaiheen jälkeen, mutta eri päätöksen pohjalta.

Pitkän tähtäimen vaihe kytkeytyy Östersundom–Majvik–Sibbesborgin kehityskäytävän toteuttamiseen merkittävässä laajuudessa. Kaava-alueella se heijastuu ennen kaikkea Uuden Porvoontien varren maankäytön merkittävään tiivistämiseen mahdollisine raide- tai muun tehokkaan julkisen liikenteen pysäkkeineen. Tässä vaiheessa ajankohtaistuvat myös liikenteen yhteystarpeet länteen toisaalta rannikon ja toisaalta moottoritien tuntumasta. Näihin pitkän tähtäimen hankkeisiin tulisi varautua aiemmissa vaiheissa (esim. aluevarusten muodossa), mutta muutoin ei tavoitella mainittavia muutoksia rakennemallin maankäyttöraatkaisuihin tai mitoitukseen – ellei esimerkiksi Sipoonlahden vyöhykkeeseen ole tulossa merkittäviä maankäyttöraatkaisuja.

Strukturmodeller – bildande och bedömning

Över planområdet har i flera skeden uppgjorts och utvärderats markanvändnings- och trafikmodeller på lång sikt. I mars ordnades en tvådagars "planklinik", där fyra strukturmodeller var framlagda och föremål för publik diskussion. Det var möjligt att ge kommentarer till modellerna skriftligt på platsen eller senare på webben. Svarstiden förlängdes på intressenternas begäran och byaföreningens utvecklade också en egen strukturmodell.

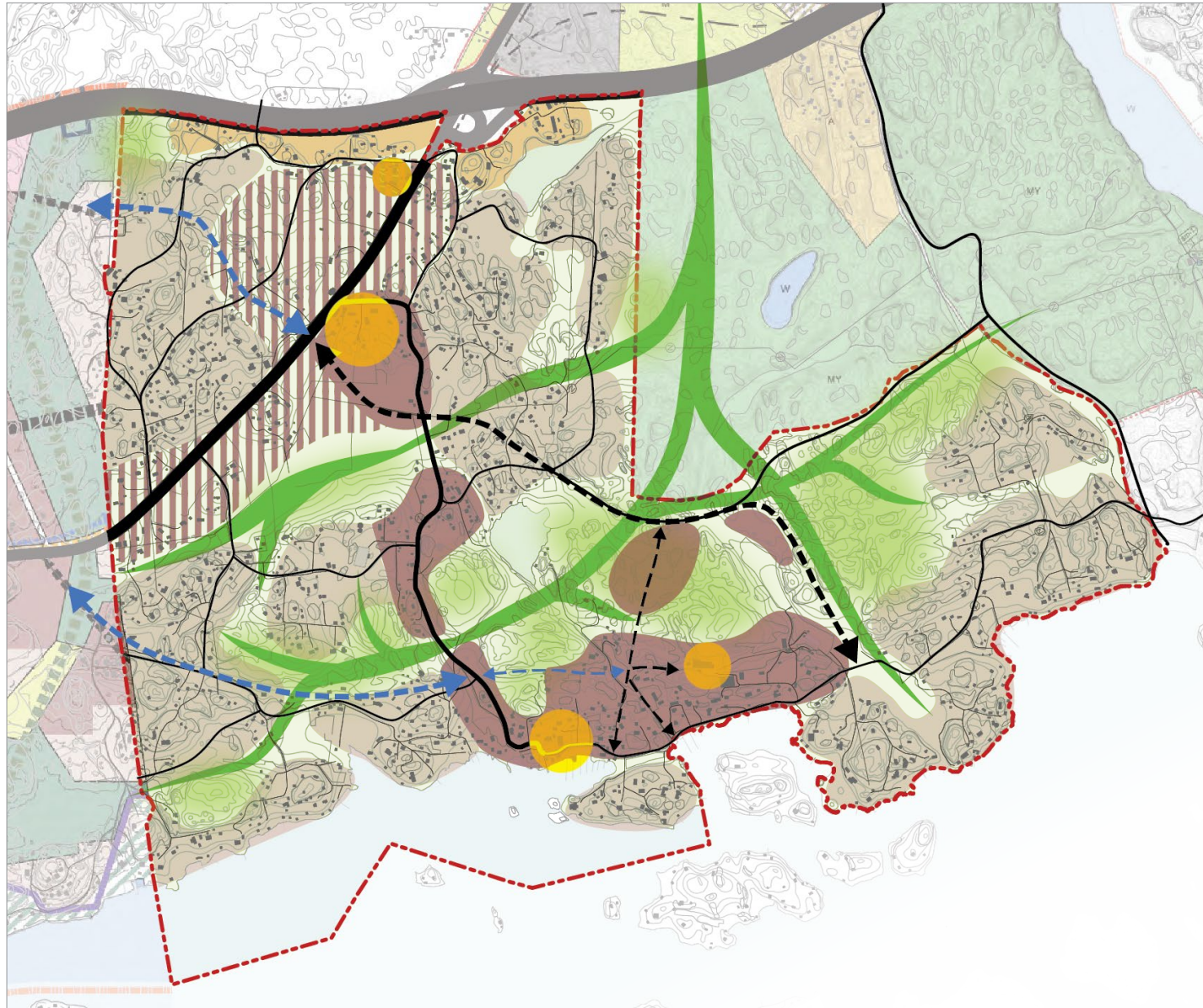
I bakgrunden till de fyra modellerna var olika framtidsbilder, som beskrevs i de bifogade "berättelserna". Planområdets läge mellan två omfattande utvecklingsprojekt, Östersundom och Sibbesborg, har utgjort en betydande utmaning och osäkerhetsfaktor nedtanke på bl.a. totaldimensioneringen och tidtabellen – i synnerhet som vartdera projektet under det gångna decenniet genomgått många brytningsskeden och den översiktliga planläggningen med sina spårtrafiklösningar har medfört egna, delvis motstridiga förutsättningar och begränsningar.

På basis av en preliminär analys är reaktionen på modellerna tudelad. Å ena sidan gavs det bästa vitsordet åt modell 2 "På tvären", där förändringarna i nuläget syn vara de allra minsta. Å andra sidan har i byaföreningens modell och i den nästpopuläraste modellen 3 "Korridoren" kraftigt lyfts fram den s.k. nya Vainuddsvägen ("badstrandvägen") med möjliga kopplingar till Gumbostrand byacentrum samt utvecklandet av zonen infyll Nya Borgåvägen. Ur responsen kan man också dra den slutsatsen, att man motsätter sig en betonad vägförbindelse till det planerade metrocentret i Majvik. En överblick över responsen framgår ur bilagt diagram och mera i detalj kan den beaktas vid uppförandet av planutkastet.

Med detta som bakgrund har uppgjorts ett förslag till strukturmodell, som innehåller även en tidsdimension, närmast gällande områdena sydost om Nya Borgåvägen. I det första skedet riktas de aktiva utvecklingsåtgärderna mot Gumbovägens axel i hela dess längd från Nya Borgåvägen till Gumbostrands byacentrum. Man skapar beredskap för uppgörandet av detaljplan. I och med att trafiksäkerheten och -kapaciteten förbättras är det möjligt att tillåta kompletterande byggnation inom ramen för de tillämpade dimensioneringsgrunder också annanstans inom Västerskogen–Stuvunäs–Gumbostrand–Eiro-området, liksom på nordvästra sidan av Nya Borgåvägen.

Man bereder sig för att "Nya Vainuddsvägen" förverkligas så att vägen betjänar trafiken till badstranden och framför allt byacentrum med nuvarande och ny markanvändning. Förbindelsen till badstranden kan i och för sig förverkligas i ett tidigt skede som en (väl planerad och byggd) enskild väg. Men dess kopplande till byacentrum och eventuella nya projekt där torde förutsätta uppgörande av en detaljerad plan. Tidsmässigt kan detta skede inledas ganska snart efter det första, men på basis av ett separat beslut.

Skedet på lång sikt hänger samman med förverkligandet av Östersundom–Majvik–Sibbesborgs utvecklingskorridor i betydande omfattning. På planområdet återspeglas detta framför allt i form av en kännbar förtätning av markanvändningen längs Nya Borgåvägen jämte eventuella hållplatser för spårtrafik eller annan effektiv kollektivtrafik. I detta skede aktualiseras också vägtrafikens förbindelsebehov västerut, dels nära kusten, dels nära motorvägen. Dessa projekt på lång sikt förutsätter beredskap (områdesreserver o. dyl.) i tidigare skeden, men i övrigt eftersträvas inte nämnvärda förändringar i strukturmodellens markanvändningslösningar eller dimensionering – ifall inte t.ex. i zonen längs Sibboviken betydande markanvändningslösningar är på kommande.



-  Pääväylä • Huvudled
-  Kokoojaväylä • Matarled
-  Tieyhteys • Vägförbindelse
-  2. vaiheen tieyhteystarve
Vägförbindelsebehov i 2. skedet
-  3. vaiheen tieyhteystarve
Vägförbindelsebehov i 3. skedet
-  Pääviheryhteys
Huvudgrönförbindelse
-  Alue, jolla säilytettäviä ympäristöarvoja
Område med miljövärden som bör bevaras
-  Ensisijaisesti asemakaavoituksen kautta
kehitettävä asumispainotteinen alue
Boendedominerat område som utvecklas
i första hand genom detaljplanläggning
-  Myöhemmässä vaiheessa
asemakaavoitettava alue
Område som detaljplanläggs
i senare skede
-  Harva rakentaminen, esim. erillispientalot
Gles bebyggelse, t.ex. fristående småhus
-  Sekoittuneen maankäytön vyöhyke
Zon för blandad markanvändning
-  Toimitila- ja palvelupainotteinen
kyläkeskittymä
Bykoncentration med betoning
på service och arbetsplatser

Rakennemalliehdotuksen kuvaus perusteluineen

Tavoitteet ja suunnitteluperiaatteet

Rakennemalliehdotuksen kantavia periaatteita ovat luonto- ja kulttuuriarvojen vaaliminen ja hyödyntäminen sekä kyläalueiden kohtuullinen eheyttävä täydennysrakentaminen, maanomistajien tasapuolinen kohtelu huomioon ottaen. Tavoitteena on yhteisöllisen, luonnonläheisen ja merellisen asuinympäristön ohella myös elinkeinoelämän, palvelujen ja saaristo-/matkailutoimintojen osalta toiminnallisesti monipuolinen kunnanosa; ks. tarkemmin kunnanhallituksen 6.2.2018 hyväksymät tavoitteet (s. 2).

Gumbostrand-Västerskogin alue poikkeaa etenkin olevan rakenteen tiheyden osalta monista muista sipoolaisista kyläalueista. Alueen merkittävä täydentäminen haja-asutuksen keinoin, esimerkiksi hyödyntämällä Pohjois-Paippisten osayleiskaavatyön yhteydessä kehitettyä edullisuusvyöhykepohjaista mitoitusmenetelmää, ei ole osoittautunut aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun pohjalta mahdolliseksi eikä alueen tarpeisiin nähden riittäväksi suunnittelun tasoksi. Keskeiset maankäytön ja liikenneverkon kehittämisalueet suunnittelualueella edellyttävät asemakaavatasoista suunnittelua, vaikka alueelle tavoitellaankin vain maltillista kasvua.

Asemakaavatasoisen suunnittelun tarve kohdistuu Gumbostrandin kyläkeskuksen ympäristöön, kehitettävän Gumbontien varrelle sekä myöhemmässä kehitysvaiheessa Uuden Porvoontien ympäristöön. Myös rakennemallissa Porvoonväylän etelälaidalle osoitetun, toimitilapainotteisen maankäytön laajempi toteutuminen edellyttää asemakaavoitusta sekä etenkin mahdollisen asuinkäytön osalta meluntorjuntakysymysten ratkaisua. Muita mallissa osoitettuja rakentamisalueita käsitellään kylään kytkeytyvinä haja-asutusalueina, joita pyritään täydentämään maanomistajien tasapuolinen kohtelu huomioiden ja asemakaavakynnystä ylittämättä.

Maankäyttö ja rakentaminen

Maankäytön merkittävää kehittämistä tapahtuu Gumbontien varrella sekä pitkällä tähtäyksellä Uuden Porvoontien varrella osana pääkaupunkiseudun itäistä kehityskäytävää. Tavoitteena on osin sekoittunut maankäyttö. Työpaikkoja, palveluja ja erityistoimintoja on rakennemallissa sijoitettu eri puolilla kaava-aluetta sijaitseviin solmukohtiin. Moottoritien meluvyöhykkeelle on merkitty toimitilojen alue, jolle lienee mahdollista edullisten maastonmuotojen ja ilmansuuntien ansiosta sijoittaa myös majoitusta ja asumista. Uuden Porvoontien varrelle, missä myöskin on jonkin verran meluhaittaa, voidaan sijoittaa koko kaava-aluetta ja sen ympäristöä palvelevia toimintoja ja työtiloja, asumiseen kytkeytyen. Kolmanneksi Gumbostrandin kyläkeskukseen tai sen liepeille voidaan lähipalvelujen ohella osoittaa koko rannikko- ja saaristo-Sipoon kannalta tärkeitä toimintoja, jo olevia palveluita täydentäen.

Rakennemallille ei ole asetettu tiettyä, ajoitettua väestötavoitetta. Oletuksena on, että vielä keskipitkällä tähtäimellä asuntojen lisärakentaminen on maltillista ja pientalovaltaista, mutta myöhemmissä vaiheissa etenkin Uuden Porvoontien ympäristössä varaudutaan myös tehokkaampaan lisärakentamiseen, jonka toteutuminen ajoittuu Majvikin alueen ja tähän kytkeytyvien joukkoliikennetarkaisujen toteutumisen jälkeiseen aikaan.

Strukturmodellförslaget – beskrivning och motiveringar

Mål och planeringsprinciper

Bärande principer i modellen är värnandet och utnyttjandet av natur- och kulturvärdena samt ett hovsamt utbyggande av byaområdena, med beaktande av markägarnas jämlika behandling. Målet är kommunal präglad av gemenskaplig, naturnära och maritim boendemiljö till sitt näringsliv, serviceaktiviteter och till skärgården och turismen förknippade verksamheter mångsidig; se närmare av kommunstyrelsen 6.2.2018 godkända mål (s. 2).

Gumbostrand-Västerskog-området avviker särskilt beträffande den nuvarande bebyggelsens täthet från många andra byaområden i Sibbo. En betydande komplettering i form av glesbebyggelse, t.ex. genom att utnyttja det i samband med delgeneralplanearbetet för Norra Paipis utvecklade dimensioneringssystemet baserat på fördelaktighetszoner har på basis av myndighetssamrådet i begynnelseskedet inte visat sig möjligt och med tanke på områdets behov tillräckligt planeringsinstrument. Inom planområdet finns utvecklingsområden för markanvändningen och trafiken som förutsätter planläggning på detaljplanenivå, även om man på området eftersträvar endast en måttfull tillväxt.

Behovet av planering på detaljplanenivå berör Gumbostrands byacentrum, området längs Gumbovägen samt i ett senare utvecklingskede Områdena kring Nya Borgåvägen. Även ett omfattande förverkligande av den i strukturmodellen angivna markanvändningen med blandade funktioner förutsätter detaljplanläggning och i synnerhet gällande eventuellt boende lösning av bullerskyddsfrågorna. Övriga byggnadsområden angivna i modellen behandlas som till byarna anslutande glesbebyggelseområden, som kompletteras med beaktande av en jämlik behandling av markägarna och utan att överskrida tröskeln för detaljplaneringsbehov.

Markanvändning och byggande

Ett märkbart utvecklande sker längs Gumbovägen och på längre sikt längs Nya Borgåvägen som en del av huvudstadsregionens östra utvecklingskorridor. Målet är en delvis blandad markanvändning. Arbetsplatser, service och specialfunktioner har angivits i knutpunkter i olika delar av planområdet. Inom motorvägens bullerzon har utmärkts ett område för verksamheter, där det tack vare fördelaktiga terrängformationer och väderstreck torde vara möjligt att placera även boende. Längs Nya Borgåvägen, som likaså berörs av bullerolägenheter, kan man placera serviceverksamheter och arbetsutrymmen som betjänar hela planområdet jämte omgivningar, blandat med bostäder. För det tredje kan i och kring Gumbostrand byacentrum etablera utöver närservice för hela kust- och skärgårds-Sibbo viktiga aktiviteter, som komplement till redan befintliga.

För strukturmodellerna har inte uppställts något specifikt, tidsbestämt befolkningsmål. Antagandet är att ännu på medellång sikt tilläggsbyggandet av bostäder är måttfullt och småhusdominerat, men i senare skeden bereder man sig i synnerhet kring Nya Borgåvägen för effektivare tilläggsbyggande, vars förverkligande aktualiseras efter det Majvik och där till hörande kollektivtrafiklösningar förverkligats.

Liikenne ja liikkuminen

Uusi Porvoontie ja Gumbontie muodostavat jatkossakin kaava-alueen liikenteellisen päärunon – myös julkisen liikenteen osalta. Gumbontietä kohennetaan varhaisessa vaiheessa kävelyn ja pyöräilyn osalta toimivaksi, turvallisesti ja viihtyisäksi kyläraitiksi, mutta sen rinnalle varaudutaan uuden diagonaalitien rakentamiseen vaiheittain Uudelta Porvoontieltä kaakkoon Vainuddintielle ja luoteeseen Immersbyntielle. Lännessä linjaus voi osin hyödyntää suunniteltua "uutta Vainuddintietä". Pitkällä tähtäimellä varaudutaan rannikovyöhykettä palvelemaan kokoojavyölyään Majvikin tulevasta keskuksesta aina Gumbontielle asti. Tulevan vuosikymmenen aikana pyritään siihen, että nykyisiä yksityisteitä hyödyntäen Majvikin suuntaan muodostuu kevyen liikenteen yhteys eikä mahdollisuutta yhtenäisen ajoväylän toteuttamiseen estetä.

Joukkoliikenne järjestetään alkuvaiheessa nykyisiä ratkaisuja kohentaen, moottoritien liityntäpysäköinti mukaan lukien. Uusi Porvoontie toimii joukkoliikenteen laatukäytävänä, ja pysäkeille järjestetään sujuvat ja turvalliset kulkuväylät ja pysäköintitilat kevyelle liikenteelle. Mikäli metro ulotetaan tulevaisuudessa Majviikkiin asti, voidaan sieltä käsin liikennöidä joustavasti, koko kaava-aluetta palvellen, esimerkiksi pienbusseilla.

Jalankulkua, pyöräilyä ja ulkoilua varten luodaan kattavat ja jatkuvat reitistöt, osin olevia tontteja yhdistämällä. Veneily sekä hyöty- että huviliikunnan muodossa on alueella merkittävä toiminto, jonka liittymistä mantereen liikenneväyliin ja maankäyttöön tarkastellaan seuraavassa suunnitteluvaiheessa.

Viher rakenne, virkistys ja kulttuurisuojaus

Rakennemallin siniviherakenne pohjautuu laadittuihin luonto- ja maisemaselvityksiin sekä yleispiirteisen kaavoituksen ohjeistukseen. Kaksi länsi-itä-suuntaista pääkokäytävää kulkee kaava-alueen läpi, pohjoisempi lähinnä laaksoja seuraten ja eteläisempi pääosin kallioselänteitä yhdistäen. Käytävät yhdistyvät etelä-pohjois-suuntaiseen ekokäytävään, jonka eteläosa muodostaa laajan ja yhtenäisen Hitän viheraluekokonaisuuden.

Virkistäytymisen kannalta meri rantoineen on merkittävä vetovoimatekijä ja sen hyödyntämistä maankäytön kannalta tarkastellaan tarkemmin rakennemallivaiheen jälkeen. Linnanträsk ja Mörtträsket (ja Ormträsket kaava-alueen ulkopuolella) eivät ole näkyviä tekijöitä kylämaisemassa, mutta luonnon, virkistys- ja lähiastutuksen kannalta erittäin arvokkaita elementtejä. Viherkäytävät yhdistävät arvokohteet toisiinsa.

Kulttuuriympäristön arvot tiivistyvät Gumböntien–Vainuddintien länsijakson ympärille, mikä on otettava huomioon tiejärjestelyissä ja täydennysrakentamisessa. Varsinkin tien ja meren kohtaaminen luo identiteetin alueelle. Lisäksi on tunnistettu yksittäisiä kohteita eri puolilla kaava-alueita. Käynnistynyt kulttuuriympäristöselvitys antaa uusia tietoja ja näkökulmia kaavaluonnostyölle.

Trafik och mobilitet

Nya Borgåvägen och Gumbövägen bildar också i fortsättningen planområdets trafikstomme – även beträffande kollektivtrafiken. Gumbövägen förnyas i ett tidigt skede till ett byastråk som är fungerande, tryggt och trivsamt för fotgängare och cyklister, men därtill bereder man sig på byggandet av en ny diagonalväg från Nya Borgåvägen mot sydost till Vainuddsvägen och mot nordväst till Immersbyvägen. I väster kan linjeringen delvis utnyttja den planerade "nya Vainuddsvägen". På lång sikt bereder man sig för en samlarväg från Majvik kommande centrum ända till Gumbövägen, som betjänar kustzonen. under det kommande decenniet strävar man till att med utnyttjande av befintliga tomtvägar bilda en lättrafikförbindelse och undvika att skapa hinder för anläggandet av en sammanhängande körväg.

Kollektivtrafiken ordnas genom att i inledande skeden förbättra de nuvarande arrangemangen, inkluderande anslutningsparkeringen intill motorvägen. Nya Borgåvägen tjänar som kollektivtrafikens kvalitetskorridor, och till hållplatsederna ordnas smidiga och trygga förbindelser och uppställningsområden för den lätta trafiken. Ifall metro byggs ut ända till Majvik, kan man därifrån trafikera flexibelt över hela planområdet, t.ex. med småbussar.

För gång- och cykeltrafik samt friluftsliv skapas täckande och sammanhängande rutter, delvis genom att koppla samman befintliga tomtvägar.

Grönstruktur, rekreation och kulturvård

Strukturmodellens grönbå struktur baserar sig på de uppgjorda natur- och kulturutredningarna samt styrningen från den översiktliga planläggningen. Två huvudekokorridorer löper i väst-östlig riktning genom planområdet, den nordliga huvudsakligen följande dalgångarna och den sydliga förenande bergsryggarna. Korridorerna förenar sig till den nord-sydliga eko-korridoren, vars sydliga del utgör Hitå omfattande och enhetliga grönområdeshelhet.

Ur rekreationssynvinkel utgör havet och dess stränder en betydande dragkraftsfaktor, vars ja utnyttjande med tanke på markanvändningen studeras närmare efter strukturmodellskedet. Linnanträsk och Mörtträsket (liksom Ormträsket utanför planområdet) utgör inte synliga inslag i bylandskapet, men med tanke på naturen, rekreationen och närbosättningen är de synnerligen viktiga element. Grönkorridorerna förbinder värdeområdena med varandra.

Kulturmiljövärdena koncentreras till Gumbövägen–Vainuddsvägens östliga avsnitt, vilket bör beaktas i vägarangemang och kompletterande utbyggnad. I synnerhet mötet mellan väg och hav skapar identitet för området. Därtill har identifierats enstaka objekt i olika delar av planområdet. Den påbörjade kulturmiljöutredningen ger ny information och nya synpunkter för arbetet med planutkastet.

Sisämaavyöhyke (Västerskog–Vesterkulla)

Jo 1930-luvulla rakennettu Uusi Porvoontie on eteläisen Sipoon kokoava pääväylä. Vt 7 rinnakkaistienä toimiva seututie 170 on olemukseltaan maaseutu- ja haja-asutusalueen halki kulkeva maantie. Östersundomin osayleiskaavan mukaan se muuttuisi kaupunkimaiseksi pääkaduksi aina Gumbostrand–Västerskogin kaava-alueen rajalle asti ja tämän aluetyyppin jatkaminen sellaisenaan tai muunneltuna moottoritien liittymään saakka on luontevaa. Ajoitus on avoinna, mutta lähivuosikymmenenä voimakasta muutosta tuskin on ajankohtaista. Rakennemallissa varaudutaan kuitenkin siihen, että toisaalta Gumbontien liittymän ja toisaalta moottoritien tuntumaan voi sijoittaa palvelu- ja toimitilapainotteista uudisrakentamista, joka ennakoii odotettavissa olevaa muutosprosessia.

Muulla kaava-alueen pohjoispuoliskolla eheytetään maankäyttöä nykyisenrakenteen puitteissa. Olevia asuinalueita täydennetään ja samalla selkeytetään ajoneuvo-, kevytliikenne- ja viherverkostot. Moottoritien varrelle on osoitettu sekoittuneiden toimintojen vyöhyke, joka samalla palvelee meluntorjuntaa. Moottoritie liittymän kohdalla toimitilat voivat muodostaa kaava-alueen "portin" ja Mörtträsketin ympäristössä lieenee mahdollista uudistaa kurssikeskus-, majoitus- yms. kiinteistöjä osin myös asumiselle.

Rannikkovyöhyke (Gumbostrand–Stuvunäs)

Kaava-alueen eteläpuoliskolla Gumbontie muodostaa maankäytön ja liikkumisen rungon. Liikenneturvallisuuden parantaminen erityisesti jalankulun ja pyöräilyn osalta on pidetty koko alueen maankäytön kehittämisen ehtona. Yleisen tien jatkeena olevan Vainuddintien on nykytilassaan haasteellinen mm. tien leveyden ja tasauksen sekä näkymien vuoksi, ja sen rakenteellinen muuttaminen on ympäristösyistä jokseenkin mahdotonta. Tie olisi syytä ylläpitää pihakatumaisena tulevaisuudessakin. Suunniteltu "uusi Vainuddintie" parantaa tilanetta siinä tapauksessa, että sieltä on kulkuyhteydet tarkoituksenmukaisissa paikoissa Gumbontielle/Vainuddintielle. Siinä yhteydessä selvitetään uuden tielinjauksen tarvetta ja sijaintia koko matkalta Uudelta Porvoontieltä Vainuddintielle/Hitäntielle saakka.

Gumbontien tuntumaan voidaan sijoittaa "saaristokeskus" erilliskohteena tai olevan palvelutilan – Hedåsen, koulu, laiturialue, Gumbotalo, Konst & Form, Punainen talo – yhteyteen taikka "uuden Vainuddintien" varrelle. Niin kylälaisten kuin vierailijoiden kannalta rannan saavutettavuus on oleellinen vetovoimatekijä. Venesatama- ja pysäköintialueiden järjestelyt nousevat esille kaavaluonnosvaiheessa.

Asumisvaltaisia alueita koskee vastaavat täydennysrakentamisen ja liikkumisverkostojen kehittämistoimenpiteet kuin sisämaalla – voimassa oleva saariston ja rannikon osayleiskaava huomioon, joskin nyt valmisteilla olevan kaavan on tarkoitus korvata tämä.

Viheryhteyksien ja -alueiden osalta rantaviivan takainen yhtenäinen kallioselänteiden jono on luonnon, maiseman ja virkistyskäytön kannalta merkittävä tekijä. Kevyen liikenteen ja ulkoilun rantaraitti seuraa selännejaksoja, pääosin olevia tieyhteyksiä ja polkuja hyödyntäen.

Inlandszonen (Västerskog–Vesterkulla)

Den redan på 1930-talet byggda Nya Borgåvägen utgör huvudled för södra Sibbo. Regionväg 170, parallellväg till riksväg 7, är till sin karaktär en landsväg som löper genom ett lands- och glesbygdsområde. På basis av Östersundom delgeneralplan kommer den att förändras till en urban huvudgata ända fram till gränsen för Gumbostrand–Västerskog planområde, och fortsättande av denna områdestyp som sådan eller någon variant ända fram till motorvägsanslutningen vore naturligt. Tidtabellen är öppen, men under det närmaste decenniet är en kraftig ändring knappast aktuell. I strukturmodellen garderar man sig ändå för att dels kring Gumbovägens anslutning och dels invid motorvägen placera nybyggande dominerat av servicefunktioner och arbetsplatser jämte bostäder, på ett sätt som föregriper den kommande omvandlingsprocessen.

Annanstans i planområdets norra delar kompletteras markanvändningen inom ramen för nuvarande bebyggelsetyp. Befintliga bostadsområden bygga till och samtidigt förenhetligas näten av fordons-, lätttrafik- och friluftsleder. Intill motorvägen har anvisats en zon för blandade funktioner, som samtidigt tjänar som bullerskärm. Vid motorvägsanslutningen kan verksamheterna skapa en "port" till planområdet och kring Mörtträsket torde det vara möjligt att förnya fastigheterna för kurscentra, inkvartering o. dyl. för även boende.

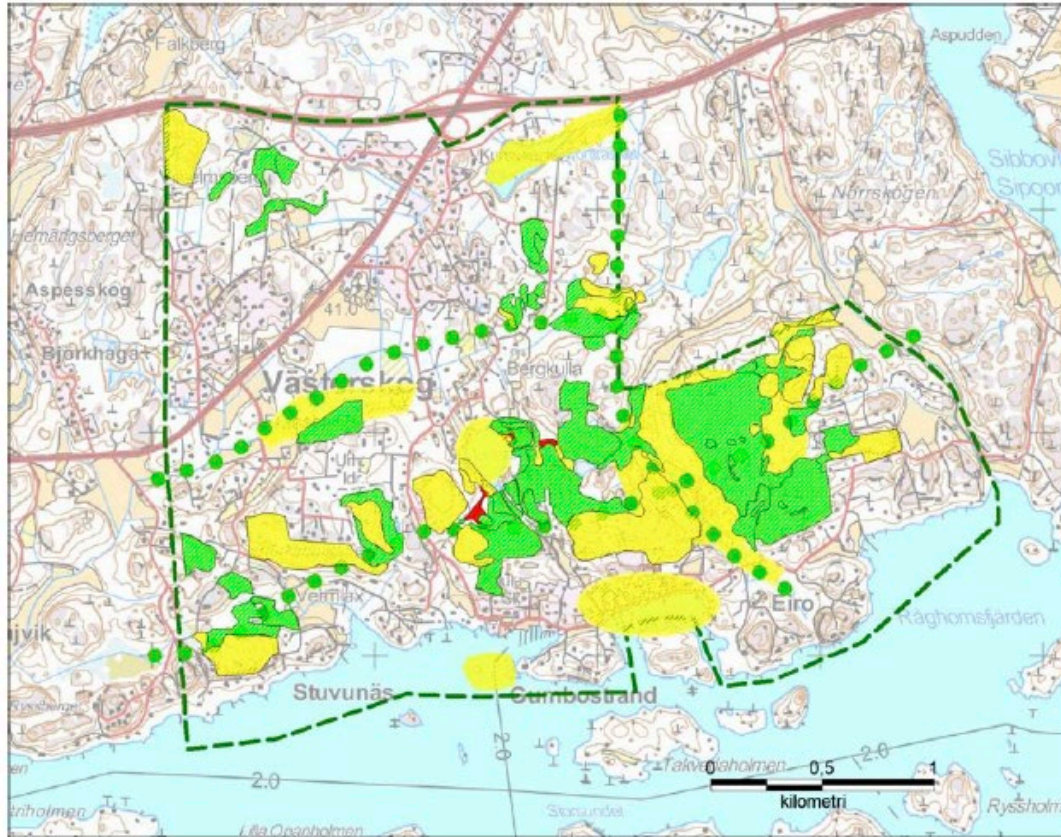
Kustzonen (Gumbostrand–Stuvunäs)

I planområdets södra hälft bildar Gumbovägen stomme för markanvändning och trafik. Förbättrandet av trafiksäkerheten i synnerhet med tanke på fotgängare och cyklister har bedömts vara en förutsättning för att utveckla området. Vainuddsvägen som utgör en fortsättning på den allmänna vägen är i dagsläge en utmaning med tanke på bl. a. vägens bredd och höjdläge samt friskskåpning, och en genomgripande förändring av den är ur miljösynvinkel närapå otänkbart. Vägen borde upprätthållas som ett slags gårdsgata också i framtiden. Den planerade "nya Vainuddsvägen" förbättrar läget i det fall, att från denna på ändamålsenliga platser ordnas förbindelser till Gumbovägen/Vainuddsvägen. I detta sammanhang studeras behovet av och läget för nya vägsträckningar på hela avsnittet mellan Nya Borgåvägen och Vainuddsvägen/Hitåvägen.

I närheten till Gumbovägen kan ett "skärgårdscentrum" placeras som en enskild byggnad eller i samband med någon befintlig servicefunktion – Hedåsen, skolan, bryggområdet, Gumbohuset, Konst & Form, Röda huset – eller invid "nya Vainuddsvägen". Med tanke på såväl bybor som besökare är strandens tillgänglighet en väsentlig dragkraftsfaktor. Arrangemang kring båthamnarna och parkeringsområdena stiger fram i arbetet med planutkastet.

I fråga om de småhusdominerade områdena gäller motsvarande utvecklingsprinciper för kompletterande nybyggande och strukturering av trafiknäten som i inlandsdelen – med beaktande av den i kraft varande delgeneralplanen för skärgården och kusten, även om den plan som nu bereds är tänkt att ersätta denna.

Beträffande rekreationslederna och -områdena utgör den enhetliga raden av bergsryggar ovanför strandlinjen en betydande faktor med tanke på naturen, landskapet och friluftslivet. En strandrutt för den lätta trafiken och rekreationen följer bergsryggarna, huvudsakligen längs befintliga småvägar och stigar.



Yrjölä ym. 2019. Luontoselvitys Sipoo Gumbostrand 2018. 84 s. Ympäristötutkimus Yrjölä Oy.

Luokittelu ohjaa tulevaa maankäyttöä, jossa voidaan tarvittaessa huomioida alueen eri luontoarvot. Kuviot on luokittelu seuraavasti:

Klassificeringen styr den kommande markanvändningen så, att de olika naturvärdena på området kan beaktas efter behov. Figurerna har klassificerats enligt följande:

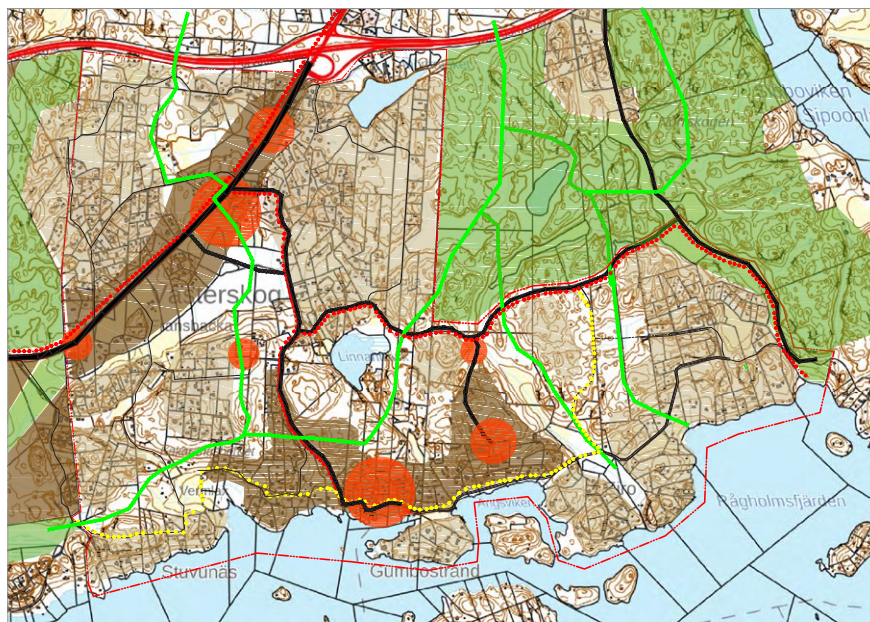
- Luokka 1** Luonnonsuojelulain 29§ nojalla ehdottomasti säilytettävät luontotyypit ja luonnonsuojelulain 47§ mukaisesti suojeltavien lajien esiintymispaikat. Luonnontilaiset vesilain 11§ mukaiset pienvedet. Minkäänlaista elinympäristöä heikentävää maankäyttöä ei sallita.
Klass 1: Naturtyper som är skyddade enligt naturvårdslagen 29§ och förekomstplatser för arter som enligt naturvårdslagen 47§ kräver särskilt skydd. Små vattendrag i naturtillstånd enligt vattenlagen 11§. Ingen form av markanvändning som försvagar livsmiljön är tillåten.
- Luokka 2:** Metsälain 10§ mukaiset luontotyypit, uhanalaisluokaltaan erittäin uhanalaiset (EN) luonnontilaiset tai sen kaltaiset luontotyypit, METSO I-luokan kohteet, mikäli muiden arvokohteiden lähellä. LAKU-kohteet. Tärkeät ekologiset yhteydet ja lepakoiden ruokailualueet ja kulkureitit. Suositellaan säästettäväksi luontoarvoja merkittävästi heikentävältä maankäytöltä.
Klass 2: Naturtyper enligt skogslagen 10§, starkt hotade (EN) naturtyper i naturtillstånd eller motsvarande. Objekt i METSO I-kategorin belägna i närheten av andra värdefulla objekt. LAKU-objekten. Viktiga ekologiska förbindelser samt fladdermössens nyckelområden för födosök och flytningsstråk. Rekommenderas att bevaras för markanvändning som i betydande mån försvagar naturvärdena.
- Luokka 3:** Uhanalaisluokaltaan vaarantuneet (VU) ja silmällä pidettävät (NT) luontotyypit, muut METSO-kohteet, muut lumokohteet Maankäytössä suositellaan huomioimaan luontoarvot mahdollisuuksien mukaan.
Klass 3: Sårbara (VU) och nära hotade (NT) naturtyper, övriga METSO-objekt, övriga lomo-objekt. I markanvändningen rekommenderas att naturvärdena beaktas såvitt möjligt.

Suhde kyläyhdistyksen valmistelemaan rakennemalliin

Kyläyhdistys toimitti laatimansa rakennemalliin 8.5.2019 kartan muodossa sekä tarkistetun version 27.5. Kartassa on esitetty nauhamaiset kyläkeskusalueet nykyisen Gumbostrandin kylään, ml. Konst & Formin alue, sekä Uuden Porvoontien varrelle. Muut kaava-alueen rakennetut alueet ovat pääosin väljempää kyläasutusaluetta, jota on laajennettu erityisesti "uuden Vainuddintien" etelävarrelle. Gumbontien kummassakin päässä on toiminnalliset keskittymät, joita on pienempinä myös Uuden Porvoontien varrella (2 kpl), Hedåsenin kohdalla ja Konst & Formin alueella (2 kpl).

Uudet tieyhdytykset ovat "uusi Vainuddintie", josta on ajoyhteys Konst & Formin yläpuoliselle kallioselänteelle, "uusi Hitäntie" sekä varauksena Gumbontien pohjoisjakson oikaisu ja jatke Immersbyn tielle. Uusia kevyen liikenteen väyliä on koko Gumbontien sekä "uuden Vainuddintien-Hitäntien" varsilla. Rantaraitti kulkee Majvikista Eiroon kääntyen pohjoiseen kohti Ormträsketiä. Ulkoilu-/ekoreittejä kulkee varsin kattavasti kaava-alueen poikki; itse viheralueet ovat kaava-alueen ulkopuolella.

Kulttuuriympäristön arvot tiivistyvät Gumbontien-Vainuddintien länsijakson ympärille, mikä on otettava huomioon tiejärjestelyissä ja täydennysrakentamisessa. Varsinkin tien ja meren kohtaaminen luo identiteetin alueelle. Lisäksi on tunnistettu yksittäisiä kohteita eri puolilla kaava-aluetta. Käynnistynyt kulttuuriympäristöselvitys antaa uusia tietoja ja näkökulmia kaavaluonnostyölle.



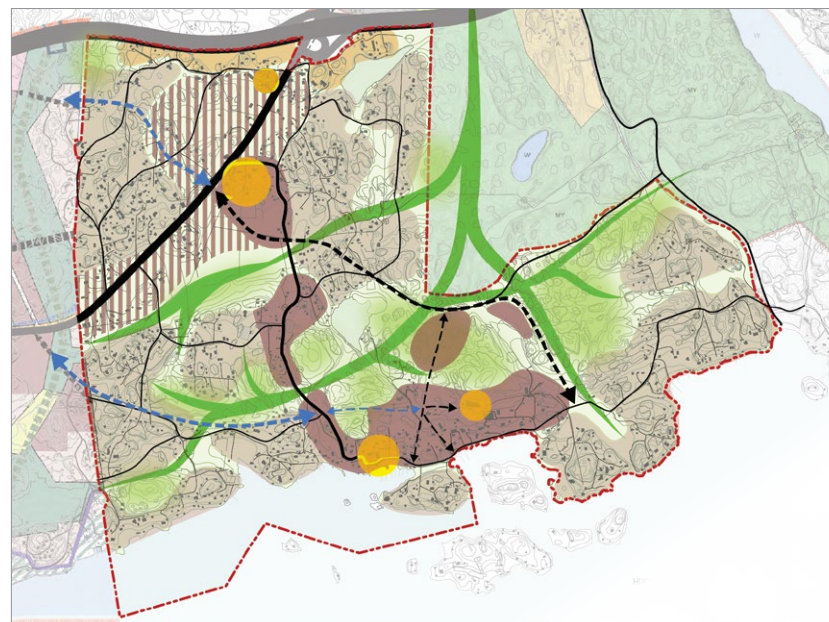
Kyläyhdistys rakennemalli | Byföreningens strukturmodell

Byaföreningens strukturmodell och beaktandet av denna

Byaföreningen lämnade 8.5.2019 in en egen strukturmodell i kartform samt en reviderad version 27.5. På kartan visas bandformade byacentrumområden dels i Gumbostrandsområdet, inkl. Konst & Form, samt längs Nya Borgåvägen. De övriga byggda områdena inom planområdet är i huvudsak glesare byabebbyggelse, som har utvidgats framför allt längs södra sidan av "nya Vainuddsvägen". I vardera ändan av Gumbovägen är funktionella koncentrationer, vilka finns i mindre format även längs Nys Borgåvägen (2 st.), vid Hedåsen och på Konst & Forms område (2 st.).

Nya vägförbindelser är "nya Vainuddsvägen", från vilken en förbindelse löper till bergsryggen ovanför Konst & Forms område, "nya Hitåvägen" samt som en reservation en uträtning av Gumbovägens norra ända och en fortsättning till Immersbyvägen. Nya lättrafikleder har anvisats längs hela Gumbovägen och "nya Vainuddsvägen-Hitåvägen". En strandrutt löper från Majvik till Eiro och svänger norrut mot Ormträsket. Friluftsvägar löper vältäckande genom planområdet; själva grönområdena är utanför planområdet.

Kulttuuriympäristön arvot tiivistyvät Gumbontien-Vainuddintien länsijakson ympärille, mikä on otettava huomioon tiejärjestelyissä ja täydennysrakentamisessa. Varsinkin tien ja meren kohtaaminen luo identiteetin alueelle. Lisäksi on tunnistettu yksittäisiä kohteita eri puolilla kaava-aluetta. Käynnistynyt kulttuuriympäristöselvitys antaa uusia tietoja ja näkökulmia kaavaluonnostyölle.



Rakennemalliehdotus | Strukturmodellförslaget

Synteesiksi laaditussa kaavarunkoehdotuksessa on pitkälti samat tai vastaavat periaatteet kuin yhdistyksen mallissa:

- kyläkeskusalueet toiminnallisine keskittymineen,
- Gumbontien jalankulku- ja pyöräilyolojen parantaminen,
- Konst & Formin alueen merkittävä täydennysrakentaminen,
- olevien asutusalueiden väljä täydennysrakentaminen,
- varautuminen "uuden Vainuddintien" rakentamiseen suunniteltua uimarantaa palvelemaan,
- varautuminen uuteen kokoojatiehen Gumbontieltä Uuden Porvoontien poikki Immersbyn suuntaan (tarkistettussa mallissa Immersbyn suuntainen tieyhteys on poistettu),
- yhtenäinen ulkoilureiðistö ml. rantaraitti.

Suurimmat eroavuudet ovat siinä, että synteesirakennemallissa:

- uusi kokoojatie Linnanträskin pohjoispuolella kääntyy kohti Eiroa, jotta se pystyisi palvelemaan kyläkeskustaa ja osaltaan helpottamaan rantatien haasteita,
- Gumbostrandin kyläkeskukseen on osoitettu ohjeelliset tieyhteydet, jotta voitaisiin asemakaavoituksen kautta luoda toimiva, täydennysrakentamista mahdollistava korttelirakenne,
- "uuden Vainuddintien" itäjakso rakennetaan "metsäauto-/ulkoilutie"-tyyppisenä, jotta se voitaisiin soviittaa vaatimaan ja arvokkaaseen kalliometsämaisemaan,
- kaava-alueelle on osoitettu yhtenäiset viheryttydet ja -alueet, jotta lainmukaiset suojelutavoitteet toteutuisivat ja asukkailla olisi tavoitettavissa riittävät lähivirkistysalueet
- on osoitettu varaukset Majvik–Gumbostrand tieyhteydelle sekä Uuden Porvoontien tehokkaan rakentamisen vyöhykkeen laajentamiselle, jotta kaava-alue voisi tulevaisuudessa – metron tms. toteutuessa – olla toimiva osa etelä-Sipoon kokonaisrakennetta.

Johtopäätökset / ehdotukset

- maankäyttö ja tieverkko ratkaistaan kaavaluonnoksessa pääosin esitetyn rakennemallin mukaisesti, mutta vaihtoehtoisia paikallisempia ratkaisuja tutkitaan edelleen jatkosuunnittelussa,
- kaavan mitoitus pohjautuu Sipoon yleiskaavaan 2025 ja esimerkiksi kolmeen eri edullisuusvyöhykkeeseen perustuvaan mitoitusjärjestelmään: kyläkeskus (asemakaava-alue) / kyläalue / haja-asutusalue
- asemakaava-alueiden ulkopuolisten rakennuspaikkojen määrä lasketaan kiinteistökohtaisesti, mutta mahdollisuudet osoittaa paikkoja suoraan MRL 44§:n mukaisesti tarkastellaan myöhemmin
- myöhempien vaiheen kehitysalueiden ja yhteyksien ei odoteta toteutuvan kokonaisuudessaan lähimmän 20 vuoden kuluessa. Näillä alueilla kaava ohjaa maankäyttöä ja rakentamista niin, että tuleva myöhempi kehitys mahdollistetaan.

I det som syntes uppgjorda förslaget till strukturmodell gäller långt samma eller liknande principer som i byaföreningens modell:

- byacentrumområdena med deras verksamhetskonzentrationer,
- en förbättring av Gumbovägens lättrafikförhållanden,
- ett kännbart tilläggsbyggande på Konst & Forms område,
- en måttfull komplettering av den nya bebyggelsen,
- beredskap för byggande av den "nya Vainuddsvägen" för att betjäna den planerade badstranden,
- beredskap för en ny samlarväg från Gumbovägen över Nya Borgåvägen i riktning mot Immersby (i den reviderade modellen har vägförbildelsen mot Immersby avlägsnats),
- ett sammanhängande nät av friluftsleder inkl. strandrutten.

De största skillnaderna är att i syntesstrukturmodellen:

- den nya samlarvägen norr om Linnanträsk svänger ned till Eiro, för att den skulle kunna betjäna byacentrum och för sin del bidra till att lösa utmaningarna längs strandvägen,
- inom Gumbostrands byacentrum har visats instruktiva vägförbindelser, för att man genom detaljplanläggning skulle kunna skapa en fungerande kvartersstruktur som möjliggör tilläggsbyggande,
- "nya Vainuddsvägens" östra del har getts karaktären av "skogsbil-/friluftsväg", för att den skulle kunna inpassas i det krävande och värdefulla skogsbergslandskapet,
- på planområdet har angetts sammanhängande grönförbindelser och -områden, för att de lagenliga skyddsmålen skulle förverkligas och byborna skulle ha tillgång till tillräckliga närekreationsområden,
- reservationer för vägförbindelsen Majvik–Gumbostrand samt en bredare zon för tätare bebyggelse längs Nya Borgåvägen har visats, för att planområdet också i framtiden – med metro el. dyl. – skulle kunna utgöra en fungerande del av helhetsstrukturen i södra Sibbo.

Slutledningar / förslag

- markanvändningen och vägnätet löses i planutkastet huvudsakligen enligt den föreslagna strukturmodellen, men alternativa detaljlösningar studeras ännu i den fortsatta beredningen,
- dimensioneringen baserar sig på generalplan 2025 och en tillämpning av dimensioneringssystemet t.ex. med tre fördelaktighetszoner: byacentrum (detaljplaneområden) / byaområden / glesbygdsområden
- byggrätterna utanför detaljplaneområde beräknas fastighetsvis, men utmärkandet av s.k. MBL 44§ byggplatser övervägs först i ett senare skede
- utvecklingsområden och förbindelser i senare skede väntas inte aktualiseras i helheten inom 20 år, vilket innebär att planen i övrigt ska styra markanvändningen och byggandet, men vissa reservationer och restriktioner ska iakttagas.