



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 10210 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.....	V
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	6
3.1.4. Kommunalteknik	6
3.1.5. Trafik och gatunät	6
3.1.6. Markägförhållanden.....	7
3.2. Planeringssituation.....	7
3.2.1. Landskapsplan	7
3.2.2. Generalplan	9
3.2.3. Detaljplan	11
3.2.4. Byggnadsordning.....	11
3.3. Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	11
3.3.1. Naturutredning.....	12
3.3.2. Landskapsutredning	13
3.3.3. Landskapsmässig attraktionsplan.....	14
3.3.4. Förbättrande av stamväg 51:ans anslutningar - Ingå.....	15
3.3.5. Bullerutredning.....	16
3.3.6. Kommersiell utredning.....	18
4. Översiktsplan 2035.....	19
4.1. Beskrivning av översiktsplanen	20
5. Detaljplanens skeden	23
5.1. Behovet av detaljplanen.....	23
5.2. Inledning på detaljplanen och beslut gällande den	23
5.3. Deltagande och samarbete	24
5.3.1. Parter.....	24
5.3.2. Anhängiggörande	24
5.4. Målen för detaljplanen.....	24
5.4.1. De riksomfattande målen för planering av områdesanvändning	24
5.4.2. Kommunens uppsatta mål	25
5.5. Utarbetandet av detaljplansutkastet	25
5.6. Utarbetandet av detaljplanen	27

5.7.	Utarbetandet av godkännande materialet.....	28
6.	Beskrivning av detaljplanen	28
6.1.	Allmän motivering och beskrivning.....	28
6.2.	Mätning	29
6.3.	Enligt planen byggd område.....	30
6.3.1.	Markanvändning	30
6.3.2.	Trafiken.....	31
6.3.3.	Service och näringsverksamhet.....	32
6.3.4.	Kommunalteknisk underhåll	33
6.3.5.	Jordens byggbarhet och renhet	33
6.3.6.	Den naturliga miljön enligt planen.....	33
6.4.	Skyddsmål enligt planen.....	34
6.5.	Miljöstörande faktorer	34
6.6.	Namngivning.....	34
7.	Bedömning av effekterna	34
7.1.	Helhetsinverkan.....	34
7.2.	Konsekvenser per influensområde.....	35
7.3.	Klimatkonsekvenser	38
7.4.	Konsekvenser för handeln.....	41
8.	Genomförande av detaljplanen	43

1.4. Förteckning över planbeskrivningens bilagor

1. Uppföljningsblankett för detaljplan för Ingåport II
2. Program för deltagande och bedömning
3. Ingåport II, detaljplanförslag
4. Ingåport II detaljplanförslag, illustration
5. Ingåport II detaljplanförslag, illustration etapp 1

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, ARKJP 2022.
- Översiktsplan för de norra delarna av Ingå kommuncentrum, utkast, ARKJP 2022.
- Granskning av översiktsplanen för Ingåport och Bollstavägens anslutning. Sweco Oy 2022.
- Kommersiell utredning för Ingå, FCG 2022.
- 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.

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 med 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, ARKJP 2022.

1.7. Pågående utredningar

- Projektplaneringen av brandstationen
- Luontoselvitys, Keiron 2022.

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 har varit 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
15.6.2022 Byggnads- och miljönämnden, planförslag
20.6.2022 Kommunstyrelsen, planförslaget läggs fram för påseende

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. Planeringen 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.

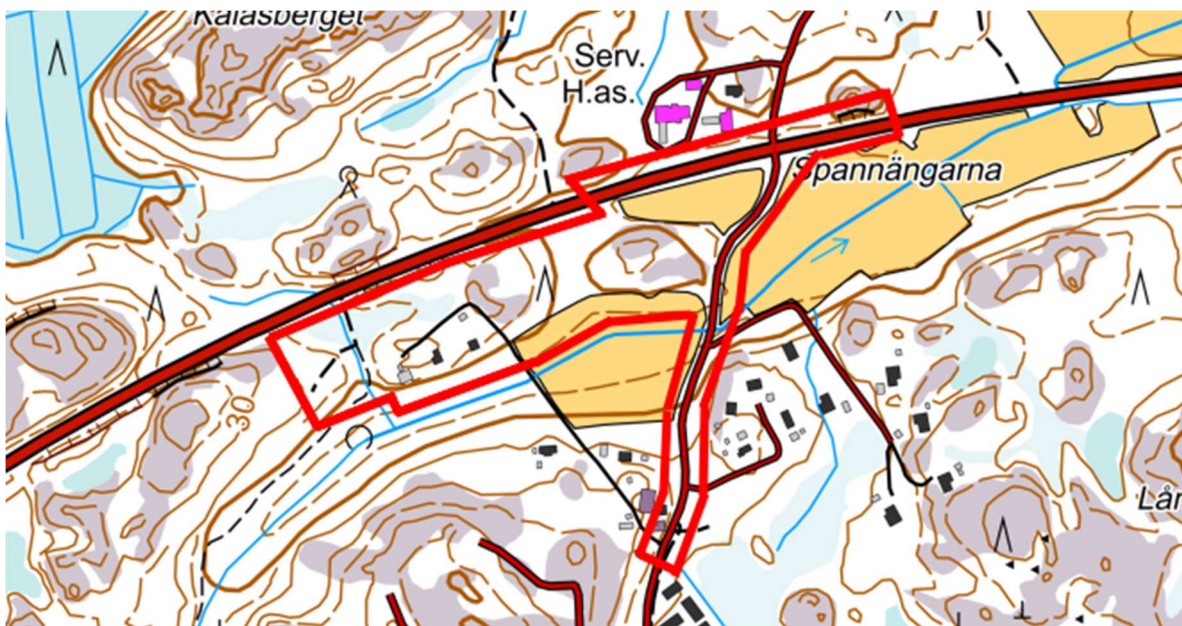


Bild 2: Ingåport II planeringsområdets preliminära avgränsning (bakgrundskarta: Lantmäteriverket 2021).

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 Täktervägens vägområde norr om Ingå kyrkby. Täkters 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 Täkter är byggd på en plats där den historiska landsvägen mot Täkter möter den nyare vägen, stamväg 51. Anslutningsområdet är inte någon historisk del av den etablerade tätorten, utan de bildar ett nytt tätortshistoriskt skikt.

Boende och byggnadsbestånd

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

På fastighet 149-412-2-22 finns en bostadsbyggnad från 1950 och en ekonomibygnad från 1956. Under beredningen av planen är bostadsbyggnaden i bruk som bostad. På fastighet 149-412-2-20 finns en bostadsbyggnad från 1955 samt ekonomibygnader från 1952 och 1999. Under beredningen av planen är bostadsbyggnaden inte bebodd.

Bostadsbyggnaderna i planeringsområdet är typiska för sin tidsera och består av träbyggnader med brädfodring. Byggnadsbeståndet i planeringsområdet har inga betydande värden med tanke på byggnadshistoria eller byggnadskonst. Baserat på byggnaderna utseende från utsidan är de delvis i dåligt skick.



Bild 4: Bostadsbyggnad på fastighet 149-412-2-22 (Ingå kommun, 2022).



Bild 5: Ekonomibygggnad på fastighet 149-412-2-22 (Ingå kommun, 2022).



Bild 6: Bostadsbyggnad på fastighet 149-412-2-20 (Ingå kommun, 2022).



Bild 7: Ekonomibygnad på fastighet 149-412-2-20 (Ingå kommun, 2022).

Arbetsplatser, service och näringsverksamhet

På anslutningsområdet för Täckervägen och stamväg 51 finns St1:s kallstation med tillhörande café-tjänster 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 Spanningsbacken finns kommunalteknik och på södra sidan om planeringsområdet går vattenledning och avloppsrör.

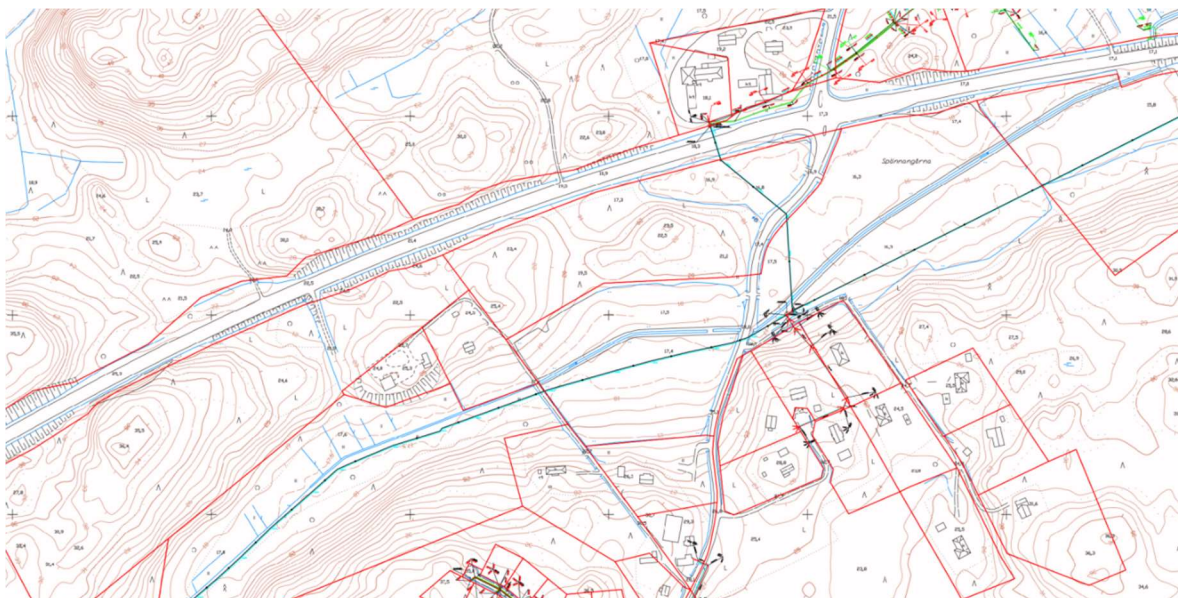


Bild 8: Utdrag ur vattenförsörjningsnätverkskartan (Ingå kommun, 2021).

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

3.1.6. Markägoförhållanden

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 Täckervägens 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 Nylandsplanen 2050 ingår en allmän, rättsverkningsfri strukturplan som fungerar som landskapets vision samt de tre etapplandskapsplaner: Västra Nyland, Helsingforsregionen och Östra Nyland. Största delen av Nylandsplanen 2050 trädde i kraft 24.9.2021 genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut, men planen har inte vunnit laga kraft på grund av ansökningar om besvärstillstånd som lämnats till Högsta förvaltningsdomstolen.

Grunduppgifterna för landskapsplanerna och de beteckningar som berör planeringsområdet beskrivs nedan.

Allmänna planeringsbestämmelser i Nylandsplanen som särskilt berör planeringsområdet:

Nya bostads- och arbetsplatsområden ska planeras så att de uppfyller kriterierna för en hållbar miljö: områdena ska vara belägna i region- och samhällsstrukturen och byggandets omfattning och effektivitet ska vara sådana att det skapar förutsättningar för mångsidig verksamhet, närservice och kollektivtrafikförbindelser samt för att korta resor för att uträtta ärenden kan göras till fots eller med cykel.

Byggnad av bostäder och arbetsplatser utanför centrum, servicekoncentrationer och utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anges i landskapsplanen ska i första hand äga rum invid den befintliga samhällsstrukturen. Då byggandet styrs ska man se till att så effektivt som möjligt utnyttja den befintliga infrastrukturen, tjänsternas tillgänglighet och förutsättningarna för hållbara färdvägar.

I den mer detaljerade planeringen ska man sträva efter att minimera olägenheter på grund av buller, skakningar och utsläpp som orsakas av trafiken.

Den undre gränsen för storleken på en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse är 4 000 m² - vy, om utredningar inte visar något annat och om det inte bestäms något annat i dessa planeringsbestämmelser. Med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse avses också ett sådant område för detaljhandel bestående av flera affärer som till sina verkningar kan jämföras med en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

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 grönsstruktur 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 9: 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 byggnskränkning 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 rekreativnätet 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, rekreativ- 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 rekreativnätet.

Område för centrumfunktioner, litet centrum:

Beskrivning: Med objektsbeteckningen anges små centrum som är en kommuns administrativa centrum eller ett centrum för boende, arbetsplatser och tjänster.

Planeringsbestämmelse: De här planeringsbestämmelserna berör rikscentrum, centrum och små centrum. Planeringsbestämmelserna för utvecklingszonen för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzonen berör också centrumen och rikscentrumet som finns på dessa områden.

Området ska utvecklas som ett funktionellt mångsidigt, tätbebyggt centrum med service, arbetsplatser och bostäder med beaktande av behoven i anslutning till boendet och näringslivet.

Områdets placering och omfattning ska avgöras i samband med den mer detaljerade planeringen så att området för centrumfunktioner bildar en funktionellt enhetlig helhet som har fokus på centruminriktad verksamhet.

I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet med kollektivtrafik och förbättrandet av förutsättningarna för att gå och cykla. I samband med planeringen ska tillräckliga områden för lokal anslutningsparkering för personbilar och cyklar anvisas utanför huvudstadsregionen.

Därtill ska tillräckliga områden för anslutningsparkering för cyklar anvisas i huvudstadsregionen. I utvecklingen av centrumet ska man värna om och utnyttja miljöns särdrag.

I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.

Till området kan förläggas stora detaljhandelsenheter av regional betydelse.

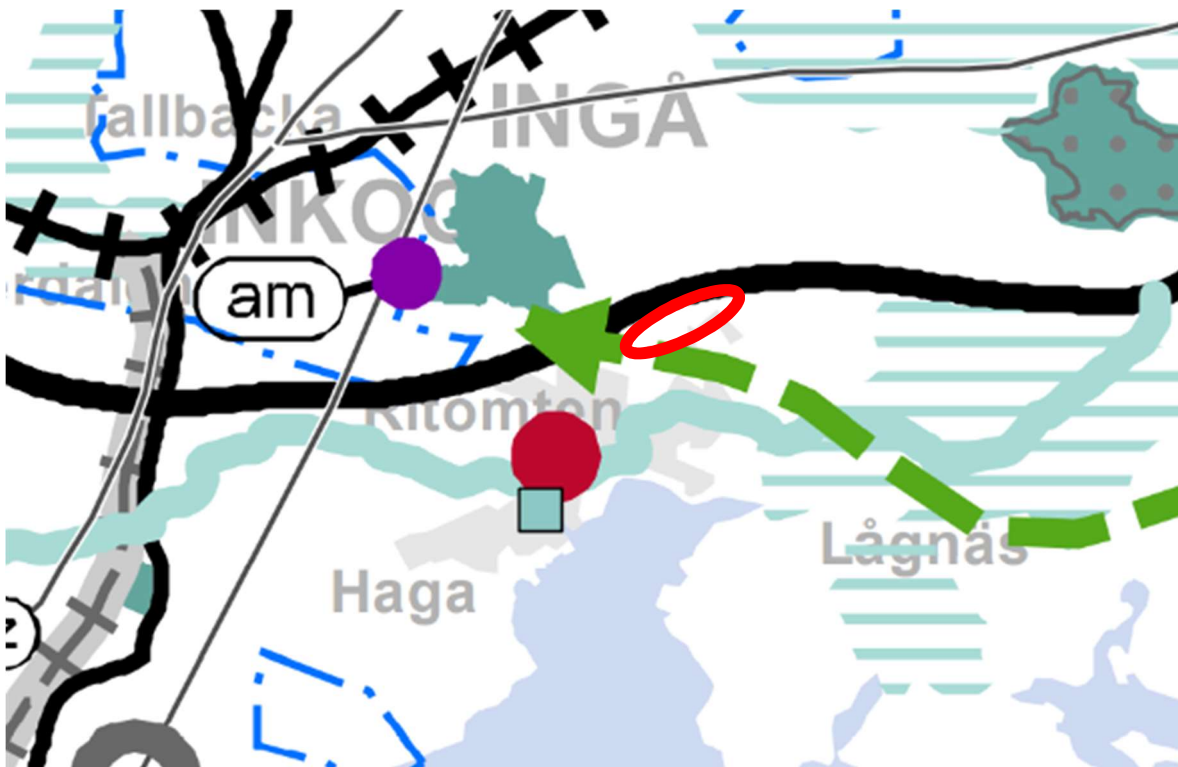


Bild 10: Nylandsplanen 2050, utdrag ur Västra Nylands etappplansplan (Nylands förbund, 2020). Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med rött.

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.

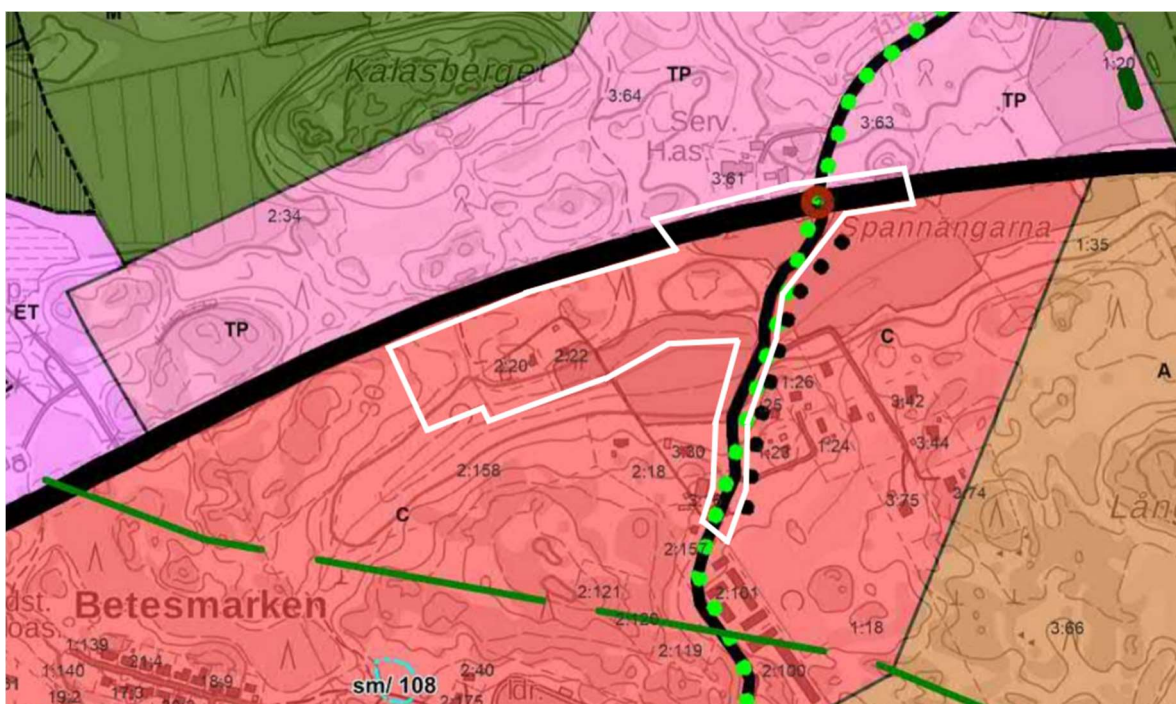


Bild 11: Utdrag ur den av kommunfullmäktige 3.5.2021 godkända generalplanen (Ingå kommun, 2021). Placeringen av planeringsområdet för Ingåport II anges med vitt på kartan.

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

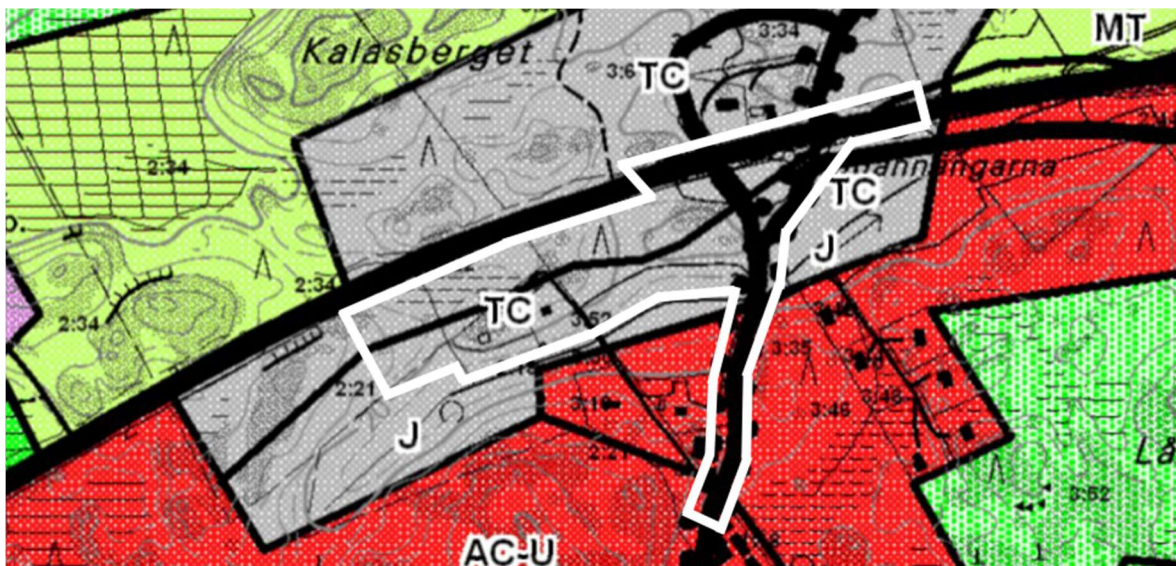


Bild 12: Utdrag ur den gällande generalplanen för fastlandsområdena (Ingå kommun, 2002). Placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med vitt.

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 detaljplanläggningen har det för området utarbetats en översiktsplan Ingåport II 2035, en utredning som granskar stamvägens och Täcktervägens korsning samt en bullerutredning. Projektplaneringen av brandstationen pågår samtidigt som detaljplanläggningen.

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

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

- Ingåport II 2035 översiktsplan, ARKJP 2022.
- Översiktsplan för de norra delarna av Ingå kommuncentrum, utkast, ARKJP 2022.
- Kommersiell utredning för Ingå, FCG 2022.
- 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.

- Ekologiska korridorer

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
- Naturutredning, Keiron 2022

3.3.1. Naturutredning

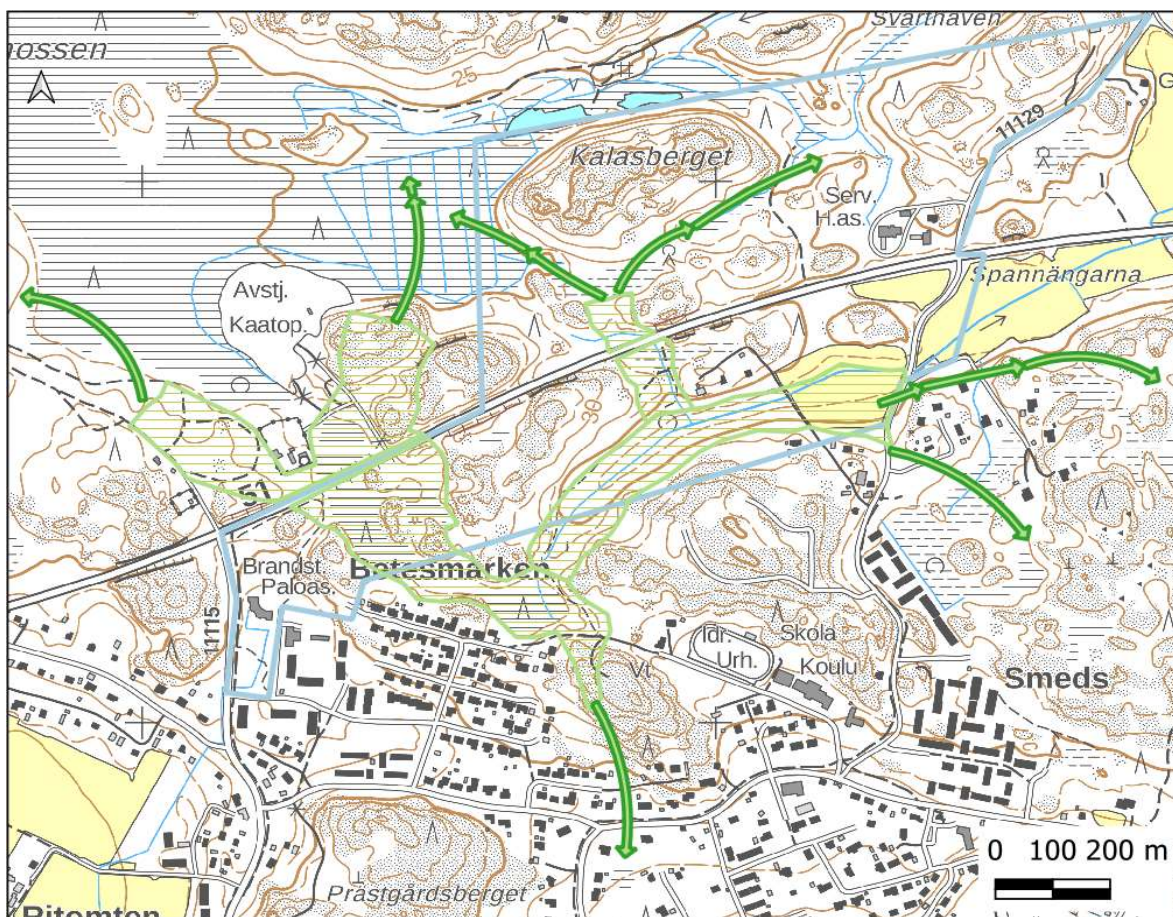


Bild 13: Utdrag ur skiss för en ändamålsenlig grönförbindelse i naturutredningen (Keiron 2022).

Naturutredning 2022

Utarbetande av en naturutredning har inletts för Ingåportsområdet (Keiron 2022). I naturutredningen bedöms områdets potential för arter som ska skyddas samt ekologiska förbindelser. Naturutredningen blir färdig under hösten 2022.

Vid granskningen av förbindelser beaktades primärt hjortdjurens och sekundärt flygekorrens möjligheter att röra sig. Med tanke på planeringen är det väsentligt att bevara en tillräckligt bred förbindelse. Den rekommenderade bredden på förbindelsen är minst 100 meter, och flaskhalsarna borde inte vara längre än sin bredd. Det finns också skäl att beakta de förändringar som

byggnadsverksamheten orsakar för vattenförsörjningen. Detta innebär att träd ska bevaras livskraftiga trots byggnadsverksamheten. I detta fall är det viktigt att även försöka bevara myrnaturen i ett så gott naturligt tillstånd som möjligt, vilket innebär att det också rekommenderas att tillräckligt med avrinningsområde bevaras. Vid en kartläggning från våren 2022 hittades ingen flygekorsspillning trots att det ställvis finns struktursdrag som lämpar sig för flygekorre i skogen.

Naturutredning 2016

Den tidigare naturutredningen 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.

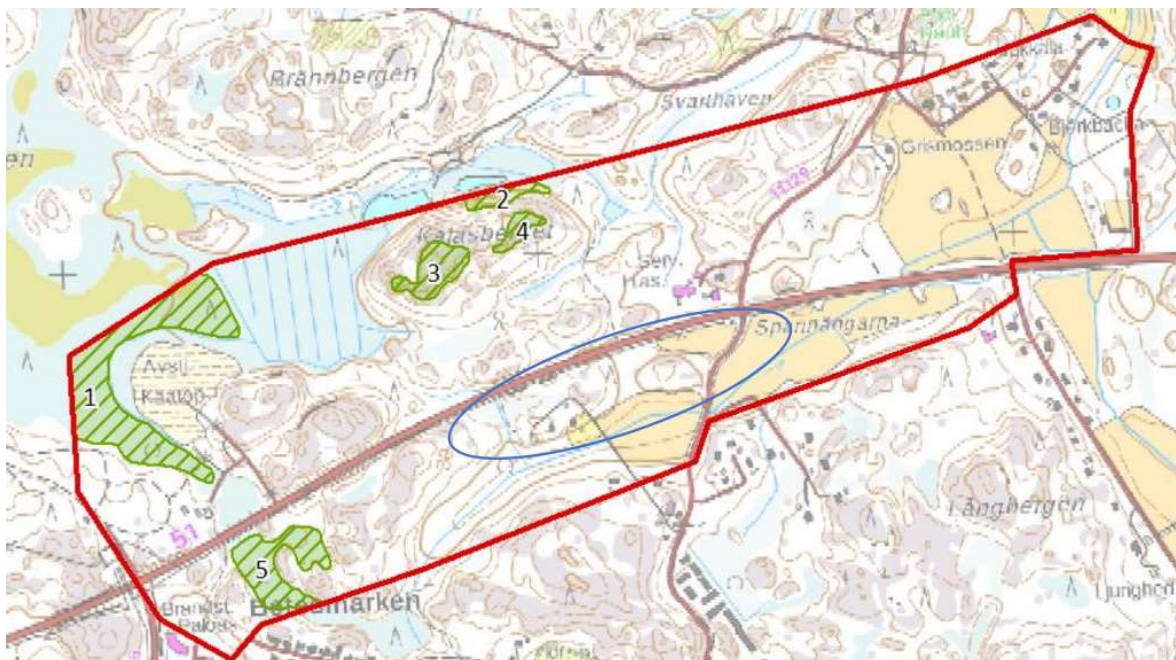


Bild 14: Utdrag ur naturinventeringen (FCG Oy, 2016). Gröna beteckningar anvisar värdefulla naturobjekt. Naturutredningen har uppgjorts på det rödmarkerade området. Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med en blå cirkel.

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.

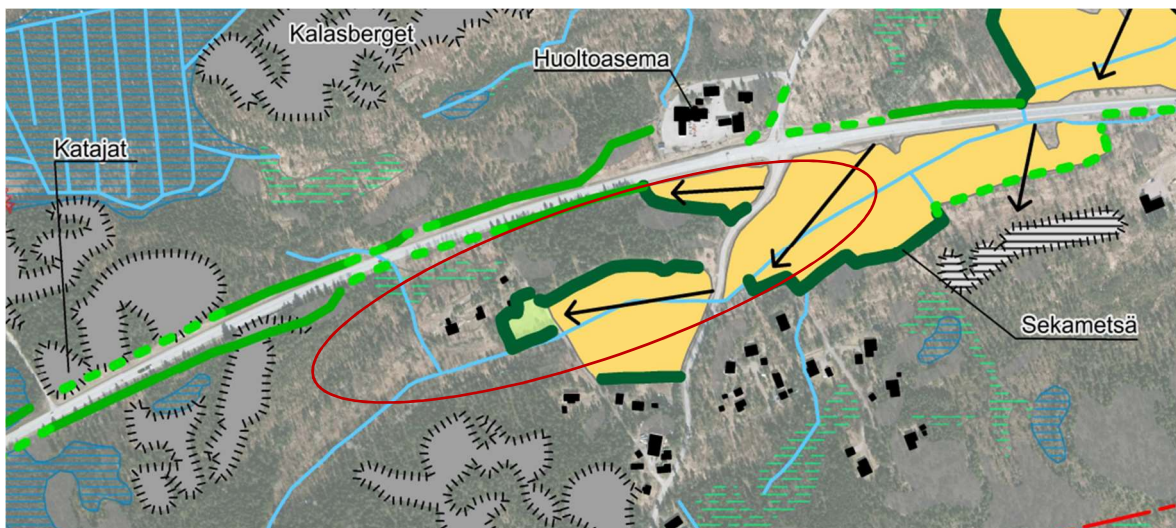


Bild 15: Utdrag ut landskapsanalyskartan (FCG Oy, 2015). Den ungefärliga placeringen av planeringsområdet Ingåport II har markerats med en röd cirkel.

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 16: 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 fyrvägs korsning 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-vänster-förskjutning, 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 omlada 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 17: I anslutningsutredningen rekommenderas att den fortsatta planeringen görs enligt övergångsalternativet för gång- och cykeltrafik. (Sweco Oy, 2021).

3.3.5. Bullerutredning

En bullerutredning gjordes för planeringsområdet 2021 (Sweco, 2021). Bullerutredningen har preciserats genom en bullerutredning i planförslagsskedet 1.4.2022 (Sweco, 2022). I planförslagsskedet utarbetades en bullersimulering baserat på översiktsplanen och illustrationen av planförslaget, och utifrån den är det möjligt att bedöma att placeringen av byggnaderna och konstruktionerna har en tydligt bullerbekämpande effekt i riktning mot kundgårdarna och områdena på den södra sidan (bild 19). Baserat på bullerutredningen har träden endast en lindrig bullerdämpande effekt och det finns ingen garanti för att träden kommer att stå kvar.

Nuläget

Vid planområdet, i den omedelbara närheten av stamväg 51, bildas i nuläget ett område där riktvärdena för buller överskrids dagtid och nattetid. I den östra delen av projektområdet överskrids riktvärdena över hela planområdet. Det område där riktvärdet överskrids nattetid är något mindre än det område där riktvärdet överskrids dagtid. (Sweco, 2022)

Situation enligt planen

I en situation enligt planen förhindrar den byggnadsmassa som uppförts längs stamvägen effektivt buller från att sprida sig djupare in över planområdet. Med de nuvarande trafikmängderna och trafikmängderna i prognossituationen överskrids riktvärdena för buller inte på bostadsbyggnadernas gårdsplaner. (Sweco, 2022)

Vid de byggander som ligger i den omedelbara närheten av vägen riktas en bullernivå på högst 67 dB dagtid och 60 dB nattetid till byggnadernas fasad med trafikmängderna i prognossituationen. Med den nuvarande trafikmängden är bullernivån en decibel lägre. Byggnaderna i fråga är kontorsbyggnader. Till bostadsbyggnadernas fasad riktas en bullernivå på högst 59 dB dagtid och 52 dB nattetid med trafikmängden i prognossituationen. Även här är bullernivån en decibel lägre med nuvarande trafikmängd. (Sweco, 2022)

Ljudisoleringen för konstruktionerna fastställs baserat på den fasad som är kraftigast utsatt för buller. Ljudisoleringstalet bildas genom skillnaden mellan buller inomhus och utomhus i prognossituationen. Det här är vanligtvis en rekommendation som används om ljudisoleringsbehov för byggnader i planer. (Sweco, 2022)

Om ljudisoleringstalet är över 30 dB kräver fasaden (väggstrukturen, fönstren) en bättre ljudisolering än normalt. I sådana fall beräknas ljudisoleringen separat för väggkonstruktionen och fönstren. (Sweco, 2022)

I denna bullerutredning användes ett riktvärde på 35 dB dagtid och 30 dB nattetid för inomhusbuller i bostadsrum i planområdets byggnader. Vid kontorsbyggnader är riktvärdet för buller 45 dB dagtid. Det här innebär att om en bullernivå på över 65 dB dagtid och över 60 dB nattetid riktas till bostadsbyggnadens fasad, måste fasadkonstruktionen ha strängare krav i fråga om buller. Samma krav kommer på fråga om en bullernivå på över 75 dB dagtid riktas till en kontorsbyggnads fasad. Baserat på modelleringen uppfylls riktvärdena för inomhusbuller med normala fasadkonstruktioner, och tilläggskrav behöver inte tillämpas. (Sweco, 2022)

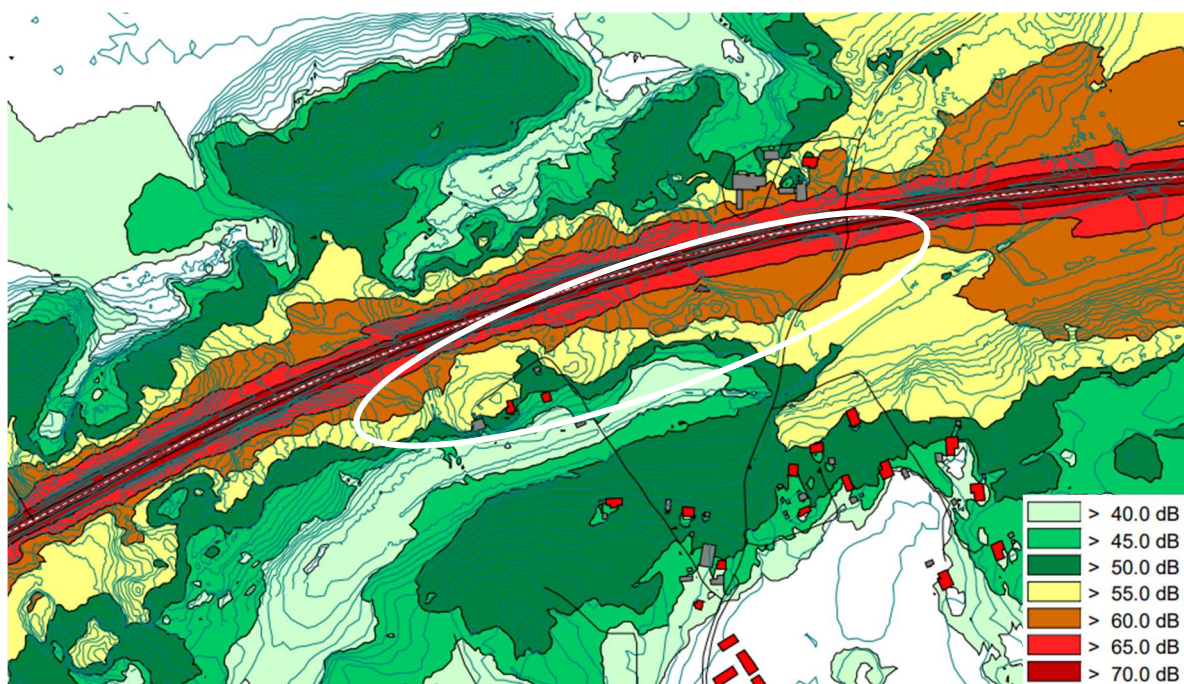


Bild 18: Utdrag ur stamväg 51:ans bullerutredning kl. 07-22 (Sweco Oy, 2021) Som bullerutsläppskällor har vägtrafiken och trafikmängdsprognosen för år 2040 använts.

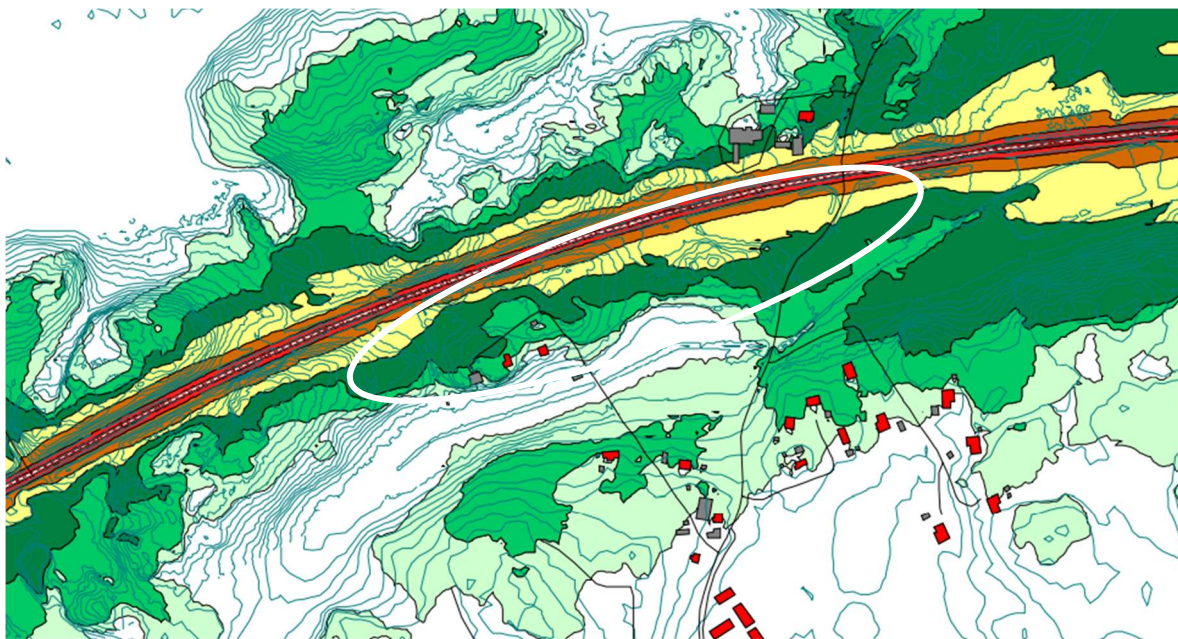


Bild 19: Utdrag ur stamväg 51:ans bullerutredning kl. 22-07 (Sweco Oy, 2021) Som bullerutsläppskällor har vägtrafiken och trafikmängdsprognosen för år 2040 använts.

3.3.6. Kommersiell utredning

I den kommersiella utredningen för Ingå (FCG 2022) analyserades det nuvarande servicenätet och konkurrensituationen för handeln och utvecklingen av handelns servicenät både ur allmänna perspektiv och ur Ingås perspektiv. Dessutom bedömdes konsekvenserna för handeln när det gäller detaljplaneprojekten för Ingåport II och Bollstavägen–Betesvägen.

Utvecklingsprinciper för handelns servicenät som framförts i utredningen:

- Ingå centrum är kommunens kommersiella huvudcentrum och den primära platsen för dagligvaruhandel, centrumorienterad specialhandel och kommersiell service. Dimensioneringen och serviceutbudet för nya handelsområden ska vara sådan att de stöder utvecklingen av Ingå centrum och kompletterar serviceutbudet i centrum.
- För att stärka den kommersiella attraktionskraften i Ingå krävs att affärslokalerna i centrum förnyas kontinuerligt, men även att nya konkurrenskraftiga platser anvisas för aktörer inom handel. Detta främjar även förverkligandet av en fungerande konkurrens.
- Vid utvecklingen av en regionalt sett balanserad handel kan ett mål anses vara att det skapas balans i efterfrågan och utbud inom både dagligvaruhandeln, den centrumorienterade specialhandeln och den utrymmeskrävande specialhandeln. I tabellen nedan presenteras den nuvarande våningsytan och dimensioneringen för handeln i Ingå 2040 samt tilläggsbehovet av affärsutrymmen fram till 2040:

Dimensioneringen av handeln i Ingå, m²vy	Nuvarande våningsyta, centrum	Nuvarande våningsyta, hela kommunen	Dimensionering 2040, hela kommunen	Förändring 2021–40
Dagligvaruhandel	2 200	2 900	4 100	1 200
Övrig specialhandel	2 500	2 500	9 000	6 500
Utrymmeskrävande handel, bilhandel och servicestationer	0	300	10 300	10 000
HANDEL TOTALT	4 700	5 700	23 400	17 700

- Baserat på konsekvensbedömningen gjordes följande bedömning av hur dimensioneringen fördelas mellan olika områden:

Dimensionering för handeln i Ingå, m²vy	Centrum	Täktervägens område ¹⁾	Bollstavägens område	Övriga områden ²⁾	Sammanlagt
Dagligvaruhandel	2 700	200	500	700	4 100
Övrig specialhandel	6 500	500	2 000	0	9 000
Utrymmeskrävande handel, bilhandel och servicestationer	800	3 900	400	5 200	10 300
HANDEL TOTALT	10 000	4 600	2 900	5 900	23 400

¹⁾ Ingåport I (ca 1 500 m²vy), Ingåport II (ca 1 600 m²vy) och Ingåport III (1 500 m²vy)

²⁾ Övriga områden bl.a. Areenakeskus (ca 1 200 m²vy) och Ingå stations område

- **Ingå centrum** är den primära platsen för dagligvaruhandel, centrumorienterad specialhandel och kommersiell service. Det är också möjligt att skapa beredskap att etablera utrymmeskrävande handel i centrumområdet. Dimensioneringen av handeln i centrumområdet är 10 000 m²vy, vilket möjliggör en ökning av affärsutrymme på 5 300 m²vy jämfört med nuvarande.
- **Täktervägens område** lämpar sig för utrymmeskrävande specialhandel, trafiktjänster och kommersiell service som anknyter till småindustriverksamhet och annan grövre kommersiell service. Förutom Ingåborna betjänar området även genomfartstrafiken. I områdena för Ingåport I och Ingåport II finns utrymmeskrävande handel och butiksutrymmen som anknyter till småindustriverksamhet. I områdena finns inga separata butiksbyggnader. I området för Ingåport III finns för tillfället en servicestation och i anslutning till den finns café- och annan serviceverksamhet. I området är det också möjligt att skapa beredskap för småskalig dagligvaruhandel och specialhandel som främst betjänar genomfartstrafiken. Dimensioneringen av handeln i området är sammanlagt cirka 4 600 m²vy, vilket omfattar dimensioneringen av handeln i Ingåport I, Ingåport II och Ingåport III. Vid utvecklingen av området ska det beaktas att verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för handeln i Ingå kommuncentrum tryggas.

Detaljplanernas dimensionering av handeln och planbestämmelser:

I planbestämmelsen tilläggs att dagligvaruhandel inte tillåts i området. På så sätt stämmer bestämmelsen överens med bestämmelserna i detaljplanen för Ingåport I.

4. Översiktsplan 2035

För detaljplanen Ingåport II har det utarbetats en översiktsplan 2035 för området längs stamväg 51 mellan Täktervägen och Bollstavägen (ARKJP 15.6.2022). Översiktsplanen betjänar den detaljplan som utarbetas för området och presenterar den områdeshelhet som ska utvecklas i stora drag.



Bild 20: översiktsplan 2035, situationsplan, enhetligt företagsområde längs Västerleden.



Bild 21: översiktsplan 2035, snedbild från nordost.

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.

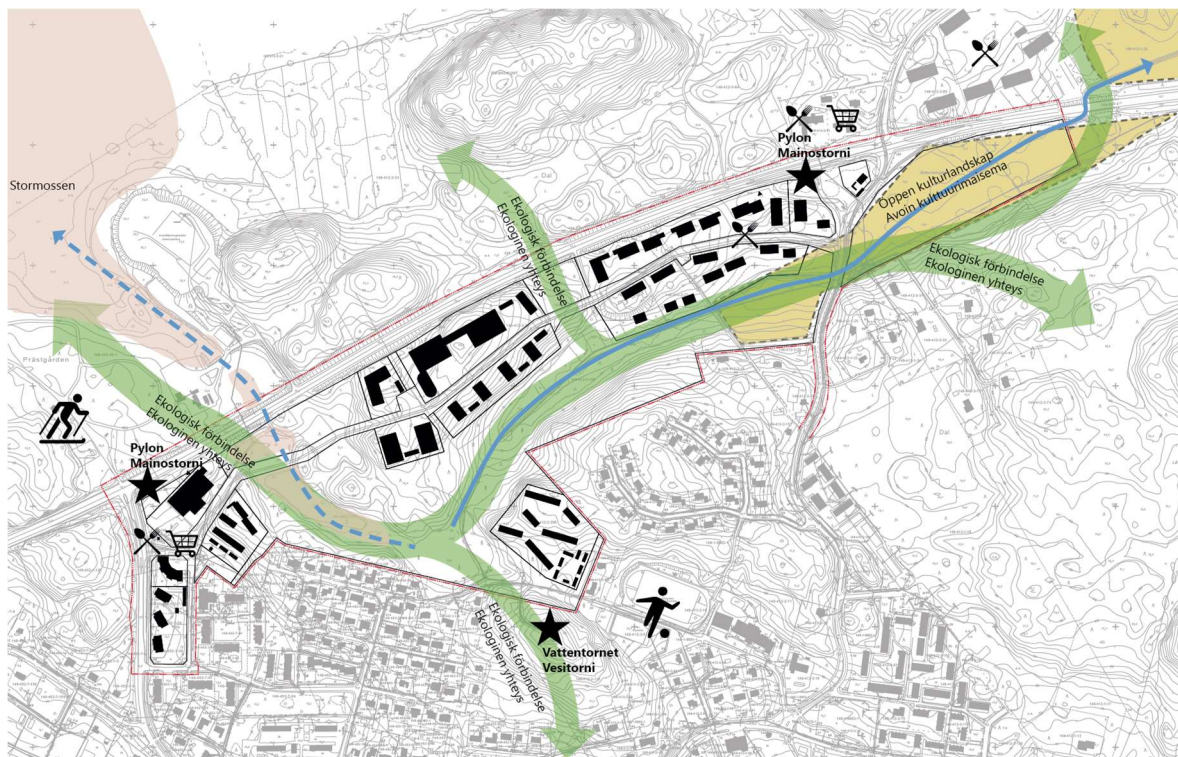


Bild 22: rekreations- och landskaphelheter, behovet av ekologiska förbindelser.

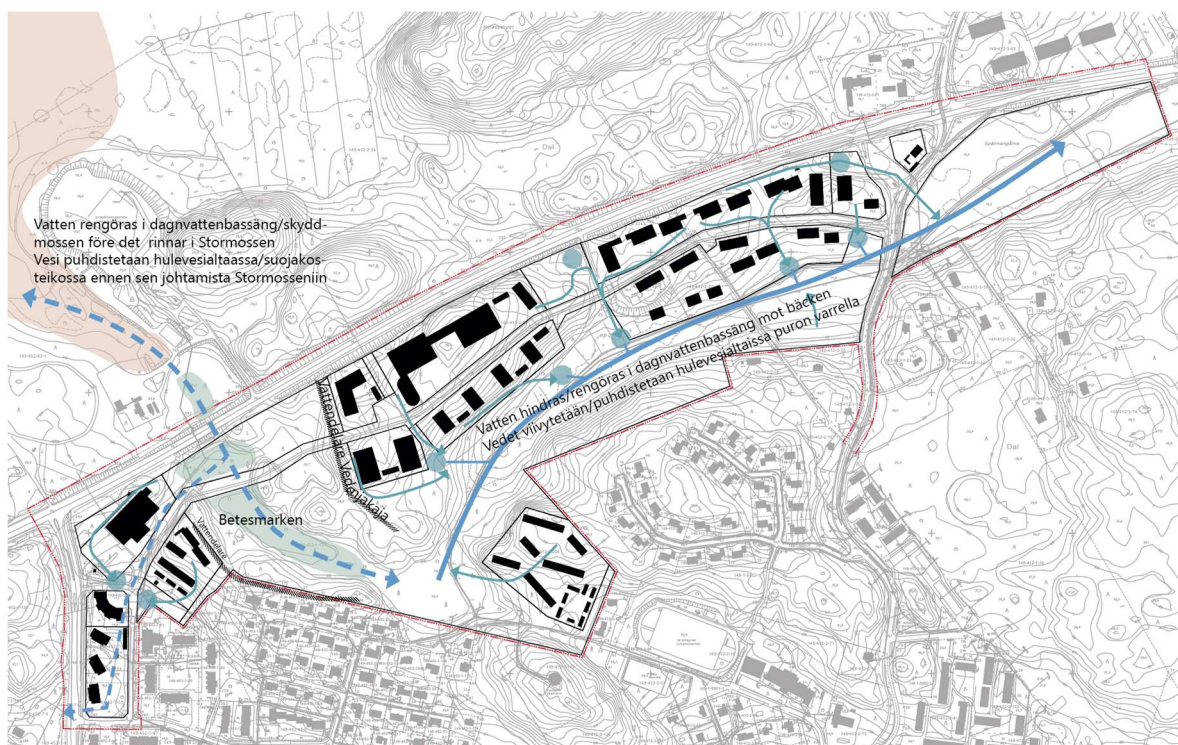


Bild 23: Principer för dagvattenhanteringen.

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. En ändring av detaljplanen för Bollstavägen–Betesvägen är aktuell i området.

- Bollstavägens och Täktervägens anslutningslösningar till stamväg 51 grundar sig på den förutredning som utarbetats i samarbete med NTM-centralen (Sweco Oy 2021). En trafikgranskning av en ny gata som korsar Bollstavägen, förlängningen av Betesvägen, blev färdig i slutet av 2021.
- 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.

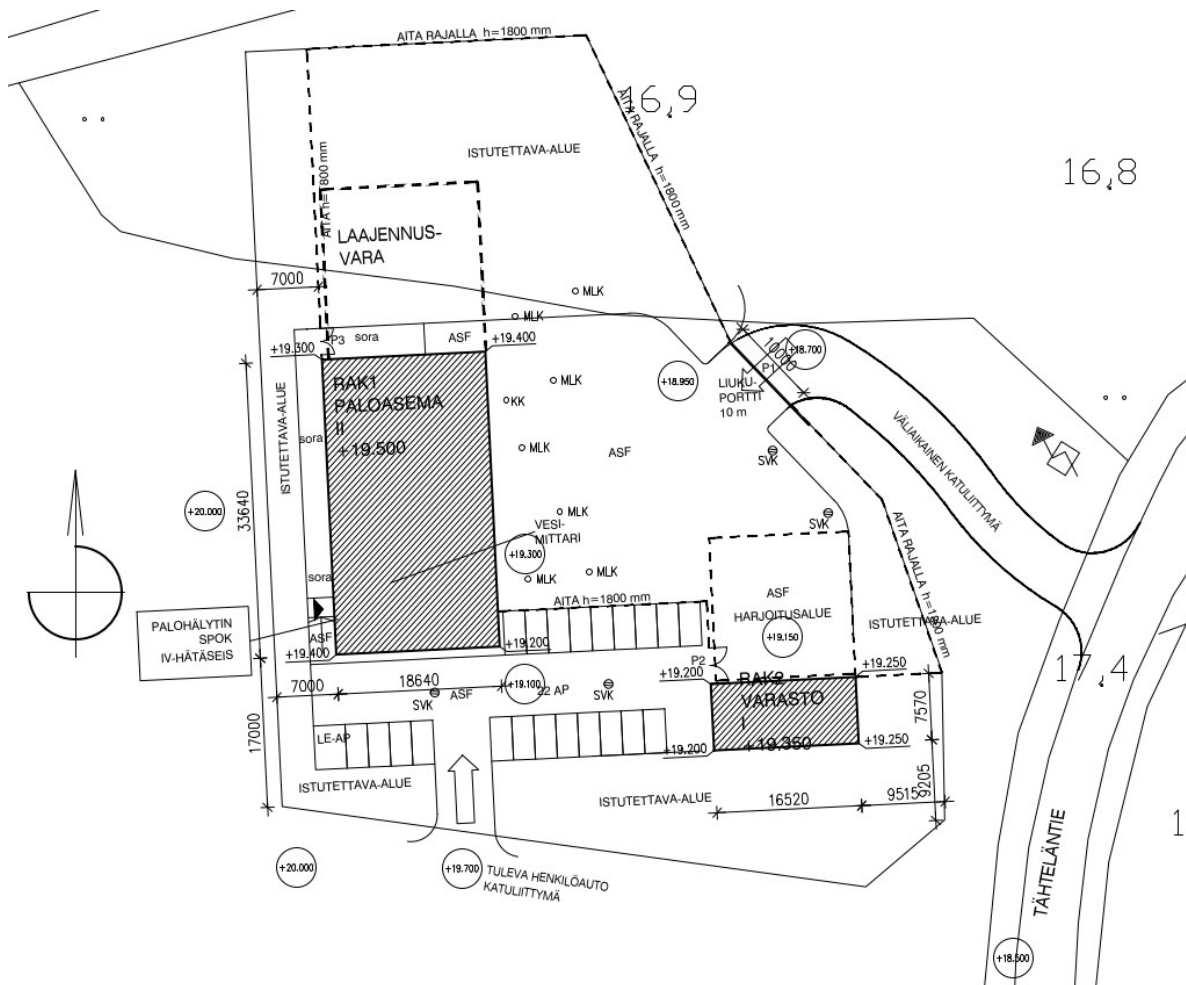


Bild 24: brandstationens planritning 30.5.2022 (Arkitehtitoimisto Design Team Oy, 2022).

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 Täcktervägens 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 25: gators och tomters 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 lättrafik. På området planeras en ny brandstation.

5.5. Utarbetandet av detaljplansutkastet

I detaljplanens utkastskede bereddes och framlades två planalternativ, 1 och 2. Beskrivning av alternativen från planutkastskedet:

- 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 företagsbyggande 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 verkstadsbyggande än de befintliga bostadshusen. Eftersom tomterna skulle ingå i planeringen och planändringen skulle det finnas bättre förutsättningar för samordning av helheten under planförslagsperioden.

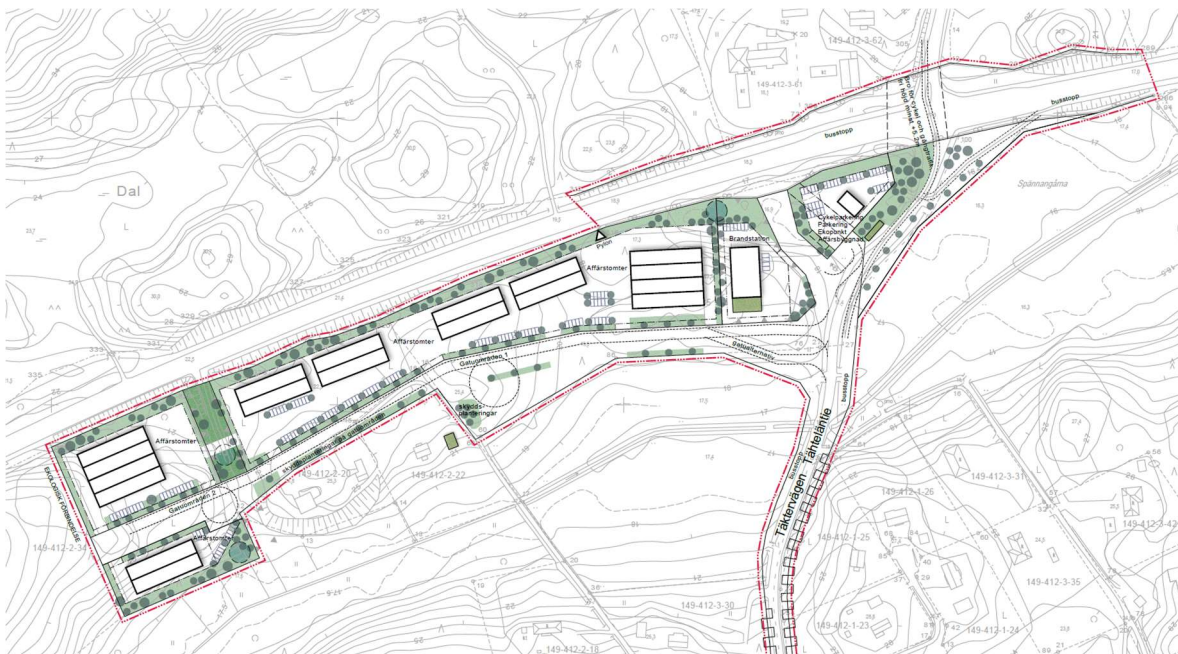


Bild 26: utkast ALT 1, illustration.



Bild 27: utkast ALT 2, illustration.

I planutkastskedet gjordes en separat granskning av möjligheten att etablera en enskild butik på 2 000 m²vy i KTY-kvartersområdet 622 intill brandstationen. Det beslutades emellertid att anvisa en motsvarande butik till en annan plats i ändringen av detaljplanen för Bollstavägen–Betesvägen och den ströks ur planförslaget.

Om de planutkast som var framlagda lämnades nio utlåtanden och tre anmärkningar av privatpersoner om beredningsmaterialet. En av anmärkningarna hade undertecknats av 12 personer. I beredningsmaterialet ingick en översiktsplan i vilken man granskar markanvändningen söder om stamväg 51 på området mellan Bollstavägen och Täktervägen enligt principerna i den gällande generalplanen och den av kommunfullmäktige 2021 godkända generalplanen för fastlandsområdena. Utlåtandena och anmärkningarna berörde i huvudsak hela planeringsområdet.

I responsen betonades byggandets och därmed de förminskade skogsområdenas verkningar för spridningen av buller och damm, för användningen av området för rekreation samt för djurens möjligheter att röra sig. Därtill tog man i NTM-centralen ställning till mängden och placeringen av handel.

5.6. Utarbetandet av detaljplanen

Baserat på den respons som inlämnats på utkastet till detaljplan och som stöd för den mer detaljerade planeringen gjordes utredningar. Deras betydelse har sammanfattats med följande förteckning:

- Trafikutredning och anslutningsgranskningar (SWECO 2021),
- Bullerutredning och simulering (SWECO 2022), utifrån vilken placeringen av byggnader och konstrukturer samt zoner på tomterna styrdes med tanke på bullerbekämpning, och det kunde konstateras i planbestämmelserna att den fastställda bullerbekämpningen fungerar.
- Naturutredning (KEIRON 2022 preliminära resultat, blir färdig hösten 2022). I naturutredningen bedömdes potentialen för arter som ska skyddas i planområdet samt en ändamålsenlig lösning för en ekologisk korridor. I planområdet identifierades inte arter som ska skyddas, och planlösningen och översiktsplanerna ändrades så den ekologiska förbindelsen beaktas bättre genom att ändra TY-kvartersområdena till EV-skyddsgrönområde.
- Bedömningen av klimatkonsekvenserna med miljöministeriets KILVA-verktyg (Ingå kommun och ARKJP 2022) samt en mer omfattande geodatagranskning av potentiella områden med tanke på naturens mångfald och kolsänkor (ARKJP). I planen tillades bl.a. en bestämmelse om att träd och buskar ska bevaras och/eller planteras, och i planens anvisningar för byggnadssätt beaktades en del perspektiv med tanke på klimatsmart planering.
- Justeringar av översiktsplanen för Ingåport II 2035 (ARKJP 2022). De väsentliga justeringarna berörde ändringar av planområdets externa helhet med tanke på bevarandet av ekologiska förbindelser och naturens mångfald. Dessutom justerades reserveringar för gatuområden och höjdlägen med hjälp av en ungefärlig gatuplanering.
- Inledande av en översiktsplan för de norra delarna av Ingå kommuncentrum (ARKJP 2022), preliminär planering av markanvändningen på den norra sidan av stamväg 51 så att det tillsammans med naturutredaren var möjligt att konstatera att de ekologiska förbindelserna fortsätter på ändamålsenligt sätt över stamvägen samt bedöma till exempel frågor som berör handeln på ett mer omfattande sätt än genom enskilda planändringar.
- Anvisningar för byggnadssätt (ARKJP 2022) med noggrannare anvisningar för planbestämmelserna inför den fortsatta planeringen, bl.a. gällande stadsbild, tomtanvändning, bevarande av vegetation och plantering samt gröna gårdsrum.
- Kommersiell utredning för Ingå (FCG 2022) för att styra handeln i omgivningen av Täckervägen och Bollstavägen som helhet. Utkastskedet för detaljplanen för Bollstavägen–Betesvägen fungerar även som utredningsmaterial för handelsfrågor och den vidare kontexten för området. Bestämmelserna för handeln justeras baserat på dessa.
- Inventering av planområdets gårdsplaner och byggnader (planläggningen i Ingå 2022) samt anpassning av byggnadsytorna på KTY-tomten vid bron till kulturåkerlandskapet baserat på museets utlåtande.
- Riktgivande tomtindelning.
- Beredning av planförslagsmaterialet och konsekvensbedömningen baserat på respons och den preciserade utredningsbakgrunden.

Som utgångspunkt för planförslaget valdes baserat på diskussioner med markägarna en lösning mellan utkast 1 och 2, där åkerområdet intill Täckervägen stryks ur planen, men de befintliga gårdsplanerna blir kvar i planområdet. Åkerområdet torde fortsätta användas för odling inom den

kända framtiden. Till åkerområdet riktas bl.a. ett behov av en ekologisk förbindelse som identifierats i naturutredningen.

Målet är att förslaget till detaljplan ska läggas fram under sommaren–början av hösten 2022.

Här tillkommer en allmän beskrivning av anmärkningar och utlåtanden som inlämnas om det planförslag som läggs fram i samband med godkännandet.

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 Täckervägen, den nuvarande trafikstationen och Ingåport I. I omgivningen av korsningen av Täckervägen har dessutom ett kvartersområde avsett för brandstationen samt anslutningsparkering och cykelparkering anvisats.

Planförslaget baserar sig på översiktsplanen 2035 (ARKJP). En regionhelhet i enlighet med generalplanen skulle utgöra ett synergistisk och sammankopplat företagsområde i området med bästa synlighet i Ingå längs Västerleden. Området för detaljplanen ligger nära kommuncentrumet och förbindelserna med centrumet utvecklas på Täckervägen, i rekreationsområdena och i framtiden eventuellt även via Bollstavägen enligt generalplanen. I översiktsplanen har ändamålsenliga ekologiska förbindelser avgränsats utifrån preliminära uppgifter från naturutredningen våren 2022. De ekologiska förbindelserna har även beaktats i planförslaget genom att anvisa ett skyddsgrönområde i områdets västra kant med en sådan bredd som förutsätts av den ekologiska förbindelsen.

När generalplanen genomförs stegvis, möjliggör planförslaget 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.

Planalternativ

Detaljplanen för Ingåport II har kopplats till gällande detaljplaner genom Täckervägens gatuområde. Genom lösningen möjliggörs anläggande av en lättrafikled till den del som en sådan saknas. I ett område mellan Ingåport II och den nuvarande detaljplanen, som huvudsakligen är ett jord- och skogsbruksområde, är det motiverat att utarbeta en separat detaljplan där boende betonas. Den möjliga helhetsbilden för området har presenterats ungefärligt i översiktsplanen 2035.

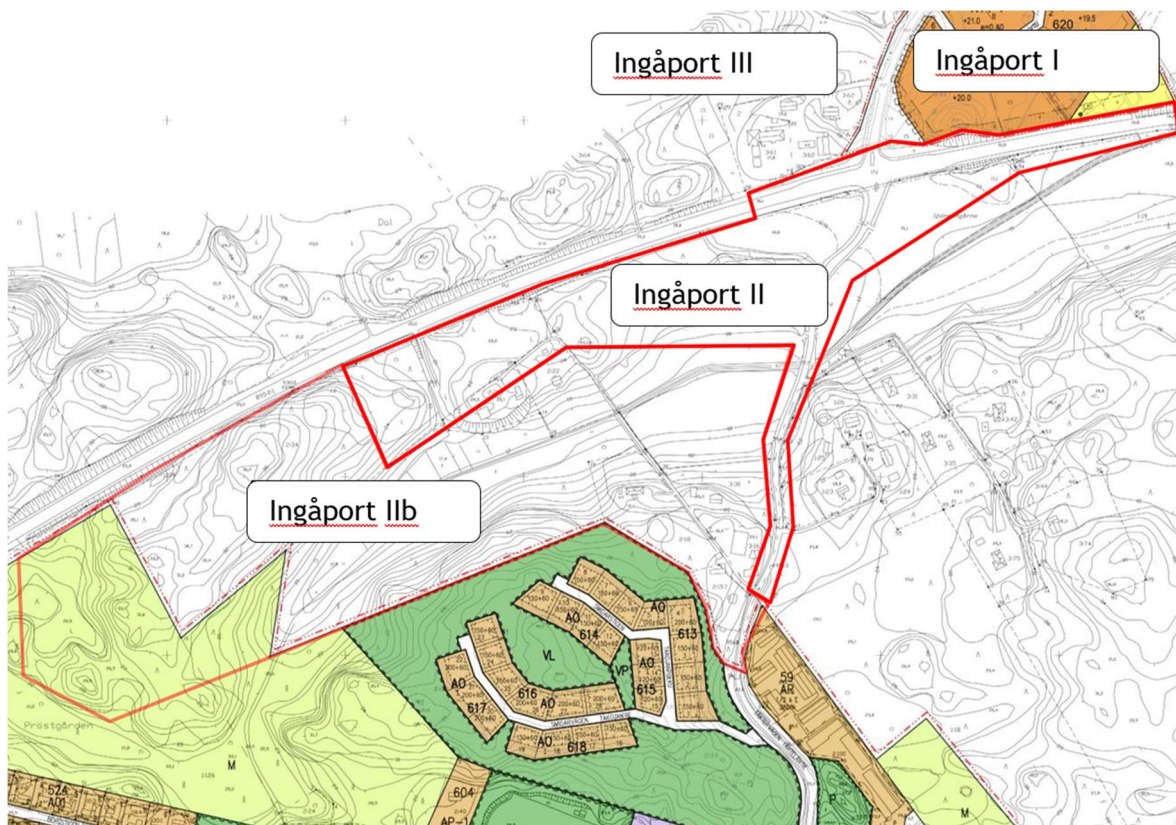


Bild 28: Områdets uppdelning i exempelvis schemalagda helheter genom anslutning till kommuncentrumet. Markanvändningen av det område som ligger mellan Ingåport II och den gällande Smeds-detaljplanen föreslås lösas i Ingåport IIb detaljplanen.

6.2. Mätning

Områdets helhetsdimensionering visas i tabellen nedan.

	Yta	Byggrätt	Effektivitet e =	Byggrätt för handeln	Uppskattning av eventuella byggplatser
Planförslag	9,69ha	15958 v-m2	0,16	1567 v-m2	165
KTY	1974 m2	800 v-m2	0,41	200 v-m2	8
KTY-1 k622	21949 m2	8779 v-m2	0,4	878 v-m2 (10%)	88
KTY-1 k623	16262 m2	4879 v-m2	0,3	489 v-m2 (10%)	49
ET	5656 m2	1500 v-m2	0,27		20
EV	10870 m2				
Gatu- och /lpa- områden	23925 m2				
LT	16176 m2				

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.

I planförslaget tillåts boende som är nödvändigt för fastighetsvård i KTY-kvarteret 625. Bostadsbyggande får genomföras högst 600 k-m2.

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.

KTY, KTY-1 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.

Planbestämmelserna för KTY-1-kvarteren 622 och 623 möjliggör en flexibel tomtindelning baserat på exploateringsgrad och procentuella andelar affärsutrymme. KTY-kvarter 621 torde bestå av en tomt.

Trafikområden, gatuområden och specialområden

I planen anges trafikområdet för stamväg 51 och Täckervägen och anslutningsarrangemangen för dessa. I planen anvisas ett område (/lpa) som ska användas för utveckling av anslutningsparkering, som berör ett gatuområde som är reserverat för gång- och cykeltrafik.

Trafikområdets (stamväg 51) yta är 16176 m²

Gatuområdenas yta är 28764 m² (ALT 1), 25495 (ALT 2)

Den skyddande vegetationens yta är 1968 m² (ALT 1), 4144m² (ALT 2)

6.3. Enligt planen byggd område

6.3.1. 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.

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.

I kvartersområdena för verksamhetsbyggnader har antalet affärsutrymmen och deras kvalitet styrts genom planbestämmelser för kvarteren. Planbestämmelserna har preciserats i fråga om detta i planförslagsskedet, till exempel i fråga om den allmänna bestämmelsen för KTY-områdena.

KTY-områdena kan genomföras för många olika användningsändamål, och vid den fortsatta planeringen finns det skäl att reservera ett ändamålsenligt antal parkeringsplatser för detta. Till exempel behöver affärsutrymmen med kunder eller små företagsutrymmen för flera anställda mer parkering än lager- och verkstadsutrymmen med ett litet antal anställda. Av denna orsak innehåller bestämmelsen om bilplatser i planförslaget en möjlighet att baserat på en separat behovsutredning förverkliga ett färre antal bilplatser än vad den allmänna parkeringsnormen 1 bp/35 m²vy kräver. I anvisningarna för byggnadssätt ingår dessutom anvisningar för arrangemang av gemensamma arrangemang för parkering och gårdar mellan tomterna. Ett färre antal bilplatser och gemensamma arrangemang för parkeringsområdena skulle möjliggöra vegetationsbevarande, trivsam och klimatsmart planering av tomtanvändningen i bygglovsskedet.

KTY-områdena berörs av separata anvisningar för byggnadssätt (ARKJP 2022).

6.3.2. 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 och i KTY-kvarteret till exempel en restaurang som naturligtvis skulle kunna utnyttja och stödja anslutningsparkeringen.

Företagsområdets nya gata Brandkärsvägen kan genomföras i etapper i enlighet med vad som föreslås på illustrationerna, vilket innebär att en förbindele till de västligaste KTY-tomtarna kunde genomföras som ett servitut genom gemensamma gårdsarrangemang för tomterna i samband med den första etappen av genomförandet.

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.

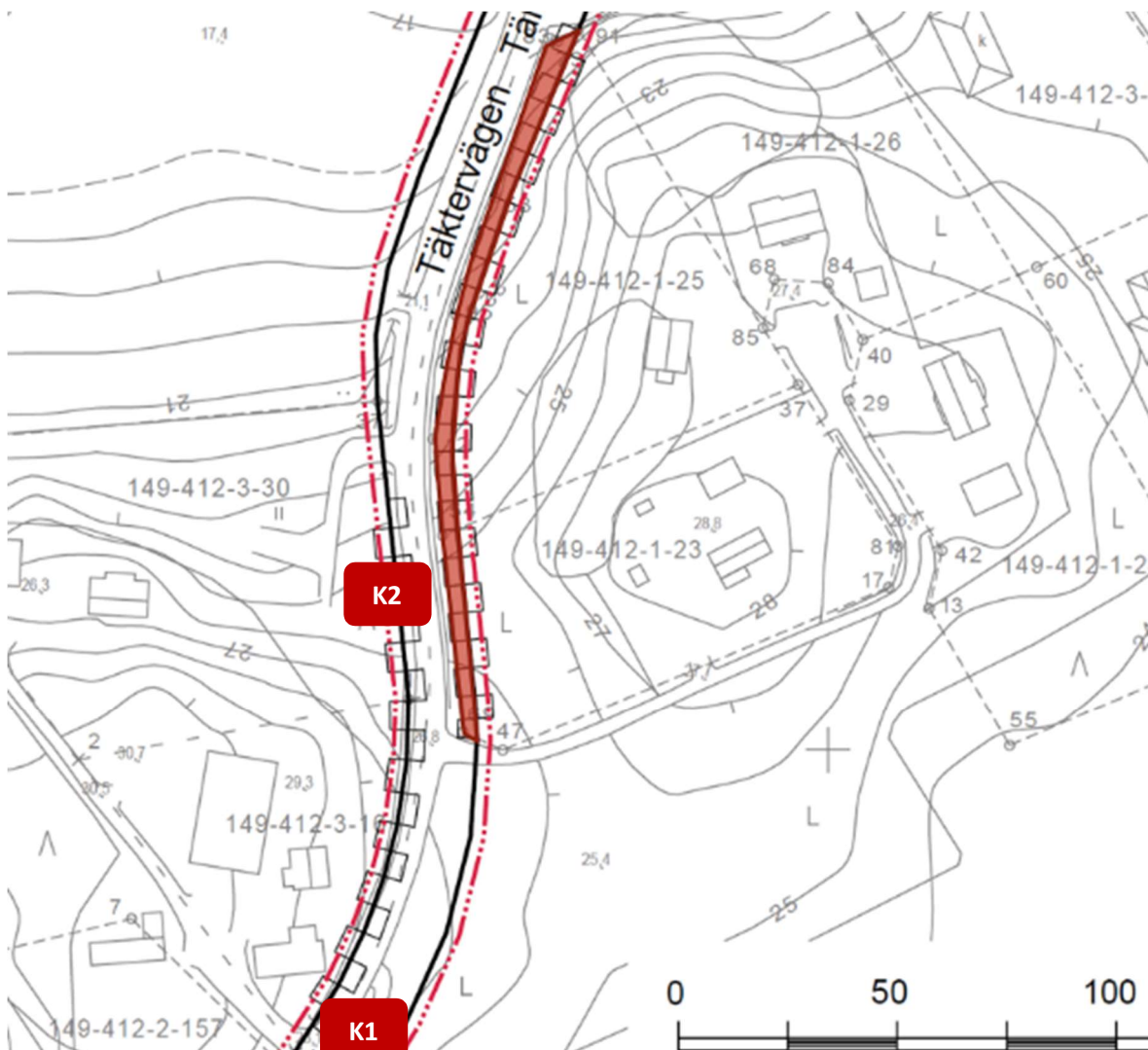


Bild 29. De privatägda tomternas delar som reserveras för att bli Täckervägens gatuområde är märkta med röd fyllning.

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



Bild 31: K2 Utvidgningen av den nuvarande lätttrafiksleden planeras på gatans östra sida (foto: Google maps).

6.3.3. Service och näringsverksamhet

Planområdet är förknippat med tjänsterna i närliggande Täckervägsanslutningens 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 Täckervägen 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.

6.3.4. 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 i planens område för gång- och cykeltrafik och anslutningsparkering (/lpa) dit även en ekopunkt har anvisats.

6.3.5. 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 ekonomibyggnaderna 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.

6.3.6. Den naturliga miljön enligt planen

I och med byggandet avlägsnas den i huvudsak friska eller lundartade moskogen som ligger på företagsområdet. Vid geodatagranskningarna för översiktsplanen för de norra delarna av kommuncentrumet (ARKJP 2022) kan det observeras att området generellt granskat är sekundärt jämfört med de täta skogarna, våtmarkerna och områdena med betydande potential med tanke på naturens mångfald. I naturutredningen (FCG 2016, Keiron 2022) har det inte identifierats några viktiga arter som ska beaktas med tanke på naturens mångfald i planområdet.

Med tanke på naturen består den mest betydande faktorn som beaktats i planen av ett behov av en grönförbindelse av betydelse på landskapsnivå. För att kunna anvisa en ändamålsenlig grönförbindelse i översiktsplanerna bedömdes markanvändningen på båda sidorna av stamvägen, och planlösningen ändrades genom att anvisa TY-tomterna från utkastskedet som EV-skyddsgrönområden. Ett cirka 100 meter brett skyddsgrönområde som anvisats i planen säkerställer den ekologiska förbindelsens funktion i syd-nordlig riktning, när ett motsvarande förbindelseområde anvisas till den norra sidan av stamvägen i samband med den kommande planeringen av markanvändningen. En ekologisk förbindelse går även i öst-västlig riktning på den södra sidan av planområdet på det sätt som anvisas i översiktsplanen.

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. I planen utfärdas en bestämmelse om att bevara och/eller plantera träd- och buskgrupper på tomterna. Bestämmelsen stöds av noggrannare anvisningar om behandling av gårdplanerna som områden som stödjer mångfald, grönska och trivsel i anvisningarna om byggnadssätt. 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 general planen för denna zon har man föreslagit ett trädrikt område och en planterad åkerkant som anpassar företagsområdet i landskapet.

6.4. Skyddsmål enligt planen

I planområdet finns inga skyddsobjekt.

6.5. Miljöstörande faktorer

Området är ett trafikområde på Vägen 51. Den företagsbyggnad som planen möjliggör skapar en bullerdämpande vägg söderut och minskar därmed bullerskadorna. Den markanvändning som anvisats baserat på en bullersimulering från förslagsskedet och en allmän bestämmelse om säkerställande av bullernivån inomhus lämpar sig för trafikbullerområdet och bekämpar buller från stamvägen även på den södra sidan av planområdet.

6.6. Namngivning

Det nuvarande namnämnet Täckervägen/Tähteläntie behålls. Namnet på den nya gatan i företagsområdet är Brandkårsvägen/Palokunnantie.

7. Bedömning av effekterna

7.1. 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 Täckervägen 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 Täckervägen och förbättra Täckervägens 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 Täckervägen förbättras också avsevärt med ett bredare gatuområdesreservation. För att bygga den lätta trafikleden på Täckervägen 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.

Genom de ändringar som gjorts i planförslagsskedet stödjer planen bevarandet av den grönförbindelse som har betydelse på landskapsnivå och beaktar de lokala ekologiska förbindelserna.

Genom den helhetsbild av styrningen av handeln som preciserats i planförslagsskedet samt bestämmelserna stödjer planen bildandet av en förnuftig handelshelhet i Täckervägens korsning så att handeln inte konkurrerar med den kommersiella livskraften i kommuncentrumet.

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.

Klimatkonsekvenserna bedöms separat i kapitel 7.3.

Konsekvenserna för handeln bedöms separat i kapitel 7.4.

7.2. 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
Samhällsstruktur och byggd miljö VE 1 och VE 2	<p>++</p> <p>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.</p> <p>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>(+++ 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 Ingåportens regionala helhet skull 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>++ Detaljplanen stöder sammanslagningen av kommunstrukturen. 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>+ Möjligheten till kommersiell verksamhet ökar områdets potential att betjäna bilister som kör på stamväg 51. Möjliggörandet av handel ökar lokalt kundtrafiken och livskraften för arbetsplatser och service som stöder den. 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. Styrningen av handeln baserar sig på fastlandsplanens kommersiella utredning och en separat kommersiell utredning som gjorts för Ingå (FCG 2022).</p>
	<p>+ Ingåporten får ett enhetligt och högkvalitativt utseende. 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. Anvisningar för byggnadssätt har utarbetats för planområdet.</p>
<p>Arrangemang av trafik och tekniskt underhåll, alla alternativ</p>	<p>++ Anslutningen till Täckervägen förbättras, vilket förbättrar trafiksäkerheten och fungerandet av fordonstrafiken.</p> <p>++ Området är mycket lättillgängligt med biltrafik längs stamvägen 51. Detaljplanen utnyttjar det underutnyttjade anslutningsområdet. Markanvändningen som utvecklas kring anslutningen stöder ett trafikmässigt meningsfullt helhetsnät och minskar behovet av nya områden eller trafikförbindelser.</p> <p>++ Förutsättningarna för användning av kollektivtrafiken förbättras med utvecklingen av stamvägen 51 och Täckervägens busshållplatser samt anslutningsparkering, lätttrafikförbindelser och cykelparkering som betjänar dem.</p> <p>+++ Lätttrafikens smidighet och trafiktrygghet mellan norra Täckervägen, Ingåport och Ingå kommuncentrum förbättras märkpart. På Täckervägen har förbindelserna för lätttrafiken granskats och nödvändiga gatuområden har reserverats för den. Området ligger på gång- och cyklingsavstånd till Ingå centrum.</p> <p>+ I referensplanen har man granskat fungerande underhålls- och flyktvägar till kvarteren och dessa är en naturlig del av gårdsområden.</p>

	<p>-</p> <p>För att detaljplanen ska kunna genomföras krävs markförflyttningsarbete och massutbyte i planeringsområdet. 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>Genomförandet av detaljplanen innebär beläggning av breda områden som förstärker avrinningstoppen i dagvattnet.</p> <p>=</p> <p>I planen säkerställs en lokal ekologisk förbindelse genom en reservering för ett skyddsgrönområde. Beteckningen förbättrar förutsättningarna att bevara det nuvarande icke-detaljplanerade skogsområdet på platsen i fråga. Den ekologiska förbindelsen har undersökts som en helhet i naturutredningen (Keiron 2022) och översiktsplanen.</p> <p>+</p> <p>I planen, anvisningarna för byggnadssätt och 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.</p> <p>+</p> <p>De presenterade höjdstationerna möjliggör fördröjning av avloppsvatten på tomten och/eller ledning till separata fördröjningsbassänger. 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>De arbetsplatsbyggnader som planen möjliggör och deras trafikområden kan lätt byggas ut för den lokala energiproduktionens behov och för intelligenta energilösningar.</p> <p>=</p> <p>Genomförandet av området har ingen större inverkan på naturresurserna än konventionell byggande.</p> <p>+</p> <p>Landskapet och dess gröna miljö förvandlas till byggt. Den byggda landskapsbilden är naturlig på denna plats. 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>
<p>Effekter på människors levnadsförhållanden (hälsa, säkerhet, tillgänglighet, möjligheterna för olika befolkningsgrupper att agera i närmiljön, sociala förhållanden och kultur)</p>	<p>+++</p> <p>Den nya brandstationen svarar bättre på räddningsverksamhetens behov. Brandstationen är en central enskild faktor med tanke på samhällsstrukturens säkerhet och även den minsta förbättringen gäller ett betydligt brett område.</p> <p>Placeringen genom en nästan direkt anslutning till basvägen via Täcktervägen 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>+ De nya kvartersområdena utgör en hälsosam, säker och trivsamt affärsmiljö som är väl lämpad för olika befolkningsgruppers verksamhet.</p> <p>+ Byggandet av stamväg 51 vägkanter utgör en vägg som skyddar kvarter och rekreationsområden mot trafikbuller.</p> <p>= På området finns inga kända betydande värden i samband med kulturarvet eller den byggda miljön.</p>
<p>Kommunalekonomiska konsekvenser, genomförbarhet och energiförsörjning</p>	<p>++ 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>+ Området ägs huvudsakligen av kommunen och byggandet skulle generera omedelbara försäljnings- eller hyresintäkter.</p>
	<p>+ Området kan anslutas naturligt till det kommunala tekniska nätverket.</p>
	<p>- För kommunen uppstår det kostnader för att bygga gator, lättrafikförbindelser, tomter och kommunalteknik. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt kostnaderna på bron eller underfarten för lättrafik vid korsningen mellan Täckervägen och Västerleden. De reservationer av gatuområde som undersöks i planen möjliggör kostnadstekniskt rationella lösningar och höjdstationer med glid.</p>
	<p>= 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>- Att bygga lättrafikleden på Täckervägen förutsätter att man reserverar och anskaffar delar av privata tomter som gatuområde. I planen har man beslutat att rikta påverkan till de östra tomterna i gatuområdet, eftersom den fortsatta lättrafikleden 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>+ På området kan man förverkliga energisjälvständighet och -visdom bl.a. med solvärme- och elsamlare samt jordvärmningslösningar.</p>
	<p>+ Arbetsplatsområdena erbjuder en mångsidig potential för den cirkulära ekonomin som skulle kunna granskas i den fortsatta planeringen efter anläggningsplanen.</p>

7.3. Klimatkonsekvenser

Vid utarbetandet av en översiktsplan för området gjordes en undersökning av antalet träd och en grov uppskattning av kolsänkor och -reservoarerna i de norra delarna av kommuncentrumet genom en geodatastudie. Planområdet för Ingåport II ligger i en gallrad gårdsskog utan någon betydande mängd tätt trädbestånd.

Jordmånen i planområdet består av sådan torvmyr eller våtmark som skulle ha betydelse med tanke på klimatet. Genom hanteringen av jordmassor är det möjligt att skapa lokala lerområden i planområdet. I planen anvisas inget sådant betydande byggande till lermarkerna som skulle ha betydande klimatkonsekvenser med tanke på koldioxidutsläpp som uppstår genom grundläggnings sättet. Som korsning över stamväg 51 torde en bro på lermarken vara ett bättre alternativ med tanke på koldioxidutsläpp än en underfart.

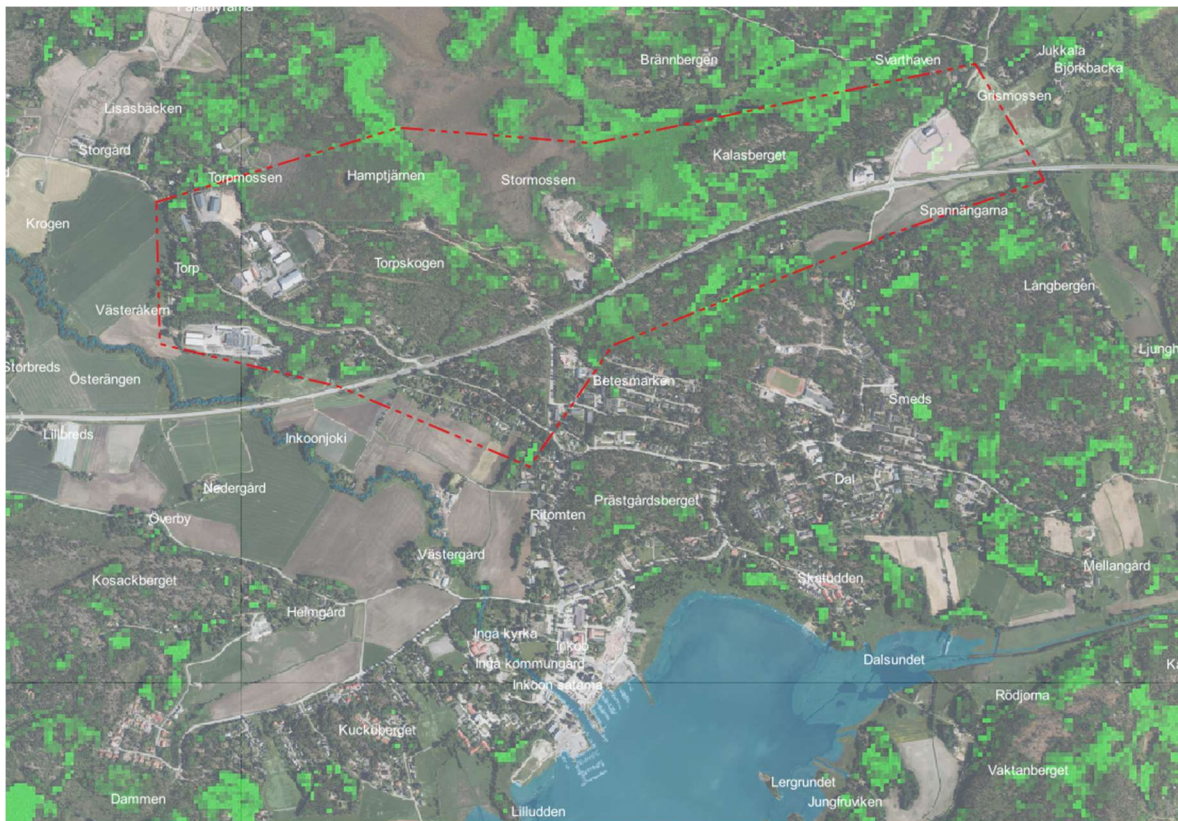


Bild 32. På bilden visar de gröna små punkterna skog med tätare träd. Utöver dessa är särskilt myrar värda att beaktas som potentiella kolreservoarer. Stormossens torvområde har undersökts separat 1994. Området i närheten av planområdet har markerats med en lila oval. I planområdet finns ingen betydande potentiell kolreservoar. (Källa: Skogscentralens volymmateriel 2019).

För bedömningen av detaljplaneändringen tillämpades miljöministeriets verktyg KILVA för klimathållbar planläggning i samband med utarbetandet av planförslaget. KILVA-verktyget lyfter fram klimathållbara lösningar vid planeringen av markanvändningen. Verktyget är avsett för lösningar på alla plannivåer samt för andra planer och beslut som styr samhällsstrukturen. En bärande princip är klimatprioritet: att bevara det kol som kan bevaras och att producera så lite utsläpp man kan. I verktyget beaktas både bekämpning av klimatförändringen och anpassning till den.

De fyra huvudtemana för verktyget för en klimathållbar planläggning, framlyfta bedömningar:

1. Användningen av naturresurser minimeras

- Den befintliga infrastrukturen kan utnyttjas på grund av områdets läge.
- I området finns inget betydande byggnadsbestånd som kan utnyttjas, men planlösningen möjliggör bevarande av nuvarande bostadshus som bostadsbyggnader som betjänar fastighetsskötseln i början av planens livscykel.
- I översiktsplanen och planlösningen beaktas områdets byggbarhet, höjdnivåer, massabalans och hantering av jordmassor med tanke på klimathållbarhet.
- Träden och vegetationen i området minskar, men i planen och anvisningarna för byggnadssätt fastställs och ges anvisningar om att bevara och/eller plantera träd i naturliga grupper för att gynna mikroklimatet, landskapet och trivselen.

- Strävan är att bevara en del grönnet och mångfald i naturen. Framför allt bevarandet av en ekologisk förbindelsekorridor av betydelse på landskapsnivå stöder detta i planlösningen. I anvisningarna för byggnadssätt ges dessutom anvisningar om att föredra sådana lösningar för grönmiljön som är goda med tanke på naturens mångfald i stället för ensidiga planteringar.
- Bevarande av kol i den kommande strukturen möjliggörs delvis genom att bevara grönmiljön samt genom planteringar. I anvisningarna för byggnadssätt rekommenderas trä eller betong som byggnadsmaterial; det kan antas att en del av området förverkligas i trä. Ingen ställning har tagits till konstgjorda kolbindningslösningar (biokol).

2. En hållbar livsstil möjliggörs

- På grund av funktionernas karaktär och läget torde området stödja sig främst på privatbilism. För motsvarande funktioner skulle eventuella andra lägen i kommunstrukturen emellertid ligga på längre avstånd från kommuncentrumet och tyngdpunkten för boendet eller från tillgänglighetsområdet för stamväg 51.
- I planen har man genom tillgängliga metoder främjat lösningar för lätt trafik och kollektivtrafik, och planen stödjer kopplingen av en vidare kommunstruktur till nätet för lätt trafik. Den mest betydande lösningen är förbättringen av Täckervägen och anvisande av en lättrafikled i planens reserveringar samt en över- eller underfart för lätt trafik längs stamvägen. Lätt trafik, kollektivtrafik, anslutningsparkering och cykelparkering har beaktats som grund för planeringslösningen.
- I planen beaktas områdets flexibilitet och användbarhet inom ramarna för planlösningen och anvisningarna för byggnadssätt. Byggandets karaktär är i princip flexibel med tanke på ändringarna och trivsam med tanke på kundutrymmena. Funktionerna i området är synergistiska och möjliggör närproduktion och lösningar för cirkulär ekonomi samt handel i samband med dessa.

3. Utsläpp från förbrukning minimeras

- Möjligheter till förnybar energiproduktion har bedömts i planlösningen och anvisningarna för byggnadssätt. Området kommer att få fjärrvärme från en intilliggande fjärrvärmestation som nu fungerar till 98 % på återvunnen energived.
- Området och storleken av de riktgivande tomterna lämpar sig för utbyggnad av geoenergi och solenergi och vid behov för lagring av energi. Byggnadernas riktning möjliggör väl utnyttjande av solenergi. Vid bedömningen observerades att det i samband med planläggningen av avfallsstationen på den norra sidan av stamvägen och det kommande företagsområdet vore bra att pejla särskilda lösningar för energi och cirkulär bioekonomi i ett vidare perspektiv för dessa områden.
- På grund av funktionerna i området, som antas vara småskaliga och som endast används under en del av dygnet, möjliggör planen i princip inga omfattande intelligenta energilösningar. Intelligenta energilösningar kunde stödja sig på koncentrerade parkeringsanläggningar och en mångsidig markanvändning som är aktiv under olika delar av dygnet, vilket inte torde bildas lokalt i området. Tomtspecifika intelligenta energilösningar kan emellertid tas i bruk.
- Möjligheterna med passiv solenergi, skydd mot hetta och de tekniska lösningarnas energieffektivitet avgörs vid den fortsatta planeringen, utifrån dessa utgångspunkter.

4. Beredskap för risker som orsakas av klimatförändringen.

- Särdrag i området som är utsatta för klimatrisker i nuläget och vid extrema väderförhållanden har undersökts vid referensplaneringen och i planlösningen.

- I området upptäcktes ingen särskild sårbarhet, utan klimatriskerna koncentreras till trivsels i de områden där människor utträtt är ärenden, mikroklimatet och hanteringen av dagvatten. När värmeböljor och torka blir vanligare kan de sammantagna konsekvenserna av den värmeö som eventuellt bildas i området och mikropartiklarna från stamvägen tidvis leda till besvärliga lokala förhållanden. Störtregn belastar tidvis hanteringen av dagvatten. Området är emellertid småskaligt jämfört med många motsvarande företagsområden, och området gränsar till planterade miljöer och naturmiljöer. Genomförande av företagsområdet styrs av planbeteckningar och anvisningar för byggnadssätt.
- Dimensioneringen av området baserar sig bl.a. på bullerbekämpning och på antaganden om att företagsbyggandet är småskaligt. I området torde det bildas en lokal vind- och värmeö som delvis lindras av planteringar och de "luftigt" placerade byggnaderna. I planlösningen och anvisningarna för byggnadssätt beaktas hållbarheten i områdets närmiljö, som skulle förbättras framför allt genom att plantera och bevara så mycket träd som möjligt vid den fortsatta planeringen.
- Hanteringen av dagvatten har beaktats i planlösningen, tomternas och gatuområdenas höjdnivåer och i anvisningarna för byggnadssätt.

7.4. Konsekvenser för handeln

Konsekvenser för utveckling av servicenätet

Förslaget till detaljplan för Ingåport II möjliggör etablering av kommersiell service i närheten av korsningen mellan Täckervägen och stamväg 51. Enligt planbestämmelsen får 10 % av den byggda våningsytan i kvartersområdet bestå av andra sådana butiksutrymmen som anknyter till det huvudsakliga användningsändamålet förutom centrumorienterad specialhandel. Enligt planförslaget kan cirka 1 600 m²vy butiks- eller motsvarande utrymmen byggas i området.

Genomförandet av planprojektet innebär att utbudet av kommersiell service ökar i Ingå. I nuläget motsvarar utbudet inte efterfrågan hos den egna befolkningen i Ingå. På regional nivå stärker serviceutbudet den kommersiella attraktionskraften för Ingå och minskar läckaget av köpkraft till områden utanför kommunen. Genom att möjliggöra etablering av handel skapar detaljplaneprojektet förutsättningar för en regionalt sett balanserad utveckling av handeln i Västra Nyland.

Med tanke på kommunens interna servicenät kommer Ingå centrum att vara den primära platsen för handeln. Etablering av kommersiell service i tre områden kan försvaga den kommersiella attraktionskraften för Ingå centrum. Dimensioneringen av det affärsutrymme som möjliggörs genom planprojektet och handelns kvalitet ska vara sådana att de inte äventyrar verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för Ingå centrum och dess handel. Servicen i planeringsområdet kan emellertid även gynna efterfrågan hos genomfartstrafiken och den är lättillgänglig för lokala invånare.

Genomförandet av detaljplaneprojekten för Ingåport II och Bollstavägen–Betesvägen möjliggör cirka 1 600 m²vy våningsyta för handeln i Täckervägens område och cirka 2 900 m²vy i området för Bollstavägen–Betesvägen. I Ingå centrum finns sammanlagt cirka 4 700 m²vy våningsyta för handel, av vilket cirka 2 200 m²vy är dagligvaruhandel och cirka 2 500 m²vy centrumorienterad specialhandel. I sin helhet förblir dimensioneringen av handeln i planeringsområdena mindre än våningsytan för handeln i centrum.

Konsekvenser för tillgången till service

Den etablering av kommersiell service i Ingåområdet som möjliggörs genom detaljplaneprojektet ökar och skapar ett mångsidigare serviceutbud och ger fler valmöjligheter för invånarna i Ingå, fritidsinvånarna och de som rör sig längs stamväg 51. Ett ökat serviceutbud och fler valmöjligheter förbättrar den upplevda tillgången till kommersiell service.

Även den fysiska tillgängligheten (avståndet till butiken) förbättras när det vid sidan av och i stället för större centrum (Lojo, Kyrkslätt, huvudstadsregionen) är möjligt att sköta ärenden närmare. Det här förkortar i viss mån längden av resor som görs för att uträtta ärenden och på så sätt även de olägenheter som orsakas av besöksstrafiken.

Konsekvenser för handelns utveckling i Ingå centrum

Detaljplaneprojektets konsekvenser för Ingå centrum är beroende av dimensioneringen av den handel som ligger i planområdet och på handelns kvalitet.

Förslaget till detaljplan för Ingåport II möjliggör cirka 1 600 m²vy butiksutrymmen eller motsvarande utrymmen för annan handel än centrumorienterad specialhandel. Butiksutrymmen kan ha en yta på högst 200 m². I området tillåts ingen dagligvaruhandel. Eftersom dimensioneringen av handeln är tämligen liten, och dagligvaruhandel och centrumorienterad specialhandel inte är tillåtna i området, innebär genomförandet av detaljplanen inga betydande negativa konsekvenser för verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för handeln i Ingå centrum.

Detaljplaneprojekten för Ingåport II och Bollstavägen–Betesvägen möjliggör tillsammans cirka 4 500 m²vy affärsbyggande. Den lokala efterfrågan möjliggör byggande av affärsutrymme. Affärsbyggande i anslutning till dagligvaruhandel och centrumorienterad specialhandel borde emellertid styras huvudsakligen till Ingå centrum. Om det huvudsakligen finns butiksutrymmen för utrymmeskrävande handel och/eller butiksutrymmen som av andra orsaker inte passar i centrumområdet, har planprojekten inga betydande negativa konsekvenser för utvecklingen av Ingå centrum.

Konsekvenser för handelns verksamhets- och utvecklingsförutsättningar

Detaljplaneändringens konsekvenser för de nuvarande butikernas verksamhets- och utvecklingsförutsättningar kan bedömas genom att jämföra den planerade dimensioneringen av affärsutrymmet med det kalkylerade behovet av affärsutrymme. Om tilläggsbehovet för affärsutrymme räcker till för att täcka det planerade affärsbyggandet har byggandet av nytt affärsutrymme inga väntade betydande negativa konsekvenser för handelns verksamhets- och utvecklingsförutsättningar.

Vid utvecklandet av ett regionalt sett balanserat servicenät för handeln kan målet bestå av balans i efterfrågan och utbud. Tilläggsbehovet av affärsutrymme inom dagligvaruhandeln är emellertid tämligen litet, cirka 1 200 m²vy fram till 2040. Tilläggsbehovet av affärsutrymme är 6 500 m²vy för centrumorienterad specialhandel och cirka 10 000 m²vy för utrymmeskrävande specialhandel.

Detaljplanen för Ingåport II möjliggör ingen etablering av centrumorienterad specialhandel eller dagligvaruhandel i området. Tilläggsbehovet av affärsutrymme för utrymmeskrävande specialhandel räcker till för att täcka dimensioneringen av handeln i detaljplanen, och därför väntas genomförandet av detaljplanen inte ha några negativa konsekvenser för verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för den befintliga handeln.

Konsekvenser för förutsättningar för en fungerande konkurrens

Genom lösningar som görs vid planläggningen är det möjligt att endera begränsa eller möjliggöra en fungerande konkurrens. Det vore viktigt att sträva efter att begränsa endast sådant som är nödvändigt med tanke på samhällsstrukturens funktion och utvecklingsaspekterna för markanvändningen. Med tanke på en fungerande konkurrens vore det viktigt att skapa förutsättningar för nya aktörers möjligheter i branschen och utvecklingen av nya affärsidéer genom planläggningen.

Enligt en lagändring som gjorts i markanvändnings- och bygglagen 2015 i fråga om en fungerande konkurrens består önskvärda planlösningar av sådana som är flexibla, som skapar olika alternativ för genomförandet och som möjliggör förnyelser även på lång sikt. Målet med lagändringen var att

företagen erbjuds tillräckligt med etableringsplatser, både när det gäller kvalitet och antal. Detaljplaneprojektet för Ingåport II erbjuder nya alternativa etableringsplatser för aktörer inom handeln, vilket innebär att de även skapar förutsättningar för en fungerande konkurrens.

8. Genomförande av detaljplanen