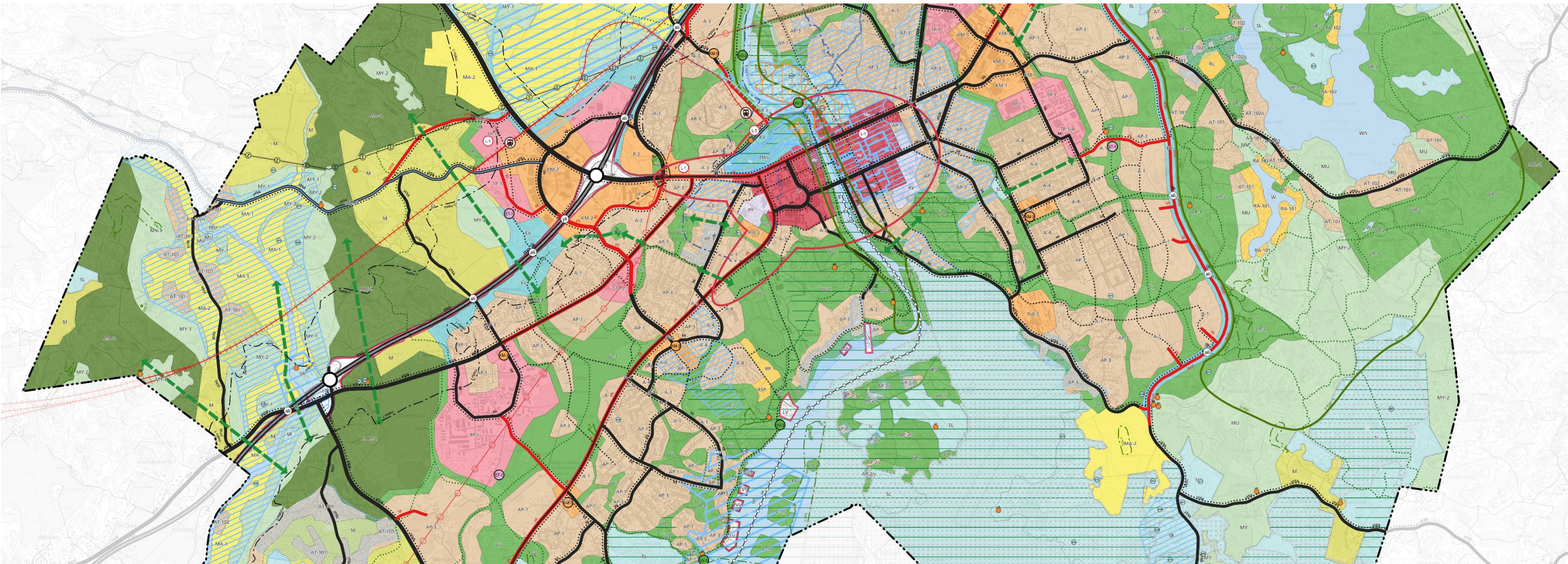




Y3

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena 2050

Planbeskrivning, beredningsskede
1.12.2025

Utdrag ur plankartan
Bildkälla: Borgå stad, 2025

SAMMANFATTNING

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena styr markanvändningen i Borgås stadsliknande bebyggda område och dess kransområde fram till 2050. Planområdet omfattar cirka 134 km², och där bor nästan 80 procent av stadens befolkning. Planen ersätter delgeneralplanen som godkändes 2004, men utvidgar dess planområde västerut och norrut. Planen utarbetas med rättsverkningar.

Planeringen inleddes våren 2021 med invånarnas egna planer och enkäten Drömmarnas Borgå 2050. Utifrån den utarbetade man strukturmodeller, varav den mest populära var "Två stationer – en stad". Modellen och det näst bästa alternativet "Nya grannar" kombinerades till en målinriktad strukturmodell, som godkändes av stadsutvecklingsnämnden i september 2024. Planutkastet bygger på omfattande utredningar och konsekvensbedömningar.

Det centrala stadsområdet ska vara ett trivsamt och funktionellt centrum för alla Borgåbor, även för dem som bor i byarna och på landsbygden. Målet med delgeneralplanen är att staden ska växa, expandera och bli tätare som en sammanhängande helhet runt nuvarande centrum, där centrum klart fungerar som stadens huvudsakliga centrum.

En betydande del av nytt byggande styrs till redan bebyggda och kompletterande områden, nära befintlig infrastruktur och service. Vid byggande förutsätts att man ta hänsyn till ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. En mängd olika boendeanternativ erbjuds för olika livssituationer i en särpräglad Borgåmiljö. Enligt planen ska 15 000 nya invånare kunna bosätta sig i planområdet fram till 2050.

Enhetligheten, omfattningen och tillgängligheten av rekreations- och grönområdesnätverket utvecklas som en del av stadsstrukturen. Grönområdesnätverket utgörs av åar, havet och sjöstränder samt skogsområden. Grönområden täcker största delen av planområdet och nästan alla invånare har mindre än 300 meter till ett grönområde. Nationalstadsparken kombinerar natur-, kulturmiljö- och rekreationsvärdena. Borgås stadsstränder utvecklas till stadsbornas gemensamma vardagsrum.

Planen styr anpassningen till klimatförändringen, dagvattenhantering och främjandet av stadsgrönska. Målet är minst en 30 procents trädskronstäckning i olika delar av staden,

och i planen har man också identifierat områden som är lämpliga för restaurering av naturen.

Områden för affärsverksamhet är attraktiva och man förbereder sig för framtida behov av verksamhetslokaler genom att utveckla centrum och arbetsplatsområdena Östermalm-Stadshagen, Kungsporten, Ölstens och Tolkis. Borgå kommer även i fortsättningen att vara det viktigaste kommersiella centrumet i östra Nyland. Kungsporten och Östermalm är regionalt viktiga handelsplatser för utrymmeskrävande handel. Stadskärnan fungerar som centrum för centrumorienterad specialvaruhandel, dagligvaruhandel och kulturtjänster.

Planen innehåller förberedelser för Östbanan. I planutkastet presenteras tre alternativa järnvägssträckningar inklusive stationer. En stadsstruktur som blir tätare och kompletteras förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det är lätt att ta sig runt med cykel eller till fots, och de nya gatuförbindelserna förbättrar trafikflödet och minskar ytterligare belastning i centrum. Biltrafikens smidighet förbättras bland annat med nya broar över motorvägen och Borgå å samt en östlig omfartsväg.

Planutkastet läggs fram i enlighet med programmet för deltagande och bedömning, och synpunkter på det ombeds i stor utsträckning. Invånarna kan även ge respons i en enkät eller i verkstäder. Vi vill gärna få in så mycket respons som möjligt, så att vi kan föra planarbetet vidare mot ett planutkast.

Beskrivningens innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	2
Beskrivningens innehållsförteckning.....	3
1 Inledning.....	5
1.1 Delgeneralplanarbetets skeden och interaktion.....	5
1.2 Inledningsskedet	6
1.3 Beredningsskede.....	6
1.3.1 Strukturmodeller	6
1.3.2 Planutkast.....	8
1.4 Från utkast till förslag	9
1.5 Från förslag till antagande	9
2 Delgeneralplanens mål fram till 2050.....	9
3 Delgeneralplanlösning.....	11
3.1 Blågrön struktur	11
3.1.1 Grundvatten.....	12
3.1.2 Naturskydd och värdefulla naturobjekt.....	12
3.1.3 Rekreatiomsområden	13
3.1.4 Jord- och skogsbruksområden.....	14
3.1.5 Ekologisk kompensation	14
3.2 Kulturmiljöer	15
3.2.1 Viktiga kulturmiljöer och värdefulla landskapsområden.....	15
3.2.2 Fornminnen	16
3.3 Bostadsområden	17
3.3.1 Mångsidiga bostadsområden.....	17
3.3.2 By-, glesbygds- och fritidsbostadsområden	18
3.4 Livskraft	20
3.4.1 Centrum	20
3.4.2 Arbetsplatsområden	20
3.4.3 Områden för närservice och service	21
3.4.4 Offentlig service.....	22
3.4.5 Handels lösning	22
3.5 Trafik och transport.....	24
3.6 Östbanan och dess stationsalternativ	24

3.7 Anpassning till klimattförändringen	25
3.8 Miljöstörningar	25
3.8.1 Buller	25
3.8.2 Beaktande av industriell verksamhet med risk för storolyckor	25
3.8.3 Jordmån.....	26
3.9 Samhällsteknik.....	26
4 Delgeneralpanelösningens förhållande till de större målen	28
4.1 Lagen om områdesanvändning	28
4.2 Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	29
4.3 Landskapsplan.....	29
4.3.1 Tätorter, näringar och handel	30
4.3.2 Trafikförbindelser	30
4.3.3 Miljöns resurser och dragningskraft.....	31
4.3.4 Teknisk försörjning, energi och miljöolägenheter.....	31
4.4 Borgå stadsstrategi	32
5 Konsekvenserna av delgeneralplanen	32
5.1 Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och livsmiljö	33
5.2 Konsekvenserna för jord- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet	34
5.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna	35
5.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken	36
5.5 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	38
5.6 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet	39
5.6.1 Hypermarketgranskning	40
6 Beskrivning av nuläget	40
6.1 Region- och samhällsstruktur.....	40
6.2 Befolkning och boende	42
6.3 Näringsliv och arbetsplatser	42
6.4 Service	43
6.4.1 Kommersiell service	43
6.4.2 Offentlig service	44
6.5 Trafik och rörlighet	44
6.5.1 Tillgänglighet och transportsätt	44

6.5.2	Rörlighetsbehov och transportsätt	44
6.5.3	Parkering	45
6.5.4	Järnvägstrafiken och framtidsutsikter.....	45
6.5.5	Hamnar, sjöfarts- och fartygsleder.....	45
6.6	Landskapsstruktur och landskapsvärden	45
6.7	Klimatet och klimatförändringar.....	47
6.8	Vattendrag och avrinningsområden.....	47
6.9	Växtlighet och naturtyper	48
6.10	Fauna.....	48
6.11	Ekologiskt nätverk och värdefulla naturområden	49
6.12	Grön- och rekreationsområden	50
6.13	Den byggda miljön	51
6.13.1	Värdefulla kulturmiljöer	51
6.14	Störande faktorer i miljön	52
6.15	Kommunteknik och markägande	53
6.16	Cirkulär ekonomi inom markbyggnad.....	54
7	Generalplanesituation, detaljplaner, byggnadsordning	54
7.1	Delgeneralplanen för de centrala delarna 2004.....	54
7.2	Detaljplaner.....	55
7.3	Byggnadsordning.....	55
8	Lista över källor/utredningar	56
9	Bilagor	60

1 Inledning

Delgeneralplanen omfattar Borgås stadsliknande bebyggda område, tätorten, och kransområdet kring det. Till området hör stadsdelarna 1–35 och byarna (tidigare registerbyar) Borgå stad, Hornhattula-Johannesberg, Näse, Pepot, Estbacka, Gammelbacka, Haiko, Järnböle, Veckjärvi, Tarkis och Stensböle samt delar av byarna Svartså, Aminsby, Karlaby, Västermunkby, Tjusterby, Drägsby, Kiala, Saxby, Finnby, Teisala, Kallola, Prästgårdsbacken, Munkby, Eriksdal, Illby, Ebbo, Sannäs, Bosgård, Kråkö och Bjurböle.

Planeringsområdet omfattar en yta på cirka 134 km², varav 115 km² är land och 19 km² är vatten. I området bor cirka 40 600 invånare, vilket är nästan 80 procent av Borgås totala befolkning

En generalplan är en allmän plan för markanvändningen i en kommun. En delgeneralplan är en generalplan som en kommun utarbetar endast för ett visst delområde inom kommunen. I generalplanen definieras de stora riktlinjerna för stadens utveckling samt användningen av olika områden, såsom exempelvis platserna för bostadsområden, arbetsplatser och trafikleder samt rekreationsområden. Syftet med planen är allmän vägledning och samordning av olika funktioner. I generalplaneringen avgörs principerna för den eftersträlvade utvecklingen, och generalplanen styr utarbetandet av detaljplaner för området.

Generalplanen består av planobjekt och planbestämmelser. Generalplanens planobjekt och planbestämmelser presenteras i nationellt standardformat på en karta och vid behov som en separat handling (40 § i lagen om områdesanvändning). Till generalplanen hör en beskrivning (denna handling), där den information som behövs för att bedöma planens mål, olika alternativ och deras konsekvenser samt grunderna för lösningarna presenteras (40a § i lagen om områdesanvändning).

Den nya delgeneralplanen ersätter delgeneralplanen för de centrala delarna i Borgå som godkändes av stadsfullmäktige år 2004 och trädde i kraft år 2006. Den nya delgeneralplanens planeringsområde är något större än i delgeneralplanen från 2004. Därför omfattas planområdets västra och norr delar av delgeneralplanen för byar och glesbygd från år 1996 (utan rättsverkningar). I detta avseende kommer den nya delgeneralplanen för centrala områden också att ersätta delgeneralplanen för byar och glesbygd. Delgeneralplanen utarbetas med rättsverkningar.

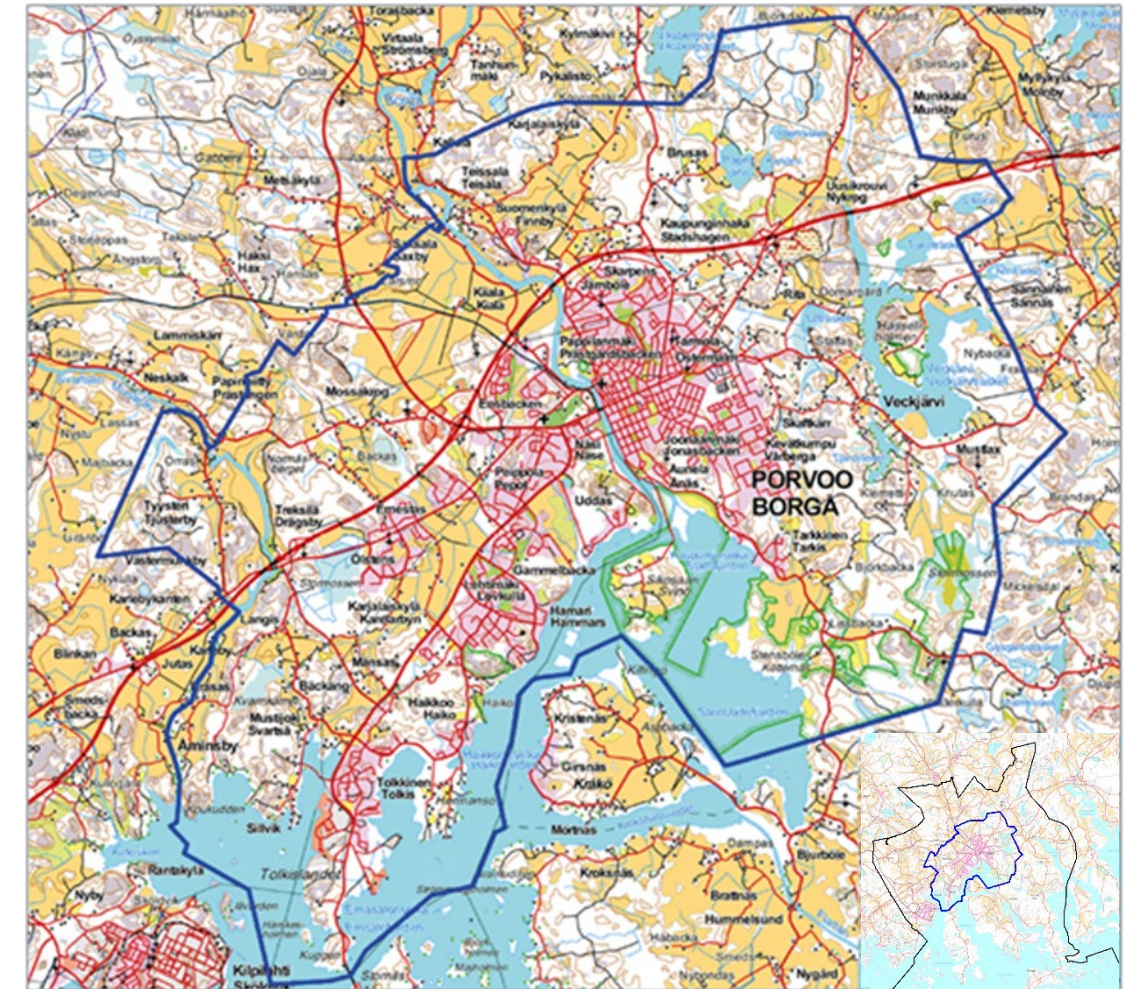


Bild 1. Planeringsområdets gränser och läge i Borgå.

1.1 Delgeneralplanarbetets skeden och interaktion



Bild 2. Delgeneralplanens process och tidtabell

1.2 Inledningsskedet

Arbetet med generalplanen inleddes 2021, parallellt med förnyandet av strategin. I strategin som godkändes av fullmäktige fastställdes utgångspunkterna och målen för delgeneralplanen, vilka antecknades i programmet för deltagande och bedömning. Programmet för deltagande och bedömning var framlagt för kommentarer 3.5–13.6.2021, och det uppdateras under planprocessens gång. Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning bifogas beskrivningen.

Flera utredningar och konsekvensbedömningar har genomförts i samband med planarbetet. Utredningarna finns uppräknade i slutet av beskrivningen (se Lista över källor/utredningar). Utredningarna finns på stadens webbplats, med undantag för kulturmiljöutredningens detaljerade objektskort, vilka kan ses under den tid planen är framlagd i Borgåifon. På begäran kan man få utdrag ur dessa av stadsplaneringen. I planarbetet använder man också utredningar som utarbetats av andra aktörer, och de anges i listan över utredningar. I samband med utredningarna genomfördes följande invånarenkäter:

- [Sinneslandskap– Sinne för landskap-enkäten](#): I början av 2020 kartlade man favoritplatserna och -landskapen bland planområdets användare som stöd för landskapsutredningen med en kartenkät. Enkäten var öppen 10.2–1.3.2020. Enkäten besvarades av 170 respondenter och nästan 900 platser markerades på kartan. En sammanfattning av enkäten har utarbetats.
- [Kulturmiljöutredningens enkät](#): I början av 2021 genomfördes en kartundersökning för att samla in information till kulturmiljöutredningen för delgeneralplanen. Med enkäten redde man ut hurdana kulturmiljöer som invånare och användare i området värdesätter och anser vara värda att bevara. Man kartlade också mindre kända kulturmiljöobjekt samt hot mot kulturmiljöarbete som upplevts av intressenter. Sammanlagt 123 personer besvarade enkäten. En sammanfattning av enkäten har utarbetats.

1.3 Beredningsskede

1.3.1 Strukturmodeller

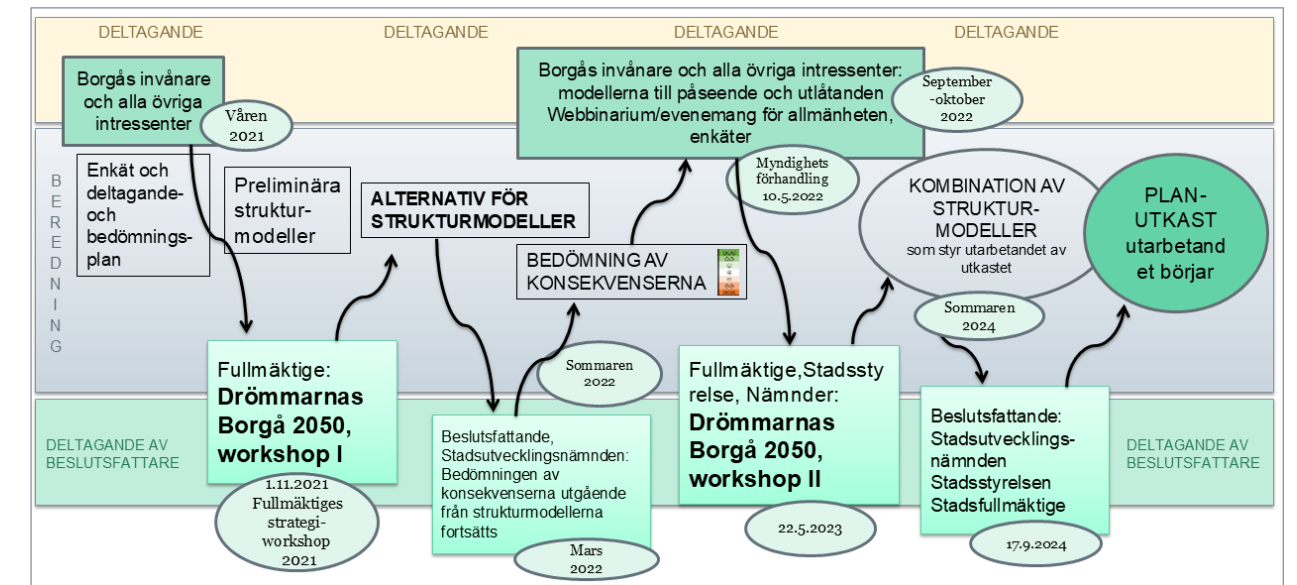


Bild 3. Strukturmodellskedets process och interaktion.

Planeringsarbetet inleddes inför sommaren 2021 med kommuninvånarnas egna planer. [Enkäten Planera ditt eget Drömmarnas Borgå 2050](#) gav stadsborna möjlighet att ge sina åsikter om hur de centrala stadsområdena i Borgå borde utvecklas. Enkäten var öppen 3.5–13.6.2021. På enkäten svarade 733 Borgåbor. Borgåbornas mål på basis av enkäten Drömmarnas Borgå 2050 är sammanfattningsvis:

- 1) Borgåborna vill att staden ska växa till en stad med 60 000–70 000 invånare fram till 2050.
- 2) Man måste förbereda sig för Östbanan.
- 3) Centrum måste fortsättningsvis vara livskraftigt, utvecklas och bli tätare. Dessutom behövs det områden för affärsverksamhet och vardagstjänster över hela stadsområdet.
- 4) Natur- och rekreationsområden måste tryggas. Stadsbornas mål beskrivs mer detaljerat i en separat rapport: [Resultat av enkäten Planera ditt eget Drömmarnas Borgå 2050](#).

På basis av invånarenkäten Drömmarnas Borgå 2050 ([Borgå stad, 2021a](#)) utvecklades sex preliminära strukturmodeller. Vid stadsfullmäktiges strategiverkstad i november 2021 diskuterade och kommenterade ledamöterna de preliminära modellerna.

På basis av invånarnas planer och fullmäktigearbetet utarbetades fyra olika alternativ till strukturmodeller: I modellen **Uppblomstring av Kungsporten** riktas stadens tillväxt västerut, och i Kungsporten bildas en ny, tät stadsdel runt stationen. I modellen **Två stationer – en stad** finns det två stationer i Borgå och staden komprimeras speciellt kring centrum och den nya närtågstationen. I modellen **Nya grannar** ligger fokus på att komplettera befintliga områden och bevara grönområdesnätverket, och nya områden byggs endast med eftertanke. I modellen **Expansion av stora mått** växer staden i alla riktningar till nya områden, men den nya stationen styr inte strukturens utveckling. Presentationen av strukturmodellerna finns i planmaterialet ([Borgå stad, 2022a](#)).

Konsekvenserna av strukturmodellerna bedömdes i huvuddrag i förhållande till bland annat samhällsstrukturen, trafiken, landskapet, klimatet och levnadsförhållandena samt Borgås strategi och landskapsplan. Bedömningen ([FCG, 2022a](#)) omfattade i synnerhet de centrala stadsområdena, men även hela Borgå och Östra Nyland beaktades. I känslighetsanalyserna granskades effekterna av befolkningstillväxt och genomförandet av Östbanan. På basis av bedömningen var den bästa strukturmodellen alternativet **Två stationer – en stad**, följt av **Nya grannar**, medan modellen **Expansion av stora mått** däremot fick mest negativa omdömen och låg minst i linje med stadens strategi.

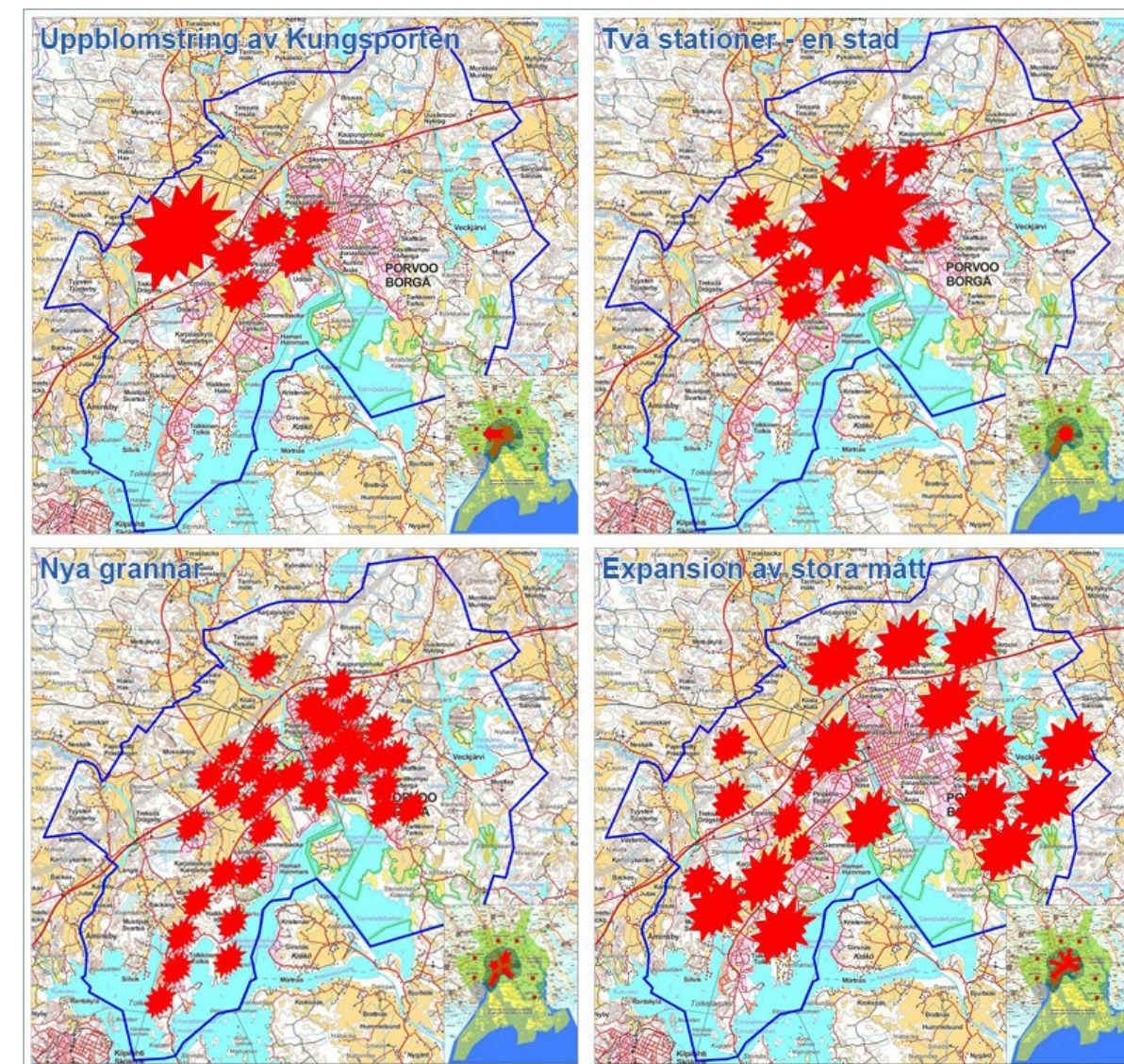


Bild 4. Alternativ för strukturmodeller: Strukturmodellerna illustrerar möjliga tillväxttrender inom planeringsområdet.

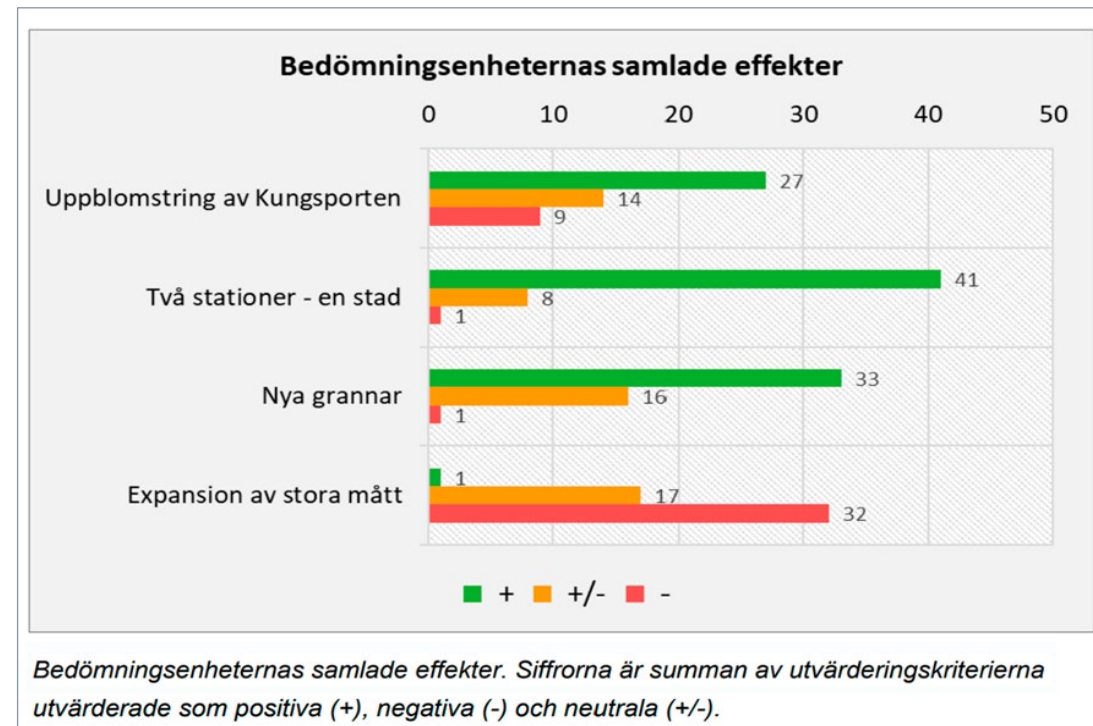


Bild 5. Resultat av konsekvensbedömningen (FCG, 2022a).

Strukturmodellerna och deras konsekvensbedömning var framlagda hösten 2022, och åsikter om dem samlades in via olika kanaler, bland annat med en webbenkät, e-post och skriftligt ([Borgå stad, 2023a](#)). Deltagandet stöddes också genom enkäter i pappersform och invånarevenemang. För unga ordnades en egen enkät och en presentation för ungdomsfullmäktige. Totalt inkom 388 åsikter, varav de flesta via enkäten. I enkäten var vuxna och invånare i planeringsområdet mest positivt inställda till modellen **Två stationer – en stad**, medan ungdomar och invånare i andra delar av Borgå understödde modellen **Uppblomstring av Kungsporten** mest. Modellerna Expansion av stora mått och Nya grannar fick minst stöd i alla respondentgrupper.

Den 15 september 2022 ordnades en presentation av strukturmodellerna och en verkstad på Konstfabriken, vilken också kunde följas på distans och senare ses som en inspelning i stadens sociala mediekkanaler. Cirka tio personer deltog i verkstaden. I verkstaden var den mest populära modellen **Två stationer – en stad**. Evenemanget Vi ses på torget! den 22 september 2022 lockade ett stort antal deltagare och diskussioner. Även där fick modellen **Två stationer – en stad** mest stöd. Strukturmodellerna presenterades därtill för handikapprådet och äldrerådet samt för Borgå Företagare vid separata evenemang.

Man bad om synpunkter på strukturmodellerna av aktörer som identifierats i programmet för deltagande och bedömning. Sammanlagt inkom 23 synpunkter ([Borgå stad, 2023b](#)). Mer än hälften av respondenterna uttryckte sina åsikter om vilken modell som var bäst, och majoriteten av dem understödde modellen **Två stationer – en stad** och motiverade sitt val med bland annat naturens mångfald, klimatpåverkan, hållbar rörlighet och centrum livskraftighet. NTM-centralen i Nyland och Nylands förbund motsatte sig modellerna **Expansion av stora mått** och **Uppblomstring av Kungsporten**, eftersom de strider mot landskapsplanen eller splittrar samhällsstrukturen. Rapporten som sammanställdes om delaktigheten under strukturmodellfasen ([Borgå stad, 2023c](#)) är en del av planens utredningsmaterial.

Den 22 maj 2023 ordnades en verkstad för Borgå stadsfullmäktige, där man presenterade alternativen för strukturmodeller, deras konsekvensbedömningar och resultaten av deltagandet. I verkstaden deltog 46 beslutsfattare. Syftet med evenemanget var att samla in åsikter för den fortsatta planeringen av delgeneralplanen. På basis av åsikterna, synpunkterna och utredningarna som inkommit var det bästa alternativet en kombination av modellerna **Två stationer – en stad** och **Nya grannar**. En sammanfattning av resultaten från verkstaden finns på ([Borgå stad, 2023d](#)).

På basis av bedömningarna av strukturmodellerna och den omfattande responsen utarbetade man mål för delgeneralplanen och en målinriktad strukturmodell "Drömmarnas Borgå 2050". Modellen kombinerar styrkorna i de två bästa modellerna och svarar samtidigt på de utmaningar som identifierades i utvärderingen av dem. Strukturmodellen illustrerar de huvudsakliga riktlinjerna i samhällsstrukturen. Stadsutvecklingsnämnden godkände för sin del målen och den målinriktade strukturmodellen den 17 september 2024, och utifrån dessa har man nu utarbetat ett utkast till delgeneralplan.

1.3.2 Planutkast

Planutkastet läggs fram på stadens webbplats och i Borgåinfon. Man kan lämna in synpunkter skriftligt i Borgåinfon eller via en geodatabaserad enkät. Planutkastet presenteras för olika intressentgrupper och förtroendevalda, bland annat ungdomsfullmäktige, äldre- och handikapprådet, livskrafts-, och bildningsnämnden samt Borgå Företagare. Under den tid då planutkastet är framlagt ordnas totalt fem planeringsverkstäder i olika delar av staden, där man också kan lämna dina synpunkter och diskutera planlösningen med planerarna. Begäran om synpunkter skickas till nämnderna, välfärdsområdet,

myndigheterna, grannkommunerna, Nylands förbund, invånar-, by- och naturföreningar samt andra lokala föreningar. **Kompletteras efter utkastskedet.**

1.4 Från utkast till förslag

På basis av den respons på planutkastet som inkommit ordnas en verkstad för fullmäktige, där man får ytterligare synpunkter på utarbetandet av planutkastet. På basis av responsen och verkstaden för fullmäktige samt stadens nya strategi utarbetas ett planförslag. Planförslaget förväntas vara klart hösten 2026.

Kompletteras efter utkastskedet.

1.5 Från förslag till antagande

Kompletteras efter antagandet av förslaget.

2 Delgeneralplanens mål fram till 2050

Statistik, enkäter, utredningar och analyser visar att Borgå har en stark attraktionskraft och placerar sig högt i jämförelser mellan städer. Utgångspunkterna för stadens tillväxt och utveckling är alltså utmärkta. Samtidigt blir det allt svårare att förutse framtiden: klimatförändringen, försvagandet av naturens mångfald, den åldrande befolkningen, den geopolitiska osäkerheten och andra globala förändringar påverkar också Borgå. För att möta dessa utmaningar är syftet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena övervägd flexibilitet: planen ska möjliggöra olika utvecklingsvägar, men samtidigt ange riktningen för stadens framtid.

Syftet med delgeneralplanen för de centrala stadsområdena i Borgå är att styra stadens hållbara tillväxt, stärka dess livskraft och bevara dess särprägel. Målen för generalplanen har byggts upp genom Borgå stads strategi, invånarinteraktion och beslutsfattande.

Stadsutvecklingsnämnden (17.9.2024, § 142; bilderna 6 och 7) fastställde följande mål för planarbetet som ett resultat av strukturmodellskedet ([Borgå stad, 2024a](#)):

1) Staden växer, expanderar och blir tätare som en sammanhängande helhet runt nuvarande centrum. Centrum är klart stadens huvudsakliga centrum.

2) Nytt byggande styrs i stor utsträckning till redan bebyggda och kompletterande områden, nära befintlig infrastruktur och service. Ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet kommer att beaktas.

3) Det finns mångsidiga boendalternativ för olika livssituationer i en särpräglad Borgåmiljö.

4) Företagsområdena är attraktiva.

5) Ett enhetligt, omfattande och tillgängligt nät av rekreations- och grönområden uppskattas och utvecklas som en del av stadsstrukturen. En viktig del av grönområdesnätet är stränderna vid åarna, havet och sjöarna samt skogsområdena.

6) Staden förbereder sig på Östbanan, och stationen är lättillgänglig. Den tätare och kompletterande stadsstrukturen förbättrar förutsättningarna för kollektivtrafiken. Det är enkelt att cykla och gå i vardagen. De nya gatuförbindelserna förbättrar smidigheten i trafiken och lindrar den extra belastningen i centrum.

7) Det centrala stadsområdet är ett trivsamt och fungerande centrum för alla Borgåbor, även för dem som bor i byarna och på landsbygden.

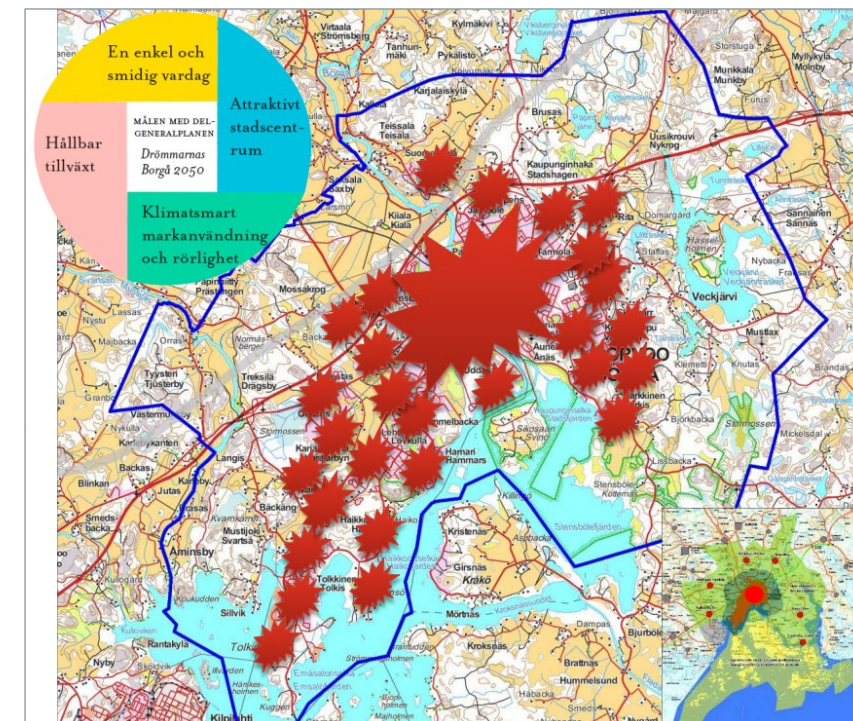


Bild 6. En målinriktad strukturmodell för Drömmarnas Borgå 2050.

Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena

Målsättningar

Hållbar tillväxt

- År 2050 finns det cirka 70 000 invånare i hela Borgå. I de centrala stadsområdena förbereder staden sig för minst 15 000 nya invånare.
- Stadsstrukturen blir tätare, kompletteras och blir mångsidigare. Den ekonomiska, sociala och ekologiska hållbarheten beaktas.
- Arbetsplatssufficiensen förblir hög. Företagens behov beaktas genom att utveckla centrumets attraktionskraft och komplettera de nuvarande företagsområdena. Centrumen för handeln i Borgå är också i fortsättningen attraktiva handelsplatser, som förutom Borgåborna också betjänar övriga östnylänningar.
- Borgå är också i fortsättningen Östra Nylands växande centrum. Förbindelserna till huvudstadsregionen blir bättre.
- Staden förbereder sig för Östbanan och närtågstrafiken. I och med att arbetet med planeringen av Östbanan avancerar utreds det i delgeneralplanarbetet goda modeller och alternativ att ansluta Borgå till det nationella infraprojektet
- Det centrala stadsområdet är ett trivsamt och fungerande centrum för alla Borgåbor, även för boende i byarna och glesbygden.

Ett dragningskraftigt stadscentrum

- Centrumet kompletteras, förtätas och expanderar. Centrumet är ett attraktivt område för både boende, arbetsplatser, fritid och turism. Den promenadvänliga stadskärnan expanderar attraktivt och trivsamt.
- Centrumområdet är också i fortsättningen huvudcentrum för handel i Borgå. Till området placeras största delen av den centruminriktade specialhandeln och kommersiella tjänsterna, bl.a. kultur-, restaurang- och välfärdstjänsterna.
- "Vardagsrummet" vid åstranden växer både söderut och norrut. Man kommer över ån på många ställen genom att gå och cykla.



En enkel och smidig vardag

- Det finns mångsidiga boendalternativ för olika livssituationer i en trivsam och särpräglad Borgåmiljö.
- Man värnar om särdragen i kulturmiljön i Borgå. Med det nya byggandet skapas ett trivsamt och högklassigt nytt skikt i stadsbilden.
- Den tätare och kompletterande stadsstrukturen förbättrar förutsättningarna för att kollektivtrafiken och närtjänsterna kan bevaras och utvecklas.
- Närbelägna rekreatiomsområden är väl tillgängliga. Mängden och kvaliteten på stadsgrönskan ökar.
- Att cykla och gå i vardagen är enkelt och lockande. Stadsmiljöns tillgänglighet är utgångspunkten för planeringen.
- De nya gatuförbindelserna förbättrar smidigheten i trafiken och lindrar den extra belastningen i centrum.

Klimatsmart markanvändning och rörlighet

- Det nya byggandet styrs i betydande delar till redan bebyggda och kompletterande områden vid befintlig infrastruktur och service.
- Förutsättningarna för hållbar trafik förbättras (gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, tågförbindelse).
- Rekreatioms- och grönområdesnätverkets enhetlighet, omfattning och tillgänglighet uppskattas och utvecklas. En viktig del av nätet är stränderna vid åarna, havet och sjöarna samt skogsområdena. Strändernas betydelse stärks.
- Man förbereder sig på effekterna av klimatförändringen (ösregn, översvämningar, värme, vindar, torka)
- Kolsänkorna och kolförråden tas hand om.
- Värdefulla naturobjekt bevaras. Mängden skyddad skog ökar. Områden som lämpar sig för restaurering och ökad biologisk mångfald identifieras.
- De vanliga stadsnaturens betydelse för anpassningen till klimatförändringen och som en faktor som ökar trivselen beaktas också.
- Utnyttjandet av förnybar energi och den lokala energiproduktionens möjligheter beaktas. Områdesreserveringar som stöder cirkulär ekonomi främjas.

Bild 7. Mål som preciserats av stadsutvecklingsnämnden 17.9.2024.

3 Delgeneralplanlösning

Planlösningen styr tillväxten, expansionen och förtätningen av det centrala stadsområdet som en sammanhängande helhet runt nuvarande centrum. Centrum är klart stadens huvudsakliga centrum. Nytt byggande placeras i första hand nära befintlig infrastruktur och service, vilket stödjer en ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar utveckling.

Det centrala stadsområdet utvecklas till ett gemensamt, trivsamt och fungerande centrum för alla Borgåbor – även för dem som bor i byarna eller på glesbygden. Den unika kulturmiljön och de värdefulla naturområdena är utgångspunkten för planeringen. De utgör en naturlig del av stadsstrukturen och man värnar om deras särdrag.

Delgeneralplanen innehåller förberedelser för Östbanan. Itärata Oy ansvarar för planeringen av Östbanan och en miljökonsekvensbeskrivning håller för närvarande på att utarbetas. Det finns fortfarande tre olika alternativ för dragningen av järnvägen i delgeneralplanens område. Därför har tre alternativa kartor för utkast till delgeneralplan tagits fram, var och en med en egen sträckning för Östbanan och station.

3.1 Blågrön struktur

Utgångspunkten för planeringen är den blågröna strukturen som utgörs av planområdets vattendrag samt grön- och rekreationsområden. Det blågröna nätverket i delgeneralplanen består av naturskyddsområden, rekreationsområden, skyddsgronområden, jord- och skogsbruksområden samt vattenområden.

Vattendrag och grönområden täcker totalt 73 procent av planområdets yta. Av detta är 11 procent naturskyddsområden, 15 procent rekreationsområden, 2 procent skyddsgronområden, 10 procent vattenområden och 36 procent jord- och skogsbruksområden. I dessa områden ingår inte mindre parker och innergårdar inom bebyggda områden, som också spelar en viktig roll för den lokala trivselen och stadsekologin.

I planbestämmelserna betonas grönområdenas och strändernas trivsel och tillgänglighet för olika användargrupper samt det blågröna nätverkets kontinuitet, enhetlighet och ekologiska funktionalitet. Grönområden måste bevaras som sammanhängande områdeshelheter, och de högklassiga gröna förbindelserna mellan dem måste säkerställas. Grönområdeshelheten är också en viktig del av landskapets ekologiska nätverk, som sträcker

sig utanför delgeneralplanens område mot sydost, långt ut i skärgården, norrut mot Kerko och Illby samt norr om Svartsådalen.

Motorvägen och den ovanjordiska sträckningen för Östbanan i alternativ 3 bildar ett avbrott i de ekologiska förbindelserna. En pil för behov av grönförbindelser på delgeneralplanekartan visar områden där man bör göra grönnätverket mer sammanhängande med mer detaljerad planering.

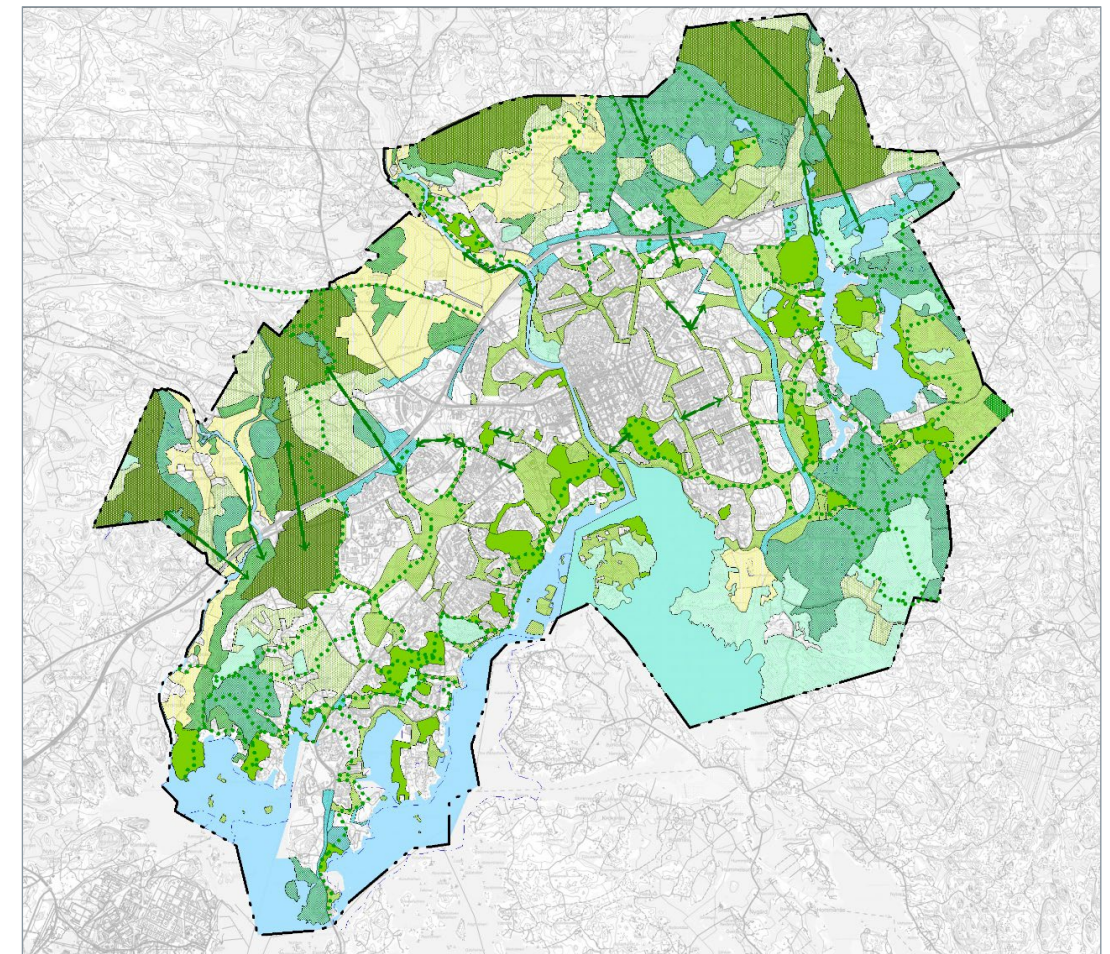


Bild 8. Planeringsområdets blågröna nätverk.

I planlösningen har vattendrag identifierats som centrala delar av områdets landskapsstruktur, ekologiska förbindelser och rekreationsanvändning. Planområdet omfattar över 30 kilometer havsstrand, 11 sjöar och två större ådalar (Svartsån och Borgå å), samt bäckar och andra mindre vattendrag.

De allmänna bestämmelserna betonar att man i den mer detaljerade planeringen och byggandet måste bidra till att upprätthålla eller uppnå god vattenstatus. Bäckar ska

hållas öppna vad gäller vattenytan och naturenliga vid kantområdena, och modifierade bäckar ska i mån av möjlighet utvecklas till naturenliga bäckar. Planbestämmelserna styr också hanteringen av dagvatten och bidrar därmed till att förbättra vattendragens tillstånd.

Strändernas tillgänglighet ska förbättras i den mer detaljerade planeringen. Obebyggda stränder har främst anvisats för allmänt rekreatjonsbruk i planen.

Genom att styra byggandet på stränderna stävar man också efter att förbättra vattenkvaliteten och skydda strandnaturen och -landskapen. I den mer detaljerade planeringen och byggandet förutsätter man att trädbeståndet längs stränderna och strändernas naturenlighet bevaras.

I Tolkis har sötvattenbassängen anvisats med beteckningen W-1 Vattenområde/utredningsområde, med bestämmelsen "Omvandling av sötvattenreservoar till havsvik ska utredas i den mer detaljerade planeringen". Bestämmelsen gör det möjligt att, på basis av noggrannare utredningar och konsekvensbedömningar, avstå från att pumpa vatten till sötvattenbassängen och återställa området till en havsvik, förutsatt att effekterna är gynnsamma för naturen och miljön.

3.1.1 Grundvatten

Planlösningen säkerställer bevarandet av grundvattenområden och bildningsområden för grundvatten. Grundvattenområdena Borgå A (Borgbacken-Näse ås) och Saxby, som ligger inom planområdet och som är viktiga för vattenförsörjningen, omfattas av en områdesbestämmelse som begränsar och reglerar den verksamhet och det byggande som är tillåtet i områdena. Enligt bestämmelsen får man inte bedriva någon verksamhet i områdena som kan äventyra grundvattnets kvalitet eller mängd. Verksamhet som kan äventyra grundvattnet får inte placeras i grundvattenområden utan en särskild utredning. Byggande i grundvattenområden är endast tillåtet om man kan påvisa att det inte utgör någon risk för skyddet av grundvattnet. Delgeneralplanen förbereder sig på en ökande efterfrågan på hushållsvatten i takt med att staden växer.

3.1.2 Naturskydd och värdefulla naturobjekt

Naturskyddsområden utgör tillsammans med andra områden med betydande naturvärden grunden för ett ekologiskt nätverk. Den mest betydelsefulla naturvärdeshelheten är det sammanhängande naturskyddsområdet på ca 1260 hektar som bildas av Borgå åmyrning, Stensböle och Svinö, mitt i stadsstrukturen. Området Ruskis-Stensböleviken vid Borgå åmyrning är ett av de mest värdefulla fågelvattnen i södra Finland och har klassificerats som ett häckningsområde av internationell betydelse i statsrådets skyddsprogram för fågelvatten från 1982. Området ingår också i Finlands Natura 2000-nätverk. Det omfattande skogs- och myrområdet Stensböle-Stormossen är också värdefullt med tanke på fågelbeståndet, och området är till stor del skyddat och ingår i Natura 2000-nätverket.

Planlösningen grundar sig på 2022 års naturutredning ([Borgå stad, 2022b](#)), där man har identifierat värdefulla naturhelheter och -objekt i delgeneralplanområdet. I utkastet till delgeneralplan har alla Natura-områden och områden som i naturutredningen klassificerats som nationellt värdefulla anvisats som skyddsområden (inom parentes nedan hänvisas till områdesbeteckningen i naturutredningen): Ruskis-Stensböleviken (VA-2), Stensböle (VA-4), Stormossen (VA-5), Svinös södra skog (VA-3), skogen i Tungträsket (VA-6) samt Borgbacken och Marens område (VA-1). Utöver dessa har endast områden som redan inrättats som naturskyddsområden anvisats som naturskyddsområden i planlösningen.

Övriga områden som i naturutredningen identifierats som värdefulla naturområden har anvisats som rekreatjonsområden med beteckningarna VR-2, VL-2, jord- och skogsbruksdominerade områden med beteckningarna MY-2, MU-2 och skyddsgrönområden med beteckningarna EV-2 eller, utöver områdets huvudsakliga användningsändamål med luobeteckningen. Planbestämmelserna för dessa områden kräver att bevarandet av de livsmiljöer och artförekomster som är viktiga för naturens mångfald måste beaktas vid planeringen och genomförandet av den mer detaljerade användningen av områdena. Vissa frilufts- och rekreatjonsområden som till sina naturförhållanden är värdefulla (VR-2) kan skyddas i framtiden, med hänsyn till rekreatjonsbehov.

Naturutredningen (Borgå stad, 2022b) har utarbetat objektskort (Borgå stad, 2022c-f) av värdefulla [nationella](#) (endast på finska), [landskapsmässiga](#) (endast på finska), [regionala](#) (endast på finska) och [lokala](#) (endast på finska) naturobjekt, där man av objektet

presenterar en allmän beskrivning, växtlighets- och naturtyper, hotade och andra anmärkningsvärda arter, natur-, landskaps- och rekreationsvärden samt eventuella skyddsbeslut. De värdefulla naturobjekten visas på den bifogade kartan 1.

3.1.3 Rekreatiomsområden

Genom att avgränsa rekreationsområden har man betonat grönnätverkets enhetlighet och kontinuitet samt strändernas och grönområdenas tillgänglighet som en del av nätverket. I planeringen har man strävat efter att följa Världshälsoorganisationens (WHO) rekommendationer enligt vilka det närmaste grönområdet ska ligga på högst 300 meters avstånd. Planbestämmelserna innehåller en planeringsprincip som innebär att vid mer detaljerad planering ska man sträva efter att varje invånare har en sträcka på högst 300 meter till närmaste grönområde.

Enligt WHO:s rekommendationer bör avståndet till ett grönområde på 20 hektar vara högst 2 kilometer, till ett område på 100 hektar högst 5 kilometer och till ett område på 500 hektar högst 10 kilometer. I centrala områden bor nästan alla nuvarande och framtida invånare inom 1 kilometer från ett sammanhängande rekreationsområde på minst 20 hektar eller mer, och inom 2 kilometer från ett sammanhängande rekreationsområde på 100 hektar eller mer.

De 500 hektar grönområde som WHO rekommenderar skulle kunna skapas runt Veckjärvi och Tjäruträsket, i närheten av stadsbebyggelsen. Detta område har speciella naturvärden, och dessutom skogsområden och strandområden som lämpar sig för friluftsliv och rekreation. **Veckjärvi och Tjäruträsket med omgivning** har anvisats som utvecklingszon för rekreation (vka-2) i planutkastet, och det ska utvecklas som ett mångsidigt rekreations-, frilufts-, motions- och naturområde. Planlösningen förutsätter att förbindelserna mellan rekreationsområdena inom området förbättras med hjälp av friluftsleder och att tillgängligheten för områdeshelhetens stärks. Dessutom ska man i den mer detaljerade planeringen och byggandet främja vattenskydd, eftersom sjöarna i området är känsliga för förändringar i skogsbruk och markanvändning.

Den andra strategiska utvecklingszonen för rekreation (vka-1) riktar sig till **stadsstränderna vid Borgå å**, som utvecklas som en del av centrum till stadsrum som är öppna och tillgängliga för alla och av hög kvalitet när det gäller stadsbilden. Planlösningen utvidgar detta stadsbornas "vardagsrum" söderut och norrut. Miljöns särdrag utgör

utgångspunkten för den mer detaljerade planeringen av åstränderna. Planlösningen möjliggör placeringen av båt- och gästbåtshamnar samt rekreations-, fritids- och turisttjänster på stränderna. I utvecklingen av åstränderna måste man i fortsättningen betona funktionaliteten och trivseln i vistelseområdena, förbättrade förutsättningar för gång- och cykeltrafiken samt kontinuiteten i trafikförbindelserna.

Från Borgå åmynning går det att ta sig via de befintliga sammanhängande rekreationsområdena och -lederna via Jonasbacken till Humla friluftsleder samt längs Kokonudden och havsstränderna till Haiko skogsområde och vidare till Sillvik. Sillviks skogsområde är ett populärt friluftsområde och området har även betydande naturvärden. I Sillvik har områden som ägs av staden anvisats som rekreationsområden, medan privata skogsområden betecknas med MU-2.

Rekreatiomsområdena täcker cirka 15 procent av hela planområdets yta. I planlösningen anvisas rekreationsområden för olika användningsändamål: rekreationsområden (V), områden för närrekreation (VL), frilufts- och strövområden (VR) samt områden för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU). En del av områdena har anvisats med särskilda bestämmelser. Områdena VL-2 och VR-2 har anvisats som områden med särskilda miljövärden. Planeringen och användningen av dessa områden kräver att rekreationsaktiviteterna är anpassas efter områdets landskapsmässiga och naturvårdsmässiga värden, och att de livsmiljöer och artförekomster som är viktiga för naturens mångfald bevaras. I VR-2-områden kan man bygga små konstruktioner och friluftsleder för friluftsliv. Karelabyns tidigare åkerområde har anvisats som ett område som ska utvecklas för rekreationsbruk (VL-3), som kombinerar närrekreation, dagvattenhantering och ekologisk kompensation. Vid utvecklingen av området kan man utnyttja deponering av jordmassor, förutsatt att det bidrar till att förbättra rekreationsvärdena och det ekologiska nätverkets funktionalitet.

I VR-1-områden är det tillåtet att anlägga byggnader och leder för frilufts- och rekreationsbruk. VU-områdena, dvs. Hammars plan, frisbeegolfområdet längs Tolkisvägen och golfbanan i Rita samt VU-1- och VU-2-områdena i Kokon, är avsedda för idrotts- och rekreationsanläggningar. Området kring Kokon idrottscentrum och skidbacken har anvisats som VU-1-område, och där kan man placera byggnader och konstruktioner som betjänar idrotts-, rekreations- och fritidsverksamhet. Kokonbackens värdefulla skogsområden har anvisats med beteckningen VU-2, där rekreationsaktiviteterna måste vara förenliga med områdets landskapsmässiga och naturvårdsmässiga värden. I Sågholmarnas V-1/s-

område bevaras miljön och de kulturhistoriska värdena beaktas. På Sågholmarna finns också förorenade områden som ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

I planlösningen har man anvisat tre badstrandsområden. Staffas och Hasselholmens badstrandsområden vid Veckjärvi samt Tjäruträskets badstrand. Dessa och Kokon friluftsbad är de viktigaste badstränderna i planområdet. I planlösningen har man dessutom med objektbeteckningar anvisat möjligheten att utveckla mindre badplatser vid havsstranden i Gammelbacka, Hammars, Haiko och Tolkis. Badplatser har också anvisats med objektbeteckning vid Borgå ås strand i Hattula och Maren samt i Teisala, även om kvaliteten på åvattnet för närvarande varierar från dålig till tillfredsställande.

I planlösningen har man anvisat frilufts- och rekreationsleder, både befintliga och sådana som ska utvecklas. Placeringen av beteckningen för friluftsleder är riktgivande, och friluftsledernas läge kommer att preciseras i den mer detaljerade planeringen. Längs friluftslederna bör man kunna komma utanför planområdet i sydost mot Ebbo och Virvik, i nordost mot Illby, i norr mot Kerko, i väster mot Hindhår och i söder mot Emsalö.

Största delen av Nationalstadsparken i Borgå ligger inom planområdet och är markerad på plankartan. Ett litet vattenområde som ingår i Nationalstadsparken blir utanför planen. Nationalstadsparken kombinerar naturvärden, kulturmiljöns värden samt friluftsliv och rekreation till en unik helhet.

Skyddsgrönområdena har anvisats med beteckningen EV och ligger huvudsakligen längs motorvägen och i omgivningen kring Munkby skjutbana. En del av skyddsgrönområdena har också särskilda naturvärden, och de har anvisats med beteckningen EV-2. Skyddsgrönområdena är betydelsefulla även för friluftsliv och rekreation, men på grund av områdets miljöegenskaper (t.ex. buller) har de anvisats som skyddsgrönområden.

3.1.4 Jord- och skogsbruksområden

Jord- och skogsbruksområden fungerar som en del av grönområdesnätverket. Dessa områden har delats in ytterligare enligt användningsändamål och särdrag.

Stora sammanhängande åkerområden, vars bevarande för odlingsbruk är viktigt för både livsmedelsförsörjningen och den värdefulla landsbygds miljön, har markerats med bestämmelserna MA-1 och MA-2. MA-1-bestämmelsen begränsar också byggande i anslutning till jordbruk, så att byggnader inte får blockera öppna vyer. MA-1-områdena

ligger längs Svartsån och norr om motorvägen i Borgå ådal i Kiala samt åkrarna i Finnby. MA-2-områden finns i Stensböle och norr om motorvägen längs Mäntsälavägen.

Jord- och skogsbruksdominerade områden med särskilda miljövärden har anvisats med beteckningarna MY, MY-1, MY-2, MU-2 och MM-2. MY-1-bestämmelsen anger värdefulla skogslandskap, där markanvändningen inte får ha skadliga effekter på värdefulla fjärrvyer och öppna landskapsrum. Dessa kan vara exempelvis landskapsmässigt värdefulla skogar eller skogspartier som gränsar till och avgränsar åkerdalar, vars bevarande på annat sätt är av särskild betydelse för landskapet. I MY-2-områden måste däremot den huvudsakliga användningen av området vara förenlig med områdets naturvårdsmässiga värden, och vid planeringen av områdets användning måste man ta hänsyn till förutsättningarna för att bevara de livsmiljöer och artförekomster som är viktiga med tanke på naturens mångfald.

Områdena M-1 och M-2 i planområdets norra delen är avsedda för utövande av jord- och skogsbruk och landsbygdsboende.

Jord- och skogsbruksdominerade områden med särskilt behov av att styra friluftslivet, har anvisats med beteckningen MU. Dessa områden används redan nu flitigt av friluftsliv, och friluftsliv i området bör styras till friluftsleder. Ett stort jord- och skogsbruksdominerat område (MU) med särskilt behov av att styra friluftslivet ligger i den sydöstra delen av planområdet och är anslutet till grönområdeshelheten runt Veckjärvi och Tjäruträsket. I Sillvik, i den sydvästra delen av planområdet, finns ett stort skogsområde som anvisats som ett jord- och skogsbruksdominerat område (MU-2) med särskilt behov av att styra friluftslivet samt miljövärden.

Skogsområden i Finnby, Eriksdal och Illby samt i Teisala, Kiala, Drägsby och Tjusterby har markerats med bestämmelsen skogsbruksdominerat område (MM-2). Dessa är av särskild betydelse som en del av det ekologiska nätverket, och de bildar större helheter tillsammans med skogsområdena som ligger utanför planområdet. Man bör säkerställa att skogarna bevaras genom att undvika splittrande markanvändning.

3.1.5 Ekologisk kompensation

Ekologisk kompensation innebär att skador i naturen som orsakats av människan kompenseras genom att förbättra och skydda naturen på andra ställen. Frivillig ekologisk kompensation regleras av naturvårdslagen och miljöministeriets förordning om frivillig

ekologisk kompensation. Borgå stad (2023e) har [i klimat- och miljöprogrammet](#) satt som mål att staden ska delta i utvecklingsarbetet för ekologisk kompensation och undersöka möjligheterna att ta detta i bruk, bland annat genom att testa kompensation i pilotobjekt. Enligt målen i delgeneralplanen har man i utkastet till delgeneralplan identifierat vissa områden som lämpar sig för restaurering av naturen och förbättring av naturens mångfald.

Delområdesbeteckningen för ekologisk kompensation har anvisats för det gamla åkerområdet och bondgårdens tidigare brukscentrum (i Borgå stads ägo) beläget söder om Munkby skjutbana och norr om Tunträsket samt för det gamla skjutbaneområdet längs Humla friluftsled, norr om Rotnäsleden.

Det omfattande området för närrekreation mellan Tolkisvägen och Helsingforsvägen, som har anvisats med beteckningen VL-3, kan utöver närrekreation utvecklas för dagvattenhantering och ekologisk kompensation. När den tidigare generalplanen utarbetades utgjorde området ett landskapsmässigt betydelsefullt åkerområde, men det har förlorat sina landskapsmässiga värden. Området är för närvarande åkermark, varav vissa delar redan har beskogsats eller har beskogsats av sig själv, odlingen är inte intensiv och på vissa ställen finns det för mycket vatten i området med tanke på odling. Naturnyttor kan produceras i området genom en rad åtgärder för att förbättra och förstärka naturen, samtidigt som man satsar på dagvattenhantering och förbättrar områdets rekreativvärden.

Det finns också områden som lämpar sig för ekologisk kompensation och naturskydd i de områden som har anvisats som friluft- och strövområde vid Veckjärvi-Tjärträsket. På basis av en mer detaljerad utredning kan en del av VR-1- och VR-2-områdena användas för naturskydd och ekologisk kompensation, men dock så att man tar tillräcklig hänsyn till friluft- och rekreativbehov.

3.2 Kulturmiljöer

Planområdet är en unik helhet av kulturmiljöer, vars värden skyddas av planlösningen. Med kulturmiljö avses den bebyggda kulturmiljön, landskapsområden och tillhörande fornlämningar, landskapssevärigheter och kulturlandskap. Kulturmiljöerna i planområdet är mångsidiga och reflekterar väl stadens och omgivningens utveckling under olika århundraden och årtionden. Detta omfattar såväl landsbygds- miljöer, tätastads- och bymiljöer från olika perioder, arkitektoniskt enhetliga helheter som enskilda betydande

byggnader. Kulturmiljöerna utgör 17 procent av delgeneralplanområdets yta. Dessutom täcker Nationalstadsparken 16 procent av planområdet.

Utöver plankartan har kulturmiljöerna anvisats på den bifogade kartan (kartbilaga 2). Planbestämmelserna fastställer ramvillkoren för utvecklingen av markanvändning. När det gäller byggnadsarvsobjekt ska skyddsbehovet och -villkoren redas ut i samband med den mer detaljerade planeringen. När det gäller det arkeologiska arvet har man i planen anvisat fasta fornlämningar i enlighet med Museiverkets register över fornlämningar, och i de allmänna bestämmelserna förutsätter man att de beaktas i den mer detaljerade planeringen och tillståndsförfarandet.

3.2.1 Viktiga kulturmiljöer och värdefulla landskapsområden

I delgeneralplanen för de centrala områdena i Borgå utgör kulturmiljön en central utgångspunkt för utvecklingen av stadsstrukturen. I planlösningen har man tagit hänsyn till nationellt, på landskapsnivå och lokalt betydelsefulla kulturmiljöer och deras värden, tidsmässig skiktning och regional mångfald. I planen har man också markerat nationellt värdefulla landskapsområden (vama).

Planarbetet baserar sig på inventeringar på nationell och landskapsnivå (RKY 2009, Nyland 2050-planen, Missä maan on mainioimmat 2016 (endast på finska), Tien päällä 2016 (endast på finska)) samt utredningar som gjorts av Borgå stad, som t.ex. [Kulturmiljöutredning för de centrala delarna i Borgå 2021](#) och [Svinös kulturmiljörapport och inventering 2021](#) (Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson, 2021a, 2021d). Dessa har preciserat avgränsningen för värdefulla kulturmiljöobjekt och -områden och även identifierat objekt av lokal betydelse. I generalplanen har man anvisat även historiskt värdefulla väg- och rutthelheter, såsom Gamla Borgåvägen och järnvägslinjen Kervo-Borgå, vilka ingår i utredningen Nylands kulturhistoriskt värdefulla vägar och rutter. I det alternativ där Östbanan går ovan jord, stationen är belägen i Kungsporten och närtågstationen ligger nära den gamla stationen, bevaras inte järnvägslinjen Kervo-Borgå, och har således inte presenterats i alternativet.

I den mer detaljerade planeringen av och åtgärderna för nationellt, på landskapsnivå och lokalt betydelsefulla kulturmiljöer och landskapsmässigt värdefulla områden ska man identifiera de byggnadshistoriska, kulturhistoriska och landskapsmässiga värdena samt reda ut deras skyddsbehov och -förutsättningar. Bevarandet av värdefulla särdrag måste

säkerställas och förändringar i markanvändningen måste anpassas till dem. Åtgärder som berör kulturmiljöer och landskapsområden ska diskuteras med museimyndigheten.

Verksamhet och byggande i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet måste vara förenliga med de landskapsmässiga, byggnadshistoriska och kulturhistoriska värdena i området. Områdets stads- eller bybild får inte förstöras, och kulturhistoriskt betydelsefulla helheter måste bevaras. Åtgärder som förändrar landskapet, såsom markbyggnadsarbete och trädfällning, är tillståndspliktiga enligt bygglagen.

I kulturmiljöutredningen har kulturmiljöområdena delats in i tre kategorier baserat på deras känslighet för förändringar. Klassificeringen baserar sig på områdenas strukturella, landskapsmässiga och kulturhistoriska särdrag:

Kategori A (Synnerligen hög sårbarhet): Majoriteten av områden med synnerligen hög sårbarhet för förändringar är nationellt och på landskapsnivå betydelsefulla kulturmiljöer, sådana områden där det värdefulla byggnadsarvet och miljön eller stadsstrukturen, gaturummets avgränsning, planteringarna, gårdarna och gränderna bildar en karakteristisk helhet, där varje delfaktor är av stor vikt för att områdets värde skall bibehållas.

På basis av kulturmiljöutredningen har följande områden klassificerats som kulturmiljöområden med mycket hög känslighet för förändringar: Gamla Borgå, prästgården och Adertonbacken, Empirestadsplanens kvarter, Näsebacken och begravningsplatsen, järnvägsstationens kulturmiljö, herrgårdarna i Drägsby, Kiala och Stensböle, Brasas herrgårdsmiljö, Björkholmens lotsstation samt delvis lots- och villabebyggelsen på Svinö. I dessa områden är mindre förändringar av upprätthållande karaktär, vilka infogar sig i den nuvarande stadsstrukturen eller miljöhelheten, anpassas till miljön med särskild omsorg och stöder dess karaktärsdrag, möjliga.

B (hög sårbarhet): Följande områden har klassificerats som kulturmiljöområden med hög sårbarhet för förändringar: Prästgårdsbackens kulturmiljö, Hammars, Haiko, delvis lots- och villabebyggelsen på Svinö, Tolkis kulturmiljöer delvis, Kvarnbackens, Andersbergs, Norra Östermalms, Södra Östermalms, Norra Velkalas, Södra Velkalas och And och Måsvägens kulturmiljöer, Sibeliusbulevardens, Krigarbyns, Jonasbackens och Aunelas kulturmiljöer, Sillvik och Bryggars, Veckjärvi gamla byamiljö, herrgårdsmiljöerna Kallola och Domargård samt Empirestadens randzon.

Utmärkande för dessa områden är att bebyggelsens helhetsstruktur, landskapsbilden och bebyggelsens relation till landskapet, det värdefulla byggnadsarvet, de gamla byvägarna, planteringarna, gårdarna och trädgårdarna bildar en karakteristisk helhet som bör värnas. Förändringar som noggrant anpassas omsorgsfullt till miljön och stadsstrukturen samt stöder områdets karaktärsdrag och byggnadsskick är möjliga, likaså ett måttfullt kompletteringsbyggande som anpassas till kulturmiljön.

C (måttlig sårbarhet): Som kulturmiljöområden med måttlig sårbarhet har klassificerats mångskiktade och till sin karaktär förändrade, lokalt värdefulla kulturmiljöer, såsom Järnböle och Prästgårdsåkerns områden, småhusområdena i Pepot och Näse, strandbebyggelsen i Tarkis, Uddas och Nedre Sillvik, delområdet Tolkis kulturmiljö, delområdet Finnby, Langis odlingslätt och delområdet Bergsta herrgårdsmiljö. I denna grupp ingår också förorten Gammelbacka, som är en kulturmiljö av intresse på landskapsnivå. Nyare bostadsmiljö representeras av Källstogens bostadskvarter och Västra åstrandens trästadskvarter.

I de ovan nämnda områdena bildar bebyggelsehelheten, landskapsbilden och byggnadets relation till landskapet, det värdefulla byggnadsarvet, det karakteristiska byggnadsskicket, de gamla byvägarna, planteringarna, gårdarna och trädgårdarna en för området karakteristisk helhet som bör värnas. På dessa områden är sådana ändringar möjliga som överensstämmer med de väsentliga dragen i områdets stadsstruktur och landskap samt det för området kännetecknande byggnadsskicket.

3.2.2 Fornminnen

Under arbetet med delgeneralplanen har en omfattande arkeologisk inventering på planområdet utförts ([Mikroliitti Oy, 2020a](#) och [2020b](#) (endast på finska)), vilket har resulterat i att registret över fornlämningar som upprätthålls av Museiverket har kompletterats och uppdaterats. I delgeneralplanen har fornminnen angivits med tre olika beteckningar. Nationellt betydande arkeologiska områden (VARK) utgörs av de mest betydande arkeologiska objekten som identifierats i VARK-inventeringen för Fastlandsfinland. VARK-objekt är fornminnen som är fredade enligt lagen om fornminnen (295/1963). Grävning, överläggning, ändring, skada, borttagning eller annan störning av objekten är förbjuden. För planer gällande objektet ska man begära om utlåtande av museimyndigheten. Det finns fem VARK-objekt i delgeneralplanområdet:

1. Hotton Storkärrbacken
2. Stora Borgbacken
3. Lilla Borgbacken
4. Borgå domkyrka
5. Gamla Borgå

Med planbestämmelsen *forminne* har man anvisat de objekt i enlighet med Museiverkets register över fornlämningar, vilka är fasta fornlämningar fredade enligt lagen om fornlämningar (295/1963). Det finns 71 objekt i delgeneralplanområdet och de grundar sig på Museiverkets register över fornlämningar från 25.2.2025. Grävning, övertäckning, ändring, skada, borttagning eller annan störning av objekten är förbjuden. För planer gällande objektet ska man begära om utlåtande av museimyndigheten.

Med planbestämmelsen *Annat arkeologiskt objekt, som inte är en fast fornlämning som har fredats med stöd av lagen om fornlämningar* anvisas arkeologiska objekt, som inte är fasta fornlämningar fredade enligt lagen om fornlämningar, men som har arkeologisk betydelse. Objekten klassificeras i kategorin övriga kulturarvsobjekt i Museiverkets register över fornlämningar, och av dessa objekt ligger 35 i delgeneralplanområdet. En mer detaljerad förteckning över fornminnen och andra arkeologiska objekt finns i den bifogade kartan 3 över fornminnen samt i den arkeologiska inventeringens [rapport](#). Vid förändringar i markanvändningen ska man ta hänsyn till de ovan nämnda objekten och närmare reda ut andra eventuella fornlämningar i den bifogade kartan 3.

3.3 Bostadsområden

Det finns behov av nya bostäder i Borgå. Bostadsproduktionen bör svara mot ökningen av antalet ensamboende och boendelösningar för den åldrande befolkningen, behoven hos personer i arbetsför ålder, invandrare och barnfamiljer som flyttar till området. I planlösningen förbereder man sig för 15 000 nya invånare, men också minskningen av hushållens storlek och förändringar i befolkningsstrukturen ökar avsevärt behovet av nya bostäder.

Områden som är avsedda för bostäder (bestämmelser som börjar på A, AP och AT) utgör ca 18 procent av hela planområdet. Nytt boende styrs i första hand till befintliga

bostadsområden som kompletteras, vilket möjliggör olika typer av kompletteringsbyggande på olika håll i staden. Genom att komplettera befintliga områden tar man stöd av den infrastruktur som redan finns på plats.

3.3.1 Mångsidiga bostadsområden

Planlösningen erbjuder förutsättningar för förverkligandet av mångsidiga bostadsområden.

Stadsliknande bostadsområden som ska byggas är centrumområdet (C) och områden med beteckningen A-3 i närheten av centrum, som bland annat Västra åstranden och längs Parkgatan och Tolkisvägen. Det kan finnas många olika typer av stadsliknande områden som ska byggas. Ett exempel är de bostadsområden som redan byggts vid Västra åstranden. Kompletterande och tätare byggande måste anpassas till Borgås särpräglade miljö.

De **framväxande förorterna**, dvs Gammelbacka och Vårberga har i delgeneralplanen anvisats till att utvecklas till mångsidiga och högklassiga bostadsområden (A-4). Planlösningen syftar till att skapa förutsättningar för förnyelse av förorterna och en övergripande förbättring av livsmiljöns kvalitet. I kompletteringsbyggandet och utvecklingen av områdena betonas främjandet av en trivsam miljö, mångsidig bostadsproduktion samt goda gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser. Att öka stadsgrönskan är inte bara en del av att främja trivseln, utan ökar också naturens mångfald och beredskapen inför extrema väderfenomen. I den mer detaljerade planeringen ska man i planeringen och genomförandet av offentliga uterum, som gator, parker och öppna platser, också främja deras funktion, tillgänglighet, skönhet och lämplighet för miljöns särdrag.

Nästan 60 procent av de bostadsområden som anvisats i planlösningen är **områden dominerade av småhus** (beteckningarna AP-1, AP-2, AP-3, AP-4). I Borgå finns det flera gamla egnahemshusområden, där en betydande del av den byggrätt som detaljplanen tillåter inte har förverkligats (t.ex. har nästan 50 procent av byggrätten på största delen av tomterna i Velkala inte förverkligats), och den gamla detaljplanen tryggar inte områdets miljövärden. Å andra sidan finns det flera gamla egnahemshusområden, där detaljplanens byggrätt redan har använts och detaljplanen inte tillåter tilläggsbyggande, eller att till exempel två generationer bor på samma tomt (t.ex. Tarkis).

En utredning om möjligheterna till kompletteringsbyggande i gamla egnahemshusområden har utarbetats som underlag för delgeneralplanarbetet ([Borgå stad, 2024b](#)). I utredningen undersökte man områden där detaljplanen upprättats före 1998. Enligt utredningen skulle mer än 600 nya egnahemshus kunna byggas i dessa egnahemshusområden. I siffran ingår också tomter som är helt obebyggda, långt över 100 stycken. Dessutom skulle det vara möjligt att placera en mindre sidobostad på samma tomt på mer än 800 tomter.

Områden med betydande potential för kompletteringsbyggande är Järnböle, Prästgårdså kern, Kvarnbacken, Velkala, Jonasbacken, Tarkis, Uddas, Näse, Pepot, Gammelbacka, Hammars, Haiko och Tolkis. I dessa områden bör den gamla detaljplanen förnyas och möjligheterna till kompletteringsbyggande bör undersökas närmare i samband med detaljplanändringen. Samtidigt bör man i detaljplanändringen säkerställa att värdefulla särdrag och speciella egenskaper i trivsamma bostadsområden, såsom grönska eller kulturmiljöns värden, bevaras. I planlösningen har dessa områden anvisats med beteckningen AP-3: "Bostadsområde dominerat av småhus. Det finns möjligheter till kompletteringsbyggande i området. Området är detaljplanerat eller avsett att detaljplaneras. Nytt kompletterande byggande ska undersökas genom detaljplanering."

Samma beteckning, AP-3, används också för bostadsområden som byggts med undantagstillstånd och avgöranden om planeringsbehov i utkanten av detaljplaneområdena, till exempel Västra Mensas. En detaljplan bör utarbetas för dessa områden, och detaljplaneringen bör möjliggöra en rejäl komplettering av bebyggelsen.

Nya bostadsområden finns i planlösningen i Hattula vid Borgå åstrand, i Skaftkärr öster om Tarkis och Vårdalen samt i Karelarbyn längs Tolkisvägen. Om stadsstrukturens komplettering och förtätning samt i synnerhet komplettering av småhusområden lyckas och/eller befolkningstillväxten blir betydligt lägre än väntat, kommer alla dessa områden inte att behövas före 2050.

I planen anvisas vissa **områden med ändrad markanvändning**. De nuvarande områdena för service kring sjukhuset och hälsocentralen har reserverats för framtida centrumliknande boende (P/A-3), när serviceverksamheten upphör. Arbetsområdet söder om Östermalm, intill Vårberga, kan gradvis omvandlas för boende och tillhörande närservice (TP-1/A).

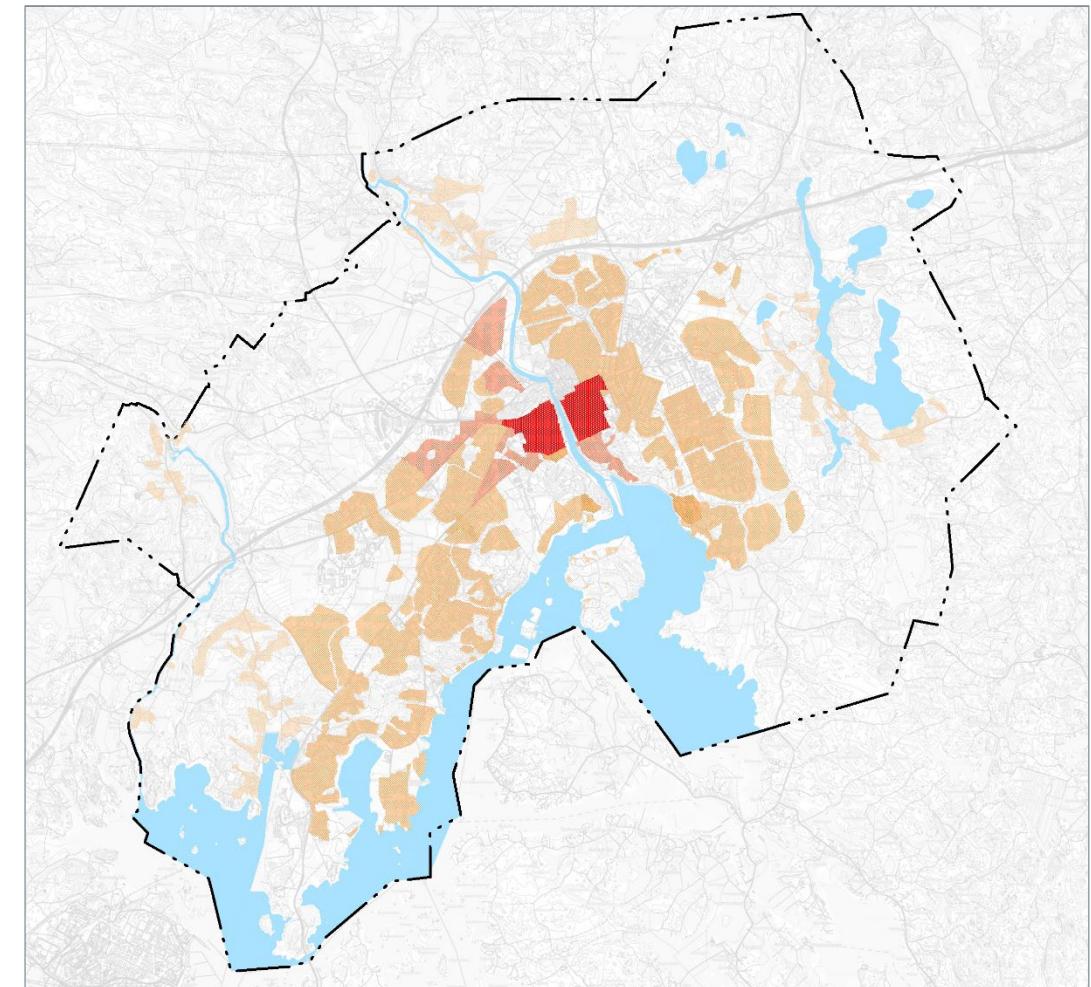


Bild 9. Områden som anvisats som bostadsområden i delgeneralplanen: Stadsliknande bostadsområden i rött och rosa; övriga bostadsområden i orange och byliknande bostadsområden i ljusorange

3.3.2 By-, glesbygds- och fritidsbostadsområden

Planlösningen möjliggör en kontrollerad utveckling av befintligt by- och landsbygdsboende, med hänsyn till områdenas kulturhistoriska värden, landskapets och miljöns särdrag. Dessa områden ger sitt eget unika bidrag till mångfalden av boendemöjligheter i planområdet. Områden som är avsedda för bybosättning ska inte detaljplaneras. Områdena bör förbli byliknande och den så kallade detaljplanströskeln bör inte överskridas. Tilläggsbyggande löses med enskilda bygg- och undantagslov.

I planlösningen har man anvisat fyra olika typer av bestämmelser för befintliga och huvudsakligen året runt bebodda byområden, baserat på bostadsområdets läge och särdrag: AT-101, AT-102, AT-102/s och AT-103.

AT-101-områden är områden med bybosättning, som inte ligger vid strandområden och inte har särskilda kultur-, landskaps- eller miljövärden. Områdena lämpar sig väl för kompletteringsbyggande, och planen strävar efter att möjliggöra en måttlig utveckling av dem. I dessa områden är det tillåtet att förutom bostadshus bygga driftcentrum för jordbruket, arbets- och servicelokaler. Det är möjligt att omvandla ett fritidsbostadshus till ett bostadshus för permanent boende, förutsatt att anslutningen till vattenförsörjning och andra byggförutsättningar uppfylls.

Byområden med beteckningen AT-102 ligger vid stränderna av Veckjärvi och Sillvik. I dessa områden är möjligheterna till kompletteringsbyggande praktiskt taget obefintliga, eftersom de redan är tätt bebyggda. Dessutom är Veckjärvi ett vattendrag som är känsligt för belastning, varför ytterligare belastning bör undvikas. På grund av den täta bebyggelsen och vattendragens tillstånd är områdena endast avsedda för det nuvarande antalet byggplatser och bostadshus. För att säkerställa Veckjärvis dragningskraft för både fritidsboende och permanent boende ska man vid byggande och andra förändringar i markanvändningen fästa särskild uppmärksamhet vid skyddet av vattendrag, dagvattenhanteringen och den genomsläppliga ytan. Dessutom innehåller planen avståndskrav som gäller för strandbyggande för att bevara skyddet av vattendrag och strandlandskapets trivsel och naturenlighet. Bastubyggnadens minimiavstånd från strandlinjen enligt medelvattenståndet är 20 meter och de övriga byggnadernas 50 meter. Dessa är etablerade avstånd som har tillämpats i Borgå i byggnadsordningen, detaljplanerna och delgeneralplanerna under de senaste 20 åren. Det är också möjligt att ändra ett fritidsbostadshus till bostadshus för permanent boende i dessa områden, om anslutning till vattentjänster och andra byggförutsättningar uppfylls.

På planområdet finns flera byområden med byggnads-, kulturhistoriska eller landskapsmässiga värden. På plankartan har anvisats riksomfattande, på landskapsnivå och lokala betydande kulturmiljöområden, samt mer detaljerat i bilaga 2. Byområden har också anvisats med beteckningen AT-102/s, det vill säga byområden där miljön bevaras. Genom bestämmelsen tryggas att områdenas särdrag bevaras så att nybyggnation och ändringar i befintliga byggnader anpassas till omgivningen. I övrigt motsvarar AT-102/s-bestämmelsen AT-102-bestämmelsen. Eftersom en del av AT-102/s-områdena ligger vid stränderna av känsliga vattendrag, som Veckjärvi, gäller även strandzonernas bestämmelser och anvisningar med anknytning till skydd av vattendrag inom dessa områden. På både AT-102- och 102/s-områdena är det tillåtet att utöver boende även bygga driftscentra för jordbruk samt arbetsutrymmen i anslutning till boendet. Yrkesmässig

inkvarteringsverksamhet eller återkommande korttidsuthyrning är inte tillåten, eftersom områdenas täthet och karaktär inte tillåter sådan användning.

Norr om Håplaxviken vid havet ligger också några byområden (AT-103), där närheten till Sköldviken och dess industriella verksamhet med risk för storolyckor ställer särskilda krav på byggandet. Områdena är avsedda för det nuvarande antalet byggplatser och bostadshus, och det är inte tillåtet att ändra ett fritidsbostadshus till ett bostadshus för permanent boende, eftersom båda skulle öka sårbarhet i området. Mindre utvidgningar och ersättande byggande som inte ökar sårbarheten är tillåtna. På grund av risken för storolyckor får endast bostadsbyggnader och jordbrukscentra byggas på området. Yrkesmässig inkvarteringsverksamhet eller återkommande kortvarig inkvartering, uthyrning eller annan jämförbar användning kan inte tillåtas.

I Tjäruträsket, Veckjärvi, utmed Borgå å i Teisala och i södra ändan av Svartån samt vid havet i Sillvik finns områden där största delen av byggnadsbeståndet utgörs av fritidsbostäder. Dessa områden har i planlösningen fortfarande anvisats som områden för fritidsbostäder.

Sammantaget finns det relativt få områden för fritidsboende. På vissa ställen är fritidsbebyggelsen dock mycket tät, till exempel är stränderna längs med det lilla Tjäruträsket nästan helt bebyggda, och med anledning av trivselsn för fritidsboendet och miljöns egenskaper regleras fritidsboendet i planen.

I planlösningen har man för byggplatser för fritidsboende anvisats tämligen detaljerade bestämmelser som reglerar såväl byggrätten som placeringen av byggandet. I områdena finns inget vatten- och avloppsnät, och vattendragen är smala, grunda eller annars känsliga för belastning. Byggrätterna har därför anpassats till vattendragens bärkraft, miljöförhållandena samt strandlandskapet så att ju känsligare vattendraget är för belastning och landskapsförändringar, desto mindre får man bygga på byggplatsen. Dessutom har man beaktat bevarandet av trivselsn i områdena för fritidsboende. På vissa områden för fritidsboende finns även enstaka befintliga byggplatser för permanentboende, och i planbestämmelserna har i dessa fall även byggrätt anvisats för permanent boende. I detaljplanen anges fyra olika typer av områden för fritidsbostäder (RA-101, RA-102, RA-103 och RA-104).

Utöver områden för fritidsbostäder (RA) har man i planen anvisat befintliga områden för koloniträdgård (RSP) till Veckjärvi och Gammelbacka samt ett område för odlingslotter (RP) till Gammelbacka.

Svinö har främst anvisats som rekreations- och skyddsområde. Inga nya bostäder planeras på Svinö. Genom planlösningen tryggas bevarandet av den villalikhande miljön som i kulturmiljöutredningen konstaterats vara kulturhistoriskt värdefull. AP-2/s-området är avsett för högst det nuvarande antalet fristående småhus och fritidsbostäder, och man strävar efter att bevara det värdefulla byggnadsbeståndet och den stadsbildsmässiga helheten.

I planlösningen har man anvisat några jord- och skogsbruksdominerade områden för landsbygdsboende (M-1, M-2). I dessa områden har det under årtiondena uppstått tätare fast bosättning. Områden i närheten av Prästräsket samt i området mellan Drägsbyvägen och Svartsåvägen har anvisats som jord- och skogsbruksområden där även landsbygdsboende (M-1) är tillåtet. Dessa områden är avsedda för det nuvarande antalet byggplatser. I nordvästra kanten av åkerlandskapet i Finnby-Karelarbyn finns landsbygdsbebyggelse från återuppbyggnadsperioden och området lämpar sig för kompletteringsbyggande vid sidan av jord- och skogsbruk (M-2).

Traditionell bebyggelse av glesbygdstyp finns också i andra jord- och skogsbruksdominerade områden inom planområdet. Målet är att det inte ska uppstå nya bosättningskoncentrationer i jord- och skogsbruksområdena och att bebyggelsen i regel ska styras till de områden som i planen anvisats för bebyggelse.

3.4 Livskraft

Borgås livskraft bygger på en mångsidig näringsstruktur, ett starkt centrum och tillgången till tjänster. I delgeneralplanen främjas livskraften genom att man stöder utvecklingen av handeln, servicearbetsplatserna och industrin samt genom att man förbereder sig på nya funktioner och lokalbehov. Planen innebär en ökning av antalet servicearbetsplatser, i synnerhet inom privata tjänster och informationsarbete. I Borgå är industrin i huvudsak koncentrerad till Sköldvik, men Tolkisområdet utvecklas som ett område för industri och energiproduktion. I delgeneralplanen har cirka 8 procent av arealen anvisats med bestämmelser som styr och möjliggör närings- och servicefunktioner.

3.4.1 Centrum

Centrum jämte Västra åstranden är för närvarande Borgås största arbetsplatsområde. I planlösningen utvidgas området för centrumfunktionerna jämfört med den gällande delgeneralplanen. Centrumområdet utvecklas som ett tätt, mångsidigt och tillgängligt kärnområde för staden och regionen. Områdesreserveringen för centrumfunktioner (C-1) styr den mer detaljerade planeringen så att man kan placera boende, arbetsplatser, tjänster, fritidsaktiviteter och turism i en stadsliknande miljö. Centrumets ställning som regionalt centrum och kommersiellt huvudcentrum bevaras, och där finns merparten av specialhandeln, kommersiella tjänster samt kultur-, restaurang- och välfärdstjänster.

Dessutom omfattas centrum av de allmänna bestämmelserna och den strategiska utvecklingsbestämmelsen (cka), som kompletterar områdesreserveringslösningen och styr planeringen av centrum och dess närmiljö som ett tätt och mångsidigt område för boende, service, arbetsplatser och evenemang. Utvecklingen av Parkgatans och Tolkisvägens omgivning, de södra delarna av Västra Åstranden och Kokon idrottscentrum stärker utvecklingen av ett attraktivt centrum.

I den mer detaljerade planeringen ska man säkerställa att centrumtjänsterna är tillgängliga från olika håll i staden, med olika färd sätt, och reservera områden för anslutningsparkering för både bilar och cyklar. Stadsmiljöns funktion och kvaliteten på de offentliga uterummen ska utvecklas med beaktande av olika användargrupperns behov, tillgänglighet, säkerhet och trivsel. Att öka stadsgrönskan stöder naturens mångfald och anpassningen till klimatförändringen. Samtidigt tryggar planlösningen kulturmiljöns värden samt landskapets och den byggda miljöns historiska särdrag.

Centrumets livskraft stöds dessutom av andra planlösningar, såsom utvecklingsbestämmelsen för stadsstränderna vid Borgå å, boendelösningar och styrning av handelns placering.

3.4.2 Arbetsplatsområden

Arbetsplatsområdena i Borgå bildar en mångsidig helhet som omfattar service-, industri- och lagerfunktioner i olika delar av stadsstrukturen. Vid planeringen av områdena betonas funktioner med ringa miljöolägenheter, goda trafikförbindelser och en balanserad placering i förhållande till bebyggelsen och andra markanvändningsbehov.

Ölstens, Kungsportens, Östermalms och Stadshagens arbetsplatsområden (TP-1) bildar en helhet av mångsidiga arbetsplatsfunktioner i staden, där man kan placera kontor, tjänster samt industri- och lagerverksamhet med ringa miljöolägenheter. I dessa områden kan man också tillåta lokal detaljhandel och lokal utrymmeskrävande handel, förutsatt att verksamheten är lokal till sin karaktär och inte bildar stora enheter inom dagligvaruhandeln eller specialhandeln. Arbetsplatsområdenas roll är att stödja och komplettera stadens kommersiella servicestruktur, inte att skapa nya kommersiella koncentrationer. I Östermalm och Kungsporten har man utöver TP-1 anvisat områden för stora handelsenheter (KM), för vilka det finns en beskrivning vid punkt 3.4.5 Handelns lösning.

Det nuvarande området för yrkesskolorna Careerias och Praktikums enheter i Estbacka samt TP-2-områdena nordost om Östermalm längs Lovisavägen är arbetsplatsområden där kontor, tjänster samt industrier som inte orsakar miljöstörningar och butiks- och lagerutrymmen i anslutning till dem kan placeras. Dessa områdens roll är att stöda det växande behovet av verksamhetslokaler samt att erbjuda plats för service- och industri- verksamhet nära goda trafikleder.

TP-3-området vid Mörskomvägen söder om motorvägen är ett kombinerat arbetsplats- och bostadsområde. På området kan man vid sidan av boende placera service- och kontorsarbetsplatser samt industri- och lagerverksamhet som inte orsakar miljöstörningar. I lösningarna fästs uppmärksamhet vid att arbetsplatsfunktionerna och boendet bildar en helhet som inte stör varandra.

I Tolkis har man anvisat industri- och lagerområden, som har en betydande roll i placeringen av stadens industri och energiproduktion. På T/kem-området kan man placera anläggningar som hanterar eller lagrar farliga kemikalier. På området pågår redan ett detaljplanearbete där man undersöker placeringen av en produktionsanläggning för grön vätgas. Delgeneralplanens reserveringen gör det möjligt att placera flera anläggningar i anslutning till vätgasproduktionen, förutsatt att kraven på säkerhet, miljö och skyddsavstånd kan säkerställas. T-1-området intill T/kem-området är avsett för industriverksamhet och därtill hörande lagring. På området kan man dessutom placera kontors- och terminalbyggnader som tjänar områdets huvudsakliga användningsändamål.

I samband med planarbetet har också områden för cirkulär ekonomi inom markbyggnad bedömts. Enligt SYKE:s (2018) [utredning](#) (endast på finska) ska Borgå reservera separata områden för hantering och mellanlagring av markbyggnadsmaterial. För

slutförvaringen ska man inte använda områden där det finns potential för återvinnings- eller behandlingsverksamhet. Vid placeringen av funktioner inom cirkulär ekonomi beaktas goda trafikförbindelser, bärande mark samt tillräckliga avstånd till bosättning, vattendrag och värdefulla naturobjekt. I planen ligger området för cirkulär ekonomi (EJK-1) norr om motorvägen, öster om Mörskomvägen. Området kan användas för materialhantering och mellanlagring, vilket kan orsaka buller-, damm- och trafikolägenheter samt landskapskonsekvenser.

Domargårds avfallsstation har anvisats som område för avfallshantering (EJ), och T-2-området som gränsar till det betjänar industriverksamhet och verksamhet inom cirkulär ekonomi samt därtill hörande lagring.

3.4.3 Områden för närservice och service

Gammelbacka och Vårberga har anvisats som område för närservice och boende (PLA) som har behov av större dagligvarubutiker och närservice. Målet med utvecklingen av områdena för närservice är att stärka områdenas livskraft, förbättra tjänsternas tillgänglighet och stöda en enhetlig stadsstruktur. Utöver boende tillåts mångsidig närservice i områdena, och kompletterande byggande regleras genom detaljplanering. I planeringen betonas trivselsmiljön i miljön samt stärkandet av goda förbindelser för gång, cykling och kollektivtrafik. Att öka stadsgrönskan stöder naturens mångfald och främjar beredskapen för extrema väderfenomen. Offentliga uterum såsom gator, parker och torg, utvecklas till fungerande, tillgängliga och i sin omgivning anpassade delar av stadsbilden.

Området för närservice (PL-1) i Haiko dimensioneras för att i första hand betjäna invånarna i närområdet. Förutom närservice tillåts byggande av verksamhetslokaler i området, och syftet är att komplettera Haikos kommersiella serviceutbud lokalt.

Yrkesskolans område på Styrmanvägen (P-1) har anvisats som ett område för service där offentliga och privata tjänster samt byggande av verksamhetslokaler kan placeras. Området för service (P-2) i nordöstra hörnet av motorvägskorsningen är avsedd för social- och hälsovårdsinrättningar samt serviceboende och erbjuder ett väl tillgängligt läge för tjänster som ordnas av Östra Nylands välfärdsområde.

Planlösningen stöder också utvecklingen av turismtjänsterna. Att bevara Borgås särdrag och värdefulla objekt i stadsmiljön är en betydande attraktionsfaktor för turismen. Turismen stöds också av att man utvecklar och värnar om de urbana åstränderna i centrum

och Borgå å. Också nationalstadsparken och tryggheten av naturmiljöns värden stärker Borgås attraktionskraft som en turismhelhet. På plankartan finns endast ett fåtal områdesreserveringar för turismtjänster. Haiko gård har anvisats som ett område för turistanläggningar (RM) och är samtidigt en del av Haikos kulturhistoriskt värdefulla miljö. För Veckjärvi har man anvisat en reservation för ett campingområde (RL), som erbjuder möjlighet till naturnära turism och utveckling av rekreationsanvändningen i sjöområdet. Det rekreationsområde som bildas kring Veckjärvi och Tjäruträsket erbjuder betydande möjligheter att utveckla naturturismen, rekreationslederna och vattendragens tillgänglighet som en del av hela stadens turism- och rekreationsnätverk.

3.4.4 Offentlig service

Befolkningsstrukturen i Borgå förändras: antalet äldre ökar, familjestorlekarna minskar, andelen ensamboende ökar och födelsetalet minskar. I alla prognoser, även i situationen enligt målet (15 000 nya invånare fram till 2050), minskar antalet barn i åldern 7–12 år i Borgå fram till 2040, men flyttningsrörelsen bromsar eller minskar minskningen av antalet barn. Antalet barn som kommer till dagvården har däremot ökat, eftersom barn under 3 år har deltagit mer i dagvården än tidigare.

Med delgeneralplanen skapas förutsättningar för befolkningstillväxt och dess inriktning på olika områden, men genomförandet av närservicen, såsom byggande och bevarande av daghem och skolor, avgörs inte genom planering av markanvändningen. Bakom planarbetet ligger Borgå stads utredning och [plan](#) för servicenätet för småbarnspedagogik och grundläggande utbildning 2024, på basis av vilken man har bedömt skol- och daghemstjänsternas tillräcklighet och tillgänglighet. Skollokalerna som helhet är tillräckliga, men utvecklingen är inte jämn i alla områden. Det behövs fler daghem.

I lösningarna i delgeneralplanen styrs det nya byggandet till områden där tillgängligheten redan är god eller kan förbättras. Planlösningen möjliggör att nästan alla barn som bor i området får en skolväg på under 3 kilometer, att det finns trygga gång- och cykelförbindelser till skolorna samt att skolorna är tillgängliga med kollektivtrafik.

Planen tar hänsyn till långsiktiga servicebehov på ett allmänt sätt. Till skillnad från delgeneralplanen från 2004 ingår skolor och daghem i regel i bostadsområden (A, AP osv.) och anvisas inte separat, med undantag för några större områden för offentlig service (PY) i centrum, i Näse och Tolkis.

Övriga offentliga tjänster, såsom läroanstalter, ämbetsverk och välfärdsområdets tjänster, finns inom området för centrumfunktioner (C-1) och områdena för service (P-1, P-2, PLA och PL-1).

3.4.5 Handelns lösning

Det finns behov av nya kvadratmeter för handel Borgå, både i centrum och i Östermalm samt i Kungsposten. Närservicen har också potential att utvecklas. Handelns lösning i delgeneralplanen baserar sig på [utredningen om handelns servicenät](#) (WSP, 2023a) och [den uppdaterade utredningen om handelns servicenät](#) (WSP, 2025), där man har granskat detaljhandelns nuläge, köpkraftens och befolkningens utveckling samt de synpunkter som aktörerna fört fram. I utredningarna har man bedömt det realiserade affärsutrymmet, den kommande efterfrågan och hur aktuella projekten inom handeln är, och granskningen har utvidgats till servicenätet fram till 2050. Vid utarbetandet av planlösningen har man även beaktat förutsättningarna för en fungerande konkurrens och bestämmelserna om detaljhandel i lagen om områdesanvändning (71 a–c §) samt landskapsplanen.

Servicenätet för handeln i Borgå förblir som nu som helhet och bygger fortfarande på de befintliga styrkorna. Målet med utvecklingen av servicenätet är att stärka centrums ställning som stadens och regionens huvudcentrum, trygga en god tillgänglighet för dagligvaruhandeln samt reglera placeringen av utrymmeskrävande handel till ändamålsenliga handelsområden. Servicenätet består av centrum, handelsområden och närservicekoncentrationer och dessutom kan det finnas enskilda kommersiella tjänster i bostadsområdena.

Centrumet förblir ett regionalt huvudcentrum för mångsidigt kommersiellt utbud och tjänster, utan handelsbegränsningar. I centrumområdena (C-1 och CSR) finns de flesta centrumorienterade specialbutiker, kultur-, restaurang- och välfärdstjänster. Attraktionskraften stärks av det mångsidiga serviceutbudet, stadsrummets kvalitet och evenemangen. Gamla stan utgör en levande och turisminriktad del av centrum, vars kommersiella profil särskilt utnyttjar efterfrågan från turister. I centrumområdet, särskilt på Västra åstranden, ligger de större dagligvarubutikerna i centrum, inklusive eventuella hypermarketer. I stadskärnan öster om ån har man också identifierat ett behov av en ny butik i supermarketsstorlek, vilket förutsätter ytterligare utveckling av tillgängligheten för bilar och parkeringsarrangemangen.

Centrumområdet (C-1) har utvidgats jämfört med den föregående generalplanen. För att Borgå centrum ska förbli huvudcentrum för centrumorienterad handel krävs det att det aktivt utvecklas och att dess ställning inte får försvagas till exempel genom att placera handel som konkurrerar med centrum i betydande grad utanför centrum.

Östermalm och Kungspporten är och utvecklas vidare som områden för utrymmeskrävande handel av regional betydelse. I servicenätsutredningen ([WSP, 2025](#)) har man utrett kalkyler över handelns regionala betydelse. De nedre gränserna för den regionala detaljhandeln har granskats separat inom dagligvaruhandeln och specialhandeln, eftersom deras influensområden är olika i Borgå. På så sätt får man en noggrannare utgångspunkt än landskapsplanen för planeringen av den lokala detaljhandeln. Utifrån resultatet av utredningen är de nedre gränserna för en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse i Borgå större än vad som föreslås i landskapsplanen. För specialhandeln och handeln med ett brett varusortiment är den nedre gränsen 15 000 m²-vy i Östermalm och Kungspporten (detta gäller handel som lämpar sig utanför centrumområdet, gäller inte handel av köpcentrumtyp).

Enligt utredningen är gränsen 10 000 m²-vy inom dagligvaruhandeln i Östermalm och om befolkningsökningen överensstämmer med målet (i Borgå 70 000 invånare år 2050 och av ökningen ligger cirka 15 000 i stadens centrala områden enligt den målinriktade strukturmodellen) och köpkraften förutspås öka, kan gränsen vara 12 000 m²-vy. Detta gäller supermarketar och mindre butiker, inte hypermarketar. Vid bedömningen av regional betydelse räknas våningsytan för butiker inom en bransch i hela området ihop. Ur synvinkeln för en balanserad konkurrenssituation kunde det i Östermalm finnas medelstora butiker (å 2000–2500 m²-vy) under fyra aktörer. Enligt servicenätsutredningen är det viktigare än dimensioneringen att butikerna förblir sinsemellan konkurrerande supermarketar. Med tanke på jämlikheten är det således viktigt att beakta både nya aktörer och de nuvarande aktörernas eventuella behov av utvidgning. Dimensioneringen bör således fördelas jämnt mellan de nya supermarketarna och de som redan är verksamma i området.

I Kungspporten kan man placera mer utrymmeskrävande handel, handel med ett brett varusortiment och specialhandel som passar för områden med handel som kräver mycket utrymme. Däremot ska i området inte i stor utsträckning placeras sådana butiker inom centruminriktad specialhandel som hör till centrumets styrkor. I området kan inte heller förläggas struktur av köpcentrumtyp som konkurrerar med centrum.

Ingen befolkningstillväxt har anvisats i närområdet kring Kungspporten. I närområdet växer befolkningen öster om E18-leden och stöder därför inte placeringen av dagligvaruhandeln i Kungspporten. Enligt servicenätsutredningen ska inga stora enheter eller butiks-koncentrationer inom dagligvaruhandeln placeras på området, och den totala dimensioneringen av dagligvaruhandeln i området bör understiga 4 000 m²-vy. En butik av trafikstationstyp har dock ännu inte någon betydande inverkan på områdets profil eller det övriga servicenätet. I anslutning till en eventuell station kan man även i framtiden placera en närbutik som betjänar resenärer, vars dimensionering ska bedömas i den fortsatta planeringen.

I delgeneralpanelösningen har man till Östermalm (KM-1) och Kungspporten (KM-2) anvisat områden för kommersiell service där stora handelsenheter får placeras. I planbestämmelserna har för områdena fastställts den totala dimensioneringen av handeln med iakttagande av landskapsplanen och de nedre gränserna för stora detaljhandelsenheter av regional betydelse, som i Borgå är enligt utredningarna ([WSP, 2023a; 2025](#)) större än vad som föreslås i landskapsplanen.

För Östermalms KM-1-område kan man enligt planbestämmelserna i en mer detaljerad planering anvisa högst 100 000 m²-vy utrymmeskrävande handel av regional betydelse. I den maximala dimensioneringen ingår befintliga och nya affärslokaler. I den maximala dimensioneringen ingår också ett lokalt affärsutrymme av betydelse. I området får placeras högst 10 000 m²-vy dagligvaruhandel av lokal betydelse. Den nya dimensioneringen av dagligvaruhandeln ska fördelas mellan flera aktörer. I området får även placeras högst 15 000 m²-vy specialhandel av lokal betydelse som lämpar sig för handelsområdet. Placeringen av centrumorienterad handel av lokal betydelse får inte försämra verksamhetsförutsättningarna för handeln i centrum. I maximidimensioneringen ingår befintliga och nya affärslokaler.

Enligt planbestämmelserna för Kungspportens KM-2-område kan man i en mer detaljerad planering anvisa högst 125 000 m²-vy utrymmeskrävande handel av regional betydelse på. I maximidimensioneringen ingår befintliga och nya affärslokaler. I maximidimensioneringen ingår också affärslokaler av lokal betydelse. I området får inte placeras en stor enhet eller butikskoncentration inom dagligvaruhandeln. I området får placeras högst 15 000 m²-vy specialhandel av lokal betydelse som lämpar sig för handelsområdet. Placeringen av centrumorienterad handel av lokal betydelse får inte försämra

verksamhetsförutsättningarna för handeln i centrum. I maximidimensioneringen ingår befintliga och nya affärslokaler.

Som kompletteringar i det kommersiella servicenätet fungerar de områden som har anvisats med objektsbeteckningen KM-3, till vilka hör Gammelbacka, Vårberga, Ölstens, Haiko och Hattula. I dessa områden får placeras sammanlagt högst 10 000 m²-vy detaljhandel av lokal betydelse. Dessa områdets roll är att stödja tillgången till närservice och komplettera stadens kommersiella helhet utan verksamheter av regional betydelse. Dessutom kan enskilda kommersiella tjänster placeras i bostadsområden.

3.5 Trafik och transport

Trafiknätets funktion har undersökts med hjälp av en trafikmodell, och trafikprognoser för åren 2035 och 2050 har gjorts med tanke på biltrafiken, kollektivtrafiken, gång- och cykeltrafiken ([Ramboll, 2024b](#) (endast på finska)). Prognoserna har gjorts för det nuvarande nätet och för de nya förbindelser som anvisats i delgeneralplanen och konsekvenserna av lösningarna har bedömts.

Delgeneralpanelösningen leder till bättre gång- och cykelförhållanden och till sammanhängande, säkra och tillgängliga rutter. I utkastet till delgeneralplan har tre nya broar för gång- och cykeltrafik över Borgå å anvisats samt en så kallad friluftsbro. Gång- och cykelförbindelserna till byarna ska också utvecklas: i planutkastet har man anvisat nya förbindelser i riktning mot Kerko, Illby, Ebbo, Hindhår och Emsalö.

Den kompletterande stadsstrukturen förbättrar förutsättningarna för ordnande av kollektivtrafik. Största delen av bostadsområdena är tillgängliga med kollektivtrafiken, men i framtiden behövs nya rutter i takt med tillväxten. Delgeneralplanen styr planeringen av kollektivtrafikens rutter och hållplatser funktionellt och kvalitativt.

Biltrafikens smidighet i det nuvarande trafiknätet är i huvudsak god även i framtiden. De största utmaningarna finns på broarna över ån i centrum och på motorvägsrampen som leder till Västra Mannerheimleden. De nya gatuförbindelserna i Kungsporten över motorvägen i riktning mot Estbacka och broförbindelsen Hornhattula–Järnböle (den nya norra bro) som anvisas i utkastet till delgeneralplan lindrar belastningen på broarna i centrum och på Parkgatan, Västra Mannerheimleden. Den nya östra omfartsvägen minskar trafikmängderna i synnerhet i Tarkis, men också i centrum, på Rönnvägen, i Vårberga och på

Parkgatan. Östra omfartsvägen stöder också utvecklingen av markanvändningen i trakten av Tarkis och Skaftkärr.

Parkgatan och Tolkisvägen med närmiljöer utvecklas till en trivsam mångsidig stadsmiljö. Lovisavägen i Östermalm, Werner Söderströms gata och Helsingforsvägen från Estbacka till Ernestas har i planlösningen också anvisats som huvudgator som ska utvecklas.

Områdena för anslutningsparkering är anvisade i centrum, vid Gamla Helsingforsvägen i Ensbacken, vid Parkgatan till Hornhattula samt i Drägsby i närheten av motorvägsanslutningen. I alternativet med stationen i Kungsporten har man även anvisat ett område för anslutningsparkering intill stationen.

I planen anvisas Tolkis hamn och farleden som leder dit. Den nuvarande hamnen kan byggas ut mot söder framför det expanderande industriområdet.

På plankartan har flera småbåtshamnar och -platser anvisats samt en farled fram till söder om Alexandersbron. Inga nya områden har anvisats för småbåtshamnar, men de nuvarande småbåtshamnarna kan utvecklas och byggas ut. Planlösningen motsvarar efterfrågan på båtplatser långt in i framtiden. Enligt utredningen av småbåtshamnar och båtplatser ([FCG, Finnish Consulting Group Oy. 2024](#)) kommer det behövas högst 540 nya båtplatser i centrala stadsområden fram till 2050. Behovet kan tillgodoses genom att utveckla de nuvarande småbåtshamnarna, och nya områdesreserveringar behövs inte på basis av det totala antalet båtplatser.

Trafiknätet i planlösningen har också presenterats på en bilagekarta (bilaga 4)

3.6 Östbanan och dess stationsalternativ

Östbanan förbinder Borgå med huvudstadsregionen och för med sig direkta och snabbare spårförbindelser via Kouvola, Joensuu och Kuopio till hela östra Finland.

Planlösningen gör det möjligt att förverkliga Östbanan och placera en station i Borgå. I planutkastet föreslås tre alternativa järnvägssträckningar: 1) Underjordisk bansträckning (centrum) där stationen ligger i centrum, under Borgå å och stationen har ingångar från torget och Västra åstranden, 2) underjordisk bansträckning (Parkgatan) där stationen ligger i närheten av korsningen mellan Parkgatan och Hornhattulavägen samt 3) en

ovanjordisk bansträckning där stationen ligger i Kungsporten och dessutom en närtågsstation i Hattula, i närheten av den gamla järnvägsstationen.

Markanvändningslösningarna för de underjordiska alternativen är sinsemellan likadana. I det ovanjordiska alternativet är markanvändningen i närheten av stationen något annorlunda. Östbanan Ab gör som bäst en miljökonsekvensbedömning och en preliminär utredningsplan för banan. Alternativen för järnvägssträckningarna i planutkastet baserar sig på dessa planer.

Alla alternativ omfattas av följande allmänna bestämmelser: I den mer detaljerade planeringen av stationsområdet ska tillgängligheten till stationen till fots, med cykel och kollektivtrafik samt förbindelser till anslutningsparkering säkerställas. Stationsområdet ska ha en naturlig och fungerande koppling till den omgivande stadsstrukturen och anpassa sig till stadsbilden. Reservationen för stationen är ett långsiktigt utvecklingsobjekt, vars planering ska främja mångsidig markanvändning samt förbereda sig för att samordna spårtrafik och markanvändning. Markanvändningen får inte äventyra genomförandet av tågförbindelsen och stationerna.

Alternativen för placeringen av bansträckningen och stationerna för Östbanan presenteras även på en bilagekarta (bilaga 5).

3.7 Anpassning till klimatförändringen

Planlösningen beaktar anpassningen till klimatförändringen och bevarandet av kolsänkor och kolförråd. Enligt planen ska man förbereda sig på klimatförändringens effekter, såsom perioder av torka, kraftiga regn, värmeböljor och stormar, i en mer detaljerad planering. I de allmänna bestämmelserna regleras en mer detaljerad planering också så att man i de olika stadsdelarna ska sträva efter en trädkronstäckning på minst 30 procent.

Planbestämmelserna reglerar dagvattenhanteringen. I den mer detaljerade planeringen ska man främja naturbaserade lösningar såsom infiltrering, öppna vattenfåror och fördröjning nära den plats där dagvatten har uppkommit. I grönområden kan placeras lösningar för hantering av dagvatten. I den mer detaljerade planeringen och byggande ska hanteringen av översvämningsrisker beaktas. Planen förutsätter att översvämningsvägarna utreds och att deras funktion säkerställas vid den fortsatta planeringen av markanvändningen.

3.8 Miljöstörningar

3.8.1 Buller

I delgeneralplanen har två bullerområden anvisats: Trafikbullerområdet vid riksväg 7 och Mäntsälävägen samt bullerområdet vid Munkby skjutbana. Trafikbullerområdet baserar sig på beräkningsresultaten av [bullerutredningen för Borgå 2024](#) (Sitowise, 2024) i prognossituationen 2035. Som bullerområde har avgränsats de områden där medelljudnivån under dagtid överstiger 55 dB, vilket är riktvärdet enligt statsrådets beslut (993/1992) för områden som används för boende, rekreationsområden i tätorter och i närheten av tätorter samt i områden som betjänar vård- och läroanstalter. Vid avgränsningen av bullerområdet har man också beaktat riktvärdet 50 dB nattetid, eftersom bostadsområden som ligger invid riksväg 7 har i huvudsak byggts upp innan strängare riktvärden infördes. Inga nya bostads- eller fritidsbyggnader tillåts i skjutbanans bullerområde. Andra livligt trafikerade vägar har inte anvisats separat som bullerområden, eftersom det buller de orsakar avgränsas till ett betydligt smalare område jämfört med Mäntsälävägen eller riksväg 7, som är den största källan till vägtrafikbuller i Borgå.

Den allmänna bestämmelsen i planen styr den mer detaljerade planeringen så att man vid planeringen av bullerkänsliga funktioner, såsom boende, fritidsboende samt vård- och läroanstalter, ska säkerställa att bullernivån på gårdsområdena inte överskrider de riksomfattande riktvärdena. Byggande på bullerområden förutsätter bullerbekämpningsåtgärder som säkerställer att riktvärdena underskrids. Bullernivån och riktvärdena kontrolleras i en mer detaljerad planering eller i tillståndsbehandlingen.

3.8.2 Beaktande av industriell verksamhet med risk för storolyckor

Sköldviks industriområde är Nordens största anläggningskoncentration inom oljeraffinering, där det idag också finns mycket bio- och cirkuläreconomisk verksamhet. På grund av verksamhetens karaktär lagras och används kemikalier som klassificerats som farliga i området. Dessa är förknippade med olycksrisker. Utredningen om beaktande av storolyckor i Sköldvik vid planeringen av markanvändningen har senast uppdaterats 2024 ([Gaia Consulting Oy, 2024](#) (endast på finska)). Sköldviks skyddszon 2 i enlighet med utredningen sträcker sig till planområdets sydvästra del och har anvisats på plankartan och planbestämmelser har fogats till beteckningen.

Vid en mer detaljerad planering får nya verksamheter som är utsatta för risker inte placeras i skyddszonen. Vid planering och byggande ska det säkerställas att möjligheterna att alarmera och evakuera är tillräckliga i området. Inom skyddszonen får fritidsbostadshus inte ändras till bostadshus för permanent boende. Ersättande eller mindre utvidgning av en befintlig fritidsbostad eller permanent bostad är tillåtet, om det inte ökar sårbarheten i området. I samband med ett sådant byggande ska möjligheten att lägga till nödstopp för ventilationen samt att minska luftläckage i byggnaden undersökas.

Nya stora kommersiella eller andra samlingsplatser eller affärsföretag med betydande kundströmmar får inte placeras i området. Det är möjligt att utveckla och utvidga befintliga samlingsplatser, tjänster och rekreationsområden i liten skala, om man samtidigt säkerställer tillräckliga alarm- och evakueringsmöjligheter. Det är också förbjudet att placera inkvarteringsverksamhet i skyddszonen, med undantag för säsongsbetonad inkvartering som hänför sig till verksamheten inom Sköldviks industriområde. Byggnader som är avsedda för tillfällig inkvartering ska planeras och genomföras så att närheten till industriell verksamhet med risk för storolyckor beaktas.

Sköldviks skyddszon 2 är samtidigt en så kallad konsultationszon, som inte separat har anvisats på plankartan. På området tillämpas anvisningen för konsultationszonen, enligt vilken utlåtande om områdets mer detaljerade planer ska begäras av räddningsmyndigheten och säkerhets- och kemikalieverket (Tukes).

3.8.3 Jordmån

I planlösningen förutsätts att förorenad mark och förekomster av sura sulfatjordar identifieras och beaktas i den mer detaljerade planeringen och byggandet. De förorenade markerna som man känner till har anvisats på den bilagda kartan. Förorenad jord ska iståndsättas på det sätt som användningsändamålet förutsätter.

När man bygger på området ska man beakta kraven på radonsäkert byggande. Dessutom ska man vid mer detaljerad planering och byggande främja planmässig återvinning och utnyttjande av jordmaterial för att minska miljökonsekvenserna av byggandet och främja resursvishet.

3.9 Samhällsteknik

På delgeneralplanekartan har inte grundvattentäkter, grundvattenbrunnar, räddningsstationer, elstationer eller energiverk anvisats särskilt. I planlösningen placeras dessa funktioner i bostadsområden, områden som anvisats som arbetsplats- eller serviceområden eller på olika grönområden. I en mer detaljerad planering ska dessa funktioner, som är viktiga med tanke på samhällets funktion, beaktas och tillräckliga områden reserveras för dem. I en mer detaljerad planering ska man förbereda sig på att en ny räddningsstation öster om Borgå å behövs i trakten av Vårberga-Östermalm i och med befolkningsökningen.

En stor del av det nya byggandet sker inom Borgå vattens nuvarande verksamhetsområde och vatten- och avloppsnätet, vilket stöder en effektiv användning av infrastrukturen. Vattenförsörjningen i Borgå baserar sig på användning av grundvatten och konstgjort grundvatten av god kvalitet. Borgå vatten har uppskattat att råvattenkällorna är tillräckliga för ökningen av befolkningsmängden och antalet arbetsplatser enligt utkastet till delgeneralplan. På beställning av Borgå stad färdigställdes 2025 en skyddsplan för Borgås klassificerade grundvattenområden ([AFRY 2025](#) (endast på finska)). Skyddet av grundvattnet kan främjas genom planering av markanvändningen. De grundvattenområden som finns på planområdet har anvisats på plankartan och till dem har fogats planbestämmelser som främjar skyddet av grundvattnet. Nya grundvattenbrunnar som behövs kan byggas till exempel på områden som i delgeneralplanen anvisats som grönområden eller bostadsområden.

Avloppsvattenreningsverkets område på Hermansö har på plankartan anvisats som område för samhällsteknisk service. Domargårds avfallscentral har anvisats som ett område för avfallshantering (EJ). Domargårds avfallscentralens verksamhet omfattar bland annat omlastning och mellanlagring av avfallsmaterial, sortering och krossning av avfallsmaterial, kompostering av räfsavfall, sållning av jordmaterial och slutförvaring av avfall. Slutförvaringskapaciteten vid Domargårds avfallscentral kommer att ta slut inom några år, men övriga verksamheter i området kommer att finnas kvar långt in i framtiden.

Behovet av el inom och utanför delgeneralplaneområdet ökar. Det finns ett behov av att förnya kraftledningar och även bygga helt nya linjer. Nuvarande 110 kV kraftledningslinjerna löper mitt i stadsstrukturen, området som de kräver är brett och de orsakar betydande olägenheter för utvecklingen av markanvändningen samt för kultur- och

naturmiljön. På delgeneralplanekartan har Hattula-Tolkis och Hattula-Sannäs kraftledningslinje anvisats med följande bestämmelse: "Befintlig kraftledning som i samband med förnyelsen ska flyttas och anpassas till samhällsstrukturen ovan jord eller under jord så att den inte försvårar byggandet av boende, service och arbetsplatsområden." På bild 10 visas en preliminärt undersökt alternativt läge för Hattula-Tolkis kraftledningslinje, men i den närmare planeringen ska utredningarna om kraftledningslinjen fortsätta. Askola-Borgå nya kraftledningslinje har anvisats på plankartan med hjälp av en pil för behov av förbindelse, och behovet av förbindelse följer den planerade underjordiska placeringen av kraftledningslinjen vid Mörskomvägen.

Borgå Elnät Ab ansvarar för områdets eldistributionsnät. Fingrid Abp och Borgå Elnät Ab har kraftledningar och elstationer i området. Borgå Energi Ab producerar fjärrvärme till området. Det förnybara bränslets andel av fjärrvärmeproduktionen är redan över 95 procent och bolagets mål är en produktion som helt baserar sig på förnybara bränslen. I Tolkis biokraftverk används kraftvärme, som är betydligt effektivare än separat produktion av el och värme. På delgeneralplanekartan har varken elstationer eller energiproducerande anläggningar anvisats.

I en mer detaljerad planering ska energieffektiviteten främjas. När det gäller placering av verksamheter och byggnader och forskning om regionala energilösningar bör energieffektiva, utsläppssnåla och förnybara energilösningar utredas.

Områden för solkraftverk av industriell storlek anvisas inte inom planområdet. Enligt en utredning om solkraftverk ([Utredning om solkraftverkens möjligheter och konsekvenser för markanvändningen](#), Ramboll, 2024a) hittades inom planområdet inga lämpliga områden för solkraftverken bland annat på grund av tät bebyggelse, värdefull kulturmiljö, värdefulla landskapsområden och naturmiljö. Som ett resultat av utredningen godkände stadsutvecklingsnämnden 17.12.2024 följande centrala principer som anvisningar för placeringen av solkraftverk som är större än 15 hektar, då delgeneralplaner, detaljplaner och andra planer och lösningar bereds för beslut:

- Områden som är betydelsefulla för naturen eller som definieras som värdefulla landskapsområden eller kulturmiljöområden lämpar sig inte som placeringsplatser för solkraftverk.

- Minst 200 meters avstånd till bostads- och fritidshus samt Natura- och naturskyddsområden, och minst 500 meters skyddszon till värdefulla landskapsområden.
- I Borgå ska solkraftverk inte placeras på grundvattenområden.
- Enhetliga stora skogsområden eller skogsområden med särskilda miljövärden lämpar sig inte som placeringsplatser för solkraftverk.
- Placering i skogsområden bör i regel undvikas.
- Högst två kilometers avstånd till elnätet.

Planområdet lämpar sig inte för vindkraftsproduktion bland annat på grund av tät bebyggelse, trafiknät och värdefull naturmiljö och kulturmiljö, och i planen anvisas inte områden för vindkraft.

Den väderberoende elproduktionen i Finland har vuxit snabbt och i och med det har det uppstått olika lagringstekniker och lagringsbehov. El kan lagras i till exempel elbatterier även i stor skala. Värme kan lagras i till exempel vattenmassa, sand eller jord. I delgeneralplanen har inga områdesreserveringar anvisats för energilager. Placeringen av lagringskonstruktionerna avgörs vid en mer detaljerad planering. Batterilagren kan medföra en betydande risk för förorening av grundvattnet vid störningar och olyckor. I delgeneralplanen finns bestämmelser om skydd av grundvattenområden. Batterilager i industriell skala med en storlek om minst en container ska inte placeras i grundvattenområdet, och på så sätt undviks risken för förorenande av grundvatten i grundvattenområdet.

På delgeneralplanekartan har inga befintliga gasledningar anvisats. Gasledningens stamledning visas på bild 10. I gasnätet kan naturgas eller biogas överföras. Gasledningarna ska beaktas i den mer detaljerade planeringen. Byggande och annan verksamhet i närheten av naturgasledningarna är begränsad i enlighet med förordning 551/2009.

På delgeneralplanekartan har sex möjliga snötippningsplatser anvisats på olika håll i stadstätorten (ET-1). Områdenas läge är riktgivande och placeringarna preciseras i den mer detaljerade planeringen i samband med utredningar och tillståndprocesser.

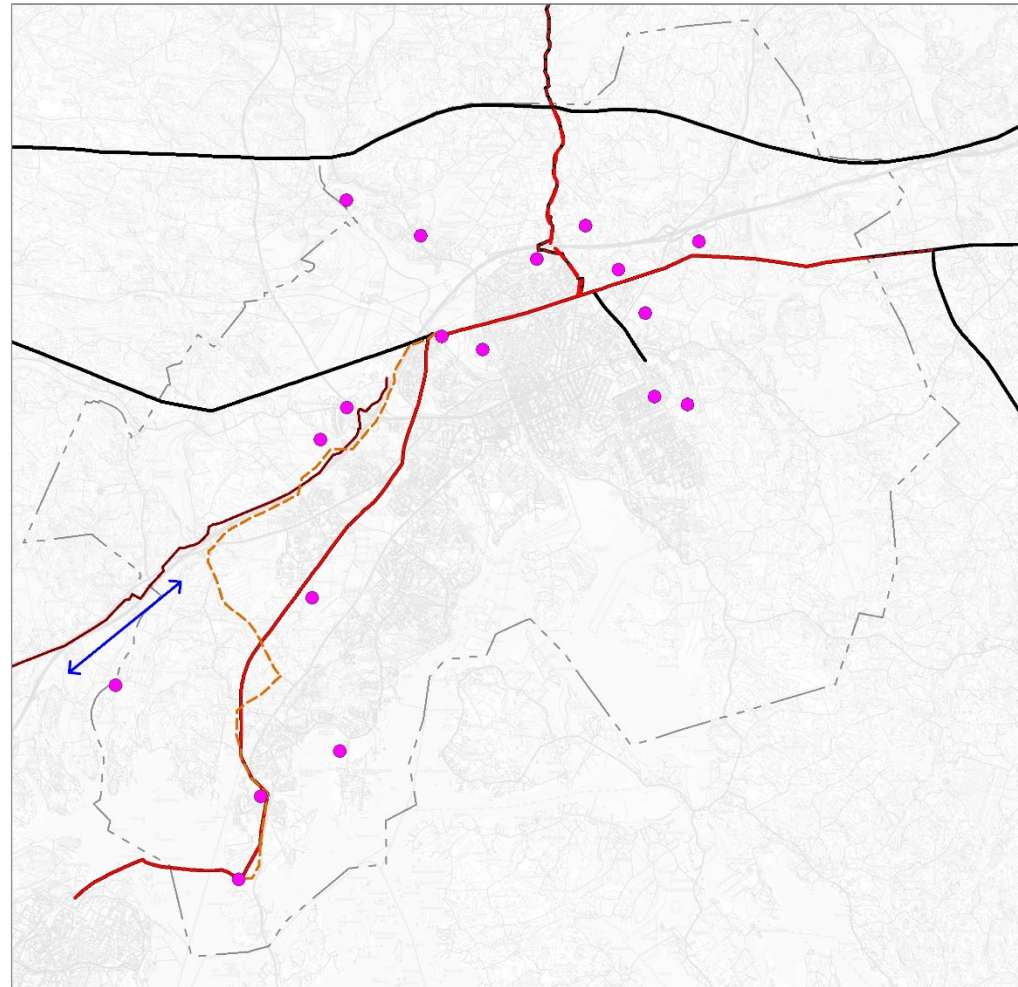


Bild 1. Bilden visar befintliga kraftledningar (med svart) och kraftlinjer som ska utvecklas (med rött). På den orangea linjen har man preliminärt presenterat ett undersökt alternativt läge för Hattula-Tolkis kraftledningslinje. Med den röda linjen har behovet av en ny Askola-Borgå kraftledning påvisats. Stomlinjen i gasledningen är markerad med en brun linje. På lång sikt bör man också förbereda sig på en stamvattenledning mellan Helsingfors och Borgå (blå pil). Olika objekt för samhällstekniskt underhåll visas på bilden med lila punkter.

4 Delgeneralpanelösningens förhållande till de större målen

4.1 Lagen om områdesanvändning

Lagen om områdesanvändning (fram till 1.1.2025 markanvändnings- och bygglagen, MarkByggl) styr beredningen av generalplanen både i fråga om planläggningsprocessen och planens innehåll. Lagen om områdesanvändning reformeras för närvarande.

Det finländska planeringssystemet är hierarkiskt och preciserande. Därför förutsätter lagen om områdesanvändning (32 §) att landskapsplanen tjänar som ledning vid utarbetande av generalplanen. Närmare innehållskrav som ställs på generalplanen är enligt 39 § i lagen om områdesanvändning: att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar, att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas, att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas, att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt, att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö, att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv, att miljöolägenheterna minskas, att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation. Dessa omständigheter ska utredas och beaktas i den utsträckning som generalplanens styrmål och noggrannhet förutsätter det. Dessutom förutsätter lagen att generalplanen inte orsakar markägare eller andra rättsinnehavare oskäliga olägenheter.

Med hjälp av fyra olika strukturmodeller undersökte man i beredningen av planen framtida utvecklingsförlopp och identifierade samtidigt möjligheter, risker och osäkerhetsfaktorer som är förknippade med stadens utveckling, förändringar i samhällsstrukturen, markanvändningen och trafikinätet. Via strukturmodellskedet kom man fram till en lösning som förenar styrkorna i de två bästa modellerna och främjar samhällsstrukturens funktion och förenhetligande. Planlösningen som upprättas utgående från strukturmodellen baserar sig på den befintliga strukturen, som kompletteras och förtätas. Områdesreserveringarna i delgeneralplanen gör det möjligt att erbjuda mångsidiga boendalternativ för olika livssituationer i en särpräglad Borgåmiljö.

Planen främjar hållbara färdssätt, förbättrar gång- och cykelförhållandena samt förutsättningarna för att ordna busstrafik. I planlösningen förbereder man sig också för Östbanan. Rörlighet och trafik har utretts i stor utsträckning med olika utredningar. För gatunätet föreslås förbättringar som främjar trafikinätets funktion.

För att trygga områdets livskraft och därigenom regionens tillväxt har det i delgeneralplanen anvisats tillräckligt med områdesreserveringar för arbetsplatsbyggande. Kommersiella tjänster kan nås med hållbara färdssätt. Möjligheten att förtäta och komplettera de nuvarande boendeyrådena stöder också bevarandet och utvecklingen av närservicen.

Delgeneralpanelösningen för de centrala områdena baserar sig på omfattande utredningsmaterial om bland annat naturmiljön, den byggda miljön och landskapsutredningar. Planlösningen beaktar områdets natur- och kulturmiljö samt landskapets värden och främjar värnandet om dem. Minskningen av miljöolägenheterna, till exempel buller och förorenade markområden, har beaktats i planlösningen. I planlösningen har särskild uppmärksamhet fästs vid rekreationsområdenas tillgänglighet, kvalitet och antal.

I lagen om områdesanvändning bestäms också om hur generalplanen ska läggas fram. Enligt lagen (40 §) ska generalplanen utarbetas i ett nationellt interoperabelt datamodellformat. Den datamodellformiga planen består av planobjekt och planbestämmelser som uppfyller ett standardformat. Därför används i utkastet till delgeneralplan för de centrala områdena i Borgå planbestämmelser enligt miljöministeriets förordning (393/2025) och deras framställningssätt. I enlighet med lagen om områdesanvändning (40 §) presenteras planobjekten och -bestämmelserna på en karta i nationellt standardformat och vid behov som en separat handling. Lagen om områdesanvändning (40 a §) förutsätter också att generalplanen åtföljs av en beskrivning där den information som behövs för att bedöma planens mål, olika alternativ och deras konsekvenser samt grunderna för lösningarna presenteras.

I fråga om processen förutsätter lagen om områdesanvändning (62 §) att planförfarandet ordnas så att intressenterna har möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma planens konsekvenser samt uttala sin åsikt och i förslagsskedet sina anmärkningar (65 §). I fråga om växelverkanförfarandena har det utarbetats en särskild [plan för deltagande och bedömning](#) som förutsätts i lagen.

4.2 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Syftet med de riksomfattande målen för områdesanvändningen är att främja tillgodoseendet av områdesanvändningens och regionstrukturens nationella och internationella behov. Statsrådet godkände de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017. Vid planering på landskapsnivå ska de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas så att möjligheterna att uppnå dem främjas (lagen om områdesanvändning 24 §). De riksomfattande målen för områdesanvändningen består av fem helheter, som alla är väsentliga med tanke på delgeneralplanen för de centrala områdena i Borgå: **1) Fungerande samhällen och hållbara färdssätt, 2) ett effektivt trafiksystem, 3) en sund och trygg livsmiljö, 4) en livskraftig natur- och kulturmiljö samt**

naturtillgångar och 5) en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

I delgeneralplanen för de centrala områdena i Borgå har de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktats i planens helhetslösning. Planen främjar en enhetlig samhällsstruktur, hållbara färdssätt och livsmiljöns kvalitet samt stöder tillgången till näringar och tjänster för olika befolkningsgrupper. Planlösningen baserar sig på den befintliga strukturen och stöder en koldioxidsnål samhällsutveckling. Trafiksystemets funktion och samordningen av de olika trafikformerna har beaktats, och i planen förbereder man sig också på banförbindelser av nationell betydelse.

I planen har man beaktat förutsättningarna för en sund och trygg livsmiljö, såsom hantering av buller- och olycksrisker samt beredskap för klimatförändringen. Natur- och kulturmiljövärdena, de ekologiska förbindelserna och en hållbar användning av naturresurserna är tryggade i planens struktur och bestämmelser. Planen stöder förutsättningarna för förnybar energi och cirkulär ekonomi samt verksamhetsförutsättningarna för nätverk som är viktiga med tanke på den nationella energiförsörjningen.

4.3 Landskapsplan

I Nyland gäller flera landskapsplaner som tillsammans bildar helheten Nylandsplanen 2050. I Borgåregionen styrs generalplanläggningen av etapplandskapsplanen för Östra Nyland. Våren 2024 inledde Nylands förbund en ny etapplandskapsplan, den så kallade VISION-planen, som fokuserar på markanvändningsbehoven för en grön och ren omställning och kompletterar den nuvarande planhelheten.

Landskapsplanens planeringsbestämmelser och planlösning har beaktats vid utarbetandet av delgeneralplanen.

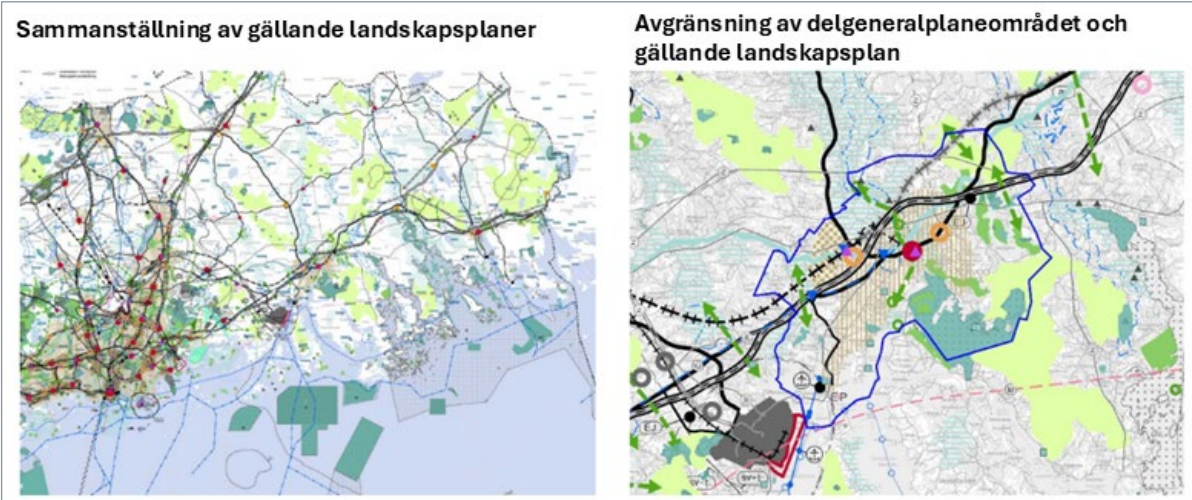


Bild 2. Landskapsplanens situation. Källa: Nylands förbund, [Karttjänst](#).

Landskapsplanens förhållande till planlösningarna har bedömts redan från och med strukturmodellskedet ([FCG, 2022a](#)). Strukturmodellalternativen granskades i förhållande till landskapsplanens mål om hållbar styrning av tillväxten, trafiknätet, kollektivtrafiken och den lätta trafiken. De bästa alternativen bedömdes vara Två stationer – en stad och Nya grannar, och valdes som grund för en målinriktad strukturmodell. Denna strukturmodell ligger till grund för planutkastet. I det följande går vi igenom planutkastets förhållande till landskapsplanen.

LANDSKAPSPLANENS ALLMÄNNA PLANBESTÄMMELSER I RELATION TILL STRUKTURMODELLERNA	Uppblomstring av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Hållbar styrning av tillväxten	+/-	+	+	-
trafiknätverk	+	+	+	-
Kollektivtrafik	+	+	+	-
Gång och cykel	+	+	+	-

Bild 3. Landskapsplanens mål i förhållande till strukturmodellerna (FCG, 2022a).

4.3.1 Tätorter, näringar och handel

I landskapsplanen betonas en klimattålig samhällsstruktur där tillväxten styrs till centrum och utvecklingszoner. Tätorterna ska utvecklas som täta och mångsidiga helheter med stöd av kollektivtrafik, gång och cykling. Borgå centrum ska utvecklas som en koncentration av tjänster, arbetsplatser och boende, och stora detaljhandelsenheter av regional betydelse kan placeras i området. I planeringen av centrum ska man betona

förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling, rekreationsförbindelser, dagvattenhantering och beredskap för extrema väderfenomen.

Delgeneralpanelösningen förverkligar landskapsplanens mål att styra tillväxten på ett klimatomålig hållbart sätt och med stöd av den befintliga samhällsstrukturen. Boendet och arbetsplatserna placeras inom utvecklingszonen för tätortsfunktioner som anvisats i landskapsplanen preciserade med delgeneralplanens noggrannhet. Tätortens utveckling baserar sig på komplettering och mångsidig markanvändning, vars mer detaljerade planering förutsätter att ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet beaktas. Byggandet utanför centrumområdet sker också i den befintliga samhällsstrukturen eller i dess omedelbara anslutning.

I planutkastet finns en allmän bestämmelse om främjande av hållbara färdssätt som gäller planering och utveckling av hela området. Planbestämmelserna betonar tillgängligheten till gång, cykling och tjänster för olika användargrupper samt styr beaktandet av rekreationsförbindelser och hantering av dagvatten. Man förbereder sig på klimatförändringens konsekvenser, såsom kraftiga regn, värmeböljor och översvämningsskador, med bestämmelser som styr planeringen.

Landskapsplanen styr placeringen av en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse och i landskapsplanen har också de nedre gränserna för storleken på en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse fastställts. Delgeneralplanens lösning för handeln följer landskapsplanen. I utredningen om handels servicenät (WSP, [2023a](#), [2025](#)) har man utrett kalkylerna över handels regionala betydelse. De nedre gränserna för detaljhandeln av regional betydelse har granskats separat inom dagligvaruhandeln och specialhandeln, eftersom deras influensområden är olika i Borgå. På så sätt har man fått en noggrannare utgångspunkt än landskapsplanen för planeringen av den lokala detaljhandeln.

4.3.2 Trafikförbindelser

I landskapsplanen ingår riksväg 7, som är av betydelse för hela landet, samt landsvägarna Lv170, Sv55, Lv1543 och Lv1541, som är av betydelse för landskapet och regionen. Bytesplatser för kollektivtrafiken har i landskapsplanen anvisats till stadens centrum och Östbanans stationsområde i Kungsporten. Anslutningsparkering har anvisats vid Parkgatan, i Drägsby och vid Östbanans stationsområde i Kungsporten.

Banförbindelserna från huvudbanan till Borgå, österut och mot centrum har märkts ut som riktgivande linjer, och i planeringen av dem ska miljövärdena och minimering av bullerolägenheterna beaktas. Tolkis hamn och dess fartygsled har anvisats i landskapsplanen.

Planlösningen preciserar och kompletterar landskapsplanens väg- och gatunät samt anvisar platserna för anslutningsparkering. I delgeneralplanen förbereder man sig för Östbanan och i planutkastet föreslås tre alternativa bansträckningar: en ovanjordisk bansträckning mot Kungsporten samt två underjordiska bansträckningar mot Parkgatan och centrum. Bansträckningsalternativen baserar sig på Östbanan Ab:s miljökonsekvensbedömningar och preliminära utredningsplaner.

I planen anvisas Tolkis hamn och farled enligt landskapsplanen. Delgeneralpanelösningen preciserar hamnens planbeteckning i landskapsplanen med en områdesreservering i Tolkis. Småbåtshamnarna, farlederna och behoven att utveckla båtplatserna har anpassats till efterfrågan på lång sikt.

Bullerområdena för riksväg 7 och Mäntsälavägen har avgränsats i planen på basis av en uppdaterad bullerutredning. Vid avgränsningen av bullerområdena har man beaktat nationella riktvärden såväl dagtid som nattetid. Den allmänna bestämmelsen i planen styr den mer detaljerade planeringen så att verksamheter som är känsliga för buller inte placeras på områden där riktvärdena överskrids utan bullerbekämpningsåtgärder.

4.3.3 Miljöns resurser och dragningskraft

Landskapsplanen förutsätter att områdenas natur-, landskaps- och kulturmiljövärden tryggas i den detaljerade planeringen genom att man utnyttjar aktuell information om värdefulla objekt. Omfattande natur- och kulturlandskapsområden ska bevaras för klimatskyddet, näringarna och rekreationen, och man ska undvika att splittra obebyggda områden. Natura-området vid Borgå åmynning–Stensböle ska skyddas enligt naturvårdslagen, med beaktande också av de övriga projektens samverkande konsekvenser. Dessutom ska vattenskydd och förbättrande av vattendragens ekologiska tillstånd främjas i planeringen.

Landskapsplanens grönområdeshelhet består av skogsbruksområden, rekreations- och skyddsområden samt grönförbindelser. De ekologiskt viktiga skogsbruksområdena, såsom Stensböle och Munkby, ska bevaras enhetliga. Rekreationsområden på över 50

hektar, såsom Kråkö och Veckjärvi, samt mindre objektområden ska reserveras för allmän rekreation och friluftsliv. Vid planeringen av dessa områden ska tillgänglighet, tjänster, miljövärden och ett ekologiskt nätverk tryggas. Behovet av gröna förbindelser, såsom i Drägsby och mellan Munkby och Veckjärvi, ska planeras för att stöda arternas rörlighet och rekreattionsförbindelser. Geologiskt värdefulla områden, såsom Jerusalemberget, måste skyddas som objekt med betydande landskaps- och naturvärden.

Landskapsplanen anger också områden som är viktiga med tanke på kulturmiljön och landskapet, och vars värden måste tryggas i en mer detaljerad planering. Till dessa hör nationellt och på landskapsnivå betydelsefulla landskaps- och kulturobjekt, såsom Gamla stan i Borgå, Borgå ådal, Svartsådal, Hammars bostadsområde, Haiko gård och Edelfelts kulturlandskap, Gammelbacka, Tolkis industrimiljö, Stora Strandvägen samt Stensböle gård. Vid planeringen av dessa områden måste man säkerställa att kultur- och naturarvets värden inte äventyras, utan att de förblir en del av regionens utveckling.

Planlösningen svarar mot dessa mål genom att anvisa grönområden, skyddsområden och kulturmiljöer i enlighet med riktlinjerna i landskapsplanen. Bevarandet av natur- och landskapsvärden styrs genom planbestämmelser som tryggar kontinuiteten i det ekologiska nätverket, enhetligheten i grönområdena och särdragen hos värdefulla objekt. I fråga om kulturmiljöer har alla objekt som anvisats i landskapsplanen identifierats i planen, och i planeringen av dem förutsätts att värdet faktorer beaktas, att behovet av skydd utreds och att områdets utveckling samordnas.

4.3.4 Teknisk försörjning, energi och miljöolägenheter

I landskapsplanen förutsätts att man i den detaljerade planeringen främjar ett klimattåligt energisystem, produktion av förnybar energi, cirkulär ekonomi och bioekonomi samt utnyttjande av spillvärme. Produktionsområdena för solenergi ska placeras i närheten av samhällsstrukturen och elnätet med beaktande av miljövärdena. Områden med cirkulär ekonomi ska placeras på tillräckligt avstånd från bebyggelsen.

Planlösningen svarar mot dessa mål genom att anvisa ett område för cirkulär ekonomi (EJK-1) norr om motorvägen, öster om Mörskomvägen, tillräckligt långt från bebyggelsen. Områdets användningsändamål är begränsat till hantering och lagring av markbyggnadsmaterial. Avgränsningen av centralen för avfall och cirkulär ekonomi har

preciserats i planutkastet för Domargårdsområdet i enlighet med landskapsplanen. Det anvisas inga områden för solkraftverk i industriell storleksklass till planområdet, eftersom lämpliga områden på grund av miljöns egenskaper inte hittades i planområdet.

I landskapsplanen har anvisats de befintliga kraftledningarna på 110 kV och 400 kV, Askola-Borgå kraftledning med riktgivande linjedragning, Gasums högtrycks naturgasledning och Helsingfors-Borgå överföringsvattenledning samt grundvattenområden.

I delgeneralpanelösningen har dessa beaktats. Kraftledningar och grundvattenområden har anvisats på plankartan och till dem har man fogat planbestämmelser. Placeringen av naturgasledningen och vattenledningarna samt det eventuella behovet av en långsiktig överföringsledning till Helsingfors-Borgå har beaktats i planeringen, men de har inte anvisats på plankartan. I planbestämmelserna förutsätts identifiering och istandsättning av förorenad mark och sur sulfatjord på det sätt som användningsändamålet förutsätter. I planen styrs dessutom radonsäkert byggande på grundvattenområden och andra riskområden.

I landskapsplanen förutsätts att de anläggningar och magasin som medför risk för storo- lyckor beaktas i den detaljerade planeringen på basis av aktuell myndighetsinformation. Dessutom betonas placeringen av bullerkänsliga funktioner, tekniska lösningar för att förhindra störningar samt tillräckliga skyddsavstånd. Planlösningen motsvarar dessa mål genom att anvisa Sköldviks skyddszon (skyddszon 2), och till skyddszonen har fogats behövliga planbestämmelser. Dessutom har Munkby skjutbana och dess bullerområde beaktats i plankartan och bestämmelserna.

4.4 Borgå stadsstrategi

Stadsstrategin ger en riktning åt stadens utveckling och en syn på hur staden ska se ut i framtiden. Stadsstrategin 2022–2025 Drömmarnas Borgå 2025 – Möjligheternas stad satte upp utgångspunkter (vision och värderingar) och utvecklingsmål för delgeneralplanen. I delgeneralplanen för de centrala stadsområdena granskas dock markanvändningen med ett längre tidsperspektiv: hur kommer Borgå stadsliknande område att utvecklas under de kommande 30 åren?

Planlösningens förhållande till målen i stadsstrategin bedömdes redan i strukturmodells- kedet ([FCG, 2022a](#), s. 65–66). Strukturmodeller Två stationer – en stad och Nya grannar

svarade bäst på bedömningskriterierna för teman i Borgå stadsstrategi. Dessa strukturmodeller valdes vidare och utgjorde en målinriktad strukturmodell som grund för planutkastet.

STRUKTURMODELLERNA I RELATION TILL TEMAN I STADSSTRATEGIN	Uppblomstring av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Den populäraste hemstaden	+	+	+	-
Bäst också i vardagen	+	+	+	-
Pulserande stadsliv	+/-	+	+	-
Klimatinsatsernas stad	+/-	+	+	-

Bild 4. Teman i Borgå stadsstrategi i förhållande till strukturmodellerna (FCG, 2022a).

Borgås stadsstrategi håller för närvarande på att uppdateras. Målet är att den nya strategin ska godkännas av fullmäktige i början av 2026. I fortsättningen är det väsentligt med tanke på planeringsarbetet att delgeneralplanen för de centrala stadsområdena och målen i den nya strategin samordnas. [Du kan bekanta dig med stadens strategi, strategiarbete och deltagande i det närmare på stadens webbplats.](#)

5 Konsekvenserna av delgeneralplanen

Enligt 9 § i lagen om områdesanvändning ska planen grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.

När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive de samhällsekonomiska, sociala och kulturella konsekvenserna, samt övriga konsekvenser av planen och av undersökta alternativ utredas i behövlig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område där planen kan tänkas ha väsentliga konsekvenser.

Enligt 1 § i Markanvändnings- och byggförordningen beaktas tidigare gjorda utredningar samt andra omständigheter som inverkar på behovet av utredningar. Utredningarna ska innehålla tillräckliga uppgifter för att det ska vara möjligt att bedöma vilka betydande direkta och indirekta konsekvenser genomförandet av planen har för: 1) människors levnadsförhållanden och livsmiljö, 2) marken och berggrunden, vattnet, luften och klimatet, 3) växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna, 4) region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi och trafiken, 5) stadsbilden, landskapet,

kulturarvet och den byggda miljön, 6) utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.

Konsekvensbedömningen av planutkastet baserar sig på utredningar och konsekvensbedömningar som gjorts för planen. Konsekvenserna bedöms i förhållande till de mål som ställts upp för planen. Planutkastet läggs fram till påseende och bedöms av intressenterna. Konsekvensbedömningen kompletteras i förslagsskedet.

5.1 Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och livsmiljö

Planlösningen stöder Borgås tillväxt och livsmiljöns kvalitet genom att styra byggandet i anslutning till befintlig infrastruktur och tjänster. Planlösningen grundar sig på en bred växelverkan och därigenom på en strävan att förstå vilka saker, platser och värderingar som är mest väsentliga att värna om och utveckla i människornas livsmiljö i Borgås centrala stadsområde ([Borgå stad, 2021a](#), [2023a](#)).

Befolkningens placering stöder förutsättningarna för utveckling av de kommersiella tjänsterna i centrum, vilket förbättrar vardagen för både centruminvånarna och de Borgåbor som utträttar ärenden i centrum. De positiva effekterna sträcker sig delvis också till andra delar av östra Nyland. Ett allt mer utvidgat och tätare centrum jämte mångsidiga tjänster gör det möjligt att uträtta ärenden både till fots och genom att cykla dit.

Befolkningen är huvudsakligen placerad nära centrala arbetsplatsområden och områden med god tillgänglighet med personbil, men också med kollektivtrafik och lätt trafik. Daghemmen och skolorna finns nära, och fördelningen av befolkningstillväxten på olika håll i tätorten stöder bevarandet av närservicen.

Genomförandet av planlösningen utnyttjar i huvudsak det befintliga infrastruktur- och servicenätet, vilket är planekonomiskt fördelaktigt. Nya betydande gatuförbindelser är den östra omfartsvägen samt förbindelserna från Kungsporten till Helsingforsvägen mot Gammelbacka samt den norra nya broförbindelsen mellan Hornhattula och Järnböle. Vattenförsörjningsnätens kapacitet och nätverkets ålder är en utmaning, men den allt tätare samhällsstrukturen är också ekonomisk med tanke på grundförbättringen av det åldrande nätverket. Befolkningsutvecklingen i de olika regionerna är inte alltid jämn, och enskilda skolors kapacitet kan bli en utmaning. Det behövs fler daghem.

Lösningen gör det möjligt att utveckla rutterna för kollektivtrafik, gång och cykling samt att bevara och utveckla befintliga offentliga och kommersiella tjänster. Det besparar dessutom grönområden från att bebyggas. Planutkastet beaktar också förändringen i befolkningens åldersstruktur: korta avstånd, goda förbindelser för kollektivtrafiken och den lätta trafiken samt utvecklingen av närservicen stöder den åldrande befolkningens behov.

Kompletteringsbyggandet gör boendet tätare och mångsidigare, i synnerhet i närheten av centrum. Att komplettera egnahemsområdena och tillåta sidobostäder stöder olika generationers boende på samma tomt. Genomförandet baserar sig på tomtägarens frivillighet, vilket gör att det kan ske stegvis och delvis vara osäkert.

Grön- och rekreationsområden som är viktiga för invånarna har beaktats i planlösningen, och i den fortsatta planeringen förutsätts att tillgängligheten till dem förbättras. Planen främjar också utvecklingen av en ny omfattande rekreationsområdeshelhet i Veckjärvis och Tjäruträskets omgivning. Åstrandens ”vardagsrum” utvidgas både söderut och norrut, och man kan ta sig över ån från flera ställen till fots och med cykel.

INVÅNARNAS VARDAG OCH LIVSFÖRHÅLLANDEN, TJÄNSTER OCH UTVECKLINGEN AV CENTRUM	Uppblomstning av Kungsporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Förutsättningar för utveckling av kommersiella tjänster i strukturmodellen	+	+	+	-
Förutsättningar för utvecklingen av kommersiella tjänster i Borgå centrum	-	+	+/-	-
Centrums funktionella utveckling	-	+	+	-
Attraktivitet som plats för ny affärsverksamhet	+	+	+	+/-
Tillgängligheten av kommersiella tjänster	+	+	+	+/-
Tillgängligheten av offentliga tjänster	+/-	+	+	-
Tillgängligheten av grön- och rekreationsområden	-	+/-	+	+
Strukturmodellernas områdenas tillgänglighet med lätt och kollektivtrafik	+	+	+	-
Svarar på förändringarna i åldersstrukturen	+	+	+	-
Positiva effekter utsträcker sig till hela Borgå och delvis till hela Östra Nyland	+	+	+	-

Bild 5. Strukturmodellernas inverkan på invånarnas vardag och levnadsförhållanden, service och utvecklingen av centrum ([FCG, 2022a](#)).

5.2 Konsekvenserna för jord- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet

Planlösningen bygger till stor del på utveckling av redan bebyggda områden, vilket minskar konsekvenserna för jord- och berggrunden. Kompletteringsbyggandet baserar sig på befintlig infrastruktur och förutsätter inte att nya områden öppnas till exempel på åkrar eller i skogsområden. Om det inte går att komplettera och förtäta egnahemsområdena behövs nya områden som anvisats i delgeneralplanen, bland annat i Skaftskär. Dessa områden har anvisats för bebyggelse redan i delgeneralplanen från 2004.

När det gäller klimatkonsekvenserna stöder planen en koldioxidsnål, tät samhällsstruktur och styr tillväxten till kollektivtrafiken och den lätta trafiken. Östbanan skulle möjliggöra spårtrafik, vilket skulle minska utsläppen från trafiken. Närservicens tillgänglighet gör gång och cykling mer lockande, vilket stöder begränsningen av klimatförändringen och anpassningen till den. Förtätningen av centrum innebär delvis rivning och nybygge, vilket i viss mån orsakar utsläpp, men som helhet minskar lösningen utsläppen från trafiken och stöder bevarandet av kolsänkorna. Målet på minst 30 procent täckning av trädkronor och kontinuiteten i grönområdena stöder bevarandet av kolsänkorna.

Planlösningen har granskats med Finlands miljöcentrals verktyg Hiilikartta ([SYKE, 2022](#) (endast på finska); bild 15). På basis av kolkartan utgörs de skadligaste konsekvenserna på såväl jordmånens som vegetationens kolförråd i nya byggområden som breder ut sig på skogliga områden, till exempel i bostadsområden som eventuellt byggs ut vid östra omfartsvägen samt i områden för näringsverksamhet. Behovet av att bygga nya bostadsområden är beroende av hur kompletteringsbyggandet lyckas. Även kompletteringsbyggandet minskar kolförråden i både mark och vegetation, men inte lika mycket som nya byggområden. Planlösningen är mindre skadlig för kolsänkor och kolförråd jämfört med de andra markanvändningsalternativen som undersöktes i strukturmodellskedet och som innebär att byggande spreds till nya områden ([FCG, 2022a](#)).

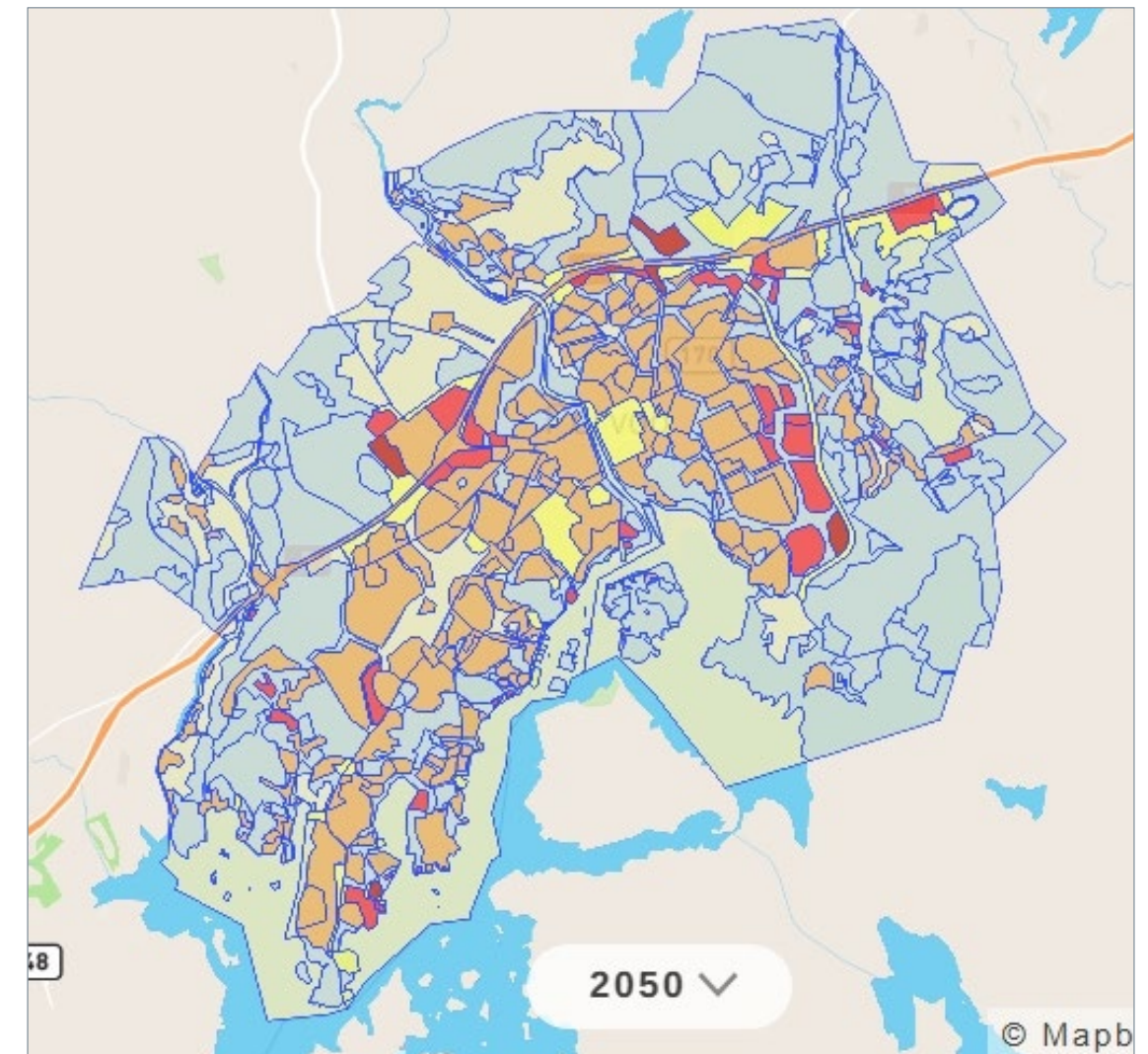


Bild 6. Utdrag ur en bedömning av förändringar i kolförråd och kolsänkor gjord med Finlands miljöcentrals verktyg Hiilikartta. De mest skadliga konsekvenserna förekommer i de områden som visas med röd färg på bilden.

Trafikens CO₂-utsläppskonsekvenser har utvärderats på basis av enhetsvärdena för de olika färdssätten och trafikmodellens prestationsuppgifter ([Ramboll, 2024b](#) (endast på finska)). Bedömningen baserar sig på trafikprognoser för både 2035 och 2050, där man har granskat hur olika markanvändnings- och spårlösningar påverkar fordonstrafikens volym, färdssättsfördelning och utsläpp. I etapp 1 (2035) minskar planen koldioxidutsläppen från trafiken jämfört med jämförelsesituationen (nuvarande nätet), där de nya lösningarna för den lätta trafiken och biltrafiken som ingår i delgeneralplanen inte genomförs. Detta beror i synnerhet på att resorna förkortas, efterfrågan på kollektivtrafiken

stärks och gatunätet förbättras, vars sammanlagda konsekvenser minskar antalet fordonskilometer samt minskar stopp och accelerationer i trafiken. Enligt prognosen minskar utsläppen med flera hundra ton per år beroende på om alla åtgärder för utveckling av gatunätet som hör till etappen genomförs.

I en granskning som sträcker sig fram till 2050 är klimatkonsekvenserna i hög grad beroende av om Östbanan förverkligas och var stationen placeras. Stationen som placeras i centrum producerar det mest utsläppssnåla trafiksystemet, eftersom den förkortar anslutningsavstånden och ökar kollektivtrafikens andel av färdvägarna. Om stationen skulle placeras i Kungälv eller i stadsstrukturen skulle det förutom i Kungälv även bildas en närtågsstation i Hattula, vilket skulle öka fordonstrafiken något och det skulle öka utsläppen jämfört med alternativet där stationen placeras i centrum. En mer omfattande utveckling av vägnätet minskar dock också de långsiktiga utsläppen genom att göra trafiken smidigare och förkorta köravstånden i synnerhet i närheten av stadens infarter och åren.

Bättre gång- och cykelförhållanden samt bättre tillgänglighet till närservice ökar användningen av hållbara färdvägar. Även möjliggörandet av spårtrafiken överför en del av trafiken från personbilar till kollektivtrafiken, även om modelleringen ännu inte beaktar eventuella framtida utsläppsminskningar inom spårtrafiken. Som helhet kommer markanvändningslösningen att stödja minskningen av trafikens utsläpp på både kort och lång sikt, i synnerhet i utvecklingsprojekt där kollektivtrafik och förtättningslösningar nära stadskärnan betonas. Planen främjar klimatmålen genom att styra tillväxten till platser som är förmånliga för trafiksystemet och genom att minska decentraliseringen av samhällsstrukturen, vilket i de alternativa markanvändningslösningarna skulle ha ökat utsläppen från trafiken.

Vattendragen och förbättringen av deras status har varit centrala utgångspunkter för planeringen, och man strävar efter att förebygga belastningen på vattendragen från de byggda områdena på många olika sätt. Grundvattenområdena har tryggats genom delområdesbestämmelser, och byggande i dessa områden förutsätter en separat utredning. Naturenligheten i vattendragen och stränderna samt hanteringen av dagvatten har beaktats i bestämmelserna, och man har förberett sig på hanteringen av översvämningsriskerna. Med anledning av ökande regnmängder till följd av klimatförändringen är det viktigt att säkerställa tillräckliga mängder ytor som släpper igenom vatten och dagvattensystemens överföringskapacitet. I områden som blir tätare ska man förbereda sig på att

dagvattensystemens kapacitet överskrids och på dagvattenöversvämningar. Byggandet på stränderna begränsas och regleras.

Sura sulfatjordar förekommer i stor utsträckning i planområdet och byggande i dessa områden kan kräva specialarrangemang för att minska utsläppen till vattendragen.

5.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

De gröna nätets kontinuitet och ekologiska funktion har tryggats både inom planområdet och i dess förbindelser med de omgivande områdena. Omfattande enhetliga grönområden bevaras, vilket minskar fragmenteringen av livsmiljöer och stöder arternas möjligheter att röra sig.

Bevarandet av värdefulla naturobjekt har säkerställts genom planbeteckningar och bestämmelser, vilket förebygger betydande olägenheter för hotade arter och värdefulla naturtyper.

Naturens kärnområden och Natura 2000-områden har på plankartan anvisats som naturskyddsområden och Natura 2000-områden. Den naturskyddsområdeshelhet som består av Borgå åmynning, Stensböle, Svinö och Stormossen, det vill säga det mest betydande kärnområdet för mångfalden i planområdet, har i sin helhet anvisats som naturskyddsområde och till största delen med Natura 2000-delområdesbestämmelse.

Inga förändringar av markanvändningen har anvisats i närheten av Natura 2000-områdena. I Tarkis, nära Natura-områdena, kan småhusbebyggelsen på de redan byggda och detaljplanerade områdena ändå i någon mån förtätas, men den har inga betydande konsekvenser för Natura-området. Genomförandet av östra omfartsvägen kan ha positiva konsekvenser för Natura-området, eftersom trafiken minskar på gatorna i riktning mot Pellinge vid Jonasbacken, sjukhuset och Tarkis bybebyggelse, och trafikens negativa konsekvenser (såsom buller) minskar på detta sätt. Planen innehåller bestämmelser om vattenskydd och dagvatten, vilket kan bidra till att minska belastningen på vattendrag och även konsekvenserna för Natura-området. Delgeneralplanlösningen har inga negativa konsekvenser med tanke på bevarandet av naturskyddsvärdena för Natura-2000-områdena.

Planlösningen minskar splittringen av skogs- och åkerområden och styr byggandet så att de enhetliga grönområdeshelheterna bevaras. Bestämmelserna för rekreations-, jord- och skogsbruks- och naturområdena stöder bevarandet av naturens mångfald också i områden som inte har något lagstadgat skydd. Genom planbestämmelserna har man också tryggt de bebyggda områdenas stadsekologiska värden och tillräcklig täckning av trädskronor. I planen identifieras grönstrukturerna i hela den byggda miljön och bostadsområdenas trädgårdar som delar av livsmiljöer för olika artbestånd. Man har strävat efter att minska byggandets/markanvändningens konsekvenser för Svartsåns och Veckjärvis känsliga vattendrag (och deras fauna) genom planbestämmelser och bestämmelser om strandbyggande.

Den ekologiska kompensationen har identifierats som ett sätt att kompensera för eventuella naturskador. Planen anvisar områden som kan undersökas för ekologisk kompensation.

De skadliga konsekvenserna för naturens mångfald, växt- och djurarterna är små och hänför sig närmast till att man i en mer detaljerad planering måste säkerställa att rekreationsanvändningen och naturvärdena samordnas. Byggområdena finns på vissa ställen i närheten av lokalt och regionalt värdefulla naturobjekt. På naturskydds- och skogsområden i närheten av centrum ökar belastningen i och med att antalet användare ökar. Å andra sidan har man strävat efter att bevara och utveckla områdena för närrekreation. I och med de nya friluftslederna sträcker sig rekreationsmöjligheterna till ett stort område.

Planen styr byggandet så att de värdefullaste skogsområdena och åkrarna som används för odling i huvudsak bevaras, vilket minskar förbrukningen av naturresurser och upprätthåller jordbrukets verksamhetsförutsättningar. Vattendragens och strandzonernas ekologiska status tryggas genom planbestämmelser och planen orsakar inga betydande olägenheter för vattenkvaliteten.

De nya områdena som anvisats på östra sidan av Vårberga och Tarkis samt den östra omfartsvägen är belägna till stor del i ekonomiskog. I naturutredningen har inga värdefulla naturobjekt konstaterats i dessa områden, men skogsarealen minskar i och med byggandet. Öster om östra omfartsvägen har man anvisat en omfattande utvecklingszon för rekreation vid **Veckjärvi och Tjäruträsk** (vka-2), som tryggar enhetligheten av ett större skogsområde, och naturvärdena där.

5.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

Planlösningen stöder en enhetlig samhällsstruktur och centrums ställning som stadens huvudcentrum. Samhällsstrukturen splittras inte, eftersom befolkningen till största delen är förlagd till de nuvarande bostadsområdena. Kompletterande byggande av befintliga bostadsområden stöder utvecklingen av en regionalt balanserad och fungerande samhällsstruktur, eftersom det förutom centrum också finns närservicecentra i stadsområdet.

Centrumets livskraft stärks genom styrning av service och arbetsplatser samt genom utveckling av stadsrummets kvalitet. En komplettering och förtätning av centrum möjliggör en mångsidig utveckling av centrum som ett område för olika funktioner (service, arbetsplatser och fritid) och ger en ännu bättre möjlighet att utveckla hållbara färd sätt. Centrumet som utvecklas betjänar hela Borgå bättre än tidigare och i större utsträckning hela östra Nyland. Handelsområdena av regional betydelse i Östermalm och Kungspporten stärks och kompletterar servicenätet utan att äventyra centrumets ställning som stadens huvudcentrum. Borgås ställning som centrum för östra Nyland stärks.

Servicenätets lösningar håller ärenderesorna skäliga och olägenheterna för trafiken små. Enligt utredningen om handelns servicenät (WSP, [2023](#), [2025](#)) ökar inte planens handelslösning trafiken avsevärt med något färd sätt. Även om handelslösningen ökar biltrafiken, skulle utträttandet av ärenden riktas utanför staden utan utveckling.

OMRÅDES- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUR	Uppblomstring av Kungspporten	Två stationer - en stad	Nya grannar	Expansion av stora mått
Förtätning av samhällsstrukturen	-	+	+	-
Delgeneralplanens centrala nätverk	+	+	+	+/-
Funktionella utvecklingen av centrum	-	+	+	+/-
Utvecklingen av tågstationernas omgivning	+	+	+/-	-
Främjande av användning av hållbara färdmedel	+	+	+	-
Positiva effekterna av markanvändningen utsträcker sig över hela Borgå	+/-	+	+/-	+/-

Bild 7. Strukturmodellernas inverkan i förhållande till region- och samhällsstrukturen ([FCG, 2022a](#)).

Planlösningen stöder förutsättningarna för energieffektivitet och förnybar energi genom allmänna bestämmelser, som styr den mer detaljerade planeringen. I planen anvisas inte

områden för produktion av förnybar energi. Behovet av att utveckla kraftledningar har anvisats i planen.

Trafikmässigt stöder planen hållbara färdssätt: gång- och cykelleder har anvisats och kollektivtrafikens tillgänglighet är tryggad. De nya gatuförbindelserna i Kungsporten över motorvägen i riktning mot Estbacka och broförbindelsen Hornhattula-Järnböle (den nya norra bron), som anvisas i planutkastet, lindrar belastningen på broarna i centrum och på Parkgatan, Västra Mannerheimleden.

Nya östra omfartsvägen minskar trafikmängderna särskilt i Tarkis, men även i centrum och på Parkgatan. Minskningen från den östra omfartsvägen koncentreras i centrum till rutten Rönnevägen-Werner Söderströms gata. Trafikkonsekvenserna av östra omfartsvägen bedömdes med hjälp av en trafikmodell som uppskattade trafiken i genomsnitt under höstens vardagstrafik, och därför saknas resor under semestertiderna i bedömningen av trafikmodellen. Om semestertrafiken till skärgården flyttas till östra omfartsvägen, minskar omfartsvägen trafiken som går genom centrum mer än beräknat. Östra omfartsvägen stöder också utvecklingen av markanvändningen i trakten av Tarkis och Skaftkärr.

De nya broarna för gång och cykling över Borgå å binder samman strandzonen till en enhetlig rörelsezon och förbättrar samtidigt förhållandena för promenader och cykling i centrum. En del av de västra områdena som kompletteras ligger långt bort med tanke på cyklingen, vilket ökar kostnaderna för kollektivtrafiken och eventuella skjutstjänster.

I planlösningen har man förberett sig på att Östbanan ska förverkligas. I och med Östbanan ökar Borgås attraktionskraft som bostads- och pendlingsplats och erbjuder goda kollektivtrafikförbindelser till Helsingforsregionen. Planen är dock inte beroende av att Östbanan förverkligas, eftersom planen baserar sig på utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturen och kompletteringsbyggande, och stationen kan anpassas till det nuvarande trafiksystemet utan betydande nya leder. Centrumet utvecklas i vilket fall som helst oberoende av banan och stationerna. Samhällsstrukturen och trafiksystemet fungerar mycket bra också i det fall att det inte blir någon Östbana eller station i Borgå.

Planutkastet visar tre alternativa stationers placering: Stationen i centrum, Parkgatans station och den ovanjordiska stationen i Kungsporten med närtågsstation i Hattula i närheten av Gamla järnvägsstationen. För tillfället utför Östbanan Ab en miljökonsekvensbedömning av Östbanan, som kommer att vara framlagd i början av 2026. Vid miljökonsekvensbedömningen bedöms Östbanans konsekvenser för bland annat

markanvändning, region- och samhällsstruktur, bosättning och människornas levnadsförhållanden samt trivsel, rekreation och rörelse, naturmiljön och ekologiska förbindelser, landskapet och kulturmiljön, klimatet (kolutsläpp från byggande och permanent uttömning av kolförråd/-sänkor). Dessutom görs i nära samarbete med Borgå stad en jämförelse av de underjordiska linjerna och tunnelstationerna, som torde bli klar våren 2026.

Därför beskriver denna planbeskrivning inte konsekvenserna av Östbanan och jämför inte de olika stationsalternativen. Planbeskrivningen kompletteras i samband med planförslaget. När planutkastet finns för påseende i början av 2026 finns också miljökonsekvensbedömningen av Östbanan för påseende. Man önskar respons på planutkastet, där Borgåborna och andra intressenter för sin del bedömer vilket alternativ som ur intressenternas synvinkel är det bästa eller det alternativ som orsakar minst olägenhet och som bäst kopplar Östbanan till Borgås samhällsstruktur.

Ur Borgås synvinkel är det väsentligt hur tågtrafiken kan kopplas till trafiksystemet och markanvändningen i Borgå och Östra Nyland, vilken typ av samhällsstruktur lösningen stöder eller förutsätter samt vilka förutsättningar för trafik som lösningen ger upphov till både mellan Östra Nyland och Helsingforsregionen och inom Östra Nyland, särskilt inom Borgå. Ur Borgås synvinkel är det också väsentligt hurdana negativa konsekvenser de alternativa banstäckningarna av Östbanan har för bland annat bosättning, levnadsförhållanden, trivsel, naturförhållanden, landskap, kulturmiljö och klimat.

Anslutningen av Östbanan och dess stationer till Borgås samhällsstruktur och trafiknät har bedömts bland annat i följande utredningar, som gjorts för delgeneralplanen:

- Trafikgranskningar för delgeneralplanen för Borgå, Rapport 18.12.2024 ([Ramboll, 2024b](#)) (endast på finska)).
- Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, 28.6.2024 ([Ramboll, 2024c](#)) (endast på finska)).
- Utvärdering av genomförbarheten av pendeltågstrafik i riktning mot Borgå, slutrapport 14.4.2023 ([Ramboll, 2023a](#)) (främst på finska; sammandrag på svenska).
- Delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå, Bedömning och jämförelse av strukturmodellernas konsekvenser, rapport ([FCG, 2022a](#)).
- Borgå generalplan för trafikbedömning av strukturmodeller, 18.2.2022 ([Ramboll, 2022](#)).

Nedan följer en kort beskrivning av placeringen av de olika stationsalternativen i samhällsstrukturen:

1. **Stationen i centrum** ligger i hjärtat av den nuvarande stadskärnan, inom en tät stadsstruktur. Inom dess influensområde finns redan en hög befolkningstäthet och ett stort antal arbetsplatser, och stationen stöder livligheten i centrum samt tillgängligheten till turism och service. Placeringen betjänar bäst den befintliga strukturen och invånarna, samt möjliggör smidiga reskedjor i synnerhet när man går, cyklar och använder kollektivtrafik. Utmaningen är dock belastningen på trafiken i centrum, i synnerhet i anslutningarna till Mannerheimgatan, samt behovet av strukturella anslutningsparkeringslösningar. Markförhållanden i västra ändan förutsätter särskild omsorg.
2. **Parkgatans station** ligger cirka 1,5 kilometer från centrum, i utkanten av stadsstrukturen. Området har utvecklingspotential särskilt i närheten av Parkgatan och motorvägsanslutningen samt i riktning mot Estbacka. Stationsfunktionerna kan flexibelt anpassas till den omgivande strukturen. Tillgängligheten är god och det är möjligt att genomföra anslutningsparkeringen som en strukturell lösning eller delvis som en lösning ovan jord. Å andra sidan begränsar stationens avstånd från centrum och den nuvarande låga befolkningstätheten dess omedelbara konsekvenser för tätningen av stadsstrukturen. Utvecklingen av markanvändningen begränsas också av att området nordost om stationen har svaga grundläggningsförutsättningar.
3. **Kungsportens station** är ovan jord och placerar sig i utkanten av stadsstrukturen i anslutning till Kungsportens handelsområde. I området har inte anvisats någon betydande invånarökning och det stöder inte utvecklingen av centrum eller ett förenhetligande av stadsstrukturen. Lösningen utvidgar tätortsområdet i de centrala stadsområdena. Stationens influensområde har minst antal invånare och tillgängligheten är svag, särskilt när det gäller att gå och cykla. I anknytning till alternativet har det dock föreslagits ett stickspår, som skulle möjliggöra en station för närtågstrafiken i närheten av centrum, i trakterna av den gamla stationen. Detta skulle förbättra tillgängligheten till centrum med spårtrafik, men förutsätter en separat lösning och tilläggsinvesteringar. Den tvåpoliga stadsstrukturen skulle dock försvaga de

funktionella utvecklingsmöjligheter som Borgå centrum och andra områden har till exempel i fråga om kommersiella tjänster ([FCG, 2022a](#)). Kungsportens station skulle erbjuda goda förbindelser utanför delgeneralplaneområdet till när- och fjärrtåg. En betydande del av investeringarna i stationen i centrum och stickspåret skulle sannolikt riktas till staden.

Stationen i centrum stöder bäst den befintliga stadsstrukturen och tillgängligheten till service, men förutsätter tekniskt krävande lösningar. Parkgatans station erbjuder flexibilitet i utvecklingen av markanvändningen och anslutningsparkeringen, men stannar i stadsstrukturens yttre omkrets. Alternativet Kungsporten stöder inte utvecklingen av centrum, men för spårförbindelsen nära Borgå centrum, om stickspåret byggs.

I och med stadens tillväxt behövs ny kommunalteknik och servicenät, men en planlösning som kompletterar den nuvarande samhällsstrukturen gör det möjligt att utnyttja den befintliga infrastrukturen på de flesta områden. Lösningen är planekonomiskt fördelaktig, eftersom till exempel behovet av nybyggnad av vattenförsörjningsnätet sannolikt kommer att vara litet och eventuella kapacitetsproblem oftast kan lösas mer kostnadseffektivt än om man skulle bygga ett helt nytt nät ([FCG, 2022a](#)). De största kostnaderna hänförs till sanering och ombyggnad av de nuvarande gatorna samt vatten- och avloppsnätet. Staden ska dock också bereda sig på att bygga nya gator samt gång- och cykelförbindelser, förbättra stadsmiljöns kvalitet och utveckla grönområdena för att tillgodose behoven hos det växande invånarantalet. Närmare kostnadsberäkningar utarbetas i planförslagsskedet.

5.5 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

Planlösningen tryggar kulturmiljöns värden och landskapsmässiga särdrag som en del av Borgås stadsbild och identitet. I planlösningen har kulturmiljöerna beaktats både som områden och objekt på plankartan och i planbestämmelserna. Till planen hör bifogade kartor över kulturmiljöer och fornminnen. Dessa preciseras av den objektspecifika granskning av förändringskänsligheten, som gjorts som en del av kulturmiljöutredningen ([Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab/Arkitektbyrå Kristina Karlsson, 2021](#)).

Med planlösningen skapas goda förutsättningar för att bevara och utveckla Borgås identitet och särprägel. Nybyggnationen styrs i första hand till redan bebyggda områden

genom att komplettera och förtäta stadsstrukturen. Området öster om centrum och särskilt Borgå å är nationellt och lokalt värdefulla kulturmiljöer, vilket gör det krävande att samordna kompletteringsbyggandet och kulturvärdena. Byggandet ska genomföras så att värdefulla byggnader och deras miljöer inte äventyras. Bestämmelserna i generalplanen förutsätter att man vid en mer detaljerad planering utreder behoven av skydd av kulturmiljöobjekt och förhandlar med museimyndigheten om åtgärder som gäller kulturmiljön och landskapsområdena.

Planlösningen styr revideringen av detaljplanerna för de befintliga bostadsområdena så att de kulturhistoriska och stadsekologiska värdena beaktas bättre än tidigare. Planen möjliggör ett kontrollerat och till kulturmiljön anpassat kompletteringsbyggande, särskilt i områden där förändringskänsligheten är hög eller måttlig. För dessa objekt ska byggandet stödja områdets särdrag, byggnadssätt och landskapsbilden. Planen ändrar inte kulturmiljöernas ställning i stadsstrukturen, utan stärker snarare deras betydelse som en del av Borgås identitet och vardagliga livsmiljö.

Nya områden och områden för kompletteringsbyggande som ligger längre bort än centrum hör i regel inte till de värdefulla kulturmiljöhelheterna. Byggandet i dessa områden äventyrar i allmänhet inte kulturvärdena. De områden som anvisats för boende är dock mångskiftande och innehåller bland annat gamla byar, trädgårdsstads- och grönområden, odlingslandskap samt skogsområden.

Planlösningens konsekvenser för kulturmiljön, stadsbilden och identiteten är delvis tude-lade. För det första placerar sig en betydande del av de nya invånarna i centrum och dess närhet, vilket ökar behovet av kompletteringsbyggande i närheten av värdefulla kulturmiljöer. Detta ger en möjlighet att utveckla centrum med respekt för Borgås särprägel, men förutsätter noggrann planering för att trygga kulturvärdena. Å andra sidan begränsar kulturmiljön inte utvecklingen av markanvändningen lika kraftigt i andra områden, och förhållandet mellan nybyggnation och Borgås identitet kan fastställas från fall till fall.

I landskapsmässigt betydande områden, såsom i skogs- och åkerområden, har byggandet och förändringarna i markanvändningen begränsats. Stadsbilden utvecklas särskilt i centrum och dess utvecklingskorridorer, såsom Parkgatan och Tolkisvägen. Grönområdenas och stadsgrönskans roll är central för att stöda stadsbildens kvalitet och trivsel. I en del av de landskapsmässigt svagare områdena kan utvecklingen också förbättra den nuvarande situationen. I vissa områden kan förtätningen och kompletteringen till

exempel förutsätta högre byggande än för närvarande, vilket kan ha negativa konsekvenser för landskapet och stadsbilden, om byggandet inte anpassas till miljöns omfattning och karaktär.

5.6 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet

I enlighet med målen i 5 § i lagen om områdesanvändning främjar delgeneralplanen näringslivets verksamhetsbetingelser och utvecklingen av en fungerande konkurrens. Med tanke på konkurrensen är det viktigt att olika aktörer har lika möjligheter att komma in på och verka på marknaden, vilket förutsätter en tillräcklig dimensionering av handeln samt alternativa och sinsemellan jämförbara placeringsplatser. Enligt utredningarna om handelsnätet (WSP [2023a](#), [2025](#)) är det med tanke på konkurrensens funktion viktigt att nya aktörer kan placeras i staden och att utbudet av placeringsplatser inte styrs till förmån för endast en aktör.

Planlösningen stöder näringslivets mångsidighet genom att anvisa tillräckligt med områden för handel, service och arbetsplatser på olika håll i staden. Kvartersbutiker, restauranger, kulturtjänsterna och nya kontorslokaler placerade i centrum stärker mångsidigheten i servicen och stadslivet. Handelsområdena utanför centrum, Östermalm och Kungssporten, kompletterar centrum, men i planlösningen har man strävat efter att trygga centrumets ställning som stadens kommersiella huvudcentrum. I centrum placeras också så kallade hypermarketer. Reserveringen av arbetsplatsområden, såsom Tolkis industriområde samt områden för cirkulär ekonomi och avfallshantering inom markbyggnad stöder näringslivets behov och erbjuder utrymme för cirkulär ekonomi, industri, energiproduktion och logistik.

En balanserad utveckling av den centrumorienterade handeln tryggas genom att man begränsar dimensioneringen och karaktären av handelsområden utanför centrum. De områden för kommersiella tjänster som anvisats Östermalm och Kungssporten möjliggör stora detaljhandelsenheter, men deras maximala dimensionering och funktionella profil har definierats så att centrumets livskraft inte försvagas.

Enligt granskningarna av planutkastet kan utbudet av dagligvaruhandel i Östermalm i någon mån ökas utan att äventyra centrumets ställning eller närhandelsnätet. Denna extra kapacitet kan dock bromsa utvecklingen av dagligvaruhandeln i närserviceområden,

såsom i Vårberga och Huktis. Ur konkurrenssynpunkt är det viktigt att dagligvarubutikens butiksytta i Östermalm fördelas jämnt mellan olika aktörer, vilket har beaktats i planbestämmelserna för Östermalm. Det är möjligt att placera en supermarket i Kungsporten endast om det uppstår ny bebyggelse i närområdet, så att servicen också kan nås med hållbara färdvägar.

5.6.1 Hypermarketgranskning

Som en del av planarbetet har man utrett placeringen av en hypermarket i Östermalm ([WSP, Utredning om servicenätet för handeln i Borgå, uppdatering 29.9.2025](#)). Utredningen visar att efterfrågan på den nya hypermarketen är stor och att butikens influensområde är regionalt. Med tanke på det regionala utträttande av ärenden finns det ingen betydande skillnad mellan om hypermarketen ligger i Östermalm eller på Västra åstranden: båda platserna lockar den regionala kundkretsen. En hypermarket i centrum skulle stödja centrums övriga servicestruktur och även föra med sig kundströmmar till specialhandeln, vilket skulle stärka livskraften i centrum.

Om hypermarketen skulle etableras i Östermalm skulle den öka regionens dragningskraft och stärka Östermalms roll som centrum för dagligvaruhandeln och i synnerhet som leverantör av centrumorienterad handel. Detta skulle försvaga ställningen för specialhandeln i centrum och en del av aktörerna i specialhandeln i centrum skulle kunna tvingas att lägga ned sin verksamhet. När det gäller närservicenätet koncentreras konsekvenserna av Östermalms hypermarket till östra sidan om ån. Förutsättningarna för utvecklingen och utvidgningen av närhandelsnätet skulle sannolikt försämrats i Vårberga och Huktis.

Trafikmässigt skulle hypermarketen öka biltrafiken i Östermalm, eftersom utträttandet av ärenden i de stora dagligvarubutikerna huvudsakligen sker bilburet. Detta främjar inte målen för hållbar rörlighet, även om Östermalm också kan nås med kollektivtrafik och lätt trafik. En hypermarket i centrum skulle i sin tur göra det möjligt att sköta flera ärenden under samma resa och stödja användningen av gång och cykling.

Ur konkurrenssynvinkel främjas inte fungerande konkurrens av att en hypermarket tillåts för endast en aktör i Östermalm. Om alla aktörer tillåts ha en hypermarket i Östermalm, skulle centrums primära ställning som handelsplats sannolikt bli sämre och

förutsättningarna för hållbar rörlighet skulle försämrats. Även de regionala konsekvenserna skulle vara större än en hypermarket.

Utifrån utredningen konstaterades det att placeringen av en hypermarket i Östermalm inte överensstämmer med bestämmelserna i lagen om områdesanvändning eller målen i landskapsplanen. Placeringen av en hypermarket i Östermalm stöder inte heller de mål som godkänts för delgeneralplanen för ett attraktivt centrum. För att Borgå centrum ska förbli ett huvudcentrum för centrumorienterad handel krävs det att centrumet aktivt utvecklas och att centrumets ställning inte får försvagas till exempel genom att placera handel som konkurrerar med centrumet i betydande grad utanför det.

6 Beskrivning av nuläget

6.1 Region- och samhällsstruktur

Borgå stad är en del av landskapet Nyland och Östra Nyland. Borgå är en av landskapet Nylands täta stadscentrum utanför huvudstadsregionen. Landskapet Nyland omfattar 26 kommuner, som delas upp i fyra regioner: Västra Nyland, huvudstadsregionen, KUUMA-regionen och Östra Nyland.

I olika granskningar delas Nyland också upp i ekonomiska regioner. Östra Nyland delas upp i Borgå och Lovisa ekonomiska regioner. Planeringsområdet utgör kärnan i Borgå ekonomiska region. Utöver Borgå omfattar den ekonomiska regionen Askola, Mörskom och Pukkila. Borgå ekonomiska region är en av Nylands växande ekonomiska regioner. Borgå fungerar som pendlingsområde och servicecenter i östra Nyland.



Bild 8. Regioner i landskapet Nyland. (Källa: Nylands förbund, 2017, [Nylandsplanen 2050 – Program för deltagande och bedömning](#)).

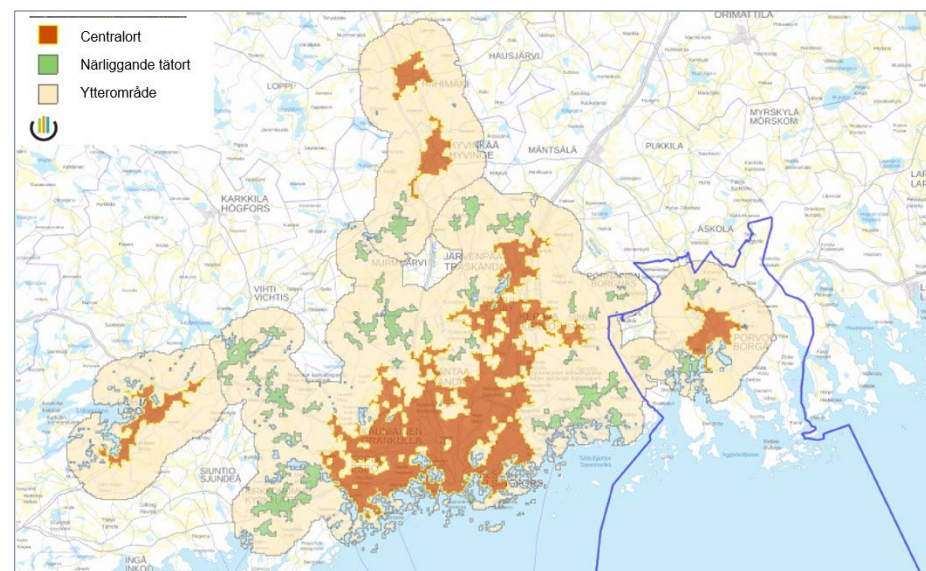


Bild 9. Borgå stads, dess centrum och närbelägna tätorters samt randområdets läge i Nylands regionstruktur. (Källa: Informationstjänsten för livsmiljön Liiteri, Finlands miljöcentral.)

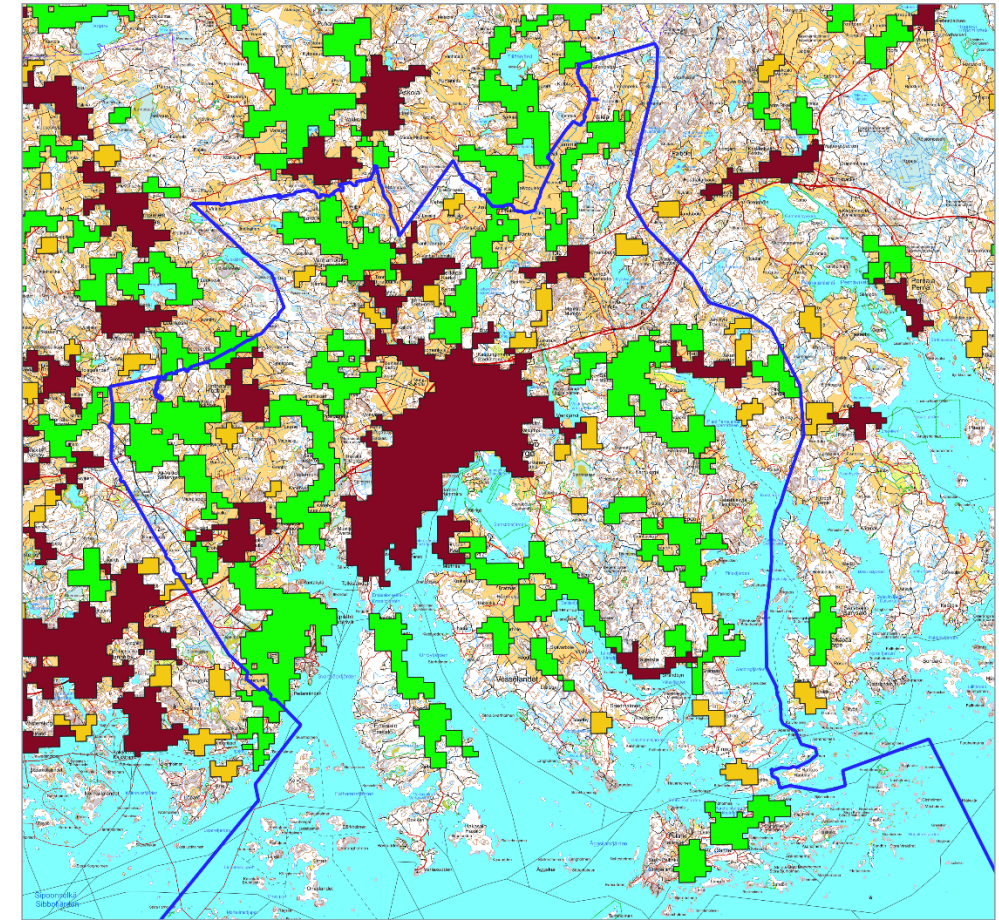


Bild 10. Tätorterna presenteras i brun färg, byarna i grön och småbyarna i orange. Källa: YKRT-material (rutnätsdata för uppföljning av samhällsstrukturen), Syke (2024). Karta: Borgå stad (2025).

Borgås stadsliknande område är ett stadscentrum där man arbetar, utträttar ärenden och tillbringar sin fritid. Stadstätorten omges av ett stort kransområde samt ett landsbygdsliknande område med byar. Söder om de centrala områdena finns ett vidsträckt kust- och skärgårdsområde. Sköldviks industriområde ligger väster om planområdet. Bild 20 visar den nuvarande samhällsstrukturen på planeringsområdet.

Som grund för planarbetet har man sammanställt en separat granskning av regionsstrukturen ([Borgå stad, 2022i](#)).

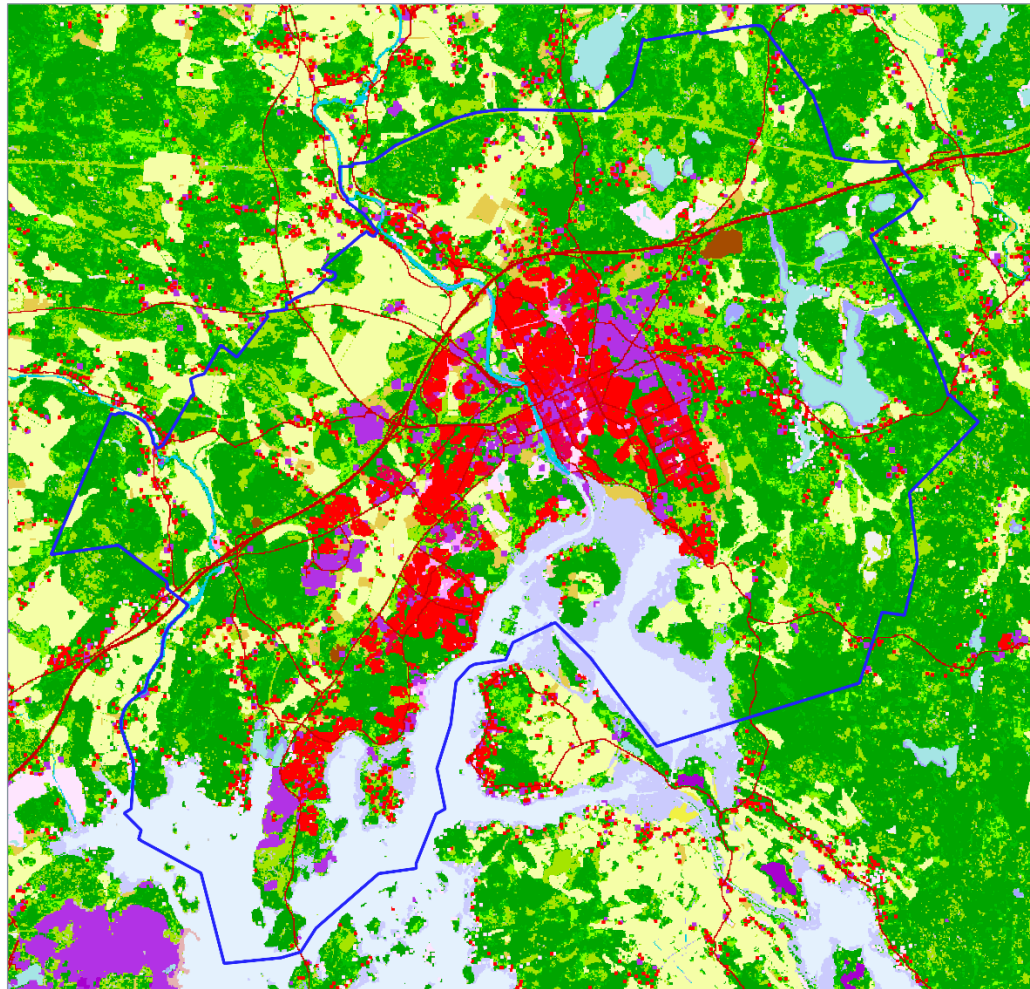


Bild 11. Avgränsningen av planeringsområdet har anvisats med en blå linje. På kartbilden visas boende med röd färg, arbetsplatsområden och service med lila färg, området som används av jordbruket med gul färg samt olika skogsområden med olika gröna nyanser. (Källa: SYKE, delvis LUKE, MAVI, LIVI, DVV, EU, MML, Corine markanvändningsmaterial, 2018).

6.2 Befolkning och boende

I området bor cirka 40 600 invånare, vilket motsvarar cirka 78 procent av stadens totala befolkning. De mest tätbefolkade områdena är stadens centrum, Västra åstranden, Gammelbacka, Estbacka och Vårberga. Befolkningen i planområdet har ökat under hela 2000-talet. På planområdet finns cirka 21 500 bostäder, vilket är cirka 81 procent av hela stadens bostadsbestånd. Drygt hälften av bostäderna finns i flervåningshus ([Borgå stad, 2022i](#)).

Borgås befolkning har ökat kontinuerligt i årtionden. Sedan slutet av 2010-talet grundar sig befolkningsökningen nästan helt på flyttningsrörelsen, i synnerhet flyttningsöverskottet från Helsingforsregionen ([MDI, 2021a](#) (endast på finska)). Borgå är särskilt attraktivt för vuxna i åldern 25–44 år och för barnfamiljer. Till Borgå flyttar man vanligtvis till ett egna hemshus och en ägarbostad, och flyttningen hänför sig ofta till ett livsskede där man fattar långsiktiga boendebeslut ([Innolink, 2021](#) (endast på finska)). Närheten till huvudstadsregionen är en viktig, men underutnyttjad konkurrensfaktor ([Aro & Aro, 2018](#) (endast på finska)). Befolkningstillväxten under de senaste åren har helt klart grundat sig på invandring.

I befolkningsutvecklingen i Borgå har man gjort olika prognoser: både Statistikcentralen och MDI förutspår en måttlig tillväxt för Borgå och dessutom har Borgå stad gjort egna befolkningsprognoser och ställt upp mål även för en betydande tillväxt. I alla prognoser ökar antalet personer över 70 år betydligt, vilket ökar trycket på boende och service för äldre.

Det behövs nya bostäder och produktionen bör svara mot ökningen av antalet ensamboende och boendelösningar för den åldrande befolkningen, behoven hos personer i arbetsför ålder och invandrare som flyttar till området.

6.3 Näringsliv och arbetsplatser

Näringsstrukturen i Borgå är mångsidig och företagstätheten hög. En betydande del av arbetsplatserna finns inom den offentliga sektorn ([Aro & Aro, 2018](#) (endast på finska)). I de centrala stadsområdena i Borgå fanns det cirka 15 000 arbetsplatser år 2023, det vill säga cirka 70 procent av alla arbetsplatser i Borgå. Största delen är arbetsplatser inom servicebranschen. Arbetsplatskoncentrationer är centrum inklusive Västra åstranden, Östermalm, Stadshagen, Kungspporten, Borgå sjukhus, Ölstens och Tolkis. Bild 21 visar placeringen av arbetsplatser inom planområdet.

Antalet affärslokaler och utnyttjandegraden i Borgå centrum har ökat och områdets kommersiella struktur har bevarats tät. Handelsområdena utanför centrum har profilerat sig för specialiserad och utrymmeskrävande affärsverksamhet. Deras livskraft blir svagare än i centrum, vilket framhäver centrumets ställning som ett centralt område med tanke på samhällsstrukturen ([TietoJärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy, 2022](#); [Voittajakaupungit, 2025b](#)).

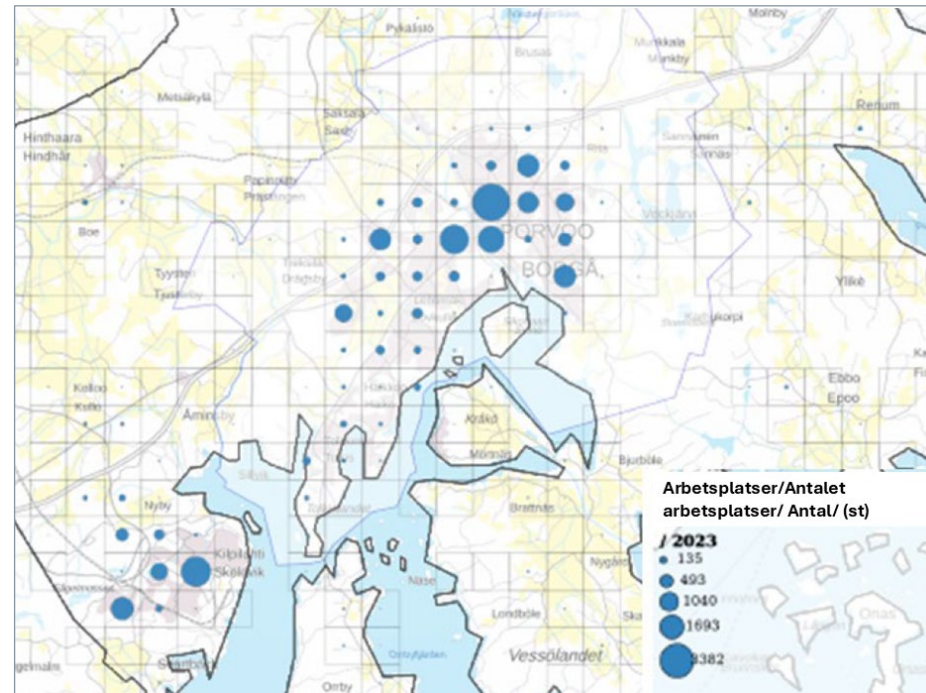


Bild 12. Arbetsplatsernas placering i planområdet.

6.4 Service

6.4.1 Kommersiell service

Största delen av handeln och den kommersiella servicen i Borgå finns inom delgeneralplanens område. Det nuvarande servicenätet för handeln består av tre huvudområden: centrum, Östermalm och Kungspporten. Utöver dessa finns det flera mindre närservicekoncentrationer inom planområdet, såsom Gammelbacka och Vårberga, samt enskilda butiker och service (t.ex. restauranger, apotek, frisörsalonger) i anslutning till bostadsområden. (WSP, [2023a](#), [2025](#))

Centrum är mångsidigt med tanke på den kommersiella servicen och indelas i tre olika delar. I **stadskärnan** finns varuhus, de flesta modebutiker, restauranger och serviceföretag. I **Gamla stan** hittar du kvartersbutiker, inrednings- och presentbutiker, restauranger och kaféer. I **Västra åstranden** ligger i synnerhet dagligvaruhandeln, Konstfabrikens handelskorridor och några kvartersbutiker.

Östermalm är till ytan ett större handelsområde än centrum med supermarketar, specialbutiker för dagligvaruhandel, utrymmeskrävande handel (t.ex. järnaffärer,

trädgårdsbutiker) och kommersiell service. **Kungspporten** är ett område som utvecklas och där det finns utrymmeskrävande handel (t.ex. bilaffärer). **Andra områden för utrymmeskrävande handel och näringar** är Hattula och Ölstens.

Handelsområdena i Borgå betjänar ett större marknadsområde än bara stadens invånare. Utbudet av kommersiell service överskrider Borgåbornas kalkylmässiga behov, i synnerhet när det gäller utrymmeskrävande handel. Ett undantag är dagligvaruhandeln, där det kalkylmässigt finns ett underskott på en stor supermarket (cirka 3 600 m²-vy). Specialhandelns utbud är också mindre än behovet, men användningen av denna service riktar sig ofta utanför staden eller till nätet. I synnerhet turisterna ökar efterfrågan på restaurangtjänster.

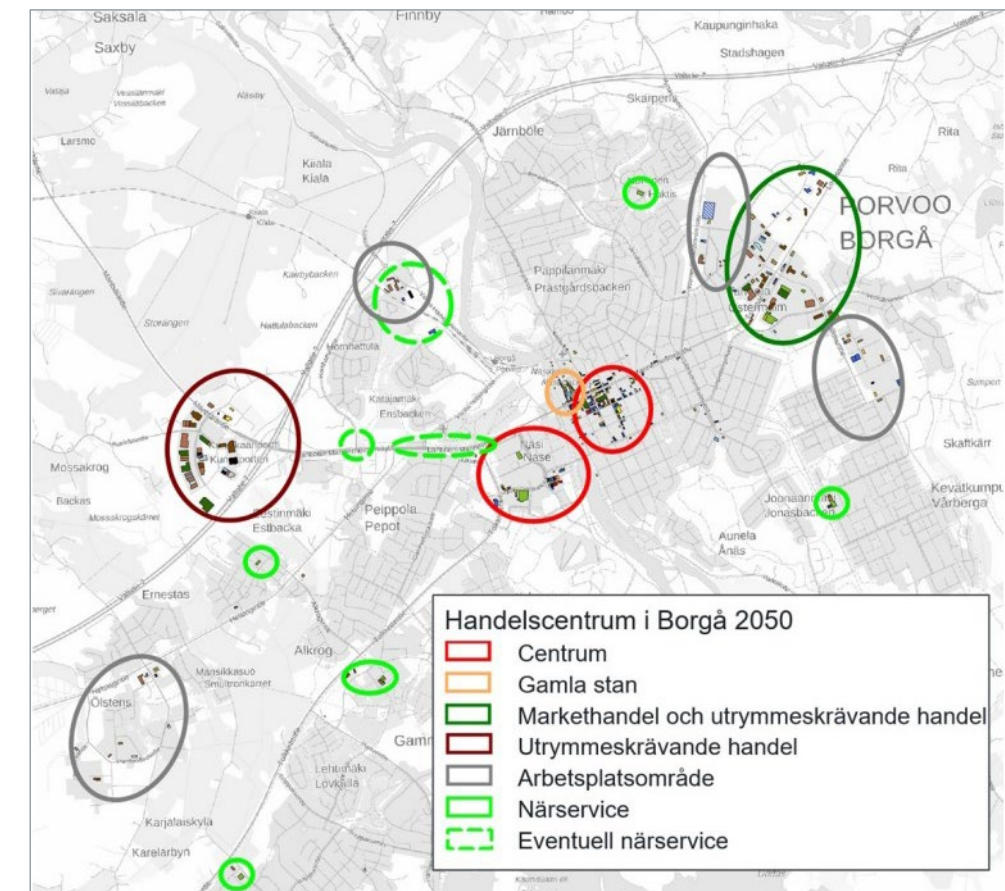


Bild 13. Planeringsområdets kommersiella tjänster och dagligvarubutiker markerade på bakgrundskartan (Källa: WSP, 2025).

För planarbetet har det utarbetats två utredningar om handelns servicenät (WSP, [2023a](#) och [2025](#)). Livskraftsmätningar för Borgå centrum har gjorts sedan 2017. Den senaste livskraftsmätningen publicerades 2025 ([Voittajakaupungit, 2025b](#)).

6.4.2 Offentlig service

Största delen av den offentliga och privata servicen i Borgå är förlagd i Borgå centrum eller delgeneralplaneområdet för centrala stadsområden. År 2024 färdigställdes en utredning om servicenätet inom småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen (stadsstyrelsen 17.6.2024) och en [plan](#) (stadsfullmäktige 18.11.2024), i samband med vilken det nuvarande servicenätet (bl.a. objekt, barn- och elevantal, prognoser, serviceområden) har utretts noggrant. Utredningen gjordes i samarbete mellan stadens sektor för fostran och bildning, utvecklingsenheten och finansieringsledningen samt lokal-tjänster och planeringen av markanvändningen. I arbetet med delgeneralplanen har man utnyttjat de utredningar som gjorts.

Inom planområdet finns 7 finskspråkiga lågstadieskolor (Albert Edelfelts skola, Peipon koulu, Hamarin koulu, Tolkkisten koulu, Huhtisen koulu, Kevätkummun koulu, Kes-kuskoulu) och 4 svenskspråkiga (Vårberga skola, Strömborgska skolan, Kvarnbackens skola, Eklöfska skolan). Det finns tre finskspråkiga högstadieskolor (Albert Edelfeltinkoulu, Linnajoen koulu och Pääskytien koulu) och två svenskspråkiga (Lyceiparkens skola, Strömborgska skolan). Gymnasierna (Borgå Gymnasium och Linnankosken lukio) ligger i centrum. Yrkesutbildning finns i centrum, Västra åstranden, Näse och Estbacka. På olika håll i planområdet finns 14 kommunala daghem och för närvarande 8 privata daghem.

Social- och hälsovårdstjänsterna finns i centrum och i Näse samt på Borgå sjukhus i Tarkis.

6.5 Trafik och rörlighet

6.5.1 Tillgänglighet och transportsätt

Trafiknätet i Borgå planområde består av nationellt och regionalt betydande leder. Riksväg 7 (motorväg), stamväg 55 (Mäntsälävägen) samt regionvägarna 148 (Oljevägen) och 170 (Helsingforsvägen och Lovisavägen) ansluter Borgå till Nylands trafiknät. Den interna trafiken inom planområdet betjänas framför allt av Alexandersbågen, Alexandersgatan, Sibeliusbulevarden och Vårbergavägen. Tillgängligheten med personbil är god, särskilt i centrums närområden och i närheten av motorvägsanslutningarna.

Tillgängligheten till andra transportsätt är som bäst i stadens centrum, men minskar i synnerhet i den östra delen av regionen ([Ramboll, 2020](#) (på finska)).

Biltrafikens smidighet i trafiknätet är i nuläget i huvudsak god, men fördröjning sker på broarna i centrum och på motorvägsrampen vid Västra Mannerheimgatan mot Borgå, särskilt i rusningstrafik på kvällen.

Cykelvägsnätet är omfattande i stadstörtorten, men bristfälligt i kvalitet. Invånarenkäterna har lyft fram kontinuitetsproblem, smala leder och dåliga korsningar särskilt på Mannerheimgatan, Alexandersgatan och Tolkisvägen ([Borgå stad 2020b](#)).

6.5.2 Rörlighetsbehov och transportsätt

Inom trafiken i Borgå är personbil och fotgängartrafik de vanligaste färdssätten. Fotgängartrafik är vanligast på korta sträckor och mer än hälften av promenadsträckorna är mindre än en kilometer långa. Personbil används särskilt i trafiken mellan centrum och övriga Borgå. Över hälften av alla som uträttar ärenden i centrum anländer dock på annat sätt än med personbil (WSP 2023). Hållbara färdssätt (fotgängartrafik, cykling, kollektivtrafik) står för cirka 47 procent av tätortens område, men kollektivtrafiken står för endast cirka 2 procent (WSP 2018). Bilägandet är något högre än landets genomsnitt, men i centrum är upp till 30–50 procent av hushållen bilfria.

Mellan Borgå och huvudstadsregionen finns ett betydande behov av daglig trafik. Ungefär en fjärdedel av Borgås arbetande befolkning arbetar i huvudstadsregionen, särskilt i Helsingfors och Vanda. Av dessa resor görs 90 procent med personbil och endast 9 procent med kollektivtrafik ([Ramboll, 2023a](#) (främst på finska; sammandrag på svenska)). Kollektivtrafiken baserar sig på busstrafik, vars restid till Helsingfors är cirka en timme. Med bil tar resan 40–50 minuter.

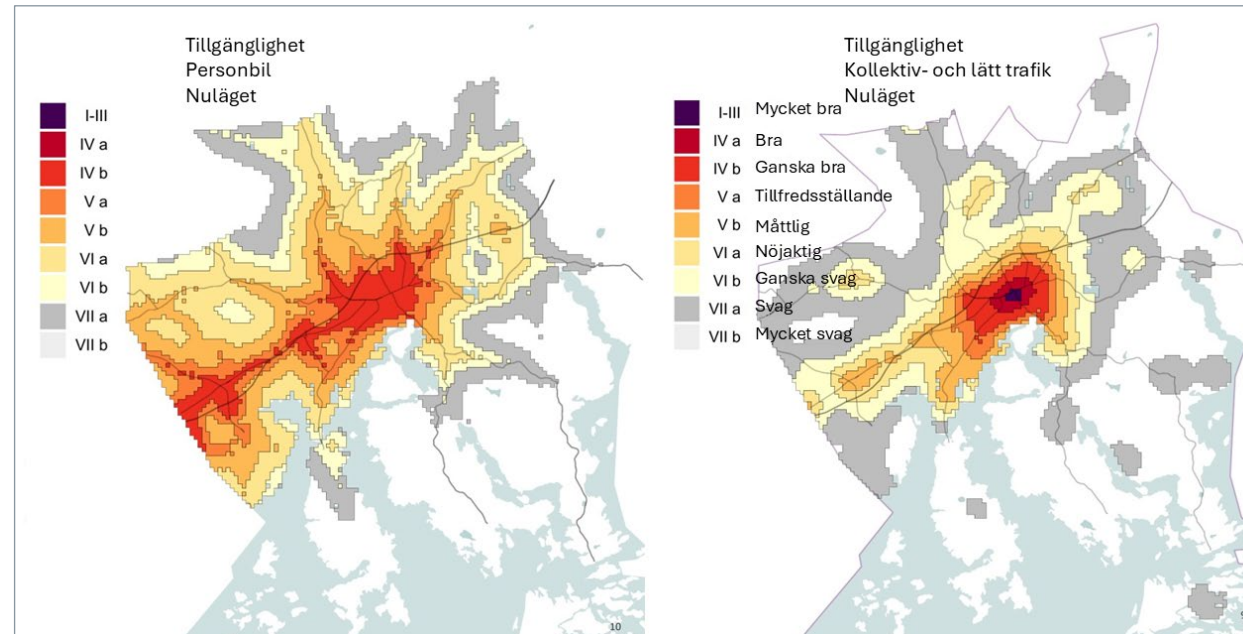


Bild 14. Den vänstra kartan visar tillgängligheten med personbil, den högra utan personbil år 2020. (Källa: Ramboll, 2020, bildtexten är översatt).

6.5.3 Parkering

I Borgå centrum finns cirka 3 480 parkeringsplatser, varav en tredjedel är avgiftsfria, en tredjedel tidsbegränsade och en tredjedel avgiftsbelagda. Den genomsnittliga fyllnadsgraden är 50 procent, men på avgiftsbelagda platser i centrum 75 procent på lördagar. Cykelparkeringen är bristfällig i synnerhet i centrum och i Gamla stan i Borgå. Enligt parkeringsutredningen (WSP, 2023c) är parkeringen i huvudsak tillräcklig, men långtidsparkeringen och parkeringen av turistbussar medför tidvis utmaningar. Företagarna upplever att parkeringsplatserna är otillräckliga, medan kunderna i huvudsak anser att det är lätt att uträtta ärenden i centrum. Parkeringsmöjligheterna i Gamla stan i Borgå är begränsade, men oftast tillräckliga för de boende.

6.5.4 Järnvägstrafiken och framtidsutsikter

Järnvägsförbindelsen för persontrafiken i Borgå lades ner 1981. I dag används början av banan för godstrafik och resten som museijärnväg. Den gamla stationen ligger cirka en kilometer från centrum. I Östra Nylands landskapsplan och trafiksystemplan presenteras Östbanan, som möjliggör snabba tågförbindelser från Borgå till Helsingfors och flygplatsen. Om resan genomförs är restiden till Helsingfors 32 minuter och till flygplatsen 18

minuter. Östbanan Ab utarbetar som bäst en miljökonsekvensbedömning och en preliminär utredningsplan för Östbanan. Rapporten om miljökonsekvensbedömningen kommer att finnas framlagd i början av 2026.

6.5.5 Hamnar, sjöfarts- och fartygsleder

På planområdet finns en fartygsled som leder till Tolkis och som är 7,2 meter djup. Hamnverksamheten bedrivs av Port of Tolkkinen Oy.

Dessutom finns det en småbåtsled längs Borgå å till centrum, vars djup varierar mellan 3,5 och 2 meter. Den officiella småbåtsleden slutar söder om Alexandersbron, där underfartshöjden är 4,2 meter. Underfartshöjden vid den gamla bron, motorvägen och Mannerheimgatan är cirka 5 meter eller mer.

På planområdet finns fyra av Borgå stads småbåtshamnar: Borgå å, Gammelbacka, Hammars och Tolkis. Andelen båtplatser i dessa småbåtshamnar utgör cirka 85 procent av alla båtplatser i Borgå. Småbåtshamnarna i Borgå å och Hammars klassificeras som stora, Gammelbacka och Tolkis som medelstora. Det totala antalet båtplatser vid stadens och de större privata bryggorna uppskattas till cirka 1 590, varav cirka 1 480 är belägna i de centrala stadsområdena. Staden förvaltar cirka 930 båtplatser och föreningarna samt privata aktörer cirka 660 båtplatser. Den nuvarande utnyttjandegraden är ganska hög. (FCG, 2024)

6.6 Landskapsstruktur och landskapsvärden

Den södra delen av planområdet är av enhetlig rapakivgranit, medan den karga graniten förekommer i de centrala delarna i stor utsträckning. Berggrunden i den norra delen är mer varierad. Terrängen i området är varierad till formen och de vanligaste jordarterna är morän och lera. Dalarnas lerjordar är ställvis djupa och utmanande att bygga på. I området förekommer även fornstränder samt sulfidsediment och sulfatjordar som finns i ler- och sandlager från cirka en meter till några meters djup.

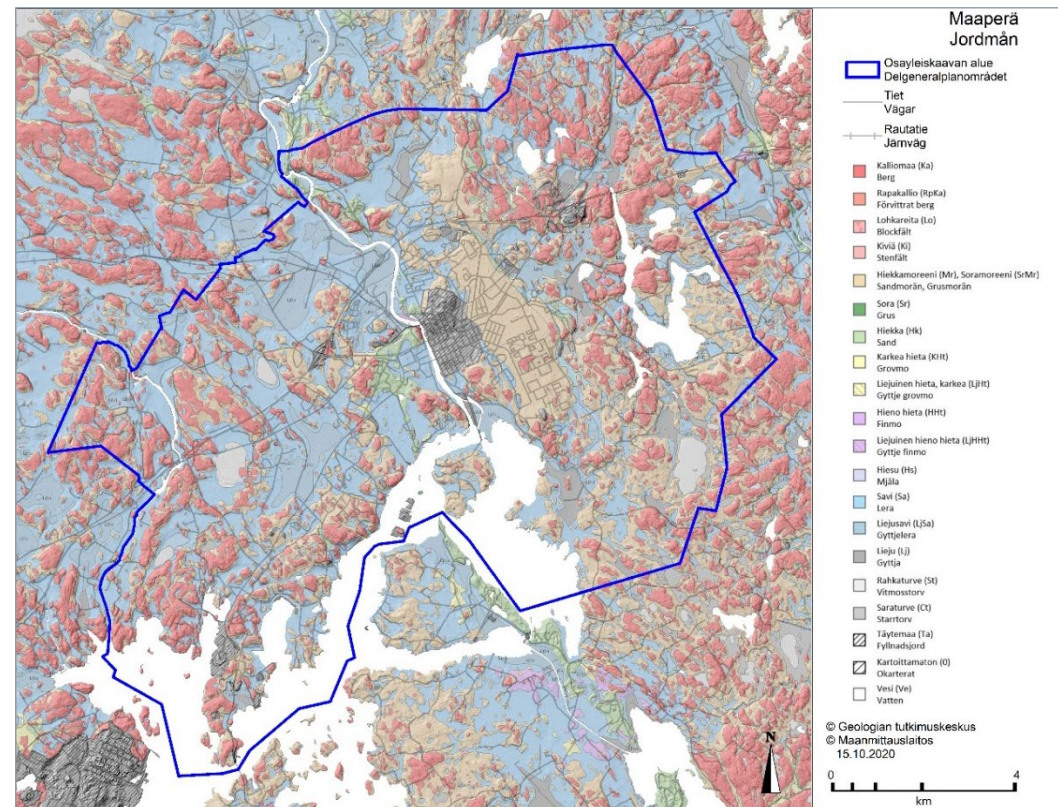


Bild 15. Geomorfologisk karta över planområdet. (Källa: Borgå stad, [Landskapsutredning för de centrala områdena 2022](#), endast på finska).

Planområdet hör huvudsakligen till landskapsprovinsen på sydkusten, Finska vikens kustregion, och är indelat i åtta delområden av landskapsstrukturen (bild 25).

Landskapet i planområdet domineras av öppna klippor, åsar och ryggar som formats av istiden samt de ådalar, lermarker, myrar och små sjöar som blir kvar mellan dem. På slätterna kring å- och bäckdalarna finns omfattande öppna odlingslandskap. Skogarna på ryggarna inramar och framhäver de öppna odlingslandskapen. De högsta punkterna, som Telegrafberget och Kokonbacken, når 50–60 meter över havet. Vid kusten bildar havsytan landskapets grundplan och öppna landskapsutrymmen.

Till särdragen i planområdets landskapsstruktur hör också kulturhistoriska element, såsom gamla vägsträckningar, byastrukturer och odlingslandskap, som anknyter till naturformer. Bevarandet av dessa stöder landskapets kontinuitet och identitet. Den bebyggda miljön är ofta belägen längs åskanterna och i dalgångar där landskapet öppnar sig som större utsiktsområden.

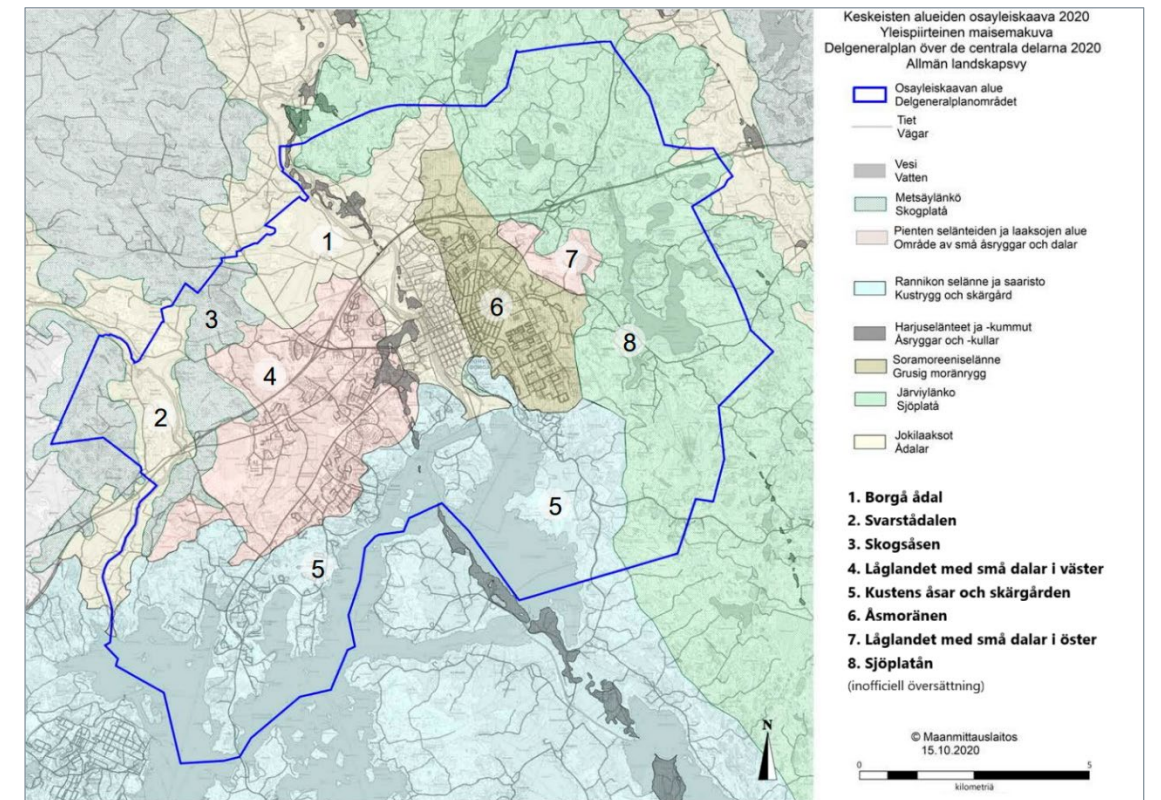


Bild 16. Planområdets landskapsstruktur. (Källa: Borgå stad, [Landskapsutredning för de centrala områdena 2022](#), endast på finska, bilden har översatts).

Planområdets landskapsbild är mångsidig och varierande och förenar historiska kulturmiljöer, ådalar, åsar och skogsområden. Borgå ådal bildar en landskapsmässigt och kulturhistoriskt värdefull helhet där stadsstrukturen och naturen överlappar varandra. Parallellt med ådalen finns även havsstrandsområden, åsar och gamla odlingslandskap av landskapsmässig betydelse.

I samband med [landskapsutredningen](#) (endast på finska) kartlades för områdets invånare och besökare betydelsefulla landskap och landskapsvärden (Borgå stad, 2020a). Också i sinneslandskapet för dem som svarade på enkäten betonades naturen – såväl närnaturen som de större rekreationsområdena. Skogar och hav var de mest populära landskapstyperna.

Landskapsmässigt särskilt värdefulla områden på planområdet är Kiala öppna åkerlandskap i Borgå ådal, Gamla Borgå, Borgbackarna, stationsområdet, södra öppna åkerlandskapet i Svartsåns dalgång, Svartsåns dalgång från Drägsby till Tjusterby, Mensas små odlingsdalar, havskusten från Borgå ås mynning till Tarkis samt Hammars och Haiko, Stensböle gårdsmiljö och Ekuddens lundar med ädelträd samt åsskogar.

Borgå nationalstadspark bildar sin egen värdefulla områdeshelhet, som omfattar flera värdefulla delområden av landskapet, naturen och kulturmiljön. Enligt statsrådets principbeslut (1995) är Borgå ådal ett nationellt betydande landskapsområde. Svartsådalen är ett på landskapsnivå värdefullt kulturlandskap.

6.7 Klimatet och klimatförändringar

Borgå hör till den södra och sydvästra kustens klimatområde. Klimatet i området påverkas kraftigt av närheten till havet, som jämnar ut temperaturskillnaderna och leder till klimatförhållanden som är mildare än genomsnittet. Detta innebär att växtsäsongen är så lång att ek och många andra växt- och djurarter i lövskogszonen trivs i området. Trädbeståndet är rikligt och har en tydlig inverkan på det lokala klimatet.

Mikroklimatet i området är varierande. Utöver växtligheten påverkas det lokala klimatet av närheten till havet, vinden, sluttningarnas riktning och jordmånen. Den rådande vindriktningen är sydvästlig. I dalarna kan det uppstå hårda briser, medan skärgården skyddar staden mot vindar. I planområdet placerar sig det gamla byggandet ofta på gynnsamma och svagt sluttande sluttningar. Särskilt på vintern samlas kall luft i låglandet.

Klimatförändringen förändrar klimatförhållandena i området. Utifrån klimatmodellerna bedöms det att medeltemperaturen fortsätter att stiga och att nederbörden ökar särskilt på vintern, att kraftiga regn blir kraftigare och att snötäcket i södra Finland blir mer sällsynt. I södra Finland stiger temperaturen enligt prognoserna på sommaren och vintern med cirka 4 °C. Nederbördsmängden på sommaren ökar med cirka 10 procent. Avdunstningen ökar i sin tur de problem som torkan orsakar. ([Borgå stad, 2022h](#) (på finska))

6.8 Vattendrag och avrinningsområden

Planområdets blåstruktur består av hav, floder, sjöar och småvattendrag, såsom bäckar, dammar, myrar, våtmarker och diken. Dessa vattendrag styr regn- och dagvattenföringen och stöder områdets ekologiska funktion.

I planområdet ingår cirka 16 km² havsområde och 30 km kustlinje från Svartåns mynning till Stensböle. De viktigaste vattendragen är Borgå å, Svartsån och havsområdet utanför Borgå. Borgå å är områdets huvudavrinningsområde och möjliggör rekreationsanvändning, även om skadliga ämnen kan förekomma i sedimenten. Svartsåns dammar

begränsar vattenlevande organismers rörelseförmåga och åmynningen hör till industrins högriskområde. I området finns 11 sjöar, som huvudsakligen ligger i planområdets östra del. Sillvik har en sötvattenbassäng (Borgå stad, 2022h).

Ekologiska bäckar som Kungsbäcken, Finnby, Gammelbacka och Stensböle är viktiga för stadsnaturens mångfald. Markdikena på åkrarna bildar ett ekologiskt svagt småvattendrag som är känsligt för dagvattnets surhet och föroreningar. Dikar har rensats både i samband med jordbruk och byggande, bland annat i Lövhammars, Hornhattuladalen och Prästgårdsåkern.

Skogrika myrar, såsom strandskogarna vid Lillträskets och Veckjärvis utlopp samt över- och svämningsängar, är viktiga för områdets vattenhushållning, rening av dagvatten och ekologisk förbindelse. Regnvatten som absorberas på åsar och sandmoränåsar avrinner på de nedre sluttningarna som källor, men dikningarna i dalarna har torrlagt dessa källzoner.

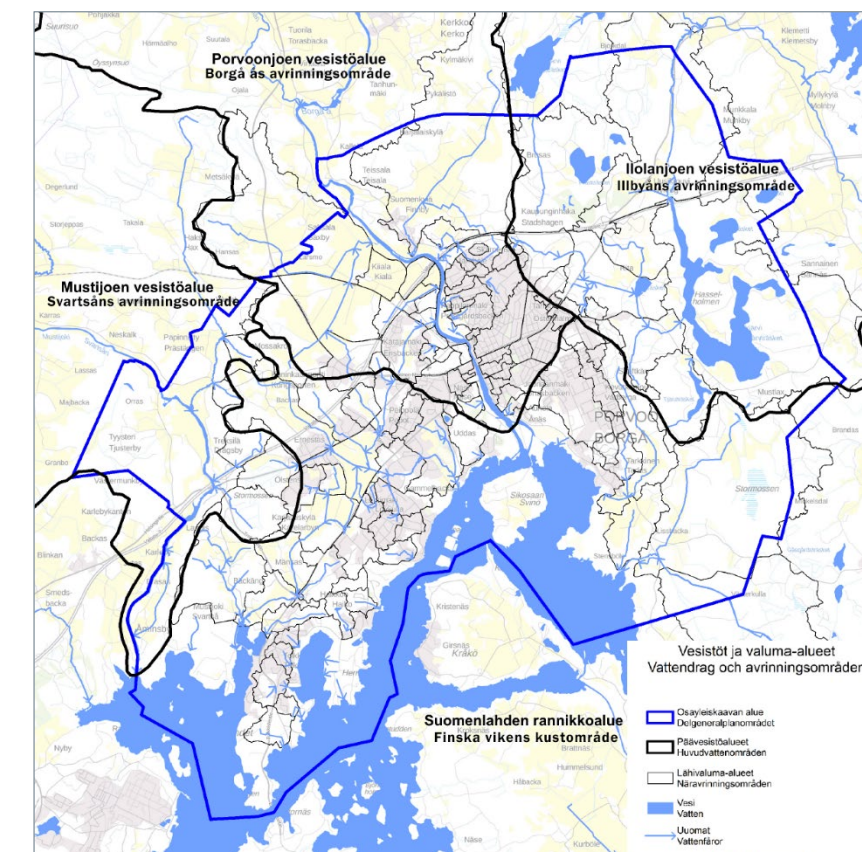


Bild 17. Indelning av planområdet i avrinningsområden. (Källa: Borgå stad, [Landskapsutredning för de centrala områdena 2022](#), endast på finska, bilden har översatts).

Planområdet är indelat i tre huvudsakliga avrinningsområden: Borgå åns, Svartsåns och Illbyåns avrinningsområden. På området finns också två grundvattenområden som är viktiga för vattenförsörjningen: Åsen Borgbacken–Näse och delvis Saxby.

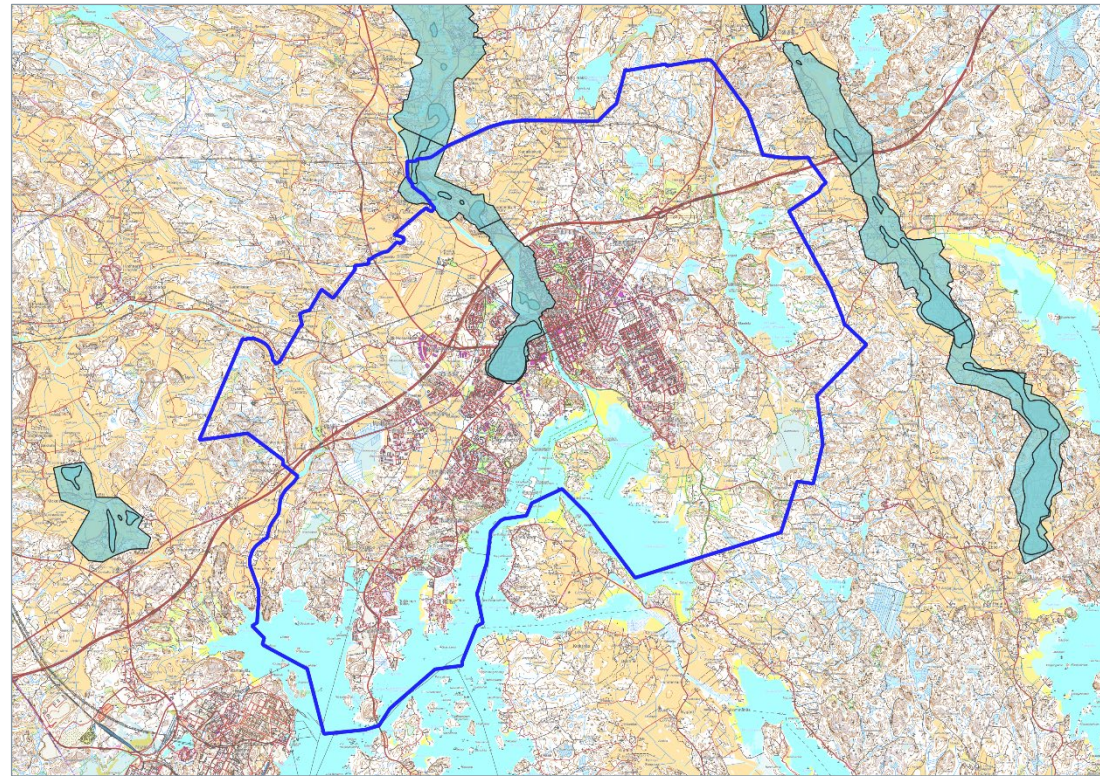


Bild 18. Grundvattenområden på och i närheten av planeringsområdet (Källa: Borgå stad, tjänsten Louhi).

6.9 Växtlighet och naturtyper

Planområdet hör till sydvästlandets vegetationszon, ganska nära gränsen till ekzonen. På grund av det intensiva jord- och skogsbruket finns det få vårdbiotoper som ängar, fält och hagmarker. Myrarna är till största delen mindre mossar, talkkärr och kärr i fördjupningar i terrängen, men det finns också några större högmossar i området.

Största delen av skogarna utgörs av gran- och talldominerade moskogar av blåbärstyp (MT) och lingontyp (VT). Även frodigare skogar av harsyra- och blåbärstyp (OMT) förekommer ganska mycket och i bergsområden förekommer torra moskogar (CT). Ställvis finns det på sluttningarna lundar med arter som är typiska för vegetationen i inlandet norr

om ekzonen. Dessutom finns det några fuktiga lundar utmed bäckar i området ([Borgå stad, 2022b](#)).

De mest omfattande sammanhängande områdena av gammal skog finns i områdets sydöstra och östra delar, där naturskyddsområdet i Stensböle och vid Stormossens bildar en skogs- och myrnaturhelhet på hundratals hektar. I planområdet förekommer följande naturtyper som avses i EU:s naturdirektiv (92/43/EEG):

- mynning med bräckt vatten, ådeltan (1130)
- flerårig vegetation på steniga stränder (1220)
- Östersjöns åsar och deras sand-, klipp- och stenstränders vegetation samt undervattensvegetation (1610)
- humushaltiga sjöar och dammar (3160)
- högortsängar (6430)
- högmossar (7110)
- övergångsmyrar och strandmyrar (7140)
- källor och källkärr av fennoskandisk typ (7160)
- växtbeksädda silikatklippor (8220)
- boreala naturskogar (9010)
- boreala lundar (9050)
- skogsbevuxna myrar (91D0)
- åsformationers skogsbevuxna naturtyper (9060)

6.10 Fauna

Fågellivet i området är mångsidigt och representativt. Området Ruskis-Stensböleviken vid Borgå åmynning hör till de värdefullaste fågelvatten i södra Finland och har i programmet för skydd av fågelrika vatten, som fastställdes av statsrådet år 1982,

klassificerats som ett häckningsområde av internationell betydelse. Området ingår också i Finlands Natura 2000-nätverk. Andra områden av fågelmässig betydelse är bland annat skogarna på Svinö, Sillviken och Tolkislandet, området Kokonbacken-Kokon samt skogsområdena i planområdets östra del ([Borgå stad, 2022b](#)).

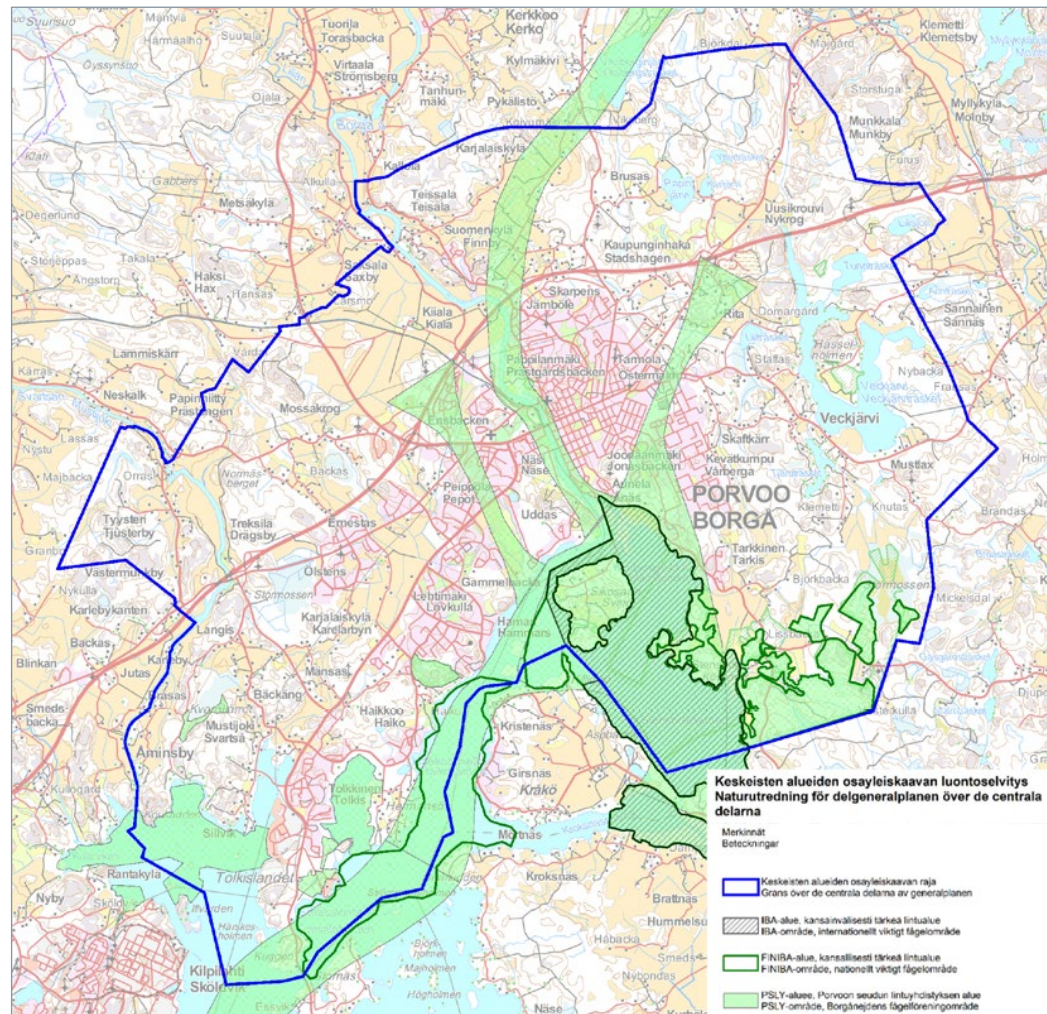


Bild 19. De mest betydande fågelbestånden i planområdet. (Källa: [Borgå stad, 2022b](#).)

I fråga om däggdjur representerar planområdets artbestånd ett typiskt sydfinskt artbestånd.

Fiskbeståndet är rikligast i havsområden och åar. I sjöarna är artbeståndet mindre. Havsområdets bottenfauna har i undersökningar konstaterats vara svårt störd. Artbeståndet domineras av arter som tål kraftig nedsmutsning. Man har observerat att bottenfaunan i Borgå å har ökat i takt med att belastningen på avloppsvatten från

tätbebyggelse har minskat. I Borgå å och Svartsån förekommer den fridlysta tjockskaliga målarmusslan (*Unio crassus*).

Planområdets groddjur och reptiler representerar ett typiskt sydfinskt artbestånd.

Insektsarterna har utretts närmare i skyddsområdena i Stensböle och Stormossen, där flera arter som klassificerats som hotade har påträffats, till exempel brun guldbagge (*Liocola marmorata*) och stor flatbagge (*Peltis grossa*). Även insektsarterna i Borgbackens fält- och ängsmark är representativa och där har man hittat bland annat den utrotningshotade ängsmarksviveln (*Tropiphorus terricola*). I Stensböle ängstrakter har man sommaren 2000 planterat ut en utrotningshotad fjärilsart, mnemosynefjäril (*Parnassius mnemosyne*) och arten har anpassat sig till området.

6.11 Ekologiskt nätverk och värdefulla naturområden

Stommen i planområdets ekologiska nätverk består av ådalar samt bergs- och åsryggar som avgränsar dem. Regionen har två omfattande åspartier som förbinder kust- och inlandsskogar och bildar betydande ekologiska förbindelser. ([Borgå stad, 2022h \(endast på finska\)](#))

- **Det västra åspartiet** ligger mellan dalarna Svartsån och Borgå å. Skogarna är mångskiftande och varierar från kulturlundar till planteringsskogar och försumpade fördjupningar.
- **Östra åsområdet** är en cirka 40 km² stor sjöplatå med kärnområden skyddade av gamla skogar och våtmarker som Stensböle och Stormossen. Även Veckjärvis omgivning och Vadets bäckdal är ekologiskt värdefulla.

Ekologiska bäckar som Kungsbäcken och Gammelbacka bäck fungerar som ekologiska korridorer och habitat för stadsnaturens mångfald. Floder, bäckar och havsstränder bildar viktiga ekokorridorer för vatten- och strandliv. Strandvassen är särskilt viktiga för fågellivet. De viktigaste områdena för naturens mångfald är Stensböles stora skyddsområden samt Borgbacken och Marens mosaikartade biotoper. Även åsen i Östermalm med sina källrika sluttningar och trädgårdslänkande gårdsmiljöer stöder det ekologiska nätverket.

De ekologiska förbindelserna försvagas särskilt av vägar, ellinjer och kalhyggen som splittrar skogsområden. Å andra sidan fungerar de beskogade åkerkanterna och trädbeståndet längs diken som ekologiska korridorer för arter som rör sig smidigt.

Enligt en utredning som Nylands förbund gjort ([Nylands förbund, 2018](#) (endast på finska)) är delgeneralplanens södra områden från Tolkis till Haiko, Kokon, Svinö via Stensböle och skärgården en del av det omfattande ekologiska nätverket Borgå-Lovisa. Enligt utredningen är Svartsån och Borgå å ekologiska korridorområde värda att beakta.

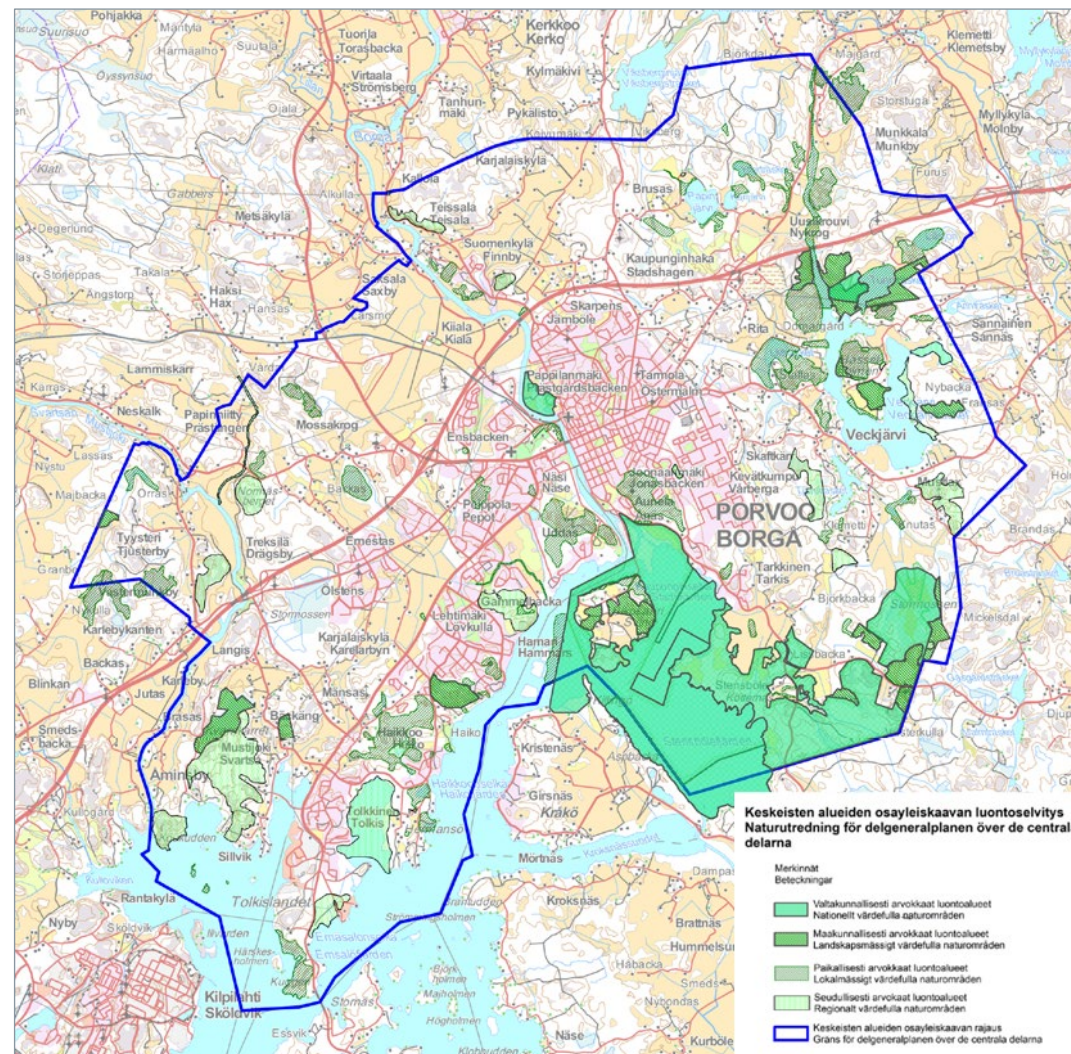


Bild 20. Planområdets värdefulla naturområden och objekt, det vill säga så kallade naturliga sammanslagingsområden på kartan ([Borgå stad, 2022b](#)).

På planområdet finns flera nationellt och på landskapsnivå värdefulla naturområden och naturobjekt. De mest betydande objekten i området, såsom Borgbacken- Marens området, Ruskis-Stensböleviken, Svinös södra skog, Stensböle, Stormossen och

Tungträskskogen, är skyddade enligt naturvårdslagen, de nationella skyddsprogrammen eller Natura 2000-programmet. Dessutom finns det gott om objekt som klassas som värdefulla regionalt och lokalt. Även enstaka träd och allér har skyddats.

De naturområden och naturobjekt som bedöms vara värdefulla har katalogiserats i Borgå stads miljöskydds och stadsplanerings [naturutredning \(Borgå stad, 2022b\)](#). Dessutom har man utarbetat objektkort för naturobjekten, där deras allmänna beskrivning, växtlighet och naturtyper, hotade och andra beaktansvärda arter, natur-, landskaps- och rekreationsvärden, eventuella skyddsbeslut, informationskällor och markanvändningsrekommendationer presenteras.

Som bilaga till planbeskrivningen finns en karta över värdefulla naturobjekt (bilaga 1).

6.12 Grön- och rekreationsområden

Delgeneralplaneområdets grönstruktur består av parker, områden för närrekreation, rekreationsskogar, öppna odlingsområden, områden för gårdsträdgårdar och naturskyddsområden. Grunden för nätverket av grönområden består av skogsområden sydväst om centrum (Haiko, Gammelbacka, Telegrafberget, Kokon) och rekreationsområden i östlig riktning (Stensböle, Vårberga, Aunelabacken). I centrum är Näsebacken och Borgbacken centrala grönområden. I kransområdena kompletteras grönområdesnätverket av stora jord- och skogsbruksområden ([Borgå stad, 2021a, 2022h](#) (endast på finska)).

Ängarna och strandstråket i Borgå ådal, i synnerhet Borgbacken, Marens strand och Prästgårdens äng, bildar landskapsmässigt och ekologiskt viktiga rekreationsområden.

Grönområdenas betydelse för vardagens välbefinnande har betonats i invånarenkäterna och -verkstäderna. Särskilt viktigt för intressenterna ([Borgå stad, 2021a](#)) verkar vara strandstråken, skogsstigarna och Kokons idrottstjänster. I kustnära områden som Stensböle och Svinö finns väl tillgängliga skydds- och grönområden. Strandstråk, parkkorridorer och spångar är populära friluftsleder – särskilt rutterna till Hammars och Tarkis lyftes fram i invånarenkäterna som uppskattade rekreationsförbindelser. Veckjärvis och Tjåruträskets badplatser är viktiga offentliga rekreationsobjekt och deras utvecklingsbehov har bedömts i utredningen om badstränder ([Ramboll, 2024d](#)).

Skogsområdenas tillgänglighet är god särskilt i Gammelbacka och Haiko, där det finns ett omfattande nätverk av stigar. På andra håll är ruttsystemet mer fragmenterat. Till

exempel den restaurerade delen av Gammelbacka bäck är betydande, men förbindelserna mellan dalen i Lövhammars och centrum är bristfälliga.

Historiska passager som Dagvärksvägen samt friluftsleder i Humla och Sillvik berikar områdets rekreativningsbruk. De omfattande skogsområdena i Svartsådalen och Järviylänkö stöder naturens mångfald och erbjuder landskapsupplevelser.

De smala skogsstråken och parkängarna, såsom Huktis parkaxel, stöder grönförbindelserna, även om förbindelserna till norr och söder delvis är avbrutna. Östermalms åsmons skogsområde förbinder centrumets friluftsområden med kustens åsskogar.

6.13 Den byggda miljön

Området har varit bebott sedan stenåldern. Den historiska tidens fasta bebyggelse inom jordbrukskulturen går tillbaka till 1200–1300-talet. Kulturlandskapets särdrag har formats av näringar som utövats inom området, såsom jordbruk, boskapsskötsel och fiske. Ådalarna och låglänta platser i terrängen har omvandlats till åkerbruksområden, och den äldsta bebyggelsen är koncentrerad till vattendragen ([Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab & Arkitektbyrå Kristina Karlsson, 2021a](#); [Mikroliitti Oy, 2020a](#) och [2020b](#))

Åkrarnas indelning och gruppbyggnaderna var före storskiftet och nyskiftet tätt förbundna med varandra. De äldsta bondgårdarna härstammar från 1500-talet. Utöver böndernas byar förekommer i området boendekoncentrationer och underlydande gårdar som förvaltas av gårdarna. Gårdar från medeltiden är bland annat Stensböle, Haiko, Drägsby och Kiala. På 1700–1800-talet bildades nya gårdar, såsom Kallola och Saxby. Parallellt med de traditionella näringarna dök det under senare delen av 1800-talet upp industri, särskilt sågverksindustrin, som placerades utmed vattendragen. Kring industrianläggningarna byggdes arbetarbostäder.

Borgå tros ha fått sina stadsprivilegier år 1347. Det hade redan tidigare funnits bosättning på platsen. Utgångspunkten för stadens utveckling var Borgå å, närheten till havet, den medeltida defensiva fästningen och Stora Strandvägen. Borgå stad byggdes söder om Borgbacken vid sammanflödet av ån, havet och Stora Strandvägen. Gamla stan i Borgå har i sina huvuddrag behållit sin medeltida detaljplan och medeltidens viktigaste objekt. Kyrkan och slottkullen är fortfarande de dominerande dragen i stadsbilden.

För att förnya och utvidga stadsstrukturen färdigställdes år 1832 en detaljplan utarbetad av Engel där utgångspunkten var en gles rutnätsplan enligt empiristilens planeringsprinciper. Under sextio år har rutnätsområdet följt ungefär samma byggnadsprinciper. Först när målen förändrades och byggvolymen började öka i slutet av 1800-talet började enhetligheten i empirestaden brytas ner. I kvarteren i empirestaden började man bygga nya stenhus i flera våningar, till exempel bank- och affärsbyggnader.

De egnahemhusområden som planlagts och byggts öster om Gamla stan i Borgå och empirestadens delen under 1900-talets första årtionden, såsom Kvarnbacken, Jonasbacken och Hantverkaregatan, representerar en miljö som motsvarar trädgårdsstadsidealet. Deras tomter är stora, trädgårdsliknande och byggnadssättet är enhetligt. I området finns fortfarande välbevarade, grönskande och stadsbildsmässigt hela kvarter.

Återuppbyggnadsperioden efter kriget (1945–1955) syns både i stadsområdet och i landsbygdsbyarna, där det grundades jordbrukslägenheter för förflyttad befolkning från Karelen.

Trafiknätet i planområdet baserar sig på vägdragningar som härstammar från medeltiden. Stora Strandvägen (Åbo-Viborg) och gamla Tavastehusvägen var i bruk ännu i slutet av 1800-talet. År 1971 ersatte stamväg 55 den gamla Tavastehusvägen och på 1970-talet färdigställdes motorvägen Helsingfors-Borgå och omfartsvägen i Borgå. Järnvägs- trafiken startade i slutet av 1800-talet. Borgå järnvägsstations område är landskapsmässigt centralt beläget och representerar byggnadsbeståndet vid sekelskiftet 1800–1900.

6.13.1 Värdefulla kulturmiljöer

Kulturmiljöerna i Borgås centrala områden är mångsidiga och berättar om utvecklingen i staden och dess omgivning under olika århundraden och årtionden. På området förekommer både landsbygds- miljöer och täta stads- och bymiljöer från olika epoker, arkitektoniskt hela helheter samt enskilda byggnader av kulturhistorisk betydelse. Kulturmiljöerna är en del av Borgås identitet och utgör en värdefull utgångspunkt för att utveckla stadsstrukturen.

I invånarenkäterna var rutterna till Gamla stan i Borgå, Näsebacken och Åstranden med dess utsikter de mest omtyckta i den byggda miljön. Historiska värden ökar kvaliteten på den byggda miljön. Å andra sidan är även de obehagliga landskapen förknippade med

den byggda miljön. Särskilt tråkigt upplevs den byggda miljöns ofullbordade, förfallna och stökiga karaktär. Koncentrationerna inom handel och industri upplevdes som tråkiga, likaså den livliga trafikmiljön.

I samband med beredningen av delgeneralplanen har de områdesavgränsningar som föreslås i tidigare inventeringar och i delgeneralplanen för 2004 reviderats och precisrats. I [utredningsarbetet](#) har man identifierat kulturmiljöområden med gemensamma karaktärsdrag som ska värnas, och av dem finns det sammanlagt 38 områden, delområden medräknade. Utöver dessa har man identifierat fyra större kulturlandskapsområden: Svartsådalens östra strands kulturlandskap, Kiala kulturlandskap, Borgå ås östra strands kulturlandskap och bebyggelsen i Karelabyns odlingslätt.

I [kulturmiljöutredningen](#) som utarbetats för planarbetet har man kompletterat listan över värdefulla kulturmiljöer i planområdet. Områden av nationellt intresse baserar sig på RKY 2009-utredningen, värden på landskapsnivå på Nylands landskapsplan (2015) och lokalt värdefulla objekt på Borgå stads egna utredningar.

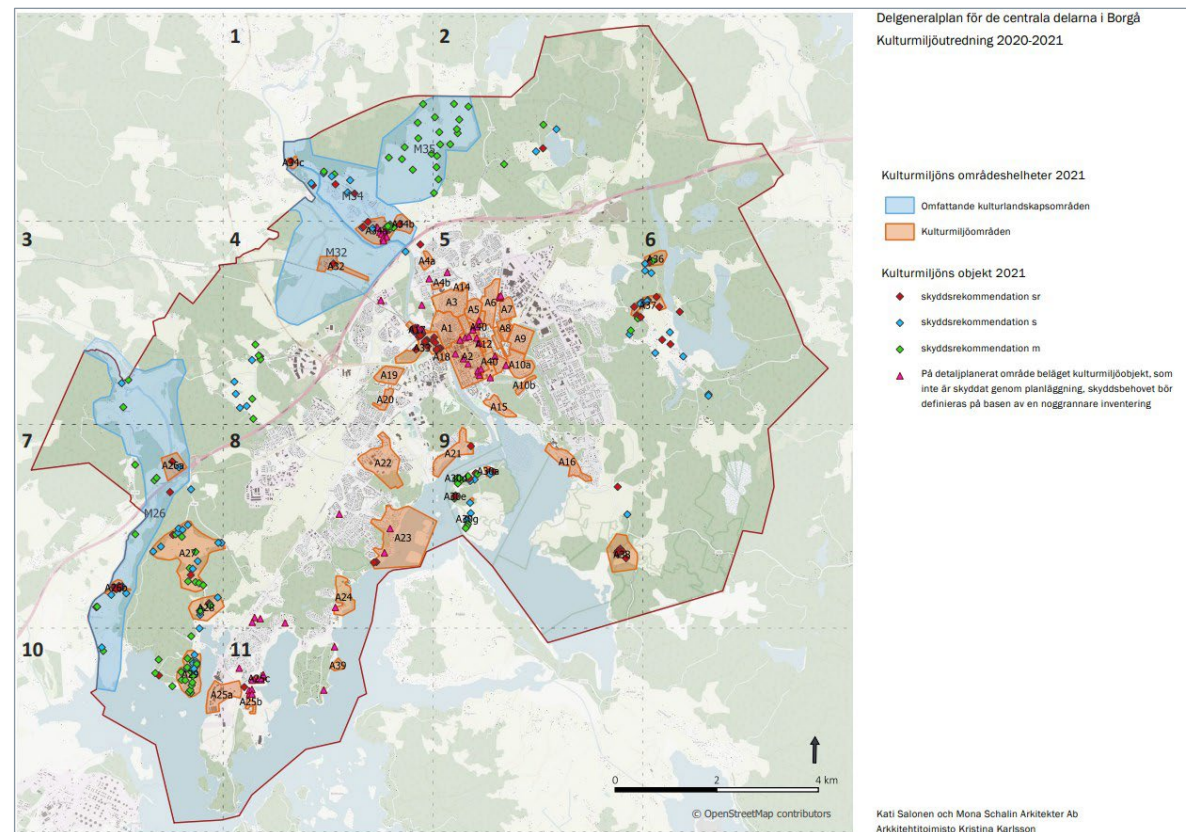


Bild 21. Kulturmiljöns områdesenheter ([Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab & Arkitektbyrå Kristina Karlsson, 2021a](#)).

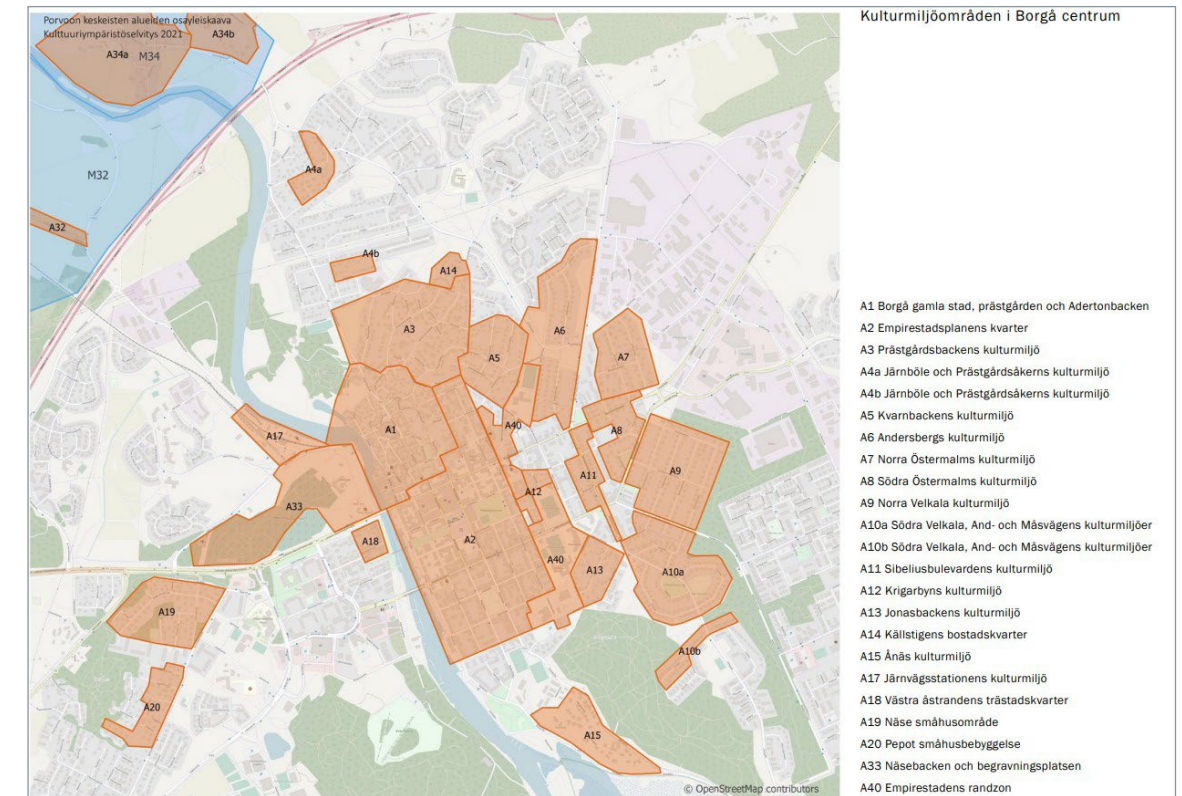


Bild 22. Kulturmiljöområden i Borgå centrum (Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab & Arkitektbyrå Kristina Karlsson, 2021a).

6.14 Störande faktorer i miljön

På planområdet finns landskapsmässigt svaga områden där landskapsrummet på grund av beskogning eller byggande av åkrarna är motsägelsefull eller förvirrande. Dessutom orsakar riksvägarna med sina korsningsområden, kalhyggerna och byggandet landskaps-skador.

Människans jord- och skogsbruksverksamhet har orsakat störningar i naturen åtminstone sedan 1800-talet. Den starkaste effekten har orsakats av modern industri- och byggverksamhet, vars förändringar är snabba och ofta irreversibla. Även intensifierat jord- och skogsbruket har utarmat naturen i området på många sätt. De minst anpassningsbara arterna har drabbats hårdast av förlusten av livsmiljöer. Det är viktigt att bevara stora sammanhängande skogsområden i fortsättningen. Kalhuggningarna från 2000-talet har också förändrat områdets skogsnatur och försämrat rekreativt värde i synnerhet i planområdets västra och norra delar. Byggverksamheten har format marken särskilt vid Borgå åmynning. I planområdet finns även gamla sand- och grustag.

Delgeneralplaneområdet är i fråga om luftföroreningar ett av Finlands mest belastade områden. Utöver föroreningarna från Centraleuropa belastas området i betydande grad av svavel- och kväveutsläppen från det närliggande industriområdet Sköldvik. Dessutom påverkar övrig energiproduktion (kraftverken i Tolkis och Harabacka) och trafiken luftkvaliteten. I synnerhet tät trafik och motorvägstrafik i centrumområdet belastar planområdet med sina utsläpp ([Borgå stad, 2022b](#)).

Vattendragens ekologiska status inom planområdet är för havsområdenas del försvarlig (havsområdena och Svartsån) och varierar för åarnas del från dålig till tillfredsställande. Den näringsbelastning och det fasta material som åarna för med sig leder till en betydande försämring, grumling och igenslamning av det ekologiska tillståndet i havet. Mer än hälften av belastningen på åarna kommer från åkerbruk och boskapsskötsel. Åarna belastas därtill av bland annat avloppsvatten från bosättning, utsläpp från glesbygd som inte anslutits till avloppsnätet, skogsbruk och luftföroreningar. Sjöarnas ekologiska tillstånd är i sin tur i huvudsak bra, men flera av dem lider av övergödning och syrebrist. ([Borgå stad, 2022b](#)). Största delen av sjöarna är små och grunda och belastas i varierande grad av jord- och skogsbruk samt av bebyggelse utan avlopp.

Riksväg 7 är den största orsaken till trafikbuller i Borgå planområde. Bullerområdet sträcker sig ställvis till och med över 800 meter från riksvägen. Andra livligt trafikerade vägar är Helsingforsvägen, Tolkisvägen och Mäntsälävägen. På delgeneralplanens planeringsområde överskrids riktvärdena för buller band annat i Drägsby, Ernestas, Estbacka och vid Borgå å. Längs de livligt trafikerade gatorna i stadens centrum placeras flera bostadshus helt eller delvis i bullerområden där riktvärdena överskrids. Merparten av dessa har dock gårdar på den skyddade sidan av bullerkällorna och är därmed i en situation som uppfyller riktvärdena.

Enligt bullerutredningen ([Sitowise, 2024](#)) ligger 948 bostadshus i bullerområden som överskrider riktvärdena. Antalet invånare i områden med en medelljudnivå som överskrider riktvärdena är i nuläget 7 391 invånare dagtid. Andra bullerkällor i planeringsområdet för centrala stadsområden är verksamheten i Tolkis industriområden, Domargårds avfallsstation och Munkby skjutbana. Verksamheter som orsakar buller i Tolkis område är Tolkis hamn och kraftverk samt produktionen av stenmaterial. Tysta områden, där riktvärdet 50 dB för dagtid underskrids, är splittrade inom delgeneralplanens område. De största sammanhängande tysta områdena i Borgå ligger i skärgården.

Sköldviks industriområde ligger söder om Borgå stad, nära gränsen till Sibbo kommun. Industriområdet är Nordens största helhet inom oljeraffinaderi- och petrokemisk industri. I Sköldvik finns flera industrianläggningar som hanterar, lagrar, tar emot och skickar betydande mängder farliga kemikalier. På grund av risken för storolyckor har skyddszonen fastställts för Sköldviksområdet som sträcker sig till planområdets sydvästra del (bild 32). I skyddszonerna måste man i enlighet med kemikaliesäkerhetslagen och kemikaliesäkerhetsförordningen samt lagen om områdesanvändning begränsa markanvändningsformerna och placeringen av sårbara funktioner. Man ska inte heller placera markanvändning, som inte är tillåten inom själva skyddszonen, i den omedelbara närheten av skyddszonens ytterkant ([Gaia Consulting, 2024](#) (endast på finska)).

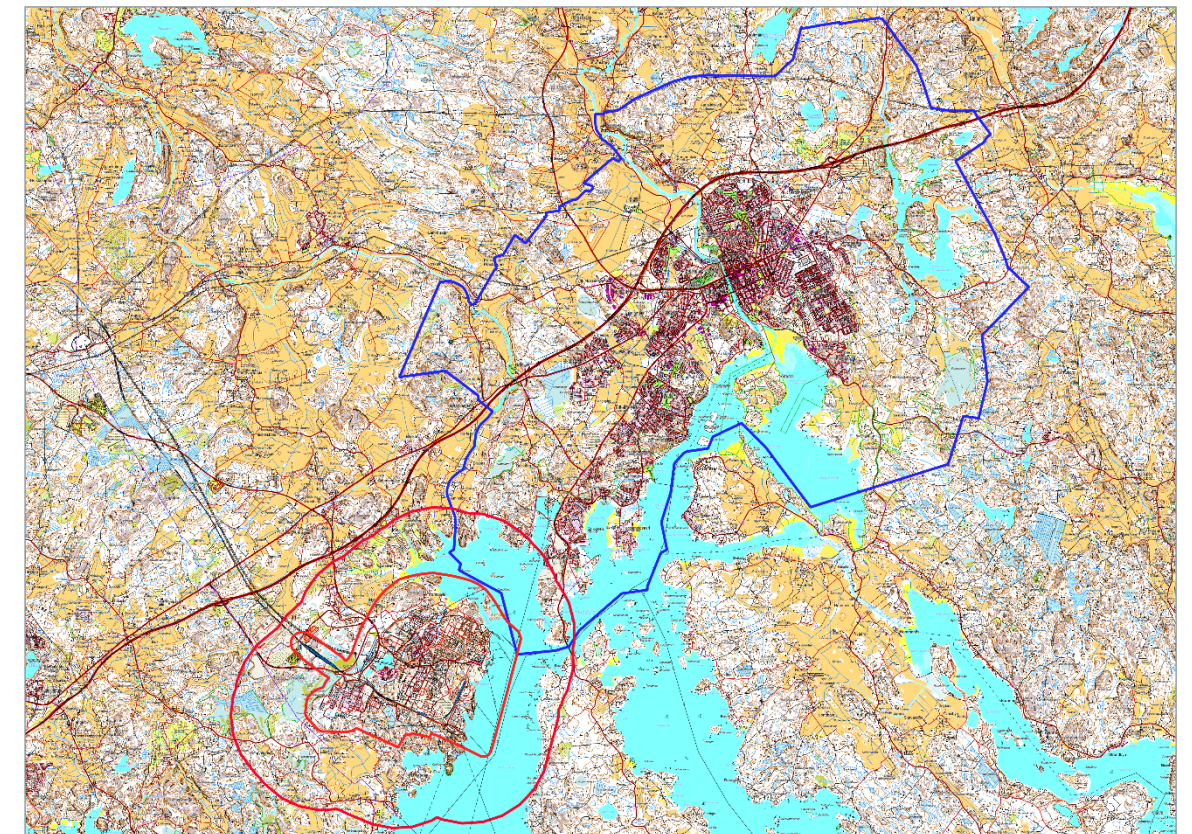


Bild 23. Placeringen av Seveso-områdena i Sköldvik (röd linje) i förhållande till planområdet (blå linje). (Källa: Borgå stad, tjänsten Louhi)

6.15 Kommunteknik och markägande

Borgå Vattens verksamhetsområde omfattar detaljplanerade områden inom planområdet. Dessutom har Borgå Vatten ett vatten- och tryckavloppsnät utanför

detaljplaneområdena. Borgås huvudvattentäkter är Saxby vattentäkt och Sannäs vattentäkt. Den första av dessa är belägen inom planområdet. På planeringsområdet finns också Borgbackens reservvattentäkt och Finnbys vattentäkt. Borgå avloppsreningsverk verkar på Hermansön, Haiko ([Borgå stad, 2022i](#)).

Planområdet är Borgå Elnät Ab:s distributionsområde. På planområdet finns både stamnätsbolaget Fingrids och Borgå Energis kraftledningar. Gasgrids gasöverföringsrör kommer från Kullo till Kungsporten.

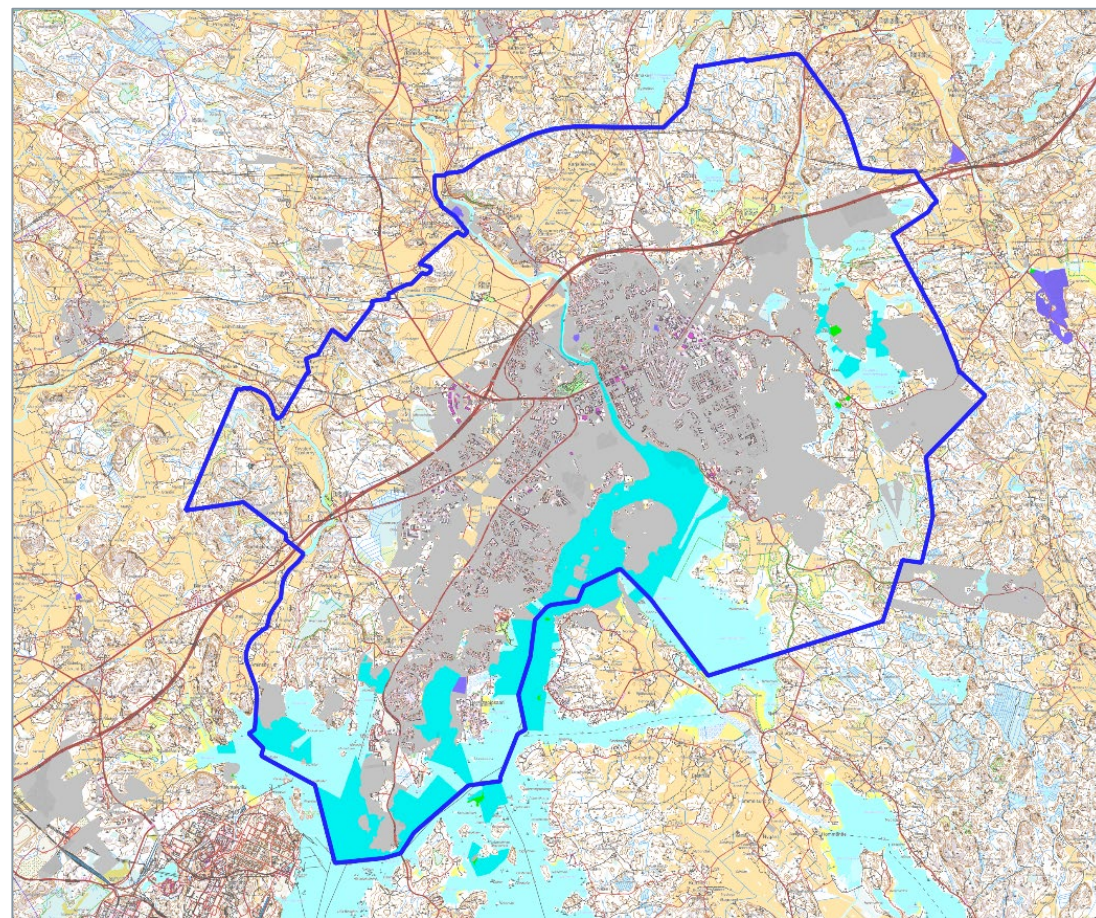


Bild 24. Markområden som ägs av Borgå stad visas i grått. De områden som Borgå idrottsväsene förvaltar är markerade med grön färg och Borgå Vatten med lila. Borgå stads vattenområden är märkta med blå färg.

6.16 Cirkulär ekonomi inom markbyggnad

I Borgå hänförs sig den cirkulära ekonomin inom markbyggnad till mark- och stentäkt, hantering, återvinning, mellanlagring och slutförvaring av överskottsjord och avfall som

lämpar sig för markbyggnad. På stadens område utvinns årligen betydande mängder bergsten, grus och annan jord, och mängderna har ökat under de senaste åren.

Enligt Finlands miljöcentrals utredning ([2018](#) (endast på finska)) har mängden avfall som lämpar sig för markbyggande varierat från år till år. Särskilt avfall enligt MARA-förordningen (t.ex. betong, tegel, asfalt) importeras till Borgå i betydligt högre grad än vad som uppkommer lokalt. På planområdet finns områden som är förknippade med marktäktsverksamhet, såsom Skaftkärrs mellanlagringsområde och Ernestas bullervall. Tolkisvägens deponi har upphört med sin verksamhet.

I utredningen om cirkulär ekonomi inom markbyggnad ([SYKE, 2018](#) (endast på finska)) identifierades flera potentiella områden på planområdet eller i dess omedelbara närhet som lämpar sig för funktioner inom cirkulär ekonomi inom markbyggnad. De identifierade områdena är i varierande grad lämpade för olika verksamheter, såsom marklagring, mellanlagring och återvinning, beroende på bland annat markens bärkraft, tillgänglighet, miljöfaktorer och planmässiga situation. De mest potentiella områdena ligger utanför planområdet.

7 Generalplanesituation, detaljplaner, byggnadsordning

7.1 Delgeneralplanen för de centrala delarna 2004

Delgeneralplanen för de centrala delarna 2004 utarbetades efter kommunsammanslagningen 1997 för att styra utvecklingen i det sammanslagna Borgå. Målet var att förtäta och komplettera tätortsstrukturen, utveckla nya bostads- och arbetsplatsområden samt stärka centrum och grönnätet.

Staden har vuxit enligt planen. I planen förberedde man sig tillräckligt på tillväxt och stadens tillväxt har motsvarat de prognoser som låg till grund för planen. Flera områden enligt planen, såsom Västra åstranden, de nya bostadsområdena i Haiko, områdena Majberget och Vårdalen, har förverkligats. Centrumet har utvidgats till Västra åstranden och byggandet har varit tätt och servicebaserat.

Självförsörjningsgraden på arbetsplatserna har förblivit god och arbetsplatsområdena har utvecklats i stor utsträckning. Inberäknat centrum är Västra åstranden Borgås största

arbetsplatskoncentration. Kungsporten, Östermalm och Stadshagen samt Ölstens har kompletterats och Tolkis industriområde har utvecklats. Centrum och Västra åstranden har utvecklats som servicekoncentrationer, och Östermalm och Kungsporten är särskilt områden för handel med ett omfattande varusortiment som kräver utrymme.

Trafiklösningarna har förverkligats endast delvis. Bron på Alexandersgatan var en av de nya förbindelser som fick en lösning under delgeneralplaneprocessen och bron blev färdig 2004. Av de nya trafikförbindelserna har den norra bron och östra omfartsvägen samt Helibanan inte förverkligats. Cykelnätet har utvecklats, men en del av de nya förbindelserna har ännu inte förverkligats.

Planens mål om ett enhetligt grönområdesnätverk har förverkligats. Ån fungerar som en grön korridor och nya rekreationsområden har detaljplanerats. Nationalstadsparken stöder bevarandet av kultur- och naturvärden. Planen har också lyckats med att skydda kulturlandskap och kulturobjekt. Byggandet har anpassats till landskapet och kulturvärdena har beaktats i detaljplaneringen.

7.2 Detaljplaner

Planområdets detaljplanesituation visas på bild 34. Stadstätorten är till största delen detaljplanerat område. År 2025 pågår flera detaljplaneändringar i området, särskilt i fråga om förtätningen av centrum, utvecklingen av kulturmiljöer och möjliggörandet av nya funktioner.

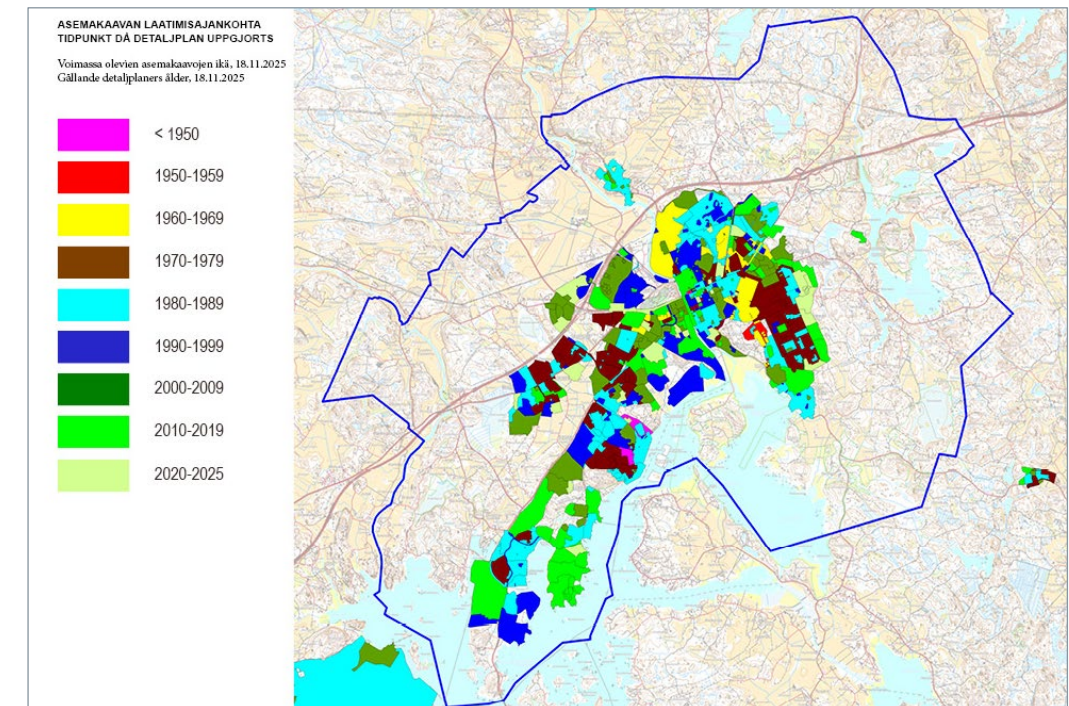


Bild 25. Detaljplanesituationen 2025. (Källa: Borgå stad).

7.3 Byggnadsordning

Borgå stads byggnadsordning (i kraft från 20.2.2008) kompletterar bestämmelserna i general- och detaljplanerna, i synnerhet utanför detaljplaneområdena. Den styr byggandet med beaktande av de lokala förhållandena och stöder delgeneralplanens mål om byggande som lämpar sig för miljön, är tryggt och bevarar kulturvärdena.

I byggnadsordningen finns bestämmelser om bland annat placeringen av byggnader, byggplatsen, byggandet av strandområden, trafik- och vattenförsörjningsarrangemang samt behandlingen av kulturhistoriskt värdefulla områden.

[Förnyandet av byggnadsordningen har inletts](#), eftersom en ny bygglag (751/2023) trädde i kraft 1.1.2025. I och med den nya lagen justeras byggnadsordningens innehåll och tillämpningsområde för att motsvara den ändrade lagstiftningen, i synnerhet vad gäller reformen av byggloven och anmälningsförfarandet samt bedömningen av förutsättningarna för byggplatser och byggande.

8 Lista över källor/utredningar

AFRY. (2025). Borgås skyddsplan för klassificerade grundvattenområden (endast på finska) [Porvoo suojelusuunnitelma 19032025 JULKINEN VERSIO TEKSTI.pdf](#)

Aro, T. och Aro, R. (2018). Borgås livskraft och konkurrenskraft i förhållande till de övriga C21-städerna (endast på finska). [3 180416 Porvoon elinvoima ja kilpailukyky suhteessa C21 kaupunkeihin.pdf](#)

Borgå stad (2020a). Sinneslandskap-Sinne för landskap, delgeneralplan för centrala delarna i Borgå 2050, Resultaten av enkäten i anslutning till landskapsutredningen. [SV 3 KKOYK Favoritlandskapsforfragan-2020.pdf](#)

Borgå stad (2020b). Program för främjande av cykeltrafiken i Borgå 2020. [5 SV Program-for-att-framja-cykeltrafiken-i-Borga.pdf](#)

Borgå stad (2021a). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå, Resultat av enkäten Planera ditt eget Drömmarnas Borgå 2050. [SV 4 KKOYK Resultat-av-enkaten-Planera-ditt-eget-Drommarnas-Borga-2050 21102021.pdf](#)

Borgå stad (2021b). Miljöns tillstånd i Borgå, lägesöversikt 2021. [Miljions-tillstand-i-Borga-lagesoversikt-2021-1.pdf](#)

Borgå stad (2022a). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, Strukturmodeller, stadsutvecklingsnämnden 22.3.2022. [SV 1 Strukturmodeller Stadsutvecklingsnamnden 22032022.pdf](#)

Borgå stad (2022b). Delgeneralplanen för de centrala delarna, naturutredning. [Naturutredning_highres_SV.pdf](#)

Borgå stad (2022c). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, naturutredning, objektkort för nationellt värdefulla naturobjekt (endast på finska). [4 FI Valtakunnallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#)

Borgå stad (2022d). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, naturutredning, objektkort för på landskapsnivå värdefulla naturobjekt (endast på finska). [4 FI Maakunnallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#)

Borgå stad (2022e). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, naturutredning, objektkort för regionalt värdefulla naturobjekt (endast på finska). [4 FI Seudullisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#)

Borgå stad (2022f). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, naturutredning, objektkort för lokalt värdefulla naturobjekt (endast på finska). [4 FI Paikallisesti-arvokkaiden-luontokohteiden-kohdekortit.pdf](#)

Borgå stad (2022g). Borgå stads strategi 2022–2025, Drömmarnas Borgå, Möjligheternas stad.

Borgå stad (2022h). Landskapsutredning för de centrala områdena (endast på finska). [Maisemaselvitys 20250331 medres.pdf](#)

Borgå stad (2022i). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå, Granskning av regionstrukturen. [7 Y3 yhdyskuntarakenne saavutettava SV 26082022.pdf](#)

Borgå stad (2023a). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå, Åsikter om strukturmodellerna som kommit in 14.9–31.10.2022. [Bilaga sammanfattning-av-inkomna-asikter.pdf](#)

Borgå stad (2023b). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, Sammanfattning av delaktigheten i strukturmodellfasen. [Sammanfattning-av-delaktigheten-under-strukturmodellfasen.pdf](#)

Borgå stad (2023c). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena, Sammanfattning av delaktigheten i strukturmodellfasen, Separat bilaga, Sammanfattning av inkomna utlåtanden. [Bilaga sammanfattning-av-inkomna-utlatanden.pdf](#)

Borgå stad (2023d). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, Fullmäktiges verkstad 22.5.2023, rapport. [Stadsfullmaktiges-verkstad-22.5.2023-Resultat.pdf](#)

Borgå stad (2023e). Klimat- och miljöprogram 2024–2027. [Klimat-och-miljoprogram-2024 2027-V2.pdf](#)

Borgå stad (2024a). Delgeneralplan för centrala stadsområden, Strukturmodellen Drömmarnas Borgå 2050 och delgeneralplanens mål. [Strukturmodell-Drommarnas-Borga-och-delgeneralplanens-mal.pdf](#)

Borgå stad (2024b). Delgeneralplanen för de centrala delarna, Utredning om kompletteringsbyggandet i egnahemshusområdena. [Utredning-om-kompletteringsbyggandet-i-egnahemshusomradena.pdf](#)

Borgå stad (2024c). Servicenätverksplan för småbarnspedagogiken och den grundläggande utbildningen, utkastversion 8.10.2024. [Servicenatsplan-uppdaterad-8.10.2024.pdf](#)

Borgå stad (2024d). PIMA-utredning, Förekomst av betydande förorenade marker eller marker som innehåller avfall i de centrala delarna av Borgå samt i området för delgeneralplanen för Sköldvik, Kullo och Mickelsböle. [PIMA-utredning.pdf](#)

Borgå stad (2025). Klimatprogrammets mätare (endast på finska). [Microsoft Power BI](#).

FCG, Finnish Consulting Group Oy (2022a). Delgeneralplan för de centrala stadsområdena i Borgå, Utvärdering av konsekvenserna och jämförelse av strukturmodellerna, rapport. [SV 2 Rakennemallien vaikutukset 30082022 valmis.pdf](#)

FCG, Finnish Consulting Group Oy (2022b). Utvärdering av konsekvenserna och jämförelse av strukturmodellernas, sammanfattning av rapporten. [SV 2 Rakennemallien vaikutusten arviointitilivelma.pdf](#)

FCG, Finnish Consulting Group Oy (2024). Delgeneralplanen för de centrala stadsområdena, utredning av småbåtshamn och båtplats, Borgå stad [Borga smabatshamnutredning.pdf](#)

Finlands miljöcentral (2018). Samordning av den cirkulära ekonomin och planeringen av markanvändningen i Borgå (endast på finska). [6 FI Maarakentamisen-kiertotalous-ja-maankayton-suunnittelu.pdf](#)

Gaia Consulting Oy. (2024). Beaktande av storolyckor i Sköldvik i planeringen av markanvändningen – uppdatering av utredningen 2024 (endast på finska). [Julkinen-raportti-yleisotilaisuuteen-lopullinen-saavutettava.pdf](#)

Heininen, A. (2023). Vision för kollektivtrafiksystemet i Borgå 2030, Diplomarbete (endast på finska). [Diplomityo 20 7.pdf](#)

Innolink (2021). Migrationsundersökning, 2021. (endast på finska) [6 FI Muuttajatutkimus 2021 010621.pdf](#)

Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson. (2021a). Kulturmiljöutredning för de centrala delarna i Borgå. [2_1 SV Borga Centrala KMU.pdf](#)

Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson. (2021b). Kulturmiljöutredning för de centrala delarna i Borgå, områdeskort. [2_2 SV kulturmiljoutredning omradeskort.pdf](#)

Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson. (2021c). Delgeneralplan för de centrala delarna i Borgå, kulturmiljöutredningens enkät. [SV 5 KULTURMILJOENKAT RAPPORT 2022 05 02.pdf](#)

Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson. (2021d). Svinö, Borgå, Kulturmiljöutredning och inventering 2021. [2_3 SV Svino KMU.pdf](#)

Kati Salonen och Mona Schalin Arkitekter Ab och Arkitektbyrå Kristina Karlsson. (2021e). Svinö, Borgå, Kulturmiljöutredning och inventering 2021, områdeskort. [2_3 SV A-30-Svino-omradeskort.pdf](#)

MDI. (2019). Prognos för bostadsproduktion i Borgå 2019–2040. [7 SV Porvoon-asuntotuotantoennuste-2019-2040-Final.pdf](#)

MDI. (2021a). Framtidsutsikter, Borgå stads ställning i konkurrensen mellan regionerna, (endast på finska). [2 Tulevaisuusnakymia Porvoon-asema-alueiden-valisessa-kilpailussa-2021-MDI.pdf](#)

MDI. (2021b). Borgå stads befolkningsutvecklings- och migrationsanalys (endast på finska). [4 FI Porvoon-vaestonkehitys-ja-muuttoliikentalyysi-2021.pdf](#)

Mikroliitti Oy (2020a). Arkeologisk inventering av delgeneralplanen för de centrala delarna i Borgå 2020. [1 SV Arkeologisk-inventering-av-centrala-omradens-delgeneralplanen-2020.pdf](#)

Mikroliitti Oy (2020b). Arkeologisk inventering av delgeneralplanen för de centrala delarna i Borgå 2020, bilaga 1 (endast på finska). [1 FI SV Liite-1-Porvoon-keskeisen-alueen-rannansiirtymiskronologia-karttaesitys.pdf](#)

Movili & Linea konsultit. (2023). Borgås plan för linjenätet 2023. (endast på finska). [Lin-jastosuunnitelma-2023_loppuraportti_13.10.2023.pdf](#)

Movili & Linea konsultit. (2024). Definition av servicenivån för kollektivtrafiken i Borgå från hösten 2024 (endast på finska). [Palvelutason-maarittely_Porvoon-joukkoliikenne-2024.pdf](#).

Museiverket (2009). Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). [RKY i Museiverket](#)

Nylands förbund (2014). På väg, Nylands kulturhistoriskt värdefulla vägar och rutter (endast på finska). [Tien-paalla-Uudenmaan-kulttuurihistoriallisesti-arvokkaat-tiet-ja-reitit.pdf](#)

Nylands förbund (2018). Nylands ekologiska nätverk på basis av zonationsanalyserna, Nylands förbunds publikationer E194-2018 (endast på finska). [Uudenmaan-ekologiset-verkostot.pdf](#).

Nylands förbund (2021). Trafiksystemplan för Östra Nyland (endast på finska). 1 [FI Ita-Uudenmaan liikennejärjestelmasuunnitelma.pdf](#)

Nylands förbund (2022). Var marken är bäst, Nylands kulturmiljöer (endast på finska). [Missa-maat-on-mainiommat.pdf](#)

Nylands förbund (2025). Nylandsplanen som helhet sträcker sig 30 år framåt i tiden. [Nylandsplanen som helhet sträcker sig 30 år framåt i tiden](#)

Ramboll (2019). Borgå stad, Dagsvattenutredningen och den preliminära bedömningen av riskerna för dagvattenöversvämningar (endast på finska). [10_FI_Porvoo_hulevesiselvitys_ ja_ alustava_ tulvariskiarvio_ 14052019.pdf](#)

Ramboll (2020). Tillgänglighetsanalys av nuläget i Borgå (endast på finska). [2_FI_Nykytilanteen-saavutettavuusanalyysit-20200603.pdf](#)

Ramboll (2022a). Hybridtrafikmodellen för Borgå 2020, Beskrivning av modellen och prognoser för nuläget (endast på finska). [1_FI_Porvoon_hybridiliikennemalli_2020_20220131.pdf](#)

Ramboll (2022b). Borgås nya tågstation, benchmarkutredning 14.2.2022. [SV_4_Uusi_junaasema_benchmark_22032022.pdf](#)

Ramboll (2022c). Trafikbedömning av Borgå generalplans strukturmodeller. [SV_3_Rakennemallien liikenteellinen arviointi_18022022_valmis.pdf](#)

Ramboll (2023a). Bedömning av förutsättningarna för genomförande av närtågstrafiken i Borgåriktningen, slutrapport (endast på finska). [Porvoon-lahijunaselvitys-Loppuraportti-14.4.2023.pdf](#).

Ramboll (2023b). Utvärdering av genomförbarheten av närtågstrafik i riktning mot Borgå, sammanfattning (endast på finska). [Porvoon-lahijunaselvitys-Tiivistelmä-27.4.2023.pdf](#)

Ramboll (2024a). Borgå stad, Solkraftverkens möjligheter och konsekvenser för markanvändningen – utredning. [Solkraftverkens-mojligheter-och-konsekvenser-for-markanvandningen.pdf](#)

Ramboll (2024b). Trafikgranskningar för delgeneralplanen för Borgå, Rapport (endast på finska). [Porvoon-osayleiskaavan-liikennetarkastelut-2024-1.pdf](#).

Ramboll (2024c). Anpassning av alternativa lägen för Borgå station till markanvändningen, Östbanans miljökonsekvensbedömning och AYS, Granskningsrapport 28.6.2024 (endast på finska). [Porvoon-aseman-sijainnin-tarkastelut-28.6.2024.pdf](#)

Ramboll (2024d). Utredning om badstränder i Borgå. [Utredning-om-badstrander-i-Borga.pdf](#)

Ramboll (2025). Trafikstudier för Majberget/Tarkis (endast på finska). [Toukovuoren liikennetarkastelut_17.6.2025.pdf](#)

Sitowise (2024). Borgå bullerutredning 2024. [Bullerutredning-for-Borga-2024.pdf](#)

Strafica (2019). Borgå – Helsingforsregionen, utredning av trafikförbindelser 2050. (endast på finska) [3_FI_Porvoo-HS-liikenneselvitys_2050_Raportti_20190620.pdf](#).

SWECO (2021). En utredning om Borgå drone-logistikhubb, ett projekt för dronetjänster i södra Finland som stöder koldioxidsnålheten (endast på finska). [6_FI_Dronehubselvitys_2021-03-12.pdf](#)

TietoJärjestelmäPalvelu Salokorpi Oy (2022). Resultaten för livskraftsmätningen i Borgå, H1//2022. [Resultaten-av-Liskraftsmatningens-i-Borga-H1-2022.pdf](#)

Trafikverket (2017a). Trafikverkets EU-bullerutredning om landsvägar 2017, EU:s bullerutredning enligt direktivet om miljöbuller (200/49/EG) (endast på finska).

[4 FI Ir 2017 maanteiden meluselvitys web.pdf](#).

Trafikverket och SITO (2017b). Trafikverkets EU-bullerutredning om landsvägar 2017, EU:s bullerutredning enligt direktivet om miljöbuller (200/49/EG), bilaga 6.1.3.

(endast på finska) [4 FI Maanteiden-meluselvitys-Liite 6 3.pdf](#)

Trafikledsverket (2020a). Utvärdering av alternativen för utveckling av tågförbindelserna i Östra Finland, bakgrundsrapport (endast på finska). [3 FI Ita-Suomen junayhteydet taustaraportti web valmis 26052020 vj 2020-15.pdf](#)

Trafikledsverket (2020b). Utvärdering av alternativen för utveckling av tågförbindelserna i Östra Finland, sammanfattning (endast på finska). [2 FI Ita-Suomen junayhteydet tiivistelmä webValmis 26052020 vj 2020-16.pdf](#)

Vinnande städer (2025a). Citymatris-granskningen: Porvoo 2025. [Citymatris-granskningen-Borga-2025.pdf](#)

Vinnande städer (2025b). Livskraftsmätningens resultat – Borgå 2025. [Livskraftsmätningens-resultat-Borga-2025.pdf](#)

WSP (2018). Undersökning av persontrafik 2016: Borgå stad(endast på finska).

[4 FI Porvoo kaupunkijulkaisu henkiloliikennetutkimus 20180521.pdf](#)

WSP (2023a). Utredning av handelns servicenät i Borgå. [Borga handelns servicenät 20231205.pdf](#)

WSP (2023b). Utredning av Borgås biljett- och betalningssystem (endast på finska).

[Lippu ja maksujärjestelmä selvitys 2023.pdf](#)

WSP (2023c). Borgå parkeringsutredning. [Porvoon pysäköintiselvitys 2023 SV.pdf](#)

WSP (2024). Servicenivåalternativ och konsekvenser för finansieringen (endast på finska). [Palvelutasovaihtoehto-ja-vaikutukset-rahoitukseen.pdf](#)

WSP (2025). Utredning av handelns servicenät i Borgå, uppdatering 2025. [Borga handelns servicenät uppdatering 20250929.pdf](#)

9 Bilagor

Plan för deltagande och bedömning (separat dokument)

Bilaga 1 Värdefulla naturområden

Bilaga 2 Kulturmiljöer och -objekt

Bilaga 3 Arkeologiska fyndplatser

Bilaga 4 Trafiknät

Bilaga 5 Östbanan

Bilaga 6 PIMA-objekt och -områden