

An aerial photograph of a coastal town at sunset. The sky is a mix of orange, pink, and blue. Two hot air balloons are visible: one large one in the foreground on the left and one smaller one in the distance on the right. The town below features modern buildings with colorful facades, a river, and a forested area. The water is calm, reflecting the sky's colors.

SIBBESBORGIN OSAYLEISKAAVA DELGENERALPLAN FÖR SIBBESBORG

**OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS, LUONNOSVAIHE
DELGENERALPLANEBSKRIVNING, UTKASTSSKEDET**

Tämä selostus liittyy 31.10.2014 päivättyyn osayleiskaavakarttaan (1:8000).

Kaavaselostus sekä kaavakartta määräyksineen julkaistaan kunnan internet-sivuilla.

Selostuksen ovat laatineet Kaisa Yli-Jama, Eveliina Harsia ja Eva Lodenius.

Valokuvat ellei toisin mainittu ©Sipoon kunta.

Viistoilmakuvat ©Ikuvaari Oy ja Lentokuva Vallas Oy.

KAAVAN LAATIJAT:

Kaisa Yli-Jama, yleiskaavapäällikkö Sipoon kunta

Eveliina Harsia, yleiskaavoittaja Sipoon kunta

Eva Lodenius, liikennesuunnittelija Sipoon kunta

Beskrivningen gäller delgeneralplanekartan (1:8000) som är daterad 31.10.2014.

Planbeskrivningen samt plankartan med bestämmelser publiceras på kommunens webbplats.

Beskrivningen har utarbetats av Kaisa Yli-Jama, Eveliina Harsia ja Eva Lodenius.

Översättning: Monika Sukoinen

Fotografi er eller andra hänvisningar ©Sibbo kommun.

Snedflygbilder © Ikuvaari Oy ja Lentokuva Vallas Oy.

PLANENS UTARBETARE:

Kaisa Yli-Jama, generalplanechef Sibbo kommun

Eveliina Harsia, generalplanläggare Sibbo kommun

Eva Lodenius, trafikplanerare Sibbo kommun



SIBBESBORGIN OSAYLEISKAAVA DELGENERALPLAN FÖR SIBBESBORG

OSAYLEISKAAVAN SELOSTUS, LUONNOSVAIHE DELGENERALPLANEBSKRIVNING, UTKASTSSKEDET

MAANKÄYTTÖJAOSTO / MARKANVÄNDNINGSEKTIONEN 19.11.2014

KUNNANHALLITUS / KOMMUNSTYRELSEN

SISÄLLYSLUETTELO

1 ESIPUHE	13	4. OSAYLEISKAVALUONNOS JA SEN PERUSTELUT	56
2 OSAYLEISKAAVA-ALUE	16	4.1 Kaavan suhde valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin	57
2.1 Tunnistetiedot	17	4.2 Yleisperustelu kaavaratkaisulle	66
2.2 Suunnittelualan sijainti	18	4.3 Kokonaisrakenne ja –mitoitus	72
2.3 Suunnittelualan rajaus	18	4.4 Keskusta-alue ja palvelut	74
3 OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET	20	4.5 Kaupan rakenteen ja mitoituksen ohjaaminen	78
3.1 Osayleiskaavan tarkoitus ja sisältö	21	4.6 Elinkeinot ja työpaikat	82
3.2 Tavoitteiden muodostaminen	23	4.7 Asuntovaltaiset alueet	86
3.3 Suunnitteluparadigma	33	4.8 Liikennealueet	92
3.4 Kaupunkirakenteellinen kokonaisuus	36	4.9 Puistot, kulttuurimaisema ja virkistysreitit	96
3.5 Raideliikenteen vaihtoehdot	40	Virkistystoiminnot	98
3.6 Asuminen ja väestö	42	Maa- ja metsätalousalueet	98
3.7 Työllisyys, elinkeinotoiminta	46	Suojelukohteet	100
3.8 Liikkuminen ja saavutettavuus	46	4.10 Vesistöt ja vesien suojelu	103
3.9 Luonto, maisema ja maaseutu	50	Vesialueet	103
3.10 Historiallinen perinne	52	Erityisalueet	103
3.11 Jaettu katutilat ja sosiaalisen kohtaamisen paikat	54	Hulevesien hallinta ja pohjavedet	103
3.12 Tekninen ja taloudellinen toteuttamiskelpoisuus	55	4.11 Liikennejärjestelmä	108
		Ajoneuvoliikenne	108
		Joukkoliikenne	110
		Jalankulku ja pyöräily	114
		Pysäköinti	114
		Vesiliikenne ja venesatamat	114

5. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTUS	116	6.4.5 Itämetron Majvik-Sibbesborg linjaus ja maankäyttövaihtoehdot	142
5.1 Toteuttaminen	117	6.4.6 HLJ2015 ja kuntien yhteinen maankäyttösuunnitelma	144
5.2 Pääkaupunkiseudun itäinen kasvukäytävä	118	6.4.7 Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava	144
5.3 Sibbesborgin vaiheittain rakentaminen	120	6.5 . Nykytilanne	146
5.4 Avainhankkeet	124	6.5.1 Alueen kehitysvaiheet	146
6 LÄHTÖKOHDAT	126	6.5.2 Asema yhdyskuntarakenteessa	146
6.1. Suunnitteluprosessin vaiheet	127	6.5.3 Rakennettu ympäristö	146
6.2 Päätökset	129	6.5.4 Muinaismuistot	148
6.3 Kaavatilanne	130	6.5.5 Luonnonympäristö	148
6.3.1 Maakuntakaava	130	6.5.6 Maa- ja kallioperä sekä topografia	150
6.3.2 Sipoon yleiskaava 2025	132	6.5.7 Vesistöt ja vesitalous	150
6.3.3 Söderkullan osayleiskaava 2015	134	6.5.8 Ilmasto	152
6.3.4 Asemakaavat	134	6.5.9 Maisematila	152
6.3.5 Rakennuskielto ja toimenpiderajoitus	134	6.5.10 Kasvillisuus ja eläimistö	154
6.3.6 Sopimukset	136	6.5.12 Nykyinen virkistyskäyttö	154
6.4 Aluetta koskevat muut suunnitelmat ja selvitykset	138	6.5.13 Tiet ja liikennejärjestelmä	154
6.4.1 Helsinki-Porvoo kehysuunnitelma	138	6.5.14 Yhdyskuntatekniikka/ Yhdyskuntatekninen huolto	158
6.4.2 Etelä-Sipoon liikennevisio	140	6.5.15 Palvelut	158
6.4.3 Sibbesborgin kestävän yhdyskunnan suunnittelukilpailu	140	6.5.16 Ympäristöhäiriöt	160
6.4.4 Sibbesborgin osayleiskaavan kehityskuva	142	6.5.17 Maanomistus	160

7. OSAYLEISKAAVAN TOTEUTTAMISEN VAIKUTUKSET	162
7.1 Tasapainoinen alue- ja yhdyskuntarakenne	164
7.2 Ekologista rikkautta tukeva viherrakenne ja maaperä	164
7.3 Vesi	166
7.4 Vähäpäästöisyys	168
7.5 Laadukas asuminen	168
7.6 Laadukkaat lähipalvelut	168
7.7 Taloudellisesti elinvoimainen Sibbesborg	170
7.8 Vaikutukset Sipoonjoen Natura 2000 -alueeseen	172
7.9 Vaikutukset teknisen huollon järjestelmiin	172
7.10 Osayleiskaavan oikeusvaikutukset	176
8. OSALLISTUMINEN JA VUOROVAIKUTUS	180
8.1 Viranomaisyhteistyö	181
8.2 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma	181
9. JATKOSUUNNITTELU	182
10. TIIVISTELMÄ	184
11. SELVITYKSET JA LÄHTEET	186
12. SELOSTUKSEN LIITTEET	190
13. LUETTELO MUINAISMUISTOKOhteista	192

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 FÖRORD	14	4.3 Övergripande struktur och dimensionering	72
2 DELGENERALPLANEOMRÅDET	16	4.4 Centrumområde och service	76
2.1 Identifikationsuppgifter	17	4.5 Styrning av handelns struktur och dimensionering	80
2.2 Planeringsområdets läge	18	4.6 Näringar och arbetsplatser	82
2.3 Planeringsområdets avgränsning	19	4.7 Bostadsdominerade områden	87
3 MÅLEN FÖR DELGENERALPLANEN	20	4.8 Trafikområden	93
3.1 Delgeneralplanens syfte och innehåll	21	4.9 Parker, kulturlandskap och rekreationsleder	96
3.2 Målbildning	23	Rekreationsfunktioner	99
3.3 Planeringsparadigmet	33	Jord- och skogsbruksområden	100
3.4 Den stadsstrukturella helheten	36	Skyddsobjekt	101
3.5 Alternativ för spårtrafiken	41	4.10 Vattendrag och vattenvård	103
3.6 Boende och befolkning	42	Vattenområden	103
3.7 Sysselsättning och näringsverksamhet	47	Specialområden	103
3.8 Färdsätt och tillgänglighet	47	Dagvattenhantering och grundvatten	103
3.9 Natur, landskap och landsbygd	50	4.11 Trafiksystemet	109
3.10 Historisk tradition	52	Fordonstrafiken	109
3.11 Gemensamt gaturum och sociala mötesplatser	54	Kollektivtrafik	111
3.12 Teknisk och ekonomisk genomförbarhet	55	Fotgängar- och cykeltrafik	113
4. UTKAST TILL DELGENERALPLAN OCH MOTIVERINGAR TILL DET	56	Parkering	115
4.1 Planens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen	57	Sjötrafik och båthamnar	115
4.2 Allmän motivering till planlösningen	66	5. GENOMFÖRANDET AV DELGENERALPLANEN	116
		5.1 Genomförande	117
		5.2 Huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor	119
		5.3 Det etappvisa byggandet av Sibbesborg	121
		5.4 Nyckelprojekt	124

6 UTGÅNGSPUNKTER	126	6.5 . Nuläget	147
6.1 Olika skeden i planprocessen	127	6.5.1 Områdets utvecklingsfaser	147
6.2 Beslut	129	6.5.2 Ställning i samhällsstrukturen	147
6.3 Planeringssituation	130	6.5.3 Den byggda miljön	147
6.3.1 Landskapsplan	130	6.5.4 Fornminnen	149
6.3.2 Generalplan för Sibbo 2025	132	6.5.5 Naturmiljön	149
6.3.3 Delgeneralplan för Söderkulla 2015	133	6.5.6 Mark- och berggrund samt topografi	151
6.3.4 Detaljplaner	135	6.5.7 Vattensystem och vattenhushållning	151
6.3.5 Byggförbud och åtgärdsbegränsning	135	6.5.8 Klimat	153
6.3.6 Avtal	137	6.5.9 Landskapsrum	153
6.4 Övriga planer och utredningar som gäller området	138	6.5.10 Flora och fauna	153
6.4.1 Helsingfors-Borgå ramplan	138	6.5.12 6.5.12 Nuvarande rekreatjonsbruk	155
6.4.2 Trafikvision för Södra Sibbo	141	6.5.13 Vägar och trafiksystem	155
6.4.3 Planeringstävlingen om ett hållbart samhälle i Sibbesborg	141	6.5.14 Samhällsteknik/Samhällsteknisk försörjning	157
6.4.4 Utvecklingsbilden för delgeneralplanen för Sibbesborg	141	6.5.15 Service	157
6.4.5 Östmetrons bansträckning Majvik-Sibbesborg och markanvändningsalternativen	143	6.5.16 Störningar i omgivningen	159
6.4.6 HLJ2015 och den för kommunerna gemensamma markanvändningsplanen	143	6.5.2017 Markägoförhållanden	159
6.4.7 Kommunernas gemensamma generalplan för Östersundom	145	7. KONSEKVENSER AV DELGENERALPLANENS GENOMFÖRANDE	162
		7.1 En balanserad region- och samhällsstruktur	165
		7.2 Grönbyggande som stöder den ekologiska rikedom, jordmån	167
		7.3 Vatten	169
		7.4 Snåla utsläpp	169
		7.5 Förstklassigt boende	169
		7.6 Förstklassig närservice	169
		7.7 Ett ekonomiskt livskraftigt Sibbesborg	171

7.8 Konsekvenser för Natura 2000-området vid Sibbo å	173
7.9 Konsekvenser för den tekniska försörjningens system	173
7.10 Delgeneralplanens rättsverkningar	175
8. DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN	180
8.1 Samarbete med myndigheterna	181
8.2 Program för deltagande och bedömning	181
9. DEN FORTSATTA PLANERINGEN	182
10. SAMMANDRAG	185
11. UTREDNINGAR OCH KÄLLOR	188
12. BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN	190





1 ESIPUHE

Sibbesborg on Sipoon kunnan aluekehitysprojekti, jonka tavoitteena on vastata pääkaupunkiseudun kasvutarpeeseen ja toisaalta yhdyskuntarakenteen kestäväan kasvutapaan. Sibbesborgista tavoitellaan tiivistä, palvelujen ja työpaikkojen suhteen mahdollisimman omavaraisista kaupunkikeskusta. Se merkitsee muutosta paitsi Sipoon yhdyskuntarakenteessa, myös suunnittelukulttuurissa, sillä hankkeen kautta pyritään kehittämään laajemminkin yhdyskuntasuunnittelun tapaa ja käytäntöjä.

Sipoon kunnan tavoitteena on kehittää voimakkaasti Etelä-Sipoon yhdyskuntarakennetta osaksi kasvavaa pääkaupunkiseutua. Sibbesborgin osayleiskaavalla toteutetaan kunnan kasvustrategiaa, mutta myös valtakunnallisia päätöksiä, suunnitelmia ja ohjelmia metropolialueen kehittämisestä. Tarkoituksena on laatia Söderkullan ympäristöön asemakaavoitusta ohjaava oikeus-

vaikutteinen osayleiskaava, joka mahdollistaa voimakkaan kaupunkirakenteen kasvun kestäväan yhdyskunnan periaatteita noudattaen. Osayleiskaavalla ohjataan uuden aluekokonaisuuden rakennetta: määritellään rakentamisen sijoittuminen ja volyymi, palveluiden ja työpaikkojen sijoittuminen, liikenneverkko sekä viheraluerakenne. Suunnitelma tarkentuu osayleiskaavan pohjalta laadittavissa asemakaavoissa. Osayleiskaavan alueella on vireillä useita asemakaavahankkeita ja osa hankkeista on jo toteutusvaiheessa.

Sibbesborgin osayleiskaava tähtää vuoteen 2035, jolloin alueella voisi olla noin 30 000 uutta asukasta ja 5000 uutta työpaikkaa. Kaavan ratkaisuihin varaudutaan myös pidemmän tähtäimen tulevaisuuteen. Vuoden 2040 jälkeen henkilöraideliikenne voi ulottua Sibbesborgiin asti ja yhdyskuntarakenne kasvaa ja tiivistyy edelleen. Söderkullan taajama-alue, Eriksnäsniemen uusi kaupunkirakenne ja Porvoonväylän varrelle sijoittuvat työpaikka-alueet kasvavat tällöin lopulta yhdeksi kaupunkikokonai-

suudeksi. Raideliikenteen linjauksesta esitetään kaavaluonnoksessa kaksi vaihtoehtoa. Sibbesborgin osayleiskaavassa varaudutaan myös kaupunkirakenteen laajenemiseen Sipoonjoen länsipuolelle vuoden 2035 jälkeen. Kaavan tavoitteena on ohjata tätä yhdyskuntarakenteen kehitystä siten, että yhdyskuntarakenne toimii kaikissa toteutumisen vaiheissa kestäväällä tavalla.

Valtakunnalliset alueidenkäyttövoitteet, maakuntakaavoitus ja kunnan yleiskaava luovat pohjan Sibbesborgin osayleiskaavan laatimiselle. Osayleiskaavan laatiminen on osa kehitysprosessia, joka on käynnistynyt vuonna 2011 järjestetyllä kansainvälisellä Sibbesborgin kestäväan yhdyskunnan suunnittelukilpailulla. Kilpailun voitti WSP Finland Oy, joka on toiminut kunnan yhteistyökumppanina alueen suunnittelussa kilpailuvaiheen jälkeen. Kaavaluonnoksen ratkaisut pohjautuvat maakuntakaavoitukseen, kunnan yleiskaavaan, suunnittelukilpailun tuloksiin sekä useisiin hyväksytyihin ja valmisteilla oleviin seudullisiin suunnitelmiin ja ohjelmiin. Kaavan valmisteluai-

neistoksi on laadittu Sibbesborgin kehityskuva, kestävyyskriteerit sekä esiselvitys itämetron linjaus- ja maankäyttövaihtoehdoista suunnittelukilpailun voittaneen ehdotuksen pohjalta sekä laaja aineisto teema-kohtaisia selvityksiä, analyysejä ja vaikutustenarviointia, jotka on koottu kaavaselostuksen liitteiksi. Sibbesborgin osayleiskaavatyö jatkaa prosessia yhdistäen jo muodostunutta tavoitepohjaa suunnittelukulttuurin kehittämiseen ja suunnittelu- ja vuorovaikutusmenetelmiin. Kilpailuvaiheesta alkaen suunnittelu on edennyt vuorovaihteisesti ja useita erilaisia asiantuntijankokouksia hyödyntäen ja yhteen kooten.

Tässä osayleiskaavan selostuksessa kiteytetään prosessin aikana muodostuneet suunnittelutavoitteet. Kaavaselostuksen keskeinen tehtävä on taustoittaa kaavamerkintöjen ja määräysten sisältöä. Toteuttamisen vaiheita ja vaikutuksia on arvioitu yleispiirteistä suunnittelutasoa vastaavalla tarkkuudella ja johtopäätökset arvioinnista on tiivistetty selostukseen.

1 FÖRORD

Sibbesborg är ett regionutvecklingsprojekt i Sibbo kommun som dels syftar till att svara på huvudstadsregionens expansionsbehov och dels ska styra mot ett hållbart sätt för samhällsstrukturen att växa. I Sibbesborg eftersträvas ett tätt stadscentrum med högsta möjliga självförsörjningsgrad med hänsyn till servicen och arbetsplatserna. Sibbesborg innebär förändringar förutom för samhällsstrukturen i Sibbo även för planeringskulturen eftersom metoder och praxis för samhällsplanering utvecklas i vidare bemärkelse inom ramen för projektet.

Sibbo kommun har som mål att utveckla samhällsstrukturen i Södra Sibbo målmedvetet till en del av den växande huvudstadsregionen. Genom delgeneralplanen för Sibbesborg verkställs kommunens tillväxtstrategi men samtidigt också de riksomfattande besluten, planerna och programmen om utvecklingen av metropolområdet. Avsikten är

att utarbeta en delgeneralplan med rättsverkningar som ska styra detaljplanläggningen i omgivningen kring Söderkulla. Planen ska möjliggöra en kraftig tillväxt i stadsstrukturen med iakttagande av principerna om ett hållbart samhälle. Med delgeneralplanen styrs strukturen i en ny områdeshelhet: i delgeneralplanen fastställs byggandets placering och omfattning, servicens och arbetsplatsernas placering, trafiknätet samt strukturen av grönområden. Planen preciseras i de detaljplaner som utarbetas med utgångspunkt i delgeneralplanen. I delgeneralplaneområdet pågår flera detaljplaneprojekt varav en del redan har nått genomförandefasen.

Delgeneralplanen för Sibbesborg tar sikte på år 2035 när området kan ha ca 30 000 nya invånare och 5 000 nya arbetsplatser. Lösningarna i planen har beredskap även för tiden efter år 2035. Efter år 2040 kan persontrafiken på spår sträcka sig ända till Sibbesborg och samhällsstrukturen växer och förtätas ytterligare. Söderkulla tätortsområde, den nya stadsstrukturen i Erik-snäs och arbetsplatsområdena

längs Borgåleden kommer slutligen att växa ihop till ett stadsområde. I planutkastet ges två alternativ till bansträckning för spårtrafiken. I delgeneralplanen för Sibbesborg görs även förberedelser för en utvidgning av stadsstrukturen till västra sidan av Sibbo å efter år 2035. Planen strävar efter att styra denna utveckling av samhällsstrukturen så att den fungerar på ett hållbart sätt i alla faser av genomförandet.

Utarbetandet av delgeneralplanen för Sibbesborg grundar sig på de riksomfattande målen för områdesanvändningen, landskapsplanläggningen och Generalplan för Sibbo 2025. Utarbetandet av delgeneralplanen är en del av den utvecklingsprocess som startades i och med den internationella planeringstävlingen om ett hållbart samhälle i Sibbesborg år 2011. Tävligen vanns av WSP Finland Oy, som har samarbetat med kommunen i planeringen av området efter tävlingen. Lösningarna i planutkastet grundar sig på landskapsplaneringen, kommunens generalplan, resultaten i planeringstävlingen samt ett flertal regionala planer och program som antingen

redan godkänts eller är under beredning. En utvecklingsbild och hållbarhetskriterier för Sibbesborg, en förutredning om alternativen för bansträckningen och markanvändningen i anslutning till östmetron utifrån det vinnande tävlingsbidraget och ett omfattande material av tematiska utredningar, analyser och konsekvensbedömningar har sammanställts som beredningsmaterial och bifogats planbeskrivningen. Arbetet med att utarbeta delgeneralplanen för Sibbesborg är en fortsättning på denna process och samordnar den fastställda målbilden med planeringskulturen och metoderna för planering och växelverkan. Planeringen har grundat sig på växelverkan ända sedan tävlingsskedet och flera olika expertsynvinklar har samordnats och utnyttjats.

I denna beskrivning av delgeneralplanen sammanfattas de planeringsmål som uppkommit under processens gång. En av planbeskrivningens viktigaste uppgifter är att redogöra för bakgrunden till innehållet i planbeteckningarna och planbestämmelserna. Genomförandefaserna och konsekvenserna

av genomförandet har bedömts i stora drag med en exakthet som motsvarar planeringsnivån och de slutsatser som dras av bedömnin-garna återges sammanfattningsvis i beskrivningen.

A photograph of a rural landscape. In the foreground, there is a dirt road that curves to the right. The road is flanked by tall grasses and some weeds. In the middle ground, there are several trees, including a large, full-canopied tree with yellowing leaves. In the background, a white house with a dark roof is visible, surrounded by more trees and a clear sky. The overall scene is peaceful and natural.

2 OSAYLEISKAAVA-ALUE
2 DELGENERALPLANEOMRÅDET

2.1 TUNNISTETIEDOT

Kunta: Sipoo

Kunnan osa: osia Skräddarbyn, Kallbäckin, Massbyn, Hitån, Eriksnäs, Hangelbyn ja Immersbyn kylistä

Kaavan nimi: Sibbesborgin osayleiskaava

Kaavanumero: G22

2.1 IDENTIFIKATION-SUPPGIFTER

Kommun: Sibbo

Kommundel: delar av byarna Skräddarby, Kallbäck, Massby, Hitå, Eriksnäs, Hangelby och Immersby.

Planens namn: Delgeneralplan för Sibbesborg

Plannummer: G22



Kuva 1. Sibbesborgin sijainti Itä-Uudellamaalla.

Bild 1. Sibbesborgs läge i Östra Nyland.

2.2 SUUNNITTELU- ALUEEN SIJAINTI

Suunnittelualue sijaitsee Sipoon kunnan eteläosassa Söderkullan taajaman ja Sipoonlahden ympäristössä. Alue sisältää Söderkullan taajamakeskuksen, joka on rakentunut Etelä-Sipoon keskukseksi hyvien liikenneyhteyksien varaan. Sipoon kunnan varsinainen keskus Nikkilä sijaitsee 10 kilometriä alueelta pohjoiseen. Osayleiskaava-alueelta on noin 30 km matka Helsingin keskustaan ja noin 20 km Porvoon kaupunkiin.

Suunnittelualueen osa-alueita ovat Söderkullan keskustan lisäksi Eriksnäsän pohjoiset alueet, Joensuu/Skräddarbyn alue sekä Hitå. Osayleiskaava käsittää osia Kallbäckin, Skräddarbyn, Massbyn, Hitån, Hangelbyn ja Immersbyn kylistä. Sipoon kunta omistaa osayleiskaava-alueesta noin 470 (25 %) hehtaaria ja loput alueesta on yksityisessä omistuksessa.

2.3 SUUNNITTELU- ALUEEN RAJAUS

Osayleiskaava-alueen rajausta perustuu Sipoon yleiskaavaan 2025, jossa on määritelty asemakaavoitettavaksi tarkoitetut keskusta-, taajama-toimintojen alueet sekä työpaikka-alueet. Osayleiskaava-alueen pinta-ala on yhteensä noin 1786 hehtaaria. Maa-alueita on tästä 1701 hehtaaria ja vesialueita 85 hehtaaria. Laidun- ja peltoviljelykäytössä on 200 hehtaaria. Sibbesborgin kansainvälisen suunnittelukilpailun alue tarkastelualueineen oli suurpiirteisempi ja laajempi ja käsitti lisäksi Eriksnäsän osayleiskaava-alueen.

Alue rajautuu pohjoisessa Pilvijärven, Grundträsketin ja Taasjärven virkistysalueisiin, idässä Kalkkirannantiehen ja etelässä Eriksnäsän osayleiskaava-alueeseen. Osayleiskaava-alueen keskellä virtaa Sipoonjoki, joka laskee Sipoonlahteen. Kaava-alue käsittää

Porvoonväylän (vt 7) eteläpuolella Hitån metsäselänteen ja Sipoonjoen länsirannalla Massbyn kyläalueen sekä Arlan teollisuusalueen. Alueella asuu nykyisin noin 4500 asukasta ja siellä sijaitsee noin 900 työpaikkaa.

Osayleiskaavan kaavarajausta on muutettu syyskuussa 2013. Kaava-alueita laajennettiin Uuden Porvoontien suuntaisesti länteen, jotta Itämetron esiselvityksessä (WSP Oy 18.1.2013) esitetyt itämetron jatkeen linjausvaihtoehdot voidaan tutkia maanpäällisiltä osiltaan kokonaisuudessaan Sibbesborgin osayleiskaavaluonnosvaihtoehdoissa.

2.2 PLANERINGSOM- RÅDETS LÄGE

Planeringsområdet ligger i södra delen av Sibbo kommun i omgivningen kring Söderkulla tätort och Sibboviken. Området omfattar tätorten Söderkulla som har blivit ett centrum för Södra Sibbo och har goda trafikförbindelser. Sibbo kommuns egentliga centrum Nickby ligger 10 km norrut från planeringsområdet. Från delgeneralplaneområdet är avståndet till Helsingfors centrum ca 30 km och till Borgå stad ca 20 km.

Förutom centrum av Söderkulla är även de norra delarna av Eriksnäs, Joensuu/Skräddarby samt Hitå delområden av planeringsområdet. Delgeneralplanen omfattar delar av byarna Kallbäck, Skräddarby, Massby, Hitå, Hangelby och Immersby. Sibbo kommun äger ungefär 470 (25 %) hektar av delgeneralplaneområdet och den återstående delen är privatägd.

2.3 PLANERINGSOMRÅDETS AVGRÄNSNING

Avgränsningen av delgeneralplaneområdet grundar sig på Generalplan för Sibbo 2025 där det bestäms vilka områden som ska detaljplaneras som områden för centrum- och tätortsfunktioner respektive arbetsplatsområden. Delgeneralplaneområdets areal uppgår till sammanlagt ca 1 786 ha. Av detta är 1 701 ha mark och 85 ha vattenområden. Som betesmark och åkermark används 200 ha. Det område med granskningsområden som behandlades i den internationella planeringstävlingen för Sibbesborg var större och mindre exakt avgränsat, och omfattade också Eriksnäs delgeneralplaneområde.

Området gränsar i norr till rekreationsområdena vid Molnträsk, Grundträsk och Tasträsk, i öster till Kalkstrandsvägen och i söder till Eriksnäs delgeneralplaneområde. Sibbo å rinner mitt genom delgeneralplaneområdet och vidare ut i Sibboviken. Planområdet omfattar den skogsklädda åsen i Hitå söder om

Borgåleden (rv 7), Massby på västra stranden av Sibbo å samt Arlas industriområde. Området har för närvarande ca 4 500 invånare och ca 900 arbetstillfällen.

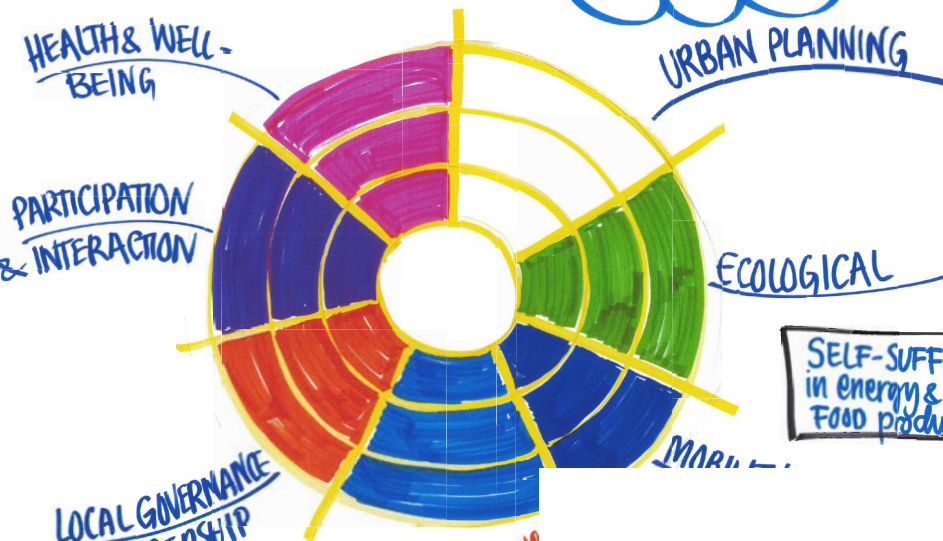
Delgeneralplanens avgränsning ändrades i september 2013. Planområdet utvidgades västerut i riktning med Nya Borgåvägen för att de alternativa bansträckningarna för Östmetron, vilka hade presenterats i förutredningen (WSP Oy 18.1.2013), ska kunna undersökas i sin helhet till de delar som går ovanför marken i de alternativa utkasterna till delgeneralplan för Sibbesborg.

Kuva 2. Sibbesborgin osayleiskaava-alue on rajattu mustalla.

Bild 2. Delgeneralplaneområdet Sibbesborg visas på kartan inom den svarta linjen.



SIBBESBORG VISION



How to BUILD a SUSTAINABLE community?

Prof. KAI WARTIAINEN

What should we pay ATTENTION to?

AND WHAT do you MEAN when you say "SUSTAINABLE"?

What does the METROPOLITAN AREA look for?

THIS DEFINES OUR THINKING & IDEOLOGY...

the POLAR BEAR FUR complex system & a FINITE RESOURCE

It's what keeps me WARM inside the igloo

MEDEA

We can manage the system BETTER than NATURE itself!

TAKING STOCK of the in the REAL

OPENN

ADAPTABILITY for

What!?! You want us to

FORGET about how we plan

designed for centu

CAN'T THA

3 OSAYLEISKAAVAN TAVOITTEET 3 MÅLEN FÖR DELGENERALPLANEN

SIBBESBORG AREA

- has all the BEST SALES ARGUMENTS
 - the SEA
 - the ARCHIPELAGO close & connected: to Helsinki metropolitan area, TURKU-PORVOO
- currently abt 300 inhabitants
- named for the castle RUINS

If we don't succeed with what we've got

here... we wouldn't make it anywhere!

We're NOT FORCEFULLY BUILDING A TOWN, we're

SIMPLY PUT: How to put together the elements of a GOOD LIFE, in a SUSTAINABLE WAY?

A SHORT ROAD HOME

BALANCED

ECOLOGICALLY sound, based on the needs of people

CONNECT the DOTS with FAST & EFFICIENT PUBLIC TRANSPORTATION

ENGAGE the SIBBORIGINALS!

CREATING a COMMUNITY

"GLOBAL" aspirations "to be the BEST" BEATEN by LOCAL concerns LOCAL TRUMPS GLOBAL!

as a FASHION TREND?

OO-OH! LETTING GO IS SOOO HARD!

Vi är ju en SKÄRGÅRDSKOMMUN

Ja just det. Vi har nog tänkt att det mest...

I'm all FOR the PRAGMATIC view of PEOPLE: the NATURE OF HUMAN BEINGS WILL NOT CHANGE.

GREED is HUMAN.

SIBBESBORG SUSTAINABILITY METS

What!?! You want us to

FORGET about how we plan

designed for centu

CAN'T THA

3.1 OSAYLEISKAAVAN TARKOITUS JA SISÄLTÖ

Yleiskaavoitus on osa maankäyttö- ja rakennuslaissa säädettyä alueiden käytön ja rakentamisen suunnittelujärjestelmää. Yleiskaavoituksen päämääränä on kunnan tai sen osaluueen (osayleiskaava) yhdyskuntarakenteen ja maankäytön yleispiirteinen ohjaaminen ja toimintojen yhteensovittaminen. Yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen, muun suunnittelun, maankäytön sekä rakentamisen perustaksi. Yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi.

Laadittavalla osayleiskaavalla on tarkoitus tarkentaa Sipoon yleiskaavan 2025 maankäytöllisiä linjauksia sekä toteuttaa maakuntakaavoitusta. Sibbesborgin osayleiskaavalla määritellään ne

maankäytölliset periaatteet, joilla alueesta muodostuu raideliikenteeseen ja muuhun joukkoliikenteeseen tukeutuva, toiminnoiltaan monipuolinen pikkukaupunkimainen taajamakeskus, joka toteuttaa kestävän yhdyskunnan periaatteita. Osayleiskaavassa osoitetaan yleiskaavassa linjatun kasvuvuorituksen kannalta tarpeelliset rakentamisalueet asuin- ja työpaikatoiminnoille sekä tarvittava katuverkko ja palvelurakenne. Osana osayleiskaavatyötä laaditaan aluetta koskeva toteutussuunnitelma, jossa huomioidaan myös Eriksnäs osayleiskaava-alueen toteutuksen vaiheistus sekä koko itämetron kehityskäytävän toteutumisen vaiheistus, jonka pohjalta voidaan arvioida joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen vaiheita. Sibbesborgiin laadittava osayleiskaava on asemakaavoitusta ohjaava aluevarausta eikä se ole mitoittava. Mitoitusta on tarkasteltu kuitenkin alueiden käyttöä ja vaikutuksia arvioitaessa.

3.1 DELGENERALPLANENS SYFTE OCH INNEHÅLL

Generalplanering är en del av planeringssystemet för användningen och byggandet av olika områden enligt markanvändnings- och bygglagen. Generalplanerna syftar i huvudsak till att i stora drag styra samhällsstrukturen och markanvändningen i kommunen eller en del av den (delgeneralplan) och att samordna funktionerna. I generalplanerna presenteras principerna för den eftersträfvade utvecklingen och anvisas områden som underlag för den mer detaljerade planläggningen, den övriga planeringen, markanvändningen och byggandet. Generalplanen tjänar till ledning när detaljplanen utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

Den delgeneralplan som nu ska utarbetas syftar till att precisera riktlinjerna för markanvändningen enligt Generalplan för Sibbo 2025 samt verkställa landskapsplanläggningen.

I delgeneralplanen för Sibbesborg fastställs de principer för markanvändningen enligt vilka området utvecklas till ett tätortscentrum som stödjer sig på spårtrafiken och den övriga kollektivtrafiken – en småstad med mångsidiga funktioner som iakttar principerna om ett hållbart samhälle. I delgeneralplanen anvisas sådana byggnadsområden för boende och arbetsplatser som behövs för tillväxtmålet i generalplanen. Likaså anvisas ett gatunät och en servicestruktur för tillväxten. Inom ramen för delgeneralplaneringen utarbetas en genomförandeplan för området. I denna beaktas även fasindelningen av genomförandet av Eriksnäs delgeneralplaneområde samt av genomförandet av hela utvecklingskorridoren för östmetron, utifrån vilka de olika faserna av utvecklingen av kollektivtrafiksystemet kan bedömas. Delgeneralplanen för Sibbesborg syftar till att reservera områden som styr detaljplaneringen. Den omfattar ingen dimensionering av byggandet. Dimensioneringen granskas dock i samband med bedömningen av hur områdena kommer att användas och vid konsekvensbedömningen.

MRL 39 § Yleiskaavan sisältövaatimukset

Yleiskaavaa laadittaessa on otettava huomioon maakuntakaavan lisäksi:

- 1) yhdyskuntarakenteen toimivuus, taloudellisuus ja ekologinen kestävyys
- 2) olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyväksikäyttö
- 3) asumisen tarpeet ja palveluiden saatavuus
- 4) mahdollisuudet liikenteen, erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen, sekä energia-, vesi- ja jätehuollon tarkoituksenmukaiseen järjestämiseen ympäristön, luonnonvarojen ja talouden kannalta kestäväällä tavalla
- 5) mahdollisuudet turvalliseen, terveelliseen ja eri väestöryhmien kannalta tasapainoiseen elinympäristöön
- 6) kunnan elinkeinoelämän toimintaedellytykset
- 7) ympäristöhaittojen vähentäminen
- 8) rakennetun ympäristön, maiseman ja luonnonarvojen vaaliminen
- 9) virkistykseen soveltuvien alueiden riittävyys

Yleiskaava ei saa aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle kohtuutonta haittaa.

Osayleiskaavan oikeusvaikutukset

Oikeusvaikutteinen osayleiskaava ohjaa asemakaavojen laatimista ja muuttamista sekä muuta alueiden käytön järjestämistä sekä viranomaisten toimintaa. Oikeusvaikutteisen osayleiskaavan alueella viranomaisten on suunnitellessaan alueiden käyttöä koskevia toimenpiteitä ja päättäessään niiden toteuttamisesta katsottava, ettei toimenpiteillä vaikeuteta yleiskaavan toteutumista (MRL 42 §). Oikeusvaikutteisen osayleiskaavan alueella ei saa myöskään myöntää lupaa esimerkiksi rakennuksen rakentamiseen, jos se vaikeuttaa yleiskaavan toteuttamista. Epäämisestä ei saa kuitenkaan aiheutua hakijalle huomattavaa haittaa (43 §).

Ympäristöministeriö voi yleisen tarpeen vaatiessa myöntää kunnalle luvan lunastaa alueen, joka tarvitaan yhdyskuntarakentamiseen ja siihen liittyviin järjestelyihin tai muutoin kunnan suunnitelmallista kehittämistä varten (MRL 99 §). Osayleiskaavassa voidaan näiden yleisten oikeusvaikutusten lisäksi antaa erikseen määräyksiä rakentamisen rajoittamisesta, rakennusten purkamisesta, suojelusta, toimenpiteistä, suunnittelutarpeesta ja kehittämisalueesta (MRL 16, 41, 43, 111, 127 §).

MBL 39 § Krav på generalplanens innehåll

När en generalplan utarbetas skall förutom landskapsplanen beaktas:

- 1) att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar
- 2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas
- 3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas
- 4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt
- 5) att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö
- 6) att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv
- 7) att miljöolägenheterna minskas
- 8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas
- 9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.

Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter.

Delgeneralplanens rättsverkningar

En delgeneralplan med rättsverkningar tjänar till ledning när detaljplaner utarbetas och ändras samt när annan områdesanvändning fastställs och myndigheterna vidtar åtgärder i området. När myndigheterna planerar åtgärder som gäller områdesanvändningen och beslutar att vidta sådana åtgärder i ett område som har en delgeneralplan med rättsverkningar, skall de se till att åtgärderna inte försvårar genomförandet av generalplanen (MBL 42 §). I ett område som har en delgeneralplan med rättsverkningar får inte t.ex. tillstånd att uppföra en byggnad beviljas så att genomförandet av generalplanen försvåras. Förvägrandet av tillstånd får dock inte orsaka sökanden betydande olägenhet (43 §).

Miljöministeriet kan, när det allmänna behovet så kräver, bevilja kommunen tillstånd att lösa in ett område som behövs för samhällsbyggande och därtill hörande regleringar eller för kommunens planmässiga utveckling i övrigt (MBL 99 §). I en delgeneralplan kan man utöver dessa allmänna rättsverkningar ge särskilda bestämmelser om inskränkning av byggandet, rivning av byggnader, skydd, åtgärder, planeringsbehov och utvecklingsområden (MBL 16, 41, 43, 111, 127 §).

3.2 TAVOITTEIDEN MUODOSTAMINEN

Suunnittelun tärkeimpinä lähtökohtina toimivat Sipoon yleiskaava 2025 sekä siihen liittyvä kasvustrategia, kuntastrategia, suunnittelukilpailua varten kerätyt paikalliset kehittämistavoitteet ja visiot, kilpailun lopputulokset ja niiden pohjalta laadittu Sibbesborgin kehityskuva. Taustana suunnittelulle toimivat kunnan hyväksymät seudulliset suunnitelmat, ohjelmat ja sopimukset. Lähtökohtana on, että Sipoon kunta on mukana pääkaupunkiseudun kehittämisessä aktiivisena toimijana.

Valtakunnallisten, maakunnallisten ja kunnallisten tavoitteiden lisäksi osayleiskaavalle on määritelty tavoitteita suunnittelukilpailun valmisteluvaiheesta lähtien. Paikallisuuden ja omaleimaisuuden tavoitteiden muodostamiseksi on järjestetty lukuisia työpajoja, seminaareja ja nettikyselyjä, joilla kaavan osallisten sekä päättäjien näkemyksiä on koottu jo ennen

osayleiskaavaluonnoksen laatimista. Suunnitteluprosessiin on otettu mukaan suuri määrä eri alojen asiantuntijoita ja Sibbesborg on ollut case -tutkimuskohteena useassa tieteellisessä työssä. Suunnittelu-
filosofia ja tavoitteet ovat muotoutuneet tämän vuorovaikutteisen prosessin tuloksena.

SIBBESBORGIN KILPAILUN LOPPUTULOKSISTA JOHDETUT SUUNNITTELUN SUUNTAVIIVAT

Sibbesborgin kestävä yhdyskunnan suunnitteluperiaatteet muodostavat tavoitepohjan myös osayleiskaavan laatimiselle. Vuonna 2011 järjestetyllä Sibbesborgin kestävä yhdyskunnan suunnittelukilpailulla saatiin runsaasti erilaisia ratkaisumalleja alueen maankäytön toteuttamiseen. Suunnittelukilpailun lähtökohdaksi asetetun Sibbesborg -vision mukaisesti alueelle sijoittuisi noin 70 000 -100 000 uutta asukasta ja noin 40 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2065 mennessä.

3.2 MÄLBILDNING

Generalplan för Sibbo 2025 och den relaterade tillväxtstrategin, kommunstrategin, lokala utvecklingsmål och visioner som samlades för planeringstävlingen, tävlingsresultaten och utvecklingsbilden för Sibbesborg, som baserar sig på tävlingsresultaten, är de viktigaste utgångspunkterna för planeringen. De av kommunen godkända regionala planerna, programmen och avtalen utgör bakgrundsmaterial för planeringen. Att Sibbo kommun medverkar som aktiv aktör i utvecklingen av huvudstadsregionen är ett grundläggande villkor.

Utöver de riksomfattande, landskapsmässiga och kommunala målen har mål satts upp för delgeneralplanen ända sedan beredningen av planeringstävlingen. För att få fram målen för den lokala förankringen och särprägelns har ett flertal workshoppar, seminarier och webbenkäter anordnats. Med hjälp av dessa samlades intressenternas och beslutsfattarens åsikter redan innan utkastet

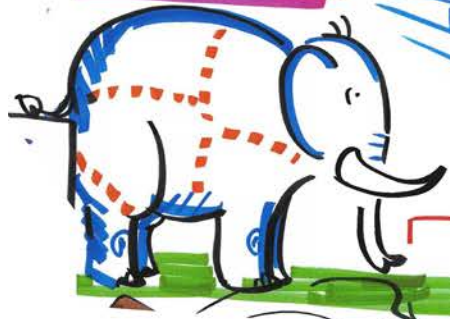
till delgeneralplan utarbetades. Ett stort antal experter på olika områden har varit involverade i planeringsprocessen och Sibbesborg har varit ett case-forskningsobjekt i flera vetenskapliga arbeten. Planeringsfilosofin och målen har uppkommit under denna växelverkansprocess.

RIKTLINJER FÖR PLANERINGEN SOM HÄRLETTAS FRÅN RESULTATEN FRÅN SIBBESBORGSTÄVLINGEN

Planeringsprinciperna för ett hållbart samhälle i Sibbesborg utgör målgrunden även för utarbetandet av delgeneralplanen. Planeringstävlingen om ett hållbart samhälle i Sibbesborg, som anordnades år 2011, resulterade i rikligt med alternativa markanvändningslösningar för området. Enligt Sibbesborgsvisionen, som var utgångspunkten för planeringstävlingen, kommer området att få ca 70 000–100 000 nya invånare och ca 40 000 nya arbetstillfällen fram till år 2065.

THE PROCESS AND ITS CORE PARTS

- MOBILITY
- ECONOMIC STRUCTURE
- SOCIAL PROFILE
- ENERGY
- WASTE
- WELL-BEING



TIMEFRAME

SELF-DIRECTING, PROCESS
SELF-CORRECTING

RE-FRAMING OUR QUESTIONS

challenging our ASSUMPTIONS

TARGET OR NO?



MORE CHECKPOINT CHARLIE?
"on track?"

GENERAL STORE



I don't need a store. I need FOOD

"A VILLAGE is born around the general store"

FAST CORRECTION LOOPS



- ✓ People want to move into the AREA
- ✓ Housing built FIT TO NEED
- Services WHAT: in PLACE
- ✓ Social integration SPEED
- ✓ WELLBEING, (social, health)
- ✓ SPEED OF ADAPTATION
- Time spent in traffic/transit
- ✓ Carbon limits/sustainability measures
- ✓ Community sustained growth speed
- ✓ Ecological impact
- ✓ Lifestyle change indicators towards sustainability
- ✓ Cultural indicators
- ✓ Economics: community, individual cost of living
- ✓ Individual well-being



Kilpailuprosessi osoitti, että vision mukainen yhdyskunta on mahdollinen alueella. Ekotehokkuuden määritelmäksi muodostui tiivis ja selvärajainen kaupunkirakenne, jossa viihdytään, mutta jossa tilaa ja resursseja ei tuhlaata. Tehokkaan joukkoliikenteen järjestäminen alueelle vaiheittain kuuluu kestäväyyden toteuttamiseen. Julkinen tila Sipoonjoen ja Sipoonlahden rannoilla todettiin välttämättömyydeksi. Ekokäytävät ja suuret luonnon ydinalueet katsottiin hyväksi osoittaa kaupunkirakenteen ulkopuolelle. Hitån säilyttäminen luontoalueena noudattaa tätä periaatetta.

Tävlingsprocessen visade att det är möjligt att skapa ett samhälle som är förenligt med visionen. Ekoefektiviteten definierades som en tät och klart avgränsad stadsstruktur där man trivs men inte slösar med utrymme eller resurser. Till fullföljandet av hållbarheten hör att stegvis arrangera en effektiv kollektivtrafik. Det offentliga rummet vid stränderna av Sibbo å och Sibboviken konstaterades vara oumbärligt. Man ansåg det fördelaktigt att anvisa ekokorridorer och stora kärnområden av naturen utanför stadsstrukturen. Bevarandet av Hitå som ett naturområde iakttar denna princip.

Sibbesborg -visio

Tulevaisuuden Sibbesborg on ainutlaatuinen jopa 70 000 – 100 000 asukkaan kestävä ja inhimillinen alue, jossa toimiva kaupunkirakenne, luonto ja perinteikäs kulttuurimaisema yhdistyvät tasapainoisesti. Sibbesborg toteutuu vaiheittain osana Helsingin seutua orgaanisena ja vuorovaikutteisena prosessina, jossa opitaan jatkuvasti paremmin vastaamaan kestäväen kehityksen tavoitteisiin. Sibbesborgissa viihdytään, nautitaan elämästä ja sujuvasta arjesta.

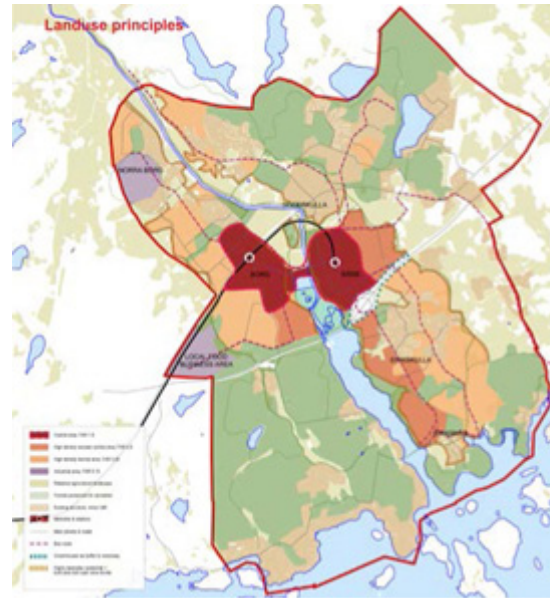
Sibbesborgsvisionen

Framtidens Sibbesborg är en unik, hållbar och mänsklig ort med upp till 70 000–100 000 invånare. I Sibbesborg samverkar den smidiga stadsstrukturen med naturen och det traditionsrika landskapet på ett balanserat sätt. Sibbesborg genomförs etappvis som en del av Helsingforsregionen inom ramen för en organisk och interaktiv process där alla parter kontinuerligt lär sig mer om hur man kan tillgodose målen för hållbar utveckling. I Sibbesborg trivs invånarna. De njuter av livet och sin smidiga vardag.

ITÄMETRON ESISELVITYKSEN

RAKENNEMALLIT

Itämetron esiselvityksessä (WSP Oy, 2013) tutkittiin välille Majvik – Sibbesborg vaihtoehtoisia metrolinjauksia ja niihin tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Vaihtoehtoja arvioitiin erityisesti teknistaloudellisen toteuttamiskelpoisuuden näkökulmasta ja kaksi parhaimmaksi vertailussa valikoitunutta vaihtoehtoa esitetään kaavaluonnoksessa. Itäisen metrokäytävän esiselvitys on kokonaisuudessaan kaavan liitteenä nro 11.



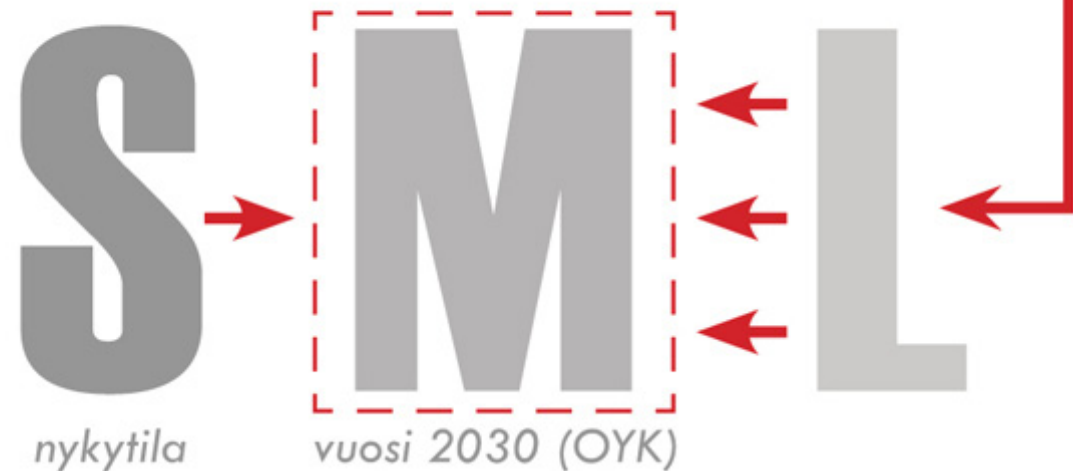
suunnittelukilpailu



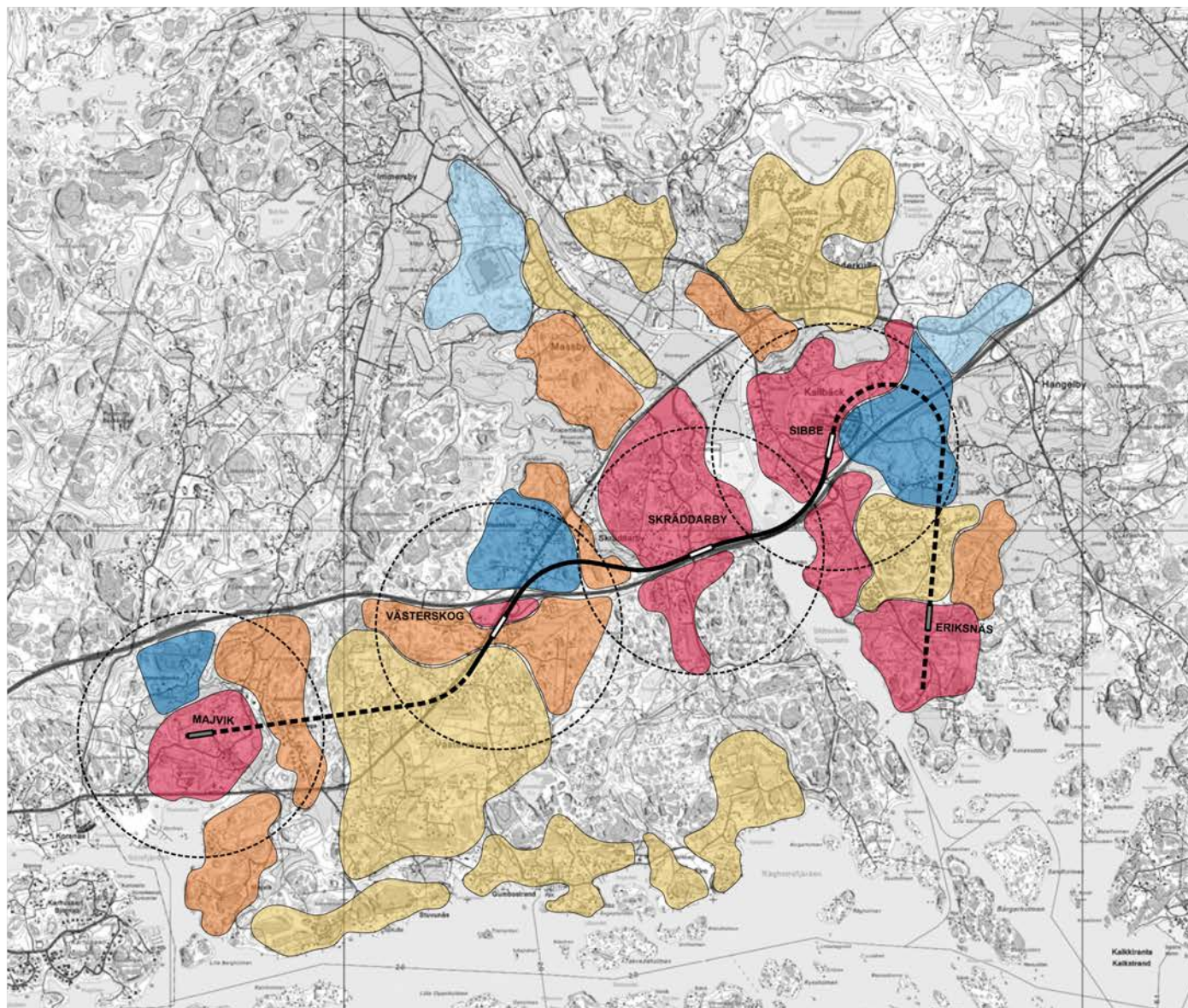
metron esiselvitys

STRUKTURMODELLERNA I FÖRUTREDNINGEN OM ÖSTMETRON

I förutredningen om östmetron (WSP Oy, 2013) undersöktes alternativa bansträckningar mellan Majvik och Sibbesborg och den samhällsstruktur som skulle stödja sig på dessa. Alternativen bedömdes särskilt med hänsyn till den tekniska och ekonomiska genomförbarheten. De två bästa alternativen presenteras i planutkastet. Förutredningen om den östra metrokorridoren finns i sin helhet som bilaga 11 till planen.



Kuva 3. Bild 3.



**Itäisen metrokäytävän
Majvik-Sibbesborg
linjaus- ja maankäyttövaihtoehdot**
VAIHTOEHTO AC
1:15000 (A1)
14.12.2012
WSP Finland Oy

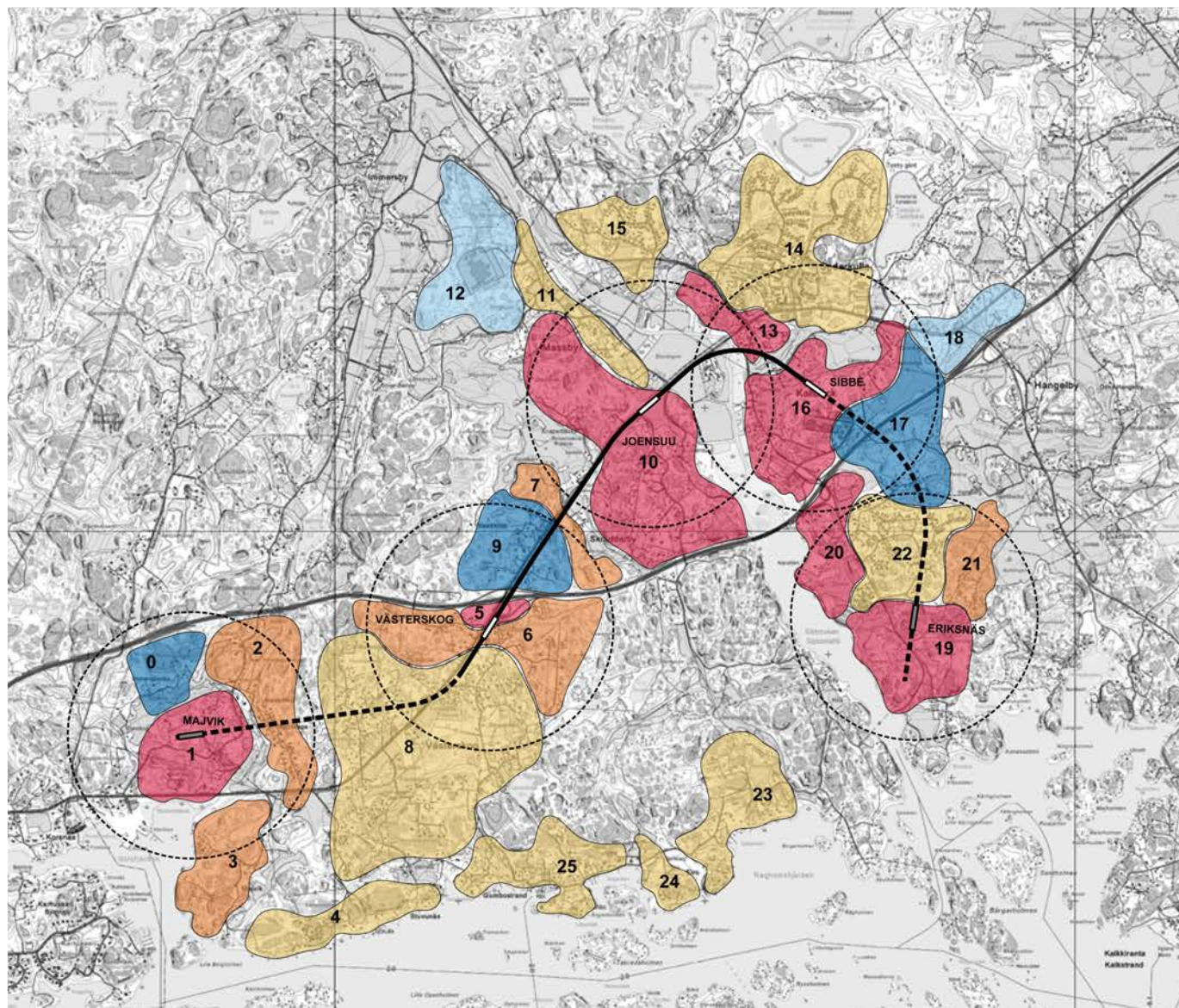
- Metrolinja,
maanpäällinen osuus
- - - Metrolinja,
maanalainen osuus
- Metroasema,
maanpäällinen
- Metroasema,
maanalainen
- Keskustarakentamisen
alue e=0,8
- Tiiviin- ja matalan
rakentamisen alue
e=0,3-0,4
- Täydennysrakentamisen
alue e=0,1
- Työpaikkarakentamisen
alue e=0,5
- Työpaikkarakentamisen
alue e=0,35

Kuva 5a. Itäisen metrokäytävän linjaus ja maankäyttö välillä Majvik-Sibbesborg, vaihtoehto AC.

Bild 5a. Dragningen av den östra metrokorridoren och markanvändningen mellan Majvik och Sibbesborg, alternativ AC.

0m 200m 400m 1km 2km





**Itäisen metrokäytävän
Majvik-Sibbesborg
linjaus- ja maankäyttövaihtoehdot**
VAIHTOEHTO B
1:15000 (A1)
21.11.2012
WSP Finland Oy

- Metrolinja, maanpäällinen osuus
- - - Metrolinja, maanalainen osuus
- Metroasema, maanpäällinen
- Metroasema, maanalainen
- Keskustarakentamisen alue e=0,8
- Tiiviin- ja matalan rakentamisen alue e=0,3-0,4
- Täydennysrakentamisen alue e=0,1
- Työpaikkarakentamisen alue e=0,5
- Työpaikkarakentamisen alue e=0,35

Kuva 5b. Itäisen metrokäytävän linjaus ja maankäyttö välillä Majvik-Sibbesborg, vaihtoehto B.

Bild 5b. Dragningen av den östra metrokorridoren och markanvändningen mellan Majvik och Sibbesborg, alternativ B.



KEHITYSKUVA JA KESTÄVYYS- KRITEERIT

Sibbesborgin osayleiskaavatyön taustaksi laadittu kehityskuva ja kestävyyskriteerit (liitteet nro 5 ja 10) muodostavat tavoitteet suunnittelulle yleisellä tasolla. Kehityskuva

keskittyy elinkeinojen, asumisen, palvelujen ja kestävyden teemoihin. Kestävyyskriteerien avulla arvioidaan, miten suunnitteluratkaisut toteuttavat asetettuja tavoitteita. Osayleiskaavaluonnoksen toteuttamisen vaikutuksia on arvioitu kriteerien ja mittarien avulla.

UTVECKLINGSBILD OCH HÅLLBARHETS- KRITEERIER

Den utvecklingsbild som tagits fram som bakgrundsmaterial för delgeneralplaneringen och de fastställda hållbarhetskriterierna (bilaga 5 och 10) utgör målen för planeringen på en allmän nivå. Utvecklingsbilden

fokuserar på teman såsom näringsgar, boende, service och hållbarhet. Med hjälp av hållbarhetskriterierna förverkligar de uppsatta målen. Konsekvenserna av genomförandet av utkastet till delgeneralplan har bedömts med hjälp av kriterierna och olika indikatorer.



Kuva 6. Bild 6.

KUNTASTRATEGIA

Päivitetty kunnan strategia on hyväksytty 7.10.2013. Strategiassa linjataan keskimääräiseksi kasvuksi vuosittain 2-3 % (vuosina 2014 -2017), 4-5 % (vuosina 2018 -2020) ja n. 5 % kasvu (vuosina 2021 -2025). Suunnitelmakauden alkupuolella rakentamisen painopiste on Nikkilässä ja Talmassa sekä suunnitelmakauden loppupuolella Etelä-Sipoossa (Söderkulla-Majvik). Sibbesborgin osayleiskaava luo edellytyksiä sille, että strategian mukainen kasvu voi toteutua.

TYÖPAKETIT

Selvitykset keskeisistä maankäytön-suunnitteluun vaikuttavista teemoista laadittiin rinnakkain ja laajassa poikkitieteellisessä yhteistyössä. Työpakettit ovat: suunnitteet, palvelu- ja elinkeinokonseptit, ekosysteemipalvelut, tekniset järjestelmät ja ekotehokkuus, Netzstadt -analyysit sekä arkkitehtuuritypologiat. Työpakettien loppuraportit ovat kaavaselostuksen liitteinä nro 1, 2, 3, 4 ja 6.

Osayleiskaavatyössä sovelletaan Sveitsin ETH -yliopistossa kehitettyä Netzstadt -menetelmää määriteltäessä vaikutusten arviointia ja kestävän kehityksen suunnitteluratkaisuja. Netzstadt on yhdyskuntarakenteen suunnitteluprosessin malli, jossa mm. resurssien optimaalinen käyttö ja paikalliset identiteetin tekijät ovat sisäänrakennettuina ja yhdistettyinä ekologisen kestävyuden tavoitteisiin. Menetelmän ja siihen liittyvien analyysien avulla saadaan kuvattua Sibbesborgin seudullinen asema ja paikallinen identiteetti, sekä näitä molempia tukevat kaavalliset ratkaisut. Netzstadt -analyysi on kokonaisuudessaan kaavan liitteenä nro 3.

SEMINAARIT JA TYÖPAJAT

Kilpailuvaiheesta alkaen suunnittelu on edennyt vuorovaikutteisesti ja useita erilaisia asiantuntijapäätöksiä hyödyntäen ja yhteen kooten. Keskustelua suunnittelusta ja esiselvityksistä on käyty erilaisissa tilaisuuksissa ja foorumeissa. Vuosien 2013 ja 2014 aikana tilai-

KOMMUNSTRATEGI

Den uppdaterade kommunstrategin godkändes 7.10.2013. I strategin dras riktlinjer upp om en genomsnittlig årlig tillväxt på 2–3 % (åren 2014–2017), 4–5 % (åren 2018–2020) och ca 5 % (åren 2021–2025). I början av planperioden ligger tonvikten i byggandet på Nickby och Tallmo, i slutet av perioden på Södra Sibbo (Söderkulla-Majvik). Delgeneralplanen för Sibbesborg bäddar för en tillväxt som är förenlig med strategin.

ARBETSPAKET

Utredningarna om de viktigaste temana som inverkar på markanvändningsplanen gjordes parallellt och som ett omfattande tvärvetenskapligt samarbete. Arbetspaketet är följande: tillväxtplan, service och näringar, ekosystemtjänster, ekoeffektivitet, Netzstadts-analyser samt arkitekturtypologier. Slutrapporterna från arbetspaketet finns som bilaga 1, 2, 3, 4 och 6 till planbeskrivningen.

I delgeneralplanarbetet tillämpas Netzstadt-metoden, som har utvecklats av ETH-universitetet i Schweiz, för bestämningen av konsekvensbedömningen och planeringslösningarna för hållbar utveckling. Netzstadt är en modell för planering av samhällsstrukturen som bl.a. har inbyggda funktioner för optimal resursanvändning och lokala identitetsfaktorer, vilka samordnas med målen för ekologisk hållbarhet. Med hjälp av metoden och de relaterade analyserna kan man beskriva Sibbesborgs regionala ställning och lokala identitet samt de planmässiga lösningar som stödjer båda dessa aspekter. Netzstadt-analysen presenteras i sin helhet i bilaga 3 till planen.

SEMINARIER OCH WORKSHOPAR

Planeringen har grundat sig på växelverkan ända sedan tävlingsskedet och flera olika expertsynvinklar har samordnats och utnyttjats. Planeringen och förundersökningarna har diskuterats på olika evenemang och forum. Åren 2013 och 2014 riktades evenemangen till invånarna, de

Kuva 7a. Uusi Sipoo!
-suunnittelutyöpaja
elokuussa 2014



Bild 7a. Ett Nytt
Sibbo-workshopen i
augusti 2014

Kuva 7b. Sib-
besborgin suun-
nitteluviikko 23
- 26.9.2013

Bild 7b. Sibbesborgs
planeringsvecka 23-
26.9.2013



Kuva 7c. Lasten
Sibbesborg-työpaja
24.9.2014

Bild 7c. Barnens Sib-
besborg 24.9.2013

Kuva 7d. Prof. emerit-
us Franz Oswald
Sibbesborgin lähtö-
tietoseminaarissa
12.6.2013

Bild 7d. Prof. emerit-
us Franz Oswald i
Sibbesborgs semi-
narium 12.6.2013

suuksia suunnattiin asukkaille, ulkokuolisille asiantuntijoille, poliitikoille ja kunnan virkamiehille sekä suurelle yleisölle. Siitä huolimatta, että Sibbesborgin suunnittelu on ollut pitkään esillä, hankkeeseen sitoutuminen vaatii jatkuvasti keskustelua, jotta kukin toimija voi nähdä hankkeen edistämisessä oman roolinsa tärkeyden. Keskusteltavaa työskentelytapaa jatkettiin kilpailuvaiheen jälkeen, jotta varsinaiselle kaavan laatimiselle olisi hyvä pohja ja toisaalta Sibbesborgin merkitys koko kunnan kehitykselle kirkastuisi. Kooste tilaisuuksien sisällöstä sekä vaikutuksista suunnitteluun on kaavaselostuksen liitteenä nro 12.

utomstående experterna, politiker-
na och de kommunala tjänstemän-
nen samt den stora allmänheten.
Trots att planeringen av Sibbesborg
har varit aktuell en längre tid, kräver
projektengagemanget en fort-
gående diskussion för att varje ak-
tör ska kunna se vikten av sin egen
roll för främjandet av projektet. Det
dialogbaserade arbetssättet fort-
satte efter tävlingen för att själva
utarbetandet av planen skulle ha en
god grund och också för att Sibbes-
borgs betydelse för hela kommun-
ens utveckling skulle kristalliseras.
Ett sammandrag av innehållet på
evenemangen och deras effekter på
planeringen ges i bilaga 12 till plan-
beskrivningen.



3.3 SUUNNITTELU- PARADIGMA

Sibbesborgin suunnitteluparadigma sisältää vahvoja vaikutteita useammasta kaupunkisuunnitteluteoriasta. Yhdistelemällä osia eri teorioista on luotu Sibbesborgille oma suunnittelufilosofiansa, jonka kulmakiviä ovat ihmisläheisyys, kaupungin ja maiseman vuorovaikutus, ekologisuus ja paikallisuus.

Peruseriaate omavaraisesta pikkukaupungista raide-etäisyydellä suurkaupungista on sukua puutarhakaupunki -aatteelle. Sibbesborgin suunnitelmassa kaupunki ja ympäröivä maaseutu toimivat kokonaisuutena. Maaseutu tarjoaa kaupungille ruokaa, virkistystä, puhdasta ilmaa ja työpaikkoja matkailun ja virkistyspalveluiden parissa. Kaupungin asukkaat taas tuovat maaseudun yrittäjille mahdollisia asiakkaita ja kysyntää erilaisille virkistys- ja vapaa-ajanpalveluille. Landscape Urbanism suunnitteluparadigma perustuu samanhenkisiin ajatuksiin maiseman ja

kaupungin liitosta ja maisemasta kaupungin jäsentäjänä. Sibbesborgin keskeiset alueet puolestaan noudattavat New Urbanismin periaatteita miellyttävästä kaupunkitilasta ja selvärajaisista julkisista kaupunkitiloista, sujuvasta jalankulun ympäristöstä, toimintojen sekoittumisesta ja väestön monipuolisuudesta sekä paikallisen historian, ilmaston, ekologian ja rakennustavan kunnioittavasta arkkitehtuurista ja maisema-arkkitehtuurista.

Nykyisin kaikki suunnittelu esitellään kestävän kehityksen mukaisena. Kestävä kehitys on kuitenkin aina paikallista ja siten erilaista eri paikoissa. Suomessa on erityisen vahva julkinen hallinto, joka valvoo ja normittaa kaavoitusta ja rakentamista kaikilla tasoilla. Tämä eroaa kansainvälisestä kentästä, jossa valvontaa on ulkoistettu mm. tuoteistetuille kriteerijärjestelmille, kuten Leed ja Breeam. Kansainväliset kriteeristöt toimivat tarkistuslistoina, jossa koulututtuneet arvioijat tekevät tarkistuksen listaan ja siten antavat ”arvosanan” tehdystä suunnitelmasta. Sibbesborgin suunnitteluratkaisujen arviointiin kes-

3.3 PLANERINGS- PARADIGMET

Planeringsparadigmet för Sibbesborg innehåller starka intryck från flera olika stadsplaneringsteorier. Genom att kombinera delar från olika teorier har vi skapat en egen planeringsfilosofi för Sibbesborg. Människonärhet, växelverkan mellan staden och landskapet, ekologiskt tänkande och lokal förankring är hörnstenarna i denna filosofi.

Den grundläggande principen om en självförsörjande småstad på spåravstånd från storstaden ligger nära ideologin om en trädgårdsstad. I planen för Sibbesborg fungerar staden och den omgivande landsbygden som en helhet. Landsbygden erbjuder staden mat, rekreation, ren luft och arbetsplatser i anslutning till turism och rekreation. Stadens invånare är återigen potentiella kunder för landsbygdsföretagarna och skapar en efterfrågan på olika tjänster för rekreation och fritid. Planeringsparadigmet Landscape Urbanism grundar sig på tänkesätt i samma

anda om en allians mellan landskapet och staden och om landskapet som en grund för struktureringen av staden. De centrala områdena av Sibbesborg iakttar återigen stadsbyggnadsidealet New Urbanisms principer om ett behagligt stadsrum och klart avgränsade offentliga rum, en smidig miljö för fotgängare, blandade funktioner och mångsidig befolkning samt en arkitektur och landskapsarkitektur som respekterar lokalhistorian, klimatet, ekologin och byggsättet.

Nuförtiden läggs all planering fram i enlighet med hållbar utveckling. Hållbar utveckling är emellertid alltid lokal och därför olika på olika ställen. Finland har en särskilt stark offentlig förvaltning som övervakar och fastställer normer för planläggningen och byggandet på alla nivåer. Detta skiljer sig från det internationella fältet där övervakningen har lagts ut på entreprenad t.ex. till produktifierade kriterieuppsättningar såsom Leed och Breeam. De internationella kriterieuppsättningarna fungerar som check-listor som utbildade utvärderare använder för att ”betygsätta” en uppgjord plan.

tävyyden näkökulmasta on kehitetty oma kestävyyskriteeristö. Kriteerit ja mittarit kattavat ekologiset, sosiaaliset ja taloudelliset näkökulmat. Kriteerit ovat tärkeitä maankäytön suunnittelun työvälineitä: niillä konkretisoidaan kehityskuvassa asetettuja tavoitteita maankäytön ja liikenteen suunnittelussa sekä myös muissa kunnan strategioissa ja hankkeissa, joilla on vaikutusta fyysiseen ja toiminnalliseen ympäristöön. Mittareilla asetetaan suunnittelulle laatutaso, jolloin asetettujen tavoitteiden toteutumista voidaan seurata. Kriteerein ja mittarein voidaan ohjata suunnitteluratkaisuja ja todistaa, että yhdyskunta on kestävä. Lisäksi suunnitelmia voidaan verrata objektiivisesti muihin hankkeisiin ja yksittäisen ratkaisun vaikutusta kokonaisuuteen voidaan arvioida.

Sibbesborgin kaavaprosessissa pyritään tuomaan kestävyys itse suunnittelun pohjaksi ja paikallisuus varsinaisen arvioinnin ja arvottamisen pohjaksi. Suunnittelussa on sovellettu Sveitsin ETH-yliopistossa kehitettyä Netzstadt-menetelmää määriteltäessä kestävä

kehityksen suunnitteluratkaisuja paikallisuus huomioiden. Netzstadt on yhdyskuntarakenteen suunnitteluprosessin malli (ei suunnitelman malli), jossa mm. resurssien optimaalinen käyttö ja paikalliset identiteetin tekijät ovat sisäänrakennettuina ja yhdistettyinä ekologisen kestävyuden teorioihin. Tavoitteena on tuoda suomalaiseen yleiskaavaprosessiin uutta lähestymistapaa ja vuorovaikutusta siten, että tulevaisuudesta keskustelu on käytännönläheisempää mutta myös ammatillisesti uusimpaan ymmärrykseen perustuvaa. Netzstadt -menetelmällä kuvataan hyvän suunnittelun menetelmiä. Suunnittelukriteerejä ei kuitenkaan anneta valmiina listana, vaan näitä teemoja on tarkoitus kehitellä eteenpäin arvioiden ja keskustellen. Kaupunkirakentamisen tärkeimmiksi laatutekijöiksi menetelmässä tunnistetaan omaleimaisuus, monimuotoisuus, joustavuus, omavaraisuus ja resurssien tehokas käyttö.

Liikennesuunnittelun osalta suunnitteluparadigman määrittäminen on vaikeampaa, sillä alalla on kovin

För bedömningen av planeringslösningarna i Sibbesborg har särskilda kriterier fastställts med hänsyn till hållbarheten. Kriterierna och indikatorerna täcker ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter. Kriterierna är viktiga verktyg för planeringen av markanvändningen: de konkretiserar de mål som ställts upp i utvecklingsbilden för planeringen av markanvändningen och trafiken liksom även i andra kommunala strategier och projekt som inverkar på den fysiska och funktionella miljön. Med hjälp av indikatorerna fastställs en kvalitetsnivå för planeringen. På det här sättet är det möjligt att följa upp hur de uppsatta målen uppfylls. Med stöd av kriterierna och indikatorerna kan man styra planeringslösningarna och bevisa att samhället är hållbart. Därtill kan planerna jämföras objektivet med andra projekt och konsekvenserna av en enskild lösning för helheten kan bedömas.

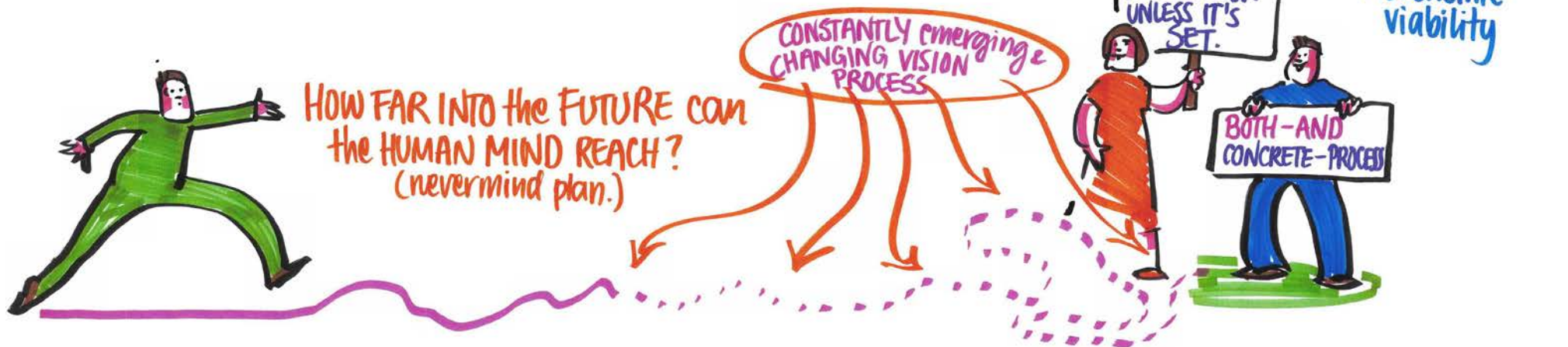
I planprocessen för Sibbesborg strävar man efter att betrakta hållbarheten som grund för själva planeringen och den lokala förankringen som grund för den egentliga utvärderingen. Vid definieringen av

planeringslösningarna för hållbar utveckling med beaktande av den lokala aspekten har man tillämpat Netzstadt-metoden. Metoden har utvecklats av ETH-universitetet i Schweiz. Netzstadt är en modell för processen för att planera samhällsstrukturen (inte en modell för en plan), där en optimal användning av resurserna och lokala identitetsfaktorer finns färdigt inbyggda och kopplade till teorierna om ekologisk hållbarhet. Målet är att introducera en ny approach och växelverkan i den finländska generalplaneprocessen så att diskussionen i framtiden blir mer praktiskt inriktad men samtidigt grundar sig på senaste fackliga insikter. Metoderna för god planering beskrivs med hjälp av Netzstadt-modellen. Planeringskriterierna ges emellertid inte färdigt i en lista, utan avsikten är att vidareutveckla dessa teman utifrån diskussioner och utvärderingar. Särprägel, mångformighet, flexibilitet, självförsörjning och en effektiv användning av resurserna identifieras i modellen som de viktigaste kvalitetsfaktorerna för stadsbyggande.

När det gäller trafikplaneringen är

vähän teoreettista pohjaa valmiina. Matka-aikaan perustuvat hyötykustannusanalyysit eivät sovellu kaupunkialueiden suunnitteluun, joten suunnittelun taustaksi on haettu vaikutteita toisaalta. Östersundomin yleiskaavatyössä laadittu liikennefilosofia tarjoaa hyviä periaatteita suunnittelulle yhdistäen kaupunkisuunnittelun ja liikennesuunnittelun toimintakenttiä. Sibbesborgin liikenneratkaisujen taustalle on lainattu ajatuksia myös ruotsalaisesta *Trafik för en attraktiv stad* -projektista.

det svårare att definiera planeringsparadigmet, eftersom det finns mycket lite teoretiska grunder färdigt i branschen. Nyttokostnadsanalyser som grundar sig på resetid lämpar sig inte för planering av stadsområden, och därför har impulser för planeringen sökts på andra håll. Den trafikfilosofi som utarbetats i anslutning till generalplanen för Östersundom erbjuder bra principer för planeringen, eftersom den samordnar stadsplaneringens och trafikplaneringens verksamhetsfält. I bakgrundsmaterialet för trafiklösningarna i Sibbesborg ingår också tankar som lånats från det svenska projektet *Trafik för en attraktiv stad*.



3.4 KAUPUNKIRAKEN- TEELLINEN KOKO- NAISUUS

Sibbesborg tarjoaa erityisen hyviä maisemallisia, liikenteellisiä ja logistisia sijainteja asumiselle ja yrittämiselle. Kokonaisrakenteen pääperiaatteena on luoda tiivis korttelirakenne ja katuverkko ja jättää tärkeät luontoalueet rakentamisen ulkopuolelle yhtenäisinä. Korttelirakenteen on tarkoitus olla pienipiirteistä ja vaihtelevaa. Rakentamisen tiiveys tulee olemaan sellainen, että se mahdollistaa tehokkaan joukkoliikenteen järjestämisen sekä toisaalta suurten yhtenäisten luonto- ja viljelyalueiden säilyttämisen kaupungin ympärillä. Tämä tarkoittaa kaupungin ja maaseudun selvärajaista erottumista toisistaan. Kulttuuriympäristöihin uusi rakentaminen ja virkistyskäyttö sovitetaan hienovaraisesti ja vastaavasti rakennetuille alueille muodostuu urbaani tunnelma.

Osayleiskaava-alueella nykyinen asutus keskittyy Uuden Porvoon-

tien pohjoispuolelle. Osayleiskaava-alueen suunnitelmassa uutta ruutukorttelirakennetta ohjataan Söderkullan keskustan ja moottoritien viereisen työpaikka-alueen väliin. Näitä kahta aluetta sitoo toisiinsa kauppakatumainen alueen pääkatu. Tavoitteena on luoda alueelle yksi urbaani keskusta nykyisen Söderkullan keskustan ja moottoritien väliin tulevan raideliikenneaseman välille pääkadun varrelle. Keskustan ydin sijaitsee Söderkullan nykyisessä keskustassa, kunnes raidejoukkoliikenne ulotetaan Sibbesborgiin saakka ja tiiviimpi keskusta rakentuu aseman ympärille. Sibbesborgin keskusta muodostuu Söderkullasta metrokeskukseen asti ulottuvan pääkadun varteen ja sinne voidaan sijoittaa alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Keskusta-alue on myös joukkoliikenteen hyvän palvelutason aluetta. Tiivis keskusta liittyy pohjoisessa saumattomasti nykyisen Söderkullan asuinalueisiin. Keskustan pohjoispuolen asuinalueita on tarkoitus tiivistää ja laajentaa jonkin verran. Asuinalueita ympäröivät tulevaisuudessakin laajat ulkoilualueet. Eriksnäs keskustasta Sipoonlahden rannalla on alu-

3.4 DEN STADSSTRUK- TURELLA HELHETEN

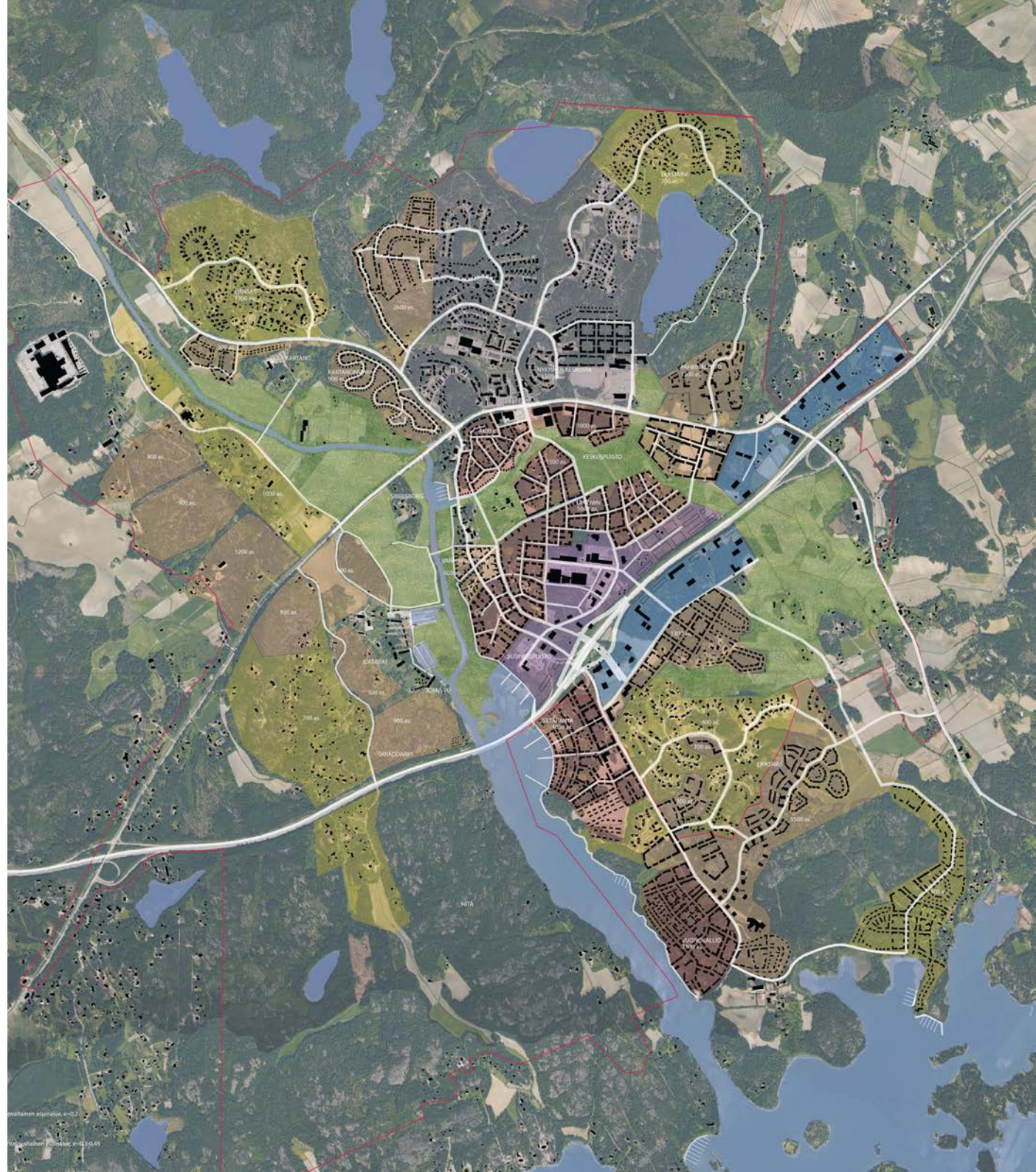
Sibbesborg erbjuder lägen som beträffande landskapet, trafiken och logistiken är särskilt fördelaktiga för boende och företagande. Huvudprincipen för den övergripande strukturen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät, och att låta viktiga sammanhängande naturområden stå utanför de områden som byggs. Det är tänkt att kvartersstrukturen ska vara småskalig och omväxlande. Byggtätheten kommer att tillåta såväl en effektiv kollektivtrafik som bevarandet av vidsträckta, sammanhängande natur- och odlingsområden kring staden. Detta innebär en markant gräns mellan stad och landsbygd. De nya byggnaderna och rekreationsbruket anpassas diskret till kulturmiljöerna och på motsvarande sätt uppkommer en urban stämning i de byggda områdena.

Den nuvarande bosättningen i delgeneralplaneområdet är koncentrerad till norra sidan av Nya Borgåvä-

gen. I utkastet till delgeneralplanen styrs den nya ruttkvartersstrukturen till området mellan Söderkulla centrum och arbetsplatsområdet intill motorvägen. Dessa två områden binds till varandra över en huvudgata som har karaktären av en affärs-gata. Målet är att skapa ett urbant centrum längs en huvudgata som går mellan Söderkulla centrum och spårtrafikstationen som kommer mellan centrum och motorvägen. Stadskärnan finns i dagens centrum av Söderkulla tills kollektivtrafiken på spår sträcker sig ända till Sibbesborg och ett tätare centrum byggs upp kring stationen. Sibbesborgs centrum växer fram längs huvudgatan från Söderkulla ända till metrocentrumet och här kan man placera den viktigaste offentliga och kommersiella servicen. Centrum är också ett område där kollektivtrafiken har en hög servicenivå. I norr ansluter sig det täta centrumområdet smidigt till de befintliga bostadsområdena i Söderkulla. Avsikten är att förtäta och i viss mån utvidga bostadsområdena på norra sidan av centrum. Bostadsområdena kommer även i framtiden att omges av vidsträckta friluftsområden. Eriksnäs centrum

Kuva 8. Sibbesborgin kaupunkirakennearkitys
4.11.2013. WSP Oy.

Bild 8. Vision för stadsstrukturen i Sibbes-
borg 4.11.2013. WSP Ab.



een alakeskus.

Toiminnot sekoittuvat kaupunkirakenteessa: asuminen, työpaikat, palvelut, pientuotanto ja erilaiset liikkumisen muodot limittyvät luontevasti toisiinsa pienipiirteisessä kaupunkirakenteessa. Keskustan katuverkko on tiheää, jatkuvaa ja verkkoista. Pääkatujen varsia reunustaa katkeamaton kapeiden,

syvien tonttien korttelirivistö, jolla tavoitellaan mahdollisimman paljon toimintaa katufasadille mutta toisaalta esimerkiksi kortteliviljelyä, tuotantoa ja varastointia takapihalta.

Tiheä katuverkko luo liikkumiskulttuurin, jossa pyöräillen ja kävellen on helppoa ja turvallista liikkua. Uuden Porvoontien muuttaminen

kaduksi keskeisillä alueilla vähentää liikenteen haittoja ja estevaikutusta sekä muuttaa ympäristöä kaupunkimaiseksi. Porvoon moottoritien estevaikutusta sekä muita haittavaihtokuituksia kaupunkielämälle (melu, tärinä, päästöt) minimoidaan melusuojuuksella sekä yli- ja alikuluilla. Logistisesti hyvät alueet hyödynnetään työpaikka- ja teollisuusalueina.

Sipoonjokilaakso ja siihen liittyvä keskuspuisto muodostavat keskeisen virkistysalueen rungon. Sipoonjoen kulttuurimaisema ja maanviljelys elinkeinona ovat Sibbesborgille tärkeitä identiteettitekijöitä ja niitä pyritään säilyttämään tulevaisuuden kaupungissakin.



Kuva 9. Ote Sibbesborgin alueleikkauksesta Sipoonlahdelta/-joelta itään päin. WSP Oy, 2013.

Bild 9. Ett utdrag ur Sibbesborgs områdesektion österut från Sibboviken/-ån. WSP Ab, 2013.

på stranden av Sibboviken är ett undercentrum till Sibbesborg.

De olika funktionerna blandas upp i stadsstrukturen: boende, arbetsplatser, service, småindustri och olika färdsätt sammanflätas på ett naturligt sätt i den småskaliga stadsstrukturen. Nätverket av gator är tätt, kontinuerligt och nätverksliknande. Huvudgatorna kantas av

en sammanhängande kvartersrad av smala och djupa tomter, som möjliggör både att gatufasaden får så mycket liv och rörelse som möjligt och att bakgårdarna kan användas t.ex. för kvartersodling, produktion och lagring.

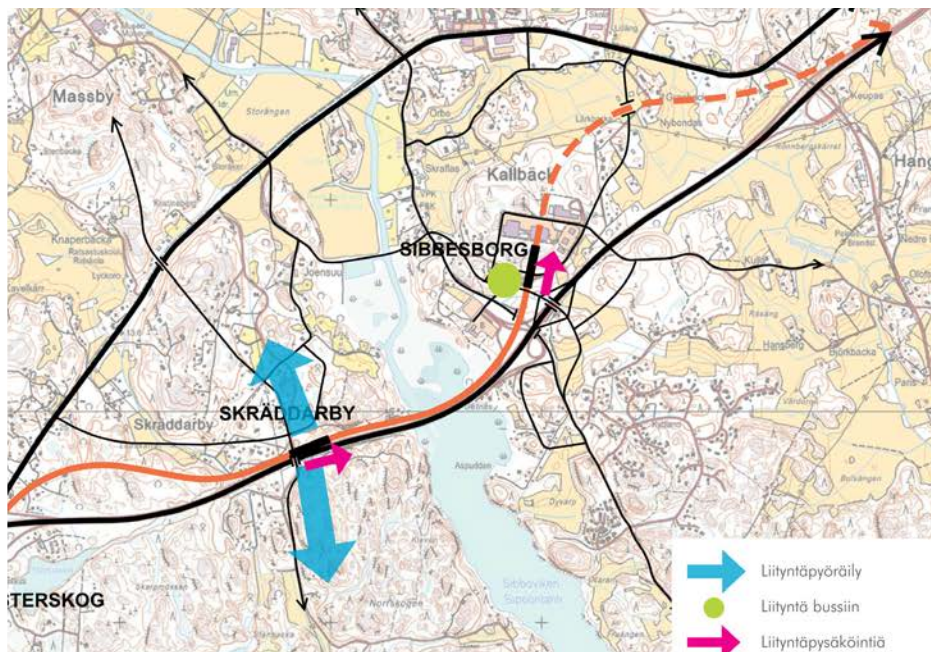
Det täta gatunätet bäddar för en kultur där det är enkelt och tryggt att cykla och promenera. När Nya

Borgåvägen ändras till gata i centrala områden minskas olägenheterna och hindren som härrör från trafiken och omgivningen blir mer stadslilik. De hinder som Borgå motorväg medför liksom övriga olägenheter för stadslivet (buller, skakningar, utsläpp) minimeras med hjälp av bullerskydd, broar och underfarter. Logistiskt sett bra områden anvisas som arbetsplats- och industriom-

råden.

Sibbo ådal och den anslutande centralparken är en viktig stomme för rekreationsområdet. Kulturlandskapet längs Sibbo å och jordbruket som näringsgren är viktiga identitetsfaktorer för Sibbesborg och dessa strävar man efter att bevara även i framtidens stad.





Kuva 10a, b. Itäisen metrokäytävän linjaus ja liityntäpysäköinti, vaihtoehto AC.

Bild 10a, b. Dragningen av den östra metrokorridoren och anslutningsparkering, alternativ AC.

3.5 RAIDELIIKENTEEN VAIHTOEHDOT

Itämetron jatkaminen rannikon suuntaisesti liittyy Östersundomin alueen rakentamiseen. Metron jatkeen toteuttaminen on vaiheistettu niin, että ensimmäiseksi toteutetaan raide Mellunmäestä Majvikiin. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (HLJ 2015) luonnoksessa hankkeen toteuttaminen on ajoitettu vuosien 2026 -2040 väliin. Vasta tämän jälkeen tulee kysymykseen metron jatkaminen Sibbesborgiin saakka. Vaikka raidelinjauksen toteuttaminen on näin kaukaisen tulevaisuuden hanke, on siihen syytä varautua Sibbesborgin osayleiskaavassa, jotta raideliikenteen järjestämiselle luodaan alusta lähtien hyvät edellytykset.

Osayleiskaavan toteuttamisessa suunnitellaan myös alusta lähtien bussijoukkoliikenteen ja liityntäliikenteen tehokas toiminta, sillä alueen rakentuminen tukeutuu vielä vuosikymmenien ajan bussiliiken-

teeseen.

Metron linjausvaihtoehdot vaikuttavat eri tavoin koko yhdyskuntarakenteeseen ja tätä on tutkittu itämetron esiselvityksessä maankäytön rakennemallien kautta. Osayleiskaavaluonnoksen laadimisessa on tutkittu ja arvioitu tarkemmin kahden eri linjausvaihtoehdon vaikutuksia Sibbesborgin keskeisiin korttelialueisiin ja katuverkkoon. Vaikutustenarvioinnin sekä kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmista saadun palautteen perusteella ehdotetaan valittavaksi Porvoon moottoritien suuntainen linjausvaihtoehto jatkosuunnittelun pohjaksi.

Seudullisissa liikenne-ennusteissa havaitaan, että metron kapasiteetti ylittyy vuoden 2050 jälkeen (WSP 2014, kaavan liite nro 9). Tarkoituksenmukaisempi raideliikenteen vaihtoehto voi tällöin olla taajamatai kaupunkijuna. Sibbesborgin osayleiskaavassa varaudutaan siis henkilöraideliikenteeseen, ottamatta vielä tarkemmin kantaa liikkumisvälineeseen.

3.5 ALTERNATIV FÖR SPÅRTRAFIKEN

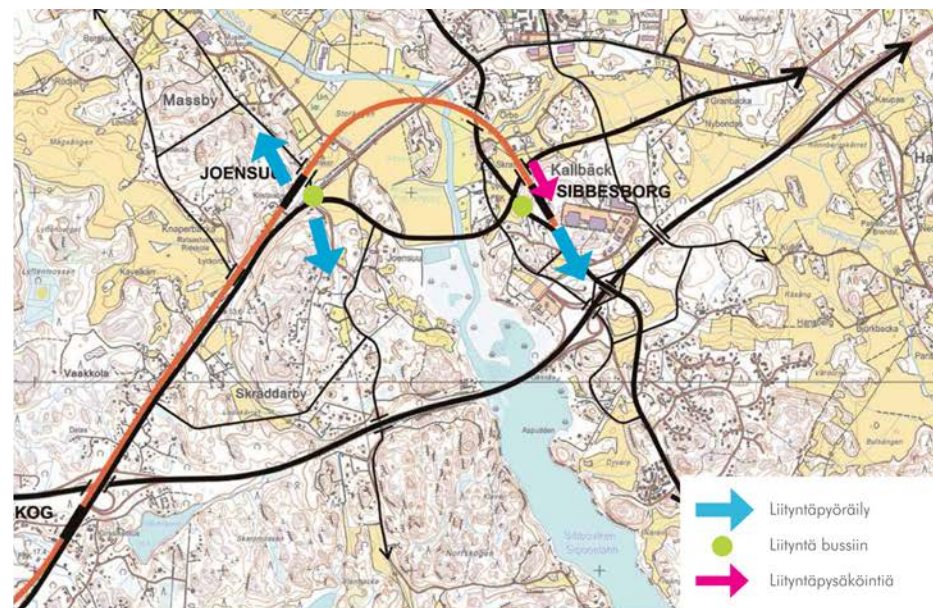
Förlängningen av östmetron i riktning med kusten hänger samman med byggandet i Östersundom. Metron genomförs i etapper så att ett spår från Mellungsbacka till Majvik byggs först. I utkastet till trafiksystemplan för Helsingforsregionen (HLJ 2015) har genomförandet av projektet schemalagts till perioden 2026–2040. Först därefter blir det aktuellt att förlänga metron ända till Sibbesborg. Även om genomförandet av spårsträckningen är ett projekt långt in i framtiden är det anledning att förbereda sig för det i delgeneralplanen för Sibbesborg så att det ända från början skapas goda förutsättningar för spårtrafikarrangemangen.

Vid genomförandet av delgeneralplanen planeras från första början även ett effektivt samarbete mellan busskollektivtrafiken och anslutningstrafiken då byggandet av området kommer att stödja sig på busstrafik-

en i flera årtionden framåt.

De alternativa metrolinjerna påverkar hela samhällstrukturen på olika sätt och detta har undersökts i förundersökningen om östmetron med hjälp av olika strukturmodeller för markanvändningen. Vid utarbetandet av utkastet till delgeneralplan gjordes en närmare undersökning av konsekvenserna av två olika alternativa spårsträckningar för de centrala kvartersområdena och gatunätet i Sibbesborg. Utifrån responsen på konsekvensbedömningen och på programmen för deltagande och bedömning föreslås att alternativet med ett metrospår i riktning med Borgå motorväg väljs som underlag för den fortsatta planeringen.

I regionala trafikprognoser konstateras att metrons kapacitet kommer att överskridas efter år 2050 (WSP 2014, bilaga 9). Då kan det hända att ett tätorts- eller stadståg är en mer ändamålsenlig form av spårtrafik. I delgeneralplanen för Sibbesborg görs således förberedelser för persontrafiken på spår utan att närmare ta ställning till färdmedlet.



Kuva 10c, d. Itäisen metrokäytävän linjaus ja liityntäpysäköinti, vaihtoehto B.

Bild 10c, d. Dragningen av den östra metrokorridoren och anslutningsparkering, alternativ B.

3.6 ASUMINEN JA VÄESTÖ

Väestötavoitteena on noin 30 000 asukasta vuoteen 2035 mennessä. Osayleiskaavassa varaudutaan kasvun jatkuvan siten, että alueella olisi vuonna 2065 noin 50 000 asukasta, mikä on riittävä väestöpohja raidejoukkoliikenteeseen perustuvalla joukkoliikennejärjestelmälle ja tuottaa oman vireän keskuksen kaupallisine ja julkisine palveluineen sekä työpaikkoineen. Suunnitteluprosessin edetessä on huomattu, että Sibbesborgin suunnittelukilpailun tavoite jopa 70 000-100 000 asukkaasta on hieman ylimitoitettu.

Väestön ja työpaikkamäärien kasvuurasta puhuttaessa, täytyy erottaa toisistaan kaavan mahdollistama kasvu, tavoitteellinen kasvu ja ennusteisiin perustuva kasvunopeus. Koko alueella on nykyisin noin 4500 asukasta ja noin 900 työpaikkaa. Sibbesborgin osayleiskaava mahdollistaa noin 30 000 uuden asukkaan ja noin 5 000 uuden työpaikan sijoittumisen kaava-alueelle vuoteen

2035 mennessä. Tämän jälkeen kaupunkirakenne tiivistyy ja laajenee. Osayleiskaavan toteuttamisen aikajänne on kuitenkin joustava. Mitoitusta merkitsevämpää on se, miten kasvu realisoituu ja minkälaista rakennettua ympäristöä se muodostaa.

Sibbesborgin yhdyskuntarakenteen kokonaisuuteen kuuluu lisäksi Eriksnäs osayleiskaava-alue, jolla voi sijaita n. 10 000 uutta asukasta ja 1 000 työpaikkaa. Östersundomin kuntien yhteinen yleiskaava suunnittelualueen länsipuolella mahdollistaa noin 70 000 uutta asukasta ja noin 30 000 työpaikkaa.

Kunnan strategisena tavoitteena on jopa 5 % vuosittainen kasvu. Pääkaupunkiseudun 14 kunnan yhteisissä strategisissa suunnitelmissa 1 % vuosittainen kasvu nähdään realistisena. Keskimäärin Sipoon kunnan väestö on kasvanut 1-1,2 % vuosittain. Yleisesti pidetään kuntataloudellisesti kestäväenä pitkällä aikavälillä 1 – 1,5 prosentin asukasmäärän vuosittaista kasvua.

Asuinrakentaminen on laadukasta ja monipuolista, jolloin alueelle voi

3.6 BOENDE OCH BEFOLKNING

Befolkningsmålet är ca 30 000 invånare fram till år 2035. I delgeneralplanen räknar man med att tillväxten fortsätter så att området år 2065 har ca 50 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ett kollektivtrafiksystem som bygger på spårtrafiken. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett aktivt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen. Allteftersom planeringsprocessen fortskridit har man märkt att planeringstävlingens mål om 70 000–100 000 invånare är något överdimensionerat.

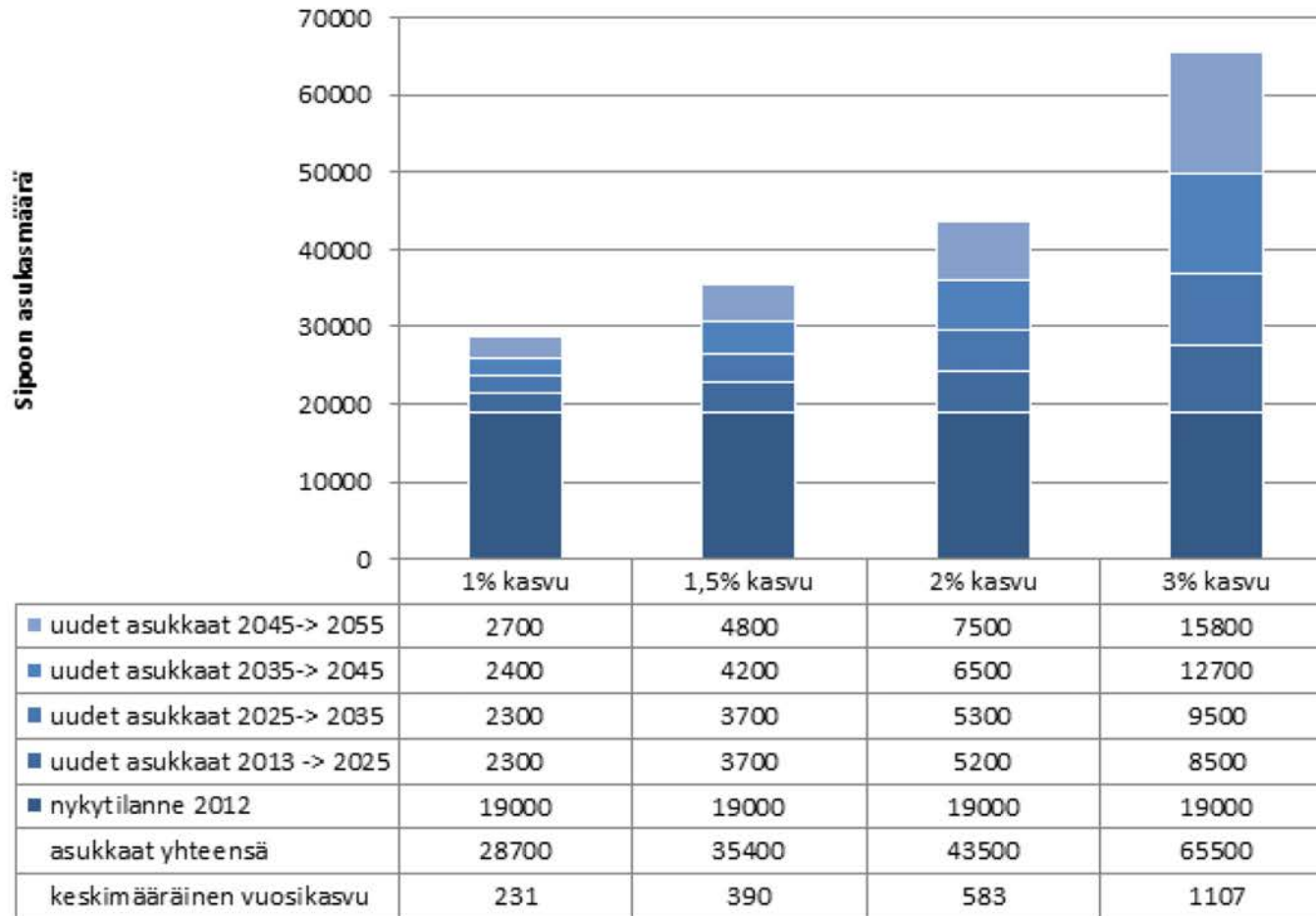
När man talar om tillväxten i befolkningen och arbetstillfällena bör man skilja åt den tillväxt som planen tillåter, den målsatta tillväxten och den på prognoser grundade tillväxttakten. Hela området har för närvarande ca 4 500 invånare och ca 900 arbetstillfällen. Delgeneralplanen för Sibbesborg gör det möjligt att ta emot ca 30 000 nya invånare och

placera ca 5 000 nya arbetsplatser till planområdet fram till år 2035. Därefter kommer stadsstrukturen att förtätas och utvidgas. Tidsspannet för genomförandet av delgeneralplanen är emellertid flexibelt. Hur tillväxten realiseras och hurdan byggd miljö den bildar är viktigare än dimensioneringen av tillväxten.

Till den övergripande samhällsstrukturen i Sibbesborg hör dessutom Eriksnäs delgeneralplaneområde, som kan komma att rymma 10 000 nya invånare och 1 000 arbetstillfällen. Kommunernas gemensamma generalplan för Östersundom på västra sidan av planeringsområdet välkomnar ca 70 000 nya invånare och ca 30 000 arbetstillfällen.

Kommunens strategiska mål är en årlig tillväxt på upp till 5 %. I de strategiska planer som är gemensamma för de 14 kommunerna i huvudstadsregionen betraktas en årlig tillväxt på 1 % som realistisk. Befolkningen i Sibbo har ökat i snitt med 1–1,2 % varje år. Generellt sett anses en ökning av antalet invånare med 1–1,5 % per år som en för kommunekonomin hållbar tillväxt på lång sikt.

Kuva 11. Bild 11.



muodostua myös monipuolinen väestörakenne. Laadukkailla asuinalueilla painotetaan asumismuotojen runsautta. Valtion tukemaa asuntotuotantoa tai vastaavaa sosiaalista asuntotuotantoa on vähintään 20 %.

Sibbesborg tasapainottaa pääkaupunkiseudun rannikonsuuntaista kehitystä. Pääkaupunkiseudun yhtenä suurimpana haasteena on

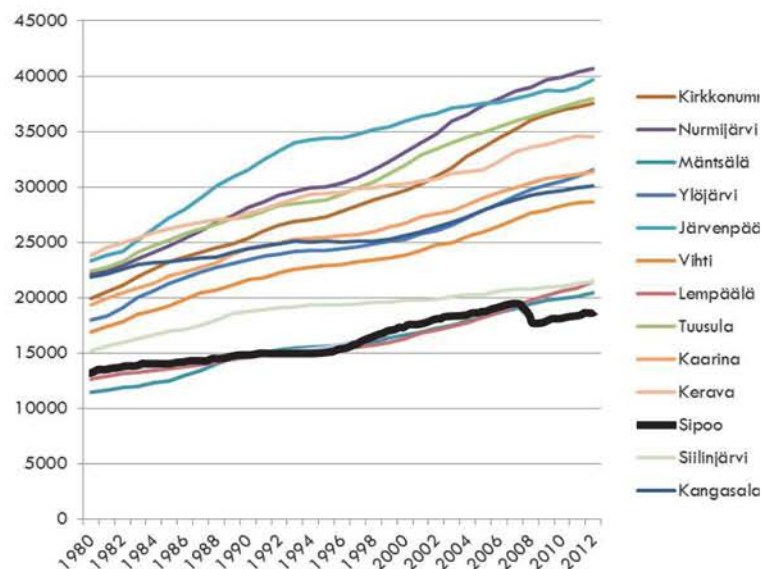
tarjota kohtuuhintaista asumista hyvillä sijainneilla ja siten turvata työvoiman saatavuus. Kohtuuhintaisuutta edistetään mm. rakentamalla perustamisolosuhteiltaan hyvillä alueilla: Sibbesborgissa ei ole tarvetta rakentaa esimerkiksi veden päälle, tulva-alueille tai syville savikoille. Tonttitarjonta houkuttelevilla paikoilla hillitsee myös seudun hajautumista (sprawl –ilmiötä).

Uusi korttelirakenne liittyy kiinteästi nykyiseen rakennettuun ympäristöön ja jo rakennetuilla alueilla tiivistetään rakenteen sisällä. Alueelle toivotaan keskustojen kerrostalojen ja reuna-alueiden pientalojen lisäksi pienkerrostaloja, townhouse- ja rivitaloja. Näiden asumistypologioiden avulla pyritään samanaikaisesti saavuttamaan sekä kaupunkimaista tehokkuutta ja katutilaa, että asumisväljyyttä ja yksilöllisyyttä.

Bostadsbyggandet är högklassigt och mångsidigt, varvid området också kan få en mångsidig befolkningsstruktur. Det rikliga utbudet av olika boendeformer accentueras i de förstklassiga bostadsområdena. Bostadsproduktion med statligt stöd eller motsvarande social bostadsproduktion ska utgöra minst 20 %.

Sibbesborg balanserar huvudstadsregionens utveckling i riktning med kusten. En av de största utmaningarna för huvudstadsregionen är att tillhandahålla fördelaktigt belägna bostäder till rimliga priser och därmed trygga tillgången på arbetskraft. Att priserna är rimliga främjas bl.a. genom att man bygger i områden med bra grundläggningsförhållanden: I Sibbesborg finns det t.ex. inget behov av att bygga ovanpå vatten, i översvämningsområden eller i områden med djupa lerskikt. Tomtutbudet i attraktiva områden dämpar också en splittring av tillväxten (sprawl-fenomenet).

Den nya kvartersstrukturen hänger nära samman med den befintliga byggda miljön och den förtätas ytterligare inom strukturen. Förutom höghus i centrumen och småhusen

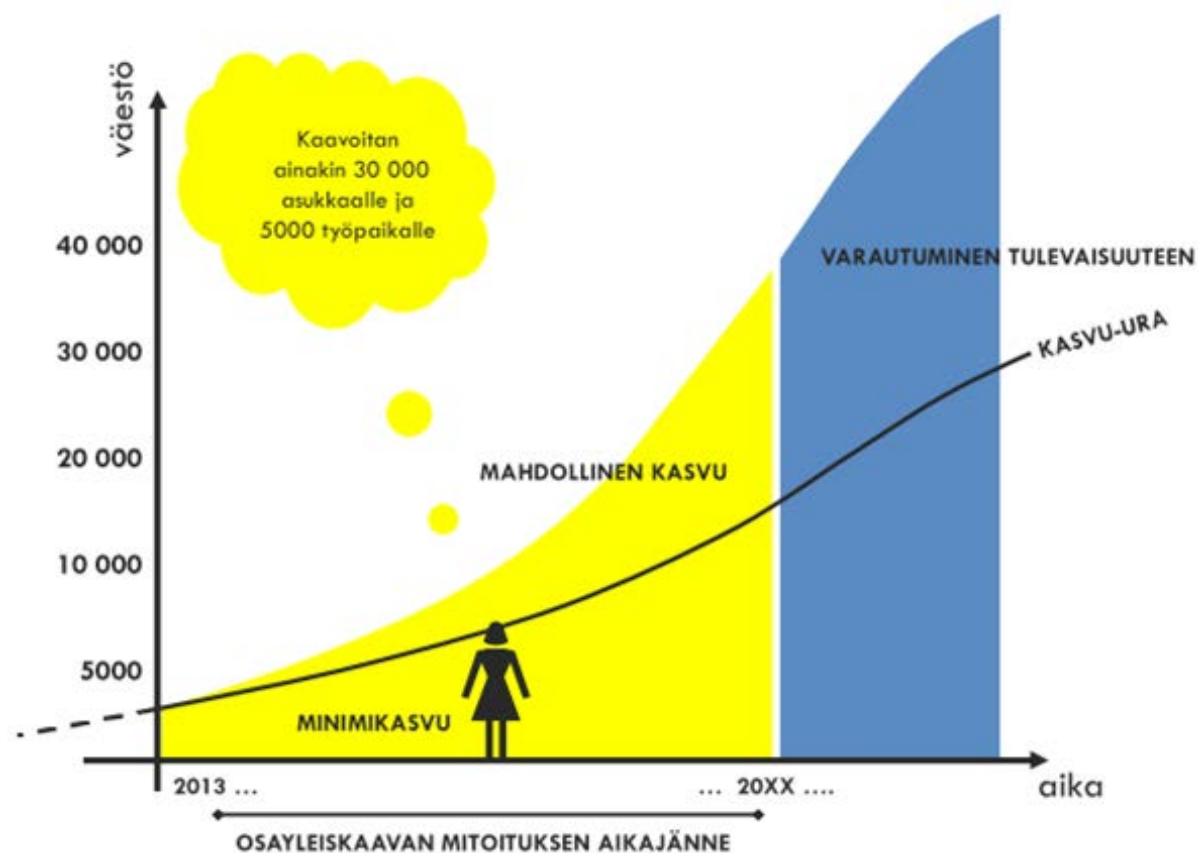


	asukkaita 2012	keskimääräinen vuotuinen kasvu- %
Kirkkonummi	37567	2,0 %
Nurmijärvi	40719	1,9 %
Mäntsälä	20478	1,8 %
Ylöjärvi	31515	1,8 %
Järvenpää	39646	1,7 %
Vihti	28674	1,7 %
Lempäälä	21440	1,7 %
Tuusula	37936	1,7 %
Kaarina	31363	1,5 %
Kerava	34491	1,2 %
Sipoo	18739	1,2 %
Siilinjärvi	21431	1,1 %
Kangasala	30126	1,0 %

¹Kasvukunnilla tarkoitetaan tässä kuntia, joiden vuosikasvu oli yli 1,5 prosenttia vuosina 2000-2011. Määritelmän mukaisia kasvukuntia on Suomessa 25. Lähde: Ilari Soosalu, Kasvukunnan kokemuksia, Rahoitusriskien hallinnan koulutuspäivä 8.5.2013

Kuva 12. Bild 12.

i kantzonerna önskas låghus, townhouses och radhus. Med hjälp av dessa boendetyper strävar man efter att samtidigt uppnå såväl stadsliknande effektivitet och stadrum som boenderymlighet och individuella lösningar.



Kuva 13. Bild 13.

3.7 TYÖLLISYYS, ELINKEINOTOIMINTA

Sibbesborgin alueella on houkuttelevia sijainteja yritystoiminnalle ja potentiaalia vilkkaan ja vauraan elinkeinoelämän muodostumiselle, kun alueen sijaintiin, maisemaan ja paikalliskulttuuriin perustuvat vahvuudet otetaan rohkeasti käyttöön. Alueelle on tavoitteellista muodostua erilaisia julkisiin ja kaupallisiin palveluihin liittyviä työpaikkoja noin 5 000 kappaletta vuoteen 2035 mennessä. Työpaikkamäärien kasvua on erittäin vaikea ennustaa, sillä alueelle voi sijoittua hyvin erilaisia kauppaa, logistiikkaan, pienteollisuuteen tai elintarviketeollisuuden liittyviä toimialoja.

Sibbesborgista on hyvät liikenneyhteydet Nikkilään, Talmaan, Keravalle, Itä-Helsinkiin, Östersundomiin, Porvooseen sekä Vuosaaren satamaan. Sipoon yleiskaava 2025:n mukaiset Porvoonväylän E18 varteen sijoittuvat työpaikka-alueet sisältyvät kaava-alueeseen. Uudet työpaikka-alueet hyötyvät Porvoon

moottoritien eli valtatie E18:n sekä tulevaisuudessa raidejoukkoliikenteen tarjoamista yhteyksistä. Liikenteelliset ja logistiset olosuhteet ovat houkuttelevia erilaisille kaupan, tuotannon, pienteollisuuden ja jalostuksen aloille. Moottoritien liittymäalueille ja melualueelle sijoittuu erikoistavarakaupan tilaa vaativia yksiköitä, pienteollisuutta ja logistiikkaan liittyviä toimintoja sekä pysäköintilaitoksia ja liityntäpysäköintiä. Työpaikka- ja teollisuusalueilla on tilaa esimerkiksi elintarvikealan klusterin muodostumiselle. Arlan teollisuusalueen laajentuminen mahdollistetaan kaavassa.

Kaupunkirakenteen kasvu itsessään luo paljon palvelualan työpaikkoja. Julkiset ja yksityiset lähipalvelut ovat suuri työllistäjä. Tulevaisuudessa hoiva-ala kasvaa ja alalla on myös enemmän yksityisiä toimijoita. Koska alueelle ei tule päivittäistavarakaupan suuryksiköitä, kaupan rakenne koostuu pienistä yksiköistä, jotka työllistävät useampia ihmisiä. Tiheässä kaupan palveluverkossa on hyötynä lisäksi asiointimatkojen kohtuullisuus ja liikenteen haittojen minimointi.

Sibbesborgin kehityskuvassa nostettiin esille alueen erityisenä vahvuutena lähiruoka, maaseutu-elinkeinoihin liittyvä tuotanto, jalostus sekä tutkimus- ja kehitys. Oheispalveluihin kuuluvat tuotteiden jakeluun liittyvät elinkeinot, kuten vähittäis- ja tukkukauppa, toritoiminta, ravintolat ja kahvilat sekä kuljetus- ja varastointipalvelut. Muita lähiruoka -brändiin liittyviä elinkeinoja ovat opetus ja green care, johon kuuluu matkailu, virkistys-, hyvinvointi- ja hoiva-ala.

3.8 LIKKUMINEN JA SAAVUTETTAVUUS

Sibbesborg on seudullisesti liikenteen solmukohta, johon on helppo tulla asioimaan. Liityntäliikenne on kaikissa rakentamisen vaiheissa tehokasta ja sillä saavutetaan Sibbesborgin palvelut helposti.

Alueen rakentuminen tukeutuu julkiseen liikenteeseen. Pitkällä tähtäimellä alue tukeutuu raideliikenteeseen ja sitä syöttävään bus-

siliityntäliikenteeseen, joka palvelee koko osayleiskaava-aluetta hyvin. Tavoitteena on luoda jatkuva katuverkko, jossa liikenne ohjataan useita vaihtoehtoisia reittejä pitkin. Näin vältetään liikennealueiden ylimitoitus ja ruuhkat.

Rakentamisen toteutus on vaiheistettu siten, että houkuttelevan joukkoliikenteen järjestäminen on kannattavaa. Joukkoliikennettä kehitetään asteittain ja joustavasti. Bussiliikenne on pitkään joukkoliikenteen runko, sillä se skaalautuu helposti maankäytön tarpeisiin. Itämetron jatke toteutetaan Majvikiin saakka arviolta vuoteen 2040 mennessä, jolloin metron liityntäliikenne suuntautuu Sakarinmäen tai Majvikin metroasemalle. Porvoon suunnan bussiliikenteen tehokkaampi hyödyntäminen on tärkeää. Sipoonlahden eritasoliikenteen parantaminen ja bussipysäkkien perustaminen väylän varrelle mahdollistaa nopeat suorat yhteydet Helsingin ja Porvoon suuntiin.

Sibbesborgissa on tavoitteena autoilukulttuurin järjestyttäminen. Kannustaminen lyhyiden matkojen kulkemiseen kevyellä liikenteellä ja

3.7 SYSSELSÄTTNING OCH NÄRINGSVERKSAMHET

Sibbesborgsområdet har lockande platser för företagsverksamhet och potential för uppkomsten av ett livligt och blomstrande näringsliv under förutsättning att de styrkor som hänger samman med områdets läge, landskap och lokala kultur utnyttjas målmedvetet. Målet är att skapa ca 5 000 arbetstillfällen med anknytning till offentlig och kommersiell service fram till år 2035. Det är väldigt svårt att uppskatta tillväxten i antalet arbetstillfällen eftersom mycket olika branscher inom handel, logistik, småindustri eller livsmedelindustri kan komma att etablera sig i området.

Från Sibbesborg finns det goda trafikförbindelser till Nickby, Tallmo, Kervo, Östra Helsingfors, Östersundom, Borgå och Nordsjö hamn. Arbetsplatsområdena längs Borgåleden E18 enligt Generalplan för Sibbo 2025 ingår i planområdet. De nya arbetsplatsområdena

drar fördel av motorvägen till Borgå, E18, och i framtiden även av kollektivtrafiken på spår. De trafikmässiga och logistiska förhållandena är attraktiva för olika branscher inom handel, produktion, småindustri och förädling. Vid anslutningarna till motorvägen och bullerzonerna finns specialhandelsenheter som behöver stora utrymmen, småindustri och logistikfunktioner samt parkeringsanläggningar och infartsparkering. På arbetsplats- och industriområdena finns det plats för uppkomsten av kluster t.ex. inom livsmedelsindustrin. Planen gör det möjligt att utvidga Arlas industriområde.

Stadsstrukturens tillväxt skapar i sig många arbetstillfällen i servicebranschen. Den offentliga och privata närservicen är en betydande sysselsättare. I framtiden kommer omsorgsbranschen att växa och involvera allt fler privata aktörer. Eftersom ingen stor detaljhandelsenhet ska byggas i området kommer den kommersiella strukturen att bestå av små enheter som sysselsätter fler människor. Att resorna för att uträtta ärenden är av rimlig längd och att trafikolägenheterna minimeras

är en ytterligare fördel med ett tätt kommersiellt servicenät.

I utvecklingsbilden för Sibbesborg lyftes närproducerad mat, produktion som knyter an till landsbygdsnäringsar, förädling samt forskning och utveckling fram som särskilda styrkor. Näringar som relaterar till distributionen av produkterna, såsom detalj- och partihandel, torgverksamhet, restauranger och caféer samt transport- och lagertjänster, är viktiga binärningar. Övriga näringar som faller under varumärket närmat är undervisning och green care. Green care omfattar turism-, rekreations-, wellness- och omsorgstjänster.

3.8 FÄRDSÄTT OCH TILLGÄNGLIGHET

Sibbesborg är en regional knutpunkt för trafiken och lätt att nå för dem som vill anlita den lokala servicen. Anslutningstrafiken är effektiv i alla faser av genomförandet och gör att det är enkelt att uträtta ärenden i Sibbesborg.

Genomförandet av området stödjer sig på kollektivtrafiken. På lång sikt stödjer sig området på spårtrafiken och de bussförbindelser som ger bra service i hela delgeneralplaneområdet. Målet är att skapa ett kontinuerligt gatunät där trafiken dirigeras längs flera alternativa rutter. På det sättet undviks överbelastning och rusning i trafikområdena.

Byggandet genomförs i faser så att det ska vara lönsamt att anordna en attraktiv kollektivtrafik. Kollektivtrafiken utvecklas gradvis och flexibelt. Busstrafiken kommer under en lång tid att utgöra stommen för kollektivtrafiken eftersom den enkelt kan anpassas till markanvändningens behov. Förlängningen av östmetron till Majvik beräknas vara klar före år 2040, varvid anslutningstrafiken för metron riktar sig till metrostationerna i Zachrisbacken eller Majvik. Det är viktigt att busstrafiken från Borgåhället utnyttjas mer effektivt. När den planerade korsningen vid Sibboviken förbättras och busshållplatser byggs längs leden blir det möjligt att skapa snabba direkta förbindelser till Helsingfors och Borgå.

SUSTAINABLE MOBILITY



joukkoliikennettä hyödyntävään työmatkustamiseen tapahtuu luomalla toimiva ja arjen matkaketjut huomiioon ottava liikennejärjestelmä. Keskusta-alue raideliikenneasemantuntumassa on autoton kävelykeskusta. Pysäköintiratkaisuihin ja autopaikanormeihin kiinnitetään erityistä huomiota, jotta autot eivät dominoi julkista tilaa. Liityntäpysäköinnille on tarve kaikissa kehityksen vaiheissa ja se sijoitetaan pääasiassa pysäköintitaloihin ja mahdollisuuksien mukaan maan alle. Maanalaiset pysäköintipaikat ovat kalliita, joten etsitään ratkaisuja sijoittaa autopaikat kaupunkikuvaan sopivasti. Suuria pysäköintikenttiä vältetään. Keskusta-alueille ja keskeisille bussipysäkeille tulee varata polkupyörien liityntäpysäköintipaikkoja.

Julkista katutilaa on paljon ja ympäristö houkuttelee kävelemään ja pyöräilemään myös rakennetuilla alueilla. Kevyen liikenteen pääreitit ovat osa katuverkkoa. Rakennetun ja rakentamattoman raja muodostaa kiinnostavia paikkoja ja reittejä kaupunkiin. Viheryhteydet Taasjärvelle ja Sipoonjokilaaksoa pohjoiseen

Nikkilän ja Sipoonkorven suuntaan linkittävät tärkeimmät viheralueet toisiinsa. Kaupunkirakenne jatkuu moottoritien molemmin puolin ja väylän ali ja yli on reittejä, jotta väylien estevaikutus minimoituu.

Seudullisesti merkittäviä kevyen liikenteen yhteyksiä ovat Uuden Porvoontien suuntainen reitti sekä tulevaisuudessa Eriksnäsistä Nikkilään jatkuva Sipoonjokilaakson rantareitti ja Eriksnäsistä Majvikiin ja Östersundomiin kulkeva rantareitti.

I Sibbesborg strävar man efter att rationalisera bilismen. Genom att skapa ett fungerande trafiksystem som tar fasta på resekedjorna i vardagen kan man uppmuntra människorna att röra sig till fots och med cykel och att företa längre arbetsresor med kollektiva färdmedel. Centrum kring spårtrafikstationen är en bilfri promenadzon. Särskild uppmärksamhet fästs vid parkeringsarrangemang och bilplatsnormer för att bilarna inte ska komma att dominera det offentliga rummet. Det finns ett behov av infartsparkering i alla faser av utvecklingen. Infartsparkering anordnas i huvudsak i parkeringshus och i mån av möjlighet under marken. Parkeringsplatser under marken är dyra, och därför bör man söka lösningar för att anpassa bilplatserna till stadsbilden. Stora parkeringsfält ska undvikas. I centrumområdena och vid centrala busshållplatser bör infartsparkeringsplatser för cyklar reserveras.

Det finns rikligt med offentliga gaturum och miljön lockar människorna att promenera och cykla även i de bebyggda områdena. Huvudlederna för den lätta trafiken utgör en del

av gatunätet. Gränsen mellan det obebyggda och det bebyggda skapar intressanta platser och infarter till staden. Grönförbindelserna till Tasträsk och längs Sibbo ådal i riktning mot norra Nickby och Sibbo storskog kopplar samman de viktigaste grönområdena. Stadsstrukturen fortsätter på båda sidorna av motorvägen, som har både under- och överfarter för att minimera de hinder vägen ställer.

Cykel- och gångbanan i riktning med Nya Borgåvägen och den framtida strandrutten från Eriksnäs till Nickby längs Sibbo ådal och från Eriksnäs till Majvik och Östersundom kommer att vara regionalt betydande leder för den lätta trafiken.

3.9 LUONTO, MAISEMA JA MAASEUTU

Tärkein avoin maisematila on Sipoonjoki. Tavoitteena on muodostaa Sipoonjoen ja uuden korttelirakenteen välille kiinteä yhteys ja samalla vaalia Sipoonjokilaakson avointa kulttuurimaisemaa. Sipoonlahti on poikkeuksellinen maisematila ja Hitån puoleisella rannalla rantakalliot ja jyrkänteet luovat erityisen jylhän maiseman.

Ulkoilumaastot Taasjärven, Grundträsketin, Möträsketin ja Pilvijärven ympärillä ovat jo nykyisin varsin korkeatasoiset ja kestävät hyvin lisääntyvää virkistyskäyttöä. Tavoitteena on luoda toimivia yhteyksiä kaupunkialueelta laajoille virkistysalueille sekä Sipoonkorven kansallispuistoon. Hitån metsäinen selänne säilyy luontoalueena, jossa on mahdollista retkeillä. Eriksnäs osayleiskaava-alueeseen kuuluvat uimarannat ja muut merellisen virkistyskohteet palvelevat koko Sibbesborgin väestöä.

Lähiruoan tuotantoon on Sipoossa mahdollisuus, kun rakennetaan tiiviisti, jätetään maaseutua maatalouskäyttöön ja säilytetään mahdollisuuksien mukaan viljelty maa käytössä. Maatalouden tilatarpeet laajenemisvaroineen huomioidaan osayleiskaavoituksessa. Maatilat pyritään sitomaan kaupunkirakenteeseen tilallisesti ja toiminnallisesti siten, että sekä maatilat että asukkaat kokevat saavansa molemminpuolisia hyötyjä. Itse maatilat, niiden sivutoimipisteet sekä laajat avoimet peltomaisemat yhdyskunnan lähietäisyydellä ovat vetovoimatekijöitä. Alueella on useita ratsastustalleja ja hevostoinnin lisäämiselle on hyvät edellytykset kaava-alueen reunoilla ja välittömässä läheisyydessä.

Elinvoimainen maatalous ylläpitää Sipoolle tyypillistä kulttuurimaisemaa ja lähiruoka tuotannolla on myös maisemanhoidollisia vaikutuksia. Yhdyskuntarakenteessa toimii siirtolapuutarhoja, viljelypalstoja, hedelmätarhoja, kauppuutarhoja ja kasvihuoneita. Niillä on suuri merkitys sipoolaisten har-

rastusmahdollisuuksien ja alueen identiteetin muodostumiselle.

Tavoitteena on tunnistaa luontoarvojen keskittymät ja säilyttää ne tiiviin rakentamisen ulkopuolella. Luontoarvojen keskittymät ovat usein myös muilla tavoin arvokkaita. Alueen monipuolinen, poikkeuksellinen ja edustava luonto on omiaan lisäämään alueiden virkistys- ja maisemakuvallista arvoa, joten arvokohteet otetaan osaksi virkistysympäristöjä. Selkeät kulkureitit ja virkistyskäytön ohjaaminen takaavat herkkien luontokohteiden säilymisen.

3.9 NATUR, LANDSKAP OCH LANDSBYGD

Sibbo å är det viktigaste öppna landskapsrummet. Målet är att upprätta en fast förbindelse mellan Sibbo å och den nya kvarterstrukturen och på samma gång värna om det öppna kulturlandskapet kring ådalen. Sibboviken är ett exceptionellt landskapsrum och klipporna och stupen på Hitåsidan utgör ett särskilt storslaget landskap.

Friluftsterrängerna kring Tastråk, Grundträsk, Möträsk och Molnträsk är redan i dag tämligen högklassiga och håller bra ett utökat rekreationsbruk. Målet är att skapa fungerande förbindelser från stadsområdet till de vidsträckta rekreationsområdena samt till Sibbo storskogs nationalpark. Den skogsklädda åsen i Hitå bevaras som ett naturområde och utflyktsmål. Badstränderna och de övriga möjligheterna till marin rekreation i Eriksnäs delgeneralplaneområdet tjänar hela befolkningen i Sibbesborg.

Genom att bygga tätt, reservera landsbygdsområden för jordbruk och i mån av möjlighet bevara den mark som idag är odlad för odlingsbruk öppnas möjligheter för närproduktion av mat i Sibbo. I delgeneralplaneringen tar man fasta på jordbrukets behov av mark och lokaler nu och i framtiden. Jordbruksfastigheternas lokaler och funktioner knyts till stadsstrukturen för att både jordbrukarna och invånarna ska uppleva ömsesidig nytta. Själva gårdarna, deras verksamhetsställen utanför gårdarna samt de vidsträckta, öppna åkerlandskapen nära centrum är attraktionsfaktorer. Det finns ett flertal ridstall i området och i planområdets kantzoner och omedelbara närhet finns det bra förutsättningar att expandera verksamheten kring hästar.

Det livskraftiga jordbruket upprätthåller det för Sibbo typiska kulturlandskapet och produktionen av närmat har effekter även för landskapsvärden. Samhällsstrukturen innefattar kolonialträdgårdar, odlingslotter, fruktträdgårdar, handelsträdgårdar och växthus. Dessa har en stor betydelse för Sibbobornas

fritidssysselsättningar och för uppkomsten av regionens identitet.

Målet är att identifiera koncentrationerna av naturvärden och bevara dem utanför det område som byggs tätt. Koncentrationerna av naturvärden är ofta värdefulla även i andra hänseenden. Eftersom områdets mångsidiga, exceptionella och representativa natur höjer rekreationsvärdet och förbättrar landskapsbilden inkluderas värdefulla objekt i rekreationsmiljöerna. Klart utmärkta leder och styrningen av rekreationsbruket säkerställer bevarandet av känsliga naturobjekt.



3.10 HISTORIALLINEN PERINNE

Suunnittelun tavoitteena on nostaa kaupunkirakenteessa esille kulttuurimaiseman arvokohteita. Maiseman arvokkaimmat kohteet, kuten Sibbesborgin muinaislinna ja kartanomiljööt toimivat maisemaa jäsentävinä elementteinä. Toiminnallisuuden ja saavutettavuuden lisäämisellä niihin voi liittyä enemmän kulttuurisia merkityksiä. Alueen kartanot ovat olleet merkittäviä työnantajia, maanomistajia ja uusien ideoiden välittäjiä. Kartanomiljöisiin liittyy moninaisia toimintoja ja merkittävää henkilöhistoriaa, joiden säilyminen osana uutta kaupunkirakentamista on merkittävää.

Kaavan tavoitteena on yhdistää jokiranta uuden kaupunkirakenteen keskusta ja välittää näkymiä Sibbesborgin linnavuoreen ja jokilaaksoon.

Pellot ja niityt kertovat alueen agraarihistoriasta. Jokilaakson avoin maisema on keskeinen suutoa reunustavilla selännteillä sijaitsevan Kallbäckin kylän sekä Söderkullan, Joensuun ja Hitån kartanoiden maisemakuvan kannalta. Kallbäckin vanha asutus sisällytetään uuteen kaupunkirakenteeseen hienovaraisesti. Hangelbyn viljelylaakso puolestaan edustaa 1700-luvulla muodostunutta maisemaa, jossa pihapiirit sijoittuvat kumpareille ja laakea savitasanko Hangelbybäckenin ympärillä on avointa peltoa.

Lisää liitteessä 14. Sibbesborgin maisema, maalaismaiseman arvoista uuden kaupunkimaiseman piirteiksi.

3.10 HISTORISK TRADITION

Planeringen syftar till att framhäva kulturlandskapets värdefulla objekt i stadsstrukturen. De mest värdefulla elementen i landskapet, såsom fornborgen och herrgårdsmiljöerna, strukturerar landskapet. Deras kulturella betydelse kan stärkas genom att man förbättrar tillgängligheten och funktionaliteten. Herrgårdarna i området har varit betydande arbetsgivare och markägare som burit fram nya idéer. Gårdsmiljöerna förknippas med mångsidiga funktioner och en betydande personhistoria som bör bevaras och överföras till den nya stadsstrukturen.

Planen har som mål att förena åstranden med centrum i den nya stadsstrukturen och öppna vyer mot såväl borgkullen som ådalen.

Åkrarna och ängarna förtäljer områdets agrarhistoria. Det öppna landskapet kring ådalen är av central betydelse för landskapsbildningen i Kallbäck, som ligger på åsarna som kantar deltan, och för gårdarna i Söderkulla, Joensuu och Hitå. Den gamla bosättningen i Kalläck integreras diskret i den nya stadsstrukturen. Odlingsdalen i Hangelby företräder återigen ett landskap som uppkom på 1700-talet där gårdstunnen är förlagda till kullar och den vidsträckta lerslätten kring Hangelbybäcken består av öppna åkrar.

Mera i bilaga 14. Sibbesborgin maisema, maalaismaiseman arvoista uuden kaupunkimaiseman piirteiksi.

Kuva 14. Söderkullan kartano

Bild 14. Söderkulla Gård



Steffen Lehmann
PRINCIPLES OF GREEN URBANISM

- 15 principles for HOLISTIC, SYSTEMIC THINKING for urban planning
- GUIDING PRINCIPLES instead of RULES:



3.11 JAETTU KATUTILAT JA SOSIAALISEN KOHTAAMISEN PAIKAT

Sibbesborgin keskustassa korttelirakenne ja katuverkko ovat perinteisen suomalaisen puukaupungin mukaiset. Pienimittakaavainen ympäristö on hyvä jalankululle ja pyöräilylle ja kannustaa elävään katutilaan. Katuverkko on tiheä, jatkuva ja verkkomainen, jolloin muodostuu paljon julkista tilaa ja paikkoja liiketiloille katujen varsille sekä kohtaamispaikkoja. Kaupat sijaitsevat keskustassa ja niissä on helppo asioida kävellen tai pyörällä. Keskustan julkiset ja kaupalliset palvelut sijoittuvat omiin kiinteistöihinsä, jolloin kortteleiden välinen katutila on julkista tilaa.

Keskustan korttelirakenne rajautuu joen rantaan. Lähtökohtana on, että joen varrelle varataan julkista tilaa palveluille, merellisyyteen liittyville toiminnoille ja maiseman kokemiselle.

3.11 GEMENSAMT GATURUM OCH SOCIALA MÖTESPLATSER

I Sibbesborg centrum är kvartersstrukturen och gatunätet förenliga med traditionella finländska trästäder. Den småskaliga miljön lämpar sig för fotgängare och cyklister och uppmuntrar till ett levande gaturum. Eftersom gatunätet är tätt och sammanhängande uppkommer det rikligt med offentliga rum, platser för affärslokaler liksom mötesplatser längs gatorna. Butikerna finns i centrum och kan lätt nås till fots eller med cykel. Den offentliga och kommersiella servicen i centrum är placerade i egna fastigheter varvid gaturummet mellan kvarteren är ett offentligt rum.

Kvartersstrukturen i centrum gränssar till åstranden. Utgångspunkten är att det på stranden ska reserveras offentligt rum för tjänster, marina verksamheter och möjligheter att uppleva landskapet.

3.12 TEKNINEN JA TALOUDELLINEN TOTEUTTAMISKELPOISUUS

Sibbesborgin aluekehityshankkeessa huomioidaan kestävä yhdyskunnan periaatteet kaikessa suunnittelussa. Ekotehokkuus -työpakettiin (kaavaselostuksen liite nro 4) sisältyvä selvitys kattaa vesihuollon järjestelmät, energiakonseptin sekä jätehuollon konseptin. Sibbesborgin teknisten järjestelmien periaatteena on pyrkimys suljettuun kiertoon, mikä edellyttää jo konseptitasolta lähtien tiivistä vuorovaikutusta teknisen huollon eri toimijoiden kesken synergiaetujen tunnistamiseksi ja hyödyntämiseksi. Tarkastelun pohjaksi on otettu sekä välitavoite (30 000 asukasta ja 5000 työpaikkaa) että pitkän tähtäimen tavoite (60 000 asukasta ja 22 000

työpaikkaa)

Alue suunnitellaan turvalliseksi, terveelliseksi ja yhdyskuntarakenteeltaan taloudelliseksi. Alueen suunnittelussa otetaan huomioon varautuminen kunnallistekniikan ja liikenneverkon kustannuksiin sekä yleisesti yhdyskuntarakentamisen taloudellisuus. Teknisen huollon ratkaisujen tulee tukea yhdyskuntarakenteen vähäpäästöisyyttä, omavaraisuutta, joustavuutta ja tehokkuutta. Energia- ja ekotehokkuus ovat läpäisevinä tavoitteina konkreettisten ratkaisujen valinnassa.

Olemassa olevaa infraa hyödynnetään mahdollisimman pitkälle rakentamisen ensi vaiheissa. Infrastruktuurin kustannustehokkaan rakentamisen kannalta kaupunkirakenteen tulee olla melko tiivis. Alueen rakentuminen kiinnittyy ensivaiheessa jo rakennettujen alueiden täydentämiseen ja asteittaiseen laajentamiseen.

3.12 TEKNISK OCH EKONOMISK GENOMFÖRBARHET

Principerna för ett hållbart samhälle iaktas i alla planeringsfaser av regionutvecklingsprojektet Sibbesborg. Den utredning som ingår i arbetspaketet Ekoeffektivitet (bilaga 4 till planbeskrivningen) omfattar system för vattenförsörjningen, ett energikoncept och ett koncept för avfallshanteringen. Principen för de tekniska systemen i Sibbesborg bygger på en strävan efter ett slutet kretslopp, vilket redan på konceptnivå förutsätter nära växelverkan med de olika aktörerna inom den tekniska försörjningen för att synergieffekterna ska kunna identifieras och utnyttjas. Granskningen grundar sig dels på ett etappmål (30 000 invånare och 5 000 arbetstillfällen) och dels på ett långsiktsmål (60 000 invånare och 22 000 arbetstillfällen).

Området planeras så att det är säkert, hälsosamt och beträffande samhällsstrukturen ekonomiskt. Vid planeringen av området beaktas kostnaderna för kommunaltekniken och trafiknätet samt de ekonomiska aspekterna på samhällsbyggande på det allmänna planet. Den tekniska försörjningen bör främja lågutsläppslösningar, självförsörjning, flexibilitet och effektivitet i samhällsstrukturen. Energi- och ekoeffektivitet är genomgående mål vid valet av konkreta lösningar.

Den befintliga infrastrukturen utnyttjas i så hög grad som möjligt i de första faserna av byggandet. För att infrastrukturen ska kunna byggas kostnadseffektivt bör stadsstrukturen vara tämligen tät. Byggandet av området handlar i det första skedet om att komplettera redan byggda miljöer och att därefter bygga området gradvis.

4. OSAYLEISKAVALUONNOS JA SEN PERUSTELUT
4. UTKAST TILL DELGENERALPLAN OCH MOTIVERINGAR TILL DET



4.1 KAAVAN SUHDE VALTAKUNNALLISIIN ALUEIDENKÄYTTÖ-TAVOITTEISIIN

Valtioneuvoston hyväksymät tarkistettut valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet tulivat voimaan 1.3.2009. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Maankäyttö- ja rakennuslain 24 §:n mukaan alueidenkäytön suunnittelussa on huolehdittava valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden huomioon ottamisesta siten, että edistetään niiden toteuttamista. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden tarkoituksena on varmistaa valtakunnallisesti merkittävien asioiden huomioon ottaminen kuntien kaavoituksessa. Ne täsmentävät ja konkretisoivat maankäyttö- ja rakennuslain yleisiä tavoitteita ja niistä johdettuja kaavojen sisältövaatimuksia valtakunnallisesta näkökulmasta.

Kunnissa yleiskaava on keskeisin väline valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden toteuttamisen edistämiseksi: yleiskaavassa valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet konkretisoidaan osaksi kunnan tavoiteltua kehitystä ja alueidenkäytön pääpiirteitä.

Valtioneuvoston hyväksymät valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet on ryhmitelty asiasisällön perusteella seuraaviin kokonaisuuksiin:

- Toimiva aluerakenne
- Eheytyvä yhdyskuntarakenne ja elinympäristön laatu
- Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat
- Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto
- Helsingin seudun erityiskysymykset
- Luonto- ja kulttuuriympäristöinä erityiset aluekokonaisuudet

Seuraavassa on esitetty arvioita siitä, millä tavoin valtakunnalliset

4.1 PLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE RIKSOMFATTANDE MÅLEN FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN

De av statsrådet fastställda, reviderade målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.3.2009. De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av planeringssystemet enligt markanvändnings- och bygglagen. Enligt 24 § i markanvändnings- och bygglagen ska man vid områdesplaneringen beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att möjligheterna att uppnå dem främjas. De riksomfattande målen för områdesanvändningen syftar till att säkerställa att omständigheter av riksomfattande betydelse beaktas vid planläggningen i kommunerna. De preciserar och konkretiserar ur rikssynvinkel de allmänna målen i markanvändnings- och bygglagen och de innehållskrav för planer som härletts ur dessa.

I kommunerna är generalplanen ett centralt instrument för att främja uppnåendet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen: i generalplanen integreras de riksomfattande målen för områdesanvändningen i den eftersträlvade utvecklingen och huvudragen för områdesanvändningen.

De av statsrådet godkända riksomfattande målen för områdesanvändningen har grupperats utifrån sakinnehållet enligt följande:

- Fungerande regionstruktur
- Enhetligare samhällsstruktur och kvalitet på livsmiljön
- Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser
- Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning
- Specialfrågor i Helsingforsregionen
- Helheter av särskild betydelse som natur- och kulturmiljöer



alueidenkäyttötavoitteet Sibbesborgin osayleiskaavassa toteutuvat. Arvioissa on otettu huomioon kaavan tavoitteellinen luonne: Osayleiskaavalla on osoitettu alueen yhdyskuntarakenteellinen kokonaisuus ja alueidenkäytön strategiatteet.

I det följande presenteras uppskattningar av på vilket sätt de riksomfattande målen för områdesanvändningen uppfylls i delgeneralplanen för Sibbesborg. I uppskattningarna har planens målinriktade karaktär tagits i beaktande: I delgeneralplanen anvisas en övergripande lösning för samhällsstrukturen och strategiska principer för markanvändningen.

TOIMIVA ALUERAKENNE

Aluerakenteen ja alueidenkäytön kehittäminen perustuu ensisijaisesti alueiden omiin vahvuuksiin ja sijaintitekijöihin. Aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena. Aluerakenne perustuu erityisesti Helsingin ja alueen muiden kaupunkikeskusten välisiin raideliikenneyhteyksiin. Yhdyskuntarakennetta kehitetään siten, että palvelut ja työpaikat ovat hyvin eri väestöryhmien saavutettavissa ja mahdollisuuksien mukaan asuinalueiden läheisyydessä siten, että henkilöautoliikenteen tarve on mahdollisimman vähäinen. Liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä parannetaan.

Sibbesborgista on mahdollista muodostua Porvoon keskustan tapaan itsenäinen pikkukaupunki palveluineen ja tunnistettavine keskustoineen. Yhdyskuntarakenteen kokonaisuus suunnitellaan Sibbesborgin osayleiskaavassa sekä Eriksnäsän osayleiskaavassa. Eriksnäsän rantakaupunki tulee pitkällä tähtäimellä liittymään kiinteästi Sibbesborgin keskeisiin osiin. Suunniteltu maankäytön kokonaisuus Sipoon etelärannikolla hahmottuu itämetron Majvik-Sibbesborg linjausvaihtoehtojen mukaisten maankäytön rakennemallien kautta. Maankäyttöä tulee tarkastella osana Etelä-Sipooseen ulottuvaa itämetron kehityskäytävää.

Osayleiskaavan mukainen asutuksen ja palvelujen lisärakentaminen vahvistaa nykyisen Söderkullan taajaman asemaa. Alueen toiminnalliset kehittymisedellytykset sekä liittyminen muuhun aluerakenteeseen paranevat selvästi nykyiseen verrattuna. Raidejoukkoliikenteen toteuttaminen on myös aluerakenteen toimivuutta edistävä tekijä seudullisesti ja Sibbesborgin kaupunkirakenne tukeutuu siihen tulevaisuudessa suoraan ja liityntäliikenteen välityksellä.

FUNGERANDE REGIONSTRUKTUR

Utvecklingen av regionstrukturen och områdesanvändningen bygger i första hand på områdenas egna starka sidor och på faktorer förknippade med områdets lokalisering. Regionstrukturen utvecklas som en polycentrisk och nätverkande enhet som bygger på goda trafikförbindelser. Regionstrukturen grundar sig särskilt på de spårbundna trafikförbindelserna mellan Helsingfors och de övriga stadscentrumen i regionen. Samhällsstrukturen utvecklas så att tjänster och arbetsplatser är lättillgängliga för olika befolkningsgrupper och i mån av möjlighet placeras nära bostadsområden så att behovet av personbilstrafik är så litet som möjligt. Trafiksäkerheten förbättras liksom betingelserna för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken.

Sibbesborg har möjlighet att liksom centrum av Borgå bli en självständig småstad med service och identifierbara delcentrum. Den övergripande samhällsstrukturen planeras både i delgeneralplanen för Sibbesborg och i delgeneralplanen för Eriksnäs. Strandstaden Eriksnäs kommer på lång sikt att ansluta sig tätt till de centrala delarna av Sibbesborg. Den planerade helheten för markanvändningen längs Sibbo kommuns södra kust byggs upp via strukturmodeller som är förenliga med de alternativa bansträckningarna för östmetron mellan Majvik och Sibbesborg. Markanvändningen bör granskas som en del av utvecklingskorridoren för östmetron som sträcker sig ända till Södra Sibbo.

När området får bosättning enligt delgeneralplanen och serviceutbudet ökar får tätorten Söderkulla en starkare ställning. De funktionella utvecklingsmöjligheterna och anslutningen till den övriga regionstrukturen förbättras klart jämfört med nuläget. Genomförandet av kollektivtrafiken på spår är också en faktor som främjar en fungerande regionstruktur och stadsstrukturen i Sibbesborg stödjer sig på denna i framtiden, både direkt och via anslutningstrafiken.

EHEYTYVÄ YHDYSKUNTARAKENNE JA ELINYMPÄRISTÖN LAATU

Edistetään yhdyskuntien ja elinympäristöjen ekologista, taloudellista, sosiaalista ja kulttuurista kestävyyttä. Olemassa olevia yhdyskuntarakenteita hyödynnetään sekä eheytetään kaupunkiseutuja ja taajamia. Taajamia eheyttäessä parannetaan elinympäristön laatua. Uutta rakentamista ei sijoiteta tulvavaara-alueille, ellei riskejä pystytä hallitsemaan. Alueidenkäytössä on ehkäistävä melusta, tärinästä ja ilman epäpuhtauksista aiheutuvaa haittaa ja pyrittävä vähentämään jo olemassa olevia haittoja. Uusia asuinalueita tai muita melulle herkkiä toimintoja ei tule sijoittaa melualueille varmistamatta riittävää meluntorjuntaa. Alueidenkäytössä on otettava huomioon pohja- ja pintavesien suojelutarve ja käyttötarpeet.

Osayleiskaavan toteuttaminen edistää eheytyvän yhdyskuntarakenteen ja elinympäristön laadun tavoitteita, sillä kaava edistää olemassa olevan yhdyskuntarakenteen hyödyntämistä ja siten parantaa myös elinympäristön laatua. Söderkullan nykyisen keskustan sekä tulevan keskusta-alueen palvelut vähentävät liikennetarvetta ja yhdyskuntataloudellisia kustannuksia verrattuna tilanteeseen, jossa vastaava rakentamisen määrä sijoitettaisiin yhdyskuntarakennetta hajottavasti.

Osayleiskaavan kokonaisratkaisu tähtää näillä periaatteilla siihen, että Sibbesborgin yhdyskuntarakennetta voitaisiin kehittää alkuvaiheessa nykyisiin ominaisuuksiin ja rakennettuun infrastruktuuriin tukeutuen. Tämä luo edellytyksiä paitsi yhdyskuntarakenteen eheytymiselle, myös elinympäristön laadun parantumiselle paikallisten palvelujen säilymisedellytysten kohtumisena sekä yhdyskuntataloudellisesti edullisina ratkaisuin, jolloin resursseja voi säästyä alueiden laadulliseen kehittämiseen. Samalla parannetaan myös mm. joukkoliikenteen kehittämisen mahdollisuuksia.

Kaava tarjoaa monipuolisia mahdollisuuksia erilaisten työpaikkojen ja palvelujen sijoittumiselle sekä merellisyyden hyödyntämiselle myös mat-

kailun ja elinkeinoelämän näkökulmasta. Kaavan toteuttaminen edistää elinympäristön viihtyisyyttä myös siten, että sen avulla voidaan laajentaa kuntalaisten virkistytymismahdollisuuksia. Kaavassa on merkittävät laajat virkistykseen kannalta tärkeät alueet säästetty rakentamiselta sekä osoitettu kattava ulkoilureittiverkosto. Alueen luonnonarvojen selvittäminen ja huomioiminen kaavaratkaisuissa lisää sekin elinympäristön laatua. Yhdessä Eriksnäsin osayleiskaavan kanssa muodostuu toimiva kaupunkirakenteellinen kokonaisuus, jossa julkinen rantaviiva ja laajat luontoalueet saadaan kokonaisuudessaan virkistyskäyttöön. Tämä edellyttää reittien ja ulkoilun palvelurakenteiden rakentamista alueelle, jotka puolestaan eivät toteudu ilman merkittävää aluekehitystä.

Sibbesborgin alue ympäristöineen on voimakasta asumis- ja työpaikkatoimintojen kasvualuetta, jossa on tarpeen toisaalta varautua riittävään rakentamismahdollisuuksien tarjontaan, mutta myös rakentamisen sijoittumisen suunnitelmalliseen ohjaukseen. Kaavaratkaisu ohjaa tehokkaasti sijoittumista ja sisältää joustoa rakentamisen määrällisen sijoittamisen kannalta (uudisrakentamisen tehokkuus/täydentyvien alueiden suunnitteluperiaatteet). Joustoa tulkitaan tarkemman asemakaavoituksen yhteydessä tarkemmin.

ENHETLIGARE SAMHÄLLSSTRUKTUR OCH KVALITET PÅ LIVSMILJÖN

Genom områdesanvändningen främjas den ekologiska, ekonomiska, sociala och kulturella hållbarheten i samhällena och livsmiljöerna. Befintliga samhällsstrukturer nyttjas och stadsregioner och tätorter görs mer enhetliga. Samtidigt som tätorterna blir enhetligare förbättras kvaliteten på livsmiljön. Vid planeringen av områdesanvändningen ska nybyggande inte placeras i områden med översvämningsrisk, om inte riskerna kan kontrolleras. Inom områdesanvändningen ska olägenheter i form av buller, vibration och luftföroreningar förebyggas och befintliga olägenheter i mån av möjlighet minimeras. Nya bostadsområden och andra bullerkänsliga verksamheter bör inte placeras i bullerområden utan att man säkerställer en tillräcklig bullerbekämpning. Vid planeringen av områdesanvändningen ska behovet av skydd för grund- och ytvattnen beaktas, likaså behoven av förbrukning.

Genomförandet av delgeneralplanen främjar en enhetligare samhällsstruktur och målen för livsmiljöns kvalitet eftersom den främjar utnyttjandet av den befintliga samhällsstrukturen och därigenom också förbättrar livsmiljöns kvalitet. Servicen i dagens Söderkulla och i det framtida centrumområdet minskar behovet av trafik och de samhällsekonomiska kostnaderna jämfört med ett läge där byggande i motsvarande omfattning skulle placeras så att det splittrar samhällsstrukturen.

Den övergripande lösningen i delgeneralplanen siktar enligt dessa principer på att samhällsstrukturen i Sibbesborg i första skedet ska kunna byggas upp på basis av de befintliga egenskaperna och den bebyggda infrastrukturen. Detta skapar förutsättningar förutom för en enhetlig samhällsstruktur även för förbättring av livsmiljöns kvalitet då förutsättningarna att bevara lokal service förbättras och samhällsekonomiskt förmånliga lösningar genomförs, varvid resurser frigörs för den kvalitetsmässiga utvecklingen av områdena. På samma gång förbättras även möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken.

Planen erbjuder mångsidiga möjligheter att placera olika arbetsplatser och tjänster samt att utnyttja närheten till havet även för turismen och näringslivet. Genomförandet av planen främjar trivseln i livsmiljön även på det sättet att man med hjälp av planen kan förbättra kommuninvånarnas möjligheter till rekreation. I planen har betydande, vidsträckt områden som är viktiga beträffande rekreativmöjligheterna besparats från byggande och dessutom har ett heltäckande nätverk av friluftsleder anvisats i planen. Bevarandet och beaktandet av naturvärdena i området höjer vidare kvaliteten på livsmiljön. Tillsammans med delgeneralplanen för Eriksnäs uppkommer en fungerande stadsstruktur där den offentliga strandlinjen och vidsträckt naturområden kan användas i sin helhet för rekreation. Detta förutsätter att man bygger friluftsleder och servicekonstruktioner, vilka i sin tur inte kan verkställas utan betydande utveckling av området.

Sibbesborg med omgivning är ett kraftigt växande område för bostäder och arbetsplatser där kommunen å ena sidan måste förbereda sig för ett tillräckligt utbud av byggmöjligheter men å andra sidan också bör satsa på en systematisk styrning av byggandets placering. Planlösningen styr effektivt placeringen av byggandet och ger flexibilitet när det gäller placeringen av byggandets omfattning (effektiviteten vid nybyggande/planeringsprinciperna för de områden som kompletteras). Flexibiliteten tolkas närmare i samband med detaljplaneringen.

KULTTUURI- JA LUONNONPERINTÖ, VIRKISTYSKÄYTTÖ JA LUONNONVARAT

Kulttuuri- ja luonnonperintö, virkistyskäyttö ja luonnonvarat: Alueidenkäytöllä edistetään kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön sekä niiden alueellisesti vaihtelevan luonteen säilymistä. Ilman erityisiä perusteita ei hyviä ja yhtenäisiä peltoalueita tule ottaa taajamatoimintojen käyttöön eikä hyviä ja laajoja metsätalousalueita pirstoa muulla maankäytöllä.

Osayleiskaavan toteuttaminen edistää kansallisen kulttuuriympäristön ja rakennusperinnön säilymistä. Toisaalta Sipoonjokilaaksossa voi uusien rakentamisalueiden toteuttaminen heikentää kulttuuriympäristön ja luonnonhistorian alkuperäisyyttä, koska ympäristö muuttuu.

Osayleiskaavan avulla edistetään elollisen ja elottoman luonnon kannalta arvokkaiden ja herkkien alueiden monimuotoisuuden säilymistä. Kaavassa on osoitettu aiempiin ja kaavan laatimisen yhteydessä laadittuihin selvityksiin perustuen luonnonsuojelun ja arvokkaiden luonnon ominaispiirteiden säilymistä kannalta tärkeät alueet sekä annettu niitä koskevia määräyksiä. Kaavassa on tarkennettu seutukaavassa osoitettuja suojelutarpeita lisäantyneen tiedon perusteella. Vastaavasti on voitu luonnon virkistyskäytön edellytyksiä edistää, sillä kaavassa on voitu todeta luonnonarvoista ihmisen toiminnalle asetettavat reunaehdot sekä osoittaa kattava virkistystarkoituksiin soveltuvien alueiden verkosto niitä ja taajamia yhdistävine reitteineen.

Tärkeät tai vedenhankintaan soveltuvat pohjavesialueet on niihin liittyvine määräyksineen osoitettu kaavassa. Alueidenkäyttöratkaisut on suunniteltu siten, etteivät pohjavesien suojelutarpeet ole niiden kanssa ristiriidassa.

KULTUR- OCH NATURARV, REKREATION I DET FRIA OCH NATURRESURSER

Kultur- och naturarv, rekreation i det fria och naturresurser: Med hjälp av områdesanvändningen bidrar man till att kulturmiljön och byggnadsarvet samt deras regionalt skiftande karaktär bevaras. Bördiga och enhetliga åkrar ska inte utan särskilda skäl tas i bruk för tätortsfunktioner, inte heller ska värdefulla och vidsträckt skogsområden spjälkas upp till följd av annan områdesanvändning.

Genomförandet av delgeneralplanen främjar bevarandet av den nationella kulturmiljön och byggnadsarvet. Å andra sidan kan genomförandet av nya byggnadsområden i Sibbo ådal försämra de autentiska värdena i kulturmiljön och naturhistorian eftersom miljön förändras.

Med hjälp av områdesanvändningen främjas bevarandet av områden som är värdefulla och känsliga i den levande och den livlösa naturen och säkerställs att deras mångfald bevaras. De områden som är viktiga när det gäller naturskyddet och bevarandet av värdefulla särdrag i naturen har anvisats i planen med utgångspunkt i tidigare utredningar och utredningar som gjorts i samband med utarbetandet av denna plan. Om dessa har också bestämmelser införts i planen. De skyddsbehov som hade anvisats i regionplanen har preciserats utifrån nyare kunskap. På motsvarande sätt har man kunnat främja förutsättningarna för rekreation i naturen eftersom specialvillkor ställts för mänsklig verksamhet med tanke på naturvärdena. Vidare anvisar planen ett nätverk av områden som lämpar sig för rekreatjonsbruk liksom förbindelser som förenar tätorterna.

Viktiga grundvattenområden och områden som lämpar sig för vattenförsörjning jämte bestämmelser har inkluderats i planen. Områdesanvändningen har lösts så att den inte står i konflikt med behovet av att skydda grundvattnet.

TOIMIVAT YHTEYSVERKOSTOT JA ENERGIAHUOLTO

Toimivat yhteysverkostot ja energiahuolto: Liikennejärjestelmä ja alueidenkäyttö sovitetaan yhteen siten, että vähennetään henkilöautoliikenteen tarvetta ja parannetaan ympäristöä vähän kuormittavien liikennemuotojen käyttöedellytyksiä. Alueidenkäytössä on varattava riittävät alueet jalankulun ja pyöräilyn verkostoja varten sekä edistettävä verkostojen jatkuvuutta, turvallisuutta ja laatua. Alueidenkäytössä tulee varautua uusiutuvia ja jäteperäisiä polttoaineita käyttävien energialaitosten ja niiden logististen ratkaisujen aluetarpeisiin osana alueen energia- ja jätehuoltoa.

Toimivien yhteysverkostojen ja energiahuollon valtakunnallisten tavoitteiden kannalta osayleiskaavan toteuttamisella on merkitystä lähinnä siinä mielessä, että se osaltaan turvaa valtakunnallisen tieverkon ja seudullisen rataverkon kehittämisen mahdollisuudet alueella. Liikenneverkon ratkaisuissa on otettu huomioon sekä paikalliset liikkumistarpeet että valtakunnalliset tai seudulliset intressit. Metron jatkaminen itään on yksi Helsingin seudun erityiskysymyksiä, joka on huomioitu kaavan laatimisessa asettamalla riittävät väestö- ja työpaikkamäärätavoitteet. Porvoonväylän (E18) tai Uuden Porvoontien erikoiskuljetusten reitin toimivuutta ei heikennetä.

FUNGERANDE FÖRBINDELSNÄT OCH ENERGIFÖRSÖRJNING

Fungerande förbindelsenät och energiförsörjning: Trafiksystemet och områdesanvändningen skall sammanjämkas så att behovet av privatbilstrafik- en minskar och förutsättningarna att använda trafikformer med liten miljö- belastning förbättras. Vid områdesanvändningen ska tillräckliga områden reserveras för nätverk för fotgängare och cyklister, och nätverkens kontinuitet, säkerhet och kvalitet ska främjas. Vid områdesanvändningen ska man förbereda sig på områdesbehoven hos energiverk som använder förnybart och avfallsbaserat bränsle och dessa energiverks logistiska lösningar som en del av områdets energiförsörjning och avfallshantering.

Om man ser till de riksomfattande målen om fungerande förbindelsenät och energiförsörjning har genomförandet av delgeneralplanen betydelse närmast i det avseendet att planen bidrar till att trygga möjligheterna att utveckla det riksomfattande vägnätet och det regionala bannätet i området. I lösningarna för trafiknätet har både lokala behov av att färdas och riksomfattande eller regionala intressen tagits i beaktande. En förlängning av metron österut är en av specialfrågorna i Helsingforsregionen, och denna har tagits i beaktande vid utarbetandet av planen genom att tillräckligt höga mål satts upp för invånarantalet och antalet arbetstillfällen. Rutten för specialtransporter längs Borgåleden (E18) eller Nya Borgåvägen kommer inte att få sämre funktionalitet.

HELSINGIN SEUDUN ERITYISKYSYMYKSET

Helsingin seudun erityiskysymykset: Helsingin seudulla edistetään joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuvaa ja eheytyvää yhdyskuntarakennetta. Seudun keskuksia vahvistetaan asunto-, työpaikka- ja palvelukeskuksina. Riittävän asuntotuotannon turvaamiseksi on alueidenkäytössä varmistettava tonttimaan riittävyys. Alueidenkäytön suunnittelussa merkittävä rakentaminen tulee sijoittaa joukkoliikenteen, erityisesti raideliikenteen palvelualueelle. Alueidenkäytön mitoituksella tulee parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja hyödyntämismahdollisuuksia. Alueidenkäytössä on turvattava edellytykset metroverkoston laajentamiselle länteen ja itään.

Helsingin seudun erityiskysymysten osalta valtakunnalliset tavoitteet edellyttävät alue- ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä olevaa yhdyskuntarakennetta hyödyntäen. Osayleiskaavan kokonaisratkaisu on tavoitteiden mukainen. Kaava ehkäisee yhdyskuntarakenteen hajautumista myös siten, että se tarjoaa vaihtoehdon hajakentämiseksi. Kaavassa on kiinnitetty erityistä huomiota yhtenäisten virkistysaluekokonaisuuksien säilyttämiseen ja kehittämiseen.

Alueidenkäytön tavoitteissa edellytetään, että metroa on mahdollista jatkaa nykyisestä linjastosta länteen ja itään. Sibbesborgin osayleiskaava tukee tämän tavoitteen toteutumista keskittämällä riittävän väestöpohjan metrolinjan vaikutuspiirissä olevalle alueelle. Kaavassa on varaus rakentamiskäytölle.

SPECIALFRÅGOR I HELSINGFORSREGIONEN

Specialfrågor i Helsingforsregionen: I Helsingforsregionen främjas en enhetlig samhällsstruktur som bygger på kollektivtrafiken, särskilt den spårbundna trafiken. Centrumen i regionen stärks som bostads-, arbetsplats- och servicecentrum. I syfte att trygga en tillräcklig bostadsproduktion ska man vid områdesanvändningen säkerställa att det finns tillräckligt med tomtmark. Vid planeringen av områdesanvändningen ska betydande byggande placeras i områden med tillgång till kollektivtrafik, särskilt spårbundna trafik. Genom dimensioneringen av områdesanvändningen ska man förbättra kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser och möjligheterna att anlita kollektivtrafiken. Inom områdesanvändningen ska betingelserna för en utbyggnad av metronätverket västerut och österut säkerställas.

När det gäller specialfrågorna i Helsingforsregionen förutsätter de riksomfattande målen att region- och samhällsstrukturen utvecklas med hjälp av den befintliga samhällsstrukturen. Den övergripande lösningen i delgeneralplanen är förenlig med målen. Planen förhindrar en splittring av samhällsstrukturen också i det att den erbjuder ett alternativ till glesbyggnad. I planen har särskild uppmärksamhet fästs vid att bevara och utveckla sammanlänkade rekreativområden.

I målen för områdesanvändningen förutsätts att det ska vara möjligt att förlänga metron både västerut och österut. Sibbesborgs delgeneralplan stödjer uppnåendet av detta mål eftersom ett tillräckligt befolkningsunderlag koncentreras till metrotrafikens influensområde. I planen ingår en reservering för en bankorridor.

LUONTO- JA KULTTUURIYMPÄRISTÖINÄ ERITYISET ALUEKOKONAISUU- DET

Sibbesborgin keskiaikainen linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema ovat valtakunnallisesti merkittäviä rakennettuja kulttuuriympäristöjä. Sibbesborg kuuluu parhaiten säilyneisiin Ruotsin valtakunnan 1300-luvun jälkipuoliskon linnojen sijaintipaikkoihin. Poikkeuksellisen arvokkaaksi linnasaaren tekee se, että paikka on säilynyt hylkäämisensä jälkeen lähes täysin koskemattomana. Sibbesborgin merkitystä lisää Sipoonjoen suun maisemassa yhä selkeästi havaittavissa oleva keskiaikainen kerrostuma. Linnasaaren ympärillä avautuu vuosisatoja viljelyksessä ollut Sipoonjokilaakson peltomaisema. Sibbesborgin koillispuolella on Söderkullan entisen lantokartanon talouskeskus.

Sibbesborgin osayleiskaava muuttaa maisemaa, mutta valtakunnallisesti arvokkaat alueet on säilytetty rakentamisen ulkopuolella ja niiden maisemalliset erityispiirteet korostuvat uutta urbaania taustaa vasten.

Kaava-alueeseen kuuluu osia kahdesta eri Natura 2000-alueesta. Sipoonjoki on osa suurempaa Natura-aluetta, joka koostuu Sipoonjoen pääuomasta ja kahdeksasta sivujoesta. Toinen alue on kaava-alueen pohjoisosassa kahden järven väliin sijoittuva kallioinen metsä sekä Pilvijärvi jyrkkine rantoineen. Alueella on mm. karua, ekologisesti haavoittuvaa kallioaluetta ja jäkälikköä. Kaavan toteuttaminen ei aiheuta haittaa Natura-alueille.

HELHETER AV SÄRSKILD BETYDELSE SOM NATUR- OCH KULTURMILJÖER

Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i ådalen är byggda kulturmiljöer av riksintresse. Sibbesborg hör till de bäst bevarade av det svenska rikets borgplatser från senare hälften av 1300-talet. Borgön är speciellt värdefull eftersom platsen bevarades praktiskt taget intakt sedan borgen övergavs. Genom det alltjämt iakttagbara medeltida skiktet vid åmynningen blir Sibbesborg än mer betydelsefullt. Runt om borgön öppnar sig det urgamla åkerlandskapet i Sibbo ådal. Nordost om Sibbesborg ligger den tidigare Söderkulla kungsgårds driftcentrum.

Delgeneralplanen för Sibbesborg förändrar landskapet men de värdefulla områdena av riksintresse har bevarats utanför de områden som ska byggas och deras landskapsmässiga särdrag framhävs mot den nya urbana bakgrunden.

I planområdet ingår delar av två olika Natura 2000-områden. Sibbo å är en del av det större Natura-området som består av huvudfåran och åtta bifloder. Det andra området består av en klippig skog mellan två sjöar i planområdets norra del och Molnträsk med sina branta stränder. I detta område finns det bl.a. ett kargt, ekologiskt sårbart bergsområde och ett lavbevuxet område. Genomförandet av planen har inga negativa effekter på Natura-områdena.

4.2 YLEISPERUSTELU KAAVARATKAISULLE

Aluerakenteessa Sibbesborg muodostaa uuden kaupunkikeskuk-
sen Helsingin ja Porvoon välille
pääkaupunkiseudun itäiseen kas-
vukäytävään. Alue kytkeytyy Nik-
kilän, Porvoon ja Östersundomin
suuntiin tehokkaan bussijoukkoli-
kenteen avulla. Kaavassa varau-
dutaan myös henkilöraide liiken-
teen ulottamiseen kaava-alueen
keskustaan kaavan tavoitevuoden
2035 jälkeen. Raideliikenteen lin-
jauksesta ja asemien sijainnista on
esitetty kaksi vaihtoehtoa, joista
toinen on tarkoitus valita kaavan
ehdotusvaiheen laatimisen pohjak-
si. Sibbesborgin osayleiskaava luo
mittavia mahdollisuuksia asumi-
seen ja elinkeinotoimintaan ole-
massa olevien liikenteen pääväylien
ja suunniteltujen raideyhteyksien
äärellä. Porvoonväylään (E18)
tukeutuva vyöhyke hyödynnetään
elinkeinoiminnan käyttöön.

Osayleiskaava on yleispiirteinen
maankäytön suunnitelma, joka o-

soittaa alueen pääkäyttötarkoituk-
set, pääkatuverkon ja rakentamisen
volyymiin. Osayleiskaavan tark-
kuustaso on valittu siten, että kaava
ohjaa tarkoituksenmukaisesti yksi-
tyiskohtaisempaa suunnittelua.
Toteuttamisen kannalta keskeisiä
asioita on tutkittu jo osayleiskaava-
tasolla, jotta ne pystytään hu-
mioimaan kokonaisuuden kannal-
ta tarkemmassa suunnittelussa
ja osa-alueiden asemakaavoituk-
sessa. Sibbesborgin osayleiskaavan
merkinnät ohjaavat alueen rakentu-
misen järjestystä. Suunnittelutark-
kuus vaihtelee kaavassa ohjaten
yksityiskohtaisimmin rakentamista
ja katulinjauksia keskeisillä alueilla.
Taajamatoimintojen laajenemis-
alueet on käsitelty hyvin yleisellä
tasolla.

Kaavan esitystapa sisältää paljon
vaihtoehtojen mahdollisuuksia, kos-
ka kaavan toteutumisen aikataulu
on huomattavan pitkä ja raken-
tamisen tarpeet muuttuvat. Aidosti
sekoittuneen kaupunkirakenteen
luominen mahdollistetaan väljillä
kaavamerkinnöillä. Osayleiskaavan
tavoite on olla mahdollistava, mutta
samalla torjua kokonaisuuden kan-
nalta lyhytnäköiset ratkaisut, kuten

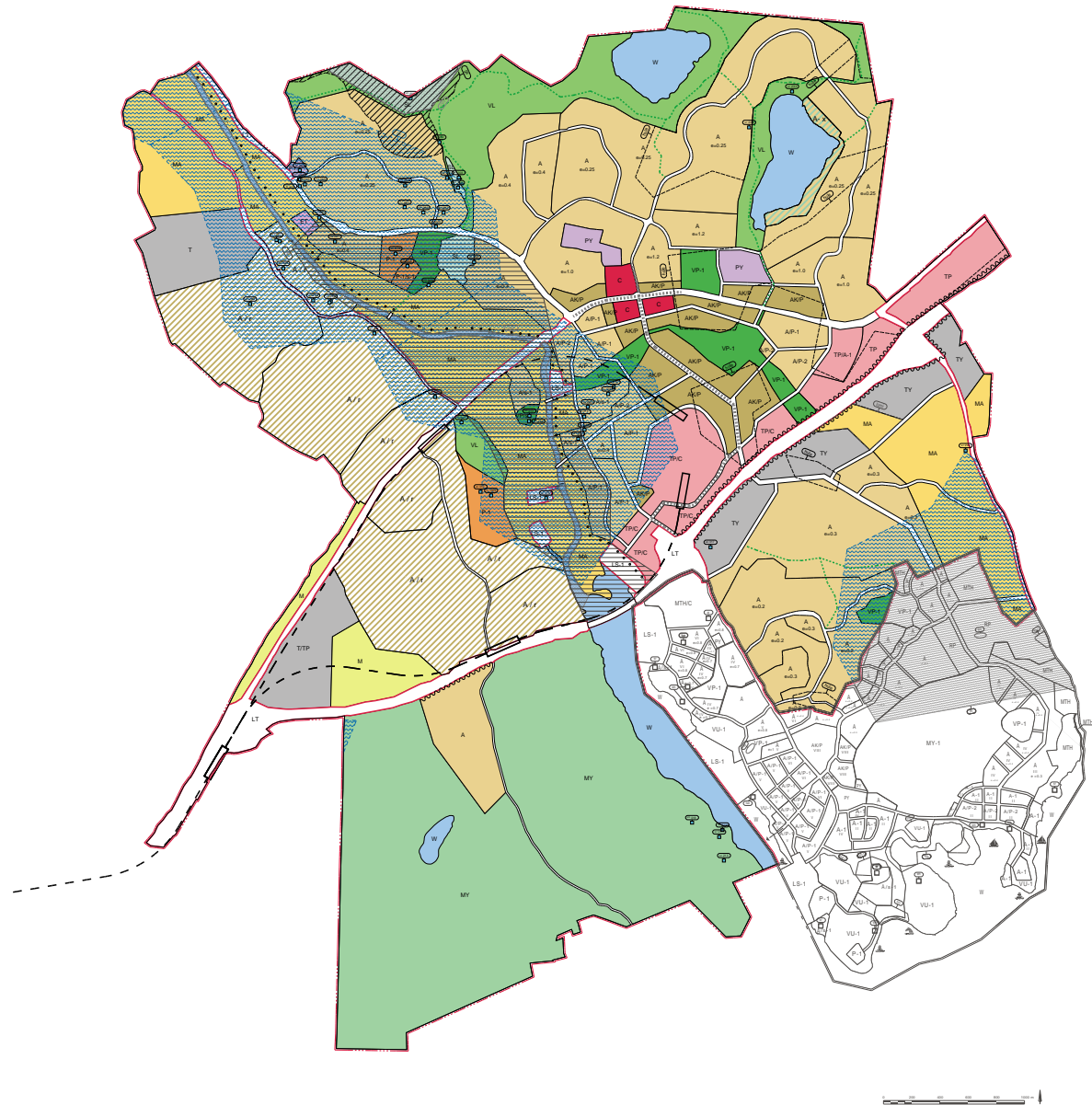
4.2 ALLMÄN MO- TIVERING TILL PLAN- LÖSNINGEN

I regionstrukturen blir Sibbesborg
ett nytt stadscentrum i huvudstads-
regionens östra tillväxtkorridor mel-
lan Helsingfors och Borgå. Området
ansluter sig smidigt till Nickby, Borgå
och Östersundom tack vare en ef-
fektiv busskollektivtrafik. I planen
görs förberedelser även för en utvid-
gning av persontrafiken på spår till
planområdets centrum efter målåret
2035. När det gäller bansträckning-
en för spårtrafiken och stationernas
placering har två alternativ pre-
senterats, av vilka det ena är tänkt
att ska fungera som underlag för
förslagsskedet. Delgeneralplanen för
Sibbesborg öppnar stora möjligheter
för boende och näringsliv strax in-
till befintliga trafikhuvudleder och
planerade spårförbindelser. Den zon
som stöder sig på Borgåleden (E18)
anvisas för näringsverksamhet.

Delgeneralplanen är en plan över
markanvändningen i stora drag. Den
anvisar de huvudsakliga användning-

sändamålen, nätverket av huvudga-
tor och byggnadsvolymen. Nivån på
exaktheten har valts så att planen på
ett ändamålsenligt sätt styr den mer
detaljerade planeringen. De frågor
som är viktiga för genomförandet
har undersökts redan på general-
planenivå för att de ska kunna tas i
beaktande som en helhet i den mer
detaljerade planeringen och i de-
taljplanläggningen av delområdena.
Beteckningarna i delgeneralplanen
för Sibbesborg styr ordningsföljden
på byggandet i området. Planerings-
exaktheten varierar i planen och
byggandet och gatusträckningarna
i centrala områden styrs mer de-
taljerat. Utvidgningsområdena för
tätortsfunktioner har behandlats på
en mycket allmän nivå.

Planen är upplagd så att den ger
möjlighet till många alternativ ef-
tersom tidtabellen för genomföran-
det är så lång och behoven av bygg-
ande kommer att ändras med
tiden. Planbeteckningar som inte
är alltför strikt definierade gör det
möjligt att skapa en genuint blandad
stadsstruktur. Målet är att delgen-
eralplanen ska ge möjligheter men
samtidigt förhindra lösningar som är
kortsiktiga om man ser till helheten,



Kuva 15. Sibbesborgin osayleiskaavaluonnos, kaavakartta

Bild 15. Utkast till delgeneralplan för Sibbesborg, plankarta



Kuva 16. Sibbesborgin osayleiskaavaluonnoksen havainnekuva

Bild 16. Illustration av Sibbesborg delgeneralplaneutkast

HAVAINNEKUVA

SIBBESBORGIN JA ERIKSNÄSIN
OSAYLEISKAAVA-ALUEET



korttelirakenteesta irralliset päivit-
täistavarakaupan suuryksiköt tai
taajamarakennetta hajottavat vi-
herkäytävät.

Osa yleiskaavamerkinnoissä
on useita merkintöjä kahdelle
maankäytölle. Ne osoittavat tavoit-
teen toimintojen integrointiin tai
vaihtoehtoiseen maankäyttöön. En-
sin mainittu maankäyttö on ensisi-
jainen ja se voi myös olla ainoana
maankäyttömuotona. Päällekkäistä
merkintää käytetään myös osoit-
tamaan toteuttamisen vaiheistusta.
Esimerkiksi merkinnöissä TP/C ja
A/r päällekkäinen merkintä osoit-
taa toteuttamisen vaiheistusta.
Merkinnässä TP/C ensin mainittu
käyttötarkoitus on merkitsevä en-

nen sitovaa päätöstä raidejoukkoli-
kenteestä. Päätöksen jälkeen voi-
maan astuu jälkimmäinen merkintä
C. Sen sisältöä on avattu kohdassa
4.4. Merkinnässä A/r sitovan raide-
joukkoliikennepäätöksen jälkeen
voimaan astuu merkintä A. Sitä on
avattu kohdassa 4.7.

Kaavaehdotuksen yleisillä määrä-
yksillä asetetaan vaatimuksia jat-
kosuunnittelussa noudatettaville
kaupunkikonaisuuden kannata
tärkeille suunnitteluperiaatteille.
Yleisiä määräyksiä käytetään sil-
loin, kun kaavamerkinnoilla ja
-määräyksillä ei saada riittävää
ohjausvaikutusta alueen to-
teuttamista varten.

såsom stora detaljhandelsenheter
som inte ingår i kvarterstrukturen
eller grönkorridorer som splittrar
tätortsstrukturen.

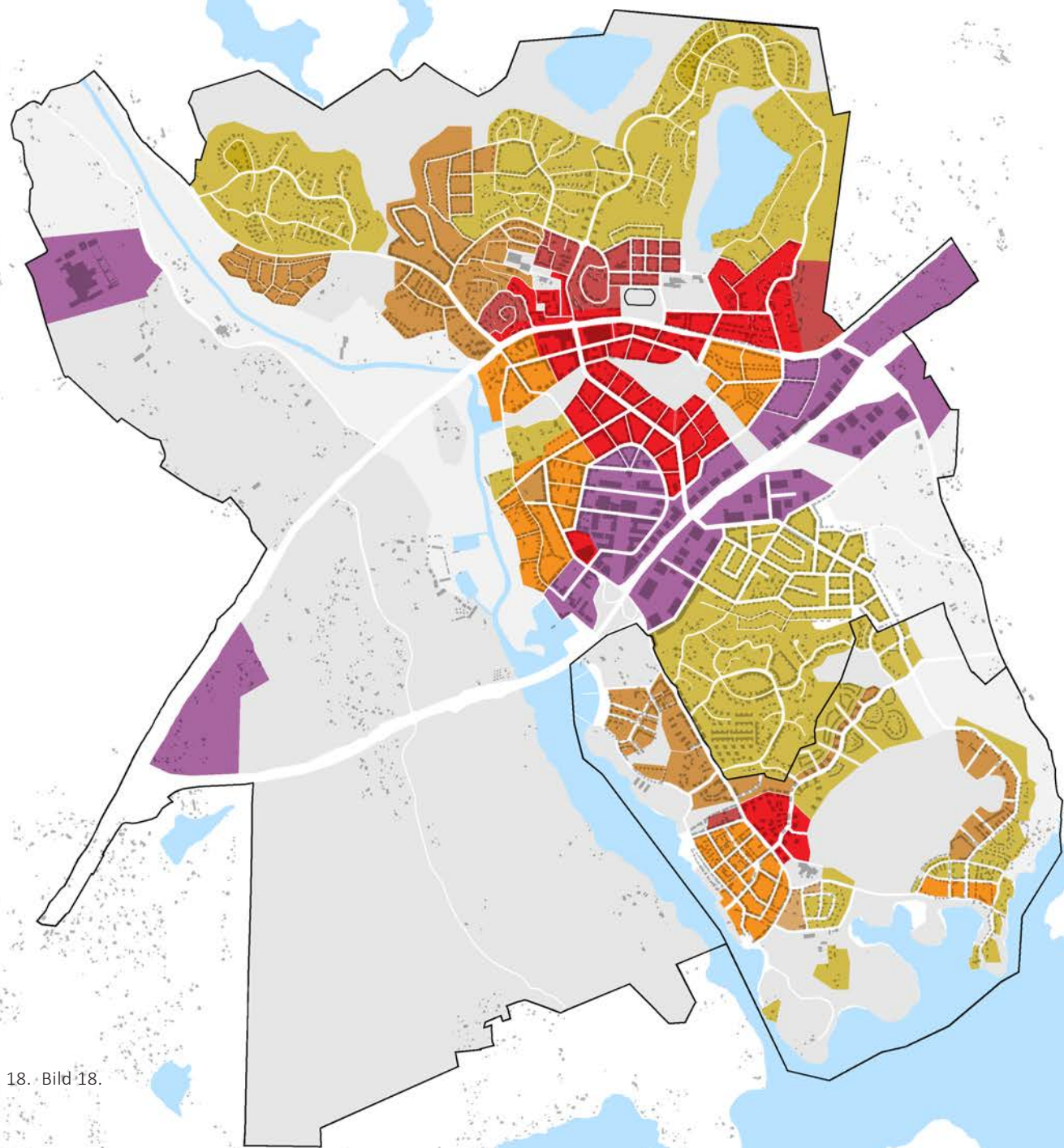
Bland beteckningarna i delgeneral-
planen finns flera beteckningar som
anger två former av markanvänd-
ning. Dessa hänvisar till integrering
av funktioner eller till alternativ
mark-användning. Den markanvänd-
ning som nämns först är den primära
och kanske också den enda formen
av markanvändning. Överlappande
beteckning används också för att
ange genomförande i etapper. Ex-
empelvis i beteckningarna TP/C
och A/r anger dubbelbeteckningen
att genomförandet sker i etapper.
I beteckningen TP/C är det först
nämnda ändamålet det som gäller
innan bindande beslut har fattats

om kollektivtrafiken på spår. Efter
beslutet träder den senare beteck-
ningen C i kraft. Innebörden beskrivs
i punkt 4.4 Centrumområde och ser-
vice. När det gäller beteckningen
A/r träder återigen A i kraft efter att
ett bindande beslut har fattats om
kollektivtrafiken på spår. Innebörden
beskrivs i punkten 4.7 Bostads-
dominerade områden.

I de allmänna bestämmelserna i
planförslaget ställs krav på de pla-
neringsprinciper som är viktiga för
den urbana helheten vid den fort-
sätta planeringen. De allmänna
bestämmelserna tillämpas i situ-
ationer där planbeteckningarna och
-bestämmelserna inte har tillräcklig
styrande effekt för genomförandet
av ett område.



Kuva 17. Bild 17.



- RUUTUKAAVALLA TOTEUTETTAVA
KERROSTALOVALTAINEN ALUE
korttelitehokkuus = 1.2-2.0
- RUUTUKAAVALLA TOTEUTETTAVA
KERROSTALO / TOWNHOUSE / RIVITALO -ALUE
korttelitehokkuus 0.4-2.0
- KERROSTALOVALTAINEN ASUINALUE
korttelitehokkuus = 1.0-1.2
- PIENTALO / TOWNHOUSE / RIVITALO -ALUE
korttelitehokkuus = 0.4-0.8
- PIENTALOVALTAINEN
TÄYDENNETTÄVÄ / SÄILYTETTÄVÄ ASUINALUE
korttelitehokkuus = 0.2-0.3
- TYÖPAIKKA- JA TEOLLISUUSVALTAINEN ALUE

Korttelityyppien ulkopuolisilla alueilla on haja-asutusta.

Kuva 18. Bild 18.

KORTTELITYYPIT

SIBBESBORGIN JA ERIKSNÄSIN
OSAYLEISKAAVA-ALUEET
31.10.2014



4.3 KOKONAISRAKENNE JA –MITOITUS

Kaava-alueen pinta-ala on noin 1786 ha. Asukkaiden lukumääräksi arvioidaan noin 30 000 ja työpaikkojen lukumääräksi 5000. Asuinrakentamisen arvio on yhteensä noin 1 400 000 kem² ja se tarkentuu asemakaavoituksessa. Väestömitoituksessa asumisväljyytenä on käytetty 50 kerrosneliometriä/ asukas. Keskimääräinen asukastiheys koko kaava-alueella olisi noin 17 asukasta/ha.

Väestömitoitus on arvio ja siihen vaikuttavat asumisväljyys, kortteli-alueiden tehokkuus sekä toteutumisen aikataulu. Kaavaluonnoksessa korttelitehokkuuksien vaihteluväli on melko suuri. Asumisväljyys on alueella nykyisin suuri, mutta keskimääräinen asumisväljyys pienee, kun alueelle toteutetaan myös kerrostalovaltaisia alueita.

Osayleiskaava-alueella uutta korttelirakennetta ohjataan Söderkullan nykyisen keskustan ympärille.

Keskusta laajenee Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliselle vyöhykkeelle. Porvoonväylän molemmin puolin sijaitsevat alueet osoitetaan työpaikka- ja teollisuusalueiksi. Keskeisin alue erottuu selkeästi tehokkaampana rakentamisena ja keskustaan sijoittuvat alueen tärkeimmät julkiset ja kaupalliset palvelut. Osayleiskaavalla ohjataan alueen vaiheittaista kehitystä siten, että osa kaavamerkinnöistä on sidottu henkilöraide liikenteen toteuttamiseen. Työpaikkavaltaiset alueet tulevan aseman ympäristössä muuttuvat keskustatoimintojen alueeksi raideyhteyden toteutuessa.

Rakennetut alueet muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Uudet pääkadut, jotka toimivat myös joukkoliikenteen reitteinä, yhdistävät alueita toisiinsa. Osayleiskaava sisältää Söderkullan asemakaavoitetut alueet ja rajautuu Eriksnäsin osayleiskaava-alueeseen ja sisältää jo asemakaavoitetun Eriksnäsin pientaloalueen. Olemassa olevia rakentamisalueita on tarkoitus tiivistää.

4.3 ÖVERGRIPANDE STRUKTUR OCH DIMENSIONERING

Planområdets areal omfattar ca 1 786 ha. Antalet invånare uppskattas till ca 30 000 och antalet arbetstillfällen till 5 000. Omfattningen av bostadsbyggande uppskattas till ca 1 400 000 vy-m² och kommer att preciseras i detaljplaneringen. Vid dimensioneringen av befolkningen har 50 vy-m²/invånare använts som boenderymlighet. Invånartätheten i hela planområdet skulle vara ca 17 invånare/ha i snitt.

Folkmängden är en uppskattning och påverkas av boenderymligheten, effektiviteten i kvartersområdena samt tidtabellen för genomförandet. I planutkastet har kvarterseffektiviteten en rätt så stor variationsbredd. Nuförtiden är boenderymligheten stor i området, men genomsnittssiffran kommer att sjunka när man även bygger höghusdominerade områden.

I delgeneralplaneområdet styrs den nya kvartersstrukturen till områdena kring nuvarande centrum av Söderkulla. Centrum utvidgas till zonen mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden. De områden som ligger på bägge sidorna av Borgåleden anvisas som arbetsplats- och industriområden. Det mest centrala området framträder tydligt som ett mer effektivt byggande och i centrum placeras även den viktigaste offentliga och kommersiella servicen. Genom delgeneralplanen styrs den etappvisa utvecklingen av området så att en del av planbeteckningarna har kopplats till genomförandet av persontrafiken på spår. De arbetsplatsdominerade områdena kring den framtida stationen ändras till ett område för centrumfunktioner när spårförbindelsen genomförs.

De byggda områdena bildar en sammanhängande struktur. De nya huvudgatorna, som även fungerar som farleder för kollektivtrafiken, binder samman områdena med varandra. Delgeneralplanen omfattar de detaljplanerade områdena i Söderkulla. Det gränsar till Eriksnä delgeneralplaneområde och omfattar det

redan detaljplanerade småhusområdet i Eriksnäs. Avsikten är att förtäta de befintliga byggnadsområdena.

Taulukko 1. Osayleiskaavan aluevarausten pinta-ala tiedot. Osayleiskaava-alueen pinta-ala on yhteensä noin 1 786 hehtaaria.

Tabell 1. Arealerna i delgeneralplanens markreservationer. Delgeneralplaneområdets areal uppgår till sammanlagt ca 1 786 ha.

Alue	Pinta-ala, hehtaari
AK/P	58
A/P-1	29
A/P-2	10
A	374
A-x	5
A/s-1	9
	485
A/r	232
	717
C	6
ET	1
P-1	17
P-1/s-1	2
PY	9
	28
LT	75
LS-1	7
Katu tai muu tieyhteys (arvio)	64
	146
MA	187
M	25
MY	319
	344
SL	12
TP	24
TP/A-1	5
TP/C	34
	63
T	24
TY	39
T/TP	23
	86
VL	86
VP-1	24
VP/s	1
	111
W	85

4.4 KESKUSTA-ALUE JA PALVELUT

Tavoitteena on eurooppalainen kaupunki, jossa rakennukset reünstävät katuja, aukioita ja puistoja, jossa julkiset tilat luovat viihtyisät edellytykset kaupunkielämälle ja elinkeinotoiminnalle, jossa kulkureitit muodostavat verkkomaisen rakenteen ja jossa kävely, pyöräily ja joukkoliikenne tarjoavat kattavan liikkumisen palveluverkon.

Sibbesborgin keskusta tukeutuu ensi vaiheessa Söderkullan nykyiseen keskusta. Osayleiskaavassa on osoitettu keskustatoimintojen alueita (C) n. 6 ha Söderkullan nykyiseen keskusta kolmen korttelin alueelle Uuden Porvoontien molemmin puolin. Keskusta on kaupallisten ja julkisten toimintojen alue, jossa sallitaan asuinrakentamista. Alueen pysäköinti on toteutettava pääasiassa rakenteellisesti. Alueen rakennusten on rajattava julkista tilaa eli katuja ja aukioita. Alueella tavoitellaan sekoittunutta rakennetta, jossa on elävä, kaupunkimainen

maantaso. Asumista maantasokeroksessa ei pääasiallisesti sallita, vaan maantasokeroksessa on oltava kadulle aukeavaa liiketilaa. Julkisten palveluiden sisäänkäyntien on avauduttava kadulle. Kortteleissa asuminen, liiketilat ja muut toiminnot integroidaan keskenään. Keskimääräinen korttelitehokkuus on vähintään $e = 2.0$.

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa Söderkullan nykyisen keskustan hyvin voimakas kehittäminen, joka voi toteutua vaiheittain ja kaupallisen kysynnän sekä palvelutarpeen kasvun mukaan. Nykyinen rakentaminen perustuu voimassa oleviin asemakaavoihin, joten kehittäminen edellyttää asemakaavojen uudistamista.

Merkinnällä C ohjataan vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamista taajama-alueella. Tavoitteena on, sekä jalan ja julkisella liikenteellä hyvin saavutettavissa oleva kaupan palveluverkko. Kaupan suuryksiköiden sijoittaminen nykyiseen keskusta tukee Söderkullan kehitystä.

Porvoon moottoritiehen rajautuvat

nykyiset työpaikka-alueet voidaan asemakaavoittaa keskustatoimintojen alueina, kun alueen liikennöinti voidaan toteuttaa raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen. Merkintä työpaikka-alue / keskustatoimintojen alue (TP/C) mahdollistaa alueen kehittämisen työpaikka- ja pientoimisuusalueena hyvien liikenneyhteyksien äärellä ja vaiheittaisen muuttumisen tehokkaaksi sekoituneiden toimintojen keskustaksi. Tätä aluetta on osoitettu kaavassa noin 34 ha.

Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu erilaisia yksityisten ja julkisten palveluiden alueita yhteensä 24 ha. Kaavaratkaisussa on esitetty kolme julkisten palveluiden ja hallinnon aluevarausta (PY), jotka tarkoittavat nykyisten koulukeskusten ja päiväkotien tontteja. Päiväkoteja, palvelutaloja yms. pienempiä julkisen palvelun yksiköitä ja muita lähipalveluja on mahdollista sijoittaa myös osayleiskaavan mukaisille asuinalueille. Näin pyritään siihen, että lähipalvelut löytyisivät mahdollisimman läheltä asuinalueita. Pääperiaatteena on mitoittaa lähipalvelut kuten peruskoulut ja

lasten päiväkodit pysyvän tarpeen mukaan niin, että alueelle rakennettavat julkiset palvelut luovat hyvinvoinnin perustan alueen asukkaille. Ohimenevään lasten määrän huippuun pitää varautua erityisjärjestelyin ja lähialueiden palvelukapasiteettia hyväksi käyttäen. Julkisten palveluiden tilojen tulee olla monikäyttöisiä ja joustavia.

Sipoonjoen kulttuurimaisemassa sijaitsee useita rakennushistoriallisesti arvokkaita pihapiirejä ja rakennuksia, joiden käyttöä voidaan kehittää ja rakennuksia hienovaraisesti laajentaa. Söderkullan ja Joensuuun kartanoalueet on osoitettu palveluiden alueeksi, jolle voi toteuttaa matkailuun ja virkistykseen ja kulttuuriin liittyviä palveluita sekä vähäisessä määrin asumista (P-1). Alueita voi täydennysrakentaa niin, että alueiden arvokkaimmat ominaispiirteet säilyvät. Toimintojen luonne tulee olla julkinen ja kaikille avoin.



Svartlamoen, Trondheim
Brendeland & Kristofferson
2005



House M, Bad Aussee
Hosensinn Architektur
2014



Kuvat 19 a, b, c, d, e. Uusi Kaupunki-kollektiivi suunnitteli mm. Söderkullan keskustan kehittämistä Uusi Sipoo -työpajassa 2014

Bilder 19.a, b, c, d, e. Uusi Kaupunki-kollektivet planerade bl. a. utvecklingen av Söderkulla centrum i Uusi Sipoo-workshopen i 2014.

4.4 CENTRUMOMRÅDE OCH SERVICE

Målet är att bygga upp en europeisk stad där gator, torg och parker kantas av byggnader, där de offentliga rummen skapar förutsättningar för ett trivsamt stadsliv och för näringsverksamheten, där färdlederna bildar en nätverksliknande struktur och möjligheterna att promenera, cykla och anlita kollektivtrafiken utgör ett heltäckande servicenät att färdas längs.

Sibbesborgs centrum stöder sig i första fasen på dagens centrum av Söderkulla. I delgeneralplanen anvisas ca 6 ha områden för centrumfunktioner (C) i tre kvarter i nuvarande centrum av Söderkulla på bägge sidor av Nya Borgåvägen. Centrum är ett område för kommersiella och offentliga funktioner där det även är tillåtet att bygga bostäder. Parkeringen ska i huvudsak förläggas till konstruktioner. Byggnaderna ska avgränsa det offentliga rummet, dvs. gatorna och de öppna platserna. I området eft-

ersträvas en blandad struktur med en levande stadsbild på marknivå. Boende tillåts i regel inte på våningen på marknivå, utan den ska rymma affärslokaler som öppnar sig mot gatan. Ingångarna till offentlig service ska gå från gatan. Boende, affärslokaler och övriga funktioner integreras sinsemellan i kvarteren. Den genomsnittliga kvarterseffektiviteten är minst $e = 2,0$.

Målet med delgeneralplanen är att nuvarande centrum av Söderkulla ska kunna utvecklas mycket kraftigt etappvis allteftersom efterfrågan på kommersiell service och annan service ökar. Idag baserar byggandet på gällande detaljplaner, och därför förutsätter utvecklingen av centrum fatt detaljplanerna ses över.

Med beteckningen C styrs placeringen av stora detaljhandelsenheter i tätortsområdet. Målet är att det kommersiella servicenätet ska kunna nås bra både till fots och med kollektiva färdmedel. Placeringen av stora handelsenheter i nuvarande centrum stöder Söderkullas utveckling.

De nuvarande arbetsplatsområde-

na som gränsar till Borgå motorväg kan detaljplaneras som områden för centrumfunktioner i det skede när trafikeringen kan stödja sig på kollektivtrafik på spår. Beteckningen område för arbetsplatser/centrumfunktioner (TP/C) gör det möjligt att utveckla området som en zon med arbetsplatser och småindustri intill goda trafikförbindelser och att stegvis omvandla det till ett effektivt centrum med blandade verksamheter. Detta område omfattar ca 34 ha i planen.

I utkastet till delgeneralplan har sammanlagt 24 ha anvisats som områden för olika privata och offentliga tjänster. Tre områden för offentlig service och förvaltning (PY) har lagts fram i planlösningen. Dessa avser tomterna för de nuvarande skolcentrumen och daghemmen. Daghem, servicehus och liknande mindre enheter inom den offentliga servicen och annan närservice kan även placeras i bostadsområdena i delgeneralplanen. På det sättet finns när servicen så nära bostadsområdena som möjligt. Huvudprincipen är att dimensionera när servicen, såsom grundskolor och daghem, enligt det

permanenta behovet så att den offentliga service som byggs upp i området skapar en välfärdsgrund för invånarna. Förberedelser bör göras med tanke på att situationen när antalet barn är som störst är övergående. Detta kan göras med specialarrangemang och med utnyttjande av servicekapaciteten i närområdena. Lokalerna för offentliga tjänster ska vara mångsidiga och flexibla.

I kulturlandskapet kring Sibbo å finns det flera byggnadshistoriskt värdefulla gårdstun och byggnader vars användning kan ses över. Byggnaderna kan byggas ut försiktigt. Områdena vid Söderkulla gård och Joensuu gård har anvisats som område för service där man kan tillhandahålla tjänster i anslutning till turism, rekreation och kultur samt tillåta boende i ringa omfattning (P-1). Områdena kan kompletteringsbyggas så att områdenas mest värdefulla särdrag bevaras. Funktionernas karaktär ska vara offentlig och öppen för alla.

Målet är att bygga upp en europeisk stad där gator, torg och parker kantas av byggnader, där de offentliga rummen skapar förutsättningar för ett trivsamt stadsliv och för näringsverksamheten, där färdlederna bildar en nätverksliknande struktur och möjligheterna att promenera, cykla och anlita kollektivtrafiken utgör ett heltäckande servicenät att färdas längs



Kuva 20. Serum arkkitehdit Oy 2014

Bild 20. Serum arkkitehdit Oy 2014

4.5 KAUPAN RAKEN- TEEN JA MITOITUK- SEN OHJAAMINEN

Sibbesborgin osayleiskaavan ta-
voitteena on säilyttää kaupallisten
palveluiden painopiste Söderkul-
lan nykyisessä keskustassa ja luoda
kaupunkirakennetta, jossa palvelut
ovat helposti saavutettavissa sekä
jalan että julkisella liikenteellä.
Päivittäistavarakaupan yksiköt on
mitoitettava paikallisen kysynnän
mukaan.

Vähittäiskaupan myymälöiden
kokoaa säädellään laissa sekä
maakuntakaavoituksen tasolla.
Uudenmaan 2. vaihemaakun-
takaavan määräyksissä suurin sal-
littu vähittäiskaupan yksikkökoko
on tilaa vaativalle kaupalle 10 000
k-m², muulle erikoistavaran kau-
palle 5000 k-m² ja päivittäistavaran
kaupalle 2000 k-m², ellei selvitysten
perusteella muuta osoiteta. Sibbes-
borgin keskustatoimintojen alueella
kokonaismitoitusta ei ole rajoitettu,
mutta muille taajamatoimintojen
alueille ei voida sijoittaa seudulli-

sesti merkittävää kauppaa maakun-
takaavan suunnittelumääräyksen
mukaisesti.

Maankäyttö ja rakennuslain
15.4.2011 voimaan tulleeseen muu-
tokseen sisältyvän siirtymäsään-
nöksen mukaisesti vähittäiskaup-
pan suuryksiköiden määritelmää
sovelletaan paljon tilaa vaati-
van erikoistavarojen kauppaan
16.4.2015 alkaen. Kaikki yli 2000
kerrosneliömetrin myymälät ovat
16.4.2015 lähtien vähittäiskaupan
suuryksikköjä kaupan toimialasta
riippumatta (MRL 71 a §).

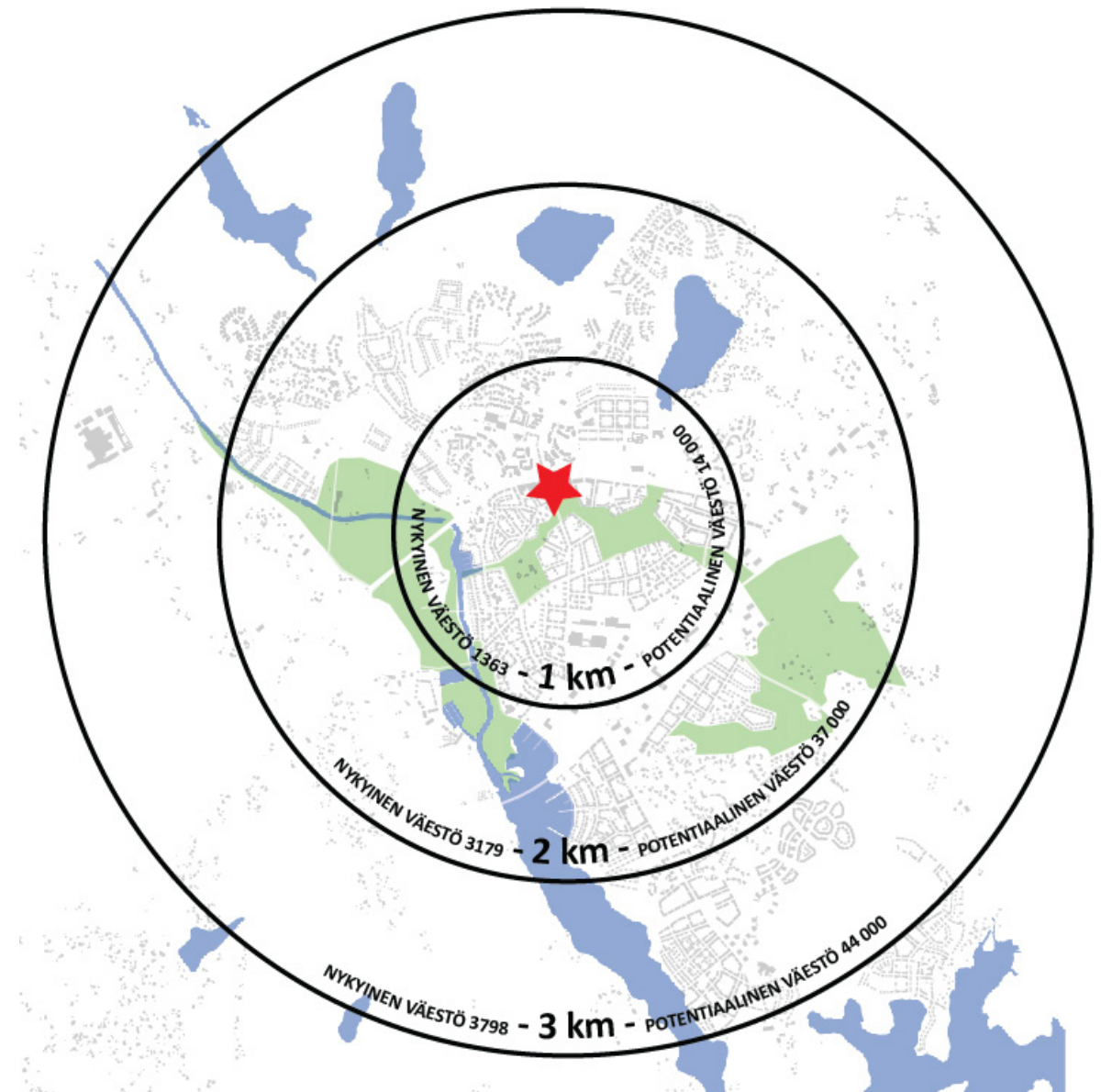
Porvoonväylän varrella sijaitsevat
vyöhykkeet soveltuvat hyvin tilaa
vaativan kaupan tarpeisiin, kuten
auto- huonekalu-, ja puutarhakaup-
pan yksiköille. Suuret erikoista-
varakaupan yksiköt, kuten urheilu-
välineliikkeet ja outlet -myymälät,
sopivat alueelle myös, sillä niissä
asioidaan pääasiassa henkilöautol-
la. Tämän tyyppinen vähittäiskaup-
pa sekoittuu samoille alueille työ-
paikkatoimintojen kanssa ja hyötyy
logistisesti sujuvista sijainneista
(hyvänä esimerkkinä Helsingin
Pitäjänmäki). Tällöin myymäläkoko
tai eri myymälöiden yhteenlaskettu

pinta-ala on toisarvoista.

Alueen hallitun toteutumisen
kannalta on tärkeintä, että päi-
vittäistavarakauppaa ei sallita ir-
ralleen korttelirakenteesta ja päi-
vittäistavarakaupan yksiköiden koko
mitoitetaan paikallisen kysynnän
mukaan. Porvoonväylän työpaik-
ka- ja teollisuusvyöhykkeellä suu-
rin sallittu päivittäistavarakaupan
yksikkökoko on 500 myymäläker-
rosneliometriä, mikä tarkoittaa esi-
merkiksi huoltoaseman yhteydessä
olevaa pientä ruokakauppaa. Päivi-
täistavarakaupan kerrosalan rajoit-
tamisella ohjataan siihen, että suu-
ret yksiköt sijoittuisivat nykyiseen
palvelukeskittymään Söderkullan
keskustaan, kävely- tai pyöräilymat-
kan päähän nykyisistä ja tulevista
asukkaista.

Osayleiskaavan toteutumisen aika-
taulu on pitkä, mutta kaupan trendit
vaihtelevat nopeasti. Tästä syystä
kaikkia vähittäiskaupan hankkeita
tulee tarkastella asemakaavatasolla
tarkemmin ja perustaa päätökset
yksityiskohtaisempiin selvityksiin
maakuntakaavan hengen mukai-
sesti. Mikäli esimerkiksi lähiruoasta
muodostuu Sibbesborgin alueen

elinkeinotoiminnan veturi, tarvitaan
tilaa vaikkapa tuoretorille, kauppa-
hallille, lähiruoan logistiikka- ja
myyntikeskukselle (kaavan liite nro
2 Palvelut ja elinkeinot).



Kuva 21. Sibbesborgin osayleiskaavan tavoitteena on säilyttää kaupallisten palveluiden painopiste Söderkullan nykyisessä keskustassa

Bild 21. Målet med delgeneralplanen för Sibbesborg är att bevara tyngdpunkten i den kommersiella servicen i nuvarande centrum av Söderkulla

4.5 STYRNING AV HANDELNS STRUKTUR OCH DIMENSIONER- ING

Målet med delgeneralplanen för Sibbesborg är att bevara tyngdpunkten i den kommersiella servicen i nuvarande centrum av Söderkulla och att skapa en stadsstruktur där servicen är lätt att nå både till fots och med kollektiva färdmedel. Dagligvaruhandelns enheter ska dimensioneras efter den lokala efterfrågan.

Storleken på detaljhandelsbutikerna är fastställd i lag och i landskapsplanen. I bestämmelserna i etapplandskapsplan 2 för Nyland har den största storleken för en detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande handel fastställts till 10 000 vy-m², för övrig specialhandel till 5 000 vy² och för dagligvaruhandel till 2 000 vy-m², om inte utredningar visar något annat. I området för centrumfunktioner i Sibbesborg har den totala dimensioneringen inte begrän-

sats, men i de övriga områdena för tätortsfunktioner kan en affär av regional betydelse inte placeras i enlighet med planeringsbestämmelserna i landskapsplanen.

Enligt en övergångsbestämmelse som ingick i revideringen av markanvändnings- och bygglagen 15.4.2011 ska definitionen av en stor detaljhandelsenhet tillämpas på specialvaruhandel som kräver mycket utrymme från och med 16.4.2015. Alla affärer som är över 2 000 vy-m² räknas som stora detaljhandelsenheter från och med 16.4.2015 oberoende av handelsbransch (71 a § MBL).

Zonerna längs Borgåleden lämpar sig väl för handel som kräver mycket utrymme, såsom bil-, möbel- och trädgårdsaffärer. Stora enheter inom specialvaruhandeln, såsom sportaffärer och outlet-affärer lämpar sig också för området eftersom de i huvudsak besöks av kunder som använder personbil. Detaljhandel av det här slaget passar in i samma områden som arbetsplatsfunktioner och drar fördel av det logistiskt fördelaktiga läget (Sockenbacka i Helsingfors är ett bra exempel). Härvid är butiksstorleken eller den

sammanlagda ytan av olika butiker en sekundär fråga.

Med hänsyn till ett kontrollerat genomförande av området är det viktigast att dagligvaruhandel inte tillåts separat från kvarterstrukturen och att storleken på detaljhandelsenheter dimensioneras enligt den lokala efterfrågan. I arbetsplats- och industrizonen längs Borgåleden är den största tillåtna storleken på en dagligvaruhandelsenhet 500 vy-m², vilket motsvarar till exempel en liten matbutik i anslutning till en servicestation. Begränsningen av våningsytan för dagligvaruhandel syftar till att styra stora enheter till den nuvarande servicekoncentrationen i Söderkulla centrum, på promenad- eller cykelavstånd från de nuvarande och kommande invånarna.

Tidtabellen för genomförandet av delgeneralplanen är lång, men inom handeln växlar trenderna snabbt. Därför bör alla projekt inom detaljhandeln granskas närmare på detaljplanenivå och besluten grunda sig på mer ingående utredningar i landskapsplanens anda. Om det till exempel visar sig att närproducerad mat blir en drivande kraft för

näringsverksamheten i Sibbesborg, behövs plats för ett torg där man säljer färska varor, en saluhall och en logistik- och säljcentral för närmat (se bilaga 2 Service och näringar).



Målet med delgeneralplanen för Sibbesborg är att bevara tyngdpunkten i den kommersiella servicen i nuvarande centrum av Söderkulla och att skapa en stadsstruktur där servicen är lätt att nå både till fots och med kollektiva färdmedel. Dagligvaruhandelns enheter ska dimensioneras efter den lokala efterfrågan.

Kuva 22. Kauppahalli Zürichissä

Bild 22. Saluhall i Zürich

4.6 ELINKEINOT JA TYÖPAIKAT

Osayleiskaavan keskeinen tavoite on luoda mahdollisuuksia elinkeinoille ja tonttitarjontaa erityyppisille toimijoille, jotta alueesta muodostuisi työpaikkaomavarainen. Osayleiskaavaluonnoksessa on osoitettu työpaikka-alueita 63 ha ja teollisuusalueita 83 ha. Elinkeinotoimintaan osoitetut alueet keskittyvät pääosin Porvoonväylän molemmin puolin muodostaen yhtenäisen vyöhykkeen. Alueiden rakentamistapa ja ympäristön laatu määrittyy toiminnan, tuotannon ja logistiikan tarpeiden perusteella. Alueille saa lisäksi sijoittaa yhdyskuntateknisen huollon toimintoja.

Työpaikka-alue/ keskustatoimintojen alue (TP/C) Sipoonlahden eritasoliittymän kohdalla muutetaan keskustatoimintojen alueeksi, kun alueen joukkoliikennejärjestelmä voidaan toteuttaa raidejoukkoliikennejärjestelmään tukeutuen. Alue on tarkoitettu toimistoille, palveluille, ympäristöhäiriöitä aiheuttamat-

tomalle teollisuudelle ja jossain määrin kaupalle. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan toimintaa. Suurin sallittu myymäläkoko on 5 000 mym², ja tilaa vievän kaupan osalta 10 000 mym². Suurin sallittu päivittäistavarakaupan myymäläkoko ennen raidejoukkoliikenteen toteuttamista on 500 mym². Merkintä mahdollistaa nykyisen toiminnan säilymisen, korjaamisen, laajentamisen ja muuttamisen sekä pitkällä aikavälillä alueen muuttamisen keskustatoimintojen alueeksi.

Työpaikka-alueella tarjotaan tontteja yrityksille ja pienteollisuudelle hyvillä liikenneyhteyksillä ja näkyvyydellä. Alueella sijaitsee jo useampia yrityksiä. Moottoritien lähi-alueet ovat melualueita, joten ne eivät sovellu asuinrakentamiseen sellaisenaan. Raidejoukkoliikenteen päätöksen jälkeen päällekkäismerkinnän alueet voidaan muuttaa vaihteittain tiiviiksi, kaupunkimaisiksi kortteleiksi, jolloin melusuojaus voidaan toteuttaa rakennuksilla ja niihin liittyvillä rakenteilla.

Työpaikka-alueet (TP) sijoittuvat Porvoonväylän pohjoispuolelle Kalkkirannan liittymän molemmin

4.6 NÄRINGAR OCH ARBETSPLATSER

Ett centralt mål för delgeneralplanen är att skapa förutsättningar för olika näringsgrenar och ta fram ett tomtutbud för olika slags aktörer och på det sättet göra området självförsörjande på arbetsplatser. I utkastet till delgeneralplan har 63 ha anvisats som arbetsplatsområden och 83 ha industriområden. De områden som anvisats för näringsverksamhet är främst koncentrerade till bägge sidorna av Borgåleden och bildar en sammanhängande zon. Byggsättet och kvaliteten på miljön bestäms utifrån de behov som ställs av verksamheten, produktionen och logistiken. I områdena är det dessutom tillåtet att placera funktioner för samhällsteknisk försörjning.

Område för arbetsplatser/centrumfunktioner (TP/C) ändras vid den planskilda korsningen i Sibboviken till ett område för centrumfunktioner i det skede när kollektivtrafiksystemet kan genomföras med stöd

av kollektivtrafik på spår. Området är avsett för kontor, tjänster, industri som inte medför störningar för omgivningen samt handel i viss mån. Detaljhandelsverksamhet får placeras i området. Den största tillåtna butiksstorleken är 5 000 kvadratmeter affärsyta, för handel som kräver utrymme 10 000 kvadratmeter affärsyta. Den största tillåtna butikstorleken inom dagligvaruhandeln är 500 kvadratmeter affärsyta fram tills dess att kollektivtrafik på spår blir möjlig. Beteckningen gör det möjligt att bevara, reparera och i viss mån utvidga de befintliga verksamheterna och på lång sikt ändra området till ett område för centrumfunktioner.

I området för arbetsplatser erbjuds tomter för företag och småindustri. Tomterna har bra synlighet och bra trafikförbindelser. Det finns redan flera företag i området. Närområdena kring motorvägen är bullerområden och lämpar sig därför inte som sådana för boende. Efter att beslut har fattats om kollektivtrafik på spår kan de områden som har dubbelbeteckning etappvis ändras till täta, stadsliknande kvarter, varvid bullerskydd kan åstadkommas

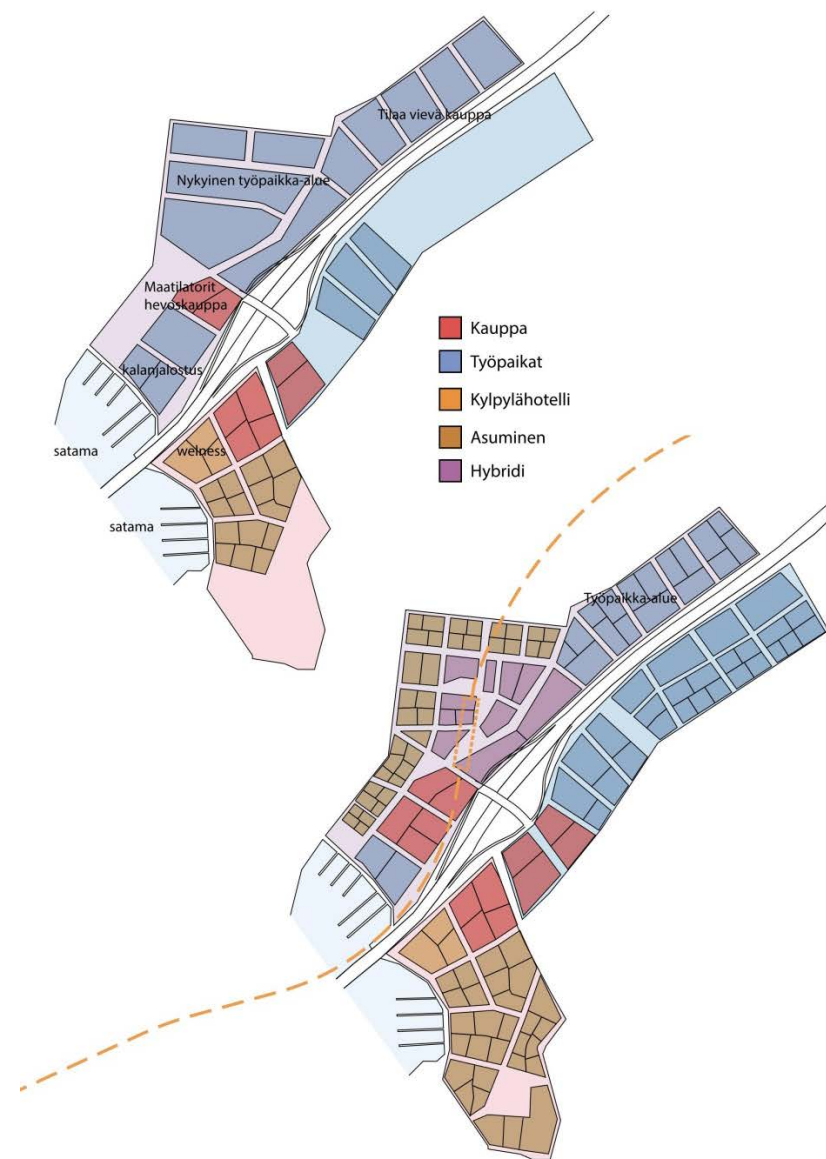
puolin. Työpaikka-alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppaa. Moottoritien pohjoispuolen työpaikka-alueen ja asuinalueiden välissä osittain melualueella sijaitsee työpaikka-alue, jolla sallitaan asuinrakentamista (TP/A-1). Alueelle on mahdollista yhdistää työtiloja ja asumista siten, että asumisen kannalta hyväksyttävät normit täyttyvät, mutta alueen luonne sallii monenlaista toimintaa. Tällä alueella on ensisijaisesti ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkoja, kuten verstaiteja, autokorjaamoja tai leipomoja, mutta tonteilla saa myös asua. Asuminen sijoitetaan alueen pohjoispuolelle, jotta moottoritien melu haittaisi sitä mahdollisimman vähän.

med hjälp av byggnader och relaterade konstruktioner.

Områden för arbetsplatser (TP) anvisas norr om Borgåleden på båda sidorna av anslutningen till Kalkstrand. Dagligvaruhandel får inte placeras i områdena för arbetsplatser. Mellan arbetsplatsområdet norr om motorvägen och bostadsområdena, delvis inom bullerområdet, finns ett område för arbetsplatser där bostadsbyggande tillåts (TP/A-1). I området kan man kombinera arbetslokaler och boende så att normerna för boende uppfylls, men områdets karaktär tillåter mångsidig verksamhet. Här finns det främst arbetsplatser som inte orsakar störningar för miljön, såsom verkstäder eller bagerier, men det är också tillåtet att bo på tomterna. Bostäderna placeras på norra sidan av området för att bullret från motorvägen ska störa så lite som möjligt.

Kuva 23. Työpaikka-alue/ keskustatoimintojen alue (TP/C) Sipoonlahden eritasoliittymän kohdalla muutetaan keskustatoimintojen alueeksi, kun alueen joukkoliikennejärjestelmä voidaan toteuttaa raidejoukkoliikennejärjestelmään tukeutuen.

Bild 23. Område för arbetsplatser/centrumfunktioner (TP/C) ändras vid den planskilda korsningen i Sibboviken till ett område för centrumfunktioner i det skede när kollektivtrafiksystemet kan genomföras med stöd av kollektivtrafik på spår.



Porvoonväylän eteläpuolelle sijoittuvat teollisuusalueet, joilla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia (TY). Asutuksen lähellä sijaitsevat pienteollisuus-, logistiikka- ja varastointialueet eivät saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä siihen rajautuvalle asuinalueelle ja rajautuminen asuinalueisiin tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti hyväksyttävällä tavalla.

Teollisuus- ja varastoalueeksi (T) on osoitettu Arlan tehdasalue Massbyssä. Osayleiskaavassa on varauduttu toiminnan mahdolliseen laajenemiseen. Tehtaan laajenuksessa on otettava huomioon, että Sipoonjokilaaksoon päin jätetään riittävä metsävyöhyke maiseman eheyden turvaamiseksi.

Uuden Porvoontien ja moottori-

tien risteykseen kaava-alueen länsiosaan Västerskogin eritasoliittymän viereen on osoitettu teollisuus- ja varastoalue (T/TP). Ennen sitovaa päätöstä raideliikenteen toteuttamisesta alueelle voi sijoittaa esimerkiksi logistiikkaa. Alue muutetaan työpaikka-alueeksi, kun alueen joukkoliikennejärjestelmä voidaan toteuttaa raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen.

Elinkeino- ja työpaikka-alueiksi lukeutuvat myös maisemallisesti arvokkaat peltoalueet (MA), jotka ovat viljelykäytössä säilyviä maatalousalueita. Maisemallisesti arvokkain piirre näillä alueilla on maatalouselinkeinot ja niiden säilyminen ja kehittäminen tukee parhaiten arvojen säilymistä. Alueelle saa toteuttaa maatalouteen liittyvien elinkeinojen tarvitsemia rakennuksia ja rakennelmia sekä uusia reittejä.

På södra sidan av Borgåleden anvisas industriområden där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY). Områden för småindustri, logistik och lagerfunktioner nära bosättningen får inte medföra störningar för angränsande bostadsområden. De ska ansluta sig till bostadsområdena på ett med hänsyn till stadsbilden acceptabelt sätt.

Arlas fabriksområde i Massby har anvisats som ett industri- och lagerområde (T). I delgeneralplanen görs förberedelser för en eventuell utvidgning av verksamheten. Vid utvidgningen av fabriken bör man beakta att en tillräckligt stor skogszon ska bli kvar i riktning mot Sibbo ådal för att säkerställa ett intakt landskap.

Vid korsningen mellan Nya Borgåvägen och motorvägen, i den västra

delen av planområdet intill den planskilda korsningen i Västerskog anvisas ett industri- och lagerområde (T/TP). I området kan man placera till exempel logistikfunktioner tills beslut fattas om byggandet av spårtrafiken. Området ändras till ett område för arbetsplatser i det skede när kollektivtrafiksystemet kan stödja sig på kollektivtrafik på spår.

Till närings- och arbetsplatsområden räknas även de landskapsmässigt värdefulla åkerområdena (MA). Dessa är jordbruksområden som fortsättningsvis ska odlas. Det landskapsmässigt mest värdefulla draget i dessa områden utgörs av jordbruksnäringarna. Att bevara och utveckla dessa näringar ger det bästa stödet för bevarandet av värdena. I området är det tillåtet att uppföra byggnader och konstruktioner och anlägga nya farleder som behövs för jordbruksrelaterade näringar.

Kuva 24. Uusi Sipoo-työpaja
Bild 24. Ett nytt Sibbo-workshop

Uusi Sipoo 19.-21.8.2014 Hukkatila Oy: Söderkullan Torikalenteri

Söderkullan Torikalenteri: Elokuu

**ma
mån**

Tapahtuma
Maalaisseuran
x uoretan
x konsertti
x istuiskupelit
yhtymät
Järjestäjä
Sibbo varar??
Uusi yhdistys?
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)
Kulttuurilma pelit
shakki/petang

Tapahtuma
MUSIIKKI-
TAPAHTUMIA
- VAPPUNA
KONSERTTI
JO OK MURA
LISÄÄ
Järjestäjä
KANSALAISEPISTO
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
Elokuu
festivaali
Järjestäjä
SIPOON KANSALAISE-
OPISTO
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
SKEITTI
TAPAHTUMA
+
MUSIIKKIA
Järjestäjä
NUORITOSEURA
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
KAUPUNKI-
TANSSIT
Järjestäjä
JOLIN
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
SU-KIKKIPIIS
Esim.
ELOKUUN
AJAN
Järjestäjä
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
"JALKAUTUVA
KIRJASTO"
- PYÖKÄLLÄ
- PUSSILLA
(TALVIPIEKASSA)
Järjestäjä
KIRJASTO
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

**ti
tis**

Tapahtuma
MAALAISMARKKINA
Järjestäjä
PAIKALLISET
VILJELIJÄT + KODIN-
MAATTIET
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

**to
tors**

Tapahtuma
Paikallispainoi-
dufestivaali
Järjestäjä
SAMI VIERIÖ
- AKTIIVINEN
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)
SIPOOLAINEN
VALTUUSTO

Tapahtuma
KIRPPIS
Järjestäjä
KUNTA
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
Isompifestivaali
Järjestäjä
HartHall
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)
Järjestäjä
FACEBOOK:
SIPOON
KIRPPIS - RINNAT

**ma
mån**

**ti
tis**

Tapahtuma
LASTEN
KONSERTTI
Järjestäjä
NYKYISTEN
TAPAHTUMIEN
JÄRJESTÄJÄT
- SUVI ROOS - KALKKI
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
TAITEIDEN
YÖ
TAPAHTUMA
Järjestäjä
SIPOON
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
- LASTEN
ULKOILMA
ELOKUVA
- TEATRI
- LASTEN MUSIIKKI
Järjestäjä
TEATRIKOULU
(KANSALAISE-
OPISTO)
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
Kirppis
p-hallissa
Järjestäjä
KUNTA
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)

Tapahtuma
festivaali
Järjestäjä
Wekehd
Festival
Yhteystiedot (vapaaehtoinen)
"EMMÄ TIEDÄ
KUKA JÄRKÄÄÄ
FESTIVEITTA"

Söderkullan Torikalenteri: Tammikuu



Kuva 25./ Bild 25. Serum-arkkitehdit Oy 2014

4.7 ASUNTOVALTAISET ALUEET

Osayleiskaavassa on osoitettu kaikkiaan noin 717 ha erilaisia asumiselle osoitettuja alueita, joista 498 ha ennen sitovaa päätöstä raidejoukkoliikenteestä. Tästä erityyppisiä pientalovaltaisia alueita on noin 413 ha ja ruutukaavalla raken-

nettavia, kaupunkimaisia alueita 85 ha. Kaavamerkinnät mahdollistavat suuren kirjon erilaisia asuintalotyyppisiä omalla tontilla sijaitsevista erillistaloista korkeisiin kerrostaloihin. Kaikissa asuinkortteleissa voi sijaita asumiseen yhdistettyä työ- ja toimistotilaa ja ympäristöhäiriötä aiheuttamatonta liiketoimintaa ja palveluja, kuten lasten päivähoidon, arkkitehtitoimiston tai vaikkapa pyöräkorjaamon. Asuntoalueet

sisältävät myös lähivirkistysalueet, taskupuistot, jotka suunnitellaan tarkemmin asemakaavoituksessa. Kortteleiden tarkempi suunnittelu kuuluu asemakaavoituksen vaiheeseen.

Taajama-alueet keskustatoimintojen ympärillä on jaettu kuuteen luokkaan. Jako kuvaa tavoiteltua kaupunkiympäristöä rakentamisen tehokkuuden kautta.

Luokittelu määrää kerrostalovaltaisen korttelialueen osalta valitsevan rakennustyyppin, mutta sallii joustavasti myös muiden talotyyppien käyttämisen ja toiminnallisen sekoittumisen kaikilla alueilla. Osayleiskaavan kerrosala- ja asukasmääräarviot perustuvat siihen, että alueet toteutuvat asuntovaltaisina. Kaikille rakentamisalueille on kuitenkin mahdollista sijoittaa liiketilaa, toimitilaa ja työ-

4.7 BOSTADSDOMINERADE OMRÅDEN

I delgeneralplanen har sammanlagt ca 717 ha anvisats för olika slags boende, varav 498 ha före ett bindande beslut om kollektivtrafiken på spår. Områden dominerade av småhus har en areal på ca 413 ha. Stadsliknande områden som byggs enligt rutnätsplan omfattar 85 ha. Planbeteckningarna möjliggör ett mycket omväxlande utbud av hustyper för boende från fristående småhus på egen tomt till höga flervåningshus. I samtliga bostads-kvarter tillåts arbets- och kontorsrum i anslutning till bostaden liksom affärsverksamheter och tjänster som inte orsakar störningar för omgivningen, såsom dagvård för barn, arkitektbyrå eller cykelverkstad. I bostadsområdena ingår också områden för närrecreation; fickparker som planeras mer exakt vid detaljplaneringen. Den närmare kvartersplaneringen hör till detaljplaneringsskedet.

Tätortsområdena kring centrum-

funktionerna har indelats i sex klasser. Indelningen beskriver den eftersträvade stadsmiljön med hänsyn till byggnadseffektiviteten. Klassificeringen anger den dominerande byggnadstypen i höghusdominerade kvartersområden, men tillåter flexibelt även andra hustyper och blandade funktioner i alla områden. Uppskattningarna om våningsyta och invånarantal grundar sig på att det är främst bostäder som byggs i området. I samtliga områden som ska bebyggas är det emellertid tillåtet att placera affärslokaler, kontorslokaler och arbetsutrymmen vid sidan av områdets huvudsakliga användningsändamål.

Nära dagens centrum av Söderkulla, längs Nya Borgåvägen och den nya affärgatan anvisas ett bostadsområde dominerat av flervåningshus samt område för service och förvaltning (AK/P). Området byggs enligt en rutnätsplan, dvs. kvarteren gränsar på alla sidor till gator eller till gångar i parkerna och gatunätet är sammanhängande. Den största tillåtna butiksstorleken inom detaljhandeln är 2 000 kvadratmeter affärsyta. Vid byggande av detaljhandelsbutiker

över 1 000 kvadratmeter våningsyta ska parkeringen förläggas till konstruktioner, under mark, på taket eller i parkeringshus.

Kvarterseffektiviteten (e) avser våningsytans förhållande till kvarterets areal. I områden som domineras av flervåningshus är kvarterseffektiviteten i snitt = 1,2–2,0. Denna variationsbredd tillåter även höga flervåningshus och styr byggandet mot ett stadslikt gaturum som kantas av byggnader. Vid denna grad av effektivitet byggs parkering i huvudsak på andra ställen än marknivå, till exempel i små parkeringsutrymmen som infällts i sluttningarna. På det sättet får kvarteren tillräckligt stora gårdsområden och grönskande innergårdar. Effektivt byggande och ett tillräckligt invånarantal i centrum ger möjligheter till bra närservice. Bostäderna och affärslokalerna kan placeras intill varandra i samma gårdstun eller åtskiljas av en gränsvägg. Längs huvudgatorna eftersträvas en blandad och tät kvartersstruktur där den kommersiella servicen är lokal. Boende, affärslokaler och övriga funktioner integreras sammellan i kvarteren. Affärslokalernas

karaktär kan variera, men väsentligt är att funktionerna i kvarteren blandas upp. Det huvudsakliga ändamålet är boende, och små affärs-, kontors- och arbetslokaler placeras ut beroende på efterfrågan.

Områden som genomförs enligt en rutnätsplan för bostäder och service (A/P-1) har anvisats i kanterna av de flervåningshusdominerade områdena. I området är det tillåtet att förutom små affärsverksamheter och tjänster placera detaljhandelsbutiker upp till 500 kvadratmeter affärsyta. Den genomsnittliga kvarterseffektiviteten är $e = 1,0-2,0$. Genom effektiviteten och genomplaneringen av kvarter som gränsar till gator eftersträvas en traditionell småstadsmiljö. De inre delarna av kvarteren rymmer grönskande gårdsplaner. Område som genomförs enligt en rutnätsplan för bostäder och service (A/P-2) motsvarar A/P-1 men effektiviteten är $e = 0,4$. Kvarteren gränsar till centralparken och ligger nära skyddade gårdstun vid jordbruksenheters driftcentrum, och därför är det grundat att sänka takhöjderna och anpassa byggnaderna till kulturlandskapet.



Kuva 26. Kerrostalovaltainen asuinalue e=1.2-2.0

Bild 26. Bostadsområde dominerat av flervåningshus e=1.2-2.0

Kuva 27. Kortteleissa asuminen, liiketilat ja muut toiminnot integroidaan keskenään.

Bild 27 Boende, affärslokaler och övriga funktioner integreras sinsemellan i kvarteren.

Harris-Kjisik architects, 2014



tilaa alueen pääkäyttötarkoituksen ohella.

Söderkullan nykyisen keskustan lähelle, Uuden Porvoontien varteen ja uuden kauppakadun varteen sijoittuu kerrostalovaltainen asuntoalue ja palveluiden sekä hallinnon alue (AK/P). Alue toteutetaan ruutukaavalla eli korttelit rajautuvat katuihin ja puistojen kulkuväyliin kaikilta puoliltaan ja katuverkko on jatkuva. Suurin sallittu vähittäiskaupan myymäläkoko on 2 000 mym². Yli 1 000 mym² :n vähittäiskaupan rakentamisessa pysäköinti täytyy toteuttaa rakenteellisena, maanlaisena, katolla tai pysäköintitaloisena.

Korttelitehokkuus (e) tarkoittaa kerrosalan suhdetta korttelin pinta-alaan. Keskimääräinen korttelitehokkuus kerrostalovaltaisilla alueilla on $e = 1.2- 2.0$. Tämä vaihteluväli sallii korkeatkin kerrostalot ja ohjaa kaupunkimaiseen, rakennusten rajaamaan katutilaan. Pysäköinti rakennetaan tässä tehokkuudessa pääasiallisesti muutoin kuin maantasoon esimerkiksi rinteisiin upotettuihin pieniin pysäköintilaitoksiin, jotta kortteleille jää riittävät piha-

alueet ja vehreyttä sisäpihoille. Tehokas rakentaminen ja riittävä asukasmäärä keskustassa mahdollistavat alueelle hyvät lähipalvelut. Asunnot ja liiketilat voivat olla vierekkäin saman pihapiirin äärellä tai rajaseinän erottamina. Pääkatujen varrella tavoitellaan sekoittunutta ja tiivistä korttelirakennetta, jossa kaupalliset palvelut ovat paikallisia. Kortteleissa asuminen, liiketilat ja muut toiminnot integroidaan keskenään. Liiketilojen luonne voi olla monenlainen, mutta olennaisinta on, että kortteleissa toiminnot sekoittuvat. Pääkäyttötarkoitus on asuminen ja pienet liike-, toimisto- ja työtilat sijoittuvat kortteleihin kysynnästä riippuen.

Ruutukaavalla toteutettavaa asunto- sekä palveluiden aluetta (A/P-1) on osoitettu kerrostalovaltaisten alueiden liepeille. Alueelle saa pienen liiketoiminnan ja palveluiden lisäksi sijoittaa vähittäiskaupan myymälöitä 500 mym² kokoon asti. Keskimääräinen korttelitehokkuus on $e=1,0-2,0$. Tehokkuudella ja katuihin rajautuvilla kortteleilla tavoitellaan perinteistä pikkukaupungin miljöötä. Kortte-

Delgeneralplanens bostadsområde (A) gör det möjligt att bygga flera olika slags hustyper i samma kvarter. Områdena är delvis byggda småhusområden som kan förtätas i framtiden. Metoderna och lösningarna för kompletteringsbyggandet undersöks närmare i samband med detaljplaneringen. Bostadsområdenas effektivitet varierar mellan $e = 0,2$ och $e = 1,0$. Detta tillåter mycket mångsidiga bostadshus av varierande höjd till och med inom ett kvarter. Inom ett kvarter eftersträvas en sammansättning av olika former av bostadsbyggande och olika besittningsformer av bostäderna. Gruppbyggande är en tillämplig metod.

Västra sidan av Sibbo å har använts som ett utvidgningsområde för tätortsfunktioner (A/r). För närvarande är området ett glesbebyggt område. Befintliga byggnader kan renoveras och byggas ut. Området kan detaljplaneras till ett område för tätortsfunktioner i det skede när kollektivtrafiksystemet kan stödja sig på kollektivtrafik på spår. I området är det inte tillåtet att placera en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

Byggnadsområdet (A-x) på östra stranden av Tasträsk bevaras enligt sin nuvarande karaktär. Byggande som ersätter befintliga byggnader och reparationsbyggande tillåts. Detaljplaneringen säkerställer bevarandet av natur- och landskapsvärdena. Tasträsk har en dålig vattenbalans och vattenkvalitet. Därför bör det dagvatten som rinner ut i träsket säkras genom tillräckliga infiltrerings- och behandlingszoner. Inget nytt byggande kan anvisas i detta område.



Kuva 28. Kerrostalovaltainen asuntoalue ja palveluiden sekä hallinnon alue Freiburgissa

Bild 28. Bostadsområde dominerat av flervåningshus samt område för service och förvaltning i Freiburg.

Kuva 29. Puistoon rajautuva alue Ruotsissa.

Bild 29. Ett område som gränsar till en park i Sverige.



leiden sisäosiin jää tilaa vehreille pihoiden. Ruutukaavalla toteutettava asuntoalue sekä palveluiden alue (A/P-2) on vastaavan tyyppistä aluetta, mutta tehokkuus on $e=0,4$. Korttelit rajautuvat keskuspuistoon ja sijaitsevat lähellä suojeltuja tilakeskusten pihapiirejä, joten on perusteltua madaltaa rakennuksia ja pyrkiä sopeuttamaan ne kulttuurimaisemaan.

Osayleiskaavan asuntoalue (A) mahdollistaa useiden erilaisten talotyyppien rakentamisen samaan kortteliin. Alueet ovat osittain jo rakennettuja pientaloalueita, joita voidaan tulevaisuudessa tiivistää. Täydennysrakentamisen keinoja ja ratkaisuja tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksessa. Asuntoalueet vaihtelevat tehokkuudeltaan $e=0,2-1,0$. Tämä sallii hyvin monipuoliset ja vaihtelevan korkuiset asuntotyytit jopa samoihin kortteleihin. Samoihin kortteleihin on tavoitteellista yhdistää erilaisia asuntojen toteutus- ja hallintamuotoja. Ryhmärakentaminen on käyttökelpoinen menetelmä.

Sipoonjoen länsipuoli on merkitty taajamatoimintojen laajenemisa-alueeksi (A/r). Alue on tällä hetkellä haja-asutusaluetta. Nykyisiä rakennuksia voidaan korjata ja laajentaa. Alue voidaan asemakaavoittaa taajamatoimintojen alueeksi, kun alueen joukkoliikennejärjestelmä voidaan toteuttaa raidejoukkoliikenteeseen tukeutuen. Alueelle ei saa sijoittaa seudullisesti merkittävää vähittäiskaupan suuryksikköä.

Taasjärven itärannalla sijaitseva rakentamisalue (A-x) on luonteeltaan nykyisellään säilyvä alue. Olemassa olevien rakennusten korvaava ja korjausrakentaminen sallitaan. Alueen asemakaavoituksessa turvataan luonto- ja maisema-arvojen säilyminen. Taasjärven vesitasapaino ja veden laatu ovat heikkoja, joten järveen valuvien hulevesien laatu on varmistettava riittävillä imeytymis- ja käsittelyvyöhykkeillä eikä alueelle voida osoittaa lisärakentamista.



4.8 LIIKENNEALUEET

Sibbesborgin osayleiskaavaluonnoksessa on kehitetty suunnittelun edellisissä vaiheissa muotoutunutta katuverkkoa. Sibbesborgin keskusta-alueen (Uuden Porvoontien ja moottoritien välinen alue) katuverkko rakennetaan suurelta osin uusiksi. Pääperiaatteena keskustassa on jatkuva, ruutukaavamainen katuverkko, jossa on joukkoliikenteelle soveltuvat pääkadut. Keskeisenä tavoitteena on liikenteen ja katutilojen osalta luoda edelly-

tykset alueen kulkutapajakauman kehittämiseen niin, että kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus kasvaa henkilöautoliikenteeseen nähden. Toinen tärkeä tavoite on luoda keskustan kaduille edellytykset elävään katu ympäristöön. Pääkaduille varataan tilaa 25...30 metriä, korttelikaduille 18...20 metriä ja pihakaduille 8...12 metriä leveät katualueet. Myös muilla rakentamisalueilla pyritään luomaan katuverkkoa ja vältetään umpikujien muodostumista.

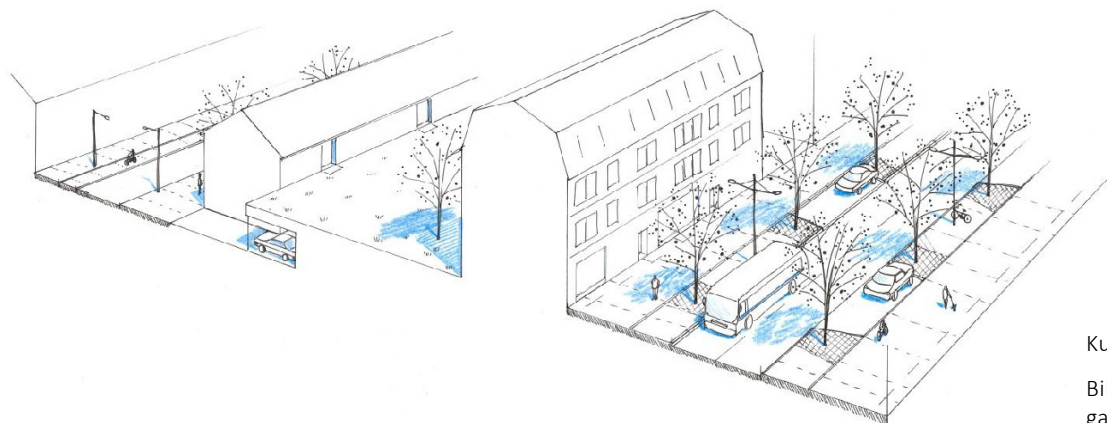
Nykyisen Söderkullan keskustan kohdalla Uusi Porvoontie muutetaan

kaduksi ja sen luonne muuttuu väylämäisestä kaupunkimaiseksi pääkaduksi. Hallinnollinen muutos tulee ajankohtaiseksi, kun tien varrelle esitetyt kiinteistökehityshankkeet toteutuvat. Söderkullantie muutetaan asemakaavoituksen edetessä kunnan kaduksi Hansaksentien liittymään asti. Uuden Porvoontien pohjoispuolella ja moottoritien eteläpuolella laajennetaan nykyistä katuverkkoa palvelemaan osayleiskaavassa esitettyä uutta maankäyttöä. Porvoonväylä, Uusi Porvoontie Eriksnäsintiestä länteen ja Kalkkirannanteista itään, Söderkullantie Hansaksentiestä

pohjoiseen ja Kalkkirannantie säilyvät yleisen tien alueena (LT). Yleisen tien aluetta on osoitettu kaavassa yhteensä noin 75 ha.

Katuverkko on sovitettu maastoon osayleiskaavan liikennesuunnitelmassa. Kaava-alueen maasto on topografialtaan vaihtelevaa ja jyrkkiä rinteitä on paljon, minkä takia katujen tasauksissa on käytetty paikoin maksimipituuskaltevuuksia. Joukkoliikennekaduilla maksimikaltevuus on 7 % ja muilla ajettavilla kaduilla se on 8 %. Liittymäalueilla kaltevuus on tasattu maksimissaan 2 %:iin. Katuverkon suunnittelussa on pyritty minimoimaan leikkaukset ja pengerrykset, mutta niitä ei ole voitu kokonaan välttää. Merkittävimmät leikkaukset ja pengerrykset on näytetty kuvassa 33. Pääkatujen pituusleikkaukset on esitetty osayleiskaavan liitteessä nro 9.

Kaavakartassa on esitetty kaksi vaihtoehtoista linjausta raidejoukkoliikenteelle. Kaavaehdotuksen laatimisen pohjaksi on tarkoitus valita toinen vaihtoehtoista saadun palautteen ja vaikutustenarvioinnin perusteella. Ehdotusvaiheessa linjauksen aiheuttamia vaikutuksia



Kuva 31a. Pääkadun katutila.

Bild 31a. Gaturum vid huvudgator.

4.8 TRAFIKOMRÅDEN

Det gatunät som planerades i de föregående skedena har utvecklats i utkastet till delgeneralplan. Gatunätet i centrum av Sibbesborg (mellan Nya Borgåvägen och motorvägen) kommer till stor del att byggas om. Huvudprincipen i centrum är ett kontinuerligt, rutnätsliknande gatunät med huvudgator som lämpar sig för kollektivtrafiken. Ett centralt mål är att med hänsyn till trafiken och gaturummen skapa förutsättningar för fördelningen av färdställen så att andelen resor som företas till fots, med cykel eller kollektivtrafik ökar i förhållande till personbilstrafiken. Ett annat viktigt mål är att skapa förutsättningar för en levande gatumiljö i centrum. För huvudgatorna reserveras 25–30 meter, för kvartersgatorna 18–20 meter och för gårdsgatorna 8–12 meter breda gatuområden. Även i de övriga byggnadsområdena strävar man efter att skapa ett gatunät och undvika återvändsgränder.

I nuvarande centrum av Söderkulla ändras Nya Borgåvägen till gata och

dess karaktär ändras från farled till huvudgata. Den förvaltningsmässiga ändringen blir aktuell när de längs vägen föreslagna fastighetsutvecklingsprojekten ska genomföras. Allteftersom detaljplaneringen fortskrider ändras Söderkullavägen till gata ända till anslutningen till Hansasvägen. Norr om Nya Borgåvägen och söder om motorvägen utvidgas det nuvarande gatunätet så att det tjänar den nya markanvändningen enligt delgeneralplanen. Borgåleden, Nya Borgåvägen västerut från Eriksnåsvägen och österut från Kalkstrandsvägen, Söderkullavägen norrut från Hansasvägen och Kalkstrandsvägen bevaras som område för allmän väg (LT). Sammanlagt ca 75 ha har anvisats som område för allmän väg.

I delgeneralplanens trafikplan har gatunätet anpassats till terrängen. Terrängen i planområdet har en omväxlande topografi och rikligt med branta sluttningar. Därför har maximala längd lutningar tillämpats ställvis vid utjämningen av gatorna. På gator med kollektivtrafik är den maximala längd lutningen 7 % och på övriga gator med fordonstrafik 8 %.



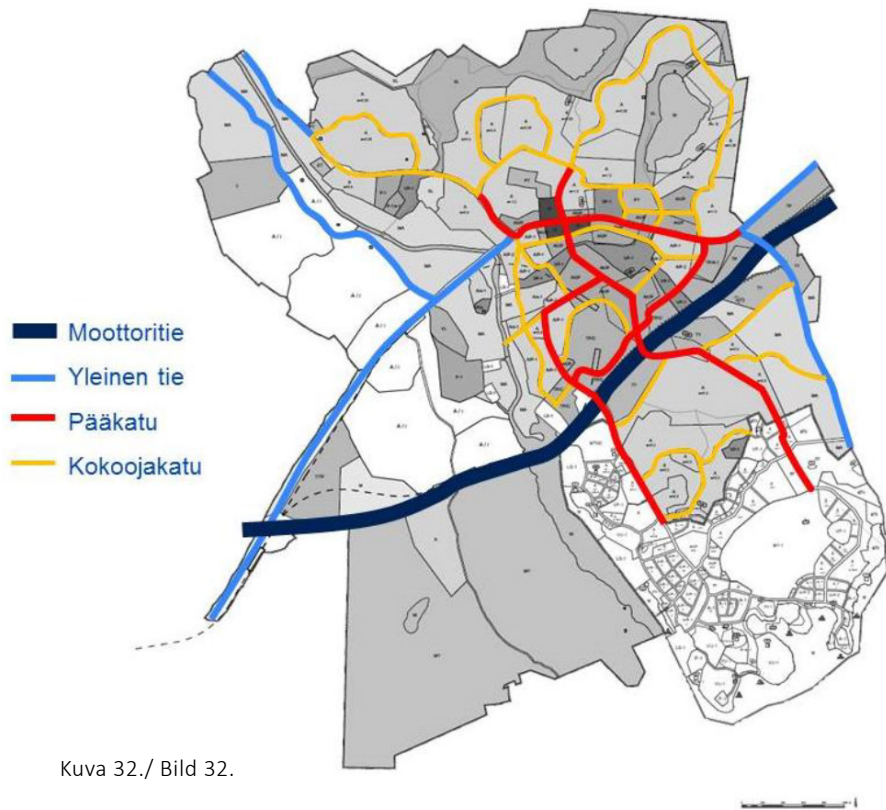
Kuva 31b. Korttelikadun katutila.

Bild 31b. Gaturum vid gårdsgator/ kvartersgator.

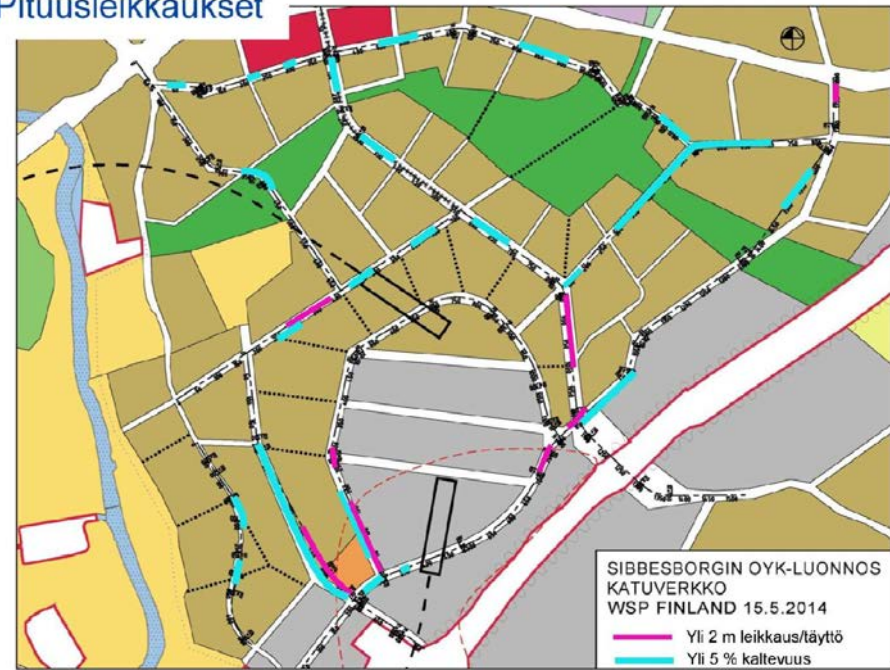
I anslutningsområden har lutningen planats ut till högst 2 %. Vid planeringen av gatunätet har man strävat efter att minimera skärningar och vallar, men inte helt kunnat undvika sådana. De största skärningarna och vallarna visas på bild 33. En längdskärning av huvudgatorna visas i bilaga 9 till delgeneralplanen.

Plankartan visar två alternativa bansträckningar för kollektivtrafiken

på spår. Det är tänkt att ett av alternativen ska väljas som underlag för utarbetandet av planförslaget utifrån responsen och konsekvensbedömningen. I förslagsskedet görs en närmare bedömning av det valda alternativets konsekvenser för näromgivningarna kring spåret och stationen med hänsyn till gatunätet och byggnadsområdena, varefter nödvändiga justeringar kan göras. Permanent byggande kan inte anvi-



Pituusleikkaukset



raiteen ja aseman lähiympäristöön arvioidaan tarkemmin katuverkkoon ja rakentamisalueisiin, minkä jälkeen tehdään tarvittaessa muutoksia. Jäljelle jäävän raideliikennevarauksen alle ei voida esittää pysyvää rakentamista.

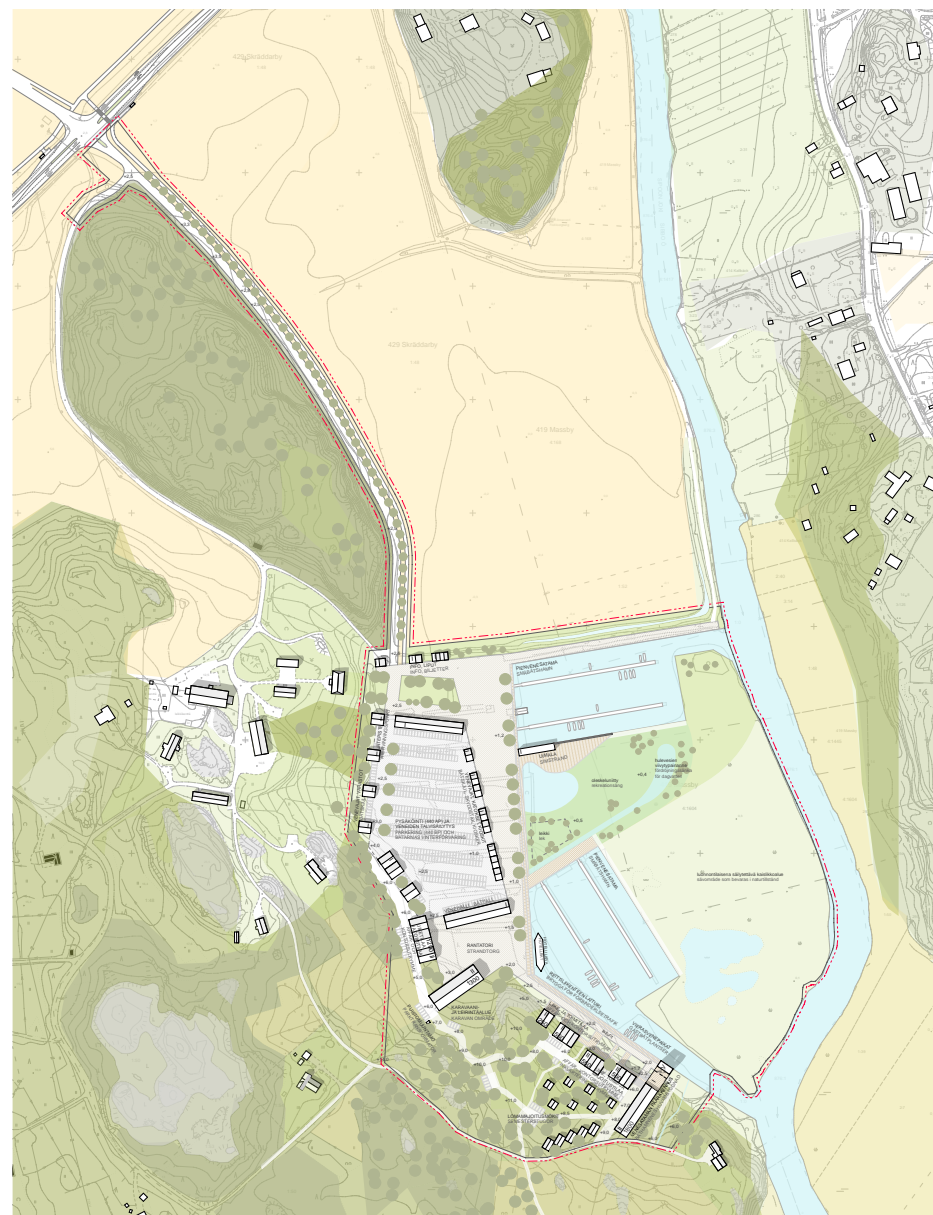
Sipoonjokilaaksossa on useampia venesatama-alueita (LS-1). Pohjoisin ja eteläisin venesatama liittyvät keskuspuistoon ja rantareittiin. Kaksi keskimmäistä ovat Joensuun tilan toimintaan liittyviä venevalkamia.

sas till områden som faller inom den återstående spårtrafiksreserveringen.

Det fins flera hamnområden (LS-1) i Sibbo ådal. Den nordligaste och sydligaste båthamnen ansluter sig till centralparken och strandleden. De två mittersta hamnarna knyter an till verksamheten på Joensuu gård.

Kuva 34. Joensuun venesataman asemakaavan havainnekuva

Bild 34. Illustration av detaljplanen för Joensuu båthamn



4.9 PUISTOT, KULTTUURIMAISEMA JA VIRKISTYSREITIT

Sipoon kunnan yleiskaavoituksen yleisenä tavoitteena on keskittää kaupunkirakentaminen tiiviiksi kokonaisuudeksi, jolloin pysytään jättämään laajoja yhtenäisiä luon- toalueita rakentamisen ulkopuo- lulle. Sibbesborgissa rakennetut alueet rajautuvat laajoihin ulkoilu- alueisiin, metsä- ja maatalousaluei- siin.

Kaava-alueella on puistoja ja viher- alueita yhteensä 111 hehtaaria. Maisemallisesti arvokasta peltoa- luetta on 191 hehtaaria. Vihera- lueverkosto sisältää sekä rakennet- tuja puistoja ja ranta-alueita että luonnontilaisempia metsiä ja ran- toja. Sipoonjokilaakso muodostaa keskeisen virkistysverkoston yh- dessä keskuspuiston ja Söderkullan pohjoispuolisten metsien kanssa. Nämä virkistysalueet liittyvät sau- mattomasti Eriksnäsän virkistysalu- eisiin.

Kaavassa on laajat maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi (MA) o- soitetut alueet. Aluemerkinä on käsitelty myös elinkeinoja kuvaa- vassa kappaleessa. Tällaisen alueen säilyminen avoimena ja viljely- tai laidunkäytössä on maisemakuvan kannalta tärkeää. Alueella voi sijaita myös muita maiseman perusraken- teen säilyttäviä toimintoja, kuten hevostalleja ja puutarhaviljelyä. Alu- eilla on osittain väljää kylämäistä asutusta. Olemassa olevien raken- nusten ja rakennuskannan vähäinen laajentaminen ja täydennysraken- taminen sallitaan. Uudet rakennuk- set on sijoitettava maisemaan sovel- tuen, pääasiassa olemassa olevien rakennuspaikkojen yhteyteen. Asemakaavaa laadittaessa on var- mistettava alueen kulttuurihistori- allisten ja maisemakuvallisten ar- vojen säilyminen. Maisemallisesti arvokkaaksi peltoalueeksi on osoi- tettu kaavan keskeinen virkistysalue Sipoonjokilaakso sekä moottoritien eteläpuoliset Hangelbyn ympäristön pellot.

Sipoonjokilaaksossa sijaitseva lin- nasaari, jossa sijaitsee Sibbesborgin muinaislinna, on eteläosastaan jul-

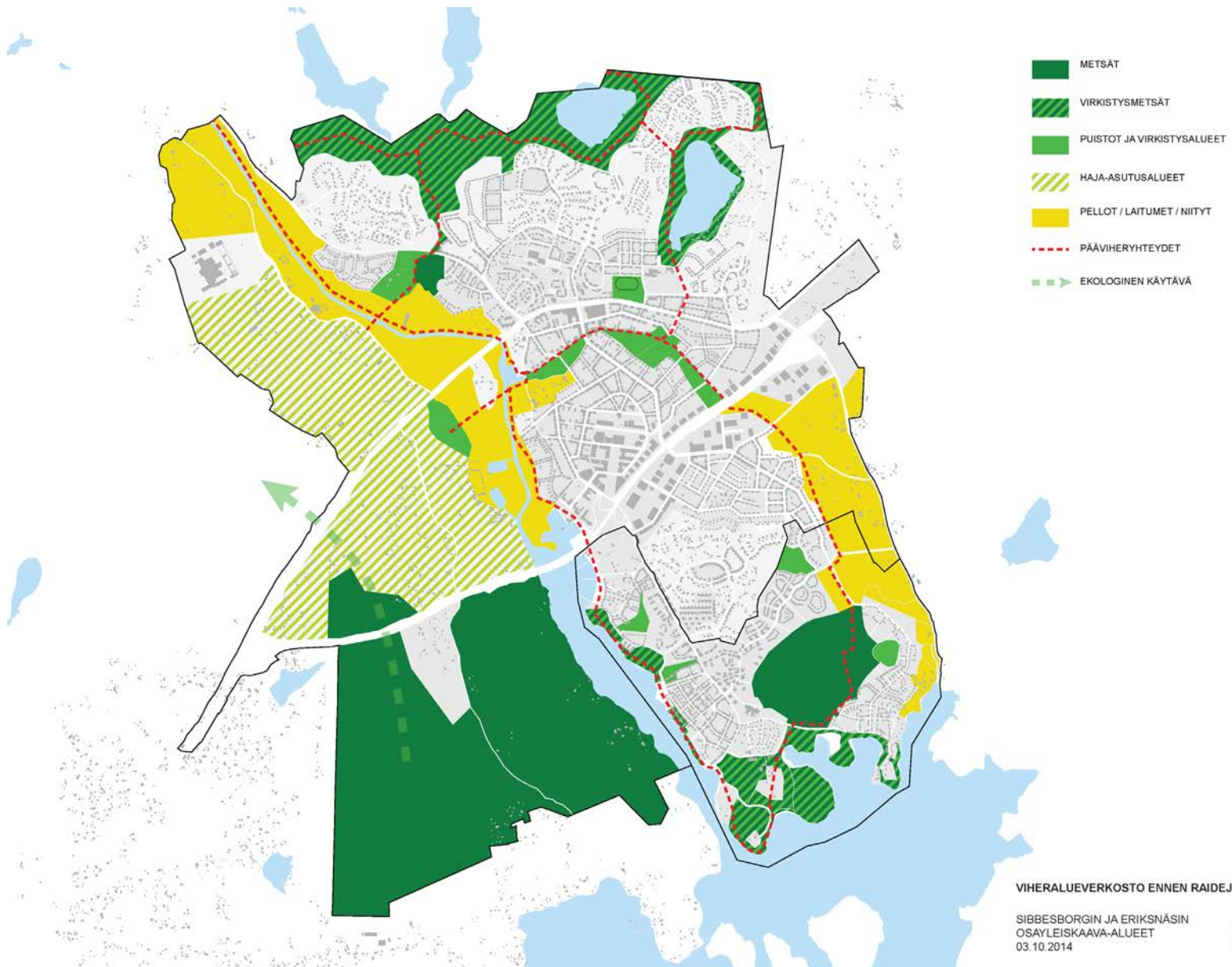
4.9 PARKER, KULTUR- LANDSKAP OCH RE- KREATIONSLEDER

Ett allmänt mål för generalplane- ringen i Sibbo kommun är att kon- centrera stadsbyggandet till täta helheter varvid vidsträckta, sam- manhängande naturområden kan lämnas utanför de områden som ska byggas. I Sibbesborg gränsar de byggda områdena till stora friluftsom- råden och till skogs- och jordbruks- områden.

Planområdet har sammanlagt 111 ha av parker och grönområden. Åk- erområden av landskapsmässigt värde uppgår till 191 ha. Nätver- ket av grönområden omfattar såväl byggda parker och strandområden som skogar och stränder i ett mer naturligt tillstånd. Sibbo ådal skapar i kombination med centralparken och skogarna norr om Söderkulla ett vik- tigt nätverk av rekreationsområden. Dessa rekreationsområden ansluter sig smidigt till rekreationsområdena i Eriksnäs.

I planen anvisas vidsträckta landska- psmässigt värdefulla åkerområden (MA). Beteckningen har behandlats även i kapitlet om näringarna. Det är viktigt för landskapsbildens områden av det här slaget bevaras öppna och att de odlas eller används som betesmarker. I området får det också finnas andra funktioner som ingår i landskapets grundläg- gande struktur, såsom häststall och trädgårdsodling. Delar av områdena har en gles, byliknande bosättning. Det är tillåtet att i ringa utsträckning bygga ut och kompletterings- bygga de befintliga byggnaderna och byggnadsbeståndet. Nya bygg- nader ska placeras så att de passar in i landskapet, i huvudsak i anslut- ning till befintliga byggplatser. När detaljplanen utarbetas ska beva- randet av områdets kulturhistoriska värden och värden med hänsyn till landskapsbildens bevaras. Det cen- trala rekreationsområdet Sibbo ådal samt åkrarna i Hangelby söder om motorvägen har anvisats som land- skapsmässigt värdefulla åkerom- råden.

Södra delen av borgön med fornbor- gen Sibbesborg är en offentlig park



Kuva 35.
Bild 35.

kista puistoa, jolla on suojeluarvoa (VP/s). Sibbesborgin linnasaari ja Sipoonjokilaakson viljelymaisema ovat valtakunnallisesti merkittävä rakennettu kulttuuriympäristö ja ne on kaavassa merkitty maisemallisesti arvokkaaksi alueeksi (ma).

Keskuspuistoksi nimetty keskeinen viheralue liittyy Sipoonjokilaaksoon. Puiston läpi kulkee puro ja osa puistosta toimii hulevesien käsittelyalueena ja kosteikkona. Sipoonjokilaakson ja keskuspuiston solmukohdassa sijaitsee vanhoja tilakeskuksia ja niitä ympäröivät laidunalueet, jotka ovat Sibbesborgin arvokkaan kulttuurimaiseman ydintä. Keskuspuisto yhdistää maisemallisesti Hangelbyn viljelyalueet Sipoonjokilaaksoon ja välittää näkymän Sibbesborgin linnavuorelta kaupunkirakenteen keskeisille alueille.

Keskuspuisto on osoitettu korkeatasoiseksi lähivirkistysalueeksi/puistoksi (VL-1). Kaavan muita VL-1-alueita ovat Söderkullan kartanon viereinen puisto ja Eriksnäsän asuinalueen viheralue. Pilvijärveltä Söderkullan kartanolle ja edelleen jokilaaksoon jatkuva

puistovyöhyke sisältää kulttuurihistoriallisesti arvokkaita ympäristöjä ja luontoarvojen keskittymiä sekä tärkeitä ulkoilureittejä. VL-1-alueet sisältävät virkistys- ja oleskelualueita, urheilu- ja vapaa-ajan alueita, esimerkiksi pelikenttiä ja leikkipuistoja. Alueelle voidaan sijoittaa puiston toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia sekä hulevesien viivytys-, keräys-, ja käsittelyalueita. Alueita voidaan käyttää asukkaiden pienimuotoiseen palstaviljelyyn ja muihin kaupungille ominaisiin virkistystoimintoihin.

Kaava-alueen pohjoisosat, Taasjärven ja Grundträsketin ympäristön metsät ovat lähivirkistysalueita (VL). Alue palvelee Sibbesborgin asukkaita ulkoilu- ja virkistysalueena ja sisältää myös luontoarvoja. Alueella on kattava verkosto ulkoilureittejä ja latuja. Ulkoilun palvelurakenteita voidaan edelleen parantaa ja lisätä alueella. Alueen suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota paitsi yhteyksiin asuinalueille, myös edelleen Sipoonjokilaaksoon ja keskuspuistoon.

Asuinalueet (A, AK/P, A/P-1, A/P-2, A/r, A-x) sisältävät asumiseen liit-

tyvät, korttelirakenteessa sijaitsevat pienet viher- ja virkistysalueet, esimerkiksi pienet puistot, leikkipuistot ja aukiot. Näiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavassa. Korttelirakenteeseen liittyvät puistot, aukiot ja muut julkiset ulkotilat ovat toiminnallisia. Ne ovat tehokkaassa käytössä ja niillä on suuri virkistysarvo, mikä toisaalta vaatii puistoalueilta monikäyttöisyyttä, kestävyyttä ja elämyksellisyyttä. Korttelialueiden tarkempi rajaus viheralueisiin sekä rakentamisalueiden sisäisten viheralueiden sijainti ja laajuus määritellään tarkemman suunnittelun yhteydessä.

VIRKISTYSTOIMINNOT

Sipoonlahden koulun viereisen urheilukentän alue on merkitty urheilu- ja virkistyspalveluiden alueeksi (VU). Alueelle voidaan sijoittaa urheilu-, virkistys- ja vapaa-ajan toimintoja palvelevia rakennuksia ja rakennelmia.

Seudullinen kevyen liikenteen yhteystarve ja paikalliset kevyen liikenteen yhteystarpeet on esitetty

osayleiskaavakartassa. Seudullinen rantareitti kulkee Sipoonjokilaaksoa pitkin pohjois-etelä-suuntaisesti. Reitti liittyy Sibbesborgin merkittäviin virkistysalueisiin ja -arvoihin: keskuspuistoon, Sibbesborgin linnavuoreen ja Söderkullan kartanon ympäristöön. Seudullinen reitti-yhteystarve jatkuu etelässä Eriksnäsissä Sipoonjoen rantaa pitkin.

Siltayhteys Eriksnäsistä Hitån puolelle on osa seudullista rannikon suuntaista virkistysreittiä ja toteutuessaan lisää ulkoilun ja retkeilyn käyttöpainetta Hitån alueella ja siten myös ulkoilukäytön ohjaustarvetta. Hitån alueen läpi on osoitettu uusi tieyhteys kunnan uimarannalle, joka sijaitsee kaava-alueen eteläpuolella. Sibbesborgin osayleiskaavassa ainut uimapaiikka sijaitsee Taasjärven länsirannalla. Meren rannalle sijoittuvat uudet uimapaiikat kuuluvat Eriksnäsän osayleiskaava-alueeseen.

MAA- JA METSÄTALOUSALUEET

Kaava-alueella on maa- ja metsätalousvaltaisia alueita yhteen-

med skyddsvärden (VP/s). Borgön och odlingslandskapet i ådalen är en byggd kulturmiljö av riksintresse och har i planen anvisats som ett landskapsmässigt värdefullt område (ma).

Det centrala grönområdet som kallas centralparken ansluter sig till Sibbo ådal. Genom parken löper en bäck och en del av parken används för behandling av dagvatten och som våtmark. Där ådalen och centralparken möts ligger det gamla driftcentrum för jordbruket med omgivande betesmarker, vilka utgör kärnan i det värdefulla kulturlandskapet. Centralparken är en landskapsmässig länk mellan odlingsområdena i Hangelby och Sibbo ådal. Parken öppnar vyer från borgön i Sibbesborg till de centrala områdena i stadsstrukturen.

Centralparken har anvisats som ett högklassigt område för närrekreation/park (VL-1). Parken vid Söderkulla gård och grönområdet i Eriksnäs bostadsområde är andra VL-1-områden i denna delgeneralplan. Parkzonen från Molnträsk till Söderkulla gård och vidare till ådalen täcker kulturhistoriskt värdefulla miljöer och koncentrationer

av naturvärden samt viktiga friluftsleder. VL-1-områdena omfattar rekreations- och vistelseområden, idrotts- och fritidsområden, såsom spelplaner och lekplatser. I områdena tillåts byggnader och konstruktioner som tjänar parkens funktioner samt fördröjnings-, uppsamlings- och behandlingsområden för dagvatten. Invånarna kan använda områdena för småskaliga odlingslotter. Områdena lämpar sig även för andra stadspräglade rekreationsformer.

Norra delarna av planområdet, skogarna kring Tasträsk och Grundträsk, är ett område för närrekreation (VL). Området är ett friluftss- och rekreationsområde för invånarna i Sibbesborg och har också naturvärden. Det finns ett heltäckande nätverk av friluftsleder och spår. Servicestrukturen för friluftslivet kan alltjämt förbättras och utökas. Vid planeringen av området bör uppmärksamhet fästas vid förbindelserna till bostadsområdena men också vid förbindelserna vidare till Sibbo ådal och centralparken.

I bostadsområdena (A, AK/P, A/P-1, A/P-2, A/r, A-x) ingår små grön- och

rekreationsområden i kvartersstrukturen, till exempel små parker, lek-parker och öppna platser. Deras exakta placering fastställs i detaljplanen. De parker, öppna platser och andra offentliga uterum som ansluter till kvartersstrukturen förses med funktioner. De används effektivt och har ett stort rekreativvärde, vilket å andra sidan förutsätter att parkområdena kan användas på många sätt, att de är hållbara och att de bjuder på upplevelser. Hur kvartersområdena gränsar till grönområdena, var grönområdena ska placeras inom byggnadsområdena och i vilken omfattning bestäms i samband med den mer detaljerade planeringen.

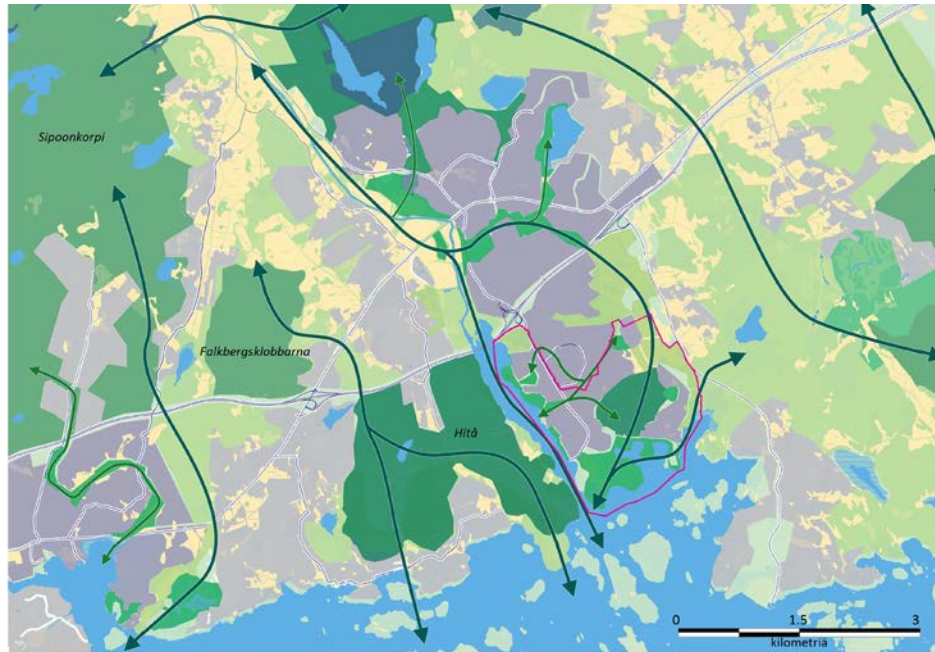
REKREATIONSFUNKTIONER

Idrottsplanen intill Sipoonlahden koulu har markerats som ett område för idrotts- och rekreativanslaggningar (VU). I området är det tillåtet att uppföra byggnader och konstruktioner som tjänar idrotts-, rekreativans- och fritidsfunktioner.

Regionalt behov av förbindelse för gång- och cykeltrafik och lokala be-

hov av förbindelser för cykel- och gångtrafik visas på delgeneralplanekartan. Den regionala strandleden går längs Sibbo ådal från norr till söder. Strandleden ansluter sig till de betydande rekreativansområdena och -värdena i Sibbesborg: centralparken, borgön och miljön kring Söderkulla gård. Det regionala behovet av förbindelse fortsätter i söder i Eriksnäs längs stranden av Sibbo å.

En broförbindelse från Eriksnäs till Hitå är en del av rekreativansleden i kustens riktning. Den kommer att öka antalet besökare som gör utflykter och vistas i Hitå och därmed även behovet av att styra friluftslivet. Genom Hitå har en vägförbindelse anvisats till kommunens badstrand, som ligger på södra sidan av planområdet. I delgeneralplanen för Sibbesborg finns den enda badplatsen på västra stranden av Tasträsk. De nya badplatserna vid havet ingår i Eriksnäs delgeneralplaneområde.



Kuva 36. Suunnitelma seudullisista ja paikallisista ekokäytävistä Etelä-Sipoossa.

Bild 36. En plan gällande de regionala och lokala ekokorridorerna i Södra Sibbo.

sä 344 hehtaaria. Osayleiskaava-alueen lounaisosa jää yhtenäiseksi luontoalueeksi, jolla metsäluonto ja lajisto säilyy. Hitån metsäylänkö sekä Ormträsketin metsäalueet on osoitettu maa- ja metsätalousvaltaiseksi alueeksi, jolla on erityisiä ympäristöarvoja (MY). Maisemaa muuttavaa maanrakennustyötä, puiden kaatamista tai muita näihin verrattavia toimenpiteitä ei saa suorittaa ilman MRL 128 §:n mukaisista lupaa. Alueella on suuria yhtenäisiä metsäalueita, jotka toimivat

ekologisina yhteyksinä merenrannan ja Sipoonkorven välillä. Sipoonjoki ja sen ranta-alueet on todettu luontoarvoiltaan huomattaviksi Itä-Uudenmaan maakuntakaavan aiheistossa.

Ekologinen yhteys on osoitettu Sipoon yleiskaavassa 2025. Viheryhteys toimii virkistysyhteytenä ja ekologisena käytävänä. Tarkemmassa suunnittelussa on katsottava, ettei viheryhteyden toteuttamismahdollisuuksia heikennetä eikä ekologisista käytäviä katkaista.

Sipoonjoen länsipuolelle on merkitty kaavassa maa- ja metsätalousvaltaisia alueita (M). Alueella on haja-asutusta, mutta se on enimmäkseen maa- ja metsätaloukskäytössä. Aluetta voidaan käyttää myös ulkoiluun ja virkistykseen.

SUOJELUKOhteet

Kaavaluonnoskarttaan on merkitty muinaismuistokohteet, jotka ovat Muinaismuistolain (295/63) rauhoittamia kiinteitä muinaisjäänöksiä ja joiden kaivaminen, peit-

JORD- OCH SKOGSBRUKSOMRÅDEN

Planområdet har sammanlagt 344 ha av jord- och skogsbruksdominerade områden. Sydvästra delen av delgeneralplaneområdet blir kvar som ett sammanhängande naturområde där skogsnaturen och -arterna bevaras. Skogshöglandet i Hitå och skogsområdena i Ormträsk har anvisats som ett jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden (MY). Jordbyggnadsarbete och sådan trädfällning eller någon annan härmed jämförbar åtgärd som förändrar landskapet får inte vidtas utan tillstånd i enlighet med 128 § MBL. I området finns det vidsträckta, sammanhängande skogsområden som fungerar som ekologiska förbindelser mellan havsstranden och Sibbo storskog. I materialet till Östra Nylands landskapsplan har Sibbo å och strandområdena konstaterats ha betydande naturvärden.

En ekologisk förbindelse har anvisats i Generalplan för Sibbo 2025. Grönförbindelsen är en rekreationsförbindelse och en ekologisk kor-

ridor. Vid den närmare planeringen bör man se till att inte försämra möjligheterna att genomföra grönförbindelsen eller att bryta de ekologiska korridorerna.

På västra sidan av Sibbo å anvisas jord- och skogsbruksdominerade områden (M). Här finns glesbebyggelse men området används främst för jord- och skogsbruk. Området kan även användas för friluftsliv och rekreation.

SKYDDSOBJEKT

I planförslagskartan visas fornlämningsobjekt. Dessa är fasta fornlämningar som fredats enligt lagen om fornminnen (295/63). De får inte utgrävas, överhöljas, ändras, skadas, borttagas eller på annat sätt rubbas. Om åtgärder och markanvändningsplaner som gäller området/ett objekt ska förhandlas med Museiverket.

Byggnader som ska skyddas har angivits på planutkastskartan. Denna beteckning har byggnader som är värdefulla på riksnivå eller land-

skapsnivå och vars rivning har förbjudits med stöd av 41 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen. Reparations- och ändringsarbeten samt annat kompletteringsbyggnande på byggnaden ska utföras så att de byggnads- och kulturhistoriska värdena bevaras. Om planer som gäller dessa objekt ska utlåtande begäras av museimyndigheten.

Planområdet omfattar två naturskyddsområden (SL) som inrättats med stöd av naturvårdslagen. Deras areal uppgår till sammanlagt 12 ha. Glamars är ett lundområde vid en bäck och omfattar en sluttning som är förenlig med 10 § 3 punkten och arter som är förenliga med 10 § 1 punkten i skogslagen. Kring bäcken och vägen finns eventuellt en sådan naturtyp som av ses i 29 § 1 punkten i naturvårdslagen (naturliga dungar som till betydande del består av ädla lövträd). Längre norrut längs bäcken domineras lunden av gamla granar.

Planområdet har två Natura 2000-områden. Sibbo å är en del av det större Natura-området som består av huvudfåran och åtta bifloder. Sibbo å är särskilt värdefull i egenskap av en av de fyra åar

som rinner ut i Finska viken från finska sidan där det finns kvar ett ursprungligt bestånd av havsöring som fortplantar sig naturligt. Det andra området består av en klippig skog mellan två sjöar i planområdets norra del och Molnträsk med sina branta stränder. I detta område finns det bl.a. ett kargt, ekologiskt sårbart bergsområde och ett lavbevuxet område med flera lavararter. Detta fungerar som ett genomfartsområde och en ekologisk korridor.

A/s-1 och P-1/s-1 är ett område där miljön bevaras (/s). Med denna beteckning har gårdstun som är värdefulla på riksnivå eller landskapsnivå och andra betydande helheter i den byggda miljön anvisats. Områdets värdefulla byggnadsbestånd och miljö bör bevaras. Om planer som gäller byggandet eller annan markanvändning i området ska utlåtande begäras av museimyndigheten. Vid kompletteringsbyggnandet bör man beakta områdets kulturhistoriskt värdefulla karaktär så att nybyggandet beträffande byggsätt och placering ansluter till det befintliga byggnadsbeståndet och till miljön, och att de befintliga

kulturhistoriskt betydande byggnaderna och konstruktionerna, vägarna och trädbeståndet och den övriga vegetationen bevaras.



Kuva 37. Sibbesborg kuuluu valtakunnallisesti merkittäviin muinaisjäänöksiin.

Bild 37. Sibbesborg är ett väderfult fornlämningsobjekt på riks nivå.

täminen, muuttaminen ja muu siihen kajoaminen on kielletty. Aluetta/kohdetta koskevista toimenpiteistä ja maankäyttösuunnitelmista on neuvoteltava Museoviraston kanssa.

Suojeltavat rakennukset on merkitty kaavaluonnoskarttaan. Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat rakennukset, joiden purkaminen on maankäyttö- ja rakennuslain 41

§ 2 mom:n nojalla kielletty. Rakennuksessa suoritettavat korjaus- ja muutostyöt sekä muu täydennysrakentaminen tulee tehdä siten, että kohteen rakennus- ja kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Kohteita koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto.

Kaava-alueella on kaksi luonnonsuojelulain nojalla perustettua luonnonsuojelualuetta (SL). Niiden pinta-ala on yhteensä 12 ha. Glamarsin alue on puronvarsilehtoa, johon liittyy metsälain 10 § 3 kohdan mukainen rinnealue sekä 1 kohdan mukainen puronvarsilajisto. Alueella on mahdollisesti luonnonsuojelulain 29 § 1 kohdan tarkoittama luontotyyppi (jalopuulehto) puron ja tien ympäristössä. Pohjoisemmalla alueella on kuusivaltaista, iäkäpuustoista puronvarsilehtoa.

Kaava-alueella on kaksi eri Natura 2000-aluetta. Sipoonjoki on osa suurempaa Natura-aluetta, joka koostuu Sipoonjoen pääuomasta ja kahdeksasta sivujoesta. Sipoonjoki on erityisen arvokas yhtenä neljästä Suomen puolella Suomenlahteen laskevasta joesta, jossa on jäljellä

luontaisesti lisääntyvä alkuperäinen meritaimenkanta. Toinen alue on kaava-alueen pohjoisosassa kahden järven väliin sijoittuva kallioinen metsä sekä Pilvijärvi jyrkkine rantoineen. Alueella on mm. karua, ekologisesti haavoittuvaa kallioaluetta ja eri lajin jäkälikköä. Se toimii kulkureittinä ja ekologisena yhteytenä.

A/s-1 ja P-1/s-1 on osoitettu alueeksi, jolla ympäristö säilytetään (/s). Merkinnällä on osoitettu valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaat pihapiirit tai muut merkittävät rakennetun ympäristön kokonaisuudet. Alueen arvokas rakennuskanta ja ympäristö tulee säilyttää. Alueen rakentamista tai muuta maankäyttöä koskevista suunnitelmista tulee pyytää museoviranomaisen lausunto. Alueen täydennysrakentamisessa tulee ottaa huomioon alueen kulttuurihistoriallisesti arvokas luonne siten, että uudisrakentaminen rakennustavaltaan ja sijainniltaan liittyy olemassa olevaan rakennuskantaan ja ympäristöön ja että olemassa olevat kulttuurihistoriallisesti merkittävät rakennukset ja rakenteet, tiestö sekä puusto ja muu kasvillisuus säilyvät.

4.10 VESISTÖT JA VESIEN SUOJELU

VESIALUEET

Vesialueiksi (W) on merkitty Sipoonjoki, jonka yli esitetään siltapaikkojen varaukset. Lisäksi vesialueiksi on merkitty kaavan pohjoisosan kaksi lampea, Taasjärvi ja Grundträsket sekä kaava-aluetta ympäröivät merialueet. Vesialueita on osoitettu kaavassa yhteensä 85 ha.

Vesialueiden kaivamis-, täyttämisen-, ruoppaus- tai muu näihin verrattavissa oleva toimenpide on luvanvaraista siten kuin MRL 128 §:ssä on säädetty. Kaava-alueen pohjoisreunassa on huomioitava vaikutukset Sipoonjoen Natura 2000-alueeseen. Vesialueisiin kohdistuvilla toimenpiteillä ei saa aiheuttaa merkittävää haittaa niille luontoarvoille, joiden suojelemiseksi alue on liitetty osaksi Natura 2000-verkostoa. Rakentamisen aikaista kiintoaineksen ja ravinteiden päätymistä Sipoonlahteen tulee vähentää poistamalla ravinteita ja kiintoainei-

ta hulevesistä suotopadoilla, laskeutusaltailla, kosteikoilla tai näiden yhdistelmillä. Osayleiskaavan Natura-arvioinnissa (kaavan liite nro 8) on kerrottu tarkemmin jokia-alueeseen kohdistuvien vaikutusten lieventämisestä. Lampien ympärillä on säilytetty rakentamaton vyöhyke, jotta vedenlaatu voidaan turvata.

ERITYISALUEET

Yhdyskuntateknisen huollon alueeksi (ET) on esitetty kaavan pohjoisosassa Söderkullantien varrella sijaitseva vedenottamoalue. Alue on kooltaan 1 ha.

HULEVESIEN HALLINTA JA POHJA-VEDET

Hulevesien käsittelyn pääperiaatteet perustuvat hulevesien hallinnan konseptiin (Liite 18). Konsepti on kolmiportainen: tontti- ja korttelikohtaiset ratkaisut, alueiden sisäiset ratkaisut ja puistoalueille sijoittuvat ratkaisut. Hulevesien

4.10 VATTENDRAG OCH VATTENVÅRD

VATTENOMRÅDEN

Sibbo å har anvisats som ett vattenområde (W). Över ån anvisas reserveringar för broar. Vidare har de två träsken i planens norra del, Tasträsk och Grundträsk och de havsområden som omger planens markerats som vattenområden. I planens anvisas sammanlagt 85 ha vattenområden.

Schaktnings-, fyllnings-, muddring-sarbete eller någon annan härmed jämförbar åtgärd får inte vidtas utan tillstånd, såsom föreskrivs i 128 § MBL. Den norra delen av planområdet har betydande konsekvenser för Natura 2000-området vid Sibbo å. Åtgärder som riktar sig till vattenområdena får inte förorsaka betydande skador på de naturvärden för vilkas skyddande området har anslutits till Natura 2000-nätverket. Under byggnadstiden ska avledning- en av sediment och näringsämnen till Sibboviken minimeras genom att

man avlägsnar näringsämnen och sediment från dagvattnet med hjälp av infiltrationsdammar, sedimenteringsbassänger, våtmarker eller kombinationer av dessa. I delgeneralplanens Natura-bedömning (bilaga 8) redogörs närmare för hur konsekvenserna för ån kan lindras. Kring träsken har en obebyggd zon bevarats för att säkra vattenkvaliteten.

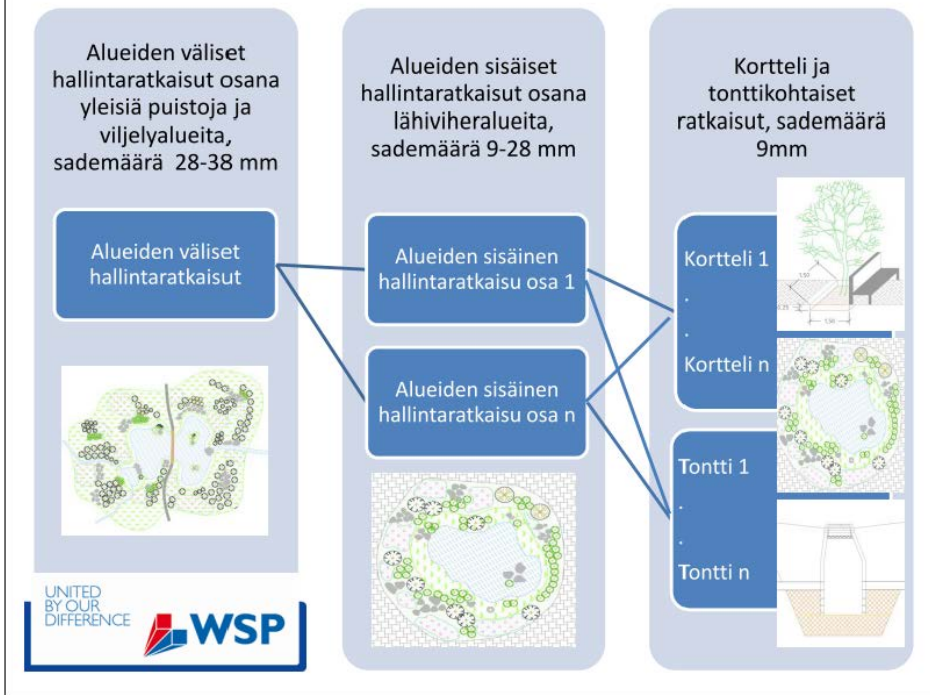
SPECIALOMRÅDEN

Som ett område för samhällsteknisk försörjning (ET) föreslås vattentäktsområdet längs Söderkullavägen i planens norra del. Området uppgår till 1 ha.

DAGVATTENHANTERING OCH GRUNDTVATTEN

Huvudprinciperna för dagvattenhanteringen grundar sig på ett särskilt koncept (Bilaga 18). Konceptet består av tre nivåer: tomt- och kvartersspecifika lösningar, områdesinterna lösningar och lösningar

Hulevesien hallinta konsepti



Kuva 38. Hulevesien hallinnan konseptiin

Bild 38. Koncept för dagvattenhanteringen

johtaminen eri tason ratkaisuiden välillä voi tapahtua hulevesiviemäriä käyttäen tai avo-ojia ja viherpainanteita hyödyntäen. Tiiviimillä alueilla tilankäyttöön liittyen usein johtamisratkaisuksi valikoituu hulevesiviemäri, mutta väljemmillä alueilla suositetaan avonaisia ratkaisuja.

Hulevesien hallinnan kannalta erityyppiset alueet jaetaan neljään: pohjavesialue; tiivis maankäytön alue pohjavesialueiden ulkopuolella; pohjavesialueiden ulkopuolella sijaitseva alava alue, jolle sijoitetaan keskitetyt hulevesien hallintaratkaisut; sekä vedenottamon alue.

Sipoonjokea ympäröivät alueet ovat vedenhankinnalle tärkeää pohjavesialuetta. Hierarkkisen rakenteen lisäksi pohjavesialueiden hulevedet jaotellaan syntyperän mukaan. Tällä alueella pääperiaatteena on vesitaseen ennallaan säilyttäminen ja laadun ylläpitäminen. Katu- ja liikennealueilla syntyvät hulevedet johdetaan pois alueelta. Ei-liikennöidyiltä alueilta ja katoilta johtuvat hulevedet imeytetään suodattamalla mahdollisimman lähellä syntypaikkaa tontti- ja korttelikoh-

taisesti sekä lähialuekohtaisesti. Suodattamalla imeytetään myös kaikki läpäiseviltä pinnoilta syntyvät hulevedet.

Kaavaluonnoskarttaan on merkitty alueella sijaitsevat vedenhankinnalle tärkeät pohjavesialueet (pv).

Alueen rakentamista rajoittavat ympäristönsuojelulain 8 §:n pohjaveden pilaamiskielto. Lisäksi alueella toteutettavissa rakentamisyms. hankkeissa on huomioitava vesilain 3 luvun 2 §. Alue on erityisen merkittävä veden hankinnan ja veden käyttökelpoisuuden säilyttämisen kannalta. Alueella ei ole sallittua sellainen toiminta tai rakentaminen, joka saattaa vaarantaa maaperän laadun tai pohjaveden laadun ja määrän. Uusilla asemakaava-alueilla, joilla maankäyttö muuttuu merkittävästi, pohjavesiolosuhteet on tarvittaessa tarkemmin selvitettävä ja otettava huomioon alueen rakentamisen suunnittelussa. Maalämpöjärjestelmien rakentaminen on kielletty.

Tiiviillä maankäytön alueella pohjavesialueiden ulkopuolella hulevesien hallinta joka toinen vuo-

som förläggs till parkområdena. Dagvattnet kan avledas mellan lösningar på olika nivåer över avlopp eller med hjälp av öppna diken och grön-sänkor. Dagvattenavlopp är ofta det lämpligaste alternativet med tanke på disponering av utrymme i tätare områden, men i glesare områden gynnas öppna lösningar.

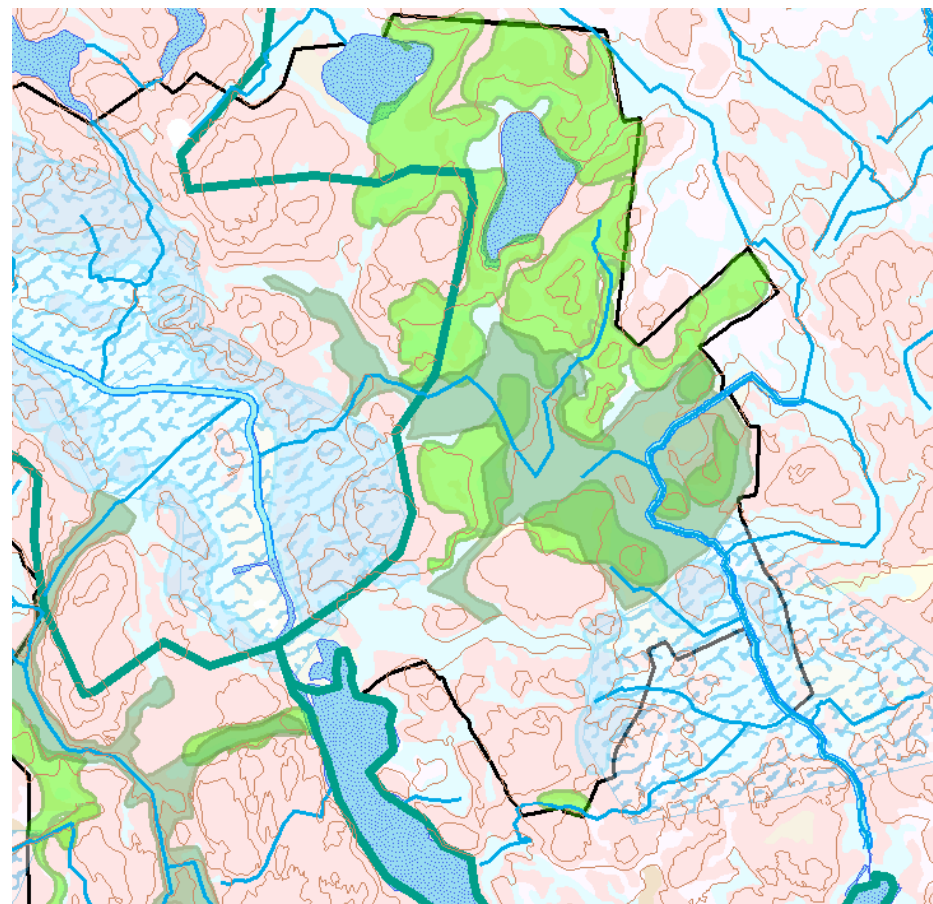
Med hänsyn till dagvattenhanteringen indelas områdena i fyra kategorier: grundvattenområde; tätt markanvändningsområde utanför grundvattensområdet; låglänt område utanför grundvattenområdet, där man kan placera centraliserade lösningar för dagvattenhanteringen; samt vattentäktsovmråde.

De områden som omger Sibbo å är viktiga grundvattenområden för vattenförsörjningen. Förutom den hierarkiska strukturen indelas dagvattnet i grundvattenområdena enligt ursprung. I detta område är huvudprincipen att bevara vattenbalansen och upprätthålla kvaliteten. Det dagvatten som uppkommer i gatu- och trafikområdena avleds bort från dessa. Dagvatten som härrör från icke-trafikerade

områden och tak infiltreras så nära uppkomstplatsen som möjligt specifikt för varje tomt och kvarter samt närområde. Även allt dagvatten som uppkommer på ytor som inte släpper igenom vatten ska infiltreras.

För vattenförsörjningen viktiga grundvattenområden (pv) har markerats på kartan över planutkastet.

Byggandet i området begränsas av 8 § i miljöskyddslagen om förbud mot förorening av mark. Vid byggnadsprojekt och andra projekt ska även 3 kap. 2 § i vattenlagen beaktas. Området är av särskilt stor vikt med hänsyn till vattenförsörjningen och bevarandet av vattnets kvalitet. I området tillåts ingen sådan verksamhet och inget sådant byggande som kan äventyra jordmånens kvalitet eller grundvattnets kvalitet och kvantitet. I de nya detaljplaneområdena, där markanvändningen ändras avsevärt, bör grundvattenförhållandena vid behov utredas mer ingående och tas i beaktande vid planeringen av byggandet. Det är förbjudet att bygga jordvärmesystem.



Kuva 39. Hulevesien hallinnan kannalta erityyppiset alueet: pohjavesialue; tiivis maankäytön alue pohjavesialueiden ulkopuolella; pohjavesialueiden ulkopuolella sijaitseva alava alue, jolle sijoitetaan keskitetyt hulevesien hallintaratkaisut; sekä vedenottamon alue.

Bild 39. Områdesindelningen hänsyn till dagvattenhanteringen: grundvattenområde; tätt markanvändningsområde utanför grundvattensområdet; låglänt område utanför grundvattenområdet, där man kan placera centraliserade lösningar för dagvattenhanteringen; samt vattentäktsovmråde.

si esiintyvän lyhytkestoisen rankkasateen osalta tapahtuu ensisijaisesti tonteilla. Tontti- ja korttelitasolla tärkein hulevesien hallintakeino on huleveden syntymisen vähentäminen eli läpäisevien pintojen riittävä määrä. Hulevesien laajamittainen imeyttäminen ei ole mahdollista kaikissa kortteleissa kallioisesta ja savisesta maaperästä johtuen. Kaavaan on merkitty alueet, joissa on parhaat mahdollisuudet hulevesien viivyttämiseksi tai imeyttämiseksi (hule-alue).

Pohjavesialueella tonttien puhtaiden hulevesien ylivuoto johdetaan useamman korttelin muodostamaan sisäiseen hallintaratkaisuun, josta on ylivuoto keskitettyyn hallintaratkaisuun keskuspuistoon VP-1-alueelle. Katu- ja logistiikka-alueiden vedet johdetaan pohjavesialueen ulkopuolella olevaan keskitettyyn ratkaisuun. Pohjavesialueen ulkopuolella tonttien ylivuodot johdetaan alueiden sisäisiin ratkaisuihin ja edelleen kaikkien katuvesien kanssa keskitettyyn hulevesialueeseen. Keskuspuistossa hulevedet hyödynnetään puistorakentamisessa ja ylläpidetään samalla puiston

läpi kulkevaa puroa.

Suunnittelualueen tiivistyessä osittain hyvinkin tiiviiksi, on varauduttu lumenkaatopaikan sijoittamiseen niin, että kuljetusetäisyydet pysyvät kohtuullisina. Lumien vastaanotopaikka on sijoitettu pohjavesialueen ulkopuolelle paikkaan, josta sulamisvedet eivät suoraan johdu pohjavesialueille.

Jatkosuunnittelussa tulee varmistaa riittävä tilavaraus yleisille alueille esitetyille hulevesien hallintajärjestelmille.

I områden med tät markanvändning utanför grundvattenområdena sker dagvattenhanteringen i första hand på tomterna när det gäller kortvariga störtregn som infaller vartannat år. På tomt- och kvartersnivå är den viktigaste metoden för dagvattenhanteringen att minska uppkomsten av dagvatten, dvs. att se till att det finns tillräckligt med ytor som släpper igenom vatten. På grund av den bergiga och leriga jordmånen är en omfattande infiltrering av dagvattnet inte möjligt i alla kvarter. I planen anges de områden som har de bästa möjligheterna för fördröjning eller infiltrering av dagvattnet (hule).

I grundvattenområdet avleds överströmmande rent dagvatten till en för flera kvarter gemensam intern hanteringslösning, från vilken överströmningen går vidare till en centraliserad anläggning i VP-1-området i centralparken. Vattnet i gatu- och logistikområdena avleds till en centraliserad anläggning utanför grundvattenområdet. Överströmning på tomterna utanför grundvattenområdet avleds till interna lösningar och vidare tillsammans med allt gatu-

vatten till ett centraliserat dagvattenområde. I centralparken utnyttjas dagvattnet vid parkbyggandet och på samma gång upprätthålls bäcken som rinner genom parken.

Allteftersom planeringsområdet byggs delvis mycket tätt har förberedelser gjorts för placeringen av en snötippningsplats så att transportavstånden hålls rimliga. Motagningsplatsen för snö har förlagts utanför grundvattenområdet till en plats där smältvattnet inte direkt rinner ut i grundvattenområdena.

Vid den fortsatta planeringen bör en tillräckligt stor reservering göras för de föreslagna systemen för hantering av dagvattnet.



Kuva 40. Esimerkki hulevesienhallinnasta tontti- ja korttelitasolla.

Bild 40. Exempel på hanteringen av dagvat- ten på tomt- och kvartersnivå

4.11 LIIKENNE- JÄRJESTELMÄ

Sibbesborgin osayleiskaavaluonnoksen liikenteellinen perusratkaisu on eri kulkumuodot salliva, jatkuva katuverkko, joka luo aktiivista kaupunkitilaa ja yhdistää alueen useaan eri suuntaan. Kaikki kulkumuodot huomioiva liikennesuunnittelu tuottaa turvallisen liikenneympäristön, joka houkuttelee myös muulla tavalla kuin autolla liikkumiseen. Keskusta-alueesta tavoitellaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn aluetta. Suurin osa asukkaista voi käyttää päivittäisessä arkielämässään kestäviä liikkumismuotoja, kun palvelut (mukaan lukien joukkoliikenteen pysäkit) sijaitsevat lähellä. Tiivis aluerakenne ja hyvin suunniteltu liikennejärjestelmä kannustavat kestävien kulkumuotojen hyödyntämiseen kaikessa arjen liikkumisessa. Eri kulkumuotojen tasa-arvoinen suunnittelu lisää myös turvallista liikennekäyttäytymistä.

Sibbesborgin katuverkko tarjoaa

ajoneuvoliikenteelle useita reitinvaihtoehtoja, jolloin vältetään ruuhkia. Tavoite toteutuu hyvin liikenteen toimivuustarkasteluissa, lukuun ottamatta aamun huippuuntuntia, kun suurin osa ajoneuvoliikenteestä hakeutuu Sipoonlahden eritasoliittymään. Tästä on tarkemmin kaavaselostuksen liitteessä nro 9. Vaihtoehtoiset reitit moottoritielle ovat lännessä Västerskogissa (noin 3 km etäisyys) ja idässä Hangelbyssä (alle 2 km etäisyys).

Osayleiskaava liittyy seudulliseen liikenneverkkoon nykyisten maanteiden, Porvoonväylän sekä tehokkaan bussijoukkoliikenteen välityksellä. Itämetron suunniteltu jatke Östersundomissa sekä siihen liittyvät vaihtoyhteydet ja liityntäliikenne ovat tärkeässä roolissa. Sibbesborgin osayleiskaava-alue kytkeytyy liikenteellisesti Eriksnäsin osayleiskaava-alueeseen. Eriksnäsin osayleiskaavassa on osoitettu silta-yhteys Sipoonlahden yli Hitåseen ja rantakatu-yhteys Söderkullan suuntaan. Nämä yhteystarpeet on osoitettu vastaavasti myös Sibbesborgin osayleiskaavaluonnoksessa. Pääkatuyhteyksissä huomioidaan

suunniteltu raideliikenneaseman sijainti Porvoonväylän pohjoispuolella, josta muodostuu eri liikennemuotojen yhteinen solmu-kohta. Kaava-alueen kytkeytyminen Nikkilään on heikompi ja toimii Söderkullantien sekä sitä pitkin liikennöivän bussijoukkoliikenteen varassa.

Lähitulevaisuudessa keskeisiä hankkeita liikennejärjestelmän kehittämiseksi on Uuden Porvoontien muuttaminen kaduksi sekä Sipoonlahden eritasoliittymän parantaminen siten, että liittymään toteutetaan lisäksi nopeiden bussiyhteyksien pysäkit.

AJONEUVOLIIKENNE

Sibbesborg on hyvin saavutettavissa henkilöautolla. Helsingistä tai Porvoosta ajettaessa alueelle pääsee joko moottoritietä (vt 7) tai Uutta Porvoontietä (mt 170) pitkin. Sipoon nykyiseen kuntakeskukseen Nikkilään pääsee pohjoiseen vievää Söderkullantietä pitkin. Etelässä sijaitsevaan Sibberborgin alakeskukseen, Eriksnäsiin, on tulevaisuu-

dessa kolme ajoreittiä: molempien nykyisten eritasoliittymien (Sipoonlahden ja Hangelbyn) kautta ja näiden välissä olevan parannetun sillan kautta.

Alueen autoliikenteen toimivuuden ja saavutettavuuden varmistamiseksi Sipoonlahden eritasoliittymä tulee parantaa alueen kehityksen ensivaiheessa. Liittymästä on tehty vuonna 1996 Uudenmaan Tiepiirin toimeksiannosta yleissuunnitelma, jossa ehdotettu liittymäjärjestely arvioitiin kaavatyössä edelleen toimivaksi. Samalla liittymään rakennetaan moottoritietä ajaville pikavuoroille bussipysäkit ja pysäkkien läheisyyteen liityntäpysäköintipaikoja. Sipoonlahden eritasoliittymän toimivuudesta on tarkempi kuvaus kaavaselostuksen liitteessä nro 9.

Tavoitetilanteessa keskustan katuverkko on jatkuva muodostaen rajattua katutilaa tiiviisti kytkettynä ympäröivään kaupunkirakenteseen. Pääkatuja ovat itä-länsisuunnassa moottoritien pohjoispuolella sijaitseva rinnakkaiskatu ja pohjois-eteläsuunnassa Amiraalintiestä etelään aina Eriksnäsiin asti jatkuva pääkatu. Moottoritien rinnakkaiska-

4.11 TRAFIKSYSTEM- ET

Den grundläggande trafiklösningen i utkastet till delgeneralplan för Sibbesborg är ett sammanhängande gatunät som tillåter olika färdmedel, skapar ett aktivt stadsrum och erbjuder förbindelser åt flera olika håll. En trafikplanering där man beaktar alla färd sätt resulterar i en trygg trafikmiljö som lockar folk att röra sig även på andra sätt än med bil. Centrum ska bli ett område där man färdas till fots, med cykel och kollektiva färdmedel. Största delen av invånarna kan använda hållbara färd sätt i vardagen eftersom servicen (inklusive hållplatserna för kollektivtrafiken) är nära. Den täta områdesstrukturen och det välplanerade trafiksystemet uppmuntrar människorna att välja hållbara färd sätt till vardags. En jämlik planering av de olika färd sätten bidrar också till ett säkert trafikbeteende.

Gatunätet i Sibbesborg erbjuder fordonstrafiken flera alternativa rutter, varvid rusning kan undvikas.

Målet uppnås bra i granskningarna av trafikens funktion om man bortser från morgonrusningstimmarna när största delen av fordonstrafiken söker sig till den planskilda korsningen vid Sibboviken. Mer om detta i bilaga 9 till planbeskrivningen. Alternativa rutter till motorvägen finns i väster i Västerskog (på ca 3 km avstånd) och i öster i Hangelby (på mindre än 2 km avstånd).

Delgeneralplanen ansluter sig till det regionala trafiknätet över de befintliga landsvägarna och Borgåleden samt via den effektiva busskollektivtrafiken. Den planerade förlängningen av östmetron i Östersundom och de relaterade bytesförbindelserna och anslutningstrafiken har en viktig roll. Sibbesborgs delgeneralplaneområde ansluter sig trafikmässigt till Eriksnäs delgeneralplaneområde. I delgeneralplanen för Eriksnäs har en broförbindelse anvisats över Sibboviken till Hitå och en strandled i riktning mot Söderkulla. Dessa förbindelsebehov har anvisats på motsvarande sätt även i utkastet till delgeneralplan för Sibbesborg. I huvudgatuförbindelserna beaktas den planerade spårtrafikstationens

läge på norra sidan av Borgåleden, vilken kommer att bli en knutpunkt för flera olika trafikformer. Planområdet har en svagare koppling till Nickby. Den hänger på Söderkullavägen och den busskollektivtrafik som går längs denna.

Inom en snar framtid kommer ändringen av Nya Borgåvägen till gata och förbättringen av den planskilda korsningen vid Sibboviken så att den även får hållplatser för snabba bussförbindelser att vara viktiga projekt för utvecklingen av trafiksystemet.

FORDONSTRAFIKEN

Det är lätt att nå Sibbesborg med personbil. Från Helsingfors eller Borgå kör man till området antingen längs motorvägen (rv 7) eller Nya Borgåvägen (lv 170). Till det nuvarande kommuncentrumet i Sibbo, Nickby, åker man norrut längs Söderkullavägen. Till Eriksnäs, som är Sibbesborgs undercentrum i söder, finns det i framtiden tre alternativa rutter: via de båda nuvarande planskilda korsningarna (Sibboviken och Hangelby) eller över den förbät-

trade bron mellan dessa.

Den planskilda korsningen i Sibboviken bör förbättras i det första utvecklingskedet för att säkerställa tillgängligheten till området och en fungerande biltrafik. År 1996 gjordes en allmän plan för anslutningen på uppdrag av Nylands Vägdistrikt. Det arrangemang som föreslogs i denna plan har i arbetet med delgeneralplanen konstateras fungera alltför. På samma gång byggs hållplatser för de expressbussar som kör på motorvägen och infartsparkeringsplatser i närheten av hållplatserna. I bilaga 9 till planbeskrivningen redogörs närmare för den planskilda korsningens funktion.

Målbilden för centrum är ett kontinuerligt gatunät som skapar ett avgränsat gaturum med tät koppling till den omgivande stadsstrukturen. Parallellgatan som går i östlig-västlig riktning på motorvägens norra sida och huvudgatan som går i nordlig-sydlig riktning söderut från Amiralsvägen ända till Eriksnäs är huvudgatorna i området. Parallellgatan till motorvägen följer nuvarande Sandbackavägen. Förlängningen av Amiralsvägen till södra sidan av Nya

tu mukailee nykyistä Hiekkamäentietä. Amiraalintien jatke Uuden Porvoontien eteläpuolelle ylittää Porvoonväylän nykyisen Läntisen Hangelbyntien ylikulkukäytävän kohdalla tai sen läheisyydessä. Tämä uusi pohjois-eteläsuuntainen katu-yhteys on määritetty kaavassa kaupakaduksi, joka tarkoittaa aktiivista katutilaa kivijalkatoimintoinen ja kadunvarsipysäköintipaikkoineen.

Tärkein nykyinen pohjois-eteläsuuntainen alueen läpikulkutie, Eriksnäsintie, esitetään muutettavan kaduksi. Sen poikkileikkaus säilyy ennallaan, sillä tiessä kiinni olevat suojeltavat rakennukset estävät tien leventämisen. Siten sen nykyinen rooli liikenteen pääyhteytenä muuttuu vähäisemmäksi ja Eriksnäsintien jatke rakennetaan uuteen paikkaan, nykyisen tien itäpuolelle. Uusi Eriksnäsintien jatke ei ole mahdollista rakentaa Uudelle Porvoontielle haastavien maastonmuotojen vuoksi, joten se kaartuu itään ja liittyy uudelle kauppakadulle.

Pääkadut on mitoitettu joukkoliikenteelle. Pääkatujen pystygeometria on suunniteltu siten, että maksimikaltevuus on 7 %. Liittymissä ja

bussipysäkeillä kaltevuus on enintään 2 %. Keskustan katuverkko on suunniteltu palvelemaan keskustaan tulevia toimintoja. Kuitenkin siten, että välttämättä autolla ei ole se lyhin ja helpon reitti Sibbesborgin sisäisillä matkoilla. Kaavassa on pyritty edistämään kävelyä ja pyöräilyä suunnittelemalla näiden reitit mahdollisimman suoriksi. Alueen haasteellisen pystygeometrian vuoksi kaikki kaavassa esitetyt kevyen liikenteen yhteydet eivät ole esteettömiä. Kohtuullisen kiertoreitin avulla pääsee myös esteettömästi.

Keskusta-alue rajautuu pohjoisessa Uuteen Porvoontiehen, joka on tarkoitus muuttaa pääkaduksi. Tämä hallinnollinen muutos on ajankohtainen, kun tien ympärille suunnitellut keskustahankkeet toteutuvat. Osayleiskaava-alueen muita pääkatuja ovat moottoritien eteläpuolella oleva rinnakkaiskatu sekä Söderkullan nykyistä keskustaa ympäröivät Amiraalintie ja Söderkullantie. Myös Söderkullantie on tarkoitus muuttaa tulevaisuudessa kaduksi Söderkullan alueella.

Katuverkko rakentuu alueelle vaihteittain ja se kytkeytyy

ympäröivän maankäytön vaihteittain toteutumiseen. Tästä on tarkempi kuvaus kaavaselostuksen liitteessä nro 19. Keskustan katuverkon liikenteellinen toimivuus on kohtuullisen hyvä, myös ruuhka-aikana. Liikenteen toimivuudesta on tarkempi kuvaus kaavaselostuksen liitteessä nro 9.

JOUKKOLIIKENNE

Sibbesborgista tavoitellaan pikku-kaupunkimaista, omavaraista aluetta, jonka rakentuminen tukeutuu toimivaan julkiseen liikenteeseen. Joukkoliikenteen palvelutasoa on mahdollista parantaa nykyisestä maankäytön lisääntyessä ja tiivistyessä. Alueelle tavoitellaan asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. Sekoittuneet toiminnot parantavat joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Vaihteisuus on tärkeässä osassa Sibbesborgin toimivaa joukkoliikennettä. Ennen raideliikenteen toteutumista Sibbesborgiin alue tukeutuu bussiliikenteeseen. Alkuun runkolinjana ovat Uutta Porvoon-

tietä kulkevat bussivuorot sekä moottoritietä kulkevat pikavuorot välillä Porvoo-Helsinki. Näiden vuorotiheys on riittävän kilpailukykyinen, vaikka itse alueen kehittyminen olisi vasta alkutekijöissä. Jotta pikavuorot palvelisivat myös Sibbesborgin asukkaita ja työntekijöitä, Sipoonlahden eritasoliittymään on rakennettava bussipysäkit ja sen läheisyyteen on lisättävä liityntäpysäköintipaikkoja autoille ja pyörille. Sibbesborgin vaihteittain toteutuva katuverkko ja Eriksnäsintien tuleva kevyen liikenteen väylä parantavat pysäkkien saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Muualle kuin Helsinkiin suuntautuvien matkojen osuus on vähäisempää eikä näille ole alkuvaiheessa mahdollista tarjota henkilöauton kanssa kilpailukykyistä joukkoliikenteen palvelutasoa.

Kun itämetro on laajentunut Östersundomiin, Sibbesborgin joukkoliikenteen hyvä palvelutaso perustuu metron liityntäbussilinjastoon. Henkilöautolle kilpailukykyinen liityntälinjasto tulevalle metroasemalle tarkoittavat tiivistä vuoroväliä ja lyhyttä kävelymatkaa pysäkillä. Se on mahdollista toteuttaa, kun

Borgåvägen går över Borgåleden vid den nuvarande överfarten vid Västra Hangelbyvägen eller i närheten av denna. Denna nya gatuförbindelse i nordlig-sydlig riktning har i planen definierats som en affärgata, vilket innebär att gatan har ett aktivt gatuumråde med kvartersfunktioner på lägsta våningarna och parkeringsplatser längs gatorna.

I planen föreslås att den viktigaste nuvarande genomfartsvägen i nordlig-sydlig riktning, Eriksnäs vägen, ändras till gata. Genoms kärningen är oförändrad, eftersom vägen kantas av skyddade byggnader och därför inte kan breddas. Vägen får en mindre roll som huvudförbindelse för trafiken och förlängningen av Eriksnäs vägen byggs på en ny plats öster om den nuvarande vägen. Den nya förlängningen av Eriksnäs vägen kan inte byggas till Nya Borgåvägen på grund av de svåra terrängformererna, utan den gör en krok österut och ansluter sig till den nya affärgatan.

Huvudgatorna har dimensionerats för kollektivtrafiken. Huvudgatornas profil har planerats så att den maximala lutningen är 7 %. I anslutningar och på busshållplatser är lutningen

högst 2 %. Gatunätet i centrum har planerats så att det tjäna de funktioner som kommer att förläggas till centrum – dock så, att det inte nödvändigtvis inte är med bil som man tar den kortaste och enklaste vägen när man rör sig inom Sibbesborg. I planen har man strävat efter att främja den lätta trafiken genom att planera cykel- och gångbanorna som så raka rutter som möjligt. På grund av områdets utmanande profil har inte alla föreslagna cykel- och gångbanor kunnat göras lättillgängliga. Via en rimlig omväg kan man dock kringgå hindren.

Centrumområdet gränsar i norr till Nya Borgåvägen, som det är tänkt att ska ändras till huvudgata. Denna förvaltningsmässiga ändring blir aktuell när de centrumprojekt som planerats kring vägen genomförs. Parallellgatan på södra sidan av motorvägen och Amiralsvägen och Söderkullavägen, som idag går kring Söderkulla centrum, är andra huvudgator i delgeneralplaneområdet. I framtiden är avsikten att även ändra Söderkullavägen till gata i Söderkullaområdet.

Gatunätet byggs upp i etapper och

kopplas till det etappvisa genomförandet av den omgivande markanvändningen. Detta beskrivs närmare i bilaga 19 till planbeskrivningen. Trafiken fungerar tämligen bra i gatunätet i centrum, även under rusningstiderna. Trafikens funktion beskrivs närmare i bilaga 9 till planbeskrivningen.

KOLLEKTIVTRAFIK

I Sibbesborg eftersträvas en småstadslignande, självförsörjande miljö. Bygandet ska stödja sig på en fungerande kollektivtrafik. Kollektivtrafikservicen kan förbättras allteftersom den nuvarande markanvändningen ökar och förtätas. Invånare, arbetsplatser och service lockas till området. De blandade funktionerna förbättrar verksamhetsbetingelserna för kollektivtrafiken.

Det etappvisa genomförandet är en nyckelfaktor för en fungerande kollektivtrafik i Sibbesborg. Framtills dess att spårtrafiken startar stödjer sig Sibbesborg på busstrafiken. Stomlinjen utgörs av busstu-

erna längs Nya Borgåvägen samt expressturerna på motorvägen mellan Borgå och Helsingfors. Turfrekvensen är tillräckligt konkurrenskraftig även om utvecklingen av själva området bara skulle vara i början. För att expressturerna även ska ge service åt invånarna och arbetstagarna i Sibbesborg, bör den planskilda anslutningen vid Sibboviken förses med busshållplatser. I närheten av dem behövs infartsparkeringsplatser för bilar och cyklar. Det etappvisa genomförandet av gatunätet i Sibbesborg och cykel- och gångbanan som byggs längs Eriksnäs vägen gör det lättare promenera eller cykla till hållplatserna. Andelen resor som går i andra riktningar än till Helsingfors är mindre och för dessa är det till en början inte möjligt att tillhandahålla kollektivtrafik på en nivå som är konkurrenskraftig i förhållande till personbilstrafiken.

När östmetron har utvidgats till Östersundom kommer en bra servicenivå på kollektivtrafiken i Sibbesborg att byggas på ett linjenät av anslutningsbussar till metron. En tät turfrekvens och korta promenadavstånd till hållplatserna gör att anslut-

Sibbesborgin asukas- ja työpaikkamäärä on kasvanut keskustassa tiiviissä kaupunkirakenteessa ja bussireittien pituus lyhenee Helsingin päässä. Tämä helpottaa myös Helsingin bussiterminaalien (Kamppi ja Itäkeskus) ruuhkaa. Sakarimäen metroasemasta suunnitellaan Östersundomin joukkoliikenteen terminaalia, jossa bussista vaihdetaan metroom. Metro tarjoaa suoran raideyhteyden Östersundomista Helsingin keskusta ja edelleen Espoon Matinkylään ja jatkossa Kivenlahteen.

Muualle kuin metroradan varteen suuntautuvien matkojen osalta, seudun muu kehittyminen ja siten joukkoliikenteen runkoverkon laajentuminen parantavat myös Sibbesborgin tilannetta. Jokeri 3 on suunniteltu Östersundomista Helsinki-Vantaan lentokentälle ja siitä edelleen länteen. Pohjoiseen ja itään suuntautuvien matkojen osalta joukkoliikenne palvelee kohutuullisen hyvin bussilinjaston avulla, mihin Sibbesborgin asukas- ja työpaikkamäärä on riittävä.

Sibbesborgin keskustan kaupunkirakenne ja sitä palveleva

katuverkko on suunniteltu siten, että aluetta palvelevat bussit ajavat pääkatuja pitkin, mikä lisää joukkoliikenteen käytettävyyttä. Joukkoliikenteen pääkadut ovat pohjois-eteläsuunnassa oleva uusi kauppakatu, Eriksnäsintie ja Söderkullantie sekä itä-länsisuunnassa oleva moottoritien rinnakkaiskatu ja Uusi Porvoontie. Bussit saapuvat alueelle Eriksnäsistä Kalkkirannantietä ja Eriksnäsintietä, idästä ja lännestä pääosin Uutta Porvoontietä ja pohjoisesta Söderkullantietä. Ehdotus bussilinjastosta on tarkemmin kuvattuna kaavaselostuksen liitteessä nro 9. Alueen joukkoliikennereitit ja bussipysäkkien paikkoja tullaan tarkentamaan myöhemmin HSL:n joukkoliikennesuunnittelun yhteydessä.

Tavoitetilanteessa Sibbesborgia palvelee itä-länsisuuntainen raideyhteys, joka mahdollistaa joukkoliikenteen erinomaisen palvelutason alueelle. Tätä runkoyhteyttä täydentävät seudun muut joukkoliikenteen runkoyhteydet raideyhteyden solmukohdissa sekä bussilinjasto. Metrovaihtoehdosta on tehty esiselvitys, joka valmistui vuonna 2013. Östersundomin yleiskaavassa

ningstrafiken är konkurrenskraftig i förhållande till personbilarna. Det här blir möjligt när antalet invånare och arbetstillfällen har stigit i den täta stadsstrukturen i centrum av Sibbesborg och längden på bussturerna förkortas i Helsingfors. Detta underlättar rusningen även på bussterminalerna i Helsingfors (Kampen och Östra centrum). Metrostationen i Zachrisbacken planeras som en terminal för kollektivtrafiken i Östersundom, där man byter från buss till metro. Metron erbjuder en rak spårförbindelse från Östersundom till Helsingfors centrum och vidare till Mattby och senare även Stensvik i Esbo.

När det gäller resor som inte företas till platser längs metrobanan, kommer den övriga regionutvecklingen och utvidgningen av stomnätet för kollektivtrafiken att förbättra läget även i Sibbesborg. Joker 3 har planerats från Östersundom till Helsingfors-Vanda flygplats och vidare västerut. För resor som går norrut och österut ger kollektivtrafikens tämligen bra service med det busslinjenät som antalet invånare och arbetstillfällen i Sibbesborg ger underlag för.

Stadsstrukturen i Sibbesborgs centrum och gatunätet som tjänar centrum har planerats så att bussarna kör längs huvudgatorna, vilket förbättrar tillgängligheten till kollektivtrafiken. Den nya affärgatan i nordlig-sydlig riktning, Eriksnäsvägen och Söderkullavägen samt parallellgatan till motorvägen i östlig-västlig riktning och Nya Borgåvägen är huvudgatorna för kollektivtrafiken. Från Eriksnäs anländer bussarna längs Kalkstrandsvägen och Eriksnäsvägen, österifrån och västerifrån längs Nya Borgåvägen och norrifrån längs Söderkullavägen. Förslaget till busslinjenät beskrivs närmare i bilaga 9 till planbeskrivningen. Kollektivtrafiken och placeringen av busshållplatserna kommer att preciseras senare i samband med HRT:s planering av kollektivtrafiken.

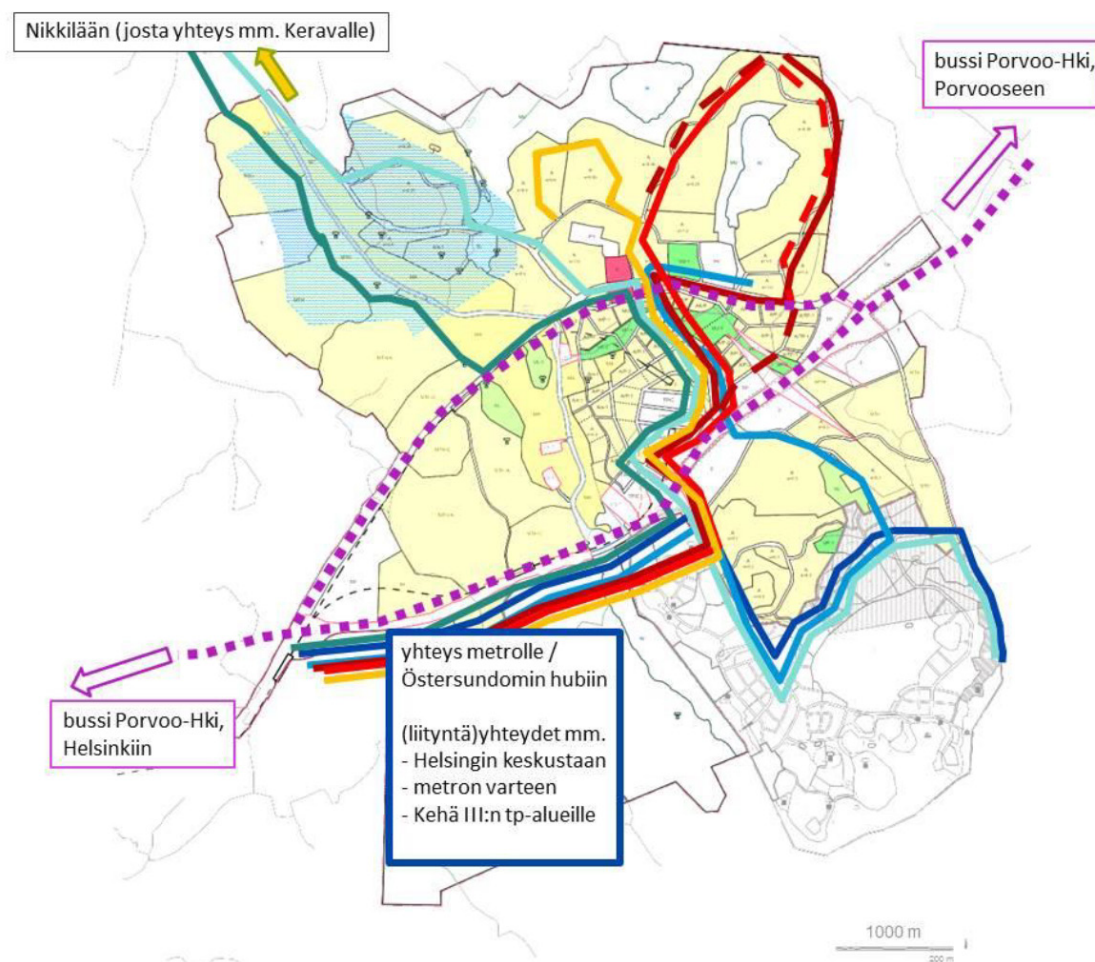
I det läge som satts upp som mål har Sibbesborg en spårförbindelse i östlig-västlig riktning som gör att kollektivtrafiken kan uppnå en utmärkt servicenivå. Denna stomförbindelse kompletteras av stomförbindelserna för den övriga kollektivtrafiken vid spårtrafikens knutpunkter samt ett busslinjenät. År 2013 gjordes en förutredning om

metroalternativen. I generalplanen för Östersundom görs förberedelser även för förbättringar av den kollektiva tvärtrafiken genom regionen. Planen har en reservering för spårvagnslinjen Joker 3, som bl.a. skulle gagna förbindelserna från Sibbesborg till Helsingfors-Vanda flygplats.

Målet är att öka den relativa andelen av hållbara färd sätt, såsom andel av kollektivtrafiken och att färdas till fots och med cykel. De trafikmässiga konsekvensbedömningarna i bilaga 9 grundar sig på dagens färd beteende eftersom den regionala trafikmodellen för Helsingforsregionen har använts som metod för bedömningen. Därför iakttar de färd sätt som förutspås för Sibbesborg den nuvarande fördelningen av färd sätten i Helsingforsregionen.

FOTGÄNGAR- OCH CYKELTRAFIK

Cykel- och gångbanorna utgör ett eget nätverk som i huvudsak separerats från biltrafiken. Nätverket samlar de viktigaste funktionerna i



Kuva 41. Ehdotus bussilinjastosta on tarkemmin kuvattuna kaavaselostuksen liitteessä nro 9.

Bild 41. Förslaget till busslinjenät beskrivs närmare i bilaga 9 till planbeskrivningen.

varaudutaan myös seudun poikittaisen joukkoliikenteen parantamiseen. Kaavassa on varaus Jokeri 3 -pikaraitiolinjalle, joka palvelisi mm. yhteyksiä Sibbesborgista Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Tavoitteena on, että kestävien liikku-
mismuotojen kuten joukkoliikenne,
pyöräily ja kävely suhteellinen
osuus kasvaa. Liitteessä 9 esitetyt
liikenteelliset vaikutustarkastelut
perustuvat nykyiseen liikkumiskäyt-
täytymiseen, sillä menetelmänä on
käytetty Helsingin seudun liikenne-
mallia. Siten Sibbesborgiin en-
nustettu kulkumuoto noudattelee
Helsingin seudun nykyisiä kulkumuoto-osuuksia.

JALANKULKU JA PYÖRÄILY

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet muodostavat pääasiassa autoliikenteestä erotetun verkoston, joka yhdistää tärkeimmät toiminnot toisiinsa Sibbesborgin keskusta-alueella sekä yhdistää alueen naapurialueisiin, mm. Eriksnäsiin. Nämä reitit mahdollistavat nopeat sisäiset yhteydet mm. alueen palveluille.



Tavoitteena on, että Sibbesborgin sisäisillä matkoilla oman auton käyttö on mahdollista, mutta se ei olisi se järkevin liikkumisvaihtoehto.

Kaduille on mitoitettu molemmin puolin jalkakäytävät, mikä edistää kävelyn houkuttelevuutta ja aktiivista katutilaa. Vilkasliikenteisille kaduille on varattu myös oma tila pyöräilijöille. Virkistysalueilla kevyen liikenteen reitit ovat jatkuvia ja ne ovat osa kävelyn ja pyöräilyn verkkoa.

Kaupunkimaisessa ympäristössä katu ylitetään suojateitse. Moottoritien halkaisevaa estevaikutusta vähennetään kevyen liikenteen alkukujen ja siltojen avulla. Kaavauonnoksessa on esitetty neljä yhte-

ystarvetta kävelijöille ja pyöräilijöille Sipoonjoen ylitse. Kaksi näistä on jo olemassa olevia siltoja. Uudet kevyen liikenteen sillat on sijoitettu Uuden Porvoontien ja Porvoonväylän väliin.

PYSÄKÖINTI

Pysäköinti järjestetään perinteisenä kadunvarsipysäköintinä ja korttelialueilla rakenteellisenä pysäköintinä. Alueen toteuttamisen loppuvaiheessa myös erillinen laitospysäköinti tulee kysymykseen. Pysäköinnin ohjaamisessa on keskeistä määrittää enimmäismäärä, joka on hyväksyttävää sijoittaa maan pinnalle siten, että lähi-

ympäristön viihtyisyys ei kärsi. Maan alle sijoitettavan pysäköinnin määrää ei ole tarvetta rajoittaa millään tavoin.

VESILIIKENNE JA VENESATAMAT

Sipoonjoen suistoalueella sijaitsee nykyisin Joensuun venesatama. Uusia venesatama-alueita on osoitettu joen itärannalle kaksi kappaletta. Veneilytoimintaa rajoittaa Porvoonväylän sillan alikulkukorkeus. Laajemmat pienvenesatamat sijoittuvat Eriksnäsin osayleiskaava-alueelle. Venesatamien yhteyteen saa sijoittaa veneilyä palvelevia kaupallisia toimintoja. Veneiden talvisäilytykselle on varattu alueita Joensuun venesataman alueella. Talvisäilytykselle on lisäksi tilaa Porvoonväylän vieressä sijaitsevilta yritys- ja teollisuusalueilla. Vesi-joukkoliikenteen laajentaminen ja palvelutason parantaminen Sipoon saaristossa on tavoitteellista. Pysäköinnille varataan tilaa mahdollisuuksien mukaan rannasta ja rantakatuja varrelta.

centrum av Sibbesborg och kopplar området till grannområdena, bl.a. Eriksnäs. Cykel- och gångbanorna gör att de interna förbindelserna är snabba, t.ex. till servicen. Målet är att man ska kunna använda egen bil när man färdas inom Sibbesborg, men att det inte skulle vara det förnuftigaste alternativet att färdas.

Trottoarer har planerats till båda sidorna av gatorna, vilket gör det enkelt att ta sig fram till fots. Trottoarerna bidrar också till uppkomsten av ett aktivt gaturum. Livligt trafikerade gator får också en egen bana för cyklister. I rekreationsområdena är lätttrafiklederna sammankopplade. De är en del av nätverket för fotgängare och cyklister.

I den stadlika miljön korsar man gatorna över skyddsvägar. De hinder som motorvägen ställer mitt i området minskas med hjälp av underfarter och broar. I planutkastet föreslås fyra förbindelsebehov över Sibbo å för fotgängare och cyklister. Två av dessa är redan befintliga broar. De nya broarna för den lätta trafiken har placerats mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden.

PARKERING

Parkeringen arrangeras som traditionell parkering längs gatan och som parkering i konstruktioner inom kvartersområdena. I den sista fasen av områdets genomförande kan även en separat parkeringshall komma i fråga. Vid styrningen av parkeringen är det viktigt att fastställa den maximala omfattning som kan accepteras för placering under marken utan att trivseln i näromgivningen blir lidande. Hur stor del av parkeringen som kan placeras under marken behöver inte begränsas på något sätt.

SJÖTRAFIK OCH BÅTHAMNAR

Joensuu båthamn ligger inom Sibbo ås deltaområde. Två nya områden för båthamnar har anvisats till östra åstranden. Båtverksamheten begränsas av höjden på bron över Borgåleden. Större småbåtshamnar förläggs till Eriksnäs delgeneralplaneområde. I anslutning till båthamnarna är det tillåtet att placera kommersiella funktioner som tjänar båtfarare. Vid Joensuu båthamn har

områden reserverats för vinterförvaring av båtar. Plats för vinterförvaring finns dessutom i företags- och industriområdena intill Borgåleden. Att utvidga kollektivtrafiken till sjöss och förbättra servicenivån i Sibbo skärgård är viktiga mål. För parkering reserveras utrymme i mån av möjlighet på stranden och längs strandgatorna.



Kuva 43./ Bild 43.