

DP 541

Anslutningsparkering och ABC



DETALJPLANEBSKRIVNING

11.5. 2020

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONS- UPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

BORGÅ

Anslutningsparkering och ABC

**stadsdelarna 22 och 23, kvarteret 390 samt gatu- och
rekreationsområden**

Detaljplan och ändring av detaljplan

Detaljplaneändringen gäller trafik-, rekreations-, special-
och gatuområden i stadsdelarna 22 och 23.

Behandling av detaljplanen:

Anhängiggörande: Planläggningsöversikt 2018

Detaljplaneutkast

Stadsutvecklingsnämnden 29.10.2019 § 169

Detaljplanen offentligt framlagd:

Stadsutvecklingsnämnden 24.3.2020 (44 §)

Godkännande av detaljplanen:

Stadsfullmäktige i Borgå stad 26.8.2020 § 44

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger vid Västra Mannerheimleden mellan
Hornhattulavägens och Gamla Helsingforsvägens kors-
ning. Lägeskartan följer som bilaga 1.

1.3 Planens namn och syfte

Planens namn är "Anslutningsparkering och ABC" och
med detaljplanen strävas efter att placera anslutnings-
parkering och en servicestation vid Västra Mannerheim-
leden.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge	2
1.3	Planens namn och syfte	2
1.4	Beskrivningens innehållsförteckning	1
1.5	Förteckning över bilagor till beskrivningen	2
1.6	Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen	2
2	SAMMANFATTNING	3
2.1	Olika skeden i planprocessen	3
2.2	Detaljplan	3
2.3	Genomförande av detaljplanen	3
3	UTGÅNGSPUNKTER	3
3.1	Utredning om förhållandena i planområdet	3
3.1.1	Allmän beskrivning av området	3
3.1.2	Byggbarhet	3
3.1.3	Naturmiljö	4
3.1.4	Byggd miljö	4
3.1.5	Invånare	4
3.1.6	Kommunalteknik	4
3.1.7	Trafik	4
3.1.8	Markägarförhållanden	4
3.2	Planeringssituation	4
3.2.1	Landskapsplan	4
3.2.2	Delgeneralplan	4
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	5
4.1	Behovet av detaljplanering	5
4.2	Beslut om planeringsstart	5
4.3	Planeringen till en del av helheten vid Västra Mannerheimleden	5
4.4	Deltagande och samarbete	5
4.4.1	Framläggning i utkastskedet	5
4.4.2	Åsikter och myndigheters kommentarer	5
4.4.3	Framläggning i förslagsskedet	6
4.5	Mål för detaljplanen	6
5	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	6
5.1	Planens struktur	6
5.2	Planens bestämmelser	6
5.2.1	Bestämmelser för kvartersområden	6
5.2.2	Gatuområde	6
5.2.3	Allmänna bestämmelser	6
5.3	Konsekvenser av planen	6
5.3.1	Konsekvenser för naturmiljön och landskapet	6
5.3.2	Konsekvenser för den byggda miljön	7
5.3.3	Konsekvenser för samhällsstrukturen	7
5.3.4	Konsekvenser för biltrafiken i området	7
5.3.5	Konsekvenser för kollektivtrafiken i området	7
5.3.6	Konsekvenser för gångtrafiken i området	7
5.3.7	Konsekvenser för cykeltrafiken i området	7
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	8
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	8
6.2	Anvisningar för byggande	8
6.2.1	Höjdnivå	8
6.2.2	Byggnad	8
6.2.3	Fasader	8
6.2.4	Biltvätt	8
6.2.5	Reklamskyltar	8
6.2.6	Stödmur	8
6.2.7	Gång- och cykeltrafikens frisksikt område i det sydvästra hörnet	8
6.3	Kostnader för byggande	8
6.4	Genomförande och tidsplanering	9

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Lägeskarta
2. Utdrag ur detaljplanesammanställningen
3. Utdrag ur detaljplanekartan och bestämmelserna
4. Program för deltagande och bedömning
5. Illustration
6. Utlåtandena och åsikterna i förkortade versioner och bemötandena till dem
7. Tomtdelning

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

- Utredning 1. Borgå parkgata, dispositionsplan
Utredning 2. Utredningar om jordmånen, FCG, hösten 2019
Utredning 3. Plan för användningen av tomten, FCG, våren 2020
Utredning 4. Uppskattning av mängden anslutningsparkering
Utredning 5. Utredning om hur trafiken fungerar
Utredning 6. Placering och behov av anslutningsparkering i Borgå 2020

2 SAMMANFATTNING

2.1 Olika skeden i planprocessen

Planeringen inleddes med att söka ett nytt ställe för servicestationen som ligger i grundvattenområdet i Näse. Enligt de preliminära utredningar som gjordes år 2018 valdes området bredvid Västra Mannerheimleden vid Hornhattulavägen till fortsatt beredning. År 2019 planerades området noggrannare, och för området kring planeringsområdet utarbetades en dispositionsplan för att ändra Västra Mannerheimleden till en gata.

Detaljplaneutkastet och dispositionsplanen för Borgå parkgata var framlagda i slutet av år 2019. Detaljplanearbetet fortsatte med att bereda ett förslag, och målet är att detaljplanen vinner laga kraft på sommaren 2020.

2.2 Detaljplan

Planeringsområdet ligger cirka 1 kilometer väst om Borgå centrum. Områdets storlek är ca 6 hektar. Detaljplanens kvartersområde bildas av servicestationens tomt och anslutningsparkeringens tomt. Utöver kvartersområdet omfattar detaljplanen i områdets norra del också parkområde, dit ledningarna och gång- och cykelvägen från området flyttas. Också trafikområdena söder och väster om området ingår i detaljplanen. I och med detaljplanen ändras Västra Mannerheimleden till dessa delar från statens trafikområde till stadens gatuområde.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen styrs i samarbete med den som genomför redan då detaljplanen bereds. Med

detaljplanens allmänna bestämmelser och anvisningarna för genomförandet styrs byggandet i området. Kommunaltekniska ledningar och en gång- och cykelväg måste flyttas före byggandet.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet ligger vid den huvudsakliga infartsvägen till Borgå, väster om centrum cirka 1,5 kilometer väst om Mannerheimgatans bro. Området som ändras till kvartersområde är en sluttning vid kanten av vägområdet, nedanför vilken leder en gång- och cykelväg. I området ingår också trafikområde vid Västra Mannerheimleden och vid korsningarna av Hornhattulavägen och Helsingforsvägen.

3.1.2 Byggbarhet

Dalen i Hornhattula är ett lerigt område där byggbarheten är utmanande. Det har gjorts jordborringar i området för att utreda byggbarheten. Enligt undersökningarna blir byggbarheten betydligt sämre mot norr. På bilden 2 finns en karta som visar att byggbarheten är rätt så bra i största delen av området som i detaljplanen anvisas för



byggande. Byggbarheten är dålig endast i en liten del av tomten för anslutningsparkeringen.

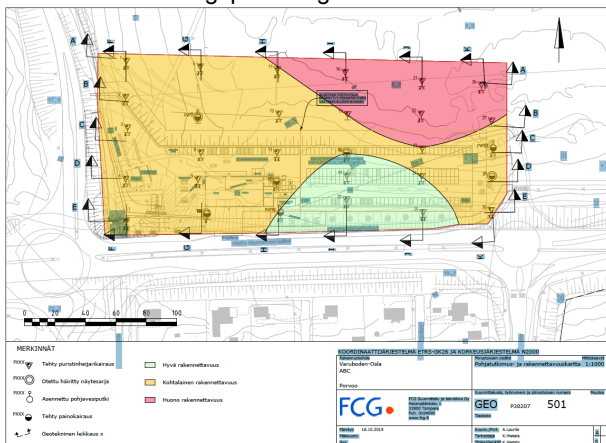


Bild 2 Karta över byggbarheten

3.1.3 Naturmiljö



Bild 3 Flygfoto över området 2019

3.1.4 Byggd miljö

3.1.5 Invånare

I planeringsområdet finns inga bostadsbyggnader eller invånare. Söder och norr om planeringsområdet finns bostadsområden. Bostadsområdet söder om området börjar direkt söder om Västra Mannerheimleden, cirka 50 meter från de planerade kvartersområdena, och i norr finns Hornhattula bostadsområdets södra spets cirka 150 meter från planeringsområdet.

3.1.6 Kommunalteknik

Vatten- och fjärrvärmeledningar leder genom planeringsområdet. Dessutom finns det teleledningar i området.

Byggandet i området kräver stora flyttningar av ledningar. På bilden 1 visas ledningarnas nuvarande rutter. Området kan anslutas till kommunaltekniska system.

3.1.7 Trafik

Planeringsområdet ligger vid den livligaste vägen i Borgå, Västra Mannerheimleden, och också de övriga vägarna i området (Hornhattulavägen, Helsingforsvägen och Gamla Helsingforsvägen) är livligt trafikerade. Som en del av dispositionsplanen för Västra Mannerheimleden undersöktes en ändring av leden till en gata och trafikregleringarna i korsningarna.

3.1.8 Markägareförhållanden

Borgå stad äger den största delen av planeringsområdet men staten äger Västra Mannerheimledens trafikområde.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Landskapsplan

Enligt etapplandskapsplan 2 för Nyland (30.10.2014) ingår planområdet till ett område för tätortsfunktioner. Västra Mannerheimleden anvisas som en regionväg. Hornhattulavägen är en förbindelseväg och området har anvisats som ett område som ska tätas. Söder om Gamla Helsingforsvägen och Västra Mannerheimleden finns en betydande kulturmiljö. Genom området leder också en 110 kV:s kraftledning. Den blåa triangeln i korsningen av Helsingforsvägen och Västra Mannerheimleden anvisar plats för anslutningsparkering.

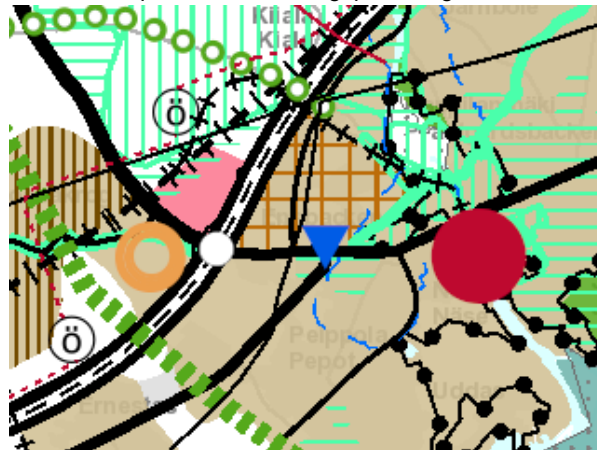


Bild 4 Utdrag ur landskapsplanen

3.2.2 Delgeneralplan

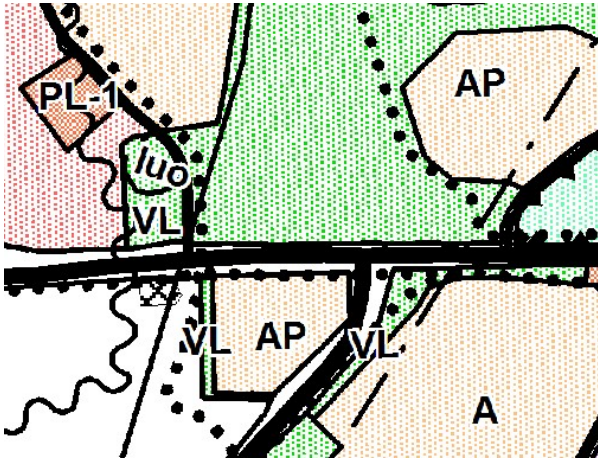


Bild 5 Utdrag ur delgeneralplanen för de centrala delarna

PL-1

Lähipalvelujen alue

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Alueen sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu aluetta asemakaavoitettaessa. Alue on tarkoitettu julkisille ja yksityisille palvelutoiminnoille. Asemakaavoitettaessa eri palvelujen tarvitsemat tilat sijoitetaan niin, että ne tukevat toisiaan ja tilojen yhteis- ja vuorottaiskäytön mahdollisuus on huomioitu.

Område för närservice

Avsikten är att området detaljplanläggs. Områdets läge är riktgivande och det preciseras när området detaljplanläggs. Området är avsett för offentlig och privat serviceverksamhet. Vid detaljplanläggningen placeras utrymmena för olika slag av service sålunda att de stöder varandra, och att möjligheten till en gemensam användning och en användning turvis av lokalerna beaktas.

4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

VBO önskade ett nytt ställe för servicestationen då miljötillståndet för Näse servicestationen gick ut. Enligt undersökningarna är området mellan Hornhattula och Gamla Helsingforsvägen vid Västra Mannerheimleden ett möjligt placeringsställe. Samtidigt konstaterades att området för anslutningsparkeringen måste utvidgas. FCG undersökte möjligheterna i området år 2018, och i slutet av året konstaterades i samarbete att planeringen kan koncentreras till Hornhattulavägens korsning.

4.2 Beslut om planeringsstart

Stadsutvecklingsnämnden behandlade planeringsreserveringen för området 22.1.2019 (7 §), och på grund av det började Osuuskauppa Varuboden-Osla Handelslag planera och undersöka möjligheterna i området noggrannare. Utarbetandet av detaljplanen har ingått i stadsplaneringens verksamhetsplanen sedan år 2019.

4.3 Planeringen till en del av helheten vid Västra Mannerheimleden

Stadsplaneringen ansåg i samband med planeringsreserveringen att området är en del av helheten vid Västra Mannerheimleden och att utvecklingen av området ska undersökas närmare. Därmed började man undersöka en ändring av hela Västra Mannerheimleden till en gata i tillägg till detaljplanearbetet för anslutningsparkeringen och ABC.

Arbetet resulterade i en dispositionsplan för Borgå parkgata, som är en del av detaljplanens bakgrundsmaterial och som var framlagd 22.11.2019 - 7.1.2020, då också deltagandet var möjligt.

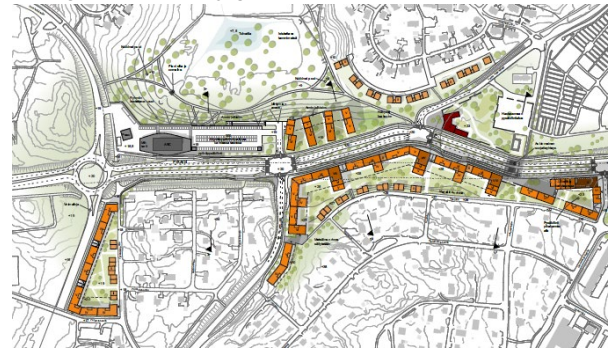


Bild 6 Utdrag ur kartan i dispositionsplanen för Borgå parkgata

4.4 Deltagande och samarbete

4.4.1 Framläggning i utkastskedet

Detaljplanen presenterades till stadsutvecklingsnämnden, stadsfullmäktige och medierna i oktober 2019 som en del av helheten för utveckling av centrum. Denna helhet omfattar detaljplanen för torget, dispositionsplanen för Borgå parkgata och K23-projektet.

Detaljplanen behandlades också på stadsutvecklingsnämndens möte 29.10.2019, och nämnden gav instruktioner för den fortsatta planeringen.

Stadsutvecklingsnämnden betonade att byggandet av servicestationen ska styras noggrant och att byggnaden inte får se ut som en traditionell bensinstation. Det beaktades också att det behövs mera rum för anslutningsparkeringen och att det är viktigt att det finns möjlighet till det.

Detaljplaneutkastet hölls framlagt 7.11 - 9.12.2019, och det var möjligt att lämna åsikter om utkastet. Myndigheterna lämnade också kommentarer om planen.

Detaljplanen behandlades också på mötet för växelverkan, på vilket projekten i centrum behandlades 25.11.2019.

Under framläggningen lämnades tre åsikter och fem kommentarer av myndigheter.

4.4.2 Åsikter och myndigheters kommentarer

Myndigheternas kommentarer gällde detaljplanens konsekvenser för ledningar och de tekniska lösningarna. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland konstaterade att det behövs en noggrannare bestämmelse för servicestationen och att gatuområdet ska ingå i detaljplanen. På centralens initiativ ordnades också ett myndighetssamråd 22.1.2020.

Invánarna i övre Näse motsatte sig projektet och uttryckte sin oro för de olägenheter bullret och belysningen i området medför. De tvivlade också om det är förnuftigt att bygga på den svaga marken.

Kommentarerna och åsikterna i förkortade versioner och bemötandena till dem följer som bilaga 6.

4.4.3 Framläggning i förslagsskedet

Detaljplaneförslaget behandlades i stadsutvecklingsnämnden 24.3.2020 (44 §) och har enligt 27 § i Mark-ByggF varit offentligt framlagt 8.4.2020 – 8.5.2020. Utlåtanden om detaljplanen begärdes enligt 28 § i Mark-ByggF. Det lämnades sex anmärkningar mot och fyra utlåtanden om planförslaget. I utlåtanden fanns inga andra anmärkningar mot detaljplaneförslaget än Närings-, trafik- och miljöcentralens begäran om förhandlingar om överlåtelse av gatuområden efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. I anmärkningarna föreslogs bland annat att anslutningsparkeringen flyttas vid Hornhattulavägen norr om ekskogen och att lundens och dikets naturvärden utreds enligt miljökonsekvensbedömningen. I anmärkningarna påmindes också om det utmanande stället mellan busshållplatsen och cykelvägen och om områdesreserveringen för handikapparkeringen.

4.5 Mål för detaljplanen

Målet för detaljplanen är att möjliggöra byggandet av en servicestation och anslutningsparkering vid Västra Mannerheimleden så att infarten till Borgå blir stilig och fungerande och att området ansluts till miljöns trafikregleringar smidigt.

5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Genom detaljplanen bildas ett kvarter med två tomter på egna kvartersområden. Den ena tomten bildar servicestationens tomt och den andra anslutningsparkeringens tomt. Genom detaljplanen anvisas också en gång- och cykelväg i rekreativområdet i norr. Den kommunaltekniska ledningsgatan byggs längs med gång- och cykelvägen. I söder och väster finns gatuområde vid Västra Mannerheimleden och Hornhattulavägen. Också Helsingforsvägens korsningsområde ingår som gatuområde.

5.2 Planens bestämmelser

5.2.1 Bestämmelser för kvartersområden

Bestämmelsen för servicestationen preciserades efter utkastet.

Bestämmelse för kvartersområdet:

Kvartersområde för affärsbyggnader och servicestationer. I området får placeras affärs-, restaurang-, servicestations- och kontorslokaler. I området får placeras en affärslokal för dagligvaruhandel. Affärslokalen för dagligvaruhandel får vara högst 800 m²-vy och högst 75 % av den byggda våningsytan.

Kravet på bilplatser: 1 bilplats/50 m²-vy

Bestämmelsen styr verksamheten så att det i kvarteret inte uppstår en dagligvaruenhet som skulle ha betydande konsekvenser för servicestrukturen och att den

inte blir den enda verksamheten i byggnaden. I kvarteret styrs ställena för gårdar och biltvätten med byggnadsytans gränser. Genom området leder ett ledningsservitut, genom vilket kommunaltekniska ledningar kan leda till ledningsgatan i norr.

I kvartersområdet för allmänna parkeringsanläggningar kan byggas en parkeringsanläggning för anslutningsparkering. Byggandet av anläggningen styrs med allmänna bestämmelser och med byggnadsytans gräns i norr.

5.2.2 Gatuområde

I utkastskedet ingick i detaljplanen inte gatuområde kring kvartersområdet med undantag av en ny kort gata i korsningen av Helsingforsvägen. På grund av myndighetsrådet i utkastskedet bestämdes att gatuområdet ska ingå i detaljplanen på grund av verksamheterna och trafikregleringarna. Det är möjligt att i gatuområdet bygga gång- och cykelvägar och busshållplatser som stöder användningen av anslutningsparkeringen och trafiken i området och att ge staden rätt att ordna verksamheterna i området så som den vill om trafiken fungerar vid övergången till statens vägområden.

5.2.3 Allmänna bestämmelser

De allmänna bestämmelserna innehåller bestämmelser för byggandet, för fördröjning av dagvatten, för radon samt för tomtindelning.

Vid styrandet av byggandet ska också beaktas anvisningarna i denna beskrivning eller så ska planen vara bättre än anvisningarna.

Genom att styra byggandet stävas det efter att området får ett fint landmärke och att arkitekturen på detta synliga ställe är högklassigt. Avsikten är också att undvika reklamskyltar och andra störande konstruktioner i miljön.

5.3 Konsekvenser av planen

5.3.1 Konsekvenser för naturmiljön och landskapet

Servicestationen och anslutningsparkeringen ligger på ett synligt ställe från norr och från vägmiljön. Den nuvarande slutningen är vid dalens ända och flyttas cirka 40 meter norrut. Stället ändras från en buskig dal till bebyggd miljö. Landskapet är ett av de första som syns från vägen då man kommer till Borgå. Miljöns framtida utseende har planerats och byggnadens exteriör styrs med allmänna bestämmelser och bygganvisningar så att den blir ett fint landmärke i stället för en traditionell servicestation.

Konsekvenserna för landskapet är tydliga och kan ses som en positiv ändring i den nuvarande rätt så trista landsvägmiljön. Då gatan och parkgången byggs, blir infarten till Borgå grönare, och den högklassiga anslutningsparkeringen och servicestationen ger en positiv bild av staden.

Små träd och leråker försvinner från naturmiljön. De ersätts av ett bebyggt område som betjänar trafiken. Konsekvenserna för naturmiljön är inte stora.

5.3.2 Konsekvenser för den byggda miljön

Området är obebyggt och en del av en dal, och i omgivningen finns närmast småhusdominerat bostadsområde. Kvartersområdet ansluts inte direkt till bebyggda områden, utan är på andra sidan av det över 40 meter breda vägområdet, och vid vägens kant finns en bullervall. Området kompletterar den obebyggda delen mellan Hornhattula och Näse.

Området är ett av de mest livligt trafikerade områdena i Borgå. Till följd av anslutningsparkeringen och servicestationen ökar trafiken endast lite. Bullersituationen förväntas inte heller ändras betydligt, området är också i fortsättningen ett trafikbullerområde. Belysningen i området styrs med bestämmelser så att belysningen inte stör omgivningens invånare i onödan. Konsekvenserna för den byggda miljön kan anses vara små.

5.3.3 Konsekvenser för samhällsstrukturen

I samhällsstrukturen ligger området vid gränsen av trafiken och stadsstrukturen och är ett bra ställe för servicestationen och anslutningsparkeringen, där de kan erbjuda de förbipasserande tjänster och möjliggöra en mer effektiv pendling till huvudstadsregionen.

Konsekvenserna för strukturen är kompletterande eftersom området ligger i anslutning till de nuvarande områdena och fungerar som en kompletterande struktur mellan områdena. På grund av den utmanande terrängen och stora flyttningar av ledningar måste platsen effektivt utnyttjas av verksamheter som drar nytta av platsens goda sidor som trafikens knutpunkt.

I området finns inga tjänster för invånarna i Hornhattula. Servicestationen förbättrar tillgängligheten på tjänster och tävlar inte direkt med den övriga servicestrukturen.

5.3.4 Konsekvenser för biltrafiken i området

Genom detaljplanen ändras den huvudsakliga infartsvägens trafikområde till ett gatuområde. Efter det att beslutet om gatuunderhåll har gjorts, övergår gatuområdet till stadens besittning och ansvar. Ändringen av leden till Borgå parkgata kan medföra stora förändringar. Först kan det dock handla endast om att ansluta Hattbrantens anslutning till Helsingforsvägens anslutning och att placera flera busshållplatser i närheten av anslutningsparkeringen.

Konsekvenserna av ändringen har undersökts som en del av utredningsarbetet för dispositionsplanen för Borgå parkgata. Trafiken i de nya anslutningarna och regleringarna fungerar i dagens läge, men simuleringarna visar att om trafiken ökar kraftigt till år 2040, blir servicenivån i korsningarna sämre vid rusningstider.

Konsekvenserna för den smidiga personbilstrafiken är inte stora. Servicenivån blir bättre i och med servicestationen, och anslutningsparkeringen betjänar dem som använder personbil.

5.3.5 Konsekvenser för kollektivtrafiken i området

Målet för detaljplanen är att skapa en högklassig plats för anslutning till kollektivtrafiken. Anslutningsparkeringen vid Ensbacka erbjuder i dag parkeringsplatser för cirka

100 bilar. Den nya anslutningsparkeringen mångdubblar antalet parkeringsplatser för anslutningsparkering och erbjuder också övriga tjänster. Från denna plats kan också egna snabbturer till Helsingfors starta eftersom platsen ligger på ett ställe som är bra för att snabbt resa mot Helsingfors.

Platsen för anslutningsparkeringen flyttas till västra sidan av Helsingforsvägens anslutning. Busstrafiken från Borgå eller till Borgå via Helsingforsvägen kör inte förbi den huvudsakliga busshållplatsen. Därför planeras att också Helsingforsvägens anslutning får egna busshållplatser.

Som konsekvenser kan alltså förväntas att kollektivtrafikens tjänster blir bättre och eventuellt flyttas. Området kan också i framtiden erbjuda ett ställe för innovativa trafikformer.

5.3.6 Konsekvenser för gångtrafiken i området

Den nuvarande gång- och cykelvägen norr om Västra Mannerheimleden flyttas från området som byggs. Motsvarande parkförbindelse byggs på norra sidan, genom rekreationsområdet. Då vägområdet ändras till en gata, finns det flera möjliga alternativa rutter för gångtrafiken vid gatan och flera möjligheter för nya övergångsställen. Genomförandet av parkgatans planer möjliggör gångtrafiken vid gatan.

Konsekvenserna för gångtrafiken är att rutten norr om vägen i riktning öst-väst flyttas och att rakare och mer effektiva rutter kan byggas.



Bild 7 På bilden anvisas med grönt förbindelserna som bevaras, med rött förbindelsen som slopas och med gult eventuella nya förbindelser.

Då Västra Mannerheimleden ändras till en gata kan gång- och cykelvägarna på båda sidorna av gatan förbättras. Den nuvarande rutten i dalen flyttas norrut och erbjuder fortfarande en förbindelse genom dalen. Då helheten kring Borgå parkgata är färdig, kan rutterna förlängas rakt mot centrum.

Anslutningsparkeringen erbjuder anslutningsmöjlighet också för cyklisterna. I planeringen har reserverats områden för cykelparkering. Målet är att erbjuda högklassig cykelparkering under tak.

Detaljplanen ändrar på eventuella rutter, erbjuder nya möjligheter och förbättrar servicenivån.

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

På grund av den utmanande terrängen har det redan utarbetats en rätt så noggrann plan för byggande. Planerna har utvecklats under planprocessen i anslutning till projektet. Enligt detaljplanens allmänna bestämmelser ska bygganvisningarna, som grundar sig på dessa planer, följas.

6.2 Anvisningar för byggande

6.2.1 Höjdnivå

Höjdnivån på tomterna ska vara sådan att den lämpar sig till höjden på Västra Mannerheimleden. Nivån planeras vara cirka +19. Parkeringsanläggningen kan byggas i två våningar och den första våningen ligger cirka på nivå +12.

6.2.2 Byggnad

Målet är att byggnaden blir ett fint landmärke i området. I området har planerats en byggnad vars mest iögonfallande egenskap är ett stort ovalformat område under tak som i huvudsak byggs av trä.

Taket är enhetligt och under det placeras bränsledistribution, och taket fungerar också som skydd för dem som väntar på kollektivtrafiken.

Taket kan vara genomskinligt och av glas men också helträ tillåts. Taket ska dock släppa igenom ljus och vara av glas ovanför bränsledistributionen.



Bild 8 Illustration av hur en hållplats för anslutningsparkeringen kan se ut framför servicestationen.

6.2.3 Fasader

Trämaterialet kan synas på fasaden och ge ett luftigt intryck.

6.2.4 Biltvätt

Biltvätten ligger på ett synligt ställe och därför ska den och servicestationen tillsammans bilda en stilig helhet. Byggnaden ska ha brädfodring, och färgsättningen ska vara återhållsam och lämpa sig till servicestationens exteriör. Utrustningen utanför byggnaden ska kapslas in med stiliga träkonstruktioner. Texterna och anvisningarna ska planeras som en del av byggnaden och presenteras i anslutning till bygglovet.

6.2.5 Reklamskyltar

Reklamskyltarna ska planeras som en del av byggnaden. Fristående eller fladdrande reklamskyltar tillåts inte. Reklamskyltarna får inte belysas störande starkt eller ha rörliga bilder.

6.2.6 Stödmur

Stödmuren i norr är en synlig helhet både från den nya gång- och cykelvägen och från dalen. Stödmuren ska ha en högklassig konstruktion som andas. Den ska disponeras med spaljeer eller andra element. På muren kan också göras ett konstverk.

6.2.7 Gång- och cykeltrafikens frisksikt område i det sydvästra hörnet

I kvartersområdets sydvästra hörn är gång- och cykelvägens korsning fast i servicestationens tomt. Byggandet på tomten utgör en vägg mot gång- och cykeltrafiken. I korsningen försämrar väggen sikten. I hörnet ska byggas en öppning som gör frisksiktområdet tryggt och i anslutning till den ska cykelparkering byggas.



Bild 9 Exempel på gång- och cykeltrafikens korsning.

6.3 Kostnader för byggande

6.4 Genomförande och tidsplanering

Målet är att detaljplanen godkänns sommaren 2020. Detaljplanen kan genomföras efter det att detaljplanen vunnit laga kraft och att de kommunaltekniska ledningarna har flyttats. Byggandet kan eventuellt utföras år 2021. För detta krävs Borgå stads och VBO:s beslut om genomförande år 2020 och att detaljplanen vinner laga kraft utan besvär.

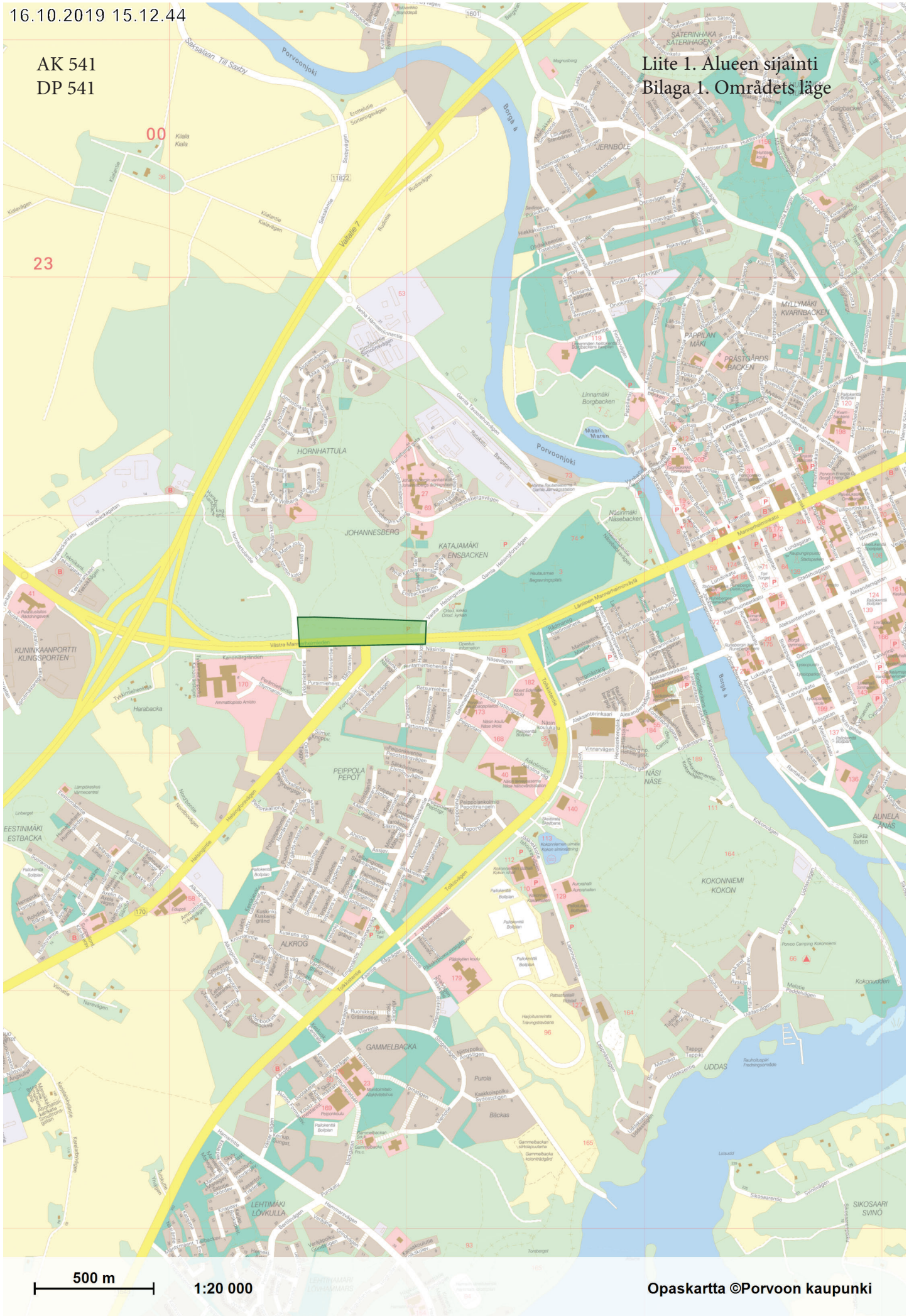
Borgå 29.10.2019, 24.3.2020

Johannes Korpijaakko
planläggare

Dan Mollgren
stadsplaneringschef

AK 541
DP 541

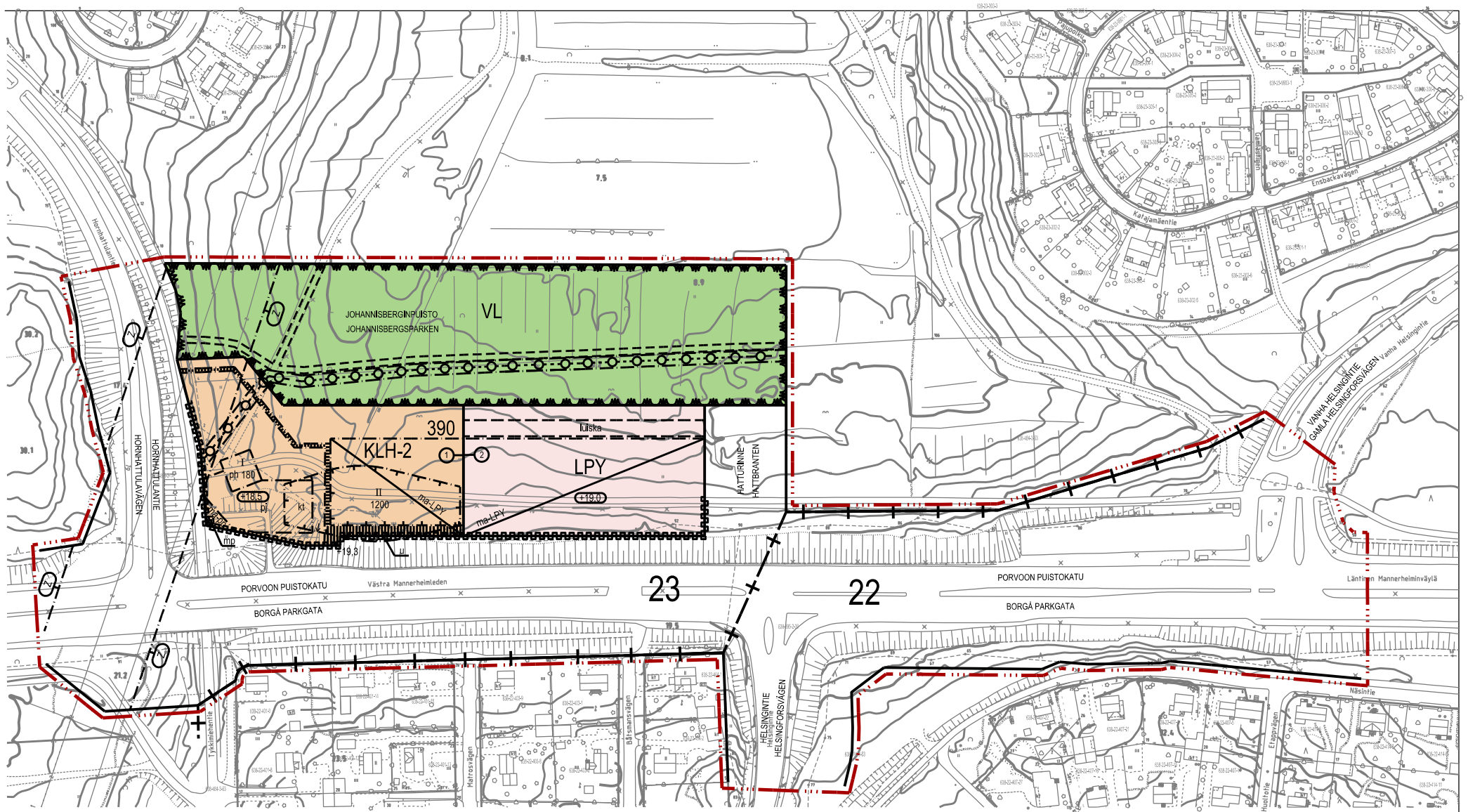
Liite I. Alueen sijainti
Bilaga 1. Områdets läge



500 m 1:20 000

AK 541 Liite 2. Ajantasa-asemakaava DP 541 Bilaga 2. Detaljplanesammanställning

































LIITYNTÄPYSÄKÖINTI JA ABC

Kaupunginosat 22 ja 23
Kortteli 390, tontit 1 ja 2 sekä katu- ja virkistysalue

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutos koskee liikenne- ja erityisaluetta kaupunginosassa 22 ja virkistys-, puisto- sekä katualueita kaupunginosassa 23

Asemakaavamerkinnet ja -määräykset
1:1000





























	Liike- ja huoltoasemarakennusten korttelialue. Alueelle saa sijoittaa myymälä-, ravintola-, huoltoasema- ja toimistotiloja. Alueelle saa sijoittaa päivittäistavara-kaupan myymälä. Päivittäistavara-kaupan myymälätilojen osuus saa olla enintään 800 k-m ² ja myymälätilojen osuus enintään 75 % rakennetusta kerrosalasta. Autopaikkavaatimus: 1 ap/ 50 k-m ²
	Lähevirkistysalue.
	Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue. Korttelialueelle voi rakentaa kaksitasoisen liityntäpysäköintilaitoksen. Pysäköintilaitosten korkeusasemien tulee olla + 19,0 ja +12,0.
	3 metriä kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
	Kaupunginosan raja.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.
	Sitovan tonttijonon mukainen tontin raja ja numero.
23	Kaupunginosan numero.
390	Korttelin numero.
HATTURINNE	Kadun, puiston nimi.
1200	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.
	Rakennelman likimääräinen korkeusasema.
	Rakennusala.
	Rakennusala, jolle saa sijoittaa moottoriajoneuvojen pesuhallin.
	Alue, jolle saa sijoittaa polttoaineen jakeluaseman.
	Ohjeellinen alue johon saa sijoittaa mainospyöntein/ toteemin.
	Korttelin 390 kuuluva uloke. Ulokkeen alla vapaan korkeuden tulee olla vähintään 3,5m.
	Rakennusala, jolle saa rakentaa katoksen.
	Maanalainen pyöräpysäköinti.
	Maanalainen yleinen pysäköintilaitos.
	Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
	Ohjeellisen ajoluiskan osa-alue.
	Katu.
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Ohjeellinen maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
	Voimajohtoa varten varattu alueen osa.

ANSLUTNINGSPARKERING OCH ABC

Stadsdelarna 22 och 23
Kvarter 390, tomt 1 och 2 samt gatu- och rekreatiomsområde

Detaljplaneändring
Ändring av detaljplanen berör trafik- och specialområde i stadsdel 22 och rekreatioms-, park- samt gatuområden i stadsdel 23

Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser
1:1000

	Kvartersområde för affärs- och servicestationsbyggnader. På området får placeras butik-, restaurang-, servicestation- och kontorsutrymmen. På området får placeras dagligvaruhandel. Affärsutrymmens andel av dagligvaruhandel får vara högst 800 m ² -vy och butiksutrymmens andel får vara högst 75 % av den byggda våningsytan. Krav på bilplatser: 1 bp/ 50 m ² -vy.
	Område för närrekreation.
	Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar. På kvartersområdet får byggas en anslutningsparkeringsanläggning i två plan. De ungefärliga höjdstationerna för parkeringsplanen ska vara +19,0 och +12,0.
	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
	Stadsdelsgräns.
	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Gräns för delområde.
	Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Tvärstrecken anger på vilken sida av gränser beteckningen gäller.
	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
23	Stadsdelsnummer.
390	Kvartersnummer.
HATTBRANTEN	Namn på gata, park.
1200	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
	Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.
	Ungefärlig markhöjd för konstruktion.
	Byggnadsyta.
	Byggnadsyta där tvätthall för motorfordon får placeras.
	Område där försäljningsplats för drivmedel får placeras.
	Riktgivande byggnadsyta där reklampylon/ totem får placeras.
	Ett utsprång som hör till kvarter 390. Under utsprånget ska den fria höjden vara minst 3,5m.
	Byggnadsyta där skyddstak får byggas.
	Underjordiskt utrymme för parkering av cyklar.
	Underjordiskt utrymme för allmän bilparkering.
	Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.
	Riktgivande del av område för körramp.
	Gata.
	För allmän gångtrafik reserverad del av område.
	För ledning under jorden reserverad del av område.
	Riktgivande för ledning under jorden reserverad del av område.
	Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.
	Del av område som reserveras för kraftledning.

Liite 3. Ote asemakaavakartasta ja -määräyksistä 3/3

Bilaga 3. Utdrag ur detaljplanekartan och bestämmelserna3/3

YLEISET MÄÄRÄYKSET:

Rakennukset

Rakennusten ja rakennelmien tulee muodostaa yhtenäinen kokonaisuus, joka luo Porvoon sisäänajoväylälle positiivisen maamerkin. Toteutuksen tulee noudattaa asemakaavaselostuksen toteutusohjeita tai olla laadukkaampi. Liikenneaseman tulee olla julkisivultaan korkeatasoinen ja materiaaleiltaan puuta ja/tai lasia, ja liikenneasemalla tulee olla yhtenäinen katos, joka antaa suojaa polttoainejakelulle ja joukkoliikennettä käyttävälle matkustajille. Liikenneaseman katos tulee olla pääosin puurakenteinen, pesuhallin julkisivun tulee olla puuta. Väriiltään rakennusten tulee olla vaaleita. Voimakkaita tai kirkkaita värejä ei saa käyttää. Autopesularakennuksen tulee sopeutua julkisivumateriaaliltaan ja väriykseltään liikenneasemaan ja maisemaan. Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia ja hyväksyttää suunnitelma tontin sisäisistä kevyen liikenteen kulkuyhteyksistä. Alueen valaisussa tulee huomioida, että ei aiheuteta tarpeetonta häitää ympäristön asukkailla. Radonturvallinen rakentaminen on otettava huomioon rakennettaessa.

Mainoslaitteet ja mainospylön

Mainoslaitteiden tulee olla korkeatasoisia, eikä irrallisia tai lepattavia mainoskylttejä sallita. Rakennuksiin sijoitettavien mainoslaitteiden tulee olla osa rakennuksen julkisivua. Mainoslaitteiden suunnittelu tulee sisällyttää osaksi rakennussuunnittelua. Tontilla saa olla yksi kiinteästi sijoittuva itsenäinen mainoslaite, jolle asemakaavassa on oma merkintänsä. Tämän mainoslaitteen tulee sopia ympäristöönsä, ja sen korkeus saa enintään olla 8 metriä. Mainoksia tai mainoslaitteita ei saa sijoittaa tai valaista siten, että ne vaarantavat liikenneturvallisuutta tai aiheuttavat merkittävää häitää ympäristön asukkailla.

Pysäköinti

Pysäköintialueet tulee tehdä laadukkaasti, ja jokaiselle tontille tulee rakentaa vähintään kaksi sähköautojen latauspaikkaa. Kaikilla pysäköintipaikoilla tulee olla varaus sähkölatauspisteiden rakentamiselle.

Paikoitusalueiden ja ulkoiltojen jalankulkureittien suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota jalankulkijoiden turvallisuuteen ja viihtyvyyteen. Jalankulkijoille varattujen alueiden pintamateriaalien tulee laadultaan olla korkeatasoisia.

Tukimuuri

Tukimuuri Hornhattulan laaksoon tulee tehdä maisema huomioon ottaen. Tukimuurin julkisivua tulee jäsentää ristikoin, säleiköin, istutuksin tai muin elementein.

Hulevedet

Huleveden viivytämiseksi tulee rakentaa viivytysjärjestelmä, joka viivytää hulevettä 1 m³/100 m² tontin kovaa rakennettua pintaa kohi. Pinta-alaan lasketaan mukaan kattopinnot ja pihan alueen läpäisemättömät alueet. Hulevesisuunnitelma ja järjestelmä tulee hyväksyttää osana rakennuslupaa. Vettä tulee viivytää tontilla vähintään 12 tuntia, ennen kuin se johdetaan hulevesijärjestelmään. Viivytysjärjestelmän pitää olla tyhjentynyt noin 24 tunnin kuluessa sateen alusta.

Pihan kovapintaisten alueiden vedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen kautta viivytysrakenteisiin.

Tonttijako

Tämän asemakaavan alueella tonttijako on sitova ja se sisältyy asemakaavaan.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Byggnader

Byggnader och konstruktioner ska bilda en enhetlig helhet, som utgör ett positivt landmärke för infarten till Borgå. Byggnaderna ska följa anvisningarna i detaljplanebeskrivningen eller vara av högre kvalitet. Servicestationen ska ha en högklassig fasad av trä och/eller glas och ett enhetligt skyddstak för bränsledistribucionen och de resenärer som använder kollektivtrafik. Servicestationens skyddstak ska huvudsakligen vara byggd av trä och fasaden på bilvårthallen ska vara av trä. Byggnaderna ska ha en ljus färg. Starka eller granna färger får inte användas. Byggnaden för bilvård ska anpassas till servicestationen och landskapet med tanke på fasadmaterial och färgsättning. I samband med bygglovet ska en plan utarbetas och godkännas för gång- och cykelförbindelserna på tomten. Belysningen på området får inte orsaka onödiga olägenheter för invånarna i omgivningen. Radonsäkert byggande ska beaktas.

Reklamanordningar och reklampylon

Reklamanordningar ska vara av hög kvalitet. Fristående eller fladdrande reklamskyltar tillåts inte. Reklamanordningar som placeras på byggnader ska vara en del av byggnadens fasad. Planeringen av reklamanordningar ska vara en del av byggnadsplaneringen. På tomten får finnas en enskild reklamanordning som är en fast del av gården. För den finns en egen beteckning i detaljplanen. Den här reklamanordningen ska passa in i miljön och får vara högst 8 meter hög. Reklam eller reklamanordningar får inte placeras eller belysas på ett sådant sätt att de äventyrar trafiksäkerheten eller orsakar betydande olägenheter för invånarna i omgivningen.

Parkering

Parkeringsområden ska vara av hög kvalitet och på varje tomt ska finnas minst två laddplatser för elbilar och alla parkeringsplatser ska ha reservation för byggande av laddstation.

Vid planeringen av parkeringsområden och rutter för fotgängare utomhus bör man fästa speciell uppmärksamhet vid fotgängarnas säkerhet och trivsel. Områden som är reserverade för fotgängare ska ha ytmaterial av hög kvalitet.

Stödmuren

Stödmuren mot dalen i Hornhattula ska byggas med hänsyn till landskapet. Stödmurens fasaddisposition ska arrangeras med hjälp av spaljéer, spjälverk, planteringar eller andra element.

Dagvatten

För dagvatten som ska fördröjas ska ett fördröjningssystem byggas, så att dagvatten kan fördröjas 1 m³/100 m² hård bebyggd yta på tomt. Takytor och områden på gården som inte släpper igenom vatten räknas till ytan. Dagvattenplanen och systemet för dagvatten ska godkännas som en del av bygglovet. Vattnet ska fördröjas minst 12 timmar, innan det avleds till dagvattnensystemet. Fördröjningssystemet ska bli tomt inom 24 timmar efter det att det börjat regna.

Vatten från gårdens hårda ytor ska ledas via oljeavskiljningsbrunnarna till fördröjningskonstruktionerna.

Tomtindelning

Tomtindelningen på detta detaljplaneområde är bindande och ingår i detaljplanen.

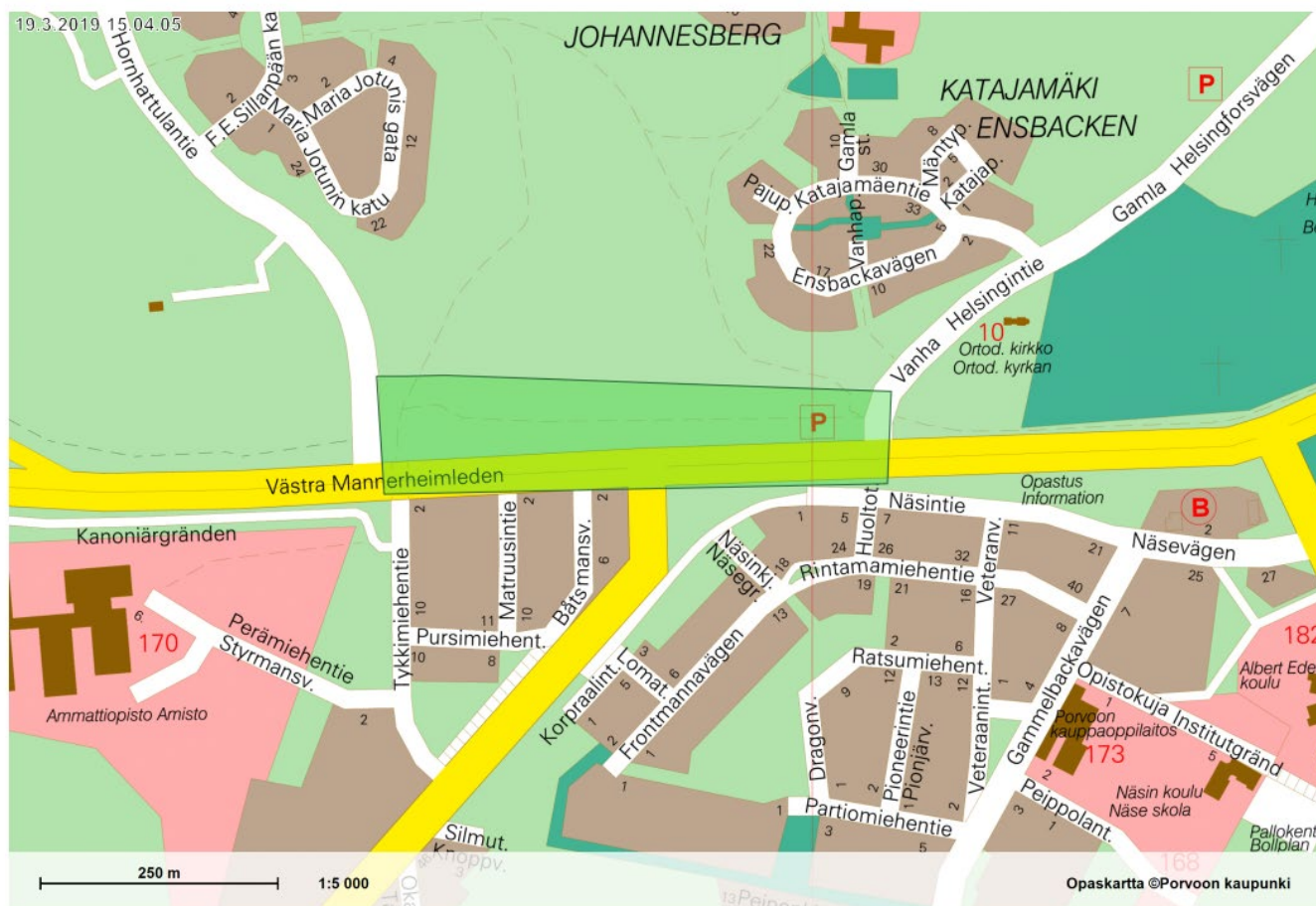
PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

BORÅ

Infartsparkering och ABC

STADSDELERNA 22 och 23, KVARTER 390 SAMT GATU- OCH REKREATIONSOMRÅDEN

Detaljplaneändringen gäller trafik-, rekreations-, special- och gatuområden i stadsdelen 22 och 23.



Området ligger vid Västra Mannerheimleden, mellan anslutningen till Hornhattulavägen och anslutningen till Gamla Helsingforsvägen.

NR 541

DETALJPLAN OCH ÄNDRING AV DETALJPLAN

1. Planeringsområde

Detaljplaneområdet omfattar en ca 50 meter bred remsa vid Västra Mannerheimleden, mellan Hornhattulavägen och Gamla Helsingforsvägen.

2. Bakgrunden till projektet

Utarbetandet av detaljplanen ingår i stadsplaneringens arbetsprogram för år 2019. Under år 2018 undersöktes placeringen av servicestationen, och korsningen av Hornhattulavägen valdes som placeringsplats. Infartsparkeringen vid korsningen av Gamla Helsingforsvägen är ofta full och måste byggas ut.

3. Målet för planeringen

Genom detaljplanen undersöks placeringen av servicestationen och infartsparkeringen i området.

4. Utgångsuppgifter
(plansituation, genomförande av plan osv.)

Områdets läge och areal:

Planeringsområdet ligger 1 km väst om Borgå centrum. Planeringsområdet är 5 ha stort.

Landskapsplan:

I landskapsplanen för Östra Nyland (fastställd 30.10.2014) ingår området i ett område för tätortsfunktioner. Västra Mannerheimleden är en väg som är värdefull på landskapsnivå.



Generalplan: I delgeneralplanen för de centrala delarna (godkänd 15.12.2004) anvisas planområdet som område för närrekreation. Västra Mannerheimleden är en riksväg, Gamla Helsingforsvägen är en regional väg/huvudgata och Hornhattulavägen är en regionalt viktig förbindelseväg/matargata. På båda kanterna av området leder en gång- och cykelväg, så som också söder om Västra Mannerheimleden.

PL-1

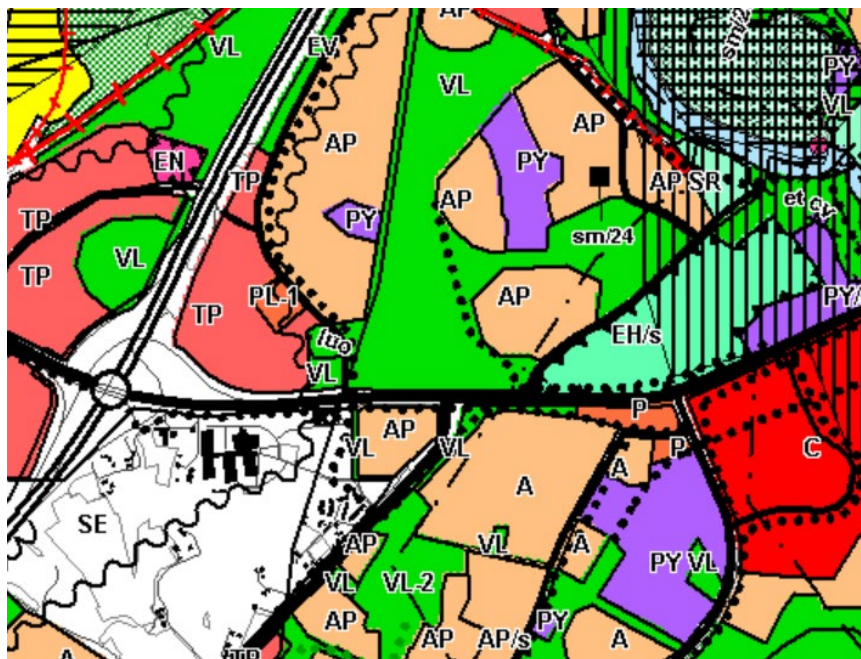
Lähipalvelujen alue

Alue on tarkoitettu asemakaavoitettavaksi. Alueen sijainti on ohjeellinen ja tarkentuu aluetta asemakaavoitettaessa. Alue on tarkoitettu julkisille ja yksityisille palvelutoiminnolle. Asemakaavoitettaessa eri palvelujen tarvitsemat tilat sijoitetaan niin, että ne tukevat toisiaan ja tilojen yhteis- ja vuorottaiskäytön mahdollisuus on huomioitu.

Område för närservice

Avsikten är att området detaljplanläggs. Områdets läge är riktgivande och det preciseras när området detaljplanläggs. Området är avsett för offentlig och privat serviceverksamhet. Vid detaljplanläggningen placeras utrymmena för olika slag av service sålunda att de stöder varandra, och att möjligheten till en gemensam användning och en användning turvis av lokalerna beaktas.

På områdets nordvästra sida anvisas ett område för närservice PL-1. Det har dock inte byggts närservice där. Att bygga service i denna detaljplans område kan anses stämma överens med generalplanens syfte.



Detaljplan:

Södra delen av området är en infartsväg (LT) med skydds- och fri-siktsområde enligt detaljplanen nr 80 från år 1974 samt område för närrekreation (VL) och gatuområde enligt planerna 201 (1994), 178 (1991) och 494 (2016). På båda sidorna av området leder en stig mot norr. Stigens placering är riktgivande.



Ägarförhållanden:

Trafikledsverket äger Västra Mannerheimleden, och Borgå stad äger resten av området.

Invånare:

I planeringsområdet finns inga invånare. Söder och norr om planeringsområdet finns bostadsområden.

Byggbestånd:

I området finns inga byggnader.

Naturmiljö och landskap:

Planeringsområdet består av motorvägens kant som är en brant sluttning mot åkern i Hornhattula. Höjdskillnaden i terrängen är ca 6-8 meter. Åkern består av mjuk mark och vid dess kant leder en gång- och cykelväg. Vid områdets östra kant finns ett område för infartsparkering. Området ligger vid Borgås viktigaste infartsväg och är viktigt med tanke på landskapet.

Kommunalteknik:

Planeringsområdet kan anslutas till kommunaltekniken, och i området leder många rör och ledningar som måste flyttas för att kunna bygga enligt detaljplanen.

5. Grundläggande utredningar:

Följande utredningar har gjorts/görs för planområdet:

- I fråga om dagvatten används utredningen som gjorts för detaljplanen för det invidliggande området Kungsporten III.
- Trafikförbindelserna utreds som en del av den mer omfattande granskningen av Västra Mannerheimleden.

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 planlägningsprocessen i samband med utarbetandet av detaljplanen.

Följande konsekvenser bedöms:

- Konsekvenserna för naturmiljön och landskapet
- Konsekvenserna för den bebyggda miljön
- Konsekvenserna för samhällsstrukturen
- Konsekvenserna för trafikförhållandena i området

7. Intressenter

7.1 Markägare:

Borgå stad
Trafikledsverket

7.2 Markägande grannar:

7.3 Företag

Telia Sonera Finland Oyj
Elisa Oyj
Borgå Energi Ab, fjärrvärme
Borgå Elnät Ab
Porvoon Alueverkko Oy
Fingrid Oyj
LPOnet Oy Ab

7.4 Myndigheter och övriga aktörer:

Räddningsverket i Östra Nyland
NTM-centralen

7.5 Enheter inom Borgå stad:

Koncernledningen
Markpolitiken
Stadsmätningen
Kommuntekniken
Byggnadstillsynen
Miljövården

Social- och hälsovårdssektorn
Miljöhälsovården

Borgå vatten

7.6 Organ

Stadsutvecklingsnämnden
Hälsoskyddsektionen

7.7. Alla kommuninvånare

7.8 Alla andra som anser sig vara intressenter

8. Ordnande av deltagande och växelverkan

Myndighetssamråd:

- Detaljplaneprojektet förutsätter myndighetssamråd (66 § 2 mom. MarkByggL). Myndighetssamrådet i inledningsskedet hölls 16.06.2019. Myndighetssamrådet i förslagsskedet hölls 22.1.2020.

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

- **Planutkastet** och det övriga materialet hålls framlagda i Kompassen, Krämaretorget B, gatuplan och på Borgå stads webbplats på adressen www.borga.fi. Intressenterna bereds möjlighet att framföra skriftliga åsikter.
- Staden meddelar per brev markägarna/-innehavarna på planområdet samt grannar som är markägare/-innehavare att utkastet till plan är framlagt. Staden meddelar dessutom om framläggningen med kungörelse på stadens webbplats.
- Kommentarer begärs per e-post av de intressenter som nämns under punkterna 7.3 - 7.5.

Samråd:

- På basis av de kommentarer som fås in ordnas vid behov samråd med olika intressenter.

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

- **Planförslaget** och det övriga materialet hålls offentligt framlagda på servicekontoret Kompassen, Krämaretorget B, gatuplan och på Borgå stads webbplats

www.borga.fi. Intressenterna bereds möjlighet att framföra skriftliga anmärkningar.

- Staden meddelar per brev markägarna/-innehavarna i planområdet samt grannar som är markägare/-innehavare att förslaget till plan är framlagt. Staden meddelar dessutom om framläggningen med kungörelse på stadens webbplats samt i tidningarna Uusimaa, Östnyland och Itävyälä.
- Officiella utlåtanden: (28 § MarkByggF)
Hälsoskyddsektionen
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 kommunens motiverade ställningstagande till anmärkningen.

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

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

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

- Kungörelse på stadens webbplats www.borga.fi.

9. Tidtabell för planläggningsprojektet

Planläggningsarbetet inleddes våren 2019. Målet är att stadsfullmäktige godkänner detaljplaneändringen under år 2020.

10. För beredningen ansvarar

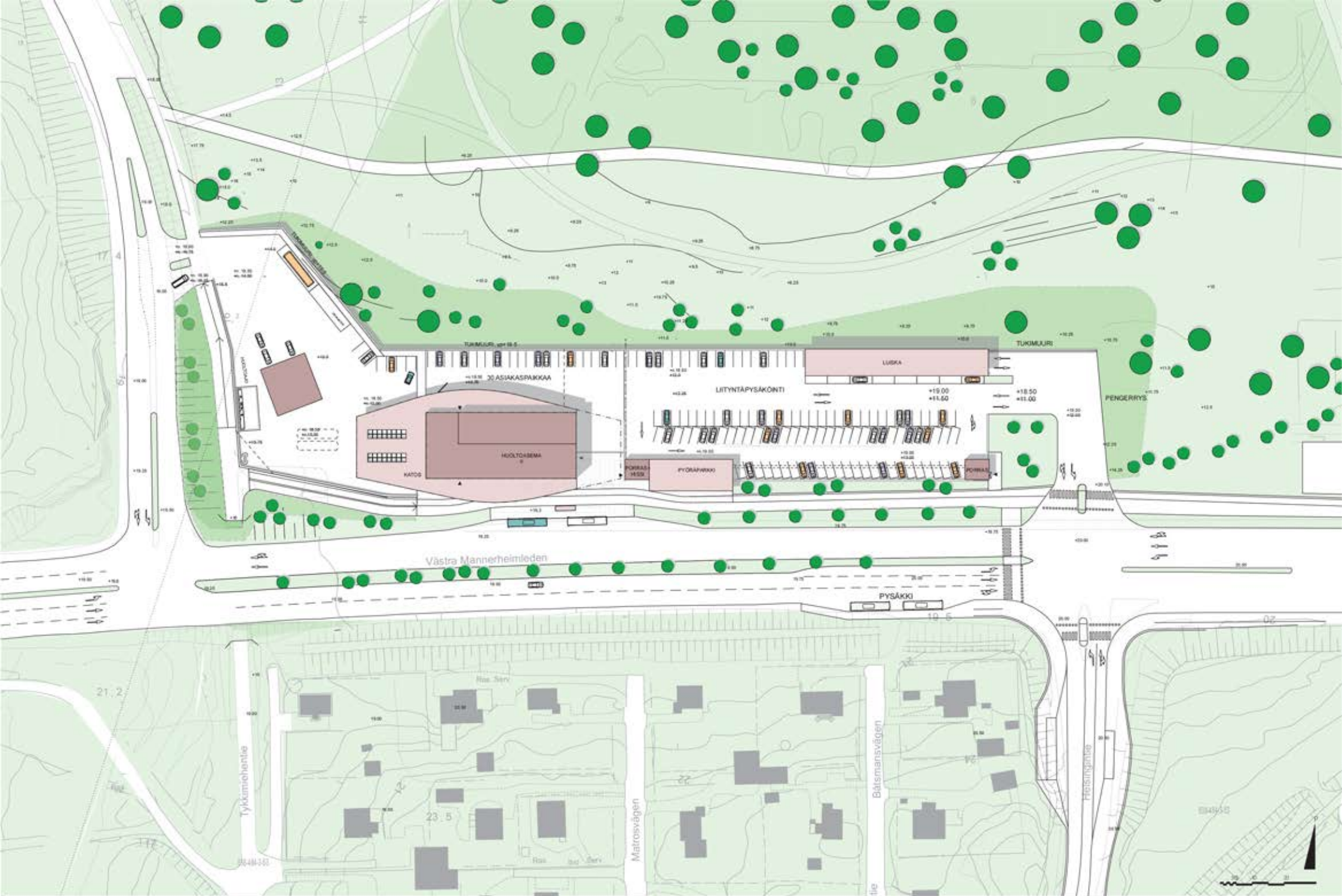
planläggare	planeringsassistent
Johannes Korpijaakko	Christina Eklund
tfn 040 489 5496	tfn 040 489 5755
fornamn.efternamn@porvoo.fi	fornamn.efternamn@porvoo.fi

Stadsplaneringen
PB 23
06101 BORGÅ

Besöksadress: Krämaretorget B, 3 vån.

Datum 10.3.2020

Dan Mollgren
stadsplaneringschef





BILAGA 6

BORGÅ

Infartsparkering och ABC

23 STADSDELEN

Ändring av detaljplan

Planutkastet var framlagt 7.11 - 9.12.2019

UTLÅTANDE/ÅSIKT (30 § MarkByggL)
sammandrag

STADSPLANERINGENS BEMÖTANDE OCH
UTLÅTANDETS/ÅSIKTENS KONSEKVENSER
FÖR INNEHålLET I DETALJPLANEFÖRSLAGET

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
Förhållanden mellan användningsändamålen borde definieras i en planbestämmelse.

Konsekvenserna borde bedömas redan då planen bereds.

I den fortsatta planeringen av detaljplanen ska göras noggranna etappvisa granskningar av genomförandet, inklusive en trafikutredning om hur servicestationen, infartsparkeringen, gång- och cykeltrafiken samt kommunaltekniken ordnas som en del av byggandet av Borgå parkgata.

Byggandet i området förutsätter omfattande flyttningar av ledningar, och i samband med dem ska planeras och göras också flyttning av kommunaltekniska system som tjänar den nuvarande landsvägen.

Byggandet av en ny anslutning förutsätter att landsvägens område ingår i detaljplanen och att det anvisas som gata. I Hornhattulavägens korsningsområde blir en del av gång- och cykeltrafikens regleringar under servicestationens funktioner.

Anslutningen ska planeras på detaljplanenivå och som en del av cirkulationsplatsen vid Borgå parkgata.

För att garantera ett ändamålsenligt genomförande av detaljplanen ska hela området för landsvägen, inklusive anslutningsområdet, redan nu tas med i detaljplanen som planeras, och för området ska anvisas behövt gatuområde och fattas ett beslut om gatuunderhåll.

Ett separat avtal kan ingås om underhållet av vägavsnittet.

Närings-, trafik- och miljöcentralen föreslår att det ordnas myndighetssamråd vid förslagsskedet. Då arbetet framskrider, ska också förhandlingar om väg- och gaturegleringar ordnas vid behov.

Bemötande:

Planbestämmelsen för servicestationen har preciserats.

Konsekvensbedömningen har gjorts under planprocessen bland annat som en del av dispositionsplanen för Borgå parkgata, men konsekvenserna antecknades i detaljplanebeskrivningen först i förslagsskedet.

Trafikutredningarna grundar sig på områdesreserveringar och trafikutredningar som gjordes för Borgå parkgata. Projektet genomförs som en helhet. Projektet görs inte i etapper, och därför behövs etappvisa utredningar inte. Detaljplanens konsekvenser och trafikens smidighet granskas i förhållande till den färdiga helheten.

Flyttningen av kommunaltekniska system som tjänar landsvägen undersöks i samband med att rören flyttas.

Landsvägens område tas med i detaljplanen som ett gatuområde till de delar som anses vara nödvändiga för att göra de ändringar som behövs för trafiken. Också delar av Helsingforsvägens korsning tas med så att det är möjligt att bygga eventuella busshållplatser. Dessa ändringar behandlades på myndighetssamrådet 22.1.2020.

Ändringar i detaljplanen:

Våningstalen för olika verksamheter i bestämmelsen för servicestationen preciserades. Landsvägens område vid Västra Mannerheimleden, Hornhattulavägen och Helsingforsvägen togs med i detaljplanen som ett gatuområde.

Miljöhälsovården

Inget att anmärka.

-

Räddningsverket i Östra Nyland

-

Inget att anmärka.	
<p>Borgå vatten</p> <p>Ledningsgatan på ABC:s tomt ska vara rak.</p> <p>Tvätthallen ska placeras tillräckligt långt från servitutsområdet.</p> <p>Den riktgivande gång- och cykelvägen måste flyttas norrut på grund av ledningarna och den ska ligga tillräckligt långt från den eventuella slutningens nedre kant.</p> <p>För planeringen behöver man veta om det byggs en slutning eller en stödmur på parkens sida.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Ledningsservitutet har gjorts rakt och gränsen för tvätthallen flyttats längre bort. Den riktgivande gång- och cykelvägen flyttades norrut. Vid den norra kanten planeras en stödmur.</p> <p>Ändringar i detaljplanen:</p> <p>Servitutsområdet gjordes rakare och byggnadsytan flyttades.</p>
<p>Miljövården</p> <p>Det ska undersökas om det finns sulfatlera i jordmånen. Ledningarnas och kablarnas konsekvenser för byggandet ska beaktas. Bränsledistributionen ska placeras utanför grundvattenområdet.</p>	<p>Bemötande</p> <p>Flyttningen av ledningarna i området har planerats som en del av projektet. I samband med flyttningen kan också undersökas om det finns sulfatlera. Bränsledistributionen har placerats utanför grundvattenområdet.</p>
<p>Fingrid Abp</p> <p>I området finns inte Fingrids kraftledning eller andra funktioner. Vi har alltså inget behov av att ta ställning till detaljplanläggningens utgångspunkter.</p>	-
<p>Telia Company</p> <p>I området finns kablar och flyttningen och skyddet av dem ska beaktas vid eventuella markbyggnadsarbeten. Telia (production-desk@teliacompany.com) ska kontaktas i fråga om flyttningen och skyddet i god tid innan eventuella markbyggnadsarbeten påbörjas.</p> <p>Utgångspunkten är att beställaren betalar kostnaderna för flyttningen och skyddet.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Genomförandet av detaljplanen förutsätter flyttning av kablar. Det undersöks om flyttningen av rören påverkar kablarna redan år 2020 eller först år 2021 vid byggskedet.</p>
<p>Juha Elo, åsikt 1</p> <p>Elo kan inte godkänna planen i någon form och han anser att ekonomiska synpunkter inte beaktas i planen. Marken i området är svag och för byggande krävs fyllningar. Elo anser att bränslecisternerna är en miljörisk för grundvattenområdet, lunden och diket. Planen ökar miljöstörningar och -risker på grund av trafiken, belysningen, bullret, avgaserna och olja. Områdets naturvärden har inte beaktats i planen, och kraftledningen stör användningen av området.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Lösningarna i området har undersökts på grund av den utmanande jordmånen, och kostnaderna för byggandet har beräknats regelbundet.</p> <p>Bränslecisternerna är en risk för grundvattnet på det nuvarande stället och därför är det viktigt att den nya servicestationen placeras på ett tryggt ställe utanför grundvattenområdet.</p> <p>Området är inte lugnt nu heller eftersom Västa Mannerheimleden är en livligt trafikerad landsväg. Därför kan det inte anses att trafikolägenheterna skulle öka. Byggandet av servicestationen styrs så att belysningen inte stör närområdets invånare i onödan.</p>

	<p>Som en del av den fortsatta planeringen av Borgå parkgata undersöks också bullerolägenheterna i nuläget och i framtiden.</p> <p>I området har inte upptäckts viktiga naturvärden, och vid planeringen av området har beaktats att det finns kommunaltekniska ledningar och en kraftledning i området.</p> <p>Ändringar i detaljplanen: En allmän bestämmelse om att belysningen inte får medföra onödig olägenhet har lagts till.</p>
<p>Riikka Melén, åsikt 2</p> <p>Melén påpekar att planen medför stora miljöolägenheter i området. Speciellt ska beaktas de olägenheter bullret och belysningen medför för småhusområdet i Näse.</p> <p>Melén är orolig för att området blir en året-omsamlingsplats för bilister och mopedister, vilket skulle orsaka buller hela tiden och försämra trafiksäkerheten för invånarna i närheten. Dessa problem finns redan i det nuvarande ABC:s område.</p> <p>Jordmånen i området är dålig och därför är byggandet inte optimalt, i synnerhet då det behövs stora flyttningar av ledningar och investeringar av staden.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>I detaljplanen finns bestämmelser om belysningen och reklamskyltarna i området för att minska olägenheten från belysningen. Bullrets konsekvenser undersöks som del av utredningarna för Borgå parkgata. Det finns redan nu buller i området från trafiken på Västra Mannerheimleden. Det kan inte alltså anses att servicestationen skulle ändra bullerförhållandena betydligt.</p> <p>Det är möjligt att olika grupper samlas i området men en stad kan inte byggas så att det inte finns ställen att samlas. Med en detaljplan kan inte påverkas eventuella lokala störningar utan myndigheter åtgärdar dem på andra sätt.</p> <p>Jordmånen har undersökts och enligt undersökningarna är byggbarheten i nästan hela området rätt så bra. Byggbarheten i dalen blir sämre norr om servicestationen, och därför har det undersökts om byggandet kan placeras vid områdets södra kant.</p> <p>Ändringar i detaljplanen: En allmän bestämmelse om att belysningen inte får medföra onödig olägenhet har lagts till.</p>
<p>Toni och Jaana Rask, åsikt 3</p> <p>De som lämnat åsikten motsätter sig servicestationen. Detta motiveras med att trafiken och bullret i området ökar. De är också oroliga för att bullret och belysningen stör dygnet runt i bostadsområdet på andra sidan av gatan.</p> <p>De tycker att en servicestation inte behövs i centrum då man kan köra längre bort med bilar. Dessutom anser de att jordmånen i området inte är lämplig för byggande och kräver att miljöolägenheterna beaktas.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Om belysningen i området förordas i detaljplanens allmänna bestämmelser, och bullret undersöks som en del av utredningen för Borgå parkgata.</p> <p>Infartsparkering och ABC är ett kombinerat projekt för att förbättra servicen för användarna av alla trafikmedel. Också infartsparkeringen påverkar placeringen.</p> <p>Markförhållandena har undersökts som en del av utredningarna för projektet och byggbarheten har konstaterats i huvudsak vara bra. Jordmånen blir</p>

	<p>svagare norrut och därför har verksamheterna placerats tätt i områdets södra del.</p> <p>Kostnadsberäkningar har ingått i utredningsarbetet från första början på grund av omständigheterna i området.</p> <p>Servicestationen flyttas på grund av grundvattenområdet, på vilket ABC-stationen nu ligger. Den nya stationens verksamheter planeras och genomförs enligt gällande miljölagstiftning.</p> <p>Ändringar i detaljplanen: En allmän bestämmelse om att belysningen inte får medföra onödig olägenhet har lagts till.</p>
Detaljplanen framlagd som förslag 8.4.2020 – 8.5.2020	
UTLÅTANDE/ANMÄRKNING (27 § MarkByggL), sammandrag	STADSPLANERINGENS BEMÖTANDE OCH UTLÅTANDETS/ANMÄRKNINGENS KONSEKVENSER FÖR INNEHÅLLET I DETALJPLANEFÖRSLAGET
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland Detaljplanens beteckningar och gränsningen av gatuområdet har ändrats ändamålsenligt. Det ska ordnas förhandlingar om överlåtelse av gatuområdet efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.	Bemötande Det ordnas förhandlingar om överlåtelse av gatuområdet efter det att detaljplanen vunnit laga kraft.
Borgå vatten Inga anmärkningar.	Bemötande -
Miljöhälsovården Inga anmärkningar.	Bemötande -
Räddningsverket i Östra Nyland Inga anmärkningar.	Bemötande -
Anmärkning 1 Antti Sinisaari I anmärkningen påpekas att handikapplatserna ska vara tillräckligt stora och att hissen ska vara tillräckligt stor för hjälpmedel. Det ska också vara lätt att komma till hissen. Laddstolparna för elbilar ska också vara tillgängliga för alla. Tillgängligheten till handikapplatserna kan ordnas med sneda kantstenar eller andra regleringar.	Bemötande Det är viktigt att beakta tillgängligheten på de ställen som den som lämnade anmärkningen tar upp. Tillgängligt byggande styrs i huvudsak av lagstiftningen, varvid det planerade genomförandet kan övervakas i samband med bygglovet. Inga ändringar i detaljplanen
Anmärkning 2 Börje Bärlund Anmärkningen innehåller en lista med fem punkter och en karta. 1. Den nya gatan borde heta Harabackankatu (Harabackagatan), inte Borgå parkgata. 2. Grupperingsfältet ska vara 3,5 meter brett mot Hornhattulavägen. 3. LPY-tomten ska inte byggas. 4. Väster om Hornhattulavägen, efter ekskogen finns ett bra ställe för parkeringsanläggningen.	Bemötande - 1. Gatunamnet ska betjäna hela Borgå och vara positivt och lätt för dem som kommer till Borgå. Därför valdes namnet Borgå parkgata. - 2. Bredden på grupperingsfälten är en del av genomförandeplanen som detaljplanen inte styr. Genomförandet planeras i gatuplanen efter detaljplaneprocessen. 3. och 4. Ett parkeringsområde vid Hornhattulavägen betjänar inte dem som använder kollektivtrafiken eftersom det skulle ligga för långt ifrån stomlinjerna.

<p>5. På grund av coronaepidemin har bussarna inte passagerare och därför behövs ingen anslutningsparkering.</p>	<p>Kvartersområdet för allmänna parkeringsområden är ändamålsenligt placerat. 5. Antalet passagerare i kollektivtrafiken kan av många orsak tidvis vara mindre. Detaljplanens lösningar grundar sig på stadens strategi och mål på lång sikt, avsikten är alltså att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar och att stöda hållbara färd sätt.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>
<p>Anmärkning 3 Rabbe Forsblom I det nya planförslaget kunde övervägas ett pausställe vid den västra anslutningsleden, där resenärer kunde äta sin matsäck och ta paus med barnen.</p>	<p>Bemötande Enligt detaljplanearbetet finns det inget behov för ett pausställe i planeringsområdet. Det har inte heller bedömts vilka konsekvenser ett pausställe skulle ha för trafiken. Vid motorvägen, lite norr om området, finns ett pausställe som inte påverkas av denna detaljplan.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>
<p>Anmärkning 4 anonym I anmärkningen frågas varför cykelvägen leder vid vägens kant och trångt mellan hållplatsen och servicestationen och inte längs med områdets norra kant.</p>	<p>Bemötande En cykelväg ska vara smidig och tydlig. En slingrig cykelväg är inte ett smidigt alternativ. I planeringen beaktades att användningen av utrymmet mellan hållplatsen och servicestationen ska planeras speciellt noggrant. Lösningen kan fortfarande förbättras med ändamålsenlig beläggning. I stadsområdet ska också användas dimensionering som betjänar många olika trafikformer i ett litet område.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>
<p>Anmärkning 5 Malin Lönnrot och Johannes Nygren</p> <p>Den planerade anslutningsparkeringen och servicestationen samt de övriga byggnaderna är klart överdrivna, i synnerhet parkeringen i två våningar. Två våningar medför en stor vägg mot Hornhattulavägen. Behövs det verkligen en servicestation med biltvättshall, då en sådan redan finns i Kungsporten, en kilometer från detta ställe? Belysningen, bullret och de ökade trafikmängderna oroar oss. Om servicestationen har öppet sent på kvällarna, kan det hända att mopedister samlas i området och har mycket ljud. De nuvarande rekreationsrutterna och gång- och cykelvägarna medför behov av nya leder, och vi undrar hur skolelevers säkerhet kan garanteras, då de nu använder underfarten till Övre Näse. Med tanke på dagens ekonomiska läge är det konstigt att det kan sparas från skolor och</p>	<p>Bemötande Med tanke på trafiken är stället bra både för en servicestation och för anslutningsparkering. Servicestationen är lämplig och byggrätten för den är hälften mindre än för servicestationen i Kungsporten. Servicestationen är dimensionerad enligt servicebehovet. Med två våningar garanteras tillräcklig anslutningsparkering för pendeltrafiken. Stödmuren mot Hornhattulavägen ska göras lättare med träelement eller andra konstruktioner. Enligt detaljplanen får belysningen inte medföra betydliga olägenheter för invånarna i området. Utvecklingen av området ändrar inte betydligt olägenheten som trafikbullret medför. De olägenheter användarna eventuellt skulle medföra kan inte hindras med detaljplanen. Underfarten bevaras och antalet rutter ökas. Det är möjligt att förbättra säkerheten i området då det ändras från ett trafikområde till en gata och staden kan styra körhastigheterna och lösningarna i området.</p>

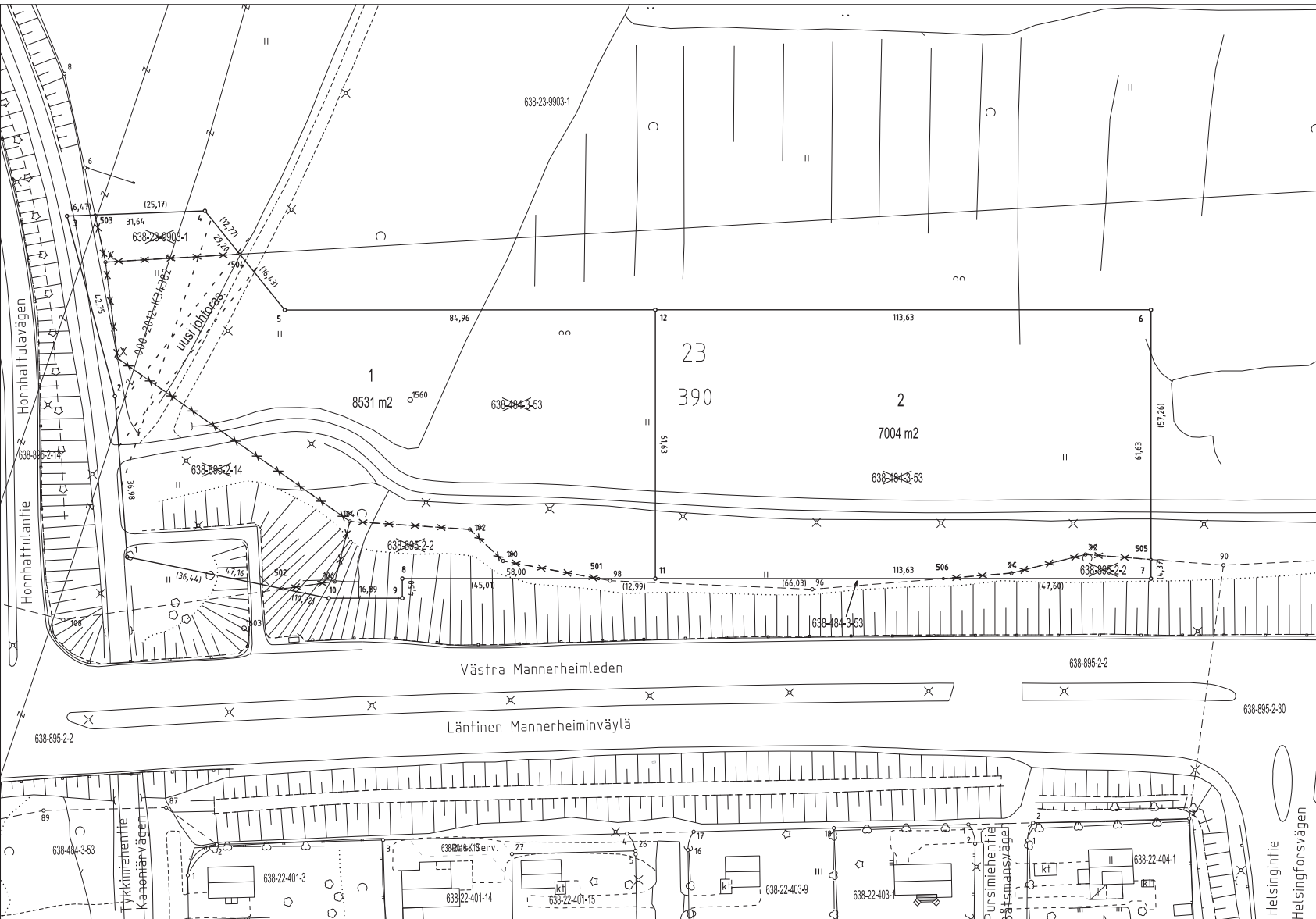
<p>hälsovården men detta projekt prioriteras i stadens budget under de följande åren. I en koldioxidsmart stad ska pendeltrafiken göras med bussar. Därför förstår vi behovet av en större anslutningsparkering men att också bygga en servicestation är inte förnuftigt.</p>	<p>Investeringen stämmer överens med strategin och projektet skapar dragningskraft. Pengarna som används för projektet investeras i Borgå och hämtar indirekt kassaflöde till staden. I samband med behovet av anslutningsparkering har också behovet av att kombinera tjänster kommit fram. Servicen där andra tillgångar kombineras med anslutningsparkeringen ger synergifördelar och främjar en mer högklassig kollektivtrafik.</p> <p>Inga ändringar i detaljplanen</p>
<p>Anmärkning 6 Juha Elo Anmärkningen innehåller 8 punkter om detaljplanen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bullervallen vid Västra Mannerheimleden kan inte tas bort, den ska förlängas mot väst. 2. Kanoniärvägens gård ligger på nivå 17 m och ABC på nivå 19 m. Bilarnas ljud och lampor skulle komma direkt in i bostäderna. 3. ABC skulle störa hela området. 4. Väster om Kanoniärvägen kan inte byggas på grund av jordmånen och högspänningslinjen. 5. Mannerheimleden kan inte göras smalare på grund av uttryckningsfordon. 6. Jag kräver en miljökonsekvensbedömning för projektet. Det har också upptäckts vitryggiga hackspettar, mindre hackspettar samt vit-, blå och gulsippor i lunden och diket. Lunden och diket ska bevaras. 7. Enligt delgeneralplanen för de centrala delarna är området inte ett område för närservice utan ett VL-1-rekreativområde. 8. På plankartan finns många fel. 	<p>Bemötande</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I detaljplanen tas inte ställning till bullervallen, men i dispositionsplanen för Borgå parkgata har den bevarats till största delar. Om det byggs en cirkulationsplats i Hornhattulavägens korsning, skulle en bullermur ersätta en del av vallen. 2. Kanoniärvägen ligger lägre än ABC men bullervallen mellan områdena ligger högre och bevaras för att skydda bostadsområdet. 3. De olägenheter ABC skulle medföra i området är små jämfört med olägenheterna trafiken nu medför. 4. Området väster om Kanoniärvägen ingår inte i denna detaljplan. Utvecklingen av området görs vid en annan process. 5. Borgå parkgata som ersätter Västra Mannerheimleden kommer att ha två körfält till båda riktningarna. 6. De projekt för vilka krävs miljökonsekvensbedömning och ändringarna till dem anges i bilaga 1 till MKB-lagen. Projektet enligt denna detaljplan är inte ett sådant projekt som avses i bilaga 1 till MKB-lagen. Mellan Harabacka, Hornhattula, Johannesberg och Ensbacka blir ett område på cirka 30 hektar som anvisas i detaljplanen som ett parkområde eller ett rekreativområde. Denna detaljplan gäller ett cirka 4 hektar stort område i lunden, varav endast cirka 2 hektar anvisas som kvartersområde och gatuområde, och cirka 1,8 hektar anvisas också i detaljplanen som område för närrekreation VL. Det leder en gång- och cykelväg redan nu i kvartersområdena, och området är delvis landsvägens kant, varför området inte längre i kvartersområdena är i naturtillstånd. Med beaktande av omfattningen av detaljplaneprojektet, dess läge och att det gäller ett område som redan delvis är byggt, behövs en miljökonsekvensbedömning enligt MBK-lagen inte med stöd av lagens 3 § 2 och 3 moment eller bilaga 2. I planeringsområdet upptäcktes inga betydande naturvärden under detaljplanprocessen. Diket och lunden

bevaras till största delar, och de fåglar och växter som upptäcktes djupare i området kan inte anses ha betydande konsekvenser för genomförande av projektet. En miljöinspektör gjorde ett terrängbesök i området 13.5.2020 och upptäckte inga fåglar som nämns i anmärkningen. Enligt uppgifterna från en fågelförening finns det vitryggiga hackspettar och mindre hackspettar i Borgå, men de häckar inte i planeringsområdet och har inte upptäckts där. I planeringsområdet hittades endast lite vitsippor. Vit-, blå- och gulsippor är inte fridlysta.

7. Enligt delgeneralplanen är området ett rekreationsområde men placeringen av det närliggande området för närservice PL-1 är riktgivande. Därför genomför placeringen av närservice på stället som anvisas i denna detaljplan delgeneralplanens mål och avsikt.
8. Plankartan har granskats och några skrivfel korrigerats och bestämmelser preciserats.

Skrivfelen i bestämmelserna på plankartan har korrigerats.

Liite 7. tonttijako
Bilaga 7. tomtindelningen



TONTTIEN MUODOSTUMINEN / TOMTERNAS BILDNING			
TONTTI TOMT	P+ALA m² AREAL m²	OSAT m² DELAR m²	KINTERESTÖTA AV FASTIGHETEN
638-23-9903-1	8531	296 594 53	638-23-9903-1 Hornhattulan publici 638-484-3-53 HORNHATTULA OCH JOHANNESBERG 638-895-2-2 YLEINEN TIE
638-23-9903-2	7004	1786 662 142	638-895-2-14 YLEINEN TIE 638-484-3-53 HORNHATTULA OCH JOHANNESBERG 638-895-2-2 YLEINEN TIE

KOORDINAATTILUETTELO (ETRS-GK26)
KOORDINAATTOIRTECKNING

No	P	I
1	6697670.950	26479551.893
2	6697707.818	26479540.081
3	6697748.128	26479538.093
4	6697750.314	26479559.715
5	6697727.571	26479588.023
6	6697727.024	26479786.618
7	6697665.991	26479786.618
8	6697665.391	26479614.984
9	6697661.491	26479514.984
10	6697661.491	26479588.095
11	6697665.991	26479672.984
12	6697727.023	26479572.984
92	6697671.526	26479771.893
93	6697667.290	26479734.526
98	6697665.515	26479662.586
100	6697670.949	26479599.076
102	6697670.949	26479589.476
104	6697670.105	26479602.955
106	6697665.316	26479599.499
501	6697665.991	26479559.999
502	6697663.641	26479587.593
503	6697748.370	26479544.556
504	6697443.393	26479577.722
505	6697670.361	26479786.618
506	6697665.991	26479739.014
1500	6697706.329	26479516.795
1603	6697654.585	26479578.699

Asemakaavaan n:o 541 sisältyvän sliovan tonttijakon tiedot		PORVOO BORGÅ	638
Uppgifter om den bindande tomtindelningen, som ingår i detaljplanen nr 541		Kaupunginosa	23
1:500		Stadsdel	
Asemakaava		Korttält	390
Detaljan		Kvartier	1, 2
hyväksytty godkänd den		Tontt	9779
volmanntulo		Karttält	
ivirträsände		Koordinatit	ETRS-GK26
		Koordinatsystem	
Lask./ Råkn. HAS	Piiri/ Rit. Cak	Tj-karta	1555
Tark./ Gransk. TP		Tjänd-karta	