

Parkgatan I



DP 548

Detaljplanebeskrivning
16.05.2023

Illustrationsbild av Borgå parkgata

Bildkälla: Arkkitechdit Rudanko+Kankkunen - NEMO arkkitehdit - Nomaji maisema-arkkitehdit

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

BORGÅ

Parkgatan I

22:A STADSDEL, KVARTER 427, SAMT GATU- OCH SKYDDSGRÖNOMRÅDE

Detaljplaneändringen gäller:

Stadsdel 22, en del av kvarter 427 samt trafik- och parkområdet.

Näsevägen, Västra Mannerheimleden.

Detaljplan och detaljplaneändring

Behandling av detaljplanen

Anhängiggörande: Planläggningsöversikt 2021

Detaljplaneutkastet framlagt till påseende: Stadsutvecklingsnämnden 3.5.2022 § 75

Detaljplanen officiellt framlagd till påseende: Stadsutvecklingsnämnden x.x.20xx § x

Godkännande av detaljplanen: Borgå stadsfullmäktige xx.xx.20xx

1.2 Planområdets läge

Detaljplanens planeringsområde ligger väster om Borgå centrum, på södra sidan om begravningsplatsen, i norra delen av Västra åstranden och Näse. Detaljplanen omfattar ett kvartersområde väster om korsningen mellan Västra Mannerheimleden och Tolkisvägen, samt ett gatuområde i Västra Mannerheimledens trafikområde från korsningen med Gamla Helsingforsvägen till bron vid Mannerheimgatan.

1.3 Planens syfte

Med detaljplanen anvisar man byggande av bostäder längs med Borgås infartsväg och möjliggör utvecklandet av Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge.....	2
1.3	Planens syfte	2
1.4	Beskrivningens innehållsförteckning	3
1.5	Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen	5
2	SAMMANFATTNING	6
2.1	Olika skeden i planprocessen.....	6
2.2	Utarbetande av detaljplanen	6
2.3	Genomförande av detaljplanen.....	6
3	UTGÅNGSPUNKTER.....	7
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	7
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	7
3.1.2	Naturmiljö	7
3.1.3	Den byggda miljön	8
3.1.4	Markägarförhållanden	9
3.2	Planeringssituation	9
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	9
3.2.2	Delgeneralplanens lösningar preciseras i detaljplanen	10
3.2.3	Planeringens anslutning till sin omgivning.....	11
4	MÅL FÖR DETALJPLANEN	13
4.1	Målsättningarna i utgångsmaterialet.....	13
4.1.1	Kommunens målsättningar	13
4.1.2	Målsättningar som härrör från planeringsläget.....	13
4.1.3	Målsättningar som härrör från områdets förhållanden och egenskaper.....	13
5	DETALJPLANELÖSNINGENS UTKASTALTERNATIV OCH KONSEKVENSERNA AV	
DEM	13	
5.1	Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen	13
5.2	Utkast till tomtanvändning.....	14
5.3	Alternativ 1, Tre kvarter.....	14
5.4	Alternativ 2, Två kvarter	14
5.5	Jämförelse av detaljplaneutkastens alternativ	15
5.6	Detaljplaneutkastlösningens val och motiveringar.....	16
5.6.1	Konsekvenser av parkeringskravet	16

	5.7	Val av alternativ för fortsatt planering.....	16
6		DELAKTIGGÖRANDE.....	17
	6.1	Detaljplaneutkastens framlagda till påseende.....	17
	6.2	Anmärkningar och kommentarer i utkastskedet	17
7		UTARBETANDE AV DETALJEPLANEFÖRSLAG	17
	7.1	Översiktsplan för gatan.....	17
	7.1.1	Alternativ	18
	7.1.2	Brons alternativ nu och i framtiden.....	18
	7.1.3	Simuleringar av biltrafiken.....	19
	7.2	Referensplan.....	19
	7.3	Ändringar i detaljplaneutkastet	19
8		REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....	20
	8.1	Gatuområdet	20
	8.2	Kvartersområde	20
	8.2.1	Dimensionering.....	20
	8.2.2	Parkeringslösning	21
	8.3	EV-området	21
9		KONSEKVENSER AV PLANEN.....	22
	9.1	Konsekvenser för den byggda miljön	22
	9.2	Konsekvenser på natur, grundvatten och naturmiljö	22
	9.3	Konsekvenser för trafikförhållanden.....	23
	9.4	Konsekvenser för cykel- och fotgängarförhållanden.....	23
	9.5	Konsekvenser för klimatförändringen	24
	9.6	Konsekvenser för olika åldersgrupper.....	24
	9.7	Konsekvensbedömning av helheten Borgå parkgata	25
10		GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	26
	10.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	26
	10.2	Anvisningar för genomförande.....	26
	10.3	Kostnader för genomförandet	26
	10.4	Genomförande och tidsplanering.....	26

BILAGOR:

Detaljplanens läge
Utdrag ur detaljplanesammanställningen
Program för deltagande och bedömning
Referensplanens situationsplan
Gatuöversiktsplan, situationsplan Alternativ 1
Gatuöversiktsplan, situationsplan Alternativ 2
Preliminär tomtdelningen
Bygganvisningar

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

Stadsstrategin Drömmarnas Borgå 2022–2025 – Möjligheternas stad

Borgå parkgata, dispositionsplan 2019, Sitowise

Detaljplanlägningsprogram för Borgå parkgata 2020, Borgå stadsplanering

Parkgatan I, utkast till tomtanvändning 2022, Valvontakonsultit

Strategisk utvärdering av Borgå parkgata 2022, Gehl people

Strategisk översikt över Borgå parkgata 2022, OAS x DSD

Översiktsplan för Borgå parkgata mellan Gamla Helsingforsvägen och Borgå å 2023, Ramboll Finland Oy

Parkgatan I referensplan 2023, Arkkitehdit Rudanko+Kankkunen - NEMO arkkitehdit - Nomaji maisema-arkkitehdit

Dagvattenutredning, Västra åstranden, Ramboll Finland Ab

Trafikbulerutredning, DP 548 Parkgatan I, Borgå, 2023, Promethor

2 SAMMANFATTNING

2.1 Olika skeden i planprocessen

Som underlag för detaljplanen har man utarbetat en dispositionsplan för Borgå parkgata 2019 och ett detaljplanläggningsprogram för Borgå parkgata 2020. Detaljplaneutkastet var framlagt till påseende under sommaren 2022. Målsättningen är att detaljplanen ska godkännas i slutet av 2023.

2.2 Utarbetande av detaljplanen

Två detaljplaneutkast lades fram till påseende. Från detaljplaneutkasten till den fortsatta planeringen kom man fram till Alternativ 1 utifrån responsen som erhöles. Detaljplaneutkastet utvecklades genom en referensplan, utifrån vilken ett detaljplaneförslag och bygganvisningar utarbetades. Som bilaga till detaljplaneförslaget har man också för Borgå parkgatas östra del utarbetat en gatoversiktsplan där man presenterar framtida lösningar för gatan. Genom detaljplanen bildas ett kvartersområde med tre tomter. Totalt anvisas byggnadsrätt för drygt 22 000 m² vy boende. Dessutom anvisas affärslokaler till kvarterets stenfot. I detaljplanen finns ett omfattande gatuområde, där Västra Mannerheimleden förvandlas till Borgå parkgata från Gamla Helsingforsvägens korsning till bron vid Mannerheimgatan.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen kräver ett gatuhållningsbeslut genom vilket ägandet och besittningen av Västra Mannerheimleden överförs från staten till staden. Byggandet av Borgå parkgata kräver delvis en ändring av den nuvarande vägsträckningen, som gör det möjligt att bygga kvarteret. Innan byggandet av kvarteret inleds ska också trafikstationens konstruktioner avlägsnas från den nuvarande tomten och förorenad mark avlägsnas från området. Ingen tidtabell har fastställts för genomförandet.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet i detaljplanen Parkgatan I ligger på västra sidan om Borgå centrum mellan Västra Mannerheimgatan och Näsevägen. Själva planeringsområdet som ska byggas bildar ett kvartersområde som täcker bensinstationstomten som frigörs och ett parkområde väster om tomten. Detaljplanen innefattar dessutom Västra Mannerheimledens trafikområde från korsningen med Gamla Helsingforsvägen till bron vid Mannerheimgatan.



Bild 1 Diagonal flygbild av servicestationen på planeringsområdet 2022. På bilden syns också skogsdungen vid vägkanten och rastplatsen vid Västra Mannerheimleden.

3.1.2 Naturmiljö

Planeringsområdet är Borgås huvudinfartsled och bensinstationens tomt med omgivningar vid kanten av leden. Vägområdet dominerar landskapet och miljön. Servicestationens tomt är en asfalterad plan. Parkområdet väster om tomten består av en smal skogsdunge och en gräsmatta mellan tomten och gatan. Vägområdet gränsar till begravningsplatsen i norr och Näse bostadsområde i söder.



Bild 2 Kartutdrag av 3D-modellen utgående från en ortoflygbild 2022.

3.1.3 Den byggda miljön

På planeringsområdet fanns vid planeringens början en bensinstationsbyggnad med biltvätt och tankningstak. Byggnaderna håller på att rivas. Bredvid kvartersområdet finns en snabbmatsrestaurang. Söder om Näsevägen ligger Näse frontmannahusområde, två flervåningshus och en kontorsbyggnad. Näse frontmannahusområde är en del av den landskapsmässigt betydande kulturmiljön i Borgå och en del av husen är skyddade.



Bild 3 Foto av vägområdet väster om bron vid Västra Mannerheimleden. Området är i sitt nuvarande skick också en landsväg.

3.1.4 Markägarförhållanden

Västra Mannerheimleden ägs av statens vägförvaltning, gatuområdet i västra kanten innefattar en gång- och cykelled som går genom en fastighet ägd av församlingen och tomten 638-22-427-4 med affärshus som ligger granne med kvartersområdet är i privat ägo. Övriga fastigheter i planeringsområdet ägs av Borgå stad, men tomten med bensinstationen som ska avlägsnas är arrenderad.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

I landskapsplanen för Östra Nyland ingår planområdet i området för tätortsfunktioner. Västra Mannerheimleden är en väg av betydelse på landskapsnivå.

I delgeneralplanen för de centrala delarna har detaljplanens planeringsområde anvisats som Område för service och förvaltning och det gränsar direkt till ett område som anvisats som Bostadsområde (A). Området har planbeteckningen "Markområde som ska saneras/istandsättas". Näsevägen på sträckan Tolkisvägen–Gammelbackavägen är anvisad som matarled. En gång- och cykelled har anvisats längs med Näsevägen. Planeringsområdet ligger i ett område som i delgeneralplanen anvisas som ett viktigt grundvattenområde (pv-1).

I detaljplanesammanställningen är planeringsområdet en park (P) och trafikområde (LT) från detaljplanen för Näse trafikområde 80 samt ett kvartersområde och skyddsgrönområde från Näse detaljplan 231 LH/KL.

LH/KL-bestämmelse: Kvartersområde för kombinerade servicestationsbyggnader och affärsbyggnader. I kvartersområdet får man placera en servicestation och en affärsbyggnad. Krav på bilplatser: 1 bp/25 kvadratmeter våningsyta.

Granne till planeringsområdet ligger ett Kvartersområde för affärsfastigheter KL, en begravningsplats norr om Trafikområdet samt Näsevägens gatuområde.

I dispositionsplanen för Borgå parkgata är planeringsområdet anvisat som bostadskvarter med en gata mellan dem. I dispositionsplanen har kvarterets parkering planerats i en parkeringsanläggning i korsningen mellan Näsevägen och Tolkisvägen. I detaljplaneprogrammet som godkändes år 2020 följer man dispositionsplanens planering och anvisar planeringsområdet som det område som ska detaljplaneras först.



Bild 4 Kartutdrag av dispositionsplanen för Borgå parkgata, där kvartersstrukturen avviker från den kvarterskonstruktion som anvisats detaljplanen.

3.2.2 Delgeneralplanens lösningar preciseras i detaljplanen

Delgeneralplanen för de centrala delarna av Borgå som godkändes 2004 (ikraftträdande 2006) gäller ett omfattande område, hela Borgås stadsmiljö och dess ytterområden. I delgeneralplanen anvisas huvuddragen för användningen av området för olika ändamål. I delgeneralplanen anvisas ett Område för service och förvaltning (P) längs med Västra Mannerheimleden mellan Tolkisvägens korsning och Veteranvägen. Detaljplanens planeringsområde omfattar västra delen av det område på delgeneralplanen som är anvisat som ett P-område. I söder gränsar planeringsområdet till ett område som i delgeneralplanen anvisats som bostadsområde (A). Syftet med detaljplanen är att precisera generalplaneplaneringen.

I detaljplanens planeringsområde har man drivit en servicestation, som togs bort eftersom man inte kunde bevilja ett nytt miljötillstånd till grundvattenområdet. På östra sidan om planeringsområdet, i Tolkisvägens korsning drivs för närvarande en McDonald's-restaurang, som ligger i östra delen av området för service och förvaltning (P) på delgeneralplanen. I dispositionsplanen för Borgå

parkgata anvisades affärslokaler i synnerhet till Tolkisvägens korsning. Markägaren i korsningen ville inte delta i planändringen i detta skede.

Syftet med detaljplanearbetet är att anvisa boende i flervåningsbostadshus och affärslokaler i stenfoten av dessa i planeringsområdet. Målet är att få klart fler tjänster i området än vad som har funnits tidigare. Ett annat mål är att anpassa den planerade markanvändningen och byggandet till grundvattenområdet och således helt avlägsna möjligheten till att placera en servicestation i området såsom anvisas i den gällande detaljplanen.

Detaljplanens mål att skapa både boende och tjänster till området avviker i liten omfattning men på goda grunder från det huvudsakliga ändamålet som anvisas i delgeneralplanen. Planeringsområdet ligger i gränsområdet mellan olika markanvändningsformer som anvisas i delgeneralplanen och detaljplaneändringen handlar om att precisera markanvändningslösningen som anvisas i delgeneralplanen. Detaljplanens mål att skapa boende i området verkställer delgeneralplanens A-beteckning och å andra sidan verkställer målen att skapa tjänster i området även delgeneralplanens P-beteckning. Ingen servicestationsverksamhet anvisas längre i grundvattenområdet, så detaljplaneändringen främjar verkställandet av målen i delgeneralplanen. Således kan man anse att delgeneralplanen fungerar som en tillräcklig anvisning vid utarbetandet av detaljplanen.

De boendeområden som i delgeneralplanen anvisats i södra delen av planeringsområdet strider inte mot boendet. Således begränsar den eftersträlvade markanvändningen i planeringsområdet inte verkställandet av delgeneralplanens mål i de omgivande områdena.

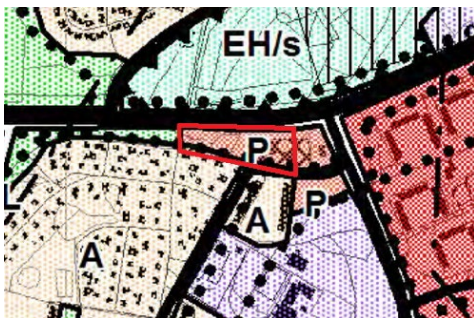


Bild 5 Kartutdrag av delgeneralplanen för centrala områden, där kvartersområdets läge är avgränsat i rött som ett område för service och förvaltning.

3.2.3 Planeringens anslutning till sin omgivning

Programmet för detaljplanläggningen har utarbetats 2020 för att styra hur detaljplaneringen framskrider längs Borgå parkgata. I detaljplanen för anslutningsparkeringen och ABC bildades ett gatuområde mellan Hornhattulavägen och Gamla Helsingforsvägen. I detaljplanen avser man att fortsätta Borgå parkgatas gatuområde ända fram till Mannerheimgatans bro. I dispositionsplanen för Borgå parkgata anvisas boende på västra sidan av Parkgatan I och en större avvikelse från den nuvarande linjeföringen på gatan. Den här avvikelsen kommer att behandlas först vid följande detaljplan för området längs med Borgå parkgata. Innan denna ändring kommer gatuområdet att täcka hela vägområdet och man kan fortsätta genomförandet längs med hela Borgå parkgata bland annat för den lätta trafiken.

Längs med Borgå parkgata genomförs redan Borgåportens våningshus, varav de två första på Rådmansgatan byggs under 2022 och planeringen av det tredje har tagits till bygglovsskedet. Man kommer att söka planering till kvarter 461 på Borgåportens tomt vid Tolkisvägens korsning i form av en tomtöverlåtelseävtävling år 2023.

I området vid Näsebacken och Näse gård pågår en egen detaljplanering och funktionerna vid Borgå parkgatas norra kant avgörs i och med detaljplanen. Detaljplanen för anslutningsparkeeringen och ABC vann laga kraft i februari 2022 och det eventuella genomförandet fortskrider med ett investeringsbeslut.

4 MÅL FÖR DETALJPLANEN

4.1 Målsättningarna i utgångsmaterialet

4.1.1 Kommunens målsättningar

Ett av målen med detaljplanen är att få anvisat ett kvarter i området, som ger en utgångspunkt för byggandet av Borgå parkgata. Inom byggandet är målet att få anvisat en betydande mängd boendebyggnad med fungerande dimensionering och tomtanvändning. Målet med Borgå parkgata är att omvandla vägområdet till gata och göra det möjligt att förenhetliga leden som en del av centrum. Man vill höja kvalitetsnivån för ankomsten till Borgå, möjliggöra en smidig passage för gång- och cykeltrafiken längs med gatan och bevara smidigheten för biltrafiken.

4.1.2 Målsättningar som härrör från planeringsläget

Planeringsområdets varierande bredd i riktningen norr–söder utgör en utmaning för användningen av tomten. För dispositionsplanen för Borgå parkgata har man i planeringens utgångsläge anvisat ett mål på 25 000 m² vy bostadsbyggnad med en bilplatsdimensionering på 1 bp/120 m² vy.

4.1.3 Målsättningar som härrör från områdets förhållanden och egenskaper

Målet med byggandet är att producera en bra miljö och ta hänsyn till stadsstrukturens förändringar i planeringsområdets omgivning. Man avser kontrollera bullret som orsakas av den avsevärda trafikmängden med dimensionering och möjliggöra trivsamma gårdsområden för invånarna med tanke på bullerförhållandena.

5 DETALJPLANELÖSNINGENS UTKASTALTERNATIV OCH KONSEKVENSERNA AV DEM

5.1 Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen

I den preliminära granskningen av planeringsområdet utifrån dispositionsplanen för Borgå parkgata behövde man först lösa ändringarna av planeringsområdet, då den privata fastigheten i Tolkisvägens korsning inte ville delta i planändringen. Även gatuanslutningen genom kvartersområdet som presenterades i dispositionsplanen bedömdes orsaka en eventuellt störande trafikökning på Gammelbackavägen och man beslöt att avstå från den redan i början av planeringen.

I kvarterets norra del kom man fram till att rita gränsen mot gatuområdet på ett sätt som delvis avviker från dispositionsplanen, men man höll fast vid linjeföringsändringen och utnyttjandet av vägområdets breda kanter. Man ansåg det också nödvändigt att göra en preliminär utredningsplan för gatuområdet, för att säkerställa gatans funktionalitet och utreda den exakta placeringen för kvartersområdets gräns, men på grund av tidtabellen utfördes gränsdragningen för detaljplaneutkastets kvartersområde innan planerna preciserades och man beslöt att ändra gränsdragningen vid detaljplanens förslagsskede vid behov.

Vid dimensioneringen började man utifrån att målet är 25 000 m² vy, strukturell parkering och ett bilplatskrav på 1 bp/120 m² vy. Man tog in extern hjälp för att upprätta utkast till tomtanvändning

utifrån dessa utgångspunkter med ett missiv om att man ville ha två alternativa utkast, varifrån man började engagera planeringen i detaljplanens utkastskede.

Man styrde arbetet för att skapa utkasten och kom i samarbete fram till att avstå från den tornliknande byggnaden i dispositionsplanen och i fråga om dimensioneringen skapa alternativ som behandlar tre kvarter och två kvarter, där båda alternativen har strukturell parkering under kvarteren samt högre byggnader i kvarterets norra del och lägre byggnader på Näsevägens sida.

5.2 Utkast till tomtanvändning

Som slutresultat av planeringen i inledningsskedet fick man utkastet Alternativ 1 och Alternativ 2 till tomtanvändning. Som bilaga till detaljplaneutkastet fanns situationsplaner, beskrivningar och kalkyler för utkastet till tomtanvändning.

5.3 Alternativ 1, Tre kvarter

Alternativ 1 i utkastet omfattar tre kvarter som öppnar sig mot söder. I alternativet finns det en skvär på Borgå parkgatas sida i enlighet med dispositionsplanen för att skapa en utrymmeshelhet längs med gatan. Massorna strävar efter att bilda soliga, skyddade gårdar i kvarteren mellan vilka bilarna kan köra in i den strukturella parkeringen under byggnaderna.

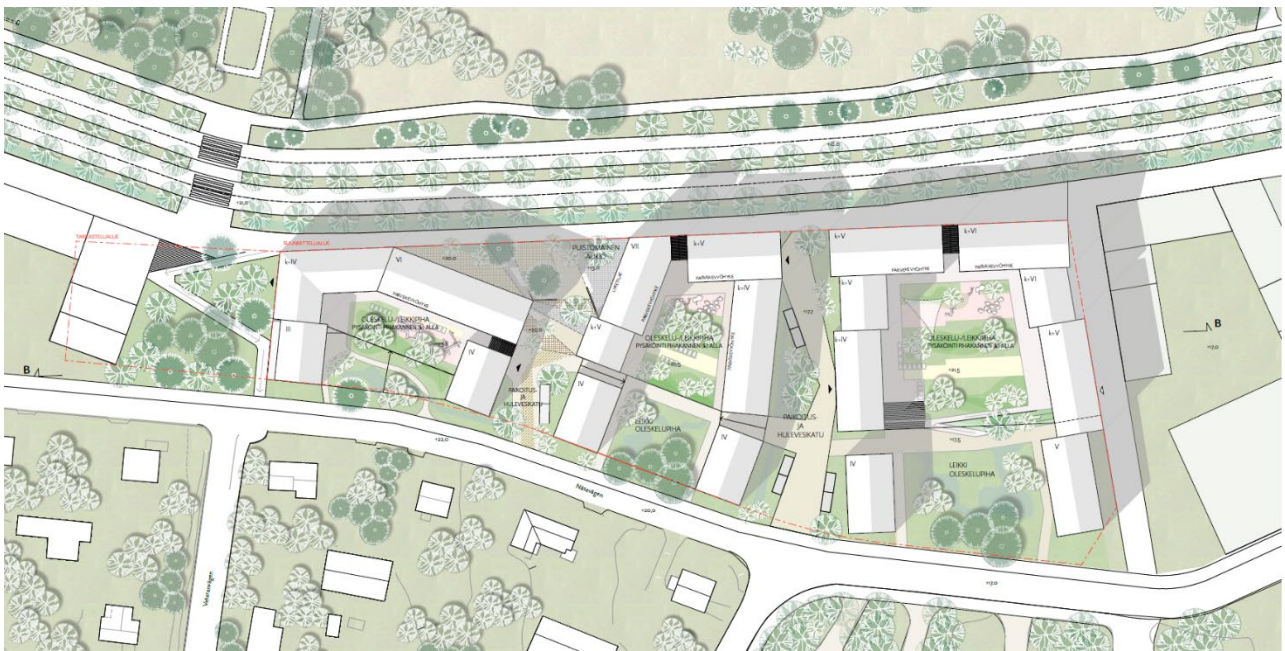


Bild 6 Kartutdrag av situationsplanen Alternativ 1 för tomtanvändning, med en struktur på tre kvarter

5.4 Alternativ 2, Två kvarter

Alternativ 2 omfattar två kvarter. Den norra kanten bildar en klar mur mot Borgå parkgata, som man försökt lätta upp med delvis indragna byggnader. I alternativet har man i övrigt också strävat efter att anvisa byggandet i mindre skala och splittra masshelheterna genom att dra byggnaderna ut och in samt ändra våningshöjderna.

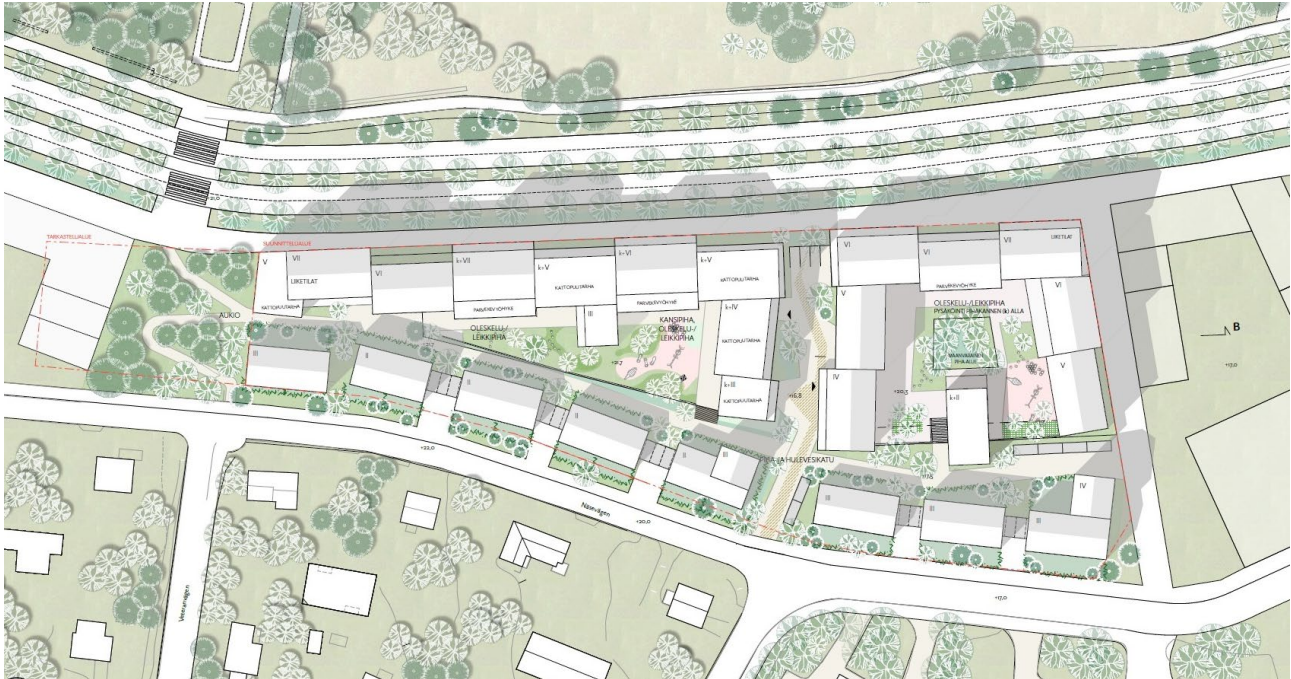


Bild 7 Kartutdrag av situationsplanen Alternativ 2 för tomtanvändning, med en struktur på två kvarter

5.5 Jämförelse av detaljplaneutkastens alternativ

Båda alternativen erbjuder tomten en lösning som är möjlig att genomföra. Alternativ 1 erbjuder en tekniskt mer traditionell genomförandemodell och är enklare att genomföra i etapper, som är en viktig aspekt i den stora helheten. Alternativ 2 bildar en mer alternativ modell, där helheten är mer enhetlig, men som är svårare att genomföra i etapper.

Alternativ 2 tar större hänsyn till den södra sidans byggnadsbestånd än Alternativ 1, men i båda alternativen upprepas ändringen av våningshöjder från norra sidans höga till södra sidans lägre våningshöjd.

Behandlingen av byggnadsmassans norra kant varierar. Alternativ 1 erbjuder en stadsskvär, som bildar en mer varierande gatubild. På grund av buller- och luftkvalitetsförhållandena kan man dock ifrågasätta skvärens trivsamt. Den murliknande lösningen i Alternativ 2 skapar en enkel upprepande kant för stadsskvären, som färgas och lättas upp av indragningarna. Fasadernas arkitektur har en större roll i Alternativ 2 i fråga om hur den kan liva upp gatulandskapet. Skvären och ryt-miseringen i Alternativ 1 är mer förlåtande.

I båda alternativen skapar gårdarna en bra skyddad vistelseplats och en passage genom kvarter-en. Båda versionerna öppnar sig åt ett håll som är gynnsamt för solskenet och stänger ute bullret bakom byggnadsmassorna. Öppningarna i massorna i Alternativ 1 ger ett lite sämre bullerskydd, men båda alternativen uppnår ett bra resultat.

I fråga om bilplatserna avviker utkastet från det ursprungliga målet, men 1 bp/156 m² vy i Alterna-tiv 1 motsvarar tydligt målet bättre än 1 bp/176 m² vy i Alternativ 2. I båda alternativen bör man un-der den fortsatta planeringen fundera över hur mycket man kan ge efter i bilplatskravet och hur-dana ändringar man är beredd att göra i den fortsatta planeringen när man ska utmana kraven.

5.6 Detaljplaneutkastlösningens val och motiveringar

Man valde att göra en version av båda utkasten till tomtanvändning som detaljplaneutkast. Detaljplaneutkastets Alternativ 1 följer utkastet till tomtanvändning nästan fullt ut. Detaljplaneutkastets Alternativ 2 motsvarar inte helt utkastet till tomtanvändning, eftersom antalet parkeringsplatser ansågs vara för litet i förhållande till bebyggelsen.

Planering för att lösa parkeringen genomfördes med en snabb granskning och man kom fram till att minska byggnadsrätten från 25 000 m² vy till 21 000 m² vy, sänka våningshöjden för hela byggnadsleden i norr och ta bort två låga byggnader vid kvarterets södra gräns. Med de här ändringarna ansågs planen ge ett mer realistiskt alternativ än det direkta utkastet till tomtanvändning.

Vid gränsdragningen av gatuområdet har man strävat efter att ta med hela Västra Mannerheimledens konstruktioner. I väster gränsar gatuområdet till detaljplanen för Anslutningsparkeringen och ABC. I norr omfattas rutten för gång- och cykeltrafik på församlingens fastighet. I övrigt följer man fastighetsgränsen tills man vid Näse gård enbart tar med brons konstruktioner. I söder ingår parkområdet vid Borgåporten, i övrigt går gränsen huvudsakligen längs med trafikområdets gräns.

5.6.1 Konsekvenser av parkeringskravet

Parkeringsplatsbestämmelsens konsekvens för mängden byggande kommer från en ekvation där dimensioneringen som ryms och passar på fastigheten sätts emot det utrymme som parkeringen kräver. Om man vill ha 25 000 m² vy byggnadsrätt på tomten och parkeringskravet är 1 bp/120 m² vy, ska man bygga 208 bilplatser på tomten. En byggnadsrätt på 25 000 m² vy kan uppskattas innebära cirka 7,5–8,8 miljoner euro i tomtförsäljningsintäkter eller 625 invånare i det här objektet.

I tomtanvändningsutkastet Alternativ 2 har man fått plats med 25 000 m² vy och 146 bilplatser på tomten. Detta skulle ge en bilplatsbestämmelse på cirka 1 bp/170 m² vy. I detaljplaneutkastet har man ändrat bilplatserna från tomtanvändningsutkastet Alternativ 2 till att svara kravmålet på 1 bp/120 m² vy, vilket innebär att man även behövt ändra byggnadsrätten. I detaljplaneutkastet har man anvisat en byggnadsrätt på 21 000 m² vy och räknat ut att man med ändringarna kan få plats med cirka 170 bilplatser på tomten. Följden av dessa ändringar är att försäljningsinkomsterna sjunker med cirka 6,5–7,5 miljoner euro och antalet nya invånare uppgår till endast 525.

Med de här siffrorna kan man konstatera att fasthållandet vid bilplatskravet i det här fallet orsakar kostnader för staden i form av förlorade tomtförsäljningsintäkter på cirka 1 000 000 euro och minskar ökningen av invånarantalet med 100 personer. De här siffrorna varierar från fall till fall och kalkylen innefattar antaganden om tomtpriser och boenderymighet. Som en förlust av våningsyta för en (1) plats bildas en alternativkostnad på drygt 40 000 euro.

5.7 Val av alternativ för fortsatt planering

Utgående från den respons som samlats in om detaljplaneutkasten började man fundera på lösningen till detaljplanen och resultatet var att skvären medförde den variation i stadsstrukturen som behövs. När generalplanen för gatan gjordes planerades också att skvären skulle användas som plats för eskorttrafik.

Att genomföra området i etapper och att ordna bilplatser förespråkade alternativet med tre kvarter. På dessa grunder valdes detaljplaneutkastens Alternativ 1 som grund för det fortsatta arbetet.

6 DELAKTIGGÖRANDE

6.1 Detaljplaneutkastet framlagda till påseende

Detaljplaneutkastet, programmet för deltagande och bedömning och beskrivningen av utkastet var framlagda till påseende 11.05–16.06.2022. Programmet för deltagande och bedömning, detaljplaneutkastet och övrigt planeringsmaterial var framlagda till påseende på servicekontoret Kompas-sen, Krämatorget B, gatunivå samt i stadens internettjänst. Man fick lämna anmärkningar om detaljplanen och kommentarer begärdes om den i enlighet med programmet för deltagande och bedömning.

Detaljplaneutkastet presenterades vid två tillfällen. Den 16 maj ordnades ett presentationstillfälle på nätet, där ett tjugotal personer deltog. Den 31 maj ordnades en planpromenad i detaljplanens kvartersområde. På grund av det regniga vädret presenterades detaljplanen i huvudsak under taket till den trafikstation som ska rivas. Knappt 30 personer deltog i planpromenaden och diskussionen var livlig.

6.2 Anmärkningar och kommentarer i utkastskedet

Om detaljplaneutkastet lämnades elva anmärkningar, varav två från samma person och fem utlåtanden/kommentarer från myndighetsaktörer.

I anmärkningarna lyftes särskilt fram oron som grannarna i Näse frontmannahusområde hade över förändringen i grannskapet. Man var i synnerhet bekymrad över byggnadernas inverkan på livsmiljön och trafiken på Näsevägen. I anmärkningarna önskade man att byggandet skulle förbli på tomt för den ABC-trafikstation som ska rivas och att områdena väster om denna skulle förbli oförändrade. Alternativ 1 fick mer stöd för sina lösningar längs gatan både på norra och södra sidan.

I utlåtandena oroade sig räddningsverket för centrums tillgänglighet längs Borgå parkgata, beteckningarna för grundvattenområdet och bullerförhållandena lyftes fram i NTM-centralens utlåtande och kommunknuten lyfte fram viktiga punkter för gatan.

Sammanfattningar och genmälen till utlåtandena och anmärkningarna finns som bilaga.

7 UTARBETANDE AV DETALJEPLANEFÖRSLAG

7.1 Översiktsplan för gatan

På östra delen av Borgå parkgata gjordes en översiktsplan för gatan för att säkerställa trafikens funktion och reserveringar av lokaler. Planeringen gällde nästan hela gatuområdet i detaljplanen för Parkgatan I. Arbetet inleddes på våren innan detaljplaneutkastet var framlagda till påseende. Målet var att få arbetet klart för detaljplaneförslaget och samla in respons på det i samband med detaljplaneförslaget. Översiktsplanen är alltså inte den slutliga planen för gatan, utan de slutliga gatuplanerna och byggnadsplaneringen görs först i nästa skede och den erhållna responsen kan ändra planen.

I översiktsplanen för gatan har anvisats en eventuell gatugeometri och de möjligheter som gatan ger att plantera det trädbestånd som är målet för Borgå parkgata. Dess innehåll är miljöplanering, dagvattenplanering, simuleringar av funktion och gatugeometri. I översiktsplaneringen beslutades

att två alternativa lösningar skulle göras för den östra änden, eftersom man visste att en betydande linjedragning var att avstå från körfältet på bron.

7.1.1 Alternativ

Från Magnus Erikssonsgatans korsning västerut har två alternativ till översiktsplan för gatan presenterats. I det ena alternativet finns 1+1 körfält och i det andra 1+2. Alternativet 1+1 möjliggör en cykelbana till bron. Alternativet 1+2 har samma antal körfält som idag. I detaljplaneförslaget ville man visa att båda alternativen fungerar för biltrafiken. I simuleringarna uppstod ingen betydande skillnad i smidigheten för biltrafiken. Alternativet 1+2 har de sämsta förhållandena för cyklister. Om det inte finns cykelbanor är det möjligt att flytta gatulinjen något norrut och möjliggöra en smal remsa med träd mellan körfälten, då förhållandena för specialtransportleden kan möjliggöras med ett avsnitt med två körfält. I alternativ 1+1 är det inte möjligt med en trädremsa på grund av specialtransportleden.

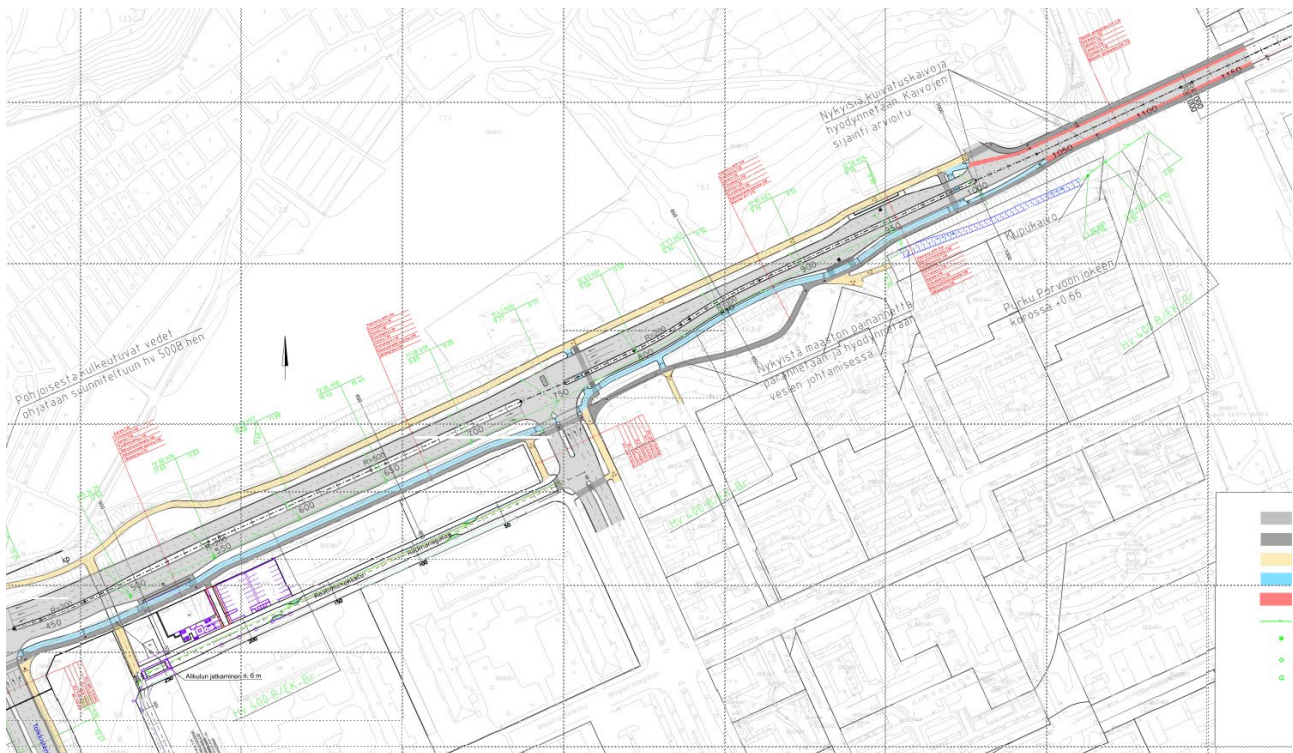


Bild 8 Utdrag av situationsplanen Alternativ 1 för gatüversiktsplanen.

7.1.2 Brons alternativ nu och i framtiden

Det är möjligt att ändra brons nuvarande smala form, men i synnerhet en ombyggnation är dyr. Vid planeringen av möjligheterna för bron har man funderat på att utvidga bron till södra sidan med en separat bro för lätt trafik. Detta har dock med de nuvarande stöden konstaterats vara mycket svårt, eftersom utvidgningen skulle göra bron obalanserad. En separat bro för lätt trafik har också presenterats som ett alternativ. En utredning om genomförbarheten inleddes 2023.

Brons livslängd är ännu cirka 20 år. När brons livslängd tar slut och man beslutar bygga en ny, lägger man fram möjligheterna för att göra den bredare och lägre på planeringsbordet. I översiktsplanen för gatan har man kommit fram till att presentera alternativ. Genomförandet kan göras så att man bygger cykelbanor på bron för att förbättra både cyklingen och med en smal gångbana även gången, eller fortsätta med det nuvarande arrangemanget som är en dålig lösning för andra än

biltrafiken. Ett parallellt alternativ till dessa är en ny bro för lätt trafik. Men man kan inte säga något om dess möjligheter och kostnader förrän man har utrett saken.

7.1.3 Simuleringar av biltrafiken

Simuleringar av biltrafiken visar att gatunätet enligt översiktsplanen möjliggör smidig trafik även under dygnets morgon- och kvällstrafik. Kölängderna blev inte höga, köerna tömdes med ett ljus och korsningarnas servicenivå förblev minst tillfredsställande även under rusningstid.

7.2 Referensplan

För att säkerställa kvartersområdets verksamhet och för att uppnå målet att styra detaljplanen gjordes en referensplan för kvartersområdet. I referensplanen undersöktes dimensioneringen av detaljplanens kvartersområde närmare, arkitekturen i fasaden förädlades och man ville genom visualiseringen av detaljplanen i förslaget kunna ange vilken kvalitetsnivå detaljplanen eftersträvar. I referensplanen gjordes också modellgrunder för kvarterets byggnader för att ge ett exempel på hur byggnadsgrunderna kan lösas på ett högklassigt sätt. Dessutom undersöktes räddningssäkerheten preliminärt i samråd med räddningsverket.

Referensplanen resulterade i ett paket som skulle genomföras för att påvisa genomförandet av detaljplanen, dimensioneringen, fasaderna och tomtanvändningen. Bygganvisningarna och detaljplanen som utarbetats utifrån referensplanen styr den slutliga planeringen, men den som genomför referensplanen har en stark grund på vilken den slutliga byggnadsplaneringen kan göras. Dessa kan också användas för att marknadsföra tomternas potential.

Som en del av referensplanen producerades två visualiseringar för att ge en förståelse för hur det framtida genomförandet kan se ut.

7.3 Ändringar i detaljplaneutkastet

Utifrån referensplanen har preciseringar gjorts för kvartersområdet. Kvartersområdets norra kant har förändrats några meter och i skvärens hörn har en utskjutande del kommit över gatuområdet. Busshållplatsen på södra sidan har tagits med som gatuområde. Till kvartersområdets östra kant har man lagt till ett litet område för allmän gångtrafik. Våningshöjderna har finslipats och sänkts så att den större tyngdpunkten i dimensioneringen ligger i kvarterets östra ände. Kvarterets däcksgårdar har förstörats och byggnaden i västra kanten dragits in från gatans kant. Byggnadsrätten har minskats till drygt 22 000 m² vy.

I gatuområdet för Borgå parkgata har detaljplanens gräns i norra kanten korrigerats så att den motsvarar fastighetsgränsen. För gatuområdet har anvisats riktgivande områden som ska planteras med träd och buskar. För bron har man lagt till en utbyggnad söder om bron över nuvarande Manerheimgatan för bron för lätt trafik.

8 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

8.1 Gatuområdet

Gatuområdet är detaljplanens mest omfattande område. I väster gränsar gatuområdet till detaljplanen för Anslutningsparkeringen och ABC i väster och i öster till detaljplanen för empirestadens åstrand som kommer emot i mitten av Mannerheimgatans bro. Huvudsakligen omfattar gränsdragningen av gatuområdet en så stor del av vägområdet som möjligt i enlighet med fastighetsgränserna i norr, med undantag av fastighetsgränserna vid västra ändens gång- och cykelled, som tas med från begravningsplatsens fastighet och vid nationalstadsparkens gräns på en kort sträcka i mitten. I söder gränsar gatuområdet till tidigare detaljplaner. Även den gamla parkremsan i södra kanten av gatan, norr om Borgåporten, tas med.

För gatuområdet har anvisats riktgivande områden som ska planteras med träd och buskar. Grunden för dessa är miljöplaneringen för gatans översiktsplan, och beteckningarna är avsedda att vara en anvisning för gatuplaneringen som görs efter detaljplaneringen. En liten skvär är anvisad till kvartersområdets norra sida. Vid skvären har i översiktsplanen för gatan planerats en hållplats och en avlämningsplats, som skvären har som mål att stödja. Förhållandena på skvären i fråga om gatubuller och sol skapar inte en plats som är lämplig för en speciell vistelse, men det är meningen att skvären ska ge en mer trivsamt plats än den vanliga gatukanten för dem som väntar samt ge omväxling längs Borgå parkgata.

8.2 Kvartersområde

Kvartersområdet bildar en enhetlig helhet av flervåningsbostadshus, som indelas i tre tomter. Mellan tomterna har man anvisat gränder för allmän gångtrafik, som också fungerar som tomternas interna förbindelseled till parkeringshallarna. Genom tomterna går en förbindelseled till kvarterets interna fotgängarbehov. I kvarterets östra kant finns i norra delen en gränd som syftar till att göra det möjligt att ta sig till fots och med cykel till kvarterets östligaste byggnader.

På kvartersområdets norra sida bildas en smal skvär. I hörnet av torget finns en bestämmelse om en utskjutande del, varmed byggnadens vinkel sträcker sig över gatuområdet. Anslutning till kvartersområdet sker via Näsevägen. Anslutning från Borgå parkgata är förbjudet. Genom bullerföreskriften anvisas fasader som ska ha ett starkare bullerskydd än normalt. För parkeringsanläggningarna under däckat anvisas platserna med beteckningen för utrymme under jord. På den västra kanten är parkering möjlig på marknivå med beteckningen för parkeringsområde på marknivå.

Byggnadsrätterna har anvisats för byggbranschen och med tilläggsbeteckningen byggnadsrätt för affärslokal. Byggnadsytornas våningshöjder varierar mellan IV och (1/2) VII våningar. Det bråktal som finns inom parentes före våningshöjden anger hur stor del av den högsta våningen som får användas som utrymme som räknas in i byggnadsytan. De lägsta byggnaderna är därmed tre fulla våningar och en halv våning ovanpå den.

8.2.1 Dimensionering

I detaljplaneförslaget anvisas cirka 22 000 m² vy byggnadsrätt för flervåningsbostadshus. Dessutom anvisas en liten våningsyta för affärslokaler på varje tomt. Kvarterets exploateringsgrad angiven med exploateringstal är $e = 1,87$.

På tomt 5 anvisas sammanlagt 11 420 m² vy för boende och 150 m² för affärslokal. Tomtens effektivitet blir ca 1,89.

På tomt 6 anvisas sammanlagt 5 570 m² vy för boende och 160 m² för affärslokal. Tomtens effektivitet blir ca 1,56.

På tomt 7 anvisas sammanlagt 5 050 m² vy för boende och 160 m² för affärslokal. Tomtens effektivitet blir ca 2,20.

8.2.2 Parkeringslösning

Utgångspunkten för planeringen av flervåningsbostadshusens kvartersområde är främst en lösning som grundar sig på strukturell parkering, vilken är effektiv för markanvändning och producerar trivsamma gårdsutrymmen särskilt för bostädernas användning.

Parkeringslösningen på alla tre tomterna är en parkeringshall under däcksgården. På de yttersta tomterna finns även parkering på markplan utöver hallen. Dimensioneringen av parkeringsplatserna har fastställts till 1bp/120 m² vy.

Med genomförandet av referensplanen producerar ekvationen 98, 49 och 45 bilplatser på tomterna. Totalt kommer det att finnas över 192 bilplatser i kvartersområdet när referensplanen genomförs.

Grunden för parkeringslösningen är utmärkta kollektivtrafikförbindelser och tjänster i närområdet. På grund av områdets storlek och den centraliserade parkeringslösningen kan man se att individuella skillnader relaterade till autonomi utjämnas i det stora området, och det genomsnittliga faktiska parkeringsbehovet kommer att motsvara antalet parkeringsplatser i området.

8.3 EV-området

I västra delen av kvartersområdet finns ett skyddsgrönområde som har ett läge med riktgivande beteckning för gångtrafik från Näsevägen till Borgå parkgata och ett område reserverat för ledningar för eventuella vattenledningar från Borgå parkgata till Veteranvägen. Avsikten är att EV-området ska förbli en plats för att gå från Borgå parkgata till Näsevägen. Avsikten är inte att detaljplanlägga EV-området på nytt i detaljplanen för Parkgatan II.

9 KONSEKVENSER AV PLANEN

9.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplanen gör att den byggda miljön kompletteras och gör det möjligt att förändra Borgå parkgata till en högklassig gata. Detaljplanen kompletterar Borgå centrums västra kant och omvandlar vägens kantområde till ett kvartersområde. Den tidigare servicestationen omvandlas till ett bostadskvartersområde. Vägens omvandling till gata gör det möjligt för området att bli en del av Västra åstrandens centrumområde och att använda gatan som en högklassig rutt för att röra sig på alla färdssätt. En anslutning till gatan blir möjlig för byggnaderna på norra sidan av Borgåporten.

Staden har efter gatuhållningsbeslutet möjlighet att ändra gatuarrangemangen för att stödja den byggda miljön. Även att bron på Mannerheimgatan ändras till stadens ägo ger staden möjlighet att i framtiden utveckla lösningarna för bron på det sätt som staden önskar. Specialtransportleden är fortfarande längs Mannerheimgatan, vilket dock orsakar begränsningar i gatustrukturen.

Kvarteret med flervåningsbostadshus förändrar förhållandena i det norra hörnet av Näse frontmannahusområde. Den tidigare trafikstationen och parkområdet (som närmast fungerade som skyddsgrönområde) försvinner och i stället kommer flervåningsbostadshus. Planlösningens våningshöjder blir lägre söderut, vilket gör att stadsstrukturens förändring från flervåningsbostadshus till egnahemshus blir mjukare. Kanten bildas dock på motsvarande sätt som i grannskapet av Näse frontmannahusområde i riktning mot Gammelbackavägen och Patrullvägen. Lösningen är en fortsättning på den förtätning som skett och sker kring Näse frontmannahusområde, där det på gatans motsatta sida runt egnahemshusområdet byggs flervåningshuskvarter med större byggnadseffektivitet. Detaljplanen inverkar på grannskapet på ett sätt som är sedvanligt för stadens förtätande. Byggnaderna skuggar inte egnahemshusen, bullerförhållandena förbättras till och med när bullret från Borgå parkgata hamnar bakom de nya flervåningsbostadshusen, med tanke på dagvattenförhållandena ligger egnahemshusen högre upp och trafikmängderna från Näsevägen till flervåningsbostadshusen är inte större än för den vanliga tomtgatan i staden väster om Gammelbackas korsning.

9.2 Konsekvenser på natur, grundvatten och naturmiljö

Planeringsområdet förändras från ett vägområde till stadens högklassiga infartsgata, vars mål är att fungera som ett visitkort för Borgå stad. Konsekvenserna är få för naturmiljön. En del av vägområdets smala skogsdunge och lilla park omvandlas till kvartersområde. Miljöförändringen gäller till största delen de byggda områdena.

Detaljplanen är belägen inom grundvattenområdet. Den största förändringen i fråga om grundvattnet är att trafikstationen som verkade i området försvinner och på så sätt inte längre äventyrar grundvattnet. Gatuområdet och kvartersområdet ändrar den absorberande ytan, men i jämförelse med nuläget är konsekvenserna måttliga. Den absorberande arealen försvinner till en liten del under kvarterens byggnader och när gatuområdet blir smalare. Det mest betydande området är det smala skogsbeståndet som blir kvar nedanför tomtarna, cirka 0,5 ha. På tomtarna har detaljplanen planerats så att det på gårdarna finns en del utan ytbeläggning, med vilken takvattnen absorberas och fördröjs. Det har planerats att dagvattnet ska ledas till dagvattensystemet från gatuområdet. Vid byggandet av området eftersträvas inte djupa markbaserade lösningar, men om sådana görs ska grundvattnet beaktas. Beaktandet av grundvatten vid byggande bestäms i planen. Konsekvenserna för grundvattnet kan således anses vara positiva i och med att servicestationen försvinner

och de negativa effekterna av bostadsbyggandet är små. Förändringarna i gatuområdet har små konsekvenser, men de är positiva när nya lösningar för dagvattenhantering blir möjliga.

Längs Borgå parkgata har man i översiktsplanen för gatan eftersträvat en grönskande helhet som ökar stadens gröna mängd i området. Det befintliga trädbeståndet sparas i mån av möjlighet särskilt vid gatans norra kant och tre rader med träd planteras längs gatan. Totalt ska över 80 träd planteras i gatuområdet. Dessa träd spelar en viktig roll för att skapa trivsel och mikroklimat i området och deras mål är att vara ett betydande element för Borgå parkgata.

9.3 Konsekvenser för trafikförhållanden

Västra Mannerheimledens omvandling till gata möjliggör en stadsliknande infart till Borgå för biltrafiken. Betydande mängder personbilstrafik väntas också i framtiden och detaljplanen gör det möjligt att genomföra stadens egna lösningar för att få en smidigare trafik och kunna trygga säkerheten.

I samband med översiktsplanen för gatan simulerades personbilstrafikens funktion på den kommande parkgatan i Borgå. Även med all den trafikmängd som hela Borgås kommande markanvändning 2050 orsakar på den östra delen av Borgå parkgata löpte trafiken i simuleringarna utan att det blev rusning under de livligaste tiderna. Servicenivån i korsningarna under rusningstiderna var tillfredsställande och man kunde komma igenom trafikljusen under en ljusväxling. Inte ens under den mest hektiska tiden bildades köer som skulle sträcka sig från ett korsningsområde till ett annat längs Borgå parkgata.

För Näsevägens del ändras trafiken, eftersom det i stället för trafiken som orsakades av trafikstationen huvudsakligen kommer trafik från flervåningsbostadshusen. Den totala trafikvolymen mellan Gammelbackavägen och Tolkisvägen ändras dock inte nämnvärt. Väster om Gammelbackavägen bildas trafik för den västligaste flervåningshustomten. Detta förändrar trafikmiljön, men mer trafik än för en vanlig tomtgata bildas inte. Näsevägens gatuområde blir större än den nuvarande byggda delen och möjliggör vid behov framtida lösningar för gatuområdet.

Konsekvenserna för trafikförhållandena är måttliga. Att Västra Mannerheimleden ändras till en gata medför ingen förändring i smidigheten än under byggtiden. På Näsevägen ökar trafiken i liten utsträckning.

9.4 Konsekvenser för cykel- och fotgängarförhållanden

Borgå parkgata gör det möjligt att skapa tydliga och fungerande anslutningar till den norra delen av Västra åstranden i Borgå.

I översiktsplanen för Borgå parkgata har en kontinuerlig 3,5 meter bred kombinerad led för lätt trafik anvisats för gatans norra sida och cykelbanor i två riktningar samt en gångbana för södra sidan. Den norra sidan gör det möjligt att ta sig från centrum till korsningen med Gamla Helsingforsvägen utan att korsa gatan. Tack vare gatans plantering är leden också trivsamt och förhållandena beaktar bättre möjligheten att använda begravningsplatsens långsammare gångrutt åtminstone för en del av sträckan. På den södra sidan möjliggörs en tydlig rutt speciellt för cykling, vilket gör det möjligt för dem som cyklar dagligen att färdas smidigt i öst–västlig riktning.

Sträckan väster om Krämartorget blir kortare, tydligare och bättre. Förhållandena för cykling och gång förbättras. I översiktsplanen för gatan har bron anvisats två lösningar. Att byta ut ett bilfält mot två cykelbanor skulle avsevärt förbättra förhållandena för cykling. Detaljplanen möjliggör även en ny bro som skulle förbättra färden avsevärt, men skulle vara en stor kostnadsinvestering.

Konsekvenserna på förhållandena för cykling och gångtrafik är avsevärt positiva. Planen resulterar i ett förbättrat mobilitetsnätverk och gör det möjligt att investera i en högklassig korridor för att färdas från Borgå centrum västerut.

9.5 Konsekvenser för klimatförändringen

Bostadskvarterets läge är utmärkt för kloka mobilitetslösningar. Möjligheterna att använda kollektivtrafiken på Borgå parkgata samt närservicen på Västra Åstranden är mycket goda. Borgå parkgata leder till förbättrade förhållandena för gång- och cykeltrafiken, vilket möjliggör en potentiell förändring mot hållbara mobilitetslösningar. Dessa är betydande variabler i strävan efter en koldioxidneutral framtid och dessa möjligheter förverkligas särskilt väl i denna plan.

I byggandet har man som mål att i åtminstone en del av materialet kunna använda kolbindande träkonstruktioner. Grundförstärkningen för byggandet kräver inga tunga strukturer. Byggandet av gatan och kvarteret kräver dock även betydliga mängder kolintensiva material. Ett betydande antal gatuträd eftersträvas för gatan. Plantering av gatuträd är ett sätt att dämpa klimatförändringens effekter och även fungera som en kolsänka på lång sikt.

Man förbereder sig för klimatförändringen genom att beakta dagvattenhanteringen. Området som ska bebyggas är inte svårt att förbereda inför översvämningar. För gatans del möjliggörs kloka val för dagvattenhanteringen. Att plantera träd i gatuområdet hjälper under det varmaste sommarvärdet tack vare mikroklimatet, och binder också marken samt använder regnvatten. På vintern hjälper de fyra meter breda grönfälten till med hanteringen av de största snösituationerna.

Byggandet kan inte anses ha utsläppsminskande konsekvenser, utan byggandet kommer att orsaka utsläpp. Om området jämförs med andra platser där det byggs bostäder, har kvartersområdet Parkgatan I ett bra läge för byggobjekt i fråga om utsläpp. Förändringen mot en hållbar mobilitet främjas av att Västra Mannerheimleden omvandlas till Borgå parkgata. Med beaktande av dessa omständigheter kan detaljplanens inverkan på klimatförändringen ses som mer positiv än ett vanligt detaljplaneområde, men den belastning som byggandet orsakar för klimatet har ändå negativa konsekvenser. Framtidens klimatsmarta bygglösningar kan förbättra ekvationen och jämfört med andra byggnadsplatser är detaljplanens skadliga konsekvenser mindre än vanligt.

9.6 Konsekvenser för olika åldersgrupper

Den nya cykel- och gångleden söder om Borgå parkgata inverkar positivt på barn och äldre. Leden ökar säkerheten, smidigheten och bekvämlighet när man rör sig till fots och med cykel. Den nya leden kan uppmuntra till att röra på sig mer och förbättra den fysiska konditionen. Det är dock viktigt att man vid planeringen av den nya rutten beaktar barnens och de äldres behov och förmågor med hjälp av tillgänglighetslösningar.

En cykel- och gångled med hög kvalitet längs gatan kan öka säkerheten på många sätt. Till exempel skiljer leden fotgängare och cyklister från varandra, vilket minskar kollisionriskerna. Med belysningslösningar kan man förbättra säkerheten och bekvämligheten. Tydliga markeringar som hjälper trafikanterna att uppfatta hur leden går och eventuella farliga platser.

De skyddade däcksgårdarna som planerats i detaljplanen kan erbjuda en trygg och trivsamt miljö för lek och utevistelser för barn. Äldre personer kan njuta av att ha en bra gård till exempel genom att gå eller sitta ute. En bra gård kan också främja socialt umgänge i grannskapet och skapa gemenskap.

9.7 Konsekvensbedömning av helheten Borgå parkgata

Två konsulter anlätades för att göra två omfattande konsekvensbedömningar av Borgå parkgata på en noggrannhetsnivå som granskar hela dispositionsplanen och Borgå stadsstruktur. Målet var att till stöd för delgeneralplanen utreda vilka konsekvenser det nya byggandet medför för stadsstrukturen och att bedöma hurdana konsekvenser för staden genomförandet enligt planerna skulle medföra för Borgå. Det ena konsultarbetet granskade genomförandet på en högre nivå och det andra i en mer detaljerad skala.

Resultatet blev två rapporter som visar konsekvenserna av förändringen i stadsstrukturen. I rapporterna utmanas planeringen som gjorts. Gatans egenskaper som betydande trafikled är även i framtiden gatans viktigaste egenskap. I stadens egentliga aktiva centrum skulle trafiknätet vara mångsidigare och det skulle finnas fler korsande gator. Det omfattande gatuområdet kombinerat med byggandet på ena sidan av gatan bildar inte en enhetlig stadsmiljö och en aktiv gatubild, utan genomförandet blir en kant utanför centrum. Om man vill bygga Borgå parkgata mer som centrum än ett perifert område, borde man i synnerhet nära ån utveckla miljön så att den blir mer enhetlig genom att utveckla Näse gårdsområde. Gatans bredd borde begränsas, möjligheterna att stanna ökas och övergångsställen finnas vid korsningarna på varje sida av korsningen. Stenfoten borde inkludera en servicevåning för hela sträckan.

Vid konsekvensbedömningen blev det också klart att trafikmängderna på gatan håller fokus för Borgå parkgata som genomfartskanal. Man kan höja trivselen och utseendet i omgivningen med många lösningar, men den förväntade dygnstrafiken på 20 000 bilar sätter tydliga gränser för att göra förhållandena på gatan trivsamma. Områdets bakgrund som ett för bilar planerat bostadsområde i Västra Åstrandens stadsstruktur syns fortfarande, och Borgå parkgata kommer inte ifrån detta med de nuvarande planerna.

Borgå parkgata skapar dock en utveckling för staden och en möjlighet till en bättre miljö. I jämförelse med den nuvarande trafikleden är den framtida planeringen en klar förbättring för gatumiljön och för att färdas med lätta färdmedel. Parkgatan förverkligar och stöder således genomförandet av stadens ambitiösa strategi.

Rapporterna över konsekvensbedömningarna av Borgå parkgata finns som bakgrundsmaterial till detaljplaneförslaget. I rapporterna lyftes också fram Tolkisvägens nackdelar för Västra Åstrandens helhet och behovet av att utveckla Västra Åstrandens struktur även för Tolkisvägens del.



Bild 9 Utdrag av bild i konsekvensbedömningen, där man ser skillnaden mellan Borgå parkgata och centrumsgatutäthet.

10 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

10.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

För att säkerställa att detaljplanen är genomförbar har en översiktsplan för gatan och en referensplan för Parkgatan I utarbetats. Dessa planer ger en stark grund för den slutliga planeringen och genomförandet av gatan och byggnaderna. Detaljplanen och bygganvisningarna är dock de element som utgör den egentliga styrningen och är officiella dokument utifrån vilka gatuplanerna och bygglovsritningarna ska göras.

10.2 Anvisningar för genomförande

Bygganvisningarna utarbetades som ett separat dokument som styr genomförandet av detaljplanen. Bygganvisningarna finns som bilaga till denna redogörelse. Bygganvisningarna ska iakttas vid byggandet av detaljplanens kvartersområde.

10.3 Kostnader för genomförandet

Som en del av översiktsplanen för gatan har man gjort en kostnads kalkyl för byggandet av gatan. Kostnads kalkylen har utarbetats som en projektdels kalkyl i IHKU-kalkylsystemet. Kostnads kalkylen för gatubyggandet på detaljplanens gatuområde är cirka 6 390 000 euro. Dessutom överförs kostnaderna för underhållet av gatuområdet till staden.

Värdet av detaljplanens byggnadsrätt kan uppskattas till ca 350 euro/m² vy . Således är värdet av detaljplanens byggnadsrätt cirka 7 500 000 euro i tomtförsäljningsintäkter.

10.4 Genomförande och tidsplanering

Målet är att detaljplanen ska godkännas under 2023. Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft. För att kvartersområdet ska kunna byggas krävs ett gatuhållningsbeslut och att det byggs en gata norr om kvartersområdet, eftersom kvarteret delvis ligger ovanpå det nuvarande vägområdet. Även saneringsåtgärderna vid den tidigare servicestationen ska vara slutförda så att byggandet på den tidigare servicestationens område och i dess omgivning är tryggt.

Borgå 11.4.2022, xx.xx.2023, xx.xx.202x

Maija-Riitta Kontio
tf. stadsplaneringschef

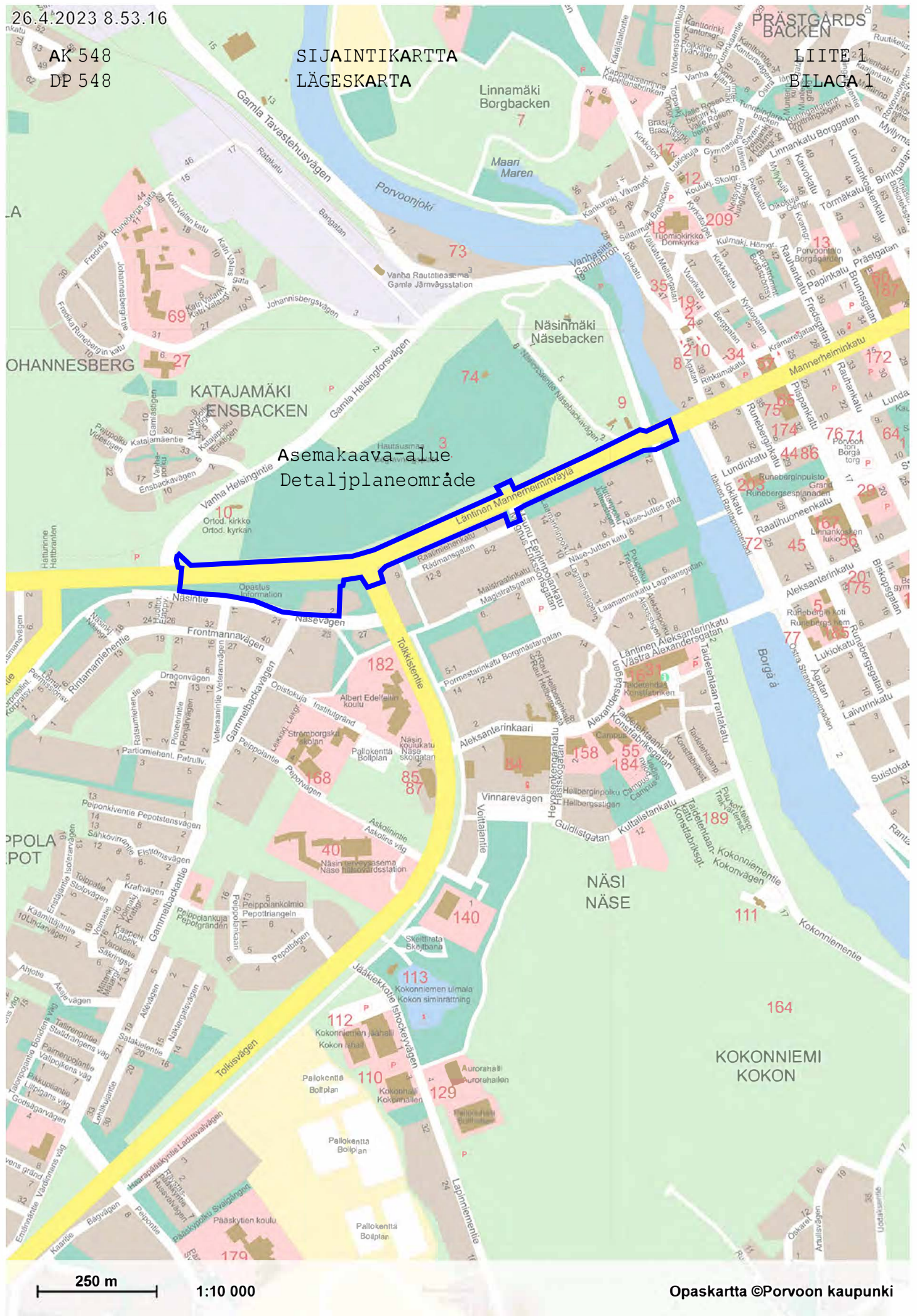
Johannes Korpjaakko
planläggare

26.4.2023 8.53.16

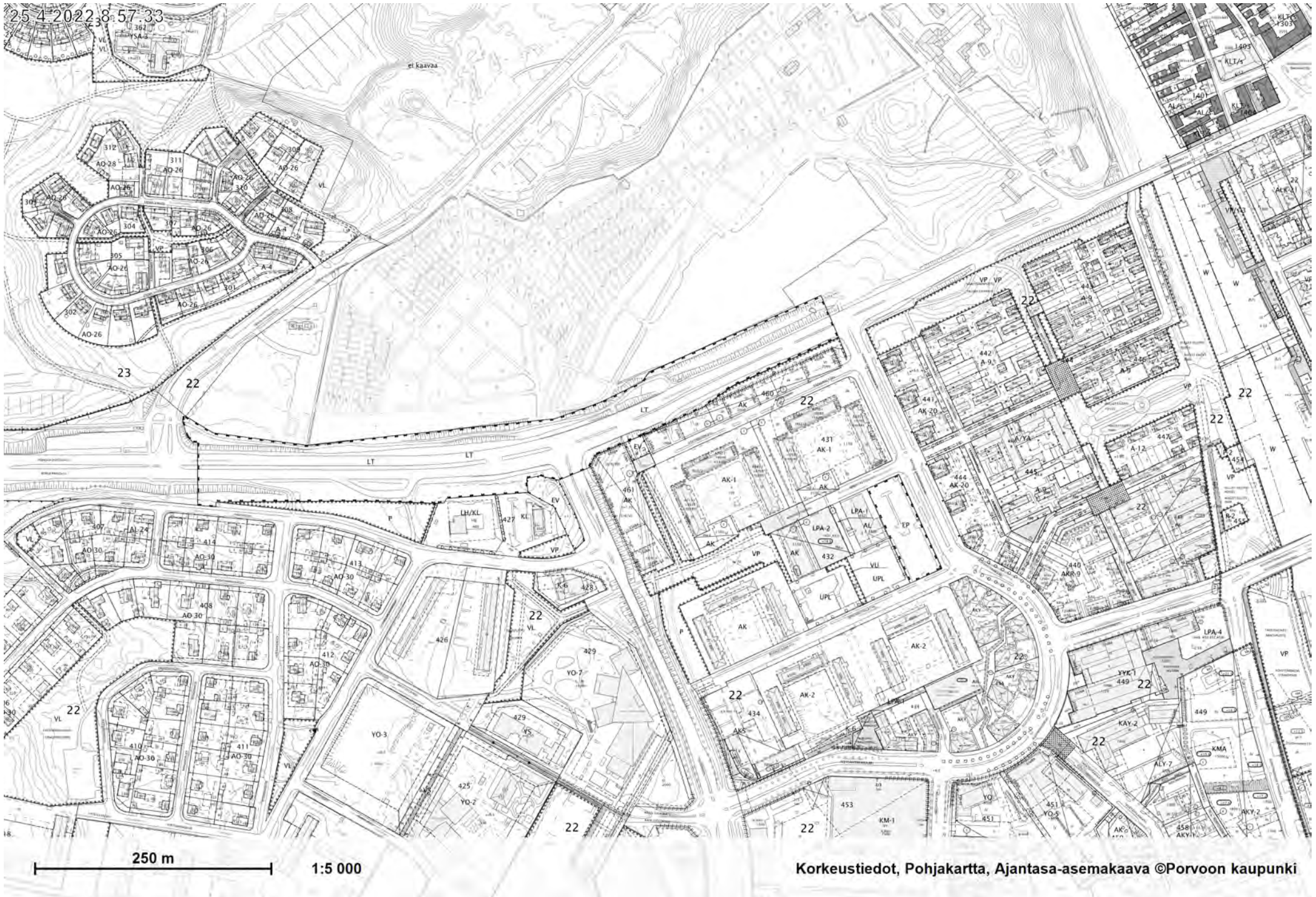
AK 548
DP 548

SIJAINTIKARTTA
LÄGESKARTA

LIITE 1
BILAGA 1



25.4.2022 8:57:33





DP 548

Program för deltagande och bedömning

Borgå, Näse, Parkgatan I, DP 548, detaljplane och
detaljplaneändring

INNEHÅLL

1	PLANERINGSOMRÅDE	4
2	BAKGRUNDEN TILL PROJEKTET	4
3	MÅLET FÖR PLANERINGEN	4
4	UTGÅNGSUPPGIFTER	5
	4.1 Områdets läge och areal	5
	4.2 Landskapsplan	5
	4.3 Generalplan	5
	4.4 Detaljplan	5
	4.5 Ägarförhållanden	6
	4.6 Invånare och arbetsplatser	6
	4.7 Byggnadsbestånd	6
	4.8 Naturmiljö och landskap	7
	4.9 Kommunalteknik	7
5	GRUNDLÄGGANDE UTREDNINGAR	7
6	DE CENTRALA KONSEKVENSERNA AV PLANLÄGGNINGEN	8
7	INTRESSENTER	9
8	ORDNANDE AV DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN	10
9	TIDTABELL FÖR PLANLÄGGNINGSPROJEKTET	11
10	FÖR BEREDNINGEN ANSVARAR	11

1 PLANERINGSOMRÅDE

Kvartersområdet i planeringsområdet för detaljplanen Parkgatan 1 ligger mellan Västra Mannerheimgatan och Näsevägen väster om Borgå centrum. Det egentliga planeringsområdet består av ett kvartersområde som omfattar trafikstationens tomt, som blir ledig, och parkområde väster om tomten. Också trafikområde vid Västra Mannerheimleden ingår i detaljplanen.

2 BAKGRUNDEN TILL PROJEKTET

Utvecklingen av omgivningen kring Västra Mannerheimleden inleddes då trafikstationen i Näse blev tvungen att flytta bort från grundvattenområdet. Genom en detaljplan fick trafikstationen en ny plats vid korsningen av Hornhattulavägen, och då detaljplanen utarbetades konstaterades att utvecklingen av Västra Mannerheimleden påverkar på ett väsentligt sätt detaljplanens gränsningar. Visionsarbetet, dispositionsplanen för Borgå parkgata gjordes under år 2019. Det samlades respons på visionsarbetet, och på grund av arbetet utarbetades planläggningsprogrammet för att utföra detaljplanearbetet för Parkgatan år 2020. Trafikstationen flyttar bort från Näse och tomten blir ledig, vilket gör det möjligt att utveckla planeringsområdet enligt dispositionsplanen för Borgå parkgata.



Bild 1 Utdrag ur dispositionsplanen för Borgå parkgata

3 MÅLET FÖR PLANERINGEN

Syftet med detaljplanen är att ändra den förra trafikstationens tomt med omgivningen till ett effektivt bostadskvarter. Avsikten är också att ändra trafikområdet till en gata och att möjliggöra en trivsamt miljö enligt dispositionsplanen för den huvudsakliga infarten till staden.

4 UTGÅNGSUPPGIFTER

4.1 Områdets läge och areal

Planeringsområdet ligger i Näse, vid västra gränsen av Borgå centrum. Planeringsområdet gränsar till Västra Mannerheimleden och norr om Näsevägen. Kvartersområdet är cirka två hektar stort men detaljplaneändringen omfattar också ett stort trafikområde som ändras till en gata.

4.2 Landskapsplan

I landskapsplanen för Östra Nyland ingår området i en utvecklingszon för tätortsfunktioner. Västra Mannerheimleden är en väg som är värdefull på landskapsnivå.

4.3 Generalplan

I delgeneralplanen för de centrala delarna (godkänd 15.12.2004) anvisas planområdet som område för service och förvaltning. Västra Mannerheimleden är en riksväg och Tolkisvägen är en regionalt viktig förbindelseväg/matargata. Norr om västra Mannerheimleden och vid Näsevägen leder en gång- och cykelväg.

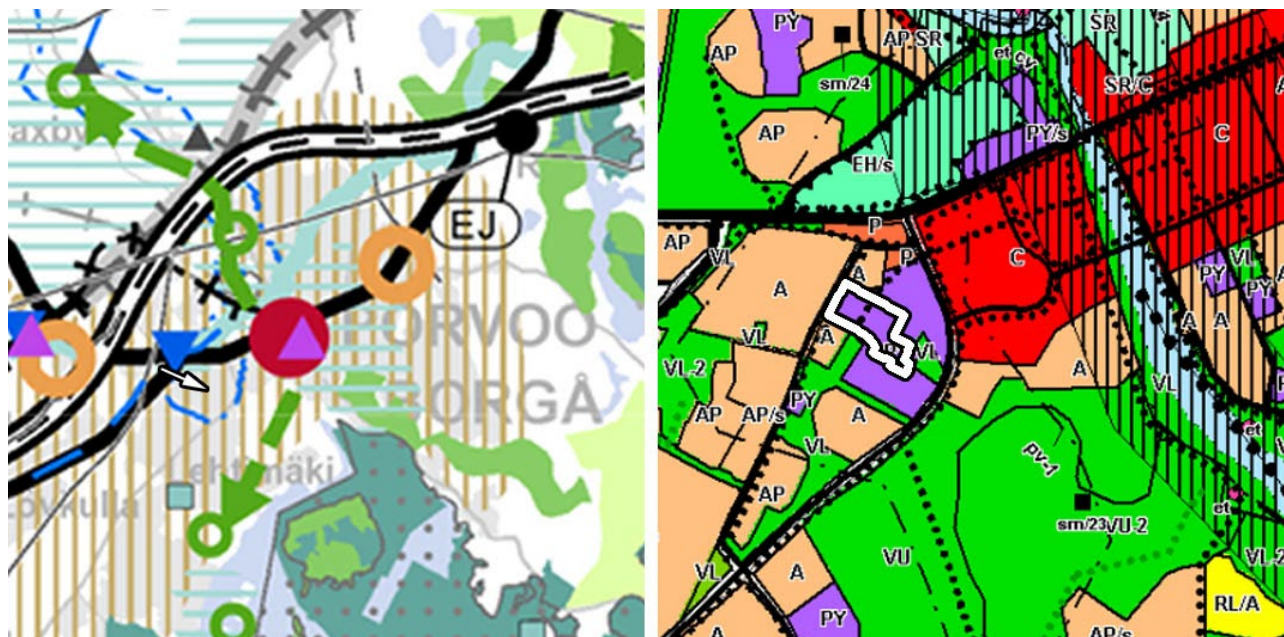


Bild 2 Utdrag ur landskapsplanen och delgeneralplanen för de centrala delarna.

4.4 Detaljplan

I detaljplanesammanställningen finns det i planeringområdet en park (P) och trafikområde (LT) från detaljplanen 80 för Näse trafikområde samt ett kvartersområde och skyddsgrönområde LH/KL från detaljplanen för Näse 231.

Bestämmelse LH/KL: Kombinerat kvartersområde för servicestationer och affärsbyggnader. På kvartersområde får placeras en servicestation samt en affärsbyggnad. Bilplatsfordran: 1 bp/25 m².

Som granne till planeringsområdets kvartersområde finns ett kvartersområde för affärsbyggnader (KL) och norr om det en begravningsplats och Näsevägens gatuområde.



Bild 3 Utdrag ur detaljplanesammanställningen

4.5 Ägarförhållanden

Vägförvaltningen äger Västra Mannerheimleden, men en del av gång- och cykelvägen leder på församlingens fastighet öster om korsningen av Gamla Helsingforsvägen. Tomten 638-22-427-4 i kvartersområdet för affärsbyggnader är i privat ägo. Borgå stad äger de övriga fastigheterna men tomten LH/KH har arrenderats till servicestationen som flyttar.

4.6 Invånare och arbetsplatser

I planeringsområdet finns inga invånare. Öster om planeringsområdet finns bostadsområdet Borgåporten och i söder bostadsområdet Näse, skolområde och en affärsbyggnad. I planeringsområdet har funnits arbetsplatserna som trafikstationen som flyttar har erbjudit, och i grannen finns arbetsplatserna som snabbmatsrestaurangen erbjuder.

4.7 Byggnadsbestånd

I planeringsområdet finns en servicestationsbyggnad med biltvätt och tankställe under tak. Som granne till planeringsområdet finns en snabbmatsrestaurang.



Bild 4 Snedflygbild över planeringsområdet

4.8 Naturmiljö och landskap

Planeringsområdet utgörs av den huvudsakliga infarten till Borgå och området vid den. Vägområdet är dominerande i landskapet och miljön. Servicestationens tomt är asfalterad. Väster om tomten finns ett parkområde med en smal skogsdunge, och mellan tomten och gatan finns ett gräsområde. I norr gränsar vägområdet till begravningsplatsen och i söder till bostadsområdet Borgåporten.

4.9 Kommunalteknik

Det finns kommunalteknik i området.

5 GRUNDLÄGGANDE UTREDNINGAR

Följande utredningar har gjorts/görs för planeringsområdet:

- Dispositionsplan för Borgå parkgata
- Parkgatan 1 plan för användning av tomten, utformning av byggnadsmassan och landskapet
- Bullerutredning

- Undersökning av förorenad mark på servicestationens tomt
- Utredning av dagvatten på västra åstranden
- Översiktsplan för Borgå parkgata mellan Gamla Helsingforsvägen och Borgå å 2023

6 DE CENTRALA KONSEKVENSERNA AV PLANLÄGGNINGEN

De centrala konsekvenserna av planläggningen bedöms i förhållande till nuläget och den gällande detaljplanen. Separata konsekvensutredningar görs inte, utan konsekvenserna bedöms som ett led i planläggningsprocessen i samband med utarbetandet av detaljplanen.

- Konsekvenserna för naturmiljön och landskapet
- Konsekvenserna för samhällsstrukturen
- Konsekvenserna för trafikförhållandena i området
- Konsekvenserna för gång- och cykeltrafikens förhållanden
- Konsekvenserna för begränsningen av klimatförändringarna

7 INTRESSENTER

Markägare

Markägande grannar

Företag

- Telia Sonera Finland Oyj
- Elisa Abp
- Borgå Energi Ab, fjärrvärme
- Borgå Elnät Ab
- Porvoon Alueverkko Oy

Myndigheter och andra parter

- Räddningsverket i Östra Nyland
- Närings-, trafik- och miljöcentralen

Enheter inom Borgå stad

Koncernledningen

- Markpolitiken
- Stadsmätningen
- Kommuntekniken
- Byggnadstillsynen
- Miljövården

Social- och hälsovårdssektorn

- Miljöhälsovården

Affärsverket Borgå vatten

Förtroendeorganen

- Stadsutvecklingsnämnden
- Hälsoskyddsektionen

Alla kommuninvånare

Alla andra som anser sig vara intressenter

8 ORDNANDE AV DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN

Myndighetssamråd:

- Detaljplaneprojektet förutsätter myndighetssamråd (66 § 2 mom. MarkByggL). Myndighetssamråd i förslagsskedet hålls vid behov.

Hörande i planeringsskedet: (62 § MarkByggL, 30 § MarkByggF)

- Planutkastet och det övriga materialet hålls framlagda på servicekontoret Kompassen, Krämaretorget B, gatuplan, och på Borgå stads webbplats (www.borga.fi). Intressenterna bereds möjlighet att framföra skriftliga åsikter.
- Staden meddelar per brev markägarna/-innehavarna i planområdet samt grannar som är markägare/-innehavare att utkastet till plan är framlagt. Staden meddelar dessutom om framläggningen med kungörelse på stadens webbplats.
- Kommentarer bes per e-post av de intressenter som nämns under punkt 7 "Intressenter" under rubrikerna Företag, Myndigheter och andra parter samt Enheter inom Borgå stad.

Samråd:

- På basis av de kommentarer man får in ordnas vid behov samråd med olika intressenter.

Offentligt hörande: (65 § MarkByggL, 27 § MarkByggF)

- Planförslaget och de övriga handlingarna hålls offentligt framlagda på servicekontoret Kompassen, Krämaretorget B, gatuplan, och på Borgå stads webbplats (www.borga.fi). Intressenterna bereds möjlighet att framföra skriftliga anmärkningar.
- Staden meddelar per brev markägarna/-innehavarna i planområdet samt grannar som är markägare/-innehavare att förslaget till plan är framlagt. Staden meddelar dessutom om framläggningen med kungörelse på stadens webbplats samt i tidningarna Uusimaa, Östnyland och Itäväylä.

Officiella utlåtanden: (28 § MarkByggF)

- Hälsoskyddssektionen
- Räddningsverket i Östra Nyland
- Affärsverket Borgå vatten

Motiverat ställningstagande med anledning av anmärkning (65 § 2 MarkByggL)

- De som gjort en anmärkning och som angett sin adress ska underrättas om stadens motiverade ställningstagande till anmärkningen.

Meddelande om godkännandet av planen (67 § MarkByggL, 94 § MarkByggF)

- Ett skriftligt meddelande till Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland och till dem som skriftligt har begärt det och som meddelat sin adress. Kungörelse på stadens webbplats www.borga.fi.

Kungörelse av plan som vunnit laga kraft (93 § MarkByggF)

- Kungörelse på stadens webbplats www.borga.fi.

9 TIDTABELL FÖR PLANLÄGGNINGSPROJEKTET

Detaljplanläggningen inleddes hösten 2021 och målet är att utkastskedet framskrider våren 2022 och förslagsskedet våren 2023. Målet är att detaljplanen godkänns på hösten 2023.

10 FÖR BEREDNINGEN ANSVARAR

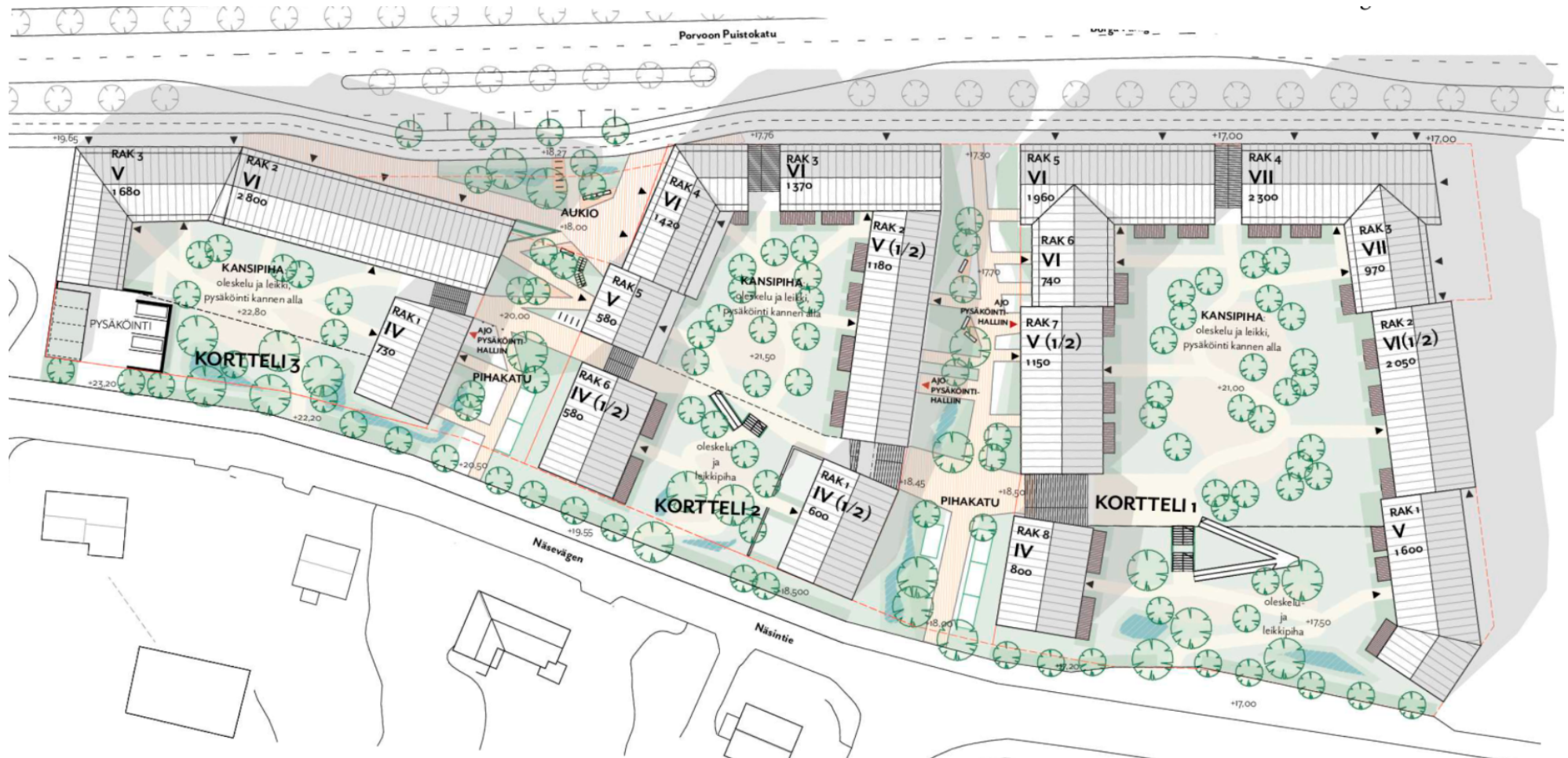
Borgå stad
Stadsplaneringen
PB 23 (besöksadress: Krämaretorget B, III vån.)
06101 Borgå

planläggare
Johannes Korpjaakko
tfn 040 489 5796
förnamn.efternamn@borga.fi

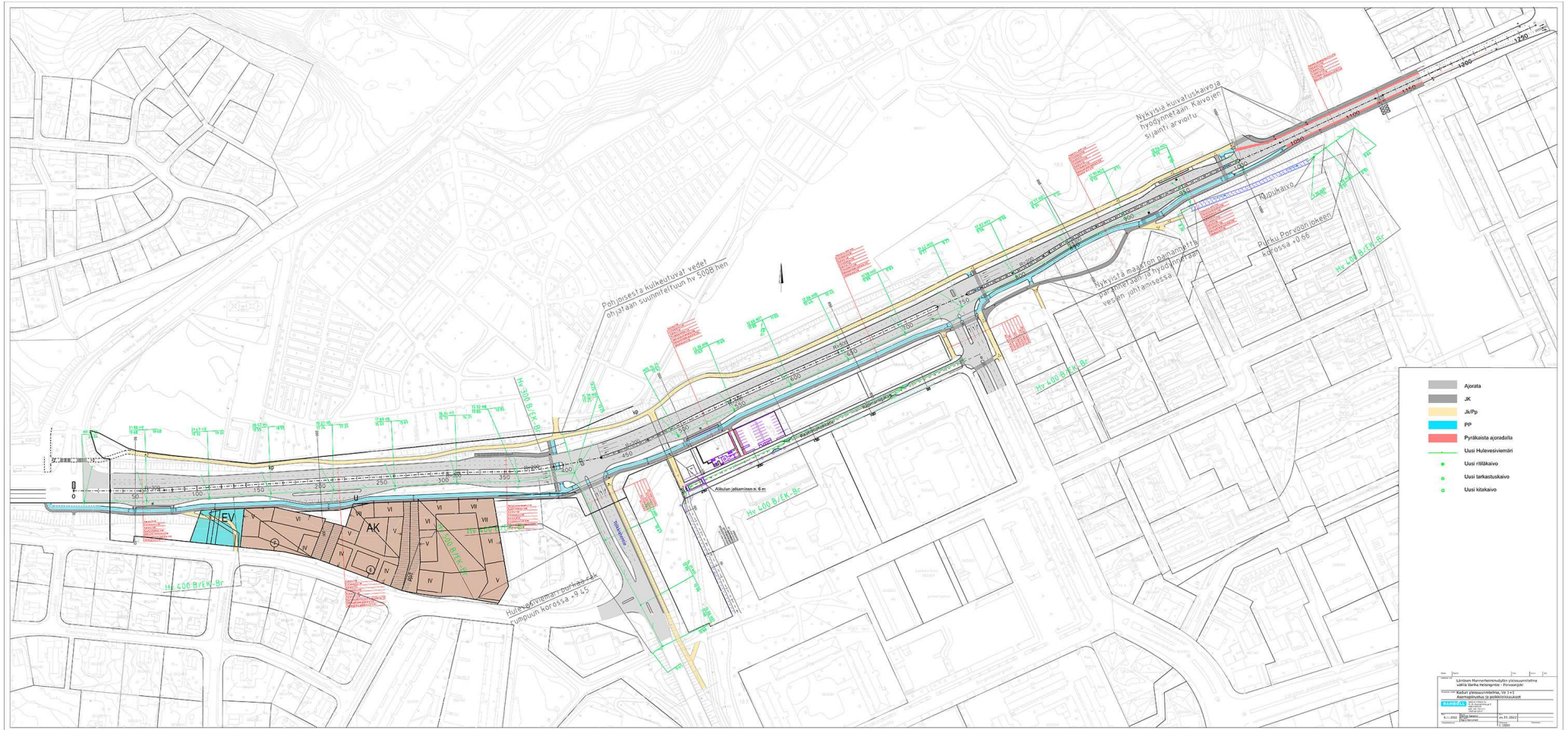
planeringsassistent
Christina Eklund
tfn 040 489 5755
förnamn.efternamn@borga.fi

Datum 27.1.2022

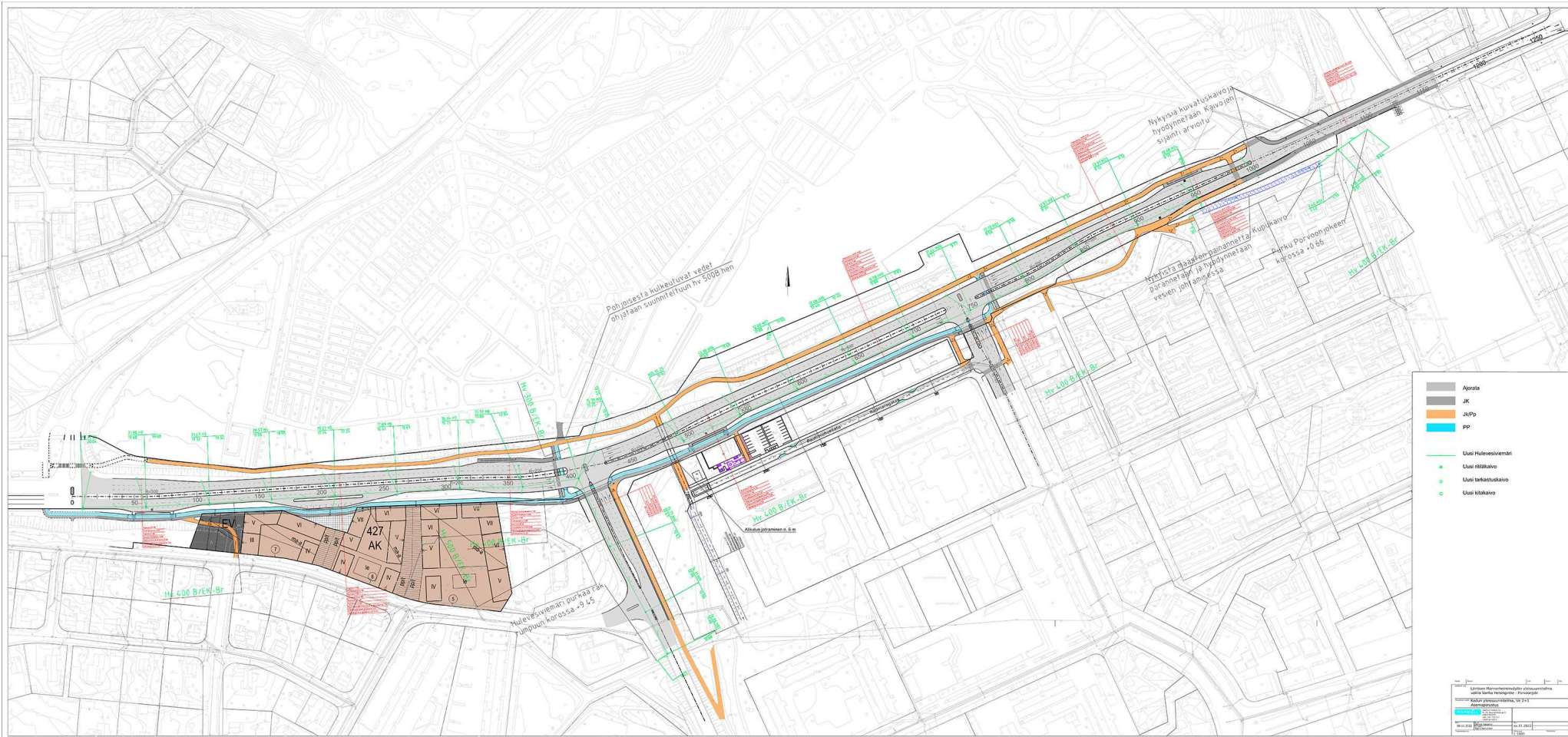
stadsplaneringschef
Dan Mollgren



Viitesuunnitelman asemapiirros
Referensplan planritning



Kadun yleissuunnitelma VE 1
Gatuöversiktsplanen VE 1



Kadun yleissuunnitelma VE 2
Gatuöversiktsplanen VE 2

AK 548

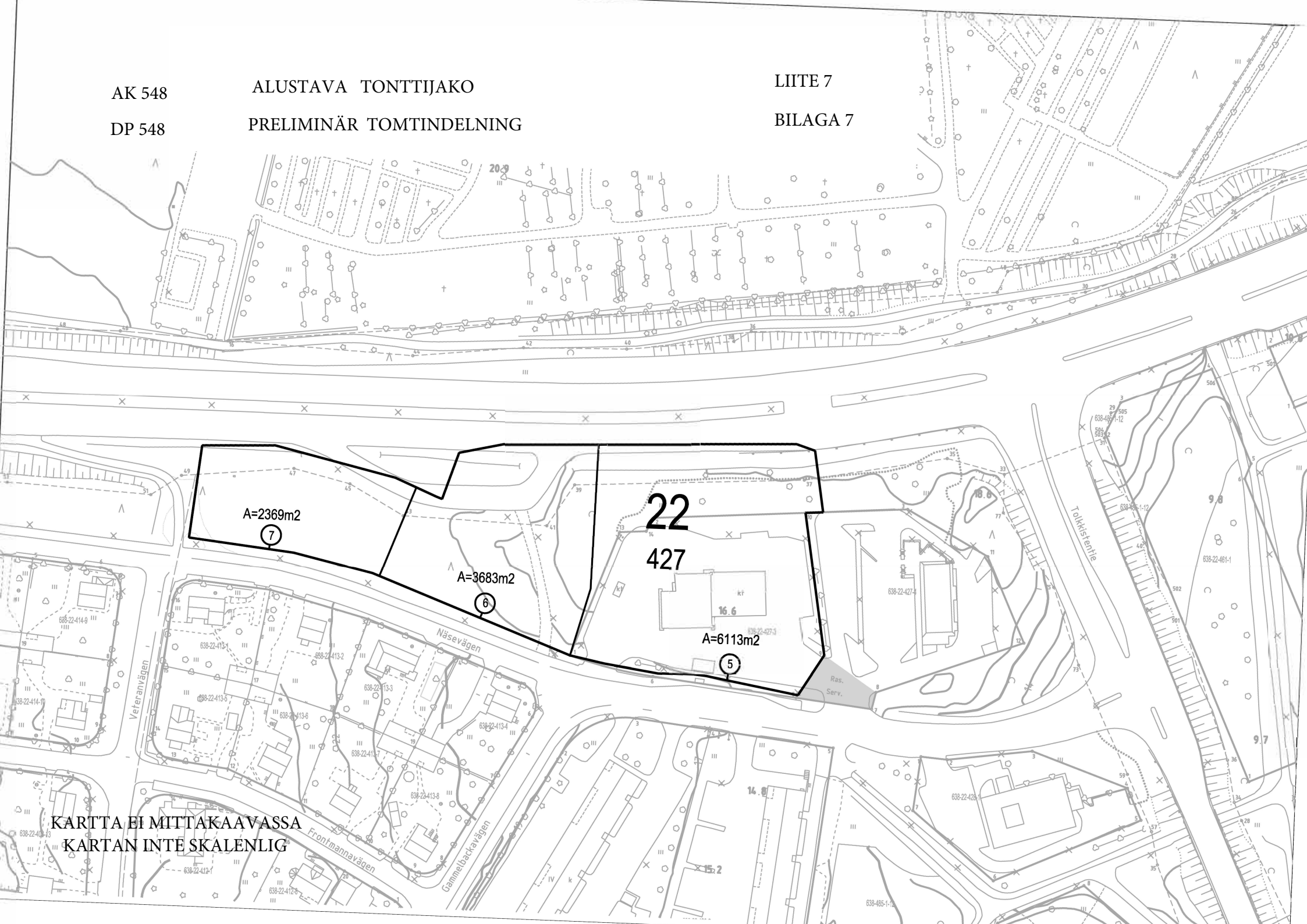
DP 548

ALUSTAVA TONTTIJAKO

PRELIMINÄR TOMTINDELNING

LIITE 7

BILAGA 7



KARTTA EI MITTAKAAVASSA
KARTAN INTE SKALENLIG



AK 548

Puistokatu I

Rakennustapaohje
28.04.2023

1 RAKENNUSTAPAOHJE

Rakennustapaohje täydentää asemakaavaa ja varmistaa kaupunkikuvallisten tavoitteiden täyttymisen. Suunnittelua ohjataan, jotta alueesta muodostuu yhtenäinen ja pihoille saadaan laadukkaita oleskelualueita ja monipuolista viihtyisää viherympäristöä. Rakennustapaohjeen tavoitteena on tuottaa hyvää ja laadukasta asuinympäristöä.

Rakennustapaohje on asemakaavaselostuksen liite, ja se hyväksytään asemakaavan kanssa. Rakennusluvan saaminen edellyttää ohjeen noudattamista ja viranomaislausuntojen huomioon ottamista. **Rakennustapaohjeessa velvoittavat määräykset on korostettu tekstistä.**

1.1 Selostuksen sisällysluettelo

1	RAKENNUSTAPAOHJE.....	2
1.1	Selostuksen sisällysluettelo	2
2	YLEINEN OSA.....	3
2.1	Taustaksi.....	3
2.2	Maaperä ja rakennettavuus.....	3
2.3	Pelastusreitit.....	4
2.4	Autojen pysäköinti.....	5
2.5	Polkupyörät ja liikkumisen apuvälineet	5
2.6	Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys	6
2.7	Energiatehokkuus.....	9
2.8	Valaistus, mainokset ja opasteet.....	9
2.9	Taide rakennushankkeessa	11
3	RAKENTAMISEN LAATU	12
3.1	Massoittelun pääperiaatteet.....	12
3.2	Julkisivut, materiaalit ja väritys	14
3.2.1	Porvoon puistokadun varren tiiliverhotut rakennukset	14
3.2.2	Kivijalkakerros	19
3.2.3	Pihakujien puurakennukset.....	23
3.3	Kivijalka, liike- ja palvelutilat maatasokerroksessa.....	24
3.4	Kattomuoto ja -rakenteet.....	26
3.5	Sisäänkäynnit	28
3.6	Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla	29
3.7	Hulevedet	33
3.8	Korttelipihat	36
3.9	Pihakujat	38
3.10	Pinnoitteet.....	40

2 YLEINEN OSA

2.1 Taustaksi

Puistokatu I -asemakaava toteutetaan asemakaavaa ja tätä asemakaavaselostukseen liitettyä rakennustapaohjetta noudattaen. Rakennustapaohjeen yleinen osa koskee koko asemakaava-aluetta. Osa-aluekohtaisissa osissa on annettu kortteleita ja katualuetta koskevia kohdennettuja ohjeita. Ohjeeseen sisältyy havainnollistavia kuvia. Joidenkin kuvien yhteydessä on kuvatekstissä erikseen mainittu, mikäli kuva ei kaikilta kuvassa näkyviltä osiltaan esitä toivottua toteutusratkaisua. Rakennustapaohjeen tarkoituksena on varmistaa kaupunkikuvallisten reunaehtojen täyttyminen rakentamisen sopeuttamisessa ympäristöönsä ja arkkitehtonisen laatutason varmistaminen, sillä Puistokatu I:n korttelialue sijaitsee kaupunkikuvallisesti hyvin merkittävällä paikalla.

Rakennustapaohjeen reunaehdoista voidaan poiketa rakennuslupaa haettaessa tarkemmin määriteltäviltä osilta, mikäli toteutussuunnittelun yhteydessä löydetään sekä kaupunkikuvalliselta, että arkkitehtoniselta laatutasoltaan paremman lopputuloksen takaava ratkaisu. Rakennuslupavalmistelu yhteydessä rakennusvalvonta pyytää kaavoituksesta kaupunkikuvasta vastaavalta viranomaiselta lausunnon suunnitelmasta. Tässä yhteydessä määritellään myös mahdollinen kaupunkikuvan eduksi tapahtuva poikkeaminen rakennustapaohjeesta.

Korttelialueen rakennukset muodostavat kolme korttelipihaa, joiden väliin jäävät kujat ovat korttelien osia ja tonttimaata. Kujat ovat toiminnaltaan pihakatuja kaltaisia ja ne tulee suunnitella ja rakentaa katu vastaaviksi tiloiksi. Rakennustapaohjeessa ne on nimetty pihakujiksi.



Kuva 1 Kolmen etelään avautuvan korttelipihan väleihin jäävät piha-alueet ovat luonteeltaan pihakatumaisia ja ne on nimetty rakennustapaohjeessa pihakujiksi.

2.2 Maaperä ja rakennettavuus

Erillinen rakennettavuusselvitys on ehdottomasti tarpeen perustamistavan selvittämiseksi ja pihojen mahdolliseen painumiseen varautumiseksi. Porvoossa esiintyy luontaisesti radonkaasua, joten rakentamisessa on kiinnitettävä huomiota radonin pois johtamiseen alapohjarakenteista. Alueen tontit ovat osin olleet rakennettuja. Tiedossa on aiemmasta maankäytöstä johtuvaa

pilaantuneisuutta, jonka puhdistus tulee olla tehtynä ennen rakentamiseen ryhtymistä. Alueella voi olla vanhan kiinteistökniikan jäljiltä kaivoja ja johtoja.

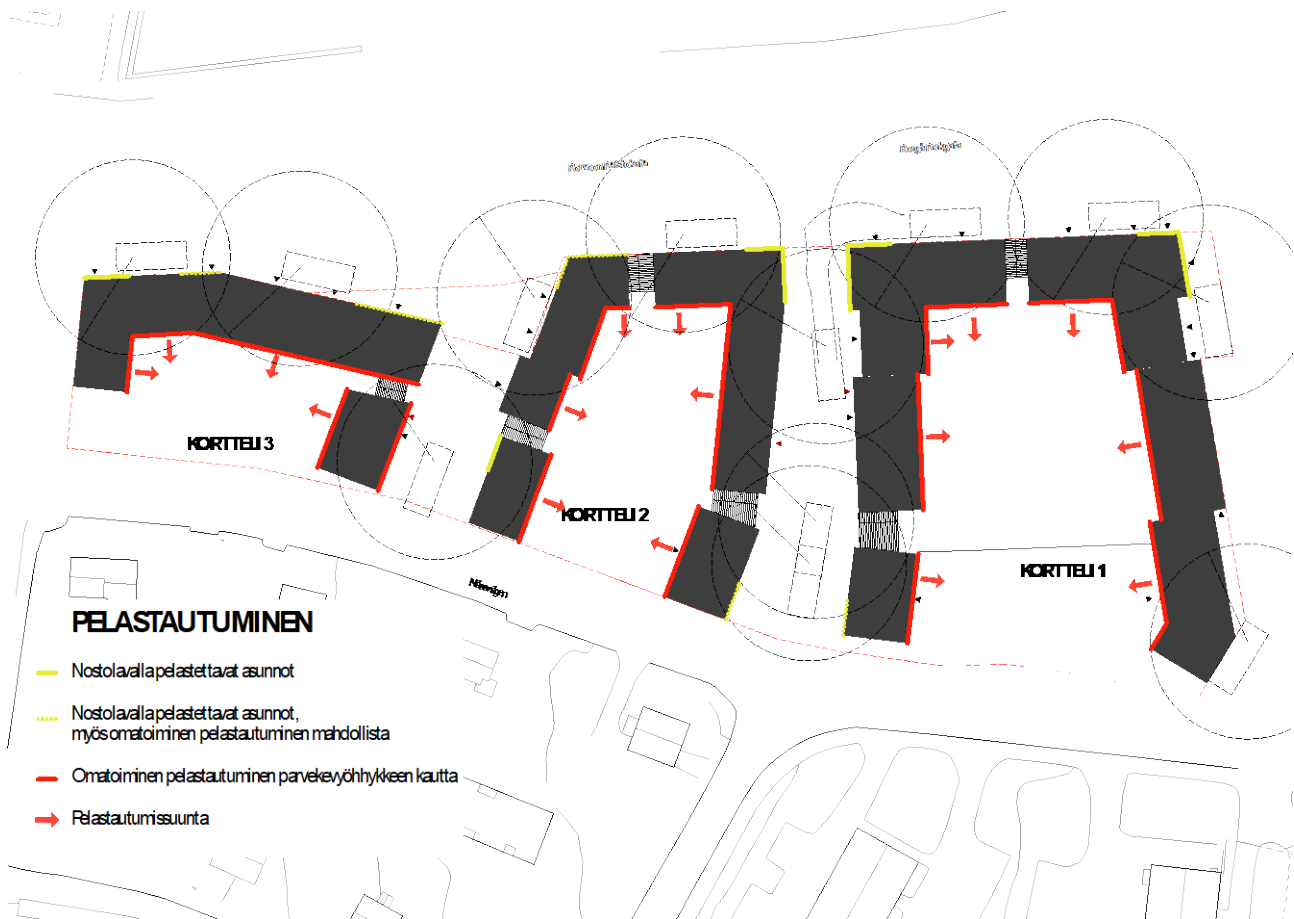
2.3 Pelastusreitit

Pelastusreitit ja -paikat suunnitellaan yksityiskohtaisesti alueen toteutussuunnittelun yhteydessä. Pelastustiet sijoittuvat pihakujille ja katualueille. Alueelle on suunniteltu pihakansiratkaisuja, jotka voivat vaikeuttaa rakennusten vierelle ajamisen suunnittelua. Itä-Uudenmaan pelastuslaitos tarjoaa rakennussuunnittelun käyttöön seikkaperäisen pelastusreittien suunnitteluohjeen, jossa paikallisen pelastuskaluston ulottumat on kuvattu. Erityisesti pelastusteiden suunnittelussa on otettava huomioon ympärivuotinen kunnossapito. Opasteista on ohjeistus myös tämä ohjeen kohdassa 2.9. Valaistus, mainokset ja opasteet.

Pelastusreittien varsille istutettavien puiden valinnassa on huomioitava niiden koko ja kasvutapa, jotta puut eivät häiritse pelastusajoneuvojen käyttöä (ks. 3.9).

Pihakujalta tulee päästä ajamaan pelastusajoneuvolla läpi Näsintieltä Puistokadulle (ks. kuva 1). Pelastusreittien suunnittelussa tulee huomioida kaluston ajoura ja kääntösäde.

Ensihoitoyksikön tulee päästä katutasossa oleville sisäänkäynneille.



Kuva 2 Viitesuunnitelman pelastautumiskaavio: itäisen pihakujan läpi tulee päästä ajamaan läpi pelastusajoneuvolla, läntisellä pihakujalla se ei korkeuseron vuoksi ole mahdollista

2.4 Autojen pysäköinti

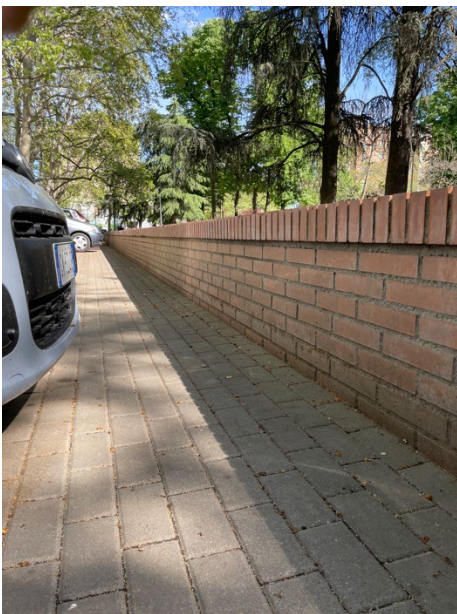
Autopaikkavaatimukset on esitetty asemakaavamääräyksissä. Määräykset ovat minimivaatimus. Autopaikkatarjonnan tulisi aina perustua todelliseen tarpeeseen. Ylimiöitus ei ole toivottavaa, koska se rajoittaa piha-alueiden hyödynnettävyyttä ulko-oleskeluun sekä hulevesien viivytykseen ja imeytykseen. Autopaikoista lähes kaikki tulee sijoittaa kannen alle.

Ajo kansipihaille ja pihakujien pysäköintipaikoille tulee olla turvallinen. Pysäköinti tulee järjestää alueen sisällä siten, ettei koskaan peruuteta suoraan kadulle.

Ainakin osa vieraspysäköintipaikoista on suositeltavaa sijoittaa pihakujille huomioiden suunnittelussa pelastustiet ja pelastuspaikat.

Läntisimmässä korttelissa on mahdollisuus pieneen maanvaraiseen pysäköintialueeseen, joka tulee kattaa osittain kuten viitesuunnitelmassa. Katteena tulee käyttää viherkatetta. **Pysäköintialue tulee rajata matalalla tiilimuurilla, joka ei saa nousta rakennuksen kivijalkaa korkeammalle.** Muurin tulee olla maaston korkeusasemista riippuen 800–1200 mm korkea. Tiilimuureista lisää kohdassa 3.2 Julkisivut, materiaalit ja värit.

Maantasossa olevat pysäköintipaikat ja -alueet tulee toteuttaa vettä läpäisevillä pinnoitteilla ks. 3.10 Pinnoitteet.



Kuva 3 Matalan tiilimuurin ympäröimä pysäköintialue, jossa muuri on noin 500 mm korkea eli matalampi kuin rakennustapaohjeessa. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.5 Polkupyörät ja liikkumisen apuvälineet

Polkupyöräpaikkavaatimus on esitetty asemakaavamääräyksissä. Korttelialueelta on hyvät yhteydet keskustaan. Asiointimatkoilla tulee erityisesti kannustaa liikkumisen apuvälineiden helppoon käytettävyyteen. Polkupyörille on järjestettävä helppokäyttöinen säältä suojattu säilytyspaikka. Se voi olla pihavarasto tai rakennuksen maantasokerrokseen sijoitettu lämmin varastotila. Oleellista helpon käytettävyyden kannalta on suora yhteys ulos yhden riittävän leveän ja helppokäyttöisen oven kautta. Ovesta tulee voida kulkea myös erikoispyörällä tai kuormapyörällä.

Liikkumisen apuvälinetillä tarkoitetaan rollaattorien, ns. sähkömopojen ja muiden ulkona liikkumista helpottavien välineiden säilytykseen ja huoltoon käytettävää tilaa. Tilassa on latauspistokkeita ja pesumahdollisuus ulko-oven läheisyydessä. Liikkumisen apuvälinetilan voi yhdistää polkupyörien säilytystilaan, jolloin se palvelee myös sähköpolkupyöräilijöitä ja tarjoaa pyörien pesumahdollisuuden. Liikkumisen apuvälinetilan toteuttamalla rakennusluvan hakemisen yhteydessä saa huojennusta asemakaavan autopaikkavaatimuksesta asemakaavan selostuksen mukaisesti.

Sisätiloihin sijoitettavan latauspaikan paloturvallisuuteen on kiinnitettävä erityistä huomiota.

Sisäänkäyntien läheisyyteen tulee sijoittaa runkolukituksen mahdollistavia kiinteitä pyörätelineitä pelastusteiden vaatimukset huomioiden. Puistokadun puolella pyörätelineitä voidaan sijoittaa esim. seinäsyvennyksiin ks. 3.2.2 Kivijalkakerros.



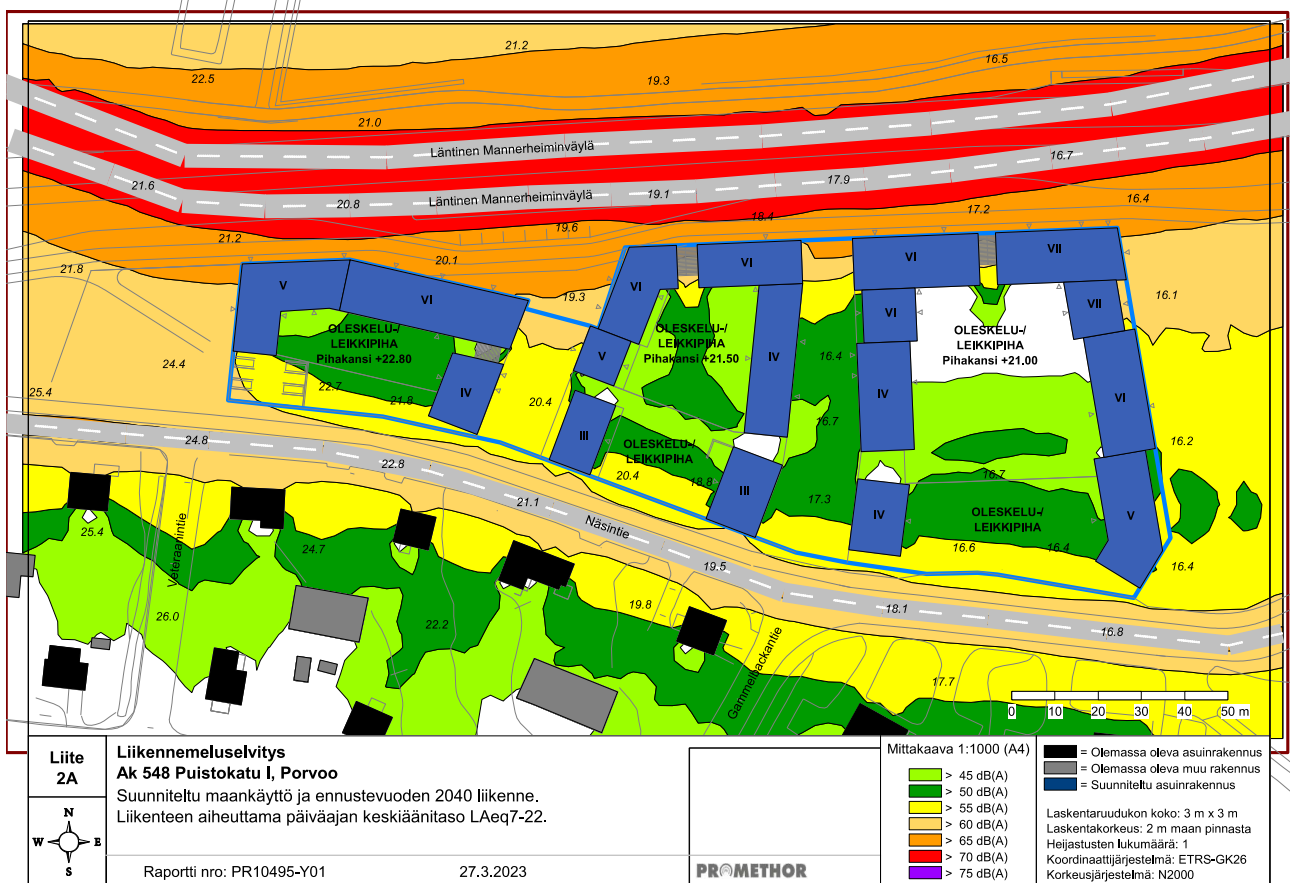
Kuva 4 Polkupyörävarastosta tulee olla käynti suoraan ulos. Sisäänkäyntien välittömään läheisyyteen sijoitetut pyörätelineet lisäävät pyöräilyn sujuvuutta. Kuvan ovi on liian kapea kuormapyörille. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.6 Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys

Merkittävin melulähde alueen ympäristössä on Porvoon puistokadun liikenne (aiemmin Läntinen Mannerheiminväylä). Asuntojen riittävään ääneneristävyyteen ja ulko-oleskelutilojen, kuten leikkihöiden melunsuojaukseen on kiinnitettävä alueella erityistä huomiota. Ääneneristävyyksvaatimukset eivät sinänsä ole poikkeuksellisia ja ovat täytettävissä melko tavanomaisin rakentein. Asuntokohdaiset parvekkeet on suunnattava pois Porvoon puistokadun aiheuttamasta melusta. Asuntojen sisäilmanlaadussa on otettava vilkkaasti liikennöityjen pää- ja kokoojakatujen läheisyys huomioon. Asuntojen ilman sisäänotto tapahtuu pihan puolelta.

Ainoastaan pohjoiseen Porvoon puistokadun puolelle avautuvia asuntoja ei sallita. Pohjoisen puolelle avautuvien asuntojen tulee olla joko kulmahuoneistoja tai läpitalon asuntoja.

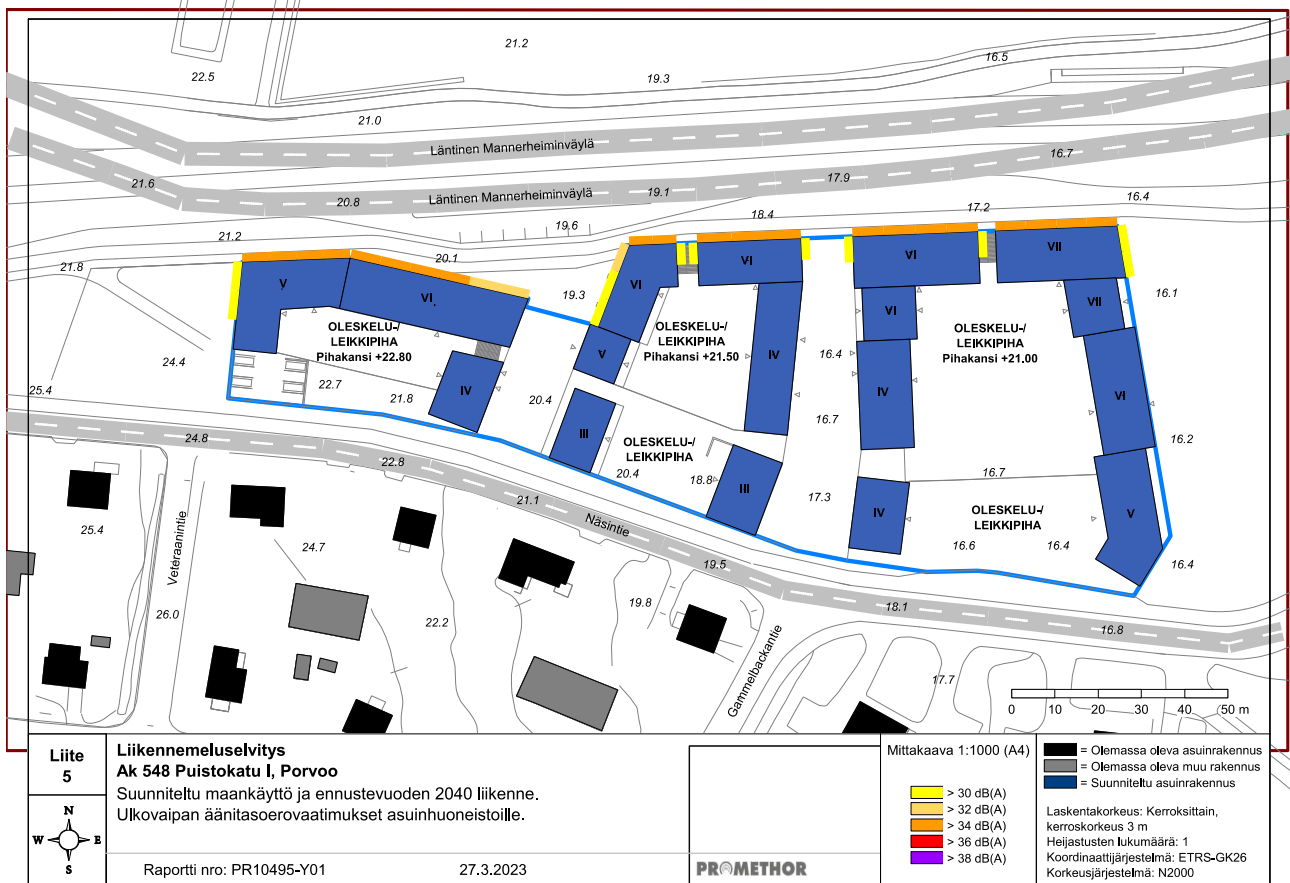
Rakennukset suojaavat leikki- ja oleskelupihoja hyvin Porvoon puistokadun liikenteen melulta hyvin. Melutaso on rakennusten keskellä sijaitsevilla kansipihoilla lähes kauttaaltaan alle ohjearvojen sekä päivä- että yöaikaan.



Kuva 5 Kuvassa Promethorin maaliskuussa 2023 tekemä melukartta alueesta. Kartan laskennassa on käytetty liikenne-ennustetta vuodelle 2040, joka on enemmän kuin liikennemäärät tällä hetkellä. Melutaso on pihoiilla päiväsaikaan alle ohjearvon 55dB ja yöaikaan alle 45 dB. (Promethor Oy)

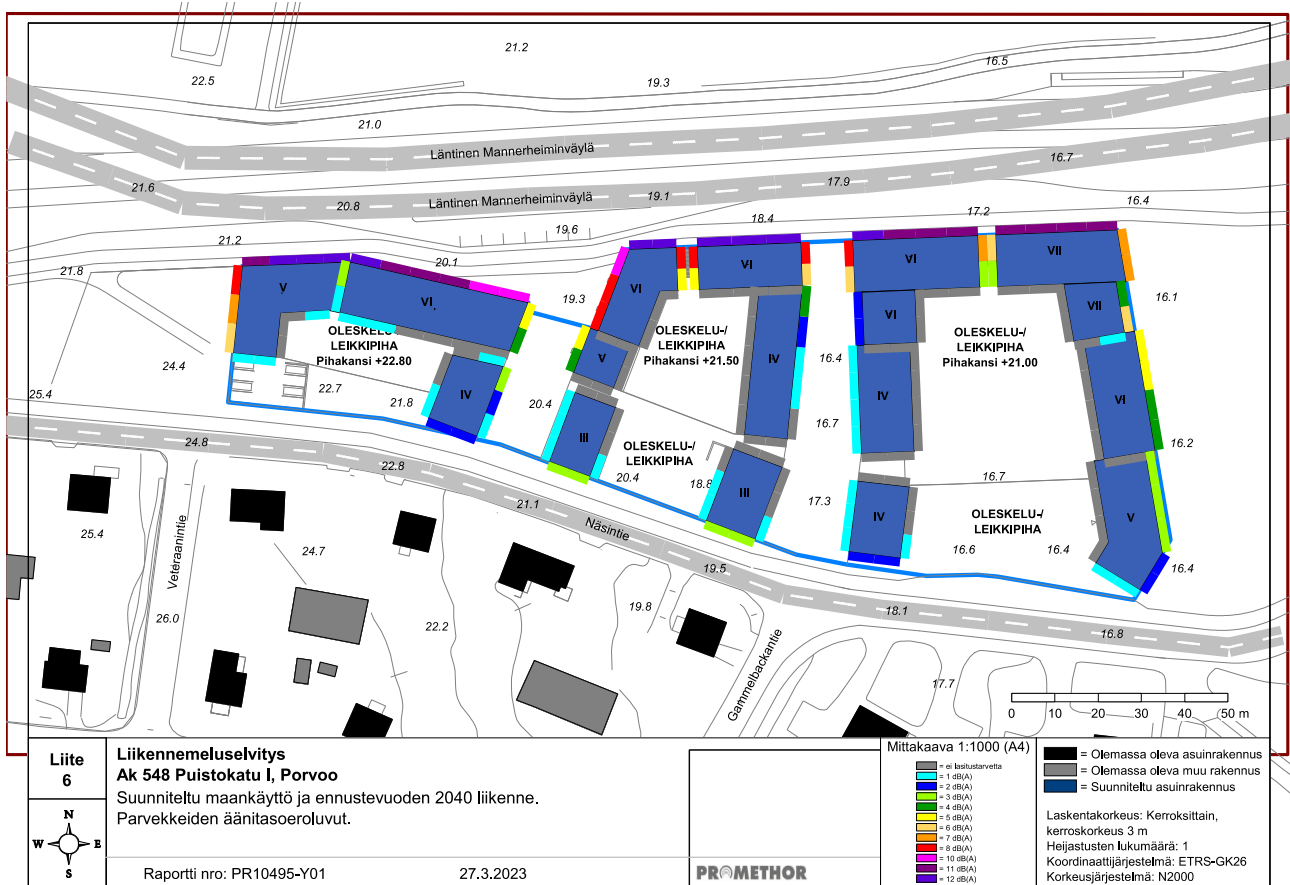
Näin ollen leikki- ja oleskelualueet voidaan sijoittaa pihakansille melun näkökulmasta vapaasti, eikä niiden suojaksi ei ole välttämätöntä järjestää meluntorjuntaa. Asuinkortteleiden eteläosassa Näsintiestä aiheutuvan melun seurauksena melutaso ylittää päivä- ja yöajan ohjearvot Näsintien läheisyydessä. Kortteleiden eteläosaan suunnitellut leikki- ja oleskelualueet tulee sijoittaa riittävän etäälle Näsintiestä alueelle, jossa melutaso on alle ohjearvojen (kuvassa 4 näkyvät vihreät alueet).

Rakennusten ulkovaipan äänitasoerovaatimus on Porvoon puistokadun puoleisilla julkisivuilla 32–34 dB(A) ja pihakujille kääntyvillä julkisivuilla 30–32 dB(A). Rakennusten suojan puolelle sijoittuvilla julkisivuilla laskennallinen vaatimus on alle 30 dB(A). **Ulkovaipan ääneneristys on suunniteltava ja toteutettava melualueilla siten, että äänieristys on vähintään 30 desibeliä.**



Kuva 6 Ulkovaipan äänitasoero vaatimus on korkeimmillaan 34 dB(A), joka on mahdollista saavuttaa melko tavanomaisin rakentein. (Promethor Oy)

Sisäpihojen puolelle avautuvia parvekkeita ei ole melun näkökulmasta tarpeen lasittaa. Parvekkeiden äänitasoeroluku on sisäpihan puoleisilla julkisivuilla suurimmillaan 1 dB(A), joka saavutetaan tavanomaisella parvekelasituksella (Kuva 6).



Kuva 7 Parvekkeiden äänitasoerolut: harmaalla merkitylle julkisivun osalle on mahdollista sijoittaa lasittamattomia avoparvekkeita. (Promethor Oy)

2.7 Energiatohokkuus

Lämmitysenergianlähteeksi tulee valita kaukolämpö. Lisäksi kattopinnoille saa asentaa aurinkopaneeleja ja -keräimiä. Aktiivinen ja passiivinen aurinkoenergian hyödyntäminen on suositeltavaa. Asuntojen jäähdyttämiseen varautuminen on suositeltavaa erityisesti pienten, vain lämpimään ilmansuuntaan aukeavien asuntojen kohdalla. Ensimmäiseksi tulee kiinnittää huomiota passiiviseen aurinkosuojaukseen esimerkiksi parvekkeiden, markiisien ja katosrakenteiden avulla. Esimerkkejä passiivisesta aurinkosuojauksesta on esitelty kohdassa 3.6 Parvekvyöhykkeet sisäpihoilla. Maa-lämpö tai -jäähdytys eivät ole mahdollisia pohjavesialueen vuoksi. Jäähdytysratkaisuihin tulee suosia hyötysuhteeltaan tehokkaita, mieluiten keskitettyjä ratkaisuja.

Painovoimainen ilmanvaihto voi olla pihakujien varsien rakennuksissa mahdollinen (Kuva 12: vaaleanpunaisella merkityt rakennukset).

2.8 Valaistus, mainokset ja opasteet

Rakennusten sisäänkäynnit ja kulkureitit tulee valaista selkeästi. Näkymäpäätteneä olevassa rakennuksessa voidaan harkita hienovaraista julkisivun valaisemista tehokeinona. Valaistuksen tulee olla hillitty. Ulkovalaistuksessa tulee kiinnittää huomiota siihen, ettei valaistus häiritse asumista ja julkisivuvalaistuksen tulee keskittyä ennen kaikkea kivijalkakerrokseen. Valaistuksen ratkaisuihin täytyy käyttää energiatehokkainta vaihtoehtoa.

Rakennusten maantasokerrokseen liittyy liiketilaa. Liikkeiden sisäänkäynnin yhteyteen voidaan sijoittaa korkeintaan 400 mm korkuinen valomainoskyltti valkoisin irtokirjaimin. Julkisivuille kiinnitettäviä mainosbänderöitä ei lähtökohtaisesti sallita. Niin ikään vaihtuvanäyttöisiä elektronisia mainostauluja ei sallita. Kuitenkin ikkunan sisäpuolelle sijoitettavissa oleva pienehkö (noin 600 x 1000 mm) kokoinen led-näyttö on mahdollinen.

Tällainenkin pieni mainostaulu edellyttää rakentamisen lupamenettelyä ja sitä koskevat erikseen vaihtuvanäyttöisiä mainostauluja varten laaditut toteutusohjeet esimerkiksi valon voimakkuuden, mainosten vaihtumisen jopa käyttöajankohdan osalta. Vaihtuvaa sisältöä tai liikkuvaa kuvaa ei saa liikenneturvallisuussyistä suunnata katualueelle, eikä siitä saa aiheutua haittaa tai häiriötä ympäristössä.

Mainosten yleissuunnitelma tulee esittää rakennusluvan yhteydessä ja sitä tulee noudattaa liikeyritysten vaihtuessa. Suunnitelman tulee sisältää kaikki rakennuksen julkisivuun tulevat mainoslaitteet: valomainokset, nimikyltit, kisällinkyltit, näytöt ja markiisit. Mainoslaitteiden suunnittelun tulee olla osa julkisivun sommittelua.



Kuva 8 Esimerkkejä julkisivuun sopivasta irtokirjaimin toteutetusta valomainoksesta. (NEMO arkkitehdit Oy)

Talon numerovalaisimien tulee olla selkeästi sijoitettuja ja häikäisemättömästi valaistuja. Välttämättömät pelastusreittiopasteet on sijoitettava kaikille mahdollisille sisäänkäynneille ja niiden tulee olla luettavuudeltaan selkeät taulun koon ja erityisesti kirjasinkoon suhteen. Taulut ovat suositeltavaa valaista tai sijoittaa valaisimen toiminta-alueelle.



Kuva 9 Talon numero osana julkisivua. (NEMO arkkitehdit Oy)

2.9 Taide rakennushankkeessa

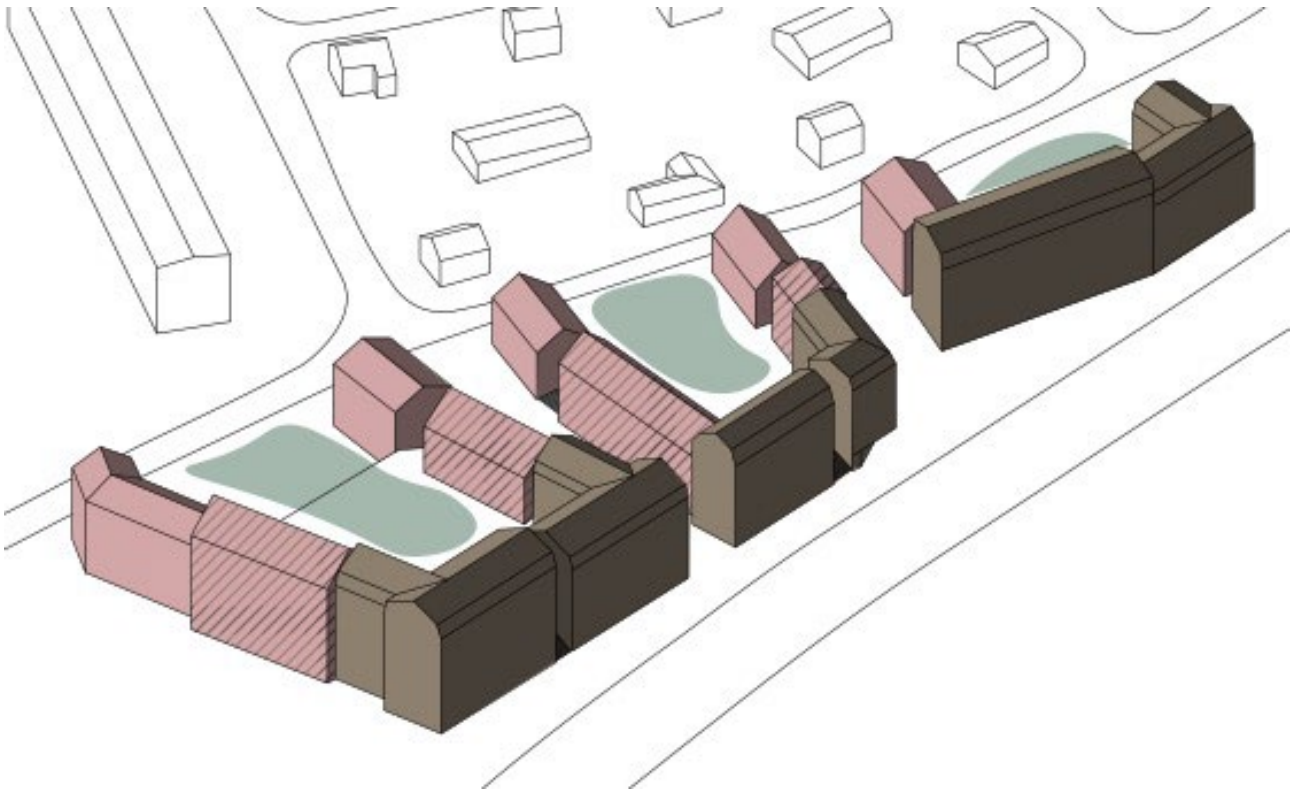
Porvoon puistokadulle laaditaan erillinen taideohjelma, jonka periaatteita tulee tämän asemakaavan alueella noudattaa. Taideohjelmassa määritellään taiteen ja taiderahan sijoittumisesta ja kohdentumisesta.

3 RAKENTAMISEN LAATU

Rakennuslupaa haettaessa on pyydetty kaupunkikuvasta vastaavan viranomaisen lausunto. **Rakentamisen tulee seurata asemakaavan viitesuunnitelman laatua ja ratkaisuja tai olla niitä parempia.** (ks. 2.1).

3.1 Massoitteiden pääperiaatteet

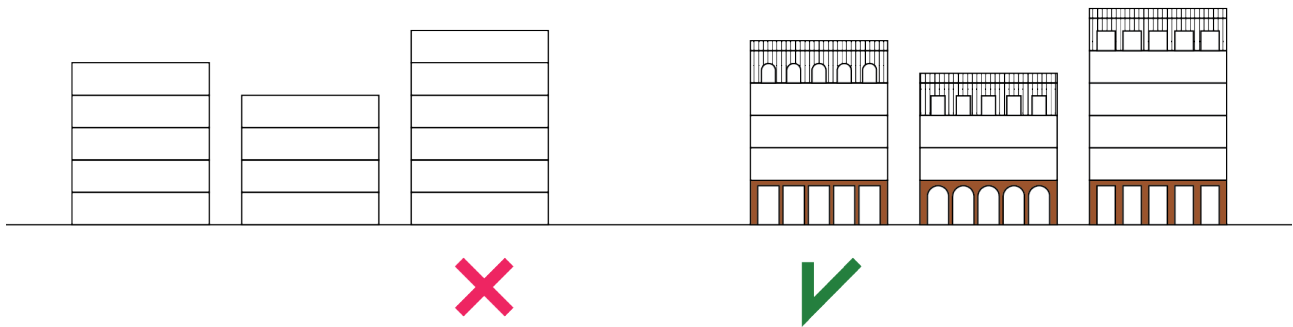
Puistokatu I asemakaavaan kuuluu kolme tonttia, jotka muodostavat yhtenäisen arkkitehtonisen kokonaisuuden. Rakennukset rajaavat kolme etelään avautuvaa korttelia. Rakentamisen tavoitteena on muodostaa reuna Porvoon puistokadulle ja luoda uusia kaupunkitiloja kortteleiden sisälle ja väleihin. Olemassa oleva kaupunkirakenne Näsintien eteläpuolella huomioidaan matalammalla toteutuksella kortteleiden eteläosissa. Korttelit muodostavat suojaiset auringolle otollisesti avautuvat pihat. **Autopaikat sijoitetaan pihakansien alle.**



Kuva 10 Aksonometria koillisen suunnalta: kuvassa näkyy Porvoon puistokadun varrelle suojaa tekevä rakennusmuuri ruskealla.

Porvoon puistokadun varteen sijoittuvien rakennuksien massoitteissa on oleellista, että ne muodostavat suojaa muurin korttelipihoille sekä antavat alueelle kaupunkimaisen ilmeen. Jalankulkijan ja asukkaan kulkuyhteys suoraan Porvoon puistokadulta kansipihalle tulee toteuttaa portaalla lukuun ottamatta läntisintä korttelia. Ei riitä, että yhteys Porvoon puistokadulta pihalle toteutuu porraskäytävän kautta.

Kerroslukujen vaihtelulla ja väriyksellä on tavoitteena luoda monipuolisempaa ympäristöä ja tämän rakennustapaohjeen tarkoituksena on varmistaa, että alue on monimuotoisuudestaan huolimatta yhtenäinen arkkitehtoninen kokonaisuus. Ylimpiin kerroksiin voidaan sijoittaa parvellisia tai osittain kaksikerroksisia asuntoja. Rakennukset ovat kokonaishahmoltaan selkeitä. Massoittelussa on pyrittävä myös vertikaaliseen vaihteluun: rakennuksen toimintoja kerrostamalla päästään lähemmän ihmisen mittakaavaa.



Kuva 11 Rakennusten toiminnallisuuden kerrostaminen arkkitehtuurissa luo vertikaalista vaihtelua ja pienentää isojaakin rakennuksia lähemmäs ihmisen mittakaavaa. Kuvassa korostettu erottuva kivijalkakerros, asuinkerrokset ja erottuva kattokerros. Kivijalkakerroksesta lisää kohdassa 3.2.2 ja 3.3.

Pihakujien varrelle sijoittuvissa rakennuksissa massoittelun tulee olla pienipiirteisempää ja luonteeltaan pientaloista.



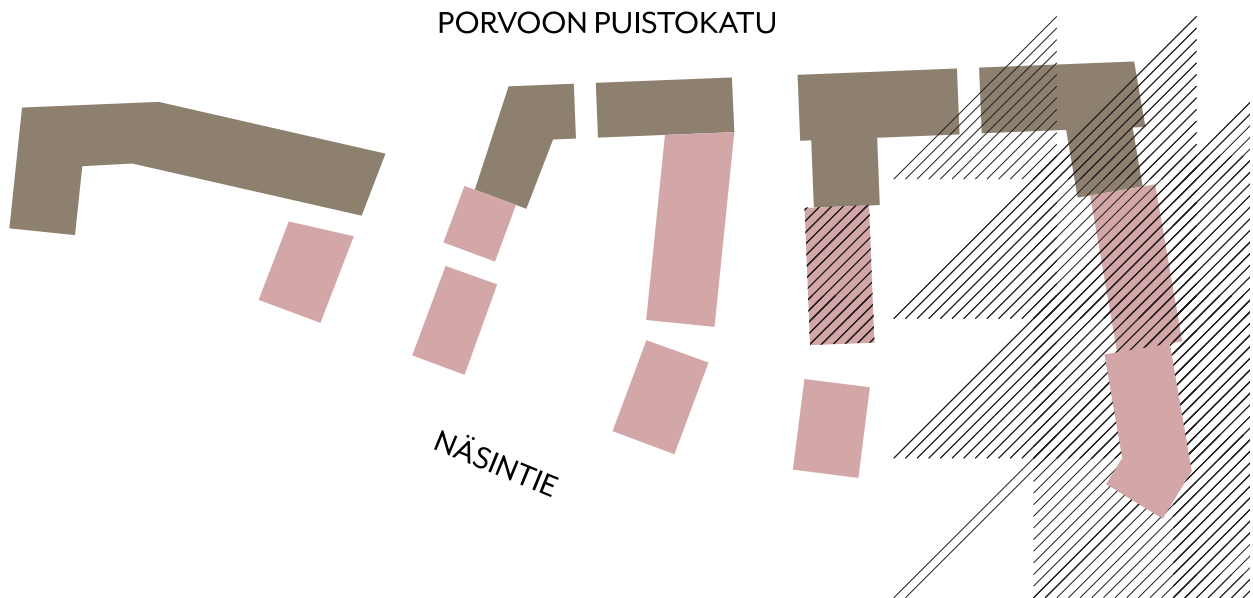
Kuva 12 Aksonometria lounaan suunnasta: kuvassa näkyy mittakaavan pieneneminen kohti pientaloaluetta. Vaaleanpunaisella esitetty puutalojen rakennusmassat, joiden kerrosluku pienenee kohti pientaloaluetta.

3.2 Julkisivut, materiaalit ja värit

Uudisrakennusten tulee olla yhtenäiseksi suunniteltu kokonaisuus, joka muodostaa arkkitehtonisesti korkeatasoisen ja tasapainoisen lisän ympäröivään kaupunkitaajamarakenteeseen. Rakentaminen tulee toteuttaa arkkitehtuuriltaan arvokkaana, materiaaleiltaan kestäväenä, kauniisti vanhenevana ja korkealaatuisena.

3.2.1 Porvoon puistokadun varren tiiliverhotut rakennukset

Porvoon puistokadun varren rakennusten runkomateriaali on vapaasti valittavissa, mutta asema-kaavan määräämää julkisivumateriaalia tulee noudattaa. Julkisivumateriaalit ovat Porvoon puistokadun varren rakennuksissa tiili ja pihakujien varsilla puuverhous, joista on kerrottu luvussa 3.2.3 Pihakujien puurakennukset. Rakennusten julkisivumateriaalien jako on esitetty kuvassa 12. Jos rakennuksen runko tehdään merkittävältä osin puusta, voi julkisivu olla myös Porvoon puistokadun puolella puuverhoiltu. Mikäli rakennuksen runkomateriaaliksi valitaan betoni, se tulee verhoilla tiilellä eikä näkyviä elementtisaumoja sallita julkisivussa.



Kuva 13 Kuvassa Puistokatu 1:n kolme korttelia. Ruskealla värillä on esitetty rakennukset, joiden julkisivumateriaali on tiili. Vaaleanpunaisella on esitetty rakennukset, joiden julkisivumateriaali ja pääasiallinen runkomateriaali on puu. Rakennukset, joiden julkisivumateriaali voi olla tiili tai puu, on merkitty viivarasterilla.

Julkisivutiilien värien ja tekstuurin tulee noudattaa materiaalipalettia, joka on esitetty kuvassa 10. Mikäli suunnitelmassa voidaan esittää viitesuunnitelmaa korkeampaa laatutasoa, voidaan tiilen kohdalla sallia myönnytyksiä myös muunlaisista tiilistä. **Tiilien tulee olla käsin lyötyä tai rosoista tiitä. Yhden talon julkisivussa tulee käyttää yhden tyyppistä tiiltä, voimakkaita värikenttiä ei sallita.** Vaihtelevuutta voidaan luoda vaihtelevilla muuraustavoilla, reliefimäisellä syvyyskäsittelyllä, erilaisilla saumaustekniikoilla ja aukotuksilla. Tiilen poltossa saa olla elävyyttä ja kirjavuutta. Kirjavuutta ei tule luoda yhdistämällä erivärisiä tiiliä. Kuvassa 12 on esitetty esimerkkejä sallitusta kirjavuudesta ja väri vaihtelusta julkisivutiilestä. **Rakennuslupahakemuksen yhteydessä rakennusvalvonnalle tulee esittää malli käytetystä tiilestä.**



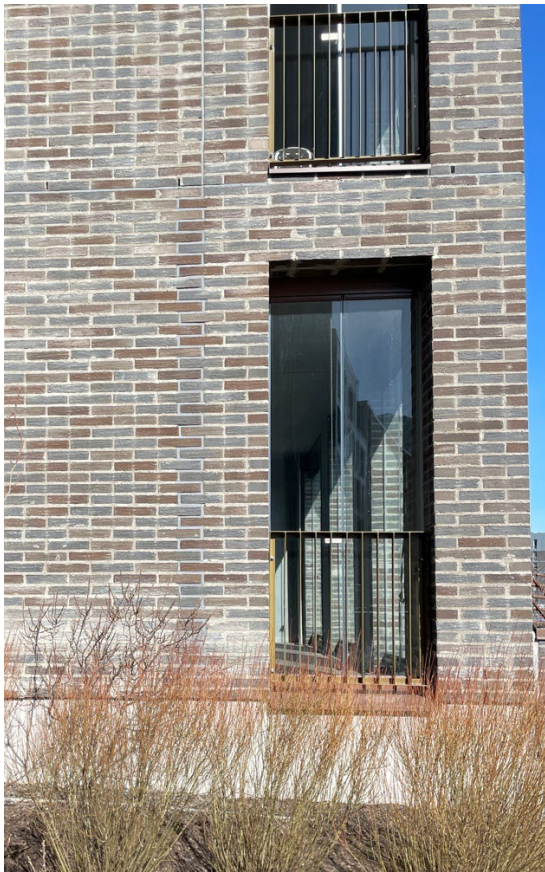
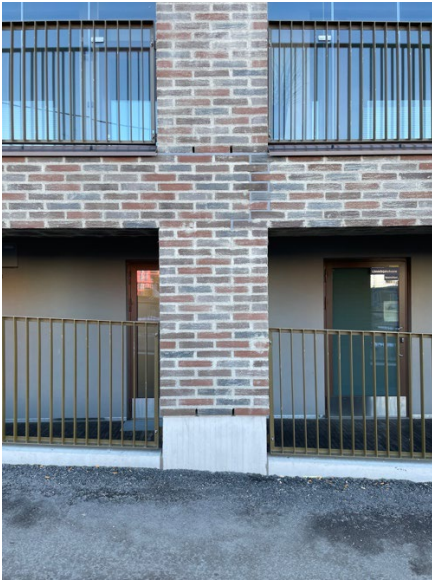
Kuva 14 Tiiliverhoiltujen rakennusten materiaalipaletti: tiilen värit voivat olla hiekan sävyjä, poltetun saven sävyä, harmaata, keltaista, vaaleaa ruskeaa ja punertavaa. Täysin valkoista,

tummanruskeaa tai mustaa tiiltä ei asuinkerrosten julkisivuissa sallita. Punatiilen sävyn on oltava vaaleampi kuin kivijalassa.



Kuva 15 Kuvassa esimerkkejä sallitusta kirjavuudesta ja värivaihtelusta tiilessä.

Tiilijulkisivuissa on kiinnitettävä erityistä huolellisuutta liikuntasaumojen suunnitteluun ja toteutukseen. Liikuntasaumot tulee huomioida julkisivujen kokonaissuunnittelussa. **Tiilipintaisia elementtijulkisivuja ei sallita.** Sokkelin saumat noudattavat maaston muotoja siten, ettei mahdolliset porrastukset ole maasta mitattuna 700 mm korkeampia. Kuvissa 16 on esitetty hyviä ratkaisuja liikuntasauvoissa. Rakennusvalvonta päättää rakennuslupaa haettaessa ratkaisujen kelpoisuuden.



Kuva 16 Liikuntasauvoja tiilirakennuksissa: kolme kuvaa vasemmalta lukien esittävät tiililimityksen mukaan polveilevaa liikuntasaumaa. Se on suositeltavin vaihtoehto. Oikealla on suora liikuntasauma keskellä julkisivua, mutta se on sijoitettu siten, että se katkaisee pitkän julkisivun. (NEMO arkkitehdit Oy)

Julkisivujen jäsentelyn ja värityksen on muodostettava arkkitehtoninen yhtenäinen kokonaisuus. Täysin samanlaista julkisivua vierekkäisissä rakennuksissa ei sallita. Julkisivujen vaihtelu voi kuitenkin olla hienovaraista.

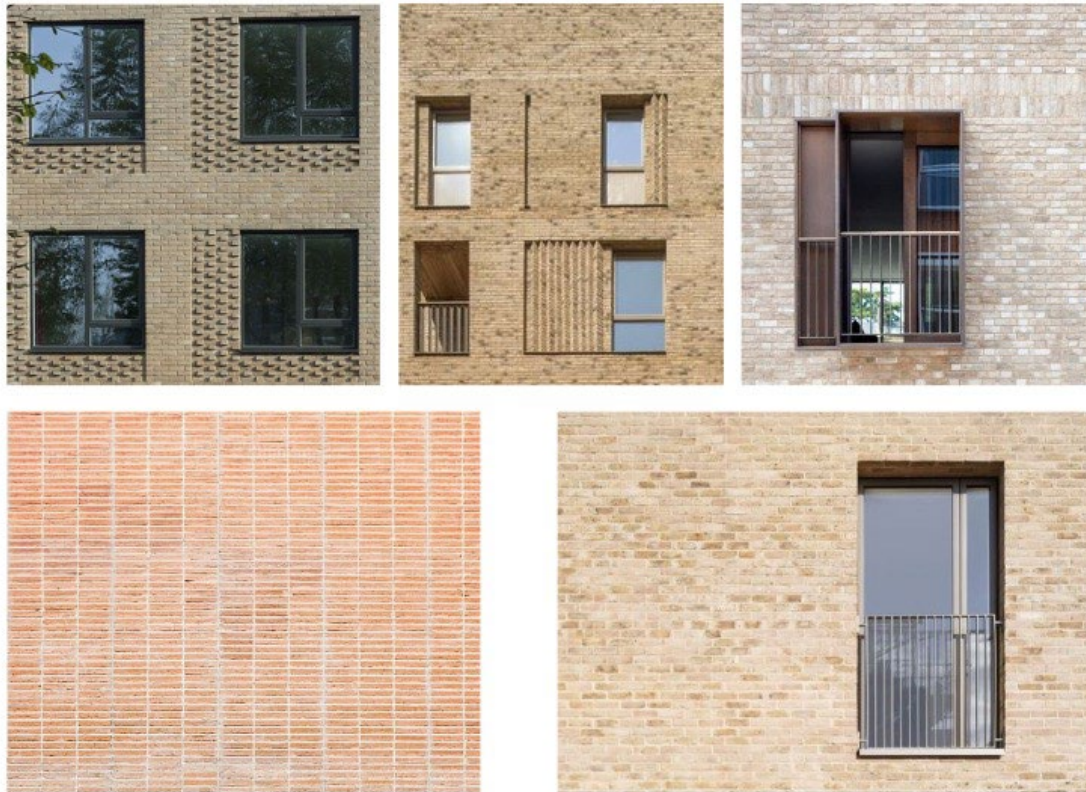


Kuva 17 Kuvassa viitesuunnitelman julkisivu Porvoon puistokadun rakennuksista.



Kuva 18 Referenssikuvassa olevat rakennukset erottuvat hienoisella ikkuna-aukotuksen ja värin muutoksella. Kuvan rakennusten monotonisuus ei ole tavoiteltavaa. (NEMO arkkitehdit Oy)

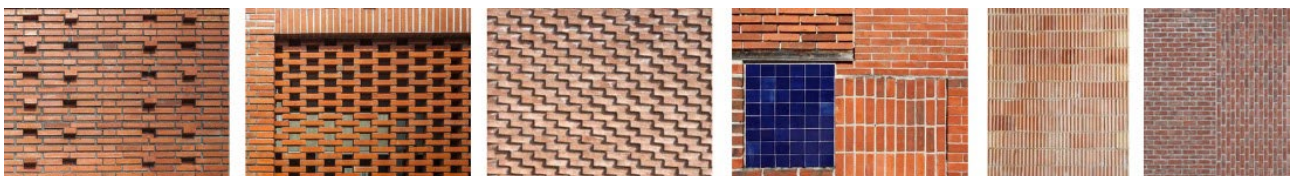
Julkisivujen aukotuksen tulee olla selkeää. Aukotusta voi varioida ikkunoiden, ranskalaisten parvekkeiden ja ikkunasyvennysten sekä erkereiden koolla ja ryhmittelyllä. Suuria yhtenäisiä lasipintoja ei sallita Porvoon puistokadun puolella.



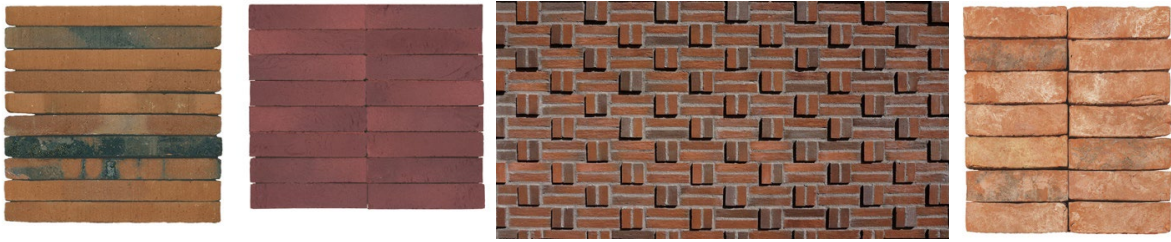
Kuva 19 Kuvassa mahdollisia julkisivun muuraustapoja ja aukotustyypppejä korttelialueen tiiliverhoiluissa rakennuksessa.

3.2.2 Kivijalkakerros

Kivijalkakerros on muurattava punatiilestä. Punertavia ruskean sävyjä sallitaan myös, mikäli tiilen sävy on pääväristään punainen. Tiilen tulee olla käsin lyötyä ja elävästi poltettua savitiiltä kivistien julkisivumateriaalipaletin mukaisesti. Kivijalkakerroksen vaihteluun on kiinnitettävä erityistä huolellisuutta syvyyden ja detalliikan osalta. Vaihtelevat muuraukset, istuinsyvennykset ja köynnöskasvien käyttö julkisivun rytmittämisessä on tärkeää kaupunkikuvan kannalta. Sisäänkäynnit on korostettava syvennyksillä ja poikkeavalla muuraustekniikalla.



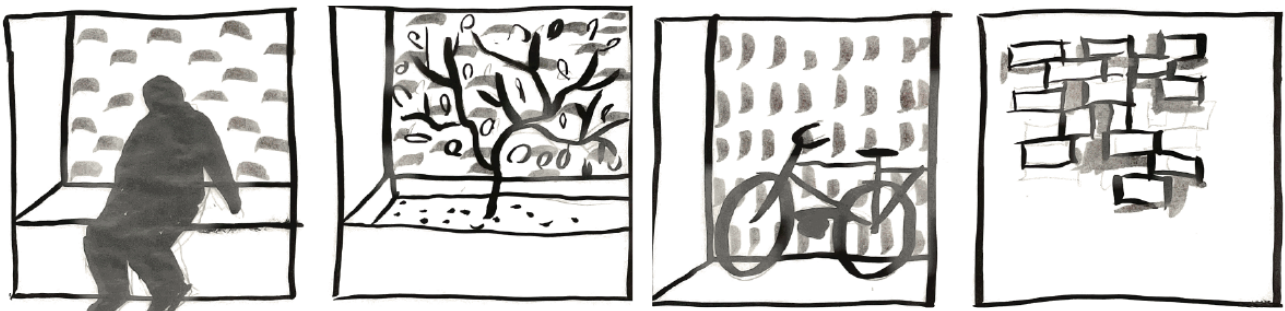
Kuva 20 Kivijalan muuraustapoja. Sisäänkäyntien yhteydessä on mahdollista käyttää pieninä määrinä värillistä lasitettua tiiltä tai tiililaatta.



Kuva 21 Esimerkkejä kivijalan punatiilestä: myös ruskeampia sävyjä sallitaan, mikäli yleisvaikutelma on punatiilinen



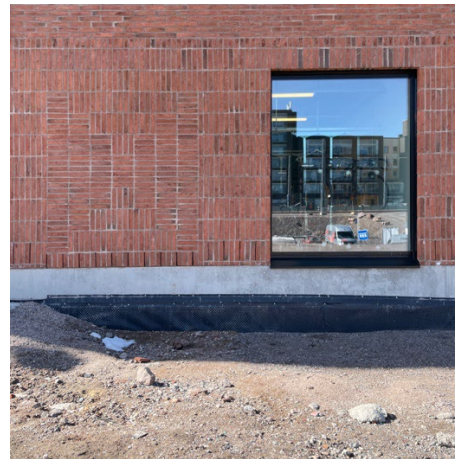
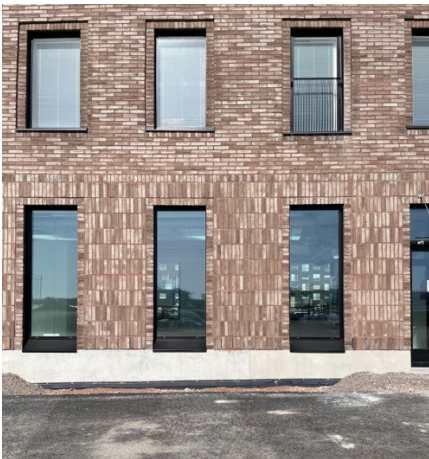
Kuva 22 Kivijalan suunnittelussa tulee huomioida tarkasti jalankulkijan ja asukkaan näkökulma: kivijalka tulee suunnitella vaihtelevaksi. Umpinaista ja yhtenäistä muuria tulee välttää.



Kuva 23 Erilaisia keinoja elävöittää kivijalkaa arkkitehtuurin keinoin: upotettu penkki, istutusallas, pyöräparkki, reliefimuuraus.



Kuva 24 Hyvä esimerkki erilaisista muuraustavoista ja syvennyksistä kivijalan julkisivussa. Ku-
vassa julkisivuun upotettu penkki, köynnös ja reliefimuuraus (parkkitalo Ejler Bille Kööpenhami-
nassa, Jaja Architects 2018)



Kuva 25 Erilaiset muuraustavat elävöittävät julkisivupintaa. (NEMO arkkitehdit Oy)



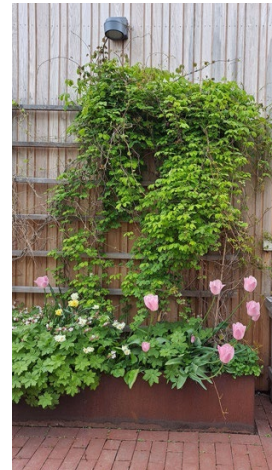
Kuva 26 Esimerkkikuvan syvennykset tiilimuurissa eivät ole riittävät eikä vastaavanlaisia ratkaisuja hyväksytty. Kuvassa 21 ja Kuvassa 23 on esitetty kivijalan arkkitehtoninen luonne.

Pihojen mahdolliset tukimuurit ja pysäköintialuetta rajaavat muurit on toteutettava kuten kivijalan tiilimuuraus.

Yli 50 cm korkeat sokkelit on materiaaleiltaan toteutettava julkisivun tapaan.

Kasvillisuus julkisivussa

Kasvillisuus suunnitellaan osana julkisivua. Puistokadun puolelle suunnitellaan istutustilat köynnöksille tai muulle sopivalle kasvillisuudelle, jotka ohjataan kulkemaan rakennuksen julkisivua pitkin. Kasvillisuuden istutustilan tulee olla tarvittaessa vieressä kulkevasta katutilasta erottuva istutuslaatikko, kadun kunnossapito ei saa aiheuttaa haittaa köynnösistutukselle. Suunnittelussa huomioidaan köynnöksille riittävän laaja kasvualustatila, viereiseen pintamateriaaliin kohdistuva kuormitus on huomioitava ja tarvittavilta osin käytetään kantavaa kasvualustaa. **Jokaisessa rakennuksessa on oltava vähintään yksi julkisivuun kuuluva kasviaihe.**



Kuva 27 Referenssikuvia köynnösten istutustilaperiaatteista (Nomaji Oy)

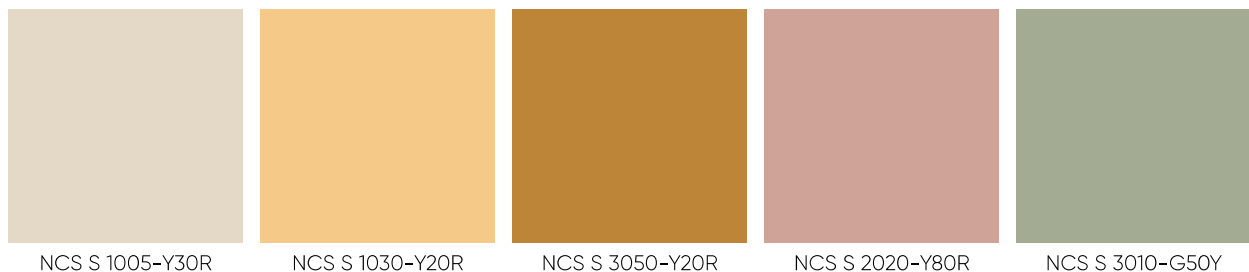


Kuva 28 Köynnöskasvit julkisivussa (ParkndPlay, JaJa architects)

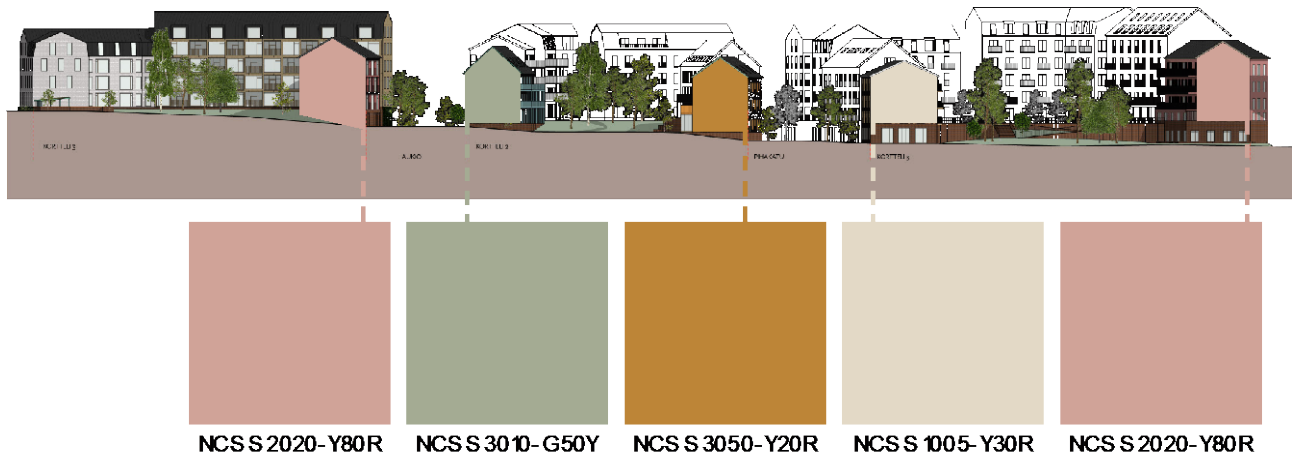
3.2.3 Pihakujien puurakennukset

Pihakujien varrella sijaitsevat rakennukset toteutetaan puurakenteisina ja verhoillaan puulla. Sisäpiha tulee varustaa parvekevyöhykkeellä ja rakennusten sisäpihan ratkaisulla tulee hakea vaihtelua ja monimuotoista ympäristöä. Lisää parvekeratkaisuista 3.6 Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla.

Puujulkisivujen väreiksi valitaan täyteläisiä sävyjä, joita löytyy sekä Vanhasta Porvoosta että empi-rakennuksista. Väripaletti on esitetty kuvassa 28. Rakennusten värit vaihtuu rakennuksesta toiseen. **Samaa väriä ei sallita vierekkäisissä rakennuksissa.** Näsintien varteen sijoitettavien rakennusten värit on esitetty kuvassa 29. Värisuunnitelmasta ei voi poiketa. Rakennusvalvontaan tulee toimittaa riittävän iso lopullisella maalilla maalattu värimalli ennen maalaustöiden aloittamista. Kattojen tulee olla tummia (ks.3.4 Kattomuoto ja -rakenteet) ja kivijalan erottua omana värinään.

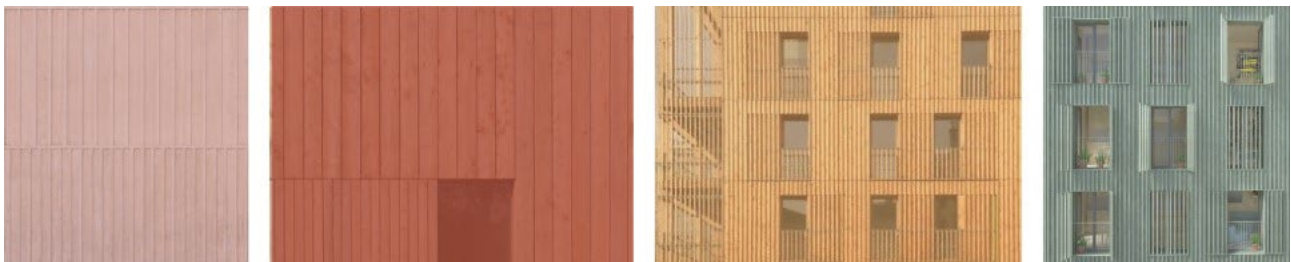


Kuva 29 Puurakennusten väripaletti



Kuva 30 Näsintien julkisivujen värisuunnitelma.

Julkisivuissa on oltava pystyverhous kauttaaltaan, mutta limityksissä ja paneeleissa voidaan käyttää vaihtelevuutta ja leikkisyyttä. **Puurakennukset ovat yksivärisiä, eikä usean värin yhdistämistä samassa rakennuksessa sallita.**



Kuva 31 Puujulkisivujen jäsentelyssä voidaan käyttää erilaisia limityksiä ja paneelileveyksiä.

3.3 Kivijalka, liike- ja palvelutilat maatasokerroksessa

Palvelutiloilla käsitetään tässä liiketilojen lisäksi asumista palvelevia tiloja. Hyvin suunnitellut ja toimivat maatasokerroksen palvelutilat ovat tärkeitä kaupankäynnin, asumisen, työskentelyn ja erilaisten palvelutoimintojen kannalta. Aktiiviset pohjakerrokset tukevat alueen viihtyisyyttä, monipuolista käyttöä, edistävät yhteisöllisyyttä ja turvallisuuden tunnetta.

Liiketilojen suunnittelussa tulee varautua mm. erillisilmanvaihdon ja riittävän vesi- ja viemäripistemäärän toteuttamiseen, jotta tila soveltuisi joustavasti monipuoliseen palvelutoimintaan. Tiloista tulee olla ikkuna ja esteetön sisäänkäynti kadulta. Mahdolliset luiskat tulee ratkaista rakennuksen sisällä. Suurimpiin liiketiloihin olisi hyvä olla sisäänkäynti myös pysäköintihallin puolelta. Liiketilojen huoltoliikenne voidaan toteuttaa suunnitteluratkaisusta riippuen joko pysäköintihallin kautta, kadulta tai aukiolta.

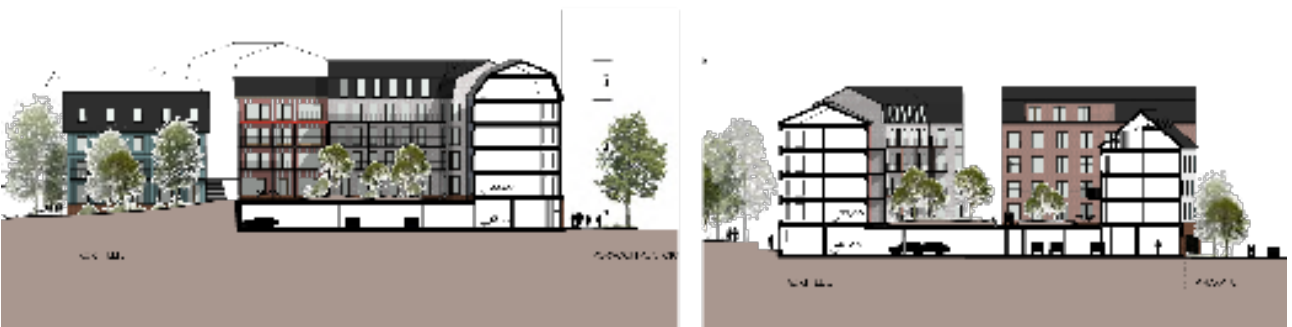
Kivijalkakerroksen tulee olla muurattu punatiilestä ks. 3.2.2 Kivijalkakerros. Liiketiloissa tulee olla avoimet ikkunat kadulle ja aukiolle sekä huolto- tai henkilökunnan sisäänkäynti pysäköintihallista. Liiketiloissa tulee olla varaus ravintolan keittiön vaatimille hormoneille ja rasvanerotuskaivolle.



Kuva 32 Kivijalkakerroksen liiketilojen tulee olla houkuttelevia ja avautua kadulle sekä aukiolle. Liiketilat erottuvat muista kivijalkakerroksen tiloista mm. suurien ikkunoiden, valaistuksen ja markkinojen avulla.

Liiketilojen lisäksi kivijalkakerrokseen tulee sijoittaa asumista palvelevia aputiloja. Mikäli aputiloja sijoitetaan alimpaan kerrokseen, siten että tilat tulevat osittain maan päälle, tulee tiloihin avata ikkunoita. Maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa. Rakennuksen ensimmäisessä maanpäällisessä kerroksessa sijaitsevan asuinhuoneen lattian tulee olla pääosin vähintään 0,7 metriä viereisen katualueen pinnan yläpuolella.

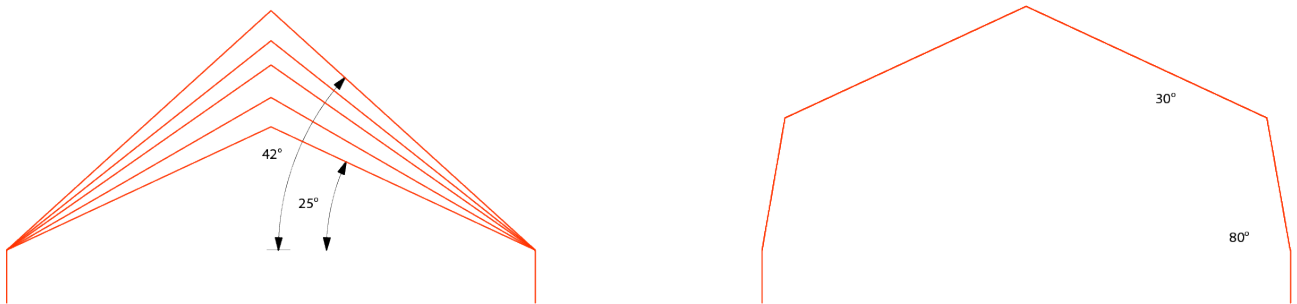
Kivijalkakerroksen kerroskorkeuden tulee olla vähintään 4 m. Reilu huonekorkeus palvelee tilojen joustavaa käyttöä.



Kuva 33 Viitesuunnitelman leikkauksissa näkyy palvelutilojen korkeampi kerroskorkeus.

3.4 Kattomuoto ja -rakenteet

Porvoon puistokadun varren tiiliverhoiluissa asuinkerrostaloissa tulee olla mansardikatto ja pihakujien varrella sijaitsevilla puutaloissa harjakatto. Puu- ja tiiliverhotut rakennukset esitetty kuvassa 9. Rakennuksissa, jotka on kaaviossa merkitty viivarasterilla tulee olla harjakatto vaikka ne toteutettaisiin tiiliverhoiltuna. Kerrosluvut, kattokulmat ja räystäslinja tulee olla vaihtelevat pihakujien varsilla. Puistokadun mansardikattojen kattokulman tulee olla yhtenevä koko alueella. Harjakattoissa sallitaan vaihteluväli 25–45 astetta (ks. kuva 33).



Kuva 34 Kattomuodot: vasemmalla kaaviokuva pihakujien varsille sijoittuvien puuverhoiltujen rakennusten harjakaton kattokulmista, jonka vaihteluväli voi olla vapaasti välillä 25-45 astetta. Oikealla mansardikatto, jonka alempi lape tulee olla kaltevuudeltaan 80 astetta, ylempi 30 astetta.

Porvoon puistokadun varren mansardikattoisissa rakennuksissa tulee olla umpiräystäät tai katon tulee liittyä eheästi julkisivupintaan. Puurakennuksilla tulee olla selkeät avoräystäät.



Kuva 35 Puurakennuksissa tulee olla kunnolliset avoräystäät. Mansardikattoisissa rakennuksissa katto liittyy eleettömästi julkisivupintaan. (NEMO arkkitehdit Oy)

Ylin kerros tulee suunnitella osana kattorakennetta ja ylimmän kerroksen ikkunat pääsääntöisesti kattoikkunoita. Kattoikkunat voivat olla kattolyhtyjä tai lappeen suuntaisia kattoikkunoita. Kattomaisema muodostaa selkeästi tunnistettavan identiteetin Porvoon puistokadun varrelle. Sisäpihojen puolella kattokerrokseen voidaan upottaa parvekkeita. Tällöin kattoon upotettujen parvekkeiden kaiteet samaa sävyä katon kanssa.



Kuva 36 Vaihtoehtoisia kattoikkunoita: vasemmalla kattolyhty ja lappeen leikkaava pystysuora ikkuna; keskellä lisäksi parvekkeellinen kattoikkuna; oikealla lappeen suuntainen kattoikkuna. Referenssikuvissakatto kattorakenne on erilainen kuin Porvoon puistokadun taloissa. (kuvat yllä: NEMO arkkitehdit Oy, kuvat alla: Boegli Kramp Arkitekter)

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut tekniset tilat tulee integroida rakennuksiin katon alle, eikä niitä saa sijoittaa näkyviin katolle kokonaisuusmuotoilusta erillisiksi rakennusosiksi. Katon läpiviennit tulee sijoitella siten, että läpiviennit keskitetään visuaalisesti yhtenäisiksi hormiryhmiksi.



Kuva 37 Referenssikuvia korjauskohteista, joissa uusi kattotekniikka on keskitetty visuaalisesti yhtenäiseksi hormiryhmäksi (NEMO arkkitehdit Oy)

Katemateriaalin tulee olla konesaumattu peltikate tai saman ulkonäön omaava lukkosaumakate. Katteen ja katevarusteiden sekä läpivientien tulee olla väriltään mustia. Kattopintaan saa integroida aurinkopaneeleja. Kate, johon aurinkopaneeli on integroitu, on suositeltavin vaihtoehto.

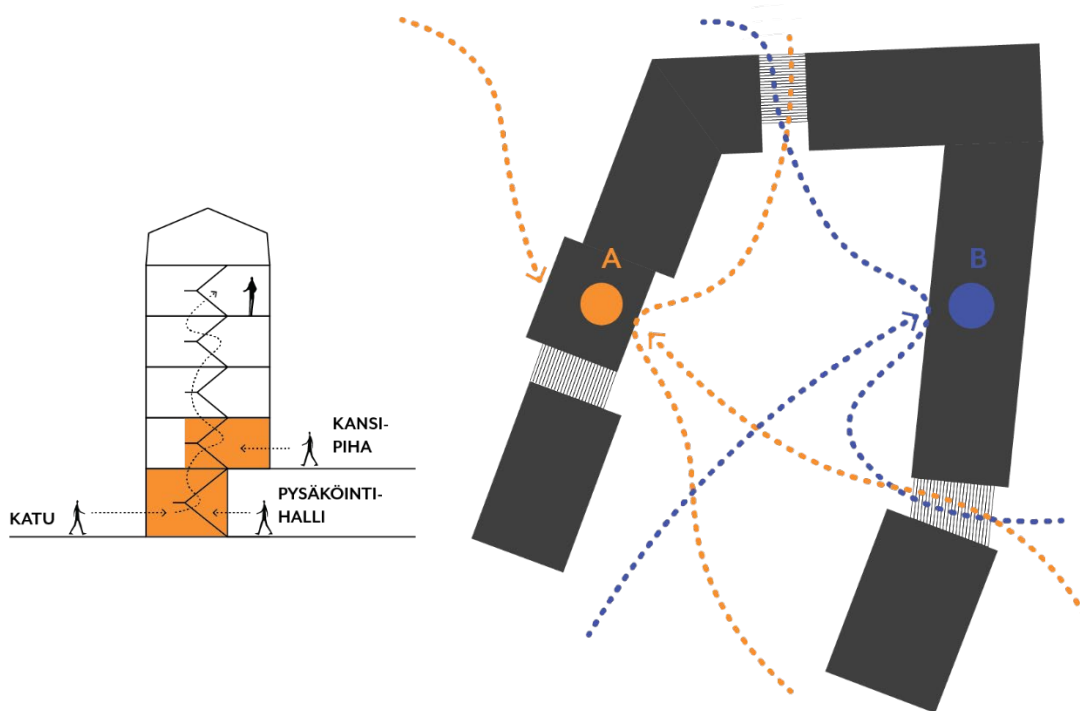
Sadevesijärjestelmät ja niihin liittyvien osien tulee olla saman väriset katon kanssa. Sadevesitorvet tulee sävyttää samaan väriin julkisivun kanssa. Porvoon puistokadun puolella sadevedet tulee johdattaa suoraan kaupungin hulevesiviemäriin.

3.5 Sisäänkäynnit

Sisäänkäynnit on sovitettava maastoon tai rakennusrungon sisään siten, että katualueelle ei sijoitu portaita tai luiskia. Korkeuserot ratkaistaan rakennusten sisällä. Rakennuksissa, jotka rajautuvat Porvoon puistokadulle tulee olla pääsisäänkäynti kadun puolella. Porrashuoneista tulee olla suora ja esteetön pääsy myös pihalle. Niistä asuinrakennuksista, joiden kivijalka rajautuu pysäköintitalle, tulee olla suora ja turvallinen sisäänkäynti porrashuoneeseen myös pysäköintihallista. Arkkitehtonisesti sisäänkäynnit kadulta pyritään sisentämään kivijalkamuriin (ks.3.2 Julkisivut, materiaalit ja värit). Sisäänkäynnit korttelipihoilta tulee mahdollisuuksien mukaan kattaa. Katoksena voi

toimia ylemmän kerroksen parvekevyöhyke, jolloin sisäänkäyntiä tulee korostaa valaistuksella ja pinnoitteilla. Mikäli käytetään erillistä katosta, tulee sen katemateriaalina olla viherkate.

Alueen sisäisiin reitteihin tulee kiinnittää suunnittelussa huomiota. On tärkeää, että kävely-yhteydet ovat helposti saavutettavia ja kuljettavia. Vaihtoehtoisten reittien mahdollistaminen luo alueelle turvallisuutta, lisäävät yhteisöllisyyttä ja tarkoituksenmukaisuutta.



Kuva 38 Vasemmalla leikkauskaavio asuntojen ja pihan saavutettavuudesta: esteetön kulku katu-
tasosta, pysäköintihallista ja kansipihalta porrashuoneeseen mahdollistaa monien asukasryhmien
vaivattoman kulun ja pihan käytön. Oikealla havainnollistava kaaviokuva asuntojen vaihtoehtoisista
lähestymissuunnista ja alueen sisäisistä reiteistä, joiden vaihtelevuus luo lisää viihtyisyyttä ja yhteisöllisyyttä.

Pihojen tulee olla yhtenäiset ja yhteiset kaikille, eikä mahdollisia hallinta-alueita saa aidata eikä pihojen läpikulkua kieltää.

3.6 Parvekevyöhykkeet sisäpihoilla

Parvekevyöhykkeet ilmentävät yhteisöllistä elinympäristöä ja antavat rakennuskokonaisuudelle aktiivisen ja vaihtelevan ilmeen. Välitön pääsy asunnon sisätiloista ulkotilaan on tärkeä ja kaikkiin asuntoihin suositellaan toteuttamaan parvekkeita. **Maantasokerroksen asuntoihin tulee toteuttaa pienet parvekkeita vastaavat pihat. Porvoon puistokadun puolelle ei saa sijoittaa varsinaisia parvekkeita** (ks. 2.6 Meluntorjunta ja asumisen terveellisyys).

Korttelipihojen puolella tavoitteena on toteuttaa monipuolisia parvekeratkaisuja, jotka tukevat vuorovaikutteista ulkotilojen käyttöä. Samassa rakennuksessa voi olla useamman tyyppisiä parvekkeita.



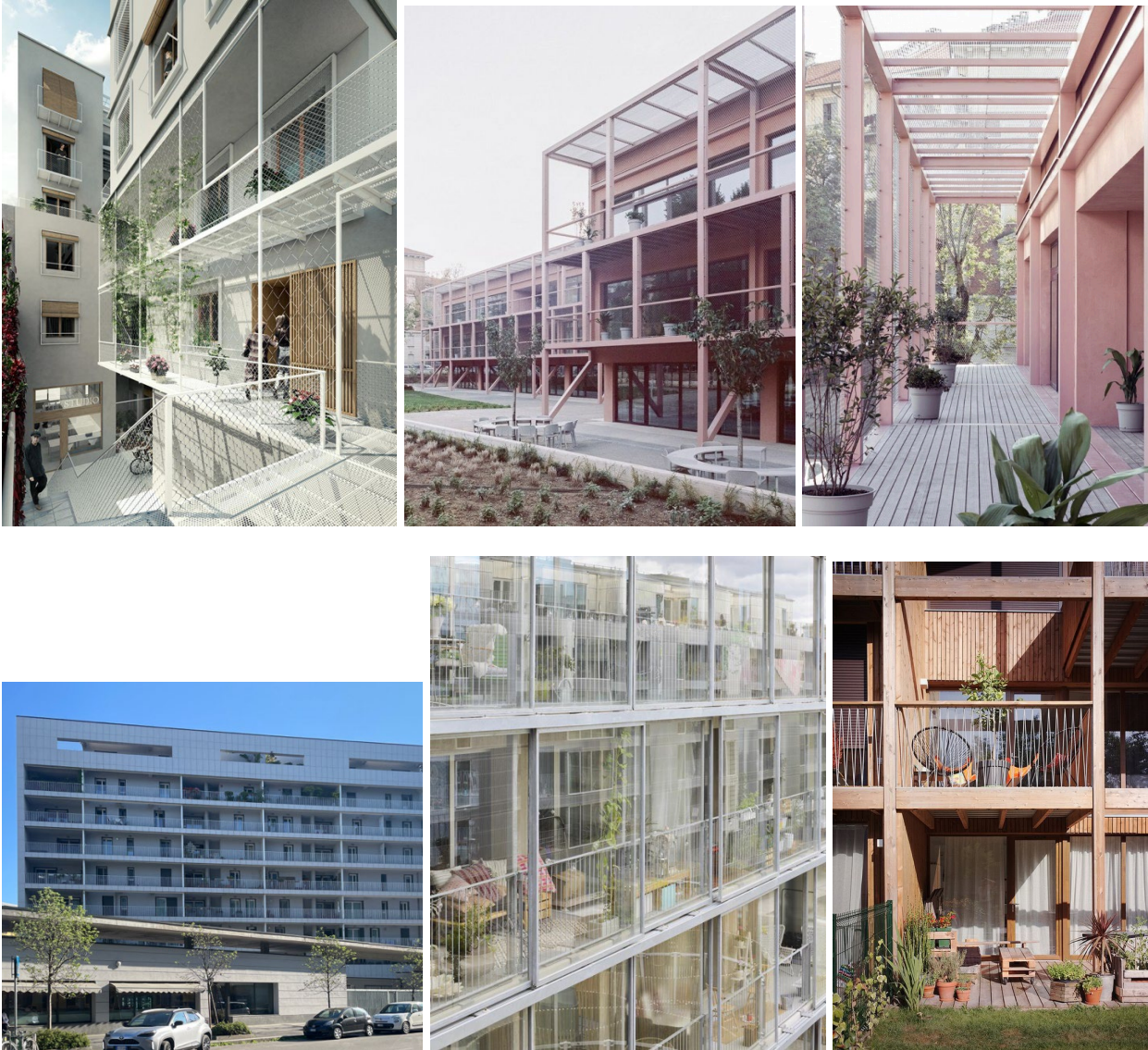
Kuva 39 Erityyppiset parvekeratkaisut samalla korttelipihalla tukevat ulkotilojen monikäyttöisyyttä, pihojen pientä mittakaavaa ja monimuotoista rakentamista.

Parvekkeiden tulee noudattaa referenssikuvien malleja, kaupunkikuvasta vastaava viranomaisen määrittää riittävän laadun. Hallintatavasta riippuen kohteissa saa toteuttaa maasta tuettuja keveitä parvekeratkaisuja, joiden jälkilasitus on mahdollista.



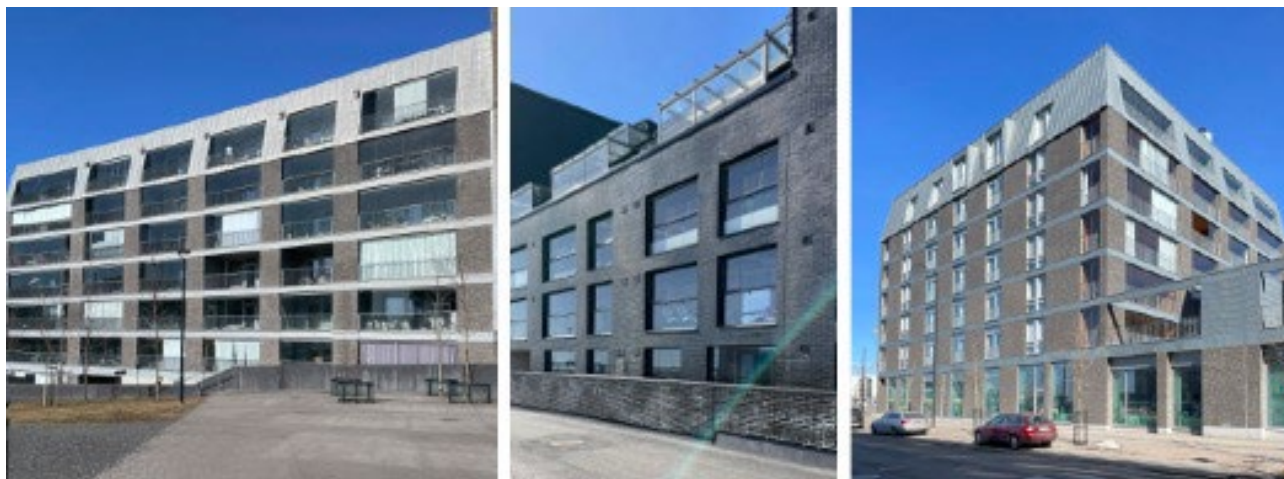
Kuva 40 Vasemmalla ja keskellä keveitä parvekekaiteita lasitetulla parvekkeella. Oikealla syvennetty ranskalainen parveke. (NEMO arkkitehdit Oy)

Maasta tuetut, kevyet parvekerakenteet tulee toteuttaa yhtenäisinä parvekevyöhykkeinä, joko koko julkisivun matkalta tai osassa julkisivua. Parvekkeet hahmottuvat osana rakennusmassaa muodostaen ilmeeltään kevyen ja läpinäkyvän vyöhykkeen sisä- ja ulkotilan välille.



Kuva 41 Maasta tuetut parvekevyöhykkeet toteutetaan kevyinä itsensä kantavina rakenteina. Kai-
teiden tulee olla kevyet. Osa parvekkeista voidaan toteuttaa viherhuoneina. Parvekevyöhykkeen
tarkoitus on pehmentää sisä- ja ulkotilan välistä eroa. (Vasemmalla ylhäällä: El Hogar Reversible,
Cierto estudio; keskellä ja vasemmalla: Turin school, BDR Bureau, alhaalla oikealla: kuva, NEMO
arkkitehdit Oy; keskellä: Hammarby Gård, Arrhov Frick; vasemmalla: TANK)

Ylimpiin kerroksiin ja kattohuoneistoihin on mahdollista toteuttaa kattoparvekkeita. Parvekkeet voi
upottaa lappeeseen tai tuoda kattolinjasta ulospäin.



Kuva 42 Parvekevaihtoehtoja kattuhuoneistoihin. (NEMO arkkitehdit Oy)

Etelään ja länteen avutuville parvekkeille tulee huomioida mekaaniset varjostuskeinot ja suunnitella ne osaksi kokonaisarkkitehtuuria. Parvekkeet voidaan varustaa säädeltävillä julkisivusäleikköelementeillä tai markiiseilla, jotka varjostavat asuntoja. Säleet voivat olla materiaaliltaan palonsuojakäsiteltyä puuta, keraamisia sauvoja tai pulverimaalattua metallia. Säleikköjen muotoilussa tulee huomioida palotekniset näkökohdat. Esimerkkejä säädeltävistä julkisivusäleiköistä on esitetty kuvassa 30.

Parvekkeiden kaiteet ovat avoimia ja visuaalisesti keveitä verkko- tai pinnakaiteita. Umpikaiteita ei sallita. Mahdolliset lasitusperiaatteet tulee osoittaa jo suunnitteluvaiheessa vaikka lasitus toteutettaisiin jälkiasituksena.

Parvekkeet toimivat omatoimisina pelastautumisreitteinä palotilanteissa.

Maantason asunnoista on käynti omalle asuntopihalle. Asuntopihat ovat kooltaan parvekettä tai kuistia vastaavia terasseja, jolta on pääsy pihalle. Asuntopihat liittyvät osaksi yhteistä pihaa ja ne rajataan kasvillisuudella, aitoja ei ole sallittu. Muureja ei sallita asuntopihojen rajauksina, ellei pihan korkomaailma vaadi tukimuuria.



Kuva 43 Maantasokerroksen asunnoilla on oma pieni piha. Pihaa ei saa rajata yhteisestä pihasta aidalla. Yksityisen ja yhteisen pihan raja on osoitettava muilla keinoin kuten pintamateriaalin vaihdoksena tai kasvillisuudella. (Sneglehusene, Århus, BIG)

3.7 Hulevedet

Hulevesien tonttikohtaisen käsittelyn tavoitteena on yleisen hulevesijärjestelmän ylikuormittumisen estäminen ja äärevien sääilmiöiden aiheuttamien olosuhteiden hallitseminen. Rakentamisen yhteydessä tonteille muodostuu vettä läpäisemätöntä katto- ja pihapintaa ja näiltä muodostuvia hulevesiä tulee viivyttaa tontilla.

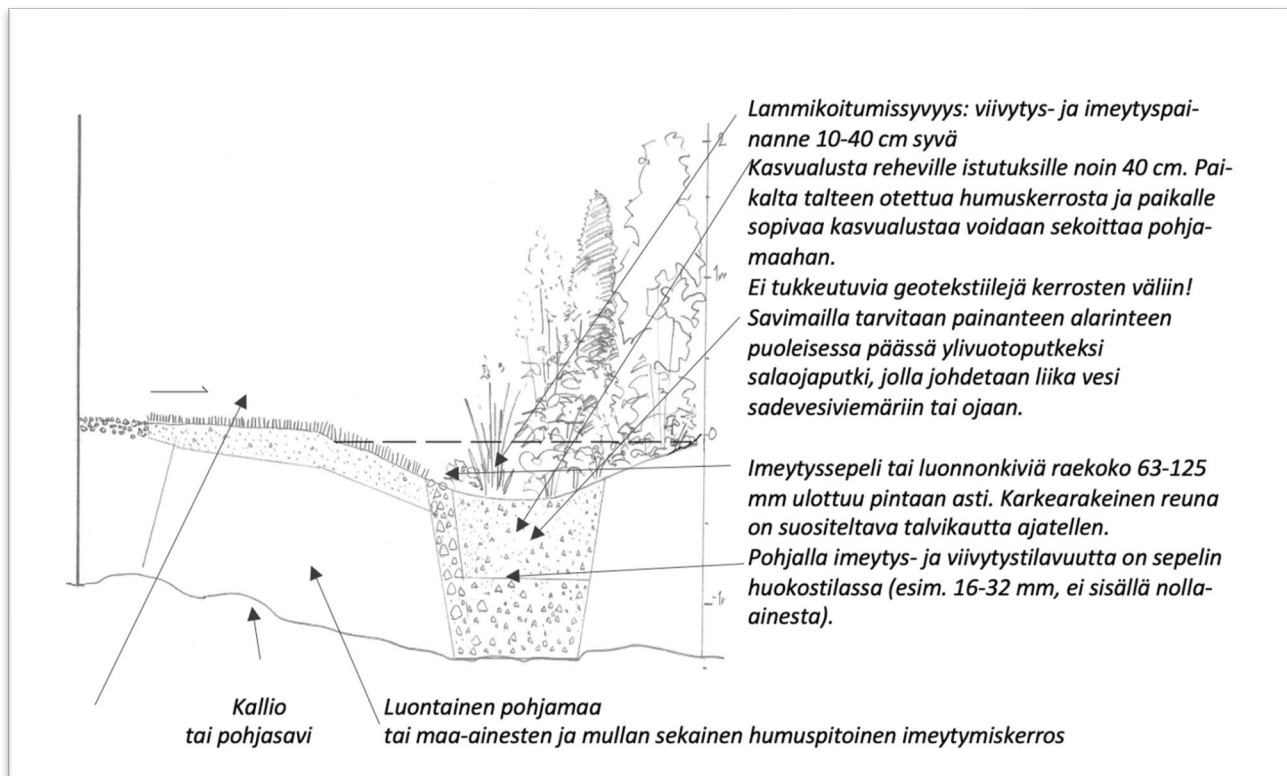
Rakennuslupahakemukseen on liitettävä hulevesisuunnitelma, jossa hulevesien viivytys, poisjohtaminen ja tulvareittijärjestely on esitetty.

Porvoon puistokadun alue on tärkeä pohjavesialue, jolla on huolehdittava pohjaveden pinnan riittävästä korkeudesta. Syntyvien hulevesien imeyttäminen alueella on erityisen tärkeää.

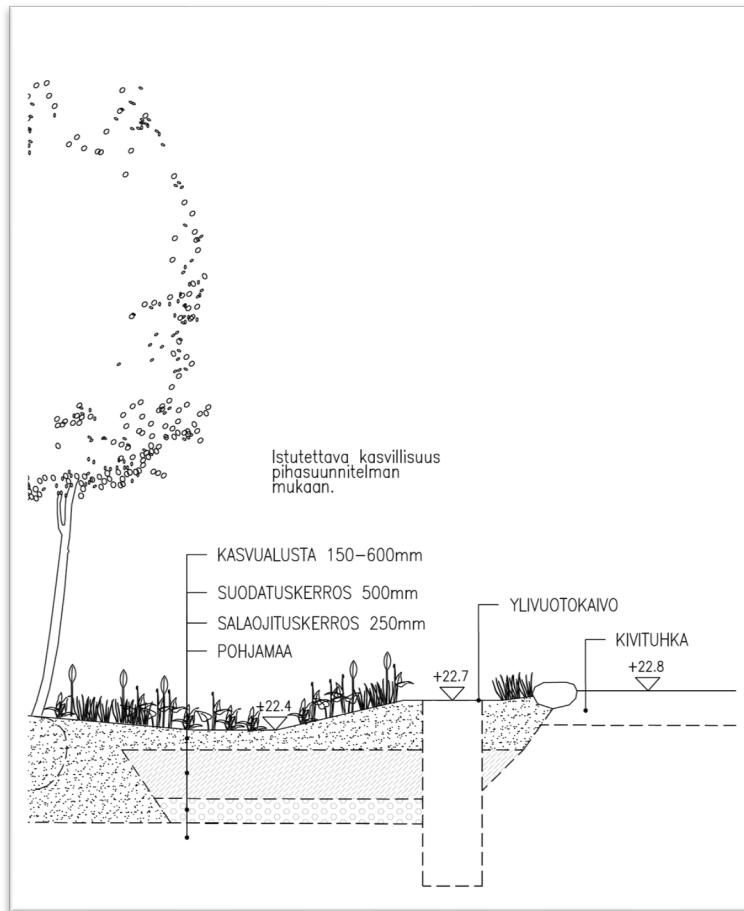
Tonteilla syntyvät puhtaat katto- ja pihavedet viivytetään ja imeytetään ensisijaisesti tontilla. Viivytys ja imeytys tapahtuu korttelipihojen maanvaraisilla alueilla ja pihakatujen varrella sijaitsevilla hulevesipainanteissa. Jos painanteilla ei päästä tarvittavaan viivytys- ja imeytystilavuuteen, täydennetään niitä rakenteellisilla hulevesien viivytys- ja imeytysratkaisuilla, esim. hulevesikaseteilla. Viivytysrakenteet voivat sijaita myös pinnoitetulla alueella.

Viivytys- ja imeytystilavuutta tulee olla $1,5\text{m}^3/100\text{m}^2$ läpäisemätöntä pintaa ja vettä tulee viivyttaa tontilla vähintään 12 tuntia. Viivytys- ja imeytysjärjestelmien kapasiteetin ylittävä vesimäärä ohjataan kunnan hulevesiviemäriin. Vedet ohjataan hulevesipainanteisiin maanpintaa pitkin. Painanteiden tulee olla monilajisesti ja kerroksellisesti istutettuja. Hulevesipainanteissa on oltava biosuodatuskerros, jonka läpi vesi kulkee ennen imeytyskerrokseen siirtymistä. Autoilla liikennöitävien alueiden vedet johdetaan rakenteellisten kasettihadasteiden kautta kaupungin hulevesijärjestelmään.

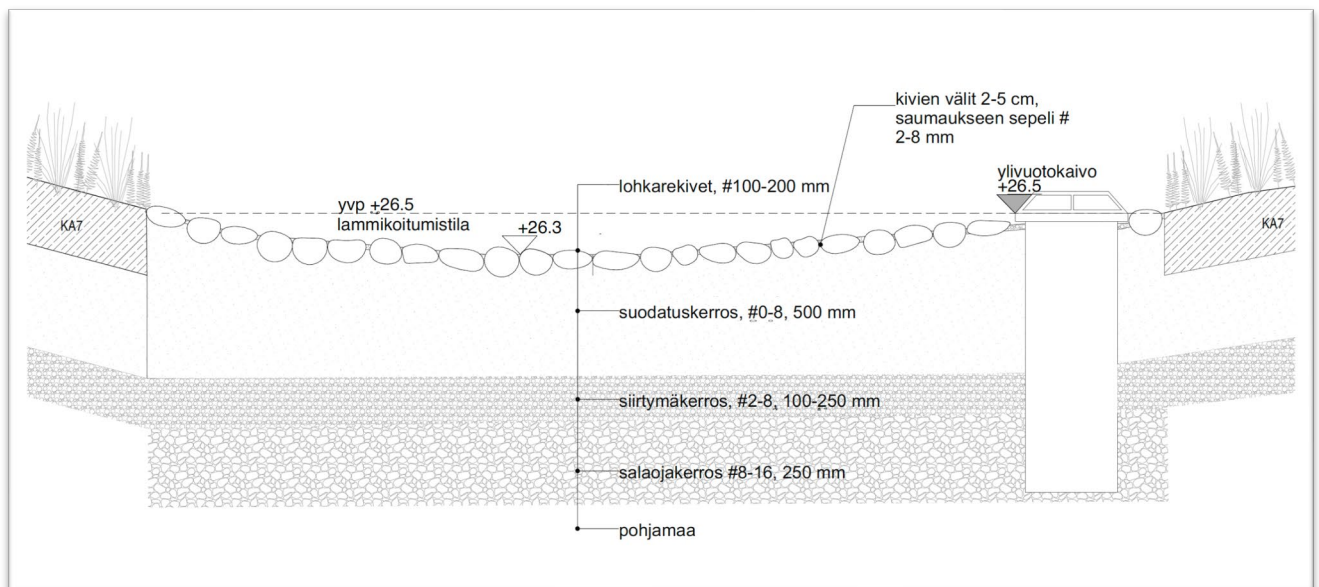
Referenssikuvia painanteen toimintaperiaatteesta:



Kuva 44 Rakennepiirros vettä johtavasta ja imeyttävästä painanteesta, jossa lammikoitumistilaa ja rehevät istutukset (Anne Rihtniemi-Rauh)



Kuva 45 Imeytysalueen periaateleikkaus (Nomaji Oy)



Kuva 46 Hulevesipainanteen periaateleikkaus (Nomaji Oy)

3.8 Korttelipihat

Korttelipihat rakennetaan osin autohallin kannelle. Jokaisella korttelipihalla on myös maanvarainen osuus. Kansipihat ovat pääasiallisesti korkeammalla kuin maanvarainen osuus. Maanvaraisen pihan ja kansipihan välinen siirtymä ratkaistaan portain ja luiskin. Luiskat saavat olla jyrkempiä kuin 5%, jos esteetön kulku kansipihalle on järjestetty rakennuksessa sisäkautta.

Korttelipiha suunnitellaan yhtenä kokonaisuutena, kansipiha ja maanvarainen piha-alue eivät saa erottua toisistaan selkeästi ja aitaamista tulee välttää. Oleskelutilaa ja leikkivälineitä tulee olla sekä pihan maanvaraisella että kansiosalla mikäli piha-alueiden välillä ei ole pihalla esteetöntä yhteyttä

Pihan keskialueelle sijoittuvat kaikille asukkaille yhteiset toiminnot, oleskelualueet ja leikkipaikat. Näiden ympärille asettuvat istutuskummut tuovat oleskelu- ja leikkialueille näkösuojaa asuinrakennusten ylemmistä kerroksista. Yhteisen pihan laidoilla, rakennuksen ja pihan rajapinnassa sijaitsevat asuntopihat. Asuntopihat ovat pieniä terassialueita, jotka rajautuvat yhteisestä piha-alueesta istutuksiin.



Kuva 47 Pihan vyöhykkeet ja toimintojen sijoittuminen. Pihan keskellä sijaitsevat kaikkien asukkaiden yhteiset toiminnot. Asuntopihat yhdistävät yksityisen asumisen tilan yhteiseen pihaan.

Maanvaraisille piha-alueille sijoitetaan hulevesien viivytyspainanteita ja tarvittaessa rakenteellisia ratkaisuja, ks. 3.7 Hulevedet.

Kasvillisuus

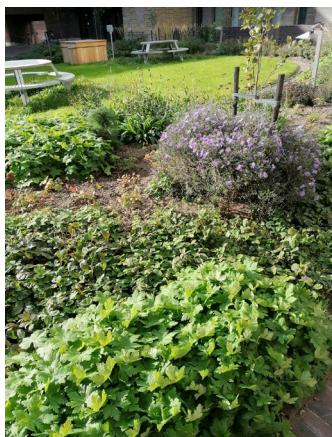
Viheralueet suunnitellaan ja rakennetaan reheviksi ja monimuotoisiksi. Kansipihalla vältetään istutuslaatikkomaisia ja jyrkästi rajautuvia ratkaisuja, istutusten vaatima kasvualustatila saadaan aikaan istutuskummuilla. Istutettava kasvillisuus on ilmeeltään puutarhamaista, alueelle luontaista kasvilajistoa. Istutuksissa suositaan kotimaisia, kestäväksi todettuja ja terveitä kantoja (FinE). Istutussuunnittelussa on huomioitava, että pihalla on koko kasvukauden ajan kukkivia kasveja. Pihalla tulee olla myös ikivihreitä puita ja pensaita. Korttelin maanvaraisille osille istutetaan suureksi kasvavia puita.

Suureksi kasvavia puita tulee istuttaa maanvaraiselle piha-alueelle 1kpl/80m². Pihan kannenvaraisella osalla tulee istutettavan alueen pinta-ala kannen pinta-alasta olla minimissään 42%.

Maanvaraisille piha-alueille sopivia puulajeja ovat esimerkiksi mänty, metsälehmus, tammi, suomalaiset jalopuut ja aidanteisiin sopivia pensaslajeja syreeni, jasmike ja orapihlaja.

Istuttamisessa otetaan huomioon myös kasvien myrkyttömyys. Kortteliin laaditaan pihasuunnitelma osana rakennuslupahakemusta. Pihasuunnitelmassa esitetään säilyvä ja istutettava kasvillisuus, pihakalusteet, pintamateriaalit sekä korkeustasot.

Mikäli kaupungilla on käytössä viherkerrointyökalu, sen istutuksille asettamaa vaatimustasoa tulee noudattaa.





Kuvat 48 Referenssikuvia korttelipihojen kasvillisuuden ilmeestä. Kasvillisuus on rehevää, monilajista ja puutarhamaista. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Korttelipihat rajataan Näsintien suuntaan monilajisella pensas- ja puuistutuksella. Korttelipihojen maanvarainen osa liittyy samassa tasossa Näsintiehen.



3.9 Pihakujat

Asuinkorttelien väliin asettuvat pihakujat ovat julkista tilaa. Ne ovat ensisijaisesti jalankulkualueita, ajo on sallittu vain rakennusten alla sijaitseviin parkkihalleihin. Pihakujat toimivat myös asuinkorttelien pelastusreitteinä.

Pihakaduille sijoitetaan hulevesien viivytysrakenteita kohdan 3.7 Hulevedet mukaisesti. Lisäksi pihakatuja varten on sijoitettava penkkejä oleskeluun ja pysähtymiseen. Pihakadut ovat leikkiin ja pelailuun kannustavia ympäristöjä.

Lumenkasausspaikat tulee sijoittaa istutusalueille siten että kasat eivät haittaa pelastustoimintaa. Kasausspaikoilla sijaitsevan kasvillisuuden tulee kestää vuosittainen alasleikkaus.

Kasvillisuus

Pihakujilla suositeltavia puulajeja ovat kapeahkoihin tiloihin sopivat isokasvuiset puut, esim. pilari-tervaleppä tai pylväshaapa.

Pihakatuksen istutukset ovat monilajisia ja kerroksellisia, dynaamisia perenna- ja pensasistutuksia suositellaan. Istutuksissa suositaan kotimaisia, kestäväksi todettuja ja terveitä kantoja (FinE).

Suureksi kasvavia puita tulee istuttaa pihakujien alueelle 1kpl/80m².

Pihakujan alueilla, joilla puiden ja pensaiden juuret ulottuvat ajoliikennöitävän pintarakenteen alle, tulee käyttää kantavaa kasvualustaa.





Kuva 49 Referenssikuvia pihakujien istutusperiaatteesta: monilajisia, dynaamisia ja kerroksellisia pensas- ja perennaistutusalueita. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Pihakujat liittyvät avoimena julkisena ulkotilana Näsintien olevan pientaloalueen suuntaan. **Pihakujien kohdalla ei sallita olevan ympäristön suuntaan rajaavaa pensasistutusta.**

3.10 Pinnoitteet

Kulkureittien pinnoitteet ovat esteettömiä. Kansialueilla pääkulkureittien pinnoite voi olla kiveystä, muutoin käytetään läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja. Maanvaraisilla alueilla kaikki pinnat pääkulkureittiä lukuun ottamatta ovat läpäiseviä.

Pihakatuja pelastusajon ja -paikkojen vaatimilla leveillä pinnoitealueilla käytetään nurmisaumattua kiveystä, joka on puoliläpäisevää ja yleisilmeeltään vehreää.

Pihakaduilla sijaitsevat ajoreitit pysäköintihalleihin voidaan erottaa visuaalisesti muusta pihakadusta esim. käyttämällä erilaista pinnoitetta tai kiveysladontaa.



Kuva 49 Referenssikuvia pihakujien istutusperiaatteesta: monilajisia, dynaamisia ja kerroksellisia pensas- ja perennaistutusalueita. (Nomaji Oy)

Liittyminen olevaan kaupunkirakenteeseen

Pihakujat liittyvät avoimena julkisena ulkotilana Näsintien olevan pientaloalueen suuntaan. **Pihakujien kohdalla ei sallita olevan ympäristön suuntaan rajaavaa pensasistutusta.**

3.10 Pinnoitteet

Kulkureittien pinnoitteet ovat esteettömiä. Kansialueilla pääkulkureittien pinnoite voi olla kiveystä, muutoin käytetään läpäiseviä ja puoliläpäiseviä pintoja. Maanvaraisilla alueilla kaikki pinnat pääkulkureittiä lukuun ottamatta ovat läpäiseviä.

Pihakatuja pelastusajon ja -paikkojen vaatimilla leveillä pinnoitealueilla käytetään nurmisaumattua kiveystä, joka on puoliläpäisevää ja yleisilmeeltään vehreää.

Pihakaduilla sijaitsevat ajoreitit pysäköintihalleihin voidaan erottaa visuaalisesti muusta pihakadusta esim. käyttämällä erilaista pinnoitetta tai kiveysladontaa.

BILAGA 9

BORGÅ

Parkgatan I

STADSDEL 22

**Detaljplan och ändring av detaljplanen
framlagd till påseende som utkast 11.05–16.06.2022**

**UTLÅTANDE/ANMÄRKNING (MBL 30 §)
sammanfattning**

**STADSPLANERINGENS GENMÅLE OCH
UTLÅTANDETS/ANMÄRKNINGENS
KONSEKVENSER FÖR DETALJPLANENS
INNEHÅLL**

NTM-centralen i Nyland

Bestämmelsen om den förorenade marken är ändamålsenlig. ABC-stationen har en anmälan om sanering av förorenad mark under behandling vid NTM-centralen. Markundersökningar gjordes förra året. Det borde inte finnas någon sulfatmark i området.

Trafik

För att säkerställa ett ändamålsenligt genomförande av detaljplanerna för Borgå parkgata som blir en gata, ska ett gatuhållningsbeslut fattas för hela det gatuavsnitt som uppstår i samband med den detaljplan som nu planeras från norra sidan av korsningen med landsväg 11822 Hornhattulavägen fram till Borgå ås östra strand. Efter gatuhållningsbeslutet kan Borgå stad registrera det nuvarande landsvägsområdet i sitt ägo och därefter bilda nödvändiga gatu- och tomtområden för området. För gatuområdena kan Borgå stad själv godkänna och genomföra alla trafikarrangemang som genomförandet av detaljplanen förutsätter med sina egna planer.

I fråga om landsvägsavsnittet som anvisats som gatuområde i detaljplanerna är det möjligt att fatta gatuhållningsbeslut när detaljplanen för Parkgatan 1 har varit framlagd till påseende som förslag. En separat förhandling ska hållas med trafikansvarsområdet, där man också kommer överens om inventeringar av vägvsnittet som ändras till gata samt om tidpunkten för gatuhållningsbeslutet. Ett separat avtal om underhållet av vägvsnitten som ändras till gata och dess övergångsskeden kan ingås innan gatuhållningsbeslutet fattas och avtalet kan inkluderas i gatuhållningsbeslutet.

Buller och luftkvalitet

När det gäller bullerbestämmelserna för utomhusutrymmen fäster NTM-centralen vikt vid att beteckningen för en tillräckligt stor utomhusvistelseplats ska vara bindande. Det finns nu en konflikt mellan plankartan och bestämmelsen för området. Denna bör avlägsnas genom att ändra bestämmelsen så att den blir bindande.

Genmåle:

Man har kommit överens med den avträdande hyresgästen om ABC-stationens sanering. Sulfatmark har inte observerats i det här området.

I fråga om trafikområdena förhandlas gatuhållningsbeslutet med NTM-centralen. Efter detaljplanens förslagsskede strävar man efter att komma vidare i gatuhållningsbeslutet. Som bilaga till detaljplaneförslaget finns gatuöversiktsplanen över gatområdet för detaljplanen Parkgatan I.

Bullerutredningen har gjorts som en del av detaljplaneförslaget. Bestämmelserna om buller har preciserats i detaljplaneförslaget. Den riktgivande beteckningen av utomhusutrymmen har tagits bort. Bestämmelsen *"Byggnaderna ska konstrueras så att de maximala värdena för bullernivån enligt Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/92) inte överskrids."* har använts i tidigare detaljplaner i Borgå och anvisningen har konstaterats vara tillräcklig.

I fråga om grundvatten har inga utredningar gjorts, men till detaljplanen har bifogats bestämmelser för bättre beaktande av grundvatten.

Bestämmelser om behandling av dagvatten från parkeringsområdena har lagts till. Absorbering av takvatten och annat rent dagvatten har rekommenderas i bygganvisningarna. En bestämmelse om vattenhantering har också lagts till.

Till redogörelsen har ett stycke om detaljplanens inverkan på grundvattnet lagts till.

Ändringar i detaljplanen:

Till detaljplanen lägger man till följande bestämmelser:

Vid planeringen av källarvåningar och parkeringsutrymmen under jord ska grundvattennivån beaktas.

Vid beteckningen för det huvudsakliga användningsändamålet beteckningen pv.

I fråga om de byggnadsspecifika bullerbestämmelserna ska den första bestämmelsen om att bostäderna ska öppnas ändras så att bostäderna också ska öppnas på den tysta sidan av byggnaden som underskrider riktvärdena. Bestämmelsens punkt <i>"Byggnaderna ska konstrueras så att de maximala värdena för bullernivån enligt Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/92) inte överskrider."</i> är oklar. Avser detta den genomsnittliga ljudnivån inomhus LAeq, eller de maximala värdena L_{Amax} som orsakas av trafiknivån? Statsrådets beslut 993/1992 nämner inget om maximala värden, endast om genomsnittliga ljudnivåer. Rekommendationen för den maximala nivån L_{Amax} 45 dB finns i miljöministeriets handbok 108 om dimensionering av ljudisoleringen för en byggnads fasad (Ympäristöopas 108, Rakennuksen julkisivun ääneneristävyyden mitoittaminen). Till denna del bör bestämmelsen preciseras. Utgående från bullerutredningsutdraget är bestämmelsen om ljudisolering tillräcklig mot medelljudnivåerna, men dess tillräcklighet mot maximinivåerna kan inte bedömas utgående från materialet. Tilluften ska tas så högt som möjligt och vid behov filtreras. Planbestämmelsen kan till exempel vara följande: <i>"Bostadsbyggnadens luftintag ska ordnas effektivt och filtrerat så långt bort och så högt som möjligt i förhållande till gatuområdena."</i> Grund- och dagvatten När det gäller kraven på behandling av dagvatten är det centralt att planområdet ligger inom ett grundvattenområde. Den verksamhet som planen möjliggör inverkar dock inte på kvaliteten på dagvatten särskilt negativt, förutom för gatu- och parkeringsområdena. Läget inom grundvattenområdet påverkar bland annat hanteringen av dagvatten i trafik- och parkeringsområdena. Dagvatten från dessa områden ska via oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner ledas till dagvattenavlopp och vidare utanför grundvattenområdet. Bestämmelser om detta ska ges i planen. Man bör sträva efter att rent tak-/dagvatten absorberas så bra som möjligt, så att mängden grundvatten som bildas i området inte minskar nämnvärt. Vid planeringen av lösningar för att fördröja dagvatten bör man beakta att endast rent dagvatten får absorberas i marken i ett grundvattenområde. I planläggningen har man identifierat objektets läge inom ett grundvattenområde som är viktigt för vattenförsörjning av klass 1 i Borgå. Grundvattenförhållandena har dock inte beskrivits i	Dagvatten från trafik- och parkeringsområden får inte absorberas utan det ska ledas till dagvattnets avlopp via filtrering/sanering. Den riktgivande beteckningen för lekplats tas bort. Bullerbestämmelsen preciseras.
---	---

planbeskrivningen och planens inverkan på grundvattnet har inte bedömts. Dessa delar av beskrivningen ska kompletteras i förslagsskedet. Konsekvensbedömningen kan kräva grundvattenundersökningar, såsom installation av observationsrör. På plankartan finns ingen beteckning för grundvattenområde. Vid beteckningen för det huvudsakliga användningsändamålet ska man lägga till beteckningen pv för grundvattenområde. Planbestämmelserna för grundvattenområdet ska kompletteras i förslagsskedet. Utifrån jordmånskartan förekommer lera i en del av planområdet. Lertäcket kan leda till förekomst av grundvatten med tryck. Man bör beakta eventuell förekomst av grundvatten med tryck. Vid planeringen av källarvåningar och parkeringsutrymmen under jord ska grundvattennivån beaktas. Lokaler under jord ska kunna byggas utan att grundvattennivån sänks så att byggandet genomförs minst två meter ovanför den tillförlitligt konstaterade grundvattennivån. Avslutningsvis NTM-centralen anser att stadens motivering till avvikelserna från generalplanen är ändamålsenlig i fråga om kvarters- och gatuområdena. NTM-centralen anser att det är möjligt att avancera i planarbetet utgående från båda alternativen med beaktande av de ovan nämnda omständigheterna.	
Miljöhälsovård Miljöhälsovården har inget att anmärka på förslagen till detaljplaneändring.	Genmäle: . Ändringar i detaljplanen:
Räddningsverket i Östra Nyland I planen ska man beakta gatuarrangemangens inverkan på trafikflödet och därmed också räddningsverkets tillgänglighet till centrumområdet. Väg- och gatuarrangemangen kan påverka räddnings- och akutsjukvården i Borgå centrumområde. I räddningsverksamheten ska den första räddningsenheten nå objektet enligt aktionsberedskapstiden som bestämts för enheten. Uppfyllandet av målen för aktionsberedskapstiden påverkas främst av hur täckande nätet av brandstationer är samt vägnätet. På grund av detta ska man vid kommande ändringar i väg- och gatunätet beakta och utreda deras eventuella inverkan på utförandet av bräddskande räddnings- och akutsjukvårdsuppgifter. Ändringarna kan inverka på genomförandet av beredskapstiderna för räddnings- och akutsjukvården, som i sin tur kan ha konsekvenser för bedömningen av räddningsstationsnätverkets täckning.	Genmäle: Vid planeringen av Borgå parkgata har man utgått från att trafikflödena ska hållas smidiga i trafikkorridoren mellan Borgå centrum och Kungsporten. Som en del av detaljplaneutredningarna har man låtit göra en översiktsplan för den kommande Borgå parkgatan, och som en del av planen har man gjort trafiksimuleringar. Utifrån trafiksimuleringarna fungerar trafiken på en tillfredsställande nivå och köerna blir inte för långa. När gatans systemen förnyas blir det möjligt att på Borgå parkgata börja använda nya trafiksystem med rätt till prioritet, där man kan säkerställa gröna trafikljus för räddningsfordon. Detaljplanen tar inte direkt ställning till trafikarrangemangen på Borgå parkgata. Endast dimensioneringen och gränserna för gatuområdet fastställs i detaljplanen. När gatuplanerna görs ska räddningsverksamhetens tillgänglighet till centrum beaktas. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar i detaljplanen

Borgå vatten Mängden byggande längs med Borgå parkgata förutsätter en översiktsplan på nivå för en granskning av vattenförsörjningsnätets funktion. I övrigt har utkastet beaktat Borgå vattens behov.	Genmäle: Utredningen av avloppsnätets funktion på översiktsplanenivå görs i samarbete med Borgå vatten. Utredningen inverkar inte på lösningarna i detaljplanen för Parkgatan I, men utreder kapaciteterna till stöd för följande detaljplaner för Borgå parkgata. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Miljöskydd Utredningar om förorening i marken ska göras i den tidigare bränsledistributionsstationens omgivning innan byggandet eller grävarbetet inleds. Nybyggnationen ska genomföras så att det på området finns så mycket absorptionsyta som möjligt som är viktig för grundvattenbildningen. Klimatpåverkan ska beaktas och man bör sträva efter att använda koldioxidsnåla lösningar.	Genmäle: När det gäller förorening av marken i omgivningen kring bränsledistributionsstationen har man erhållit utredningar och planer om saneringen av hyrestagaren. Arbetet med saneringen pågår. Vid nybyggnationen blir det möjligt för alla tomter att ha en gårdsdel utan ytbeläggning, genom vilken dagvatten kan absorberas. Klimateffekterna har bedömts som en del av detaljplanebeskrivningen och lösningar med låga koldioxidutsläpp uppmuntras i bygganvisningarna. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 1 Vi anser att en del av planutkastet inte alls passar in på det gamla veteranområdet/där det finns gamla egnahemshus. En del av planutkastet kan godkännas, som gäller området för den tidigare ABC-stationen, men därifrån framåt hoppas vi att det lilla grönområdet och dess träd inte ska röras. Trafiken på Näsevägen är redan livlig, där går och cyklar många skolelever och andra invånare i området använder Näsevägen eftersom sikten mot Gammelbackavägen är bättre än från Frontmannavägen. Borgå är en liten stad och förhoppningsvis kommer den att förbli en sådan, höga betonghus passar inte in här. Drömmarnas stad ska ha grönområden och låga hus.	Genmäle: Beslut om Borgås utveckling fattas av fullmäktige, som i sin strategi har definierat Borgå som en stad som strävar efter växande möjligheter. I synnerhet i närheten av centrum finns det i strategin ett mål att bygga bostäder för 5 000 nya Borgåbor. Denna strategi kan endast följas genom att bygga upp betydande mängder fler möjligheter för boende. Med detaljplanen genomförs Borgås strategi. Skoleleverna kan lämnas av vid Borgå parkgatas skvär och förbindelsen längs Näsevägen förblir möjlig. En trygg och smidig väg för fotgängare och cyklister möjliggörs också längs med Borgå parkgata. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 2 Gång- och biltrafiken via Näsevägen bör planeras så att den inte styrs enbart via Näsevägen. Den smala vägen (och som i verkligheten blir ännu smalare på grund av de nya invånarna som parkerar på vägen) orsakar problem för dem som lämnar gården och orsakar betydligt mer trängsel på vägen – flervåningshusens höjd bör tas upp till ny behandling, eftersom den "Böleliknande" miljön, där husen stiger till betydande höjder, bryter mot Borgås stadsbild. Flyttningsrörelsen har riktat sig starkt bort från Helsingfors just för att komma bort	Genmäle: Man har planerat att man färdas till kvarteret via Näsevägen för att trafiken på Borgå parkgata ska vara smidig och trygg. Största delen av trafiken till det nu planerade kvarteret svänger av vid korsningen med Gammelbackavägen. I jämförelse med trafiken till den tidigare servicestationen är förändringen i trafikmängderna på Näsevägen måttlig. Det finns redan nu flervåningshus med åtta våningar i Näse. Även i korsningen med Tolkisvägen kommer möjligtvis ett flervåningshus med åtta våningar att byggas. Flervåningshusen med sju våningar som

från miljön med flervåningshus i förorterna, och infartsleden hotar nu att växa till just en sådan. Trädgårdsaktigheten förverkligas för närvarande inte genom enskilda träd som planteras på betongdäck. Till exempel i Fiskehamnen upptäcker man för närvarande att människor inte alls rör sig på planerade samhälleliga områden eller gator, eftersom de blåsiga gatutunnlarna och de höga husen driver bort dem. Man kan redan se samma effekt i Alexandersbågens nya flervåningshusområden. De är öde i gatubilden och företagen är inte lönsamma. – Planeringen av dagvatten bör beaktas på ett betydligt nyare sätt och man bör fundera på möjligheten att lämna en del av grönområdet i större utsträckning (t.ex. ta bort en del av husen vid Näsevägen). I och med klimatförändringen är stora mängder regnvatten, översvämningsrisker och vindskador betydande redan nu. I värsta fall kommer både översvämningsarna på bilvägen och husen i det skyddade frontmannahusområdet att drabbas av konsekvenserna av byggandet. Redan för närvarande (inga diken, och inte tillräcklig styrning av dagvatten från gator i bostadsområdet) rinner regnvattenmassorna direkt in på gårdarna och i husens källare. – Arbeten som kräver sprängning (parkeringshallar under jord m.m.) bör beaktas på ett nytt sätt under byggandet, eftersom de gamla husen i skyddsområdet redan nu har lidit av vibrationerna från tidigare byggnadsskeden. Vid flervåningshusen på Näsevägen finns också ett objekt i ursprungligt skick skyddat av museiverket. – Om byggskedet förverkligas, bör staden förbinda sig att bevara trädbeståndet i grönområdet vid Näsevägen tills det verkliga byggandet börjar på grund av att buller, föroreningar och olägenheter av vinden ökar och för att skydda invånarna i frontmannahusområdet. I planerna ska inte bara buller eller andra olägenheter för de potentiella invånarna i de nya flervåningshusen beaktas, utan även välfärden för de stadsbor som redan bor i området bör lyftas fram i planerna. – Bullerolägenheterna ökar betydligt på Näsevägens sida då biltrafiken ökar exponentiellt jämfört med nuläget. – Skolelevernas färd via Näsevägen och Frontmannavägen blir problematisk med tanke på trafiksäkerheten. – Vi föreslår att man i det första skedet inte bygger hus på den smala delen av Näsevägens grönområde, utan bara vid den nuvarande servicestationen och längre bort mot änden av Näsevägen, där det finns betydligt mer utrymme.	planerats längs Borgå parkgata står således i relation till sin omgivning. Längs Näsevägen har husen fyra våningar, vilket motsvarar höjden på de nuvarande flervåningshusen på sydsidan av Näsevägen. Tyngdpunkten för våningshöjderna i detaljplaneförslaget har ändrats så att de högsta husen med sju våningar endast finns i den östligaste delen. Målet med Borgå parkgata är att förbättra miljön. Ett viktigt element på gatan är trädbeståndet med vilket man strävar efter att göra förhållandena bättre. I översiktsplanen för gatumiljön har man planerat att plantera närmare 100 träd mellan gång- och cykelvägarna på gatan, för vilka det reserveras minst fyra meter breda växtunderlag från gatuområdet. I samband med detta har man också gjort upp en dagvattenplan för att förbereda sig för sällsynta regnförhållanden. Byggnaderna på Näsevägens frontmannahusområde ligger på en höjd som är högre än omgivningen på sidan av Borgå parkgata. Därigenom är det ingen fara att dagvattnet rinner i riktning mot frontmannahusområdet. Eventuella olägenheter i byggnadsskedet ska beaktas av byggaren och byggnadstillsynen övervakar verksamheten under byggandet. Marken i området kräver sannolikt inga sprängningar. I detaljplanen kan man inte bestämma att trädbeståndet bevaras innan byggandet påbörjas, men det finns inget behov av att trädbeståndet avlägsnas i förtid innan genomförandet har säkerställts. Bullerolägenheterna från Näsevägen är tillfälliga och små. Den klart största bullerolägenheten även på Näsevägens sida kommer för närvarande från Västra Mannerheimleden och motorvägen. Att bygga mellan Näsevägen och Västra Mannerheimleden hjälper enligt bullerutredningen cirka 1–6 dB mot bullret. Trafikmängderna till Näsevägen ökar inte så mycket att trafiksäkerheten skulle avvika från en normal tomtgata. Ändringar i detaljplanen: Antalet våningar i flervåningshusen har ändrats.
Anmärkning 3	Genmäle

Parkgatans plan, det fria väderstrecket för bostäderna borde vara västerut. De potentiella invånarna är troligen folk som arbetar. De är hemma först på kvällen. Då kommer ljuset med all sannolikhet från väst. Trafikförhållandena förbättras knappast i fråga om bilkörningen, man kan anta att det blir trängsel.	Söder är i allmänhet en bra väderstreck för gårdarna att öppna sig. Bostäderna öppnar sig i U-formade kvarter i flera riktningar och ger ett utbud bland bostäderna i förhållande till väderstrecken. Kvarter som öppnar sig söderut är en lämplig lösning för den här helheten, där även väderstrecken är gynnsamma och bullerförhållandena kan kontrolleras på bästa sätt. Trafikförhållandena är för närvarande goda på Västra Mannerheimleden och målet är att bevara dem som goda. Lösningarna som planerats i simuleringar fungerar utan trängsel på detta gatuavsnitt för trafikprognoserna till och med fram till 2050. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 4 Del 1 I Borgås nuvarande byggande har man enligt min mening strävat efter ett onödigt tätt byggande och till exempel snöbelastningen vintertid har inte beaktats. Det visade sig redan förra vintern! Hur passar snötransporter från en trång bebyggelse ihop med klimatbelastningen? Även för bostadsaktiebolagen är det extremt dyrt. Vi lever fortfarande i ett land där det snöar på vintern trots den globala uppvärmningen, så jag hoppas att detta beaktas i planeringen. För trivselen har också utsikten från fönstren i hemmen betydelse. Grannhusets vägg, eller möjligheten att följa grannens matlagning genom fönstret, är inte särskilt upplyftande att se på. Förut "andades" Borgå, då byggnadsbeståndet hade högst fyra våningar och det fanns låga trähus och gårdsträdgårdar emellan, till exempel nuvarande Västra åstranden saknar luft att andas. Del 2 Efter att jag bekantat mig med de två planutkasterna över Parkgatan 1 och följt den givande planpromenaden den 31 maj väcktes följande tankar om utkasterna och informationen: – Husen som kommer längs Mannerheimgatan är för massiva. I synnerhet husraderna i plan 2 är som en medeltida mur, den lilla skivaren i plan 1 ger lite luftighet, men byggnaderna är onödigt höga med tanke på de få byggnaderna i Näse och för att inte tala om Borgå stads allmänna bild, där det ännu på 1900-talet var vanligt att bygga byggnader med högst fyra våningar. – Byggnaderna ligger direkt vid vägen, så man har inte beaktat plats för snön någonstans. Snötransporter svarar inte på de nuvarande	Genmäle Vid planeringen av Borgå parkgata har man reserverat tre stycken fyra meter breda grönfält för gatans tvärsnitt, som på vintern fungerar som snöutrymme. Stadsstrukturen avviker inte från det normala, utan snön ryms på gatornas kanter och gårdar. Under de allra snörikaste vintrarna kan man bli tvungen att transportera snö. Utsläppen från transporter har dock liten betydelse på klimatet jämfört med konsekvenserna av en mer diversifierad samhällsstruktur. Mång olika slags invånare får plats i Borgå. En del uppskattar lägre byggnader. En del vill bo i ett mer stadsliknande utrymme. I bostadspriserna och hyresobjektens priser syns efterfrågan i närheten av centrumtjänsterna. När man vill göra detta möjligt för fler invånare behövs byggnader som står tätt. Lägre äldre byggnader erbjuds fortfarande för dem som vill och uppskattar dessa. I detaljplanen för den kommande Borgå parkgata har man finslipat byggnadernas dimensionering och arkitektur i förslagsskedet. Med taklösningarna har man kunnat sänka husradens höjd och även antalet våningar har sänkts till en liten del. Byggnadernas höjd lämpar sig för området som en kontinuerlig helhet av Västra åstranden och Borgåporten. Marknaden har börjat styra till större bostadsstorlekar. Det finns en stor tröskel för att ingripa i marknaden eftersom man med detaljplanen inte vill förutse människornas behov. I detaljplanens referensplan har man dock beslutat att visa vilka möjligheter detaljplanen erbjuder för planeringen av bostadsunderlag genom att låta göra några modeller. En parkeringsplats har planerats längs gatan för att erbjuda kunder och gäster korttidsparkering. Näsevägens invånare har hörts som en del av detaljplaneprocessen och kommer att höras även i fortsättningen i enlighet med detaljplanens program för deltagande och bedömning.

klimatmålen och blir också extremt dyrt för husbolagen. – Hur går det till att städa bort trädradernas löv från gatan på höstarna? – Det konstaterades att genomsnittet för de planerade bostäderna är 40 kvadratmeter. Då blir det ett stort antal enrumslägenheter på 28 kvadratmeter per några få familjebostäder på 70–90 kvadratmeter. När det blivit vanligare med distansarbete har även personer som bor ensamma behov av att bo i minst tvåor, så det är skäl att höja genomsnittsvärdet eftersom det råder brist på just rymliga familjebostäder. – Parkeringen lär ha planerats under husen, men tydligen har man åtminstone i plan 1 en beteckning för åtta eventuella gästplatser för de planerade 500 invånarnas och affärlägenheternas kunder. Åtminstone företagarna är knappast så ivriga att etablera sig i affärlägenheterna. – Det är också skäl att beakta behoven för Näsevägens invånare vid planeringen av planen. Här var några tankar om planen. Jag bor inte i området, men det är ingången till vår historiska stad så det är skäl att fästa vikt vid även byggnadernas utseende, Borgå har redan förstörts med många lådor!	Ändringar i detaljplanen: En parkeringsplats har planerats längs med Borgå parkgata. Arkitekturen har utvecklats och våningshöjden sänkts i någon mån.
Anmärkning 5 Dispositionsplanen som är under planering har en enorm obalans i det redan existerande området samt bland byggnaderna som byggts efter våra krig och renoverats med respekt för de gamla värdena. Området är ett kulturhistoriskt värdefullt skyddsområde, där byggandet är noggrant reglerat med en plan som färdigställts för några år sedan. Men några meter bort planeras redan enorma flervåningshuskomplex som kommer att förstöra det gamla frontmannahusområdet i Näse, som utformats på ett vackert sätt med tidens gång. Kontrasten i området kommer att se hemsk ut i och med de nya planerna på flervåningshus med 5–7 våningar. Hur kan man bygga förnuftigt på en sådan här plats? Motiveringen har varit att byggandet skulle lugna Näse frontmannahusområde, men så är det ju inte i verkligheten. Flervåningshusen gör området mycket oroligt, då de är trångt dimensionerade för flera hundra personer och trafiken/bullret i området skulle öka betydligt. Lågt trähusbyggande i Näseområdet skulle vara ett lämpligare och enhetligare alternativ med de redan byggda gamla frontmannahusen. Människor söker sig till lugna naturnära områden som är av stor betydelse i dagens hektiska liv. De gamla trädbestånden i området bör till största delen	Genmäle: Fullmäktige som valts av Borgåborna har beslutat att Borgå siktar till att bli en växande stad. I synnerhet i närheten av centrum finns det i strategin ett mål att bygga bostäder för 5 000 nya Borgåbor. Det har särskilt nämnts att planeringen och genomförandet av Borgå parkgata förs framåt. Denna strategi kan endast följas genom att bygga upp betydande mängder fler möjligheter för boende. Med detaljplanen för Parkgatan I genomförs betydande bostadsbyggande intill Näse frontmannahusområde. I planeringen av området har man beaktat förändringen i samhällsstrukturen från flervåningshus till egnahemshus på så sätt att höga byggnader har anvisats längst bort och nära egnahemshusen i Näse har byggnadsgavlar med fyra våningar anvisats. Dessa byggnader i fyra våningar är av samma höjd som de redan befintliga byggnaderna öster om Näse frontmannahusområde. Avståndet till hus med fem till sju våningar är klart större. Dessa hus kommer delvis på det nuvarande vägområdet och ligger drygt 30 meter från egnahemshusen. De högsta husen ligger minst 45 meter från det närmaste egnahemshuset. Så här nära centrumtjänsterna kan man på grund av egnahemshusen i omgivningen inte låta bli att använda möjligheterna att bygga om man vill förverkliga Borgå stadsstrategi.

bevaras, eftersom det tar tid för trädbestånd att växa. Bostadsområdet i Borgåporten bör betraktas som ett eget flervåningshusområde, som Tolkisvägen redan bryter på ett lämpligt sätt. Liknande betongbunkrar behöver inte byggas i Näses/på Näsevägens område. Ingen som kommer till Borgå kommer för att beundra betongbunkrar, utan Borgås gamla idyll och gamla områden som inte finns i de andra närliggande städerna. Låt oss alltså bevara Borgå som en idyllisk stad med respekt för dess gamla historia när nya bostadshus planeras. En sådan här idyll skulle vi aldrig få tillbaka.	Med lugnande avses den nuvarande effekten av Västra Mannerheimleden. Flervåningshusens invånare och gårdar orsakar inte mera störningar än den normala miljön i stadens bostadsområde. När man jämför störningen med den störning som orsakades av den tidigare servicestationen och vägen där det per dag passerar 17 000 bilar, kan man säga att störningen minskar när husen skyddas mot bullret från trafiken. Den västra sidan av Tolkisvägen utvecklas till ett flervåningshusområde i och med detaljplanen för Institutgränden. Borgå fortsätter att växa och i och med detta kommer centrums närområden att kompletteras. Målet är att byggandet ska ske på ett sätt som förbättrar miljön i området. Det huvudsakliga syftet med flervåningsbostadshusen är dock inte att locka turister utan att producera nya hem för Borgåborna även genom att skapa en god stadsmiljö. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 6 Det blir för trångt, för många människor i samma kvarter som äventyrar barnens skolresor, förstör hela naturen. Det blir fullt med stora otympliga flervåningshus. De passar inte alls in i fromtmannahusområdet där en del av husen är skyddade. De förstör trivselen för hela övre Näse. Egnahemshusens värde sjunker? Ingen vill längre köpa när det står en skyskrapa bredvid. Om man vill göra Västerleden trivsam så kan man snygga upp skogsbestånden och göra dem till parker och t.ex. en lekpark för barn som för närvarande inte finns i övre Näse. Man vill inte ha dessa fängelsemurar i övre Näse. Man får en fängelsekänsla när man besöker nedre Näse. ETT OVILLKORLIGT NEJ till den här planen.	Genmäle: Ett större antal människor i samma kvarter äventyrar inte barnens skolresor. Byggandet anvisas inte till frontmannahusområdet utan till andra sidan gatan. Arkitekturen för de byggnader som detaljplanen anvisar har utvecklats som en del av beredningen av detaljplaneförslaget. Skyskrapor har inte anvisats för området i detaljplanen. Fastigheterna kommer att ha egna lekplatser på gårdarna i området för den här detaljplanen. Bristen på en allmän lekplats är en bra anmärkning som kan tas med i den fortsatta utvecklingen av Parkgatan. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 7 Övre Näsets invånare: Vår åsikt om bostadsområdet övre Näse, Mannerheimleden och den plan som nu är under remissbehandling. Vi vill lyfta fram åsikter som många av Näses invånare har om planlägningsfrågan – se Mika Varprios sammanfattning på Facebook av planpromenaden med områdets invånare. Den nuvarande ABC-stationens område lämpar sig för byggande av flervåningshus. Det är vi överens om i planen.	Genmäle: Målet med ändringen av Borgå parkgata är att på ett bättre sätt kombinera och dra nytta av styrkorna i norra Näse, då den gröna gatan förenar Näses bostadsområden med begravningsplatsen och det blir lättare att röra sig längs gatan med lätta färdmedel. Små områden med skogsdungar längs en livligt trafikerad väg är inte särskilt gynnsamma för djur eller människor, utan fungerar främst som skydd mot insyn. När man jämför byggande med andra obebyggda områden i centrumomgivningen är det således en lösning att dra nytta av omgivningen längs med Borgå parkgata genom bostadsbyggande, med vilken man kan förverkliga

Skogs- och skogsdungområden samt grönområden minskar i snabb takt i Näseområdet. Det senaste fallet var att hugga ner träden från Tolkisvägen för att få plats med husbyggen. Eftersom det inte finns någon helhetssyn på detta så viktiga grönområde i Näse, föreslår vi att det inte byggs några hus på den sida av Näsevägen som nu är ett grönområde/skogsområde. Områdets charm och värde grundar sig till stor del just på dess grönska. Muren mot Mannerheimleden som byggs för Näsevägens egnahemshusinvånare är bättre om den är skog och natur och inte flervåningshus. Nya studier visar att naturen i bostadsområden är viktig för människor. Denna trend ses i stadsbyggandet i världen. Låt inte Borgå hamna efter i utvecklingen, utan låt staden vara ett exempel på sådant byggande där den gröna miljön bevaras. Därför föreslår vi att man bygger flervåningshus i omgivningen kring ABC-stationen och att man tar timeout med det övriga byggandet och granskar Näsevägens omgivning som en helhet, som hör ihop med egnahemshusområdet och de befintliga flervåningshusen. I området finns grönska och gräsmattor och utrymme för fåglar och andra djur att leva och vistas i. Även om skogsområdena är små, används de flitigt av både djur och människor som går omkring och lyssnar på fåglarnas kvittrande, samtidigt som de njuter av att bo nära naturen. Detta utgör dessutom ett utmärkt skydd mot buller och föroreningar från bilar som kör på Mannerheimleden.	tillväxtmålen i strategin utan betydande förluster för närheten till naturmiljön. Den upphörande trafikstationens tomt är den fördelaktigaste för byggande, och tomten byggs troligen som den första i den här detaljplanen. Utvecklingen av Borgå parkgata kan dock inte begränsas till att gälla endast detta objekt, om man vill genomföra en utveckling i enlighet med den strategi som fullmäktige godkänt. Den lilla skogsdungen väster om trafikstationen skyddar i dag visserligen mot insyn, men det smala trädbeståndets inverkan på bullret är närmast psykologisk. Omvandlingen av området till bebyggda kvarter ger enligt bullerutredningen 1–6 dB skydd mot olägenheter orsakade av trafiken på Borgå parkgata. De nya grannarna förändrar miljön, men orsakar inte störningar som skiljer sig från normalt boende i en stad. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 8 Jag vill som en medborgare som länge bott i övre Näse i Borgå framföra min åsikt om planläggningsplanen i fråga. Avsikten med planen är att ändra Västra Mannerheimleden till en boulevard av typen parkgata från bron över korsningen med Tolkisvägen nästan ända till korsningen med Gamla Helsingforsvägen. Planen medför uppenbarligen ett behov av att besluta om den framtida användningen av det område som nu till stor del är skogbevuxet mellan Näsevägen och M-leden, eftersom Mannerheimleden kräver ett bredare utrymme (plan Parkgatan I). I planen används skogsområdet för bostadsbyggande, alternativ I tre kvarter eller alternativ II två kvarter. Jag föreslår att man nu fattar beslut om att ändra Västra Mannerheimleden till en parkgata endast fram till korsningen med Tolkisvägen och att man för bostadsbyggande endast befriar ABC-servicestationsområdet som tas ur	Genmåle: Målet är att ta det första steget i helheten att omvandla Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata. En del av omvandlingen är att bygga bostäder längs gatan och att möjliggöra nya bostäder för Borgåborna. Att enbart omvandla ett vägområde till en gata är inte en tillräcklig grund för att förenhetliga området till en del av de centrala områdena i Borgå. I detaljplanen ingår en cirka tjugo meter bred skogsdunge längs vägen, vars värde nu närmast är att fungera som skyddsgrönområde. I detta sammanhang inkluderar detaljplanen P-området enligt generalplanen för att byggas. Målet för Borgå parkgata är att använda vägens randområden för byggande och skapa möjligheter att bygga staden. Vägområdet är med ända till korsningen med Gamla Helsingforsvägen för att göra hela området från korsningen med Hornattulavägen till bron till en gata och på så sätt uppfylla statens krav på en enhetlig omvandling. De största ändringarna i gatubyggandet sker österut med början från det kvartersområde som anvisats i detaljplanen. Lösningarna för mittpunkten av Borgå parkgata beslutas i nästa detaljplan. Man kan inte undersöka att bygga någon annanstans som ett alternativ, eftersom det växande

distributionsstationsbruk. Det fortsatta avsnittet fram till korsningen med Gamla Helsingforsvägen lämnas tillsvidare utan att planerna i alternativ I eller II förs vidare. Det nuvarande avsnittet av Västra Mannerheimleden vid det aktuella bostadsområdet i Näse är bra och fungerar för närvarande med tanke på trafikens smidighet. Skogsområdet mellan bostadsområde i Näse och M-leden är av många orsaker värdefullt som skogsområde. Det kan kanske byggas senare för bostäder el. dyl. användning om det skulle visa sig nödvändigt. Av dokumentet Parkgatan I DP548 framgår att avsikten är att bygga cirka 20 000 kvadratmeter våningsyta i området för alternativ I eller II. På ABC-servicestationens tomt kan man dessutom bygga för bostadsbruk i enlighet med den föreslagna planen (höga flervåningsbostadshus, trafikförbindelser i riktning mot Näsevägen). Byggområde som man går miste om eller skjuts upp. Enligt den utförda utredningen (DP548) lämnas cirka 20 000 kvadratmeter våningsyta med två eller tre kvarter obyggt eller byggandet skjuts upp. Ett lämpligare byggområde för bostadsproduktion är skogen nordväst om vägen invid Västra Mannerheimleden och Hornhattulavägen. Det här området har en mycket större areal och där kan man bygga höga flervåningshus utan att orsaka brott i miljön som i DP548. Trafikmässigt är området utmärkt beläget för dem som arbetar i huvudstadsregionen, oberoende av vilket trafikmedel man kommer att använda i framtiden. Flera kommuner i huvudstadsregionen har byggt stora områden och också höjt exploateringsgraden för tomterna i centrum som ett område för dem som arbetar i huvudstadsregionen. Som exempel kan nämnas Träskända.	Borgås övriga gynnsamma områden även kommer att användas i framtiden. Om dessa andra områden som ska kompletteras kan man ge sin åsikt i det pågående delgeneralplanarbetet för de centrala stadsområdena. Ändringar i detaljplanen: Inga ändringar.
Anmärkning 9 Flervåningsbostadshusen enligt planläggningen och deras invånare kommer att vara en del av vår vardagliga boendemiljö på Näsevägen. Ju fler människor och bostäder som kommer till området, desto större blir biltrafiken i vår omgivning. Antalet bilar som kör på Näsevägen är redan stort i förhållande till vägens bredd. Vägen används förutom av trafiken till egnahemshusen längs vägen även av genomfartstrafik.	Genmäle: Trafiken på Näsevägen kommer att förändras genom bostadsbyggandet som anvisas i detaljplanen. I jämförelse med den trafikmängd som servicestationen producerar ökar trafiken dock måttligt. Största delen av trafiken till kvarterområdet för flervåningsbostadshus styrs från korsningen med Gammelbackavägen. Således är ändringarna i trafikmängderna för Näsevägen inte större än en vanlig tomtgatan vad beträffar frontmannahusområdet. Näsevägens gatuområde är bredare än dagens byggda gata och den förblir också bred i detaljplanen för Parkgatan I. Detta ger

I och med flervåningsbostadshusen enligt planläggningarna finns det en rädsla för att biltrafiken på Näsevägen växer till ohållbara mått. De föreslagna 500–600 nya invånarna i området ökar naturligtvis också antalet bilar. Trots att man bygger ett parkeringsgarage i det planlagda området, får inte alla bilar plats där. Om all biltrafik till det nya området anvisas via Näsevägen, vilket nu föreslås i planen, blir trafiken och antalet bilar orimligt stort på en gata av Näsevägens storlek. Från egnahemshusen är det direkt förbindelse till bilvägen. Om invånarna i det planlagda bostadsområdet blir tvungna att parkera sin bil vid Näsevägen, blir vägens kördel smalare och körningen sker i praktiken i en riktning. Om biltrafiken på Näsevägen är livlig och man parkerar längs den, försämras trafiksäkerheten betydligt på vägen. Vi anser att det är ytterst viktigt att man nu beaktar Näsevägens ringa storlek och de säkerhetsrisker som den ökande trafiken och parkeringen medför för invånarna, när trafikledningen planeras för flervåningshusen i planen för Borgå parkgata. Vi är starkt av den åsikten att planläggningen bör ändras så att all trafik inte styrs till det planlagda området enbart via Näsevägen, utan att man söker alternativa trafikleder. Till exempel i detaljplaneutkastets alternativ 2 syns den planlagda vägen för bostadsområdet i riktning mot Gammelbackavägen, varvid man kunde ta sig till bostadsområdet via den vägen och inte behöva använda Näsevägen.	gatan utrymme för att lösa eventuella problem som uppstår. Anslutningen till kvarteret från Borgå parkgata har ansetts hindra smidigheten för trafiken och trafiksäkerheten för både gång- och cykelleden och på stadens livligt trafikerade huvudinfartsled. Därför skulle anslutningen leda till att en helt ny korsning byggs, vilket inte anses vara förnuftigt i förhållande till de fördelar som erhålls. Detaljplaneförslaget har också skärpt bestämmelserna för parkeringen, och därför ska fler parkeringsplatser än vad som presenteras i utkastet byggas i området. Ändringar i detaljplanen: Näsevägens gatuområde har breddats öster om korsningen med Gammelbackavägen.
Anmärkning 10 Man bör ännu gå igenom infartsvägen för bilar från Näsevägen. Det går inte att anta att bilmängderna på Näsevägen skulle motsvara bilmängderna då ABC-stationen var öppen. ABC:s bilar fortsatte antingen mot Tolkisvägen eller längs Gammelbackavägen. Inte "uppåt" längs Näsevägen. Dessutom skulle trafiken på Näsevägen öka ytterligare när man börjar bygga nästa skede av parkgatan. Enligt min mening är en infart från Mannerheimleden den enda rätta lösningen. Även nu används rastplatsen smidigt. Dessutom rör sig många barn på Näsevägen, det vill säga deras säkerhet äventyras. En annan sak är parkeringsplatserna för bilar. Jag tycker att för få platser planerats, vilket leder till att man parkerar på Näsevägen och vägen blir "enkelriktad". Och det här sker på bekostnad av säkerheten, då det rör sig mycket folk i området. Naturligtvis oroar jag mig mycket för mitt eget hem, hur de gamla husen klarar både byggnadsskedet och den ökade trafiken. Man talade också om	Genmäle: Trafiken på Näsevägen kommer att förändras genom bostadsbyggandet som anvisas i detaljplanen. I jämförelse med den trafikmängd som servicestationen producerar ökar trafiken dock måttligt. Största delen av trafiken till kvartersområdet för flervåningsbostadshus styrs från korsningen med Gammelbackavägen. Således är ändringarna i trafikmängderna för Näsevägen inte större än en vanlig tomtgatan vad beträffar frontmannahusområdet. Näsevägens gatuområde är bredare än dagens byggda gata och den förblir också bred i detaljplanen för Parkgatan I. Detta ger gatan utrymme för att lösa eventuella problem som uppstår. De affärsmässiga lösningarna för byggandet av Borgå parkgata bestäms inte i denna detaljplan. De trafikmässiga konsekvenserna för Näsevägen är mer betydande och då bör man undersöka en anslutning till exempelvis i korsningen med Gamla Helsingforsvägen söderut till kvartersområdet. Anslutningen till detaljplanens kvarter Parkgatan I från Borgå parkgata har ansetts hindra smidigheten för trafiken och trafiksäkerheten för både gång- och cykelleden och på stadens livligt trafikerade huvudinfartsled. Därför skulle anslutningen leda till

dagvatten, riktiga experter används väl i planeringen? Man kunde ha närmat sig frågan ur ett annat perspektiv. Man talade hela tiden om hur de nya invånarna kommer att trivas och hur man tänker på deras intressen. Dagens invånare spelar inte så stor roll. Man sa också att bullernivån eventuellt minskar. Den nuvarande situationen är att bullret från Mannerheimleden stoppas av skogsdungen mellan Mannerheimleden och Näsevägen. Det orsakar alltså inga olägenheter ens för tillfället. Så finns det något positivt också. Husen som planerats för Näsevägen är lägre än i den första versionen. Själv stöder jag alternativ 1, eftersom parkkaraktären då kanske syns även för Näsevägen, inte bara för innergården som i alternativ 2.	att en helt ny korsning byggs, vilket inte anses vara förnuftigt i förhållande till de fördelar som erhålls. Ledningen av dagvatten har planerats som en del av översiktsplanen för gatan. Frontmannahusen i Näse hotas inte av dagvattnet då de ligger högre än detaljplaneområdet. Skogsdungen är ett bra psykologiskt hinder för buller, men den smala skogen minskar det egentliga bullret dåligt. Sålunda förbättrar byggandet i stället för skogsdungen bullerförhållandena i riktning mot Näsevägen. Alternativ 1 har konstaterats vara ett bättre alternativ och tagits som grund för utarbetandet av detaljplaneförslaget. Ändringar i detaljplanen: Alternativ 1 har tagits som grund för planeringen av detaljplaneförslaget. Näsevägens gatuområde har breddats öster om korsningen med Gammelbackavägen.
---	---