

PLANSTOMME FÖR SÖDERKULLA

Beskrivning

8.12.2025



Innehåll

1.	BAKGRUND	5
1.1	Utgångspunkter och mål	5
1.2	Arbetsgruppen	6
1.3	Planstommens förhållande till planeringssystemet för områdesanvändning	6
1.4	Viktiga planer och program som styr arbetet	7
2.	PROCESSEN FÖR FRAMTAGANDET AV PLANSTOMMEN	8
2.1	Deltagande	8
2.1.1	Workshop om utgångsdata	8
2.1.2	Kartenkät på webben för invånare och intressenter	8
2.1.3	Resultat från invånarenkäten i anslutning till Generalplan för Sibbo 2050	13
2.1.4	Möte för växelverkan 1: Alternativa scenarier	14
2.1.5	Aftonskola för beslutsfattare 1: Alternativa scenarier	16
2.1.6	Samarbetsmöte för kommunens sakkunniga	17
2.1.7	Möte för växelverkan 2: Presentation av förslaget till planstomme	17
2.2	Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen	18
3.	UTGÅNGSPUNKTER	19
3.1	Planeringsområdets läge	19
3.2	Planläggningssituation	21
3.2.1	Landskapsplan	21
3.2.2	Generalplan	24
3.2.3	Detaljplan	28
3.3	Befolkning och befolkningsutveckling	30
3.4	Markägoförhållanden	31
3.5	Byggnadsbeståndet och tätortsstrukturen	33
3.6	Arbetsplatser	34
3.7	Servicenätet	37
3.7.1	Det kommersiella servicenätet	37
3.7.2	Bildningsutskottets tjänster	42
3.8	Trafik och mobilitet	45
3.8.1	Väg- och gatunät	45
3.8.2	Trafikmängder	47

3.8.3	Gång och cykling	51
3.8.4	Kollektivtrafik	53
3.8.5	Trafiksäkerheten	55
3.9	Landskap och kulturmiljö	56
3.10	Naturvärden och ekologiska förbindelser	58
3.11	Grönnätet	60
3.12	Det kommunaltekniska nätet	62
3.13	Ramvillkor för byggandet	64
3.13.1	Jordmån, byggbarhet	64
3.13.2	Grundvatten	65
3.13.3	Buller och vibration	66
3.13.4	Förorenad mark	67
4.	UTVECKLINGSBEHOV OCH MÅL	69
4.1	Mål som ställts av kommunen	69
4.1.1	Samhällsstruktur och markanvändning	70
4.1.2	Trafik och mobilitet	71
4.1.3	Service och näringar	71
4.1.4	Grönnätet	72
4.2	Intressenternas mål	73
4.3	Trender	73
5.	SCENARIER	76
5.1	Principer för att skapa alternativ	76
5.2	Beskrivning av alternativen	77
5.2.1	Scenario 1	77
5.2.2	Scenario 2	78
5.3	Alternativens konsekvenser	80
5.4	Granskning av trafikmodellerna	85
5.5	Grunden för valet av alternativ	87
6.	PLANERINGSLÖSNINGEN I PLANSTOMMEN FÖR SÖDERKULLA	88
6.1	Planstommens centrala innehåll och framställningssätt	88
6.2	Markanvändning	89
6.3	Trafiknätet	91
6.4	Grönnätet	92
6.5	Lösningen i olika delområden	93
7.	KONSEKVENSER AV PLANSTOMMENS GENOMFÖRANDE	97

7.1	Beredskap för tillväxt	97
7.2	Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet	98
7.3	Konsekvenser för trafiken	99
7.4	Konsekvenser för grönnätet	101

Bilagor

Bilaga 1, resultat från invånarenkäten

Bilaga 2, bedömning av olika scenariers konsekvenser

Bilaga 3, hållbar samhällsstruktur

Bilaga 4, typtvärsektioner av farleder

Bilaga 5, plan för grönområden

1. BAKGRUND



Figur 1.1. Flygfoto över Söderkullas centrum. Foto © Röni-Bild Ab

1.1 Utgångspunkter och mål

Enligt Generalplan för Sibbo 2025 ska Söderkullaområdet utvecklas kraftigt. Sibbesborgs och Eriksnäs delgeneralplaner har varit under arbete i området. En delgeneralplan för Sibbesborg började utarbetas 2012. Utkastet till delgeneralplan för Sibbesborg var framlagt 12.1-4.3.2015. En delgeneralplan för Eriksnäs började utarbetas 2010. Det korrigerade förslaget till delgeneralplan för Eriksnäs var framlagt 12.1-4.3.2015.

År 2023 beslöt kommunen fortsätta planeringen av Sibbesborg och Eriksnäs i form av en planstomme i stället för delgeneralplanering.

Syftet med planstommen för Söderkulla är att skapa en delgeneralpanelik helhetsbild som styr detaljplaneringen av den framtida markanvändningen i Söderkulla och Eriksnäs. I planstommen visas de viktigaste principerna för utvecklingen av tätortsstrukturen, såsom framtida tillväxtområden, trafiknätet och nätverket av rekreationsområden. I planstommar är mållåret 2040.

Material från arbetet med delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs ger underlag för lösningen i planstommen. Lösningarna för markanvändningen kommer att uppdateras för att motsvara de nya målen. Vidare kommer beteckningarna för områdesreserveringarna att göras generellare för en flexibel utveckling och med beaktande av framtida behov.

Planeringsområdet omfattar ca 18 kvadratkilometer. Ovan en flygbild över området (Figur 1.1.).

1.2 Arbetsgruppen

Följande företrädare för Sibbo kommun har medverkat i framtagandet av planstommen: planläggningschef Eric Roselius, planläggningsarkitekt Dennis Söderholm, planläggare Henna Malinen, planläggare Pieta Kupiainen (till 3/2024), generalplanläggare Mika Norppa, trafikplanerare Emeliina Kortesianiemi, planläggare Niina Tittanen, planläggare Jaakko Heikkilä, planläggare Kiara Pashley, planläggningsexpert Nele Korhonen samt kommunteknisk chef Sami Palmu.

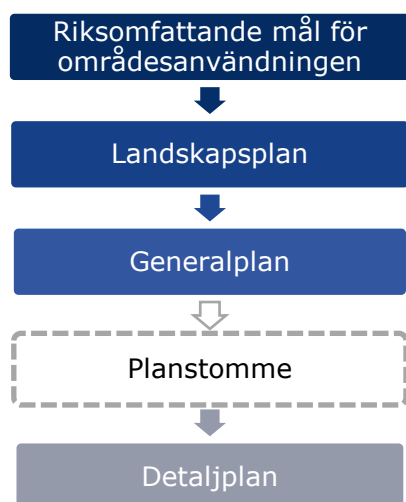
Vid Ramboll Finland har projektchef Jarkko Kukkola (stadsplanering, planläggning), planerare Laura Jalonen (planläggning, geografisk information), planerare Else Luotinen (stadsplanering, layout, illustrationer), sakkunnig Katariina Peltola (landskap, rekreation och grönnätverk), sakkunnig Jukka Räsänen (mobilitet och transport), sakkunnig Teemu Tontti (mobilitet och transport), sakkunnig Valtteri Vuorio (mobilitet och transport), planerare Topi Jormalainen (trafikplanering), sakkunnig Sami Ruotsalainen (närings, handel och service), Juho Renvall (växelverkan och delaktiggörande), planerare Sofia Savikuja (arkitektur), sakkunnig och kvalitetssäkrare Iris Broman samt vice projektchef Sasu Alasentie (stadsplanering, arkitektur) deltagit i arbetet.

1.3 Planstommens förhållande till planeringssystemet för områdesanvändning

Systemet för planering av områdesanvändningen enligt lagen om områdesanvändning (§ 4) omfattar fyra nivåer: riksomfattande mål för områdesanvändningen (RMO), landskapsplan, generalplan och detaljplan. Varje nivå i planeringssystemet har en egen uppgift. Den grundläggande tanken är att en plans styrande verkan och exakthet preciseras när man går från en högre till en lägre plannivå.

Planstommen för Söderkulla placerar sig mellan generalplanenivå och detaljplanenivå och kompletterar således planhierarkin. I arbetet med planstommen strävar man samtidigt efter att ta fram en bild av markanvändningen i Söderkulla som helhet och sätta fingret på eventuella behov av detaljplaneändringar.

Planstommen för Söderkulla har inga rättsverkningar och utarbetandet av den är en förenklad process jämfört med en plan med rättsverkningar. Lösningarna i planstommen är riktgivande och målinriktade.



1.4 Viktiga planer och program som styr arbetet

Arbetet med planstommen styrs av olika planer och program. Dessutom finns det flera utredningar och annat utgångsmaterial som är viktiga för arbetet.

På landskapsnivå styrs arbetet med planstommen av gällande landskapsplaner, dvs. **etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen** och **landskapsplanen för Östersundom**, vilka bägge ingår i helheten Nylandsplanen 2050

Generalplan för Sibbo 2025, som täcker hela kommunen, har styrt arbetet med planstommen till den del planlösningarna har varit aktuella.

Generalplan för Sibbo 2050, som också omfattar hela kommunen, började utarbetas i slutet av 2022. Materialet för generalplanen (bl.a. strukturmodellsyntesen) samt de utredningar som ska göras inför generalplanen (bl.a. om landskapet och naturen) är centralt utgångsmaterial för planstommen för Söderkulla.

För planstommen används i tillämpliga delar **generalplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs** som var under arbete tidigare men som avbrutits samt de bilagor som hörde samman med planerna. Som underlag för planstommen används det preliminära förslaget till delgeneralplan för Sibbesborg som utarbetades åren 2019–2020 och det korrigerade planförslaget för Eriksnäs från år 2015.

Syftet med **Sibbo kommuns strategi 2022–2025** har varit att visa vägen för kommunens utveckling under den senaste fullmäktigeperioden med utgångspunkt i nuläget och i den större framtida utvecklingsbilden. I Sibbo strategi 2022–2025 fastställs bl.a. ett årligt tillväxtmål på 500 personer, där hälften av det bostadsbyggande som möjliggörs av tillväxten genomförs som småhus. Enligt strategin vill Sibbo utvecklas från en kommun med två tätortscentrum till en kommun med tre tätortscentrum (Söderkulla–Nickby–Tallmo). Ett centralt mål i strategin är att bygga en gång- och cykelled mellan Nickby och Söderkulla. Som mål har också fastställts bl.a. att en interaktiv planstomme för Söderkulla, snabba bussförbindelser från Söderkulla mot väst samt en busshållplats och anslutningsparkering vid motorvägen i Söderkulla.

Sibbo kommuns planlägningsprogram är ett handlingsprogram på medellång sikt för markanvändningen i Sibbo. I planlägningsprogrammet ges riktlinjer för insatsområdena och de viktigaste uppgifterna inom planeringen och planläggningen under de närmaste årligen åren. Planstommen för Söderkulla togs med i Sibbo planlägningsprogram 2021 och inleddes i slutet av 2023 i enlighet med planlägningsprogrammet 2023–2025.

Annat viktigt material är bland annat:

- Gällande detaljplaner
- Granskning av trafiken i Söderkulla (Sitowise 2021)
- Sibbo kommuns servicenätsplan om tjänster som lyder under bildningsutskottet, utkast 28.11.2023
- Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo (WSP 2021)
- Områdesvisa dagvattenplaner i Sibbo: Söderkulla, Ramboll 2024
- Målsatt nätverk för cykling, utkast 18.7.2025
- Målsatt nätverk för biltrafik, utkast 22.5.2025

2. PROCESSEN FÖR FRAMTAGANDET AV PLANSTOMMEN

2.1 Deltagande

2.1.1 Workshop om utgångsdata

I början av arbetet hölls en workshop om utgångsdata med kommunens styrgrupp. Arbetet utfördes med hjälp av Mural-plattformen på distans. På workshopen behandlade man planeringsprinciperna för planstommen och dimensioneringen av befolkningen. Med hjälp av kartor granskade man den nuvarande situationen i fråga om generalplaneringen och bedömde planernas aktualitet.

2.1.2 Kartenkät på webben för invånare och intressenter

I början av planarbetet genomfördes en invånarenkät på finska och svenska med hjälp av kartverktyget Maptionnaire. Information om enkäten publicerades på Sibbo kommuns webbplats och plattformar i sociala medier (Facebook och Instagram). Invånarenkäten kunde besvaras under tiden 26.4–19.5.2024.

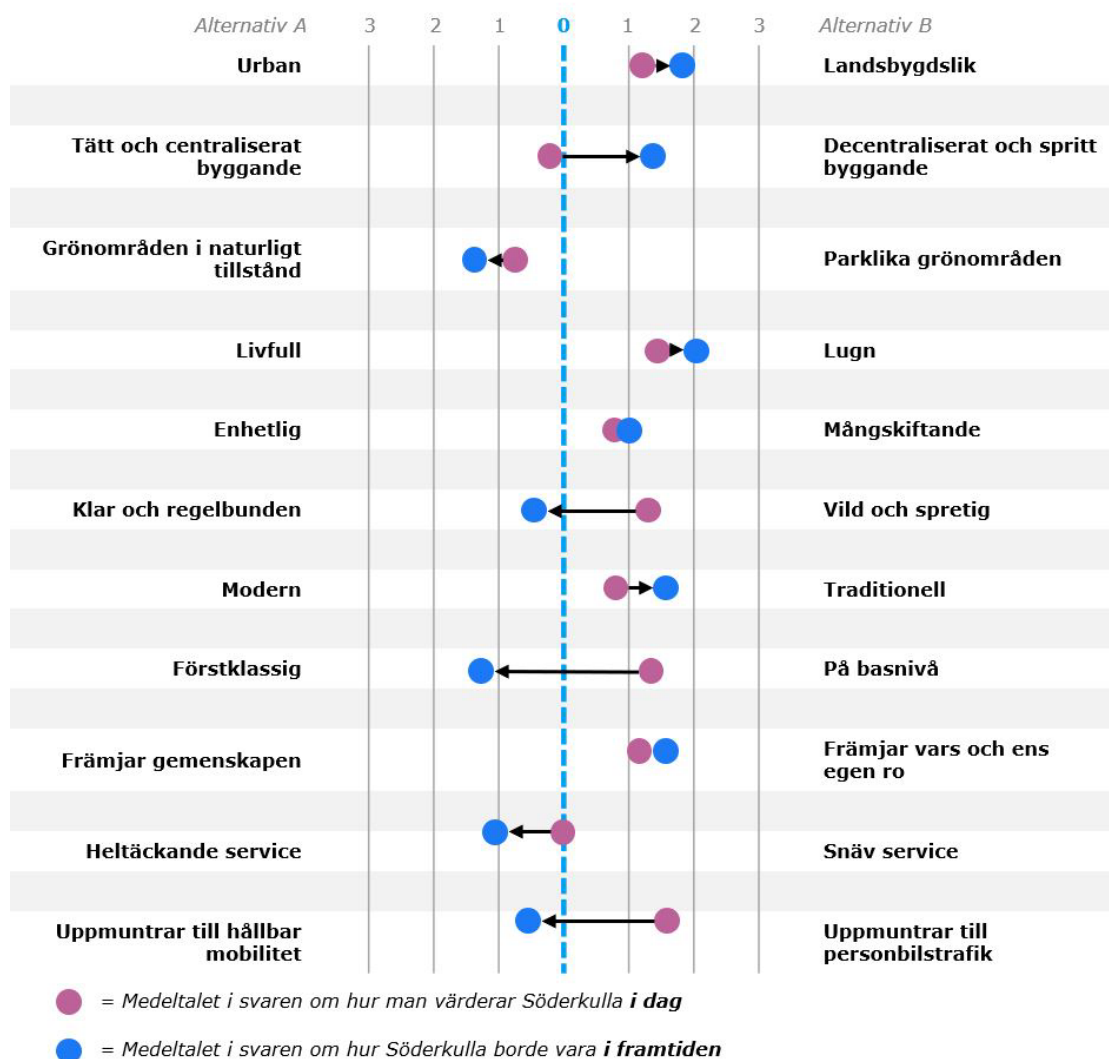
På enkäten inkom 384 svar. På kartorna markerade svarandena nästan 1 500 platser som de upplever som viktiga eller som behöver förbättras. Invånarenkäten bestod av tre delar:

- bakgrundsinformation om den som svarade
- synpunkter på nuläget i Söderkulla och
- synpunkter på framtiden i Söderkulla.

Syftet med enkäten var att få fram synpunkter av personer som bor, arbetar, driver företag, studerar eller besöker området som stöd för arbetet med planstommen. Resultaten av invånarenkäten finns sammanfattade i bilaga 1.

Största delen av dem som svarade (ca 90 %) bor inom Söderkulla planstommeområde. 90 % av dem som svarade företrädde åldersgruppen 25–64 år. Över hälften uppgav att de bor i egnahemshus och 43 % av svaren företrädde hushåll med minderåriga.

Svarandena ombads att sammanfatta med ett enda ord hur de upplever Söderkulla i dag (Figur 2.1). I svaren beskrev Söderkulla oftast med följande ord: Ett växande område under utveckling, en naturnära och vacker miljö, en lugn och bekväm bostadsort, rastlös (störningar), ofullbordad (t.ex. byggnadsprojekt och tjänster), mångsidig miljö och boendestruktur, förvirrande (t.ex. oklar stadsplanering /-struktur) samt hemtrevlig och barnfamiljsvänlig.



Figur 2.2. Viktningen i svaren om den önskade planeringen av framtiden i förhållande till nuläget.

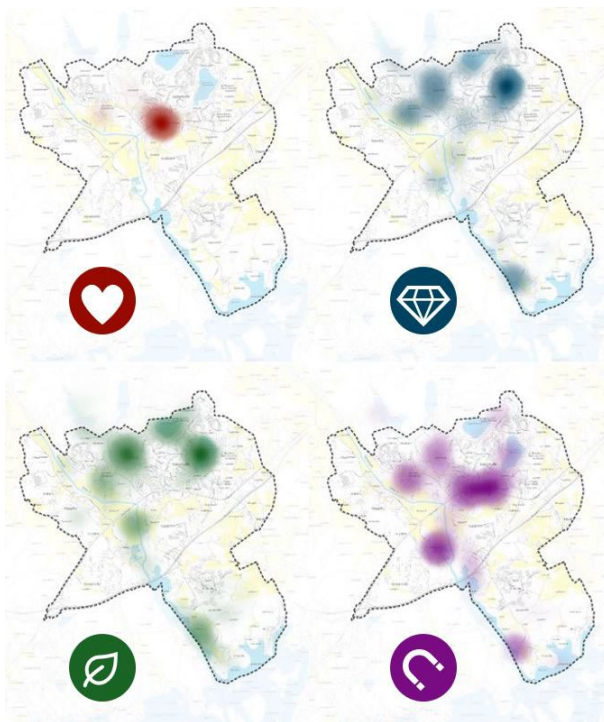
Som huvudteman för utvecklingen i regionen valde svarandena följande:

- Värnande om värdefull natur, kulturmiljö och landskap (65 % av svaren)
- Rekreati- och grönområden och -tjänster (55 % av svaren)
- Utnyttjande av närheten till havet (52 % av svaren)
- Naturens mångfald (44 % av svaren) samt
- Motions- och rekreati-områden och -tjänster (43 % av svaren)

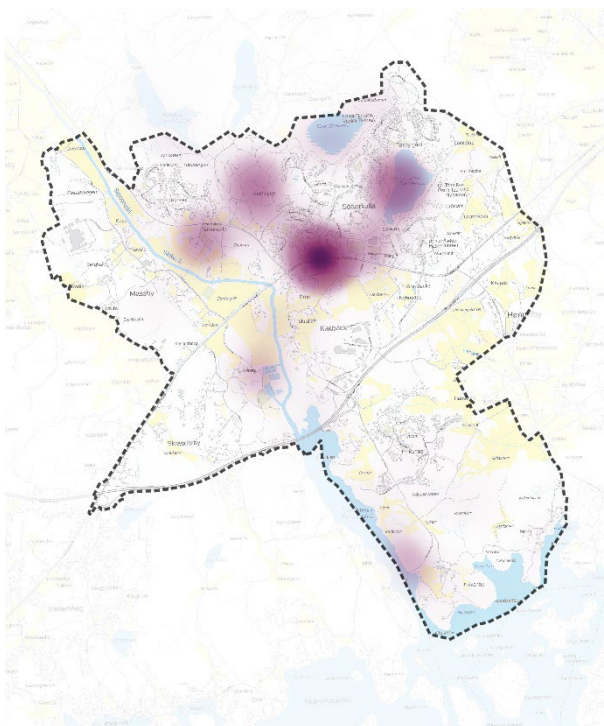
I sammanfattningen av drömmarnas framtida Söderkulla betonades samma teman, men också lugn och säkerhet, social gemenskap, landsbygd, bygd och förbättrad service (Figur 2.3.).



I den första kartuppgiften ombads deltagarna att på kartan eller fritt formulerat i ett textfältet ange objekt eller platser som de anser vara viktiga och som de önskar skall vårdas inom planområdet (Figur 2.4. och Figur 2.5.). Som viktiga faktorer att värna om nämndes bland annat följande teman:

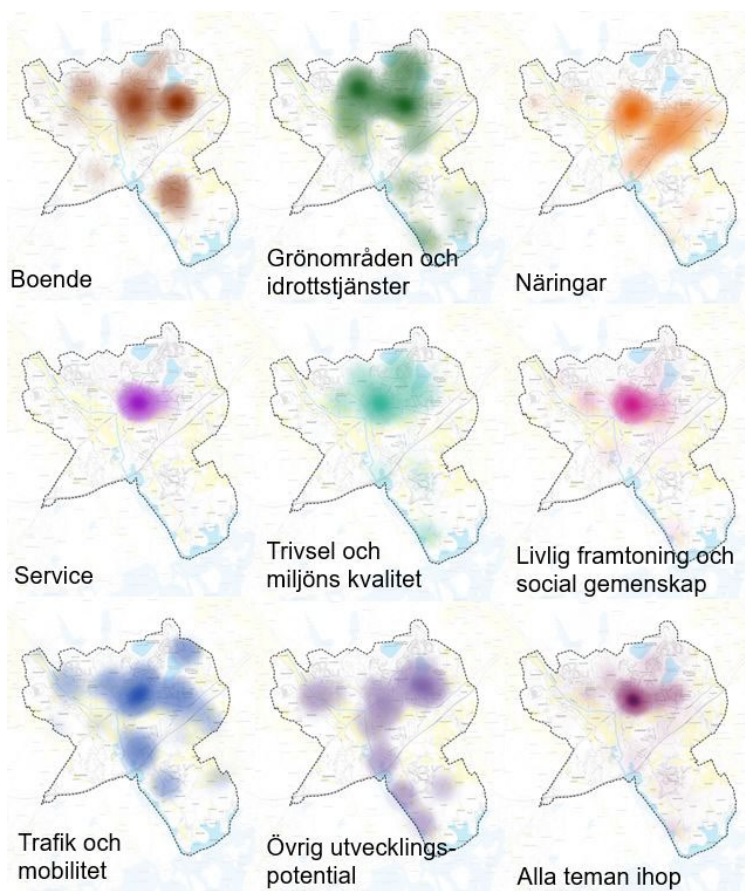


Figur 2.4. Viktiga platser som bör värnas om, enligt kartmarkeringarna i svaren. Platserna gällde fyra olika teman: hjärta (central plats), pärla (viktig plats), viktigt miljöobjekt och attraktionsfaktor).



Figur 2.5. Kartmarkeringar av viktiga platser som bör värnas om när alla fyra teman räknats samman.

I den andra kartuppgiften kunde man markera på en karta eller fritt berätta om platser som har behov av eller potential för förbättringar (Figur 2.6.). De svarande gjorde sammanlagt 496 kartmarkeringar som fördelade sig på åtta teman.



Figur 2.6. Kartmarkeringar om områdets utvecklingsbehov och -potential.

Bland annat följande platser framhävdes i svaren om utvecklingsbehov och -potential:

- Söderkulla centrum: Ökad trivsel, social gemenskap och grönska samt mångsidigare service
- Eriksnäs: Utveckling av bostadsområdet och servicen i det, samt utveckling av stranden
- Hassellunden: Utveckling av området för att förhindra att den ogynnsamma trenden fortsätter
- Friluftsområden och -leder: Ökad mångsidig åretruntanvändning (t.ex. belysning för fotgängare), motionsutrustning, utnyttjande av området längs ån och havsstranden

2.1.3 Resultat från invånarenkäten i anslutning till Generalplan för Sibbo 2050

I strukturmodellsskedet inför Sibbo generalplan 2050 ordnades mångahanda möjligheter att delta. Man kunde bedöma strukturmodellsutkastet genom att besvara en webbenkät, skicka sina åsikter till kommunens registratur eller delta i invånarmöten och pop-up-rundturer. I den områdesvisa sammanfattningen lyftes följande faktorer fram i fråga om Söderkulla:

- Svararna vill ha balanserad och måttlig tillväxt i Söderkulla. Man funderar mest på tillväxtens placering: Hur fördela tillväxten och utvecklingen mellan byarna och centrumen så att balans uppnås.
- Enligt vissa är "innehållet" viktigare än strukturen: servicen och arkitekturen i området.
- I Söderkulla är man positivt inställd till utveckling av turismen och servicen.
- I Söderkulla ses också närheten till skärgården som en attraktionsfaktor. Utmärkande för Söderkulla är också den urbana strukturen, som påverkas av närheten till Helsingfors.

- Det är viktigt att utveckla kollektivtrafikförbindelserna särskilt i riktningen mot Helsingfors, men också inom kommunen.
- En förbindelse för lätttrafik mellan Nickby och Söderkulla får understöd. Hållbara färd sätt anses minska bilberoendet.
- I Söderkulla tycker äldre personer att trygga promenadstråk till grönområden och service är viktiga.
- I Söderkulla framhålls möjligheten till social gemenskap och ett betydelsefullt liv, utvecklingen av kultur- och fritidsverksamheten och vikten av mötesplatser.
- Naturen och grönområdena är viktiga och invånarna är oroliga för att de minskar.
- Industriområdena anses vara viktiga men deras placering i strukturmodellsutkastet oroar invånarna i Söderkulla. Invånarna anser att det inte är lämpligt att placera utrymmeskrävande industri i närheten av boende och de önskar att de placeras längre söderut, nära motorvägen.

2.1.4 Möte för växelverkan 1: Alternativa scenarier

Under arbetet hölls två möten. På det första presenterades och behandlades två alternativa scenarier som underlag för arbetet med planstommen. På mötet bearbetades scenarierna i form av workshopar vid fyra temadiskar där deltagarna kunde bekanta sig med materialet och diskutera med planerarna:

- Boende och arkitektur
- Grönnät och rekreation
- Trafik och mobilitet
- Service och näringar

Mötet hölls 7.11.2024 i skolcentrumet Miili. Omkring 20 personer deltog i workshoparna. Nedan följer kommentarer om scenarierna och sammanfattningar av arbetet vid temadiskarna:

Kommentarer till scenario 1:

- På det hela taget betraktades scenario 1 mer meningsfullt: Mer inspirerande, bättre då det är en fortsättning på den nuvarande utvecklingslinjen.
- Det ansågs förnuftigt att bygga längs Nya Borgåvägen och de goda kollektivtrafikförbindelserna, och stomförbindelsen för kollektivtrafiken skulle bli kvar på den bekanta rutten.
- Södra delen av centrum borde utvecklas för boende.
- Närheten till Nya Borgåvägen också en fördel med hänsyn till service och boende, och ger tydlig stadga även för framtiden.
- Tillgodoser väl behoven av att utveckla kollektivtrafiken i och med förbindelserna till Nickby och kring Tasträsket.

Kommentarer till scenario 2:

- Att stomlinjen för kollektivtrafiken går längs en ny sträckning kan göra förbindelserna till området mångsidigare, men å andra sidan medför tre filer i östlig-västlig riktning miljöolägenheter och barriäreffekter.
- Förbindelsen till Eriksnäs tillgodoser väl behoven att utveckla kollektivtrafiken.
- Utnyttjar bättre områdena längs motorvägen med hänsyn till arbetsplatserna (större antal arbetstillfällen).
- Eriksnäs är ett attraktivt bostadsområde och detta har beaktats här bättre än i det andra scenariot. Man föreslog att man skulle bygga ännu djärvare, särskilt på strandområdet.

Synpunkter avseende båda scenarierna:

- Båda scenarierna ansågs vara möjliga, t.ex. när det gäller grönnätet kunde man inte säga att någondera skulle ha varit bättre än det andra.
- Man hoppades att A2-res/M-området i öster (norra sidan av Nya Borgåvägen) ska styras mer mot boende på grund av det centrala läget.
- De utmaningar som markägandeförhållandena medför för utvecklingen av området söder om centrum och Eriksnäs lyftas fram i synpunkterna.
- Att använda strandområden för rekreation understöddes.
- Trafikregleringen och -säkerheten bör inte förbättras på bekostnad av landskapet och miljön.
- I närheten av Borgåleden bör det reserveras tillräckligt med områden för arbetsplatser och industri.

Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadisken för boende och arkitektur:

- I allmänhet hoppades man att områdena ska kompletteringsbyggas snarare än att nya områden ska byggas, å andra sidan lades önskemål fram om rätt så stora tomter (alltså inga tomter av frimärkesstorlek).
- Att förbättra trivseln i centrum ansågs viktigt, t.ex. en plats där invånarna kan samla.
- Det verkade som om man vill bevara byn samt respektera de vackra och värdefulla kulturmiljöerna, bl.a. genom istandsättning av befintliga miljöer och strikta krav på byggandet.
- Man önskade attraktivare och mångsidigare centrumbostäder, t.ex. boendemöjligheter för äldre personer, tillräckligt stora bostäder, arkitektur av hög kvalitet, alternativ till småhusboende.

Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadisken för grönnät och rekreation:

- Närliggande natur betraktades som en viktig och en av de mest betydande attraktionsfaktorerna i området.
- Man önskade att befintliga närbelägna grönområden och friluftsleder bevaras, särskilt i de norra delarna av planområdet och bl.a. i omgivningen kring Hassellunden.
- Man hoppades på bättre kvalitet på friluftslederna, såsom belysning, promenadleder parallellt med skidspåren och bänkar på vackra ställen i landskapet.
- Förstklassig grönplanering är viktigt.
- Bristen på gång- och cykelvägar längs Eriksnäsvägen och Kalkstrandsvägen försämrar tillgängligheten till grönområdena söder om Borgåvägen.
- Fler rekreationsmöjligheter önskades vid Sibbo å, som en strandpromenad, skidspår eller en småbåtshamn.
- Det är viktigt att bevara landskapet vid Sibbo å.

Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadisken för trafik och mobilitet:

- Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken ansågs fungera, men å andra sidan ansågs utvecklingen av kollektivtrafiken vara en förutsättning för att man skulle kunna uppnå det invånarantal och det antal arbetsplatser som framförts.
- Att ta hänsyn till gång- och cykling, särskilt i centrum. Man ansåg att det var viktigt att bevara de nuvarande underfarterna. Vidare nämndes vinterunderhållet av de viktigaste gångvägarna.
- Utveckling av anslutningsparkeringen i omedelbar närhet av kollektivtrafikens stomlinjer.
- Nätverket av kollektivtrafiklinjer är till fördel för mobiliteten bland barn.
- Det ansågs viktigt att förbättra förbindelserna för gång- och cykeltrafik i området.
- Trafiksäkerheten och de ökande trafikvolymerna i centrum väckte oro.

Kommentarer om planeringsprinciperna vid temadisken för service och näringar:

- Den nuvarande servicen ansågs fungera och man var allmänt nöjd med den, t.ex. skolområdet är mångsidigt.
- I kärnan av centrum saknas ett tydligt torgområde och man hoppades också på andra platser där såväl ungdomar (som behöver något att göra) som vuxna kan umgås och tillbringa sin fritid (caféer, restauranger).
- Man ansåg att herrgårdsområdet var viktigt och hoppades att området ska utvecklas och funktionerna i området diversifieras.
- Joensuu gård betraktades som en viktig rekreationsplats, och man uppskattade att dess betydelse för den lokala befolkningen kommer att öka i framtiden, om fler bostäder byggs i närheten av gården.
- Motorvägen som passerar intill skulle också göra det möjligt för aktörer av typen Motonet och järnhandel att etablera sig i arbetsplatsområdet.
- I framtiden bör man beakta möjligheten att kombinera boende och företagande.

2.1.5 Aftonskola för beslutsfattare 1: Alternativa scenarier

Den första aftonskolan för beslutsfattare genomfördes enligt en s.k. hybridmodell 8.11.2024. På plats i Festsalen deltog 14 personer och 3 personer deltog på distans. På evenemanget presenterades situationen beträffande planstommen och dess innehåll samt fördes en informell diskussion: Om planstommen ställdes och besvarades frågor med enkätverktyget Mentimeter. Presentationen av situationen beträffande planstommen och dess innehåll omfattade följande helheter:

- Utgångspunkter och mål
- Resultaten från den webbaserade kartenkäten som hade riktats till invånare och intressenter
- Presentation av beskrivningarna av scenarierna och skillnaderna mellan dem
- Sammanfattning av resultaten från det första invånarmötet
- De viktigaste konsekvenserna av scenarierna för samhällsstrukturen, trafik och mobilitet, service och näringar samt grönnätet

Syftet med evenemanget var att säkerställa att beslutsfattarnas olika perspektiv och intressen beaktas som en del av framtagandet av planstommen för Söderkulla även i utkastskedet och att tillsammans identifiera lösningar på frågor som eventuellt kan orsaka konflikter. Målet med diskussionen var att förbättra acceptansen bland beslutsfattarna av de val som görs i planstommen. Mentimeter-frågorna som behandlades på evenemanget handlade om värderingar och syftade till att identifiera preliminära prioriteringar och riktlinjer för den fortsatta planeringen. Beslutsfattarna hade möjlighet att fritt ställa frågor till planerarna samt framföra sina åsikter om utvecklingen av området. En sammanfattning av evenemanget sammanställdes som bakgrundsmaterial för arbetsgruppens fortsatta planering. Med beaktande av evenemangets karaktär (förberedande diskussion) presenteras nedan de viktigaste principerna som fastställdes för kommande planeringsskeden:

- I centrum ska en utvidgning mot Kallbäck i söder prioriteras (scenario 1) i stället för mot öster (Hasselbacken, scenario 2). Utvecklingen av området i riktning mot Kallbäck ska basera på blandade funktioner.
- I de framtida invånarantalen i planområdet ska den ogenomförda planreserven för Söderkulla beaktas och behovet av ny planläggning för bostäder lyftas fram. Kompletteringsbyggandet är en motsägelsefylld fråga, eftersom Söderkulla präglas av rymligt boende och relativt stora tomter. Särskilt i nya bostadsområden bör man inte anvisa någon betydande nybyggnation utöver de befintliga planerna.

- Den äldre befolkningens andel i Söderkulla kommer enligt välfärdsområdets prognoser att öka betydligt jämfört med nuläget. Detta bör tas i beaktande i planeringen t.ex. när det gäller tillgängligheten till service.
- Med det målsatta invånarantalet 15 000 vore det svårt att skapa en gles och naturnära boendemiljö. Nya områdena kommer i princip att genomföras tätare, vilket innebär att förändringen i miljön inte kommer att bli lika betydande i de nuvarande bostadsområdena och att alternativet därför lättare vinner social acceptans.
- I fråga om grönområden får redan detaljplanerade områden genomföras, men annars ska grönområden i mån av möjlighet skonas från nybyggnation i t.ex. de norra delarna, i omgivningarna kring Molnträsket och Tasträsket, i landskapsområdet vid ådalen samt i strandområdena i Eriksnäs.
- Kollektivtrafikens stomförbindelse från Helsingfors baserar sig enligt scenario 1 på den befintliga Nya Borgåvägen, och inte på en ny terrängkorridor genom Skräddarby enligt scenario 2. När det gäller stomförbindelsens ändpunkt sågs inga tydliga skillnader mellan alternativen, men linjer i riktning mot Borgå och Nickby betraktades som viktiga för en god servicenivå.
- Som en del av utvidgningen av stadskärnan behöver torgets läge och funktioner ses över. Det nuvarande torget ses vara på fel plats och det borde förläggas mer centralt nära servicen där människor rör sig.

2.1.6 Samarbetsmöte för kommunens sakkunniga

För sakkunniga inom kommunens förvaltningar hölls ett samarbetsmöte 20.3.2025 i Yk-huset och på distans. Sammanlagt 19 företrädare för kommunen var närvarande vid mötet.

Vid mötet presenterades situationen beträffande arbetet med planstommen och planstommens innehåll. Deltagarna kunde därefter kommentera den preliminära planstommekartan på plattformen Mural och under en informell diskussion. Syftet med mötet var att breddasigt få kommentarer och målsättningar av sakkunniga från olika sektorer som stöd för planering av planläggningsarbetet.

Vid samarbetsmötet diskuterades bland annat följande frågor:

- Offentlig service (bl.a. skolor och daghem)
- Potentiella platser för badstränder
- Potentiella platser för gästbåtshamn/utveckling av befintliga gästbåtshamnar
- Naturskyddsområden
- Förorenad mark
- Cykelförbindelser
- Områden för anslutningsparkering
- Möjligheter till rekreation längs Sibbo å

2.1.7 Möte för växelverkan 2: Presentation av förslaget till planstomme

Vid det andra mötet för växelverkan lades planförslaget fram för invånare och andra intressenter. Vid evenemanget samlades synpunkter och feedback för den fortsatta planeringen. Grönområdesplanen som håller att utarbetas presenterades och synpunkter på den samlades in. På mötet behandlades planförslaget i form av workshopar vid temadiskar där deltagarna kunde bekanta sig med materialet och diskutera med planerarna:

Mötet hölls 26.5.2025 i skolcentrumet Miili. Omkring 10 personer deltog i workshoparna. Nedan följer de anmärkningar som framfördes om förslaget till planstomme och en sammanfattning av kommentarerna.

- Söderkullas grönområden och landskapsområden har beaktats väl och bevarats från byggande, bl.a. i Eriksnäs, på åstranden och i norr.
- Att utveckla Söderkullavägen som ett regionalt cykelstråk är bra särskilt eftersom det förbättrar trafiksäkerheten. Önskemål framfördes också om en parallell friluftsled som skulle gå längs ån till Söderkulla.
- Behovet av en grön- och rekreationsförbindelse vid Sibbo å är positivt, man önskar en trevlig strandpromenad för rekreation.
- I förslaget önskar man fler ställen där man kan korsa Sibbo å för rekreationsändamål, vilket också skulle möjliggöra mer mångsidiga friluftsleder.
- Att anvisa området längs motorvägen som ett arbetsplatsområde är bra, men det gör inte Eriksnäs mindre isolerat från övriga Söderkulla, utan kan till och med stärka isoleringen.
- Området för anslutningsparkering i Hassellunden fungerar för närvarande men allteftersom antalet invånare ökar i framtiden skulle det behövas ett till längs 170-vägen, t.ex. i Massby eller väster om centrum – busslinjerna stannar inte vid anslutningen till Sibboviken (beteckningen för parkering är meningslös i nuläget).
- I beteckningarna för bostadsområdena önskar man att det ska vara möjligt att arbeta och att det ska anvisas incitament som förbättrar förutsättningarna för arbete, t.ex. att en del av våningsytan anvisas för arbetsplatsfunktioner.
- Det råder för närvarande brist på parkeringsplatser i Hassellunden –man hoppas att fler parkeringsplatser ska anvisas och tas i beaktande även vid planläggning och planering av framtida områden.
- Antalet besökare på badstranden i Tasträsk är stort och områdets kapacitet räcker inte längre till t.ex. under vackra sommark dagar –området bör utvidgas eller en andra badplats anvisas på stranden av träsket.

2.2 Utredningar och skeden i utarbetandet av planstommen

Planstommen för Söderkulla började utarbetas med utgångspunkt i planlägningsprogrammet som godkändes av Sibbo kommunstyrelse 25.9.2023. I början av 2024 utarbetas planeringsprinciper för planstommen, samlades behövliga utgångsdata och genomfördes en invånarenkät.

Före förslaget till planstomme utarbetades två alternativ till eftersträvad utveckling i Söderkulla med avseende på markanvändning, trafik och grönområden. Scenarierna behandlades gemensamt vid det första invånarmötet och den första aftonskolan.

Av scenarierna bildades en kombination som utgjorde underlag för förslaget till planstomme. Förslaget till planstomme behandlades gemensamt vid samarbetsmötet för tjänsteinnehavarna i Sibbo och vid det andra invånarmötet. Samordningsmöten anordnades också med grönområdesplaneringen. Grönområdesplanen utarbetades parallellt med planstommen. Utlåtanden av myndigheter begärs också om förslaget till planstomme och utlåtandena tas i beaktande i planeringen.

Enligt den preliminära tidtabellen kommer planstommen att vara klar under första hälften av 2026.

I arbetet utnyttjas befintliga utredningar. Till de viktigaste av dessa utredningar hör tillämpliga delar av de utredningar som gjordes inför de sedermera avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs samt utredningarna inför den anhängiga generalplanen Sibbo generalplan 2050.

3. UTGÅNGSPUNKTER



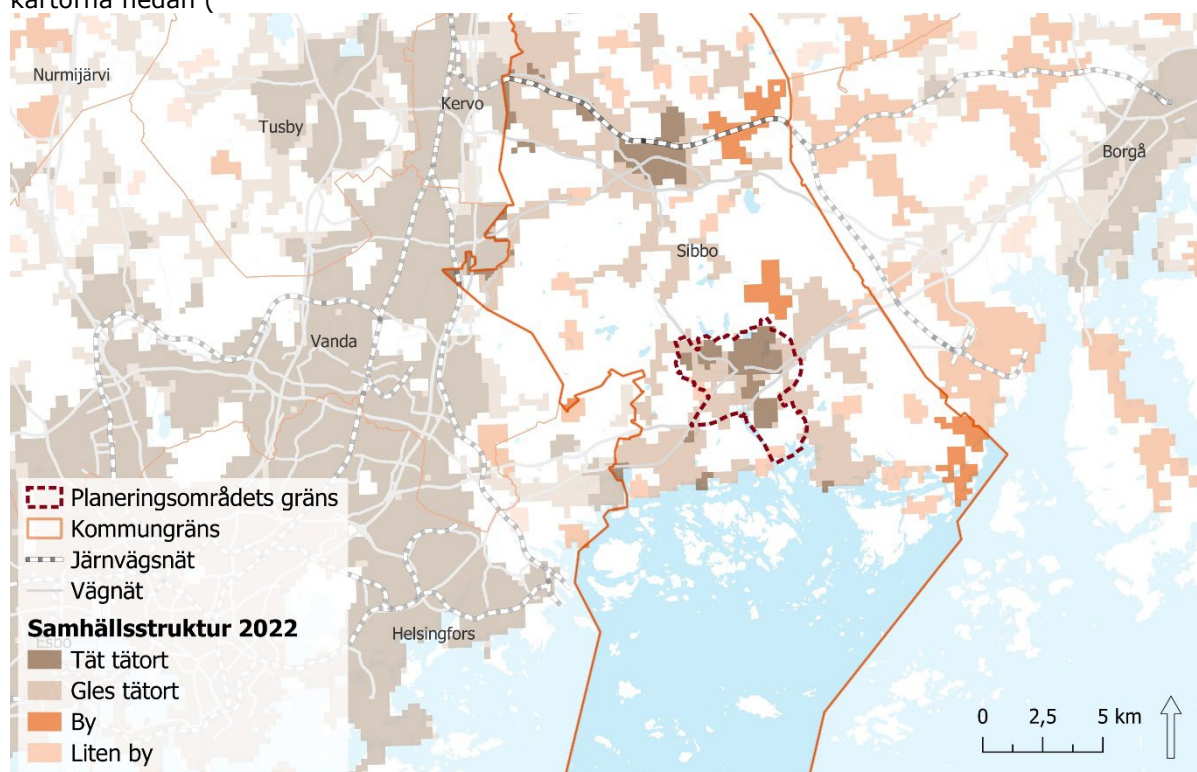
Figur 3.1. Söderkulla centrumets läge i förhållande till havet. Foto © Röni-Bild Ab

3.1 Planeringsområdets läge

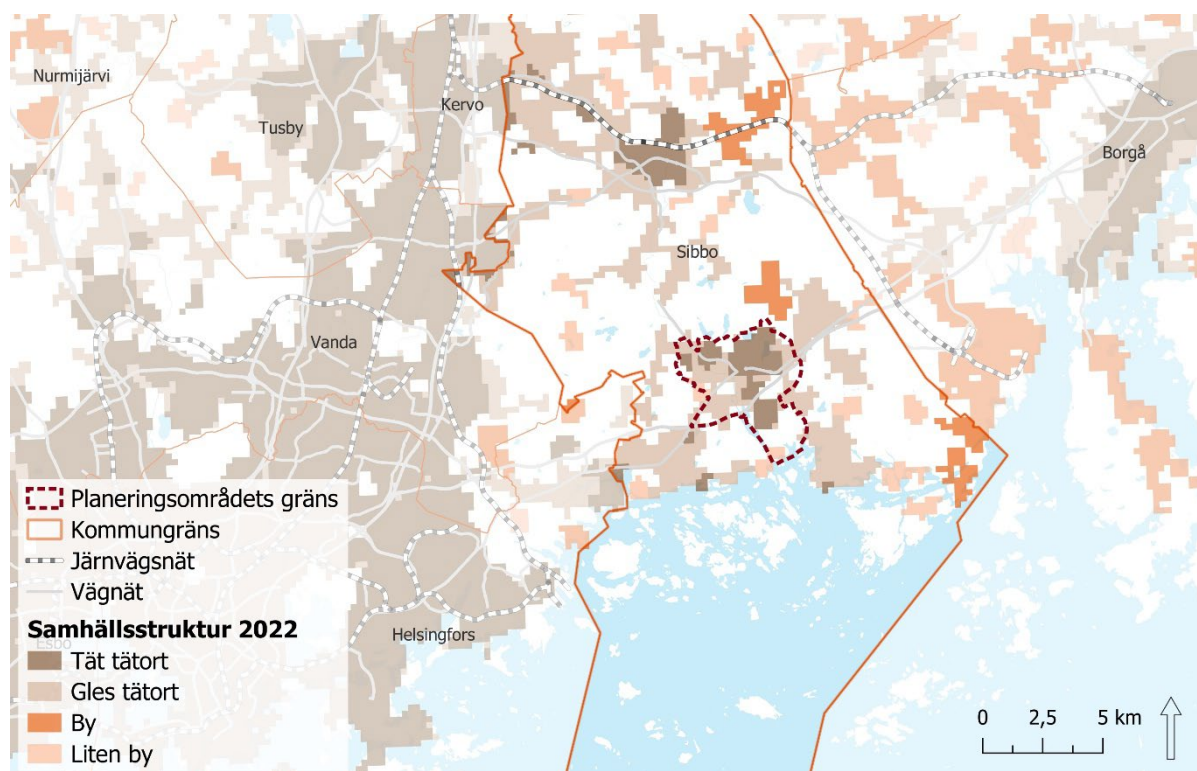
Planeringsområdet ligger i södra Sibbo, på båda sidorna om Borgåleden (rv 7). Planeringsområdet omfattar områden i Söderkulla, Kallbäck, Eriksnäs, Hangelby, Massby och Skräddarby. Ovanstående flygbild (Figur 3.1) visar centrum av Söderkulla.

Tätortscentrumet i Söderkulla omfattas av planeringsområdet och har blivit ett centrum för Södra Sibbo med goda trafikförbindelser. Avståndet från Söderkulla centrum till Nickby, som är kommunens egentliga centrum, är ca 10 kilometer. Till Helsingfors centrum är avståndet från planeringsområdet ca 30 km och till Borgå centrum ca 20 km. Planeringsområdets gräns visas på

kartorna nedan (

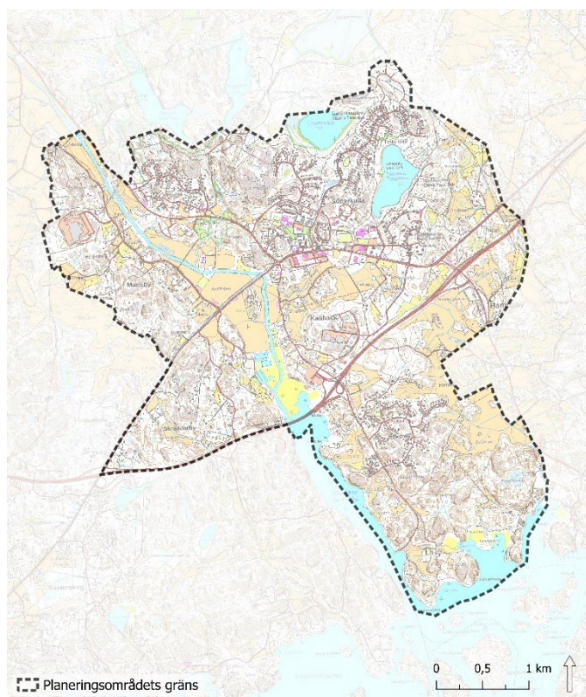


Figur 3.2 och Figur 3.3).



Figur 3.2. Planeringsområdets läge i Nyland (kommunindelning, terrängdatabas © Lantmäteriverket 4/2024, samhällsstruktur © Finlands miljöcentral 4/2024).

Planeringsområdets areal är cirka 1 860 hektar. Planeringsområdet gränsar i norr till södra sidan av Molnträsket och Möträsket, i väster ställvis till Sibboviken, Borgåleden, Nya Borgåvägen samt till åkrarna i Massby, i söder till Hangelbyviken, Bastuviken samt Mustalax och i öster ställvis till Kalkstrandsvägen.



Figur 3.3. Planeringsområdets gräns (terrängkarta © Lantmäteriverket 11/2025).

3.2 Planläggningssituation

3.2.1 Landskapsplan

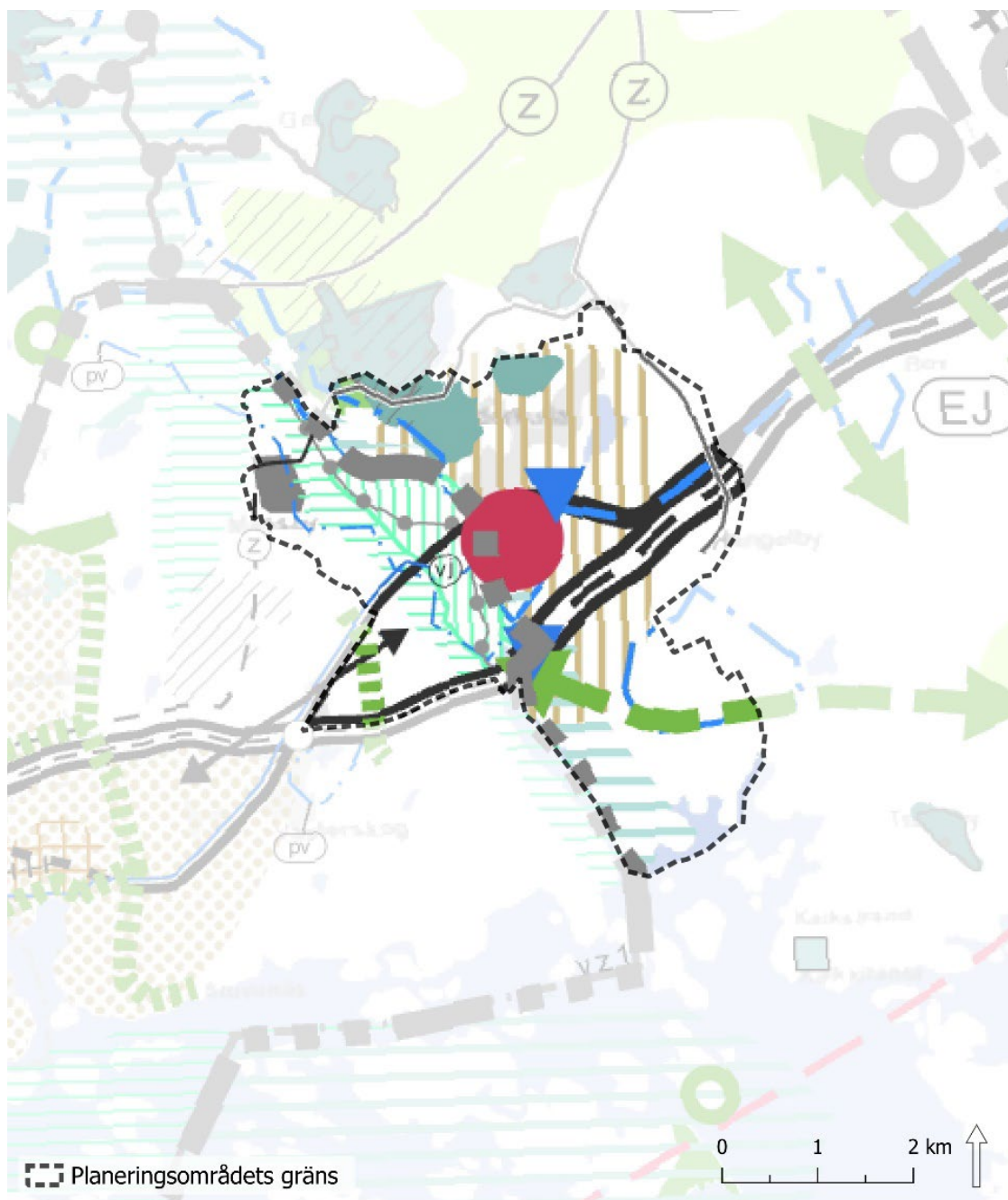
Etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen, som är en del av Nylandsplanen 2050, är i kraft i området. Planhelheten vann laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023. På planeringsområdets västra sida gäller landskapsplanen för Östersundom, som vann laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut år 2021. Ett utdrag ur sammanställningen av landskapsplanerna visas i figuren nedan (Figur 3.4).

I etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen har tätorten Söderkulla anvisats som ett område för centrumfunktioner (centrum) (röd boll). I Söderkulla tätortsområde har en utvecklingszon för tätortsfunktioner anvisats, och beteckningen fortsätter delvis även till södra sidan av Borgåleden (bruna vertikala sträck). Intill området för centrumfunktioner samt vid Neste Sibboviken har etapplandskapsplanen en objektsbeteckning för anslutningsparkering (blå triangel).

Borgåleden har anvisats som en väg med två körbanor av betydelse på riksnivå och Nya Borgåvägen som en väg av betydelse på landskapsnivå. I södra delen av planeringsområdet anvisar etapplandskapsplanen ett behov av grönförbindelse från Sibboviken till myrområdena i Box (grön pil). I planområdet har dessutom anvisats bl.a. grundvattenområden (blå punktstreckad linje), områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (kulturlandskapet i Sibbo ådal; blågröna vågräta linjer), skyddsområden (Molnträsket, Grundträsket; havsblått område), kraftledning (Andersböle-Fagersta 110kV) samt en riktgivande sträckning för huvudvattenledning (blå streckad linje, vj).

I etapplandskapsplanen för Östersundom har i planeringsområdets västra del anvisats bl.a. ett industriområde (Arla Oy; grått område), en kulturmiljö av intresse på landskapsnivå (kulturlandskapet i Sibbo ådal; turkosa vågräta linjer), ett område som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000 (Sibbo å, grå linje med bollar), en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009; den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet kring Sibbo å; turkosa lodräta linjer), ett grundvattenområde (blå streckad linje), ett behov av grönförbindelse tvärs över Borgåleden och Nya Borgåvägen (grön tjocka streckad linje) samt en huvudvattenledning (blå linje, vj). Med beteckningen Behov av trafikförbindelse anvisas behov av trafikförbindelser inklusive färjetrafik, spår och helikopterförbindelser.

I områdets västra del finns en beteckning för ett behov av trafikförbindelse (svart pil) från Majvik i riktning mot Söderkulla. Enligt planeringsbestämmelsen ska en förbindelse i första hand planeras som en kollektivtrafikförbindelse. På västra sidan av planområdet har följande beteckning anvisats i Östersundomområdet: Beteckningen för trafikled (streckad linje) anvisar en riktgivande eller alternativ sträckning (bana). Med beteckningen anvisas alternativa sträckningar för trafikleder, när det i landskapsplanen finns flera genomförbara alternativ. Med beteckningen för riktgivande sträckning anvisas en trafikled, när trafikledens exakta placering inte ännu har avgjorts.



Figur 3.4. Utdrag ur den inofficiella sammanställningen av gällande landskapsplaner i Nyland 13.3.2023 (© Nylands förbund).

Tabell 3.1. De viktigaste planbeteckningarna enligt de gällande landskapsplanerna, inom eller i närheten av planeringsområdet.

	Område för centrumfunktioner, centrum.
	Utvecklingszon för tätortsfunktioner.
	Industriområde.
	Område för anslutningsparkering.
	Behov av grönförbindelse.
	Grundvattenområde.
	Område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården.
	Byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY 2009)
	Kulturmiljö av intresse på landskapsnivå.
	Skyddsområde
	Områden som hör till eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000.
	Behov av trafikförbindelse
	En streckad linje avser en alternativ lösning eller en riktgivande sträckning.

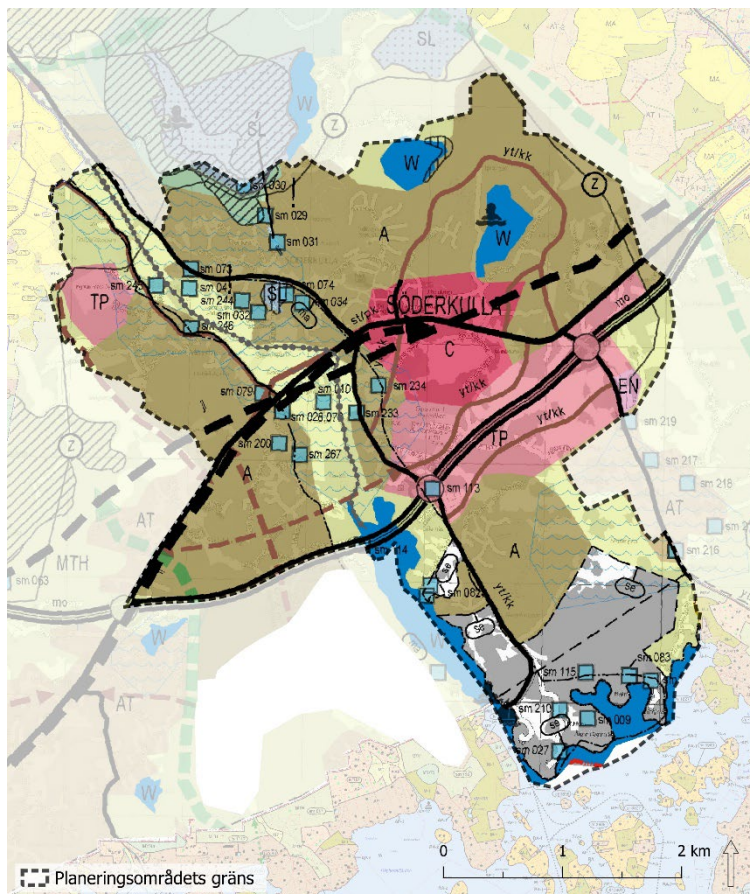
3.2.2 Generalplan

I området gäller **Sibbo generalplan 2025**, lagakraftvunnen genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 23.12.2011 (Figur 3.5). I generalplanen har Söderkulla anvisats som ett område för centrumfunktioner (C) och Söderkulla utgör en av kommunens tätorter vid sidan av Nickby och Tallmo. Enligt generalplanebeskrivningen betonas nybyggandet starkare i Södra Sibbo än tidigare och uttryckligen i Söderkulla. I Eriksnäs har ett helt nytt tätortsområde planerats.

Områden för tätortsfunktioner (A) har anvisats i stor utsträckning kring centralorten Söderkulla och väster om Sibbo å samt delvis även i Eriksnäs. I generalplanen anvisas ett omfattande arbetsplats-, industri- och lagerområde (TP) i Sibboviken, på båda sidor om Borgåleden. Den sydligaste delen av Eriksnäs södra har i generalplanen anvisats som utredningsområde (se), där det enligt planbestämmelsen ska utarbetas en delgeneralplan och en detaljplan.

I generalplanen har man i Söderkullaområdet förberett sig för att på lång sikt dra fördel av eventuell persontågstrafik mellan Helsingfors och Borgå med stöd av planbeteckningen Korridor för utveckling av kollektivtrafiken/behov av kollektivtrafikförbindelse (svart pil). Enligt planbestämmelsen ska tidsschemat och förverkligandet samordnas med den regionala utredningen om trafiksystemen för Helsingforsregionen och tills utredningar påvisar annat ska den gamla Heli-dragningen hållas öppen. Den gällande etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen anvisar emellertid inte längre någon sträckning för Heli-banan och en sådan kommer inte heller att visas i den anhängiga generalplanen för Sibbo 2050.

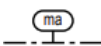
I generalplanen har i planeringsområdet dessutom anvisats bland annat viktiga grundvattenområden eller grundvattenområden som lämpar sig för vattentäkt (blå vågrastrering), flera fornminnen (sm), ett landskapsmässigt värdefullt område (ma), ett behov av grönförbindelse (grön pil), en värdefull geologisk formation (svart snedstreckning), behov av vägtrafikförbindelser (brun pil) och ett område med miljövärden som bör bevaras (svarta lodräta streck).



Figur 3.5. Generalplan för Sibbo 2025 är i kraft i området (generalplanesituation © Yleiskaavapalvelu, Finlands miljöcentral 11/2025).

Tabell 3.2. De viktigaste planbeteckningarna i Generalplan för Sibbo 2025, inom eller i närheten av planeringsområdet.

C	Område för centrumfunktioner.
A	Område för tätortsfunktioner.
TP	Område för arbetsplatser, industri- och lagerverksamheter.
	Utredningsområde.
	Korridor för utveckling av kollektivtrafiken/behov av kollektivtrafikförbindelse.
	Viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt.
	Fornminnesobjekt.

-  Landskapsmässigt värdefullt område.
-  Behov av grönförbindelse.
-  Värdefull geologisk formation.
-  Behov av vägförbindelse.
-  Område med miljövärden som ska bevaras.

I Sibbo håller man på att ta fram **en ny generalplan, Generalplan för Sibbo 2050**. Arbetet inleddes 15.12.2022. Utarbetandet av planstommen för Söderkulla pågår parallellt med arbetet med att revidera hela kommunens generalplan. Genom ett nära samarbete vill man säkerställa att Söderkullas planstomme och generalplanen stöder varandra och inte har några motsägelser.

Utkast till strukturmodeller för generalplanen var offentligt framlagda 15.6–5.9.2023. Av utkasten till strukturmodeller tog man fram en strukturmodellsyntes. Den godkändes av kommunstyrelsen 29.4.2024 (Figur 3.6). Enligt den preliminära tidtabellen är avsikten att lägga fram ett utkast till generalplan våren 2026.

Enligt strukturmodellsyntesen styrs tillväxten på ett hållbart sätt till primära tillväxtzoner: Efter 2035 förskjuts befolkningstillväxten starkt mot Söderkulla, där tillväxten accelererar mot slutet av perioden. År 2050 har Nickby och Söderkulla lika många invånare, Tallmo är en mindre tätort. För Söderkulla uppskattas invånarantalet till omkring 11 400 år 2050, vilket är en ökning med 4 300. År 2050 är Nickby och Söderkulla huvudcentrum för servicen.



Figur 3.6. Utdrag ur strukturmodellsyntesen för Sibbo generalplan 2050 (© Sibbo kommun 4/2024).

Tabell 3.3. De viktigaste beteckningarna i strukturmodellsyntesen för Generalplan för Sibbo 2050, inom eller i närheten av planeringsområdet.

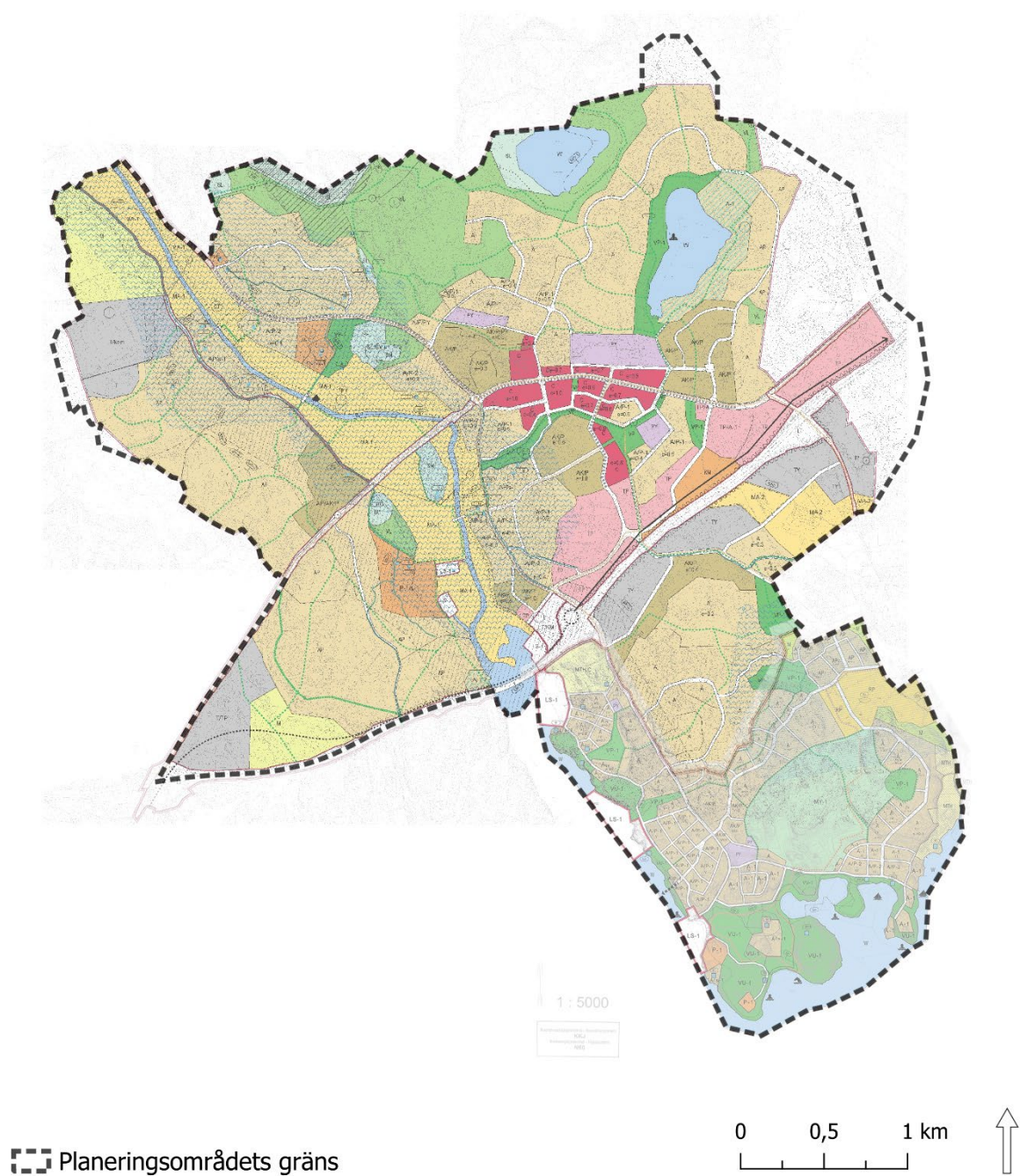
	Tätorter med mångsidiga funktioner.
	Prioriteringar inom utvecklingen av tjänster
	Prioriteringar inom utvecklingen av industriella näringar
	Huvudförbindelse för kollektivtrafiken.
	Östersunds spårväg 2040->
	Huvudförbindelse för cykling
	Prioriteringar för natur och rekreation/omfattande skogsområden.
	Vatten- och rekreationsförbindelser som ska utvecklas.
	Behovet av grönförbindelse: viktiga ekologiska förbindelser och rekreationsförbindelser.
	Hamnområdet och prioriteringar för vattenrekreation/-tjänster.

Därtill har **delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs** varit anhängiga inom planeringsområdet. I stället för dessa generalplaner med rättsverkningar har man beslutat att fortsätta arbetet i form av en planstomme för Söderkulla. Som underlag för lösningen i planstommen används det preliminära förslaget till delgeneralplan för Sibbesborg från 2019–2020 samt det korrigerade förslaget till delgeneralplanen för Eriksnäs som var framlagt i början av 2015.

Målet med **delgeneralplanen för Sibbesborg** var att Sibbesborg skulle byggas till ett nytt stadscentrum i huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor mellan Helsingfors och Borgå. Genom delgeneralplanen strävade man efter att skapa möjligheter för såväl boende som näringsverksamhet i ett lätt tillgängligt område. Tillväxten beräknades bli högst ca 19 000 nya invånare och högst ca 2 650 nya arbetstillfällen fram till år 2035. När det gäller trafik och mobilitet var ett planeringsmål i delgeneralplanen att man inte längre ska anvisa beredskap att fortsätta tunnelbanan från Majvik till Söderkulla utan att området i framtiden ansluter sig till Nickby, Borgå och Östersundom med stöd av effektiv busstrafik.

Det huvudsakliga syftet med **detaljplanen för Eriksnäs** var att förlägga nytt stadsbyggande i betydande omfattning till stranden av Sibboviken. Tillsammans med tätortsområdet i Söderkulla har Eriksnäs varit del av utvecklingskorridoren för östmetron. I delgeneralplanen för Eriksnäs skapades förutsättningar för goda kollektivförbindelser i alla faser av genomförandet. Metron var en viktig dimensioneringsfaktor och stationerna och deras näromgivningar förutsatte en tät samhällsstruktur. Det var tänkt att den täta stadsstrukturen ända från början ska stödja sig på kollektivtrafiken och på lång sikt på spårkollektivtrafiken.

En sammanställning av det preliminära förslaget till detaljplan för Sibbesborg och det korrigerade förslaget till detaljplan för Eriksnäs visas på figuren nedan (Figur 3.7.).



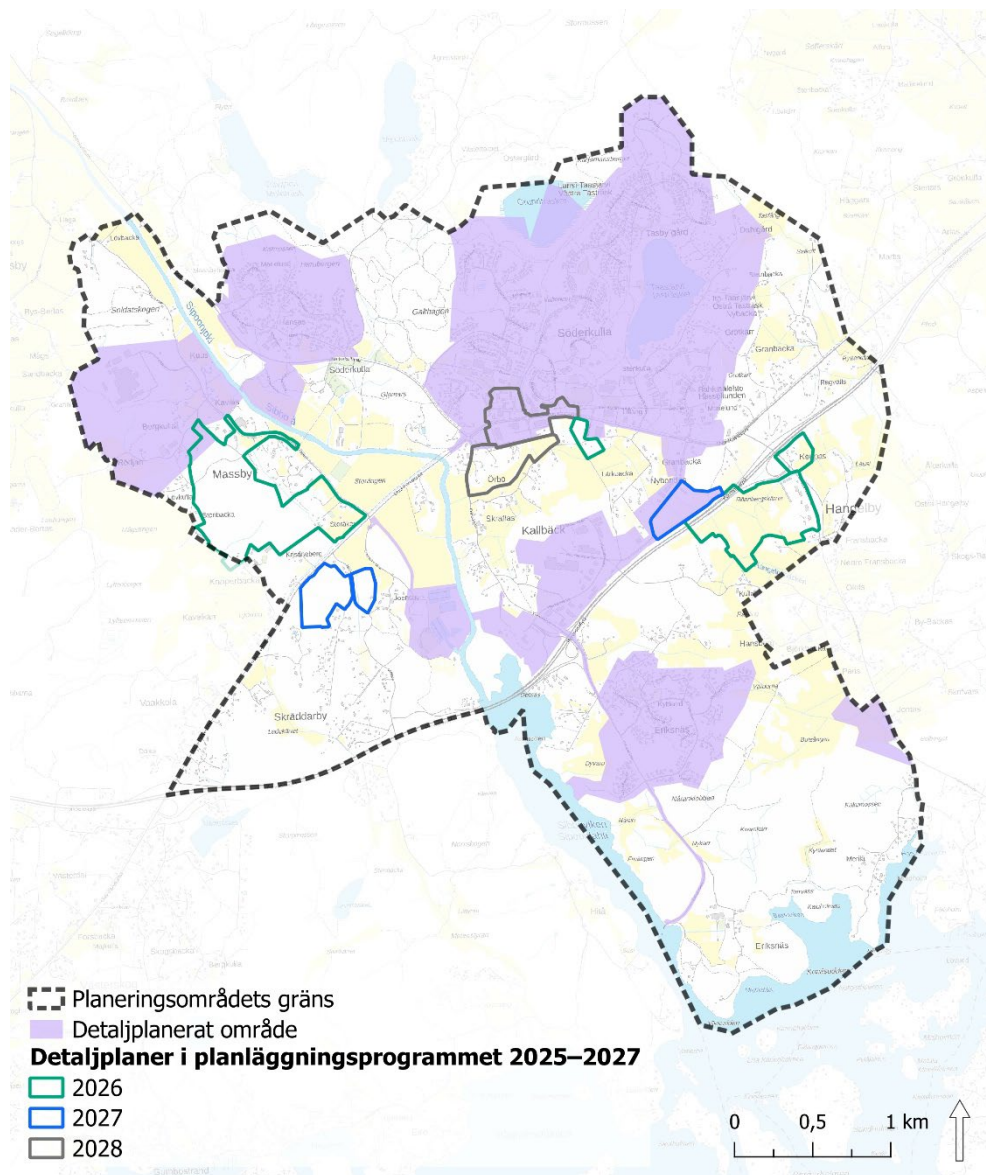
Figur 3.7. En sammanställning av det preliminära förslaget till detaljplan för Sibbesborg (13.11.2019) och det korrigerade förslaget till detaljplan för Eriksnäs (19.11.2014) (© Sibbo kommun).

3.2.3 Detaljplan

Omkring en tredjedel av planeringsområdet (ca 620 hektar) har detaljplanerats (Figur 3.8.). Detaljplanerna ligger till största delen på norra sidan av Borgåleden där det finns tiotals detaljplaner från olika tidsperioder. De senaste detaljplanerna som trätt i kraft är T6 Östra Tasträsk (i kraft 23.11.2023), S20 Söderkulla gård (i kraft 17.8.2023) och S26 Lärdomsvägen (i kraft 14.8.2025).

Söder om Borgåleden är tre detaljplaner i kraft, av vilka den mest omfattande (E1 Eriksnäs, byggnadsplan för en del av Eriksnäs och Hangelby byar inom Söderkulla område) trädde i kraft 2001.

I Sibbo kommuns planlägningsprogram 2025–2027 dras linjerna upp för insatsområdena och de viktigaste uppgifterna för planeringen och planläggningen under de närmaste åren. Följande detaljplaner har skrivits in i planlägningsprogrammet: E5 Hangelbys arbetsplatsområde I, E6 Söderkulla räddningsstation, M3 Massby Danielsbacka bostadsområde, S17C Söderkulla centrum, S27 Kallback I, S29 Handelskvarteret vid Nya Borgåvägen II, S30 Joensuu gård och S32 Arbetsplatsvägens detaljplaneändring.



Figur 3.8. Det detaljplanerade området samt detaljplaner som ingår i planlägningsprogrammet 2025–2027 (detaljplaneregistret, detaljplaner i planlägningsprogrammet © Sibbo kommun 11/2025, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).

3.3 Befolkning och befolkningsutveckling

Söderkulla är kommunens tredje betydande område för tätortsfunktioner och enligt planerna ska området utvecklas kraftigt. Folkmängden i Sibbo har ökat varje år under de senaste tio åren. Från år 2015 till år 2024 har befolkningen i Sibbo ökat med totalt omkring 3 790 invånare. År 2024 var invånarantalet i Sibbo 22 826 av vilka ca 65 % var finskspråkiga, ca 27 % svenskspråkiga och ca 8 % hade ett främmande språk som modersmål. Andelen personer med främmande språk som modersmål av befolkningen i Sibbo har något mer än fördubblats från år 2015 till år 2024.

År 2024 ökade befolkningen i Sibbo procentuellt sett mest i Östra Nylands kommuner (+1%, dvs. + 231 invånare) jämfört med året innan. Utöver Sibbo ökade befolkningen i Östra Nyland endast i Borgå år 2024 (+0,9%, dvs. +448 invånare).

Bland de s.k. KUUMA-kommunerna i Mellersta Nyland ökade folkmängden i Tusby (+2,1%) och Kyrkslätt (+1,2%) procentuellt sett mer än i Sibbo år 2024. Åren 2019 och 2020 ökade folkmängden i Sibbo procentuellt sett mest (+2,4% under båda åren) jämfört med de övriga KUUMA-kommunerna. Bland alla kommuner i Finland kom Sibbo på 24:e plats när det gäller den procentuella befolkningsökningen år 2024. År 2024 var Sibbo Finlands 46:e största kommun om man ser till folkmängden.

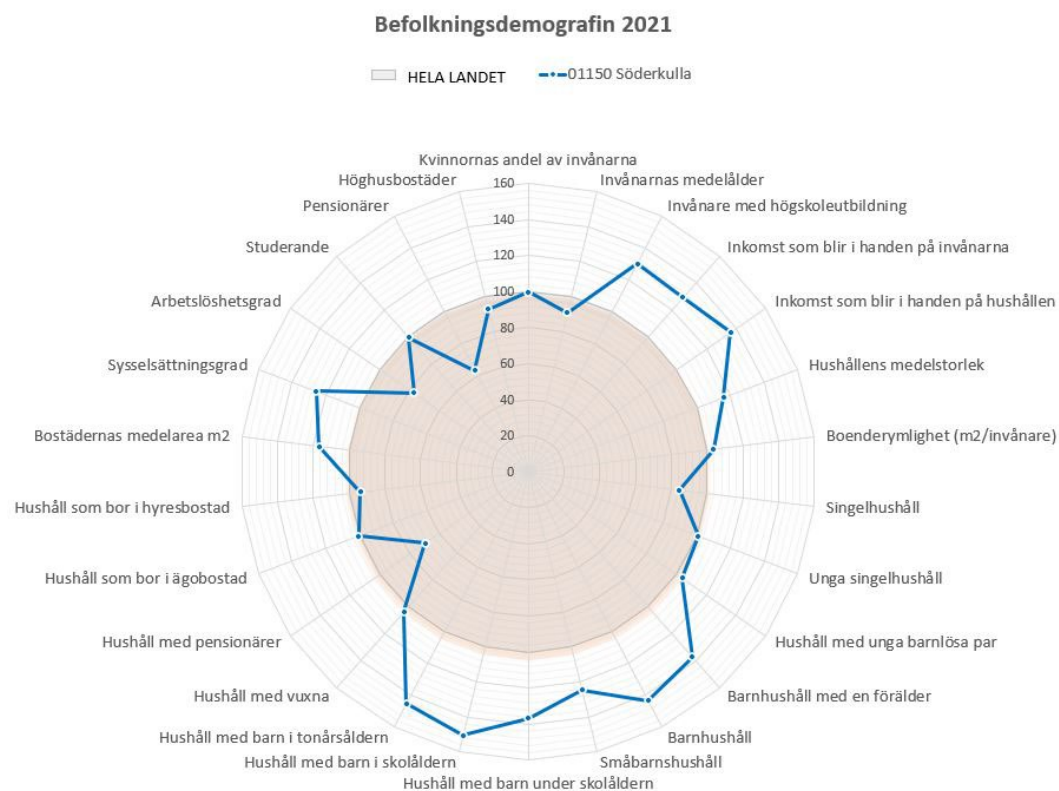
Enligt Statistikcentralens (2024) och kommunens prognoser (2025) fortsätter folkmängden i Sibbo att öka stadigt. I kommunens befolkningsprognos 2025 har invånarantalet i Sibbo beräknats till 29 000 invånare och i Statistikcentralens prognos till nästan 28 700 invånare år 2040. Ett av målen för Sibbo kommunstrategi 2022–2025 är en genomsnittliga befolkningstillväxten på 500 personer per år. Kommunens planreserv ger möjlighet att bygga bostäder för en årlig tillväxt på upp till 800 invånare.

I Sibbos befolkningsprognos 2025 beräknas invånarantalet i Söderkulla vara drygt 9 000 år 2040. I prognosen föreslås motsvarande bostadsproduktion i form av flervåningshus till en omfattning av ca 97 600 vy-m², produktion av fristående småhus till ca 40 200 vy-m² och produktion av småhus till ca 63 100 k-m².

Tabell 3.4. Förändringar i åldersgrupperna i olika befolkningsprognoser.

	Sibbo kommuns befolkningsprognos2025 (utfall), 2025–2040	Statistikcentralens prognos 2024, 2024–2040
0–6-åringar	ökar 23 % (1 535->1 883)	ökar måttligt 8 % (1 650->1 779)
7–15-åringar	ökar måttligt 10 % (2 569->2 832)	oförändrad -1 % (2 610->2 580)
16–18-åringar	oförändrad -1 % (954->945)	minskar måttligt -7 % (936->867)
19–64	ökar 22 % (13 481->16 454)	ökar 22 % (13 570->16 623)
65+	ökar betydligt 61 % (4 287->6 886)	ökar betydligt 53 % (4 474->6 831)

Enligt Statistikcentralens rutdatabas bodde cirka 5 900 invånare inom Söderkullas planstommeområde år 2022. I den generalplan som håller på att utarbetas uppskattas invånarantalet i Söderkulla till omkring 11 400 år 2050, vilket är en ökning med 4 300.



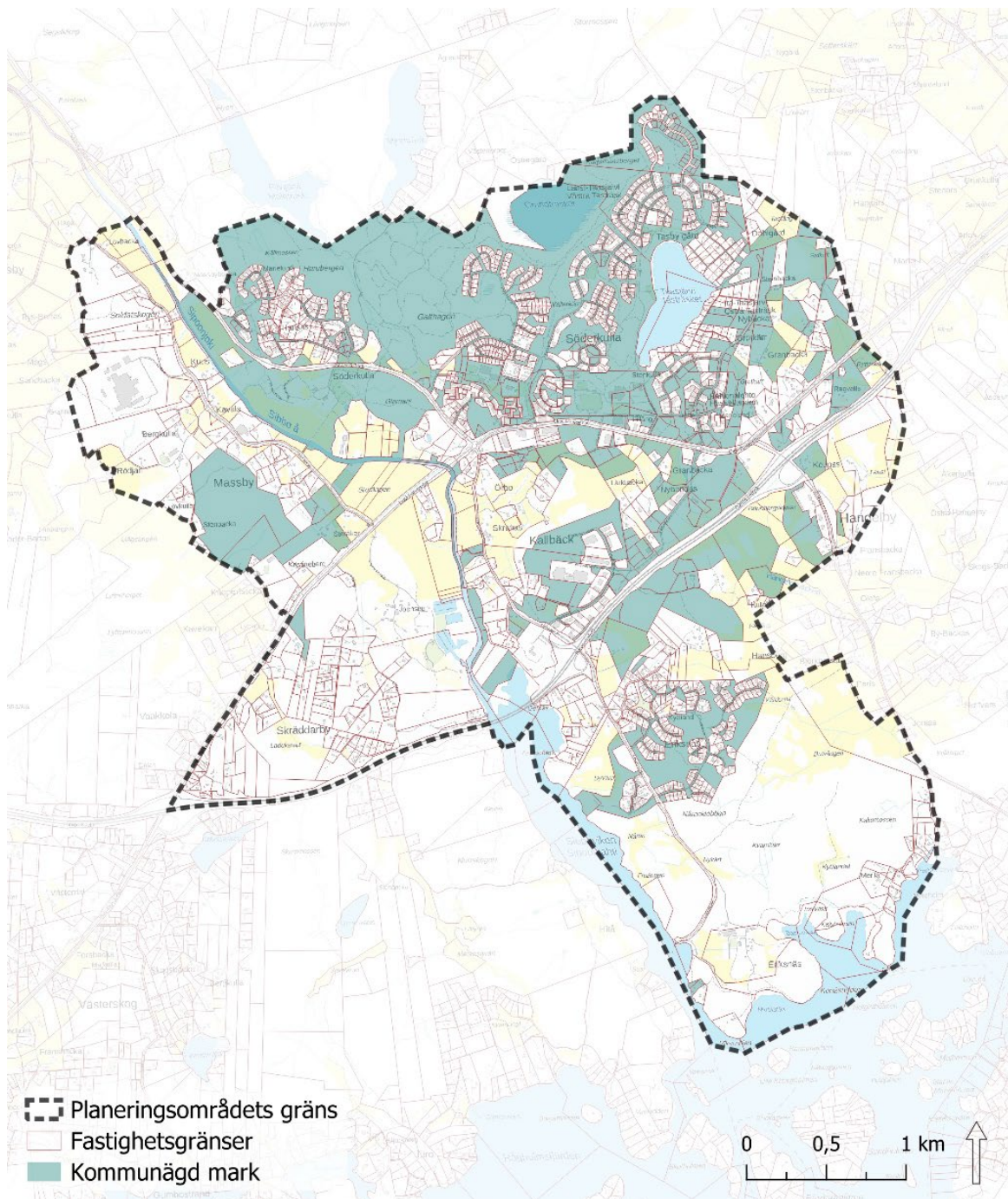
Figur 3.9. Befolkningsdemografin beskriver bl.a. befolkningens ålders-, utbildnings-, sysselsättnings- och boendestruktur.

Bilden ovan är en jämförelse mellan befolkningsdemografin i Söderkulla och hela landet (Figur 3.9.). Jämfört med medelvärdet för hela landet kan följande konstateras:

- Jämfört med hela Finland har Söderkulla **fler personer under 18 år och färre personer över 65 år.**
- De typiska hushållen i Söderkulla är **barnfamiljer**. Hushåll med barn i tonåren och skollåldern utgör merparten.
- Söderkulla har **färre pensionärer** jämfört med genomsnittet för hela landet.
- Jämfört med genomsnittet finns det fler **högt utbildade** invånare och **inkomstnivån är klart högre än i hela landet.**
- **Arbetslöshetsgraden är lägre än genomsnittet för hela Finland.**
- I Söderkulla bor nästan lika många hushåll i ägarbostäder som i hyresbostäder.
- **Bostädernas medelarea** är något **större** än genomsnittet för hela landet.

3.4 Markägförhållanden

Sibbo kommun äger knappt en tredjedel (ca 590 hektar) av planeringsområdet (Figur 3.10.). Sibbo kommun är en betydande markägare särskilt norr om Nya Borgåvägen. Sibbo kommun äger till stor del bl.a. den mark som tillhört Söderkulla gård. Kommunen har förvärvat mark även nära Borgåleden för framtida arbetsplats- och industriområden. Eriksnäsområdet är till stor del privatägt och kommunen äger grön- och gatuområdena i det område som i huvudsak har detaljplanerats i Eriksnäs.



Figur 3.10. Sibbo kommuns markinnehav i planeringsområdet (fastighetsregistret © Lantmäteriverket 4/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025, kommunens markinnehav © Sibbo kommun 3/2024).

3.5 Byggnadsbeståndet och tätortsstrukturen

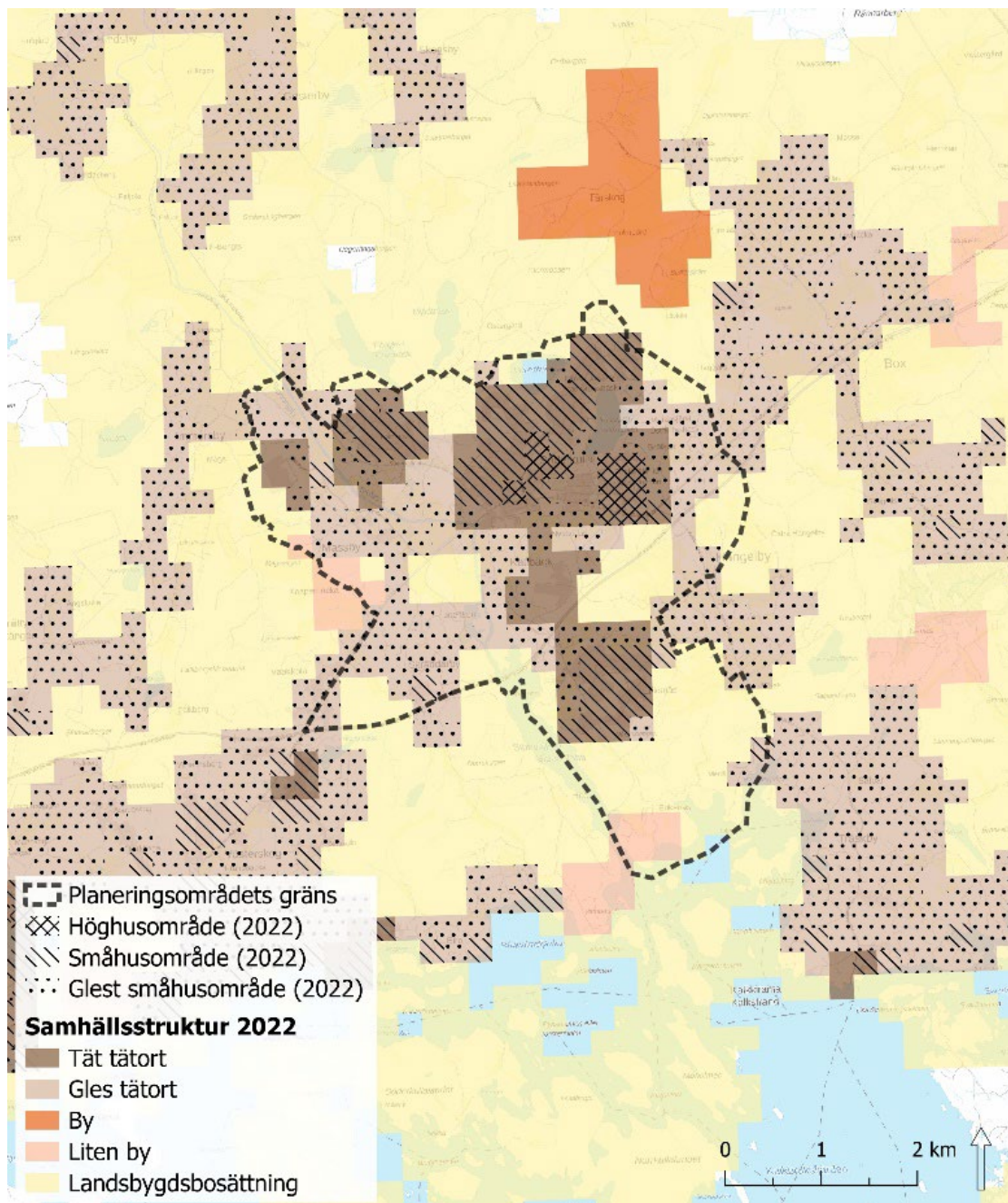


Figur 3.11. I Söderkulla finns förutom det nyare byggnadsbeståndet ett äldre byggnadsbestånd från början av 1900-talet. På bilden Joensuu gårds huvudbyggnad.

Tätortsstrukturen i planeringsområdet är nu starkt koncentrerad till norra delen av Borgåleden, där landsbygdsbebyggelsen huvudsakligen är förlagd till utkanterna av området. Enligt Finlands miljöcentrals (SYKE) avgränsning indelas tätorterna i täta och glesa tätortsområden. Till täta tätorter räknas de rutor vars områdeseffektivitet, beräknad enligt metoden med grannrutor, är större än 0,02. Centralorten Söderkulla och dess närområde är ett tätare befolkat tätortsområde. Enligt Finlands miljöcentrals material finns det tätt befolkade tätortsområden även i Hansas och Eriksnäs. Söderkullas tätortsstruktur har enligt Finlands miljöcentrals material utvidgats från år 2000 till år 2022 särskilt kring Tasträsk och i Eriksnäs.

Höghusområdena är koncentrerade till Hassellunden, Stenkulla och Tallbacka samt kring torget i Söderkulla, nära den offentliga och kommersiella servicen i centrum. I centralortsområdet är byggnadsbeståndet omväxlande till typologin och består förutom höghus även av radhus och småhus, låga affärsbyggnader och skolhus. Småhusområdena är huvudsakligen belägna i de tätbefolkade områdena, medan de glesare tätortsområdena har gles småhusbebyggelse. I området finns även byggnader från början av 1900-talet (Figur 3.11.). Fritidshusen ligger främst på östra sidan av Tasträsket samt längs Varpvägen och Störsviksvägen.

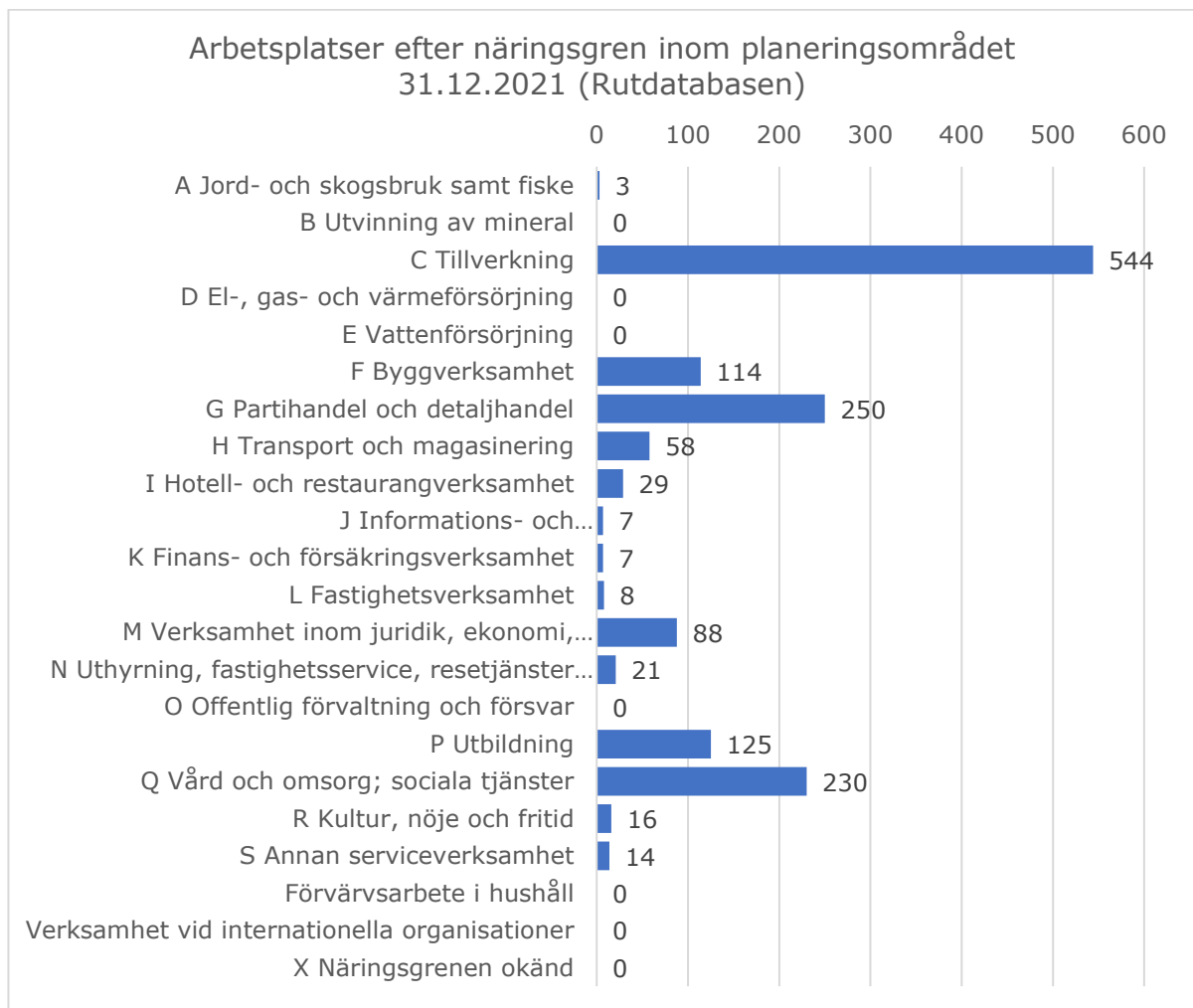
De flesta affärsbyggnaderna och offentliga byggnaderna och därmed även största delen av den offentliga och den kommersiella servicen finns inom centralortsområdet. Industribyggnader finns däremot främst i omedelbar närhet av Borgåledens norra sida, till exempel K. Hartwalls fabrik.



Figur 3.12. Samhällsstrukturen i området (bostäder, tätorter, bosättning enligt YKR-systemet © Finlands miljöcentral 4/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).

3.6 Arbetsplatser

Det finns flera branscher inom planeringsområdet som sysselsätter ett stort antal människor. Arbetstillfällena finns särskilt inom industrin (540 arbetstillfällen), parti- och detaljhandel (250 arbetstillfällen), hälso- och socialvårdstjänster (230 arbetstillfällen), utbildning (120 arbetstillfällen) och byggnad (110 arbetstillfällen).

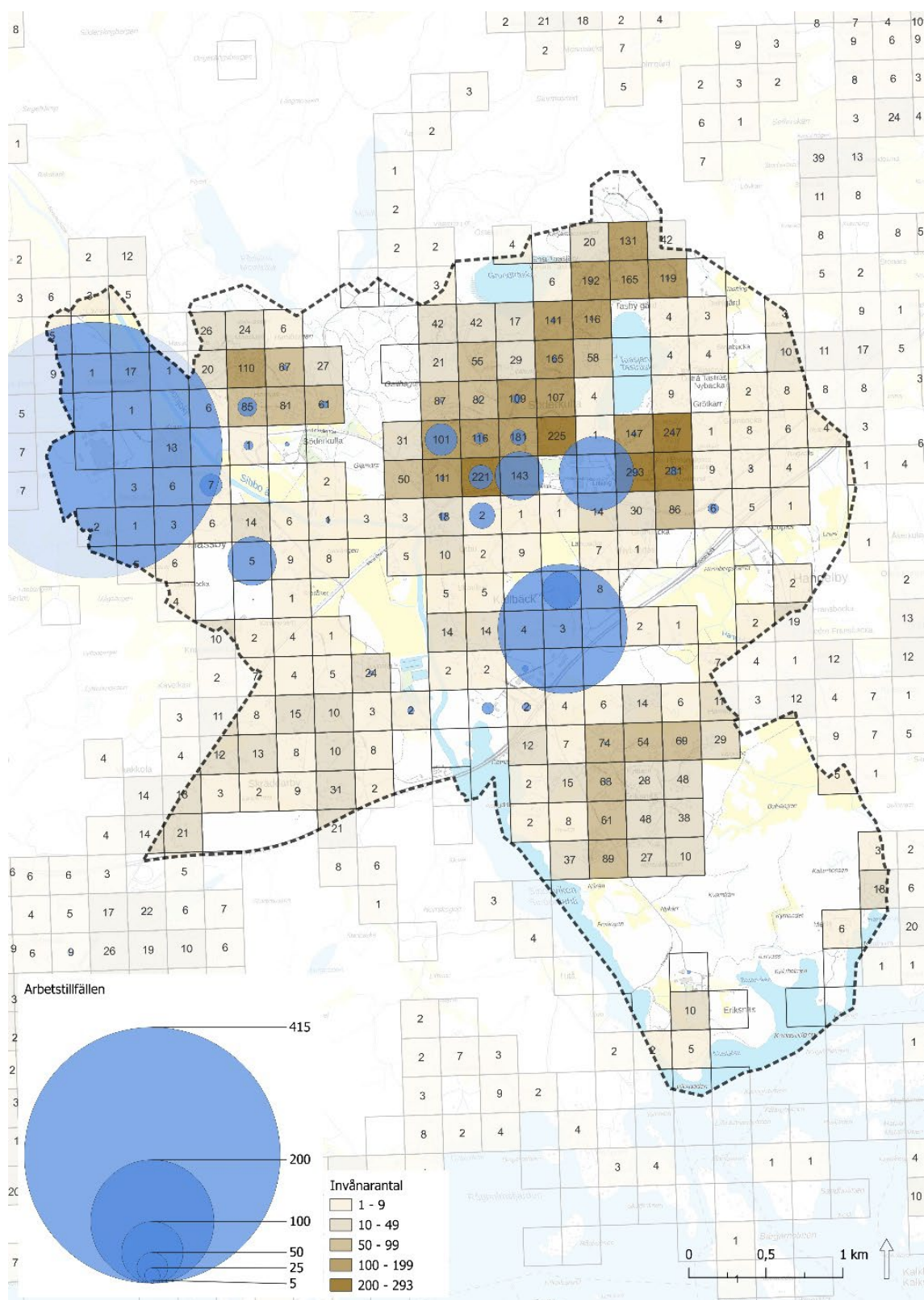


Figur 3.13. Arbetsplatser inom planeringsområdet efter näringsgren 31.12.2021 (Arbetsplatser efter näringsgren © Rutdatabasen. Obs. En del av de arbetstillfällen som statistikförs kan saknas på grund av skyddet av statistiska rutor om det finns färre än tre arbetstillfällen i en ruta).

De största arbetsgivarna inom planeringsområdet och deras huvudsakliga verksamhetsområden visas i figuren ovan (Figur 3.13.) och är följande:

- Arla OAb, livsmedel
- Hartwall K Oy Ab, tillverkning av metallvaror
- Nano, lasten ja nuorten Kerhotoiminta Oy, klubbar
- Halti Oy, sportredskap och -utrustning
- Finnvacuum Oy Ab, förpackningsmaskiner och förpackningsmaterial

De tydligaste regionala arbetsplatskoncentrationerna ligger i nordvästra hörnet av planeringsområdet, söder om Söderkulla centrum längs riksväg VT 7 och i centrum. Placeringen av arbetsplatser och bostäder visas på följande karta (Figur 3.14).



Figur 3.14. Arbetsplatser och bostäder i planeringsområdet (Arbetsplatser och invånarantal © Rutdatabasen).

3.7 Servicenätet

3.7.1 Det kommersiella servicenätet

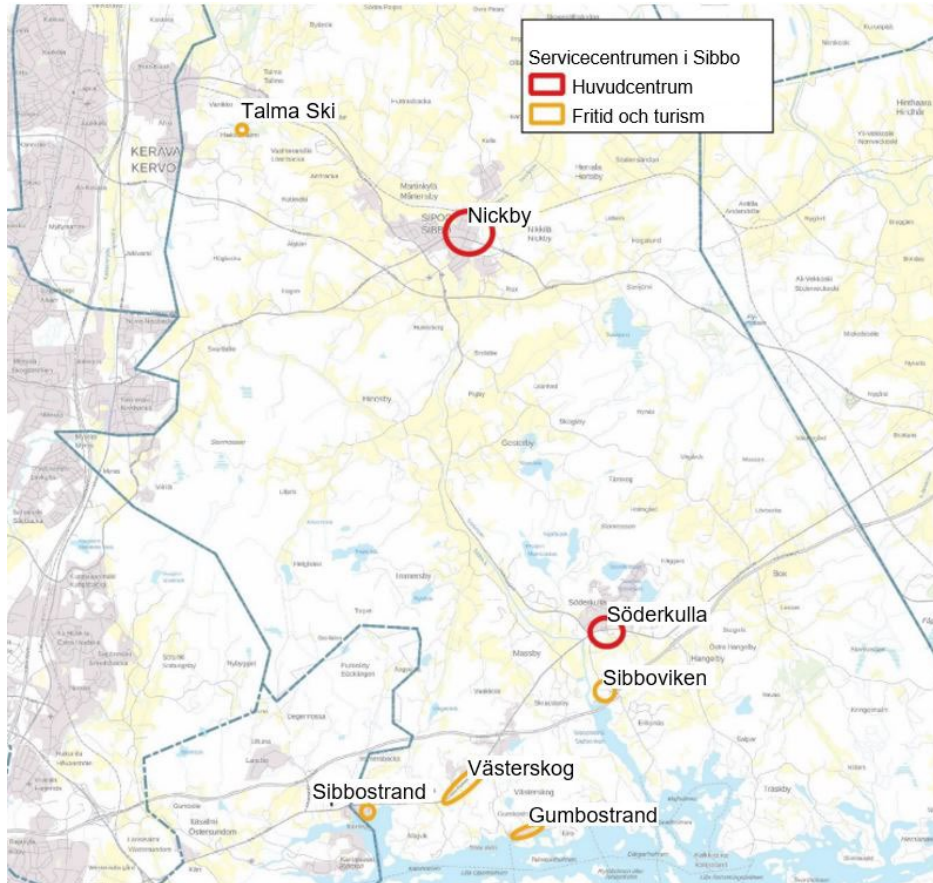


Figur 3.15. I Södertälje centrum längs Nya Borgåvägen ligger en handelskoncentration.

I Nylandsplanen 2050 har Södertälje betecknats som ett **område för centrumfunktioner**. Med objektsbeteckningen anges de största och mångsidigaste centrumen utanför rikscentrum, där det förekommer boende, arbetsplatser och offentliga och privata tjänster. Centrumen kan också nås lätt med kollektivtrafik. Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet. Stora detaljhandelsenheter av regional betydelse får placeras i området. Den nedre gränsen för storleken på en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är 4000 vy-m² om inte något annat anvisats på basis av utredningar och om inte något annat fastställts i planeringsbestämmelserna. Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

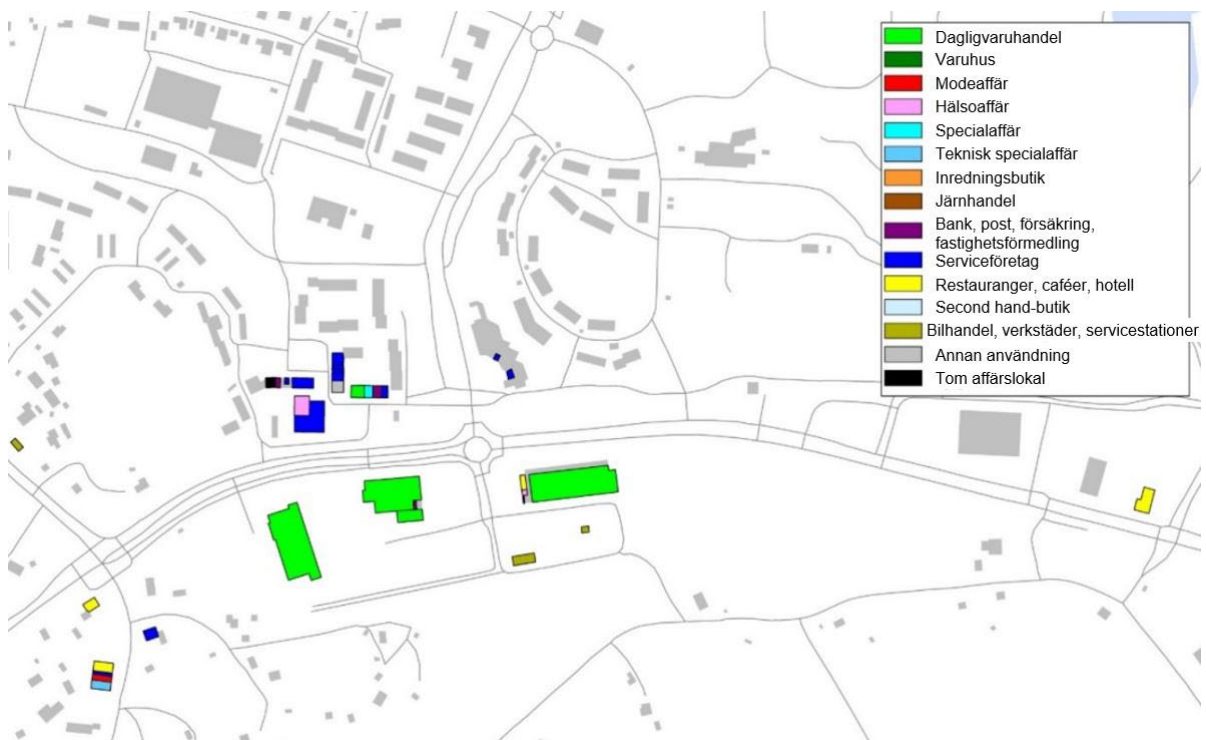
Det mer vidsträckt Södertäljeområdet har i landskapsplanen objektsbeteckningen **utvecklingszon för tätortsfunktioner**. Med beteckningen anges zoner för tätortsfunktioner av betydelse på riksnivå, landskapsnivå eller regional nivå som stöder sig på de största och mångsidigaste centrumen och där en utvecklad och effektivare samhällsstruktur är särskilt viktig med tanke på hela landskapets utveckling. Ur kommersiell synvinkel är de nedre gränserna för storleken på de stora detaljhandelsenheterna av regional betydelse inom utvecklingszonen för tätortsfunktioner i Södertälje följande, om inte något annat anvisats på basis av utredningar: Centrumorienterad handel (dagligvaruhandel och annan specialvaruhandel) 10 000 vy-m², utrymmeskrävande handel 10 000 vy-m² (*Den del av planeringsbestämmelsen för tätortsfunktioner som gäller nedre gränsen av storleken på en stor detaljhandelsenhet har upphävts i det område som omfattas av etappplansplanen för Västra Nyland genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 24.9.2021 och beslutet vunnit laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 T 756*).

Det kommersiella servicenätet i Sibbo (Figur 3.16) är i huvudsak polariserat till dagligvarubutikerna, specialhandeln och den kommersiella servicen i Nickby respektive Söderkulla. Det kommersiella servicenätet i Sibbo granskades i en separat rapport i slutet av år 2021.



Figur 3.16. Det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021 (Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket 5/2021).

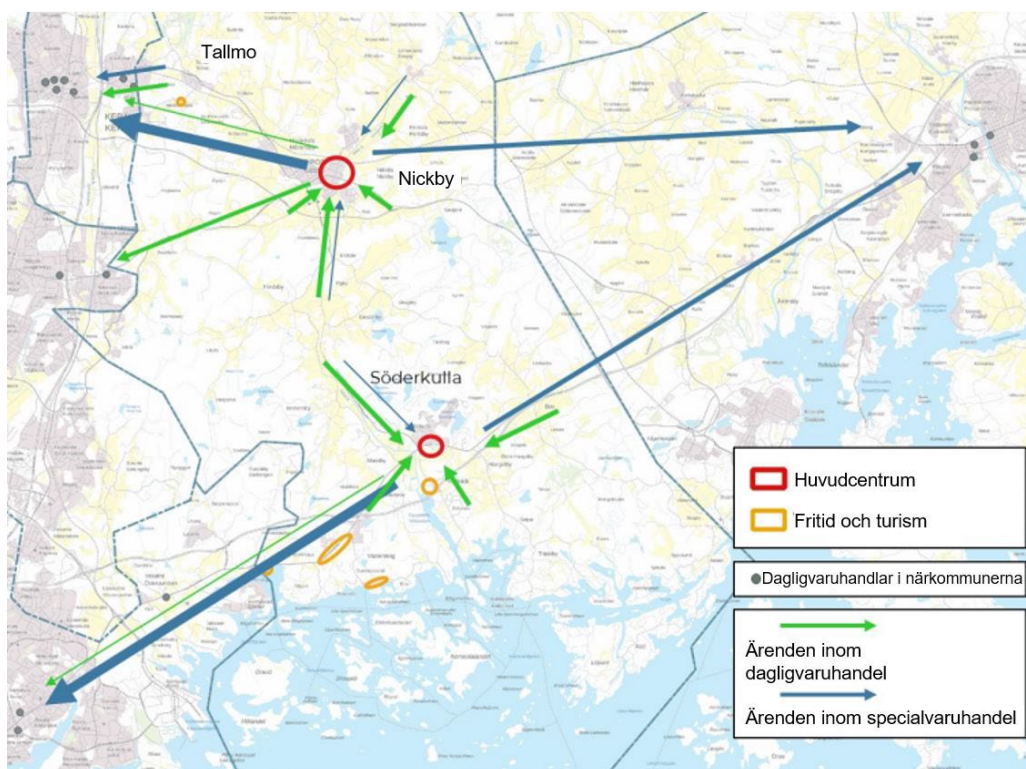
I Söderkulla centrum finns stormarknaderna och några specialaffärer huvudsakligen vid Nya Borgåvägen (Figur 3.15 (och Figur 3.17)): Lidl, K-Supermarket, S-Market och Tokmanni, som öppnades 2024. När det gäller specialhandel finns bl.a. ett apotek, Alko och en elektronikaffär.



Figur 3.17. Den kommersiella strukturen i Söderkulla 2021
(Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket 5/2021).

Den totala arealen för den kommersiella servicen i Söderkulla var år 2024 ca 14 400 vy-m², varav största delen – 10 000 vy-m² – företräddes av dagligvaruhandeln. Knappt 2 000 vy-m² användes av andra serviceföretag, medan lokaler för caféer och restauranger utgjorde ca 1 000 vy-m². Återstoden användes av olika specialhandlar, hälsovårdstjänster, en bilaffär och en servicestation. Mellan 2016 och 2024 ökade affärsarealen i Söderkullaområdet, särskilt i och med att dagligvaruhandeln och restaurangtjänsterna ökade.

Ärendetrafiken, särskilt inom dagligvaruhandeln, är betydande i Nickby och Söderkulla, men samtidigt är tillgängligheten i huvudstadsregionen god, så när det gäller specialhandeln går ärendetrafiken bortom Sibbo (Figur 3.18).

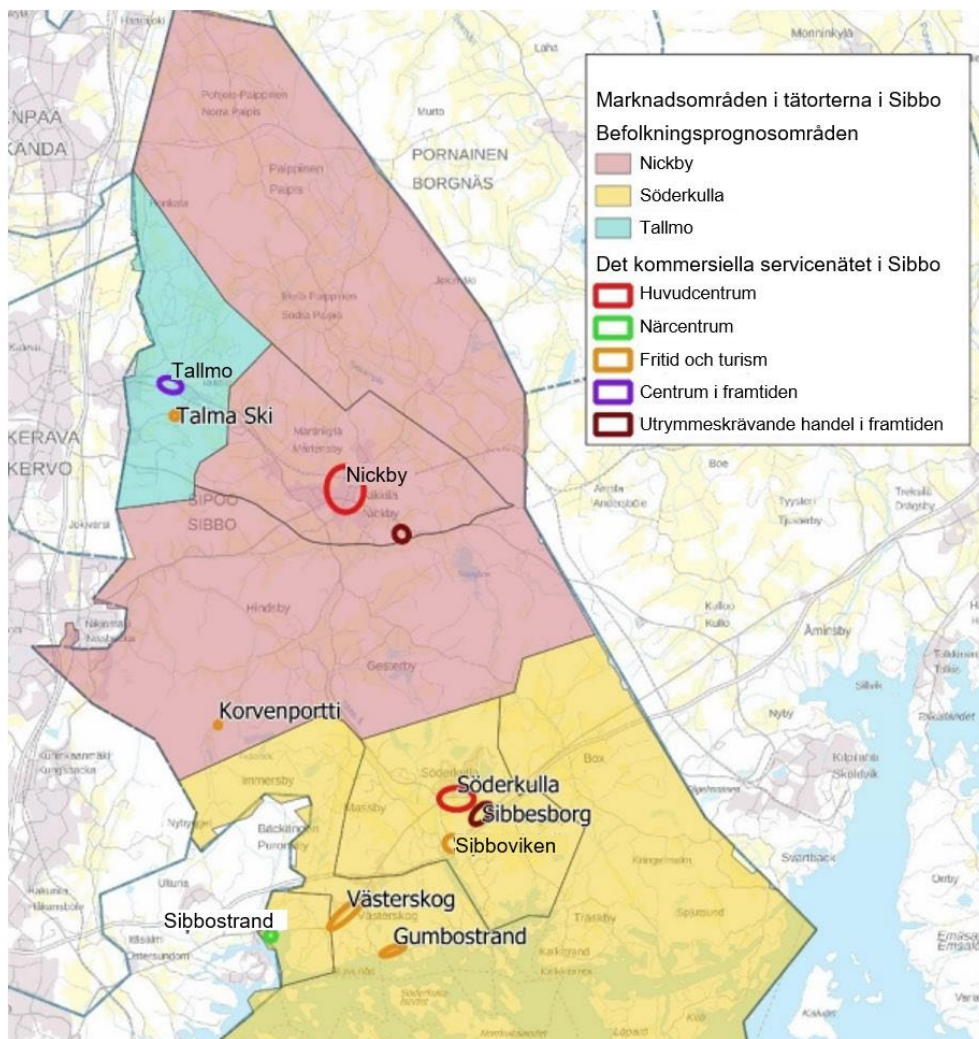


Figur 3.18. Huvudinriktningen för ärendetrafiken från Sibbo (exkl. intern trafik) (Utredning om det kommersiella nätet i Sibbo © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).

I rapporten om det kommersiella nätet i Sibbo 2021 undersöktes marknadsområdena i de kommersiella centrumen enligt befolkningsprognosområde för att möjliggöra en uppskattning av köpkraften (Figur 3.19). Hela södra Sibbo har räknats in i Söderkulla påverkansområde. I Söderkulla påverkansområde beräknas köpkraften öka från omkring 120 miljoner euro 2020 till cirka 220 miljoner euro 2040. Ökningen av köpkraften grundar sig på den befolkningstillväxt och konsumtionstillväxt som förutspås i Söderkulla. I och med utvecklingen av köpkraften har man bedömt behovet av affärslokaler i Söderkulla. Den uppskattade maximala dimensioneringen av affärslokaler år 2040 visas nedan (Observera att affärsbehovet är riktgivande eftersom handels- och serviceföretagens olika koncept behöver mycket olika stora affärslokaler och koncepten utvecklas över tiden):

- Daglig varubutik och Alko: 10 800 vy-m²
- Specialhandel: 23 000 vy-m²
- Restauranger: 9 700 vy-m²
- Annan kommersiell service: 10 300 vy-m²
- Utrymmeskrävande handel: 17 500 vy-m²
- Bilhandel och servicestationer: 9 400 vy-m²

I utredningen om det kommersiella servicenätet konstaterades näthandels centrala roll på en marknad med flera servicekanaler. Ökningen av inköp via nätet gör det möjligt för vissa näringsidkare att minska antalet butiker eller minska storleken på butikerna. Å andra sidan kan en fungerande flerkansalsverksamhet kräva att man grundar stenfotsbutiker och en sådan verksamhet hjälper också aktörer att öppna butiker på nya platser som de tidigare inte hade tänkt sig. Ökningen av näthandeln ökar också efterfrågan på upphämningsplatser. Ett lokalt centrum kan dra nytta av den växande näthandeln tack vare en bredare marknadspotential.

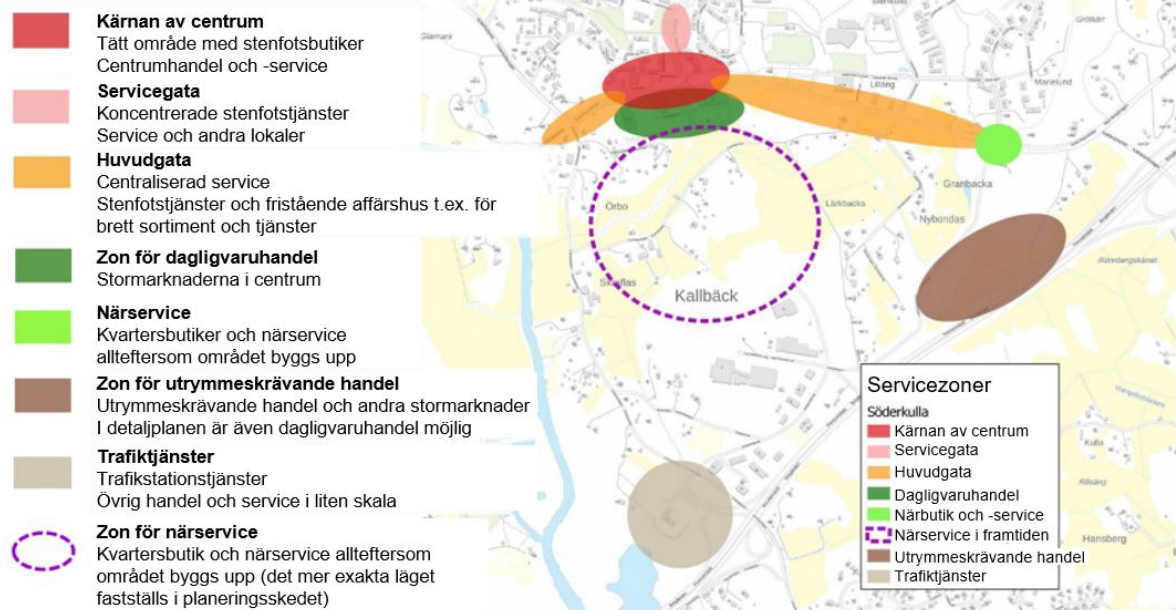


Figur 3.19. Marknadsområden i tätorterna i Sibbo
(Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021 © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).

När det gäller handel är verksamhetsställets läge en viktig faktor för affärsverksamheten. Ett fungerande läge påverkas bl.a. av närheten till trafikströmmar, trivselen i miljön, tillgängligheten, tomtens storlek och synlighet samt byggmöjligheterna. Små handelsfunktioner förutsätter ett läge nära potentiella kundströmmar och därför är centrumlika områden fördelaktiga etableringsplatser för sådana. Större handelsenheter skapar i sig kundströmmar och deras roll som en del av servicenätet är därför betydande.

De kommersiella zonerna i Söderkulla visas i Figur 3.20. Centrumkärnan ligger i det nuvarande centrumet i omgivningen kring Nya Borgåvägen, Hälsovägen, Centralgatan och Amiralsgatan. Största delen av specialaffärerna och de små serviceföretagen i Söderkulla finns i kärnan av centrum. I fråga om funktionerna är Söderkulla centrum indelat i en koncentration av små serviceföretag norr om Nya Borgåvägen och en koncentration av dagligvaruaffärer söder om Nya Borgåvägen. Nya Borgåvägens gatuprofil borde utvecklas som en stadsliknande gata för en smidigare koppling mellan dessa två servicekoncentrationer. En zon för utrymmeskrävande handel har planlagts längs Arbetsplatsvägen. Det är möjligt att utveckla den nuvarande trafikservicestationen i Sibboviken och dess omgivning utifrån nuvarande utgångspunkter, till exempel med kommersiell och annan service med naturlig anknytning till stationen eller företagsområdet.

Kommersiella zoner i Söderkulla



Figur 3.20. Kommersiella zoner i Söderkulla
(Utredning om det kommersiella servicenätet i Sibbo 2021 © WSP, baskarta © Lantmäteriverket).

3.7.2 Bildningsutskottets tjänster

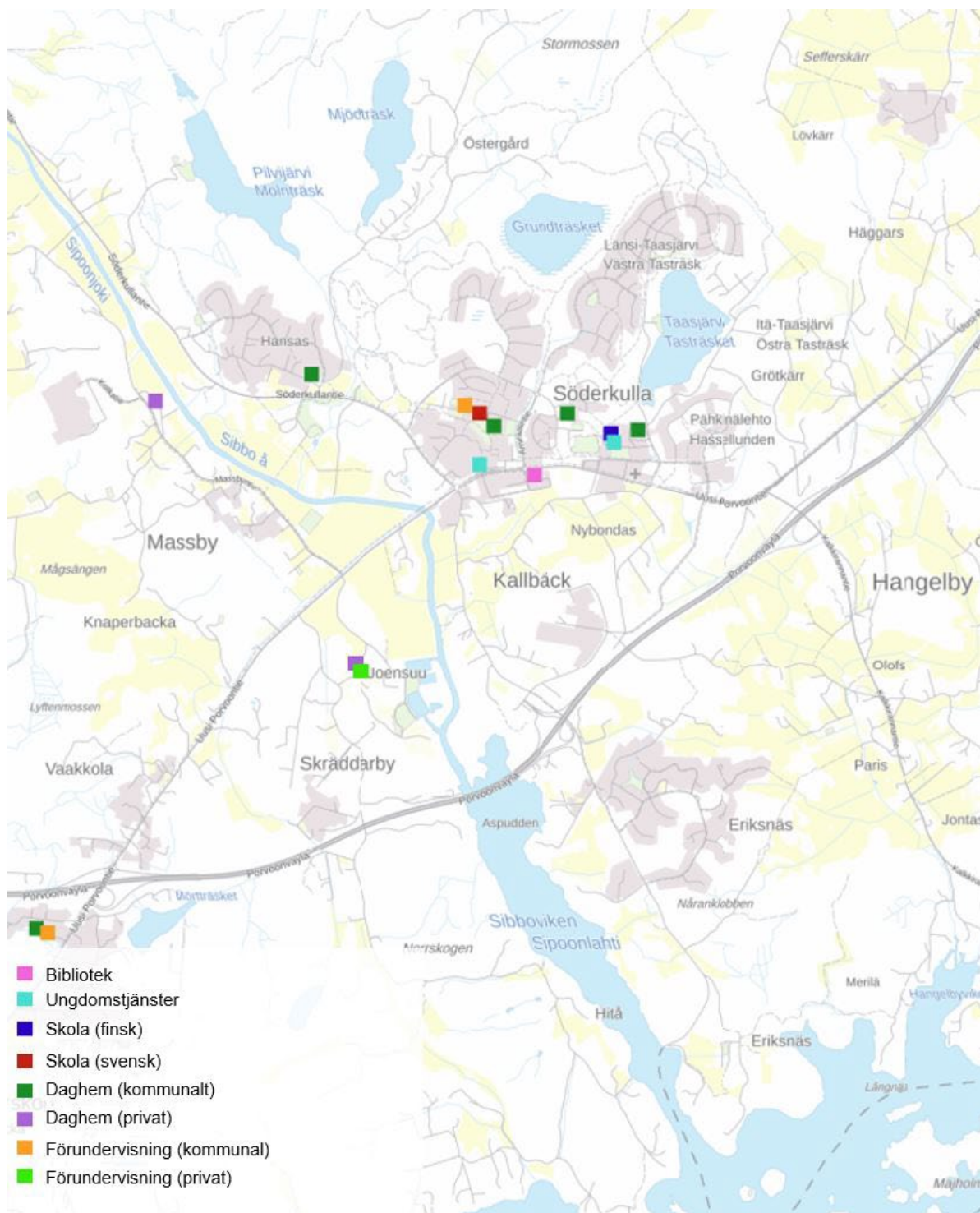


Figur 3.21. Sipoonlahden koulu i Söderkulla centrum.

I servicenätsplanen för bildningsväsendet (utkast 28.11.2023) har man gått igenom alla utbildnings- och småbarnspedagogikstjänster samt kultur- och fritidstjänster som är underordnade bildningsutskottet. I planen har man granskat tjänsterna inom dessa verksamheter, det nuvarande utbudet av tjänster och servicenätet, framtida behov och rekommendationer om vilka åtgärder som ska vidtas. Figur 3.22 är en karta över de byggnader i Söderkulla som används för bildningsutskottets tjänster. I området finns bl.a. flera lokaler för småbarnspedagogik, förskoleundervisning och grundläggande utbildningar samt kultur- och fritidstjänster. På bilden ovan Sipoonlahden koulu (Figur 3.21).

Tabell 3.5. Byggnader efter statistikområde 2023 (Servicenätsplan för bildningsväsendet inom Sibbo kommun © FCG).

Söderkulla (statistikområdena 8, 9, 10 och 30)
Småbarnspedagogik
Landsängens daghem
Mäntymäen päiväkoti
Päiväkoti Miili
Pilke liikuntapäiväkoti (Taasjärven päiväkoti)
Förskoleundervisning
Sipoonlahden esiopetus
Söderkulla förskola
Skogsbackens daghem
Grundläggande utbildning
Sipoonlahden koulu
Söderkulla skola
Ungdomsfullmäktige
Punahilkka
Ungdomslokal
Kultur och fritid
Söderkulla bibliotek
Kulturtjänster
Grundläggande konstundervisning
Söderkulla gård
Sibbo institut
Serviceställe vid Lärdomsvägen, Punahilkka: Gymnastiksal
Stora gymnastiksalen (Lärdomsvägen 6A)
Matsal (Lärdomsvägen 6A)
Campuset Miili



Figur 3.22. Kartutdrag över bildningsutskottets tjänster i Söderkullaområdet (Sibbo karttjänster, utdrag 19.5.2025, baskarta © MML).

Enligt utkastet till servicenätplan eftersträvas kraftig tillväxt i Söderkulla inom ramen för kommunens befolkningsprognos. Om befolkningsprognosen realiseras som planerat, ökar servicebehovet inom småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen, men i övrigt minskar servicebehovet i området.

3.8 Trafik och mobilitet

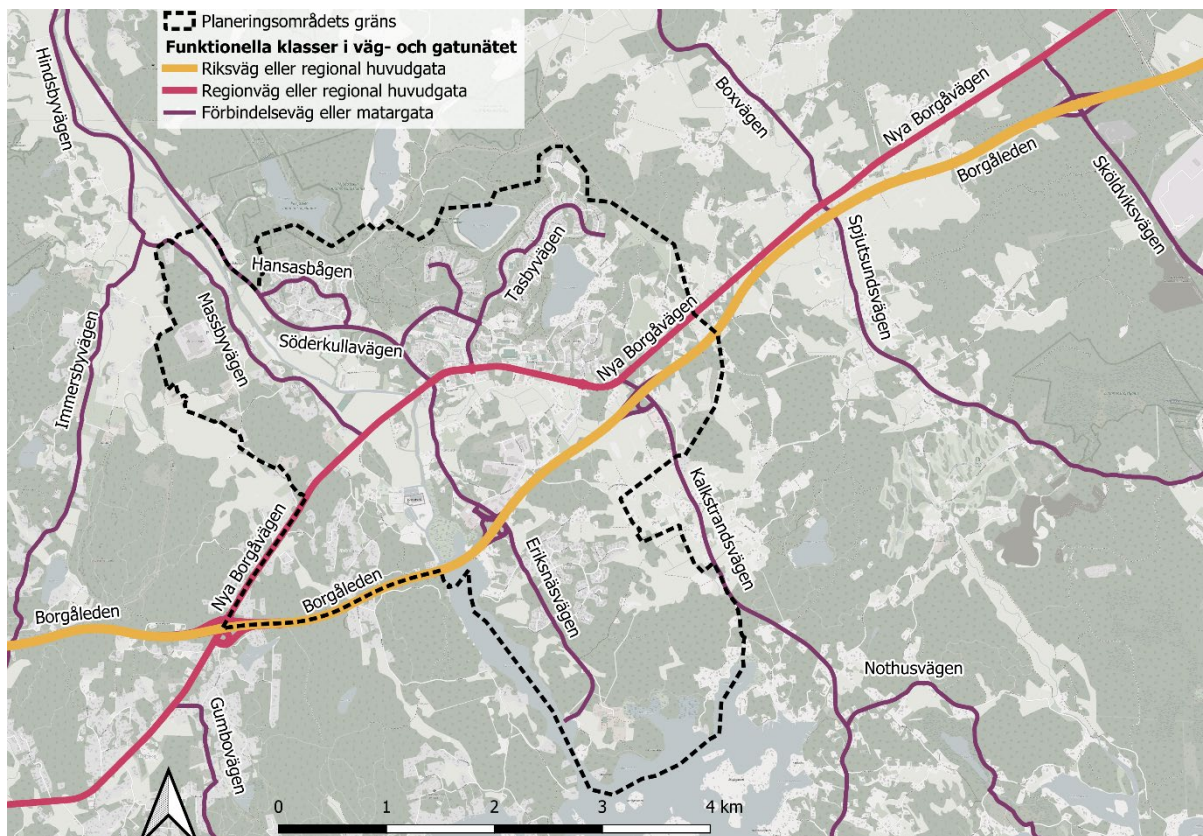
3.8.1 Väg- och gatunät



Figur 3.23. Nytt bostadsområde längs Tasbyvägen.

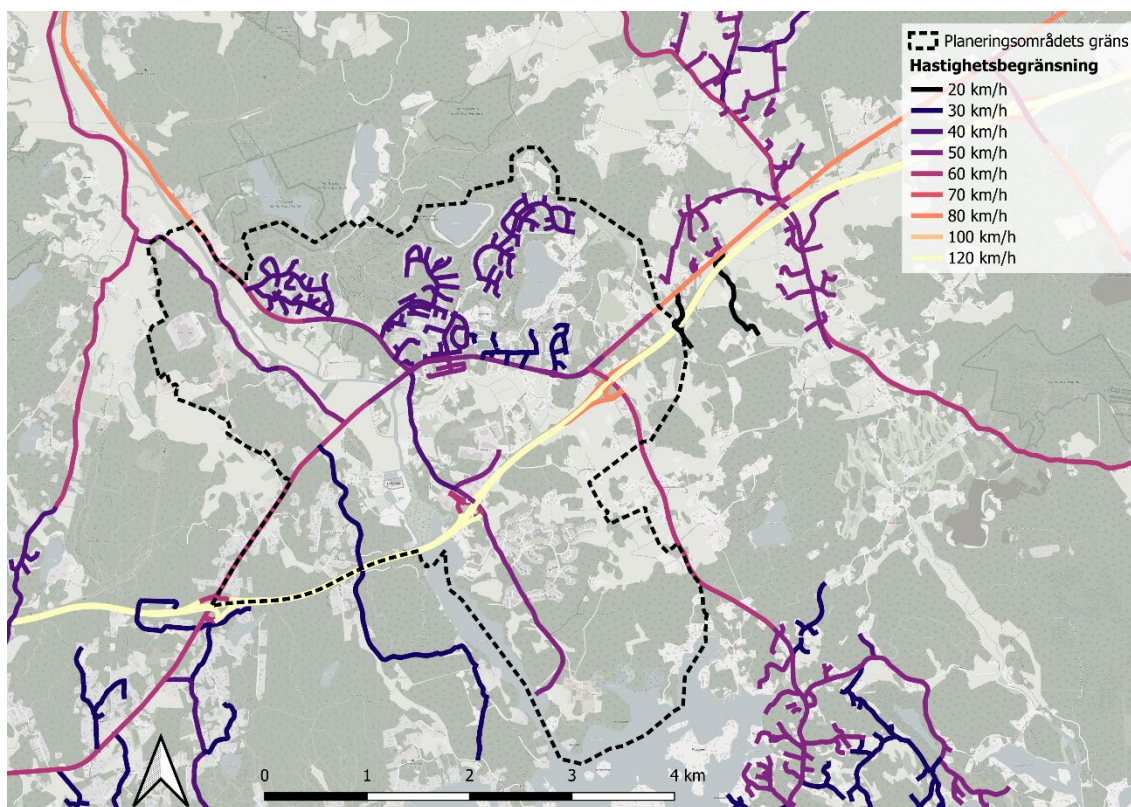
De viktigaste trafiklederna inom planeringsområdet är riksväg 7 eller Borgåleden samt Nya Borgåvägen, dvs. regionväg 170. Båda går genom området från sydväst till nordost. Riksväg 7 förbinder Helsingfors med Sydöstra Finland och tillsammans med riksväg 6 utgör de förbindelser till bland annat Borgå, Kotka, Kouvola och Villmanstrand. Riksväg 7 är också en del av det europeiska kärnnätet TEN-T. Riksväg 7 är en del av den östra grenen av kärnnätet mellan Medelhavet och Skandinavien, som går från Nådendal längs Finlands sydkust mot landets östra gräns. Nya Borgåvägen är återigen som huvudgata för flera bosättningscentra samtidigt som den förenar dem med riksvägen och varandra.

Söderkullavägen, som går norrut från Söderkulla, förbinder området med Nickby. Söderkullavägen är den viktigaste leden i sydlig-nordlig riktning. Vid anslutningen till Nya Borgåvägen övergår Söderkullavägen i Eriksnäsvägen. Eriksnäsvägen fortsätter söderut från Söderkulla tätort, genom Eriksnäs längs Sibbovikens östra strand. Följande figur visar hierarkin i väg- och gatunätet (Figur 3.24). Bilden ovan (Figur 3.23) är tagen på Tasbyvägen, en mindre väg som som betjänar bostadsområdet.



Figur 3.24. Hierarkin i väg- och gatunätet (Digiroad).

Hastighetsbegränsningarna i området överensstämmer med hierarkin i väg- och gatunätet; de största trafikmängderna finns på huvudvägarna och på huvudgatorna. På riksväg 7 är hastighetsbegränsningen 120 km/h på sommaren. På Nya Borgåvägen är hastighetsbegränsningen 60 km/h väster om Söderkulla tätorten, i tätorten sjunker begränsningen till 50 kilometer i timmen och på östra sidan av tätorten stiger hastighetsbegränsningen stegvis till 80 km/h. På Söderkullavägen är hastighetsbegränsning 80 km/h norr om tätorten, men den sjunker till 50 km/h i tätorten. På Eriknsåsvägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h mellan Nya Borgåvägen och riksväg 7. I figuren nedan visas hastighetsbegränsningarna i planeringsområdet 2024 enligt Digiroad (Figur 3.25). I centrum har hastighetsbegränsningarna skärpts år 2025.



Figur 3.25. Hastighetsbegränsningar inom planeringsområdet (Digiroad).

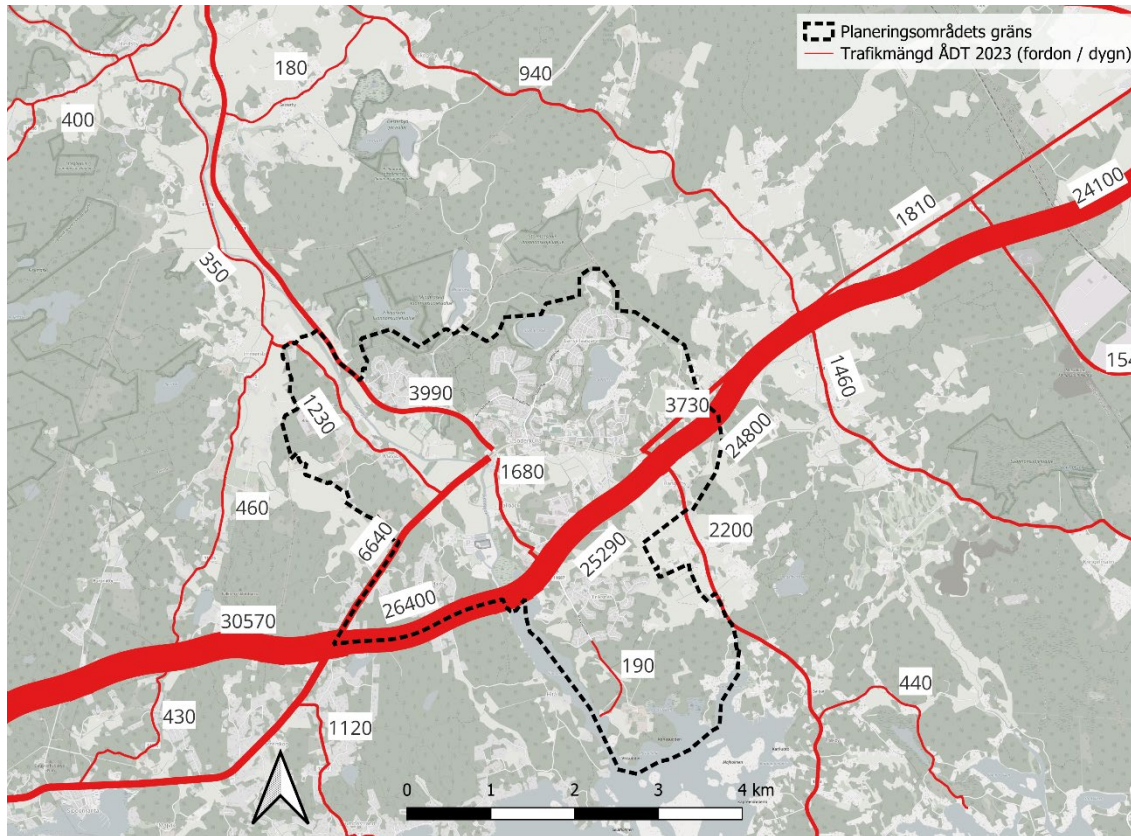
3.8.2 Trafikmängder



Figur 3.26. Trafik längs Amiralsvägen nära rondellen till Nya Borgåvägen

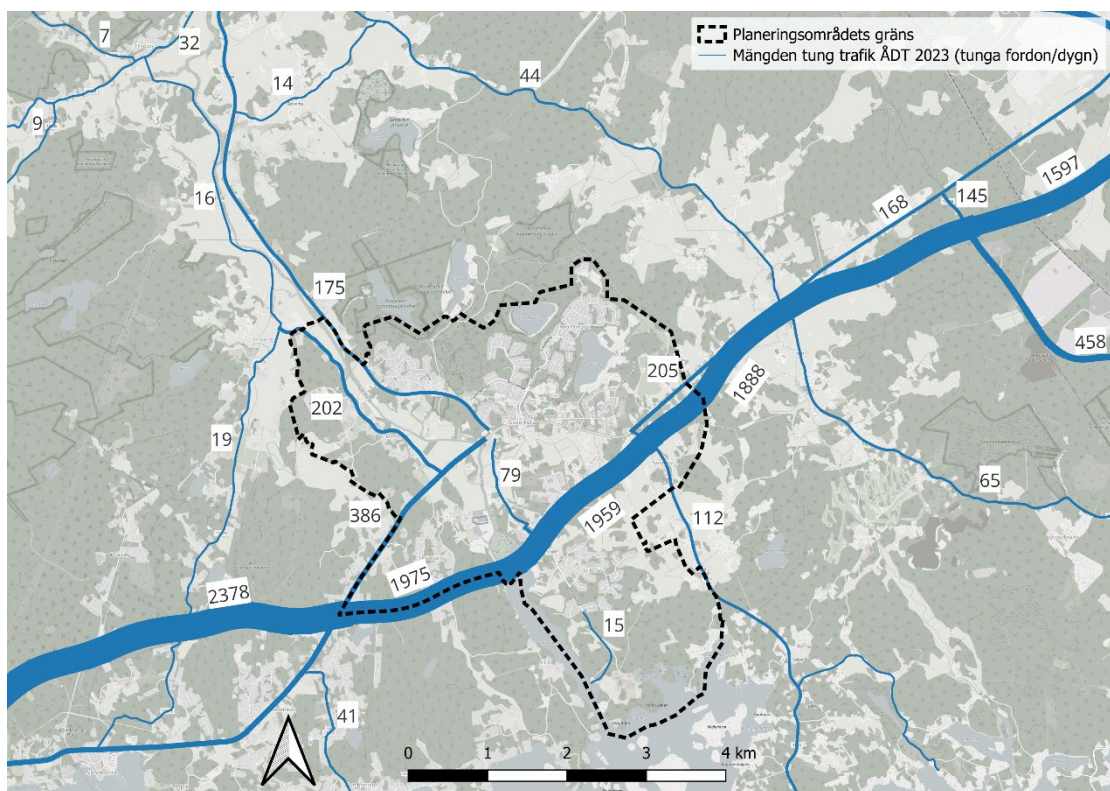
Trafikmängderna i området fördelar sig på väg- och gatunätet i huvudsak enligt näthierarkin (Figur 3.27). Den livligaste vägen i området är riksväg 7, vars genomsnittliga trafikmängd (ÅDT) är 30 500 fordon per dygn väster om Söderkulla. Öster om Söderkulla är trafikmängden ca 24 000 fordon i dygnet. Utöver riksvägen är den livligaste vägen i området Nya Borgåvägen, där trafikmängden i genomsnitt är 6 600 fordon per dygn väster om tätorten och 3 700 fordon per

dygn öster om den. Figur 3.26 beskriver trafiken vid korsningen mellan Nya Borgåvägens rondell och Amiralsvägen. Den mest trafikerade vägen av vägarna och gatorna i lägre klass är Söderkullavägen, vars trafikmängd är 4 000 fordon per dygn. Figur 3.18 visar trafikmängderna på väg- och gatunätet.



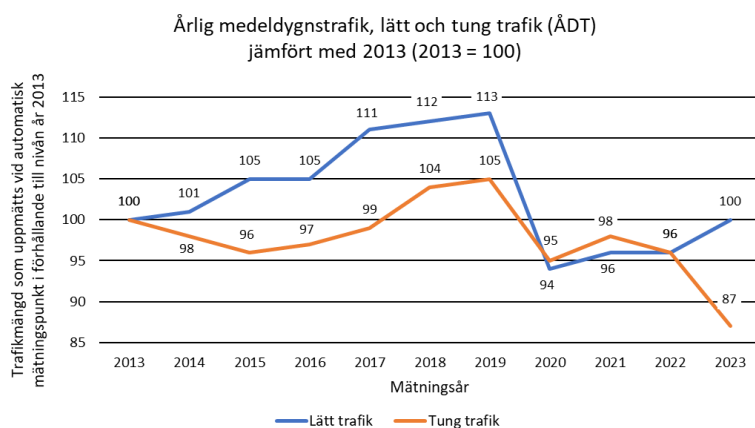
Figur 3.27. Genomsnittliga trafikmängder per dygn i området (karttjänsten Suomen Väylät).

Riksväg 7 är en viktig rutt för den tunga trafiken. På riksväg 7 är antalet tunga fordon 2 400 per dygn väster om Söderkulla och 1 900 per dygn öster om Söderkulla. Också Nya Borgåvägen är en relativt livlig rutt för tung trafik: 400 fordon per dygn väster om Söderkulla och 200 fordon per dygn öster om Söderkulla. På Söderkullavägen är antalet tunga fordon 170 per dygn. I anslutning till servicestationen vid Sibbovikens planskilda anslutning finns också en långtradarparkering. Bilden nedan (Figur 3.28) visar den genomsnittliga mängden tung trafik per dygn i området.



Figur 3.28. Den genomsnittliga mängden tung trafik i området per dygn (karttjänsten Suomen Väylät).

Under de senaste tio åren har det skett stora förändringar i trafikmängderna på riksväg 7. Trafiken på riksvägen var som livligast år 2019, då den automatiska mätningpunkten väster om Söderkulla registrerade över 26 000 fordon per dygn. AV de fordon som mätningen registrerade var antalet tunga fordon cirka 2 200 per dygn. Trafiken minskade år 2020 till under 2013 års nivå på grund av coronapandemin och den tunga trafiken fortsatte att minska år 2023 till följd av det ryska anfallskriget. År 2023 var den totala trafikmängden något högre än år 2013 och antalet tunga fordon betydligt lägre än år 2013. I figuren nedan (Figur 3.29) visas förändringen i den totala trafikmängden per dygn jämfört med 2013 års nivå.



Figur 3.29. Utvecklingen av trafikmängderna på riksväg 7 mellan 2013 och 2023 (automatisk mätning).

Pendlingstrafiken är livlig i Sibbo. Av dem som bor i Sibbo arbetar ca 7 860 utanför Sibbo. De flesta av dem arbetar i Helsingfors och Vanda. Antalet pendlare till Borgå och Esbo är betydande. Antalet arbetstagare som pendlar till Sibbo är ungefär hälften mindre jämfört med antalet

arbetstagare som pendlar från Sibbo. Antalet arbetsresor inom Sibbo är ca 3 200. I figur 3.21 visas antalet arbetstagare som pendlar till och från Sibbo kommunvist. Uppgifterna baserar sig på Lantmäteriverkets kommunvisa statistik för år 2011, men beloppen har skalats så att de motsvarar Statistikcentralens uppdaterade totala antal pendlare i Sibbo år 2023.

Tabell 3.6. Antalet arbetstagare som pendlar till eller från Sibbo kommunvist (Lantmäteriverket 2011, Statistikcentralen 2023).

Pendlare till eller från Sibbo		
Stad/kommun	Från Sibbo	Till Sibbo
Interna arbetsresor i Sibbo		3191
Helsingfors	4017	958
Vanda	1770	728
Borgå	625	741
Esbo	503	336
Kervo	390	414
Tusby	232	192
Träskända	204	241
Mäntsälä	41	79
Nurmijärvi	37	61
Borgnäs	37	138
Totalt utanför Sibbo	7856	3889

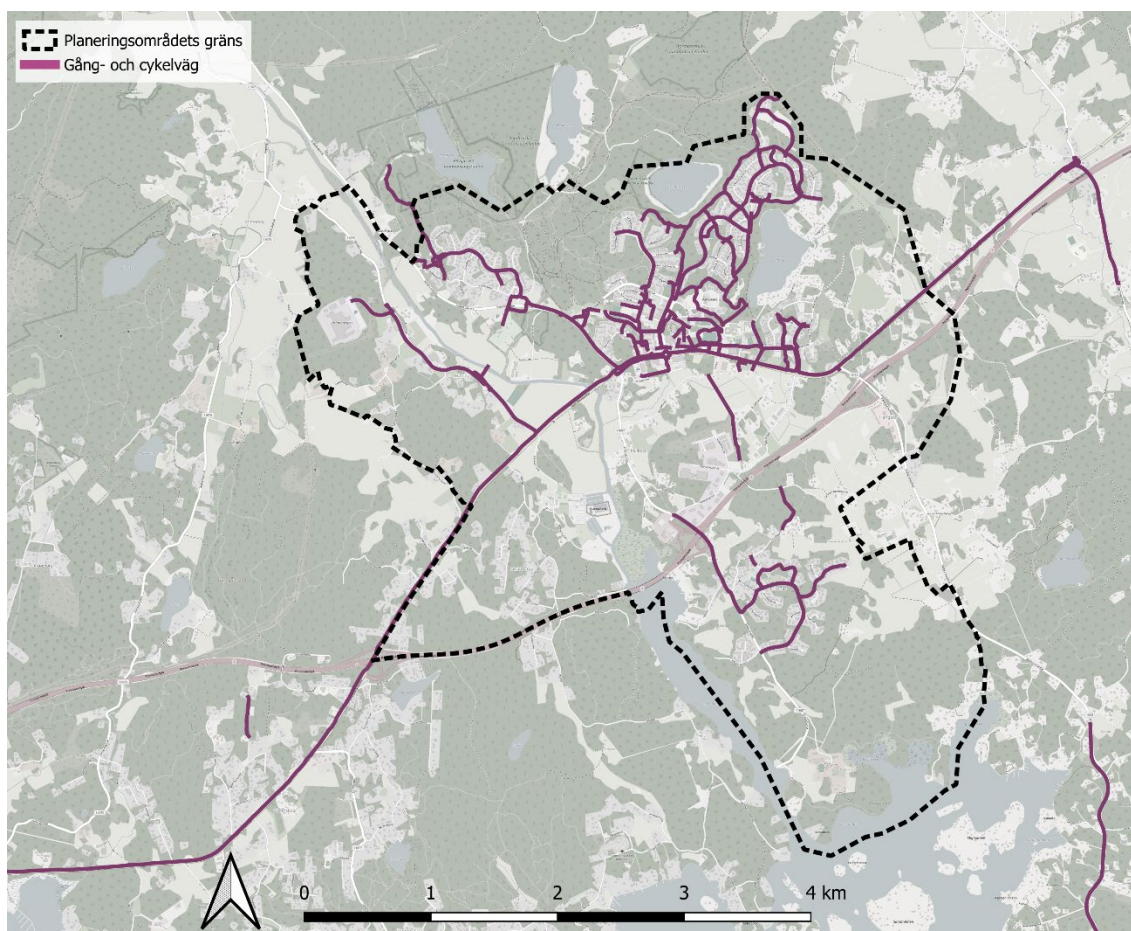
3.8.3 Gång och cykling



Figur 3.30. Gång- och cykelvägar på Centrumvägen och under Amiralsvägen.

Från Söderkulla i riktning mot Helsingfors går en kombinerad cykelbana och trottoar längs Nya Borgåvägen. Den ansluter sig till huvudnätet av cykelstråk i Helsingfors. Det skapar en sammanhängande ca 20 kilometer lång gång- och cykelväg från Söderkulla till Östra centrum. Det finns inga sammanhängande gång- och cykelbanor i riktning mot Borgå och Nickby. I öster fortsätter den kombinerade cykelvägen och trottoaren till anslutningen med Boxvägen. På norra sidan av planeringsområdet upphör den kombinerade cykelvägen och trottoaren i Hansas bostadsområde. Figuren ovan (Figur 3.30) visar rutterna för gång- och cykeltrafik på Centrumvägen och under Amiralsvägen.

Tätorten Söderkulla har ett omfattande nätverk för gång- och cykeltrafik, som i huvudsak består av kombinerade cykelvägar och trottoarer. Nätet möjliggör också idrotts- och motionstjänster och vissa förbindelser används av skidåkare på vintern. Den kombinerade cykelvägen och trottoaren som förenar centralorten Söderkulla med bostadsområdet i Eriksnäs är en krokig led som löper längs Arbetsplatsvägen och Sandbackavägen. Det finns ingen avskild trottoar eller cykelbana på Eriksnäsvägen mellan Sandbackavägen och Nya Borgåvägen. Figuren nedan (Figur 3.31) visar det nuvarande nätet för gång- och cykeltrafik.



Figur 3.31. Gång- och cykelvägar i planeringsområdet (Digiroad).

3.8.4 Kollektivtrafik



Figur 3.32. Hållplats för kollektivtrafik på Nya Borgåvägen.

Utbudet av kollektivtrafik i planeringsområdet består av lokala bussar och fjärrbussar. Bussarna i fjärrtrafiken är turer mellan Helsingfors och Borgå som körs av Onnibus Oy. Busshållplatserna för fjärrtrafiken är på Nya Borgåvägen. Dessa bussar går i riktning mot Helsingfors under rusningstiderna med 15 minuters intervaller och utanför rusningstid ca 30 minuters intervaller. Bussturerna åt Borgåhålllet är något glesare. Biljettpiserna börjar på ungefär fyra eller fem euro beroende på efterfrågan och bokningstidpunkten. Restiden till Borgå är 33 minuter och till Helsingfors cirka 45 minuter. Bilden ovan (Figur 3.32) visar en kollektivtrafikhållplats på Nya Borgåvägen.

Lokalbussarna drivs av Helsingforsregionens trafik (HSL).

Följande linjer trafikerar i området (läget 18.12.2024):

- 841, Östra centrum-Östersundom-Söderkulla-Nickby, 1 avgång/h
- 842, Östra Centrum-Söderkulla-Eriksnäs, 1 avgång/h
- 843, Östra Centrum-Söderkulla-Kalkstrand, 2–3 gånger per dag

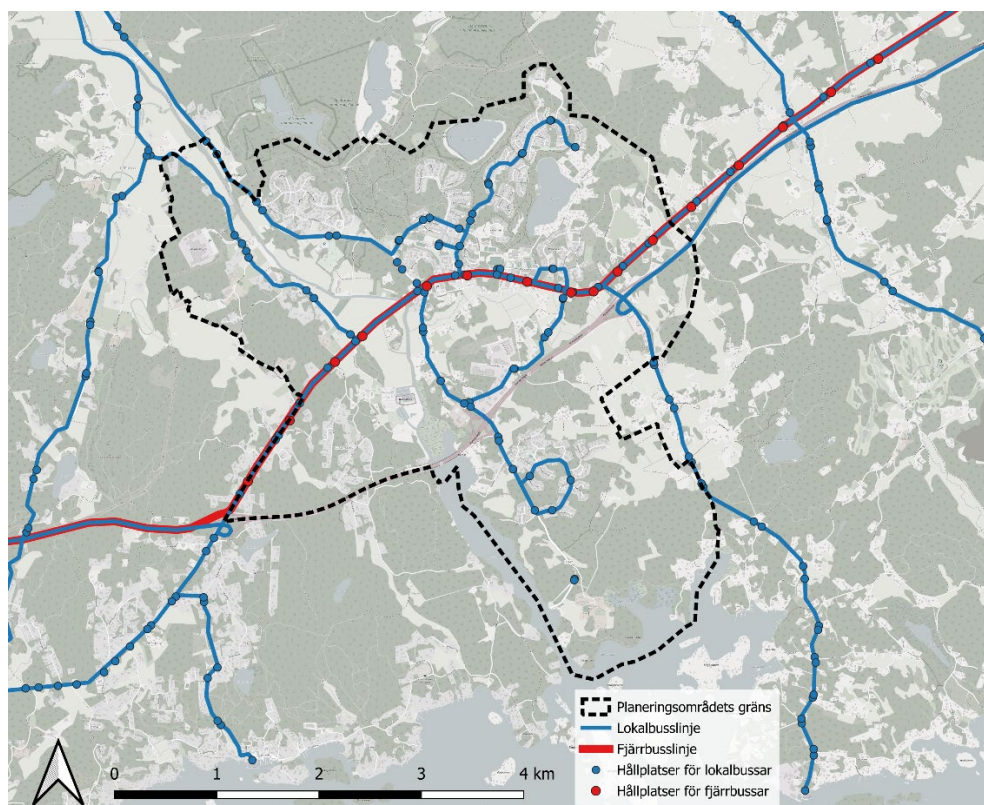
- 844, Östra centrum–Söderkulla–Tasträsk, 1 avgång/h
- 848, Kampen–Böle-Vik–Söderkulla–Borgå, cirka 30 minuters mellanrum
- 992, Eriksnäs–Söderkulla–Massby–Hindsby–Nickby, 3 gånger per dag om morgonen vardagar
- 993, Tasträsk–Söderkulla–Box–Gesterby–Nickby, 4 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 994, Söderkulla–Immersby–Gumbostrand, 4 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 995, Tasträsk–Söderkulla–Kalkstrand, 6 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 996, Söderkulla–Box Spjutsund–Nickby, 6 gånger per dag vardagar under arbetstid
- 999, Dickursby–Söderkulla–Borgå, 8 gånger per dag vardagar under arbetstid

Linjerna förenar områdena i Söderkullas med varandra och med de omgivande bosättningskoncentrationerna. Linjerna går från Söderkulla till exempel till Helsingfors, Borgå och Nickby. Priset för en enskild biljett varierar beroende på destination. År 2025 är priset för en resa inom Sibbo 3,20 euro och en resa till Helsingfors centrum 4,80 euro.

Kollektivtrafiken är ett konkurrenskraftigt alternativ till personbil vid resor till Helsingfors centrum, särskilt i rusningstider. Åt Nickby- och Borgåhållet är servicenivån låg och restiden betydligt längre jämfört med personbil. Figuren nedan (Figur 3.33) visar linjerna och hållplatserna inom kollektivtrafiken.

En del av fjärrbusstrafiken mellan Helsingfors och Borgå passerar rakt förbi Söderkulla längs Borgåleden. Dessa är t.ex. Onnibus-linjerna M7, M17 och F77. Längs Borgåleden passerar en buss Söderkulla ungefär med en halv timmes mellanrum. På dessa linjer finns det inga hållplatser för närvarande mellan Vik i Helsingfors och Näs i Borgå.

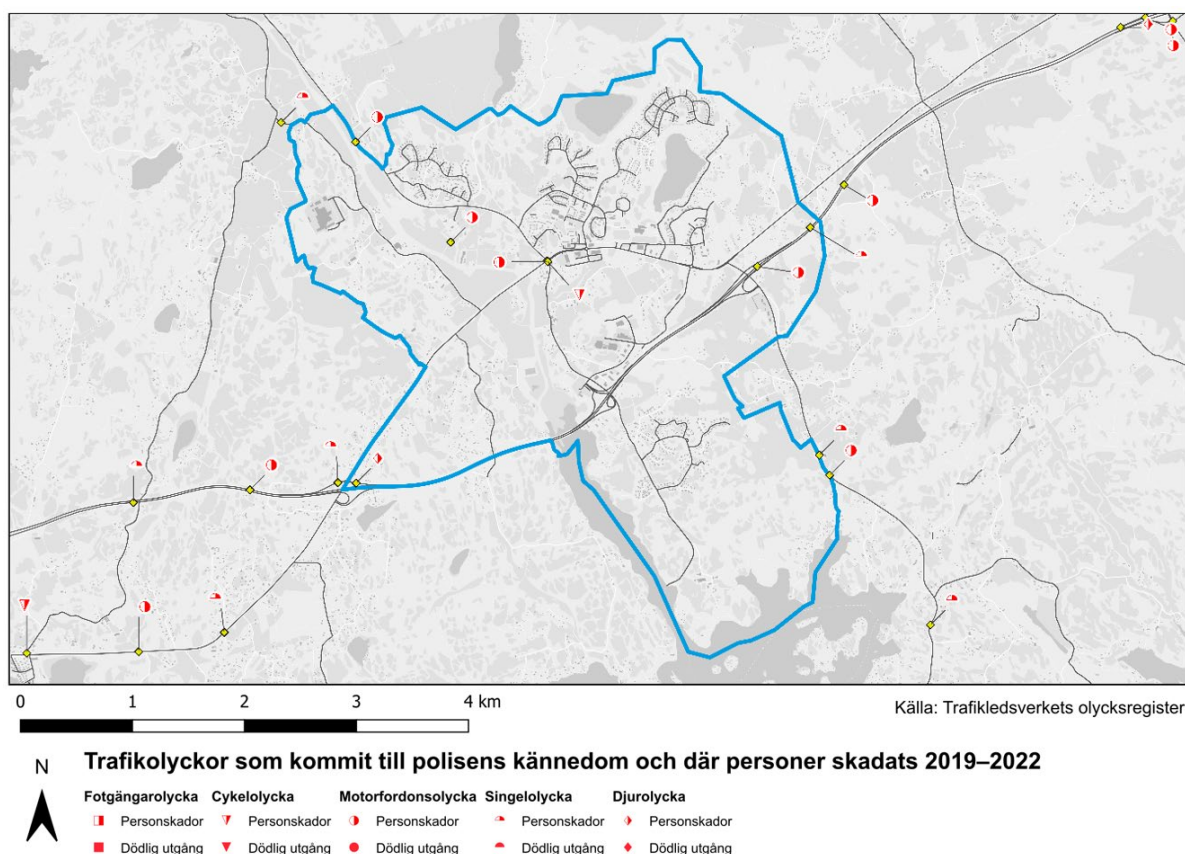
Under framtagandet av planstommen har det skett ändringar i kollektivtrafikturerna.



Figur 3.33. Lokalbussarnas och fjärrbussarnas linjer och hållplatser i planeringsområdet i planeringsområdet (Digiroad, HRT, Onnibus).

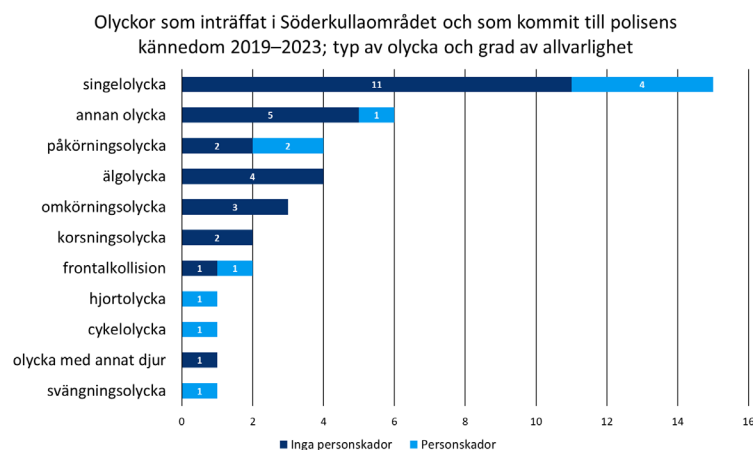
3.8.5 Trafiksäkerheten

Sammanlagt 12 trafikolyckor som lede till personskador inträffade inom planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet mellan 2019 och 2023. Ingen av olyckorna hade dödlig utgång. Fem av olyckorna skedde på riksväg 7. Två av olyckorna på riksvägen var påkörningsolyckor, en var en rådjursolycka och två var singelolyckor. Vid anslutningen mellan Nya Borgåvägen och Söderkullavägen inträffade två olyckor där personer skadades; den ena var en cykelolycka och den andra var en svängolycka. På Kalkstrandsvägen inträffade två olyckor som ledde till personskador. Den ena var en avkörning och den andra en påkörning. Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom och som lett till personskador inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet (Figur 3.34).



Figur 3.34. Trafikolyckor som kommit till polisens kännedom och som lett till personskador inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet mellan 2019 och 2023 (Trafikledsverket). Planeringsområdets gräns visas med blått.

Den vanligaste typen av olyckor inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet var singelolyckor – 15 sådana inträffade. Av singelolyckorna ledde fyra till personskador. En betydande del av de singelolyckor som ledde till personskador inträffade på vägar i lägre klass. Påkörningsolyckor var en av de vanligaste olyckstyperna i området. Fyra påkörningsolyckor inträffade i området och hälften av dem ledde till personskador. Vid tidpunkten för granskningen var en av de olyckor som polisen fick kännedom om en cykelolycka. Vid tidpunkten för granskningen hade ingen fotgängarolycka kommit till polisens kännedom. Figuren nedan (Figur 3.35) visar alla olyckor som kommit till polisens kännedom inom planeringsområdet mellan 2019 och 2023, enligt olyckstyp och allvarlighetsgrad.



Figur 3.35. Trafikolyckor inom planeringsområdet och i dess omedelbara närhet som kommit till polisens kännedom mellan 2019 och 2023 (Trafikledsverket).

3.9 Landskap och kulturmiljö



Figur 3.36. Åkerområde i planeringsområdet. Foto © Henna Malinen.

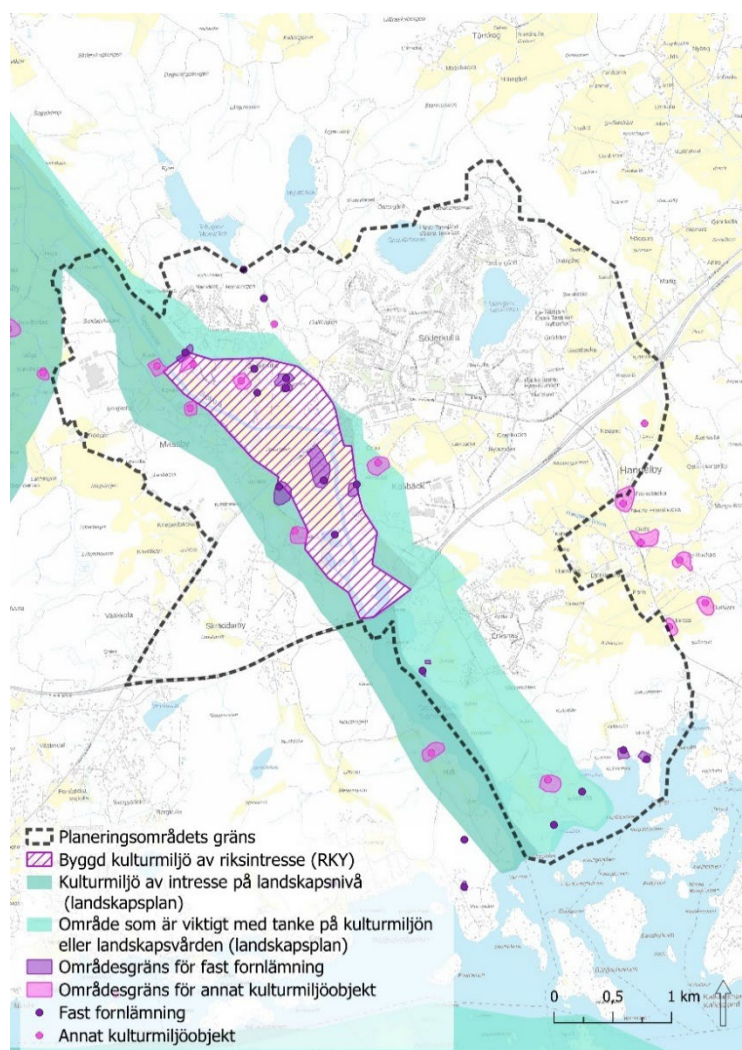
I västra utkanten av Söderkulla finns en byggd kulturmiljö av riksintresse; *den medeltidas borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal*. Sibbesborg hör till de bäst bevarade av det svenska rikets borgplatser från 1300-talet. Sibbesborg byggdes på en ö vid Sibbo ås mynning, men på grund av landhöjningen är den tidigare borgön i dag omgiven av åkrar och havsviken har dragit sig tillbaka omkring en kilometer. Av borgklippans konstruktioner kan man nere på marken bara upptäcka den låga upphöjningen på sydvästra delen av toppen. På platsen finns också rester av grunder och av tegelväggar. Borgen separerades från resten av ön genom dubbla vallgravar. På havssidan skyddades den av en undervattenspalissad. Bilden ovan (Figur 3.36) visar ett åkerlandskap i planstommeområdet.

I västra utkanten av Söderkulla ligger kulturlandskapet i Sibbo ådal som är av intresse på både riksnivå och landskapsnivå. Området består av ett sammanhängande odlingslandskap som följer ån från Nickby ända till havsviken. De grundläggande landskapselementen i det länge bebodda kulturlandskapet har i århundraden bevarats nästan oförändrade. I ådalen är byggnadsbeståndet gammalt och skiktat. Det omfattar mångahanda byggnader från en stenkyrka till herrgårdar och

driftcentra inom jordbruket. Det äldsta skiktet representeras av Nickby stenkyrka från 1400-talet, som ligger utanför planeringsområdet, men det finns också rikligt med nyare byggnader i området. Längs ån finns också ett flertal fornminnen.

Landskapsstrukturen i Söderkulla består av det öppna landskapsrummet i ådalen, Sibbo å, småskaliga skogsåsar samt Grundträsket och Tasträsket. Den högsta punkten i området finns i Galthagen, 52 meter över havet. Landskapsbilden i centralorten är småskalig och halvöppen. Söder om riksväg 7 består landskapet av öppna åkrar och småskaliga skogbevuxna åsar. Landskaps- och kulturmiljövärdena sammanfattas på kartan nedan (Figur 3.37).

För Sibbo generalplan 2050 har man gjort en uppdatering av utredningen om kulturmiljö- och byggnadsarvet 2024 (Arkitektbyrå Kristina Karlsson, Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab 16.5.2025). Uppdateringen innehåller en utredning om de för generalplanen viktiga värdena i kulturmiljön och byggnadsarvet inom Sibbo kommun som underlag för generalplanarbetet och stöd för konsekvensbedömningen. I utredningen presenteras bl.a. de kulturhistoriskt värdefulla områden och objekt i kulturmiljön som ska värnas om och som ska tas hänsyn till i planeringen. Att byggnadsbeståndet hunnit bli 20 år äldre har ökat de välbevarade kulturmiljöobjektens och -områdenas värde ytterligare, och å andra sidan har även en del nya, yngre objekt lyfts fram bland de värdefulla objekten.



Figur 3.37. Landskaps- och kulturmiljövärden inom planeringsområdet (RKY, fornlämningsregistret © Museiverket 3/2024, landskapsplanematerial © Nylands Förbund 10/2024, bakgrundskarta © MML 11/2025).

3.10 Naturvärden och ekologiska förbindelser



Figur 3.38. Åkermark och skog. Foto © Henna Malinen.

I planstommeområdet förekommer naturvärden särskilt längs Sibbo å och i skogarna i norr. I dessa områden finns enstaka värdeobjekt. De hör också till kärnområdena i de viktiga ekologiska nätverken som förenas över ekologiska korridorer.

Skogsområdena i norra delen har utöver naturvärdena en betydande rekreationspotential, vilket skapar värdekonflikter i området. Känsliga naturobjekt kan utsättas för hårt slitage.

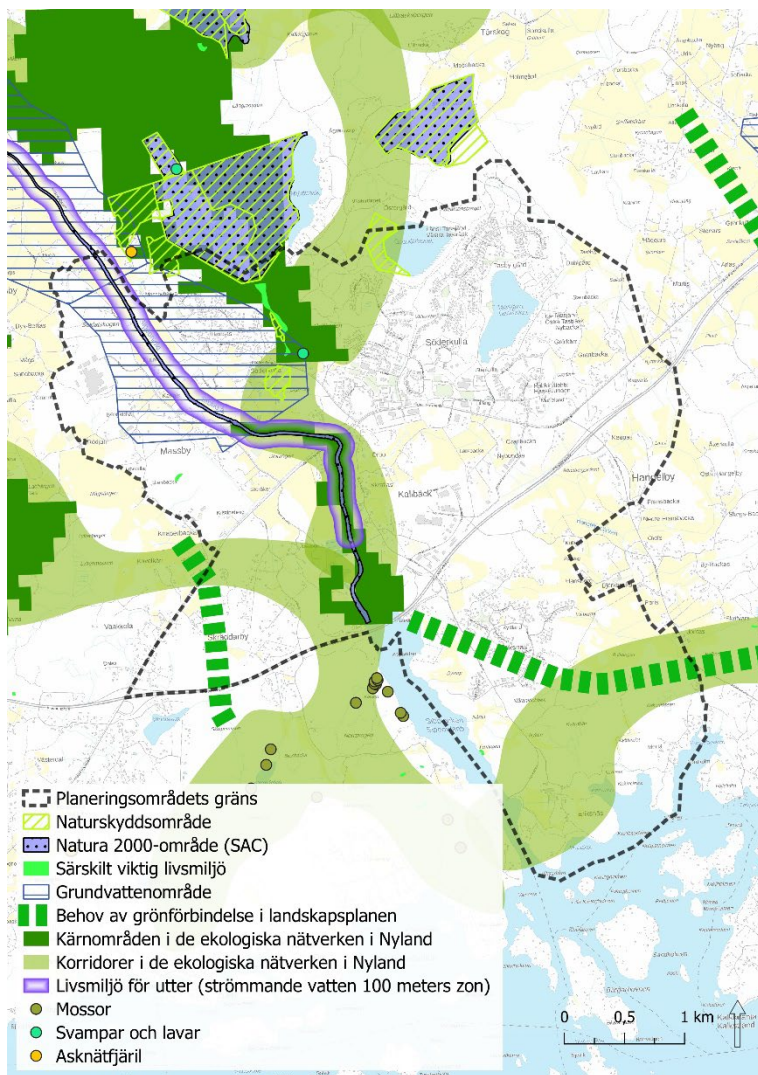
Planområdet omfattar ett antal naturskyddsområden. I närheten av Molnträsket och Mjödträsket finns ett större naturskydds- och Natura-område. Värdeobjekten sträcker sig bara ut till ett litet stycke av detta område. Sibbo å ingår i ett Natura-område.

I nordväst och nordost av planstommen finns några små områden som i detaljplaner anvisats som viktiga för den biologiska mångfalden. I områdets södra del finns i huvudsak regionala korridorer som hör till det ekologiska nätverket samt behov av grönförbindelser.

En granskning av naturvärdena har gjorts inför Generalplan för Sibbo 2050 (Luontoselvitys Metsäen 2/2025). I granskningen bedöms vilka konsekvenser den föreslagna generalplanen kan ha för miljön och om vissa konsekvenser är så betydande att planen bör ändras på något sätt. År 2024 gjordes inga inventeringar av artbeståndet, utan bedömningsarbetet baserar sig på tidigare inventeringar samt på en granskning av offentliga myndigheters, forskningsanstalters och naturorganisationers öppna naturdata (t.ex. SYKE:s databaser, Art.fi, Birdlife m.fl.).

Bilden ovan (Figur 3.38) visar åkrar och skogar i planstommeområdet.

Figuren nedan (Figur 3.39) visar de samlade naturvärdena och de ekologiska förbindelserna i planeringsområdet.



Figur 3.39. Naturvärden och ekologiska förbindelser inom planeringsområdet (naturskydds-, Natura- och grundvattenområden © Finlands miljöcentral 3/2024, Särskilt viktiga livsmiljöer © Skogscentralen 4/2025, landskapsplanematerial © Nylands förbund 10/2024, Generalplan för Sibbo 2050, naturinventeringsmaterial © Sibbo kommun 3/2025, bakgrundskarta © MML 4/2025).

3.11 Grönnätet



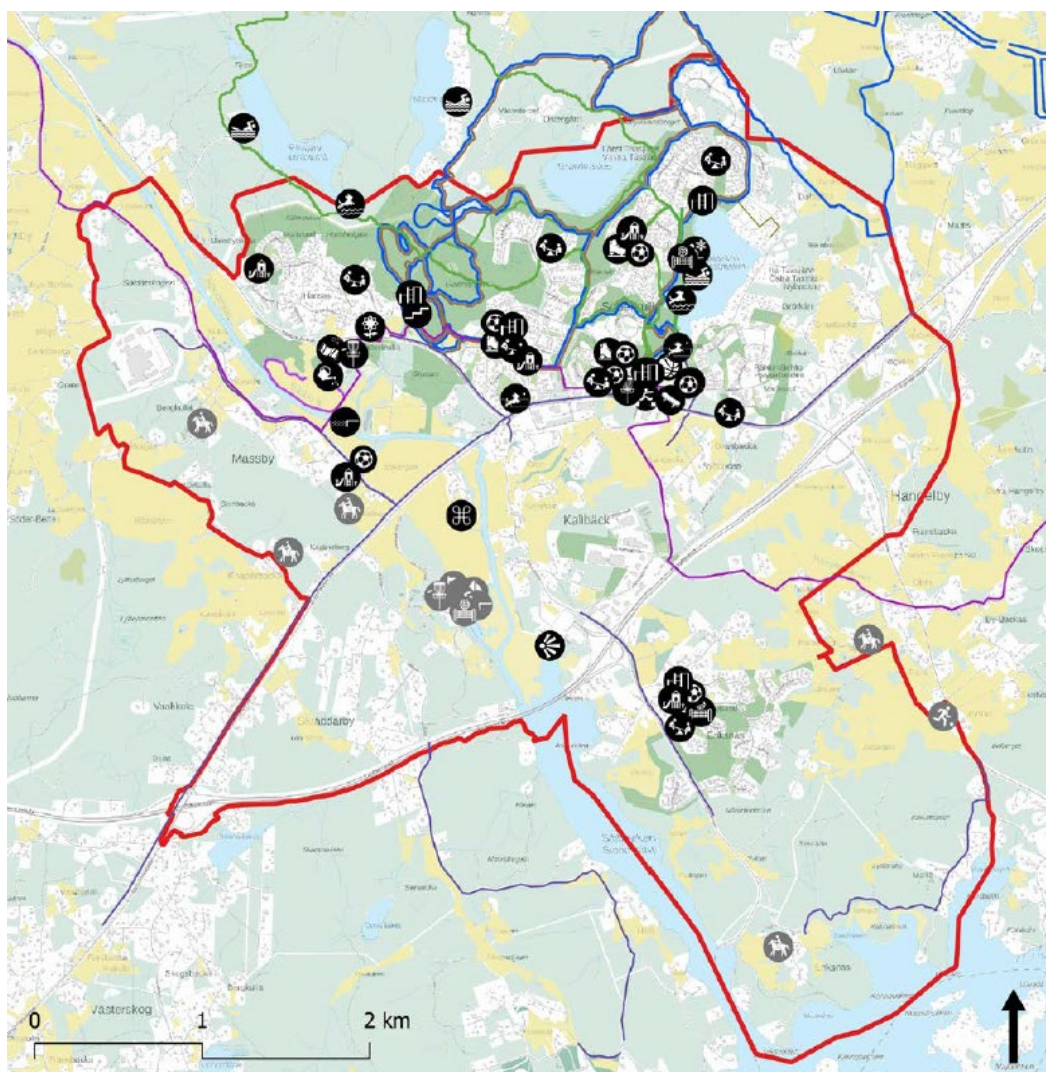
Figur 3.40. Grönnätet av böljande åkrar och skogar. Foto © Henna Malinen.

Stommen i nätverket av grönområden utgörs av Sibbo ådal, de skogbevuxna åsarna i den norra delen av Söderkulla, som ansluter sig till ett större naturskyddsområde vid Molnträsket, samt av skogbevuxna åsar på östra sidan av Sibboviken i Eriksnäs. Via grönområdena på norra sidan förbinder Sibbo ådal planeringsområdet till huvudstadsregionens grönbälte. I Nylandsplanen 2050 anvisas ett behov av en grönförbindelse.

Sibbo ås fåra ingår i ett Natura 2000-område som omfattar åns huvudfåra och åtta sidofårar. Sibbo å rinner ut i Sibboviken, vars omgivning är en landskapsmässigt värdefull och mångskiftande naturmiljö.

Söderkulla erbjuder mångsidiga rekreationstjänster, som idrottstjänster, och i skogsområdet på norra sidan finns ett mångsidigt nätverk av friluftsleder. På området och i närheten finns allmänna badplatser. Bilden ovan (Figur 3.40) visar grönnätet av åkrar och skogar i planeringsområdet. Kartan nedan (Figur 3.41) visar friluftsfunktioner i planeringsområdet.

För det område som omfattas av planstommen har en översiktlig grönplan utarbetats (bilaga 5). I planen redogörs för hur grönnätet samt friluftslederna och rekreationstjänsterna kan utvecklas, placeras och dimensioneras. Grönområdesplanen är till nytta vid utarbetandet av planstommen samt för detaljplaner, parkplaner och planer för rekreationsområden som ska utarbetas senare.



Tjänster för grönområden

 Planeringsområde	 Kommunal service	Ridbana	Badplats
 Åkrar och ångar	 Privat service	Skridskobana	Vinterbadplats
 Rekreationsskog ar och parker	Lokal lekplats	Skate- eller rullskridskobana	Motionstrappor
 Skogar	Lekplats	Gästhamn/service för båtfarare	Evenemangsplats
— Skidspår	Hundpark	Basketbollplan	Minigolf
— Gång- och cykelväg	Odlingslott	Bollplan	Fotbollsgolf
— Skidspår där hundar är tillåtna	Mattvättställe	Frisbeegolfbana	Paddelbrygga
— Motionsbana	Bras-/pausplats	Utemotionsplats	Utsiktsplats
— Utflyktsstig	Plats för naturobservationer	Närmotionsplats	
— South by cycle-stråk	Landskapsåker	Parkour-område	
		Beach volley-plan	

Figur 3.41. Grönnätet, nätverket av friluftsleder och rekreationstjänster i nuläget (© Plan för grönområden i Södertälje 30.9.2025, WSP).

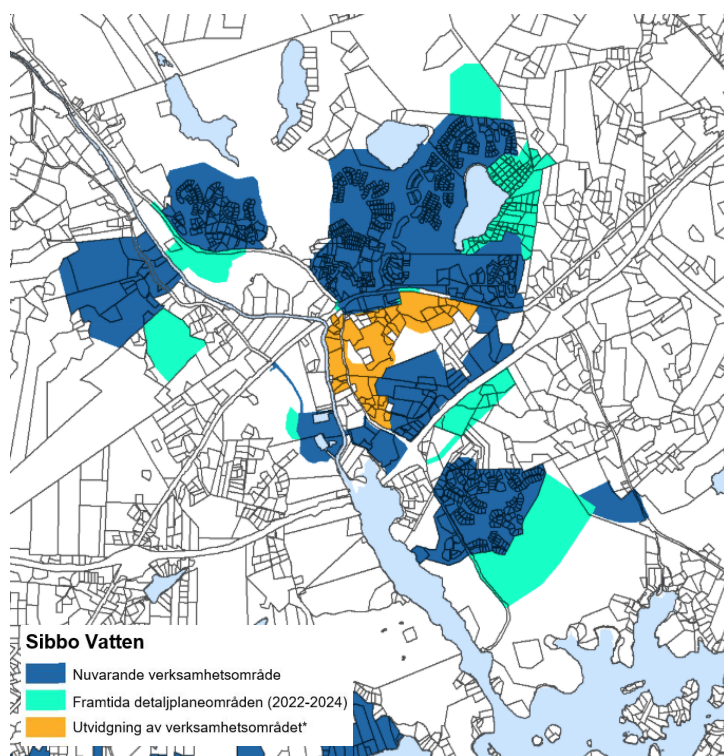
3.12 Det kommunaltekniska nätet



Figur 3.42. Vattentornet i ändan av Galthagsgränden i Söderkulla.

För vattenförsörjningen inom planeringsområdet ansvarar affärsverket Sibbo Vatten, vars nuvarande verksamhetsområde huvudsakligen omfattar de detaljplanerade områdena inom planstommens planeringsområde. Nya vatten- och avloppsledningar behövs för att de nya områdena ska kunna planläggas och byggas. Bilden ovan (Figur 3.42) visar vattentornet i området. Kartan nedan (Figur 3.43) visar Sibbo Vattens verksamhetsområden.

I Söderkullaområdet fås fjärrvärme från Kervo Energi, men nätet sträcker sig tills vidare inte ända ut till Eriksnäs.



Figur 3.43. Utdrag ur Sibbo Vattens verksamhetsområden 11.2.2021.

En lokal dagvattenplan har utarbetats för Söderkulla (Ramboll 2024). Syftet med planen är att ligga till grund för framtida detaljplaneprojekt. Målet med utarbetandet av planen är att identifiera områden som lämpar sig för dagvattenhanteringskonstruktioner inom hela utredningsområdet, dock med större tonvikt på de områden där förändringar i markanvändningen håller på att ske och där den kvalitativa hanteringen av dagvatten – enligt analysen av vattenkvaliteten – är mest nödvändig. Av alla identifierade objekt lyftes följande fem potentiella platser fram, där konstruktionerna för dagvattenhanteringen bör prioriteras i den mån det är möjligt.

Topp 5 (inte rangordnade):

- Arbetsplatsvägen
- Lärkbacka
- Kompassgränden
- Konvaljegränden
- Harsyrestigen

3.13 Ramvillkor för byggandet

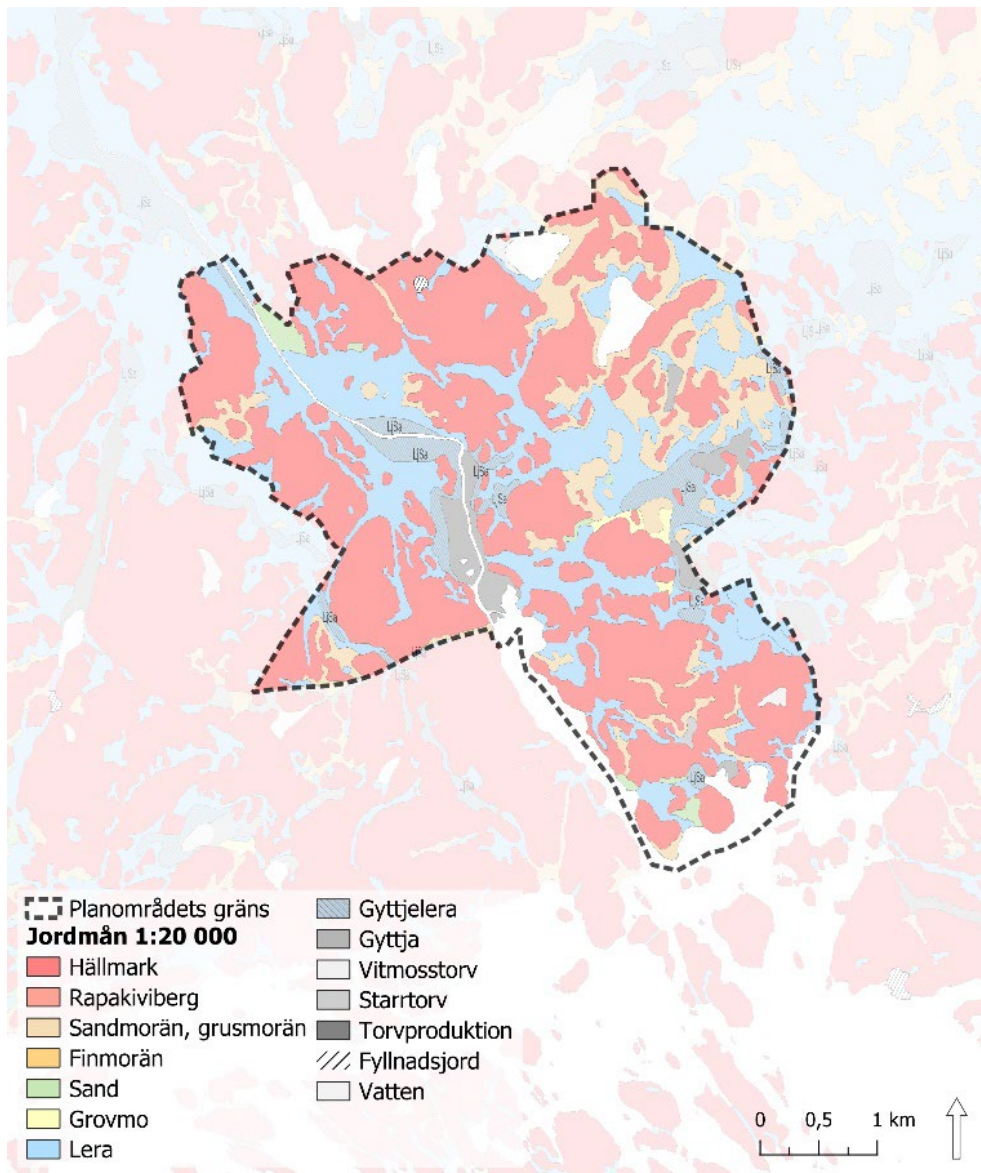
3.13.1 Jordmån, byggbarhet



Figur 3.44. Kala klippor syns ställvis i terrängen. Foto © Henna Malinen.

Marken består till största delen av sten och lera (Figur 3.45). Bergsområdena är redan byggda på många platser, med undantag av i synnerhet hållmarkerna i Eriksnäs. På fotografiet ovan (Figur 3.44) är berggrunden synlig i stor utsträckningen på markytan. I omgivningarna runt Sibbo är jordmånen lera, gyttja och lergyttja.

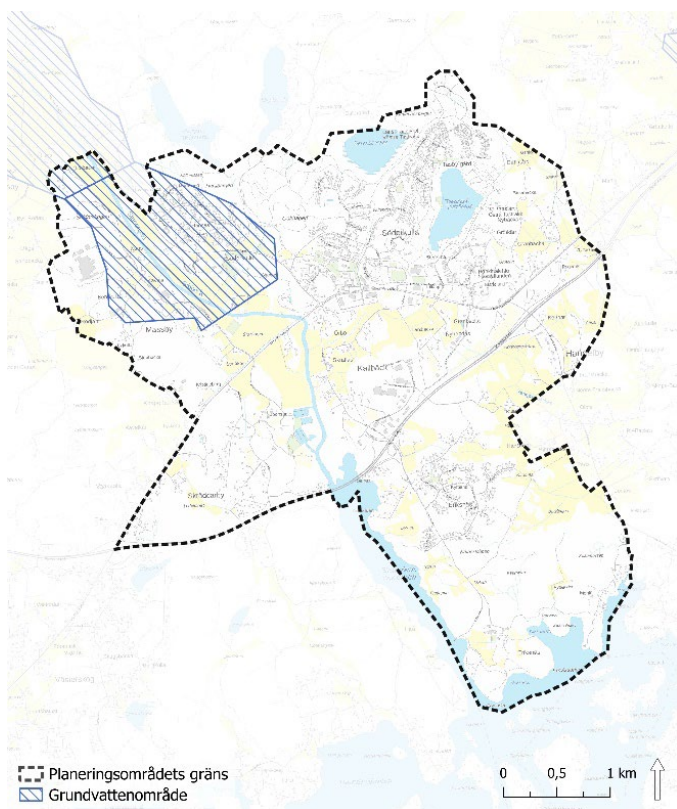
Tekniska utredningar har gjorts i området för den avbrutna delgeneralplanen för Eriksnäs, bl.a. en byggnadsbarhetsutredning år 2013 (Sipoon Eriksnäsins osayleiskaavan tekniset selvitykset ja suunnittelu, Ramboll 2013). Dessutom har man redan tidigare utarbetat en översikt av byggbarheten i området (GeoUnion 2010). I Eriksnäs har man dokumenterat geoteknisk information med ca 100–300 meters mellanrum, vilket är tillräckligt för att ge en överblick över grundförhållandena. I byggnadsskedet är det dock nödvändigt att göra ytterligare undersökningar i området.



Figur 3.45. Markgrunden i området 1:20 000 (© Geologiska forskningscentralen 11/2025).

3.13.2 Grundvatten

I norra delen av planeringsområdet i planstommen, i omgivningen kring Sibbo å, ligger Söderkulla grundvattenområde, som är ett för vattenförsörjningen viktigt grundvattenområde (0175315). Norr om Söderkulla grundvattenområde, strax intill planstommeområdets norra gräns, ligger grundvattenområdet Nikukällan (0175302), som också är viktigt för vattenförsörjningen (Figur 3.46).



Figur 3.46. Grundvattenområden i planeringsområdet (grundvattenområden © Finlands miljöcentral 3/2024, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025).

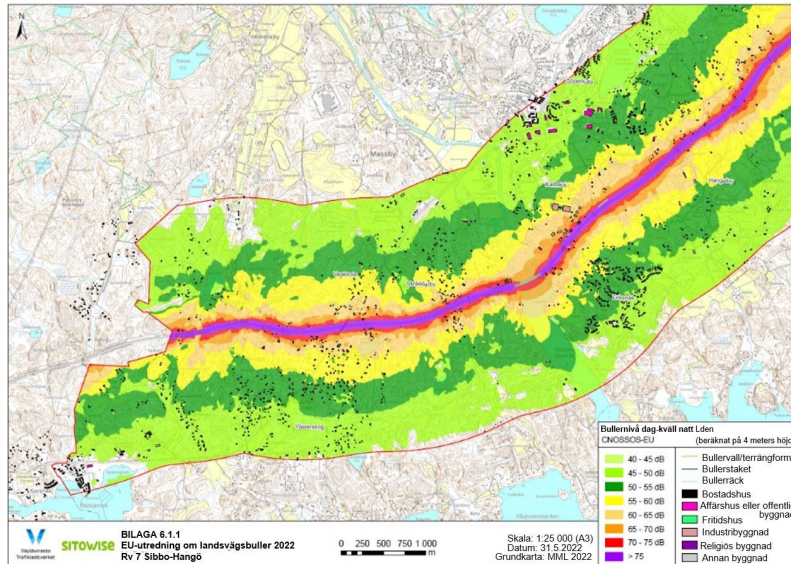
3.13.3 Buller och vibration



Figur 3.47. Riksväg 7. Foto © Henna Malinen.

Bullernivån från vägtrafiken har granskats i en bullerutredning som gjordes 2018 i Gumbostrand-Västerskog för Sibbesborgs och Eriksnäs delgeneralplaner (WSP). I bullerutredningen beaktades som bullerkällor Borgå motorväg (rv 7), Nya Borgåvägen, Massbyvägen, Söderkullavägen, Eriksnäsvägen och Kalkstrandsvägen. Bullret från vägtrafiken är en följd av ljudet från fordonsmotorerna och av att däcken kommer i beröring med vägytan.

EU:s bullerrapport 2022 innehåller en bedömning av exponeringen för miljöbuller från trafiken på huvudlederna i landsvägsnätet. I bullerutredningen utarbetades kartor över bullerzoner och en bedömning av antalet personer som exponeras för buller i olika zoner (Figur 3.48). Utredningen omfattar de landsvägar som avses i direktivet och där trafikmängden uppgår till minst 3 miljoner fordon per år. Bilden ovan är tagen vid en livligt trafikerad väg i planeringsområdet (Figur 3.47).

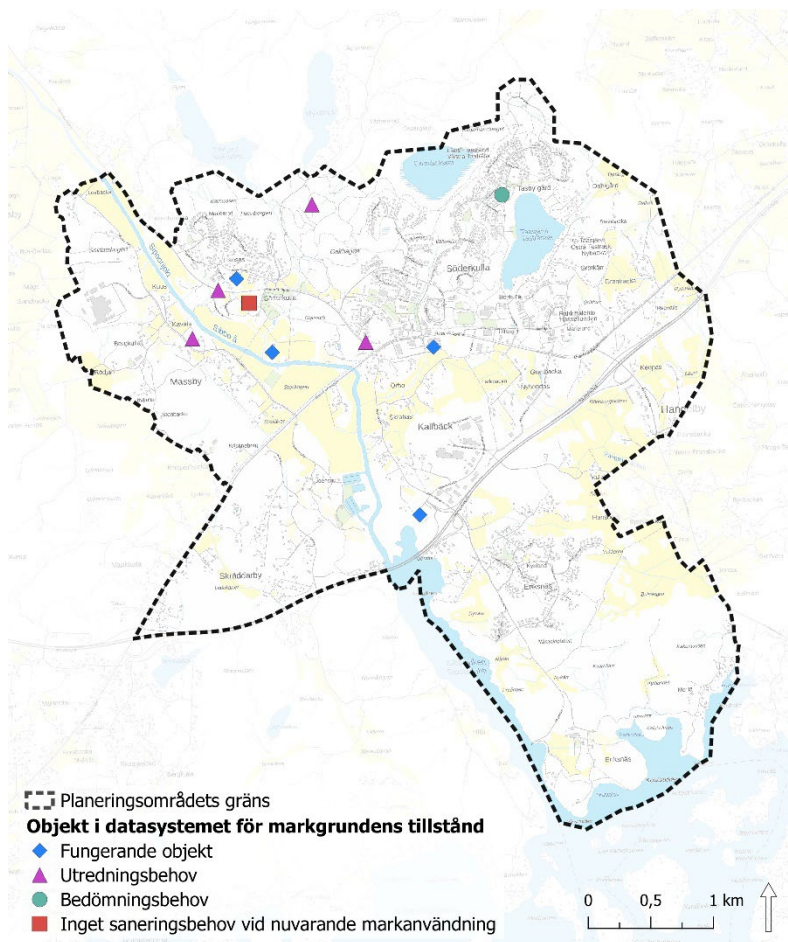


Figur 3.48. Utdrag ur bilaga 6.1.1 till EU:s rapport om landsvägsbuller 2022. Kartan visar bullernivån morgon-kväll-natt på riksväg 7 i Söderkulla.

3.13.4 Förorenad mark

Enligt Finlands miljöcentralers och NTM-centralernas datasystem för markgrundens tillstånd finns det inom planeringsområdet sammanlagt 13 riskobjekt (6/2024). I fråga om tre av dem har det konstaterats att det inte finns något behov av sanering (Figur 3.49).

Alla objekt är belägna norr om Borgåleden och de flesta är belägna norr om Nya Borgåvägen. Fyra av objekten är föremål för verksamhet som kan leda till markförorening. På fyra platser har den potentiellt markförorenande verksamheten upphört och det finns inga uppgifter om markens tillstånd, vilket gör att de behöver utredas. Vi ett objekt nordväst om Tasträsket har den markförorenande verksamheten upphört. I marken har skadliga ämnen konstaterats i en sådan omfattning att graden av förorening och behovet av sanering bör utredas. I området kring Söderkulla gård har den markförorenande verksamheten upphört och marken har sanerats i enlighet med ett beslut eller det har inte bedömts att det finns något behov av marksanering. Det finns inget behov av sanering vid nuvarande markanvändning, men det finns halter av skadliga ämnen som överskrider gränsvärdet eller bakgrundskoncentrationen.



Figur 3.49. Riskobjekt i planeringsområdet enligt datasystemet för markgrundens tillstånd (bakgrundskarta © Lantmäteriverket 11/2025, objekt i datasystemet för markgrundens tillstånd © Finlands miljöcentrals karttjänst Karpalo 5/2024, objektens artklassuppgifter © objektrapporter, NTM-centralen i Nyland 4.6.2024).

4. UTVECKLINGSBEHOV OCH MÅL

4.1 Mål som ställts av kommunen



Figur 4.1. Vy över Söderkulla centrum från Nya Borgåvägen. Foto © Henna Malinen.

För utarbetandet av planstommen fastställdes planeringsprinciper som godkändes av Markanvändningssektionen 15.5.2024.

Tabell 4.1. Den dimensionerande folkmängden i planstommen för Söderkulla samt tillväxtmålen i de avbrutna delgeneralplanerna.

	Nuläget*	Nya	Totalantal
Söderkulla planstommeområde	Invånare: 5900	Invånare: 6 600–9 100	Invånare(2040): 12 500–15 000
	Arbetsstillfällen: 1 550	Arbetsstillfällen: 2 200–2 950	Arbetsstillfällen (2040): 3 750–4 500

Tillväxtmål i de delgeneralplaner som avbrutits i området

Sibbesborg	Invånare: 5 581	Invånare: 19 000	Invånare (2035): 24 000
	Arbetsstillfällen: 1 548	Arbetsstillfällen: 2 650	Arbetsstillfällen (2035): 3 550
Eriksnäs	Invånare: 251	Invånare: 11 000–13 000	Invånare: 11 000–13 000
	Arbetsstillfällen: 16	Arbetsstillfällen: 1 000	Arbetsstillfällen: 1 000

*Uppgifterna om befolkning och arbetsstillfällen är från rutdatabasen 2023 (befolkning 31.12.2022, arbetsstillfällen 31.12.2021).

** Antalet invånare och arbetsstillfällen som används som dimensioneringsgrund för planstommen och tillhörande trafikmodeller för mållåret 2040. En kalkylmässig dimensionering säkerställer en smidig trafik och en flexibel detaljplanering.

I den dimensionerande folkmängden har det i enlighet med kommunens strategi antagits, att antalet företag och arbetsplatssufficiensen ökar. För närvarande är arbetsplatssufficiensen låg i Sibbo, ca 65 %.

Dimensioneringen grundar sig på 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet av kollektivtrafik. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen. Särskilt i privatägda markområden är det osäkert om detaljplaneprojekten genomförs, och därför kommer en del av tillväxtområdena antagligen inte att bebyggas inom den tidsperiod som avses i planstommen och därmed kommer befolkningstillväxten att vara måttfullare jämfört med den dimensionerande folkmängden. Samtidigt förbereder man sig för ett mer rymligt boende och för ett bortfall av bostäder.

Den dimensionerande folkmängd som presenteras i planstommen är måttfull i jämförelse med de avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs. I delgeneralplanerna anvisades högst 37 000 invånare och 4 550 arbetstillfällen. Den dimensionerande folkmängden är måttfull också jämfört med den gällande generalplanen 2025. I generalplanen konstateras att Söderkulla är det tredje viktiga området för tätortsfunktioner där en stark utveckling eftersträvas. Antalet nya invånare beräknades till ca 12 000 fram till år 2025.

Bilden ovan (Figur 4.1) visar centrum av Söderkulla, som kompletteringsbyggs på 2020-talet.

4.1.1 Samhällsstruktur och markanvändning



Figur 4.2. Höghus i Söderkulla som syns från grönområdet. Foto © Henna Malinen.

I regionstrukturen kommer Söderkullaområdet att stärka sin roll i huvudstadsregionens östra tillväxtkorridor. De två största centrumen i Sibbo – Nickby och Söderkulla – kommer även i framtiden att ha ungefär lika många invånare. I Söderkulla skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum.

Huvudprincipen för den övergripande strukturen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga sammanhängande naturområden utanför de områden som ska byggas. När man bygger i Sibbo ådal ska hänsyn tas till särdragen i området. Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäckområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden. Lösningen förbättrar också tillgängligheten till Eriksnäs.

I bostadsområdena prioriteras en effektiv struktur samt ett rikligt utbud av olika boendeformer. Förutom höghus i centrumen och småhusen i utkanterna önskas låghus samt townhouses och radhus.

4.1.2 Trafik och mobilitet



Figur 4.3. Roondellen vid Nya Borgåvägen. Foto © Henna Malinen.

I arbetet med planstommen skapas beredskap för en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla, vilken har anvisats i landskapsplanen. Kollektivtrafiklösningen ska sammanfalla med lösningen i Helsingfors/Östersundom.

Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). Lösningen bör senare kunna utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom. Det är anmärkningsvärt att området mellan Söderkulla och Östersundom behöver utvecklas för att spårvägen ska kunna genomföras.

Nya Borgåvägen och andra huvudvägarna i området görs trivsammare och mer gatulika samtidigt som man minskar deras barriäreffekter och andra negativa effekter. I planstommen förbättras nätverket för gång- och cykeltrafiken och kvalitetsnivån höjs. På de viktigaste huvudlederna eftersträvas en smidig fordonstrafik.

Strävan är att bygga trafikförbindelserna på kommunägda områden. På detta sätt kan vi säkerställa privata markägares egendomsskydd.

4.1.3 Service och näringar



Figur 4.4. Arbetsplatsbyggnad vid Borgåleden.

Den viktigaste offentliga och kommersiella servicen finns längs huvudgatorna i Söderkulla. Den tätaste zonen om stöder sig på Borgåleden (E18) reserveras för näringsverksamhet. Logistiskt fördelaktiga områden utnyttjas för arbetsplatser och industri.

I fråga om service och näringar stöder sig Eriksnäsområdet på Söderkulla centrum, där kommersiell och offentlig service står till buds. I Eriksnäs kan näringslivet inrikta sig på tjänster som hör samman med skärgård, båtliv, rekreation och turism. Planstommen gör det möjligt att utveckla servicen på kusten, bedriva vattenturism och tillhandahålla rekreationstjänster längs ån.

4.1.4 Grönnätet



Figur 4.5. Vattendragen är en central del av rekreationsnätet. Foto © Henna Malinen.

Grönområdena och naturen är en resurs och en attraktionsfaktor i Sibbo, vilket också kommer till uttryck i markanvändningen i tätorterna. Bostäderna i tätorterna har också koppling till närliggande natur och rekreationsområden.

I planprocessen framhävs hållbarhet som utgångspunkt för planeringen, och planeringslösningarna främjar biologisk mångfald och anpassning till klimatförändringen.

Sibbo ådal, och de blå- och grönnät som ansluter sig till den, utgör ryggraden i det centrala nätverket av rekreationsområden. Vattendragen i områden visas på figuren ovan (Figur 4.5.). Det mest centrala och enhetliga rekreationsområdet har anvisats på nordvästra och norra sidan om Söderkulla centrum. Rekreationsförbindelserna förbättras så att de blir fungerande och trivsamma.

Vid utarbetandet av planstommen tas hänsyn till kulturlandskapet. Särskild uppmärksamhet fästs vid den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY-området) "Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal".

Vid planeringen av området är ett mål att möjliggöra ett mångsidigt, allmänt bruk av stränderna och en tätortsstruktur som ligger nära stranden. De södra stränderna av Eriksnäs är i huvudsak områden som inte ska byggas, och de utvecklas med hänsyn till rekreation, kulturhistoria och verksamhet med anknytning till hästar. Det känsliga landskapet i Eriksnäs förutsätter att kvartersstrukturen och grönområdena på ett taktfullt och välplanerat sätt ställs i relation till det värdefulla landskapsrummet vid Sibboviken.

4.2 Intressenternas mål

På grundval av invånarenkäten:

- Naturen, landskapet och miljön var en viktig faktor när det gällde boende och verksamhet i området.
- Önskemål framfördes särskilt om incitament för hållbar mobilitet, en förstklassig miljö, mer lugn och ro samt framhävande av landsbygdskaraktären.
- Naturen, landskapet, rekreations- och hobbymöjligheterna, havet och den biologiska mångfalden ansågs vara de viktigaste utvecklingsteman i området.
- I drömmarnas Söderkulla betonades lugn och säkerhet, social gemenskap, landsbygdskaraktär, bydyll och serviceutveckling.
- Centrum betonades tydligt på de kartmarkeringar som avsåg viktiga platser som bör värnas om. Också Tasträsk, Galthagen, Söderkulla gård, Joensuu gård och simstranden i Eriksnäs lyftes fram som viktiga områden.
- Utvecklingsbehov och potential sågs i centrum, i Eriksnäs, i Hassellunden, i friluftsområden och vid friluftsleder samt när det gäller att dra fördel av området längs ån och havsstranden.

4.3 Trender

Som underlag för planstommen genomfördes en trendundersökning som hjälper till att rikta in planstommen, som ju sträcker sig långt in i framtiden. I undersökningen analyserades centrala scenarier och trendrapporter om teman som påverkar samhällsplanering, utveckling av små städer och val av livsstil. Undersökningen gjordes som ett skrivbordsarbete.

De viktigaste trenderna och fenomenen ur Söderkullas perspektiv har beskrivits i följande figur (Figur 4.6.):



Figur 4.6. De viktigaste trenderna och fenomenen ur Söderkullas perspektiv

När det gäller småstäder är distansarbete, en smidig vardag, närhet till naturen, balans mellan arbete och fritid samt social gemenskap de viktigaste attraktionsfaktorerna. I synnerhet tjugiga, äldre byggnader som kan renoveras eller omvandlas för olika användningsändamål är lockande. Också platser med ett nyare byggnadsarv till konkurrenskraftiga kostnader, god tillgänglighet och småskalighet lockar den s.k. kreativa samhällsklassen och gör orten till ett fenomen (t.ex. Karis, HS 3.6.2024).

När det gäller livsstilar går utvecklingen från förutsägbara typiska livsstigar till individuella val och livsskeden. I de stora städerna trivs särskilt unga, unga vuxna och äldre, medan barnfamiljer söker sig utanför de största städerna och stads kärnorna. Å andra sidan sker också en förändring i och med att Helsingfors stads kärna lockar allt fler barnfamiljer. Det finns också tecken på att den s.k. kreativa samhällsklassen, dvs. de som befinner sig mitt i arbetslivet och är högt utbildade, söker sig till mindre centrum med intressant identitet. Att en ort har en tydlig identitet och ett gott namn är viktiga för inflyttar som vill stärka sin livsstil som före detta stadsbor, och de går ett steg längre än det s.k. Nurmijärvifenomenet. Orter som baserar sig på en stark identitet har vuxit

fram till exempel utifrån platsens historia. De omfattar en intressant byggd miljö vars användningsändamål har omvandlats för kultur-, arbets- och bostadsbruk, såsom i bruksbyarna (bl.a. Mathildedal, Fiskars, Billnäs, Strömfors).

Social sammanhållning och gemenskap är bärande krafter i trender såsom barn- och familjevänlighet samt balans mellan det privata och det gemensamma. Det är särskilt viktigt för unga vuxna och personer i arbetsför ålder att göra något meningsfullt, till exempel att odla sin egen mat eller att arbeta för samhället.

De planetariska gränserna bestämmer å ena sidan ramvillkoren för lösningarna i den byggda miljön, och å andra sidan återspeglas de i allt fler livsstilsval, såsom hållbarhet, relevans, boendekomfort (t.ex. värmeöar i storstäder) och betydelsen av den närliggande naturen och värnandet om den. I och med klimatförändringarna förändras städerna, t.ex. eftersom värmen ökar. Mindre städer och särskilt byar kan dra nytta av "coolification"-fenomenet, där byggandet och tätheten avgör hur man utnyttjar möjligheterna.

I figuren nedan (Figur 4.7.) visar exempel på koncept som svarar mot trenderna.



Figur 4.7. Exempel koncept som svarar mot trenderna: 1) Faelledby i Köpenhamn, en hållbar stadsdel där man har satsat på skalan, att få naturen och det urbana rummet att smälta samman och social gemenskap. ReGen Village-konceptet producerar de resurser som byn behöver som en del av infrastrukturen och den kollektiva verksamheten.

5. SCENARIER



Figur 5.1. Byggda kvarter i Söderkulla.

5.1 Principer för att skapa alternativ

Två olika scenarier för markanvändning, grönnät och trafik utarbetades för Söderkulla. I scenarierna låg fokus på stora principiella frågor och frågor som måste lösas.

Målet var att skapa alternativ, av vilka båda möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och arbetstillfällen i Söderkulla och därigenom stärker tätortens ställning som ett viktigt bosättnings- och arbetsplatscentrum i Sibbo. I båda scenarierna har samma tillväxtsiffror använts för att göra scenarierna jämförbara. I båda alternativen stärks Söderkullas centrum genom att man anvisar mellan 4 500 och 5 000 nya invånare och 1 500 nya arbetstillfällen i centrum och dess omedelbara omgivning. Söderkullas centrum och dess närområde förtätas avsevärt i och med ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. I det område som omfattas av planstommen mer än fördubblas befolkningen, och antalet arbetstillfällen tredubblas.

Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen. Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenerbar och trivsamt miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden).

Syftet var att skapa olika scenarier, vilket skulle göra det lättare att jämföra skillnaderna mellan dem vid konsekvensbedömningen och på möten för växelverkan. I **scenario 1** ligger tyngdpunkten i tillväxten i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i områdena norr om motorvägen. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen. Centrumområdet utvidgas mot Hassellunden och Eriksnäs utvecklas måttfullt. I **scenario 2** ligger tyngdpunkten i tillväxten i mellersta Söderkulla längs en ny stomrutten samt i Eriksnäs. Centrum utvidgas söderut mot Kallbäcks arbetsplatsområde. Via Kallbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum.

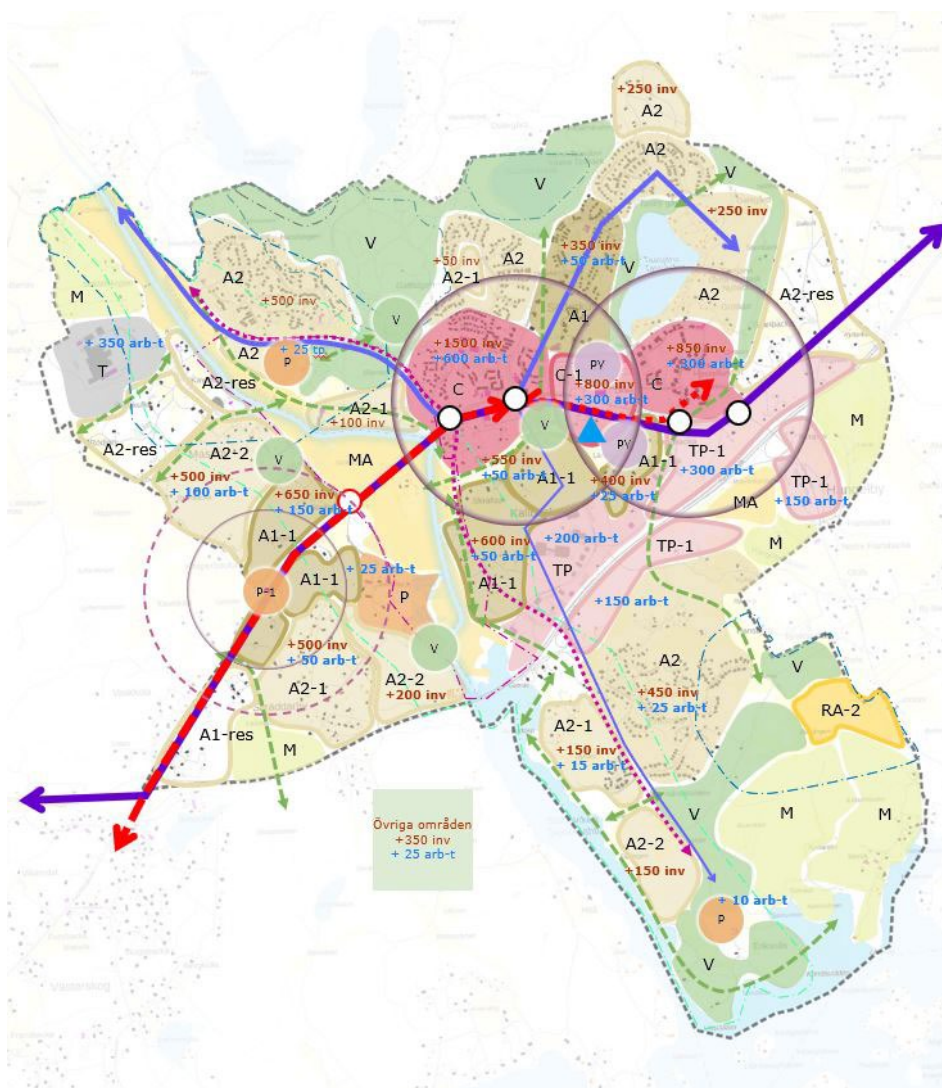
5.2 Beskrivning av alternativen

5.2.1 Scenario 1

I scenario 1 (Figur 5.2.) ligger tyngdpunkten i tillväxten i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i de norra områdena. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen. Den nuvarande kollektivtrafiken erbjuder en bra servicenivå i nuläget, vilket gör det möjligt att placera tätt boende längs Nya Borgåvägen redan under byggandets första fas. I framtiden blir kollektivtrafikförbindelserna mångsidigare och tätare.

Eriksnäs ställning i samhällsstrukturen är oförändrad. I Eriksnäs har nybyggnation anvisats vid Sibbovikens strand och i närheten av arbetsplatsområdet. Volymen av nybyggnation i Eriksnäs är dock inte tillräcklig för att avsevärt utveckla kollektivtrafikförbindelserna. För Eriksnäs erbjuds dock tätare kollektivtrafikförbindelser än hittills.

Utöver det som nämns ovan erbjuds tätare kollektivtrafik även i riktning mot Massby och Tasträsk.



Figur 5.2. Scenario 1.

I **fas 1** utvecklas markanvändningen längs befintliga och nya stomlinjer för kollektivtrafiken, särskilt i centrum samt vid Nya Borgåvägen och Tasbyvägen. Flexibilitet i bussystemet gör det möjligt att utveckla Söderkulla i etapper efter behov.

Arbets- och industriområdena vid Borgåleden utvidgas österut och till södra sidan av Borgåleden. I fas 1 blir kollektivtrafiken något mer tillgänglig i de olika områdena.

Söderkulla centrum växer som en knutpunkt för stom- och anslutningsbussar, vilken också stöds av bussutbudet mellan Borgå och Helsingfors. Tasträsklinjen ersätts med stombuss som även fungerar som ny stomlinje i Söderkulla och erbjuder en bra servicenivå i riktning mot Helsingfors.

Kontinuiteten i cykelstråken i riktning mot Eriksnäs och Nickby förbättras. I fråga om biltrafik fokuserar åtgärderna på att förbättra smidigheten och säkerheten i anslutningarna.

I **fas 1** möjliggör scenariot en kraftig utveckling av Söderkulla centrum och servicen i den. Söderkulla centrum stärks betydligt som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Kollektivtrafikens stomförbindelse i korridoren vid Nya Borgåvägen förenar fjärrtrafiken till buss- och stombussförbindelser.

När det gäller övriga områden möjliggörs en smidig anslutning till stomförbindelsen på linjen Massby–Tasträsk–Eriksnäs, där det är möjligt att tillhandahålla betydligt tätare turintervaller än hittills. För en del av passagerarna förutsätts emellertid omstigning vid resor i riktning mot Helsingfors.

I den andra fasen har scenariot beredskap för spårväg. För att en spårväg ska kunna byggas till Söderkulla få skulle det i praktiken krävas att hela trafikkorridoren till Helsingfors utvecklas så att efterfrågan på kollektivtrafik gör spårvägstrafiken lönsam. Spårvägen skulle göra det möjligt att avsevärt utveckla hållplatsomgivningarna kring Nya Borgåvägen och områdena norr om Söderkulla centrum.

Kvaliteten på cykelstråken förbättras och dessutom utvidgas nätet åt Borgåhållet. Åtgärder för att göra biltrafiken smidigare vidtas särskilt i anslutningarna till Nya Borgåvägen.

5.2.2 Scenario 2

I scenario 2 (Figur 5.3.) ligger tyngdpunkten i tillväxten i mellersta Söderkulla längs den nya stomförbindelsen för kollektivtrafiken samt i Eriksnäs. Den nya stomförbindelsen för kollektivtrafik, som genomförs som spårväg eller stomförbindelse för bussar, går mellan Nya Borgåvägen och Borgåleden. Området är för närvarande glest befolkat. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken betjänar områdena längs Nya Borgåvägen.

Samhällsstrukturen förtätas längs Eriksnäsvägen och via Kallbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum. Också Sibbovikens stränder utnyttjas i större utsträckning än tidigare för byggande.

Stomförbindelsen förbättrar avsevärt tillgängligheten med kollektiva trafikmedel till arbetsplats- och industriområden längs Borgåleden. Från Eriksnäs och Tasträsk vore det möjligt att åka buss till spårvagnshållplatserna i Kallbäck och Söderkulla. För att en spårväg ska kunna byggas till Söderkulla få skulle det i praktiken krävas att hela trafikkorridoren till Helsingfors utvecklas så att efterfrågan på kollektivtrafik gör spårvägstrafiken lönsam.

5.3 Alternativens konsekvenser

I tabellen nedan (Tabell 5.1) presenteras en bedömning av scenariernas konsekvenser för samhällsstrukturen, trafiken och mobiliteten, servicen och näringarna samt grönnäten. Konsekvensbedömningen återges i sin helhet i bilaga 2.

Tabell 5.1. Bedömning av alternativens konsekvenser

SAMHÄLLSSTRUKTUR		
Planeringsprinciper	Scenario 1	Scenario 2
I regionstrukturen stärks Söderkullaområdets roll som en del av Helsingforsregionen östra tillväxtkorridor. Nickby och Söderkulla har ungefär lika många invånare även i fortsättningen.	I båda alternativen stärks Söderkullas roll som en del av Helsingforsregionens östra tillväxtkorridor i och med den betydande ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. Båda scenarierna har samma tillväxtsiffror. Efter 2030 förskjuts befolkningstillväxten starkt mot Söderkulla, där tillväxten accelererar mot slutet av perioden . Nickby och Söderkulla har ungefär lika många invånare även i fortsättningen.	
För området skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum	I båda alternativen stärks Söderkulla centrum genom att man anvisar mellan 4 500 och 5 000 nya invånare och 1 500 nya arbetstillfällen i centrum och dess omedelbara omgivning (C- och A1-områdena). I scenario 1 utvidgas det centrala området mot Hassellunden och i scenario 2 söderut mot Kallbäcks arbetsplatsområde.	
I centrumområdet görs satsningar på en trivsam fotgängarmiljö. I bostadsområdena prioriteras en effektiv struktur samt ett rikligt utbud av olika boendeformer. Förutom höghus i centrumen och småhusen i utkanterna önskas låghus samt townhouses och radhus.	Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen . Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenerbar och trivsam miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden). Båda scenarierna möjliggör ett brett utbud av boendeformer.	
Huvudprincipen för den övergripande strukturen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga sammanhängande naturområden utanför de områden som ska byggas	Söderkulla centrum och dess närområde förtätas avsevärt i och med ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. I det område som omfattas av planstommen fördubblas befolkningen, och antalet arbetstillfällen tredubblas. Merparten av tillväxten har anvisats så att samhällsstrukturen förtätas. Tillväxten har koncentrerats till områden utanför kända, viktiga naturområden, men i båda alternativen har tillväxt anvisats även i dagens skogs- och åkerområden. Kompletterande naturinventeringar utarbetas i samband med den mer detaljerade planeringen.	
Den dimensionerande folkmängden i hela området 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet	Scenariot överensstämmer med den dimensionerande folkmängden. Söderkulla centrum stärks särskilt som en knutpunkt för kollektivtrafiken. För utvecklingen av servicen finns de bästa förutsättningarna i Söderkulla centrum.	

av kollektivtrafik med hög servicenivå. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen	Tyngdpunkten i tillväxten ligger i omgivningen kring Nya Borgåvägen och i de norra områdena. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken och den framtida spårvägen eller stomförbindelsen dras längs Nya Borgåvägen. Tätt boende kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen, eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden. I riktning mot Massby, Tasträsk och Eriksnäs erbjuds också tätare kollektivtrafik än hittills.	Tyngdpunkten i tillväxten ligger i mellersta Söderkulla längs den nya stomrutten samt i Eriksnäs. Den nya spårvägen eller stomförbindelsen går mellan Nya Borgåvägen och motorvägen genom ett glest bebyggt område. Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken går genom ett annat område vid Nya Borgåvägen. I faserna 1 och 2 stöder kollektivtrafiken och byggandet inte varandra på bästa möjliga sätt eftersom stomlinjerna går i olika områden. Att tillväxten sker åt flera håll samtidigt (Källbäck, Skräddarby, Eriksnäs) kan leda till att områdena blir ofullständiga och splittrar samhällsstrukturen, i synnerhet om tillväxten är långsammare än väntat.
Ett mål är att Eriksnäs i framtiden inte ska vara en satellitkommundel separat från Söderkulla, utan en del av en kontinuerlig tätortsstruktur. Insatsområdet i Eriksnäs förskjuts mot stranden och stränder öppnas mer för att brukas av alla kommuninvånare	Ny byggnation har anvisats vid Sibbovikens strand och i närheten av arbetsplatsområdet. Nybyggandet är emellertid inte tillräckligt för en betydande förbättring av kollektivtrafikförbindelserna. Eriksnäs har ungefär samma ställning i samhällsstrukturen som i dag. Sibbovikens stränder utnyttjas i viss mån för byggande.	Samhällsstrukturen förtätas längs Eriksnäsvägen och via Källbäck kopplas Eriksnäs tätare till strukturen i Söderkulla centrum. Sibbovikens stränder utnyttjas i större utsträckning än tidigare för byggande.
När man bygger i Sibbo ådal beaktas särdragen i området.	Sibbo ådal är i huvudsak obebyggd i båda alternativen. I ådalen finns betydande befintlig bebyggelse och i området har också anvisats nytt byggande som kompletterar samhällsstrukturen.	

TRAFIK OCH MOBILITET		
Planeringsprinciper	Scenario 1	Scenario 2
I arbetet görs förberedelser för en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla, vilken har anvisats i landskapsplanen. Kollektivtrafiklösningen ska sammanfalla med lösningen Helsingfors/Östersundom.	Scenariot utgör inget hinder för att utveckla spårvägsförbindelsen som anvisats i landskapsplanen. Antalet invånare i Söderkulla är dock inte tillräckligt för en lönsam spårvagnsförbindelse. Spårvagn skulle förutom Östersundom förutsätta att även området mellan Östersundom och Söderkulla utvecklas. Busstrafikens servicenivå kan förbättras genom tätare turintervaller och nya linjer. När servicenivån inom kollektivtrafiken förbättras och markanvändningen förtätas kommer personbilens andel av färdsmittan att minska. Service och arbetstillfällen har i regel placerats i närheten av bosättning, vilket minskar behovet av att resa bort från området för att tillgodose dessa behov. Dessa faktorer minskar belastningen från den nya markanvändningen på befintliga och planerade vägar.	
	Placeringen av hållplatser för spårvägen vid Nya Borgåvägen	Placeringen av hållplatser för spårvägar mellan Nya Borgåvägen

	och i Söderkulla centrum betjänar områdets nuvarande markanvändning bättre, stöder den stegvisa utvecklingen och förbättrar kollektivtrafikförbindelserna särskilt i riktning mot Tasträsk och Nickby.	och Borgåleden samt söder om Söderkulla centrum betjänar bättre behovet av att utveckla den nya markanvändningen och förbättrar kollektivtrafikförbindelserna, särskilt i riktning mot Eriksnäs.
Det ska byggas så tätt att det blir möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik, till en början med stomlinjer (minst fram till 2035), som senare kan utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom.	Söderkulla centrum får en större roll som omstigningsterminal. De busslinjer som stöder sig på Söderkullas centrum kan genomföras effektivt. Genom att fördela ändhållplatserna på de framväxande områdena får hela planstommeområdet en god servicenivå.	Söderkulla centrum får en större roll som omstigningsterminal. Genom att dela ändhållplatserna för linjerna i de framväxande områdena får hela planstommeområdet en god servicenivå , även om Söderkulla inte får en lika tydlig kollektivtrafikkorridor.
Nätverket av gång- och cykelleder utvecklas och kvaliteten på det förbättras.	Utvecklingen av gång- och cykelnätet sker på ett naturligt sätt när nya områden byggs upp och i och med att de mest trafikerade förbindelseavsnitten förbättras. Båda scenarierna kommer att förbättra och komplettera förbindelserna till Nickby och Eriksnäs, och i scenario 2 kommer även förbindelsen längs Kalkstrandsvägen att förbättras och kompletteras.	
Nya Borgåvägen och andra huvudvägar görs trivsammare och mer gatulika genom att man minskar deras barriäreffekter och andra negativa konsekvenser.	Trafikmängderna på Nya Borgåvägen ökar avsevärt jämfört med dagsläget. För att minska barriäreffekten krävs t.ex. planskilda anslutningar, trafikljus eller hastighetsbegränsningar.	Trafikmängderna på Nya Borgåvägen kommer att öka något. Att tonvikten i den nya markanvändningen förskjuts mer mot Eriksnäs och en ny matargata byggs parallellt med Nya Borgåvägen kommer dock att styra en del av trafikökningen till de parallella vägarna. Barriäreffekterna ökar, när området klyvs av tre betydande leder i östlig-västlig riktning För att minska barriäreffekten krävs t.ex. planskilda anslutningar, trafikljus eller hastighetsbegränsningar.
Fordonstrafiken ska löpa smidigt på de viktigaste huvudlederna.	Fordonstrafikens smidighet säkerställs vid behov särskilt genom att förbättra anslutningarna till Nya Borgåvägen och de förbindelser som korsar Borgåleden.	Fordonstrafiken görs smidigare genom att man utvecklar anslutningarna till Nya Borgåvägen och de förbindelser som korsar Borgåleden.

SERVICE OCH NÄRINGAR

Planeringsprinciper	Scenario 1	Scenario 2
Den viktigaste offentliga och kommersiella servicen placeras längs huvudgatorna i Söderkulla	Den nuvarande stomförbindelsen för kollektivtrafiken och den kommande spårvägen eller stomförbindelsen går längs	Den nuvarande stomförbindelsen längs Nya Borgåvägen och den framtida spårvägen eller stomförbindelsen går i olika områden, vilket gör det möjligt

	Nya Borgåvägen, vilket stöder placeringen av service och arbetskraftsintensiva arbetsplatser i den starka kollektivtrafikkorridorens influensområde.	att placera ut service och arbetskraftsintensiva arbetstillfällen geografiskt mer balanserat i Söderkullaregionen. Scenariot stöder inte en centraliserad service lika starkt som scenario 1.
	Service kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden.	Att tillväxten sker åt flera håll samtidigt (Kallbäck, Skräddarby, Eriksnäs) kan leda till att områdena blir ofullständiga, vilket också försvårar utvecklingen av servicen.
	Att bosättningen i båda scenarierna koncentreras till Söderkulla centrum stöder bevarandet och utvecklingen av servicen. Runt skolorna i åk 1–6 och olika former av service i centrum bildas en enkelt promenerbar och trivsamt miljö, vars funktioner är väl tillgängliga från de mest centrala bostadsområdena och som stöder en smidig vardag (den s.k. kvartstaden).	
	I Scenario 1 ligger centrumfunktionerna i ett något större område, i två sammankopplade områden som stöder sig på en stark kollektivtrafik.	I Scenario 2 ligger centrumfunktionerna nästan helt inom en kvart från dagens kärna av Söderkulla, som också växer till en stark knutpunkt för kollektivtrafiken.
	Förutom Söderkulla finns närservice särskilt i Skräddarby och Tasträsk. Scenario 2 stöder utvecklingen av servicen i Eriksnäs. I båda scenarierna anvisas nybyggnad invid goda kollektivtrafikförbindelser i det aktuella området, vilket stöder bevarandet och utvecklingen av närservicen.	
Den täta zonen om stöder sig på Borgåleden (E18) reserveras för näringsverksamhet. Logistiskt fördelaktiga områden utnyttjas för arbetsplatser och industri.	I vardera scenariot har en zon som stöder sig på Borgåleden reserverats för näringsverksamhet. Området kan nås med lokala bussar som går genom centrum.	
	Den stora arbetsplatszonen i Kallbäck sträcker sig längre bort från det centrala området som utvidgas i riktning mot Hassellunden och från knutpunkten för kollektivtrafik. Arbetsplatsområdet lämpar sig bättre än scenario 2 för utrymmeskrävande näringsverksamhet nära motorvägskorridoren.	I scenario 2 utvidgas Söderkulla centrum ända fram till den omfattande arbetsplatszonen i Kallbäck. Goda kollektivtrafikförbindelser (knutpunkten) bidrar till att skapa service- och arbetskraftsintensiva arbetstillfällen, särskilt i de lätt tillgängliga områdena som ligger närmast Kallbäckens centrum.
I fråga om service och näringslivet stöder sig Eriksnäsområdet på Söderkulla centrum, där kommersiell och offentlig basservice kommer att finnas. Därtill kan näringslivet i området inrikta sig på tjänster som hör	Med hänsyn till service och näringslivet stöder sig Eriksnäs i vardera alternativet på Söderkulla centrum.	
	En ökning av antalet invånare i Eriksnäs stöder inte nämnvärt utvecklingen av servicen eller kollektivtrafiken I Eriksnäs kan det dock växa fram tjänster med	Större tillväxt och bättre kollektivtrafikförbindelser har anvisats i Eriksnäs. Ett nytt målområde för service har anvisats på stranden i Eriksnäs söder om

samman med skärgård, båtliv, rekreation och turism.	anknytning till skärgård, båtliv, rekreation och turism som lockar användare från ett större område. Strandområden blir i större utsträckning undantagna från byggande.	motorvägen. Scenario ger bättre stöd för utvecklingen av (närservice) i Eriksnäs.
Det blir möjligt att utveckla servicen på kusten, bedriva vattenturism och tillhandahålla rekreationstjänster längs ån.	Ökningen av invånarantalet och bättre kollektivtrafikförbindelser stöder vattenturismen och utvecklandet av rekreationstjänster längs ån, särskilt i närheten av Söderkulla gård och Nya Borgåvägen.	Ökningen av invånarantalet och bättre kollektivtrafikförbindelser stöder utvecklingen av servicen särskilt vid kusten och i närheten av Joensuu gård.

GRÖNNÄTET		
Planeringsprinciper	Scenario 1	Scenario 2
Grönområdena och naturen är en resurs och en attraktionsfaktor i Sibbo, vilket också kommer till uttryck i markanvändningen i tätorterna. Boende i tätorter har koppling till närliggande natur och rekreatiomsområden	Samhällsstrukturen har planerats som ett nätverk så, att närnaturen och rekreatiomsområdena är lätt tillgängliga från bostadsområdena. Längs Sibbo å och på havsstranden har man planerat grön- och rekreatiomsförbindelser som bidrar till attraktiva grönområden och verkställer behovet av grönförbindelser i landskapsplanen.	
		Den i scenario 2 föreslagna grönförbindelsen i Eriksnäs är ställvis smalare än lösningen för grönförbindelsen i scenario 1.
I planprocessen framhävs hållbarheten som utgångspunkt för planeringen, och planeringslösningarna främjar biologisk mångfald och anpassning till klimatförändringen.	Samhällsstrukturen har planerats på ett hållbart sätt med fokus på Söderkulla centrum och med stöd av kollektivtrafikens stomförbindelse, vilket gör det möjligt att bevara vidsträckt grönområden. Den blågröna nätstrukturen gör det möjligt att tillhandahålla och sammankoppla ekosystemtjänster, skydda den biologiska mångfalden och främja anpassningen till klimatförändringen. Det sammanhängande stora rekreatiomsområdet nordväst och norr om Söderkulla centrum betjänar i synnerhet rekreatiomsbehoven i centralorten och stöder regionens klimatresiliens och värnandet om den biologiska mångfalden i området. Utöver de stora grönområdena rekommenderas att närliggande grönområden och gårdsplaner i framtiden utformas på ett klimathållbart sätt så att de är frodiga och mångsidiga och utnyttjar naturbaserade dagvattenhanteringslösningar.	
Sibbo ådal, och de blå- och grönnät som ansluter sig till den, utgör ryggraden i det centrala nätverket av rekreatiomsområden. Det centralaste och mest sammanhängande rekreatiomsområdet har anvisats på nordvästra och norra sidan av Söderkulla centrum. Rekreatiomsförbindelserna förbättras så att de blir fungerande och trivsamma	Den blågröna strukturen i Sibbo ådal utgör ryggraden för rekreatiomsnätet i det område som omfattas av planstommen, vilket gör det möjligt att bevara kulturlandskapsvärdena och även att få ekologiska förbindelser att fungera för de arter som trivs i öppna landskap. Tack vare den nätverksliknande strukturen ansluter sig också den övriga grönstrukturen till Sibbo ådal och ett mer vidsträckt ekologiskt nätverk.	
	Det planerade tilläggsbyggandet i Eriksnäs skulle minska den biologiska mångfalden och kolsänkorna samt öka trycket på användningen av grönområdena. Genom att styra användningen av friluftslederna är det dock möjligt att koncentrera trycket och därigenom lindra konsekvenserna.	

		I scenariot minskar omfattningen av de jord- och skogsbruksdominerade områdena i Eriksnäs.
Kulturlandskapet beaktas i planeringen. Särskild uppmärksamhet fästs vid den bebyggda kulturmiljön av riksintresse (RKY-området) "Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal".	Den medeltida borgön Sibbesborg och odlingslandskapet i Sibbo ådal, som är värdefulla miljöer av riksintresse, har i planstommen bevarats ungefär sådana de är i dag. Det kompletteringsbyggande som planerats i utkanterna ska anpassas till områdets kulturhistoriska och landskapsmässiga värden. Det kompletteringsbyggande som planeras i det område som enligt landskapsplanen är viktigt för kulturmiljön eller landskapsvärden ska anpassas till landskapsvärdena och kulturmiljövärdena. I planstommen har området anvisats med dubbelbeteckningen för kulturmiljö- och landskapsvärden.	
	Bredvid den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY) i utkanten av Sibbo ådal har man planerat kompletteringsbyggande som ställvis skapar en ny randzon i landskapet. Vid den fortsatta planeringen ska uppmärksamhet fästas vid planeringen av byggområdenas utkanter och gränser till det omgivande landskapet. Byggområdenas konsekvenser för landskapsområdet skulle kunna lindras t.ex. med en växtlighetszon som planerats i skikt. Även byggnadernas höjd, färgsättning och formspråk bör anpassas till landskapsbilden och kulturmiljöns värden.	
Vid planeringen av området är ett mål att möjliggöra ett mångsidigt, offentligt bruk av stränder och en tätortsstruktur som ligger nära stranden. De södra stränderna av Eriksnäs är i huvudsak områden som inte ska byggas, och de utvecklas med hänsyn till rekreation, kulturhistoria och verksamheter kring hästar	Tätortsstrukturen har planerats så att man kan använda stränderna på ett mångsidigt sätt. Stränderna i Eriksnäs är till största delen obebyggda. En rekreationsförbindelse har anvisats på stranden. Stränderna utvecklas ur rekreationssynvinkel och med hänsyn till kulturhistoria och verksamheter som knyter an till hästar.	
	I det sydöstra hörnet av havsstranden i Eriksnäs har ett jord- och skogsbruksområde föreslagits, men här vore det också tillåtet att röra sig med allemansrätten (med undantag för odlade fält).	I det sydöstra hörnet av havsstranden i Eriksnäs har man planerat ett reservområde för A2-bostadsområdet som privatiserar stranden och förskjuter de ekologiska förbindelserna längre norrut.
Det känsliga landskapet i Eriksnäs förutsätter att kvartersstrukturen och grönområdena på ett taktfullt och välplanerat sätt ställs i relation till det värdefulla landskapsrummet vid Sibboviken.	Vid den fortsatta planeringen ska särskild uppmärksamhet fästas vid anpassning av nybyggandet till Eriksnäs känsliga landskaps- och kulturmiljöområde. Kring Sibboviken har ny byggnation anvisats i båda scenarierna. I scenario 2 är byggandet ställvis mer omfattande. Ett behov av grö- och rekreationsförbindelser har anvisats i riktning med stranden.	

5.4 Granskning av trafikmodellerna

Under arbetets gång undersöktes alternativens konsekvenser för transportsystemet i regionen med hjälp av trafikmodellen HELMET. I trafikmodellen beskrevs det nuvarande trafiksystemet och trafikallsträngen kalibrerades så att den motsvarade uppgifterna om trafikmängder som man hade tillgång till. Scenariernas konsekvenser bedömdes genom att undersöka fördelningen av färdstätt, den totala trafikprestationen för respektive färdstätt samt ökningen i trafikmängden jämfört med trafiknätets kapacitet. För att göra skillnaderna i scenarierna att framträda tydligt i prognoserna beskrevs slutläget med antagandet att huvudförbindelsen till Helsingfors har genomförts som spårvägslinje.

Fördelning av färdssätt (nuläge, scenarier)

I nuläget dominerar personbilar fördelningen av färdssätten i Söderkulla. Personbilarnas andel av färdssätten är störst i Söderkullas småhusområden och minst i omgivningen kring servicen i Söderkulla centrum samt vid kollektivtrafikförbindelserna längs Nya Borgåvägen.

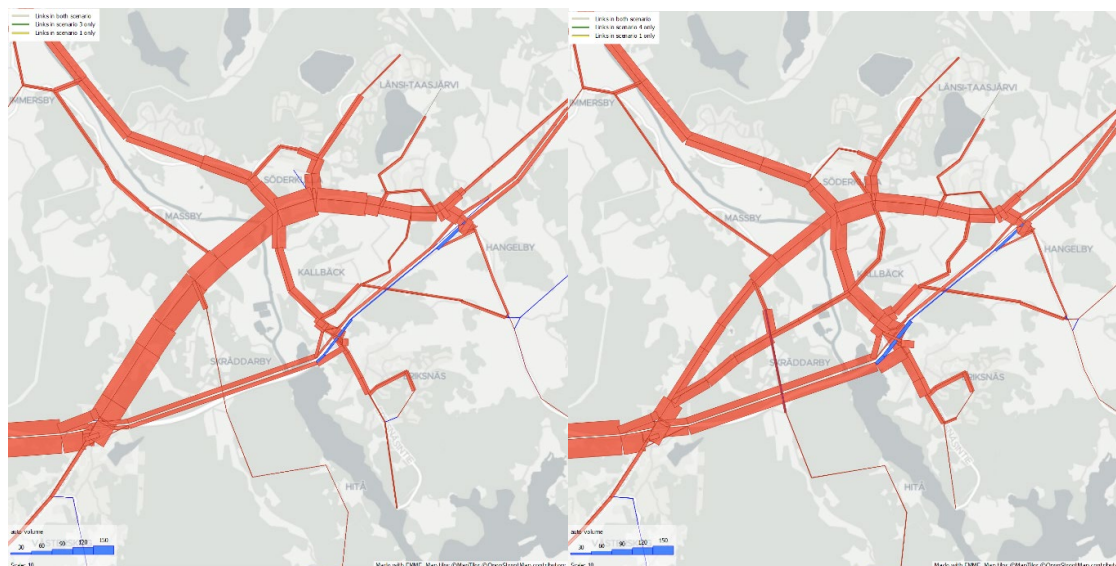
Båda de undersökta scenarierna ökar andelen gång, cykling och kollektivtrafik i Söderkulla. Andelen gång- och cykeltrafik ökade särskilt i områden där markanvändningen förtätas jämfört med nuläget. I båda scenarierna ledde till exempel ökningen av antalet invånare och arbetstillfällen i Söderkulla centrum till en ökning av gång och cykling i centrum med omgivningar.

En ökning av kollektivtrafikens andel av trafiken noterades särskilt i fas 2 i områden i omedelbar närhet av spårväghållplatserna. Spårvägens effekt för kollektivtrafikens andel minskade snabbt allteftersom avståndet till från närmaste hållplats ökade. Längs anslutningsbusslinjerna som beskrivs i modellen ökade kollektivtrafikens andel av trafiken jämfört med det nuläget, men inte lika mycket som i de områden som ligger i omedelbar närhet av spårväghållplatserna.

Totalprestationen inom biltrafiken

Scenario 2 producerade mer personbilstrafik jämfört med scenario 1. Ökningen av den totala trafiken enligt scenario 1 är dock större än i scenario 2 om man räknar in alla färdssätt. I scenario 1 bestod ökningen av den totala trafiken mer av kollektivtrafik, gång och cykling. Skillnaden mellan scenarierna var dock inte stor.

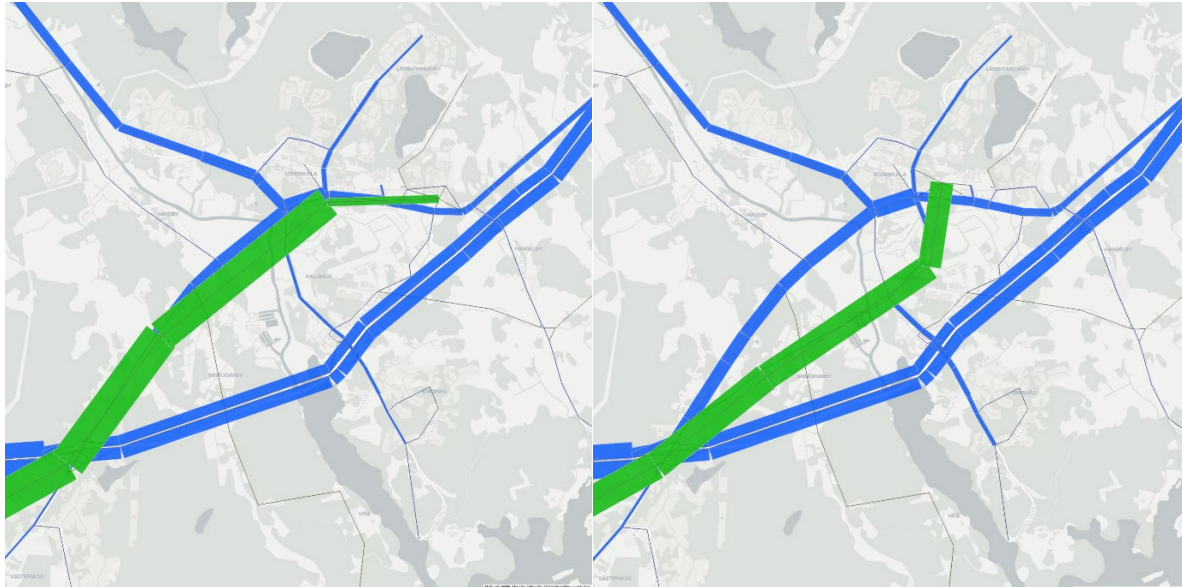
Personbilstrafiken i scenarierna fördelade sig på vägnätet med olika viktningar på grund av den nya förläggningen av markanvändningen och nya vägar. Figuren (Figur 5.4) nedan visar fördelningen av den nya personbilstrafiken på vägnätet i scenarierna 1 och 2. Dessa bilder visar skillnaden mellan trafikmängderna i det aktuella läget och prognosläget och beskriver således ökningen av trafikmängderna (inte av de totala trafikmängderna).



Figur 5.4. Fördelning på vägnätet av den personbilstrafik som den nya markanvändningen ger upphov till i scenario 1 (till vänster) och scenario 2 (till höger)

I scenario 1 koncentreras den nya personbilstrafiken särskilt till Nya Borgåvägen. I scenario 1 ökar trafikmängden också på Söderkullavägen och Eriksnäsvägen, men inte lika mycket som i scenario 2. Den trafik som den nya markanvändningen ger upphov till i scenario 2 fördelas jämnare på Nya Borgåvägen, Borgåleden och den nya matargatan som löper mellan dem.

Med tanke på antalet användare av kollektivtrafik var scenario 1 livligare. I scenario 1 använde 25 procent fler passagerare spårvägslinjen jämfört med scenario 2. I båda scenarierna blev antalet passagerare på spårvägen omkring en tredjedel av Spår-Jokerns passagerare. Figuren nedan (Figur 5.5) visar passagerarströmmarna i kollektivtrafiken enligt scenarierna.



Figur 5.5. Antalet användare av kollektivtrafiken i Söderkulla enligt scenario 1 (till vänster) och scenario 2 (till höger).

Skillnader mellan alternativen

Ur trafiksynpunkt utgör placeringen av den nya markanvändningen den största skillnaden mellan scenarierna. I scenario 1 ligger den nya markanvändningen huvudsakligen invid Nya Borgåvägen, vilket koncentrerar trafikökningen till Nya Borgåvägen. I scenario 2 fördelas markanvändningen även på områden längs andra vägar, vilket minskar trafikbelastningen på Nya Borgåvägen och gör det möjligt att sprida den nya trafiken på flera vägar.

Skillnaderna mellan scenarierna när det gäller passagerarantalet inom kollektivtrafiken beror delvis på hållplatsernas läge. I scenario 1 ligger hållplatserna också närmare den nuvarande markanvändningen längs Nya Borgåvägen. I scenario 2 finns hållplatserna i områden där det för närvarande inte finns någon markanvändning. I scenario 1 fungerar hållplatserna också bättre för de passagerare som stiger om till buss.

5.5 Grunden för valet av alternativ

Efter det första invånarmötet och materialet från aftonskolan utarbetades en syntes/sammanställning som grund för förslaget till planstomme i samarbete med styrgruppen.

Syntesen baserar på scenario 1, som bättre bäddar för en stegvis och hållbar utvidgning samhällsstrukturen, bl.a. med hänsyn till markägande, nuvarande infrastrukturnät och byggda områden. Kollektivtrafikens stomförbindelse baserar sig enligt scenario 1 på Nya Borgåvägen, och inte på en ny terrängkorridor genom Skräddarby enligt scenario 2. Lösningen i scenario 1 medför mindre negativa konsekvenser om inga vägar byggs i östlig-västlig riktning.

Tätt boende kan placeras längs Nya Borgåvägen redan i den första fasen, eftersom kollektivtrafiken har en bra servicenivå i nuläget och förbindelserna blir mångsidigare och tätare i framtiden. Lösningen stöder placeringen av service och arbetskraftsintensiva arbetsplatser inom

influensområdet kring den starka kollektivtrafikkorridoren. I enlighet med scenario 1 har grönnätet i Eriksnäs lagts fram i en större omfattning. Alternativet gör det lättare att färdas och söka rekreation på stränderna.

I syntesen tillämpades också principer ur scenario 2. Centrumets primära expansionsriktning är söderut i riktning mot Kallbäck i stället för mot Hassellunden. Kallbäck utvecklas som ett område med blandade funktioner i stället för ett bostadsområde. Kallbäcks arbetsplatsområde och Eriksnäs kopplas tätare till Söderkullas struktur. I lösningen ligger centrumfunktionerna nästan helt inom en kvart från dagens centrumkärna och ger bättre stöd för hållbar mobilitet.

6. PLANERINGSLÖSNINGEN I PLANSTOMMEN FÖR SÖDERKULLA



Figur 6.1. Byggnader från olika perioder i Söderkulla centrum.

6.1 Planstommens centrala innehåll och framställningssätt

Planstommen skapar en delgeneralpanelik helhetsbild över den framtida markanvändningen i Söderkulla och Eriksnäs och har till uppgift att styra detaljplaneringen. Planstommen för Söderkulla verkställer och preciserar kommunstrategin vid sidan av de övre plannivåerna. Lösningarna i planstommen är riktgivande och målinriktade.

I planstommen presenteras de viktigaste mark- och trafikprinciperna som gör Söderkulla till ett mångsidigt, levande och livskraftigt område som stöder sig på strukturen på ett hållbart sätt och främjar hållbar mobilitet. Huvudprincipen är att skapa en tät kvartersstruktur och ett tätt gatunät i kärnområdena, och att lämna de viktiga naturområdena utanför de områden som ska byggas i

planstommen presenteras områden för centrumfunktioner och boende, områden för arbetsplatser och tjänster, ett trafikinät och ett nätverk av rekreationsområden. På kartan visas också värdeobjekt i miljön, vilka har tagits från riksomfattande informationskällor och landskapsplan.

När det gäller trafiken har det befintliga väg- och gatunätet och behovet av nya matargator lagts fram på en planramskarta. På planstommekartan visas också betydande befintliga och nya anslutningar samt anslutningsparkeringsområden. När det gäller kollektivtrafiken har stomförbindelsen för kollektivtrafiken, en ny stomförbindelse för kollektivtrafiken, en stomförbindelse för spårväg eller kollektivtrafiken i den andra fasen, andra betydande bussförbindelser samt service- och anslutningslinjer presenterats på plankartan. I fråga om nätverket av cykelstråk presenteras de regionala huvudcykelstråken, huvudcykelstråken och de lokala cykelstråken samt och anvisade utvecklingsbehov. På kartan över planstommen har också ett behov av en vattenförbindelse märkts ut.

Planstommens dimensionering av invånare baserar sig på en dimensionerande folkmängd som godkänts av kommunstyrelsen. Dimensioneringen grundar sig på 12 500–15 000 invånare, vilket är ett tillräckligt befolkningsunderlag för ordnandet av kollektivtrafik. Detta invånarantal är också tillräckligt för ett livfullt centrum med kommersiell och offentlig service och arbetstillfällen. Den genomsnittliga områdeseffektiviteten för bostadsområden anges på plankartan.

De beteckningar som beskriver förändringar i markanvändningen har indelats enligt följande:

- Områden som ska utvecklas med små åtgärder / kompletteringsbyggas
- Nya områden och områden som förändras väsentligt

Områdena är indelade enligt byggnads:

- Utvidgningsområde fas 1
- Utvidgningsområde fas 2
- Reservområde

6.2 Markanvändning

Generalplan för Sibbo 2025 är i kraft i planeringsområdet. I planen har ett område för centrumfunktioner och vidsträckta områden för tätortsfunktioner anvisats i Söderkulla. De områden som anvisas i planstommen preciserar i huvudsak områdena för tätorts- och centralfunktioner i generalplanen.

Området för centrumfunktioner har preciserats i enlighet med den faktiska utvecklingen och målen för planstommen. De områden som föreslås är i huvudsak betydligt snävare än de som anvisats i generalplanen, särskilt i skogsområdena i norr. I den södra delen av Eriksnäs har områdesreserveringar anvisats i ett utredningsområde där avsikten är att utarbeta en delgeneralplan och en detaljplan. Nya områden som ligger utanför tätortsområdena i generalplanen har anvisats i enlighet med gällande detaljplaner eller så ligger de i anslutning till den nuvarande strukturen. Vid Joensuu gård följer planstommen den detaljplan som utarbetats för området. I en del av RA-2-området gäller en detaljplan med anvisat husvagnsområde (RV-1/s/pv3). Vissa reservområden ligger något utanför tätortsområdena i Sibbo ådal och Eriksnäs.

Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäckområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden. Områdena sammanbinds på ett hållbart sätt så att en betydande del av tillväxten i planeringsområdet ligger inom en 15 minuters promenad från dagens centrum ($r = 750$ m). Området för centrumfunktioner har periodiserats i nordlig-sydlig riktning så att det närbelägna området vid Nya Borgåvägen utvecklas först. I centrum planeras ett levande område som stöder sig på kollektivtrafiken och har ca

8 000 invånare och 1 800 arbetstillfällen. Målet för centrumområdet är att de större byggmassorna ska placeras nära Nya Borgåvägen och att ett starkt grön- och rekreationsnät ska bevaras på området.

Lösningen i planstommen bygger på en dimensionerande folkmängd på 12 500–15 000 invånare. Den genomsnittliga områdeseffektiviteten i C-områdena är 0.37, i A-1-områdena 0.22 och i A2-områdena 0.09. I första hand är målet dock att genomföra dessa områden tätt och effektivt, varvid natur- och miljöområden kan bevaras. I de områden som utvecklas genom små åtgärder och som huvudsakligen är bebyggda är effektiviteten i princip något lägre jämfört med nya områden och områden som förändras väsentligt.

Genomförandet av planstommen har indelats i etapper. I planen beskrivs områden som ska utvecklas genom mindre åtgärder / kompletteringsbyggas, utvidningsområden i fas 1 respektive fas 2 samt reservområden.

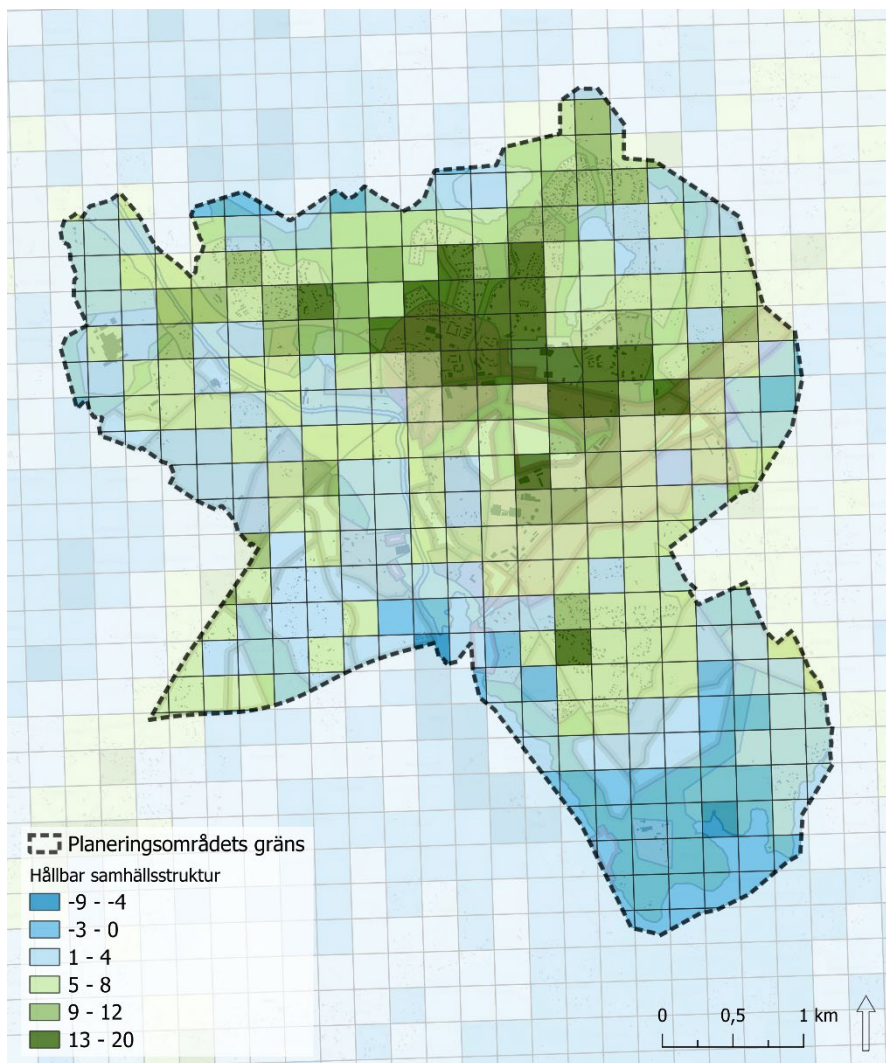
- Som **områden som utvecklas med små åtgärder** har främst bebyggda områden och detaljplanerade områden anvisats. Dessa områden finns bl.a. i centrum, kring Tasträsk, i norra Eriksnäs och Massby, i Hansas samt i Kallbäck och Massby arbetsplatsområde.
- **Utvidningsområdena i fas 1** ligger i lätt tillgängliga områden i anslutning till den nuvarande samhällsstrukturen. Sådana områden har anvisats bl.a. i närheten av Nya Borgåvägen och motorvägen samt Söderkullavägen / Eriksnäsvägen.
- **Utvidningsområdena i fas 2** ansluter sig till utvidningsområdena i fas 1 och möjliggör en hållbar utvidgning av samhällsstrukturen efter fas 1. Sådana områden har lagts fram i Granbacka och Eriksnäs.
- **Reservområden** har föreslagits som områden som ska genomföras efter målåret 2040.

Med beteckningen för landsbygdsbosättning anvisas jord- och skogsbruksdominerade områden som har ett befintligt byggnadsbestånd. Smärre tillbyggnad ska anpassas till landsbygds miljön. Sådana områden har anvisats i Soldatskogen och Hangelby samt Eriksnäs södra strandområde.

Utanför centrumområdena ses Massby och delvis Kallbäck och de norra områdena av Eriksnäs som primära områden för utvidgad bosättning. De nya områdena ska i princip genomföras tätare än de byggda områdena. I lösningen i planstommen tar man dock hänsyn till att Söderkulla präglas av rymligt boende och relativt stora tomter. Målet är att miljöförändringarna inte ska vara lika betydande i de nuvarande bostadsområdena. I relativt nybyggda bostadsområden har man inte för avsikt att anvisa betydande nybyggnad utöver den nuvarande planreserven.

Landskapet i ådalen utvecklas Floddalens landskapsområde utvecklas varsamt med hänsyn till kulturmiljöns värden och rekreationsmöjligheterna. Stränder tas i större utsträckning i bruk för rekreationsändamål och rekreationsmöjligheter förbättras. Områden för anslutningsparkering har föreslagits vid motorvägsanslutningarna samt norr om Nya Borgåvägen nära Miili, där det redan finns anslutningsparkering.

I en analys av samhällsstruktursens hållbarhet undersöktes strukturen som en helhet och ur olika perspektiv (Figur 6.2. (bilaga 3). För granskningen utsågs de viktigaste faktorer som påverkar hållbarheten, t.ex. förhållandet till prioriterade områden för bostäder och arbetsplatser, nära och mångsidig service, markägande, byggbarhet samt värdeobjekt och miljöstörningar. På grundval av variablerna värderades planeringsområdet till zoner som lämpar sig bättre respektive sämre för byggande. Resultaten samlades till kartsammanställningar. Analysen stöder tolkningen av hur byggandet bör indelas i etapper och vilka områden som i första hand bör genomföras.



Figur 6.2. Samlingskarta som visar det totala antalet poäng för samhällsstrukturens hållbarhet. Antalet poäng har beräknats utifrån 18 separata teman. I bakgrunden presenteras områdesreserveringar samt befintliga byggnader i planstommen (byggnader © Lantmäterverket 4/2024).

6.3 Trafiknätet

Nätet för biltrafik i planstommen stöder sig till stor del på samma huvudvägar som det nuvarande trafiknätet. De viktigaste rutterna inom biltrafiken är fortfarande Borgåleden, Nya Borgåvägen och Söderkullavägen. I planstommen föreslås inga nya huvudleder och på lokal nivå utvecklas gatunätet med måtta. Gatunätet utvecklas främst i fråga om nya och kraftigt växande områden, t.ex. i centrum (t.ex. en parallellgata söder om Nya Borgåvägen) och längs Borgå farled. För att biltrafiken ska fungera är det viktigaste att se till att anslutningarna till Nya Borgåvägen också fungerar efter den ökade trafikmängden som anvisas i planstommen.

Kollektivtrafiken baserar sig på en stomförbindelse i riktning mot Helsingfors och Borgå samt på goda förbindelser mot Nickby. Centrumomgivningen kan betjänas på en bra nivå genom att huvudanslutningarnas ändstationer sprids till olika platser inom planstomme område och genom att helheten kompletteras med anslutningslinjer som tar passagerarna till stomlinjerna. I centrum uppkommer en omstigningsplats som förbinder flera linjer.

I planstommen bygger nätet för gång- och cykeltrafik på de regionala huvudstråken i östlig-västlig riktning längs Nya Borgåleden och i nordlig-sydlig riktning längs Söderkullavägen samt i nordlig-sydlig riktning längs Eriksnäsvägen. Dessa regionala huvudcykelstråk och huvudcykelstråk har vissa kompletteringsbehov. De lokala stråken består av gång- och cykelvägar längs mindre gator. Det lokala nätet kompletteras allteftersom nya områden byggs upp. Också andra förbindelsebehov, till exempel över Borgåleden, genomförs delvis när trafiknäten byggs upp i de nya bostads- och arbetsplatsområdena.

I samband med planeringsanvisningen för generalplaneringen har man utarbetat typtvärsektioner av olika gator till stöd för planeringen av gatunätet. Tvärsektionerna visar exempel på den trafiktekniska dimensioneringen och utrymmesbehovet på olika vägar. I samband med detta arbete har tvärsektionerna i generalplaneringsanvisningen kompletterats med tvärsektioner för spårvägar och kollektivtrafikfiler (bilaga 4).

Vid den mer detaljerade planeringen och vid beredningen av detaljplaner kommer en lämplig typtvärsektion att väljas för gator och spår beroende på vägens karaktär och den förväntade trafikmängden.

6.4 Grönnätet

Under arbetet med planstommen tog man fram en separat grönområdesplan över grönnätet i Söderkulla. Planen blev klar i september 2025. Grönområdesplanen finns som bilaga till rapporten (bilaga 5). I grönområdesplanen har utgångspunkten för planeringsprinciperna för grönnätet varit att främja de mål som uppställts i samband med planläggningen samt att värna om områdets nuvarande landskapsbilda- och kulturhistoriska värden samt naturvärden. Resultaten av grönområdesplanen har beaktats i planstommen genom att de viktigaste förbindelserna i grönnätet lagts fram som rekreationsområden och andra viktiga förbindelser som behov av grön- och rekreationsförbindelse.

Sibbo ådal väster om området för centrumfunktioner, som även i fortsättningen är ett öppet landskap, de skogbevuxna åsarna i norra delen av Söderkulla, strandområdena i Eriksnäs samt den centralpark som anvisats Söderkulla centrum söder om Nya Borgåvägen utgör ryggraden i grönnätet. Mellan dessa områden anvisa grön- och rekreationsförbindelsebehov. De förbinder större grönområden med varandra och bildar ett sammanhängande nätverk av grönområden, även om byggandet och bebyggelsen ökar. Samhällsstrukturen har planerats som ett nätverk så, att närnaturen och rekreationsområdena är lätt tillgängliga från olika bostadsområden. Söderkulla har redan i dag mångsidiga rekreationstjänster och idrottstjänster, och behövliga delar av dem stärks i planstommen.

Samhällsstrukturen har planerats på ett hållbart sätt med fokus på Söderkulla centrum och med stöd av kollektivtrafikens stomförbindelse, vilket gör det möjligt att bevara vidsträckt grönområden. Grönområdena skonas i mån av möjlighet från nybyggnation i de norra delarna av planeringsområdet, i omgivningarna kring Molnträsket och Tasträsket, i ådalens landskapsområde, i Eriksnäs strandområden samt i centrum söder om Nya Borgåvägen. Naturskyddsområdena bevaras oförändrade och inga ändringar i dem anvisas.

På värdefulla landskaps- och kulturmiljöområden byggs det i regel inte alls eller byggs i måttfull omfattning för boende (A2) med beaktande av särdragen och värderingarna. Dessa områden har i huvudsak anvisats i de gällande planerna. Kompletteringsbyggande har anvisats i utkanten av den byggda kulturmiljön av riksintresse Sibbo ådal (RKY). Utkanterna har anvisats som parkgator eller områden som ska utvecklas trädbevuxna och som bildar en kantzon mot det nationellt värdefulla landskapsområdet.

De rekreatiomsområden, rekreatiomsleder och rekreationstjänster som anvisats området, det funktionella centraltorget och parkgatan skapar en trivsamt promenadmiljö i centrum. I planstommen anvisas ett funktionellt torg i närheten av den nuvarande rondellen. Målet är att förbättra trivselt och liva upp centrum. Planstommen anvisar också en simstrand vid Tasträsket.

Målet är att förtäta centrum runt servicen. En betydande del av invånarna, arbetstillfällena och servicen i området ligger på mindre än 15 minuters promenadavstånd från centrum. Ökningen av antalet invånare och arbetstillfällen skapar förutsättningar för ett bredare utbud av tjänster som betjänar olika användargrupper.

På området för centrumfunktioner baserar sig kompletteringsbyggandet norr om Nya Borgåvägen främst på förtätning av befintliga kvartersområden och söder om Nya Borgåvägen på utvidgning av centrumkvarteren med nybyggnad. På södra sidan av Nya Borgåvägen anvisas en ny parallell matargata som förbättrar trafikens smidighet i centrum. Utvecklingen i bostadsområden sker huvudsakligen genom kompletteringsbyggande, men det finns också ett fåtal mindre områden för nybyggnad.

I planstommen har man föreslagit att en stomförbindelse för kollektivtrafiken ska byggas genom centrumområdet. Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). I planramen har man förberett sig för att utveckla en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla och för att senare förlänga den söderut mot Kallbäcks arbetsplatsområden. Bussförbindelsen från centrum norrut till Tasträsk har anvisats som en annan betydande bussförbindelse.

På östra sidan av Tasträsk har en ny matargata anvisats, vilket ger en smidig körförbindelse runt Tasträsket. Ny Borgåvägen och Söderkullavägen som går genom centrum har anvisats som regionala huvudcykelstråk och Eriksnåsvägen som huvudcykelstråk. I södra delen av Eriksnåsvägen anvisas ett behov av och den södra delen som ett behov av förbindelse för cykelstråk. Alla tre gatorna har också anvisats delvis som parkgator. Huvudgatorna förbättras så att de blir trivsammare och mer gatuliknande. Samtidigt minskar barriäreffekterna och andra negativa effekter. I centrum förbättras möjligheterna att färdas, särskilt med hållbara färdstätt.

Kallbäck

Kallbäcksområdet omfattar reservområden för centrumfunktioner söder om Nya Borgåvägen, bostadsområden i närheten av Sibbo å samt vidsträckta arbetsplatsområden i närheten av riksväg 7.

- Nuvarande antal invånare ca 80, nya invånare ca 915
- Nuvarande arbetstillfällen ca 340, nya arbetstillfällen ca 840
- **Invånare totalt ca 995, arbetstillfällen totalt ca 1 180**

Kallbäck får en starkare ställning som arbetsplatsområde. Kallbäck är huvudsakligen ett område för nybyggnation. Bygga områden och områden som ska förtätas förekommer bara i närheten av Sandbackavägen. En betydande del av ökningen i arbetstillfällen har anvisats i närheten av Borgåleden och området bildar tillsammans med centrum den största arbetsplatskoncentrationen i planeringsområdet.

Planstommen skapar förutsättningar för en utvidgning av centrumfunktionerna mot Kallbäcksområdet, vilket möjliggör en bättre sammankoppling mellan dessa områden – såväl strukturellt som funktionellt. Områdena för centrumfunktioner i Kallbäck reservområden som genomförs på lång sikt efter de områden som gränsar till Nya Borgåvägen.

Planstommen har beredskap att utveckla en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla och att förlänga den söderut mot Kallbäcks arbetsplatsområden. Behov av nya

gatuanslutningar har lagts fram i området söderut från centrum och i östlig-västlig riktning. Målet är att skapa ett trivsamt gatunät som stöder hållbar mobilitet.

Längs Eriksnäs har ett nytt tätt bostadsområde anvisats för gen omförande i fas 1, liksom ett reservområde för ett nytt tätt bostadsområde.

Eriksnäs

Eriksnäsområdet omfattar områdena söder om riksväg 7.

- Nuvarande antal invånare ca 815, nya invånare ca 1 835
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 40, nya arbetstillfällen ca 150
- **Invånare totalt ca 2 650, arbetstillfällen totalt ca 190**

Eriksnäs utvecklas måttfullt i huvudsak för bosättning. Området ansluter sig allt bättre till centrum genom utvecklingen Kallbäck samt via huvudcykelstråken och anslutningslinjen för service.

Byggbandet handlar i huvudsak om att förtäta befintliga bostadsområden. Norr om Fiskgjusevägen anvisas ett bostadsområde som ska utvecklas i fas 1, och öster om Eriksnäsvägen ett bostadsområde som ska utvecklas i fas 2 söder om det nuvarande byggnadsbeståndet. Ett område för fritidsbostäder (RA-2) har anvisats den östra delen av området. De övriga bostadsområdena har anvisats som reservområden. Målet är att utveckla strandområdena för rekreatiönsändamål. Dessutom har ett område för service, målområden för offentlig service och förvaltning, ett målområde för rekreationstjänster, två hamnar och två badplatser föreslagits i planstommen.

Massby

Massbyområdet omfattar områdena väster om Sibbo å, norr om Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 125, nya invånare ca 1 645
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 545, nya arbetstillfällen ca 525
- **Invånare totalt ca 1 770, arbetstillfällen totalt ca 1 070**

Massbyområdet har i huvudsak lagts fram som ett nytt område och ett område som förändras väsentligt, bortsett från de detaljplanerade områdena. Målet är att under fas 1 utveckla tätt boende och tät service i närheten av Nya Borgåvägen, vilket stöder verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Trivselen på Nya Borgåvägen och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras. Tätt byggande har placerats ut så att man stöder förutsättningarna för spårvagn senare faser.

De bostadsområden i Massby som ligger längst bort från Nya Borgåvägen planeras inte att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har genomförts. I dag finns det ett stort arbetsplatsområde i området, vars verksamhetsförutsättningar stöds genom förbättrade förbindelser. Utvecklingen av närservicen stöds i och med att tätt boende anvisas i området. Ett målområde för offentlig service och förvaltning samt ett målområde för rekreationstjänster har anvisats i området.

Skräddarby

Skräddarbyområdet omfattar områdena väster om Sibbo å mellan riksväg 7 och Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 215, nya invånare 0
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 30, nya arbetstillfällen ca 25
- **Invånare totalt ca 215, arbetstillfällen totalt ca 55**

Skräddarby läggs fram huvudsakligen som reservområde för bosättning. Det täta har placerats ut så att man stöder förutsättningarna för spårvagn senare i framtiden. Trivseln på Nya Borgåvägen och förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras.

De bostadsområden (A2-res) som ligger längst bort från Nya Borgåvägen planeras inte att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har genomförts. I området finns ett betydande serviceområde (Joensuu gård, P), vars utvecklingsvillkor stöds bl.a. genom tätare markanvändning i närområdet samt genom utveckling av grön- och rekreationsnätet.

Hansas

Hansasområdet omfattar området i Hansas söder om Söderkullavägen.

- Nuvarande antal invånare ca 515, nya invånare ca 260
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 80, nya arbetstillfällen ca 25
- **Invånare totalt ca 775, arbetstillfällen totalt ca 105**

Kompletteringsbyggandet i Hansas grundar sig främst på en förtätning av befintliga bostadsområden. På Söderkulla gårds västra sida har ett detaljplanerat bostadsområde (A2) anvisats, men som ännu inte byggts. Omgivningen kring Sibbo ådal utvecklas med hänsyn till kulturmiljöns värden. Utkanterna av Sibbo ådal utvecklas som trädbevuxna områden. I närheten av motionstrapporna och skidstadion anvisas ett målområde för rekreationstjänster.

Granbacka

Granbackaområdet omfattar Granbacka och områdena vid Granbacka söder om Nya Borgåvägen.

- Nuvarande antal invånare ca 65, nya invånare 600
- Nuvarande antal arbetstillfällen ca 10, nya arbetstillfällen ca 125
- **Invånare totalt ca 665, arbetstillfällen totalt ca 135**

Granbackaområdet norr om Borgåleden är förutom Massby ett betydande område för utvidgning av bosättningen i fas 2. Området söder om Borgåleden har i fas 1 anvisats som ett arbetsplatsområde samt som ett reservområde för arbetsplatsfunktioner. Området mellan Borgåleden och Nya Borgåvägen har anvisats som ett arbetsplatsområde som ska genomföras i fas 2. Arbetsplatsområdet ansluter sig till Kallbäcksområdet. Längs Nya Borgåvägen går en stomförbindelse för kollektivtrafiken.

7. KONSEKVENSER AV PLANSTOMMENS GENOMFÖRANDE

7.1 Beredskap för tillväxt



Figur 7.1. Söderkulla byggs upp.

I planstommen den dimensionerande folkmängden enligt planeringsprinciperna uppnås i fråga om områdesreserveringarna. Den dimensionerande folkmängden uppgår till 12 500–15 000 invånare och 3 750–4 500 arbetstillfällen år 2040. Dimensioneringen utgår från ett tillräckligt befolkningsunderlag för att ordna kollektivtrafik med bättre servicenivå än vad som för närvarande är fallet och från ett levande centrum med kommersiell och offentlig service samt arbetsplatser.

De områdesreserveringar som läggs fram i planstommelösningen möjliggör en något större tillväxt än vad som fastställts i Sibbo befolkningsprognos 2024 och i strukturmodellsyntesen för Generalplan för Sibbo 2050. Den dimensionerande folkmängd som presenteras i planstommen är dock betydligt mindre om man jämför med de avbrutna delgeneralplanerna för Sibbesborg och Eriksnäs och generalplanen 2025. Metron var en viktig dimensioneringsfaktor i nämnda delgeneralplaner och stationerna och deras näromgivningar förutsatte en tät samhällsstruktur.

Utgångspunkten för planstommen har varit att beredskapen för att förlänga metron från Majvik till Söderkulla stryks. Byggtätheten bör göra det möjligt att ordna effektiv kollektivtrafik till en början på stomlinjen (minst fram till år 2035). I takt med att efterfrågan ökar kan den senare utvecklas till en spårväg i riktning mot Östersundom.

Planstommen har i och med reservområdena beredskap för tillväxt på lång sikt. Målet är att förbereda utvecklingen av en spårvägsförbindelse mellan Östersundom och Söderkulla samt annan eventuell tillväxt. Som reservområden har föreslagits sådana områden som man avser genomföra efter planstommens målår 2040 och där inga nya invånare eller arbetstillfällen har anvisats.

7.2 Konsekvenser för samhällsstrukturen och servicenätet



Figur 7.2. Servicekluster i Söderkulla centrum.

Planstommen verkställer och preciserar områdesreserveringarna i Generalplan för Sibbo 2025. De områden för nybyggnad och kompletteringsbyggande som föreslås i planstommen faller i huvudsak inom området för tätortsfunktioner enligt generalplanen. Nya områden som ligger utanför tätortsområdena i generalplanen har anvisats i detaljplanerplaner eller så ligger de i anslutning till den nuvarande strukturen.

Söderkulla stärker sin roll i Helsingforsregionens östra tillväxtkorridor i och med den betydande ökningen i antalet invånare och arbetstillfällen. I planstommen utgår man från att en betydande del av tillväxten ligger inom 15 minuters promenadavstånd från centrum, vilket stöder tillgängligheten till olika funktioner för olika användargrupper, såsom äldre och barnfamiljer. En enkelt promenerbar och attraktiv miljö växer fram kring servicen i centrum.

Området för centrumfunktioner utvidgas åt Kallbäckshållet. Centrum och Kallbäcks arbetsplatsområde kommer att bli bättre kopplade till varandra och det kommer att uppkomma ny markanvändning mellan dem tack vare det fördelaktiga och lättillgängliga läget. För området skapas ett klart och attraktivt centrum mellan Söderkulla centrum och motorvägen, vars kärna utgörs av dagens Söderkulla centrum.

För utvecklingen av servicen finns de bästa förutsättningarna i Söderkulla centrum. Söderkulla centrum stärks även som en knutpunkt för kollektivtrafiken. Förutsättningarna för servicen förbättras också i närheten av Nya Borgåvägen och i Kallbäck, eftersom kollektivtrafiken betjänar

väl i nuläget och förbindelserna blir mer mångsidiga och tätare i framtiden. Markanvändningen i området kan utvecklas kraftigt redan i den första fasen.

Nybyggande har anvisats i Eriksnäs för att komplettera strukturen. Nybyggandet är inte tillräckligt för en betydande förbättring av kollektivtrafikförbindelserna. I framtiden kommer Eriksnäs att kopplas närmare till Söderkulla centrum genom utvecklingen av Kallbäck, men Eriksnäs roll i området kommer inte att förändras avsevärt.

Nya områden och områden som förändras väsentligt har anvisats i anslutning till den nuvarande samhällsstrukturen. Genomförandet har periodiserats så, att utvidgningsområdena i de olika faserna stöder sig på den struktur som är aktuell för tillfället. Med andra ord planeras inga fristående områden att tas i bruk innan de centrala områdena i tätortsstrukturen har utvecklats.

Även om man har strävat efter att placera nya områden och områden som förändras väsentligt utanför naturens och landskapets värdeområden, minskar de arealen av jord- och skogsbruksdominerade områden och påverkar förutsättningarna för jord- och skogsbruk.

7.3 Konsekvenser för trafiken



Figur 7.3. Trafik i Söderkulla centrum. Foto © Henna Malinen.

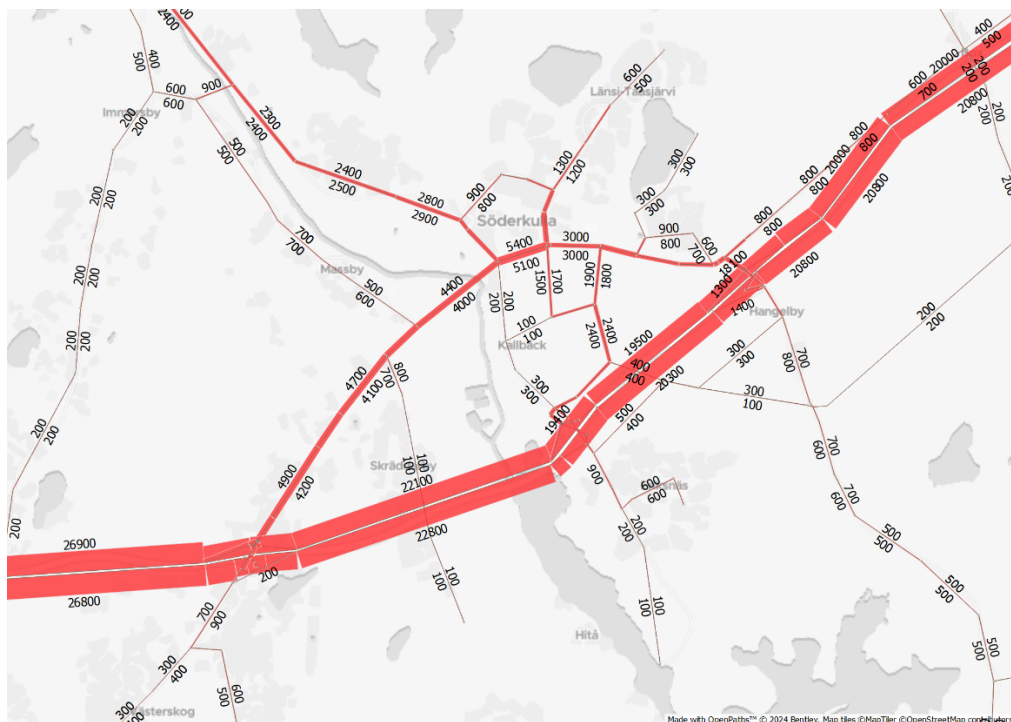
Planstommens konsekvenser för trafiksystemet i området undersöktes med hjälp av Helsingforsregionens trafikmodell HELMET. Markanvändningsprognosen enligt planstommen matades in i modellen och trafiknätet i fråga om biltrafik och kollektivtrafik beskrevs i enlighet med planstommen. I resultaten från trafikmodellen fästes särskild uppmärksamhet vid fördelningen av färdstätt, färdstättens totala prestationer samt ökningen i trafikmängden jämfört med trafiknätets kapacitet.

Genomförandet av planstommen medför många olika slags konsekvenser för trafiken. De åtgärder som i planstommen föreslås för utvecklingen av förbindelserna för gång- och cykeltrafik och stärkandet av centrum kommer att förbättra förhållandena för fotgängare och cyklister. Största delen av den nya markanvändningen ligger på cykel- eller gångavstånd från centrum och servicen där, vilket gör det lättare att nå servicen till fots eller med cykel. När bristerna i nätverket av cykelhuvudstråk enligt planstommen avhjälpas, blir det också möjligt att företa längre resor med cykel.

Att befolkningen förtätas och servicen samtidigt ökar i centrala områden gör att längden på genomsnittsresorna blir kortare. Kortare avstånd mellan bostäder och tjänster minskar behovet

av personbil. Även om planstommen minskar personbilens andel av färdssätten, ökar den totala personbilstrafiken på grund av det ökade antalet invånare och arbetsplatser i Söderkulla med omgivning.

Enligt trafikmodellen är ökningen av trafikmängden som helhet störst i riktning mot Helsingfors. Trafiken till och från Helsingfors styrs till Borgåleden huvudsakligen via Nya Borgåvägen, men en del av trafiken går längs de nya gatorna som planeras söder om centrum och via den planskilda anslutningen i Sibboviken. Förutom åt Helsingforshållet ökar trafikmängden också i riktning mot Nickby. Det ökade resandet kommer att märkas till exempel i större trafikmängder på Söderkullavägen.



Figur 7.32 Dygnstrafikmängder i planområdet med den reglering som föreslås i planstommen.

Enligt trafikmodellen ökar rusningen i planområdet inte betydligt om det trafknät och den markanvändning som anvisats i planstommen genomförs. Modellen förutspår en lätt minskning av medelhastigheten på Nya Borgåvägen i omgivningarna kring Söderkullavägen och Amiralsvägen. Trafikmängden genom rondellerna ökar och därför är det viktigt att se till att de fungerar.

Enligt trafikmodellen minskar personbilarnas andel av färdssätten till följd av de ändringar som genomförs enligt planstommen. I trafikmodellen har personbilar en dominerande andel bland färdssätten i dagens Söderkulla. De förbättrade kollektivtrafikförbindelserna i planstommen och den ökade befolkningstätheten kan ses både som en ökad andel av kollektivtrafikanvändarna och som en ökad andel av gång- och cykeltrafik. Kollektivtrafikens andel bland färdssätten ökar särskilt i närheten av hållplatserna för kollektivtrafikens stomlinjer. Gång- och cykeltrafikens andel ökar mest i områden där även befolkningstätheten ökar.

7.4 Konsekvenser för grönnätet



Figur 7.4. Landskapet sett från fornborgen Sibbesborg. Foto © Henna Malinen.

Genomförandet av planstommen kommer att ge Söderkullaområdet betydligt fler byggnader och nya invånare. Samhällsstrukturen har dock planerats som ett nätverk så, att den närliggande naturen och rekreationsområdena är enkelt tillgängliga från bostadsområdena. Längs Sibbo å och på havsstranden har man anvisat grön- och rekreationsleder som bidrar till attraktiva grönområden och verkställer behovet av grönförbindelser i landskapsplanen.

Ryggraden i landskapsstrukturen i Söderkulla kommer att bevaras framöver; planstommen tryggar det öppna landskapsrummet i ådalen, ån, största delen av de småskaliga, skogbevuxna åsarna samt de obebyggda stränderna kring Grundträsket och Tasträsket.

Landskapsbilden i centralorten Söderkulla är småskalig och halvöppen och här kommer det tätaste byggandet att finnas även i fortsättningen. För centralorten föreslås ett nytt byggt parkområde som klarar av det ökande trycket på användning bättre än en känslig naturmiljö. De skogbevuxna åsarna i centralorten är viktiga närnaturområden även i fortsättningen.

I och med planstommen uppkommer ett nytt byggnadsskikt i utkanterna av Sibbo ådals kulturlandskapsområde, vilket ger landskapsrummet en ny dimension. Det centrala landskapsrummet i Sibbo ådal bevaras dock öppet och obebyggt, vilket säkerställer bevarandet av de viktigaste landskapsmässiga värdena. I planstommen föreskrivs att en ny kantzon av växtlighet i flera skikt ska genomföras i utkanterna av kartersområdena, vilket minskar konsekvenserna av nybyggnation för landskapet. Vid den fortsatta planeringen bör särskild uppmärksamhet dock fästas vid att anpassa nybyggandet till de känsliga landskaps- och kulturmiljöområdena i ådalen och i Eriksnäs.

Det arbetsplatsområde som planerats i omgivningen kring Borgåleden gör landskapsbilden väsentligt mer bebyggd. Den grönskande miljön framstår också som mer bebyggd. Förändringen i landskapsbilden är stor, men å andra sidan är landskapsvärdena i omgivningen kring Borgåleden inte lika känsliga som i de omgivande kulturmiljöerna.

Bostadsområdet i Eriksnäs förtätas och obebyggda områden tas i bruk för byggnadsändamål, vilket minskar arealen av naturlig miljö. Södra delen av Eriksnäs bevaras dock i huvudsak obebyggt. Markanvändningen i planstommen har planerats så, att de obebyggda stränderna bevaras obebyggda och kan användas för allmän rekreation även framöver. Planstommen har beteckningar för behov av grön- och rekreationsförbindelser för att trygga kontinuiteten i grönnätet.