



DP 548

Parkgatan I

Beskrivning av detaljplaneutkast
22.4.2022

Illustrationsbild av Borgå parkgata
Bildkälla: Nemo arkitekthdit, 31.01.2022

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

BORGÅ

Parkgatan I

22:A STADSDELEN, KVARTER 427 SAMT GATUOMRÅDET

Detaljplaneändringen gäller:

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

Näsevägen, Västra Mannerheimleden.

Detaljplan och detaljplaneändring

Behandling av detaljplanen

Anhängiggörande: Planläggningsöversikt 2021

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

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

1.2 Planområdets läge

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

1.3 Planens syfte

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

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	2
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge.....	2
1.3	Planens syfte	2
1.4	Beskrivningens innehållsförteckning	3
2	SAMMANFATTNING	5
2.1	Olika skeden i planprocessen.....	5
2.2	Detaljplaneutkast	5
2.3	Genomförandet av detaljplanen	5
3	UTGÅNGSPUNKTER.....	6
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet	6
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	6
3.1.2	Naturmiljö	6
3.1.3	Den byggda miljön	6
3.1.4	Markägarförhållanden	7
3.2	Planeringssituationen	7
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	7
3.2.2	Delgeneralplanens lösningar preciseras i detaljplanen	8
3.2.3	Planeringens anslutning till sin omgivning.....	9
4	MÅL FÖR DETALJPLANEN	10
4.1	Målsättningarna i utgångsmaterialet.....	10
4.1.1	Kommunens målsättningar	10
4.1.2	Målsättningar som härrör från planeringsläget.....	10
4.1.3	Målsättningar som härrör från områdets förhållanden och egenskaper.....	10
5	DETALJPLANELÖSNINGENS ALTERNATIV OCH KONSEKVENSERNA AV DEM10	
5.1	Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen	10
5.2	Utkast till tomtanvändning.....	11
5.3	VE1 Tre kvarter	11
5.4	VE2 Två kvarter.....	11
5.5	Jämförelse av alternativen.....	12
5.6	Detaljplaneutkastlösningens val och motiveringar	13
5.6.1	Konsekvenser av parkeringskravet	13
5.6.2	Buller	13
5.6.3	Luftkvalitet	14
6	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....	15

6.1	Gatuområdet	15
6.2	Kvartersområdet	15
6.2.1	Dimensionering.....	15
6.3	EV-området	15
7	KONSEKVENSER AV PLANEN.....	16
7.1	Konsekvenser för den byggda miljön	16
7.2	Konsekvenserna för naturen och naturmiljön.....	16
7.3	Konsekvenser för trafikförhållanden.....	16
7.4	Konsekvenser för cykel- och gångförhållanden.....	16
7.5	Konsekvenser för klimatförändringen	16
7.5.1	Övriga konsekvenser	17

Bilagor:

Detaljplanens läge

Utdrag ur detaljplanesammanställningen

Program för deltagande och bedömning

Situationsplanen

Beskrivning av utkast till tomtanvändning

Kartor för trafikbullermodellens utkastskede

2 SAMMANFATTNING

2.1 Olika skeden i planprocessen

Som underlag för detaljplan har man utarbetat en dispositionsplan för Borgå parkgata 2019 och ett detaljplaneringsprogram för Borgå parkgata 2020. Man avser lägga fram detaljplaneutkastet för påseende under våren 2022. Målsättningen är att detaljplanen ska godkännas under år 2023.

2.2 Detaljplaneutkast

Detaljplaneutkasten läggs fram för påseende i två exemplar. I båda detaljplaneutkasten anvisas ett kvarter med bostadshöghus längs med Borgå parkgata på tomten som frigörs från bensinstationen samt dess omgivningar. Den mest påtagliga skillnaden i utkasten är dimensioneringen av byggnaderna i kvartersområdet. I detaljplaneutkasten anvisas byggande av över 20 000 m² vy våningshus i 2–7 våningar. I båda utkasten anvisas Borgå parkgatas gatuområde till nuvarande Västra Mannerheimledens trafikområde.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Genomförandet av detaljplanen kräver att Västra Mannerheimleden omvandlas till Borgå parkgata och att den nuvarande linjeföringen ändras. Bensinstationen ska tas bort från den nuvarande tomten och den förorenade marken ska avlägsnas från området. Ingen tidtabell har fastställts för genomförandet.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet i detaljplanen Parkgatan I ligger på västra sidan om Borgå centrum mellan Västra Mannerheimgatan och Näsevägen. Själva planeringsområdet bildar ett kvartersområde som täcker bensinstationstomten som frigörs och ett parkområde väster om tomten. Detaljplanen innefattar dessutom Västra Mannerheimledens trafikområde.



1 Diagonal flygbild av servicestationen på planeringsområdet 2019

3.1.2 Naturmiljö

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

3.1.3 Den byggda miljön

I planeringsområdet finns en servicestationsbyggnad med en biltvätt och en täckt tankningsplats. Bredvid kvartersområdet finns en snabbmatsrestaurang.



2 Västra Mannerheimleden

3.1.4 Markägarförhållanden

Västra Mannerheimleden ägs av statens vägförvaltning, gatuområdet i västra kanten innefattar en gång- och cykelled som går genom en fastighet ägd av församlingen och tomten 638-22-427-4 med affärshus som ligger granne med kvartersområdet är i privat ägo. Övriga fastigheter ägs av Borgå stad, men tomten med bensinstationen som ska avlägsnas är arrenderad. Arrendeavtalet kommer att upphöra år 2022.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

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

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

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

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

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

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



3 Utdrag ur dispositionsplanen för Borgå parkgata

3.2.2 Delgeneralplanens lösningar preciseras i detaljplanen

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

I detaljplanens planeringsområde har man drivit en servicestation, som togs bort eftersom man inte kunde bevilja ett nytt miljötillstånd till grundvattenområdet. På östra sidan om planeringsområdet, i Tolkisvägens korsning drivs för närvarande en McDonalds-restaurang, som ligger i östra delen av området för service och förvaltning (P) på delgeneralplanen. I dispositionsplanen för Borgå parkgata anvisades affärslokaler i synnerhet till Tolkisvägens korsning. Markägaren i korsningen ville inte delta i planändringen i detta skede.

Syftet med detaljplanearbetet är att anvisa boende i bostadshöghus och affärslokaler i stenfoten av dessa i planeringsområdet. Målet är att få klart fler tjänster i området än vad som har funnits

tidigare. Ett annat mål är att anpassa den planerade markanvändningen och byggandet till grundvattenområdet och således helt avlägsna möjligheten till att placera en servicestation i området såsom anvisas i den gällande detaljplanen.

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

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



4 Utdrag ur delgeneralplanen för de centralaste områdena

3.2.3 Planeringens anslutning till sin omgivning

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

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

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

4 MÅL FÖR DETALJPLANEN

4.1 Målsättningarna i utgångsmaterialet

4.1.1 Kommunens målsättningar

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

4.1.2 Målsättningar som härrör från planeringsläget

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

4.1.3 Målsättningar som härrör från områdets förhållanden och egenskaper

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

5 DETALJPLANELÖSNINGENS ALTERNATIV OCH KONSEKVENSERNA AV DEM

5.1 Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen

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

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

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

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

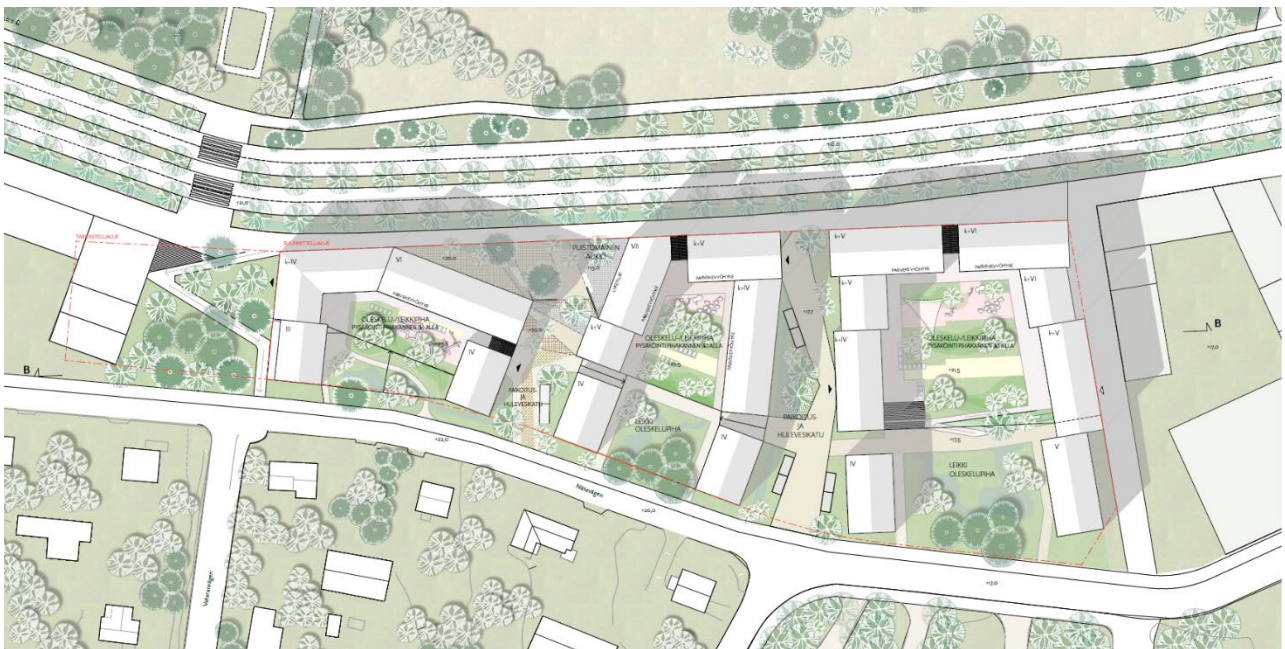
Man styrde arbetet för att skapa utkasten och kom i samarbete fram till att avstå den tornliknande byggnaden i dispositionsplanen och i fråga om dimensioneringen skapa alternativ som behandlar tre och två kvartershelheter, där båda alternativen har strukturell parkering under kvarteren samt högre byggnader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

5.2 Utkast till tomtanvändning

Slutresultatet av den inledande fasens planering gav utkastet till tomtanvändning VE1 och VE2. Som bilaga till beskrivningen bifogas beskrivningen av utkastet till tomtanvändning, situationsplaner och kalkyler.

5.3 VE1 Tre kvarter

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



5 Utdrag utkastet till tomtanvändning VE1 ur planritningen

5.4 VE2 Två kvarter

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



6 Utdrag utkastet till tomtanvändning VE2 ur planritningen

5.5 Jämförelse av alternativen

Båda alternativen erbjuder tomten en lösning som är möjlig att genomföra. VE1 erbjuder en tekniskt mer traditionell genomförandemodell och är enklare att genomföra i etapper, som är en viktig aspekt i den stora helheten. VE2 bildar en mer alternativ modell, där helheten är mer enhetlig, men som är svårare att genomföra i etapper.

VE2 tar större beaktande av den södra sidans byggnadsbestånd än VE1, men i båda alternativen upprepas ändringen av våningshöjder från norra sidans höga till södra sidans lägre våningshöjd.

Behandlingen av byggnadsmassans norra kant varierar. VE1 erbjuder en stadsskvär, som bildar en mer varierande gatubild. På grund av buller- och luftkvalitetsförhållandena kan man dock ifrågasätta skvärens trivsamt. Den murliknande lösningen i VE2 skapar en enkel upprepande kant för stadsskvären, som färgas och lättas upp av indragningarna. Fasadernas arkitektur har en större roll i alternativet VE2 i fråga om hur den kan liva upp gatulandskapet. Skvären och rytmiseringen i VE1 är mer förlåtande.

I båda alternativen skapar gårdarna en bra skyddad vistelseplats och en passage genom kvarteren. Båda versionerna öppnar sig åt ett håll som är gynnsamt för solskenet och stänger ute bullret bakom byggnadsmassorna. Öppningarna i massorna i alternativ VE1 ger ett lite sämre buller-skydd, men båda alternativen uppnår ett bra resultat.

I fråga om bilplatserna har båda utkastet rusat iväg från det ursprungliga målet, men VE1-alternativets 1 bp/156 m² vy ligger i klart bättre linje än VE2-alternativets 1 bp/176 m² vy. I båda alternativen bör man under den fortsatta planeringen fundera över hur mycket man kan ge efter i bilplatskravet och hurdana ändringar man är beredd att göra i den fortsatta planeringen när man ska utmana kraven.

5.6 Detaljplaneutkastlösningens val och motiveringar

Man valde att göra en version av båda utkasten till tomtanvändning som detaljplaneutkast. VE1-detaljplaneutkastet följer utkastet till tomtanvändning nästan fullt ut. VE2-detaljplaneutkastet motsvarar inte helt utkastet till tomtanvändning, eftersom antalet parkeringsplatser ansågs vara för litet i förhållande till bebyggelsen.

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

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

5.6.1 Konsekvenser av parkeringskravet

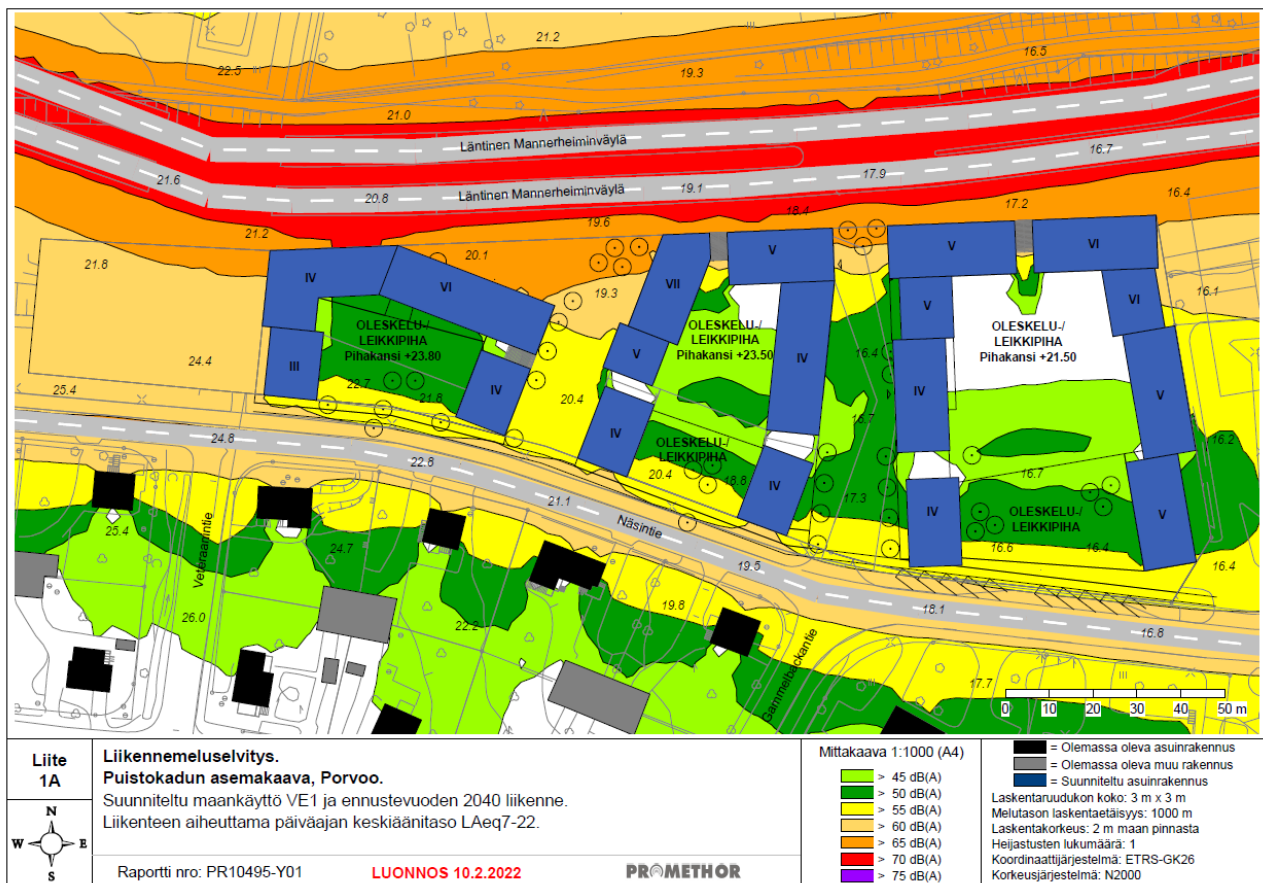
Parkeringsplatsbestämmelsens konsekvens för mängden byggande kommer från en ekvation där dimensioneringen som ryms och passar på fastigheten sätts emot det utrymme som parkeringen kräver. Om man vill ha 25 000 m² vy byggnadsrätt på tomten och parkeringskravet är 1 bp/120 m² vy, ska man bygga 208 bilplatser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

I VE2-utkastet till tomtanvändning har man fått plats med 25 000 m² vy och 146 bilplatser på tomten. Detta skulle ge en bilplatsbestämmelse på cirka 1 bp/170 m² vy. I detaljplaneutkastet har man ändrat bilplatserna från VE2-utkastet till tomtanvändning till att svara kravmålet på 1 bp/120 m² vy, vilket innebär att man även behövt ändra byggnadsrätten. I detaljplaneutkastet har man anvisat en byggnadsrätt på 21 000 m² vy och räknat ut att man med ändringarna kan få plats med cirka 170 bilplatser på tomten. Följden av dessa ändringar är att försäljningsinkomsterna sjunker med cirka 6,5–7,5 miljoner euro och antalet nya invånare uppgår till endast 525.

Med de här siffrorna kan man konstatera att fasthållandet vid bilplatskravet i det här fallet orsakar kostnader för staden i form av förlorade tomtförsäljningsintäkter på cirka 1 000 000 euro och minskar ökningen av invånarantalet med 100 personer. De här siffrorna varierar från fall till fall och kalkylen innefattar antaganden om tomtpriser och boenderymlighet.

5.6.2 Buller

Byggnadsmassorna i utkasten till tomtanvändning och ändringarna i Borgå parkgatas linjeföring har använts för att låta upprätta preliminära trafikbullermodeller om trafikbullret som når kvartersområdet. Kartorna bifogas som en bilaga till beskrivningen. Ingen slutgiltig bullerutredning har genomförts än, utan den är planerad att göras vid detaljplanens förslagsskede, när byggnadernas mer slutgiltiga dimensionering är klar och även gatans utredningsplan är genomförd.



7 Utdrag ur VE1 trafikbullerutredningens karta

Enligt trafikbullermodellen är bullerläget inte särskilt svårt, men det går inte att bygga balkongen på fasaden som vetter mot Borgå parkgata. Bestämmelsen om kravet av bullerbekämpning gäller även för fasaden mot Borgå parkgata. Gårdarna är bra eller väldigt bra skyddade mot buller enligt modellerna.

5.6.3 Luftkvalitet

Ingen separat utredning har gjorts om luftkvaliteten, men det är klart att den livligt trafikerade Borgå parkgata kommer att orsaka en försämring av luftkvaliteten i norra delen av kvarteret. I detaljplanebestämmelserna har man förbjudit luftintag från fasadsidan som vetter mot Borgå parkgata. Konsekvenserna för planeringen av en eventuell skvär ska utredas i förslagsskedet.

6 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

6.1 Gatuområdet

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

Gatuområdet har samma gränser i båda detaljplaneutkastet, förutom kvartersområdets skvär i detaljplaneutkastet VE1.

6.2 Kvartersområdet

Kvartersområdet bildar i båda detaljplaneutkastet ett enhetligt kvartersområde för bostadshöghusen, som delas i två eller tre tomter beroende på versionen. Mellan tomterna finns en gång för allmän gångtrafik, som också fungerar som en passage till parkeringen. Byggnadsytornas våningshöjder varierar mellan II och VII våningar. Genom kvarteren går passager för gång- och cykeltrafik inom kvarteret.

6.2.1 Dimensionering

I båda versionerna av detaljplansutkastet anvisas 21 000–25 000 m² vy byggnadsrätt för bostadshöghus. Dessutom anvisas våningsyta för affärslokaler. Kvarterets exploateringsgrad angiven med effektivitetstal är 1,5–1,85.

6.3 EV-området

I västra delen av kvartersområdet finns ett skyddsgrönområde med riktgivande markering för gångtrafik från Näsevägen till Borgå parkgata och ett område reserverat för ledningar för eventuella vattenledningar från Borgå parkgata till Veteranvägen.

7 KONSEKVENSER AV PLANEN

Konsekvenserna av detaljplanen utvärderas endast preliminärt under utkastskedet. Inga separata utredningar om konsekvenser utförs.

7.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplanen gör att den byggda miljön kompletteras och gör det möjligt att förändra Borgå parkgata till en högklassig passage. Detaljplanen kompletterar Borgå centrums västra kant och omvandlar vägens spillområde till ett bebyggt kvartersområde.

7.2 Konsekvenserna för naturen och naturmiljön

Planeringsområdet förändras från ett vägområde till stadens högklassiga infartsgata, vars mål är att fungera som ett visitkort för Borgå stad. Konsekvenserna är få för naturmiljön. En del av vägområdets skvår omvandlas till kvartersområde. I övrigt gäller miljöförändringen de byggda områdena.

7.3 Konsekvenser för trafikförhållanden

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

7.4 Konsekvenser för cykel- och gångförhållanden

Borgå parkgata gör det möjligt att skapa tydliga och fungerande anslutningar till den norra delen av Västra åstranden i Borgå. Utredningsplanen av gatan i detaljplanens förslagsskede ger möjlighet till en bättre utvärdering av konsekvenserna.

7.5 Konsekvenser för klimatförändringen

Bostadskvarterets läge främjar kloka mobilitetslösningar. I området finns goda möjligheter att använda kollektivtrafik samt närtjänsterna på Västra åstranden. Borgå parkgata leder till förbättrade förhållanden för gång- och cykeltrafiken, vilket möjliggör en potentiell förändring mot hållbara mobilitetslösningar.

I byggandet har man som mål att i åtminstone en del av materialet kunna använda kolbindande träkonstruktioner. Grundförstärkningen för byggandet kräver inga tunga strukturer. Byggandet av gatan och kvarteret kräver dock även betydliga mängder kolintensiva material.

Man förbereder sig för klimatförändringen genom att beakta dagvattenhanteringen. Området som ska bebyggas är inte svårt att förbereda inför översvämningar. För gatans del möjliggörs kloka val för dagvattenhanteringen.

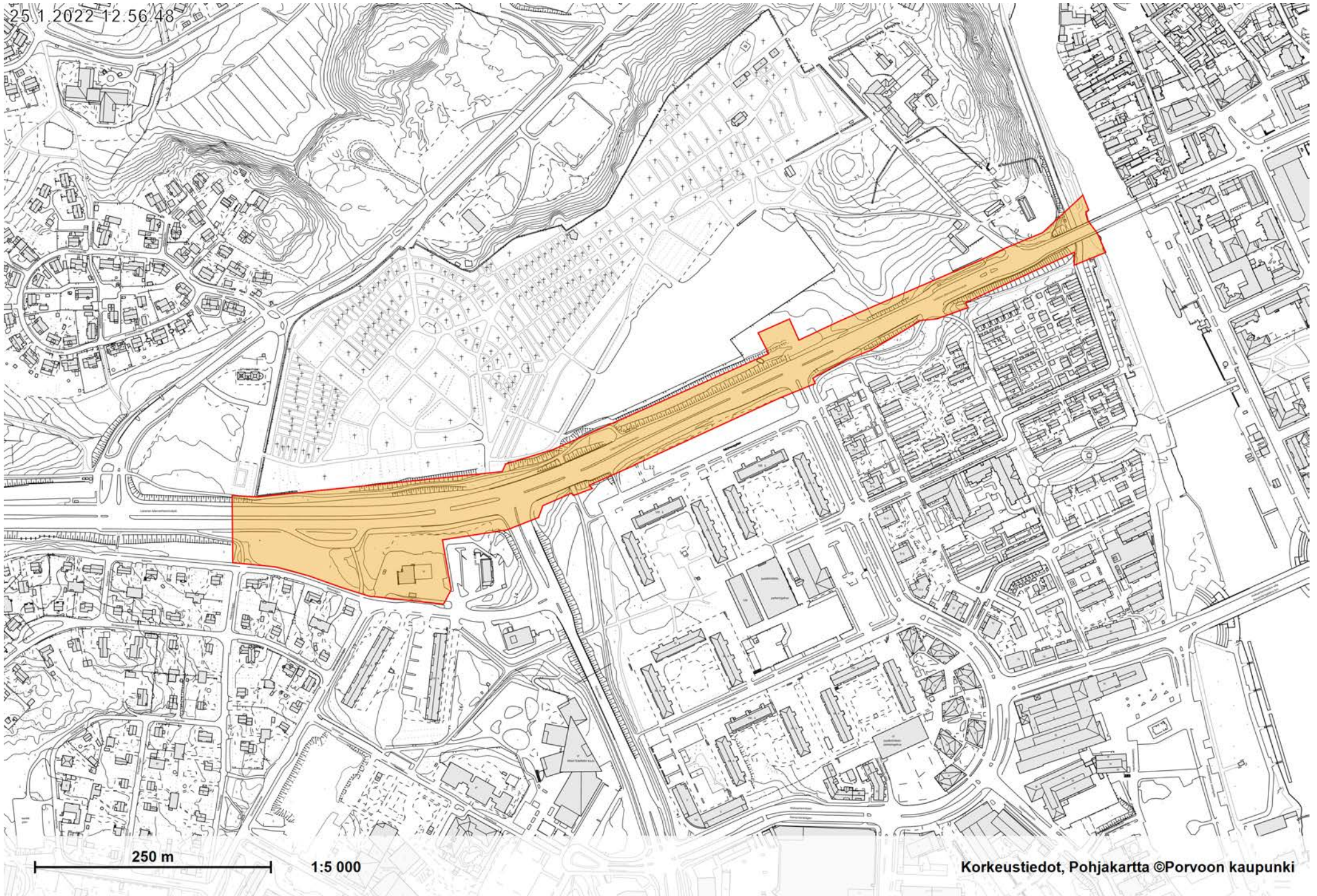
Byggandet kan inte i sin helhet anses ha direkta utsläppsminskande konsekvenser, utan byggandet kommer att orsaka utsläpp. Om området jämförs med andra platser där det byggs bostäder,

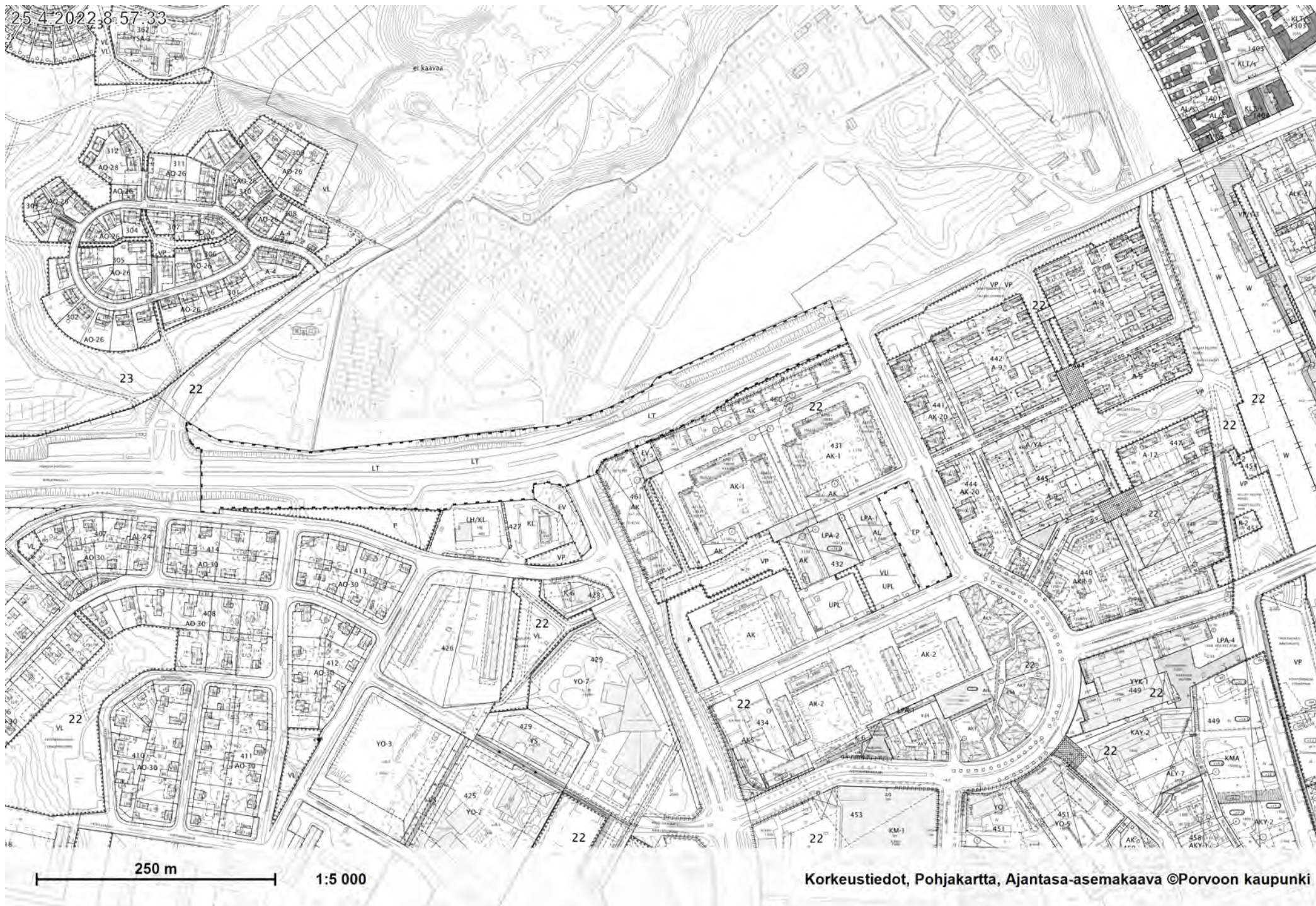
har kvartersområdet Parkgatan I ett bra läge för byggobjekt i fråga om utsläpp. Förändringen mot en hållbar mobilitet främjas av att Västra Mannerheimleden omvandlas till Borgå parkgata.

7.5.1 Övriga konsekvenser

Övriga konsekvenser undersöks i detaljplanens förslagsfas, när en mer klar version av detaljplanen har planerats.

25.1.2022 12:56:48







DP 548

Program för deltagande och bedömning

Borgå, Näse, Parkgatan 1, DP 548, detaljplaneändring, utkastskede

INNEHÅLL

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

1 PLANERINGSOMRÅDE

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

2 BAKGRUNDEN TILL PROJEKTET

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



Bild 1 Utdrag ur dispositionsplanen för Borgå parkgata

3 MÅLET FÖR PLANERINGEN

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

4 UTGÅNGSUPPGIFTER

4.1 Områdets läge och areal

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

4.2 Landskapsplan

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

4.3 Generalplan

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

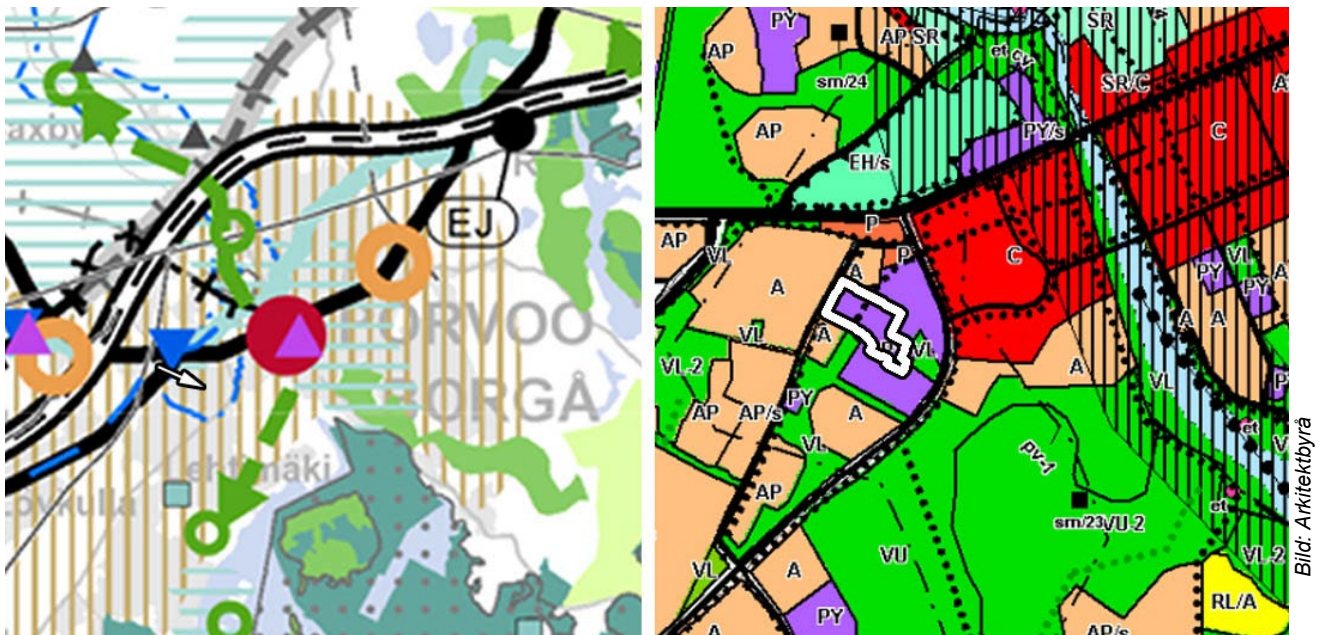


Bild 2 Utdrag ur landskapsplanen och delgeneralplanen för de centrala delarna.

4.4 Detaljplan

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

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

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



Bild 3 Utdrag ur detaljplanesammanställningen

4.5 Ägarförhållanden

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

4.6 Invånare och arbetsplatser

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

4.7 Byggnadsbestånd

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



Bild 4 Snedflygbild över planeringsområdet

4.8 Naturmiljö och landskap

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

4.9 Kommunalteknik

Det finns kommunalteknik i området.

5 GRUNDLÄGGANDE UTREDNINGAR

Följande utredningar har gjorts/görs för planeringsområdet:

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

- Undersökning av förorenad mark på servicestationens tomt
- Utredning av dagvatten på västra åstranden
- Gatuplan för att ändra Västra Mannerheimleden till en gata

6 DE CENTRALA KONSEKVENSERNA AV PLANLÄGGNINGEN

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

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

7 INTRESSENTER

Markägare

Markägande grannar

Företag

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

Myndigheter och andra parter

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

Enheter inom Borgå stad

Koncernledningen

- Markpolitiken
- Stadsmätningen
- Kommuntekniken
- Byggnadstillsynen
- Miljövården

Social- och hälsovårdssektorn

- Miljöhälsovården

Affärsverket Borgå vatten

Förtroendeorganen

- Stadsutvecklingsnämnden
- Hälsoskyddsektionen

Alla kommuninvånare

Alla andra som anser sig vara intressenter

8 ORDNANDE AV DELTAGANDE OCH VÄXELVERKAN

Myndighetssamråd:

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

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

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

Samråd:

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

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

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

Officiella utlåtanden: (28 § MarkByggF)

- Hälsoskyddssektionen
- Räddningsverket i Östra Nyland
- Affärsverket Borgå vatten

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

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

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

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

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

- Kungörelse på stadens webbplats www.borga.fi.

9 TIDTABELL FÖR PLANLÄGGNINGSPROJEKTET

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

10 FÖR BEREDNINGEN ANSVARAR

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

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

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

Datum 27.1.2022

stadsplaneringschef
Dan Mollgren





PORVOON PUISTOKATU 1

TONTINKÄYTTÖLUONNOKSET

SELOSTUS JA KERROSALA- JA PYSÄKÖINTILASKELMAT

31.1.2022

NOMAJI



NEMO ARKKITEHDIT



ARKKITEHDIT
RUDANKO +
KANKKUNEN

VALVONTA
KONSULTIT

PORVOO

NOMAJI



NEMO ARKKITEHDIT



ARKKITEHDIT
RUDANKO +
KANKKUNEN

VALVONTA KONSULTIT

PORVOO

KAKSI VAIHTOEHTOISTA TONTINKÄYTTÖLUONNOSTA

TAUSTAA

Porvoon kaupunki on aloittanut asemakaavoituksen Porvoon puistokadun varrella. Ensimmäinen asemakaava muodostaa korttelikokonaisuuden nykyisen Läntisen Mannerheimintien varteen, joka asemakaavassa on muuttumassa Porvoon Puistokaduksi. Asemakaavoituksen viitesuunnitelman pohjaksi on tehty kaksi tontinkäyttöluonnosta yhteisessä työryhmässä kaavatalousasiantuntijan, arkkitehdin ja maisema-arkkitehdin toimesta. Luonnokset on tehty määrätyle suunnittelualueelle ja sen ympäristön tarkastelualueella on tutkittu vain viitteellisesti.

1. KONSEPTI

Luonnossuunnittelun tavoitteena on ollut tutkia kahta erilaista lähestymistapaa annettuun suunnittelualueeseen. Molemmissa vaihtoehtoissa rakentamisen kerrosala on lähes sama, joten vertailussa voidaan keskittyä alueen erilaisiin arkkitehtonisiin lähestymistapoihin. Tulevan kaavoituksen pohjaksi voidaan käyttää myös molempia luonnoksia soveltuvien osien.

Kahden luonnosvaihtoehdon suurin ero on korttelirakenteessa. Vaihtoehdossa 1 alue jakaantuu kolmeen kortteliin ja vaihtoehto 2 kahteen. Vaihtoehdon 1 korttelit avautuvat kokonaan etelään. Vaihtoehdon 2 korttelirakenne on suljettu, mutta kortteleita rajaa etelässä matalien pientalomaisten asuntojen rivi.

Molemmissa vaihtoehtoissa kortteleita jakavat poikittaiset pihakadun tyyppiset kadut, joilta on sisäänajo pysäköintiin, mutta niiltä ei ole varsinaista ajoliittymää Puistokadulle. Poikittaisia katuja pitkin on kuitenkin kevyen liikenteen yhteys Näsintieltä Puistokadulle.

Alueesta on suunniteltu viihtyisää ja monipuolista asumisen ympäristöä.

Pelastusajoneuvojen reitit ja pelastautumisen paikat on alustavasti tutkittu suunnittelun yhteydessä, mutta jatkosuunnittelussa niihin on kiinnitettävä erityistä huomiota.

2. MASSOITTELU JA MITTAKAAVA

Suunnittelualue sijoittuu kahden keskenään hyvin erilaisen ympäristön välimaastoon. Alueen pohjoispuolella on tuleva Porvoon Puistokatu, joka on vilkkaasti liikennöity saapumisväylä Porvooseen ja toisella puolella hiljainen pientaloalue. Molemmissa luonnosvaihtoehdoissa on huomioitu Puistokadun kaupunkibulevardimainen ympäristö sekä pientaloalueen pienipiirteinen ja herkkä mittakaava. Vaihtoehdot ovat kaksi erilaista lähestymistapaa näihin olemassa oleviin ympäristöihin.

Molemmissa vaihtoehdoissa Puistokatua reunustaa korkeampi rakentaminen, jossa rakennuksissa on viidestä seitsemään kerrosta. Kaupunkikuvallisesti korkeahko rakentaminen antaa kaupunkimaista ilmettä Puistokadulle. Samalla rakennusmassat suojaavat eteläpuolelle sijoittuvia pihvoja ja pientaloaluetta melulta ja muodostavat kortteleille selkärangan. Puistokadun varrelle sijoittuvista asunnoista on hyvät näkymät hautausmaan ja Porvoon keskustan suuntaan.

Selkärankamuurin eteläpuolella rakennusmassoja on porrastettu matalammiksi kerroksittain. Pienempi mittakaava ottaa huomioon pientaloalueen pienipiirteisyyden. Kortteleiden pohjois-eteläsuuntaiset massat terassoituvat kohti etelää, jolloin Puistokadun varren korkeampi rakentaminen jää taustalle etelästä päin katsottuna.

Vaihtoehdon 1 pihat avautuvat vehreinä pientaloalueelle päin ja Näsiintien varteen ulottuu kolmen-neljän kerroksen korkuisia asuinrakennusten päätyjä. Näsiintien vartta reunustavien rakennusten runkosyvyys olisi syytä pitää mahdollisimman pienenä, jotta päädyt pysyvät hoikkina ja lähempänä pientalojen mittakaavaa. Luonnoksissa rakennusmassat on esitetty 12 m syvinä sisältäen parvekevyöhykkeen.

Vaihtoehdossa 2 Näsiintien varteen on suunniteltu pientalojen mittakaavassa olevaa matalaa ja pientalomaista asuinrakentamista. Ne on mahdollista toteuttaa puurakenteisina kuten tien toisella puolella olevat vanhat talot. Näsiintien varteen sijoittuville taloille on suunniteltu pienet etu- ja takapihat, joiden ansiosta uusien kortteleiden ja Näsiintien rajapinta pysyy pehmeänä kuten vanhalla pientaloalueella.

3. ASUMINEN

Molemmissa vaihtoehdoissa on pyritty ”porvoolaiseen” asumiseen, jossa on sopivasti väljyyttä ja vehreyttä, mutta myös kylämaista yhteisöllisyyttä. Uuden asuinalueen yhteisöllisyyttä luovat alueen sisäiset reitit, joiden varrelle on sijoitettu yhteiseen käyttöön soveltuvat tilat, yhteisöä tukevat tilat sekä liiketilat. Toimeliaisuus lisää yhteisöllisyyttä ja sitä myöten turvallisuutta. Toimintaan ja reiteille myös nykyiset asukkaat ovat tervetulleita.

Puistokadun meluolosuhteista johtuen asuntoihin ei voida sijoittaa parvekkeita pohjoiseen. Tästä syystä Puistokadun varteen sijoittuvista asunnoista olisi syytä tehdä läpitalon asuntoja, jotka parantavat myös asuntojen laatua. Asuntopohja ei ole vielä tässä vaiheessa tutkittu. Asumiseen tuo laatua myös nykystandardista poiketen 3,5 m kerroskorkeus.

Alueen asukkailla on mahdollisuus alimmissa kerroksissa omaan yksityiseen pihaan, ylemmissä kerroksissa omiin parvekkeisiin sekä kaiken keskellä yhteisiin pihoihin. Luonnoksissa on esitetty rakennusten runkosyvyydeksi 12 m, joka sisältää etelään ja pihan puolelle avautuvan parvekevyöhykkeen esimerkiksi sisäänvedetyin parvekkein. Vaihtoehdossa 1 asunnoissa voidaan varioida sisäänvedettyjä, osittain sisäänvedettyjä ja ranskalaisia parvekkeita.

Vaihtoehdossa 2 parvekevariaatioita on lisäksi pihamaiset rakennusrungon ulkopuolella olevat parvekkeet, katto-putarhat ja pientalojen yksityispihat.

4. PAIKOITUS

Molemmissa vaihtoehdoissa asukas pysäköinti on suunniteltu pääosin rakenteellisena ja on osoitettu pihakansien alle. Maantasopysäköintiä on vain muutamien vieraspaikkojen verran alueen sisällä, joten kadunvarsipysäköinnille ei ole tarvetta.

Pysäköintiratkaisussa käytetään hyväksi maaston korkeuseroja ja näinollen kannet saadaan maanpinnan muotoilulla

PORVOON PUISTOKATU 1

TONTINKÄYTTÖLUONNOKSET

upotettua pihan puolelta maan alle lukuunottamatta itäisintä korttelia. Näin saadaan yhtenäiset ja puoliksi maanvaraiset piha-alueet. Sisäänajo pysäköintitasolle saadaan kuitenkin järjestettyä maantasosta siten, ettei erillisiä ajoramppeja tarvita.

Puistokadun puolelle pysäköintitasot muodostavat asuinkortteleiden kivijalkaa. Pysäköintikansien aukotus Puistokadullepäin on sellainen, että tilat voidaan mahdollisesti tulevaisuudessa muuttaa johonkin muuhun käyttöön, mikäli pysäköinnin tarve muuttuu esim. yhteiskäyttöautojen tai hyvien joukkoliikenneyhteyksien vuoksi. Sen käsittelyä voidaan myös varioida sijoittamalla kadun puolelle myös asumista tukevia aputiloja tai yhteiskäyttöön soveltuvia tiloja.

Luonnoksissa paikoitusta on suunniteltu myös rakennusrunkojen alle. Niiden toteutuskelpoisuus on tutkittava jatkosuunnittelussa tarkemmin. Pysäköintitarvetta ja paikkojen määrää tulee myös tarkastella jatkosuunnittelun yhteydessä.

5. PUISTOKATU

Puistokatu on esitetty molemmissa vaihtoehtoissa samanlaisena. Kadun pohjoisreunan kasvillisuus ja puulajit mukailevat olemassaolevaa ympäristöä. Istutettavat puurivit ovat havupuita, pääosin mäntyjä, ja viherkaista on vaihtelevan levyinen. Kadun eteläreuna, joka rajautuu uudisrakentamisen alueeseen on puistomaisempi, ja eteläisin viherkaista rakennetaan leveämpänä, jotta myös hulevesien käsittelylle on tilaa. Sadepuutarhavyöhyke kävely- ja pyöräilyreitit ja ajoväylien välissä on toiminnallisuuden lisäksi myös viihtyvyyttä lisäävä. Eteläreunan puurivit liittävät Puistokadun vahvemmin osaksi Porvoon keskustan puubulevardeja, ja lehmukset muodostavat selkeimmät puukujanteet. Kadun varrelle levittäytyvillä aukioilla ja jalankulkureiteillä on vaihtelevampaa lajistoa.

Puistokatu on sisään tuloväylä Porvooseen ja kaupunkikuvallisesti tärkeä. Luonnosvaihtoehdossa 1 tärkeä kaupunkikuvallinen tekijä on puistomainen aukio läntisen ja keskimmäisen korttelin välillä. Se katkaisee muurimaisen asuinrakennusten seinämän samoin kuin toinen pihakatu ja porrasyhteydet kansipihoille. Niistä avautuu näkymiä alueen sisälle.

Vaihtoehdossa 2 rakennusmassa sulkee asuinkortteleiden pihat Puistokadulta, mutta se polveilee sekä horisontaalisesti että vertikaalisesti. Korkeat rakennusmassat on sisennetty autokannen korkuisen muurin taakse. Jalankulkijan perspektiivistä katsottuna korkean rakentamisen sisentäminen jalustan taakse saa mittakaavan tuntumaan pienemmältä. Muurin päälle on esitetty kasvillisuutta, joka pehmentää ja korostaa sisäänvetoa. Luonnoksissa on esitetty, että pysäköinti ulottuu tähän muuriin saakka. Toisena vaihtoehtona sisennyksen toteutukselle voidaan pitää kylmää arkadia jalkakäytävän puolella. Se on teknisesti helpompi toteuttaa kylmänä rakenteena. Muurin materiaaleihin ja valaistukseen on kiinnitettävä erityistä huomiota, jotta lopputulos on miellyttävä sekä läheltä että kaukaa.

Koska pysäköintihallit rajautuvat Puistokadun jalkakäytävään, on sen aukotukseen ja käsittelyyn kiinnitettävä huomiota. Niiden aukotuksessa voidaan edellyttää muuttuvat tarpeet ja autokannen mahdollinen purku tai muuttaminen muuhun käyttöön tulevaisuudessa. Asuntojen porrashuoneet ja sisäänkäynnit voidaan sijoittaa myös Puistokadun varteen, jolloin myös niillä katua rajaavaan muurimaiseen julkisivuun saadaan vaihtelua. Kortteleiden liiketilat sijoittuvat myös Puistokadun varteen.

Näsiintietä Puistokadulle on molemmissa vaihtoehtoissa esitetty esteetön jalankulkuyhteys.

6. HULEVESIEN IMEYTYS JA VIIVYTYS

Suunnittelualue sijaitsee pohjavesialueella. Pihoilta ja katoilta olevat vedet pyritään imeyttämään maahan alueella kiinnittäen erityistä huomiota veden laatuun. Korttelipihoilla ei tiivistä rakentamisesta ja kansiratkaisuista johtuen ole riittävä tilaa viivytykselle. Kortteleiden väliin jääville pihakaduille on esitetty hulevesiä imeyttäviä ja puhdistavia sadepuutarhoja. Pihakadut sijaitsevat tontin alueella, ja niille on mahdollista ohjata myös rakennusten kattovesiä. Puistokadun katuvesistä suurin osa on tavoitteena ohjata myös maanpäällisiin viivytysrakenteisiin, ja kadun eteläreunassa sijaitsee hulevesipainanne. Kadun vesien laatuun ja imeytykseen tulee kuitenkin veden laadun vuoksi kiinnittää jatkosuunnittelussa huomiota.

7. PIHAT

Vaihtoehdossa 1 muodostuu selkeästi kolme erillistä korttelipihaa, jotka avautuvat ja laskeutuvat etelään Näsintien suuntaan. Pihojen pohjoisosa on kansipihaa, ja kahdessa korttelissa esteetön kulku kannelle onnistuu pihaa luiskaamalla, samalla muodostaen maanvaraisen etelään suuntautuvan rinteen. Aktiiviset pihatoiminnot ja leikki on osoitettu kansipihaosuuksille, ja maanvaraisella pihalla pääosassa ovat suuret puut sekä hulevesien hallinta. Suurimman uuden viheralueen muodostaa Puistokadun varteen sijoittuvan uuden vehreän aukion sekä Näsintieltä alas laskeutuvan esteettömän metsäisen reitin muodostama kokonaisuus.

Vaihtoehdossa 2 kortteleihin on haettu tunnelmaa Porvoon vanhan kaupungin puutalokortteleiden sisäpihoilta ja tehty niistä paikkaan sopiva tulkinta. Itäisempi kortteli on pienempi kansipiha, jonka vetovoimatekijänä on pihan keskelle jäävä maavarainen osuus, joka mahdollistaa suurien puiden saamisen myös kansipihalle. Maanvaraista aluetta kansipihalla puoltaa viihtyvyyden lisäksi kansirakenteen ja puuston ikä: kannen uusiminen aiheuttaa kansikasvillisuuden uusimisen muutaman vuosikymmenen välein.

Vaihtoehdossa 2 pihakannen ja maanvaraisen pihan välillä on esitetty ainoastaan porrasyhteys, koska pihan on ajateltu olevan korttelin sisäisessä käytössä ja asukkailla on pihalle maantasoyhteys rakennusten sisäosien kautta. Sisäänkäynnit porrashuoneisiin ovat sekä pihalta että Puistokadulta. Korttelin keskellä sijaitseva rakennus on maantaso- ja kansipihakerroksen osalta ajateltu olevan asukkaiden yhteiskäytössä olevaa tilaa, joten siihen on mahdollista järjestää hissiyhteys. Jatkosuunnittelun yhteydessä on tutkittava myös esteetön yhteys kansipihan ja maantasos välille.

Hulevesien hallinta tapahtuu sekä pihalla, että pääasiallisesti kortteleiden väliin jäävän pihakadun sadepuutarhoissa. Läntisempi korttelipiha on suurempi. Siitä noin puolet on kansipihaa, jolle sijoittuu leikkiä, oleskelua ja kaupunkiviljelyä. Kansipihalle nousee esteettömästi pihan sisäistä luiskaa pitkin, jonka varrella kulkee pihakadulle johtava hulevesipainanne. Suuremmalta korttelipihalta on myös suora yhteys Näsintieltä Puistokadulle johtavalle metsäiselle puistokaistaleelle, jolla tässäkin vaihtoehdossa osoitetaan esteetön kulkuyhteys.

8. KAAVATALOUS

MASSOITTELU

Molemmat luonnosvaihtoehdot ovat massoitteeltaan toteuttamiskelpoisia.

Suunnittelutyöryhmällä ei ollut alueen pohjatutkimustietoja ei käytettävissä, joten rakentamisen sijoittelussa ei ole voitu huomioida pohjaolosuhteita. Toisaalta paikka on rakennettava käytännössä täyteen, joten pohjaolosuhteet eivät ratkaise rakentamisen sijoittelua.

Kolmikorttelisessa vaihtoehdossa 1 on vähemmän erillisiä rakennusmassoja, ja sitä myötä se on taloudellisempi toteuttaa. Vaihtoehdon 1 rakentaminen on myös helpompi vaiheistaa kolmeen osaan.

Kaksikorttelisessa vaihtoehdossa 2 on enemmän irrallisia rakennusmassoja, mikä lisää kustannuksia. Molemmissa vaihtoehdoissa rakentaminen voisi alkaa itäpäädyistä ja vaiheistua länteen päin.

LIIKETILAT

Liiketilojen määrä olisi hyvä pitää muutamissa sadoissa neliöissä, sillä paikkaan ei ole realistista saada yhtä suurta kaupallista toimijaa, vaan kyse on pienliiketoimijoista. Liiketilat rasittavat kaavataloutta, koska niiden ei voi laskea tuottavan.

PYSÄKÖINTI

Pysäköintikannet ovat kalliita toteuttaa, kustannukset ovat n. 30 000 €/paikka. Toteutuksen näkökulmasta olisi viisasta vähentää pysäköintipaikkamäärää osoittamalla yhteiskäyttö- ja sähköautopaikkoja, jolloin rakenteellisten auto-paikkojen määrää saataisiin vähennettyä ja poistettua paikkoja rakennusrunkojen alta.

PORVOON PUISTOKATU 1

TONTINKÄYTTÖLUONNOKSET

KUSTANNUSTEKIJÄT

Julkisivujen kaavamääräykset, talojen kattomuodot ja vaipan ala vaikuttavat toteutuskustannuksiin. Energiatehokkuus- ja hiilineutraaliusmääräykset vaikuttavat kaavan toteutuskustannuksiin.

Viherkatot ovat kustannustekijä, mutta niitä voidaan esittää mikäli hulevesien viivyttäminen niin vaatii.

Kaksikorttelisessa vaihtoehdossa Näsintien varteen sijoittuvat pienet 2-4 asunnon talot voisivat olla helposti toteutettavissa puurakenteisina.

Pientalomaisille taloille maalämpö voisi olla mahdollinen lämmitysmuoto. Koko korttelia on vaikea lämmittää maalämmöllä, sillä kaivojen määrä kasvaisi liian suureksi eikä mahtuisi todennäköisesti tontille.

HALLINTAMUODOT

24 000 k-m² on laaja kokonaisuus Porvooseen, joten on hyvä pohtia ostajan näkökulmasta myös hallintamuotoja. Alueella olisi mieluummin useita mahdollisia hallintamuotoja esim. vapaarahoitteline, ARA tai erityisasuminen. On parempi pitää hallintamuodon määrittely väljänä. Hallintamuodot voivat vaikuttaa myös pysäköintimääräyksiin.

KERROSALA- JA PYSÄKÖINTILASKELMAT

VAIHTOEHTO 1

KERROSALA

KORTTELI 1:

Asuminen (asumisen aputiloja ei eritelty) 11 530 kem²
Liike- tai yhteiskäyttötiloja ei eritelty

Yhteensä 11 530 kem²

KORTTELI 2:

Asuminen (asumisen aputiloja ei eritelty) 7 280 kem²
Liike- tai yhteiskäyttötilat 290 kem²

Yhteensä 7 570 kem²

KORTTELI 3:

Asuminen (asumisen aputiloja ei eritelty) 5 940 kem²
Liike- tai yhteiskäyttötiloja ei eritelty

Yhteensä 5 940 kem²

KERROSALA YHTEENSÄ 25 040 kem²

PAIKOITUS

KORTTELI 1:

Kannen alla 93 ap
Piha-alueella -

Yhteensä 93 ap

KORTTELI 2:

Kannen alla 49 ap
Piha-alueella -

Yhteensä 49 ap

KORTTELI 3:

Kannen alla 30
Piha-alueella -

Yhteensä 30 ap

Paikointus- ja hulevesikadulla 8 ap

AUTOPAikkoja yhteensä 172 ap

(145 kem²/1 ap, ei eroteltu asumisen
ja liiketilan tarpeita)

KERROSALA- JA PYSÄKÖINTILASKELMAT

VAIHTOEHTO 2

KERROSALA

KORTTELI 1:

Asuminen (asumisen aputiloja ei erilitelty)	11 330 kem ²
Liike- tai yhteiskäyttötilat	490 kem ²

Yhteensä	11 820 kem²
-----------------	-------------------------------

KORTTELI 2:

Asuminen (asumisen aputiloja ei erilitelty)	13 460 kem ²
Liike- tai yhteiskäyttötilat	460 kem ²

Yhteensä	13 920 kem²
-----------------	-------------------------------

KERROSALA YHTEENSÄ	25 740 kem²
---------------------------	-------------------------------

PAIKOITUS

KORTTELI 1:

Kannen alla	62 ap
Piha-alueella	8 ap

Yhteensä	70 ap
-----------------	--------------

KORTTELI 2:

Kannen alla	60 ap
Piha-alueella	8 ap

Yhteensä	68 ap
-----------------	--------------

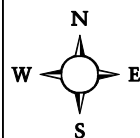
Paikointus- ja hulevesikadulla	8 ap
--------------------------------	------

AUTOPAikkoja yhteensä	146 ap
------------------------------	---------------

(176 kem²/1 ap, ei eroteltu asumisen ja liiketilan tarpeita)



Liite
1A



Liikennemeluserveys. Puistokadun asemakaava, Porvoo.

Suunniteltu maankäyttö VE1 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

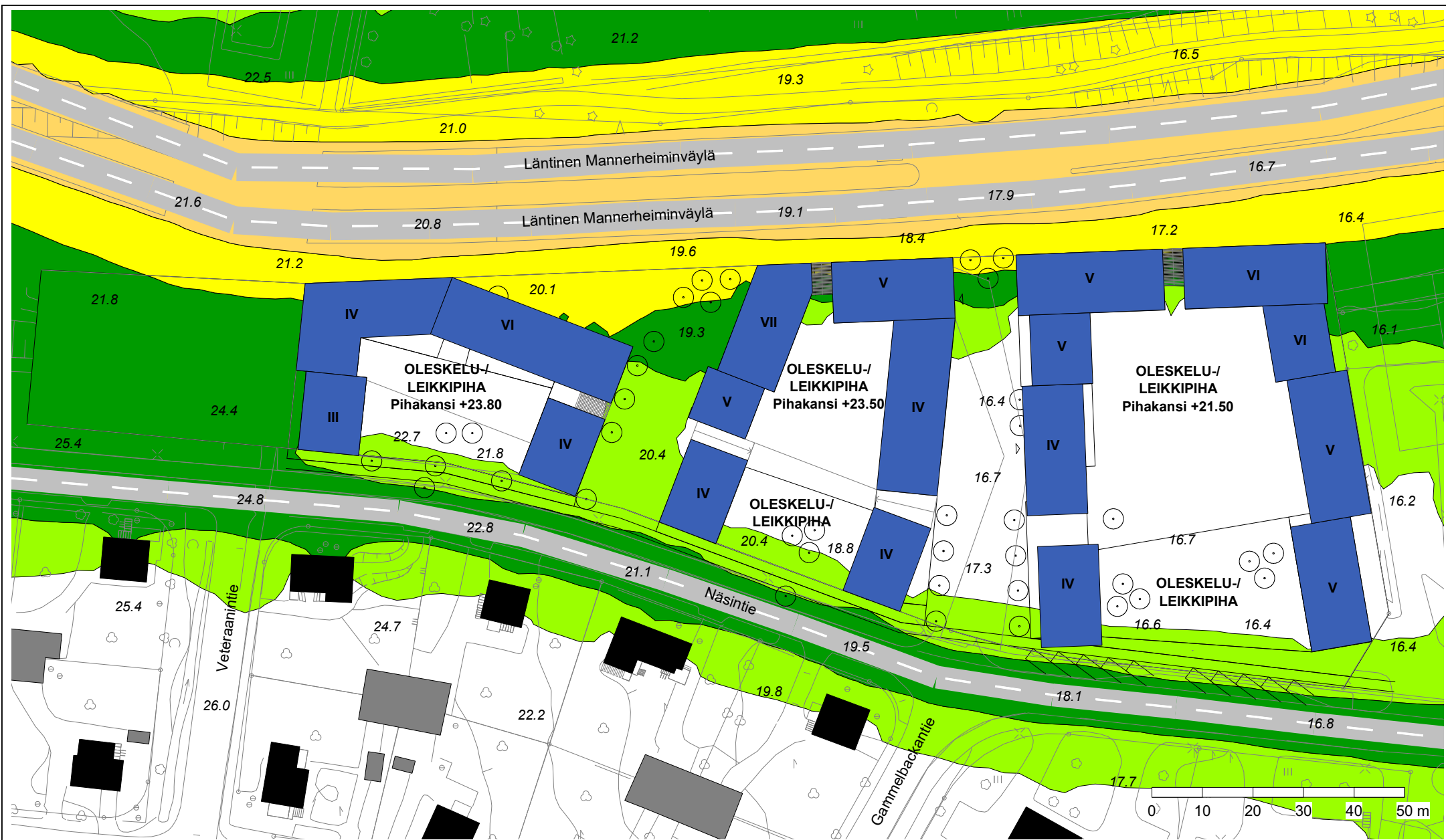
PROMETHOR

Mittakaava 1:1000 (A4)

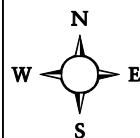
- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Laskentaruudun koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000



Liite
1B



Liikennemeluserveys. **Puistokadun asemakaava, Porvoo.**

Suunniteltu maankäyttö VE1 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Liikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

PROMETHOR

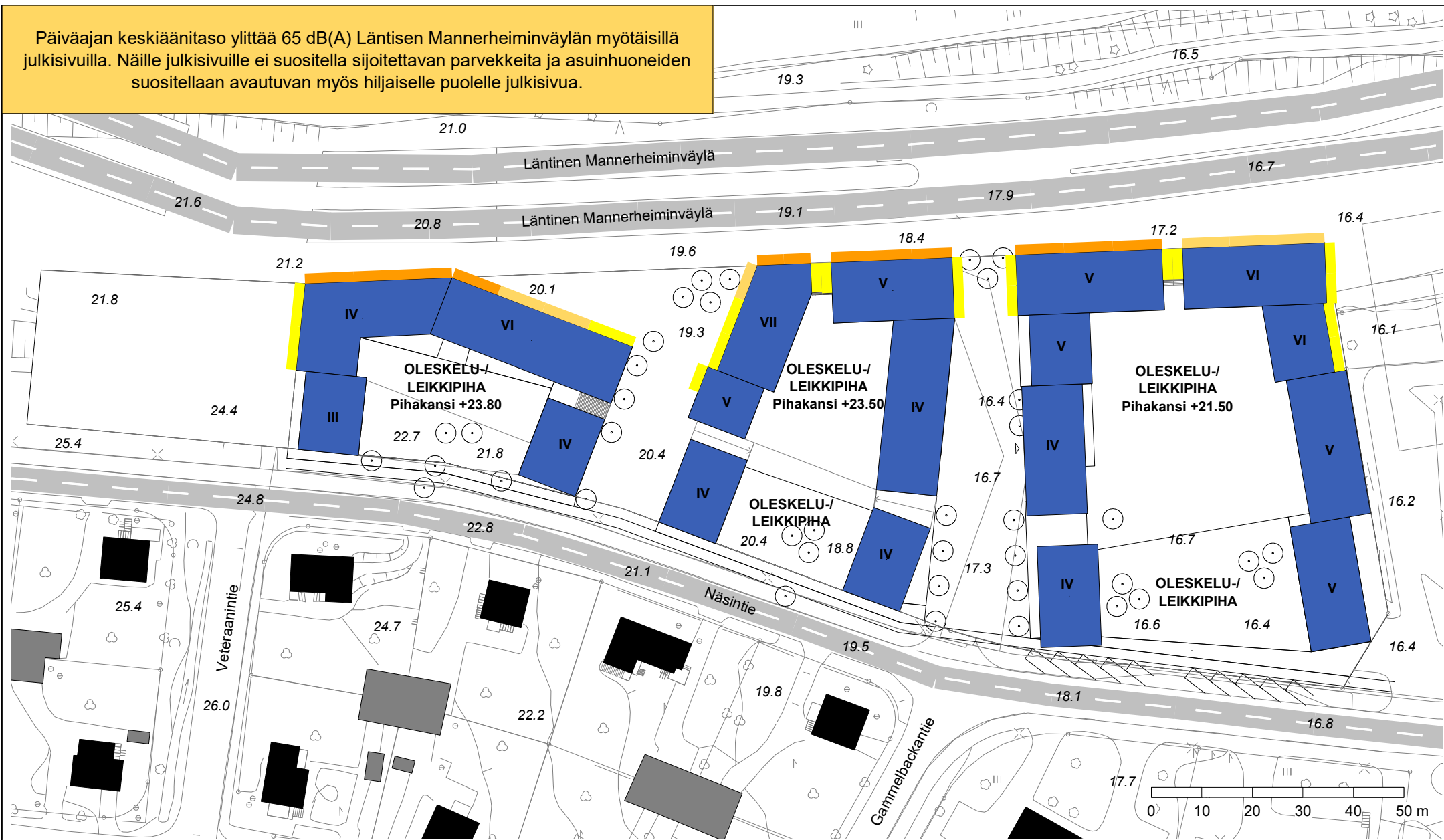
Mittakaava 1:1000 (A4)

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

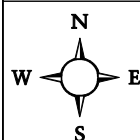
- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Laskentaruudun koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000

Päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB(A) Läntisen Mannerheiminväylän myötäisillä julkisivuilla. Näille julkisivuille ei suositella sijoitettavan parvekkeita ja asuinhuoneiden suositellaan avautuvan myös hiljaiselle puolelle julkisivua.



Liite 1.1



Liikennemeluselvitys. Puistokadun asemakaava, Porvoo.

Suunniteltu maankäyttö VE1 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Ulkoavaipan äänitasoerovaatimukset asuinhuoneistoille.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

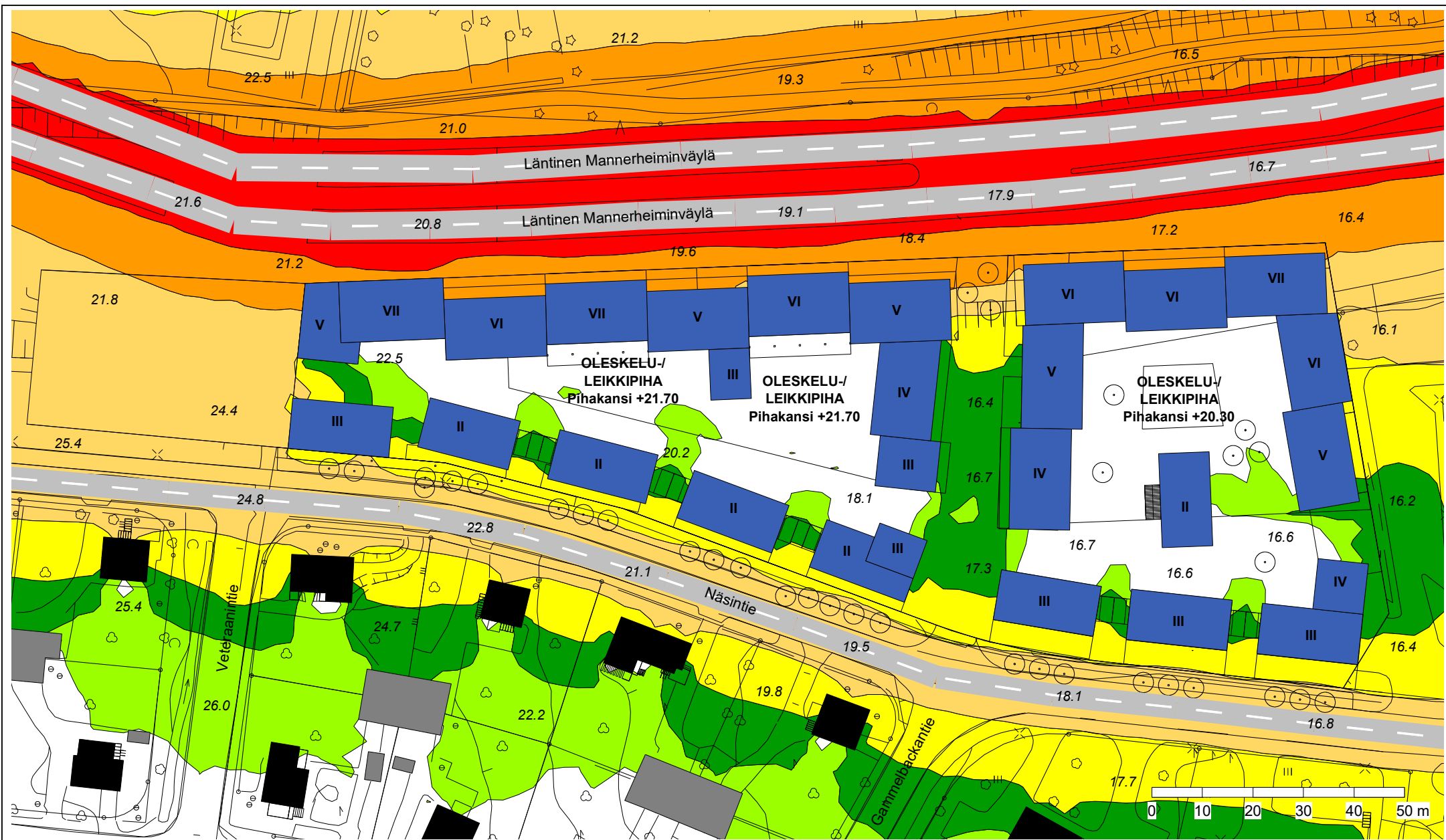
PROMETHOR

Mittakaava 1:1000 (A4)

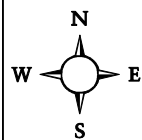
- > 30 dB(A)
- > 32 dB(A)
- > 34 dB(A)
- > 36 dB(A)
- > 38 dB(A)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000



Liite
2A



Liikennemeluserveys. **Puistokadun asemakaava, Porvoo.**

Suunniteltu maankäyttö VE2 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Liikenteen aiheuttama päiväajan keskiäänitaso LAeq7-22.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

PROMETHOR

Mittakaava 1:1000 (A4)

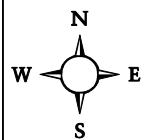
- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Laskentaruudun koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000



Liite
2B



Liikennemeluserivitus. **Puistokadun asemakaava, Porvoo.**

Suunniteltu maankäyttö VE2 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Liikenteen aiheuttama yöajan keskiäänitaso LAeq22-7.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

PROMETHOR

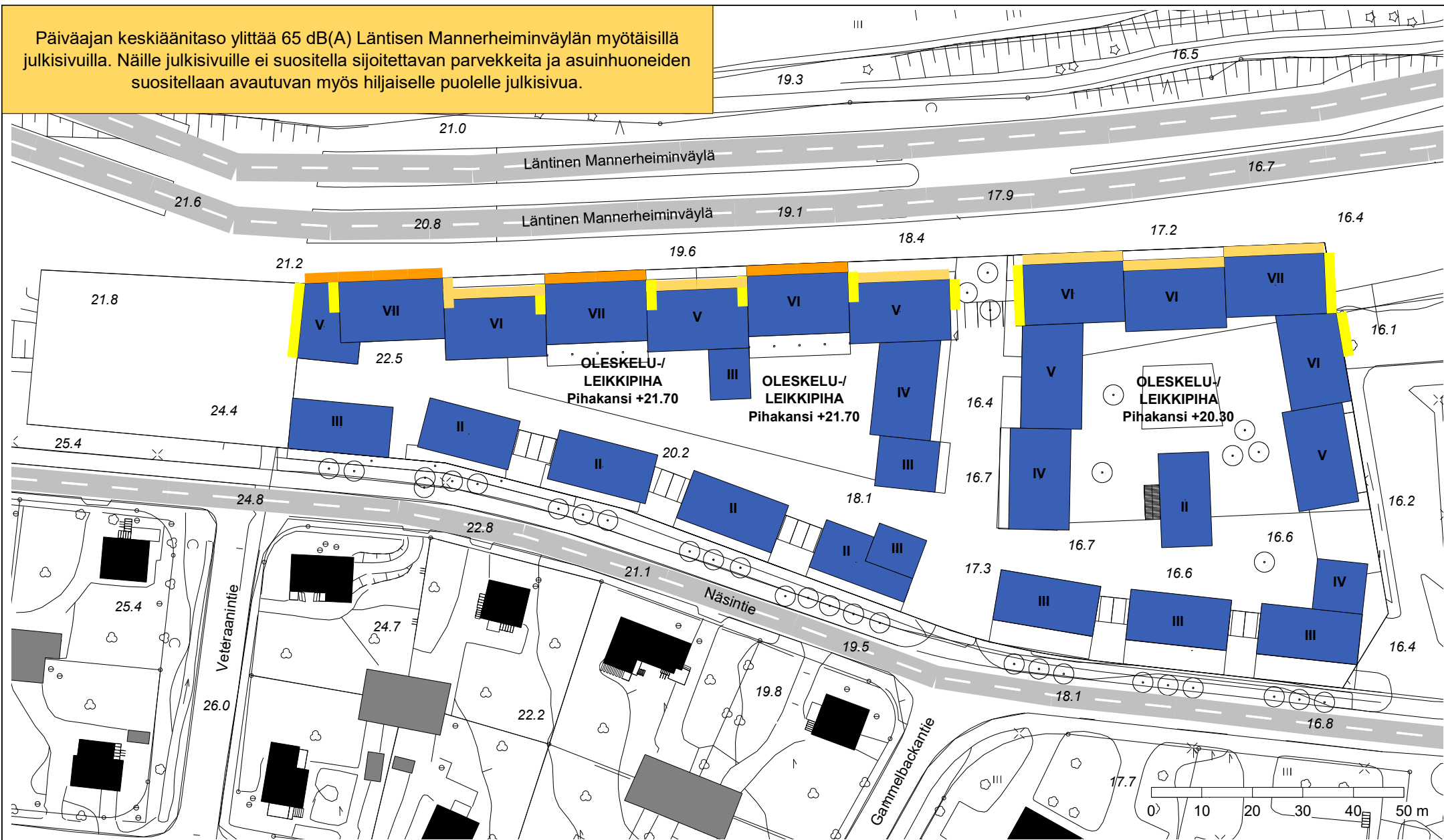
Mittakaava 1:1000 (A4)

- > 45 dB(A)
- > 50 dB(A)
- > 55 dB(A)
- > 60 dB(A)
- > 65 dB(A)
- > 70 dB(A)
- > 75 dB(A)

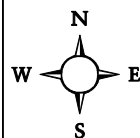
- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Laskentaruudun koko: 3 m x 3 m
Melutason laskentaetäisyys: 1000 m
Laskentakorkeus: 2 m maan pinnasta
Heijastusten lukumäärä: 1
Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000

Päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB(A) Läntisen Mannerheiminväylän myötäisillä julkisivuilla. Näille julkisivuille ei suositella sijoitettavan parvekkeita ja asuinhuoneiden suositellaan avautuvan myös hiljaiselle puolelle julkisivua.



Liite 2.1



Liikennemeluselvitys. Puistokadun asemakaava, Porvoo.

Suunniteltu maankäyttö VE2 ja ennustevuoden 2040 liikenne.
Ulkoavaipan äänitasoerovaatimukset asuinhuoneistoille.

Raportti nro: PR10495-Y01

LUONNOS 10.2.2022

PROMETHOR

Mittakaava 1:1000 (A4)

- > 30 dB(A)
- > 32 dB(A)
- > 34 dB(A)
- > 36 dB(A)
- > 38 dB(A)

- = Olemassa oleva asuinrakennus
- = Olemassa oleva muu rakennus
- = Suunniteltu asuinrakennus

Koordinaattijärjestelmä: ETRS-GK26
Korkeusjärjestelmä: N2000