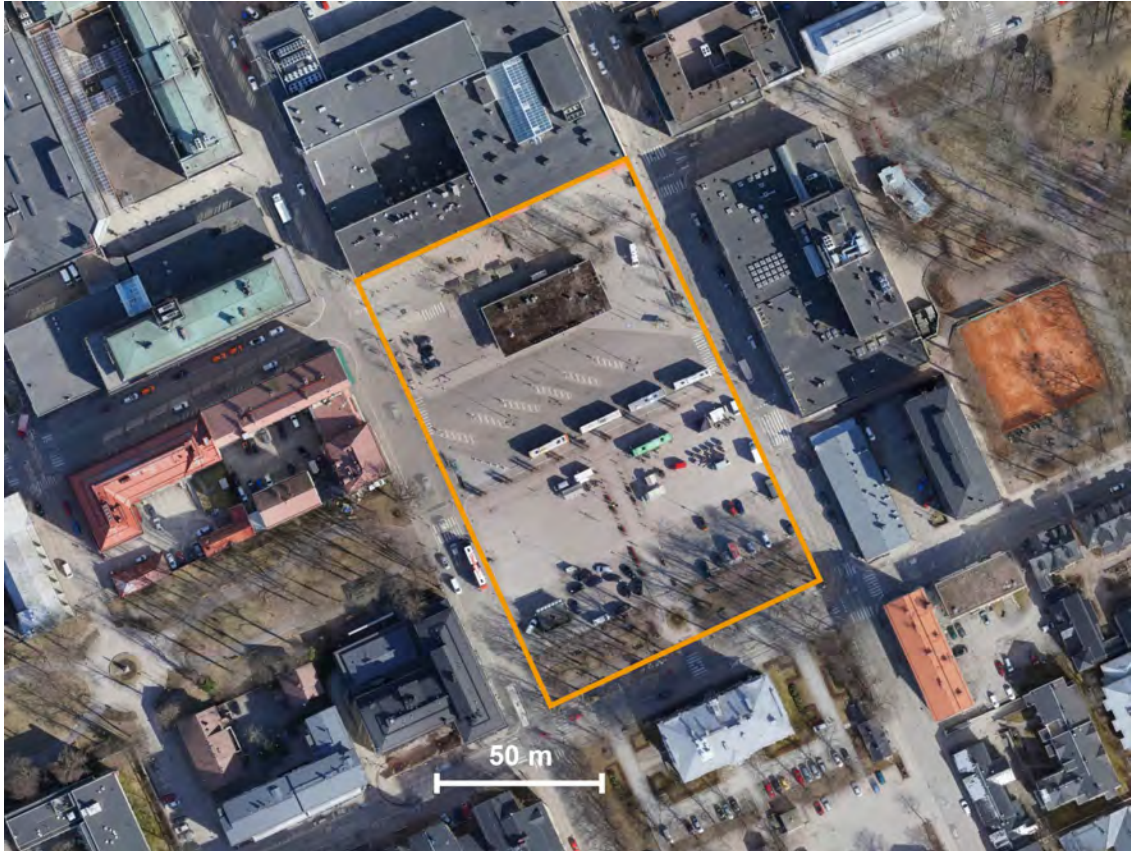


DP 540

BORGÅ TORG



DETALJPLANEBSKRIVNING

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

BORGÅ

BORGÅ TORG

Stadsdelen 2, torg, gatu- och parkområde

Ändring av detaljplan

Ändringen av detaljplanen gäller torget, parken och en del av Lundagatan i stadsdelen 2.

Behandling av detaljplanen:

Anhängiggörande: Planläggningsöversikt 2019

Detaljplanen är offentligt framlagd:

Stadsutvecklingsnämnden 17.6. - 14.9.2020 §84

Godkännande av detaljplanen:

Stadsutvecklingsnämnden 14.12.2021 §179

Stadsstyrelsen 10.1.2022 §3

Stadsfullmäktige i Borgå stad 26.1.2022 §3

1.2 Planområdets läge

Torget ligger i stadsdelen 2 och gränsas av Stadshusgatan, Biskopsgatan och Fredsgatan. Planeringsområdet omfattar också Lundagatan mellan Fredsgatan och Biskopsgatan. Planeringsområdet är ca 12 400 m² stort. **Bi-laga 1**

1.3 Planens namn och syfte

Detaljplan 540 Borgå torg

Genom planen undersöks en förnyelse av torget, kollektivtrafikens regleringar och trafikregleringar, placering av byggande och verksamheter på torget samt skyddsvärden i torgets stadsrum.

Målet för detaljplaneändringen är enligt stadens strategi ett trivsamt och livligt stadscentrum med dragningskraft, där nya idéer och affärsmöjligheter kan utvecklas och prövas och servicen förbättras. Avsikten är också att förbättra säkerheten, tillgängligheten, kollektivtrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Målet är också att genom detaljplanen och genomförandet av planen att stöda stadens mål som en kolneutral stad samt som en stad med hållbar vardag och cirkulär ekonomi.

De centrala konsekvenserna av planändringen bedöms i förhållande till nuläget och den gällande detaljplanen. Separata utredningar har gjorts om konsekvenserna för centrumets livskraft och de sociala konsekvenserna. En sammanfattning av konsekvensbedömningen finns under beskrivningens punkt 5.2 Konsekvenserna av planen.

Området är ett viktigt utvecklingsobjekt som har konsekvenser för de närliggande kvarteren och gatorna samt för trivseln i hela centrum.

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 och bakgrundsutredningar till beskrivningen	2
1.5.1	Bilagor	2
1.5.2	Övriga bakgrundsutredningar och källmaterial	2
2	SAMMANDRAG	3
2.1	Olika skeden i planprocessen.....	3
2.2	Detaljplan	4
2.3	Genomförande av detaljplanen.....	4
3	UTGÅNGSPUNKTER.....	4
3.1	De riksomfattande målen för områdesanvändning.....	4
3.2	Utredning om förhållandena i planområdet	5
3.2.1	Området som en del av stadsstrukturen.....	5
3.2.2	Byggd miljö	5
3.2.3	Grönmiljö	6
3.2.4	Stadslandskap	7
3.2.5	Dagvatten	8
3.2.6	Grundvatten, jordmån, statusrapport och förorening	8
	Grundvatten	8
	Jordmån	9
	Föroreningar i marken	9
	Byggbarhet	9
3.2.7	Kommunalteknik	10
3.2.8	Trafik och parkering	10
3.2.9	Markägareförhållanden	11
3.2.10	Invånare	11
3.3	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	11
3.3.1	Planer som berör planområdet.....	11
3.3.2	Sammandrag över utredningar	11
3.4	Planeringssituation	13
3.4.1	Landskapsplan	13
3.4.2	Delgeneralplan	13
3.4.3	Detaljplan från år 1970.....	14
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	14
4.1	Behovet av detaljplanering	14
4.2	Mål för detaljplanen	15
4.3	Beslut.....	15
4.3.1	Deltagande och samarbete.....	15
4.3.2	Webbenkät för torgets användare	15
4.3.3	Åsikter om utkastet	16
4.3.4	Preliminära utlåtanden om utkastet.....	16
4.3.5	Åsikternas och utlåtandenas konsekvenser för innehållet i planförslaget	17
4.3.6	Beredning av förslaget.....	18
4.3.7	Anmärkingar mot förslaget.....	18
4.3.8	Utlåtanden om förslaget.....	18
4.3.9	Anmärkningarnas och utlåtandenas konsekvenser för innehållet i planförslaget	18
5	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	18
5.1.1	Dimensionering.....	20
5.1.2	Dagvatten	21
5.1.3	Förorenade markområden	21
5.1.4	Tekniska system och servitut	21
5.1.5	Tomtindelning	21
5.1.6	Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser.....	21
5.1.7	Namn.....	24
5.2	Konsekvenser av planen	24
5.2.1	Konsekvenserna för samhällsstrukturen	24
5.2.2	Konsekvenserna för den byggda miljön och stadsbilden	24
5.2.3	Konsekvenser för stadsnaturen och klimatet.....	24
5.2.4	Konsekvenserna för trafikförhållandena och parkeringen i planområdet och närmiljön.....	25
5.2.5	Konsekvenserna för ekonomin.....	26
5.2.6	Konsekvenserna för hälsa och säkerhet	27
5.2.7	Sociala konsekvenser	27
5.3	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	28
5.4	Genomförande och tidsplanering.....	28

1.5 Förteckning över bilagor och bakgrundsutredningar till beskrivningen

1.5.1 Bilagor

1. Lägeskarta
2. Utdrag ur generalplanen
3. Utdrag ur detaljplanesammanställningen
4. Program för deltagande och bedömning
5. Sammandrag över hörande
6. Sammandrag över webbenkät
7. Illustration
8. Bygganvisningar

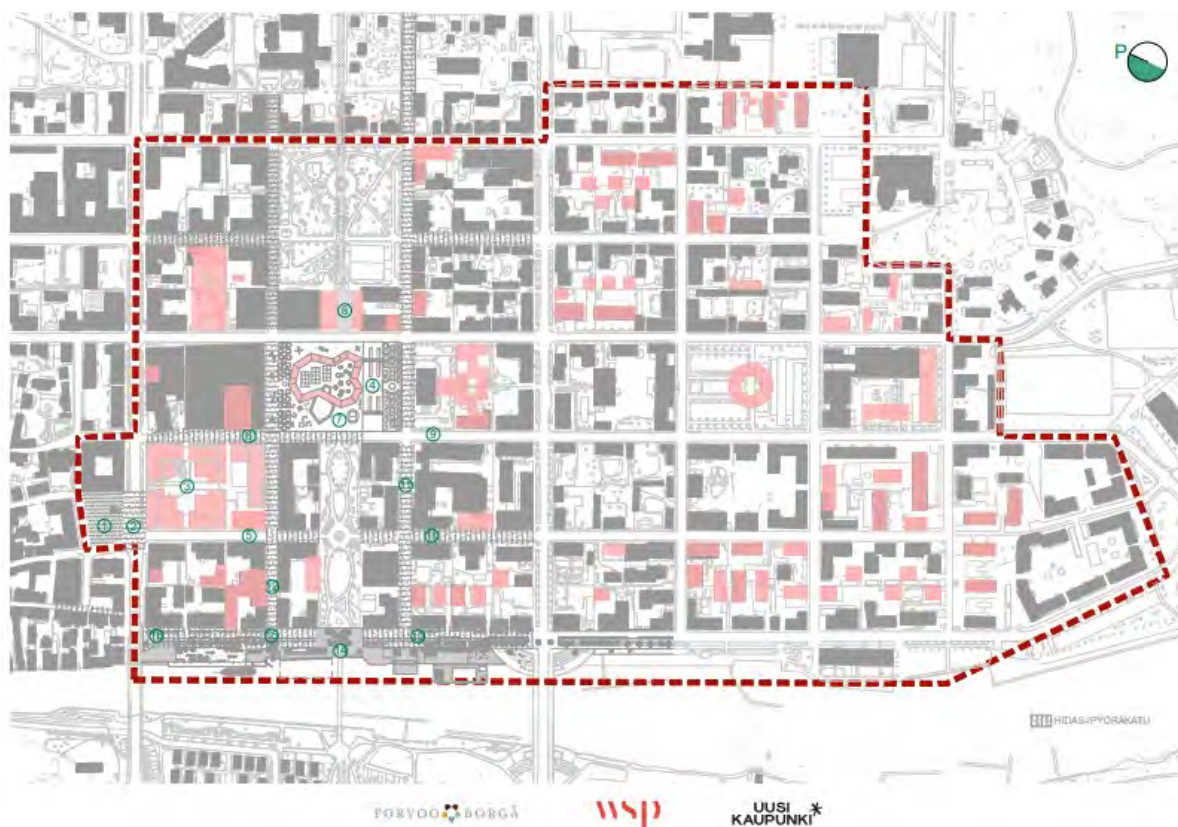
1.5.2 Övriga bakgrundsutredningar och källmaterial

- Utredning 1 Referensplan för torget, ALA Arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2020
- Utredning 2 Trafikutredning i anslutning till referensplanen, Sitowise, 2020
- Utredning 3 Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020
- Utredning 4 Utredning av om jordmånen är förorenad och om den måste saneras: Maaperän pilaantuneisuustutkimus, Lundinkatu 7a, Porvoo Ramboll Finland 28.11.2019
- Utredning 5 Utredning om byggbarheten i området: Rakennettavuusselvitys, Porvoon tori, Porvoo, Ramboll Finland 8.5.2020
- Utredning 6 Kauppahallin toteuttamisselvitys, Newsec 2019
- Utredning 7 Pysäköintiselvitys, Porvoon kaupunki, 2019
- Utredning 8 Linja-autoaseman sijaintivaihtoehtojen vertailu, Porvoon kaupunki, 2019
- Utredning 9 Linja-autoliikenteen ”Yli yön” -toimivuustarkastelu, Porvoon kaupunki 2020
- Utredning 10 Sosiaalisten vaikutusten arviointi, Kaupunkikettu, 2020
- Utredning 11 Keskustan elinvoimatarkastelu, Salokorpi oy, 2020
- Utredning 12 Viitesuunnitelma torin asemakaavaluonnosta varten, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2019
- Utredning 12 Keskustan kehittämisen yleissuunnitelmia, WSP, Uusi Kaupunki Kollektiivi, 2018
- Utredning 14 Liikennemäärät Porvoossa, keskimääräinen vuorokausiliikenne, Porvoon kaupunki
- Utredning 15 Kostnadsberäkning för referensplan för torget
- Utredning 16 Linja-autoterminaalin sijoittamisvaihtoehdot 2021, Porvoon kaupunki
- Utredning 17 Porvoon tori – Toteuttamisen vaiheistustarkastelu – Toimiva tori muutoksen aikana – ALA arkkitehdit, Sitowise, Masu Planning, 2020

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

Ändringen av detaljplanen är en åtgärd i programmet för utveckling av Borgå centrum. Programmet utarbetades under åren 2017 och 2018. I april 2017 ordnades en workshop om den framtida utvecklingen av centrum i köpcentret Lundi. En stor grupp borgåbor deltog i workshoppen och berättade om sina synpunkter - invånare, företagare, tjänstemän och beslutsfattare. Utgående från idéerna på workshoppen sammanställdes fem framtidsvisioner för utvecklingen av torget och de omgivande kvarteren. Enligt planerna är stadskärnan i Borgå en plats för många olika verksamheter. Arbetet fortsatte på ett strategiseminarium 2017 och ett workshopseminarium 2018. På grund av resultaten av seminarierna utarbetades en vision för utveckling av centrum (Porvoon keskustan yleissuunnitelma, Uusi Kaupunki Kollektiivi ja WSP Finland, 2018). För att få fart på utvecklingen av centrum beslutade staden främja utvecklingen av allmänna områden, och ändringen av detaljplanen för torget togs med i arbetsprogrammet.



Keskustan yleissuunnitelma 2018, Porvoon kaupunki, Uusi Kaupunki Kollektiivi, WSP Finland

Målet för detaljplaneändringen är att utveckla torget till ett högklassigt, livskraftigt, trivsamt och grönt centrum för stadslivet, där människorna och tjänsterna möts. Målet är också att torget och tjänsterna i anslutning till torget är lätt och tryggt tillgängliga för alla användargrupper.

Detaljplaneutkastet utarbetades i samarbete mellan staden och konsulterna ALA Arkkitehdit, landskapsarkitektbyrå MASU Planning och Sitowise, som svarar för trafikplaneringen.

Detaljplaneutkastet samt programmet för deltagande och bedömning var framlagda 7.11.2019 – 7.1.2020. Under framläggningen var växelverkan livlig. Planen och idéplanen presenterades på ett öppet informationsmöte i Kultturhuset Grand i november 2019. På informationsmötet deltog cirka 250 personer. Utkastet presenterades också bl.a. för äldrerådet, företagare och ungdomsfullmäktige samt elevkårens styrelser. Under beredningen förhandlades med bussföretagare och stadens olika sektorer. Man kunde lämna åsikter om utkastet till registratorskontoret eller svara på en webbenkät. Webbenkäten var populär, antalet svar var över 400. Dessutom lämnades 16 åsikter och fyra preliminära utlåtanden. Ett sammandrag över utlåtandena och anmärkningarna och bemötandena till dem följer som bilaga 5. Ett sammandrag över resultatet av webbenkäten följer som bilaga 6.

Planen utarbetades som samarbete mellan stadsplaneringen, kommuntekniken och konsulter våren 2020. Under beredningen hördes också Borgå Energi, Borgå Vatten, företagargrupporganisationer samt bussföretagare. Växelverkan i beredningsskedet ordades som distansmöten på grund av det nationella undantagstillståndet med anledning av Covid-19-viruset.

Planförslaget hölls framlagt 17.6 - 14.9.2020. Det lämnades sju utlåtanden och sex anmärkningar, varav två är likadana men har två olika underskrifter. Ett sammandrag över utlåtandena och anmärkningarna följer som bilaga 5. Efter det att detaljplaneförslaget var framlagt har det utarbetats två nya utredningar, varav i ena (Utredning 16) undersöks alternativa placeringar av bussterminalen i staden och i den andra (Utredning 17) möjligheterna att bygga etappvis detaljplanebeskrivningen har kompletterats i fråga om utredningarna samt konsekvensbedömningen för stadsbilden.

2.2 Detaljplan

Detaljplanen består av ett gatuområde, torgområdet och den historiska parken. Området är cirka 1,3 hektar stort. Torgets användningsändamål är allmän gångtrafik, vistelse, stadsevenemang, torghandel och kafés uteserveringar. I torgområdet anvisas byggnadsytorna för de permanenta byggnaderna och utescenen som bindande, medan platserna för de övriga verksamheterna är riktgivande.

En byggplats reserveras för en torgpaviljong där man kan placera servicefunktioner så som en restaurang, ett kafé eller en kiosk samt verksamheter som betjänar turism. Byggnaden ska inrymma allmänna toaletter samt sammanfattande information om busstationens verksamheter och tidtabellerna under taket på hållplatsen.

Två byggnadsytor reserveras för kiosker, varav den ena är för en permanent kiosk och den andra i torgområdet för en sommarkiosk som kan flyttas. Vid Biskopsgatan och Fredsgatan har reserverats rum för busshållplatser med tak och för avfallshanteringen.

Torgområdet reserveras för gång- och cykeltrafik, och bussarna får inte längre parkera på torget eller köra genom det. Kollektivtrafikens hållplatser placeras vid torgområdets kanter vid gatorna som gränsar detaljplaneområdet.

2.3 Genomförande av detaljplanen

För genomförandet av detaljplanen har utarbetats bygganvisningar. Genomförandet torde påbörjas efter det att planen har vunnit laga kraft och att gatuplanerna blivit färdiga.

Privata aktörer söks att bygga paviljongen och kiosken. Staden utarrenderar markområdena och konkurrensutsätter aktörerna.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 De riksomfattande målen för områdesanvändning

De riksomfattande målen för områdesanvändning (2017) gäller detaljplaneändringen till följande delar: Målet och beaktandet av målet beskrivs i tabellen nedan.

FUNGERANDE SAMHÄLLEN OCH HÅLLBARA FÄRDSÄTT

Tillgängligheten till tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjligheterna att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklingen av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.	Vid planeringen av torget och dess omgivning är utgångspunkten för gång- och cykelvägarna att de ansluts till befintliga nät och att nätet i centrum förbättras. I samband med planen har gjorts utredningar för att förbättra nätet av cykelvägar i närområdena. Planen garanterar tillgängliga och trygga gångvägar och en tillgänglig kollektivtrafik i stadens centrum. Vid konsekvensbedömningen beaktas ändringarna i kollektivtrafikens regleringar och behovet att utveckla kollektivtrafikens tjänster i hela staden.
--	--

EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM

Det nationella trafiksystemets funktioner och lönsamhet främjas genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk och att garantera förutsättningarna för rese- och transportkedjor, som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och -tjänster, samt för fungerande knutpunkter för gods- och persontrafiken.	Utgångspunkten för planeringen av torget och dess miljö är en fungerande kollektivtrafik i stadens centrum. Med planens lösningar möjliggörs de olika trafikformernas verksamhet i centrum. Dessutom beaktas kollektivtrafikens och godstrafikens rese- och transportkedjor. Vid konsekvensbedömningen beaktas ändringarna i kollektivtrafikens regleringar och behovet att utveckla kollektivtrafikens tjänster i hela staden.
--	--

EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ

Vid planeringen görs förberedelser för ökande stormar, störtregn och tätortsöversvämningar.	I planbestämmelserna förutsätts att området som en gång i hundra år blir under dagvattenöversvämning beaktas och att dagvattnet leds till en översvämningväg.
Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.	Målet för torgplanen är att öka användningen av gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken. Minskad privatbilism och lägre körhastigheter minskar olägenheterna i anslutning till luftkvaliteten och bullret.

EN LIVSKRAFTIG NATUR- OCH KULTURMILJÖ SAMT NATURTILLGÅNGAR

De nationellt värdefulla kulturmiljöerna och naturarvets värden tryggs.	Torget särdrag och värden samt det omgivande byggnadsbeståndets värden beaktas då torget förnyas. För torget har utarbetats en utredning om den byggda miljön som innehåller värden som beaktas vid planens lösningar.
---	--

3.2 Utredning om förhållandena i planområdet

3.2.1 Området som en del av stadsstrukturen

Området ligger i Borgå centrum nära tjänsterna. I närheten finns dagligvaruaffärer, många hobbymöjligheter samt många arbetsplatser. Kollektivtrafikförbindelserna är bra.

Matkahuolto fanns i byggnaden på torget fram till hösten 2018. Byggnaden får dock inte längre användas på grund av problem med inomhusluften. Byggnaden har rivits år 2020.

3.2.2 Byggd miljö

"Borgå torg uppstod enligt C.L. Engels detaljplan från 1832 som stadens huvudsakliga öppna plats som gränsas av rektangulära kvarter. Torget belades år 1858, och efter det flyttade magistraten torghandeln dit. Torgets betydelse för stadsrummet förstärktes på 1860-talet, då parkaxeln från åstranden genom Runebergsplanen till torget bildades. Också kulturlivet placerades på torget, i Societetshuset (senare Seurahovi) och i Svenska Gården (senare Grand) som blev färdig år 1932. I Engels detaljplan var torget också ett förvaltningstorg, och vid dess södra kant byggdes stadshuset år 1892. De två lindparker som ligger symmetriskt på torget är från 1800-talet. Den lilla parken framför stadshuset har bevarats väl.

Trafiken har varit en viktig del av torgets historia eftersom torget är ett naturligt ställe att komma till då man kommer till en stad. På 1930-talet började det öppna torget användas av busstrafiken, och Shell byggde där en bensin- och busstation. Taxiföretagarna byggde ett pausrum på torget år 1971 och Matkahuolto en ny busstation år 1972. Utmärkta trafikförbindelser är centrala för torgets verksamhet även om byggnaderna har bytts ut.

Torget omgivning ändrades betydligt på 1960–1980-talet, då de gamla träbyggnaderna revs på grund av stadens och affärlivets strävan efter ett effektivt affärscentrum. Bankerna byggde moderna representationsbyggnader vid torget och handeln flyttade så småningom från torget till affärslokaler. Beläggningen på gatorna kring torget byttes

från kullerstenar till asfalt i huvudsak på 1960-talet men torgets gamla stenläggning fanns kvar fram till 1990-talet.”¹

Borgå torgs tomt, stadshusets tomt på kvarteret söder om torget och Runebergsgesplanaden ingår i byggda kulturmiljöer av riksintresse. Söder om Runebergsgesplanaden finns den funktionalistiska byggnaden Grand, som planerades av Jung & Jung och som blev färdig år 1935. Norr om parken finns en byggnad från år 1915 i wienerjugendstil, som Berthel Forsius planerade för en bank och som i dag inrymmer Cafe Cabriole. Norr om den finns en affärs- och bostadsbyggnad från år 1959 som planerades av Niilo Kokko. Vid torgets norra kant finns en bostads- och affärsbyggnad från år 1967 med bandfönster. Denna byggnad planerades av Jorma Vuorelma. Bredvid den finns det postmoderna köpcentret Lundi som planerats av Juha Laurila och som blev färdigt år 1996. Vid torgets östra kant ligger längst norrut en bank- och affärsbyggnad från år 1967 som planerades av Aarne Piirainen. Mitt i kvarteret finns hotell Seurahovi från år 1975, planerad av Osmo Solansuu, och söder om det en låg affärsbyggnad som blev färdig år 1961 enligt Tuomas Väyrynsens planer. Bakom affärsbyggnaden gränsas torgmiljön av ett våningshus i sex våningar från samma tid. Bakom den lilla parken vid torgets södra kant finns stadshuset i nyrenässansstil som blev färdigt år 1893 enligt Carl Rosenborgs planer. På samma tomt med stadshuset finns den gamla allmänna toaletten från år 1928, som nu inrymmer en restaurang, och på Biskopsgatans sida ett gammalt trähus i jugendstil från år 1908.²

Byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) enligt beskrivningen:

Arkitekt C.L. Engels rutplaneområde i Borgå har varit en av Finlands mest betydande detaljplaner som gjorts enligt empiretidens planeringsprinciper och -ideal. Från den ursprungliga planen har bevarats kvartersindelningen, enhetliga gatuvyer och enskilda bostadshus samt viktiga offentliga byggnader så som stadshuset, lyceet, dövskolan samt torget och parker. --

De mest betydande öppna platserna enligt detaljplanen är salutorget som omfattar ett helt kvarter, stadsparken som omfattar ett och ett halvt kvarter samt Borgå gymnasiums park. Från salutorget går en bred parkgata ner till åstranden. -- Stadshuset är en av stadsdelens viktigaste offentliga byggnader.³

Torget yta består varierande av granit- och betongstenar. Trafikområde för bussar har asfalterats. Det finns olika möbler, en del är fasta och en del lättare. Reklamanordningar, pollare, cykelställ, skyltning, elapparater och kiosker har placerats i omgivningen enligt behov utan en helhetsplan. Det allmänna intrycket är brokigt, slitet och trist.

3.2.3 Grönmiljö

Vid torgets södra kant finns en liten park som planerades på 1860-talet. I parken finns tre rader av lindar och mellan dem två sandgångar. I mitten av parken, framför stadshusets huvuddörr, finns en rund plantering av blommor. Gången kring planteringen har stenläggning. Annars är gångarna sandgångar. På torgets sida, mellan träden, har funnits cykelställ och mellan träden finns ett litet elskåp. På somrarna har det funnits en glasskiosk vid parkens östra kant.

I mitten av torget finns pelare för klängväxter som avskiljer torget från busstationen. Vid torgets norra kant växer lindar. Största delen av dem är unga men det finns också några äldre träd som kan finnas kvar av den ursprungliga dispositionen, enligt vilken det fanns en liten park på båda ändarna av torget. Byggandet vid torgets norra ända började söndra den symmetriska dispositionen av träd i början av 1900-talet, då de första bensinstationerna placerades i området.

¹ Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020 (Utredning 3)

² Porvoon empirekeskustan inventointi 2014, Porvoon kaupunki

³ http://www.rky.fi/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1531 (hänvisning 18.2.2020)

3.2.4 Stadslandskap

Stadsbilden kring torget är oenhetlig i fråga om byggnaderna. Takfotshöjden är mest enhetlig på Lundagatan. På andra ställen varierar byggnadshöjderna från 1 till 6 våningar. Stadsbilden är brokig, eftersom byggnaderna har byggts på så olika tider och arkitekturen är varierande. Stadshuset syns inte just från torget då träden i parken vid torgets södra kant har löv. Parken utgör en grön gräns mot torget. Också på andra ställen på torget finns viktiga element för stadsgrönskan. Runebergsplanaden är en del av torglandskapet, så som också de enskilda träden vid torgets norra kant, även om den ursprungliga symmetriska parkens disposition inte längre finns. År 2019 revs taxichaufförers pausrum. Den gamla busstationen revs under år 2020. Torgets landskap är slitet och har många skikten.

Tillfällighet och olika säsonger är en väsentlig del av torglandskapet. Torgstånden sätts upp och tas ner varje dag. På torget finns aktiva försäljare även om det finns endast få försäljare som kommer regelbundet, och i synnerhet på vintern är det tyst. Busskaféerna är en lokal specialitet. I landskapet finns också parkeringsplatser som finns på torgets södra och norra kanter som parkeringsfält samt vid gatorna. Bussarna dominerar trafiklandskapet på den öppna platsens norra del. För bussar har reserverats cirka en fjärdedel av torget. Det finns sju sneda hållplatser och tre hållplatser framför gamla busstationen. För bussar har också reserverats 3-4 hållplatser där de kan vänta. De finns i södra delen av området som reserverats för bussar. Servicelinjen använder i huvudsak den öppna platsen som reserverats för gångtrafik ("Kompassaukio") och för lokaltrafiken har reserverats två hållplatser vid Fredsgatan och en vid Biskopsgatan. Det finns fem hållplatser där bussar kan vänta också bakom stads- huset, i parkeringsområdet vid Fredsgatan.

Lundagatan vid torget är huvudsakligen gågata. Det går dock att köra från Biskopsgatan längs Lundagatan till taxistationen och köpcentret Lundis underjordiska parkeringsanläggning.



Torget i augusti 2018. Matkahuoltos och taxi- stationens byggnader finns ännu kvar. Grönskan vid torgets södra kant och i Runebergsplanaden är dominerande.

Planeringsområdet är viktigt för stadsbilden. Torget är ett av de viktigaste offentliga rummen i centrum. Busstrafiken hämtar många resenärer till torget. Då planläggningsarbetet inleddes, var områdets stadsbild dålig, och torget anses inte vara en plats där man trivs utan närmast ett terminalliknande område man går igenom.

I samband med planläggningsarbetet gjordes en utredning om den byggda miljön. (Utredning 3) I samband med den fastställdes värden:

Borgå torg har bevarats enligt C.L. Engels detaljplan från 1832 som stadens huvudsakliga öppna plats som grän- sas av rektangulära kvarter. Området är en del av byggd kulturmiljö av riksintresse (Trähuskvarter och offentliga byggnader i Borgå empirecentrum, RKY 2009). Rutplaneområdet i Borgå är en av Finlands mest betydande de- taljplaner som gjorts enligt empiretidens planeringsprinciper och -ideal. Torget är ett värdefullt exempel på en typisk monumental öppen plats enligt stadsplaneringsidealen i slutet av 1800-talet, och stadshuset vid dess södra kant är en av stadens viktigaste offentliga byggnader.

Torget ligger centralt med tanke på handeln, förvaltningen och trafiken. De mångsidiga byggnadshistoriska skik- ten i torgets omgivning beror på torgets roll som har ändrats genom tiderna i stadens centrum. Torgets yta och byggnaderna kring torget har ändrats och många olika konstruktioner och disponeringen av trafiken, torghandeln och parkeringen på torgområdet gör den ursprungliga disponeringen otydlig. Trots ändringarna syns den öppna platsen och disponeringen fortfarande i stadsstrukturen på grund av byggnaderna och parkerna.

Torgetets betydelse för stadsrummet förstärktes på 1860-talet, då parkaxeln från åstranden genom Runebergsplanaden till torget bildades. Stadsparken öster om torget, bakom Societetshuset, och de små parkerna bredvid stadshuset är också en del av nätverket av stadsparkar och små parker nära torget. De två små parker med tre rader lindar som ligger symmetriskt på torget är en värdefull del av torgets helhet. Speciellt träden vid stadshuset har blivit gamla, och 1800-talets disponering har bevarats. Grönområdena och parkerna i anslutning till torget ger en värdefull bild av stadsparkar som anlagts sedan slutet av 1800-talet och av dess betydelse för stadslivet. De gröna axlarna har ekologiskt och estetiskt värde men också betydelse som en behaglig miljö för fotgängare och för vistelse.

Torghandeln är ett av torgets ursprungliga användningsändamål och samlar fortfarande människor på torget. Stadens förvaltningsbyggnad bredvid torget fortsätter ett annat ursprungligt användningsändamål, förvaltning. Torgen har blivit stadsrum dit människorna samlas till ordnade evenemang, evenemang som uppstår friare och till opinionsyttringar. Ett öppet torgområde har värde på grund av att det möjliggör traditionell handel och ett socialt stadsliv.

Trafiken har varit en viktig del av torgets historia eftersom torget är ett naturligt ställe att komma till då man kommer till en stad. Busstrafiken har hämtat stadsbor och turister till stadens centrum i årtionden och gjort området lätt att nå och känt. Kollektivtrafiken har värde som en verksamhet som upprätthåller och förstärker verksamheterna i anslutning till användningen av torget, så som torghandel och vistelse.”

3.2.5 Dagvatten

Största delen av området är asfalterat eller har stenläggning. Jordmånen består av lera och förutsättningarna för infiltrering är dåliga. Infiltreringen fungerar bäst i parken framför stadshuset, där det finns sand och gräs under träden. Träden i parken har nytta av ytan som infiltrerar. Enligt Finlands miljöcentrals preliminära kartläggning av översvämningrisker kan dagvatten samlas speciellt på Lundagatan vid regn en gång i hundra år. Dagvatten som inte rinner i dagvattenavloppet kan ledas längs Lundagatan mot Borgå å. Byggandet av en översvämningssväg beaktas i planbestämmelserna.



Enligt Finlands miljöcentrals översvämningsskarttjänst kan dagvattenöversvämningar hämta vatten längs Lundagatan mot Borgå å. Detta ska beaktas vid planeringen av gatan, så att gatan fungerar som en översvämningssväg som styr vattnet.

3.2.6 Grundvatten, jordmån, statusrapport och förorening

Det har gjorts en markundersökning och en utredning om byggbarheten på tomtens norra del år 2019 och på de övriga delarna år 2020. Samtidigt undersöktes förekomsten av sulfidlera.

Grundvatten

Det närmaste klassificerade grundvattenområdet (Borgå, VHA2, 0161251 A) ligger cirka 400 meter nordväst från objektet.

Enligt mätningen i grundvattenröret (7.11.2019) på torgets norra del ligger grundvattnet på nivå +4,68. Grundvattnet under lerlagret som släpper dåligt igenom vatten är under tryck. I området finns ett kontrollrör för grundvatten.

Jordmån

Jordmånen i området är rätt så jämn. Högsta stället finns i områdets sydöstra kant cirka på nivå +10,2, varifrån den jämnt sluttar ner till det nordvästra hörnet till nivå +7,8. Lutningen i området är cirka 1 – 3 %, i medeltal cirka 1,5 %. Runt busstationen finns tydliga sättningar. Sättningarna på torget har varit mycket jämna och inte särskilt djupa.

Lerlagret i området är cirka 1-6 meter tjockt. Lerlagret är tunnast i den södra delen av området och därifrån blir det tjockare mot den norra delen av torget. Som djupast är lerlagret cirka 4-6 meter i den norra delen. Bergytan är 4-11 meter under markytan. Bergytan varierar enligt uppskattning på nivå -1 ...+4,5, och är djupast vid områdets norra kant. I den sydöstra delen stiger bergytan närmare markytan cirka till nivå +4,5. Ovanpå bergytan finns ett tunt moränlager på cirka en meter, på vilket finns ett sandlager av silt på 1-4 meter. Ett tätt moränlager upptäcktes inte tydligt i alla borrhningar.

På grund av borrhningarna är fyllningslagren 1-2 meter djupa. Proven visar att fyllningslagret är av blandat grus och morän. På grund av informationen av torgets historia finns det i fyllningarna antagligen gamla beläggningar, så som stenläggning eller asfalt.

I området undersöktes förekomsten av sulfid och korrosionskänslighet i en provtagningspunkt, i fyra prov. I undersökningarna hittades inte försurning som skulle begränsa grävningar eller lagring av lera. I andra grundutredningar upptäcktes inte sulfid enligt de organoleptiska observationerna.

Grundvattnet observerades i två kontrollrör i tomtens norra och södra delar. Trycknivån av grundvattnets yta är enligt mätningarna cirka 3-4 meter under markytan och cirka +4,5...+6 ovanför havsytan.

Föroreningar i marken

Det centrala läget i stadsstrukturen och användningen under en lång tid kan medföra risker för jordmånen. I torgets norra del fanns bränsledistribution redan i början av 1900-talet. Markproverna från detta område konstaterades inte innehålla skadliga ämnen i halter över det lägre riktvärdet enligt statsrådets förordning 214/2007. I några prover av bottenlera konstaterades grundämnen (arsenik, kobolt, nickel och vanadin) i halter som överskrider tröskelvärdet, men de uppskattas ligga vid den naturliga bakgrundshalten i området. Undersökningen av föroreningar och bedömningen av behovet av sanering gjordes som jämförelse med referensvärden. Undersökningsområdet är torgområdet som motsvarar vanlig markanvändning. Därför används de lägre riktvärden i SRF 214/2007 som riktvärden. I undersökningarna hittades inte förorenad mark jämfört med detta riktvärde.

Marken som överstiger riktvärden nära Matkahuoltos gamla byggnad ska beaktas vid eventuella grävningsarbeten i området eftersom marken måste föras till en mottagningsplats som kan ta emot den. Marken som överstiger tröskelvärden ska föras till ett jordupplag som har miljötillstånd för att ta emot ifrågasvarande marksubstansavfall. Om det i samband med att Matkahuoltos byggnad rivs upptäcks i jordmånen något avvikande från de tidigare undersökningarna (till exempel halter av skadliga ämnen som överstiger det lägre riktvärdet eller underjordiska cisterner eller andra konstruktioner utanför rivningsområde), ska detta beaktas vid planeringen av området.

Byggbarhet

De upphöjningar som anläggs i torgområdet överstiger den nuvarande markytan med cirka en meter. Sättningarna på det föreslagna stället är enligt uppskattningar cirka 10 centimeter. Upphöjningarna bör byggas så att de små sättningarna inte söndrar konstruktionerna. Sättningarna kan också kontrolleras med lätta konstruktioner (till exempel av skumglas). Den maximala lutningen som för upphöjningarna rekommenderas är 1:3. För upphöjningar högre än 1,5 meter rekommenderas att sättningarna och jordmånens stabilitet undersöks separat.

Amfiteatern, bänkarna, informationstavlorna, taken och de övriga lätta konstruktionerna kan stå på marken om belastningen på marken är högst 20 kN/m². Större belastning (till exempel lyftkran och scenkonstruktioner) undersöks separat.

(Utredningarna 4 och 5)

3.2.7 Kommunalteknik

Planområdet är anslutet till kommunaltekniken. Vattenledningarna leder vid Fredsgatan och Biskopsgatan, och avloppen vid Lundagatans gågata och Stadshusgatan. Dagvattenavlopp finns vid Lundagatan, Stadshusgatan, södra delen av Biskopsgatan och i mitten av torget.

I området finns el- och telekablar längs med gator samt kablar för gatubelysning i parker och på torget. Kablarna ska beaktas vid planeringen.



Nätverk av elledningar, vattenförsörjning, datakommunikationer och gatubelysning vid torget och på närliggande gator. (2020)

3.2.8 Trafik och parkering

Det nuvarande gatunätet betjänar kvarterets behov och förmedlar delvis också trafiken genom centrum. I området gjordes en trafikräkning i mars 2020. Enligt den kör det i medeltal 4 150 fordon/dygn på Biskopsgatan och 3 400 fordon/dygn på Fredsgatan. På de båda gatorna är trafiken livligast klockan 16-17, då antalet fordon på Biskopsgatan är cirka 310/timme och på Fredsgatan 260/timme. Biskopsgatan och Fredsgatan är enkelriktade vid kvarteret norr om torget och dubbelriktade vid torget. Stadshusgatan är dubbelriktad. Lundagatan är enkelriktad väster om torget, och vid torget är den en gågata med undantag av körning till taxiparkeringen bredvid busstationen och till parkeringsanläggningen.

På torget finns för tillfället 29 parkeringsplatser. Om platserna vid gatorna kring torget räknas med är antalet 67. Enligt en parkeringsutredning, som utarbetades under planläggningsarbetet, är användningsgraden av platserna cirka 50 % mitt på dagen under vardagar och cirka 70 % mitt på dagen på lördagar. (Utredning 7)

Cykeltrafikens regleringar i centrum är otydliga och oenhetliga. Söder om busstationen leder en separat, men smal, dubbelriktad cykelväg över torget. Vid Fredsgatan leder en dubbelriktad cykelväg genom centrum, som är dock otillräcklig, och på den blandas cyklingen med gångtrafiken. Vid Biskopsgatan finns ingen cykelväg, och cyklingen sker på körbanan bland den övriga fordonstrafiken. På Biskopsgatan, norr om Lundagatan, är cykling på körbanan tillåten endast norrut från torget eftersom Biskopsgatan är enkelriktad på detta ställe. I centrum styrs cykeltrafiken tydligt till parkerna (bland annat Runebergsgesplanaden), i vilka cyklingen blandas med gångtrafiken och vistelsen. Vid den gamla busstationen och vid parken i torgets södra del finns cykelplatser. Platserna nära busstationen är mycket populära. Det finns en populär cykelparkering också i Stadsparken, som används antagligen av en del av bussresenärer.



Utdrag ur trafikmängderna på gatorna nära området. (2018)

3.2.9 Markägarförhållanden

Staden äger planeringsområdet.

3.2.10 Invånare

I planeringsområdet finns inga invånare. Planeringsområdet gränsas av Fredsgatan, Stadshusgatan och Biskopsgatan. I norr gränsar området i kvarteret 24 så att Lundagatans gågata ingår i planeringsområdet. Det finns bostads- och affärsbyggnader i omedelbar närhet av planeringsområdet.

3.3 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

3.3.1 Planer som berör planområdet

Före planutkastet gjordes ett långt visionsarbete för utveckling av centrum. Arbetet resulterade i en vision för utveckling av centrum (Porvoon keskustan yleispiiriteinen suunnitelma, Uusi Kaupunki Kollektiivi ja WSP Finland, 2018). Utvecklingen av torget och busstationen var ett av de fyra delområdena i planen. För busstationen hittades fyra alternativa ställen, varav tre undersöktes noggrannare. Dessa alternativ var: en terminal parallellt med Fredsgatan vid torgets kant, en terminal med genomfart vid torgets södra kant och läge helt utanför torgområdet. Alternativen var endast utkast, och byggmöjligheterna eller konsekvenserna undersöktes inte.

Detaljplaneutkastet utarbetades i samarbete mellan staden och ALA Arkkitehdit, landskapsarkitektbyrå MASU Planning och Sitowise, som svarar för trafikplaneringen. I samband med planeringen utreddes busstationens läge, användningsgraden av parkeringsplatserna i centrum samt eventuell placering av en saluhall på torget eller i ett av de omgivande kvarteren. (Se punkt 1.5.2 Övriga bakgrundsutredningar och källmaterial)

Då verksamhetsförutsättningarna för en saluhall undersöktes noggrannare, konstaterades att för verksamheten behövs ett utrymme på minst 1 000 m²-vy, varför man beslutade att söka plats för saluhallen i de affärsfastigheter som omger torget. En så stor byggnad ansågs vara för stor på torget. Byggnadet skulle medföra motstridigheter med byggnadsarvet och värdena för den öppna platsens disposition. Det skulle också vara svårt att samordna servicetrafiken och kollektivtrafiken. Ur en kommersiell synpunkt är en saluhall dock lämplig i närheten av Borgå torg och utvidgar utbudet av tjänster vid torget.

3.3.2 Sammandrag över utredningar

I den historiska utredningen om torget kartlades de gångna åren och nuläget på torget. Torget är det viktigaste offentliga stadsrummet i stadsdelen 2 och centrum. Torget grundar sig på C.L. Engels plan och vid torget finns parker som anlades i slutet av 1800-talet. I samband med utredningen fastställdes värden. (Se punkten 3.2.4 Stadslandskap) Utredning 3

I området gjordes en utredning om föroreningar i jordmånen och bedömningen av behovet av sanering. Markproverna konstaterades inte innehålla skadliga ämnen i halter över det lägre riktvärdet enligt statsrådets förordning 214/2007. I några prover av bottenlera konstaterades grundämnen (arsenik, kobolt, nickel och vanadin) i halter som överskrider tröskelvärdet, men de uppskattas ligga vid den naturliga bakgrundshalten i området. I undersökningarna hittades inte förorenad mark. Marken som överstiger tröskelvärden i närheten av Matkahuoltos gamla byggnad ska beaktas vid grävningens arbeten. Marken som överstiger tröskelvärden ska föras till ett jordupplag som har miljötillstånd för att ta emot ifrågavarande marksubstansavfall.

Enligt jordmånsundersökningen är det översta jordlagret i området ett fyllningslager på cirka en meter. Under det finns det cirka 3-5 meter lera. Under leran finns sand, under sanden morän och under morän berg. Bergytan är 7-11 meter under markytan. Utredning 4 och 5

Enligt uppgifterna om områdets historia och grundundersökningen kan inte väntas att marken skulle sätta sig betydligt med nuvarande utjämning. Enligt de föreslagna planerna höjs torgets yta inte, och konstruktionerna på torget kräver i regel inte bastanta grundkonstruktioner så som stabilisering. Det rekommenderas att byggnaderna byggs på pålar.

Det finns inte sulfid i jordmånen och inte heller försurning som skulle begränsa grävningar eller deponering. Grundvattnet ligger 3-4 meter under torgets yta och orsakar inga problem för vanliga underhållsarbeten.

I fall det i området planeras plats för lyftkran eller en stor scenkonstruktion, rekommenderas dessa platser byggas på pålade plattor och undersökas separat. Utredning 5

Enligt parkeringsutredningen finns det på 250 meters avstånd från torget sammanlagt cirka 660 stadens parkeringsplatser (vid gatorna, i parkeringsområdena och på torget). Dessutom finns det inom samma avstånd cirka 320 platser i privata parkeringsområden eller parkeringsanläggningar. Enligt utredningen är användningsgraden cirka 50 % under de livligaste timmarna på vardagar och på lördagar (cirka 500 lediga parkeringsplatser). Planeringsläget skulle minska antalet platser på torget eller i omedelbar närhet av torget med cirka 90. Trots att antalet parkeringsplatser minskar, är kapaciteten i centrum tillräcklig också under de livligaste timmarna på vardagar och lördagar. Enligt uppskattningen finns det ännu 400 lediga parkeringsplatser i centrum också efter att antalet platser minskats. Utredning 7

I början av planläggningsarbetet undersöktes alternativa placeringar för busstationen. Det jämfördes fyra alternativ: i kvarteret 25, vid södra kanten av torget, vid gatorna som gränsar torget och i kvarteret 35 bakom stadshuset. På grund av totalekonomi, verksamheten och stadsbilden valdes alternativet att placera hållplatserna vid Fredsgatan, Stadshusgatan och Biskopsgatan till fortsatt planering. Alternativet med centraliserad terminal slopas. Samtidigt undersöktes de utmaningar som lösningen med stadshållplatser medför. Systemet förutsätter att trafiksystemet i stadsstrukturen granskas mer omfattande, att en smidigt kollektivtrafik beaktas vid gatu-, trafikljus- och körfältsregleringarna samt att en depåliknande terminal eventuellt byggs senare utanför stadscentrumet. Fungerande hållplatsregleringar på torget kan också förutsätta att användningen av hållplatserna planeras med tidtabeller och att planeringen styrs. Utredning 8

Som stöd till planläggningsarbetet gjordes en undersökning om hur trafiken fungerar dygnet runt. I undersökningen flyttades kollektivtrafiken till det nya hållplatssystemet. Enligt undersökningen fungerar de planerade regleringarna bra största delen av dagen. Under de livligaste stunderna på morgonen och på kvällen är de terrasserade plattformarna på Biskopsgatan fulla och hela kapaciteten utnyttjad. Största utmaningar blir antagligen på Stadshusgatan, där i synnerhet de turer som kommer från skärgården behöver rätt så mycket hållplatskapacitet samtidigt. Problemet med kapaciteten på Stadshusgatan är aktuell under morgonens och kvällens livligaste timmar, men också på eftermiddagen klockan 13-15. Situationen kan eventuellt förbättras genom att ändra på tidtabellerna, men tidtabellerna från skärgården är planerade speciellt för skolelever och därför finns det inte många möjligheter att ändra på dem. För att underlätta situationen anvisas i planen en extra hållplats på Biskopsgatan, söder om Stadshusgatan. Trots den måste det genom fortsatta undersökningar garanteras att regleringarna fungerar. Utredning 9

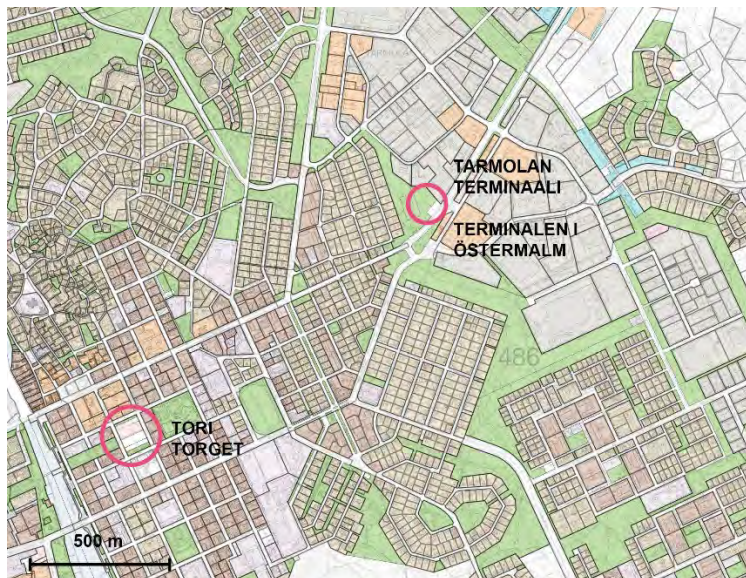
Referensplanens sociala konsekvenser bedömdes i en separat utredning. (Utredning 10) Enligt utredningen ökar genomförandet av detaljplaneändringen de positiva sociala konsekvenserna genom att göra området till ett mera trivsamt, tryggt och lockande scen för vistelse och stadsliv.

De positiva sociala konsekvenserna ansluts till människornas välmående, glädje som en god stadsmiljö hämtar samt ett utökat utbud av kommersiella tjänster och servicetjänster och därmed också utveckling av centrumets livskraft.

Det gjordes en separat utredning om planens konsekvenser för centrumets livskraft (Utredning 11). Enligt utredningen förbättrar genomförandet av planen centrumets livskraft genom att locka människor att spendera tid och utträta ärenden i området. Flera människor på torget medför efterfrågan speciellt på kafé- och restaurangtjänster. En större efterfrågan på kommersiella tjänster och service förbättrar livskraften som en helhet.

Vid granskningen av planförslaget utarbetades en utredning om placering av en depåliknande terminal för kollektivtrafiken i Borgå. (Utredning 16) I utredningen lyftes fram två alternativa placeringar. Alternativet att placera

terminalen vid Lovisavägen i Östermalm uppskattades vara bättre i fråga om tillgänglighet och servicenivå. Enligt utredningen möjliggör terminalen en smidig trafik mellan hållplatserna i centrum, inklusive torget, och motorvägen. Placeringen kunde också göra det lättare att komma till arbetsplatsområdet i Östermalm med kollektivtrafiken. Enligt den gällande detaljplanen reserveras området som gatuumråde och park. Byggandet av terminalen förutsätter en detaljplaneändring. I utredningen uppskattades kostnaderna för markbyggnadsarbetena för terminalen preliminärt vara 150 000 euro. Också anslutningar, laddningsstationer för bussar och ett litet pausrum med toalett medför kostnader. De totala kostnaderna uppskattas vara cirka 350 000 - 450 000 euro beroende på utrustningsnivån. Terminalen kan medföra också mindre indirekta kostnader för bland annat placeringen av busshållplatser på nya rutter.



Placeringen av terminalen i Östermalm.

Vid granskningen av planförslaget utarbetades en utredning, i vilken undersöktes om torget kan byggas i etapper samt verksamhetsförutsättningarna under ändringen som tar 3 - 5 år. I utredningen presenteras ett sätt hur arbetena på torget kan göras i etapper samt hur kollektivtrafiken och torghandeln fungerar under arbetet. Utgångspunkten för utredningen var att torghandeln och kollektivtrafiken fungerar i området under hela arbetet. (Utredning 17)

3.4 Planeringssituation

3.4.1 Landskapsplan

I etapplandskapsplan 2 för Nyland (30.10.2014) anvisas Borgå centrum som område för centrumfunktioner och regioncentrum och området kring torget som område för tätortsfunktioner. Dessutom ingår Borgå torg i en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY Trähuskvarter och offentliga byggnader i Borgå empirecentrum 2009).

3.4.2 Delgeneralplan

I delgeneralplanen för de centrala delarna från år 2006 anvisas området med beteckning C "Område för centrumfunktioner". Med lodräta streck anvisas området med miljövården som ska bevaras. Enligt planbestämmelsen: "Vid planeringen av området ska man garantera att värden i fråga om kulturhistorien, stadsbilden, stadsstrukturen, naturen och landskapet bevaras samt att områdets egenart och det för kulturhistorien värdefulla byggnadsbeståndet bevaras." I området har också anvisats en gång- och cykelväg.



Utdrag ur generalplanen år 2006

3.4.3 Detaljplan från år 1970

Den gällande detaljplanen för torgområdet från år 1970. Vid Lundagatan anvisas ett smalt parkområde P, och söder om det finns ett LA-1-område - Busstation som omfattar nästan hälften av torget. På den anvisade byggnadsytan får byggas en stationsbyggnad för busstrafiken, vars maximala våningsyta är 500 m² och maximala våningstal är ett. På torget anvisas också torgområde och LP-parkeringsområde samt ett parkområde vid torgets södra kant. Gatuområdena kring torget ingår i andra planer.

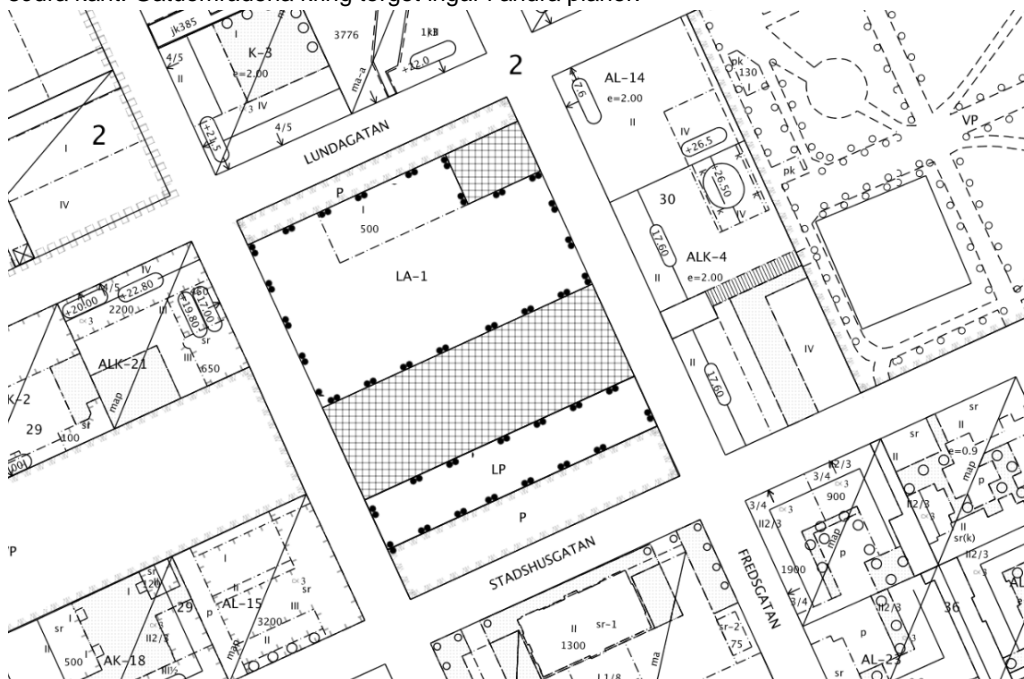


Bild: Utdrag ur detaljplanesammanställningen

4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplanering

Utvecklingen av torget har blivit det viktigaste projektet vid utvecklingen av stadens centrum. Avsikten är att öka centrumets livskraft. En ändring av verksamheterna på torget och det förfallna området gör det nödvändigt att förnya området.

Enligt stadens strategi utvecklar staden stadsomgivningens tillgänglighet och fungerar för förbättring av kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken. Enligt strategin utvecklas ett trivsamt och livligt stadscentrum med dragningskraft. Staden möjliggör också hållbara val i vardagen. Målet är att stadsborna betjäna av en fungerande matar- och kollektivtrafik. Också cirkulär ekonomi och kolneutralitet är strategiska mål som kan påverkas speciellt med genomförandet av detaljplanen.

4.2 Mål för detaljplanen

För utvecklingen av torgområdet har valts fem målhelheter som anknyts till varandra. Målen ställs inte i prioriteringsordning utan en lyckad helhetslösning tjänar alla delområden och får torgområdet att blomstra. Målhelheterna är förbättring av stadsbilden, förbättring av trafikregleringarna, utökning av tjänsterna, utveckling av vistelsemiljön och förbättring av stadsgrönskan. Målen beskrivs närmare i programmet för deltagande och bedömning (bilaga 4).

4.3 Beslut

Stadsutvecklingsnämnden beslutade år 2017 (137 §) att detaljplanen för torget ändras och år 2018 (199 §) att detaljplaneändringen inleds år 2019. Dessutom beslutade nämnden att i samband med planlägningsarbetet undersöks och jämförs olika alternativ för byggande och placering av busstationen samt läge bakom stadshuset noggrannare än i översiktsplanen.

Staden meddelade om att planen tagits upp till behandling i samband med planlägningsöversikten 2019. Stadsutvecklingsnämnden behandlade planen 29.10.2019 (167 §).

4.3.1 Deltagande och samarbete

Detaljplaneändringen har beretts i samarbete mellan byggnadstillsynen, Borgå Vatten, Borgå Energi och stadsutvecklingen.

Under framläggningen var växelverkan livlig. Planen och idéplanen presenterades på ett öppet informationsmöte. Utkastet presenterades också till bland annat äldrerådet, företagare, ungdomsfullmäktige samt elevkårers styrelser. Under beredningen förhandlades med bussföretagare och stadens olika sektorer. Man kunde lämna åsikter om utkastet till registratorkontoret eller svara på en webbenkät. Webbenkäten var populär, antalet svar var över 400. Till registratorkontoret lämnades 14 undertecknade och 2 anonyma åsikter.

Deltagandet har genomförts enligt programmet för deltagande och bedömning. Av programmet framgår intressenterna, deltagande och växelverkan. Det är frågan om en sådan plan som avses i 66 § 2 mom. i MarkByggL som förutsätter myndighetssamråd. Myndighetssamråd i inledningsskedet och arbetsskedet hölls 3.5.2019 och arbetsförhandlingar 15.11.2019 och 25.2.2020, bilaga 4.

Planutkastet och det övriga materialet var framlagt enligt 30 § i MarkByggF 7.11.2019 – 7.1.2020 på stadens webbplats, <http://www.borga.fi/>. Av intressenter begärdes åsikter om utkastet enligt programmet för deltagande och bedömning. Samtidigt begärdes preliminära utlåtanden av myndigheter. Utlåtandena och åsikterna samt stadens bemötanden till dem följer som bilaga 5.

Planförslaget och det övriga materialet var framlagda enligt 27 § i MarkByggF 17.6 - 14.9.2020. Om planförslaget begärdes utlåtanden och anmärkningar i enlighet med programmet för deltagande och bedömning. Utlåtandena och åsikterna samt stadens bemötanden till dem följer som bilaga 5.

4.3.2 Webbenkät för torgets användare

Med webbenkäten som var framlagd under arbetet med revideringen av detaljplanen önskades åsikter om användningen av torget, idéplanen och detaljplaneutkastet. Det kom över 400 svar på enkäten. Många av svaranden var unga.

På grund av svaren används de olika färdssätten ungefär lika mycket då människorna kommer till torget. Cirka en tredjedel kom gående eller med cykel, en tredjedel med bil och en tredjedel med kollektivtrafik till torget. Många kommer till torget med buss. Av alla dem som svarade använde 44 % buss ofta och av unga var andelen 61 %. Betydelsen av kollektivtrafiken betonades också i de ungas övriga svar.

Torget är en populär plats att mötas och där är det vanligt att röra sig med andra. Ändå kände till och med 30 % av de unga som svarade sig otrygga på torget. Detta beror i synnerhet på andra människor, påverkade människor samt trafiken som kör genom torget.

Torget används mångsidigt. Mest används torget för att vänta på buss eller för att gå igenom det. Att utträta ärenden nära torget och att träffa vänner var vanliga svar. Pensionärer som svarade på enkäten är ivriga användare av torgets tjänster.

Torgets bästa sidor anses vara torgförsäljarna, planteringarna, öppenheten, den lilla parken framför stadshuset, affärerna kring torget, parkeringsplatserna och att bussarna är nära. I svaren betonades också att torget inte anses vara trivsamt och att det inte nu lockar till vistelse.

I fråga om utvecklingen av torget önskade de unga klart mera än vuxna att det finns fritt utrymme för vistelse, utrymmen för spel och verksamheter, trevliga busshållplatser med tak, bänkar och intressant arkitektur samt att gamla träd bevaras och nya träd planteras. De vuxna önskade däremot oftare att det finns mera året runt verksamhet, stadsevenemang, konserter och att bilismen är smidig men samtidigt önskade de också en promenadvänlig miljö.

I enkäten kunde de svaranden också komma med egna idéer för torget. Det kom över 200 svar. De populäraste önskemålen var bättre platser för vistelse, en saluhall, plantering av träd samt placering av busstationen på torget eller i omedelbar närhet av det. Också torgverksamheten och parkeringsplatserna fanns med i svaren.

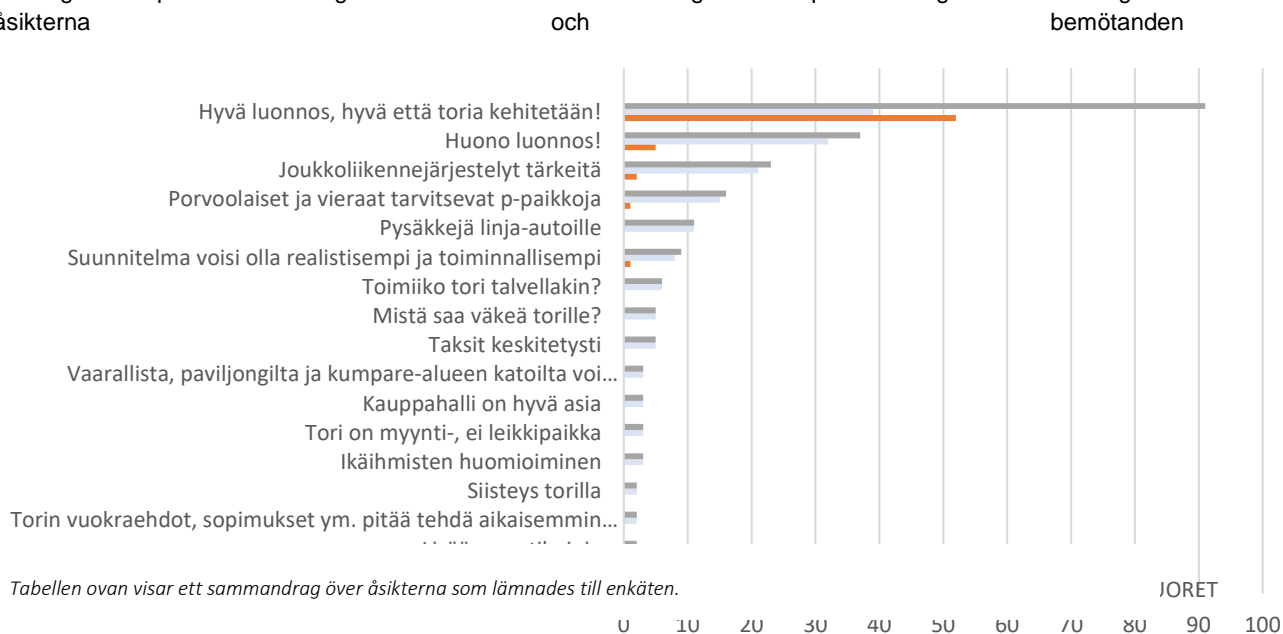
Ett sammandrag över resultatet av webbenkäten följer som bilaga 6.

4.3.3 Åsikter om utkastet

I webbenkäten kom det 177 åsikter om planen. Dessutom lämnades 16 åsikter till registratorskontoret.

I cirka hälften av åsikterna ställde man sig positiv till detaljplaneutkastet. I svaren fanns uppmuntrande kommentarer och planen ansågs vara inspirerande och fin.

Under en femtedel av dem som svarade tyckte att planen är dålig. Över en tredjedel tyckte att planen ännu ska utvecklas. Det tvekades över om det finns tillräckligt med busshållplatser, hur bussarna placeras kring torget och om torget töms på folk. Det ansågs också att det är utmanande att genomföra planen. Bilaga 5 Sammandrag över åsikterna



4.3.4 Preliminära utlåtanden om utkastet

Räddningsverket i Östra Nyland, Borgå museum, miljöhälsovården samt Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland lämnade preliminära utlåtanden.

RÄDDNINGSVERKET

Räddningsverket i Östra Nyland hade inget att anmärka.

BORGÅ MUSEUM

Borgå museum ansåg det vara viktigt att bevara stadsstrukturen och den öppna platsen enligt Engels plan. Enligt museet ska möblerna för vistelse vara låga så att den öppna platsens skala fortfarande syns. Dessutom betonade museet att planeringen och byggandet ska vara högklassiga och att eventuella upphöjningar senare kan jämnas ut. Museet ansåg att skyddsbezeichnungarna för parken i södra delen är tillräckliga.

MILJÖHÄLSOVÅRDEN

I utlåtandet föreslås att torgförsäljarna ska ha stödlokaler för diskning inom rimligt avstånd. Livsmedelsförsäljare behöver en separat toalett som inte får vara en allmän toalett.

Enligt utlåtandet ska torgförsäljarna ha tillgång till el, rent vatten och avlopp för smutsigt vatten.

Den permanenta kiosken och sommarkiosken ska ha el, vattenpost och avlopp. På grund av storleken anses kioskerna vara lämpliga endast som glasskiosker eller för försäljning av förpackade livsmedel.

Vid avloppshantering ska speciell uppmärksamhet fästas vid att avfallen inte lockar råttor eller fåglar och att avfallet inte medför oskäligen olägenhet i form av lukt.

NÄRINGS-, TRAFIK- OCH MILJÖCENTRALEN I NYLAND

Närings-, trafik- och miljöcentralen ansåg i sitt utlåtande att den öppna kulturmiljön och människonärheten på torget till följd av flyttning av bussarna är naturligt. Då Matkahuolto's byggnad rivs, försvinner en del av busstrafikens byggnadshistoria. Den planerade nya byggnaden verkar på basis av sin storlek och illustrationerna ge ett nytt inslag av hög kvalitet i torgmiljön. De nya användningarna av torget, så som lek, vistelse och evenemang samt de nya konstruktionerna ansågs vara naturliga i området. Planbestämmelserna stöder skapandet av en högklassig torgmiljö. Centralen anser att detaljplanen ska omfatta bygganvisningar. Enligt utlåtandet stämmer detaljplaneutkastet med tanke på byggnadsskyddet och kulturmiljön överens med innehållskraven i markanvändnings- och bygglagen och uppfyller de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

I fråga om kollektivtrafikens regleringar konstaterade centralen att i planen beaktas parkeringsplatser för beställningstrafiken inte och att verksamhetsförutsättningarna för turisttrafiken inte har förts fram i planarbetet. I utlåtandet tas fram att busstationen i Borgå är i mycket livlig användning under rusningstiderna på morgonen och eftermiddagen, och om trafikföretagen upplever att regleringarna inte fungerar kan de flytta sina turer till andra rutter eller till och med dra in rutter helt och hållet. Dessutom kan begränsade och osmidiga hållplatsarrangemang begränsa uppkomsten av nya kollektivtrafiktjänster i hela området, om det inte finns tydliga resekedjor.

Centralen anser att det ska reserveras tillräckligt med utrymme för parkeringen av bussar så nära torget som möjligt för att undvika onödig trafik. Dessutom fäste centralen uppmärksamhet vid fungerande fraktservice och chaufförers pausrum.

Att sprida busshållplatserna innebär också utmaningar för tillgänglighet och lyckad information speciellt då passagerarna byter buss.

Närings-, trafik- och miljöcentralen förutsatte också att det undersöks om marken är förorenad och om det finns sulfatjord.

4.3.5 Åsikternas och utlåtandenas konsekvenser för innehållet i planförslaget

- Som bilaga till detaljplanen har det utarbetats bygganvisningar där flera krav i planen preciseras, t.ex. i fråga om tillgänglighet, byggkvalitet och skyltning.
- Det har gjorts en separat utredning om hur kollektivtrafiken fungerar utgående från de nuvarande tidtabellerna. Andra frågor som utreds närmare i samband med planen är bl.a. parkeringsregleringar, konsekvenser för livskraften och sociala konsekvenser. Dessutom undersöks jordmånen och byggbarheten.
- Lösningarna för plattformarna har utvecklats så att de är flexibla och har bättre kapacitet.
- En plattform har reserverats för godstrafik framför Matkahuolto.
- Det finns en plats för taxibilar i kvarteret bredvid torget.
- I bygganvisningarna förutsätts en övergripande plan för skyltning i området.
- De stödutrymmen som torgbutikerna behöver samt el- och vattenförsörjningen har beaktats i planen.
- Den eltilförsel som krävs för evenemang har beaktats i bygganvisningarna.

- I planbestämmelserna har angetts maximala höjder för markkonstruktioner och området för utescenen.
- Som stöd för planarbetet har utarbetats en utredning om jordmånen, sulfatlera, föroreningsgraden och byggbarheten.
- Bestämmelserna om avfallshanteringen preciseras i bygganvisningarna.

4.3.6 Beredning av förslaget

Efter utkastskedet bereddes förslaget i samarbete med de olika aktörerna inom stadsplaneringen i Borgå.

Vid beredningen av förslaget ordnades möjlighet för växelverkan för företagorganisationer som hade önskat det i sin åsikt om utkastet. Dessutom förhandlades med trafikföretag. På grund av de nationella undantagsförhållandena ordnades växelverkan vid beredningen av förslaget som internetmöten.

För att lägga fram förslaget till ändring av detaljplan behandlades förslaget i stadsutvecklingsnämnden 26.05.2020 § 84. Förslaget till detaljplan och det övriga materialet hölls framlagda i enlighet med 27 § i markanvändnings- och byggförordningen 17.6.2020 - 14.9.2020.

4.3.7 Anmärkningar mot förslaget

Det lämnades fem anmärkningar, varav en lämnades av två personer. I anmärkningarna oroade man sig för verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken, tillräckligheten av parkeringsplatser och beaktande av avhämtnings- och avlämningsstrafiken. Anmärkningarna var både för och emot saluhallen och ändringarna på torget. Ett sammandrag över anmärkningarna och bemötandena följer som bilaga 5.

4.3.8 Utlåtanden om förslaget

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland, Borgå vatten, Borgå museum och handikapprådet lämnade ett utlåtande. NTM-centralen lyfte fram behovet av att planera en mer omfattande förnyelse av kollektivtrafiken samt av att granska planbestämmelserna för förorenad mark. Borgå vatten ansåg att fördröjning av dagvatten ska beaktas bättre. Borgå museum föreslog att konsekvensbedömningen kompletteras i fråga om byggda kulturmiljöer av riksintresse. Handikapprådet önskade att en del av torgstånden blir permanenta, påminde om tillgängligheten och trivseln samt om att trygga en fungerande kollektivtrafik som är lättillgänglig. Dessutom påminde handikapprådet om att det behövs parkeringsplatser för taxistationen och för personer med funktionsnedsättning. Handikapprådet önskade också att gatorna kring torget blir promenadvänliga.

Ett sammandrag över utlåtandena och bemötandena följer som bilaga 5.

4.3.9 Anmärkningarnas och utlåtandenas konsekvenser för innehållet i planförslaget

Efter framläggningen har detaljplaneförslaget ändrats enligt följande: Efter det att detaljplaneförslaget var framlagt har det utarbetats två nya utredningar, varav i den ena (Utredning 16) undersöks alternativa placeringar av buss-terminalen i staden och i den andra (Utredning 17) möjligheterna att bygga etappvis. Detaljplanebeskrivningen har kompletterats i fråga om utredningarna samt konsekvensbedömningen för stadsbilden och ekonomin. Planbestämmelserna för behandling av förorenad mark och styrning av dagvatten har ändrats. Bygganvisningarna och planbeskrivningen har kompletterats i fråga om textdisposition och språket och i mindre grad i fråga om bestämmelserna.

5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

Lösningarna i detaljplaneförslaget grundar sig på planen som utvecklades av utkastet. (Utredning 1) Under planläggningsarbetet undersöktes olika alternativ för placering av busstationen, fungerande plattformssystem, placering av paviljongen, torghandeln samt områden för vistelse och lek samt om en saluhall kan placeras på torget eller i något av kvarteren kring torget.

I förslagsskedet lyfts fram ett alternativ som utvecklades på grund av responsen i utkastskedet.

I planen anvisas området som ett enhetligt torgområde som disponeras med olika beteckningar för användningsändamål, varav en del är bindande och en del riktgivande. Byggnadsytorna för paviljongen, kiosken och amfiteatern är bindande. Delar av områden som reserveras för busshållplatser med tak, säsongskiosken, upphöjningarna och parken är riktgivande.

Vid Lundagatan anvisas gatuområdet för en gång- och cykelväg, där körning till tomten är tillåten.

Parken i södra delen anvisas som en historisk park, vars kulturhistoriska särdrag ska bevaras. I området får inte placeras byggnader, sommarkiosker eller konstruktioner, kablar eller ledningar. Endast busshållplatsen med tak som anvisas på Stadshusgatan får sträcka sig till parkens sida. Markytan får inte stenläggas. Parken ska restaureras med beaktande av den historiska utformningen, ytmaterialen och arterna. Restaureringen och förnyandet av trädbeståndet ska grunda sig på den historiska utredningen om parken och på värden som konstateras i utredningen.

Enligt planen bildas en miljö för torghandel, vistelse och gångtrafik mitt på torget. Ställningen av torgets södra park förstärks med skyddsbestämmelser, och i norra delen av torget placeras en ny servicebyggnad och en ny tolkning av parken som tidigare fanns där. Vid torgets soliga söderkant placeras en stor amfiteaterliknande läktare och konstruktion för vistelse, vars inre del också kan användas som motionsplats. Torgets yta vid södra kanten kan också formas med upphöjningar, vilka lockar att använda torget för mångsidig motion och mångsidiga verksamheter.



Idébild om Borgå torg som ett centrum för stadslivet enligt referensplanen. Dess behärskade enhetlighet och fascinerande mångsida möjligheter för verksamheter lockar både lokala och turister att tillbringa tid där. (Illustration ALA Arkkitektidit, Masu Planning och Sitowise)

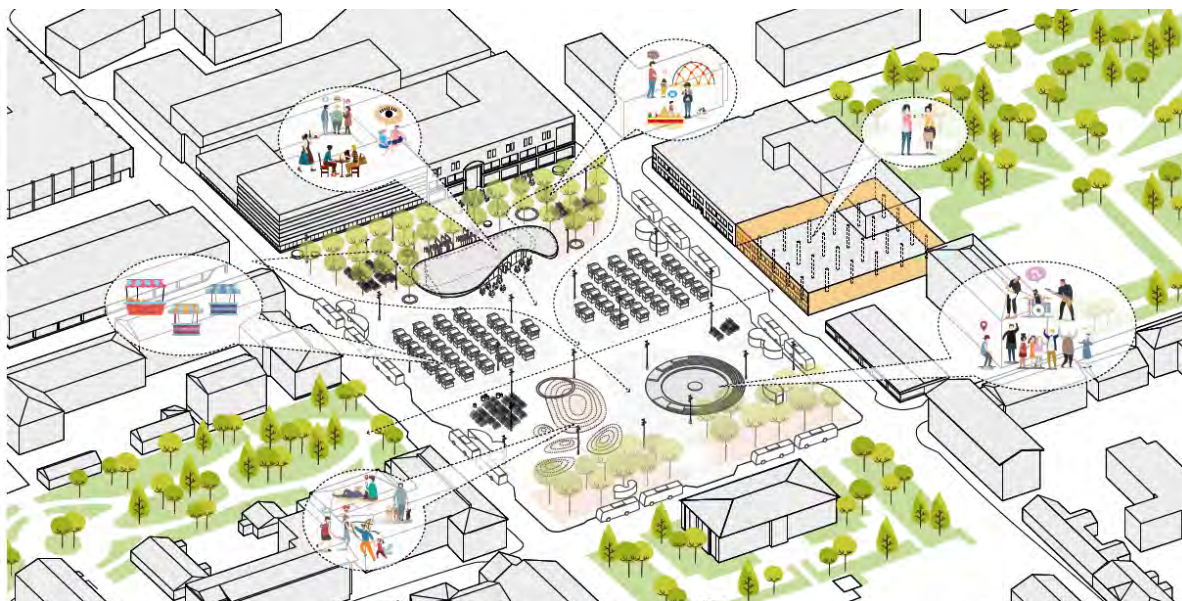
Med undantag av gångtrafiken har all trafik placerats till gatunätet kring torget, utanför planområdet. Busstationen ändras till stadshållplatser och på gatorna runt torget placeras stora busshållplatser med tak. Busstationens all information finns under taken vid servicebyggnaden. Speciell uppmärksamhet har fästs vid en tillgänglig kollektivtrafik och tillgängliga rutter över torget. I planbestämmelserna förutsätts att informationen finns både centraliserat men också på varje hållplats.

Det utarbetades en utredning om ändringarna i trafiksystemet (Utredning 2).

Fjärrtrafikens hållplatser är terrasserade sneda hållplatser. Från en terrasserad hållplats kan starta cirka 10 fordon per timme. Busstationen kommer att ha totalt nio sneda hållplatser och sex hållplatser parallellt med gatan, varav en är närmast avsedd för linjer som stannar på Stadshusgatan. Reservhållplatsen måste antagligen användas under de livligaste tiderna på Stadshusgatans hållplats (under morgonens och eftermiddagens livligaste timmar). Reservhållplatsen ligger på Biskopsgatan framför Linnankosken lukio. Den sammanräknade kapaciteten av hållplatserna enligt planen är ungefär den samma som nu.

Söder om stadshuset kan anvisas fyra hållplatser för tidsanpassning som också kan användas av beställningstrafik. De ska dock flyttas senast då det byggs på tomten. Det kan eventuellt anvisas en hållplats eller två hållplatser för tidsanpassning och beställningstrafik på Stadshusgatan bredvid Stadsparken. På lång sikt ska det strävas efter att utveckla systemet så att det finns platser utanför stadscentrumet för bussar att vänta på en längre tid.

Som stöd till planläggningsarbetet gjordes en undersökning om hur trafiken fungerar dygnet runt. I undersökningen flyttades kollektivtrafiken till det nya hållplatssystemet. Enligt undersökningen fungerar de planerade regleringarna bra största delen av dagen. Under de livligaste stunderna på morgonen och på kvällen är de terrasserade plattformarna på Biskopsgatan fulla och hela kapaciteten utnyttjad. Största utmaningar blir antagligen på Stadshusgatan, där i synnerhet de turer som kommer från skärgården behöver rätt så mycket hållplatskapacitet samtidigt. Problemet med kapaciteten på Stadshusgatan är aktuell under morgonens och kvällens livligaste timmar, men också på eftermiddagen klockan 13-15. Situationen kan eventuellt förbättras genom att ändra på tidtabellerna, men tidtabellerna från skärgården är planerade speciellt för skolelever och därför finns det inte många möjligheter att ändra på dem. För att underlätta situationen anvisas i planen en extra hållplats på Biskopsgatan, söder om Stadshusgatan. Trots den måste det genom fortsatta undersökningar garanteras att regleringarna fungerar. (Utredning 9)



Torget har lika många platser för torghandel som tidigare. Dessutom finns det stora öppna platser för att ordna olika evenemang, för evenemang i uteauditoriet och för idrott. Dessutom finns det låga, svagt sluttande upphöjningar för till exempel scootrar. I parkerna kan finnas gungbänkar, bänkar och möjligheter för lek. Det finns många cykelställ med lås vid de huvudsakliga rutterna. (Bild från referensplanen ALA Masu Planning Sitowise)

5.1.1 Dimensionering

Byggrätten för området anvisas i kvadratmeter våningsyta (m²-vy).

Planen möjliggör en servicebyggnad på 250 m²-vy med källare. Dessutom kan det på torget byggas en permanent kiosk på 18 m²-vy. Också en sommarkiosk kan placeras på torget på området som reserveras för torgstånd. Vid torgets norra kant anvisas byggplats och 13 m²-vy byggrätt för en parktransformator.

I detaljplanen förutsätts att det finns minst 300 cykelplatser på torget. Vid dimensioneringen av cykelplatserna beaktas läget i centrum och att cyklister använder området som infartsparkering.

5.1.2 Dagvatten

I samband med genomförandet av planen ska ett nytt dagvattennät byggas i området. Enligt Finlands miljöcentrals översvämningskarttjänst kan det bli översvämning på Lundagatan under regn en gång i hundra år. Enligt planens särskilda bestämmelser ska möjligheten till översvämning beaktas vid dimensioneringen av dagvattennätet eller så ska Lundagatan kunna användas som översvämningsväg så att vattnet inte rinner till källaren avloppsnät eller avloppspumpstationer.

5.1.3 Förorenade markområden

I statusrapporten på torgets norra del konstaterades inte skadliga ämnen i halter över det lägre riktvärdet enligt statsrådets förordning 214/2007. I några prover av bottenlera konstaterades grundämnen (arsenik, kobolt, nickel och vanadin) i halter som överskrider tröskelvärdet, men de uppskattas ligga vid den naturliga bakgrundshalten i området. I undersökningarna hittades inte förorenad mark.

I de särskilda bestämmelserna för planen förutsätts att marken som överstiger riktvärden nära Matkahuoltos gamla byggnad ska beaktas vid eventuella grävningsarbeten i området eftersom marken måste föras till en mottagningsplats som kan ta emot den. Marken som överstiger tröskelvärdet ska föras till en ändamålsenlig mottagningsplats. Planeringen i anslutning till saneringen av marken ska inledas i god tid innan markbyggnadsarbetena påbörjas. I frågor om istandsättning ska Borgå stads kommunteknik kontaktas.

Vid byggandet i området ska radonsäkert byggande beaktas.

5.1.4 Tekniska system och servitut

Det finns vattenledningar på gatorna utanför planeringsområdet. På torgets västra kant finns en vattenpost och på Lundagatan, Stadshusgatan och södra delen av Biskopsgatan leder avlopp. Dagvattenavlopp finns i mellersta delen av torget samt på Lundagatan, Biskopsgatan och Stadshusgatan. Det finns telekommunikationskablar i området.

5.1.5 Tomtindelning

Det bildas inga tomter i området som detaljplaneändringen gäller.

5.1.6 Detaljplanebeteckningar och -bestämmelser

I detaljplanen har använts följande planbeteckningar:

VPH-s	Historisk park, vars särdrag ska bevaras. I området får inte placeras byggnader, sommarkiosker eller konstruktioner, kablar eller ledningar. Busshållplatsen med tak som anvisas på Stadshusgatan får sträcka sig till parkens sida. Markytan får inte stenläggas. Parken ska restaureras med beaktande av den historiska utformningen, ytmaterialen och arterna. Restaureringen och förnyandet av trädbeståndet ska grunda sig på den historiska utredningen om parken och på värden som konstateras i utredningen.
eko	Riktgivande del av torg, där återvinnings- och avfallssystem kan placeras.
k	Byggnadsyta för permanent kiosk som har öppet året om.
ki	Riktgivande placering för en flyttbar sommarkiosk. Kiosken får vara högst 10 m ² -vy stor.
kt	Del av område som reserveras för skyddstak. Skyddstaken ska vara genomskinliga och lätta, med beaktande av fasaderna på de värdefulla husen vid torgets västra kant och Stadshuset.
l	Riktgivande del av torg, där man kan placera konstruktioner som betjänar kollektivtrafiken.
le	Del av område som reserveras för vistelse och vistelse med aktiviteter.
una	Del av område som reserverats för utescen.
Pav/ma	Byggnadsyta för paviljongbyggnad, där man kan placera servicefunktioner så som en restaurang, ett kafé eller en kiosk samt verksamheter som betjänar turism. Lokaler enligt det huvudsakliga användningsändamålet kan placeras under byggnaden utan begränsningar av byggrätten.
vp	Del av område som ska planteras parkliknande med träd och buskar

tori	Område reserverat för allmän gångtrafik, vistelse, stadsevenemang, konserter, torghandel och kaféers uteserveringar.
en	Byggnadsyta reserverad för energiförsörjning
pp/t	Gata reserverad för gång- och cykeltrafik, på vilken körning till tomter och servicekörning till paviljongen är tillåten. Körbanan ska vara på samma höjd som den omgivande gatan och torget. Materialen på gatu- och torgområdena ska vara enhetliga.

SPECIALBESTÄMMELSER:

Torget

I området ska reserveras rum för allmän gångtrafik samt förbindelser till de viktigaste gångvägarna, för torghandel, vistelse, vistelse med aktiviteter samt för olika kultur- och stadsevenemang. Området ska planeras enhetligt oberoende av de riktgivande gränserna. Området ska planeras så att helheten med tanke på höjdskillnader, planteringar, möbler, utrustning och belysning bildar en högklassig öppen plats.

Speciellt ska beaktas förbindelserna genom torget och att busshållplatserna är tillgängliga.

Torget huvudsakliga yta ska vara natursten eller annat material vars hållbarhet och utseende är högklassigt.

På torget kan placeras tillfälliga scen- och läktarkonstruktioner.

Det ska göras en separat helhetsplan för belysningen som anpassas till torgets element och verksamheter. Belysningsstolparna eller torgets yta ska ha färdighet för elkopplingar som behövs för evenemang.

Cyklar

På torget och på Lundagatans gågata ska reserveras minst 300 cykelplatser, varav minst 2/3 ska ha möjlighet till ramlåsning. Cykelplatserna ska placeras på olika håll på torget. Dess konstruktioner ska arkitektoniskt passa ihop med torgets övriga konstruktioner och möbler. 1/5 av cykelplatserna ska vara under tak.

vp-område

I det nya vp-området ska planteras långlivade stadsträd. Det ska finnas minst 30 träd, varav 20 ska vara storvuxna ädelträd. Speciell uppmärksamhet ska fästas vid ett hållbart växtunderlag med god bärighet. Minst 1/3 av vp-området ska ha ytbeläggning som släpper vattnet igenom. På trädens rötter får inte placeras ledningssträckningar. I området får placeras cykelplatser. Behövliga grundkonstruktioner ska göras samtidigt med att parken byggs. Grävningsarbeten efteråt i rötternas område ska undvikas.

I-område

Busshållplatserna med tak i torgets I-område ska vara egenartade, genomskinliga och ha intressant och enhetlig arkitektur. På taken eller bredvid dem ska finnas färdighet för kablar för belysning och digitala skärmar.

Skyltning

För busstrafiken ska göras en separat plan för skyltningen. Skyltningen ska göras på varje hållplats och centraliserat vid paviljongen. Skyltningen ska betjäna också synskadade. För att försäkra tillgängligheten ska den taktila stenläggningen på gatans yta hållas ren också på vintern.

eko

Avfallsinsamlingen ska möjliggöra sortering och återvinning. Avfallshanteringen på torget ska ordnas så att den inte stör miljön. De delar av behållarna som är ovan jord får vara högst så stora som vanliga avfallskärl. Containerar på gatunivå tillåts inte på torget.

le-område

I det riktgivande le-området på torget kan markytan formas så att torgets yta bildar områden för vistelse och lek som avviker från den normala marknivån. Skillnaden mellan det högsta och lägsta höjdläget får vara högst 1,2 meter.

una-område

Del av torg där man kan placera ett område för en utescen för olika stadsevenemang och som kan ligga under torgets normala marknivå. Läktaren får stäcka sig högst 1,2 meter ovanför den normala marknivån på torget.

Läktaren ska byggas så att inget räcke behövs. Den bågformade läktarens yttercirkel ska också ha platser för vistelse.

Ytan på området för utescenen ska fungera också för utespel både på sommaren och på vintern.

I konstruktionerna ska integreras tillgång till elektricitet för evenemang. Området för utescenen kan ha tillfälligt tak under evenemangen.

Paviljongen

Paviljongens bärande konstruktioner ska vara av trä och i arkitekturen ska träbyggandets typiska lösningar gynnas.

Byggnadens tak kan planeras till ett område för vistelse. I fall taket inte används för vistelse, ska det vara ett grönt tak. Byggnadens alla fasader ska vara huvudfasader och genomskinliga.

Reklamanordningarna ska vara av diskret storlek och anpassas till arkitekturen. Separata reklamstolpar tillåts inte.

Byggnadens tak ska i östra och västra gavlar bilda ett skyddstak som fritt kan användas och som betjänar speciellt dem som väntar på buss. Under taken ska placeras busstrafikens allmänna skyltning och avfallskärl.

Paviljongen ska inrymma en tillgänglig allmän toalett, serviceutrymme och en toalett för torghandlarna om dessa inte placeras annanstans i närheten av torget. Toaletterna ska kunna användas oberoende av paviljongens öppettider.

Avfalls- och förrådsutrymmen som behövs för paviljongens verksamhet ska byggas fast i byggnaden, och kökets avfallskärl och rullcontainrar får inte finnas separat i torgområdet. Avfallskärnen för kunderna placeras i arrendeområdet.

Uteserveringen får inte inhägnas eller gränsas med fasta konstruktioner.

Kiosker

En permanent kiosks allmänna utseende ska vara genomskinligt, ha rund botten och passa in i den högklassiga öppna platsen i fråga om arkitektur och material.

Säsongsiosken får inte stå på sin plats året om. Säsongsiosken får vara högst 10 m²-vy stor.

Kioskerna får ha ett område för uteservering som placeras i arrendeområdet. Området för uteserveringen får inte inhägnas och på det får inte placeras parasoll eller tak. På en permanent kiosks plats får en säsongsiosk upp till 10m²-vy placeras i fall det inte har byggts en permanent kiosk.

Separata avfallskärl får inte placeras utanför byggnaden. Avfallskärnen för kunderna ska placeras i kioskens arrendeområde.

Transformatorbyggnad

Parktransformatorns fasadmaterial ska passa till den öppna platsens utseende och vara arkitektoniskt högklassigt. Byggnaden ska ha grönt tak.

Dagvatten

Risken för översvämning av dagvatten ska beaktas vid dimensioneringen av dagvattenkanalerna och Lundagatan ska kunna användas som översvämningssväg så att vattnet inte rinner till källarna, avlopps nätet eller avloppspumpstationer.

Förorenad mark och radon

Marken som överstiger riktvärden ska föras till en ändamålsenlig mottagningsplats. Planeringen i anslutning till saneringen av marken ska inledas i god tid innan markbyggnadsarbetena påbörjas. I frågor om iståndsättning ska Borgå stads kommunteknik kontaktas.

Vid byggandet i området ska radonsäkert byggande beaktas.

Bygganvisningar

Detaljplanen omfattar bindande bygganvisningar.

5.1.7 Namn

I detaljplanen får torget namnet Borgå torg. Detta namn används allmänt i talspråket. Området har inte tidigare haft ett officiellt namn.

Parken vid torgets södra kant ingår historiskt i torgområdet. Den har dock redan i en tidigare plan skiljts åt till ett parkområde, och nu anvisas den som ett historiskt parkområde. Parken har inget officiellt namn. I planen fick parken namnet Torgparken.

5.2 Konsekvenser av planen

Konsekvenserna bedöms i förhållande till nuläget och den gällande detaljplanen.

5.2.1 Konsekvenserna för samhällsstrukturen

Planen har inga betydande konsekvenser för samhällsstrukturen. Kollektivtrafikens hållplatser bevaras i området. Det placeras inte mycket byggande i området. Utvecklingen har konsekvenser för grönmiljön och vistelsemiljön. Genomförandet har indirekta positiva konsekvenser för centrumets livskraft.

5.2.2 Konsekvenserna för den byggda miljön och stadsbilden

Genomförandet av planen ändrar stadsbilden på torget väsentligt. Torgområdet blir enhetligare och ett område för gångtrafik, vistelse, torghandel och stadsevenemang. Parkeringsplatserna vid gatorna slopas och busstrafiken flyttas till gatunätet kring torget.

Den nya parken vid torgets norra del blir en tolkning av den disposition från 1800-talet som hade en liten park vid båda ändarna av torget. Planen hämtar mera stadsgröniska till torgets norra del. I torgets södra del skyddas den historiskt viktiga stadsparken också om träden blir i så dåligt skick att de måste bytas ut.

Byggandet av paviljongen, kiosken och busshållplatserna med tak hämtar nya arkitektoniskt intressanta element till torget. Torgplanen är övergripande och strävar efter högklassig arkitektur och ett enhetligt och snyggt intryck. I och med ändringarna avlägsnas möbler, utrustning och konstruktioner som under olika tidsperioder har samlats på torget. Torgets nya, bebyggda utseende kan bli en faktor som förbättrar centrumets dragningskraft.

Ändringarna i den byggda miljön och utrustning enligt planen lockar invånarna och turisterna att använda torget mer aktivt året runt. Planen skapar bättre förutsättningar för stadslivet året runt. Den allmänna gångtrafiken på torget och verksamheterna som erbjuds till olika ålders- och användargrupper gör torget till ett jämlikt och tryggt offentligt uterum.

Konsekvenserna för byggda miljöer av riksintresse är positiva. Genomförandet av detaljplanen förbättrar områdets slitna intryck betydligt samt lockar människorna att trivas och tillbringa tid i den centrala stadsmiljön. Det ökade antalet besökare kan hjälpa till att få fart på den traditionella verksamheten på torget, torghandeln. Den nya formen av parken i norr balanserar torget då det tidigare symmetriska stadsrummet som gränsats av parker blir enhetligare. Framför Stadshuset på Stadshusgatan minskar planen gaturummets trivsel och försämrar det estetiska intrycket en aning då det finns en buss på alla hållplatser. Även om detta händer dagligen, är tiden så kort att miljön inte tar permanent skada. Placeringen av hållplatserna vid parken förutsätter att de omsorgsfullt anpassas med trädbeståndets utrymmesbehov.

5.2.3 Konsekvenser för stadsnaturen och klimatet

Skyddet av de gamla lindarna vid torgets södra del stöder stadsnaturens mångfald i det centrala centrumområdet. Träden erbjuder livsrum för insekter och fåglar. Dagvatten kan infiltreras på sanden och gräset under träden. De stora träden ger skugga under heta dagar. I och med ändringarna ansluts parken bättre till torget och nås lättare av fotgängare då parkeringsområdena mellan parken och området för torghandeln slopas.

Med parken vid torgets norra kant görs stadsbilden bättre och ökas stadsgrönskan i centrum. Som träd till den nya parken valdes långlivade ädelträd som har motståndskraft mot växtsjukdomar. I den norra parken anläggs mera yta som infiltrerar dagvatten för att göra träden mer livskraftiga.

Planens miljöpåverkan är i huvudsak indirekta. Bättre gång- och cykelvägar kan leda till klimatsmarta trafikval och på det sättet vara till nytta. Också tillgången till busstrafiken i centrum stöder förutsättningarna för klimatsmarta trafikval.

I samband med genomförandet av planen kan miljöpåverkan jämföras och betydelsen av den betonas till exempel vid konkurrensutsättningen för paviljongen, torgets yta och belysningen. Vid genomförandet ska långlivade och miljövänliga material gynnas. Vid jämförelsen av genomförandet ska bedömas hurdana miljöpåverkan produkternas livscykel har. Det borde hittas ny användning för möbler, utrustning och ytor som tas bort. De största direkta miljöpåverkan av byggandet av torget torde ansluta till markbyggnadsarbetena.

Behovet av sanering av förorenad mark beaktas i planen.

Skydd mot radon beaktas i planen.

5.2.4 Konsekvenserna för trafikförhållandena och parkeringen i planområdet och närmiljön

Planändringen har stora konsekvenser för trafikförhållandena på torget och i dess närmiljö.

Bussterminalen finns inte längre på torget och området ändras till en miljö för gångtrafik och vistelse. Utvecklingen av miljön för gångtrafik och vistelse förbättrar områdets dragningskraft med tanke på vistelse. Trottoarerna i kvarteren kring torget föreslås i planen vara mycket bredare än nu, vilket stöder utvecklingen av den promenadvänliga miljön och förbättrar verksamhetsförutsättningarna för de omgivande fastigheterna. I planen möjliggörs trygga cykeltrafikförbindelser genom centrum. Förbindelserna skulle leda till exempel till skolor, kommersiella tjänster och torget.

Plattformer och hållplatser vid gatorna möjliggör trafiken mot Alexandersgatan och Mannerheimgatan. Enligt utredningen som gjordes i samband med planlägningsarbetet finns det inte just möjligheter att öka kapaciteten på hållplatserna på Stadshusgatan. Dessutom är det föreslagna systemets kapacitet tidvis helt i användning på fjärrtrafikens plattformer på Biskopsgatan. Det är dock möjligt att öka antalet avgående turer mot Mannerheimgatan också under de livligaste timmarna med undantag av de livligaste 15 minuterna. För att garantera att systemet fungerar måste tidtabellerna planeras, vilket inte är helt problemfritt eftersom kollektivtrafiken i Borgå fungerar på marknadens villkor. Trafikföretagen har ingen gemensam tidtabellsplanering eller ruttplanering, varför alla företagare måste själv planera sina tidtabeller och rutter.

Det är stadens strategiska mål att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Planen kan anses vara det första steget i utvecklingen av stadens kollektivtrafiksystem. Kollektivtrafikens ändhållplatser måste i framtiden antagligen placeras annanstans än på torget, varvid en centraliserad terminal utanför centrum kunde vara ett alternativ. En terminal utanför centrum skulle också möjliggöra längre tidsanpassningar och eventuella laddningar av elbussar. Om en terminal placeras utanför centrum, kan kollektivtrafikens servicenivå vid rutten förbättras, vilket förutsätter att staden investerar på hållplatser vid gator. Efter planlägningsarbetet påbörjas en omfattande utredning om kollektivtrafiken, och i samband med den kan undersökas utvecklingsmöjligheterna och sättet att ordna kollektivtrafiken. I samband med granskningen av planförslaget utarbetades en utredning om placering av en kollektivtrafikterminal i staden. Enligt utredningen är det bästa alternativet att placera terminalen vid Lovisavägen i Östermalm med tanke på trafikeringen, invånarantalen och tillgängligheten av arbetsplatser. Enligt planen placeras terminalen i ett gatu- och parkområde. Placeringen förutsätter en detaljplaneändring. Stadsplaneringsnämnden beslutade 12.10.2021 149 § att planändringen för terminalen inleddes.

Ändringarna i gatunätet medför ändringar i trafiken i de närliggande gatuområdena. Det föreslås ändringar i gatunätet kring torget för att förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och för att lugna ner trafiken kring torget. Biskopsgatan och Fredsgatan blir enkelriktade mellan Lundagatan och Stadshusgatan. För att göra kollektivtrafiken mot Mannerheimgatan så smidig som möjligt ändras Biskopsgatan mellan Lundagatan och Mannerheimgatan till en kollektivtrafikgata, längs vilken finns en cykelväg och trottoarer. På detta avsnitt tillåts endast utfart från Lundis parkeringsanläggning och körning till andra fastigheter vid gatan. De personbilar som hittills har kört från Stadshusgatan till Mannerheimgatan ska i fortsättningen köra från Biskopsgatan till Lundagatan och vidare till Runebergsgatan eftersom Lundagatan blir enkelriktad från öst till väst. Fredsgatan bredvid torget blir

också kollektivtrafikgata för att göra busstrafiken smidigare och för att göra behandlingen av resefrakt på hållplatserna vid torget trygg. I och med ändringarna i trafiknätet framhävs Linnankoskigatans roll som förbindelse genom centrum. Runebergsgatans roll som förbindelse i riktning söder-norr blir viktigare. Trafikmängderna på Stadshusgatan på båda sidorna av torget kan bli större.

Parkeringsplatserna, med undantag av cykelplatserna, tas bort från torget. Utvecklingen av torget med omgivningen medför stora ändringar också för trafik- och parkeringsregleringarna i närområdena. Det har gjorts en separat utredning om ändringarna i parkeringen och parkeringsutbudet. (Utredning 7) Enligt utredningen finns det många lediga platser nära torget även om antalet parkeringsplatser på torget och på gatorna runt torget minskar med cirka 90 på grund av förnyelserna. I planen presenteras parkeringsmöjligheterna för avhämtnings- och avlämnings- och taxibilarna och rörelsehindrade i gatuområdena i de invidliggande kvarteren.

Genomförandet av detaljplaneändringen förbättrar säkerheten för dem som använder kollektivtrafiken. Nu måste passagerarna stiga på bussen från körbanan och gå över bussarnas körbana då de ska stiga på. Trots att plattformarna nu är sådana att bussarna kan köra igenom dem måste de tidvis också backa på busstationens område. De sneda hållplatserna och hållplatserna parallellt med gatan, vilka enligt detaljplaneförslaget placeras vid torgets kanter, medför att bussarna inte behöver backa, och passagerarna stiger på från torgområdet som är reserverat för gångtrafiken.

Säkerheten blir bättre också på torgets andra delar då servicetrafiken eller servicelinjen inte längre kör genom området för gångtrafiken. Trafiksäkerheten förbättras också kring torget då gatuområdena blir lugnare och reserveras delvis för kollektivtrafiken. Gångtrafiken och cykeltrafiken skiljs åt både på Biskopsgatan och på Fredsgatan, vilket också förbättrar säkerheten. Dimensioneringen av trottoarerna och cykelvägarna blir sådan att båda trafikformer har betydligt mera rum än i dag. Utvecklingsåtgärderna förbättrar också säkerheten vid korsningarna kring torget. Säkerheten i korsningarna blir bättre också på grund av att körhastigheterna sänks. Speciellt cykeltrafikens rutter blir tydligare och det blir lättare för de andra trafikanterna (till exempel bilisterna) att beakta cykeltrafiken. Vid Fredsgatan flyttas cykelvägen till gatans östra kant, vilket förbättrar det problematiska stället framför köpcentret Lundi där den smala cykelvägen leder i en nedförsbacke bredvid byggnadens hörn.

Byggandet av torget förutsätter ändringar i den tekniska försörjningens nät. Byggandet har stora konsekvenser för trafikregleringarna i närområdet. Regleringarna under byggarbetena ordnas så att trafiken störs så lite som möjligt.

5.2.5 Konsekvenserna för ekonomin

Enligt referensplanen blir de totala kostnaderna för förnyelsen av torget 8-10 miljoner euro, beroende på grundläggningssättet.

Beläggning på torget (torget och Lundagatan)	2 500 000 euro
Möbler, utrustning och uteläktare	420 000 euro
Busshållplatser	650 000 euro
Vatten och avlopp	210 000 euro
Planteringar	55 000 euro
El, belysning, parktransformator och skyltning	270 000 euro
Röjning	83 000 euro
Byggplats- och beställarpdrag (Alternativ 1-3)	1 700 000 – 2 300 000 euro
Grund- och markkonstruktioner	
Alternativ 1 lätt skumglas	720 000 euro
Alternativ 2 pelarstabilisering	920 000 euro
Alternativ 3 utbyte av jordmassor	2 200 000 euro
Gatuområden utanför torget	940 000 euro

Kostnadsberäkningen för paviljongen är cirka 3 miljoner euro. Paviljongen ingår inte i kostnadsberäkningen för förnyelsen av torget. Staden hyr ut byggplatsen för paviljongen för en företagare som svarar för kostnaderna för byggandet. Grunderna för uthyrning av byggnadsdelar som betjänar alla som använder torget (till exempel allmänna toaletter) avtalas om senare.

Kostnadsberäkningen är preliminär och grundar sig på referensplanen. Priserna är utan mervärdesskatt. För noggrannare kostnader behövs planering och beräkningar vid genomförandet. De preliminära kostnadsberäkningarna presenteras i utredning 15.

Torget blir högklassigt med tanke på stadsbilden och verksamheterna och förbättrar områdets kommersiella, funktionella och sociala ställning. Områdets goda tillgänglighet och mångsidiga användningsmöjligheter skapar nya möjligheter för stadslivet och handeln. Stadens investeringar i området stöder utvecklingen av centrum och stadens dragningskraft också mer omfattande.

Omfattningen av nybyggandet i området är liten men den bättre stadsbilden och verksamhetsmiljön skapar dragningskraft för handeln. Nybyggandet på torget hämtar inte många nya handelsplatser och hotar inte områdets övriga aktörer. Affärslokalerna vid gatorna runt torget, speciellt restauranger med uteserveringar, kan bättre delta i gatu- och torglivet.

Kostnaderna för kollektivtrafikterminalen uppskattades i samband med utredningen om var den ska placeras. Kostnaderna består av markbyggnadsarbeten och ytbeläggningen och uppskattas preliminärt till 150 000 euro. Också anslutningar, laddningsstationer för bussar och ett litet pausrum med toalett medför kostnader. De totala kostnaderna uppskattas vara cirka 350 000 - 450 000 euro beroende på utrustningsnivån. Terminalen kan medföra också mindre indirekta kostnader för bland annat placeringen av busshållplatser på nya rutter.

I samband med planläggningsarbetet gjordes en utredning om konsekvenserna för centrumets livskraft. (Utredning 10) Enligt utredningen använder människorna mera tjänster om de trivs och tillbringar mera tid i området. Livskraften har alltså nästan direkt förbindelse med placeringen av platser som upplevs behagliga och med bättre tillgång till planeringsobjekten. Enligt utredningen har detaljplaneändringen för torget följande konsekvenser för områdets livskraft:

- *Då torget förnyas och blir högklassigt lockar det invånare och turister att spendera tid och uträta ärenden där. I framtiden kan turisterna utöver gamla stan spendera tid också på torget och använda tjänsterna där.*
- *Den planerade genomskinliga paviljongbyggnaden (i stället för den gamla busstationen) öppnar utsikter från torget mot gågatan och köpcentret Lundi. Detta förbättrar växelverkan mellan torget och köpcentret.*
- *Kunderna i affärerna går alltid till fots, varför en behaglig och trygg promenadmiljö är viktig. Tillgången på parkeringsplatserna i kvarteren som ligger nära torget är på en bra nivå, och det är inte lång väg att gå från dem till torget.*
- *Då människorna spenderar mera tid på torget, ökar efterfrågan på handelns tjänster och andra tjänster och på det sättet blir hela områdets dragningskraft bättre. Köpcentret vid torgets norra kant och hypermarketen bredvid det samt områdets affärer i bottenvåningar drar nytta av den ökade dragningskraften.*
- *Den större efterfrågan på tjänsterna gäller i synnerhet restaurang- och kafétjänsterna, vilket ska beaktas vid planeringen och utvecklingen av områdets affärsfastigheter.*

5.2.6 Konsekvenserna för hälsa och säkerhet

I och med torgplanen blir tillgängligheten i området bättre. Gågatorna kan byggas utan kantstenar, och i planen beaktas högklassig skyltning för alla användargrupper.

Trafiksäkerheten kan förbättras med gatuområden som gränsar planområdet.

Planförslaget skapar förutsättningar för en hälsosam och trivsamt verksamhetsmiljö i staden. Bullret i området minskar då genomfartstrafiken minskar.

Planförslaget förbättrar bussresenärers säkerhet då de inte längre behöver gå över körbanan till hållplatserna. På grund av de sneda hållplatserna behöver bussarna inte heller backa.

Detaljplanen skapar förutsättningar för den fortsatta planeringen och genomförandet enligt bestämmelserna om brand- och räddningssäkerheten.

5.2.7 Sociala konsekvenser

I enkäter som gjorts i samband med utveckling av centrumet har torget ansetts vara ett tråkigt ställe, närmast en miljö för obligatorisk vistelse och genomfart. Torget har dock en stor betydelse för dem som uträttar ärenden där och för torgförsäljarna. En utveckling av mångsidigt stadsliv i området möjliggör utvecklingen av området till stadens kärna där olika användargrupper trivs.

I samband med detaljplanen gjordes till stöd för planläggningsarbetet en separat konsekvensbedömning om planens sociala konsekvenser (Utredning 11). Enligt bedömningen:

- *Ur den sociala synpunkten bevaras områdets centrala styrka, ställning som centrum för kollektivtrafiken, utan olägenheter som anknyter till det. Tillgängligheten är också i fortsättningen bra, samtidigt som lösningarna hjälper att utveckla miljön till en miljö där människorna stannar och spenderar tid.*
- *Paviljongens uteservering och utrymmen för socialt umgänge i parken är en naturlig fortsättning till affärscentrumets verksamheter och integrerar det med torget.*
- *Offentliga rum kan göras mångsidigare med områden där man kan motionera, leka eller göra tricks. Detta är dock inte ännu vanligt men trenden för hälsosamt liv stöder en sådan utveckling. De som använder platserna aktivt och också de - antagligen en större grupp människor - som nyfikna tittar på är samtidigt potentiella kunder för de kommersiella tjänsterna på torget och i näromgivningen.*
- *Amfiteatern, en mångsidig scen för föreställningskonst, möjliggör kulturverksamhet och läktaren kommer sannolikt att vara populär också på förmiddagarna då pensionärer sitter där och på eftermiddagarna då skolelever sitter där.*
- *Sammanfattningsvis, alla de som nu använder torget kommer att använda det sannolikt också i framtiden samtidigt som de nya lösningarna lockar också nya besökare. Det är viktigt att stadsborna får använda öppna offentliga rum vilka på det sättet är viktiga för de sociala konsekvenserna.*
- *I och med det nya torget ändras också efterfrågan på olika tjänster kring torget och i näromgivningen. Man kan anta att utbudet av de tjänster som i dag är typiska för centrum ökar och blir mångsidigare om den planerade förnyelsen genomförs och torget blir - eller egentligen blir igen - ett centrum för det offentliga livet i staden. Det är klart att det nya torget blir ett viktigt ställe för rutterna, vilket ökar företagets intressen till utveckling av de närliggande fastigheterna, speciellt gamla Citymarkets kvarter.*

5.3 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

Genomförandet av detaljplanen styrs med bygganvisningar som godkänns som en del av detaljplanen.

5.4 Genomförande och tidsplanering

Målet är att detaljplanen godkänns under år 2020. Fastigheten kan hyras eller säljas efter det att detaljplanen vunnit laga kraft. Genomförandet kan inledas efter att bygglov ansökts.

Saneringen av jordmånen kan göras i samband med byggandet enligt en saneringsplan som Borgå stad gjort och Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland godkänt. Om saneringen ska lämnas in en anmälan enligt 136 § i miljöskyddslagen till Närings-, trafik- och miljöcentralen. Planeringen i anslutning till saneringen av marken ska inledas i god tid innan markbyggnadsarbetena påbörjas.

Borgå, 26.1.2022

Emilia Saatsi
planläggningsarkitekt

Dan Mollgren
stadsplaneringschef

13.11.2019 14.15.07

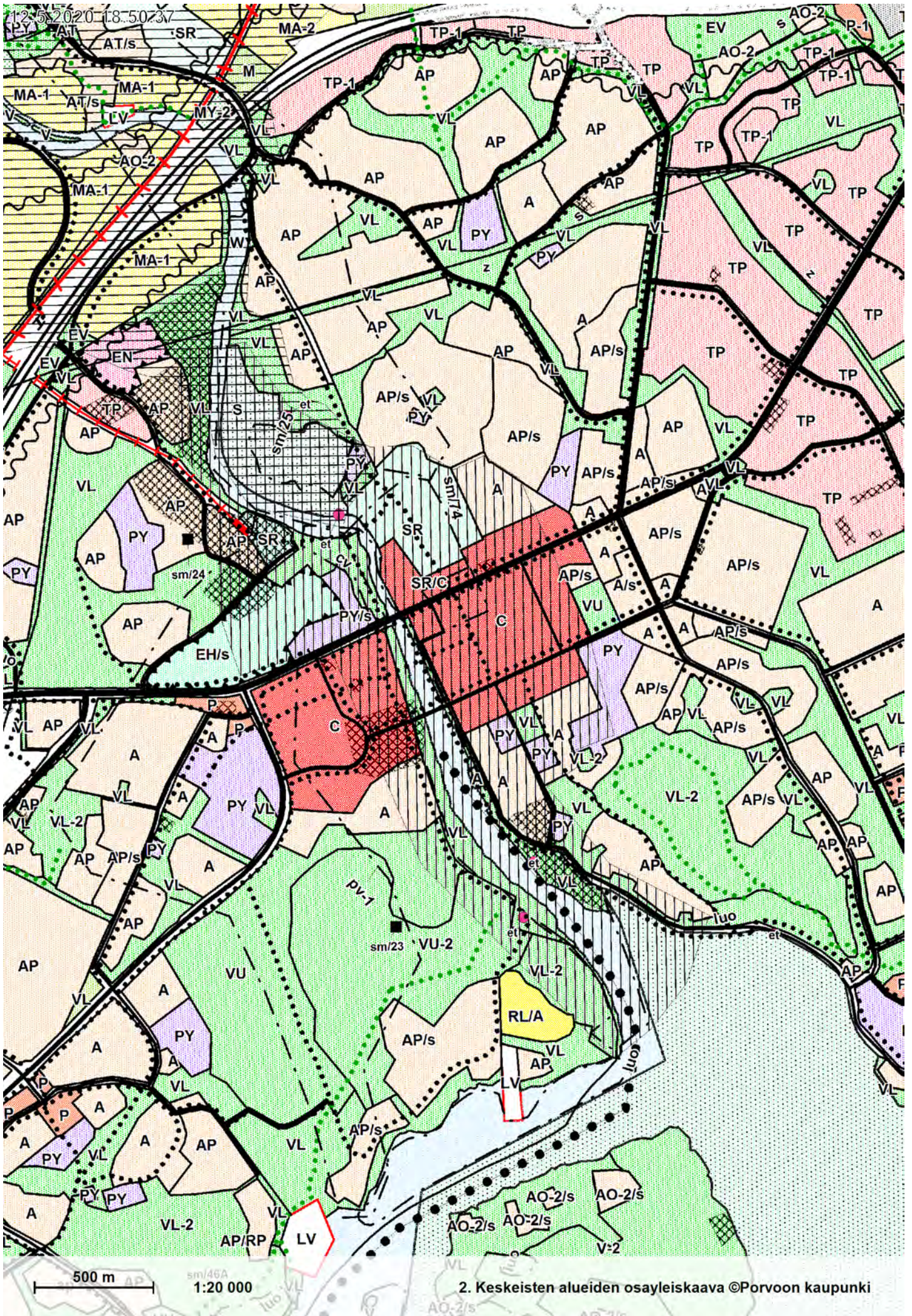


Asemakaava-
alue
Detaljplane-
område

100 m

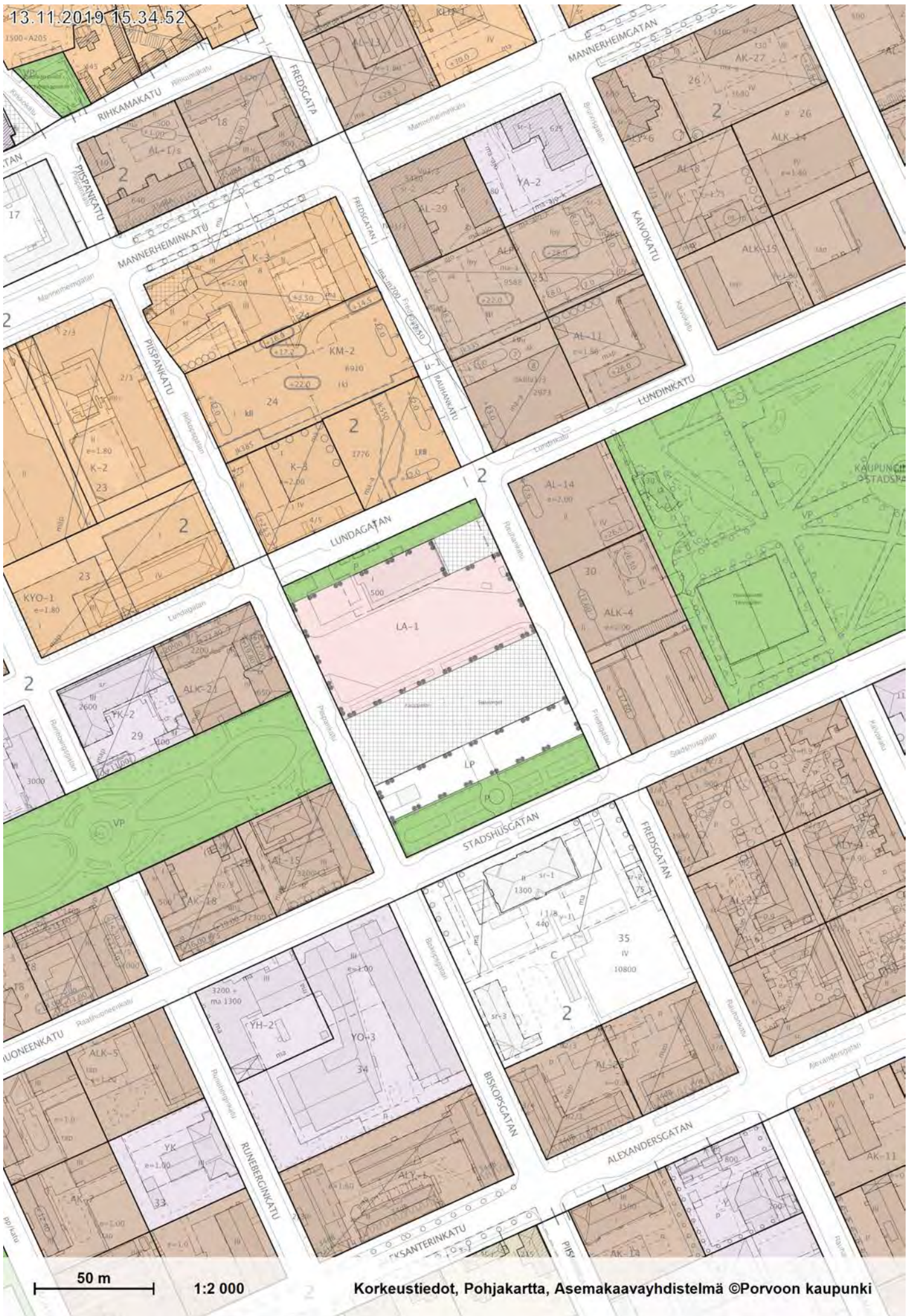
1:3 000

Ortokuvat 2017 ©Porvoo kaupunki



2. Keskeisten alueiden osayleiskaava ©Porvoon kaupunki

13.11.2019 15.34.52



50 m

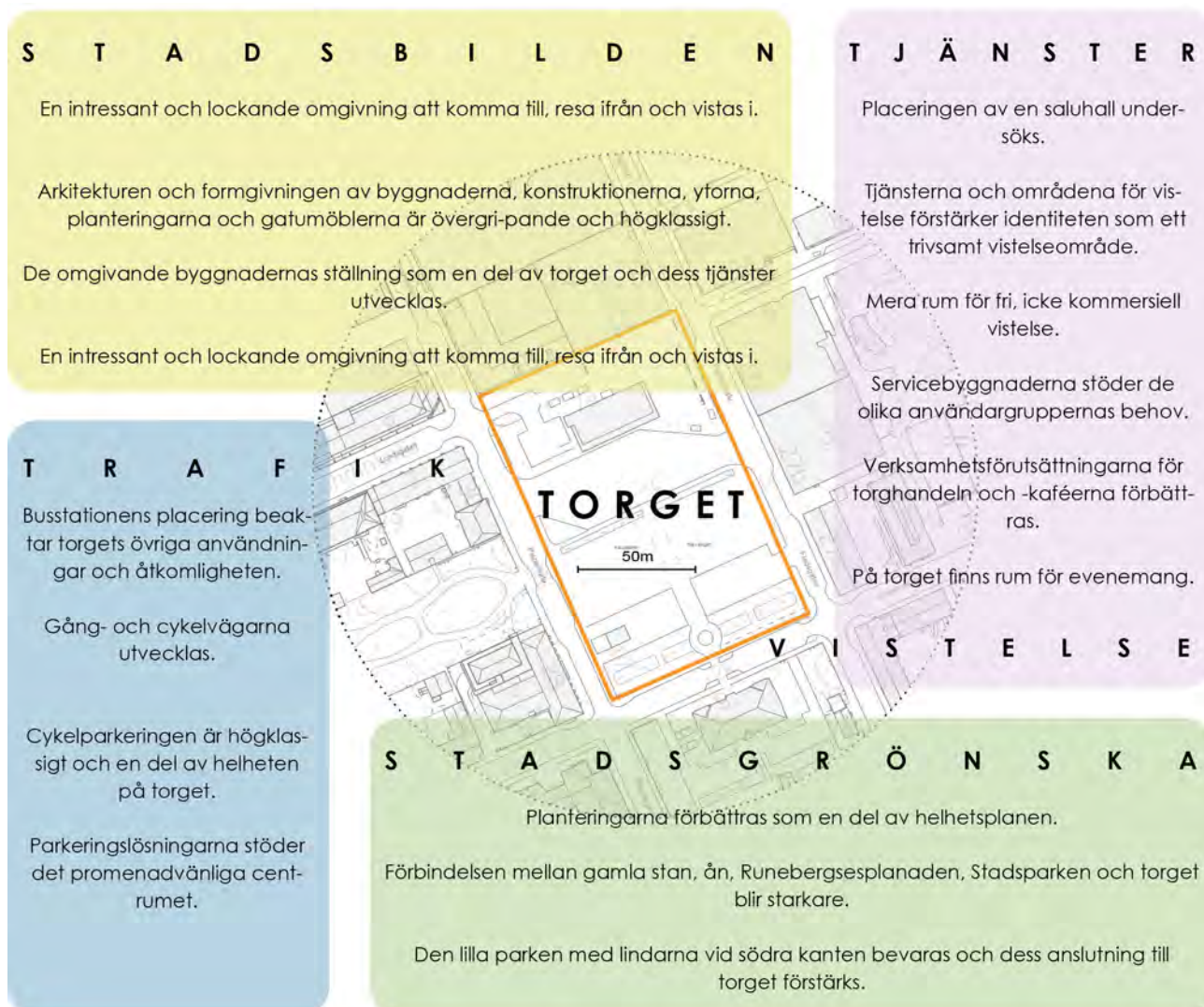
1:2 000

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

BORGÅ DETALJPLAN 540 TORGET

STADSDELEN 2, TORGET, GATU-, OCH PARKOMRÅDEN

Detaljplaneändringen gäller en del av Lundagatan, torget som gränsas av Stadshusgatan, Biskopsgatan och Fredsgatan samt parken i stadsdelen 2.



MÅL FÖR DETALJPLANEN OCH OMRÅDESGRÄNSNING

NR 540

ÄNDRING AV DETALJPLAN

1. Planeringsområde

Detaljplaneområdet omfattar torget, parken vid Stadshusgatan samt en del av Lundagatan.

2. Bakgrunden till projektet

Utarbetandet av detaljplanen ingår i stadsplaneringens arbetsprogram för år 2019.

3. Målet för planeringen

För utvecklingen av torgområdet har valts fem målhelheter som anknyts till varandra. Målen ställs inte i prioritetsordning utan en lyckad helhetslösning tjänar alla delområden och får torgområdet att blomstra.

MÅLET ATT FÖRBÄTTRA STADSBILDEN

Målet är att göra torget till en intressant miljö med högklassig arkitektur som präglar hela området. Helhetsarkitekturen omfattar gatornas yta och form, planteringar, hantering av dagvatten, gatumöbler, skyltning samt gränsning av planteringar och körvägar. Taken över bussplattformar och eventuella servicebyggnader är speciellt viktiga. En lyckad arkitektur lockar människor, är funktionell och gör stadsbilden mer hel.

Byggnaderna som gränsar torget och de olika värdena i anslutning till dem beaktas. Rollen av byggnaderna som ingår i byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) förstärks. Affärslokalerens möjligheter att utnyttja gaturummet och på det sättet delta i torgets serviceutbud förbättras. De olika aktörerna och företagen kring torget är ett värdefullt tillägg till torgets tjänster. Staden ställer sig positiv till utvecklings- och förbättringsprojekt på fastigheter kring torget.

MÅLET ATT FÖRBÄTTRA TRAFIKREGLERINGARNA

Trafikregleringarna avgörs på ett övergripande sätt och målet är en omgivning med betoning på gång- och cykeltrafik. Många stadens centrala tjänster och affärer ligger på torget och i dess omgivning, och tjänsternas tillgänglighet beaktas. Parkeringen av cyklar och konstruktioner i anslutning till detta är en del av helhetslösningen. Parkeringsplatser placeras på flera ställen. Speciellt beaktas parkeringsplatser i närheten av busstationen eftersom de betjänar anslutningstrafiken.

Antalet parkeringsplatser för personbilar på torget minskas. Vid beskrivningens konsekvensbedömning försäkras att det finns tillräckligt med parkeringsplatser.

Möjligheterna av delat rum (shared space) för olika trafikformer på torget och gatorna som omger torget undersöks.

Lösningar som främjar trafiksäkerheten och den allmänna personsäkerheten undersöks som en del av helhetsarkitekturen.

En fungerande distributionstrafik garanteras.

Gång- och cykelvägarna utvecklas och förbindelserna till övriga betydande gångtrafikområden och grönområden förbättras.

Tillgängligheten och helhetsplanen för skyltningen beaktas i alla trafikregleringar och i arkitekturen.

Torget har en viktig ställning som en del av trafikströmmar och serviceområden i centrum, gamla stan och västra åstranden. Målet är att förbättra områdets dragningskraft och kvaliteten på rutterna mellan områdena och att förstärka serviceproducenternas verksamhetsförutsättningar.

Olika alternativ för placeringen av busstationen undersöks och de olika alternativens konsekvenser för trafikströmmarna, verksamheten och tillgängligheten bedöms. Dessutom undersöks om busstationen kan placeras söder om stads-huset eller i det så kallade Elanto-kvarteret.

MÅLET ATT UTÖKA TJÄNSTERNA

I samband med planläggningen låter staden göra en utredning om möjligheten att placera en saluhall på torget eller i dess närhet. Målet med utredningen är

att undersöka kommersiella förutsättningar och verksamhetsförutsättningar för placering av en saluhall på torget eller i dess närhet. Utredningen ger bakgrundsinformation för utvecklingen av fastigheter och bedömer de konsekvenser utvecklingen av torget har för de omgivande fastigheterna. Utvecklingen av stadshusets tomt enligt den gällande detaljplanen är en del av kostnadsjämförelsen. Målet med saluhallen, restaurangerna eller de övriga servicebyggnaderna är att stöda den traditionella torghandeln och förstärka kulturen i anslutning till den. Saluhallen kan också vara en hybridbyggnad som kombinerar flera användningar.

Vid planeringen av torgområdet beaktas rummet som behövs för olika stadsevenemang. Torget är ett traditionellt handelsområde och utöver permanent torghandel önskas att det också i fortsättningen på torget finns rum för marknader, små konserter och andra stadsevenemang. En del av servicebyggnaderna kan stöda dessa verksamheter.

Utöver servicebyggnader anvisas också en plats för en sommarkiosk på torget.

MÅLET ATT UTVECKLA VISTELSEMILJÖN

Torget är i framtiden ett område där man trivs och där arkitekturen och konstruktionerna stöder funktionaliteten. De olika användargrupperna beaktas men för dem reserveras inte separata områden som delas med stängsel eller gränsas på annat sätt. Torget är ett gemensamt rum där det finns rum för vistelse och verksamheter i ett offentligt rum som fritt får användas. Ett offentligt rum för vistelse fungerar i samband med kommersiella tjänster.

MÅLET ATT FÖRBÄTTRA STADSGRÖNSKAN

Torget styrka är lindarna som är planterade i slutet av 1850-talet och som är en viktig del av torgets karaktär. De bildar en grön och skuggig plats vid torgets södra kant. Lindarna vid den norra kanten är unga och förhållandena för dem på den stenlagda gatuytan är utmanande. En del av träden blir bakom den nuvarande busstationen och dess tak.

Lindarna är en väsentlig del av stadsrummet som är reserverat för vistelse och gångtrafik. Detta stadsrum omfattar också åstranden och parken som på 1860-talet anlades mellan torget och åstranden och som år 1885 fick namnet Runebergsgesplanaden. Stadsrummet bryts vid kvarteret vid torgets östra kant, där på 1800-talet fanns ett societetshus med park. Societetshusets park var privat och ingärdad. Redan på 1870-talet började staden utveckla en park öster om societetshuset. Denna park blev senare Stadsparken. Det gamla societetshuset och parken har rivits och i stället har byggts nya byggnader. Förbindelsen från torget till Stadsparken genom det gamla societetshusets kvarter är en smal del av kvarteret som reserveras för allmän gångtrafik.

Målet är att garantera att den lilla parken och lindarna vid torgets södra kant bevaras och att förbindelserna från den till torget förbättras visuellt och funktionellt. Det undersöks hur gångtrafiken mellan ån och parken kunde göras lockande. Målet är att förbättra och utvidga planteringsområden på torget och att beakta hanteringen av dagvatten som en del av grönstrukturen. Planteringarna som förnyas är en del av torgets helhetsarkitektur.

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

Områdets läge och areal:
Planområdet ligger i Borgå centrum. Planeringsområdet är 1,3 ha stort.

Byggd miljö av riksintresse (RKY):
Området är klassificerat som byggd miljö av riksintresse. I objektsbeskrivningen Trähuskvarter och offentliga byggnader i Borgå empirecentrum beskrivs området enligt följande: *Arkitekt C.L. Engels rutplaneområde i Borgå har varit en av Finlands mest betydande detaljplaner som gjorts enligt empiretidens planeringsprinciper och -ideal. Från den ursprungliga planen har bevarats kvartersindelningen, enhetliga gatuvyer och enskilda bostadshus samt betydande offentliga byggnader så som stadshuset, lyceet, dövskolan samt torget och parker. De mest betydande öppna platserna enligt detaljplanen är salutorget som omfattar*

ett helt kvarter, stadsparken som omfattar ett och ett halvt kvarter samt Borgå gymnasiets park. Från salutorget går en bred parkgata till åstranden.

Landskapsplan:

I landskapsplanen för Östra Nyland (fastställd 30.10.2014) ingår planområdet i ett område för centrumfunktioner. Området är en byggd kulturmiljö av riksintresse.

Generalplan:

I delgeneralplanen för de centrala delarna (godkänd 15.12.2004) anvisas planområdet som område för centrumfunktioner (C).

Detaljplan:

För torget gäller en detaljplan som godkändes år 1970. Detaljplanerna för gatuområdena är godkända år 1911 (Fredsgatan), 1995 (Biskopsgatan) och 1982 (korsningen av Lundagatan och Fredsgatan).

Ägarförhållanden:

Staden äger planeringsområdet.

Invånare:

Det bor ingen i planeringsområdet. På tomterna runt planeringsområdet finns affärs-, kontors- och bostadshus. Vid den södra kanten finns stadshuset.

Byggbestånd:

På tomten finns en busstation som byggdes 1971 och renoverades senare. För tillfället är busstationen tom. Matkahuolto har inte längre tjänster på torget. Under dess byggnad finns ett skyddsrum. Det har gjorts ett beslut att riva byggnaden. Vid torgets södra kant finns ett litet pausrum från år 1971 som använts av taxichaufförer. Det har gjorts ett beslut att riva byggnaden. Det finns inga andra byggnader.

Naturmiljö och landskap:

Planeringsområdet är ett urbant stadslandskap. Lindarna vid södra kanten är den viktigaste växtligheten. Det omgivande byggnadsbeståndet är av varierande åldrar. Den äldsta byggnaden är Stadshuset som byggdes år 1892. Dess ställning vid torgets södra kant är betydande för stadsstrukturen men dess fasader bakom den lilla parken med lindarna syns inte från torget på sommaren. Därför tycks huset gränsa parken endast om man ser på det från den lilla parken. De prydnadsplanteringar som fanns framför byggnadens mittaxel vid torget anslöt byggnaden till torget och framhävde huvudingången.

Den lilla parken vid södra kanten har tidigare haft ett motstycke vid den norra kanten, och det öppna torgområdet gränsades mellan dem som en fyrkant. Nu är träden vid norra kanten nyare och ännu små, och blir delvis bakom Matkahuoltos byggnad. Mellan torget och busstationen har gjorts pelare för klängväxter som avskiljer torget från trafikområdet. Området gränsas utöver växtligheten och byggnaderna också av mindre element, så som planteringslådor, bänkar, olika stenpollare som avskiljer trafiken, tak över hållplatser, cykelställ, skyddstak och kiosker. En riklig disponering av torget skapar inte en upplevelse som uppstår av en öppen plats som gränsas av byggnader eller parker. För tillfället består torget närmast av olika verksamheter som skiljs åt på olika sätt.

Gatorna och torget är belagda med betongstenar, naturstenar och asfalt. Vid torgets norra kant finns en cykelväg. De områden som reserveras för gångtrafik ligger högre än körbanan. Det finns olika gatmöbler.

I söder gränsas tomten på ett kvarters bredd av Runebergsplanaden som byggdes i slutet av 1800-talet till en park i engelsk stil som förenar torget och åstranden. Parken är en del av nationalstadsparken i Borgå. Vid Runebergsplanadens norra kant finns ett kafé i en byggnad som ursprungligen år 1914 byggdes för en bank. Vid parkens södra kant finns en teater och restaurang Grand från år 1935. De övriga byggnaderna i omgivningen byggdes under de följande årtiondena fram till 1980-talet. Arkitekturen, materialen, färgerna och

byggnadernas höjder varierar. Alla byggnader vid västra kanten är gula förutom Linnankosken lukio som målades med en grönskiftande nyans år 2018. Affärslokalerna i byggnaderna vid norra och östra kanten har stora skyltfönster mot torget.

Kommunalteknik:

Området är anslutet till kommunaltekniken.

5. Grundläggande utredningar:

Följande utredningar har gjorts/görs för planområdet:

- *Referensplan för torget, ALA Arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2020*
- *Trafikutredning i anslutning till referensplanen, Sitowise, 2020*
- *Porvoon tori – tori, joka muutti kasvonsa, Harju, 2020*
- *Maaperän pilaantuneisuustutkimus, Lundinkatu 7a, Porvoo Ramboll Finland 28.11.2019*
- *Rakennettavuusselvitys, Porvoon tori, Porvoo, Ramboll Finland 8.5.2020*
- *Kauppahallin toteuttamisselvitys, Newsec 2019*
- *Pysäköintiselvitys, Porvoon kaupunki, 2019*
- *Linja-autoaseman sijaintivaihtoehtojen vertailu, Porvoon kaupunki, 2019*
- *Linja-autoliikenteen ”Yli yön” -toimivuustarkastelu, Porvoon kaupunki 2020*
- *Sosiaalisten vaikutusten arviointi, Kaupunkikettu, 2020*
- *Keskustan elinvoimatarkastelu, Salokorpi oy, 2020*
- *Viitesuunnitelma torin asemakaavaluonnosta varten, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise, 2019*
- *Keskustan kehittämisen yleissuunnitelmia, WSP, Uusi Kaupunki Kollektiivi, 2018*
- *Liikennemäärät Porvoossa, keskimääräinen vuorokausiliikenne, Porvoon kaupunki*
- *Torin viitesuunnitelman kustannusarvio*
- *Porvoon tori, toteuttamisen vaiheistustarkastelu – Toimiva tori muutoksen aikana 8.12.2020, ALA arkkitehdit, Masu Planning, Sitowise,*
- *Linja-autoaseman kehittämismvaihtoehdot 2021, Porvoon kaupunki, Kuntatekniikka*

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 den byggda miljön och stadsbilden
- Konsekvenser för stadsnaturen och klimatet
- Konsekvenserna för trafikförhållandena och parkeringen planområdet och närmiljön
- Konsekvenserna för ekonomin
- Konsekvenserna för hälsa och säkerhet
- Sociala konsekvenserna

7. Intressenter

7.1 Markägare:

Borgå stad

7.2 Markägande grannar:

Rågrannar

7.3 Företag

Borgå levande centrum rf

Borgå företagare rf

Telia Sonera Finland Oyj

Elisa Oyj

Borgå Energi Ab, fjärrvärme

Borgå Elnät Ab

Porvoon Alueverkko Oy

Linja-autoliitto/De bussföretag som fungerar i Borgå, Koiviston Auto
Posintra

7.4 Myndigheter och övriga aktörer:

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

Räddningsverket i Östra Nyland

Borgå museum

Äldrerådet

Handikapprådet

Ungdomsfullmäktige

7.5 Enheter inom Borgå stad:

Stadsutvecklingen

Markpolitiken

Stadsmätningen

Kommuntekniken

Byggnadstillsynen

Miljövården

Turismen

Kultur- och fritidstjänsterna

Idrottstjänsterna

Ungdomstjänsterna

Social- och hälsovårdssektorn

Hälsoskyddet

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). Myndighetssamråd i inledningsskedet och arbetsskedet hölls 5.3.2019 och arbetsförhandlingar 15.11.2019 och 25.2.2020

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

- **Programmet för deltagande och bedömning, planutkastet** och det övriga planeringsmaterialet 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 i planområdet samt grannar som är markägare/-innehavare att utkastet till plan är framlagt. Staden meddelar dessutom om framlaggningsmeddelande på stadens officiella anslagstavla och

stadens webbplats.

- Kommentarer begärs per e-post av de intressenter som nämns under punkterna 7.3 - 7.5. Planeringsarbetet görs i samarbete med de ovannämnda intressenterna och samråd ordnas vid behov.

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 officiella anslagstavla, på stadens webbplats samt i tidningarna Uusimaa, Östnyland och Itävyäly.

Officiella utlåtanden: (28 § MarkByggF)

Hälsoskyddsektionen
Räddningsverket i Östra Nyland
Borgå vatten
Borgå museum
Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland

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

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

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

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

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

- Kungörelse på stadens webbplats www.borga.fi.

Planlägningsarbetet inleddes våren 2019. Målet är att stadsfullmäktige i Borgå godkänner detaljplaneändringen under år 2022.

10. För beredningen ansvarar

stadsplanarkitekt	planeringsassistent
Emilia Saatsi	Christina Eklund
tfn 040 489 5749	tfn 040-489 5755
fornamn.efternamn@borga.fi	fornamn.efternamn@borga.fi

Stadsplaneringen
PB 23
06101 BORGÅ
Besöksadress: Krämaretorget B, 3 vån.

Datum 29.10.2019
26.5.2020, 8.11.2021

Dan Mollgren
stadsplaneringschef

BORGÅ

DETALJPLAN 540 TORGET

Stadsdelen 2, torg-, gatu- och parkområden

ÄNDRING AV DETALJPLAN

Detaljplaneändringen gäller en del av Lundagatan, torget som gränsas av Stadshusgatan, Biskopsgatan och Fredsgatan samt parken i stadsdelen 2.

1. Detaljplaneutkastet hölls framlagt 7.11.2019–7.1.2020.

Nedan finns ett sammandrag över utlåtandena och åsikterna.

UTLÅTANDE/ÅSIKT (30 § MarkByggL)	STADSPLANERINGENS BEMÖTANDE OCH UTLÅTANDETS KONSEKVENSER FÖR INNEHÅLLET I DETALJPLANEFÖRSLAGET
<p>1. Räddningsverket i Östra Nyland Räddningsverket har inga anmärkningar.</p>	
<p>2. Borgå museum</p> <p>Målen i planförslaget är positiva med tanke på fortsättningen av torgets användningshistoria.</p> <p>Borgå torg hör till en byggd kulturmiljö av riksintresse, nämligen trähuskvarter och offentliga byggnader i Borgå empirecentrum. Den öppna platsen är baserad på C.L. Engels detaljplan från år 1832 liksom Stadsparken och Runebergsplanaden. I samband med planarbetet görs en utredning om användningshistorien för torgområdet.</p> <p>Borgå museum anser att det är viktigt att den öppna platsen som är skapad enligt Engels plan bevaras till sin modell och fortfarande kan urskiljas. Den kant av torget som vetter mot Lundagatan har varit bebyggd länge och den paviljong som föreslås i planen passar in på platsen med tanke på sina proportioner. Borgå museum anser att konstruktioner i de områden som reserveras för vistelse och vistelse med aktiviteter samt för utomhusscenen ska hållas låga, så att proportionerna på den öppna platsen fortfarande kan uppfattas. Konstruktionerna ska planeras så att de är av hög kvalitet och de ska i mån av möjlighet vara sådana att torget kan göras jämnt igen. Borgå museum anser att skyddsbezeichnungarna för parken framför stads huset är tillräckliga och anser dessutom att det är viktigt att förbindelserna till Stadsparken och Runebergsplanaden är fungerande.</p>	<p>Bemötande och konsekvenser för planförslaget</p> <p><i>I planbestämmelserna har angetts maxhöjder för markkonstruktioner och området för utomhusscenen.</i></p> <p><i>För att säkerställa kvaliteten på planeringen och byggandet har en referensplan och bygganvisningar utarbetats som stöd för detaljplanen.</i></p>
<p>3. Närings-, trafik- och miljöcentralen</p> <p>Kulturmiljö Planeringsområdet hör till en kulturmiljö av riksintresse, nämligen Empire-Borgå (www.rky.fi). Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen</p>	<p>För att säkerställa kvaliteten på planeringen och byggandet har en referensplan och bygganvisningar utarbetats som stöd för detaljplanen.</p> <p>Som stöd för detaljplaneringen har utarbetats en parkeringsutredning för centrum. I utredningen</p>

ska nämnda kulturmiljöers värden tryggas.

Torget är en del av detaljplanen för Empire-Borgå från 1800-talet. Torget hade tidigare en starkare koppling till Runebergsgesplanaden och till Stadsparken i öst. Östra kanten av torget dominerades av Societetshuset, som har rivits och ersatts med en ny byggnad. Förbindelsen till Stadsparken har i princip försvunnit, förutom den smala passagen mellan husen.

Planläggnings- och byggnadshistorian för torget och dess omgivning har utretts under detaljplaneprocessen. Utredningsutkastet presenterades vid förhandlingar och det verkade vara sakkunnigt gjort. Torget är en viktig allmän plats och har haft flera användningsändamål. Torgets viktigaste särdrag är att det är öppet. Torgets värden har identifierats i programmet för deltagande och bedömning. Nuförtiden avgränsas torget i norr av Matkahuoltos byggnad från 1970-talet och i söder av parkeringsplatser och taxi-stationen.

En stor del av torget domineras av busshållplatser och bussar. På mitten av torget bedrivs torghandel.

I och med planändringen flyttas bussarna till torgets kanter och Matkahuoltos byggnad ersätts med en ny byggnad. Då bussarna flyttar känns torget ännu öppnare och med tanke på användningen blir torget mera människonära, vilket är naturligt för ett torg.

Då Matkahuoltos byggnad rivs förloras en del av busstrafikens byggnadshistoria. Byggnaden har genomgått förändringar och står nu tom.

Den nya byggnaden verkar på basis av sin storlek och illustrationerna ge ett nytt inslag av hög kvalitet i torgmiljön.

I södra delen av torget betonas olika aktiviteter. Även om de nya konstruktionerna förändrar torgets utseende, ökar de möjligheterna att använda torget för lek, vistelse och olika evenemang, vilket är naturliga aktiviteter på ett torg i tillägg till torghandeln. Också torghandel är fortfarande möjligt. I och med arrangemangen kan förbindelsen till Runebergsgesplanaden och vidare till åstranden bli tydligare. Planbestämmelserna stöder skapandet av en högklassig torgmiljö. Det är skäl att utarbeta bygganvisningar för området. Närings-, trafik- och miljöcentralen anser att detaljplaneutkastet med tanke på byggnadsskyddet och kulturmiljön stämmer överens med innehållskraven i markanvändnings- och bygglagen och uppfyller de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Kollektivtrafik

Staden har granskat fyra olika alternativ för placering av busstationen och har för noggrannare planering valt det alternativ där busshållplatserna placeras vid gatorna runt torget.

ingick en s.k. "över natten"-granskning, där parkeringsplatserna minskades i området enligt planen. De platser som varit i användning flyttades till lediga parkeringsplatser i närliggande områden. Enligt utredningen finns det gott om lediga parkeringsplatser även om parkeringsplatser tas bort från området enligt den preliminära planen. (Utredning 7)

I detaljplaneförslagets referensplan för trafik (utredning 2) anvisas en plats för beställningstrafik och tidsanpassning på södra sidan av stadshuset. Dessutom kan beställningstrafik hänvisas till reservhållplatsen vid Linnankosken lukio på Biskopsgatan eller den hållplats som reserveras vid Stadsparken. Hållplatsen vid Stadsparken blir aktuell främst om södra delen av stadshusets tomt byggs enligt detaljplanen.

Chaufförerna kan under sina pauser använda de offentliga toaletter på torget som är öppna för alla. Det är också möjligt att Matkahuolto och bussföretagen ordnar personalutrymmen åt chaufförerna.

Hållplatsarrangemangen för kollektivtrafiken har utvecklats sedan planutkastet hölls framlagt. I förslaget finns nio hållplatser där bussarna parkerar snett och inte behöver backa. Lösningen gör det mera flexibelt med avgångar efter varandra, underlättar hanteringen av frakt och ökar hållplatsernas kapacitet. Det är också möjligt att göra kortare utjämnningar av tiden vid busshållplatserna. Man har gjort en utredning om hur det nya hållplatssystemet skulle fungera med nuvarande tidtabeller (utredning 9). Utredningen visar att planen fungerar väl största delen av dagen. Under rusningstimmarna förekommer det stundvis trånghet i det nya systemet, men svårigheterna kan lösas med mycket små justeringar i tidtabellerna eller med ruttändringar, så att det finns ledig hållplatskapacitet på torget, eftersom rusningen endast gäller hållplatserna på Stadshusgatan. En extra hållplats lades till vid Biskopsgatan ifall av rusningar och störningssituationer.

Kollektivtrafiken i Borgå fungerar på marknadsvillkor och trafikföretagen har ingen gemensam planering av tidtabeller eller rutter. Att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafik är ett av stadens strategiska mål. Man bör lägga märke till att busstationen vid torget även i nuläget har en begränsad storlek, och det finns inga möjligheter att förstora den. Planen kan ses som ett första steg i utvecklingen av kollektivtrafiksystemet. En ökning av kollektivtrafiken i mitten av torget kan leda till en ytterligare försämring av trafiksäkerheten, försämrade trivsel och en hindrande effekt mellan torgets andra funktioner och de kommersiella tjänsterna i centrum. Verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken på torget förändras i och med planen för torget. Då trafiken ökar är det möjligt att staden bör utreda behovet att utveckla ett tidtabellssystem för hållplatserna som tjänar trafikföretagen och att placera en depåliknande terminal för kollektivtrafiken utanför stadens centrum. En terminal utanför centrum skulle

<p>Utspridningen av busshållplatserna vid gatorna gäller hållplatserna för fjärr- och lokaltrafik samt hållplatser för tidsanpassning där bussarna kan vänta mellan turerna. Dessutom måste man skaffa parkeringsplatser för mera långvarig väntan och för laddning av elbilar längre bort från torget.</p> <p>Borgå är också ett mycket populärt turistmål på somrarna och inga platser har reserverats för kort- och långvarig parkering för beställningstrafik. Om man vill att turistgrupper ska besöka torget så finns det inga hållplatser reserverade för beställningstrafiken runt torget där grupperna kan lämnas och hämtas. Verksamhetsförutsättningarna för turisttrafiken har inte förts fram i planarbetet.</p> <p>Kollektivtrafiken i Borgå fungerar till största delen på marknadsvillkor och trafikföretagen kan i regel själva bestämma sina rutter och tidtabeller. För tillfället är busstationen i Borgå i mycket livlig användning under rusningstiderna på morgonen och eftermiddagen, och om trafikföretagen upplever antalet hållplatser eller andra arrangemang för kollektivtrafiken som dåliga eller otillräckliga kan de flytta sina turer till andra rutter eller till och med dra in rutter helt och hållet.</p> <p>Dessutom kan begränsade och osmidiga hållplatsarrangemang begränsa uppkomsten av nya kollektivtrafiktjänster i hela Borgåregionen, om det inte finns tydliga bytesförbindelser och resekedjor.</p> <p>Tillräckliga utrymmen för kort- och långvarig parkering av bussar bör också reserveras så nära och lättillgängligt som möjligt, för att undvika onödig trafik i centrum.</p> <p>Också pausrum för chaufförerna bör beaktas. Dessutom är det problematiskt att den frakt som fraktas på bussarna ska flyttas från Matkahuoltos lokaler tvärs över torget till andra sidan, vilket eventuellt medför behov av separat extra trafik.</p> <p>Att sprida busshållplatserna till olika sidor av torget innebär också utmaningar för tillgänglighet och lyckad information speciellt då passagerarna byter buss.</p> <p>Förorenad mark och sulfatjord</p> <p>Markföroreningar ska utredas och jorden vid behov saneras innan byggarbeten inleds.</p> <p>Enligt Geologiska forskningscentralens karttjänst över sur sulfatjord finns det en måttlig sannolikhet att det finns sulfatjord i planområdet. Sulfatjorden ska vid behov beaktas i den fortsatta planeringen.</p>	<p>möjliggöra längre tidsutjämnningar och laddning av elbussar. En flyttning av terminalen utanför centrum kan vara en möjlighet att öka servicenivån på matargatorna, vilket förutsätter att staden investerar i hållplatser längs gatorna. Under arbetet med planen har en omfattande utredning om kollektivtrafiken inletts, men utredningen har inte varit till förfogande under planarbetet eller styrt planläggningen, utan planläggningen har baserats på nuläget ifråga om antalet trafikföretag och tidtabeller.</p> <p>Den nuvarande busstationen är inte tillgänglig. Påstigningen till fjärrtrafikens bussar som avgår från de sneda hållplatserna sker i trafikområdet, och hållplatserna för lokaltrafiken är redan placerade vid gatorna. Redan nu måste en passagerare som kommer med lokaltrafiken exempelvis till Fredsgatan korsa torget för att komma till bussarna som åker till exempel till Helsingfors, vilka avgår från Biskopsgatan eller i närheten av Biskopsgatan. Det finns ingen vägvisning mellan dessa, för att inte tala om vägvisning för synskadade. En ändring av systemet förutsätter en omsorgsfull planering, men det är inget hinder för att skapa bättre tillgänglighet. Då trafikområdet försvinner från mitten av torget finns det plats för rutter med skyltning.</p> <p>Konsekvenserna för planförslaget</p> <p><i>Byggarvisningar har utarbetats som bilaga till detaljplanen.</i></p> <p><i>Det har gjorts en separat utredning om hur kollektivtrafiken fungerar utgående från de nuvarande tidtabellerna.</i></p> <p><i>Lösningarna för hållplatserna har utvecklats så att de är mera flexibla och har bättre kapacitet.</i></p> <p><i>En hållplats har reserverats för godstrafik framför Matkahuolto.</i></p> <p><i>I byggarvisningarna förutsätts en övergripande plan för skyltning i området.</i></p> <p><i>Som stöd för planarbetet har utarbetats en utredning om jordmånen, sulfatlera, föroreningsgraden och byggbarheten. (Utredningarna 4 och 5)</i></p>
<p>4. Miljöhälsovården</p> <p>Torgförsäljarna ska ha hjälptrymmen på rimligt avstånd, där livsmedelsförsäljare kan diska kärll och</p>	<p>Bemötande:</p>

redskap som de använder för livsmedelsverksamhet. Livsmedelsförsäljare behöver tillgång till en separat toalett, som inte kan vara en offentlig toalett. Torgförsäljarna ska ha tillgång till el, rent vatten och avlopp för smutsigt vatten.

Både permanenta kiosker och sommarkiosker behöver förutom el också tappställe och avlopp. Livsmedelstillsynen anmärker att kioskbyggnaderna endast lämpar sig som glasskiosker eller för försäljning av förpackade livsmedel. Det finns inte utrymme för tillverkning eftersom byggnadsytan är så liten. Kioskförsäljarna behöver dessutom personalutrymmen.

Vid ordnandet av avfallshanteringen bör man fästa speciell uppmärksamhet vid att den inte lockar råttor eller fåglar. Avfallshantering får inte heller medföra oskäligen luktöligheter.

Torgförsäljarnas hjälputrymmen finns för tillfället i det s.k. Telehuset. I detaljplanebestämmelserna för den nya paviljongen förutsätts att i byggnaden också ska placeras en tillgänglig offentlig toalett samt hjälputrymmen och toalett för torgförsäljarna, ifall dessa utrymmen inte placeras på någon annan plats i närheten av torget.

Restaurangens avfallshandling förutsätts skötas inne i byggnaden. Den allmänna avfallshandling på torget sköts med djupbehållare.

Konsekvenserna för planförslaget

De hjälputrymmen som torgförsäljarna behöver, samt tillgång till el och vatten, har beaktats i planen.

Man har fäst uppmärksamhet vid bestämmelserna om avfallshandling i byggarvisningarna.

26.5.2020

DETALJPLAN 540 TORGET

HÖRANDE I FÖRSLAGSSKEDET (30 § MARKBYGGF)

Programmet för deltagande och bedömning samt utkastet till detaljplaneändring hölls framlagda 7.11.2019 – 7.1.2020 på servicekontoret KOMPASSEN. Kungörelserna fanns på stadens officiella anslagstavla och i tidningarna Uusimaa, Östnyland och Itävyä samt på stadens webbplats. Grannarna meddelades per brev att planförslaget är framlagt.

Under tiden som dessa var framlagda var växelverkan stor. Planen och därtill hörande idéplanen presenterades för alla vid ett öppet informationsmöte. Utkastet presenterades också bl.a. för äldrerådet, företagare och ungdomsfullmäktige samt elevkårens styrelser. Under beredningen förhandlades med företagare inom bussbranschen samt stadens olika sektorer. Det var möjligt att lämna åsikter om utkastet till registratorskontoret eller delta i en webbaserad enkät. Enkäten var populär och besvarades av 406 deltagare. Genom enkäten lämnade 177 deltagare en åsikt om planen, och till registratorskontoret lämnades också 14 undertecknade och två anonyma åsikter. Man fick de preliminära utlåtandena av Räddningsverket i Östra Nyland, Närings-, trafik- och miljöcentrale, Borgå museum och miljöhälsovården.

Sammandrag över åsikterna

Merparten av dem som lämnat en åsikt ansåg att planen är lyckad och att det är viktigt att förbättra kvaliteten på de ställen människor vistas året om och kvaliteten på grönområdena.

I åsikterna fanns önskemål om noggrannare planering av arrangemangen för busstrafik och att trafikområdet bevaras mitt på torget. Man önskade också att Matkahultos tjänster kommer tillbaka till torgets centrum. Planen längs gatorna ansågs att inte fungera och det fanns inte tillräckligt av hållplatser i synnerhet på Statshusgatan. I åsikterna fäste man uppmärksamhet vid fungerande busstrafik och även vid fungerande pakettjänster, chaufförernas paustmöjligheter och beställningstrafiken. Också laddningsmöjligheter för elbussar önskades vid torget.

Trafikarrangemangen i vilken busstrafiken sker mera genom Alexandersgatan och västra åstranden mot Helsingfors oroar.

Parkering i centrum och nära torget ansågs vara viktigt. Enligt svaren är det nödvändigt att parkeringen och persontrafiken tillåts kring torget med tanke på närliggande affärsverksamhet. Det kom också upp att parkeringen för rörelsehindrade ska beaktas.

Torghandeln ansågs vara viktigt och man var oroad över för torghandeln och för de tillfälliga arrangemangen under ombygget av torget. I ombygget av torget var man enligt svaren fundersamma över attraktionskraften av det nya torget, användningen året om och planeringen och marknadsföringen av evenemangen.

Åsikterna innehöll också planer om olika alternativa arrangemang för torget, till exempel att placera bussterminalen bakom stadshuset eller i Elantos kvarter (kvarter 25).

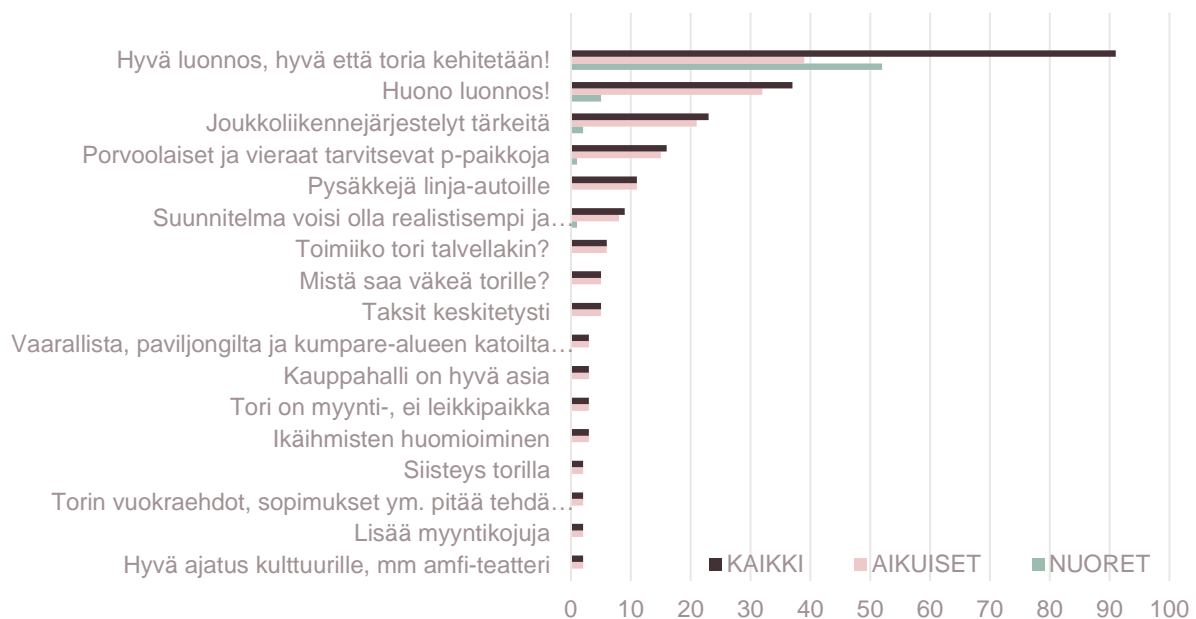
26.5.2020

I den fortsatta planeringen önskades också att tillgänglighet vid torget och gatorna kring torget tas bättre i beaktandet. Man önskade också att uppmärksamhet fästas vid belysning som ökar trygghetskänslan. Med tanke på tillgänglighet ansågs placeringen av busstrafiken kring torget som en försämring.

I cirka hälften av åsikterna i webbenkäten ställde man sig positiv till detaljplaneutkastet och i svaren kom uppmuntrande kommentarer om planen som ansågs vara inspirerande och fin.

Cirka 17 % av dem som svarade tyckte att planen var dålig. Cirka 37 % tyckte att planen ännu ska utvecklas. Svaranden var osäkra om det finns tillräckligt med busshållplatser, bussarnas placering på torgets kanter och att torget töms på folk. Det ansågs också att det är utmanande att genomföra planen eftersom planerna är alltför storslagna.

Tabellen nedan visar sammandrag över åsikterna som kommit genom enkäten.



Bemötande

Som stöd för detaljplaneringen har det gjorts en parkeringsutredning av centrumets område. I utredningen ingick en utredning för en natt, i vilken parkeringsplatser minskades i området enligt planen. De platser som användes placerades på de fria parkeringsplatserna i närområdena. Enligt utredningen finns det gott om ledigt parkeringsområde också i det fall att parkeringsplatserna avlägsnas från området enligt den preliminära planen. I kvarteren invid torget finns också gatuplatser för kortvarig parkering, parkering av rörelsehindrade samt ledsagartrafik. (Utredning 7 Se även avsnitt 3.3 i beskrivningen Beslut, planer och utredningar som gäller planen)

26.5.2020

I planeringskedet undersöktes flera platser för busstationen. Det bästa alternativet med tanke på totalekonomin, trafiken, stadsbilden och användningen av stadsrummet bedömdes vara en lösning där hållplatserna i enlighet med utkastet och förslaget är placerade längs gatorna. (Utredning 8)

Trafikförändringarna vid torget är nödvändiga för att åstadkomma en bättre fotgängar- och vistelsemiljö. I samband med planlägningsarbetet utarbetades som separata utredningar en bedömning av de sociala konsekvenserna och en konsekvensbedömning av centrumets livskraft. I båda bedömningarna lyftes fram den kommersiella framgången av miljöer för fotgängare. I utredningarna bedömdes att konsekvenserna av att förbättra miljön för vistelsemiljön och gång- och cykeltrafiken är att det ökar centrumets kommersiella attraktion. Utredningar 10 och 11. Se också planbeskrivning avsnitt 5.2.5 och 5.2.7)

För beställningstrafiken har i den preliminära planen för trafiken i anslutning till förslaget till detaljplaneändring (Utredning 2) anvisats en plats på södra sidan av stadshuset. Därtill kan beställningsturer styras till Biskopsgatans reservhållplats vid Linnankosken lukio eller hållplatsen som reserveras vid Stadsparken. En hållplats i anslutning till Stadsparken blir aktuell närmast i det fall att den södra delen av stadshusets tomt byggs i enlighet med detaljplanen.

Chaufförerna kan under sina pauser anlita den offentliga toaletten på torget för alla. Det torde också vara möjligt att Matkahuolto och bussföretagare i samarbete ordnar sociala utrymmen för chaufförerna.

Hållplatsarrangemangen inom kollektivtrafiken har utvecklats efter att utkastet till detaljplan var framlagt. I förslaget föreslås nio perronger där bussar parkerar snett och inte behöver backa. Lösningen gör de successiva avgångarna smidigare, underlättar hanteringen av gods och ökar perrongernas kapacitet. Kortare tidspassningspunkter är också möjliga på perrongerna. Med de nuvarande tidtabellerna gjordes en utredning om funktionaliteten av det nya hållplatsarrangemanget (Utredning 9). Utredningen visade att planen fungerar väl under största delen av dagen. Trängsel förekommer i det nya systemet under rusningstimmarna, men utmaningarna kan lösas genom mycket små ändringar i tid eller rutt, varvid det finns ledig perrongkapacitet att tillgå i området, eftersom trängseln endast gäller hållplatserna på Stadshusgatan. Med tanke på trafikstockningar och störningssituationer fogades till planen en extra hållplats på Biskopsgatan.

I Borgå bedrivs kollektivtrafik på marknadsvillkor och det finns ingen gemensam tidtabellsplanering eller ruttplanering mellan trafikidkarna. Det strategiska målet för staden är att förbättra verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken. Det bör noteras att även i nuläget är busstationen vid torget begränsad och det finns inga möjligheter att utvidga den. Planen kan anses vara det första steget i utvecklingen av stadens kollektivtrafiksystem. En ökning av kollektivtrafiken inom torgets mittområde kan i allt högre grad leda till försämrad trafiksäkerhet, olägenheter för trivsels och hinder mellan de övriga verksamheterna på torget och centrumets kommersiella tjänster. Kollektivtrafikens verksamhetsbetingelser vid torget förändras i och med torgplanen, och det är möjligt att staden i och med att trafiken ökar ska utreda möjligheten till en depåliknande kollektivtrafikterminal utanför centrum. En terminal utanför kärncentrumet möjliggör också längre tidspassningspunkter och laddning av elbussar. Att flytta en terminal utanför centrum kan vara en möjlighet att höja servicenivån inom kollektivtrafiken längs rutten.

26.5.2020

Den nuvarande busstationen är inte tillgänglig. Man stiger från trafikeringsområdet i bussarna för fjärtrafik som avgår från perronger som ligger snett och å andra sidan har hållplatserna för lokaltrafiken redan placerats längs gatorna. Redan nu måste t.ex. en användare av lokaltrafik som anländer till Fredsgatan korsa torget för att ta sig till bussar som avgår till Helsingfors och som avgår nära Biskopsgatan eller vissa turer från Biskopsgatan. Det finns ingen skyltning mellan dessa, för att inte tala om skyltar för synskadade. En ändring av systemet förutsätter noggrann planering, men det utgör inget hinder för bättre tillgänglighet än för närvarande. När ett trafikområde lämnar torget finns det gott om utrymme för att ordna de vägledda rutterna. I planförslaget har man också beaktat särskilda skyltar för synskadade.

Förutom stora parkeringstak finns det flera sittplatser och verksamhetsställen på torget. I bygganvisningarna har man också betonat att det ska finnas bänkar som lämpar sig för vila, i synnerhet med tanke på äldre användare.

Konsekvenser för planförslagets innehåll

Som bilaga till detaljplanen har det utarbetats en anvisning om byggnadsanvisning där flera krav i planen preciseras, t.ex. i fråga om tillgänglighet, byggkvalitet och vägledning.

Det har gjorts en separat utredning om hur trafiken fungerar enligt nuvarande tidtabeller. Andra frågor som utreds närmare i samband med planen är bl.a. parkeringsarrangemang, konsekvenser för livskraften, sociala konsekvenser samt mark och byggnadsutredning.

Perronglösningar för bussar har utvecklats så att de är flexiblare och har bättre kapacitet.

För fraktrafiken har det reserverats en perrong framför Matkahuoltos verksamhetsställe.

Det finns en plats för taxibilar i kvarteret bredvid torget-

I bygganvisningarna förutsätts att en övergripande vägledningsplan utarbetas för området.

De stödutrymmen som torgbutikerna behöver samt el- och vattenförsörjningen har beaktats i planen.

Den eltillförsel som evenemangen kräver har beaktats i byggnadsanvisningarna.

DETALJPLAN 540 BORGÅ TORG

HÖRANDE I FÖRSLAGSKEDET - UTLÅTANDEN (27 § MarkByggF)

Ändring av detaljplan

Detaljplaneändringen gäller Borgå torg

Förslaget var framlagt 17.6 - 14.9.2020.

Utlåtande	Stadsplaneringens bemötande och konsekvenser för innehållet i detaljplaneförslaget
<p>1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland</p> <p>Närings-, trafik- och miljöcentralen har inga anmärkningar mot detaljplaneförslaget i fråga om kulturmiljön och byggnadsskyddet.</p> <p>Kollektivtrafik I samband med planeringen av detaljplanen för torget har gjorts flera utredningar om trafikregleringarna och kollektivtrafiken. Det största problemet verkar vara att de nya trafikregleringarna närmast ersätter de nuvarande regleringarna, och det skapas inga möjligheter till en mer omfattande kollektivtrafik. Inom den närmaste framtiden kommer det mycket sannolikt att behövas en bussterminal som placeras utanför centrum.</p> <p>En större förnyelse av kollektivtrafiken måste planeras, och man måste bereda sig på att genomföra resultaten av den aktuella kollektivtrafikutredningen åtminstone i etapper, till exempel genom att bygga de planerade extra hållplatserna. Utgångspunkten är att busslinjerna och turisttrafiken har permanenta hållplatser vilka bestäms i förväg. I detaljplanen ska anslutas planering och byggande av tillräckliga fraktservice- och personalutrymmen.</p> <p>Förorenad mark och sulfatmark Planförslaget innehåller ett förslag till att marken som överstiger tröskelvärden ska föras till ett jordupplag som har miljötillstånd för att ta emot ifrågasvarande marksubstansavfall. NTM-centralen anser att bestämmelsen i onödan kan begränsa mottagningsplatserna och hindra återvinning. Centralen föreslår att bestämmelsen ändras till exempel till "Marken som överstiger riktvärden ska föras till en ändamålsenlig mottagningsplats."</p> <p>Förekomsten av sulfatmarker utreds tillräckligt i detaljplanen.</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Detaljplanens lösningar i fråga om busstrafiken grundar sig på en modell där kollektivtrafikens hållplatser har genomfart med plattformar för att stanna, inte för att ha bussarna att stå under längre tider. Systemet med sneda plattformar möjliggör att linjerna har permanenta hållplatser på liknande sätt som nu. Planens dimensionering grundade sig på busstrafiken före coronapandemin och kunde anpassas i referensplanen som stöder detaljplanens lösningar.</p> <p>Behovet av att utveckla torget med omgivningen är mångfasetterat. I det mest centrala offentliga rummet i staden måste anpassas olika behov och mål. Utvecklingen av busstrafiken är ett av stadens strategiska mål. Busstationen vid torget är rätt så fungerande men gör miljön tråkig, används inte hela tiden till fullo och anses också vara farlig. Den nuvarande lösningen med ändhållplatser hindrar uppnåendet av de mål som ställts för utvecklingen av torget. Detaljplanens förslag till torgplan är en ändring till nuläget, där det för bussarna reserveras mycket utrymme som inte kan användas till något annat. Hållplatserna enligt den nya planen betjänar fortfarande de som bor eller uträttar ärenden i centrum.</p> <p>I planarbetet anses att en depåliknande terminal behövs för att stöda en mer omfattande busstrafik och eltrafiken. Terminalen behövs inte genast, i synnerhet eftersom antalet turer har minskat betydligt på grund av coronan. Staden strävar dock efter en tillväxt i kollektivtrafiken, och därför kan det även på kort sikt (5-7 år) bli aktuellt att bygga en terminal då trafiken normaliseras och blir livligare. Staden inleder en detaljplaneändring som krävs för byggande av en terminal i Östermalm.</p> <p>Antalet extra hållplatser som kan byggas kring torget är begränsat. Det är möjligt att bygga extra hållplatser mellan terminalen i Östermalm och torget, och detta skulle förbättra servicenivån för resenärerna då man kan stiga på bussen närmare. Om resenärerna använder också dessa extra hållplatser, blir tiden då bussen stannar på torget kortare. De turer som behöver tidsanpassning skulle stanna i terminalen i Östermalm. Enligt planarbetet kan det också behövas en applikation som visar kollektivtrafikföretagare hållplatsernas kapacitet. De alternativa rutterna behöver eventuellt utvecklas. Dessa lösningar kan senare vara en del av utvecklingen av kollektivtrafikarrangemangen vid torget. Detaljplaneändringen och de eventuella nya behoven till följd av</p>

	<p>en mer omfattande kollektivtrafik medför ändringar till hur kollektivtrafiken i centrum fungerar, vilket kan leda till en bättre servicenivå då systemet utvecklas.</p> <p>Matkahuoltos fraktservice finns redan nu vid Fredsgatan, utanför planeringsområdet. Det är möjligt att anvisa hållplatsen vid Fredsgatan nära affärslokalen för fraktserVICEN. Staden kan dock inte kräva att Matkahuolto placerar sina tjänster inom planeringsområdet eller i omedelbar närhet av det.</p> <p>Matkahuolto är ett företag som ägs av Linja-autoliitto och staden anser att företaget kan erbjuda personalrum för chaufförerna. De allmänna toaletterna placeras i första hand i den nya paviljongen på torget och kan användas också av chaufförerna. Om detta inte är möjligt på grund av byggnadens rumsprogram, anser staden att det är möjligt att placera toaletterna och stödlökarna för torgförsäljarna, busschaufförerna, de anställda i kioskerna samt taxichaufförerna i den gamla allmänna toaletten bredvid stadshuset. Denna byggnad är skyddad i den gällande detaljplanen. I planen reserveras området som kvartersområde för centrumfunktioner. Enligt planen är det möjligt att använda byggnaden som toalett och pausrum i enlighet med förslaget. Tidigare fanns torgförsäljarnas hjälputrymman i det så kallade Tele-huset vid Stadshusgatan 5. Den gamla toaletten finns inte i planområdet och det är inte ändamålsenligt att med denna planändring styra placeringen av verksamheter i den, eftersom det kan finnas också andra möjliga placeringsplatser. Stödtjänsterna behövs för torgverksamheten och staden vill erbjuda dem, men det är inte ändamålsenligt att bestämma om en exakt placering av dem genom en detaljplan.</p> <p><i>I samband med granskningen av detaljplaneförslaget gjordes en tilläggsutredning (Utredning 16) om placering av en depåliknande terminal i staden. Plats för den söktes nära centrum så att det inte skulle ta länge att köra dit och för att kunna placera några extra hållplatser mellan den och torget. Terminalen kan placeras vid Lovisavägen i Östermalm eller vid Änåshallen på Sjötullsgatan. Änåshallen ligger lite närmare centrum. Placeringen i Östermalm skulle dock ge bättre fördelar med tanke på busstrafikens rutten, arbetsplatserna och utvecklingen av bosättningen. Om terminalen placeras i Östermalm skulle kollektivtrafikens servicenivå ökas betydligt. Hållplatser mellan torget och terminalen skulle förbättra kollektivtrafikens servicenivå för dem som bor i närheten. Staden äger båda markområdena. Eftersom kollektivtrafiken i staden har minskat betydligt på grund av coronarestriktionerna, finns det inte behov att bygga terminalen genast. Staden börjar dock undersöka en områdesreservering och detaljplaneändring för att förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar i Östermalm. Stadsplaneringsnämnden beslutade 12.10.2021 149 § att planändringen för terminalen inleds. Det framtida behovet och konsekvenserna av terminalen beskrivs i planbeskrivningens konsekvensbedömning under punkten 5.2.5 Konsekvenserna för den byggda miljön och stadsbilden, 5.2.4 Konsekvenserna för trafikförhållandena och parkeringen i planområdet och närmiljön samt 5.2.5 Konsekvenserna för ekonomin.</i></p> <p><i>Bestämmelsen om förorenad mark har ändrats enligt förslaget.</i></p>
2. Borgå vatten	Bemötande:

<p>I och med klimatförändringen kan man vänta sig att mängden översvämningsvatten ökar, och därför skulle det vara bra att fördröja regnvattnet på torget mera än vad som i planen föreslås. Borgå vatten önskar följande tillägg till bygganvisningarna: "Bygandet av översvämningsvägen ska beaktas vid dimensioneringen av dagvattenkanalerna eller så ska Lundagatan kunna användas som översvämningsväg så att vattnet inte rinner till källarna, avloppsnätet eller avloppspumpstationerna."</p>	<p>Största delen av området är asfalterat eller har stensättning. Jordmånen består av lera och förutsättningarna för infiltrering är dåliga. Infiltreringen fungerar bäst i parken framför stadshuset, där det finns sand och gräs under träden. Vatten som leds och infiltreras i lera kan hindra marksättning och torkning av eventuella träpålar i de omgivande byggnaderna. Träden i parken har nytta av ytan som infiltrerar. Möjligheterna till fördröjning baserar sig på strukturella lösningar som kan placeras i torgets konstruktioner. I och med planen får parken norr om torget mera yta som infiltrerar dagvatten, vilket tryggar livskraften för de nya träden och träden som bevaras. Vid störtregn, då infiltrering inte hinner ske, kan dagvattnet ledas längs Lundagatan mot Borgå å.</p> <p><i>För fördröjningen och infiltreringen av vattnet i växtunderlagen krävs noggrannare planering. Detaljplanens bygganvisningar har ändrats så att beläggningen i den nya parken ska bättre släppa igenom vatten. Minst 1/3 av beläggningen i den nya parken ska släppa igenom vatten. För övriga delar ska beläggningen släppa igenom vatten men helheten ska dock vara fungerande med tanke på växtligheten samt den mångsidiga användningen av området och trafiken i området.</i></p> <p><i>Bygganvisningarna har kompletterats i fråga om avloppsnätet och avloppspumpstationen.</i></p>
<p>3. Borgå museum</p> <p>I sitt utlåtande i utkastskedet ansåg Borgå museum det vara viktigt att konstruktionerna i anslutning till vistelse och estraden är tillräckligt låga så att torgområdets disponering hålls öppen. Museet tyckte också att det är viktigt att planeringen är högklassig och att utrymmet går att återställas. Detta beaktas i planförslaget som maximal höjd för markkonstruktionerna och områdena för uteläktaren och dessutom har det utarbetats en referensplan och bygganvisningar för planområdet. Enligt planbestämmelserna är den maximala höjden för området för vistelse och vistelse med aktiviteter (le) samt området för utescen (una) 1,2 meter från torgets normala marknivå. Borgå museum anser att lösningarna i planförslaget är tillräckliga. I planbeskrivningens punkt 5.2.2 Konsekvenserna för den byggda kulturmiljön och stadsbilden ska bedömas planens konsekvenser för den byggda kulturmiljön av riksintresse.</p>	<p>Bemötande:</p> <p><i>Planbeskrivningen har kompletterats i fråga om konsekvensbedömningen enligt följande. Konsekvenserna för den byggda miljön av riksintresse är positiva. Genomförandet av detaljplanen förbättrar områdets slitna intryck betydligt samt lockar människorna att trivas och tillbringa tid i den centrala stadsmiljön. Det ökade antalet besökare kan hjälpa till att få fart på den traditionella verksamheten på torget, torghandeln. Den nya formen av parken i norr balanserar torget då det tidigare symmetriska stadsrummet som gränsas av parker blir enhetligare. Framför Stadshuset på Stadshusgatan minskar planen gaturummets trivsel och försämrar det estetiska intrycket en aning de stunder då det finns en buss på alla hållplatser. Även om detta händer dagligen, är tiden så kort att miljön inte tar permanent skada. Placeringen av hållplatserna vid parken förutsätter att de omsorgsfullt anpassas med trädbeståndets utrymmesbehov.</i></p>
<p>4. Miljöhälsosektionen Inget att anmärka.</p>	<p>Bemötande: Antecknas för kännedom</p>
<p>5. Telia Inget att anmärka.</p>	<p>Bemötande: Antecknas för kännedom</p>
<p>6. Räddningsverket i Östra Nyland</p> <p>Räddningsverket har inga anmärkningar.</p>	<p>Bemötande: Antecknas för kännedom</p>
<p>7. Handikapprådets anmärkning</p> <p>Handikapprådet anser att det är viktigt att utveckla också kvarteren runt torget. Som goda exempel</p>	<p>Bemötande:</p> <p>Utgångspunkten för planeringen var att tillgängligheten beaktas på ett omfattande sätt. Torgets ytor har planerats vara på</p>

nämns saluhallen och utvecklingsplanen för kvarteret 23 med undantag av det rätt så höga hörnet.

I anmärkningen förordas flyttning av torghandeln på bussarnas plats och önskas att detta skulle göra torget livligare på kvällarna. Handikapprådet föreslår att en del av stånden kunde vara permanenta och ha el- och VVS-anslutningar. Paviljongen anses vara en uppfriskande idé så som också amfiteatern. Handikapprådet oroar sig för om det finns tillräckligt med bänkar och viloplatsar som kan användas året om.

Dessutom påminner handikapprådet om tillgänglighet och om behovet av en trivsamt och vacker miljö.

Handikapprådet anser det vara bäst med tanke på tillgängligheten att torgets yta är den samma som på de upphöjda övergångsställen, så att hela området för gångtrafiken är på samma nivå.

Dessutom anser handikapprådet att nubbstenar och andra små stenar ska användas endast för att dela och disponera utrymmen eftersom de är besvärliga för personer med funktionsnedsättning och för synskadade om de används på stora ytor. Handikapprådet önskar också att de synskadade beaktas vid val av ytmaterialen (taktill yta) och belysningen. Det föreslås att Synskadades förbund konsulteras.

Vid upphöjningarna måste säkerheten och tillgängligheten av diagonalrutten garanteras med beaktande av gränsning av områdena som reserveras för att ta fart för de motionsformer som planeras på upphöjningarna samt resurserna som behövs för underhållet året om.

Handikapprådet fäster speciell uppmärksamhet vid garantering av en fungerande kollektivtrafik och vid att bussarna kör ända till centrum. I utlåtandet konstateras att placeringen av busstrafiken på motsatta sidor av torget inte betjänar personer med funktionsnedsättning eller de äldre. Handikapprådet oroar sig för att osäkerheten om avgångs- och avkomstplatserna väcker oro och att människorna måste flytta sig mellan bussarna utomhus, vilket ökar känslan av otrygghet och minskar ändamålsenligheten för användningen av kollektivtrafiken.

Detta kan leda till en minskning i användningen av kollektivtrafiken.

En centraliserad busstation gör det lättare att uppfatta miljön, hittas lätt och betjänar dem som rör sig sakta. I utlåtandet föreslås att i stället för busshållplatser med tak ska busstationen placeras vid Fredsgatan eller Biskopsgatan eller bakom stadshuset.

I samband med busstationen önskas en taxistation samt rum för parkering av invatxina och tillgänglig gång till dem. I närheten av apoteket föreslås taxiplatser och parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning. Det ska finnas tillräckligt med parkeringsplatser för personer som har parkeringstecken för personer med funktionsnedsättning. Under evenemang behövs flera sådana tillfälliga platser.

Handikapprådet anser att trafiken på gatorna kring torget ska utvecklas så att gatorna är mer promenadvänliga.

samma nivå som på övergångsställena runt torget. I planbestämmelserna beaktas tillgängligheten i många punkter. I bestämmelsen om torget "-- ska förbindelserna genom torget beaktas och busshållplatserna vara tillgängliga" och i bestämmelsen om skyltningen: "För busstrafiken ska göras en separat plan för skyltningen. Skyltningen ska göras på varje hållplats och centraliserat vid paviljongen. Skyltningen ska betjäna också synskadade. För att försäkra tillgängligheten ska den taktilla stenvägningen på gatans yta hållas ren också på vintern." Handikapprådets förslag att konsultera Synskadades förbund är bra, och staden kan till exempel vid konkurrensutsättningen i planeringsskedet förutsätta att en sådan expert deltar i planeringsgruppen.

Avsikten är att torget betjänar alla användargrupper. Det är möjligt att bygga sådana upphöjningar som föreslås i referensplanen. I den fortsatta planeringen beaktar man närmare frågorna i anslutning till underhållet av området. De tvärgående rutternas tillgänglighet har garanterats med bestämmelsen om torgets yta som nämns ovan.

Planen för torget innehåller faktorer som tydligt förbättrar bussarnas tillgänglighet och säkerheten. För att komma till bussarna behöver man inte gå till gatuområdet vid torget, utan väntplatsen är på samma nivå med torgets yta. Fjärrtrafikens och lokaltrafikens bussar finns i praktiken redan nu på olika sidor av torgområdet, varför det också i dagens läge är nödvändigt att flytta sig över torget från en hållplats till en annan. Ändringarna i busstrafiken kräver ett högklassigt informationssystem som betjänar både lokala och turister. Det fästs speciell uppmärksamhet vid att informationssystemet är tydligt och tillgängligt.

I den preliminära trafikplanen som ansluter sig till detaljplanen för torgområdet anvisas platser för taxibilar på båda sidorna av torget vid Lundagatan. Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning anvisas både vid Lundagatan och vid Stadshusgatan. Gatuområdena ingår inte i detaljplanen. Den slutliga placeringen och antalet platser avgörs i gatuplanen som kan utarbetas redan på grund av de gällande detaljplanerna.

I samband med detaljplanearbetet för torget utarbetades redan i utkastskedet en utredning om olika alternativ för placering av busstationen. De ställen som nämns i utlåtandet ingick i utredningen. De slopades dock på grund av ekonomiska, landskapsmässiga och funktionella orsaker. Den nu föreslagna detaljplanlösningen grundar sig på det alternativ som i utredningen anses vara det bästa.

14.12.2021

DETALJPLAN 540 BORGÅ TORG

HÖRANDE I FÖRSLAGSSKEDET - ÅSIKTER (27 § MARKBYGGF)

Programmet för deltagande och bedömning samt förslaget till detaljplaneändring hölls framlagda i enlighet med 27 § MarkByggF 17.6– 14.9.2020 på servicekontoret Kompassen. Kungörelserna fanns på stadens officiella anslagstavla och i tidningarna Uusimaa, Östnyland och Itävyäly samt på stadens webbplats. Grannarna meddelades per brev att planförslaget är framlagt.

Sammandrag över anmärkningarna

Det lämnades sex anmärkningar.

Enligt anmärkningarna stöder detaljplaneförslaget inte kollektivtrafiken. Tillräckligheten av busshållplatser oroade. I anmärkningarna påpekades att bussar från och mot söder kan använda endast Stadshusgatans hållplatser och att arrangemanget på denna gata orsakar rusning med de gällande tidtabellerna. Lösningen anses vara problematisk i synnerhet under eftermiddagens rusningstid då resenärerna stiger på bussen. Enligt anmärkningarna kan också chaufförernas toalettpauser förlänga tiden på hållplatsen om toaletterna inte finns i närheten av den. I en anmärkning konstaterades dock att i trafiken som fungerar på marknadens villkor kan ändringarna och tidtabellsändringarna vara snabba och behovet av hållplatser öka.

Enligt anmärkningen har planförslaget inte beaktat placeringen av laddningsstationer för elbussar. I anmärkningarna togs upp också målet i stadens strategi för att göra kollektivtrafiken mer lockande och programmet Klimatneutralt Nyland 2035, enligt vilket städerna ska stöda ändringen av trafikens drivkraft vilket förutsätter en omfattande infrastruktur för laddning och tankning. Enligt anmärkningen ska dessa laddningstjänster ingå i planen för torget. Det anses att en paviljong, torghandel och en busstation ryms på torget.

Det önskades platser för lämning och avhämtning av resenärer med bil. Platser för beställningstrafik önskades också. Placeringen av busshållplatser framför stadshuset väcker oro eftersom man är rädd att stadsbilden förstörs. Också tillräckligheten av parkeringsplatser oroar, och man var orolig i synnerhet för om personer med funktionsnedsättning har möjlighet att ta sig till centrum. Anmärkningarna innehöll ett förslag till att parkeringen vid torgkvarteret och sidogatorna skulle vara gratis klockan 8 - 11 och att parkering placeras på torget samt en observation att det behövs centraliserade parkeringsplatser. Planen ansågs göra torget mindre tillgängligt och centrumet därför förlora den kommersiella dragningskraften.

Anmärkningarna innehöll också ett förslag till placering av en saluhall samt arrangemangen för busstationens hållplatser, parkeringen och taxitrafiken på torget. Enligt förslaget kan Lundagatan inte stängas av eftersom Runebergsgatan inte är enhetlig på grund av parken.

En paviljong som finansieras privat ansågs vara en bra sak. Det tvivlades dock att paviljongen inte byggs av någon privat aktör och att staden ändå måste bygga den. I anmärkningarna var man både för och emot saluhallen. Saluhallen föreslogs placeras vid Biskopsgatan och i mitten av torget. En person oroade sig för kostnaderna och ansåg att det ska sparas från dyra ytmaterial och olika "onödigheter". I anmärkningarna önskades dock också att projektet genomförs högklassigt och hållbart.

Torghandlarnas situation oroade också på grund av att de måste tillfälligt flytta under ändringsarbetena. Busskaféernas verksamhet anses ta slut i och med planen.

På torget önskas en estrad under tak med AV-utrustning i stället för amfiteatern. Det önskades att hela torgets yta är jämn.

Enligt några anmärkningar finns det tillräckligt med parker i närheten och att torgets park därför kan göras mindre. Det föreslogs till och med att alla träden på torget fälls så att torget blir mer öppet och bättre för att ordna publikevenemang.

14.12.2021

Bemötande

Detaljplanens lösningar i fråga om busstrafiken grundar sig på en modell där kollektivtrafikens hållplatser har genomfart med plattformar för att stanna, inte för att ha bussarna att stå under längre tider. Detta system möjliggör att linjerna har permanenta hållplatser på liknande sätt som nu. Planens dimensionering grundar sig på busstrafiken före coronapandemin och kunde anpassas i referensplanen som stöder detaljplanens lösningar.

Behovet av att utveckla torget med omgivningen är mångfasetterat. I det mest centrala offentliga rummet i staden måste anpassas olika behov och mål. Utvecklingen av busstrafiken är ett av stadens strategiska mål, så som också utvecklingen av ett trivsamt och livskraftigt centrum. Busstationen vid torget är nu rätt så fungerande men gör miljön tråkig, används inte hela tiden till fullo och anses också vara farlig. Sådan lösning med ändhållplatser hindrar uppnåendet av de mål som ställs i detaljplanearbetet för utvecklingen av torget. Detaljplanens förslag till torgplan är en ändring till nuläget, där det för bussarna reserveras mycket utrymme som inte kan användas till något annat. Hållplatserna med genomfart enligt den nya planen betjänar fortfarande de som bor eller uttrar ärenden i centrum.

I planarbetet anses att en depåliknande terminal behövs för att stöda en mer omfattande busstrafik och eltrafiken. Terminalen behövs inte genast, i synnerhet eftersom antalet turer har minskat betydligt på grund av coronan. Staden strävar dock efter en tillväxt, och därför kan det även på kort sikt (5–7 år) bli aktuellt att bygga en terminal då trafiken normaliseras och blir livligare. Staden inleder en detaljplaneändring som krävs för byggande av en terminal i Östermalm.

Antalet extra hållplatser som kan byggas kring torget är begränsat. Däremot är det möjligt att bygga extra hållplatser mellan terminalen och torget, vilket skulle förbättra servicenivån för resenärerna då man kunde stiga på bussen på flera ställen i centrum. Om resenärerna använder också dessa extra hållplatser, blir tiden då bussen stannar på torget kortare. Enligt planarbetet kan det också behövas en applikation som visar kollektivtrafikföretagare hållplatsernas kapacitet. De alternativa rutterna behöver eventuellt utvecklas. Till exempel med en liten utveckling av alternativa rutter kan belastningen på torgets hållplatser jämnas ut och på det sättet rusningen på Stadshusgatan minska. Dessa lösningar kan vara en del av utvecklingen av kollektivtrafikarrangemangen vid torget. Detaljplaneändringen och de eventuella nya behov som den ökande kollektivtrafiken medför leder till en ändring i hur kollektivtrafiken i centrum fungerar, vilket i och med att systemet utvecklas kan leda till kollektivtrafikens bättre servicenivå om det till exempel finns flera hållplatser som är närmare användarna.

Matkahuolto är ett företag som ägs av Linja-autoliitto och staden anser att företaget kan erbjuda personalrum för chaufförerna. De allmänna toaletterna placeras i första hand i den nya paviljongen på torget och kan användas också av chaufförerna. Om detta inte är möjligt på grund av byggnadens rumsprogram, anser staden att det är möjligt att placera toaletterna och stödlokalerna för torgförsäljarna, busschaufförerna, de anställda i kioskerna samt taxichaufförerna i den gamla allmänna toaletten bredvid stadshuset. Denna byggnad är skyddad i den gällande detaljplanen. I planen reserveras området som kvartersområde för centrumfunktioner. Enligt planen är det möjligt att använda byggnaden som toalett och pausrum i enlighet med förslaget. Den gamla toaletten finns inte i planområdet och det är inte ändamålsenligt att med denna planändring styra placeringen av verksamheter i den, eftersom det kan finnas också andra möjliga placeringsplatser.

14.12.2021

Planen för torget innehåller faktorer som tydligt förbättrar bussarnas tillgänglighet och säkerheten. För att komma till bussarna behöver man inte gå till gatuområdet vid torget, utan väntplatsen är på samma nivå med torgets yta. Fjärrtrafikens och lokaltrafikens bussar finns i praktiken redan nu på olika sidor av torgområdet, varför det också i dagens läge är nödvändigt att flytta sig över torget från en hållplats till en annan. Ändringarna i busstrafiken kräver ett högklassigt informationssystem som betjänar både lokala och turister. I planbestämmelserna fås speciell uppmärksamhet vid att informationssystemet är tydligt och tillgängligt.

I den preliminära trafikplanen som ansluter sig till detaljplanen för torgområdet anvisas platser för taxibilar på båda sidorna av torget vid Lundagatan. Parkeringsplatser för personer med funktionshinder anvisas både vid Lundagatan och vid Stadshusgatan. Allmänna parkeringsplatser som kan anvisas för lämning och avhämtning finns vid gatorna som gränsar torget. Gatuområdena ingår inte i detaljplanen. Den slutliga placeringen och antalet platser avgörs i gatuplanen som kan utarbetas redan på grund av de gällande detaljplanerna.

I samband med detaljplanearbetet för torget utarbetades redan in utkastskedet en utredning om olika alternativ för placeringen av busstationen. I utredningen ingick de platser som föreslås i anmärkningarna, till exempel södra kanten av torget. De övriga alternativen slopades på grund av ekonomiska, landskapsmässiga och funktionella orsaker. Den nu föreslagna detaljplanlösningen grundar sig på det alternativ som i utredningen anses vara det bästa.

I samband med att förslaget granskades, gjordes en byggutredning för torget för att undersöka möjligheterna att bygga etappvis. I utredningen söktes en lösning med vilken torghandeln och busstrafiken kan finnas kvar på torget under hela arbetet med förnyelsen. (Utredning 17) I detaljplaneförslaget tas inte ställning till busskaféernas verksamhet. Om deras verksamhet på det nya torget bestäms i samband med byggplaneringen. Om bussar tillåts måste för dem reserveras ett underlag med starkare grund eftersom de tunga fordonen orsakar sättningar på torget. Torghandeln i Borgå är inte så livskraftig. Ett mer trivsamt torg som lockar olika användargrupper kan anses skapa bättre förutsättningar också för en starkare torghandel.

På grund av utredning 11 (livskraft) och utredning 15 (preliminär kostnadsberäkning) bedöms planförslagets ekonomiska konsekvenser samt konsekvenserna för centrumets livskraft. Enligt konsekvensbedömningen har det nya torget positiva konsekvenser för affärlivet och trivsamt i centrum.

Till torgets historiska utformning har hört små parker nära torget, av vilka den södra parken har bevarats bra. Att underhålla och förnya parkerna stöder bevarandet av värden i anslutning till stadsstrukturen på den öppna platsen som är av riksintresse. Parken ger skugga under heta dagar och ökar trivselt. Träden, den övriga växtligheten och utnyttjandet av regnvatten är också viktiga faktorer som upprätthåller stadsnaturens mångfald.

14.12.2021

Konsekvenserna för innehållet i planförslaget

I samband med granskningen av detaljplaneförslaget gjordes en tilläggsutredning (Utredning 16) om placering av en depåliknande terminal i staden. Plats för den söktes nära centrum så att det inte skulle ta länge att köra dit och för att kunna placera några extra hållplatser mellan den och torget. Terminalen kan placeras vid Lovisavägen i Östermalm eller vid Ånëshallen på Sjö tullsgatan. Ånëshallen ligger lite närmare centrum. Placeringen i Östermalm skulle dock ge bättre fördelar med tanke på busstrafikens rutter, arbetsplatserna och utvecklingen av bosättningen. Staden äger båda markområdena. Eftersom kollektivtrafiken i staden har minskat betydligt på grund av coronarestriktionerna, finns det inte behov att bygga terminalen genast. Staden börjar dock undersöka en områdesreservering för att förbättra kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar i Östermalm. Det framtida behovet och konsekvenserna av terminalen beskrivs i planbeskrivningens konsekvensbedömning under punkten 5.2.4 Konsekvenserna för trafikförhållandena och parkeringen i planområdet och närmiljön samt 5.2.5 Konsekvenserna för ekonomin.

Planbeskrivningen har kompletterats i fråga om konsekvensbedömningen om stadsbilden under punkten 5.2.2 Konsekvenserna för den byggda miljön och stadsbilden. Konsekvenserna för byggda miljöer av riksintresse är positiva. Genomförandet av detaljplanen förbättrar områdets slitna intryck betydligt samt lockar människorna att trivas och tillbringa tid i den centrala stadsmiljön. Det ökade antalet besökare kan hjälpa till att få fart på den traditionella verksamheten på torget, torghandeln. Den nya formen av parken i norr balanserar torget då det tidigare symmetriska stadsrummet som gränsas av parker blir enhetligare. Framför Stadshuset på Stadshusgatan minskar planen gaturummets trivsel och försämrar det estetiska intrycket en aning de stunder det finns en buss på alla hållplatser. Även om detta händer dagligen, är tiden så kort att miljön inte tar permanent skada. Placeringen av hållplatserna vid parken förutsätter att de omsorgsfullt anpassas med trädbeståndets utrymmesbehov.

I samband med granskningen av detaljplaneförslaget utarbetades en utredning om byggande i etapper (Utredning 17). I utredningen undersöktes förutsättningarna för torghandel och kollektivtrafik under den tid då torget byggs om.

DETALJPLAN 540 BORGÅ TORG

Resultatet av webbenkäten om detaljplaneutkastet och idéplanen för torget

BORGÅ
STADSPLANERING
31.1.2020



Innehåll

Sammandrag	3
Hörande under framläggning av detaljplaneutkastet.....	4
Webbenkäten och svaren.....	4
Användarna	4
Färdsätt	5
Säkerhet	6
Verksamhet.....	6
Utveckling	8
Åsikter.....	9

SAMMANDRAG

Med webbenkäten som var framlagd under arbetet med revideringen av detaljplanen önskades åsikter om användningen av torget, idéplanen och detaljplaneutkastet. Det kom över 400 svar på enkäten, och också de unga var aktiva.

På grund av svaren används de olika färdssätten ungefär lika mycket då människorna kommer till torget. Cirka en tredjedel kommer till torget gående eller med cykel, en tredjedel med bil och en tredjedel med kollektivtrafik.

Många kommer till torget med buss. Av alla dem som svarade använder 44 % buss ofta och av unga var andelen 61 %. Betydelsen av kollektivtrafiken betonades också i de ungas övriga svar.

Torget är en populär plats att mötas och där är det vanligt att röra sig med andra. Ändå kände till och med 30 % av de unga som svarade sig otrygga på torget. Detta beror i synnerhet på andra människor, påverkade människor samt trafiken som kör genom torget.

Torget används mångsidigt. Mest används torget för att vänta på buss eller för att gå igenom det. Att utträtta ärenden nära torget och att träffa vänner var vanliga svar. Pensionärer som svarade på enkäten är ivriga användare av torgets tjänster.

Torget bästa sidor anses vara torgförsäljarna, planteringarna, öppenheten, den lilla parken framför stadshuset, affärerna kring torget, parkeringsplatserna och att bussarna är nära. I svaren betonades också att torget inte anses vara trivsamt och att det inte nu lockar till vistelse.

I fråga om utvecklingen av torget önskade de unga klart mera än vuxna att det finns fritt utrymme för vistelse, utrymmen för spel och verksamheter, trevliga busshållplatser med tak, bänkar och intressant arkitektur samt att gamla träd bevaras och nya träd planteras. De vuxna önskade däremot oftare att det finns mera året runt verksamhet, stadsevenemang, konserter och att bilismen är smidig men samtidigt önskade de också en promenadvänlig miljö.

I enkäten kunde de svaranden också komma med egna idéer för torget. Det kom över 200 svar. De populäraste önskemålen var bättre platser för vistelse, en saluhall, plantering av träd samt placering av en busstation på torget eller i omedelbar närhet av det. Också torgverksamheten och parkeringsplatserna fanns med i svaren.

I cirka hälften av åsikterna ställde man sig positiv till detaljplaneutkastet. I svaren fanns uppmuntrande kommentarer och planen ansågs vara inspirerande och fin.

Under en femtedel av dem som svarade tyckte att planen är dålig. Över en tredjedel tyckte att planen ännu ska utvecklas. Det tvekades över om det finns tillräckligt med busshållplatser, hur bussarna placeras kring torget och om torget töms på folk. Det ansågs också att det är utmanande att genomföra planen.

HÖRANDE UNDER FRAMLÄGGNING AV DETALJPLANEUTKASTET

I samband med detaljplanläggningen av torget, då utkastet var framlagt 7.11.2019 - 7.1.2020, frågades i en webbenkät om användningen av torget och om detaljplaneutkastet.

Det ordnades flera möten för allmänheten medan utkastet var framlagt. Möten för unga ordnades för ungdomsfullmäktige och elevkårer samt för elever på klass 9 i Pääskytien koulu. Till skolor delades affischer om framläggningen och webbenkäten.

Också för äldrerådet ordnades möten. Planen har också presenterats på olika föreningars möten.

I enkäten frågades hur de som svarade använder torget samt hurdana önskemål de har om utvecklingen av torget. Enkäten väckte intresse, och den besvarades av 406 personer. Också de unga var aktiva - cirka hälften av svaranden var unga.

Åsikter bads också om utkastet till detaljplan för torget, och det kom 177 åsikter i webbenkäten. Det var möjligt att lämna åsikter också till registratorskontoret. Det kom 14 undertecknade åsikter och 2 anonyma åsikter.

WEBBENKÄTEN OCH SVAREN

ANVÄNDARNA

Av dem som svarade var 51 % skolelever, 4 % gymnasister eller andra studeranden, 20 % arbetstagare, 3,7 % företagare, 7 % pensionärer, 8,1 % föräldradediga och 3,5 % arbetslösa. Resten (2 %) angav sig tillhöra kategorin annan.

Över hälften (53 %) av dem som svarade bor under fem kilometer från torget. 11,1 % bor under en kilometer från torget och 41,8 % 1-5 kilometer från torget. Utanför Borgå bor 6 % av dem som svarade. Största delen av dessa svaranden bor i närliggande kommuner eller annanstans i Nyland.¹

Vid jämförelse mellan unga (skolelever och gymnasister) och vuxna kom det fram att 47 % av de unga som svarade bor över fem kilometer från torget och 8 % bor inte i Borgå. Av de unga bor 39 % 1-5 kilometer från torget och 6 % under en kilometer från torget. Vid jämförelse mellan pensionärer och de övriga vuxna kom det fram att 81 % av pensionärer som svarade bor under fem kilometer från torget. 31 % av pensionärer bor under en kilometer från torget. I gruppen övriga vuxna bor 13 % under en kilometer från torget och 44 % bor 1-5 km från torget.²

72 % av alla borgåbor bor under fem kilometer från torget. 69% av skolelever och 77 % av pensionärer bor under fem kilometer från torget.

Cirka 12 % av skolever (7-17-åringar) och 30 % av pensionärer (över 65-åringar) bor under en kilometer från torget. ³

De unga som svarade på enkäten bor alltså i medeltal lite längre från torget än unga i Borgå i regel. Pensionärer som bor nära svarade en aning aktivare än över 65-åringar.

¹ Siffrorna har korrigerats så att 14 svaranden som angav sig bo på en annan ort har räknats som sådana som bor över 5 kilometer från torget eftersom de hade angett en av Borgås byar som bostadsort.

² Procenten i stycket anges enligt det som angetts i enkäten. På grund av det ovan nämnda felet kan antalet svaranden som bor annanstans vara en aning mindre än vad som anges här.

³ Befolkningsuppgifterna är från Finlands miljöcentrals tjänst Liiteri 22.1.2020. Åldersgrupperna avviker något från enkäten. I Liiteri är åldern i gruppen unga 7-17 år. Pensionärerna jämfördes med Liiteris över 65-åringar.

FÄRDSÄTT

Av dem som svarade besöker 16 % torget dagligen och 27 % flera gånger i veckan. Andelen svaranden som besöker torget cirka en gång i veckan var den samma och andelen svaranden som besöker torget ett par gånger i månaden var 20 %. Endast 10 % besöker torget mer sällan.

Av de unga besöker 42 % torget dagligen eller flera gånger i veckan och av pensionärer 66 %.

Av svaranden har 3 % med sig rörelsehjälpmedel så som rollator, rullstol eller barnvagn.

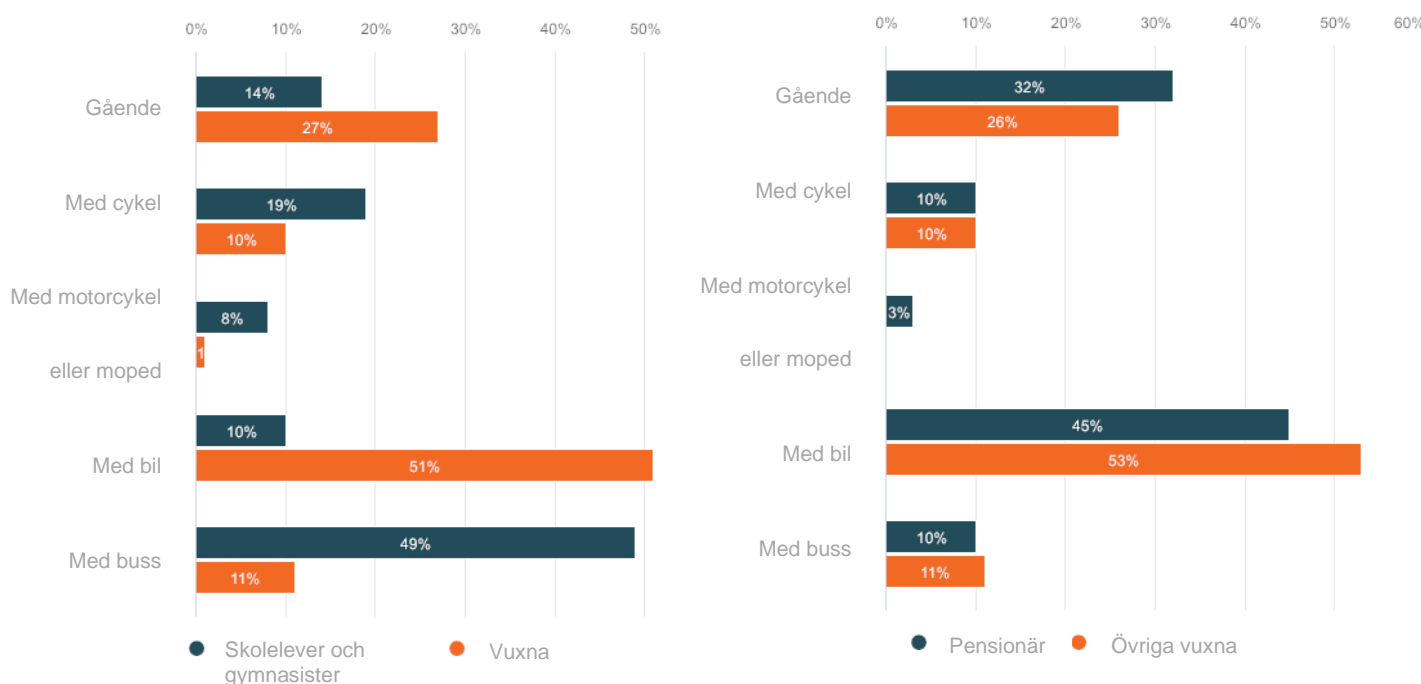
Färdsätten delas rätt så jämnt så att gång- och cykeltrafiken, kollektivtrafiken och privatbilarna alla svarar för en tredjedel.

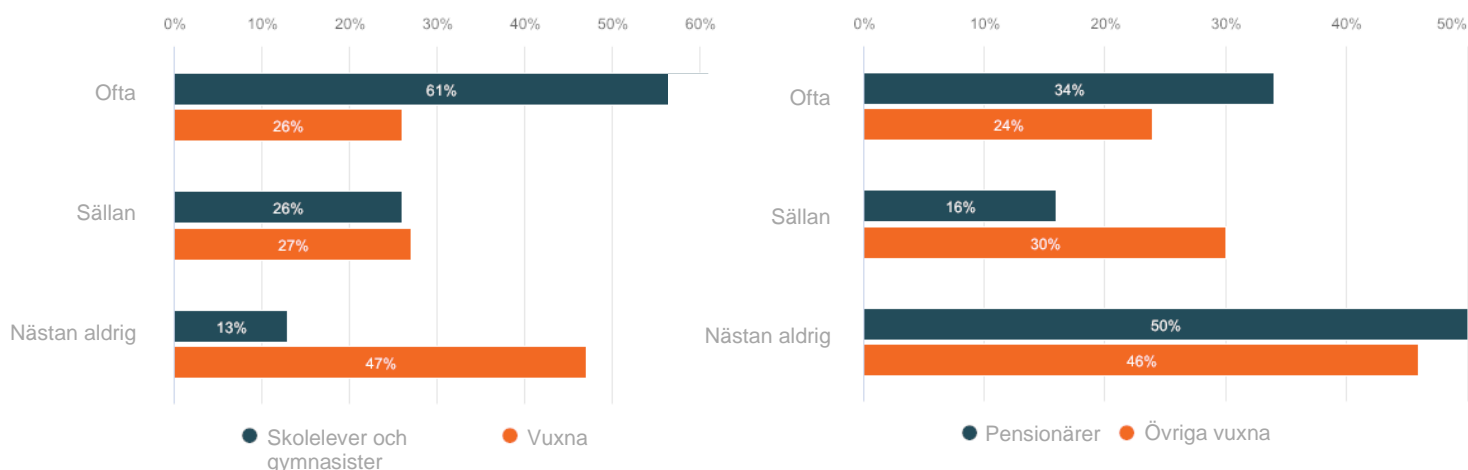
Det vanligaste sättet att komma till torget är bussen, 31 % av svaranden använde buss. 30 % kom med bil, 20 % gående, 15 % med cykel och 4 % med moped. Spridningen mellan de olika färdssätten är stort vid jämförelse av de unga, pensionärerna och de övriga vuxna. Av de unga kom 49 % med buss till torget och med bil endast 10 %. I gruppen pensionärer valde 10 % bussen och 45 % bilen. Av de övriga vuxna kom 53 % med bil och 11 % med buss. Av de unga kom 19 % och av de vuxna och pensionärerna 10 % med cykel. Gående kom 14 % av de unga och 27 % av vuxna. Pensionärer var en aning flitigare att gå än de övriga vuxna.

Användningen av buss är populärt. Av dem som svarade använder 44 % buss ofta. 29 % använder buss nästan aldrig. Kollektivtrafiken är viktig speciellt för de unga. Av dem svarade 61 % att de använder buss ofta, medan 47 % av vuxna svarade att de nästan aldrig använder buss. Största delen av de unga hade valt lokaltrafik medan största delen av pensionärerna och de övriga vuxna använder fjärrtrafik. Pensionärerna använder dock också lokaltrafiken mer aktivt - av dem använder 43 % lokaltrafiken, medan endast 23 % av de övriga vuxna använder den.

Totalt var antalet användare av fjärr- och lokaltrafiken lika stora. I frågorna erbjöds också möjlighet att välja båda alternativen men på grund av ett tekniskt problem var detta ändå inte möjligt. Det var dock möjligt att senare i enkäten välja alternativ ”Jag byter buss”, och detta alternativ hade 19 % av dem som svarade valt.

Hur kommer du till torget?



Åker du buss?

SÄKERHET

På torget tillbringar man tid med andra. Av dem som svarade valde 65 % detta alternativ. Största delen av unga, 81 %, är tillsammans med någon på torget. Denna andel bland pensionärer är 39 % och bland de övriga vuxna 49 %.

Drygt en femtedel känner sig otrygga på torget. Denna andel var nästan en tredjedel bland de unga. Enligt de öppna svaren (95 stycken) orsakar de andra unga och påverkade människor samt dålig arrangemang av busshållplatser och busstrafiken mitt på torget mest otrygghet. Dessutom nämndes invandrare, belysningen samt korsande gång- och cykeltrafik.

Otryggheten kom fram flera gånger på möten som ordnades för de unga.

VERKSAMHET

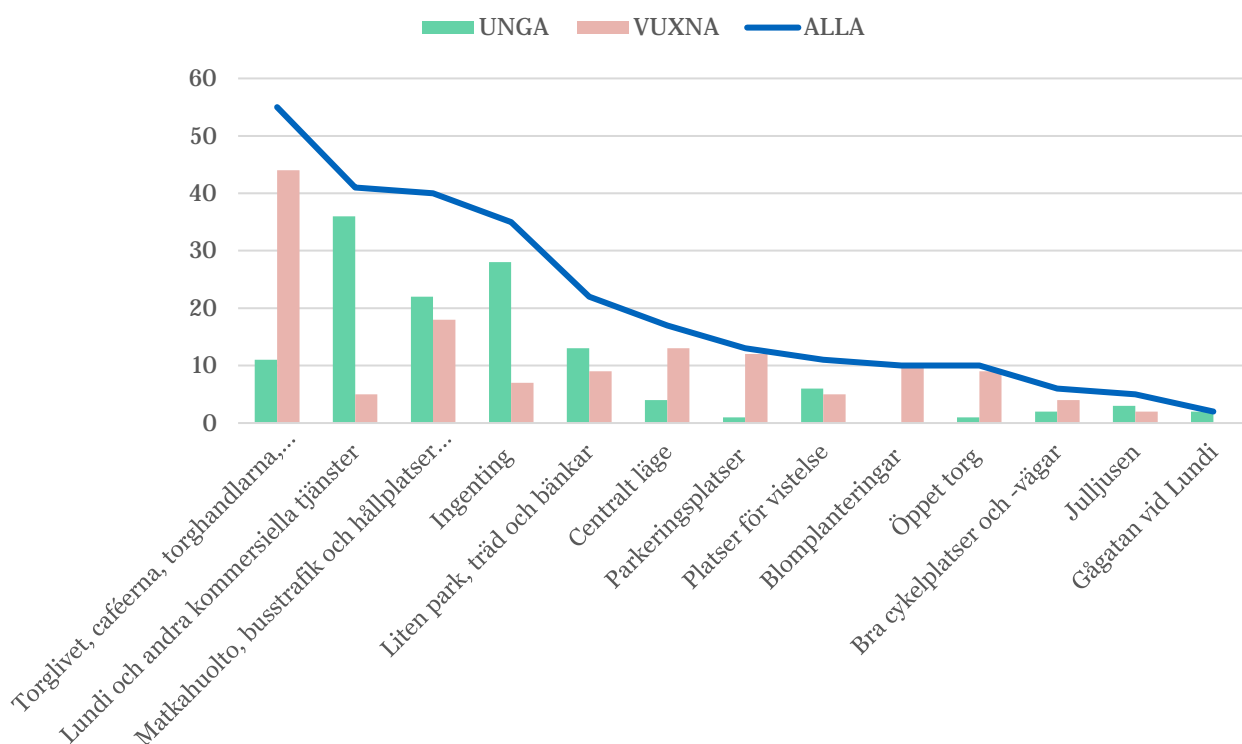
Torget används mångsidigt. Mest används torget för att vänta på buss (66 % av dem som svarade) eller för att bara gå igenom det (64 % av dem som svarade). 55 % uträttar ärenden nära torget och 44 % träffar sina vänner på torget. Av dem som svarade parkerar 21 % sin bil på torget och 20 % tillbringar tid på torget. Tid tillbringas genom att sitta på en bänk (18 %), att titta på stadslivet (14 %), att sitta på ett torgcafé (23 %), att köpa glass (23 %) och att ta en taxi (11 %).

Skillnaderna mellan de unga, pensionärerna och de övriga vuxna var rätt så stora. För de unga är det vanligaste sättet att använda torget att vänta på buss (75 %) och för pensionärerna att handla hos torgförsäljarna (81 %). De övriga vuxna uträttar ärenden nära torget (67 %) eller går genom torget (64 %).

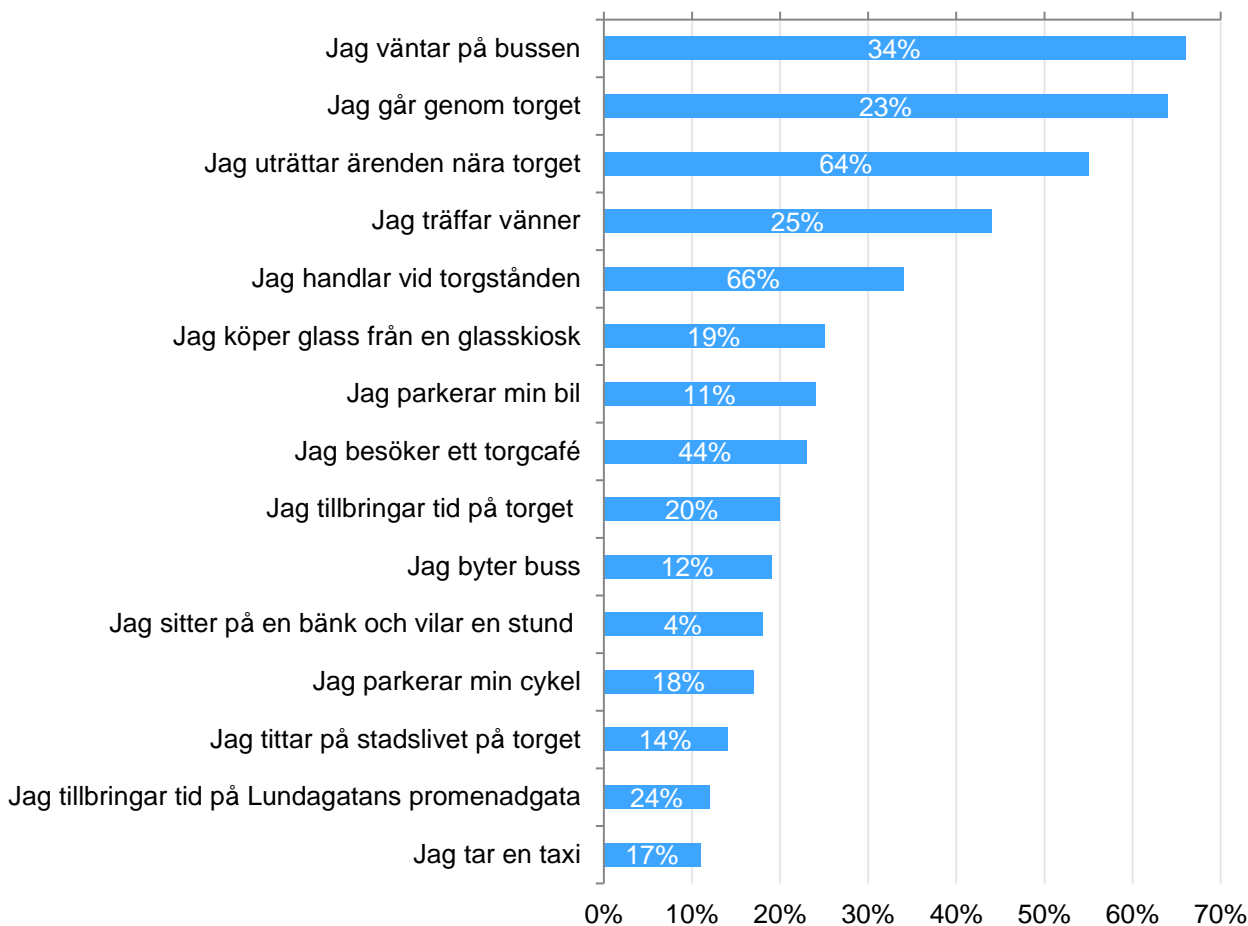
Med frågan ”Vad tycker du är det bästa på torget nu?” ville man veta vilka som anses vara torgets bästa sidor, och till denna fråga kom 276 fritt formulerade svar.

Mest omtyckta var torghandeln, caféerna och marknaderna, vilka nämndes 52 gånger. Det ansågs vara bra att man kan ta en buss till och från torget (38 svar). Parkerna och de olika planteringarna nämndes som en positiv sak 26 gånger. I frågan om torgets goda sidor kom det fram i många svar att det inte riktigt finns sådana, eller att det enda positiva är att torget nu ska renoveras (37 svar). Av liknande åsikt var de som tyckte att närmast de tjänster som ligger kring torget är en bra sak och som hittade inga goda sidor på själva torget (42 svar). Dessa alternativen betonades i synnerhet i de ungas svar. Vuxna värdesätter torghandeln mer än de unga. Parkeringen eller parkering nära togs upp i 12 svar. Bra läge ansågs vara torgets goda sida i många svar. Också de vackra husen, så som stadshuset, Cabriole, Grand och Linnankosken lukio, samt cykelparkeringen, julljusen, bänkarna och öppenheten ansågs vara goda sidor.

Vad tycker du är det bästa på torget? Sammandrag av fritt formulerade åsikter



Vad brukar du göra på torget?



UTVECKLING

Svaranden kunde välja sju viktigaste alternativ för utvecklingen av torget. Följande alternativ valdes oftast.

Utrymme för fri vistelse 53 % av svaranden

Kollektivtrafikens tjänster 53 % av svaranden

Bänkar för vistelse 53 % av svaranden

En snygg servicebyggnad med allmän toalett 53 % av svaranden

Restauranger och uteserveringar 52 % av svaranden

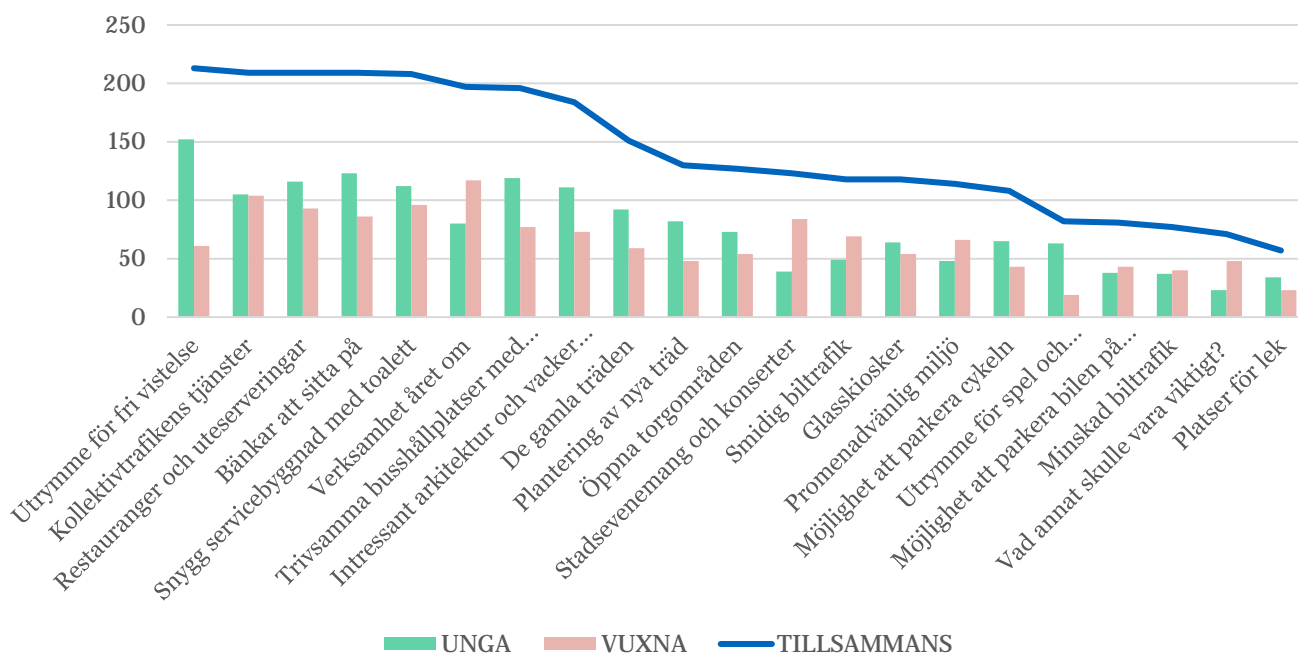
Trivsamma busshållplatser med skyddstak 50 % av svaranden

Verksamhet året om 49 % av svaranden

Intressant arkitektur och vacker miljö var på åttonde plats (45 % av svaranden). Efter det tyckte 30 % att gamla träd, öppna torgområden, plantering av nya träd, stadsevenemang, konserter och smidig bilism är viktiga. Över 20 % tyckte att glasskioskerna, en promenadvänlig miljö, cykelparkering, utrymmen för spel och verksamhet samt parkering (21 %) är viktiga. Nästan lika många ville dock minska biltrafiken på torget (19 %).

De unga önskade klart mera än vuxna att det finns fritt utrymme för vistelse, utrymmen för spel och verksamheter, trevliga busshållplatser med tak, bänkar och intressant arkitektur samt att gamla träd bevaras och nya träd planteras. De vuxna önskade däremot oftare att det finns mera året runt verksamhet, stadsevenemang, konserter och att bilismen är smidig men samtidigt önskade de också en promenadvänlig miljö.

Vad är viktigt då man utvecklar torget?

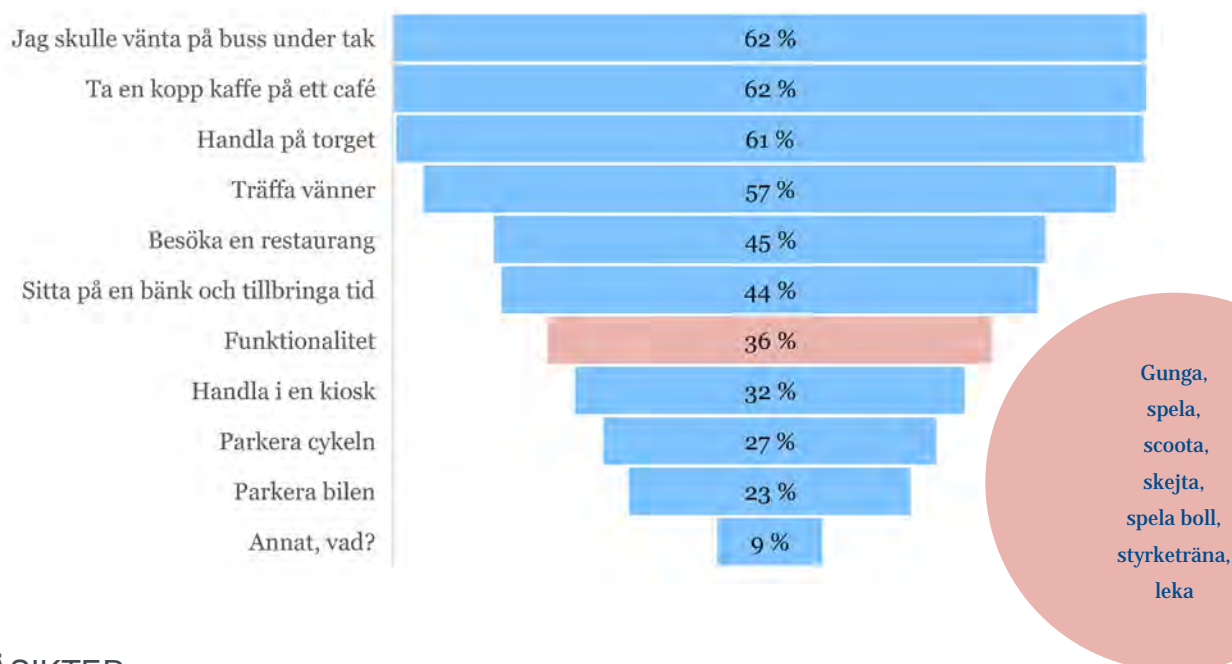


Det lämnades 75 fritt formulerade svar om utvecklingen av torget. I dem önskades mest en saluhall (10 svar), och också busstjänster och högklassiga väntrum eller skyddstak önskades (7 svar). Sex önskade taxitjänster och fyra parkeringsplatser. Också torghandeln, en förbättrad miljö, ett levande centrum samt caféer och olika verksamheter kom fram i många svar.

På frågan vad svaranden skulle vilja göra på torget om det var möjligt svarade över 60 % att de vill vänta på buss under tak, handla eller sitta på torgcafé. Nästan lika många (57 %) vill träffa vänner. Cirka 45 % skulle gå på restaurang och lika många skulle bara sitta på torget. 36 % önskade åtminstone en miljö med olika verksamheter, så som gatuspel, gungar, parkour, skejtning eller trampkarusell. Ute- och gatuspelen lyftes fram också i alternativet annat.

27 % av den som svarade vill parkera cykeln och 23 % bilen. I de ungas svar var populärast att vänta på buss och att träffa vänner. Vuxna skulle göra inköp eller gå på kaffe, restaurang eller torget. Vuxna önskade också mera stadsevenemang än de unga.

Vad skulle jag göra på torget om det fanns redskap?



ÅSIKTER

Av de som svarade på enkäten hade 72 % bekantat sig med planen för utvecklingen av torget. 66 % av svaranden hade bekantat sig med detaljplaneutkastet.

I de fritt formulerade svaren kunde svaranden ge egna idéer för torget. Det kom drygt 200 svar. De populäraste önskemålen var bättre platser för vistelse, plantering av träd samt placering av en busstation på torget eller i omedelbar närhet av det. Också flera torgplatser och parkering önskades.

I cirka hälften av åsikterna ställde man sig positiv till detaljplaneutkastet och i svaren fanns uppmuntrande kommentarer och planen ansågs vara inspirerande och fin.

Cirka 17 % av dem som svarade tyckte att planen var dålig. Cirka 37 % tyckte att planen ännu ska utvecklas. Svaranden var osäkra om det finns tillräckligt med busshållplatser, hur hållplatserna placeras kring torget och om torget töms på folk. Det ansågs också att det är utmanande att genomföra planen eftersom planerna är alltför storslagna.

