

# Parkgatan I



DP 548

Detaljplanebeskrivning  
26.10.2023

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 13.6.2023 § 94

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

<b>1</b>	<b>BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....</b>	<b>2</b>
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
<b>2</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>6</b>
2.1	Olika skeden i planprocessen.....	6
2.2	Utarbetande av detaljplanen .....	6
2.3	Genomförande av detaljplanen.....	6
<b>3</b>	<b>UTGÅNGSPUNKTER.....</b>	<b>7</b>
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
<b>4</b>	<b>MÅL FÖR DETALJPLANEN .....</b>	<b>13</b>
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
<b>5</b>	<b>DETALJPLANELÖSNINGENS UTKASTALTERNATIV OCH KONSEKVENSERNA AV</b>	<b>13</b>
<b>DEM</b>		
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		<b>DELAKTIGGÖRANDE.....</b>	<b>17</b>
	6.1	Detaljplaneutkastens framlagda till påseende.....	17
	6.2	Anmärkning och kommentarer i utkastskedet .....	17
	6.1	Detaljplaneförslag.....	17
	6.2	Anmärkning och utlåtanden i förslagsskedet .....	17
7		<b>UTARBETANDE AV DETALJEPLANEFÖRSLAG.....</b>	<b>18</b>
	7.1	Översiktsplan för gatan.....	18
	7.1.1	Alternativ .....	18
	7.1.2	Brons alternativ nu och i framtiden.....	19
	7.1.3	Simuleringar av biltrafiken.....	19
	7.2	Referensplan.....	19
	7.3	Ändringar i detaljplaneutkastet .....	20
8		<b>REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....</b>	<b>21</b>
	8.1	Gatuområdet .....	21
	8.2	Kvartersområde .....	21
	8.2.1	Dimensionering.....	21
	8.2.2	Parkeringslösning .....	22
	8.3	EV-området .....	22
9		<b>KONSEKVENSER AV PLANEN.....</b>	<b>23</b>
	9.1	Konsekvenser för den byggda miljön .....	23
	9.2	Konsekvenser på natur, grundvatten och naturmiljö .....	23
	9.3	Konsekvenser för trafikförhållanden.....	24
	9.4	Konsekvenser för cykel- och fotgängarförhållanden.....	24
	9.5	Konsekvenser för klimatförändringen .....	25
	9.6	Konsekvenser för olika åldersgrupper.....	25
	9.7	Konsekvensbedömning av helheten Borgå parkgata .....	26
10		<b>GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN .....</b>	<b>27</b>
	10.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet .....	27
	10.2	Anvisningar för genomförande.....	27
	10.3	Kostnader för genomförandet .....	27
	10.4	Genomförande och tidsplanering.....	27



**BILAGOR:**

Detaljplanens läge  
Utdrag ur detaljplanesammanställningen  
Program för deltagande och bedömning  
Referensplanens situationsplan  
Gatuöversiktsplan, situationsplan Alternativ 1  
Gatuöversiktsplan, situationsplan Alternativ 2  
Tomtdelningen  
Bygganvisningar  
Utlåtandena och åsikterna i förkortade versioner och bemötandena till dem

## **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

Trafikbullenutredning, 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 detaljplanlägningsprogram 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 detaljplaneutkastet 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 m<sup>2</sup> 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 Markägareförhållanden

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/iståndsättas". 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.

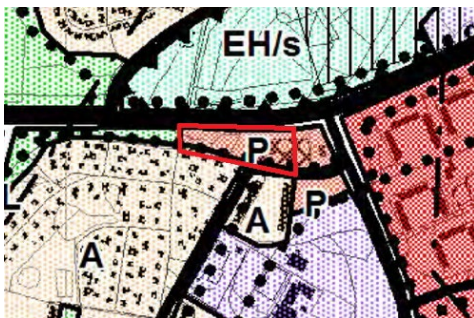
I detaljplanens planeringsområde har man drivit en servicestation, som togs bort eftersom man inte kunde bevilja ett nytt miljötillstånd till grundvattenområdet. På östra sidan om planeringsområdet, i Tolkisvägens korsning drivs för närvarande en McDonald's-restaurang, som ligger i östra delen av området 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 eftersträvade 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 Rådmanngatan 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 anslutningsparkeringen 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 m<sup>2</sup> vy bostadsbyggnad med en bilplatsdimensionering på 1 bp/120 m<sup>2</sup> 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 Gammebackavägen 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 avvek 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 m<sup>2</sup> vy, strukturell parkering och ett bilplatskrav på 1 bp/120 m<sup>2</sup> 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.

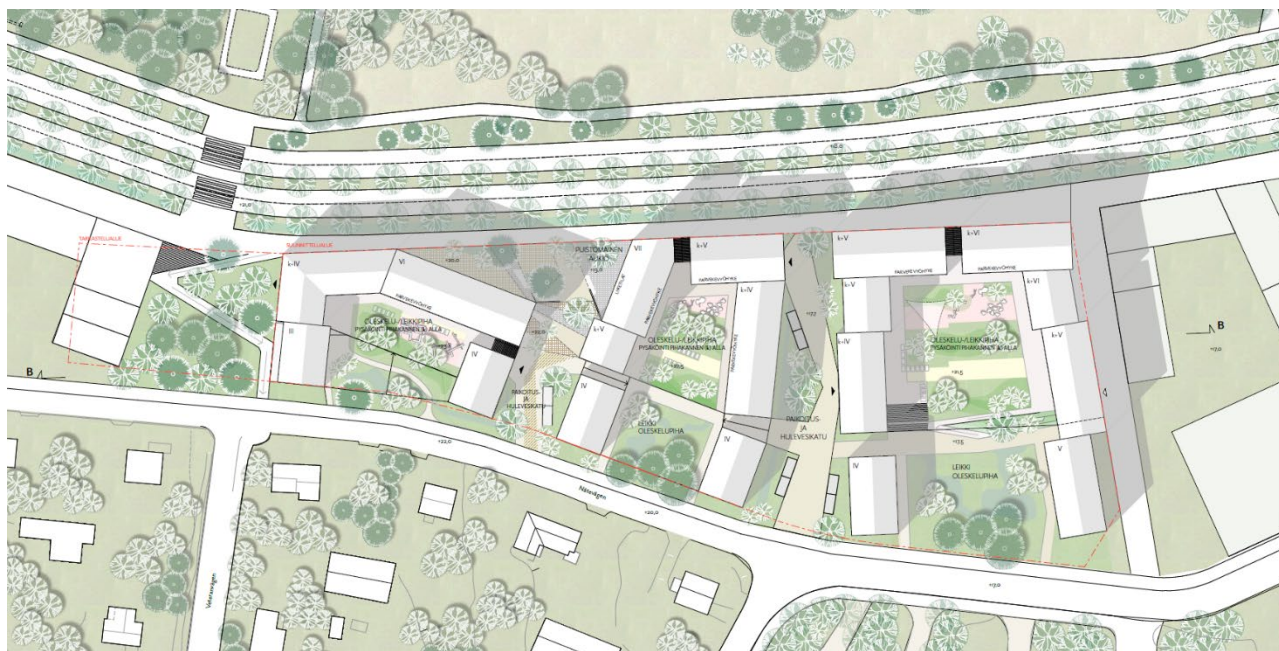


Bild 6 Kartutdrag av situationsplanen Alternativ 1 för tomtanvändning, med en struktur på tre kvarter

## 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-misering i Alternativ 1 är mer förlåtande.

I båda alternativen skapar gårdarna en bra skyddad vistelseplats och en passage genom kvarteren. 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 m<sup>2</sup> vy i Alternativ 1 motsvarar tydligt målet bättre än 1 bp/176 m<sup>2</sup> vy i Alternativ 2. I båda alternativen bör man under den fortsatta planeringen fundera över hur mycket man kan ge efter i bilplatskravet och hurdana 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 m<sup>2</sup> vy till 21 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> vy byggnadsrätt på tomten och parkeringskravet är 1 bp/120 m<sup>2</sup> vy, ska man bygga 208 bilplatser på tomten. En byggnadsrätt på 25 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> vy och 146 bilplatser på tomten. Detta skulle ge en bilplatsbestämmelse på cirka 1 bp/170 m<sup>2</sup> vy. I detaljplaneutkastet har man ändrat bilplatserna från tomtanvändningsutkastet Alternativ 2 till att svara kravmålet på 1 bp/120 m<sup>2</sup> vy, vilket innebär att man även behövt ändra byggnadsrätten. I detaljplaneutkastet har man anvisat en byggnadsrätt på 21 000 m<sup>2</sup> 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 boenderymlighet. 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 detaljplaneutkastets 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 Kompassen, Krämartorget 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 kommuntekniken lyfte fram viktiga punkter för gatan.

Sammanfattningar och genmälen till utlåtandena och anmärkningarna finns som bilaga.

### 6.1 Detaljplaneförslag

Stadsutvecklingsnämnden beslutade att lägga fram förslaget till detaljplan 13.6.2023 § 94. Förslaget till detaljplan var framlagt 9.8 –11.9.2023 och utlåtanden om det begärdes i enlighet med programmet för delaktighet och bedömning.

Förslaget till detaljplan presenterades för grannar och intresserade vid ett evenemang i Albert Edelfelts skola 23.8.2023. Omkring 25 personer var närvarande. Efter evenemanget var det ännu möjligt att tillsammans med planläggaren delta i en terrängpromenad där ändringen av området beskrevs närmare.

### 6.2 Anmärkningar och utlåtanden i förslagsskedet

Det lämnades två anmärkningar och fem utlåtanden om planförslaget. I en av anmärkningarna påpekade den kyrkliga samfälligheten att man vid gatuplaneringen ska beakta trafiken till begravningsplatsen. En annan som lämnade en anmärkning lämnade en lista till punkt 6 där man bland

annat önskade att namnet på gatan skulle bli Borgå portgata och att byggnaderna ändras till radhus.

I utlåtandena ville NTM-centralen precisera bestämmelserna av buller och grundvatten, miljöhälsovården påpekade hur viktigt ventilation är i och med klimatuppvärmningen, räddningsverket ville säkerställa att centrum är tillgängligt för utryckningsfordon och miljöministeriet funderade på Borgå parkgatans konsekvenser för nationalstadsparken.

Utlåtandena, åsikterna i förkortade versioner och bemötandena till dem följer som bilaga.

På grund av utlåtandena gjordes små preciseringar i detaljplanens beteckningar och bestämmelser. Utlåtandena, åsikterna i förkortade versioner och bemötandena till dem följer 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 gatuumrådet 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 gatuöversiktsplanen.

## 7.1.2 Brons alternativ nu och i framtiden

Det är möjligt att ändra bron 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 bronns 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 förstorats och byggnaden i västra kanten dragits in från gatans kant. Byggnadsrätten har minskats till drygt 22 000 m<sup>2</sup> 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 Mannerheimgatan 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 trivsam 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 fotgångarbehov. 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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> vy för boende och 150 m<sup>2</sup> för affärslokal. Tomtens effektivitet blir ca 1,89.

På tomt 6 anvisas sammanlagt 5 570 m<sup>2</sup> vy för boende och 160 m<sup>2</sup> för affärslokal. Tomtens effektivitet blir ca 1,56.

På tomt 7 anvisas sammanlagt 5 050 m<sup>2</sup> vy för boende och 160 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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 centrum 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 gatuarangemangen 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 egnahemshuset, bullerförhållandena förbättras till och med när bullret från Borgå parkgata hamnar bakom de nya flervåningsbostadshusen, med tanke på dagvattenförhållandena ligger egnahemshuset högre upp och trafikmängderna från Näsevägen till flervåningsbostadshuset 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 grundvattennät är att trafikstationen som verkade i området försvinner och på så sätt inte längre äventyrar grundvattennätet. 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 grundvattennätet beaktas. Beaktandet av grundvatten vid byggande bestäms i planen. Konsekvenserna för grundvattennätet 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.

Byggandet av kvartersområdet kräver att träd fälls i en liten parkremsa, vilket minskar kollagret i planeringsområdet. 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 kollisionsriskerna. 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 iaktas 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/m<sup>2</sup> 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, 13.06.2023, xx.xx.202x

Maija-Riitta Kontio  
tf. stadsplaneringschef

Johannes Korpjaakko  
planläggare

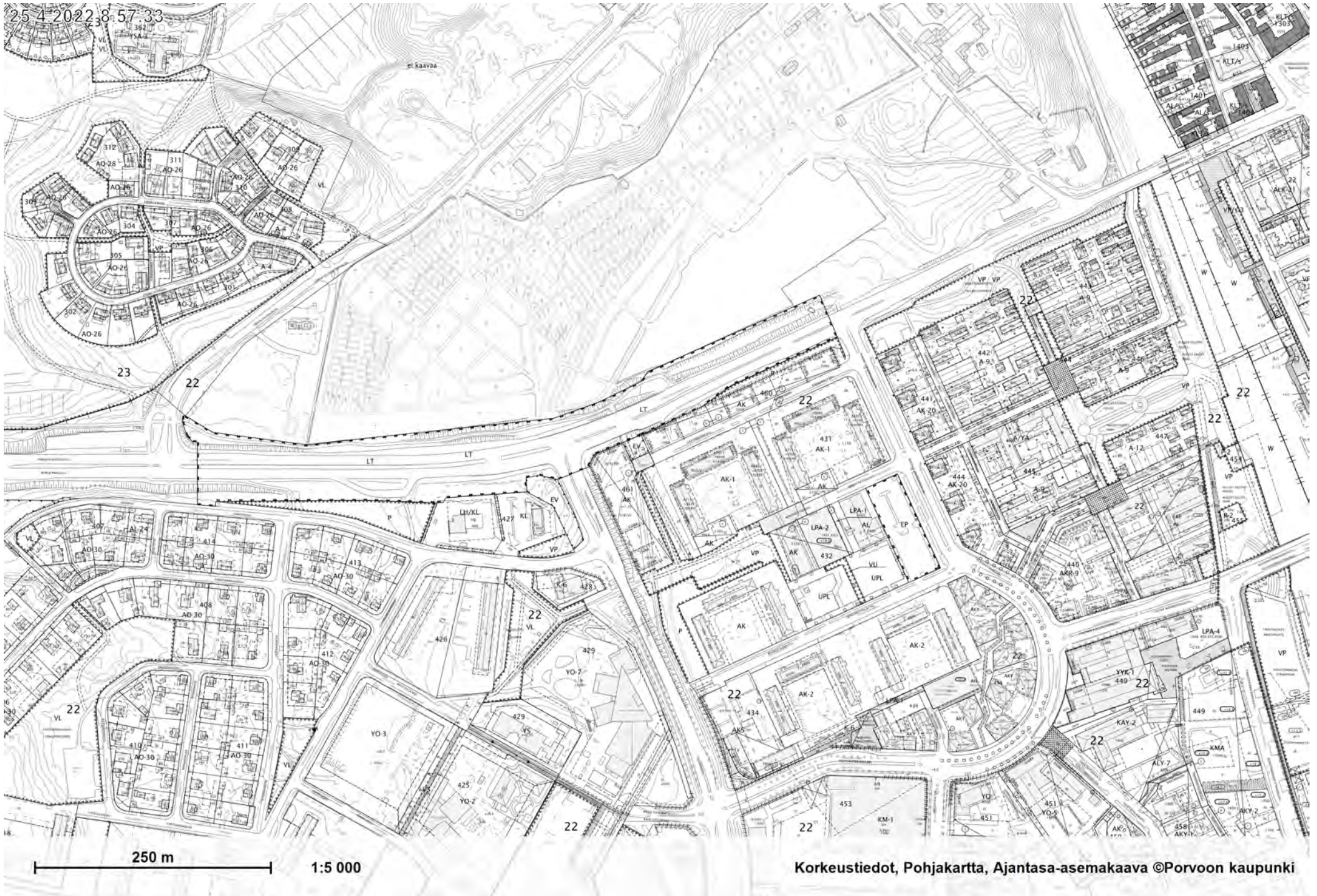




**Asemakaava-alue  
Detaljplaneområde**



25.4.2022 8:57:33



250 m

1:5 000

Korkeustiedot, Pohjakartta, Ajantasa-asemakaava ©Porvoon kaupunki





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	INTRESSETER .....	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 trivsam miljö enligt dispositionsplanen för den huvudsakliga infarten till staden.



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 tomtens finns ett parkområde med en smal skogsdunge, och mellan tomtens 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 tomtens, 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](http://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](http://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](http://www.borga.fi).

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

- Kungörelse på stadens webbplats [www.borga.fi](http://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

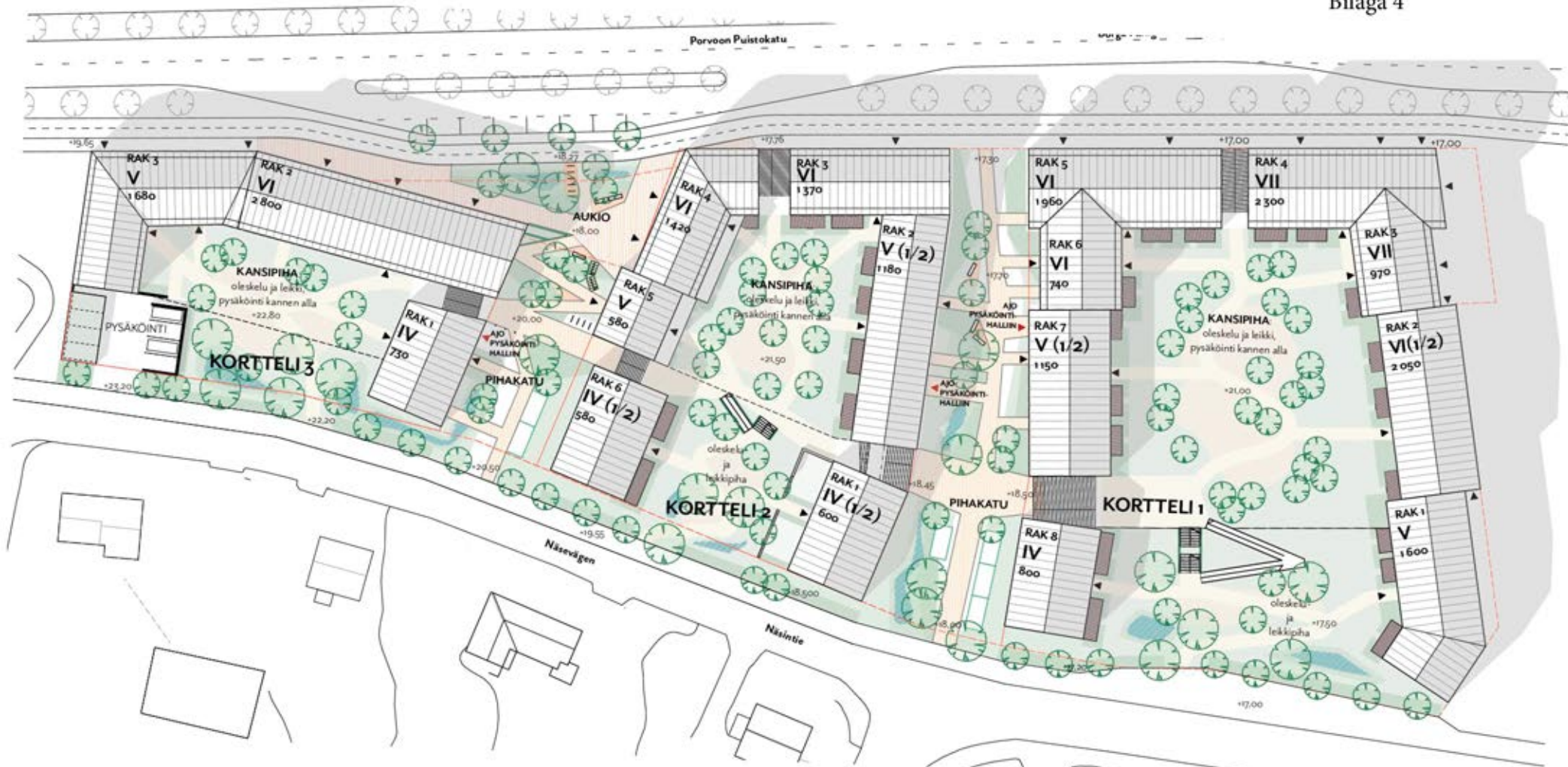
planläggare  
Johannes Korpjaakko  
tfn 040 489 5796  
förnamn.efternamn@borga.fi

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

**Datum** 27.1.2022

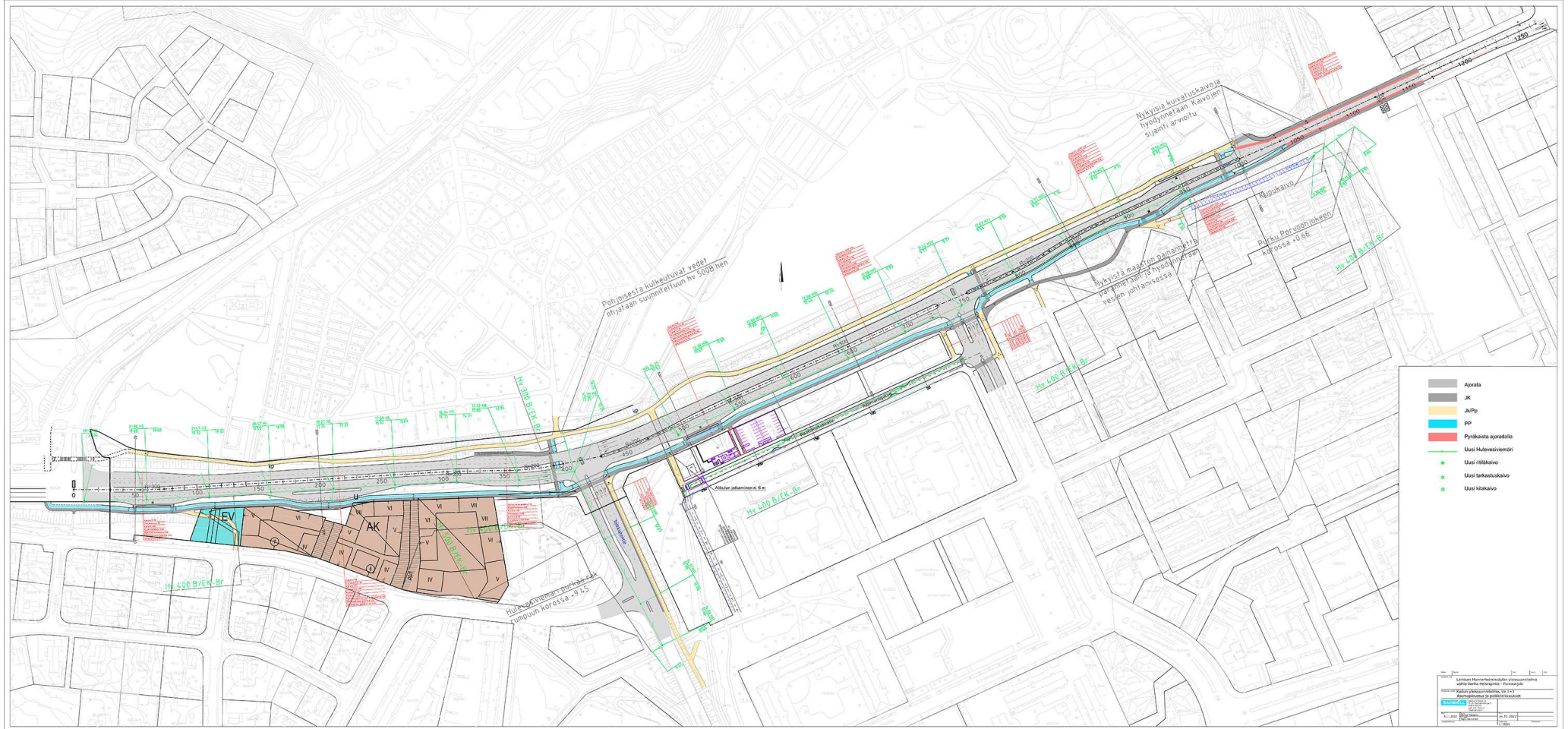
stadsplaneringschef  
Dan Mollgren





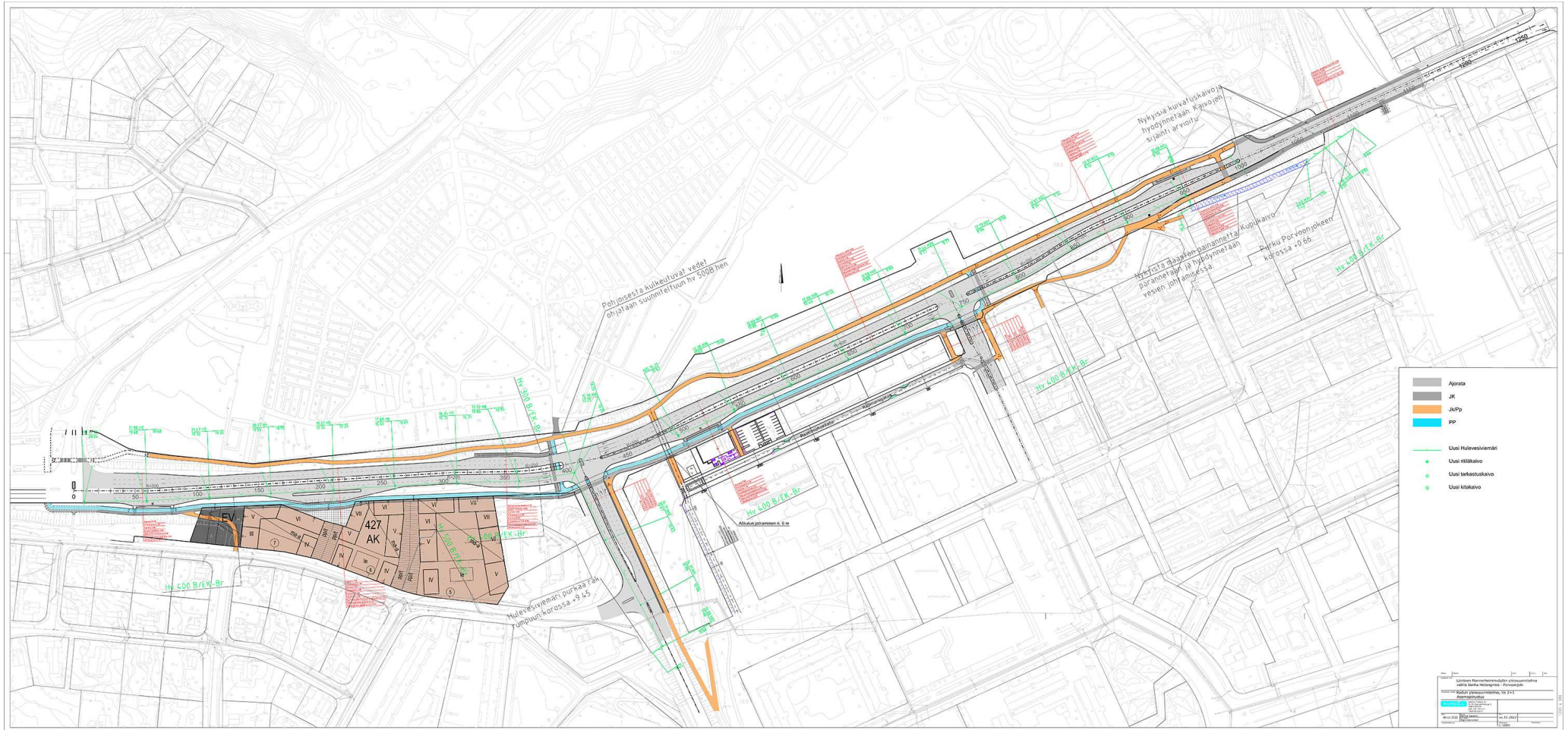
Viitesuunnitelman asemapiirros  
Referensplan planritning



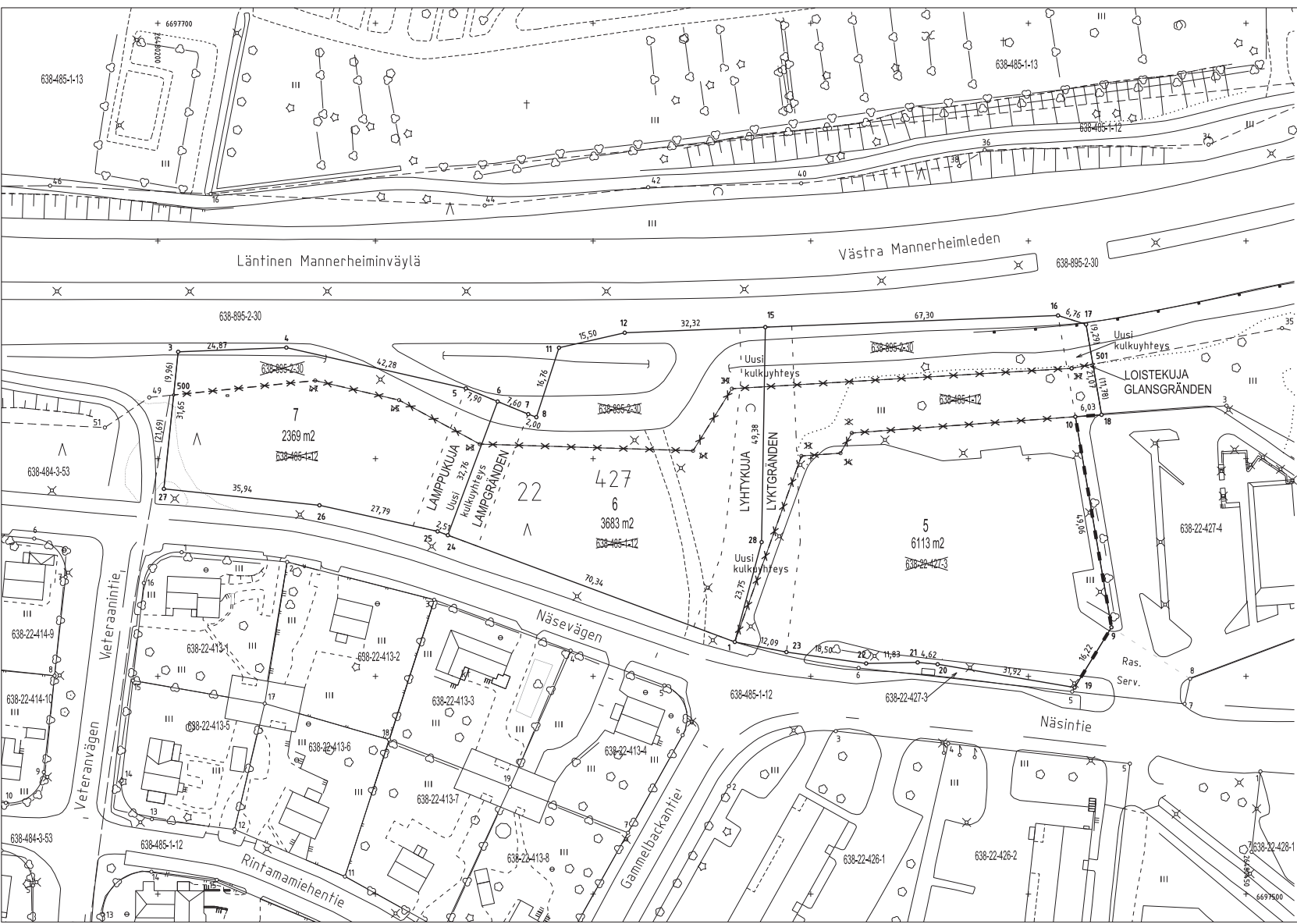


Kadun yleissuunnitelma VE 1  
Gatuöversiktsplanen VE 1





Kadun yleissuunnitelma VE 2  
Gatuöversiktsplanen VE 2



TONTTIEN MUODOSTUMINEN / TOMTERNAS BILDNING

TONTTI TOMT	P.ALA m² AREAL m²	OSAT m² DELAR m²	KINTESTÖSTÄ AV FASTIGHETEN
638-22-427-5	6113	4057	638-22-427-3 638-485-1-12 638-895-2-30
638-22-427-6	3683	2427	638-485-1-12 638-895-2-30
638-22-427-7	2369	1781	638-485-1-12 638-895-2-30

KOORDINAATTILUETTELO (ETRS-GK26)  
KOORDINATFORTECKNING (ETRS-GK26)

No	P	I
1	6697557,910	26480332,552
2	6697606,996	26480369,426
3	6697624,549	26480304,683
4	6697625,515	26480229,537
5	6697616,150	26480270,764
6	6697613,198	26480278,059
7	6697610,240	26480285,096
8	6697609,543	26480286,973
9	6697561,284	26480419,078
10	6697609,642	26480410,790
11	6697626,482	26480392,162
12	6697628,931	26480307,271
13	6697609,609	26480347,659
14	6697601,280	26480356,836
15	6697630,216	26480339,565
16	6697632,891	26480406,906
17	6697630,845	26480413,244
18	6697610,080	26480416,803
19	6697674,441	26480410,591
20	6697552,790	26480379,149
21	6697553,217	26480374,550
22	6697562,971	26480362,725
23	6697555,579	26480344,410
24	6697562,615	26480369,528
25	6697583,311	26480264,275
26	6697589,294	26480237,141
27	6697583,070	26480201,395
28	6697580,843	26480338,713
29	6697626,756	26480409,936
99	6697616,074	26480394,882
41	6697610,122	26480322,966
43	6697613,440	26480255,446
45	6697613,440	26480255,446
47	6697617,046	26480296,166
500	6697614,645	26480203,649
501	6697621,088	26480414,817
1548	6697612,038	26479989,342
1549	6697656,883	26480488,874

Asemakaavaan n:o 548 sisältyvän sitovan tonttijao tiedot	PORVOO BORGÅ 638
Uppgifter om den bindande tomtindelningen, som ingår i detaljplanen nr 548	Kaupunginosa Stadsdel 22
1:500	Kortteli Kvarter 427
Asemakaava 548	Tontti Tomt 5-7
hyväksytty godkänd den	Karttalehti Karibad 9779
voimaantulo ikraftträdande	Koordinaatti-järjestelmä ETRS-GK26
Lask./Räkn. MM	Piiri./Rit. TL
Tark./Gransk. HS	Koordinatsystem
	Tjarkarta T.pnd-karta 1596





DP 548

# Parkgatan I

Bygganvisningar  
30.10.2023

# 1 BYGGANVISNINGAR

Bygganvisningarna kompletterar detaljplanen och säkerställer att de stadsbildsmässiga målen uppfylls. Planeringen styrs för att området ska bli enhetligt och för att man på gårdarna ska få vistelseområden av hög kvalitet samt mångsidiga och trivsamma grönområden. Syftet med bygganvisningarna är att producera en god och högklassig boendemiljö.

Bygganvisningarna är en bilaga till beskrivningen av detaljplanen och godkänns tillsammans med detaljplanen. Erhållande av bygglov förutsätter att bygganvisningarna följs och myndighetsutlåtandena beaktas. **I bygganvisningarna har förpliktande bestämmelser markerats i texten.**

## 1.1 Beskrivningens innehållsförteckning

<b>1</b>	<b>BYGGANVISNINGAR.....</b>	<b>2</b>
	1.1 <b>Beskrivningens innehållsförteckning .....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>ALLMÄN DEL.....</b>	<b>3</b>
	2.1 <b>Bakgrund.....</b>	<b>3</b>
	2.2 <b>Markgrund och byggbarhet .....</b>	<b>3</b>
	2.3 <b>RÄDDNINGSRUTTER .....</b>	<b>4</b>
	2.4 <b>Parkering av bilar.....</b>	<b>5</b>
	2.5 <b>Cyklar och rörelsehjälpmedel.....</b>	<b>5</b>
	2.6 <b>Bullerbekämpning och sunda boendeförhållanden .....</b>	<b>6</b>
	2.7 <b>Energieffektivitet .....</b>	<b>9</b>
	2.8 <b>Belysning, reklamer och informationstavlor .....</b>	<b>9</b>
	2.9 <b>Konst i byggprojektet.....</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>BYGGKVALITET .....</b>	<b>12</b>
	3.1 <b>Huvudprinciper för massindelningen.....</b>	<b>12</b>
	3.2 <b>Fasader, material och färg .....</b>	<b>14</b>
	3.2.1 <b>Tegelbeklädda byggnader vid Borgå parkgata.....</b>	<b>14</b>
	3.2.2 <b>Bottenplan .....</b>	<b>19</b>
	3.2.3 <b>Träbyggnaderna vid gårdsalléerna .....</b>	<b>23</b>
	3.3 <b>Bottenplanet, affärs- och servicelokaler på marknivå .....</b>	<b>24</b>
	3.4 <b>Takform och -konstruktioner .....</b>	<b>26</b>
	3.5 <b>Ingångarna .....</b>	<b>28</b>
	3.6 <b>Innergårdarnas balkongzoner.....</b>	<b>29</b>
	3.7 <b>Dagvatten .....</b>	<b>33</b>
	3.8 <b>Kvartersgårdar.....</b>	<b>36</b>
	3.9 <b>Gårdsalléerna.....</b>	<b>38</b>
	3.10 <b>Ytbeläggningar .....</b>	<b>40</b>

## 2 ALLMÄN DEL

### 2.1 Bakgrund

Detaljplanen Parkgatan I genomförs genom att följa detaljplanen och de bygganvisningar som bifogats till den här detaljplanebeskrivningen. Bygganvisningarnas allmänna del gäller hela detaljplaneområdet. I de delområdesspecifika delarna har det utfärdats riktade anvisningar för kvarter och gatuområdet. Anvisningarna innehåller illustrationer. Invid en del bilder anges separat i bildtexten ifall bilden inte till alla delar representerar det önskade genomförandet. Syftet med bygganvisningarna är att säkerställa att randvillkoren för stadsbilden uppfylls då byggandet anpassas till sin miljö samt att säkerställa den arkitektoniska kvalitetsnivån, eftersom kvartersområdet för Parkgatan I ligger i ett område som är av stor betydelse för stadsbilden.

Man kan avvika från randvillkoren i bygganvisningarna till de delar som närmare definieras vid ansökan av bygglov, ifall man i samband med genomförandeplaneringen hittar en lösning som garanterar ett bättre resultat vad gäller kvalitetsnivån på stadsbilden och arkitekturen. I samband med beredningen av byggnadslovet ber byggnadstillsynen den myndighet som ansvarar för stadsbilden om ett utlåtande av planen. I samband med detta fastställs även ett eventuellt avvikande från bygganvisningarna till förmån för stadsbilden.

Kvartersområdets byggnader bildar tre kvartersgårdar. Gränderna mellan dessa hör till kvarteren och är tomtmark. Gränderna fungerar som gårdsgator och ska planeras och byggas som utrymmen som motsvarar gator. I bygganvisningarna har de utsetts till gårdsalléer.



*Bild 1 De gårdsområden som stannar mellan de tre kvartersgårdar som öppnas söderut är till sin karaktär gårdsgatulika och benämns gårdsalléer i bygganvisningen.*

### 2.2 Markgrund och byggbarhet

**En separat utredning om byggbarhet är absolut nödvändig för att utreda grundläggnings-sättet och förbereda sig på eventuell marksättning på gårdarna.** Radongas förekommer naturligt i Borgå, så vid byggandet ska uppmärksamhet fästas vid att radon leds bort från bottenbjälklag. Tomterna i området har delvis varit byggda. Man känner till den förorening som orsakats av

tidigare markanvändning och vars rengöring ska vara utförd innan byggandet inleds. I området kan finnas brunnar och ledningar från den gamla fastighetstekniken.

## 2.3 RÄDDNINGSRUTTER

Räddningsrutterna och -platserna planeras detaljerat i samband med genomförandeplaneringen av området. Räddningsvägarna placeras på gårdsalléer och gatuområden. Inom området har det planerats lösningar för gårdsdäck, som kan försvåra planeringen av körning bredvid byggnaderna. Räddningsverket i Östra Nyland erbjuder en detaljerad anvisning om planering av räddningsvägar för användning av byggnadsplanering. I anvisningen beskrivs de lokala räddningsmaterielens dimensioner. Det årliga underhållet måste särskilt beaktas i planeringen av räddningsvägar. En anvisning om skyltar finns också i denna anvisning i punkt 2.9. Belysning, reklamer och informations-tavlor.

Vid valet av träd att plantera längs räddningsvägarna ska deras storlek och växtsätt beaktas, så att de inte stör användningen av räddningsfordon (se 3.9).

Det ska vara möjligt att köra genom Parksgatan med räddningsfordon (se bild 1). Fordonens kör-bana och vändradie ska beaktas i planeringen av räddningsvägarna.

Akutvårdsenheten ska nå ingångarna på gatuplan.

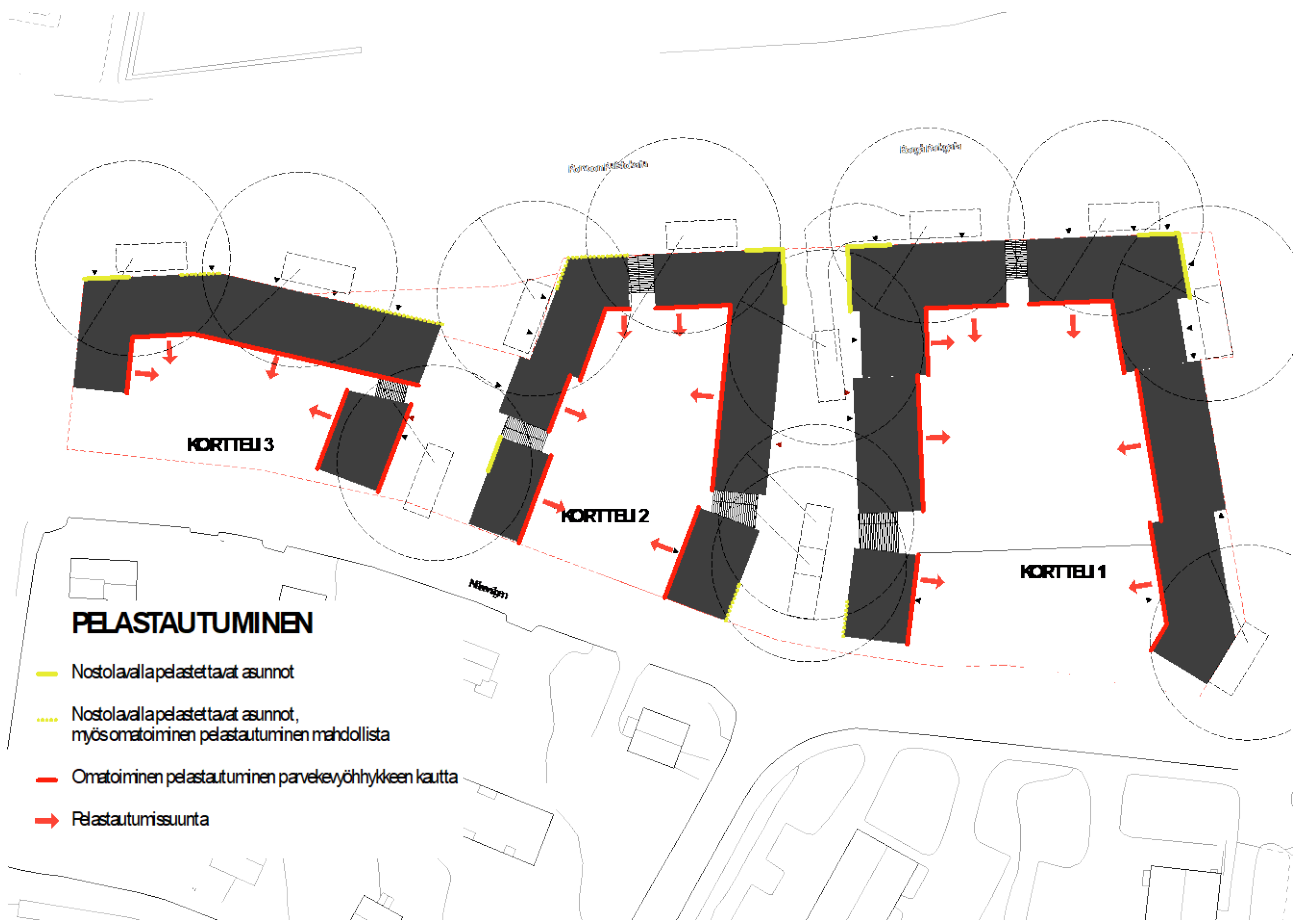


Bild 2 Referensplanens räddningsschema: det ska vara möjligt att köra genom den östra gårdsplanen med räddningsfordon, på grund av höjdskillnaden är detta inte möjligt på den västliga gårdsallén.



## 2.4 Parkering av bilar

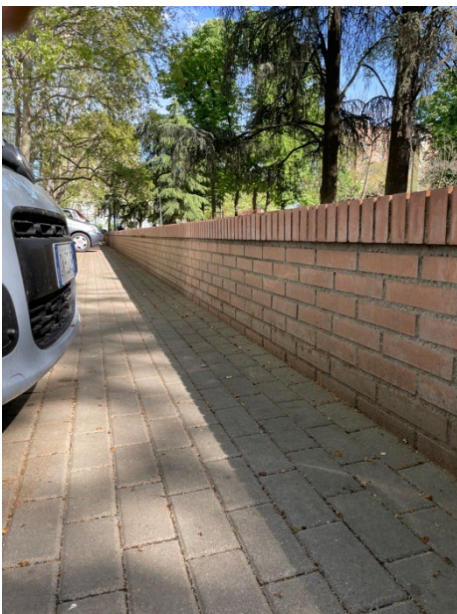
**Kraven på bilplatser har angetts i detaljplanebestämmelserna. Bestämmelserna är minimikrav.** Utbudet av bilplatser ska alltid grunda sig på ett verkligt behov. Överdimensionering är inte önskvärt, eftersom den begränsar möjligheterna att utnyttja markområden för vistelse utomhus samt fördröjning och absorbering av dagvatten. Nästan alla bilplatser ska placeras under däckets.

Körningen till däcksgårdarna och parkeringsplatserna på gårdsalléerna ska vara säker. Parkering inom området ska ordnas så att man aldrig backar ut direkt på gatan.

Det rekommenderas att åtminstone en del av gästparkeringarna placeras på gårdsalléerna med beaktande av räddningsvägar och -ställen i planeringen.

Det västra kvarteret har en möjlighet till ett litet markbaserat parkeringsområde, som ska likt referensplanen takläggas delvist. Gröntäckning ska användas som täckning. **Parkeringsområdet ska avgränsas med en låg tegelmur, som inte får stiga högre än byggnadens stenfot.** Muren ska vara 800–1 200 millimeter hög beroende på terrängens höjdlägen. Mer om tegelmurarna i punkt 3.2 Fasader, material och färg.

Parkeringsplatserna och -områdena på markplan ska utföras med en ytbeläggning som släpper igenom vatten, se punkt 3.10 Ytbeläggningar.



*Bild 3 Parkeringsområde omgivet av en låg tegelmur, där muren är cirka 500 millimeter hög, det vill säga lägre än i bygganvisningen. (NEMO arkitekthit Oy)*

## 2.5 Cyklar och rörelsehjälpmedel

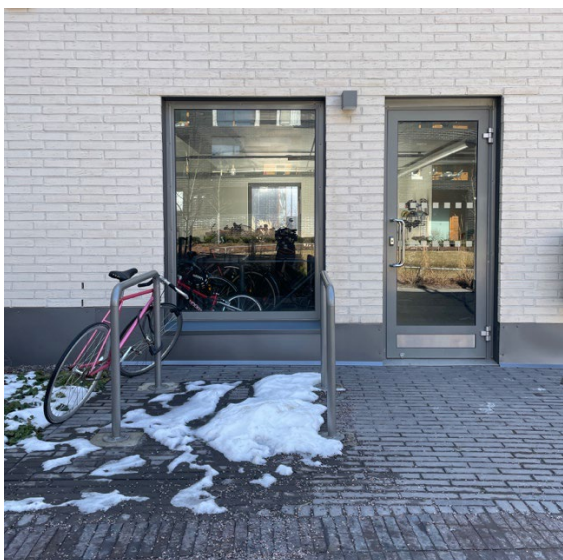
**Kravet på cykelplatser har angetts i detaljplanebestämmelserna.** Det finns goda förbindelser från kvartersområdet till centrum. Under uträttandet av ärenden ska man särskilt uppmuntra att rörelsehjälpmedlen är lätta att använda. En förvaringsplats för cyklar som är lätt att använda och skyddad mot väder ska inrättas. Det kan vara ett gårdsförråd eller ett varmt förrådsutrymme på byggnadens markplan. Väsentligt för att utrymmet ska vara lätt att använda är att det finns en

direkt utgång via en tillräckligt bred dörr som är lätt att använda. Det ska också vara möjligt att passera genom dörren med en special- eller lastcykel.

Med utrymme för rörelsehjälpmedel avses ett utrymme för förvaring och underhåll av rollatorer, så kallade elmopeder och andra hjälpmedel som underlättar rörelse utomhus. I utrymmet finns laddningspunkter och tvättmöjligheter nära ytterdörren. Utrymmet för rörelsehjälpmedel kan kombineras med förvaringsutrymme för cyklar, varvid det även betjänar elcyklister och erbjuder möjligheter att tvätta cyklar. Genom att bygga ett utrymme för rörelsehjälpmedel i samband med ansökan om bygglov beviljas lättnader från kravet på bilplats i detaljplanen i enlighet med beskrivningen av detaljplanen.

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid brandsäkerheten för laddningsplatsen som placeras inomhus.

Fasta cykelställen som möjliggör ramlåsning med beaktande av kraven på räddningsvägar placeras i närheten av ingångarna. Cykelställningar kan placeras på parkgatan t.ex. i väggfördjupningar, se 3.2.2 Bottenplanet.



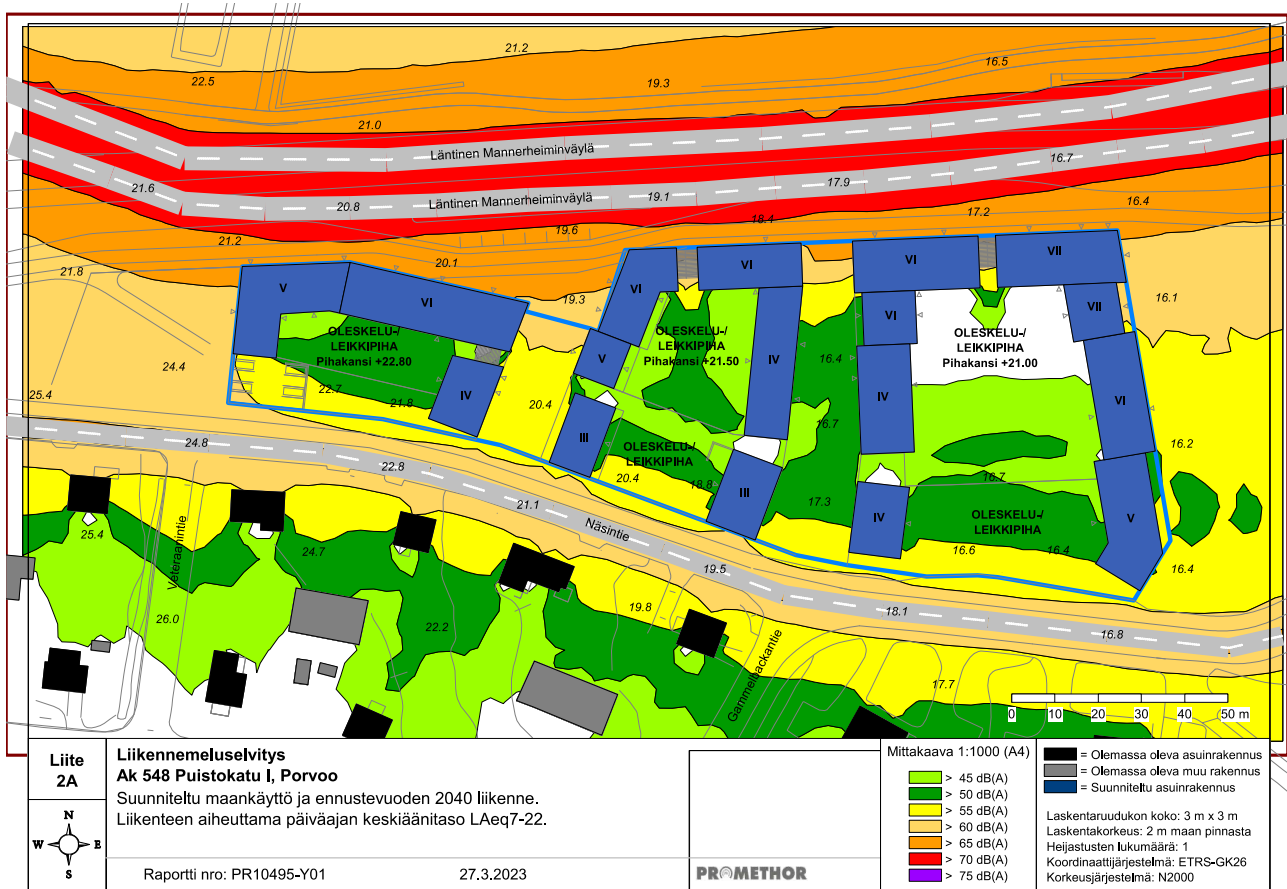
*Bild 4 Från cykellagret ska det finnas en gång som för raka vägen ut. Cykelställen som placerats i den omedelbara närheten av ingångarna ökar cyklingens smidighet. Bildens dörr är för smal för lastcyklar. (NEMO arkitekthit Oy)*

## 2.6 Bullerbekämpning och sunda boendeförhållanden

Den viktigaste bullerkällan i områdets omgivning är trafiken på Borgå parkgata (tidigare Västra Mannerheimleden). Särskild uppmärksamhet ska fästas vid tillräcklig ljudisolering i bostäderna och bullerskydd i utrymmena utomhus, såsom lekgårdarna. Kraven på ljudisolering är inte i sig exceptionella och kan uppfyllas med rätt vanliga konstruktioner. Bostadsspecifika balkonger ska riktas bort från det buller som Borgå parkgata orsakar. När det gäller inomhusluften i bostäderna ska närheten till livligt trafikerade huvud- och matargator beaktas. Luftintaget till bostäderna sker från gårdssidan.

**Bostäder som öppnas endast norrut mot Borgå parkgata tillåts inte.** Bostäder som öppnas norrut ska vara antingen vinkellägenheter eller genomgående lägenheter.

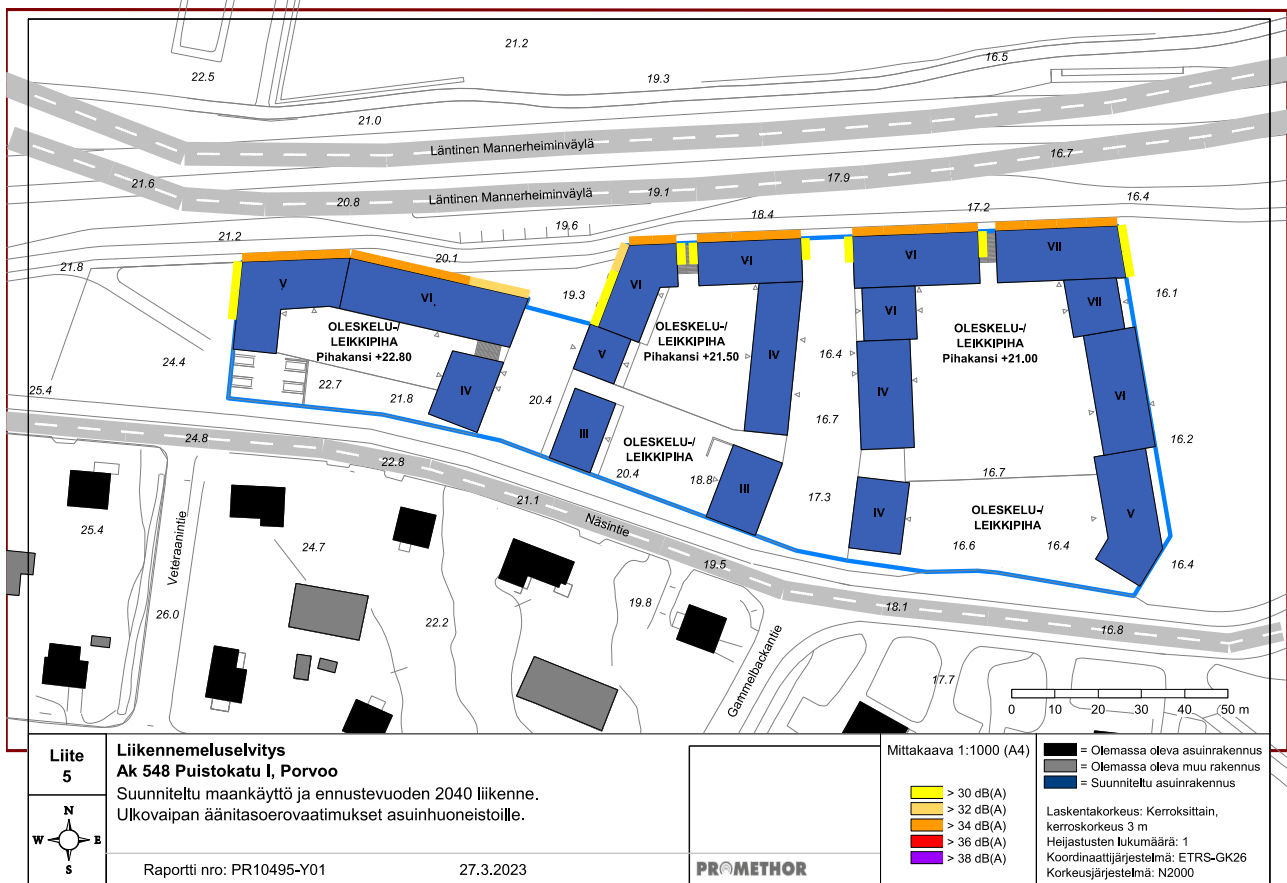
Byggnaderna skyddar lek- och vistelsegårdar väl mot buller från trafiken på Borgå parkgata. Bullernivån på däcksgårdarna i mitten av byggnaderna är nästan genomgående lägre än riktvärdena för både dag- och nattetid.



*Bild 5 På bilden finns Promethors bullerkarta över området från mars 2023. Trafikprognosen för 2040 har använts vid kalkyleringen av kartan. Prognosen är högre än trafikmängderna för närvarande. Bullernivån på gårdarna är dagtid under riktvärdet 55 dB och nattetid under 45 dB. (Promethor Oy)*

Härmed kan lek- och vistelseområden fritt placeras på gårdsdäcken med tanke på bullret, och det är inte nödvändigt att ordna bullerbekämpning för att skydda dem. Bullernivån i bostadskvarterets södra del är till följd av bullret från Näsevägen högre än riktvärdena för dag- och nattetid i närheten av Näsevägen. De lek- och vistelseområden som planerats i kvarterets södra del ska placeras tillräckligt långt från Näsevägen på ett område där bullernivån är lägre än riktvärdena (gröna områdena på bild 4).

Kravet på ljudnivåskillnaden för byggnadernas mantel mot Borgå parkgata är 32–34 dB (A) och på fasaderna mot gårdsalléerna 30–32 dB (A). Det kalkylerade kravet är under 30 dB (A) för fasaderna i lä av byggnaderna. **I bullerområden ska ljudisoleringen för manteln planeras och genomföras så att ljudisoleringen är minst 30 decibel.**



*Bild 6 Kravet på ljudnivåskillnaden för manteln är som högst 34 dB (A), vilket kan uppnås med ganska vanliga konstruktioner. (Promethor Oy)*

Balkongerna på innergårdarna behöver inte inglasas ur bullersynpunkten. Ljudnivåskillnaden mellan balkongerna är på fasaderna vid innergårdssidan som högst 1 dB (A), vilket uppnås med normal balkonginglasning (Bild 6).



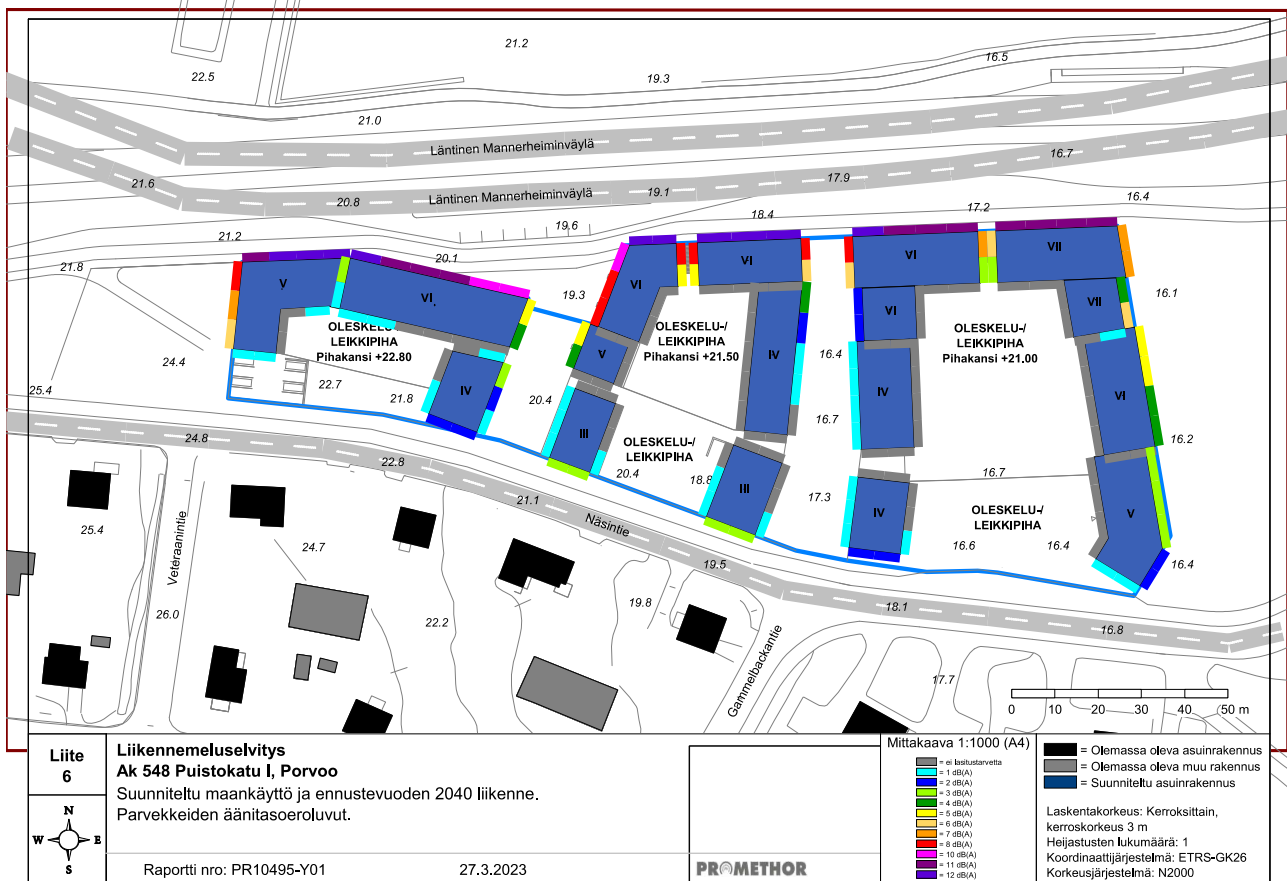


Bild 7 Ljudnivåskillnaden mellan balkongerna: Det är möjligt att placera icke-inglasade öppna balkonger på fasadsidan som markerats grå. (Promethor Oy)

## 2.7 Energieffektivitet

**Fjärrvärme ska väljas som värmeenergikälla.** Dessutom får det installeras solpaneler och solinsamlare på takytorna. Utnyttjandet av aktiv och passiv solenergi rekommenderas. Beredskap för kylning av bostäder rekommenderas särskilt i fråga om små bostäder som öppnas endast i varm-luftsriktningen. I första hand ska passiva solskydd beaktas t.ex. med hjälp av balkonger, markiser och skärmkonstruktioner. Exempel på passivt solskydd har presenterats i punkt 3.6 Balkongzoner på innergårdar. Jordvärme eller -kyla är inte möjlig på grund av grundvattenområdet. Kyllösningar ska främja lösningar som är effektiva i fråga om verkningsgrad, helst centraliserade lösningar.

En naturlig ventilation kan vara möjlig i byggnader längs gårdsalléerna (Bild 12: byggnader som är utmärkta med ljusrött). Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid temperaturhanteringen i bostäderna för att förebygga olägenheter till följd av att klimatet blir varmare. Man borde kunna genomlufta lägenheterna, eller så borde lägenheterna ha bra individuell nedkylning. Ersättningsluften ska vara filtrerad från föroreningar orsakade av trafiken.

## 2.8 Belysning, reklamer och informationstavlor

Ingångarna och passagerna till byggnaderna ska belysas tydligt. I en byggnad som ligger i vyn kan man överväga en försynt belysning av fasaden som ett effektiv metod. Belysningen ska vara måttlig. Vid utomhusbelysningen ska uppmärksamhet fästas vid att belysningen inte stör boendet och

fasadbelysningen ska framför allt fokusera på bottenplanet. Det energieffektivaste alternativet ska användas i belysningslösningarna.

Byggnadernas våningar i marknivå består av affärsutrymmen. En ljusreklamskylt med vita lösbokstäver och en höjd på högst 400 millimeter kan placeras i samband med ingången till affärerna. Reklambanderoller som ska fästas på fasaden tillåts i princip inte. Likaså tillåts inte växlande elektroniska reklamskyltar. Det är dock möjligt att placera en mindre ledskärm (ca 600 x 1 000 millimeter) på innersidan av fönstret.

Även en sådan liten reklamtavla förutsätter tillståndsförfarande för byggande, och för den gäller särskilt de anvisningar om genomförande som utarbetats för växlande reklamtavlor t.ex. när det gäller ljusstyrkan, reklamväxlingen för till och med användningstidpunkten. Rörligt innehåll eller rörlig bild får inte av trafiksäkerhetsskäl riktas till gatuområdet och får inte orsaka olägenhet eller störningar i omgivningen.

**Generalplanen för reklamer ska presenteras i samband med bygglov och följas när affärsföretagen byts.** Planen ska innehålla all reklamutrustning som monteras på byggnadsfasaden: ljusreklam, namnskyltar, gesällskyltar, visningar och markiser. Planeringen av reklamanordningarna ska vara en del av utformandet av fasaden.



*Bild 8 Exempel på ljusreklam med lösa bokstäver som lämpar sig för fasaden. (NEMO arkitehdit Oy)*

Husets nummerlampor ska vara tydligt placerade och bländfritt belysta. De nödvändiga skyltarna för räddningsvägarna ska placeras vid alla eventuella ingångar och de ska vara lätta att läsa i fråga om tavlans storlek och i synnerhet teckenstorleken. Det rekommenderas att tavlorna belyses eller placeras på lampans verkningsområde.



**Bild1** Husnumret som en del av en fasaden. (NEMO arkitektdit Oy)

## 2.9 Konst i byggprojektet

På Borgå parkgata utarbetas ett separat konstprogram vars principer ska iakttas inom området för denna detaljplan. I konstprogrammet fastställs placeringen och riktandet av konsten och konstpenningen.

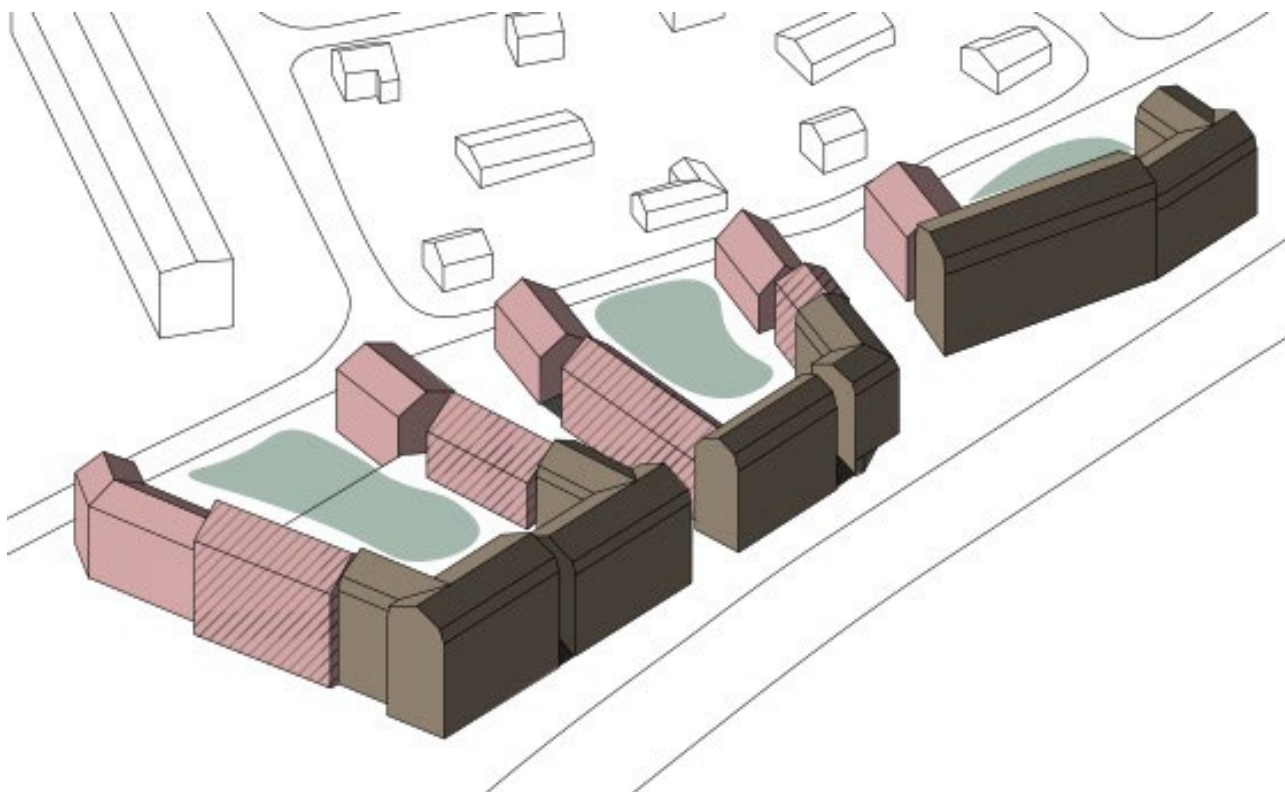


### 3 BYGGKVALITET

Vid ansökan om bygglov ska utlåtande begäras från den myndighet som ansvarar för stadsbilden. **Byggandet ska följa kvaliteten och lösningarna i detaljplanens referensplan eller vara bättre än dem** (se 2.1).

#### 3.1 Huvudprinciper för massindelningen

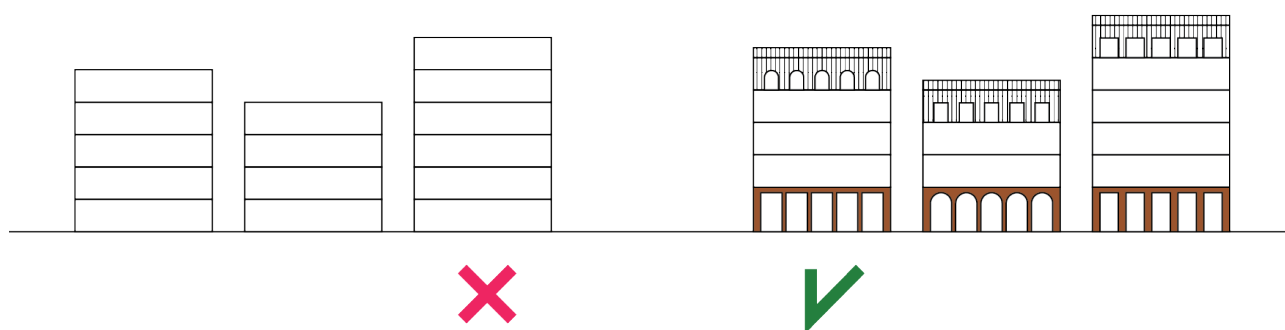
Detaljplanen för Parkgatan I omfattar tre tomter som bildar en enhetlig arkitektonisk helhet. Byggnaderna avgränsar tre kvarter som öppnas söderut. Målet med byggandet är att bilda en kant för Borgå parkgata och skapa nya stadsrum inom och mellan kvarteren. Den befintliga stadsstrukturen på södra sidan av Näsevägen beaktas genom ett lägre genomförande i kvarterens södra delar. Kvarteren bildar skyddade gårdar som på ett gynnsamt sätt öppnas för solen. **Parkeringsplatserna placeras under gårdsdäcken.**



*Bild 10 Axonometri från nordost: på bilden har byggnadsmuren som ger skydd längs Borgå parkgata markerats med brunt.*

Vid masseringen av byggnader invid Borgå parkgata är det väsentligt att de bildar en skyddande mur på kvarterens gårdar och ger området en stadsliknande profil. Färdförbindelsen för fotgängare och invånare direkt från Borgå parkgata till däcksgården ska genomföras med trappor med undantag för det västligaste kvarteret. Det räcker inte att förbindelsen från Borgå parkgata till gården sker via trappuppgången.

Syftet med växlingen i våningstalen och färgsättningen är att skapa en mångsidigare miljö, och syftet med denna bygganvisning är att säkerställa att området trots sin mångfald är en enhetlig arkitektonisk helhet. På våningarna högst upp kan loftlägenheter eller lägenheter med delvis två våningar byggas. Byggnaderna har en tydlig helhetsgestalt. Vid masseringen ska man också sträva efter vertikal växling: genom att lagra byggnadsfunktioner kan man komma närmare människans skala.



*Bild 11 Lagringen av byggnadernas funktionalitet i arkitekturen skapar vertikal växling och minskar även stora byggnader närmare människans skala. På bilden betonas åtskilt bottenplan, bostadsvåningar och åtskild takvåning. Mer information om bottenplanet under punkten 3.2.2 och 3.3.*

I byggnader som ligger längs gårdsalléerna ska masseringen vara mer småskalig och ha karaktären av småhus.



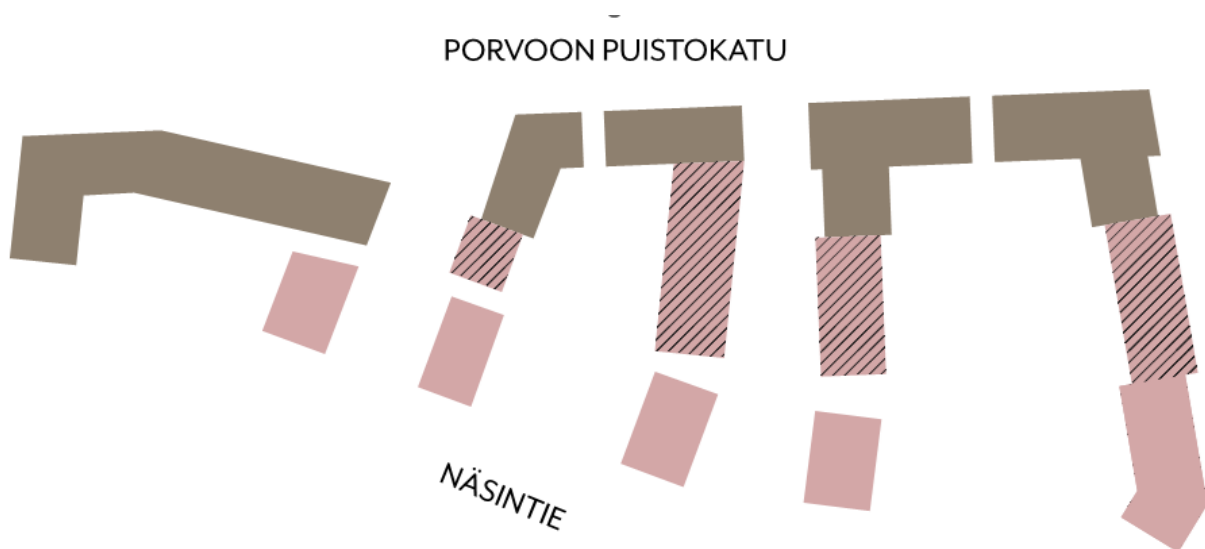
*Bild 12 Axonometri från sydväst: på bilden syns en minskning av skalan mot småhusområdet. Trähusens byggmassor, vars våningstal minskar mot småhusområdet, har framställts med ljusrött.*

## 3.2 Fasader, material och färg

Nybyggena ska vara en helhet som planerats enhetlig och som bildar ett arkitektoniskt kvalitativt och stabilt tillägg till gårdsområdet för byggnader till den omgivande tätbebyggelsemiljön. Byggnaderna ska förverkligas arkitektoniskt värdefullt med hållbara material, vackert åldrande och av hög kvalitet.

### 3.2.1 Tegelbeklädda byggnader vid Borgå parkgata

Stommaterialet för byggnaderna vid Borgå parkgata kan fritt väljas, men det fasadmaterial som detaljplanen föreskriver ska iaktas. Fasadmaterialet är tegel mot Borgå parkgata och träbeklädnad mot gårdsalléerna, om vilka det har berättats i avsnitt 3.2.3 Träbyggnaderna vid gårdsalléerna. Fördelningen av fasadmaterialet för byggnaderna finns på bild 12. Om byggnadens stomme till betydande delar byggs i trä, kan fasaden även vara träbeklädd mot Borgå parkgata. Om betong väljs till byggnadens stommaterial, ska den bekläs med tegel och synliga elementfogar tillåts inte på fasaden.



*Bild 13 På bilden, tre kvarter på Parkgatan I. Byggnader vars fasadmaterial är tegel har presenterats i brun färg. Byggnader vars fasadmaterial och huvudsakliga stommaterial är trä framställs med ljusrött. Byggnader vars fasadmaterial kan vara tegel eller trä har märkts med linjeraster.*

Färgen och texturen på fasadteglén ska följa materialpaletten som finns på bild 14. Om man i planen kan föreslå en kvalitetsnivå som är högre än referensplanen, kan man i fråga om tegel tillåta eftergifter också för andra typer av tegel. **Tegelstenarna ska vara slagna för hand eller skrovliga. En och samma typ av tegel ska användas på fasaden av ett hus, kraftfulla färgfält tillåts inte.** Variation kan skapas med varierande murningssätt, reliefmässig djupbehandling, olika fogningstekniker och öppningar. Det får det finnas livlighet och variation i tegelförbränningen. Det ska inte skapas variation genom att kombinerar tegelstenar i olika färg. På bild 15 finns exempel på tillåten variation och färgvariation på fasadtegel. **En modell på det tegel som använts ska i samband med ansökan om bygglov presenteras för byggnadstillsynen.**





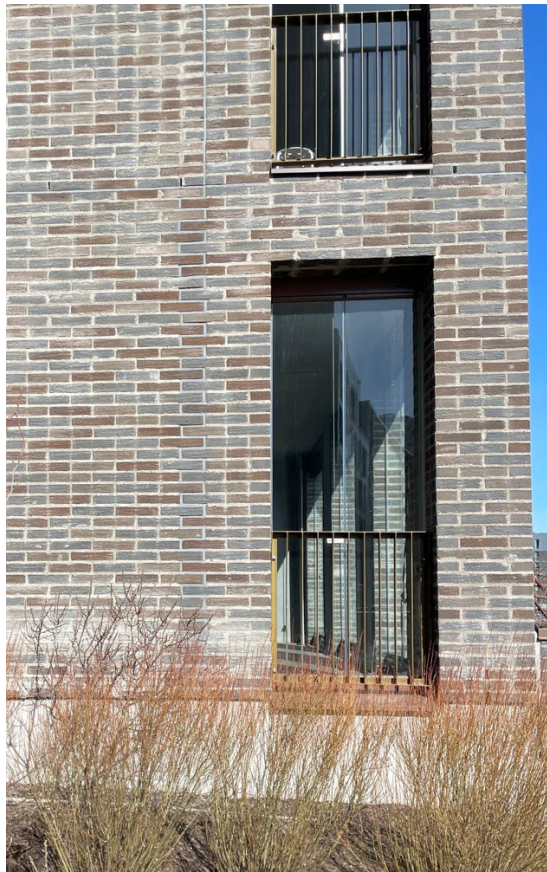
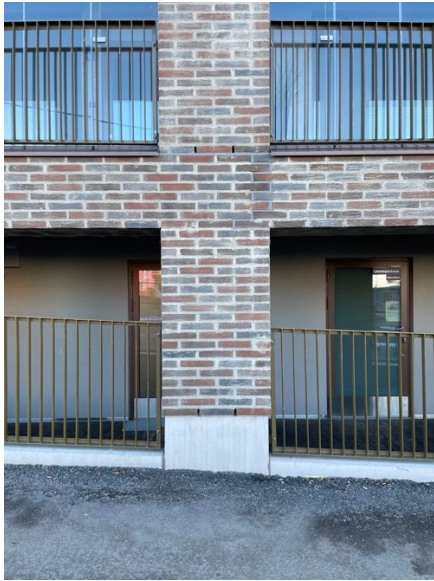
*Bild 14 Materialpalett för byggnader med tegelbeklädnad: färgen på teglet kan vara nyanser av sand, nyans av rökt lera, grå, gul, ljus brun och rödsjiftande. Helt vitt, mörkbrunt eller svart tegel tillåts inte på bostadsvåningarnas fasader. Nyansen på rödtegel ska vara ljusare än på stenfoten.*



*Bild 15 På bilden finns exempel på tillåten variation och färgvariation i tegel.*

På tegelfasaderna ska särskild uppmärksamhet fästas vid planering och utförande av dilatationsfogar. Dilatationsfogarna ska beaktas i den totala planeringen av fasaderna. **Elementfasader med tegelyta tillåts inte.** Sockelfogarna följer terrängens former så att eventuella graderingar mätt från marken inte är högre än 700 millimeter. I bild 16 har man uppvisat bra lösningar i dilatationsfogarna. Byggnadstillsynen beslutar vid ansökan av bygglov om lösningarnas duglighet.





*Bild 16 Dilatationsfogar i tegelbyggnader: de tre bilderna från vänster visar en dilatationsfog som kröker sig enligt tegelöverlappningen. Det är det mest rekommenderade alternativet. Till höger finns en direkt dilatationsfog mitt på en fasad, men den är placerad så att den bryter den långa fasaden. (NEMO arkitekthit Oy)*



**Dispositionen och färgsättningen av fasaderna ska bilda en enhetlig arkitektonisk helhet.** Helt likadan fasad tillåts inte på intilliggande byggnader. Variationerna i fasaderna kan dock vara försynta.



*Bild 17 På bilden finns referensplanens fasad på byggnaderna på Borgå parkgata.*



*Bild 18 Byggnaderna på referensbilden särskiljs genom en liten förändring i fönsteröppningen och färgen. Monotoniteten i byggnaderna på bilden är inte att eftersträva. (NEMO arkitekthdit Oy)*

**Öppningarna i fasaderna ska vara tydliga.** Öppningarna kan varieras genom storleken på och grupperingen av fönster, franska balkonger och fönsterfördjupningar samt burspråk. Stora enhetliga glasytor tillåts inte på Borgå parkgata.

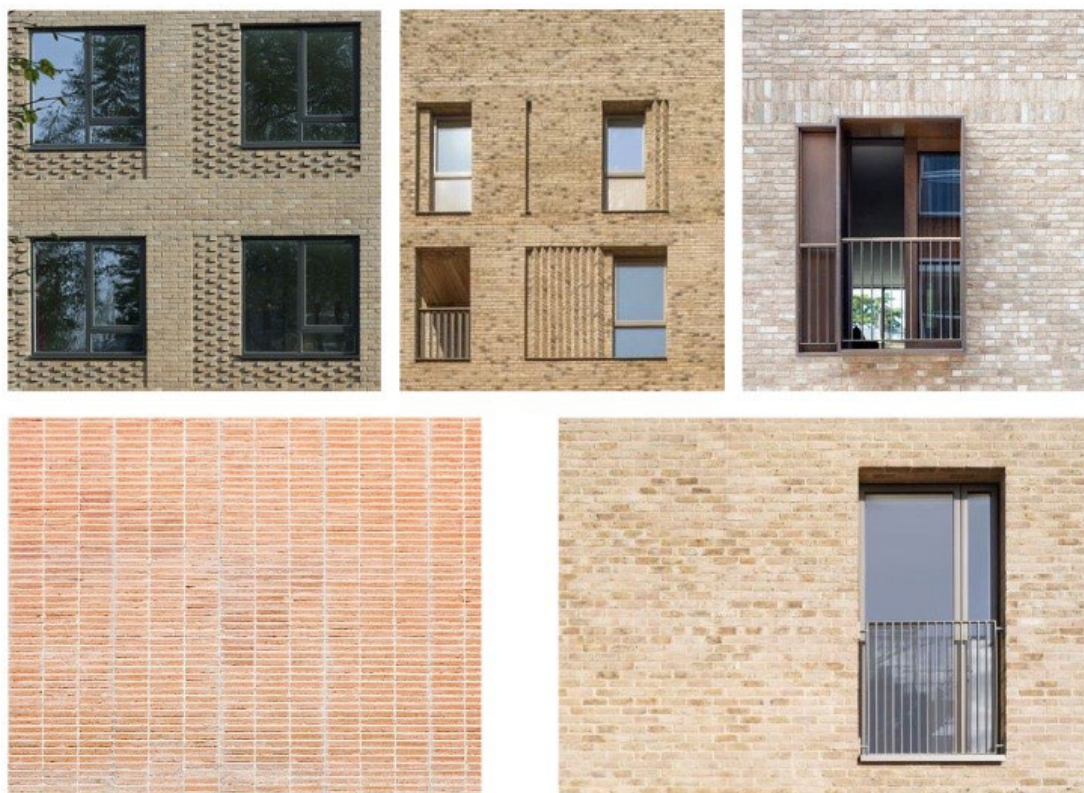


Bild 19 På bilden eventuella murningssätt av fasader och öppningstyper i kvartersområdets tegelbeklädda byggnad.

### 3.2.2 Bottenplan

**Bottenplanet ska muras med rödtegel.** Rödaktiga bruna nyanser tillåts också, ifall teglens nyans huvudsakligen är röd. Tegelstenarna ska vara slagna för hand och levande bränt lertegel i enlighet med stenfotens fasadmaterialpalett. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid variationerna på bottenplanet i fråga om djup och detaljnivå. Varierande murningar, sitsfördjupningar och användning av rankor vid rytmiserandet av fasaden är viktiga med tanke på stadsbilden. Ingångarna ska framhävas med fördjupningar och avvikande murningsteknik.



Bild 20 Murningssätt för stenfoten. I samband med ingångarna är det möjligt att i små mängder använda färgade glaserade tegel eller tegelplattor.



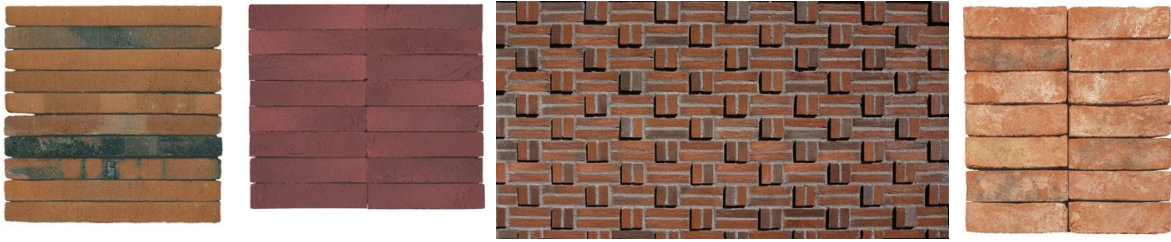


Bild 21 Exempel på rödtegel till stenfoten: även brunare nyanser tillåts, om det allmänna intrycket är rött tegel



Bild 22 Vid planeringen av stenfoten ska fotgängarens och den boendes perspektiv noggrant beaktas: stenfoten ska planeras så att den varierar. En solid och enhetlig mur ska undvikas.

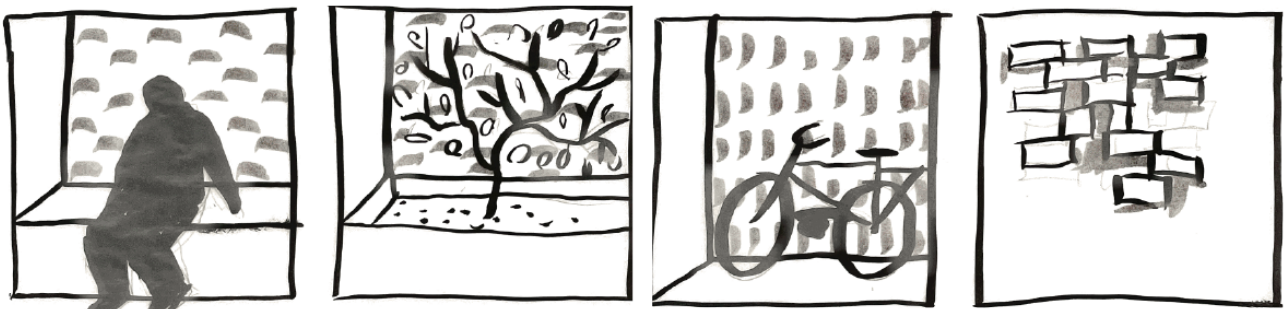


Bild 23 Diverse sätt att liva upp stenfoten med hjälp av arkitektur: en infälld bänk, en planteringsbassäng, en cykelparkering, en reliefmurning.





*Bild24 Ett bra exempel på olika murningssätt och insprång på bottenplanets fasad. På bilden finns en bänk, en ranka och en reliefmurning som fällts in i fasaden (parkeringshuset Ejler Bille i Köpenhamn, Jaja Architects 2018)*



*Bild 25 De olika murningssätten ger en levande fasadyta. (NEMO arkitehdit Oy)*





*Bild 26 Exempelbildens fördjupningar i tegelmuren är inte tillräckliga och motsvarande lösningar godkänns inte.*

Gårdarnas eventuella stödmurar och de murar som avgränsar parkeringsområdet ska genomföras på samma sätt som tegelmurningen på bottenplanet.

Över 50 centimeter höga socklar ska byggas med material i samma stil som fasaden.

### **Växtlighet på fasaden**

Växtligheten planeras som en del av en fasaden. Planteringsutrymmen för rankor eller annan lämplig växtlighet, som styrs att växa längs byggnadsfasaden, planeras mot Parkgatan. Planteringsutrymmena för växtlighet ska vid behov vara planteringslådor som skiljer sig från gatuutrymmen som löper bredvid, underhållet av gatan får inte medföra olägenhet för rankplanteringen. Vid planeringen beaktas ett tillräckligt omfattande växtunderlag för rankor, belastningen på intilliggande ytmaterial ska beaktas och bärande substrat används till behövliga delar. **Varje byggnad ska ha minst ett växttema som hör till fasaden.**



*Bild 27 Referensbilder av planteringsprinciper för rankor (Nomaji Oy)*

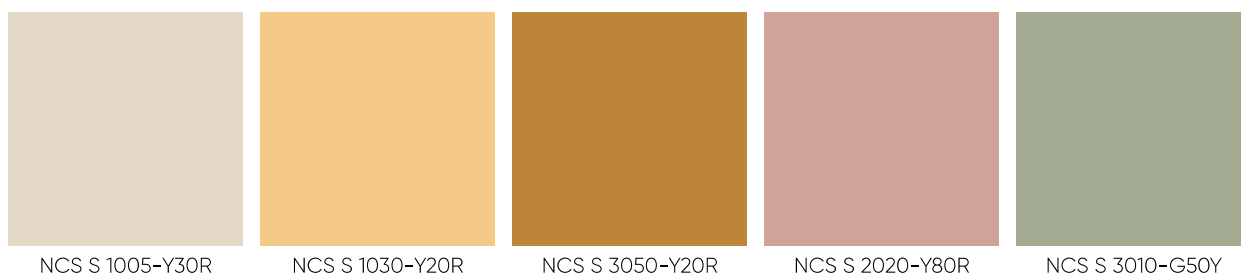


*Bild 28 Klängväxter på fasad (ParkndPlay, JaJa architects)*

### 3.2.3 Träbyggnaderna vid gårdsalléerna

Byggnaderna vid gårdsalléerna byggs med träkonstruktioner och bekläs med trä. Innergården ska utrustas med en balkongzon och genom lösningar för byggnadernas innergård ska man söka efter variation och en mångfasetterad omgivning. Mer om balkonglösningar i punkt 3.6 Balkongzoner på innergårdar.

Som färger på träfasaderna väljs fylliga nyanser som finns både i gamla Borgå och på empirehus. Färgpaletten finns framsatt på bild 28. Byggnadernas färg ändras från en byggnad till en annan. **Samma färg tillåts inte på intilliggande byggnader.** Färgen på de byggnader som placeras vid Näsevägen visas på bild 29. Färgplanen kan inte avvika. Byggnadstillsynen ska förses med en tillräckligt stor färgmodell målad med den slutliga färgen innan målningsarbetena inleds. Taken ska vara mörka (se 3.4 Takform och -konstruktioner) och bottenplanet ska urskilja sig med en egen färg.



*Bild 29 Färgpalett för träbyggnader*



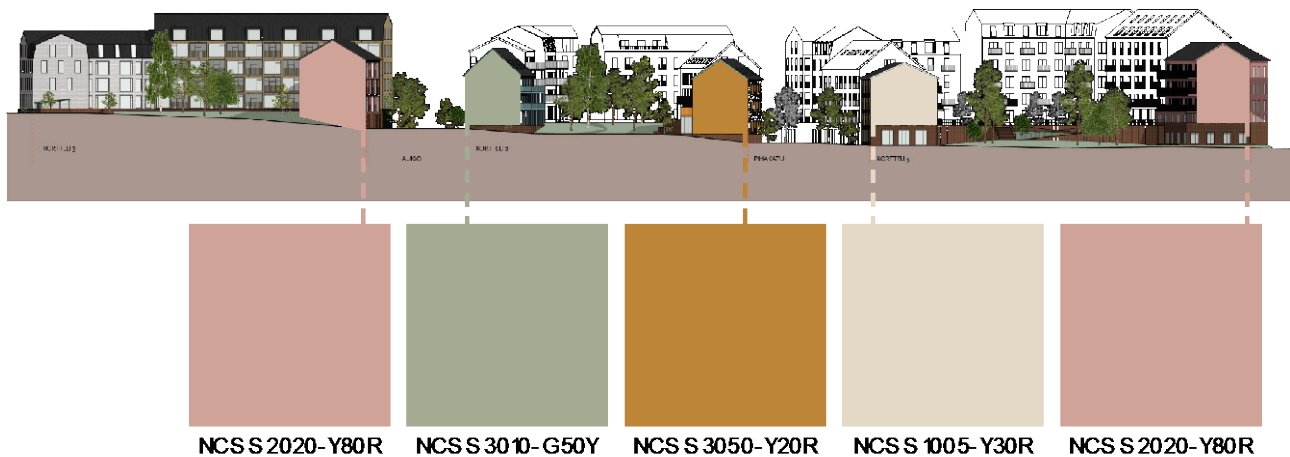


Bild 30 Färgplan för fasaderna på Näsevägen.

Fasaden ska ha en genomgående lodrät beklädnad, men i överlappningen och panelerna kan växling och lekfullhet användas. **Träbyggnaderna är enfärgade, det är inte tillåtet att kombinera flera färger i samma byggnad.**

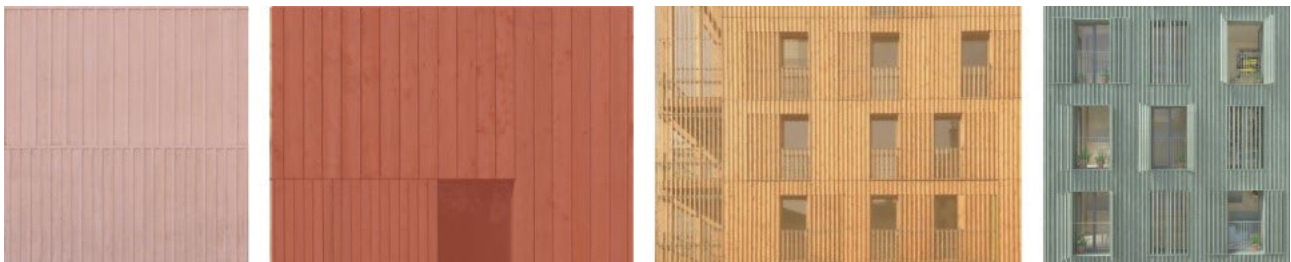


Bild 31 Vid dispositionen av träfasaderna kan olika överlappningar och panelbreddar användas.

### 3.3 Bottenplanet, affärs- och servicelokaler på marknivå

Med servicelokaler avses här utöver affärsutrymmen också utrymmen som betjänar boendet. Välplanerade och välfungerande servicelokaler på marknivå är viktiga med tanke på handeln, boendet, arbetet och olika servicefunktioner. Aktiva bottenlager stöder trivselen på och en mångsidig användning av området, främjar samhörigheten och trygghetskänslan.

Vid planeringen av affärslokaler ska man förbereda sig bl.a. på att genomföra en separat ventilation och ett tillräckligt antal vatten- och avloppspunkter för att utrymmet ska lämpa sig flexibelt för mångsidig serviceverksamhet. Lokalerna ska vara försedda med ett fönster och en tillgänglig ingång från gatan. Eventuella ramper ska avgöras inom byggnaden. Det skulle vara bra att ha ingång även från parkeringshallen till de största affärslokalerna. Servicetrafiken för affärslokalerna kan beroende på planeringslösningen genomföras antingen via parkeringshallen, från gata eller från en öppen plats.

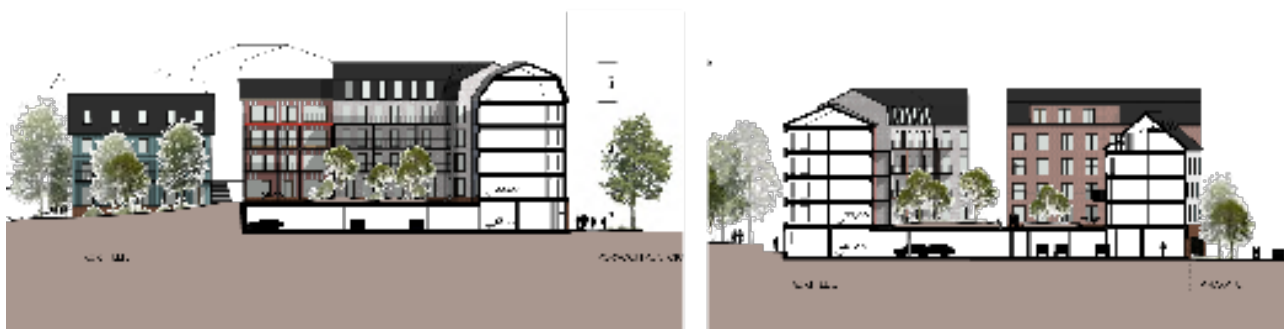
Bottenplanet ska vara murat i rödtegel, se 3.2.2 Bottenplanet. Affärslokalerna ska ha öppna fönster mot gatan och öppningen samt ingång från parkeringshallen för service eller personal. Affärslokalerna ska ha en reservering för de luftkanaler och den fettavskiljningsbrunn som restaurangens kök kräver.



*Bild 32 Affärslokalerna på bottenplanet ska vara lockande och öppnas mot gatan och den öppna platsen. Affärslokalerna skiljer sig från andra lokaler på bottenplanet bl.a. med hjälp av stora fönster, belysning och markiser.*

Utöver affärslokalerna ska hjälplokaler som betjänar boendet placeras på bottenplanet. Om serviceutrymmen placeras på den nedersta våningen, så att utrymmena delvis hamnar ovan jord, ska de ha fönster. Fasaden för våningen på markplanet får inte ge ett kompakt intryck. Golvet i bostäderna på första våningen ovan jord ska i huvudsak ligga minst 0,7 meter ovanför ytan på gatuområdet intill.

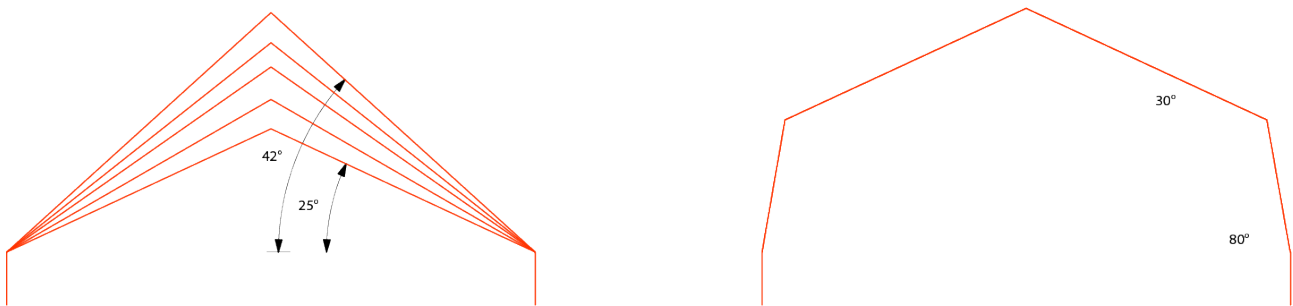
Våningshöjden på bottenplanet ska vara minst 4 meter. En ordentlig rumshöjd betjänar en flexibel användning av lokalerna.



*Bild 33 Servicelokalernas högre våningshöjd syns vid nedskärningarna i referensplanen.*

### 3.4 Takform och -konstruktioner

Tegelbeklädda flervåningshus invid Borgå parkgata ska ha ett mansardtak och trähusen invid gårdsalléerna ett sadeltak. Trä- och tegelbeklädda byggnader presenteras i figur 9. Byggnaderna som markerats i schemat med linjekryss ska ha sadeltak även om de genomförs med tegelbeklädning. Antalet våningar, takvinklarna och takfotslinjen ska variera invid gårdsalléerna. Takvinkeln på mansardtaken på Parkgatan ska vara enhetlig i hela området. I sadeltak tillåts en variationsintervall på 25–45 grader (se bild 33).



*Bild 34 Takformer: till vänster en schematisk bild på sadeltakens takvinklar på de träbeklädda byggnaderna invid gårdsalléerna. Takvinklarnas fria variationsintervall kan vara 25–45 grader. Till höger ett mansardtak vars nedre takfall ska ha en lutning på 80 grader, övre 30 grader.*

**Byggnaderna med mansardtak invid Borgå parkgata ska ha slutna takfötter eller ska taket ha ett enhetligt samband med fasadytan. Träbyggnaderna ska ha klara öppna takfötter.**



*Bild 35 I träbyggnaderna ska det finnas ordentliga öppna takfötter. I byggnader med mansardtak är takbeloppet okonstlat förknippat med fasadytan. (NEMO arkkitehdit Oy)*

Den översta våningen ska planeras som en del av takkonstruktionen och fönstren på den översta våningen ska i regel vara takfönster. Takfönster kan vara taklyktor eller vertikala takfönster. Takvyn ger området en tydligt igenkännbar identitet invid Borgå parkgata. På innergårdssidan kan man fälla in balkonger i takvåningen. Balkongernas räcken som fällts in i taket har då samma nyans som taket.





*Bild 36 Alternativa takfönster: till vänster en taklykta och ett vertikalt fönster, i mitten dessutom ett takfönster med balkong, till höger ett vertikalt takfönster. Taket i referensbilderna har en annan takstruktur än husen på Borgå parkgata. (bilderna ovan: NEMO arkitekthdit Oy, bilder nedan: Boegli Kramp Arkitekthe)*

Ventilationsrummen och övriga tekniska utrymmen ska integreras i byggnaderna under tak och får inte förläggas synligt på taket som separata byggnadsdelar från den totala masseringen. Takgenomföringarna ska placeras så att genomföringarna koncentreras till visuellt enhetliga luftkanalsgrupper.



*Bild 37 Referensbilder på reparationsobjekt, där den nya taktekniken har koncentrerats till visuellt enhetliga luftkanalsgrupper (NEMO arkitekthit Oy)*

Takmaterialet ska vara maskinfogad plåt eller en låsfogad plåt med samma exteriör. Färgen på taket och takutrustningen samt genomföringarna ska vara svart. På takytan kan integreras solpaneler. Alternativet som rekommenderas är tak med integrerade solpaneler.

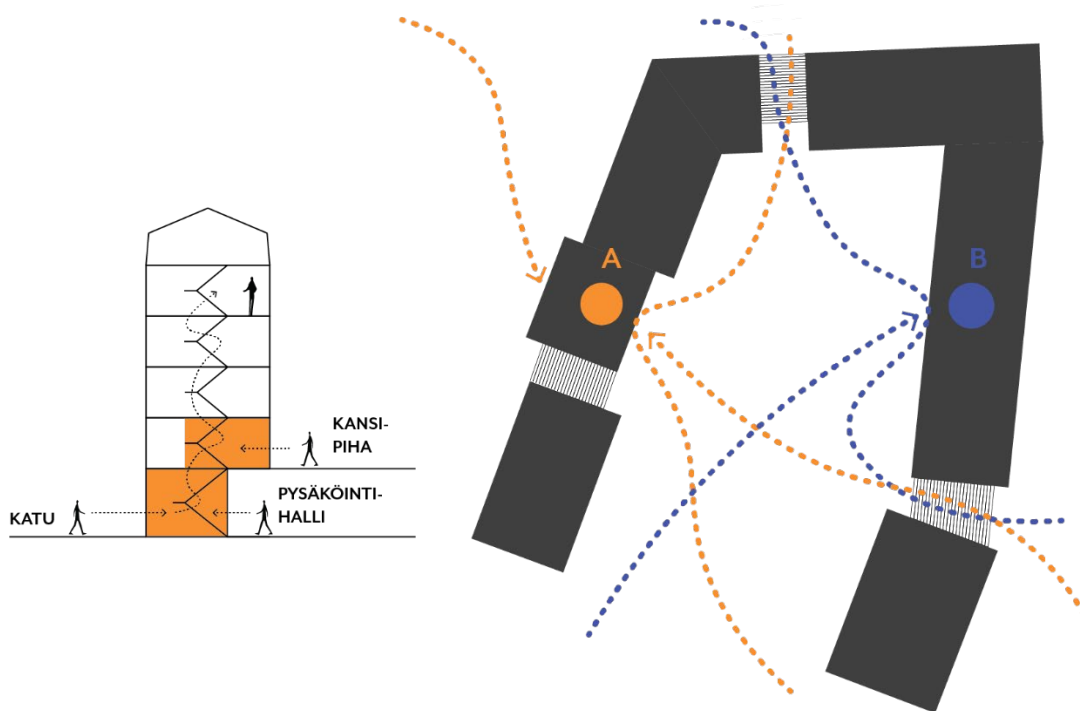
Regnvattensystemen och de delar som ansluter sig till dem ska ha samma färg som taket. Stuprännorna för regnvatten ska tonas enligt samma färg som fasaden. Vid Borgå parkgata ska regnvattnet ledas direkt till stadens dagvattenavlopp.

### 3.5 Ingångarna

Ingångarna ska anpassas till terrängen eller placeras i byggnadens stomme, så att inga trappor eller ramper hamnar på gatuområdet. Höjdskillnaderna löses inne i byggnaderna. Byggnader som gränsar till Borgå parkgata ska ha en huvudingång mot gatan. Trapplokalerna ska vara försedda med en direkt och tillgänglig gång även till gården. De bostadshus vars stenfot gränsar till parkeringsplanet ska ha en direkt och säker ingång till trapprummet också från parkeringshallen. Arkitektoniskt försöker man bygga in ingången från gatan i stenfotsmuren (se 3.2 Fasader, material och färg). Ingångarna från kvartersgårdarna ska i mån av möjlighet takläggas. Balkongzonerna på

översta våningen kan fungera som tak, varvid ingångarna ska betonas med belysning och ytbeläggningar. Om ett separat tak används ska täckningsmaterialet bestå av gröntäckning.

I planeringen ska uppmärksamhet fästas vid de inre rutterna i området. Det är viktigt att gångförbindelserna är lätt tillgängliga och lätta att färdas på. Möjliggörandet av alternativa vägar skapar säkerhet, ökar samhörigheten och ändamålsenligheten i området.



*Bild 38 Till vänster klippschema om bostädernas och gårdens tillgänglighet: en tillgänglig passage från gatuplanen, parkeringshallen och däcksgården till trapprummet gör det möjligt för många invånargrupper att smidigt röra sig och använda gården. Till höger en illustrerande schematisk bild på bostädernas alternativa infallsvinklar och områdets inre rutter, där variationen ökar trivseln och samhörigheten.*

**Gårdarna ska vara enhetliga och gemensamma för alla. Eventuella besittningsområden får inte gärdas in eller genomfarer av gårdar förbjudas.**

### 3.6 Innergårdarnas balkongzoner

Balkongzonerna är uttryck för den sociala livsmiljön och ger byggnadshelheten ett aktivt och omväxlande utseende. En omedelbar gång från bostaden ut är viktig och det rekommenderas att balkonger genomförs i alla bostäder. **Bostäderna på marknivå ska ha små gårdar som motsvarar en balkong. Egentliga balkonger får inte placeras mot Borgå parkgata** (se 2.6 Bullerbekämpning och sunda boendeförhållanden).

Målet är att genomföra mångsidiga balkonglösningar som stöder interaktiv användning av utomhus på gårdsalléerna. Det kan finnas flera typer av balkonger i en och samma byggnad.





*Bild 39 De olika balkonglösningarna på samma kvartersgård stöder mångsidigheten utomhus, gårdarnas ringa skala och mångsidigt byggande.*

Balkongerna ska följa modeller på referensbilderna, den myndighet som ansvarar för stadsbilden fastställer en tillräcklig kvalitet. Beroende på besittningssättet får man genomföra lätta markstödda balkonglösningar som kan inglasas på efterhand.



*Bild 40 Till vänster och i mitten lätta balkongräcken på en inglasad balkong. Till höger en fördjupad fransk balkong. (NEMO arkitekthet Oy)*

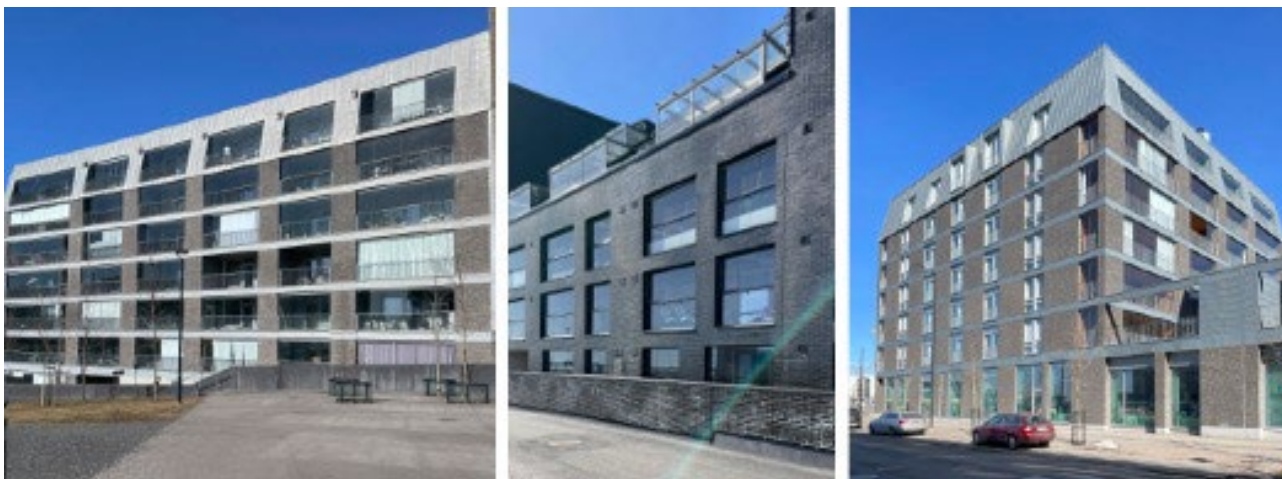
De lätta markstödda balkongkonstruktionerna ska byggas som enhetliga balkongzoner, antingen längs hela fasaden eller längs en del av den. Balkongerna utformas som en del av byggnadsmassan och bildar en till utseendet luftig och genomskinlig zon mellan ute och inne.



*Bild 41 Markstödda balkongzoner genomförs som lätta självbärande konstruktioner. Räckena ska vara lätta. En del av balkongerna kan genomföras som vinterträdgårdar. Avsikten med balkongzonerna är att dämpa skillnaden mellan inomhus och utomhus. (Till vänster uppe: El Hogar Reversible, Cierta estudio; i mitten och till vänster: Turin school, BDR Bureau, nedre till höger: bild, NEMO arkitehdit Oy; i mitten: Hammarby Gård, Arrhov Frick; till vänster: TANK)*

Det är möjligt att bygga takbalkonger på de översta våningarna och takvåningarna. Balkongerna kan fällas in i kanten eller föras utanför taklinjen.





*Bild 42 Balkongalternativ till takvåningar. (NEMO arkitehdit Oy)*

Mekaniska skuggmetoder ska beaktas på balkonger som vätter söder- och västerut. De ska planeras som en del av den övergripande arkitekturen. Balkongerna kan förses med justerbara spjälverkselement för fasader eller markiser som skuggar bostäderna. Spjälverkens material kan vara brandskyddsbehandlat trä, keramiska stavar eller pulvermålad metall. Vid utformningen av spjälverken ska de brandtekniska aspekterna beaktas. Exempel på justerbara spjälverk för fasader finns på bild 30.

Balkongräckena är öppna och visuellt lätta nät- eller pinnräcken. Kompakta räcken tillåts inte. Eventuella inglasningsprinciper ska visas redan i planeringsskedet även om inglasningen skulle genomföras på efterhand.

Balkongerna fungerar som fristående utrymningsvägar vid eldsvåda.

Bostäderna på marknivå har tillträde till den egna bostadsgården. Bostadsgårdarna har en storlek som motsvarar en balkong eller terrass med tillträde till gården. Bostadsgårdarna är en del av den gemensamma gården och de avgränsas med växtlighet, stängsel är icke tillåtna. Murar tillåts inte som avgränsning av bostadsgårdar, om inte olika höjder på gården kräver en stödmur.





*Bild 43 Bostäderna på marknivå har en egen liten gård. Ett gårdsområde får inte avgränsas med stängsel från den gemensamma gården. Gränsen mellan den privata och den gemensamma gården ska markeras med andra metoder, såsom varierande ytmaterial eller växtlighet. (Sneglehuse, Århus, BIG)*

### 3.7 Dagvatten

Målet med hanteringen av dagvatten per tomt är att förhindra överbelastningen av det allmänna dagvattensystemet och hantera de förhållanden som beror på extrema väderfenomen. I samband med byggandet uppstår en takyta och gårdsyta som är ogenomtränglig för vatten, och dagvatten som samlas där ska fördröjas på tomten.

En dagvattenplan ska bifogas till ansökan om bygglov. I den ska man presentera fördröjningen av dagvatten, hur det leds bort och hur avledning vid översvämningar är ordnad.

Borgå parkgata är ett viktigt grundvattenområde där man ska se till att grundvattennivån är tillräckligt hög. Innan byggandet inleds är det skäl att utreda grundvattnets höjd och säkerställa att byggandet utförs tillräckligt högt över grundvattennivån. Lerhaltiga skikt kan skapa inneslutet och hängande grundvatten. Potentiellt inneslutet eller hängande grundvatten bör beaktas i byggnadens planering. Det är särskilt viktigt att de dagvatten som uppstår impregneras i området.

Rent tak- och gårdsvatten som bildas på tomterna fördröjs och absorberas i första hand på tomten. Fördröjningen och absorberingen sker i markområdena och dagvattensänkor längs gårdsgatorna. Om man inte lyckas uppnå den fördröjnings- och absorberingsfrekvens i sänkorna som behövs, kompletteras dessa med konstruktioner för fördröjning och absorbering av dagvatten, t.ex. dagvattekassetter. Fördröjningskonstruktionerna kan också finnas i ett ytbelagt område.

Fördröjnings- och absorberingsfrekvensen ska vara 1,5 m<sup>3</sup>/100 m<sup>2</sup> ogenomtränglig yta och vattnet ska fördröjas på tomten i minst 12 timmar. Den vattenmängd som överskrider kapaciteten hos fördröjnings- och absorberingssystemen leds till kommunens dagvattenavlopp. Vattnet leds längs

markytan till dagvattensänkorna. Sänkorna ska vara planterade med många arter och i skikten. Dagvattensänkorna ska vara försedda med ett biofiltreringsskikt genom vilken vattnet passerar före övergången till absorberingsskiktet. Vattnet i de områden som trafikeras med bil leds via de strukturella kassetmoderatorerna till stadens dagvattensystem.

**Värderingar och verksamhetsprinciper** Referensbilder på sänkornas funktionsprincip:

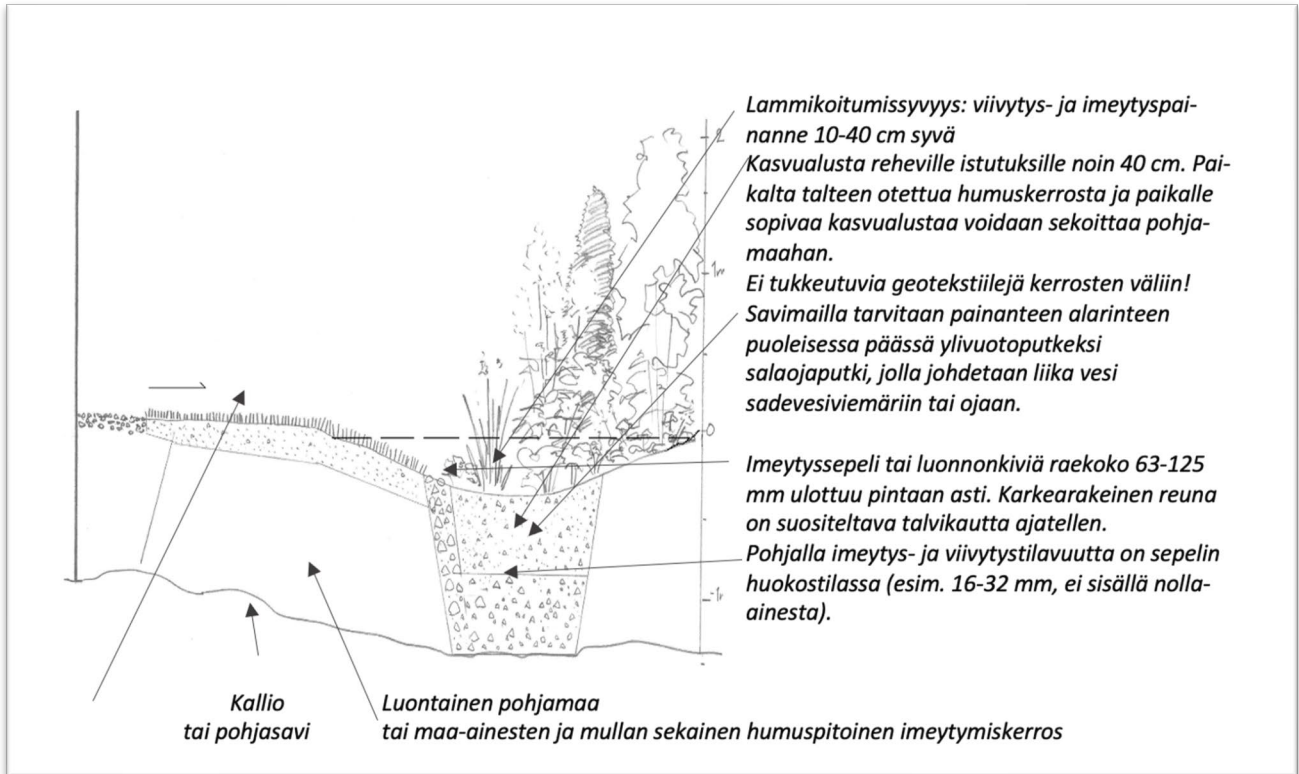


Bild 44 Strukturritning över vattenledande och absorberande sänkor med dammbildning och frodiga planteringar (Anne Rihtniemi-Rauh)

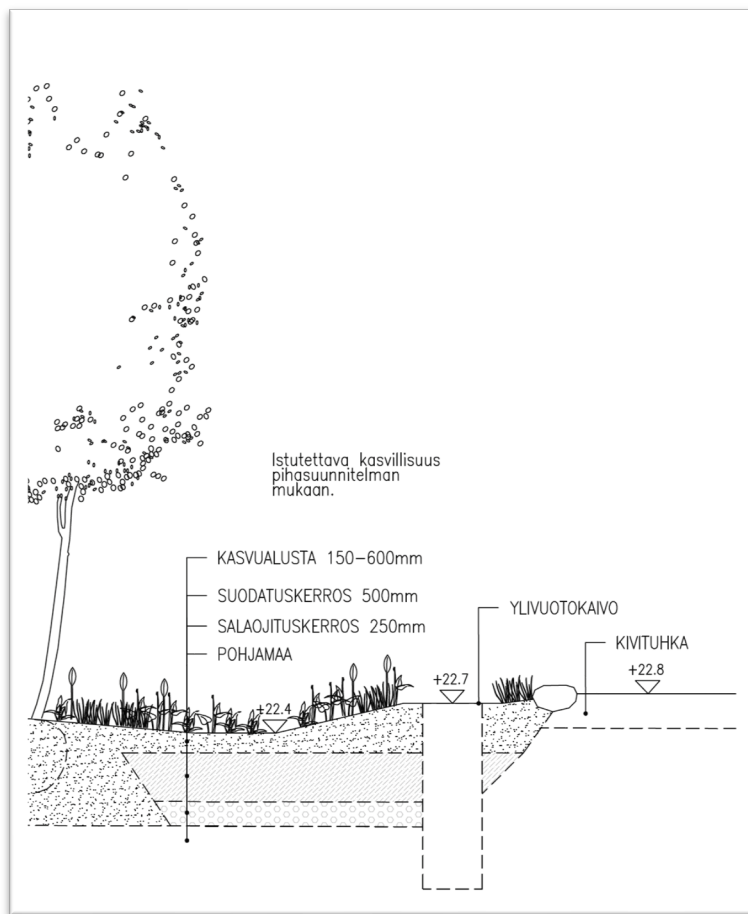


Bild 45 Principsnitt av absorberingsområdet (Nomaji Oy)

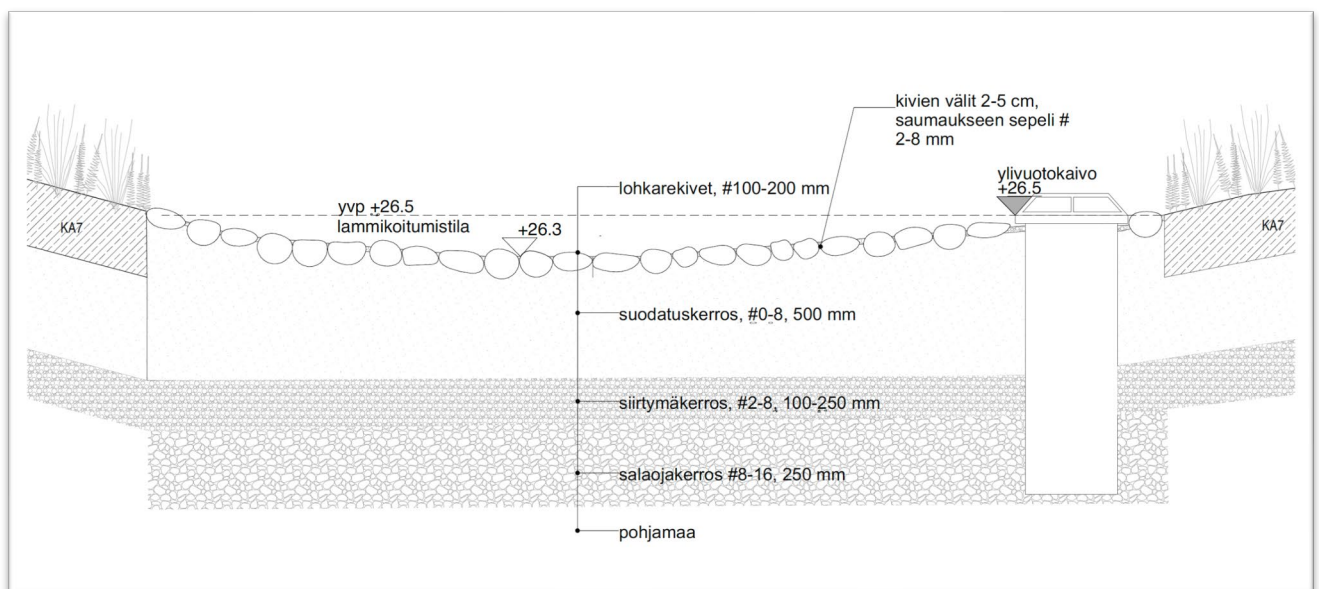


Bild 46 Principsnitt av dagvattensänka (Nomaji Oy)

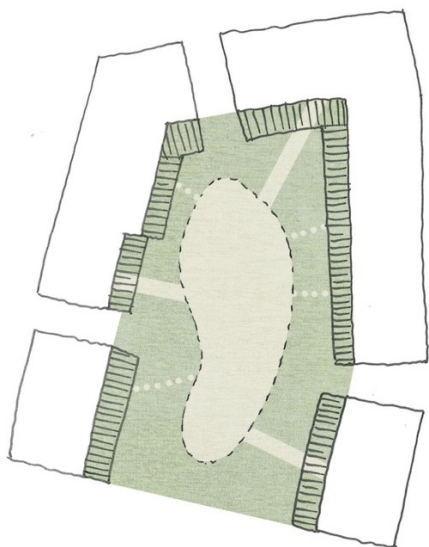


### 3.8 Kvartersgårdar

Kvartersgårdarna byggs delvis på bilhallens däck. Varje kvartersgård har också en markbaserad andel. Däckgårdarna är i huvudsak högre än den markbaserade andelen. Förskjutningen mellan den markbaserade gården och däcksgården konstrueras med trappor och ramper. Ramperna får vara brantare än 5 %, om en tillgänglig passage till däcksgården har ordnats inifrån byggnaden.

Kvartersgården planeras som en helhet, däcksgården och det markbaserade gårdsområdet får inte tydligt skilja sig från varandra och stängsel ska undvikas. Vistelseutrymme och lekredskap ska finnas både på gårdsområdet och på däcksområdet, ifall det inte finns en tillgänglig passage mellan gårdsområdena.

På gårdens mittområde etablerar sig funktioner, vistelseområden och lekplatser som är gemensamma för alla boende. De planteringshöjder som finns runt dessa ger bostads- och lekplatser insynsskydd från bostadsbyggnadernas övre våningar. Bostadsgårdarna finns på kanterna av den gemensamma gården och på gårdens gränsyta. Bostadsgårdarna är små terrassområden som avgränsas med planteringar från det gemensamma gårdsområdet.



*Bild 47 Gårdszonerna och funktionernas placering. Mitt på gården finns gemensamma funktioner för alla boende. Bostadsgårdarna förenar det privata boendet med den gemensamma gården.*

Fördröjningssänkor för dagvatten och vid behov strukturella lösningar placeras på markbaserade områden, se 3.7 Dagvatten.

#### Växtlighet

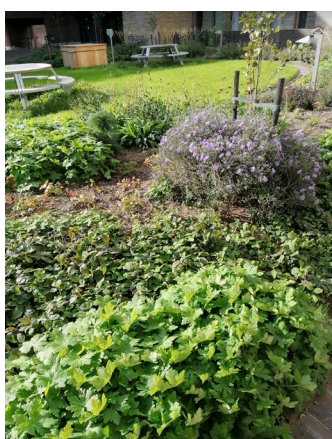
Grönområdena planeras och byggs frodiga och mångfasetterade. På däckgården undviker man lösningar i form av planteringslådor och branta avgränsningar. Planteringsutrymmet som planteringen kräver fås med hjälp av planteringshöjder. Växtligheten som planteras är till sin karaktär trädgårdsaktig och naturlig flora för området. Planteringarna gynnar inhemska, hållbara och friska stammar (FinE). Det ska beaktas i planteringsplaneringen att det finns blommande växter på gården under hela växtperioden. På gården ska det också finnas vintergröna träd och buskar. Markområdet i kvarteret planteras med träd som växer sig stora.

**Träd som växer sig stora ska planteras på markområdet enligt 1 st./80 m<sup>2</sup>. Ytan på däckområdet ska på planteringsområdet vara minst 42 % av däckets yta.**

De trädslag som lämpar sig för gårdsområdet är t.ex. tall, skogslind, ek, finländska ädelträd och sådana buskarter som lämpar sig för stängsel, dvs. cyren, jasmike och hagtorn.

Vid plantering beaktas även att växterna inte är giftiga. För kvarteret utarbetas en gårdsplan som en del av ansökan om bygglov. I gårdsplanen presenteras växtlighet, utemöbler, ytmaterial och höjdnivåer som bevaras och planteras.

Om staden har ett grönkoefficientverktyg, ska den kravnivå som staden uppställt för plantering iaktas.







*Bilder 48 Referensbild på växtligheten på kvartersgårdarna. Växtligheten är frodig, mångfasetterad och trädgårdsaktig. (Nomaji Oy)*

### Anslutning till den befintliga stadsstrukturen

Kvartersgårdar avgränsas i riktning mot Näsevägen genom buskar och träd av olika arter. Kvartersgårdarnas markområde hänför sig i samma nivå till Näsevägen.



## 3.9 Gårdsalléerna

Gårdsalléerna som placeras mellan bostadskvartererna är offentliga utrymmen. De är i första hand gångområden, enbart körningen till parkeringshallarna som finns under byggnaderna tillåts. Gårdsalléerna fungerar också som räddningsvägar till bostadskvarteren.

Fördröjningskonstruktioner för dagvatten placeras på gårdsgatorna i enlighet med punkt 3.7 Dagvatten. Dessutom ska bänkar för vistelse och att stanna upp placeras längs med gårdsgatorna. Gårdsgatorna är miljöer som sporrar till lek och spel.

Platserna för uppsamling av snö ska placeras på planteringsområdena så att högar inte stör räddningsverksamheten. Växtligheten på platserna för snöhögar ska tåla en årlig nedskärning.

### Växtlighet

De träslag som rekommenderas vid gårdsalléerna är stora växande träd som lämpar sig för smala utrymmen, t.ex. pelaral eller pelarasp.



Planteringarna på gårdsgatorna består av många arter och är genomförda i våningar. Dynamiska planteringar av perenner och buskar rekommenderas. Planteringarna gynnar inhemska, hållbara och friska stammar (FinE).

**Träd som växer stora ska planteras på gårdsalléområdet enligt 1 st./80 m<sup>2</sup>.**

Bärande substrat ska användas i områden där rötterna från träd och buskar sträcker sig under den trafikerade ytkonstruktionen.





*Bild 49 Referensbilder på planteringsprincipen för gårdsalléer: mångartade och dynamiska områden i skikten av buskar och perenner. (Nomaji Oy)*

### **Anslutning till den befintliga stadsstrukturen**

Gårdsalléerna anknyts som ett öppet offentligt utrymme till Näsevägen i riktning mot småhusområdet. **Vid gårdsalléerna tillåts inte buskplanteringar som avgränsar omgivningen.**

## **3.10 Ytbeläggningar**

**Ytbeläggningarna på passagerna är tillgängliga.** Ytbeläggningen på huvudpassagerna på däcksområdena kan vara sten, annars används permeabla och halvpermeabla ytor. På markområden är alla ytor exklusive huvudleden genomträngliga.

På de breda ytbeläggningssområdena för räddningskörning och -platser på gårdsgatorna används gräsfogad stenläggning, som är halvgenomtränglig och till sitt allmänna intryck grönskande.

Körrutterna mot parkeringshallarna vid gårdsgatorna kan visuellt åtskiljas från den övriga gårdsgatan t.ex. genom att använda olika ytbeläggningar eller genom att lägga stenbeläggningen på ett annat sätt.

## BILAGA 9

### BORGÅ

# Parkgatan I

## STADSDEL 22

### 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 vägvagnsnittet som ändras till gata samt om tidpunkten för gatuhållningsbeslutet. Ett separat avtal om underhållet av vägvagnsnittet 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 *"Byggnaderna ska konstrueras så att de maximala värdena för bullernivån enligt Statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/92) inte överskrids."* är oklar. Avser detta den genomsnittliga ljudnivån inomhus LAeq, eller de maximala värdena L<sub>Amax</sub> som orsakas av trafiknivån? Statsrådets beslut 993/1992 nämner inget om maximala värden, endast om genomsnittliga ljudnivåer. Rekommendationen för den maximala nivån L<sub>Amax</sub> 45 dB finns i miljöministeriets handbok 108 om dimensionering av ljudisoleringen för en byggnads fasad (Ympäristöopas 108, Rakennuksen julkisivun ääneneristävyden 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:

*"Bostadsbyggnadens luftintag ska ordnas effektivt och filtrerat så långt bort och så högt som möjligt i förhållande till gatuområdena."*

### **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.

<p>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.</p> <p><b>Avslutningsvis</b></p> <p>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.</p>	
<p><b>Miljöhälsovård</b></p> <p>Miljöhälsovården har inget att anmärka på förslagen till detaljplaneändring.</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b></p>
<p><b>Räddningsverket i Östra Nyland</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>Vid planeringen av Borgå parkgata har man utgått från att trafikflödena ska hållas smidiga i trafikkorridoren mellan Borgå centrum och Kungsporten.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Detaljplanen tar inte direkt ställning till trafikarrangemangen på Borgå parkgata. Endast dimensioneringen och gränserna för gatuområdet fastställs i detaljplanen.</p> <p>När gatuplanerna görs ska räddningsverksamhetens tillgänglighet till centrum beaktas.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b></p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>

<p><b>Borgå vatten</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Miljöskydd</b></p> <p>Utredningar om förorening i marken ska göras i den tidigare bränsledistributionsstationens omgivning innan byggandet eller gräv arbetet 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.</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 1</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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.</p> <p>Denna strategi kan endast följas genom att bygga upp betydande mängder fler möjligheter för boende. Med detaljplanen genomförs Borgås strategi.</p> <p>Skoleleverna kan lämnas av vid Borgå parkgatas skvår och förbindelsen längs Näsevägen förblir möjlig. En trygg och smidig väg för fotgängare och cyklister möjliggörs också längs med Borgå parkgata.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 2</b></p> <p>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</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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.</p> <p>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</p>



<p>från miljön med flervåningshus i förorterna, och infartsleden hotar nu att växa till just en sådan.</p> <p>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.</p> <p>– 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 översvämningsriskerna 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.</p> <p>– 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.</p> <p>– 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.</p> <p>– Bullerolägenheterna ökar betydligt på Näsevägens sida då biltrafiken ökar exponentiellt jämfört med nuläget.</p> <p>– Skolelevernas färd via Näsevägen och Frontmannavägen blir problematisk med tanke på trafiksäkerheten.</p> <p>– 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Trafikmängderna till Näsevägen ökar inte så mycket att trafiksäkerheten skulle avvika från en normal tomtgata.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Antalet våningar i flervåningshusen har ändrats.</p>
<p><b>Anmärkning 3</b></p>	<p><b>Genmäle</b></p>

<p>Parkgatans plan, det fria väderstrecket för bostäderna borde vara västerut. De potentiella invånarna är troligen folk som arbetar.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 4</b></p> <p><b>Del 1</b></p> <p>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 snötransportrallyt 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.</p> <p>För trivseln 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.</p> <p><b>Del 2</b></p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– 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.</li> <li>– Byggnaderna ligger direkt vid vägen, så man har inte beaktat plats för snön någonstans. Snötransportrallyt svarar inte på de nuvarande</li> </ul>	<p><b>Genmäle</b></p> <p>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.</p> <p>Många olika slags invånare får plats i Borgå. En del uppskattar lägre byggnader. En del vill bo i ett mer stadslignande 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

<p>klimatmålen och blir också extremt dyrt för husbolagen.</p> <p>– Hur går det till att städa bort trädradernas löv från gatan på höstarna?</p> <p>– 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.</p> <p>– 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 affärslägenheternas kunder. Åtminstone företagarna är knappast så ivriga att etablera sig i affärslägenheterna.</p> <p>– 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!</p>	<p><b>Ändringar i detaljplanen:</b></p> <p>En parkeringsplats har planerats längs med Borgå parkgata. Arkitekturen har utvecklats och våningshöjden sänkts i någon mån.</p>
<p><b>Anmärkning 5</b></p> <p>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.</p> <p>Området är ett kulturhistoriskt värdefullt skyddsområde, där byggandet är noggrant reglerat med en plan som färdigställdes 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p>



<p>bevaras, eftersom det tar tid för trädbestånd att växa.</p> <p>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 kommer till Borgå kommer för att beundra betongbunkrar, utan Borgås gamla idyll och gamla områden som inte finns i de andra närliggande städerna.</p> <p>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.</p>	<p>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 skyddar mot bullret från trafiken.</p> <p>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 centrumets 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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 6</b></p> <p>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 frontmannahusområdet 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.</p> <p>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.</p> <p>ETT OVILLKORLIGT NEJ till den här planen.</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 7</b></p> <p>Övre Näsets invånare: Vår åsikt om bostadsområdet övre Näse, Mannerheimleden och den plan som nu är under remissbehandling.</p> <p>Vi vill lyfta fram åsikter som många av Näses invånare har om planlägningsfrågan – se Mika Varprios sammanfattning på Facebook av planpromenaden med områdets invånare.</p> <p>Den nuvarande ABC-stationens område lämpar sig för byggande av flervåningshus. Det är vi överens om i planen.</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>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.</p> <p>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 obebbyggda områden i centrumomgivningen är det således en lösning att dra nytta av omgivningen längs med Borgå parkgata genom bostadsbyggande, med vilken man kan förverkliga</p>

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>tillväxtmålen i strategin utan betydande förluster för närheten till naturmiljön.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 8</b></p> <p>Jag vill som en medborgare som länge bott i övre Näse i Borgå framföra min åsikt om planläggningsplanen i fråga.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>I planen används skogsområdet för bostadsbyggande, alternativ I tre kvarter eller alternativ II två kvarter.</p> <p>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</p>	<p><b>Genmäle:</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Man kan inte undersöka att bygga någon annanstans som ett alternativ, eftersom det växande</p>

<p>distributionsstationsbruk. Det fortsatta avsnittet fram till korsningen med Gamla Helsingforsvägen lämnas tillsvidare utan att planerna i alternativ I eller II förs vidare.</p> <p>Det nuvarande avsnittet av Västra Mannerheimleden vid det aktuella bostadsområdet i Näse är bra och fungerar för närvarande med tanke på trafikens smidighet.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Byggområde som man går miste om eller skjuts upp.</p> <p>Enligt den utförda utredningen (DP548) lämnas cirka 20 000 kvadratmeter våningsyta med två eller tre kvarter obyggt eller byggandet skjuts upp.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Som exempel kan nämnas Träskända.</p>	<p>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.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Inga ändringar.</p>
<p><b>Anmärkning 9</b></p> <p>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.</p> <p>Vägen används förutom av trafiken till egnahemshuset längs vägen även av genomfartstrafik.</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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</p>



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>gatan utrymme för att lösa eventuella problem som uppstår.</p> <p>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.</p> <p>Detaljplaneförslaget har också skärpt bestämmelserna för parkeringen, och därför ska fler parkeringsplatser än vad som presenteras i utkastet byggas i området.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b> Näsevägens gatuområde har breddats öster om korsningen med Gammelbackavägen.</p>
<p><b>Anmärkning 10</b></p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><b>Genmäle:</b> 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 tomtgata 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

<p>dagvatten, riktiga experter används väl i planeringen?</p> <p>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.</p> <p>Själv stöder jag alternativ 1, eftersom parkkaraktären då kanske syns även för Näsevägen, inte bara för innergården som i alternativ 2.</p>	<p>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. Frontmannahuset i Näse hotas inte av dagvattnet då de ligger högre än detaljplaneområdet.</p> <p>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.</p> <p>Alternativ 1 har konstaterats vara ett bättre alternativ och tagits som grund för utarbetandet av detaljplaneförslaget.</p> <p><b>Ändringar i detaljplanen:</b></p> <p>Alternativ 1 har tagits som grund för planeringen av detaljplaneförslaget. Näsevägens gatuområde har breddats öster om korsningen med Gammelbackavägen.</p>
---	---

<b>Detaljplanen framlagd som förslag 9.8.2023 – 11.9.2023</b>	
<b>UTLÅTANDE/ANMÄRKNING (27 § MarkByggl), sammandrag</b>	<b>STADSPLANERINGENS BEMÖTANDE OCH UTLÅTANDETS/ANMÄRKNINGENS KONSEKVENSER FÖR INNEHÅLLET I DETALJPLANEFÖRSLAGET</b>
<p>NTM-centralen i Nyland</p> <p>Syftet med detaljplaneändringen är att anvisa bostadsbyggande vid infartsvägen till Borgå och möjliggöra utvecklingen av Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata.</p> <p>Fastän inga kalkylmässiga uppskattningar har gjorts om planlösningens miljöpåverkan eller deras storlek, har man i redogörelsen identifierat detaljplanens för- och nackdelar med tanke på hindrande av och anpassande till klimatförändringen. Det är bra att de nya gatuträden och planteringarna är markerade i plankartan. Samtidigt borde det nämnas i planbeskrivningen att existerande träd kommer tas bort för att göra utrymme för de nya bostadshusen. Man bör också beakta att detaljerna i den framtida planeringen och genomförande troligen kommer medföra betydande positiva eller negativa effekter för hållbarheten. I den aktuella detaljplanen vore det viktigt att beakta främjande av hållbara trafikformer under byggandet och användningen.</p> <p>Detaljplanen Parkgatan I ligger på området för ett för Borgå vattenförsörjning viktigt grundvattenområde av klass 1. Enligt NTM-centralen är det med tanke på skyddande av grundvatten väldigt bra att den uppdaterade detaljplanen inte längre tillåter grundande av en distributionsstation på grundvattenområdet.</p> <p>Planläggningsområdets jordarter är både lera och sand. Speciellt lerhaltiga skikt kan skapa inneslutet och hängande grundvatten. Potentiellt inneslutet eller hängande grundvatten bör beaktas i bygganvisningen. Dessutom bör man i byggnadsskedet utreda nivån på grundvatten, så att byggandet sker minst två meter över</p>	<p>Bemötande</p> <p>Målet med bygganvisning har varit att möjliggöra invånarnas hållbara färd sätt i vardagen. Genom den allmänna planen för gatan möjliggörs både gående och cyklande, och kollektivtrafikförbindelserna blir bland Borgås bästa. Det är dock viktigt att fortsättningsvis hålla hållbar transport i åtanke under genomförandet och den fortsatta planeringen. Till detaljplanens effekter lades till ett omnämnande om träden som röjs undan för byggandet.</p> <p>Till bygganvisning lades till ett stycke om att kontrollera grundvattennivån och att beakta grundvatten och hängande grundvatten. Bestämmelserna om filtrering av dagvatten har preciserats i enlighet med utlåtandet.</p> <p>Angående bestämmelser om buller har man ansett det vara lämpligt att fortsätta med bestämmelser som har konstaterats fungera i Borgå, och som byggnadstillsynen är van att följa. Bestämmelserna för Parkgatan I stämmer överens med bullerutredningen. Ifall de ändrades skulle byggnadstillsynen tvingas ta ställning till hur de avviker, och om de avviker sig från tidigare planlagda kvarter där bestämmelserna har konstaterats vara fungerande.</p> <p>Till bygganvisningen tillsattes föreläggande om filtrering av tilluft.</p> <p>Ändringar i detaljplanen: Till bygganvisning tillsattes omnämmanden om filtrering av tilluft och beaktande av dagvatten och hängande dagvatten. I effektbeskrivningen läggs föreläggande om träd som tas bort. Bestämmelserna om filtrering av dagvatten i detaljplanen preciserades.</p>



grundvattnets yta som har konstaterats på tillförlitligt sätt.

Meningen ”Dagvatten från trafikområden eller parkeringsplatser får inte infiltreras utan de ska styras till dagvattensystemets avlopp via filtrering/rengöring.” i planförslaget bör preciseras enligt följande: ”Dagvatten från trafikområden eller parkeringsplatser får inte infiltreras utan de ska styras till dagvattensystemets avlopp via rengöring, exempelvis genom biofiltrering, sandskiljare eller oljeskiljare.”

Genom detaljplanen Parkgatan I anvisas bostadsbyggande vid infartsvägen till Borgå och möjliggörs utvecklingen av Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata. En administrativ ändring möjliggör utvecklande av området mot ett gatuliknande håll i framtiden.

NTM-centralen i Nylands trafikansvarsområde och Borgå stad har avtalat om att ordna ett arbetsmöte om ändringen av leden till en gata i september 2023. Under mötet kommer parterna se över läget med den administrativa ändringen.

Gällande bullerbestämmelser för uterum uppmärksammar NTM-centralen att markeringen för en tillräckligt stor gemensam plats för utevistelse bör vara bindande.

Ett meddelande bör föreläggas om genomgående lägenheter, till exempel på följande sätt: ”De lägenheter vars fasader utsätts för över 65 dB medelljudnivå dagtid bör också öppna sig mot en riktning där den dagliga medelljudnivån inte överskrider riktvärdena för buller”. För tillfället riktar sig planbestämmelserna endast till fasaden mot Borgå parkgata, vilket gör dem flertydiga.

Planbestämmelsen ”Byggnaderna ska byggas så att de maximala bullernivåerna enligt statsrådets beslut om riktvärden för bullernivå (993/1992) inte överskrids.” bör ändras så att den motsvarar förslaget som NTM-centralen gav under beredningsstadiet: ”Inne i lägenheterna bör man underskrida den A-betonade genomsnittliga

<p>bullernivån, LAeq, enligt SRb 993/1992. Nivåerna är 35 dB för dagtid (7–22) medan riktvärdet för nattetid (22–7) är 30 dB.”</p> <p>Enligt givna bestämmelser får balkonger inte placeras i riktningen av Borgå parkgata. Därför är det skäl att förelägga att bullernivån på balkongerna inte får överskrida den A-betonade ekvivalentnivån (LAeq) för riktvärdet dagtid (kl. 7-22) 55 dB eller nattetid (kl. 22-7), 50 dB.</p> <p>Det vore bra att ge ett föreläggande om filtrering av tilluft, då trafikvolymen vid Borgå parkgata uppskattas vara 30 000 fordon/dygn.,</p>	
<p>Borgå vatten</p> <p>Behoven av Borgå vatten har beaktats i detaljplanen, och granskande kapaciteten pågår.</p>	<p>Bemötande</p> <p>Granskande av kapaciteten pågår, och den påverkar inte lösningarna i detaljplan Parkgatan I.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>
<p>Miljöhälsovård</p> <p>I bygganvisningarna sägs att självdragsventilation kan komma i fråga i byggnaderna mot innergården. Miljöhälsosektionen påminner att ventilationen i bostäder ska uppfylla de krav på tillräcklig tilluftström som fastställs i förordningen om boendehälsa. Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid temperaturhanteringen i bostäderna för att förebygga olägenheter till följd av att klimatet blir varmare. Man borde kunna genomlufta lägenheterna, eller så borde lägenheterna ha bra individuell nedkylning. Miljöhälsosektionen har inget annat att anmärka i ärendet.</p>	<p>Bemötande</p> <p>I samband med beviljande av bygglov säkerställer man att ventilationssystemet uppfyller kraven för boende.</p> <p>Detaljplanen tillåter olika ventilationslösningar, och vi litar på att byggnadsplaneringen kan finna lösningar som fungerar i byggnaderna som byggs. Man tillägger en rekommendation till bygganvisningen om att beakta möjligheten att sänka temperaturen i bostäderna, antingen genom korsdrag eller nedkylning.</p> <p>Ändringar i detaljplanen:</p> <p>Tillägg i bygganvisningen: Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid temperaturhanteringen i bostäderna för att förebygga olägenheter till följd av att klimatet blir varmare. Man borde kunna genomlufta lägenheterna, eller så borde lägenheterna ha bra individuell nedkylning.</p>

<p>Miljöministeriet</p> <p>Syftet med nationalstadsparkerna är i regel att bevara stadsnaturen och den byggda kulturmiljön som en stor, sammanhängande helhet. Nationalstadsparkerna är en del av hållbar stadsplanering och stadsbyggande. Titeln nationalstadspark säkerställer att stadens utvecklas på rätt sätt, att de värdefulla objekten bevaras, att stadsplaneringen förblir enande, att områdena används för rekreation samt att natur- och kulturarv bevaras. Nationalstadsparken påverkar de historiska, ekologiska, estetiska och kulturvärden som staden vill bevara för de kommande generationerna.</p> <p>Nationalstadsparken i Borgå inrättades 18.5.2020. Målet med parken är att bevara hela områdets kultur- och naturarv. Nationalstadsparken i Borgå är en symbol för stadens mångsidiga, historiskt betydande och nationellt uppskattade kultur- och naturmiljö. Detaljplanen Parkgatan I ligger inte egentligen på nationalstadsparken område, utan nationalstadsparken ligger på andra sidan Borgå parkgata.</p> <p>Området för den aktuella detaljplanen gränsas av huvudinfarten till Borgå, och den innefattar servicestationen på områdets gräns med omgivning. Vägområdet dominerar detaljplaneområdets omgivning och landskap, och servicestationens tomt är ett asfalttäckt fält. Detaljplanen som behandlas gör den byggda miljön mer fullständig, och gör det möjligt att skapa en huvudinfart av högkvalitet vid Borgå parkgata. Detaljplanen kompletterar den vänstra kanten av Borgå centrum, och förvandlar vägkanten till kvartersområde. Den gamla servicestationen ändras till bostadskvarter. Att ändra vägen till gata gör det möjligt att göra området en del av Västra åstrandens centrum, och att gatan tillåter smidigare rörlighet oberoende färdmedel.</p> <p>Höghuskvarteret ändrar på omständigheterna vid norra kanten av Näse frontmannahusområde. Den gamla servicestationen och det gamla parkområdet</p>	<p>Bemötande</p> <p>Detaljplanen gränsas av nationalstadsparken i Borgå, och Borgå parkgata kommer fungera som en fortsättning av nationalparkens helhet. Målet är att Borgå parkgata blir en grön och trivsamt rutt, som för samman området med nationalstadsparken, både mot gravgården och åstrandens. Även i framtiden kommer nationalstadsparken vara en viktig faktor i planeringen av Borgå parkgata, och man bör följa med och förstå planeringens följder på nationalstadsparken.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen.</p>
---	--



<p>(som har främst varit ett skyddsgrönområde) avvecklas och ersätts med flervåningshus. Enligt detaljplanen är våningshöjderna i söder lägre, vilket i enlighet med planläggningsmaterialet minskar på skillnaderna i stadsstrukturen mellan flervåningshus och egnahemshus.</p> <p>Detaljplanens effekter på området motsvarar en normal förtätning av staden. Byggnaderna kastar inte skuggor på egnahemshusen och bullerförhållandena blir rentav bättre, då de nya flervåningshusen fungerar som skydd från Borgå parkgatas buller.</p> <p>Miljöministeriet anser att detaljplanen för Parkgatan I beaktar den existerande, och delvis rivna, byggda miljön. Man har strävat efter att de nya byggnaderna passar in i områdets stadsbild, och att de kompletterar huvudinfartens landskap. Man har också utarbetat separata bygganvisningar för området, som kompletterar detaljplanen och säkerställer att målen för stadsbilden uppnås. Enligt anvisningarna är målet med planeringens styrning att området blir enhetligt, och att det på gårdarna finns vistelseområden samt mångsidig och trivsam grönmiljö. Målet med bygganvisningen är att skapa en god och högklassig boendemiljö.</p> <p>Miljöministeriet anser att det är viktigt att särdragen av den omgivande samhällsstrukturen och närliggande nationalstadsparken beaktas medan området utvecklas vidare, och som en del av den nya byggda helheten. Det är väldigt viktigt att också i den fortsatta planeringen beakta planområdets förhållande till nationalstadsparken i Borgå.</p>	
<p>Räddningsverket i Östra Nyland</p> <p>Räddningsmyndigheten åberopar sitt tidigare utlåtande om ärendet.</p> <p>Både i detaljplanen och i dess förverkligande bör man beakta gatulägets påverkan på trafikflödet, i synnerhet så att centrum hålls tillgängligt för räddningsverket. Räddningsfordon som ska på brådskande räddnings- och akutvårdsuppdrag kör i</p>	<p>Bemötande</p> <p>I den allmänna planen för gatan har man simulerat trafikens smidighet nu och i framtiden. Simuleringarna visade att trafiken är smidig också under de livligaste timmarna, med trafik som orsakas av den kommande markanvändningen. Detaljplanen styr inte direkt gatuplaneringen, men i detaljplanen för Parkgatan I har man avvisat ett brett gatuområde, som tillåter olika lösningar till</p>

<p>nuläget genom det gatu- och vägnätverk som planen innefattar. Ändringar i områdets gator och vägar kan påverka räddnings- och akutvårdsuppdrag i Borgå centrum. Därför bör man i planeringen och genomförandet säkerställa att räddningsfordon kan ohindrat och säkert köra på gatuområdet.</p>	<p>kommande problemsituationer. På så sätt kan man garantera att centrum hålls tillgängligt. Dessutom gör vägens ändring till gata det möjligt att bygga nya styrmekanismer för trafikljusen, vilka kan användas för att prioritera räddningsfordon.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen.</p>
<p>Anmärkning 1</p> <p>Borgå kyrkliga samfällighet</p> <p>Planläggning i Borgå har informerat Borgå kyrkliga samfällighet, som är granne med Parkgatan I, om framläggningen av detaljplaneförslaget. Genom detaljplanen anvisas ett kvartersområde för höghus vid infartsvägen till Borgå och möjliggörs utvecklingen av Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata.</p> <p>Under de senaste åren har Borgå kyrkliga samfällighet haft ett aktivt planläggningssamarbete med staden. Planlägningsprojekten gällde Borgå stads centrala stadsdelar, området runt stationen samt Näse gårds område. Borgå kyrkliga samfällighet äger betydande markområden i de båda områdena. När detaljplanen fastställs, påverkar den markanvändningsmöjligheterna också för dessa områden och naturligtvis också områdenas värde.</p> <p>Näse begravningsplats ligger centralt med tanke detaljplaneförslaget. I planeringsarbete bör man också utvärdera och beakta dess indirekta effekter på begravningsplatsen användning och verksamhet, även om detaljplanen inte direkt påverkar området. Tjänsteinnehavare från Borgå kyrkliga samfällighet har deltagit i dispositionsplaneringen av Borgå parkgata, som är den allmänna planen för utvecklande av Västra Mannerheimleden.</p> <p>Det största orosmomentet med detaljplaneförslaget och med tanke på användningen av begravningsplatsen är avvikelserna från kravet på bilplatser, vilket kan öka</p>	<p>Bemötande</p> <p>Borgå parkgata påverkar all trafik till begravningsplatsen. Lösningarna kring parkering och trafikering görs i gatuplaneringen och i processerna kring detaljplanen för området runt Näse gård. En av de viktiga frågorna som beaktas är begravningsplatsens behov. Redan i de allmänna planerna har man lyft fram möjligheten att förlänga Magnus Erikssonsgatan med en korsning. Den smidiga trafiken längs Borgå parkgata i olika situationer har säkerställts med simulationer. Flervåningshusens invånarparkering anses inte ha betydande inverkan för begravningsplatsen.</p> <p>Räddningsverkets orosmoment gällande smidig tillgång till centrum har man svarat på med ytterligare planering efter utkastskedet. Simuleringarna har säkrat att trafikeringen på Borgå parkgata löper smidigt, och vägens ändring till gata gör det möjligt att bygga nya styrmekanismer för trafikljusen, vilka kan användas för att prioritera räddningsfordon.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen.</p>

<p>på trycket att hitta parkeringsplatser från närområdet. Den ökade parkeringen för invånare och kunder på området får inte för med sig olägenheter för begravningsplatsens besökare. Parkeringen vid parkeringsplatsen är i främsta hand menat för begravningsplatsens besökare.</p> <p>Man bör utvärdera effekterna för trafikering till begravningsplatsen som detaljplanen, och ändringen från Västra Mannerheimleden till Borgå parkgata för med sig. Samtidigt bör man utvärdera och beakta effekterna som begravningsplatsens livligare säsonger kan föra med sig för Parkgatans trafik när man utarbetar gatuplanen.</p> <p>Borgå kyrkliga samfund understöder utlåtandet som Räddningsverket i Östra Nyland gav om att beakta trafikregleringarna så räddningsverksamheten hålls smidig, och att centrum hålls tillgängligt. Kyrkliga samfundet har egendom med högt kulturhistoriskt värde i Borgå centrum, och dess vård är på kyrkliga samfundets ansvar.</p>	
<p>Anmärkning 2</p> <p>1 Namnändring: (Inte Parkgatan) Nya namnet Porvoon Porttikatu-Borgå Portsgatan</p> <p>2 Gatans fyra (4) körfält får inte flyttas</p> <p>3 Gatans båda yttre kanter 4 m bred cykelväg och gångbana.</p> <p>4 Man planterar tre (3) rader barrträd vid gatan, inte lövträd. (Prov med)</p> <p>5 Kvarteret 427 får inte utvidgas med 4 m till körfältet</p> <p>6 I stället för flervåningshus bygger man radhus, ifall det passar bättre i omgivningen, egnahemshus och begravningsplats</p>	<p>Bemötande</p> <p>”Portgatan” är ett beaktansvärt alternativ, men ”Parkgatan” återspeglar bättre det eftersträlvade målet, alltså en grön gata.</p> <p>De fyra körfälten bevaras, men vägens kanter används så den obrukbara marken kan användas för bostadsbygge. Ändringen förutsätter ändringar i fältens placering runt Tolkisvägens korsning och på norra sidan av kvarter 427.</p> <p>På båda sidorna av Borgå parkgata planeras utrymme för cykel- och gångtrafik. I den allmänna planen för gatan beslutade man anvisa skilda cykelfält för att säkerställa smidig och säker trafik. Man ansåg att på norra sidan räcker det med 3,5 m utrymme för gång- och cykeltrafik för att göra gång- och cykeltrafiken smidig, och för att möjliggöra gående och cyklande vid kanten av</p>



begravningsplatsen samt för att bevara de nuvarande rutterna och deras trädbestånd.

Genom utrymmesreservering har man säkrat tre remsor där man kommer i enlighet med den allmänna gatuplanen att plantera träd. Man har planerat vilka arter av träd planteras, men det finns inga bestämmelser om det i planen. Målet med planeringen är ett artrikt trädbestånd med både löv- och barrträd, som är hållbar och långlivat, och som inte drabbas av missväxt om omständigheterna visar sig vara ogynnsamma.

I områdesreserveringen för kvarter 427 ansågs det gynnsamt att inkludera vägnas kanter i kvarteret. Själva kvarteret ligger endast till en liten del på körfältet, men eftersom man vill säkerställa både gång- och cykeltrafik samt grönremsa på vägen bör körfälten flyttas så att kvarteret kan byggas.

Radhus är inte typiska för området, och de är inte ändamålsenliga för målen gällande byggande av bostäder i närheten av centrum. Dessa mål finns också i stadsstrategin. Marknaden har inte heller gynnat radhus under den senaste tiden, och planlagda radhusobjekt har ändrats till annat byggande. Med tanke på de här utgångspunkterna är flervåningshus den med lämpliga lösningen för området.

Inga ändringar i detaljplanen