



Bild 1: Riktgivande planeringsområde som en del av Ingåport II översiktsplan.

---

## Ingåport II

### Detaljplan

### Planbeskrivning

Berör: Lägenheterna Rnr 1:18, 1:23, 1:25, 1:35, 2:158, 2:34, 3:30, 3:16, 2:22, 2:20 och 3:66 samt ett allmänt vägområde (stamväg 51, 149-895-2-1) i Dals by i Ingå kommun.

---

## 1. Bas- och identifikationsuppgifter

### 1.1. Identifikationsuppgifter

Detaljplanen berör:	Lägenheterna R:nr 1:18, 1:23, 1:25, 1:35, 2:158, 2:34, 3:30, 3:16, 2:22, 2:20 och 3:66 samt ett allmänt vägområde (stamväg 51, 149-895-2-1) i Dals by i Ingå kommun.
Genom detaljplanen bildas:	Kvartersområde för verksamhetsbyggnader och industribyggnader, gatu- och skyddsgrönområde samt område för allmän parkering.
Planområdets läge:	Området ligger söder om stamväg 51, i korsningsområdet mellan Täktervägen och stamväg 51 i Ingå samt på västra sidan om korsningsområdet och längs Täktervägen.
Anhängiggörande:	15.6.2021 § 54
Utkastet framlagt:	10.12.2021 – 18.1.2022
Förslaget framlagt:	
Godkännande	
Byggnads- och miljönämnden:	
Kommunstyrelsen:	
Kommunfullmäktige:	
Planläggare:	Ingå kommun  Strandvägen 2 / PB 6 10211 INGÅ  planläggningschef Aija Aunio e-post: aija.aunio@inga.fi  planläggningsarkitekt Miia Nätyнки e-post: miia.natynki@inga.fi
Planläggare:	Arkitektbyrå Jussi Partanen  Stormyrvägen 37 A5 00320 HELSINGFORS e-post: jussi@arkjp.fi

### 1.2. Planens namn och syfte

Ingå kommun utarbetar Ingåport II detaljplan för att möjliggöra företagsbyggande längs stamväg 51 (Västerleden) på västra och södra sidan om Täktervägens korsning. För ändringen av detaljplanen Ingåport II har det uppgjorts en mer omfattande översiktsplan 2035. Målsättningen är att utveckla en enhetlig företagskoncentration invid Västerleden i Ingå kommuncentrum, mellan Täktervägens och Bollstavägens anslutningar.

1.3. Innehållsförteckning

1. Bas- och identifikationsuppgifter .....	II
1.1.    Identifikationsuppgifter.....	II
1.2.    Planens namn och syfte .....	II
1.3.    Innehållsförteckning.....	III
1.4.    Förteckning över planbeskrivningens bilagor .....	IV
1.5.    Övriga dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen .....	IV
1.6.    Utredningar och planer som uppgörs i samband med utarbetandet av planen....	IV
1.7.    Pågående utredningar .....	V
2. Sammanfattning .....	1
2.1.    Planprocessens skeden .....	1
2.2.    Planens centrala innehåll och mål.....	1
2.3.    Förverkligande.....	2
3. Utgångspunkter.....	2
3.1.    Utredning av planeringsområdets förhållanden .....	2
3.1.1.    Naturmiljö och läge i landskapsstrukturen .....	3
3.1.2.    Byggd miljö .....	3
3.1.3.    Buller .....	3
3.1.4.    Kommunalteknik .....	3
3.1.5.    Trafik och gatunät .....	4
3.1.6.    Markägoförhållanden.....	4
3.2.    Planeringssituation.....	4
3.2.1.    Landskapsplan .....	4
3.2.2.    Generalplan .....	6
3.2.3.    Detaljplan .....	8
3.2.4.    Byggnadsordning.....	8
3.3.    Planer, beslut och utredningar som berör planområdet .....	8
3.3.1.    Naturutredning.....	8
3.3.2.    Landskapsutredning .....	9
3.3.3.    Landskapsmässig attraktionsplan.....	10
3.3.4.    Förbättrande av stamväg 51:ans anslutningar - Ingå.....	11
3.3.5.    Bullerutredning.....	12
4. Översiktsplan 2035.....	13
4.1.    Beskrivning av översiktsplanen .....	14
5. Detaljplanens skeden .....	16
5.1.    Behovet av detaljplanen.....	16
5.2.    Inledning på detaljplanen och beslut gällande den .....	16
5.3.    Deltagande och samarbete .....	16
5.3.1.    Parter.....	16
5.3.2.    Anhängiggörande .....	17
5.4.    Målen för detaljplanen.....	17
5.4.1.    De riksomfattande målen för planering av områdesanvändning .....	17
5.4.2.    Kommunens uppsatta mål .....	18
5.5.    Utarbetandet av detaljplansutkastet .....	18
5.6.    Utarbetandet av detaljplanen .....	18
5.7.    Utarbetandet av godkännande materialet.....	18

6. Beskrivning av detaljplanen .....	18
6.1. Allmän motivering och beskrivning .....	18
6.2. Planeringsalternativ .....	19
6.3. Mätning .....	21
6.4. Enligt planen byggd område.....	22
6.4.1. Markanvändning .....	22
6.4.2. Trafiken.....	23
6.4.3. Service och näringsverksamhet.....	24
6.4.4. Kommunalteknisk underhåll .....	25
6.4.5. Jordens byggbarhet och renhet .....	25
6.4.6. Den naturliga miljön enligt planen.....	25
6.5. Skyddsmål enligt planen.....	25
6.6. Miljöstörande faktorer .....	25
6.7. Namngivning.....	26
7. Bedömning av effekterna .....	26
7.1. Jämförelse av planeringsalternativ .....	26
7.2. Helhetsinverkan.....	26
7.3. Konsekvenser per influensområde.....	27

#### 1.4. Förteckning över planbeskrivningens bilagor

1. Uppföljningsblankett för detaljplan för Ingåport II
2. Program för deltagande och bedömning
3. Ingåport II, detaljplaneutkast ALT 1
4. Ingåport II utkast ALT 1, illustration
5. Ingåport II, detaljplaneutkast ALT 2
6. Ingåport II utkast ALT 1, illustration
7. Ingåport II ALT 1b

Bilderna i beskrivningen © Arkitektbyrå Jussi Partanen om inte annat nämns i bildtexten.

#### 1.5. Övriga dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

- Ingåport II 2035, översiktsplan, Jussi Partanen, 15.11.2021.
- Förbättrande av stamväg 51:ans anslutningar - Ingå, Sweco Oy 2021.
- Bullerutredning, Sweco Oy 2021.
- Trafikutredning och anslutningsutredningar, korsningen mellan sv 51 och Täcktervägen, FCG Oy 2017-18.
- Landskapsutredning och -analys för Ingåport, FCG Oy 2015.
- Inventering av fornlämningar i Ingåports detaljplaneområde, Mikrolitti Oy 2016.
- Naturutredning för Ingåports detaljplan, FCG Oy 2016.
- Ingåports attraktionsfaktorer och belysning, FCG Oy 2016.
- Ingås plan för vis och trygg färdsel 2016, Nylands NTM-central och Ingå kommun.
- Kulturlandskapsutredning i Ingå, Anniina Sarlos 2012.
- Utredning av den byggda miljön, Stadionark 2012.

#### 1.6. Utredningar och planer som uppgörs i samband med utarbetandet av planen

- Byggbarhetsutredning
- Dagvattenutredning

- Utjämningsplan för tomterna
- Fortsätta planeringen av Täckervägens korsning i samarbete md NTM-centralen:  
Målsättningen är att säkerställa Ingåportområdets utvecklingsförutsättningar, anslutningsparkering, gång- och cykeltrafikens säkerhet/behov samt förskjutande av fyrvägskorsningen. Utgångspunkten är den tidigare uppgjorda förskjutna anslutningsplanen.
- Anvisningar för byggsätt

#### 1.7. Pågående utredningar

- Projektplaneringen av brandstationen

## 2. Sammanfattning

### 2.1. Planprocessens skeden

Planeringen av Ingåports område inleddes år 2015 efter att kommunen skaffat omfattande markområden på båda sidorna om stamväg 51 invid Täckervägen. Utvecklingsplanerna för utvecklandet av Täckervägens korsningsområde har ursprungligen utarbetats i samband med planläggningen av Ingåportområdet norr om stamvägen åren 2016-2018. Detaljplanen godkändes i första skedet endast för östra sidan av Täckervägen (Ingåport I) och korsningsområdet blev utanför. Planeringen av korsningsområdet har därefter fortsatt i samarbete med NTM-centralen under år 2021. I detaljplaneutkastet beaktas den utarbetade planen. I den gällande delgeneralplanen för Ingås fastlandsområden (godkänd 2002) har det av kommunen anskaffade området i huvudsak anvisats som område för företagsverksamhet i behov av planering (TC).

Detaljplanen Ingåport II anhängiggjordes 15.6.2021 § 54 genom byggnads- och miljönämndens beslut. Kommunstyrelsen beslutade 7.6.2021 § 131 att planeringen av brandstationen fortsätter så att man väljer det av kommunen ägda området på västra sidan av Täckervägen söder om stamväg 51 som placeringsplats på detaljplaneområdet Ingåport II. PDB:n har lagts fram till påseende i juni 2021. Utarbetandet av detaljplanen Ingåport II har inletts under hösten 2021. Det har utarbetats två alternativa planutkast för södra sidan av stamväg 51, för Täckervägens och stamvägens korsningsområde samt för västra sidan om korsningsområdet och för området längs Täckervägen. I samband med utarbetandet av planutkastalternativen har det också för arbetsplatsområdet som ska utvecklas mellan Täckervägen och Bollstavägen på södra sidan av stamvägen, utarbetats ett utkast till en översiktsplan Ingåport II 2035. Detta utkast fungerar som bakgrundsmaterial för detaljplanläggningen. Planutkastet och den uppdaterade PDB:n är framlagda 10.12.2021-18.1.2022. Man har med Nylands NTM-central och Nylands förbund förhandlat om trafikens och handelns aspekter inom ramarna för detaljplaneutkastet och översiktsplanen.

25.5.2021 § 37 Tekniska nämnden: Övertagande av ärende, Planering av brandstationen

7.6.2021 § 131 Kommunstyrelsen, planering av brandstationen

7.6.2021 § 130 Kommunstyrelsen, mark- och bostadspolitiska programmet, uppföljning av förverkligande

15.6.2021 § 54 Detaljplanen Ingåport II anhängiggörs genom byggnads- och miljönämndens beslut

15.6.2021 PDB:n läggs fram till påseende

30.9.2021 Arbetsförhandling med NTM-centralen och Nylands förbund

10.12.2021-18.1.2022 Planutkastet och den uppdaterade PDB:n framlagda

### 2.2. Planens centrala innehåll och mål

Syftet är att fortsätta planläggningen av företagstomter på Ingåportområdet söder om stamväg 51. Samtidigt undersöker man placeringen av brandstationen på området i enlighet med kommunstyrelsens beslut 7.6.2021 § 131. Därtill undersöker man genomförandet av en parallellgata längs stamvägen. Planerandet av korsningsområdet mellan Täckervägen och stamvägen hänför sig till planprojektet. Planområdet omfattar också Täckervägens avsnitt från södra sidan av stamväg 51 till den gällande detaljplanens område. Målsättningen är att möjliggöra byggandet av en gång- och cykelled för den del som den fattas.

I beredningsmaterialet ingår två utkastalternativ, ALT 1 och ALT 2. I båda alternativen har till södra sidan av stamväg 51 anvisats kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY), kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) samt område för byggnader och anläggningar för samhällstekniska försörjning (ET), där en brandstation kan placeras.

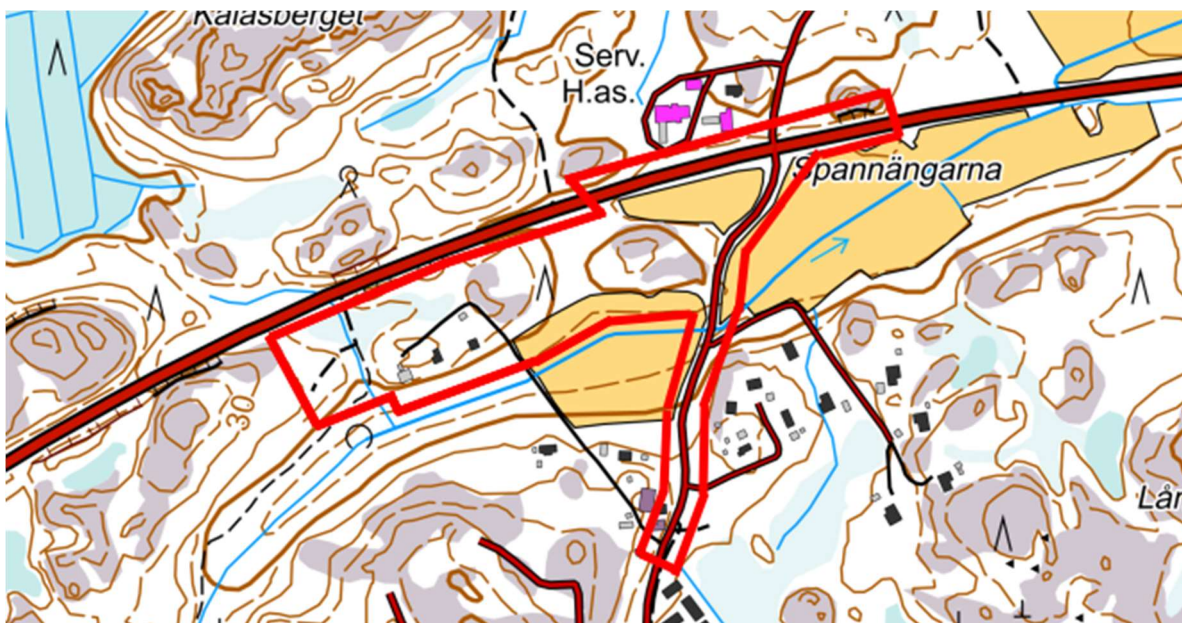


Bild 2: Ingåport II planeringsområdets preliminära avgränsning (bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2021).

### 2.3. Förverkligande

Förverkligandet inleds med utarbetandet av en gatuplan och byggplaner efter att planen vunnit laga kraft. Målsättningen är att inleda byggandet av gatu- och kommunaltekniken våren 2023. Byggandet av byggnaderna kunde då inledas tidigast i slutet av år 2023.

Till planen bifogas bygganvisningar som tillsammans med planbestämmelserna styr byggnadernas volymer, taklösningar, fasadmaterial och färgsättning.

## 3. Utgångspunkter

### 3.1. Utredning av planeringsområdets förhållanden

Planeringsområdet ligger i Ingå kommun, på södra sidan om stamväg 51 dvs. Ingå Kustväg, i korsningsområdet mellan stamväg 51 och Täcktervägen och på västra sidan om det samt längs Täcktervägen. För tillfället består området för Ingåport II främst av skogsmark, berg, åker och myrar.

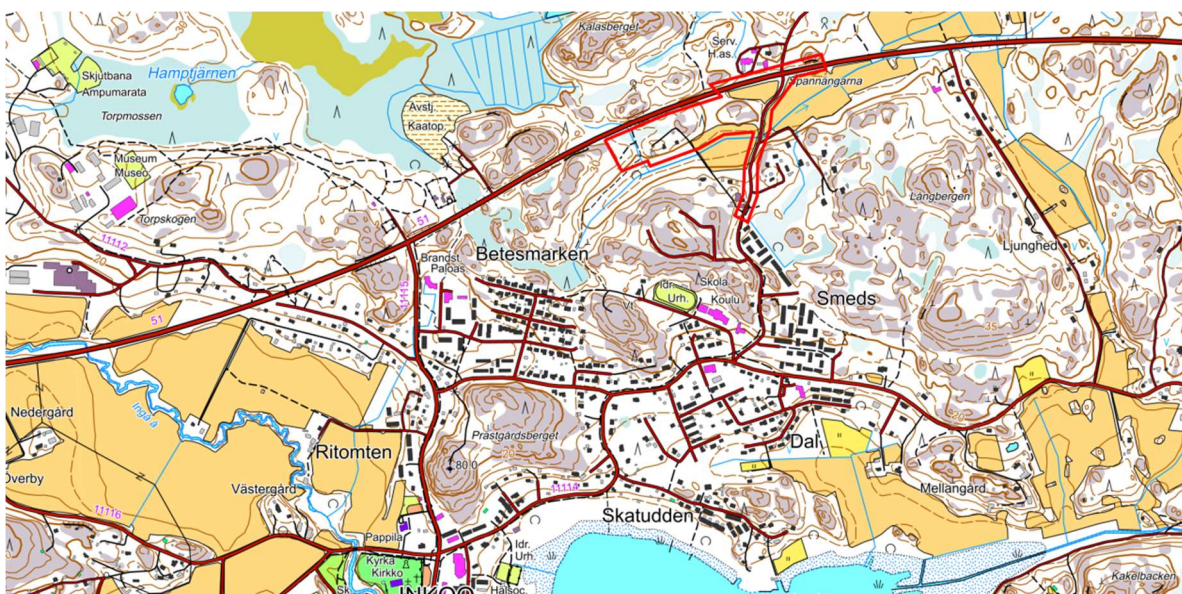


Bild 3: Ingåport II-områdets läge i förhållande till Ingå kommuncentrum (bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2021).

### 3.1.1. Naturmiljö och läge i landskapsstrukturen

Planeringsområdet ligger på en skogklädd ås som klyvs av stamväg 51, på åkerområde samt på Täckervägens vägområde norr om Ingå kyrkby. Täckters anslutningsområde angränsar till Spannängarnas smala åkerslätt som öppnas mot Grismossens öppna åkerlandskap på den nordöstra sidan av planeringsområdet. På norra sidan angränsar planeringsområdet till företagsområdet Ingåport I och stamväg 51. På planeringsområdet finns inga landmärken eller landskapselement som är viktiga med tanke på naturlandskapet.

### 3.1.2. Byggd miljö

#### Samhällsstruktur

Ur samhällsstrukturens perspektiv representerar planeringsområdet ett nytt skikt där stamväg 51 passerar Ingå kyrkby på den norra sidan av kyrkbyns tätort. Anslutningen till Täckter är byggd på en plats där den historiska landsvägen mot Täckter möter den nyare vägen, stamväg 51. Anslutningsområdet är inte någon historisk del av den etablerade tätorten, utan de bildar ett nytt tätortshistoriskt skikt.

#### Boende

På planeringsområdet finns två gårdsområden med bostadsbyggnader. Planeringsområdet är ändå i huvudsak obebyggt.

#### Arbetsplatser, service och näringsverksamhet

På anslutningsområdet för Täckervägen och stamväg 51 finns St1:s kallstation med tillhörande kafétjänster samt affärslokaler för små företag samt arbetsplatsområdet Ingåport I.

#### Rekreation

På planeringsområdet placeras inga rekreationsfunktioner.

#### Tätortsbild

Området längs stamväg 51 består av en landsvägsmiljö som inte omfattar några särskilda tätortsmässiga värden. Arbetsplatsområdet Ingåport I, som ligger på norra sidan av Täckervägens anslutning och som avviker från landskapet, skapar tillsammans med kallstationen och dess bifunktioner en byggnadsbeståndskoncentration mitt i åker- och skogslandskapet. Till skillnad från norra sidan av Täckervägen framhävs den södra sidan av Täckervägens anslutning inte särskilt i nuläget, och den ger knappt några indikationer om Ingås tätort eller lockar till att svänga av stamvägen.

#### Byggd kulturmiljö och fornminnen

Eventuella fornminnen och andra kulturhistoriska lämningar som borde skyddas har inventerats av Mikrolitti Oy sommaren 2016. Vid inventeringen observerades inga fasta fornlämningar på undersökningsområdet.

### 3.1.3. Buller

Sweco Oy har gjort en bullerutredning för området. Planeringsområdet ligger på influensområdet för stamväg 51.

### 3.1.4. Kommunalteknik

I närheten av planeringsområdet vid Spannängsbacken finns kommunalteknik och på södra sidan om planeringsområdet går vattenledning och avloppsrör.



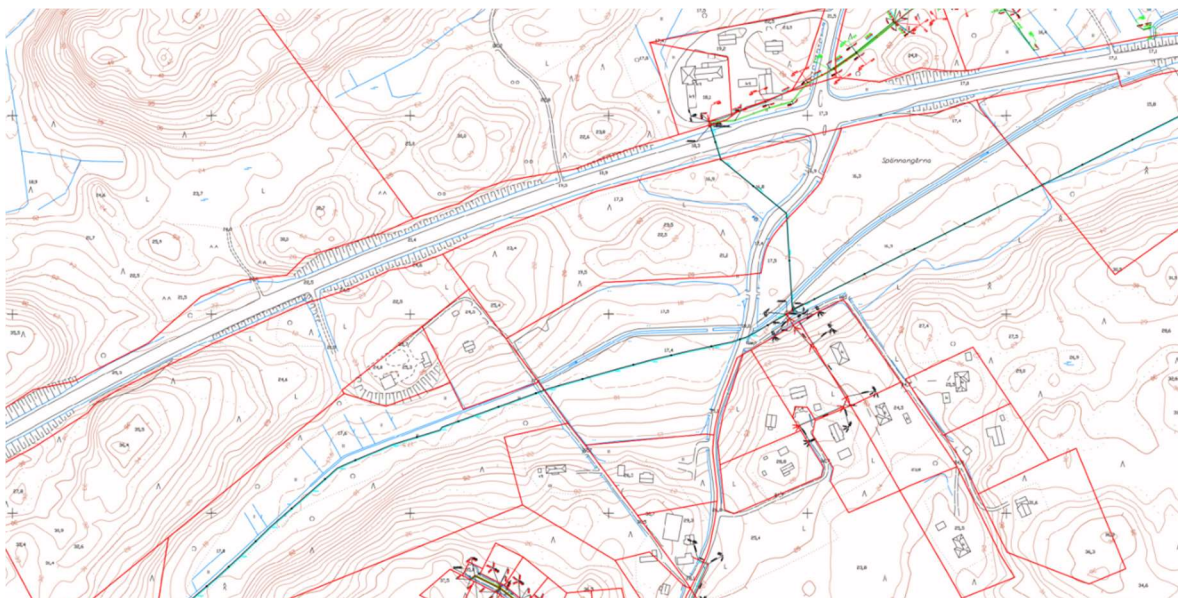


Bild 4: Utdrag ur vattenförsörjningsnätverkskartan (Ingå kommun, 2021).

### 3.1.5. Trafik och gatunät

Anslutningen mellan Täckters historiska landsväg, som är en central del av planeringsområdet, och stamväg 51 betjänar särskilt Smeds tätortsområde på den östra sidan av kyrkbyn. Direkt från den norra sidan av Täcktervägen finns en körförbindelse till de bränslestationer som syns från stamvägen och till arbetsplatsområdet Ingåport I.

Vid planeringsområdet är trafiken längs stamväg 51 cirka 7 350 fordon/dygn, av vilket den tunga trafikens andel är cirka 8,1 %. Längs Täcktervägen är trafiken cirka 1011 fordon/dygn.

Enligt Trafikverkets prognos väntas trafikmängden längs stamväg 51 öka till cirka 8 300–9 500 fordon/dygn fram till år 2030.

#### Kollektivtrafik

Bussturer till och från Ingå kyrkby och från Karishållet trafikerar genom planeringsområdet. Antalet bussturer är 10 i dygnet på vardagar. Avståndet från planeringsområdet till Kyrkslätt är beroende på busssturen cirka 16-33 minuter (till rampen längs stamväg 51 i Kyrkslätt) och cirka 50-60 minuter till Helsingfors centrum, beroende på busssturen. Bussarna stannar vid Täckters anslutning i närheten av området.

### 3.1.6. Markägförhållanden

Planeringsområdet består av följande fastigheter som ägs av kommunen 149-412-1-35, 149-412-2-34 samt 149-412-2-158, av det allmänna vägområdet som ägs av staten 149-895-2-1 och av följande privatägda fastigheter 149-412-2-20, 149-412-2-22 och 149-412-3-66. Angående Täcktervägens gatuområde berör detaljplanen delar av följande privatägda fastigheter 149-412-1-18, 149-412-1-25, 149-412-1-23, 149-412-3-16 samt 149-412-3-30. Planläggningsituation

## 3.2. Planeringssituation

### 3.2.1. Landskapsplan

På planområdet gäller Nylandsplanen 2050 i vilken de på planeringsområdet gällande Västra Nylands etapplandskapsplan och Nylands strukturplan ingår. Landskapsfullmäktige godkände Nylandsplanen 25.8.2020 och den trädde i kraft 7.12.2021 genom landskapsstyrelsens beslut. Nylandsplanen är en generell strukturöversikt där man tecknar en helhetsbild av landskapets regionstruktur år 2050. Grunduppgifterna för landskapsplanerna och de beteckningar som berör området för Ingåport II beskrivs nedan.

I struktursöversikten för Nylands landskapsplan anvisas följande beteckningar för planeringsområdet:

Övrig markanvändning:

*Område utanför områdena för hållbar tillväxt med funktioner i anslutning till boende, produktion och grönstruktur på landskapsnivå och lokal nivå.*

Kollektivens och markanvändningens utvecklingskorridorer, 2:a skedets projekt:

*Kollektivtrafikens och markanvändningens utvecklingskorridorer, där kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar ska stödjas bland annat genom placering av ny markanvändning. Den rekommenderade ordningen för genomförandet av projekten i utvecklingskorridorerna beskrivs med färger.*



Bild 5: Nylandsplanen 2050, utdrag ur strukturöversikten (Nylands förbund, 2020). Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med en blå cirkel.

I strukturöversikten för Västra Nylands etapplandskapsplan anvisas följande beteckningar för planeringsområdet:

Väg av betydelse på landskapsnivå (stamväg 51):

*Beskrivning: Med linjebeteckningen anges landsvägar och gator som för samman centrum och funktioner av betydelse på landskapsnivå. Beteckningen omfattas av bygginskränkning enligt 33 § i MBL.*

*Planeringsbestämmelse: På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter. Vid byggandet av nya anslutningar ska säkerställas att anslutningen kan förverkligas utan att vägens smidighet eller säkerhet äventyras. När vägens smidighet bedöms är det möjligt att beakta anslutningens centrala läge i region- och samhällsstrukturen.*

Behov av grönförbindelse:

*Beskrivning: Med utvecklingsprincipbeteckningen anges de behov av förbindelser i det ekologiska nätverket och rekreationsnätet på landskapsnivå som förutsätter samordning med den övriga markanvändningen för att de ska kunna förverkligas. Beteckningen anger inte förbindelsens exakta placering eller bredd i terrängen.*

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska ses till att förbindelsebehovet som anges med beteckningen bevaras eller förverkligas på ett sätt som tryggar arternas möjligheter att röra sig, rekreations- och friluftsmöjligheterna samt som upprätthåller landskaps- och naturvärdena. Då grönförbindelsens exakta läge avgörs ska man ta reda på om förbindelsen har förutsättningar att utgöra en del av det större ekologiska nätverket och rekreationsnätet.

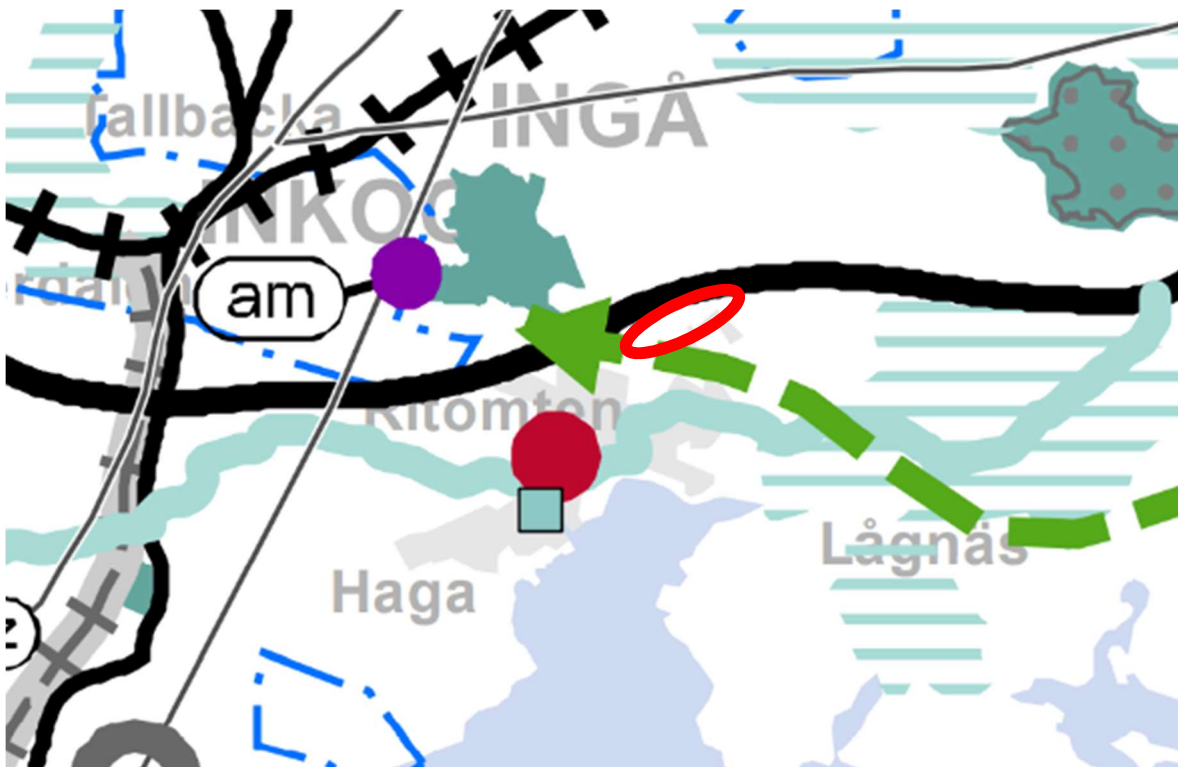


Bild 6: Nylandsplanen 2050, utdrag ur Västra Nylands etappplansplan (Nylands förbund, 2020). Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med rött.

### 3.2.2. Generalplan

#### Överklagade generalplanen för fastlandsområdet

Området ingår i generalplanen för Ingås fastlandsområden. Kommunfullmäktige godkände generalplanen för fastlandsområdet 15.2.2021. Under besvärstiden upptäcktes sakfel i planmaterialet och därför har kommunfullmäktige godkänt planen genom ett nytt beslut 3.5.2021. Planen har inte vunnit laga kraft. Det har lämnats in besvär gällande planen till Helsingfors förvaltningsdomstol.

#### I den överklagade generalplanen för fastlandsområden har följande beteckningar anvisats planeringsområdet:

Område för centrumfunktioner (C):

*De huvudsakliga funktionerna i ett område som anvisas med beteckningen är service och förvaltning, centrumanpassat boende, centrumanpassade arbetsplatsfunktioner som inte förorsakar olägenheter för miljön samt trafik-, rekreations- och samhällstekniska områden i anslutning till dessa. På området kan placeras stora detaljhandelsenheter. Enheternas storlekar och placeringsplatser ska planeras så att byggandet inte medför betydande olägenheter för kulturmiljön. Område är avsett för att detaljplaneläggas.*

Regional väg/huvudgata

Anslutning som skall utvecklas

Friluftsled: Läget är riktgivande.

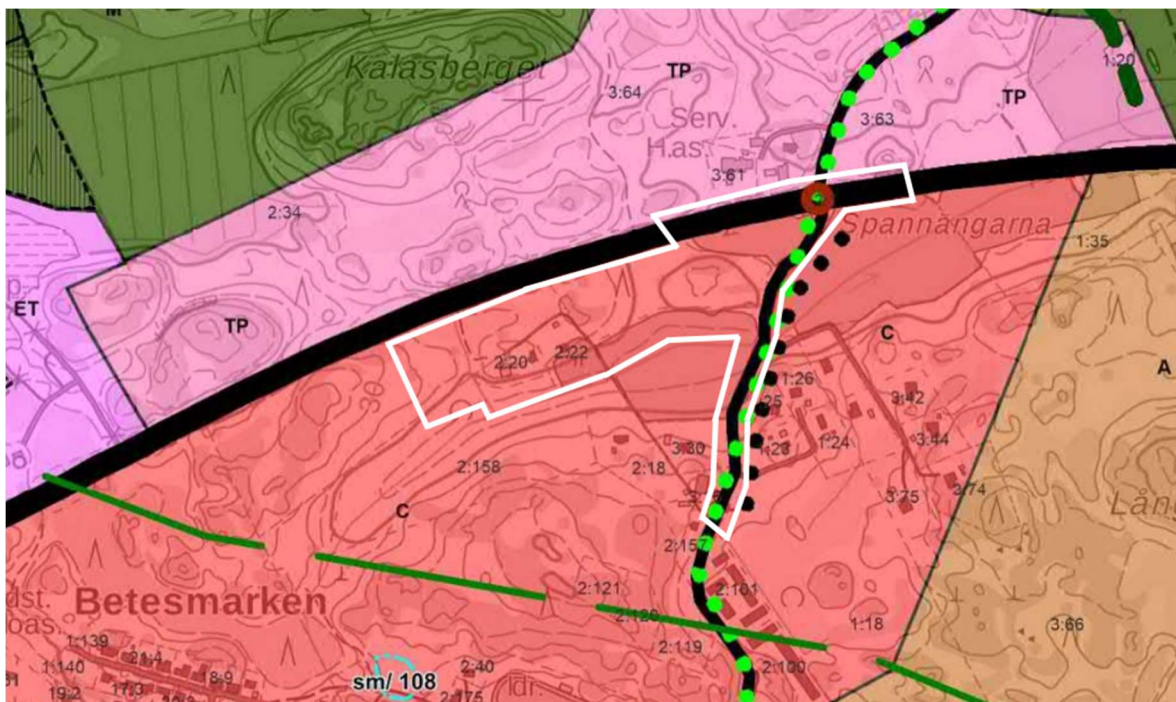


Bild 7: Utdrag ur den av kommunfullmäktige 3.5.2021 godkända generalplanen (Ingå kommun, 2021). Placeringen av planeringsområdet för Ingåport II anges med vitt på kartan.

#### Den lagakraftvunna delgeneralplanen för Ingås fastlandsområde

Kommunfullmäktige har godkänt den gällande delgeneralplanen för Ingås fastlandsområde 12.12.2002.

I den lagakraftvunna delgeneralplanen för fastlandsområdet har följande beteckningar anvisats planeringsområdet:

Område för företagsverksamhet där det finns ett behov av planering (TC)

Bostadsområde i behov av planering (AC-U)

Förbindelseväg

Historisk väg

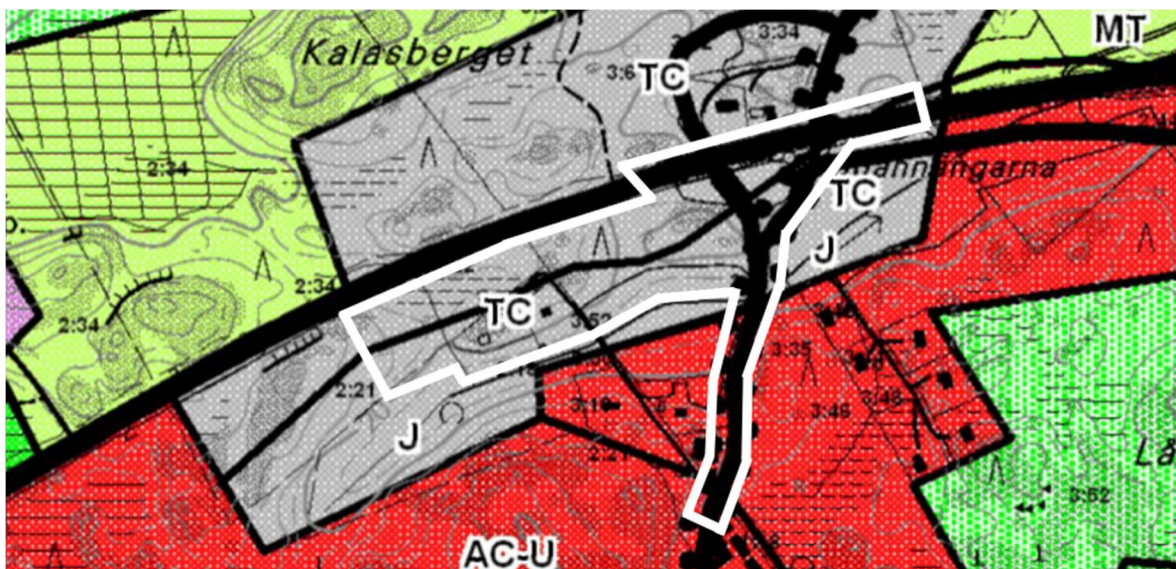


Bild 8: Utdrag ur den gällande generalplanen för fastlandsområdena (Ingå kommun, 2002). Placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med vitt.

### 3.2.3. Detaljplan

På planeringsområdet finns ingen gällande detaljplan.

### 3.2.4. Byggnadsordning

Ingå kommuns byggnadsordning trädde i kraft 2002.

### 3.3. Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

En del av utredningarna har uppgjorts från kantområdet vid stamväg 51 i närheten av Ingå kyrkby som del av den större helheten som omfattar detaljplanläggningen av Ingåport. Utredningsområdet inkluderar detaljplaneområdet för Ingåport II.

Som förberedelse inför detaljplaneläggningen har det för området utarbetats en översiktsplan Ingåport II 2035, en utredning som granskar stamvägens och Täckervägens korsning samt en bullerutredning. Projektplaneringen av brandstationen pågår samtidigt som detaljplaneläggningen.

Det kommer också att utarbetas utredningar i samband med detaljplaneläggningen Ingåport II.

En förteckning över de utredningar och planer som berör området listas nedan:

- Ingåport II 2035, översiktsplan, Jussi Partanen, 15.11.2021.
- Förbättrande av stamväg 51:ans anslutningar - Ingå, Sweco Oy 2021.
- Bullerutredning, Sweco Oy 2021.
- Trafikutredning och anslutningsutredningar, korsningen mellan sv 51 och Täckervägen, FCG Oy 2017-18.
- Landskapsutredning och -analys för Ingåport, FCG Oy 2015.
- Inventering av fornlämningar i Ingåports detaljplaneområde, Mikrolitti Oy 2016.
- Naturutredning för Ingåports detaljplan, FCG Oy 2016.
- Ingåports attraktionsfaktorer och belysning, FCG Oy 2016.
- Ingås plan för vis och trygg färdsel 2016, Nylands NTM-central och Ingå kommun.
- Kulturlandskapsutredning i Ingå, Anniina Sarlos 2012.
- Utredning av den byggda miljön, Stadionark 2012.

Utredningar som sannolikt utarbetas samband med uppgörandet av planen:

- Byggbarhetsutredning
- Dagvattenutredning
- Utjämningsplan för tomterna
- Fortsätta planeringen av Täckervägens korsning i samarbete md NTM-centralen: Målsättningen är att säkerställa Ingåportområdets utvecklingsförutsättningar, anslutningsparkering, gång- och cykeltrafikens säkerhet/behov samt förskjutande av fyrvägs korsningen. Utgångspunkten är den tidigare uppgjorda förskjutna anslutningsplanen.
- Anvisningar för byggsätt

Pågående utredningar:

- Projektplaneringen av brandstationen

#### 3.3.1. Naturutredning

En naturutredning har gjorts för Ingåports område 2016 (FCG Oy). I utredningsområdet finns inga Natura- eller naturskyddsområden eller objekt som ingår i skyddsprogram. I planeringsområdet finns inte heller några värdeobjekt.

Värdeobjekten i naturen i närheten av området består av outdikade myrområden och bergsområden med få träd, och de är värdefulla på landskapsnivå och lokal nivå. I dessa områden

förekommer eventuellt sådana särskilt viktiga livsmiljöer som nämns i 10 § i skogslagen. Dessa naturobjekt intill planeringsområdet har beaktats i planeringen trots att de inte ligger i planområdet.

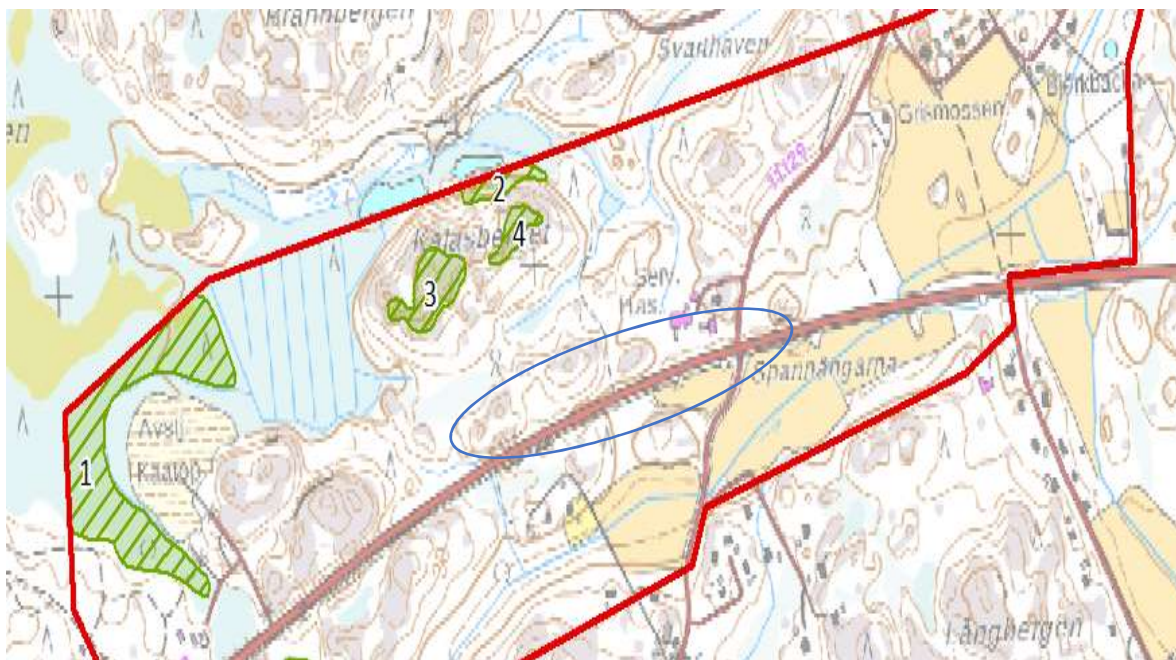


Bild 9: Utdrag ur naturinventeringen (FCG Oy, 2016). Gröna beteckningar anvisar värdefulla naturobjekt. Naturutredningen har uppgjorts på det rödmarkerade området. Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med en blå cirkel.

### 3.3.2. Landskapsutredning

Enligt landskapsutredningen (FCG Oy, 2015) angränsar stamväg 51 på planeringsområdet främst till stängda eller halvöppna skogskanter, skogiga moränåsar samt landskapsbildligt viktiga åkerområden. I östra delen av området längs stamvägen öppnar sig en utblick över en åkerslätt österut. I områdets södra del angränsar utblicken delvis i en stängd åkerslätt som angränsar mot en skogsränd. Vid Täcktervägens korsning öppnar sig en åkerslätt söderut och denna angränsar till en skogsränd som består av löv- och barrträd. Åkerslätten ramar vackert in rutten som leder till kommunens kyrkby.

I enlighet med planeringsrekommendationerna skulle det vara bra att i planeringen beakta den viktiga randzonen på södra gränsen av planeringsområdet där skogen ändras till en åkerslätt. I planeringen av nytt byggande ska det tas i beaktande att byggnadsbeståndet angränsar till ett öppet landskap och vid behov ska nya kantträd planteras mellan det nya byggbeståndet och det öppna landskapet.

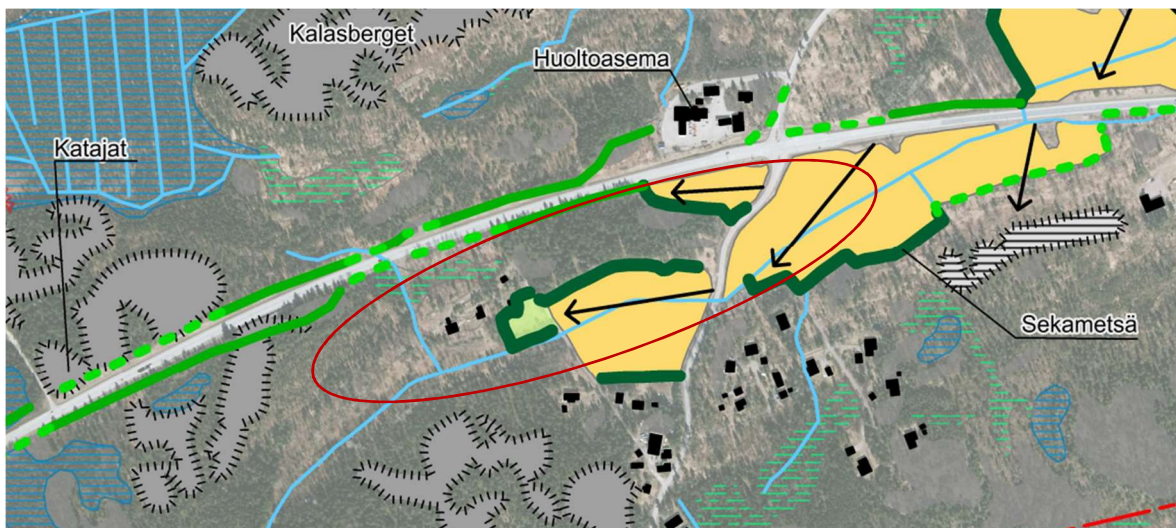


Bild 10: Utdrag ut landskapsanalyskartan (FCG Oy, 2015). Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med en röd cirkel.

### 3.3.3. Landskapsmässig attraktionsplan

För Ingåports område har också utarbetats en attraktionsfaktorutredning enligt vilken Ingåports styrkor hänför sig till landskapet. I granskningen har man utrett olika utsikter, landskap och landmärken i landskapet, och genom att betona dessa kunde området lyftas bättre fram för bilister som kör längs stamväg 51.

Rekommendationen är att avsnittet av stamväg 51 mellan Täktervägen och Bollstavägen utvecklas genom att betona belysning och fixpunkter samt andra miljöplaneringsåtgärder så att området blir minnesvärt.

Det bör fästas särskild uppmärksamhet vid det inbördes förhållandet mellan Ingåport och centrumtätorten. Detta kräver både en god trafikmässig anslutningslösning för samhällstekniken och trafikarrangemang som lämpar sig för landskapets skala.

På Ingåport II detaljplans planeringsområde kunde den landskapliga attraktionskraften bäst framhävas genom att betona skogskanterna.

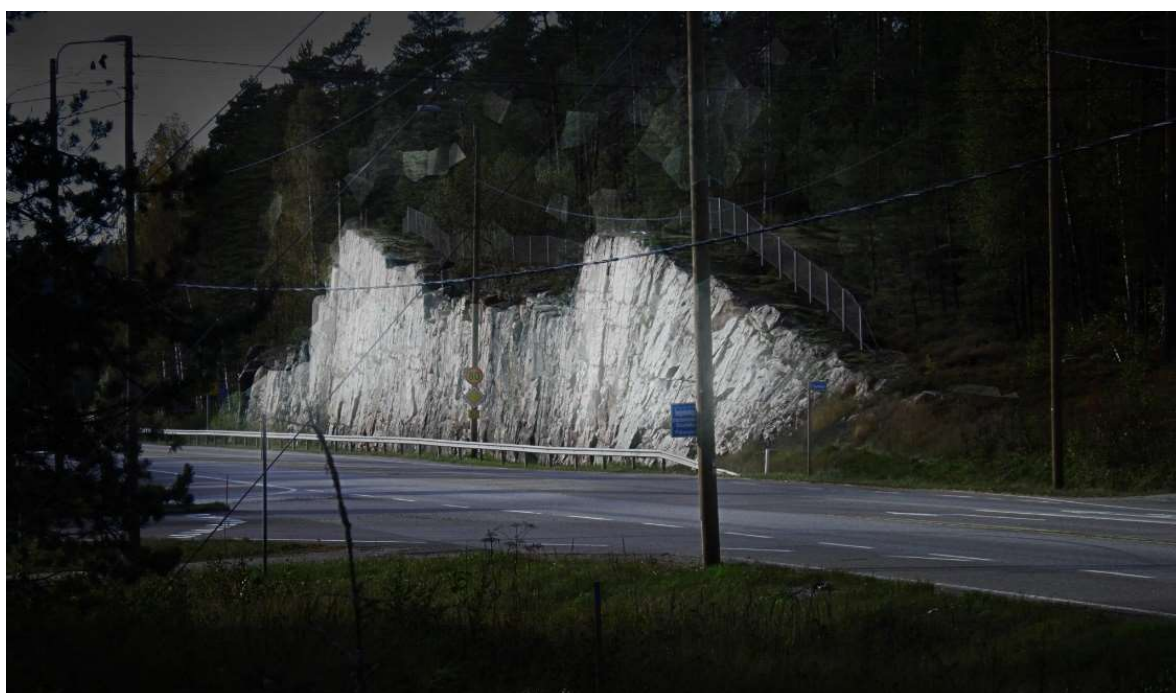


Bild 11: I den landskapsmässiga attraktionsplanen lyftes fram en idé om att framhäva bergsskärningarna med belysning (FCG Oy, 2016).

### 3.3.4. Förbättrande av stamväg 51:ans anslutningar - Ingå

Nylands närings-, trafik- och miljöcentral (NTM-centralen) har tillsammans med Ingå kommun beställt ett utredningsarbete gällande utvecklandet av fyra olika korsningsområden vid Ingå Kustväg (stamväg 51) (Sweco Oy, 2021). Täckervägens korsning är ett av de korsningsområden som utreds för tillfället. I kartläggningen av utvecklingsåtgärderna har man särskilt koncentrerat sig på utvecklandet av säkerheten i anslutningarna samt att beakta vart och ett anslutningsområdes individuella utgångsläge och målsättningar.

Anslutningen mellan Täckervägen och stamväg 51 är i nuläget en fyrvägskorsning med säkerhetsproblem. Det har år 2018 framförts ett åtgärdsförslag gällande utvecklandet av anslutningen. Enligt förslaget skulle det behövas en undergång under stamvägen för cyklister och fotgängare eftersom det på området rör sig mycket barn, bland annat mellan skolan och hemmet. Dessutom borde anslutningens grupperingsfält förbättras från nuläget. Grupperingsfälten upplevs för korta och därtill önskas ett eget fält för dem som svänger till höger mot Helsingfors.

I nuläget finns det i Täckervägens och stamvägens korsning separata körfält för avsvängande trafik till vänster samt för dem kommer österifrån och svänger norrut till Täckervägen. Busshållplatserna finns på höger sida av Täckervägens båda anslutningar direkt efter anslutningen. I den omedelbara närheten av Täckervägens norra anslutningsarm finns för tillfället en servicestation, St1.

Som förbättringsåtgärder för anslutningen har det i utredningen framförts en höger-vänsterförskjutning, anslutningsparkeringsområden, nya busshållplatser samt separata gång- och cykelleder till busshållplatserna samt en övergång för fotgängare och cyklister som förenar dessa i enlighet med bild 12. Övergångsalternativet är avsevärt kostnadseffektivare än undergångsalternativet och därför har övergångsalternativet framförts som det primära alternativet i den fortsatta planeringen. Enligt utredningen ska i planeringen av övergångsbron stamväg 51:ans betydelse för skötandet av specialtransporter beaktas. I utredningen undersöktes inte möjligheten att omleda specialtransporter och kostnaderna för dessa, ifall bron skulle byggas enligt det lägsta alternativet (fri höjd 5,2 m). Brons höjd och grundläggningssätt samt anslutningsområdets dimensionering ska enligt utredningen preciseras i den fortsatta planeringen, där bottenförhållandena och de befintliga konstruktionerna beaktas bättre än i förutredningen.





Bild 12: I anslutningsutredningen rekommenderas att den fortsatta planeringen görs enligt övergångsalternativet för gång- och cykeltrafik. (Sweco Oy, 2021).

### 3.3.5. Bullerutredning

Enligt bullerutredningen (Sweco Oy, 2021) påverkar stamväg 51 bullervärdena för Ingåport II planområdet både dagtid och nattid. Områdets bullernivåer sjunker längre söderut från stamvägen. Utgående från de av utredningen erhållna bullervärdena lämpar sig områdena i närheten av stamvägen inte för boende.

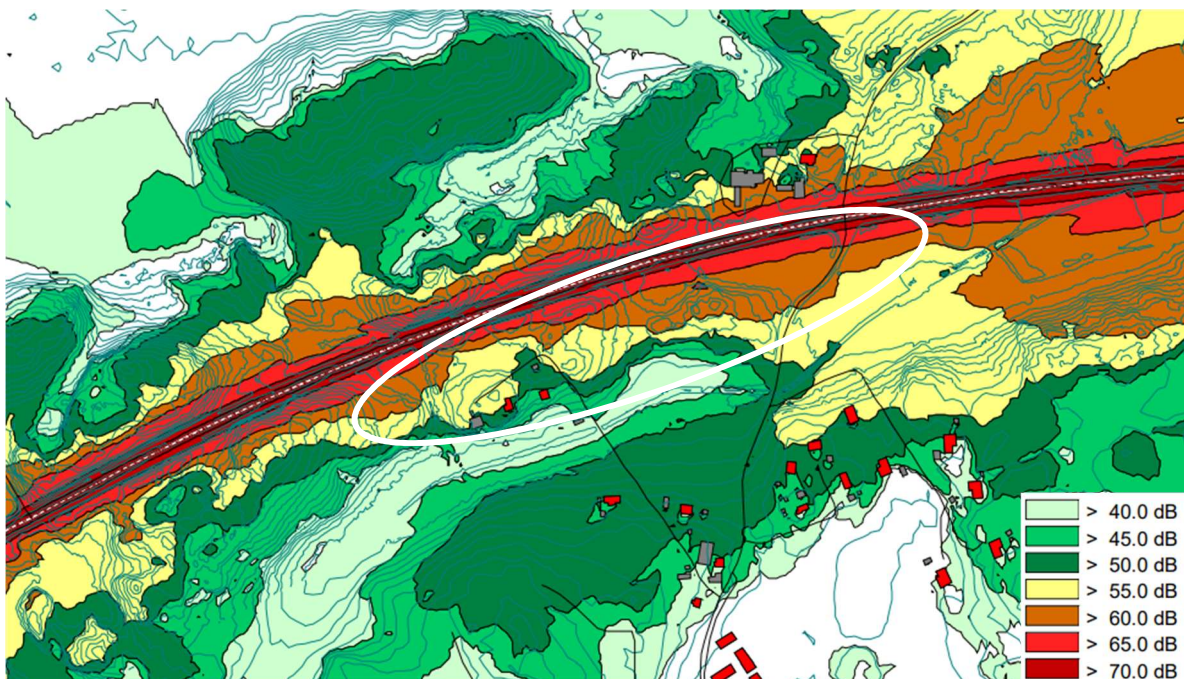


Bild 13: Utdrag ur stamväg 51:ans bullerutredning kl. 07-22 (Sweco Oy, 2021) Som bullerutsläppskällor har vägtrafiken och trafikmängdsprognosen för år 2040 använts.

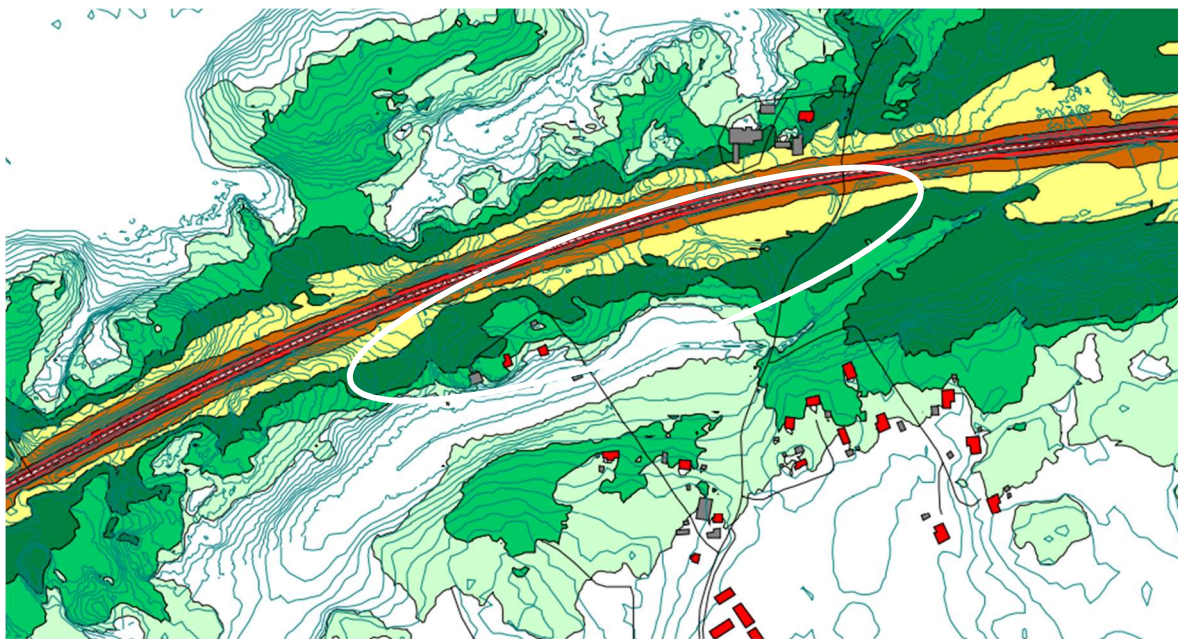


Bild 14: Utdrag ur stamväg 51:ans bullerutredning kl. 22-07 (Sweco Oy, 2021) Som bullerutsläppskällor har vägtrafiken och trafikmängdsprognosen för år 2040 använts.

#### 4. Översiktsplan 2035

För detaljplanen Ingåport II har det utarbetats en översiktsplan 2035 för området längs stamväg 51 mellan Täckervägen och Bollstavägen (Arkitektbyrå Jussi Partanen, 15.11.2021). Översiktsplanen betjänar den detaljplan som utarbetas för området och presenterar den områdeshelhet som ska utvecklas i stora drag.



Bild 15: översiktsplan 2035, situationsplan, enhetligt företagsområde längs Västerleden.



Bild 16: översiktsplan 2035, snedbild från söder, enhetligt företagsområde längs Västerleden. Till vänster ligger områdets västra slutpunkt, Bollstavägens korsning. Till höger områdets östra slutpunkt, Täckervägens korsning, Ingåport II detaljplans ändringsområde.

#### 4.1. Beskrivning av översiktsplanen

I översiktsplanen granskas de ramvillkor som påverkar planeringen av markanvändningen och trafiken och det skapas en av dem samordnad framtidsinriktad helhetsbild.

På området har behovet av en ekologisk skogsförbindelse genom översiktsplaneområdet från kommuncentrums grönområden till rekreationskogarna i nordväst identifierats. I planen har också Stormossens vattenekologiska känsliga helhet identifierats.

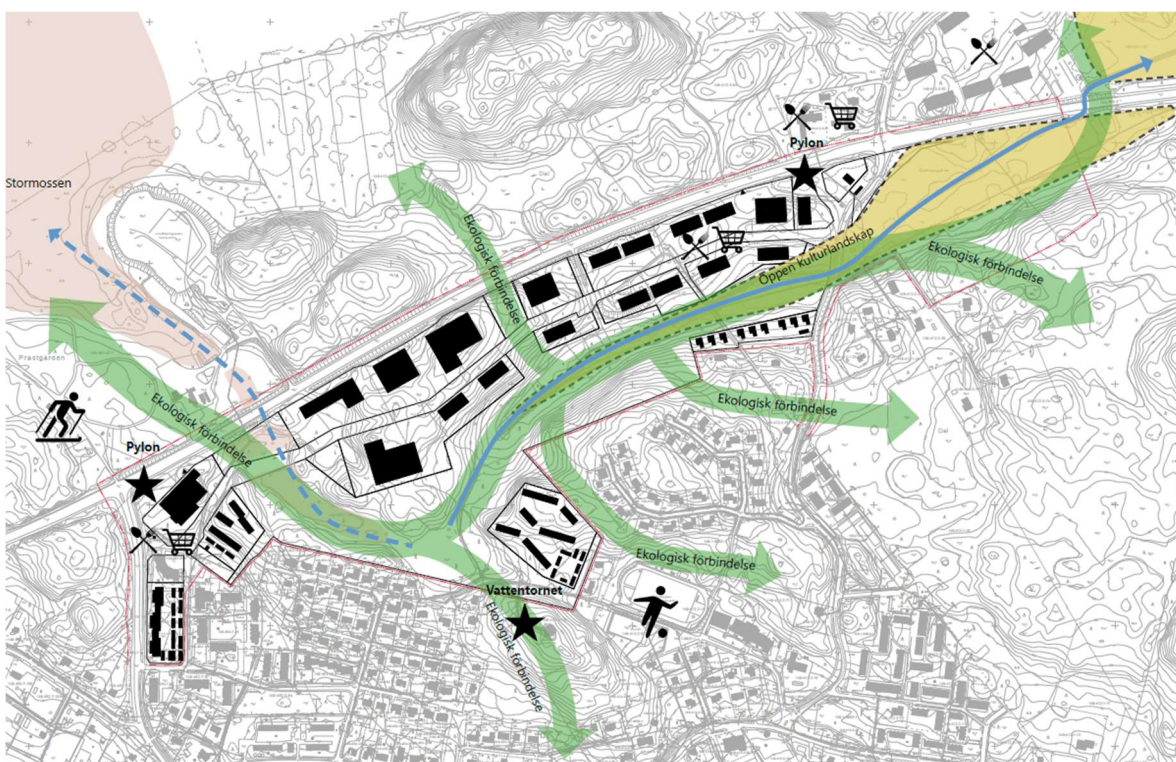


Bild 17: rekreations- och landskaphelheter, behovet av ekologiska förbindelser.

I översiktsplanen har alternativa markanvändningsmöjligheter undersökts:

- I den västra ändan, på området vid Bollstavägens korsning, har man undersökt olika alternativ för företagsbyggande med tanke på att behålla eller riva den nuvarande brandstationens byggnader. Därtill har också möjligheterna för bostadsbyggande samt en hälsocentral och serviceboende som hänför sig till den undersökts.
- Bollstavägens och Täktervägens anslutningslösningar till stamväg 51 grundar sig på den förutredning som utarbetats i samarbete med NTM-centralen (Sweco Oy).
- Trafik- och parkeringsarrangemanen i västra ändan granskas i den fortsatta planeringen. Trafikgranskningen gällande funktionaliteten av den nya gatan som korsar till Bollstavägen färdigställs i slutet av år 2021.
- I den östra ändan, på Täktervägens korsningsområde, dvs. på Ingåport II detaljplans ändringsområde, har man undersökt möjligheten att placeras en ny brandstation samt alternativa boende- och företagsmöjligheter. Bostadsbyggande borde placeras tillräckligt långt från företagsområdena, men de nuvarande bostadstomterna kan i och med områdets stegvisa ändring bevaras i boendeanvändning eller för boende som an knyter till fastighetsservice, förutsagt att företagsbyggandet till sin karaktär och trafikarrangemangen inte förorsakar olägenheter för omgivningen. Trafik- och parkeringsarrangemangen i den östra ändan samt markanvändningen i Täktervägens anslutning har granskats genom olika alternativ. I den fortsatta planeringen kan Täktervägens behov av en gång- och cykelförbindelse lösas antingen med en övergång eller med en undergång.
- Brandstationens placering grundar sig på en separat referensplan som har utarbetats i samband med brandstationens nybyggnadsprojekt.
- I områdets södra delar, i den omedelbara närheten av kommuncentrum, har utvidgandet av småhusdominerade bostadsområden föreslagits.

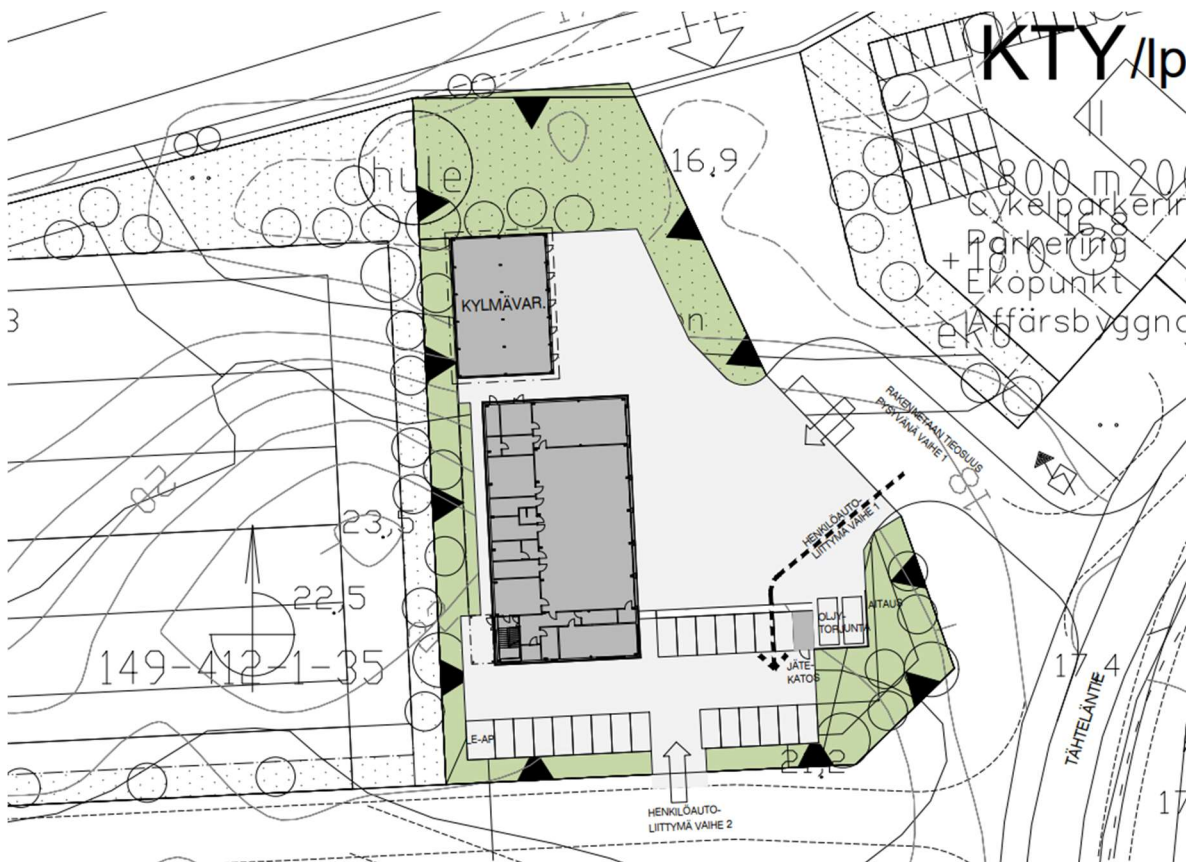


Bild 18: brandstationens referensplan, utkast 10.11.2021 (Arkkittehtitoimisto Design Team Oy, 2021).

Områdets detaljplaneläggning genomförs i etapper, uppskattningsvis enligt följande: först skulle de västra och östra ändorna av området förverkligas, till sist bergsområdet i de mellersta delarna och

den eventuella gatuförbindelsen som förbinder områdena till varandra. I detaljplanen Ingåport II avgörs östra ändan och Täckervägens anslutningsarrangemang.

I översiktsplanen har därtill med riktgivande precision granskats rekreativ användning av området, utgångspunkterna för behandling av dagvatten, naturvärden samt gators och tomters höjdlägen och massbalans.



Bild 19: gators och tomtens riktgivande höjdnivåer.

## 5. Detaljplanens skeden

### 5.1. Behovet av detaljplanen

Ingåport II detaljplan skall utarbetas enligt generalplan godkänt av kommunfullmäktige. Projektet har igångsatts på kommunens initiativ och dess mål är att fortsätta med planläggandet av Ingå företagsområde, dvs. att möjliggöra uppbyggandet av en representativt arbetsplats- och trafikplanering på influensområdet för stamväg 51. Med det redan byggda Ingåport företagsområdet formar Ingåport II en presentativ och lockande visitkort och inträde till Ingås område. Förverkligad kommer projektet att diversifiera kommunens serviceutbud, bjuda på företagstomter för att förbättra kommunens självförsörjning.

### 5.2. Inledning på detaljplanen och beslut gällande den

Ingåport II detaljplanering fortsätter planläggningen som påbörjats med Ingåport I. Kommunen har börjat planläggningen av Ingåportens område på eget initiativ. Med de privata markägarna skall vid behov en överenskommelse av markanvändning utarbetas i och med fortskridandet av planläggning.

### 5.3. Deltagande och samarbete

#### 5.3.1. Parter

Under planläggningen samarbetar man med de personer och samfund vars situation och förmåner planeringen påverkar. Alla de vars förhållanden och intressen planen påverkar, har rätt till deltagande i utvecklingsplanens och detaljplanens utförande (MRL 6 §).

### 5.3.2. Anhängiggörande

Underrättelse, enligt Markanvändnings och bygglagens (63 § MBL) har gjorts 15.06.2021.

### 5.3.3. Deltagande, växelverkan och myndighetssamarbete

I programmet för deltagande och bedömning (PDP) är deltagande- och växelverkansförfaranden (MRL 63§ ) presenterade. Där har man även beskrivit bl.a. om målet för planering, planeringens utgångspunkter, väsentliga frågor samt de medparter som planeringen berör.

Gällande projektets trafik- och kommersiella frågor hade man ett arbetsmöte med NTM Centralen i Nyland och Nylands förbund 30.9.2021. I takt med att projektet framskrider informerar man olika myndigheter specifikt.

Den uppdaterade planen för deltagande och bedömning samt beredningmaterialet läggs fram till påseende minst i 30 dygn på Ingå kommunhus och kommunens hemsidor. Framläggandet kunggörs i lokala tidningar och på kommunens webbsidor. De berörda parterna kan lämna sina skriftliga åsikter om beredningsmaterialet och deltagar- och utvärderingsplanen när dokumenten är framlagda till påseende. Utlåtanden begärs av myndigheter. Genmälen till de åsikter och utlåtanden som avgetts skall utarbetas.

Vid behov kommer en andra lagstiftningsförhandling att hållas. På grundval av de åsikter och utlåtanden som inkommit kommer ett planförslag att utarbetas, som kommer att framläggas till påseende på Ingå Kommunhus och på kommunens hemsida. Lokaltidningarna och kommunens hemsida kunggör framläggandet. Under framläggningen får de berörda parterna lämna in en skriftlig påminnelse om planförslaget. Uttalanden begärs av myndigheterna. Svar på de åsikter och yttranden som avgetts skall utarbetas. De som har lämnat sin adress kommer att informeras om kommunens motiverade yttrande på påminnelsen.

Ingå kommunstyrelse föreslår att planen godkänns av kommunfullmäktige. Godkännandet av planen tillkännages i lokala tidningar och på kommunens hemsida. Ändring av beslutet om godkännande av en plan kan sökas genom att överklaga till förvaltningsdomstolen i Helsingfors. Det är möjligt att överklaga förvaltningsdomstolens beslut till högsta förvaltningsdomstolen.

## 5.4. Målen för detaljplanen

### 5.4.1. De riksomfattande målen för planering av områdesanvändning

När man utarbetar planen bör man beakta de nationella målen för riksomfattande områdesanvändning, man bör främja förverkligandet av dem och bedöma åtgärdernas inverkan på regionens struktur och användning. Statsrådet beslöt om de riksomfattande målen för områdesanvändning år 2000. 14.12.2017 beslöt statsrådet om de nya målen för nationell områdesanvändning, som trädde i kraft 1.4.2018.

Vid landskapsplanering och annan planering av områdesanvändningen ska man se till att riksområdets användningsmål tas i beaktande på ett sådant sätt att man främjar genomförandet av dem (MRL 24 §).

De riksomfattande målen för områdesanvändning är indelade i allmänna och särskilda mål utifrån vilken typ av områdesanvändning och dess planering de har som styrande verkan.

De allmänna målen ska beaktas vid landskapsplaneringen och annan planläggning i landskapet, vid den generala planeringen samt vid statliga myndigheters verksamhet. De särskilda målen gäller all planering, om målet inte specifikt är inriktat på enbart en viss plannivå. En stor del av de särskilda målen gäller landskapsplaneringen.

Vid utarbetandet av tjänsteplanen för Ingåport II framkom särskilt följande specifika mål (i enlighet med de mervärdesskattesatser, MOMS) som antogs år 2000):

- Vid planeringen av områdesanvändningen ska nya betydande områden för bostads-, arbets- eller tjänsteverksamhet inte placeras isär från den befintliga samhällsstrukturen. Stora enheter i detaljhandeln placeras för att stödja samhällsstrukturen. Avvikelse från dessa mål kan göras om man på grundval av behovs- och konsekvensbedömningar kan visa att utnyttjandet av området är förenligt med hållbar utveckling.
- I den generella och detaljplaneringen måste man förbereda sig på ökande stormar, kraftiga regn och översvämningar.
- Vid regional användning ska energibesparing och förutsättningar för användning av förnybara energikällor och fjärrvärme främjas.

Kultur- och naturarvet, rekreationsanvändning och naturresurser

- Främjande av ekologiska förbindelser mellan skyddade områden och, i förekommande fall, mellan dem och andra värdefulla naturområden.

### 5.4.2. Kommunens uppsatta mål

Kommunen har som mål att utveckla Ingåportens område som Ingå centrum's framtida trafikmässiga fasad för basväg 51. För bilföraren förmedlar den förekomsten av kommunens högkvalitativa kultur- och nöjesmiljö och ökar attraktionen av Ingå.

Största delen av detaljplanområdet för Ingåport II är avsedd för olika typer av arbetsplatsfunktioner. Planlösningen planeras på ett flexibelt sätt så att områdena kan genomföras i enlighet med de mer exakta användningsbehov som efterfrågan och marknadsläget dikterar. Planen syftar också till att förbättra trafiklösningarna vid korsningen mellan Tähteläntie och basvägen 51 ur säkerhets- och smidighetsperspektiv samt möjliggöra fungerande förbindelser för lätttrafik. På området planeras en ny brandstation.

### 5.5. Utarbetandet av detaljplansutkastet

I utkastfasen har man undersökt två olika alternativ till detaljplanen för Ingåport II.

### 5.6. Utarbetandet av detaljplanen

### 5.7. Utarbetandet av godkännande materialet

## 6. Beskrivning av detaljplanen

### 6.1. Allmän motivering och beskrivning

Delplaneringen av Ingåport-områdena förbättrar Ingå kyrkbyns synlighet längs Västerleden och genomför tomtutbudet för företag.

Detaljplanen möjliggör företagsbyggande i området med bästa synlighet längs Västerleden, korsningen av Täktervägen, den nuvarande trafikstationen och Ingåport I. I omgivningen av korsningen av Täktervägen har dessutom ett kvartersområde avsett för brandstationen samt anslutningsparkering och cykelparkering anvisats.

Alternativen baserar sig på generalplanen 2035 och preciserar den. En regionhelhet i enlighet med generalplanen skulle utgöra ett synergistisk och sammankopplat företagsområde i området med bästa synlighet i Ingå längs Västerleden. Regionhelheten och detaljplanområdet ligger nära kommunens centrum och förbindelserna med centrumet utvecklas på Täktervägen, i rekreationsområdena och i framtiden eventuellt även via Bollstavägen enligt generalplanen.

När den generalplanen genomförs stegvis, möjliggör planalternativet ALT 2 en flexibel omvandling av befintliga bostadsområden stegvis till företagsområden så att bostadsbyggnaderna i första etappen kan fortsätta att användas som bostäder, de kan utnyttjas som bostäder för fastighetsförvaltning för företagsbyggnader på tomter och de kan slutligen ersättas med företagsbyggnader.

### 6.2. Planeringsalternativ

I planeringsskedet har man förberett två planeringsalternativ, 1 och 2. I båda alternativen reserveras anslutningsområdet och gatuområdet på Täckervägen samt ett företagsområde som utvecklas längs Västerleden.

- Utkastet till ALT 1 är mera inskränkt och begränsas till kommunens mark, med undantag för nya gatuområden, så att företagsområdet anpassas till befintliga bostadsområden med hjälp av skyddande vegetation.

Lösningen förutsätter att en del av de nuvarande bostadsområdena reserveras som gatuområde, varvid man bl.a. måste flytta biltaket som nu ligger på tomten. Dessutom byggs gatan något lägre än den nuvarande markytan, dvs. på gatuområdet skulle det bli nödvändigt att genomföra ett glidområde för att samordna höjdstationer med bostadshus. På detta glidområde placeras skyddande vegetation i riktning mot bostadshus och deras gårdsområden.

- I utkastet VE 2 tilldelas även de södra delarna av området för företagsbyggnande och de möjliggör bostäder för fastighetsförvaltning, till exempel i befintliga byggnader.

Denna lösning möjliggör den naturliga utvecklingen av området stegvist som en helhet, där bostadsverksamheten kan fortsätta och å andra sidan bostadsområden kan byggas ut som verksamhetslokaler. Tomter kan också ersättas helt med ett avsevärt mer omfattande verkstadsbyggnande än de befintliga bostadshusen. Eftersom tomterna skulle ingå i planeringen och planändringen skulle det finnas bättre förutsättningar för samordning av helheten under planförslagsperioden.

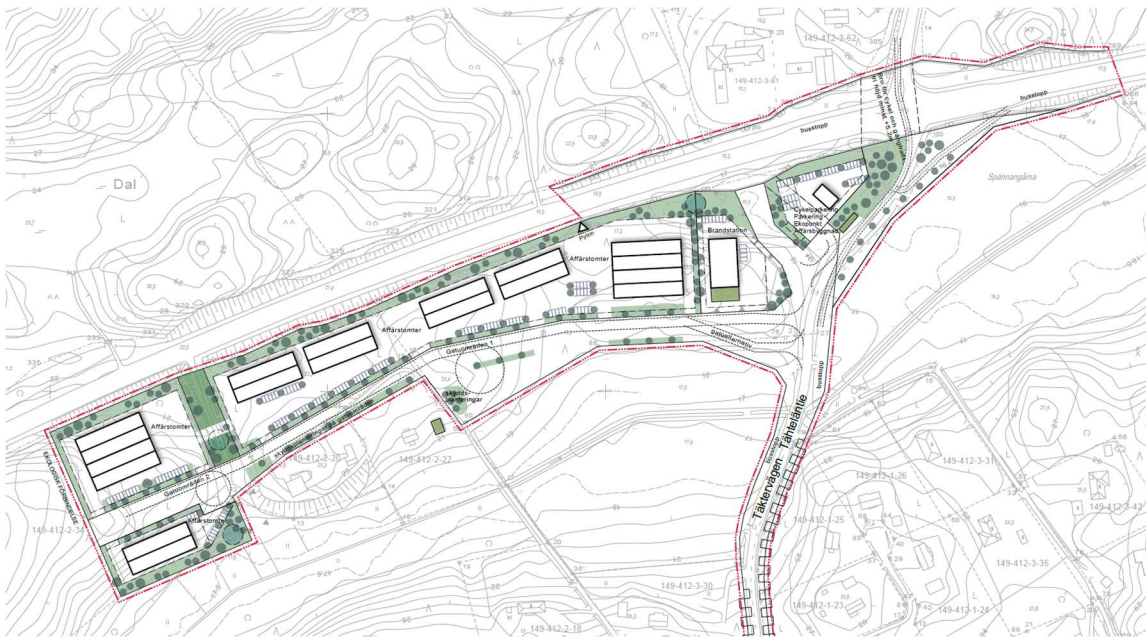


Bild 20: Utkast ALT 1, illustration.





Bild 21: Utkast ALT 2, illustration.

Båda alternativen 1 och detaljplanen är anslutna till den gällande detaljplanen via Täktervägens gatuområde. Lösningen gör det möjligt att förverkliga den saknade delen av lätttrafikleden. För det i huvudsak jordbruks- och skogsbruksområde som ligger mellan Ingåport II och den nuvarande detaljplanen är det motiverat att utarbeta en separat detaljplan med inriktning på bostäder. Även om ALT 2 som enskild formel är mer naturlig är ALT 1 också en meningsfull helhet att planera med hänsyn till möjligheterna till framtida planändringar. Den eventuella övergripande bilden av regionen har indikativt presenterats i den generalplanen 2035.

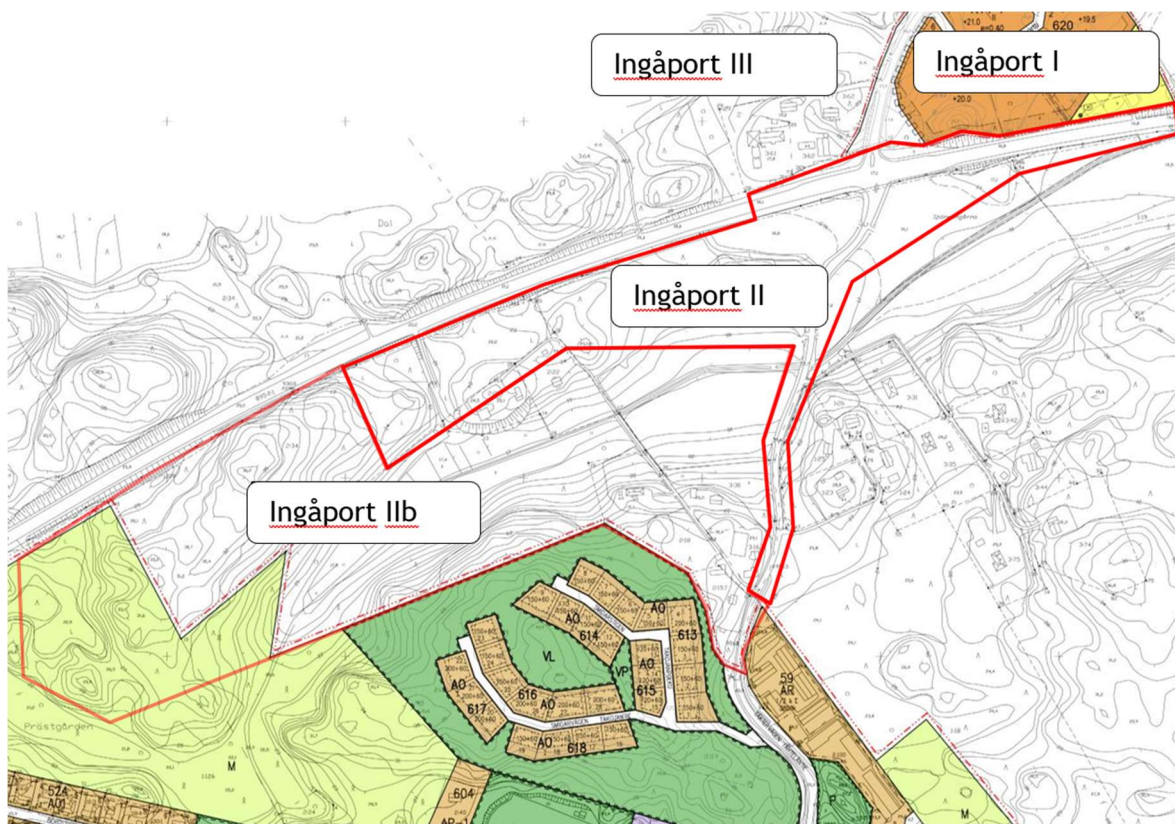


Bild 22: Områdets uppdelning i exempelvis schemalagda helheter genom anslutning till kommuncentrumet. Markanvändningen av det område som ligger mellan Ingåport II och den gällande Smeds-detaljplanen föreslås lösas i Ingåport IIb detaljplanen.

### 6.3. Mätning

Den totala storleken på området för alternativ 1 och 2 visas i följande tabell.

	Planområdets omfattning	Hela byggnadsrätten	Regional effektivitet e	Handelns byggnadsrätt	Bedömning av möjliga arbetstillfällen
ALT 1	8,67ha	15478k-m <sup>2</sup>	0,18	1612k-m <sup>2</sup>	154
ALT 2	11,2ha	23166k-m <sup>2</sup>	0,21	1812k-m <sup>2</sup>	230

Planens markanvändning är ganska glest arbetsplatsbyggande. Det antal arbetsplatser som planen möjliggör i området kan grovt uppskattas till 1 arbetsplats per 100 kvadratmeter, med vilken ovanstående uppskattning har beräknats.

Som en separat granskning har man undersökt möjligheten att placera en enskild handel på 2000 k-m<sup>2</sup> i KTY-kartellområdet bredvid 622 brandstation. Då bör den tillåtna andelen av byggnadsrätten i handeln höjas från 1200 k-m<sup>2</sup> till 2200 k-m<sup>2</sup> och den totala byggnadsrätten för handeln ökar med 1000 k-m<sup>2</sup> från de som anges i tabellen.

I utkastalternativet ALT 2 tillåts boende som är nödvändigt för fastighetsvård i KTY-kvarteret 625. Bostadsbyggande får genomföras högst 600 k-m<sup>2</sup>.

#### ET Kvartersområdet för byggnader som betjänar samhällstekniskt underhåll

Området är dimensionerat för brandstationen. Det pågår en separat referensplanering av brandstationen, i samband med vilken man har försäkrat sig om att planens områdesreservation och anslutnings- och gårdsarrangemang är tillräckliga.

Kvartersområdets yta är 4255 m<sup>2</sup>

Kvartersområdets byggrätt är 1500 k-m<sup>2</sup>

Kvartersområdets effektivitet e=0,35

#### KTY Verksamhetsbyggnadernas kvartersområde

Som verksamhetsbyggnadernas kvarterområden har de områden markerats som ligger intill anslutningen av Täckervägen och som passar för ökad kundtrafik, service och butiksutrymmen och för vilka det är lämpligt med markanvändning som inte orsakar miljöstörningar.

Kvartersområdenas yta är 25332 m<sup>2</sup> (ALT 1) eller 50960 m<sup>2</sup> (ALT 2)

Kvartersområdenas byggrätt är 9704 k-m<sup>2</sup> (ALT 1) eller 17392 k-m<sup>2</sup> (ALT 2)

Kvartersområdenas effektivitet är i snitt e=0,38 (ALT 1) eller e=0,34 (ALT 2)

#### TY Kvartersområde för industribyggnader som inte orsakar miljöstörningar

De kvartersområden som ligger längre bort från trafikplats Täckervägen, dit arbetsplatsverksamhet som genererar mindre kundtrafik riktas, har markerats som kvartersområde för Industribyggnaderna som inte ger upphov till miljöstörning.

Kvartersområdenas yta är 10688 m<sup>2</sup>

Kvartersområdenas byggrätt är 4247 k-m<sup>2</sup>. Härörande från detta är affärslokalens 5 % maximala areal= 212 k-m<sup>2</sup>.

Kvartersområdenas effektivitet e=0,4

#### Trafikområden, gatuområden och specialområden

I planen anges trafikområdet för stamväg 51 och Täckervägen och anslutningsarrangemangen för dessa. I planen tilldelas de områden (/lpa) som ska utvecklas för anslutningsparkering som gäller

gatuområdet som är reserverat för promenader och cykling samt KTY-kvartersområdet. I utkastalternativ 1 förbereds en stegvis genomförd tomtgata med vändplatser.

Trafikområdets (stamväg 51) yta är 16176 m<sup>2</sup>

Gatuområdenas yta är 28764 m<sup>2</sup> (ALT 1), 25495 (ALT 2)

Den skyddande vegetationens yta är 1968 m<sup>2</sup> (ALT 1), 4144m<sup>2</sup> (ALT 2)

#### 6.4. Enligt planen byggd område

##### 6.4.1. Markanvändning

Kvartersområdet för byggnader som betjänar kommunalt tekniskt underhåll (ET) har markerats för en ny brandstation. Brandstationen har placerats på ett avgångsområde med bästa läge (snabbt avgång) när det gäller räddningsverksamheten intill Täckervägens södra anslutning.

Motsatt brandstationen, öster om Täckervägens södra anslutning, har ett KTY/lpa-kvarterområde anvisats, där man skulle kunna placera en ekopunkt samt ett verkstadsutrymme som betjänar anslutningsparkering, till exempel en liten restaurang. Tillsammans med ett gatuområde som är reserverat för promenader och cykling utgör detta kryssningsområde en helhet för anslutningsparkering som är naturlig i den fortsatta planeringen.

Som kvartersområden för verksamhetsbyggnader (KTY) har de områden som ligger nära anslutningen till Täckervägen markerats, vilka med tanke på sin tillgänglighet och synlighet också är lämpliga för olika service- och butikslokaler och till vilka man kan bedöma att kundtrafiken är riktad. Till områdena har man bedömt som lämpliga restauranger som betjänar trafiken på Västerleden, närmatstorg, hantverksverkstäder samt småskalig arbetsplatsverksamhet som inte är miljöstörande. Vid byggandet av tomter och gator rekommenderas att dessa områden genomförs som miljöanpassade, grönskande och trivsamma helheter genom en enhetlig byggmetod och gemensamma arrangemang som betjänar verksamheten.

Antalet och kvaliteten på butikslokaler i verksamhetsbyggnadernas kvartersområden har styrts kvartersvist med planföreskrifter. Som alternativ har man i planutkastningsskedet också undersökt placeringen av en separat detaljhandel på högst 2 000 k-m<sup>2</sup> i ett KTY-kvartersområde 622 intill brandstationen. I detta skede har en översyn gjorts för att bedöma effekterna på kvartersstrukturen och behovet av parkeringsområden. Volymen och kvaliteten på handeln samt konsekvensbedömning av dessa kommer att preciseras i den fortsatta planeringen. Handelns kvantitet och kvalitet och dess effekter kommer att specificeras i den fortsatta planeringen.

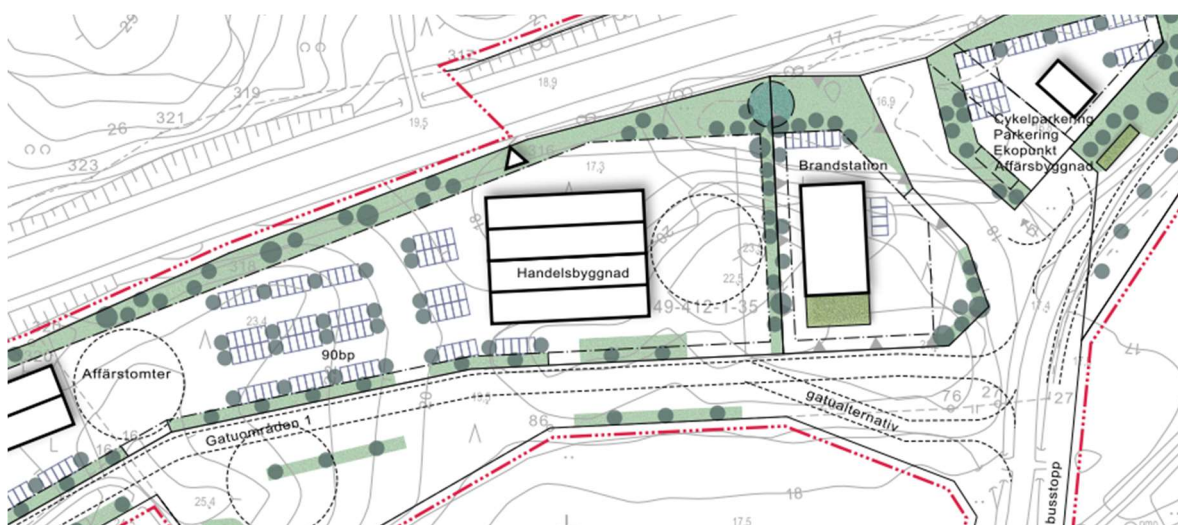


Bild 23: Övervägande av alternativ för att placera handeln bredvid brandstationen.

Som kvartersområde för industribyggnader som inte orsakar miljöstörningar (TY) har de delar av företagsområdet som ligger längre bort från anslutningen markerats, för vilka det inte kan

förväntas en betydande kontinuerlig kundtrafik, men som i sin natur skulle förverkligas som verkstäder, båtrepARATIONSHALLAR och andra motsvarande arbetsplatser.

#### 6.4.2. Trafiken

Den lätta trafikförbindelsen på Täckervägen över Västerleden kan genomföras i den fortsatta planeringen antingen som bro eller underväg. Broalternativet kan preliminärt bedömas att byggas på platsen för den nuvarande linjen på Täckervägen, då det sannolikt skulle vara betydligt billigare än undergången.

Anslutningsparkering intill anslutningen till Täckervägen tjänar busstrafiken samt den allmänna affärstrafiken i Ingåportens området. Av anslutningsparkeringen strävar man efter en naturlig helhet i anslutning till trafikområdet: i området skulle det finnas en ekopunkt i KTY-kvarteret och till exempel en restaurang som naturligtvis skulle kunna utnyttja och stödja anslutningsparkeringen.

I detaljplanet reserveras det ett gatuområde som behövs för att utveckla Täckervägen, med vilket man förbereder sig för bl.a. byggandet av en led för lätt trafik. Att bygga en lätttrafikled och förbättra Täckervägen förutsätter att en del av privatägd mark på planområdet i södra delen av området planeras som gatuområde för lätt trafik. Förändringarna riktar sig till den östra kanten av gatan, dit man planerar en förlängning av den lätta trafikvägen. Området är nu beläget med träd och byggnaderna med gården ligger långt från gatuområdet.

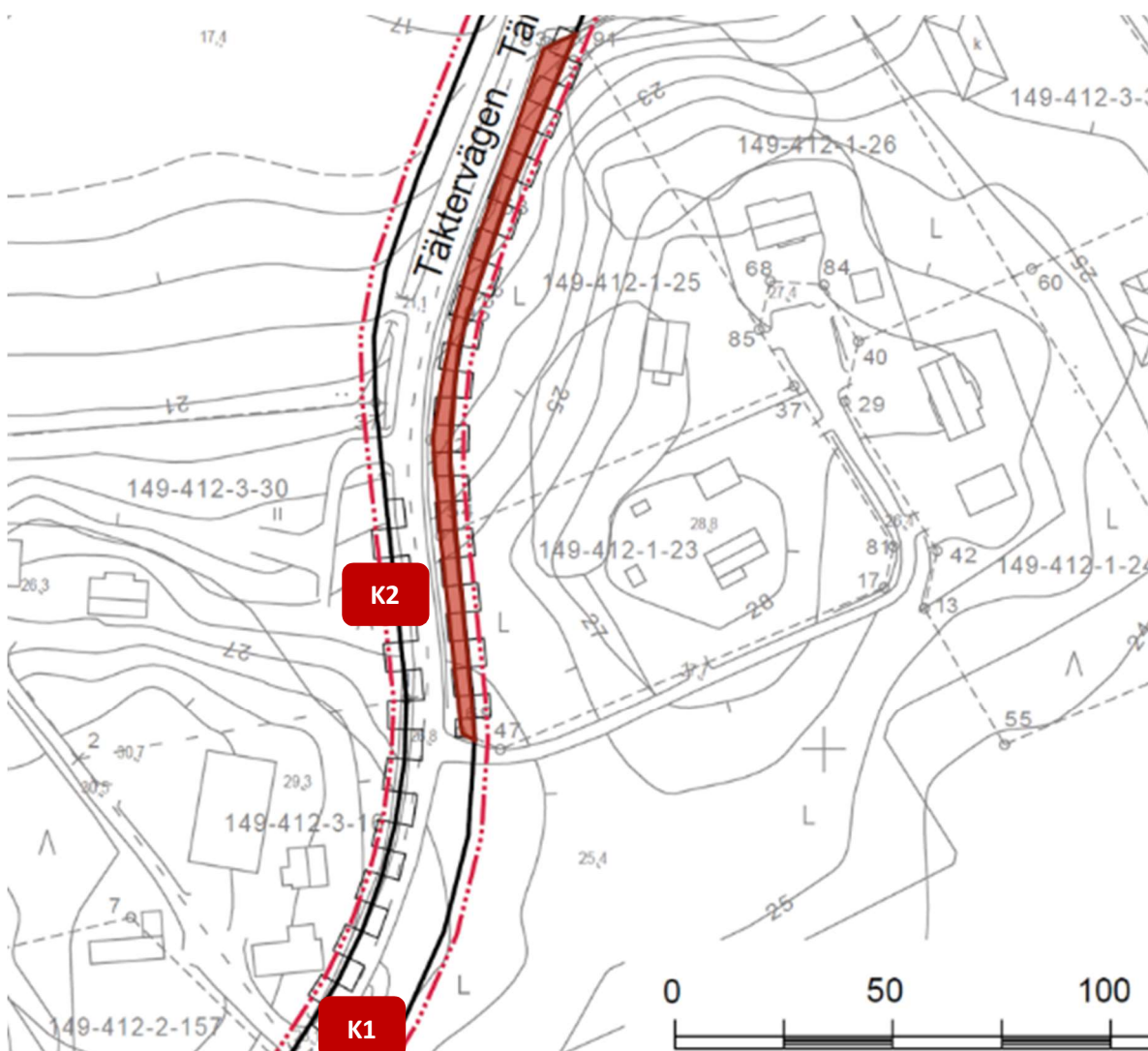


Bild 24. De privatägda tomternas delar som reserveras för att bli Täckervägens gatuområde är märkta med röd fyllning. På grund av en preliminär granskning behövs det ca 2-5 meter av privata tomter på gatuområdets östkant. Bildvinklarna K1 och K2 visas på bilder nedan.



Bild 25: K1 Slutet på den nuvarande lätttrafiksleden och principen på utvidgningen (foto: Google maps).



Bild 26: K2 Utvidgningen av den nuvarande lätttrafiksleden planeras på gatans östra sida (foto: Google maps).

#### 6.4.3. Service och näringsverksamhet

Planområdet är förknippat med tjänsterna i närliggande Täktvägsanslutningens trafikstation och Ingåport I-området samt med service i Ingå kommuncentrum.

Planområdet kompletterar kommuncentrumens service och möjliggör en mångsidig byggande av verkstäder, lagerutrymmen och närmatsbutiker som inte orsakar miljöstörning. I området finns också restaurangservicen och andra aktörer som betjänar Västerledens trafik.

I planlösningen begränsas handelns kvalitet och kvantitet så att en fristående helhet som konkurrerar med kommunalcentralens tjänster och kommersiella livskraft inte bildas i miljöer där Täktvägen ansluter sig. Syftet är i första hand att utveckla regionen ur företagsutbudets synvinkel, där en handel som passar regionens karaktär på ett utmärkt läge skulle vara livskraftig och ge kundflöde och attraktivitet för företagsverksamheten.

#### 6.4.4. Kommunalteknisk underhåll

Planområdet grundar sig på det kommunala tekniska nätverket och planens områdesreservationer, i regel har gatuområdena preliminärt beaktat behoven hos det kommande nätverket.

Planen gör det möjligt att placera en ny brandstation bredvid anslutningen till Täckervägen. Gällande brandstationen pågår en separat projektplanering, där man planerar en byggnad som bättre motsvarar framtidens behov.

Den nuvarande ledningen från Täckervägen under Västerleden placeras på ett kvarter av verkstadsutrymme (KTY) och anslutningsparkering (/lpa) enligt planen, för vilket en reservation för ledningsområdet har markerats. Vid anslutningen till Täckervägen i samma kvarterszon är en ekopunkt markerad.

#### 6.4.5. Jordens byggbarhet och renhet

De nya kvartersområdena i planområdet är till största delen obebyggda bergiga skogsområden. En del av området ligger på lerigt område vid gränsen till de befintliga åkrarna.

I de obebyggda kvarteren finns förmodligen ingen förorenad jord. När det gäller de befintliga bostadsbyggnaderna och ekonomibygnaderna i anslutning till dem bör man i den fortsatta planeringen kontrollera om det finns gamla oljetankar eller andra objekt som ska beaktas på tomterna.

När det gäller behandlingen av dagvatten är stenig och lerig jord i området inte särskilt absorberbar, därför är det värt att ta hänsyn till planens bestämmelser om hantering av dagvatten i ett tidigt skede i den fortsatta planeringen. Det planerade byggandet är ändå gles och höjdstationerna så naturliga att man naturligtvis kunde lösa behandlingen av dagvattnet på tomtspecifikt sätt och genom gemensamma arrangemang i andan av generalplanen.

#### 6.4.6. Den naturliga miljön enligt planen

I och med byggandet avlägsnas den i huvudsak friska eller lundartade moskogen som ligger på företagsområdet. I naturutredningen (FCG Oy, 2016) har det inte identifierats några faktorer som är väsentliga med tanke på naturen för planområdet.

De delar av området som ska planteras har markerats för kvartersområdena och i den generalplanen har man för dessa samt för gatuområdena presenterat trädgrupper och trädtrader. Målet är att skapa ett trivsamt företagsområde med planteringar och anpassa kvarteren och gatuområdena till de åkerområden som landskapsmässigt omger dem. En ca 10 - 15 meter bred planterad del av området har lämnats kvar för en ström som flyter i planområdets södra kant som markbyggets glidområde. I den generalplanen för denna zon har man föreslagit ett trädrikt område och en planterad åkerkant som anpassar företagsområdet i landskapet.

#### 6.5. Skyddsmål enligt planen

I planområdet finns inga skyddsobjekt.

#### 6.6. Miljöstörande faktorer

Området är ett trafikområde på Vägen 51. Den företagsbyggnad som planen möjliggör skapar en bullerdämpande vägg söderut och minskar därmed bullerskadorna. Den angivna markanvändningen är lämplig för trafikbullerområden.

Den nya markanvändningen är inte av miljöstörande karaktär men marken ligger bredvid de två befintliga bostadsbyggnaderna i planutkastet 1. Planutkast 1 skulle försämra bostadsmiljön på dessa tomter. Företagsbyggandet medför tung trafik till området och även av den lilla handel som

planen möjliggör bildas kundtrafik. På natten blir området upplyst, vilket är en märkbar förändring för de nuvarande bostadsområdena mitt i vegetationen. Planen är utformad så att den olägenhet som orsakas av byggandet och verksamheten inte är oproportionerlig, utan slutförhållandet motsvarar tätortsläget längs gatan på arbetsplatsområdet som inte orsakar miljöstörning. Att kringgå bostadsområdena bildar en vägkurva som även förbättrar landskapsbilden på arbetsplatsområdets gata och anpassar miljön till närliggande bostäder genom skyddsplanteringar och skapar också en trivsamt miljö som betjänar kundtrafiken i företagsområdet.

I enlighet med den allmänna planen skulle det dock vara motiverat att planera hela området som ett företagsområde. I utkastet till plan 2 har helheten lösts på ett mer naturligt sätt, så att även de nuvarande bostadsområdena har presenterats som kvartersområden för verkstadsområdet i företagets helhet, som dock tillåter boende i samband med fastighetsförvaltning. Detta möjliggör en gradvis och naturlig omvandling av tomterna till en del av företagets helhetsområde. Konsekvensbedömningen och planlösningen preciseras i detta avseende som ett planförslag när samarbetet med de berörda parterna fortsätter.

### 6.7. Namngivning

Det nuvarande namnämnet Täckervägen/Tähteläntie behålls, det nya namnet ges till den nya gatan i företagsområdet. Namnet förtydligas under förslagsfasen.

## 7. Bedömning av effekterna

### 7.1. Jämförelse av planeringsalternativ

Planförslagen ALT 1 och ALT 2 är innehållsmässigt likartade, men i ALT 2 har ett större område behandlats och de nuvarande bostadsområdena tilldelats området för verkstadsbyggnader och bostadsbyggnader som betjänar fastighetsvård.

I alternativ 1 har man beaktat den nuvarande bostadsanvändningen av privatägda tomter genom att presentera ett gatuområde som är avgränsat tillräckligt långt från bostäderna samt skyddsplanteringar som ska genomföras på gatuområdet.

Alternativ 2 visar en mer naturlig helhet med tanke på planens innehåll, där bostadsområdena omvandlas till kvartersområden för verkstadsbyggnader, men ändringen kan genomföras stegvis och flexibelt. Alternativ 2 möjliggör effektivare utnyttjande av ett bra företagsområde. Alternativ 2 skulle på grundval av detta vara mer målinriktat med avseende på detaljplanens naturliga helhet och innehåll, men även alternativ 1 visar i sig en förnuftig detaljplan som skulle lämna möjlighet att i fortsättningsplaneringen undersöka detaljplanens koppling till kommuncentrumets detaljplaner bättre.

### 7.2. Helhetsinverkan

Planändringen gör det möjligt att bygga arbetsplatser på ett välåtkomligt och synligt läge längs Västerleden, i närheten av Ingå kommuncentrum. Det nya arbetsplatsbyggandet kompletterar arbetsplatsområdena vid korsningen mellan Täckervägen och Ingåport I. Området som utvecklas runt korsningen av Täckervägen bildar en tydlig arbetsplatskoncentration och bidrar till integrationen av samhällsstrukturen i Ingå, där arbetsplatsfunktionerna idag ligger ganska spridda.

I Ingåportens generalplan 2035 presenteras en bredare helhetsbild, enligt vilken dessa arbetsplatsområden i framtiden eventuellt skulle knytas ännu bättre till Ingå kommuncentrum, genom korsningen av Bollstavägen, och bilda en synergistisk och livskraftig regional helhet av

arbetsplatser i stamvägens synlighetsområde. Planändringen är en del av denna målinriktade konsolidering och koncentration av samhällsstrukturen till kommuncentrumens influensområde.

Planen gör det möjligt att bygga en ny brandstation vid korsningen av Täcktervägen på ett bra läge för räddningsverksamheten. Den nya brandstationen har en betydande inverkan på samhällsstrukturens trygghet.

I planen har det reserverats områden för att förbättra korsningen av Täcktervägen och förbättra Täcktervägens i riktning mot kommuncentrum. De lösningar som undersöks i referensplanerna förbättrar trafiksäkerheten, den lätta trafikens rutter samt anslutningsparkeringsmöjligheten för busstrafiken på Västervägen. Förutsättningarna för kollektivtrafiken på Täcktervägen förbättras också avsevärt med ett bredare gatuområdesreservation. För att bygga den lätta trafikleden på Täcktervägen krävs att man reserverar ett område på cirka 2–5 m från gatan öster om planområdet. Gatuområdet i fråga ligger dock långt från bostadsbyggnader och deras gårdsdistrikt och på det växer träd och dikesväxter.

De utmaningar som beaktas i planen är kopplade till anpassningen av befintliga privata bostadsområden i företagsområdet, byggbarheten och den försvinnande naturmiljön. De nämnda utmaningarna är av ringa karaktär och lösningar har sökts i referensplaneringen. I riktning mot bostadsområdena har skyddande vegetation lämnats. Man kan hitta sätt att bygga genom massbalansen i markbyggandet, å andra sidan motiverar ett bra läge utnyttjandet av ett område med måttlig byggbarhet. Den försvinnande naturmiljön har ingen betydelse i planområdet och det område som ska byggas har anpassats till landskapet genom att bevara utsiktlinjerna och med hjälp av de delar av området som skall planteras.

Som alternativ har man undersökt placeringen av en separat handel på högst 2 000 k-m<sup>2</sup> på KTY-kvarterområdet 622 intill brandstationen. Lösningen förutsätter att den totala byggnadsrätten för handeln skulle ökas med 1 000 k-m<sup>2</sup> i alternativ 2. Detta innebär en total storlek för handeln på 2 812 k-m<sup>2</sup>. Man kan bedöma att även om det finns en handel och en trafikstation som betjänar arbetsplatsområdet i norra delen av Täcktervägen, skulle handeln dock inte utgöra en betydande lokal koncentration som konkurrerar med kommuncentrumen.

### 7.3. Konsekvenser per influensområde

I följande tabell finns en uppdelning av detaljplanens effekter enligt innehållspunkterna i markanvändnings- och bygglagen. Effekternas betydelse och omfattning har bedömts per delområde. Effekternas betydelse och omfattning har bedömts per delområde. Bedömningen avser inte förhållandet mellan de olika influensområdena, utan omfattningen och betydelsen av effekterna i förhållande till de andra effekterna i delområdet.

Influens har bedömts kvalitativt per influensområde:

+++	förbättras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
++	förbättrar den nuvarande situationen
+	förbättras något jämfört med nuvarande situation
=	En effekt vars bedömning är en betonings- eller preferensfråga eller som bedöms väl för litet
-	försämras något jämfört till nuvarande
--	försämras jämfört med den nuvarande situation
---	försämras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
( )	märkningen innanför parentes: beror på genomförandet eller på en bredare enhet



Influensområde	Bedömning
<b>Samhällsstruktur och byggd miljö VE 1 och VE 2</b>	<p><b>++</b>  <b>Utnyttjande av läge och kvaliteten på den planerade markanvändningen: Detaljplanen möjliggör företagsbyggande på en synlig, lättillgänglig plats och nära kommunens centrum. Detaljplanen utnyttjar ett bristfälligt anslutningsområde.</b>                      Platsen ansluts till det redan planerade Ingåport I-området och till den befintliga trafikstationen vid korsningen av Täckervägen. Placeringen är bäst för en sådan företagsbyggnad i Ingå kommunstruktur och stöder bildandet av en synergistisk arbetsplats-helhet. Arbetsplatsbyggandet stöder Ingå självförsörjning av arbetsplatser. Stamvägens trafikbulerområde kan inte utnyttjas naturligt som bostadsområden för kommuncentrum eller för att stödja lokal rekreation. Genomförandet av området stärker Ingåports landskapsmässiga fästpunkt på stamväg 51 och stärker Ingå kyrkbyens uppmärksamhetsvärde från kantvägen.</p> <p>Beslutet överensstämmer med den gällande generalplanen samt med den allmän plan som godkänts av kommunfullmäktige och som inte är lagakraftvunnen. Planen är dock liten i storlek och därmed begränsad i fråga om kvantitativ inverkan, även om den kvalitativt överensstämmer med målen.</p> <p><b>(+++ En bredare genomförande enligt Ingåports generalplan 2035 skulle utgöra en betydande och synergistisk arbetsplatskoncentration, som tydligt skulle kopplas till kommuncentrum och förbättra den interna tillgängligheten till arbetsplatskoncentrationen och kommuncentrum</b> Ingåportens regionala helhet skall enligt sitt namn utgöra kommuncentrumets port och landmärke som skulle förbättra centrumets synligheten sett från stamvägen. Förändringen av detaljplanen är en del av denna stegvisa förverkligande.)</p>
	<p><b>++</b>  <b>Detaljplanen stöder sammanslagningen av kommunstrukturen.</b>                      Detaljplanområdet ligger söder om stamväg 51 vid kommunens centrum och är därmed ett naturligt koncentrerat område för kommunens centrum i Ingå samhällsstruktur. De motsvarande arbetsplatsområdena i Ingå ligger för närvarande decentraliserade hajau och planförändringen möjliggör bildandet av ett enhetligt och tillgängligt område i närheten av kommuncentrumet. Arrangemangen för den lätta trafiken på Täckervägen och inriktningen av Ingåport-området över stamvägen bidrar till att området ansluts till kommunens centrum.</p>
	<p><b>+</b>  <b>Möjligheten till kommersiell verksamhet ökar områdets potential att betjäna bilister som kör på stamväg 51.</b> En måttlig kommersiell verksamhet kan i bästa fall höja Ingå profil i trafikens ögon utan att äventyra centrumets ställning som kommersiellt centrum. Handeln stöder också småföretagsverksamheten i området. Mängden och kvaliteten på handel kring korsningen av Täckervägen har begränsats så att det inte bildas en betydande koncentration som konkurrerar med kommuncentrum.</p>
	<p><b>+</b>  <b>Ingåporten får ett enhetligt och högkvalitativt utseende.</b>                      Läget vid kommunens centrum utnyttjas som ett vackert och attraktivt landmärkesområde som passar Ingåport som helhet. I detaljplanen har det utfärdats bestämmelser om hur byggandet ska utföras för att säkerställa en regionfasad av hög kvalitet på stamväg 51.</p> <p>Bestämmelserna om byggnadssättet, anvisningarna och konsekvensbedömningen preciseras eventuellt i planförslagsskedet. När det gäller byggnadsmetoden är den naturliga utgångspunkten för den fortsatta planeringen byggnadsmetodsanvisningen för Ingåport I-området.</p>

	<p><b>+</b></p> <p><b>Att möjliggöra handel ökar den lokala kundtrafiken och livskraften på de arbetsplatser och service som stöder den.</b> Handeln är av karaktär stödande men ändå småskaligt om man tar i akt utvecklingen av arbetsplatsområdet, god belägenhet och tillgänglighet. Volymen av handeln har styrts genom planföreskrifter och handeln utgör inte en betydande storkoncentration i Täckervägs-korsningen.</p>
<p><b>Samhällsstruktur och den byggda miljön, VE 1b (handel)</b></p>	<p><b>+</b></p> <p><b>Möjligheten till kommersiell verksamhet ökar områdets potential att betjäna bilister som kör på Kantate 51.</b> Placeringen av en handelsenhet av måttlig storlek i området (max 2000k-m2) kan höja Ingås profil med hänseende på passagerartrafiken, utan att äventyra Ingå centrum's ställning som handelscentrum. Handeln stöder också småföretagsverksamheten i området. Handelsvolymen och kvaliteten samt påverkan preciseras i den fortsatta planeringen.</p>
<p><b>Arrangemang av trafik och tekniskt underhåll, alla alternativ</b></p>	<p><b>++</b></p> <p><b>Anslutningen till Täckervägen förbättras, vilket förbättrar trafiksäkerheten och fungerandet av fordonstrafiken.</b></p> <p><b>++</b></p> <p><b>Området är mycket lättillgängligt med biltrafik längs stamvägen 51. Detaljplanen utnyttjar det underutnyttjade anslutningsområdet.</b> Markanvändningen som utvecklas kring anslutningen stöder ett trafikmässigt meningsfullt helhetsnät och minskar behovet av nya områden eller trafikförbindelser.</p> <p><b>++</b></p> <p><b>Förutsättningarna för användning av kollektivtrafiken förbättras</b> med utvecklingen av stamvägen 51 och Täckervägens busshållplatser samt anslutningsparkering, lätttrafikförbindelser och cykelparkering som betjänar dem.</p> <p><b>+++</b></p> <p><b>Lätttrafikens smidighet och trafiktrygghet mellan norra Täckervägen, Ingåport och Ingå kommuncentrum förbättras märkpart.</b> På Täckervägen har förbindelserna för lätttrafiken granskats och nödvändiga gatuområden har reserverats för den. Området ligger på gång- och cyklingssavstånd till Ingå centrum.</p> <p><b>+</b></p> <p><b>I referensplanen har man granskat fungerande underhålls- och flyktvägar till kvarteren och dessa är en naturlig del av gårdsområden.</b></p>
<p><b>Natur och landskap, jord- och berggrund</b></p>	<p><b>-</b></p> <p><b>Med genomförandet av planen försvinner i huvudsak skogen i området och området förvandlas till byggt.</b> Området har ingen nämnvärd betydelse som naturområde och avlägsnandet av den nuvarande naturmiljön försvagar bara den biologiska mångfalden lokalt. Genomförandet av planen påverkar inte de värdefulla naturobjekt som finns i närheten. Det är möjligt att planera de planeringsområden som genomförs på området så att de ökar livsmiljöernas mångfald lokalt.</p> <p><b>-</b></p> <p><b>Genom genomförandet av planen avlägsnas skogen som fungerar som kolsänka.</b> Skogen är dock på grundval av naturutredningen och naturresurscentralens material uppskattningsvis obetydlig när det gäller kolsänkningseffekten. Marken i området är klippig och lera, så jordens kolsänkningseffekt är minimal. <b>Att bygga på lera kan emellertid i vissa fall kräva grundmetoder som är utmanande för sina koldioxidutsläpp.</b> Detta kan eventuellt undvikas med hjälp av lokal massbehandling, det vill säga vid utjämnning av klippområden används massa för att förbättra grundförhållandena för leraområdena. Den konstruktion som planen möjliggör är av sådan karaktär att den knappast förutsätter grundbygge som orsakar koldioxidutsläpp i större mängder.</p>

	<p>-</p> <p><b>För att detaljplanen ska kunna genomföras krävs markförflyttningsarbete och massutbyte i planeringsområdet.</b> Markmassorna kan utnyttjas lokalt, t.ex. den brytna kross som bildas av utjämningen av klippan på företagsområdena kan användas för att stärka den leriga jorden i Täcktervägsområdet samt för att bygga rampen på den möjliga övergången.</p> <p>När det gäller Ingåport II detaljplanen är marköverföringen och brytningen begränsad jämfört med de bredare granskade behoven i Ingåport-området (Ingåport I, Täckterväg anslutningens nordvästra områden och Ingåport II allmänplanområden). I Ingåport II:s allmänna plan 2035 och plankartan presenteras vägledande höjdstationer och utkast till utjämningar.</p>
	<p>-</p> <p><b>Genomförandet av detaljplanen innebär beläggning av breda områden som förstärker avrinningstoppen i dagvattnet.</b></p>
	<p>+</p> <p><b>I planen och i den allmänna planen för Ingåport II har man beaktat förutsättningarna för behandlingen av dagvatten och därmed förberett sig för de extrema väderfenomen som klimatförändringen orsakar.</b></p>
	<p>+</p> <p><b>De presenterade höjdstationerna möjliggör fördröjning av avloppsvatten på tomten och/eller ledning till separata fördröjningsbassänger.</b> I ett företagsområde med låg effektivitet finns det vid behov också möjlighet till naturlig kvalitativ behandling av dagsvatten på gårdar, gatuområden och skyddsgröna områden. Det har utfärdats en planbestämmelse om dessa.</p>
	<p>-</p> <p><b>Stora byggnadsmassor och öppna trafikområden försvagar det lokala mikroklimatet och ökar blåsigheten. Beroende på typ av verksamhetslokaler kan luftkvaliteten och mikroklimatet påverkas negativt.</b></p>
	<p>+</p> <p><b>Effekterna har förmildrats genom utmärka planterbara delar av området dit man i generalplanen har föreslagit trädbestånd.</b></p>
	<p>-</p> <p><b>En arbetsplatsverksamhet som i regel bygger på biltransporter är mycket utmanande att genomföra kolneutralt.</b> Den struktur som planen möjliggör orsakar klimatutsläpp.</p>
	<p>+</p> <p><b>Å andra sidan är området utmärkt beläget för denna typ av verksamhet i Ingå och området ligger också nära till goda kollektivtrafiktjänster.</b></p> <p><b>Planen möjliggör arbetsplatsbyggnader och deras trafikområden som är väl utnyttjbara för lokala energiproduktionsbehov och smarta energilösningar.</b></p>
	<p>=</p> <p><b>Genomförandet av området har ingen större inverkan på naturresurserna än konventionell byggande.</b></p>
	<p>+</p> <p><b>Landskapet och dess gröna miljö förvandlas till byggt. Den byggda landskapsbilden är naturlig på denna plats.</b> I planen har man beaktat landskapsbilden på stamväg 51 och förhållandet till de öppna åkermarkerna som omger området. I planen anges de delar av det planterade området som är förknippade med de landskapsmässiga och rekreativa helheterna som presenteras i den allmänna planen. De delar av området som planteras kan planteras med träd och därmed bevaras det nuvarande trädbeståndet som naturliga trägrupper. Öppna vägkanter kan planteras och terrasseras i riktning mot åkermark.</p>
Effekter på människors levnadsförhållanden (hälsa, säkerhet, tillgänglighet, möjligheterna för olika befolkningsgrupper att agera i	<p>+++</p> <p><b>Den nya brandstationen svarar bättre på räddningsverksamhetens behov.</b> Brandstationen är en central enskild faktor med tanke på samhällsstrukturens säkerhet och även den minsta förbättringen gäller ett betydligt brett område.</p>

<p><b>närmiljön, sociala förhållanden och kultur)</b></p>	<p>Placeringen genom en nästan direkt anslutning till basvägen via Täckervägen möjliggör en snabbare reaktionstid på olyckor på basvägen. Den nya byggnaden betjänar, bättre än nu, räddningsverksamhetens framtida behov, vilka bedöms i samband med planeringen av brandstationen.</p> <p>Bedömningen av effekterna preciseras i takt med att planeringen av brandstationen framskrider under planförslagsperioden.</p>
	<p><b>+</b> De nya kvartersområdena utgör en hälsosam, säker och trivsam affärsmiljö som är väl lämpad för olika befolkningsgruppers verksamhet.</p>
	<p><b>+</b> Byggandet av stamväg 51 vägkanter utgör en vägg som skyddar kvarter och rekreationsområden mot trafikbuller.</p>
	<p><b>(-)</b> Effekterna av utkastet VE 1 De nuvarande privatägda bostadsområdena lämnas utanför planområdet och deras bostadsmiljö försämras. Effekten gäller endast två befintliga bostadsbyggnader. Planen är utformad så att den olägenhet som orsakas av byggandet och verksamheten inte är oproportionerlig, utan slutförhållandet motsvarar tätortsläget längs gatan på arbetsplatsområdet som inte orsakar miljöstörning.</p> <p>I enlighet med den allmänna planen är det dock lämpligt att planera området i sin helhet som ett företagsområde. I utkastet VE 2 är helheten löst mer naturligt. Konsekvensbedömningen och planlösningen preciseras som ett planförslag när samarbetet med de berörda parterna fortsätter.</p>
	<p><b>=</b> På området finns inga kända betydande värden i samband med kulturarvet eller den byggda miljön.</p>
<p><b>Kommunalekonomiska konsekvenser, genomförbarhet och energiförsörjning</b></p>	<p><b>++</b> Genom byggandet av arbetsplatser skulle ändringen ge kommunen skatteinkomster och förbättra arbetsplatsernas självständighet. Området skulle kunna utvecklas till ett enhetligt och livligt, attraktivt arbetsplatsområde och skulle kvalitativt vara ett utmärkt tillskott till Ingå tomtutbud. Den största fördelen med området är dess bra läge.</p>
	<p><b>+</b> Området ägs huvudsakligen av kommunen och byggandet skulle generera omedelbara försäljnings- eller hyresintäkter.</p>
	<p><b>+</b> Området kan anslutas naturligt till det kommunala tekniska nätverket.</p>
	<p><b>-</b> För kommunen uppstår det kostnader för att bygga gator, lätttrafikförbindelser, tomter och kommunalteknik. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt kostnaderna på bron eller underfarten för lätttrafik vid korsningen mellan Täckervägen och Västerleden. De reservationer av gatuområde som undersöks i planen möjliggör kostnadstekniskt rationella lösningar och höjdstationer med glid.</p>
	<p><b>=</b> Områdets byggbarhet är måttlig. På byggnadskostnaderna påverkas av regionens leriga och klippiga företagsområden. Planens höjdstationer för kvartersområden och gator har vägledande granskats i samband med den allmänna planen och kan bedömas, att det finns en naturlig och kostnadseffektiv massbalans för byggandet av tomter och gator i området: vid utjämning av kontorslokaler kan extra markmassor användas för byggandet av angränsande gator och tomter i lera.</p>

	<p>-  <b>Att bygga lättrafiksleden på Tåktervägen förutsätter att man reserverar och anskaffar delar av privata tomter som gatuområde.</b> I planen har man beslutat att rikta påverkan till de östra tomterna i gatuområdet, eftersom den fortsatta lättrafiksleden ligger öster om gatan. De berörda delarna av tomten ligger långt från bostadsbyggnader och deras gårdsdistrikt och är därför inte av central betydelse med tanke på tomtens användbarhet. Effekten gäller två tomter.</p>
	<p>+  <b>På området kan man förverkliga energisjälvständighet och -visdom bl.a. med solvärme- och elsamlare samt jordvärmningslösningar.</b></p>
	<p>+  <b>Arbetsplatsområdena erbjuder en mångsidig potential</b> för den cirkulära ekonomin som skulle kunna granskas i den fortsatta planeringen efter anläggningsplanen.</p>