



INGÅ INKOO

BOLLSTAVÄGEN- BETESVÄGEN

Beskrivning av detaljplaneändring,
planförslag

Sammanfattning

Genom detaljplaneändringen granskas utvecklingen av ett attraktivt portområde till kommuncentrumet samt handel och boende i korsningsområdet mellan Ingå kustväg och Bollstavägen. Denna beskrivning gäller planförslag daterat 30.11.2023.

Arkitektitöimisto Jussi Partanen
jussi@arkjp.fi
+358 (0) 44 734 6387





Bild. Planeringsområdet anvisat på guidekartan.

Läge:

Planeringsområdet ligger i Ingå, öster om korsningen mellan stamväg 51 och Bollstavägen. Korsningen fungerar som den huvudsakliga infarten till Ingå kommuncentrum från stamväg 51.

Anhängiggörande:

Planen har anhängiggjorts i samband med kungörelsen om programmet för deltagande och bedömning 26.4.2022.

Planen har utarbetats av:

Ingå kommun:

Eric Roselius, planläggningschef

Miia Nätyнки, planläggningsarkitekt

Plankonsult: Jussi Partanen, arkitekt SAFA, YKS-541. www.arkjp.fi

Innehåll

Utredningar som anknyter till planen	3
1 PLANERINGENS SKEDEN	4
2 UTGÅNGSPUNKTER	5
2.1 Planeringssituationen	5
2.1.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen	5
2.1.2 Landskapsplan	5
2.1.3 Generalplan	5
2.1.4 Detaljplan	6
2.1.5 Byggnadsordning.....	7
2.1.6 Tomtindelning	8
2.1.7 Byggnadsförbud.....	8
2.1.8 Bakgrundskarta	8
2.1.9 Övriga beslut som berör området.....	8
2.1.10 Översiktsplaner.....	8
2.2 Utredning av området	10
2.2.1 Allmän beskrivning av området	10
2.2.2 Byggd miljö.....	10
2.2.3 Naturförhållanden.....	10
2.2.4 Markägoförhållanden	12
2.2.5 Skyddsobjekt	12
2.2.6 Miljöstörningsfaktorer	13
3 DETALJPLANENS MÅL OCH ALTERNATIV	15
3.1 Kommunens och regionens allmänna mål	15
3.2 Mål för funktionerna i området och miljöns kvalitet	15
3.3 Intressenternas mål	15
3.4 Planens alternativ	16
3.4.1 Handelns perspektiv	16
3.4.2 Alternativ till bevarande av brandstationen	17
3.4.3 Parallell gatuförbindelse till Ingåportsområdet	17
3.4.1 Jämförelse av planutkast	18
4 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	20
4.1 Allmän motivering och beskrivning	20
4.3 Byggd miljö enligt planen	21
4.3.1 Markanvändning	21

4.3.2 Trafik.....	21
4.3.3 Service och näringar	22
4.3.4 Samhällsteknisk försörjning	22
4.3.5 Jordmånens byggbarhet och renhet.....	23
4.3.6 Naturmiljön enligt planen	24
4.4 Skyddsobjekt enligt planen	24
4.5 Miljöstörningsfaktorer	24
4.6 Namn	24
4.7 Dimensionering	24
5 KONSEKVENSBEDÖMNING	27
5.2 Allmän bedömning av konsekvenserna	27
5.3 Konsekvenser för olika områden	27
6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN.....	33
Kontaktuppgifter.....	34

Utredningar som anknyter till planen

Vid beredningen av detaljplaneändringen och vid konsekvensbedömningen användes följande utredningar:

- Naturutredningar (FCG 2015, Keiron 2022)
- Bullerutredning (SWECO 2023)
- Byggbarhetsutredning (SWECO 2020)
- Kommersiell utredning för fastlandsplanen (FCG 2020)
- Inventeringar av fornlämningar, Ingåport och generalplanen för Ingå fastlandsområden (Mikroliitti Oy 2016–2017)
- Utredning av den byggda kulturmiljön (STADIONARK 2012)
- Trafikutredningar och gatuplaner (FCG, SWECO, SITOWISE 2015–2023)
- Landskapsmässig attraktionsplan (FCG 2016)
- Kommersiell utredning (FCG 2022)
- Översiktsplan för Ingåport II 2035 (ARKJP 2022)
- Förhandsgranskning för de norra delarna av Ingå kommuncentrum (ARKJP 2023)
- Energigranskning för planändringen för Bollstavägen–Betesvägen (ARKJP 2023)
- Inventering av Betesvägens brandstationsbyggnad (Ingå 2023)

1 PLANERINGENS SKEDEN



2 UTGÅNGSPUNKTER

2.1 Planeringssituationen

2.1.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådet beslutade om de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017. De riksomfattande målen för områdesanvändningen ska beaktas vid planeringen av området i den utsträckning som planområdet inte har någon gällande generalplan med rättsverkningar. (25 § MBL)

2.1.2 Landskapsplan

I planeringsområdet gäller Nylandsplanen 2050. I helheten för Nylandsplanen 2050 ingår en generell strukturplan som saknar rättsverkningar och som fungerar som landskapets vision samt tre etapplandskapsplaner med rättsverkningar: etapplandskapsplanerna för Västra Nyland, Helsingforsregionen och Östra Nyland som trädde i kraft genom Helsingfors förvaltningsdomstols beslut 24.9.2021.

2.1.3 Generalplan

Kommunfullmäktige har godkänt delgeneralplanen för Ingå fastlandsområden 12.1.2002. I generalplanen för Ingå fastlandsområden har området söder om stamväg 51 anvisats som område för tätortsfunktioner (C). På den norra sidan av stamväg 51 finns dessutom bostadsområde med planeringsbehov (AC-U), område för lantbruksnäringar (MT) och friluft- och strövområde (VR). I generalpanelösningen fästs även särskild uppmärksamhet vid Bollstavägens anslutning.

I tidigare skeden av detaljplanen, under våren 2022, fungerade även den tidigare godkända generalplanen för Ingå fastlandsområden som ram för planeringen. Denna plan upphävdes emellertid av förvaltningsdomstolen sommaren 2022.

Den generalplan som gäller i området kan anses vara föråldrad eftersom den ekologiska förbindelse som korsar området för detaljplaneändringen saknas. Detta har identifierats i den uppdaterade landskapsplanen. Enligt planbeskrivningen är mållåret för generalplanen dessutom 2015. Generalplanen höll på att revideras i samband med arbetet med generalplanen för fastlandsområdet när det gäller de föråldrade dimensionerings- och tolkningsgrunderna för handel samt anslutnings- och gatuarrangemang. Enligt färskas uppgifter från naturutredningar borde dessutom den lokalt värdefulla våtmarken Betesmarken beaktas som en faktor som styr detaljplaneringen.

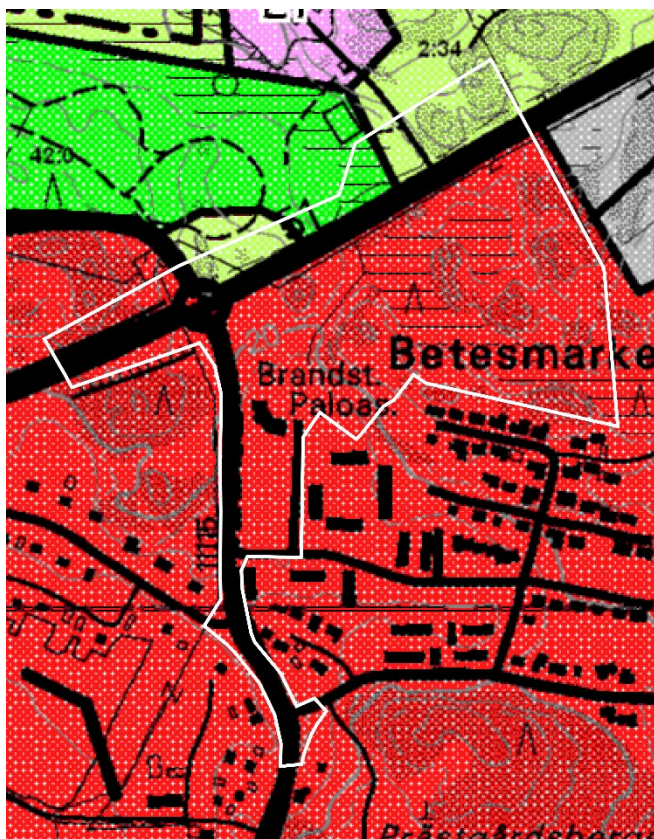


Bild: Utdrag ur den gällande generalplanen. Området för planändringen har avgränsats med vitt.

Generalplanemässiga utgångspunkter för detaljplanen för Bollstavägen–Betesvägen

I fråga om sina mål står ändringen av detaljplanen inte i konflikt med den gällande generalplanen. Generalplanen är en generell plan och koncentreras inte till områdesreserveringar för centrum (C). Planändringens mål är att stärka kommuncentrumets närvaro i riktning mot Stamväg 51 och skapa en stadsbildsmässigt och funktionellt sett naturlig port till centrum, vilket stämmer överens med planering enligt generalplanens anda och är noggrannare än en områdesreservering.

När det gäller frågor som berör handel är generalplanen föråldrad och av denna orsak undersöks handelsfrågan i en kommersiell utredning (FCG 2022) på generalplanenivå, som fungerar som anvisning för planlösningen. Genom att avgränsa handel är det möjligt att skapa ett eftersträvat portområde och samtidigt möjliggöra angöringstrafik till infartsleden till tätorten så att det inte konkurrerar för mycket med centrum.

Det behov av en ekologisk förbindelse som anvisats i landskapsplanen och som inte identifierats i den gamla generalplanen samt våtmarken Betesmarken bör tryggas.

Vid anslutningen mellan stamväg 51 och Bollstavägen bör man stöda sig på den pågående planeringen och försäkra sig om att detaljplanen möjliggör kommande arrangemang.

2.1.4 Detaljplan

Delar av planändringsområdet ingår i en gällande ändring och utvidgning av byggnadsplanen som godkänts av kommunfullmäktige 19.8.1977, en ändring av byggnadsplanen som godkänts av kommunfullmäktige 19.2.1982 samt en ändring av

Ritomtens detaljplan som godkänts av kommunfullmäktige 5.2.2004. På den norra sidan av stamväg 51 finns ingen gällande detaljplan.

Planändringsområdet består av jordbruksområde (M), kvartersområde för kommunaltekniska byggnader och anläggningar (YT), kvartersområde för sjukhus och andra byggnader som betjänar social verksamhet (YS), kvartersområde för bilplatser eller -skydd (AP), kvartersområde för affärsbyggnader (AL) samt allmänt vägområde (LT).

I den uppdaterade detaljplanen anvisas en möjlighet till byggande i 1–2 våningar i kvarteren 519–522. Av detta har endast kvarter 522 förverkligats. I kvarteret i fråga ligger den nuvarande brandstationen som ska tas ur bruk.

Enligt detaljplanebestämmelserna ska bilplatser för kvarter 517–520 placeras i AP-kvartersområdet. Denna parkering har inte genomförts. Ändringen av detaljplanen omfattar inte kvarter 517 och 518 på den södra sidan, där det enligt uppskattning fortfarande behövs 15–25 bilplatser för planändringsområdet. Uppskattningen av behovet av bilplatser preciseras under planprocessen.

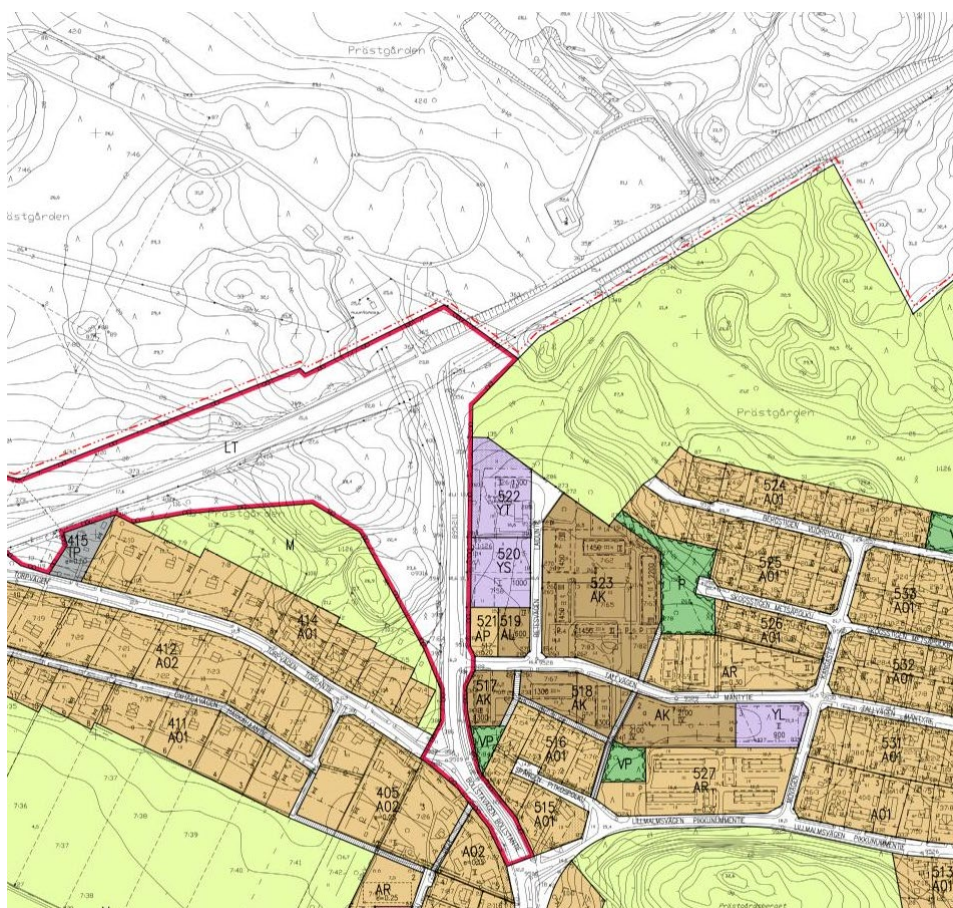


Bild: Utdrag ur den gällande detaljplanen.

2.1.5 Byggnadsordning

Ingå kommuns byggnadsordning trädde i kraft 2002.

2.1.6 Tomtindelning

För planändringsområdet utarbetas en separat bindande tomtindelning.

2.1.7 Byggnadsförbud

I området för planändringen finns inget byggförbud.

2.1.8 Bakgrundskarta

Bakgrundskartan uppfyller kraven i 54a § i markanvändnings- och bygglagen.

2.1.9 Övriga beslut som berör området

- Inledande av planläggning, byggnads- och miljönämnden 22.10.2019 § 95
- Planlägningsprogram 2021–2024 ks 29.3.2021 § 64
- Planlägningsöversikt 2021 ks 24.5.2021 § 113
- Planlägningsprogram 2022–2024 kh 15.3.2022 § 43
- Planlägningsöversikt 2023 ks 18.4.2023 § 33

2.1.10 Översiktsplaner

Förhandsgranskning för de norra delarna av Ingå kommuncentrum

Utvecklingsarbetet för Ingå kommuncentrum kommer att inledas och som en del av arbetet utarbetades en översiktsplan för de norra delarna av Ingå kommuncentrum under år 2022–2023. Arbetet fungerar som utredning på generalplanenivå och omfattar områdena för Ingåport på båda sidorna av stamväg 51 samt rekreativsområde vid nuvarande Nylund Arena. I arbetet undersöktes områdets funktionella, trafikmässiga, ekologiska och landskapsmässiga helheter och kopplingar samt dimensioneringsprinciperna för handeln som stöd för hanteringen av detaljplaneringshelheten på ett sätt som preciserar delgeneralplanen för fastlandsområdena, som upphävts i rätten.



Bild: Generalplanemässig förhandsgranskning av de norra delarna av kommuncentrum, ARKJP 2023, utdrag över granskningens byggnadsområden.

Översiktsplan för Ingåport II 2035

För helhetsbedömningen av ändringarna av detaljplanerna för området utarbetades en översiktsplan 2035 för stamväg 51 mellan korsningarna till Täktervägen och Bollstavägen (Arkkittehtitoimisto Jussi Partanen 2022). Översiktsplanen betjänar de detaljplaneändringar som utarbetas för området och i den presenteras den områdeshelhet som ska utvecklas i stora drag.



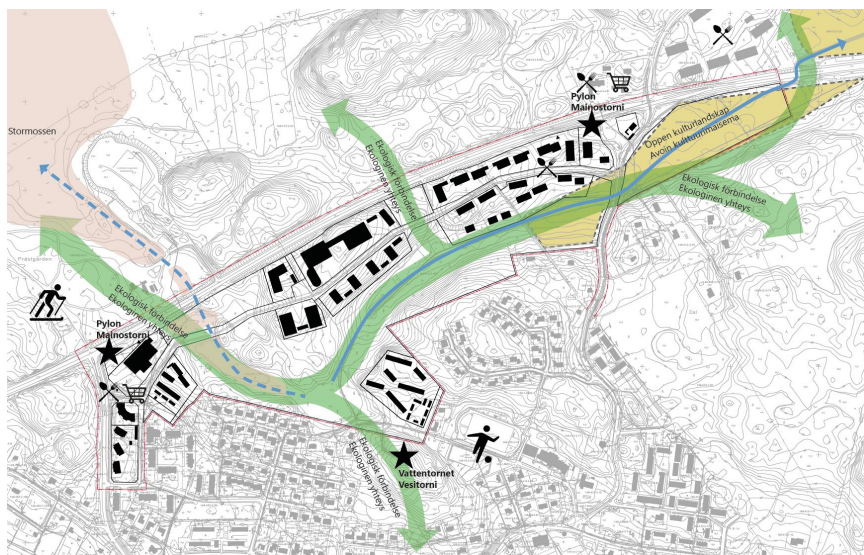
Kuva: Översiktsplan för Ingåport II 2035, nybyggnadsområden (detaljplan för Bollstavägen–Betesvägen till vänster).

I översiktsplanen granskas de randvillkor som inverkar på planeringen av markanvändningen och trafiken. Dessutom skapas en helhetsbild av hur de ska samordnas i framtiden.

I översiktsplanen undersöktes alternativa markanvändningsmöjligheter:

- För Bollstavägens korsningsområde undersöktes alternativ till företagsbyggande som innebär att den nuvarande brandstationen endera bevaras eller rivs, handel, bostadsbyggande samt en hälsostation med anslutande serviceboende.
- Bollstavägens och Täktervägens anslutningslösningar till stamväg 51 grundar sig på en förutredning som gjorts i samarbete med NTM-centralen (SWECO 2021). Arrangemangen av trafik och parkering i Bollstavägens område i den västra änden samt en anslutning från den eventuella nya parallellgatan till Bollstavägen har granskats separat i slutet av 2021 (SWECO).

I översiktsplanen granskades dessutom rekreationsanvändning, utgångspunkter för hantering av dagvatten, naturvärden, ekologiska förbindelser och höjder med vägledande noggrannhet.



Kuva: Översiktsplan för Ingåport II 2035, rekreations- och landskapshelheter, behov av ekologiska förbindelser.

2.2 Utredning av området

2.2.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet ligger i anslutning till Ingå kommuncentrum, öster om anslutningen mellan stamväg 51 och Bollstavägen. Bollstavägen utgör den snabbaste rutten från stamväg 51 till Ingå kommuncentrum och hamnen, men anslutningsområdets omgivning är huvudsakligen obebyggd och får lite uppmärksamhet i tätortsbilden. På den nordvästra sidan av området finns ett betydande rekreationsområde samt myren Stormossen.

Landskapet i området består av växlande bergs- och skogsområden längs stamvägen samt av ett parkliknande obebyggt kvarter mellan Bollstavägen och Betesvägen. Betesvägen och det obebyggda kvarteret ligger som lägst ungefär en våning lägre än Bollstavägen.

2.2.2 Byggt miljö

Planeringsområdet ligger i det nordvästra hörnet av kommuncentrumet och vid infartsleden. I omgivningen finns bebyggt område med flervåningshus samt småhusområde. I planeringsområdet finns en byggnad: en brandstation som kommer att tas ur bruk och som ersätts med en ny brandstation i Täckervägens korsning och som blir färdig i december 2023.

2.2.3 Naturförhållanden

De centrala naturhelheter i planeringsområdet som bör tas i beaktande är ett behov av en ekologisk förbindelse av betydelse på landskapsnivå som ska bevaras på den nordöstra sidan av området samt det lokalt sett värdefulla myrområdet Betesmarken i planeringsområdets nordöstra del som ansluter till det betydande myrområdet Stormossen. I de nordöstra delarna av planeringsområdet finns mogen skog som är beaktansvärd med tanke på sin mångfald. Tillsammans med våtmarken har skogen även en beaktansvärd roll som kolreservoar.

I naturutredningen (Keiron 2022) konstateras bl.a. följande:

Utredningsområdet för Ingåport representerar till stor del tämligen sedvanlig nyländsk och kustnära natur när människans påverkan syns på många sätt. Skogarna i

utredningsområdet har varit i normalt ekonomibruk, vilket framkommer i trädens ålder och skogens struktur. Även omfattande dikningar, som utförts för att förbättra trädens tillväxt, är typiska för området. Bland naturtyperna i området dominerar olika hållmarksskogar. Med tanke på yta har sådana avgränsats mest och de utgör cirka 30 procent av 74 hektar stora området. Av områdets yta består knappt 20 procent av moskogar och myrar eller torvmoar.

Vi rekommenderar att värdefulla naturobjekt beaktas vid planeringen av markanvändningen. Vi rekommenderar att naturhelheterna Betesmarken och Kalasberget bevaras som naturmiljöer utan att ändringar riktas till dem. För att objektets värde, det vill säga naturtillstånd, ska bevaras krävs också att vattenhushållningen vid naturobjektet beaktas och att randeffekten bedöms. Av denna orsak finns det behov av att bilda en skyddszon som bevaras som naturmiljö runt det värdefulla naturobjektet. Behovet på bredden av skyddszonen beror på särdragen för det objekt som ska bevaras och de funktioner som planerats intill det. Som minst är skyddszonens bredd längden av ett träd, cirka 25 meter, men helst åtminstone dubbelt längre. I fråga om Betesmarken rekommenderas att myrens hela avrinningsområde undersöks och vid behov bör dagvatten från det ändrade avrinningsområdet avledas renat till myren i stället för att myren torrläggas.

Förutom att bevara naturobjekten rekommenderar vi även att ekologiska nätverk och förbindelser beaktas. Fungerande ekologiska förbindelser kopplar ihop olika naturmiljöer med varandra så att olika arter kan röra sig från ett område till ett annat och bevaras livskraftiga. När det gäller detta är det svårt att ge noggrannare rekommendationer eftersom ekologiska förbindelser bör undersökas över ett större område än utredningsområdet. Av denna orsak inverkar förändringar utanför utredningsområdet ofrånkomligen på förbindelsebehoven och planeringens möjligheter.

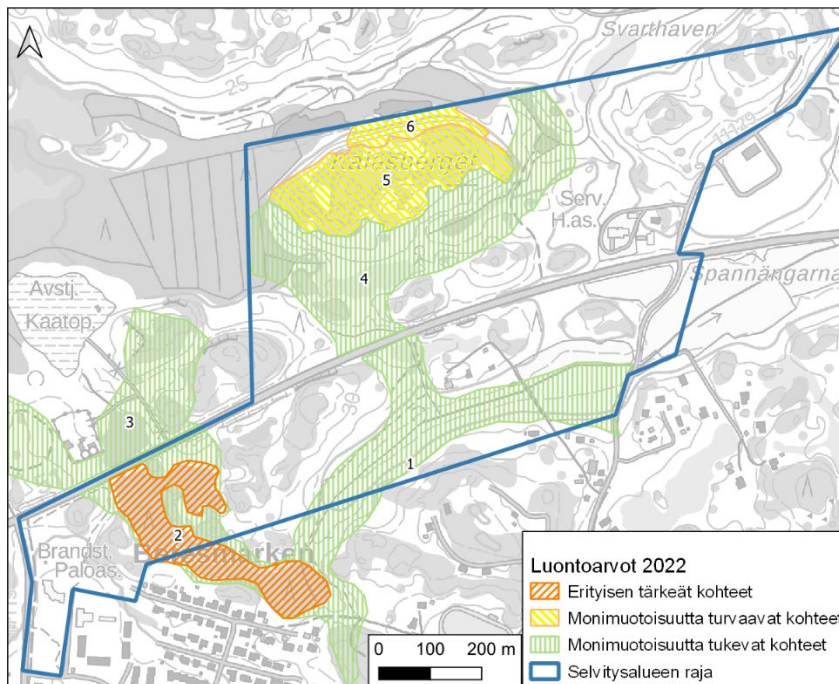


Bild: Utredningsområdets naturvärden enligt värdeklassificeringsgrunder i Luopas-guiden. I granskningen ingår även områden utanför utredningsområdets gräns. (Keiron 2022)

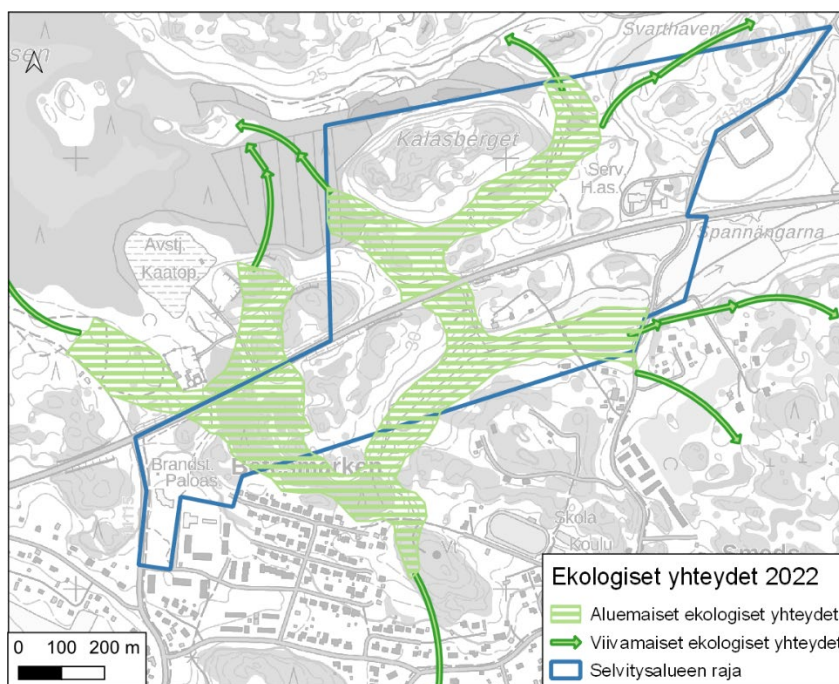


Bild: Ekologiska förbindelser, naturutredning (Keiron 2022)

2.2.4 Markägoförhållanden

Planeringsområdet ägs till största delen av kommunen. Området har en privat markägare, Karis Telefon Ab.

2.2.5 Skyddsobjekt

I planeringsområdet finns inga objekt som ska skyddas.

Den gamla brandstationen har en intressant arkitektur och är den första byggnaden man ser när man anländer till kommuncentrumet från Bollstavägen. Brandstationen har ritats av

arkitektbyrå Juhani Kienanen Ky 1988. Brandstationsverksamheten håller på att flyttas till en ny brandstationsbyggnad i Täktervägens korsningsområde. Den gamla brandstationsbyggnaden ägs av kommunen och det har nyligen hittats nya hyresgäster till en del av utrymmena. Brandstationsbyggnaden kan användas som affärsutrymme eller som utrymme för privat service, såsom småskaliga hälsovårdstjänster. Förutsättningarna för att bevara byggnaden är goda. Det finns emellertid inget särskilt behov av att skydda byggnaden. Planlösningen borde uppmuntra till att bevara byggnaden men samtidigt tillåta kommande ändringar för den fortsatta användningen på ett flexibelt sätt.



Bild: den gamla brandstationen

2.2.6 Miljöstörningsfaktorer

Buller och luftburna partiklar sprids till planeringsområdet från stamväg 51 och till en liten del även från Bollstavägen. Bullret från stamväg 51 undersöktes i planutkastskedet baserat på en bullerutredning som gjordes för översiktsplanen för Ingåport II.

Bullersituationen har undersökts för planförslagsskedet i en kombinerad bullerutredning för Bollstavägen och stamväg 51, baserat på två exempeldimensioneringar av byggnaderna. Av dessa stämmer det ena överens med det åskådliggörande materialet och i det andra exemplet ligger bostäderna nära gatan och direkt mot den. Detta exempel utgör ett "extremexempel" med tanke på buller. Baserat på bullerutredningen har det varit möjligt att planera planförslaget på ett sätt där trafikens störningar för miljön har beaktats. I utredningen konstateras följande:

Baserat på de bullerberäkningar som gjorts orsakar vägtrafiken längs Bollstavägen att riktvärden för buller överskrids i den omedelbara närheten av vägen både i nuläget och i prognossituationen.

I prognossituationen leder den ökade trafikmängden till att bullerområdena utvidgas i utredningsområdet. I prognossituationen överskrids riktvärdet dagtid i genomsnitt på 30–50 meters avstånd från Bollstavägen och riktvärdet nattetid överskrids i genomsnitt på 25–45 meters avstånd från Bollstavägen.

I byggnadsalternativ 1 riktas dagtid en bullernivå på högst 60 dB och nattetid en bullernivå på högst 53 dB till byggnadernas fasad. I byggnadsalternativ 2 riktas dagtid en bullernivå på högst 59 dB och nattetid högst 52 dB till byggnadernas fasad.

Om det placeras balkonger avsedda som vistelserum mot den fasad av bostadsbyggnaderna som vetter mot Bollstavägen bör balkongglasets ljudisolering uppfylla de uppställda kraven. När riktvärdet dagtid (55 dB) enligt statsrådets beslut 993/1992 dras av från den bullernivå som riktas till fasaden blir kravet på ljudnivåskillnad 5 dB i en situation enligt alternativ 1 och 4 dB i en situation enligt alternativ 2. I praktiken kan en 5–6 dB:s ljudisolering uppnås med vanligt balkongglas, men frågan bör säkerställas i samband med den mer detaljerade byggnadsplaneringen.

Baserat på beräkningar uppfylls riktvärdena för inomhusbuller med normala fasadkonstruktioner och det är inte nödvändigt att utfärda tilläggskrav för dessa.

Trafikmängden längs Bollstavägen är liten och förutsätter därför ingen särskild bullerbekämpning. Trafiken längs Bollstavägen orsakar emellertid ljudstörningar nedanför gatans höjd, vilket borde beaktas i samband med planeringen av höjdnivåerna i kvarteret.

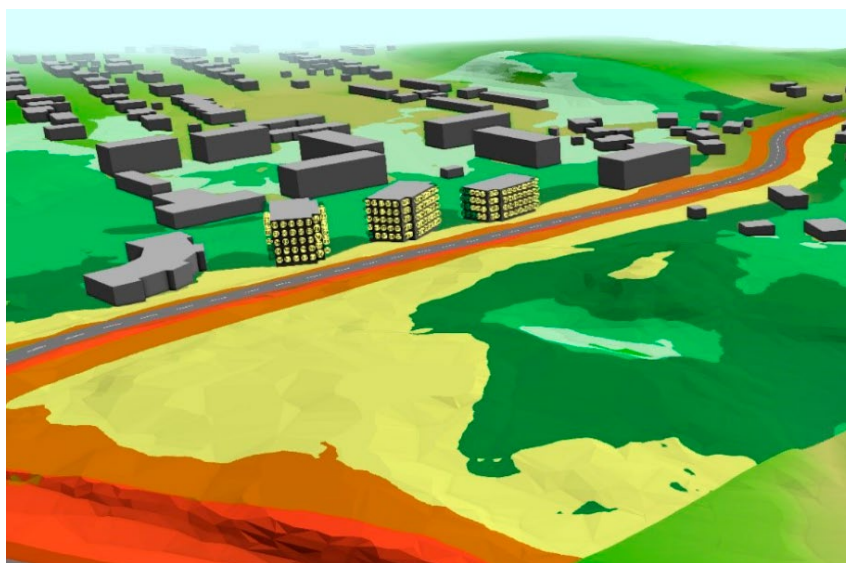



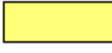





Bild: Bullerutredning (2023), bullernivåer dagtid i trafikmängdernas prognossituation.

	> 40.0 dB
	> 45.0 dB
	> 50.0 dB
	> 55.0 dB
	> 60.0 dB
	> 65.0 dB
	> 70.0 dB

3 DETALJPLANENS MÅL OCH ALTERNATIV

3.1 Kommunens och regionens allmänna mål

På kommunal nivå är målen för ändringen av detaljplanen bland annat följande:

- Att bilda den viktigaste porten från stamväg 51 till kommuncentrum med hjälp av kvalitativt byggande och landskapsbilden, och på så sätt öka kommuncentrumets synlighet och attraktionskraft för passerande.
- Att granska hurdant handels-, service- eller företagsområde som skulle passa på denna plats och som skulle stöda den kommersiella livskraften i kommuncentrumet. Avsikten är att undersöka ett alternativ till placeringen av en ny hälsostation. Avsikten är dessutom att placera en ekopunkt i området. Området utgör även ett naturligt läge för boende. Boende är ett sekundärt mål i området och borde bilda en del av den kvalitativa tätortsbilden vid kommuncentrumets port.
- Bollstavägen ändras till gatuområde.
- Den ekologiska förbindelsen av betydelse på landskapsnivå, som går genom kommuncentrum, säkras.
- En klimatsmart markanvändningslösning som beaktar naturens mångfald, med beaktande av ett centralt och aktivt läge i kommuncentrum. Baserat på utredningar är det centralt att blå-grönstrukturen i områdets nordöstra del bevaras i tillräcklig utsträckning.

3.2 Mål för funktionerna i området och miljöns kvalitet

I miljön eftersträvas ett grönskande och trivsamt allmänt uttryck som lämpar sig för ett litet kommuncentrum. Det är särskilt viktigt att utveckla en vacker infartsvy för Bollstavägen i gatuområdet och kvarter 519 samt i kvarteret för handel längs stamvägen. Ett vackert byggt och grönskande portområde borde utvecklas till kommuncentrum. Handelsfunktionerna borde uppmuntra att stanna och besöka Ingå, men samtidigt borde man säkerställa att funktionerna inte minskar handelns livskraft i centrum genom fel slags konkurrens.

3.3 Intressenternas mål

Planutkasterna A och B var framlagda 6.5–13.6.2022. Om planutkasterna inlämnades 9 utlåtanden och 3 åsikter.

Vid utarbetandet av planförslaget hölls arbetsmöten med följande parter som avger utlåtanden: NTM-centralen, Nylands förbund, Ingå kommuns byggnadstillsyn.

I samband med framläggandet av planutkastet ordnades ett informationsmöte för invånarna i kommunens mötesutrymme Wilhelmsdal den 17 maj 2022 kl. 16.30–19. Utöver planläggningschef Aija Aunio och planläggningsarkitekt Miia Nätyнки var fem deltagare på plats. Vid evenemanget presenterades preliminära planutkastalternativ som utarbetats för området. Därefter hade deltagarna möjlighet att framföra frågor om planläggningen av området. Frågor ställdes bland annat i fråga om gång- och cykelförbindelserna till området, planernas genomförbarhet med tanke på buller från sv 51, ekopunkten, trafikmängden längs Betesvägen, trafikarrangemangen vid anslutningen mellan Bollstavägen och sv 51, byggbarheten för det föreslagna AK-kvartersområdet, informationen om planprojektet, de

ekologiska förbindelsernas kontinuitet över sv 51 samt vilka de nya parkeringsområdenas skulle betjäna.

En del av åsikterna och utlåtandena berör en mer omfattande översiktsplan som utarbetats för området och planeringshelheten. I åsikterna påpekades bland annat planläggningen längs Ingo kustväg, planläggningen av skogarna och parken för byggande, naturvärdena samt att stora affärsbyggnader inte passar in i landsbygdslandskapet.

Planförslaget har ändrats enligt följande bland annat baserat på intressenternas respons och uppdaterade och nya utredningar:

- Till planförslag valdes boendeanternativ enligt utkast A.
- Avgränsningen av planen har utvidgats så att den omfattar områden för ekologiska förbindelser och så att de tryggas på ett mer omfattande sätt. Avgränsningen omfattar nu även anslutningsområdet för stamväg 51.
- I planförslaget presenteras ingen parallell gatuförbindelse i riktning mot Ingåport II.
- Våningstalet för AKR-kvartersområdet har sänkts.
- Byggrätten för AP-kvartersområdet har minskats, vilket bl.a. säkerställer möjligheterna att anlägga en tillgänglig gårdsgata och att bevara träd vid den fortsatta planeringen.
- En brandpost har anvisats i planen (i anslutning till den nuvarande brandstationen).
- Planändringsområdet har justerats så att det omfattar trafikområdet för Sv 51 och fler gatuområden.
- Utrymmesreserveringen för Bollstavägen har justerats i fråga om arrangemangen för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik.
- Bestämmelserna för handel har justerats.
- Planbestämmelserna har preciserats med tanke på bullerbekämpningen.
- Energiperspektivet har beaktats i de allmänna bestämmelserna.
- Till tomten för brandstationen utfärdas en bestämmelse om undersökning av markens förorening och sanering vid behov innan byggande inleds.
- I planförslaget möjliggörs en transformatorstation.
- Konstruktioner för datatrafik har beaktats i områdesreserveringarna och bestämmelserna i planförslaget. Planlösningen möjliggör även samordnande av eventuella kommande arrangemang för gång- och cykeltrafik och serviceförbindelser för konstruktionerna.

3.4 Planens alternativ

3.4.1 Handelns perspektiv

I handelsutredningen (FCG 2022) konstateras följande:

Bollstavägens område lämpar sig för sådana handelsfunktioner för vilka läget vid en livligt trafikerad stamväg samt synlighet är betydande med tanke på affärsverksamheten. Handel som placeras i området består främst av specialvaruhandel, till exempel av handel av typen affär med stort varuutbud, som till en liten del även omfattar utrymme för dagligvaruhandel och specialhandel. Affärsutrymme för dagligvaruhandel och små specialaffärer bör emellertid tillåtas med omdöme. Dimensioneringen för handeln i området är

cirka 2 900 m²vy. Området har en central betydelse när det gäller att locka angöringstrafik från stamvägen till Ingå kommuncentrum. Vid utvecklingen av området ska det beaktas att verksamhets- och utvecklingsförutsättningarna för handeln i Ingå kommuncentrum tryggas.

Kvaliteten av den tillåtna handeln borde definieras noggrannare för området i planbestämmelsen. Planbestämmelsen borde utformas så att affärsutrymmena för handel i området inte i sin helhet kan genomföras som affärsutrymme för dagligvaruhandel. Detta skulle trygga verksamhetsförutsättningarna för den befintliga dagligvaruhandeln i centrum men skulle stå i konflikt med målet om en fungerande konkurrens.

Vid planeringen bedömdes alternativ till olika handelsfunktioner som kunde passa för området. Av alternativen valdes en lösning där centrumorienterad specialvaruhandel inte tillåts i handelsområdet och dagligvaruhandel tillåts endast begränsat. I den brandstationsbyggnad som ska bevaras möjliggörs emellertid annan än dagligvaruhandel på ett mer mångsidigt sätt. Det kan bedömas att brandstationen med tanke på sina utrymmen inte möjliggör eller uppmuntrar till specialvaruhandel av olämplig omfattning och att den begränsade byggnadsrätten för butiksutrymmen inte uppmuntrar till att riva byggnaden. Detta innebär att brandstationen har en lindrig effekt på handeln.

3.4.2 Alternativ till bevarande av brandstationen

Den nuvarande brandstationen tas ur burk och i detaljplanen för Ingåport II undersöks ett ersättande läge för brandstationen i korsningsområdet mellan stamväg 51 och Täcktervägen. Den nya brandstationen uppfyller bättre räddningsverksamhetens behov.

Planändringen uppmuntrar till att bevara den nuvarande brandstationsbyggnaden och hitta ett annat användningsändamål för den. Brandstationsbyggnaden kunde lämpa sig till exempel som båtaffär, ateljélokal eller motsvarande affärs- eller arbetslokal som inte orsakar miljöstörningar. För att ge flexibilitet vid ändringar anvisas något mer byggrätt till kvartersområdet än vad den nuvarande brandstationen motsvarar. Byggnaden ägs av kommunen och fortsatt användning har hittats för den. En bevarande beteckning som inte är lika strikt som en skydds-beteckning möjliggör att byggnaden ändras avsevärt eller att byggnaden baserat på en separat bedömning rivs genom avvikande från planen.

Baserat på en inventering som gjorts i planförslagsskedet (Ingå 2022) bedöms att brandstationens representativitet inte förutsätter någon sr-beteckning. Vid beredningen ansågs att det är meningsfullt att framskrida med en lösning där mängden nybyggnader inte uppmuntrar till att riva befintliga byggnader, utan att den möjliggör en lindrig helhetsförändring. En Sä-beteckning uppmuntrar till att bevara byggnaden och ett användningsändamål som affärsutrymme som förutsätter att byggnaden bevaras anses möjlig.

3.4.3 Parallell gatuförbindelse till Ingåportsområdet

I översiktsplanen för Ingåport II 2035 anvisas en parallell gatuförbindelse från Betesvägen till Ingåports företagsområden i skyddsgrönområdet (EV). Genomförandet av en parallell

gatuförbindelse skulle i framtiden basera sig på en utvidgning av ett företagsområde som planläggs på den östra sidan av planändringsområdet och skulle förutsätta en planändring och en separat bedömning i förhållande till naturvärdena. I denna planändring, i planförslaget för Ingåport II och den färdiga översiktsplanen lämnas gatuförbindelsen som grönområde där det främst finns ett behov av att bevara naturvärden och det föreslås inte att gatan ska genomföras i nuläget. I planerna anvisas emellertid inget nytt kvartersbyggnande som försvårar genomförandet av en eventuell gatuförbindelse. Gatuförbindelsen förblir en möjlighet i den kommande generalplaneringen av området och dess behov beror på mängden helhetsbyggnande i området och dess kvalitet. Nu finns det inget tillräckligt eller nödvändigt behov av en gata med tanke på markanvändningen för Bollstavägen–Betesvägen och Ingåport II.

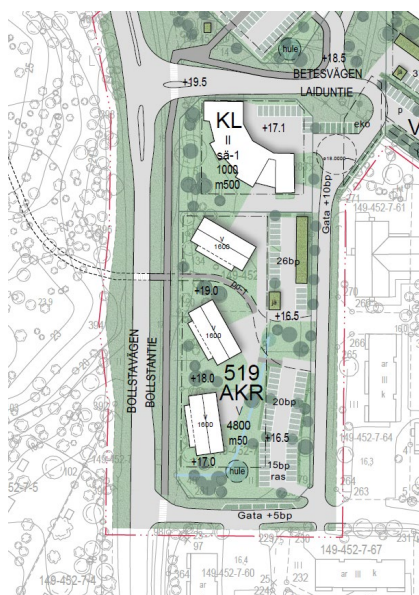
3.4.1 Jämförelse av planutkast

I detaljplanens utkastskede var två planalternativ framlagda, A och B. Av planändringsområdet berörde alternativen kvarter 519 längs Bollstavägen.

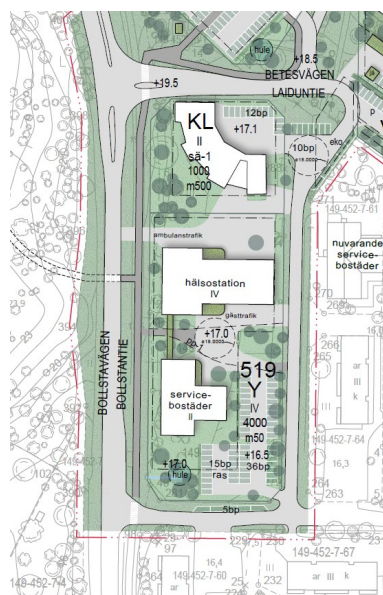
I utkast A anvisas ett kvartersområde för flervåningshus och radhus (AKR) längs Bollstavägen. I referensplaneringen har strävan varit att hitta ett vackert, småskaligt och grönskande alternativ för flervåningshusen som är naturligt med tanke på tätortsbilden. De snett placerade flervåningshusen i 50-talsstil har sadeltak och bildar en "solfjäder av sadeltaksgavlar" i gaturummet och mellan och framför dem bevaras parkliknande och grönskande vyer.

I utkast B anvisas ett kvartersområde för allmänna byggnader (Y) längs Bollstavägen. I kvartersområdet är det tillåtet att placera en hälsostation samt specialboende. Hälsostationens tomtanvändning baserar sig på en separat referensplan för hälsostationen som utarbetats för Ingå. Dimensioneringen av specialboendet återger serviceboendet i det intilliggande kvarteret. Målet är att hälsostationen även ska bilda en helhet som stöder serviceboendet.

Utkast A



Utkast B



Jämförelse (utdrag ur beskrivningen av utkastskedet):

Planlösningarna för båda planutkasterna är likadana, med undantag av kvarter 519. Parkeringsbehovet för AKR- eller Y-området i kvarter 519 är ungefär likadant i båda alternativen och omfattar cirka 60 bilplatser och riktas delvis till planens gatuområden och VP-område. Detta innebär att alternativen har ungefär samma konsekvenser för planlösningens och närmiljöns helhet och att skillnader framkommer främst i fråga om funktion och tätortsbild.

Utkast A Möjliggör en med tanke på tätortsbilden småskalig och grönskande gatubild vid Bollstavägen där det uppstår en naturlig port till Ingå centrum. Läget är väldigt naturligt för boende, som en del av kommuncentrumet och det omgivande området för flervåningshus. Att anvisa bostadsbyggande med detta läge är ett naturligt sätt att förtäta samhällsstrukturen. Mängden av det bostadsbyggande som presenteras i referensplanen skulle vara måttligt och det skulle genomföras som tillgängliga bostäder med hiss och skapa ett mångsidigare bostadsutbud i kommunen. Byggandets skala och användningsändamål möjliggör gröna gårdsrum bättre än vad byggande av en hälsostation skulle göra. Trafiken och parkeringen på bostadstomterna motsvarar trafiken i det omgivande bostadsområdet, vilket innebär att parkeringen längs gatan inte kan användas turvis.

Utkast B Möjliggör byggande av en verksamhetsmässigt betydande hälsostation med ett centralt och väl tillgängligt läge. Om läget visar sig vara bäst av de undersökta alternativen för hälsostationens läge torde detta alternativ väljas som utgångspunkt för planförslaget, eftersom markanvändningsformen är mer betydande än ett boende. I anslutning till hälsostationen skulle det nuvarande specialboendet på granntomten och det föreslagna nya specialboendet bilda en naturlig och synergistisk helhet. Byggnadens offentliga karaktär och skala bildar en tydlig port i tätortsbilden, vilket skulle förutsätta att arkitekturen samordnas skickligt med landskapet och den lilla tätortens skala vid den fortsatta planeringen. Byggnadens verksamhetsmässiga placering och karaktären av offentlig verksamhet torde leda till att gårdsplanerna inte kan planeras till lika grönskande och öppna områden som i boendalternativen. På grund av verksamhetens karaktär är trafiken kontinuerlig och parkeringsbehovet varierar. Räddningstrafiken kan avskiljas så att den går längs Bollstavägen eller mot den nuvarande brandstationen, där den inte orsakar störningar längs Betesvägen.

Boendalternativet (utkast A) valdes till utgångspunkt för planförslaget.

Bostadsalternativet skulle bilda en med tanke på skalan mer behaglig, grönare och småstadsliknande port till tätorten. Gårdsplanerna med sina dagvattenteman skulle bilda en grönskande och parkliknande helhet och byggandet skulle placeras på långt avstånd från grannarnas fönstervyer. I ett vidare sammanhang och vid beslutfattandet bedömdes att ett annat läge passar bättre för hälsostationen.

4 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

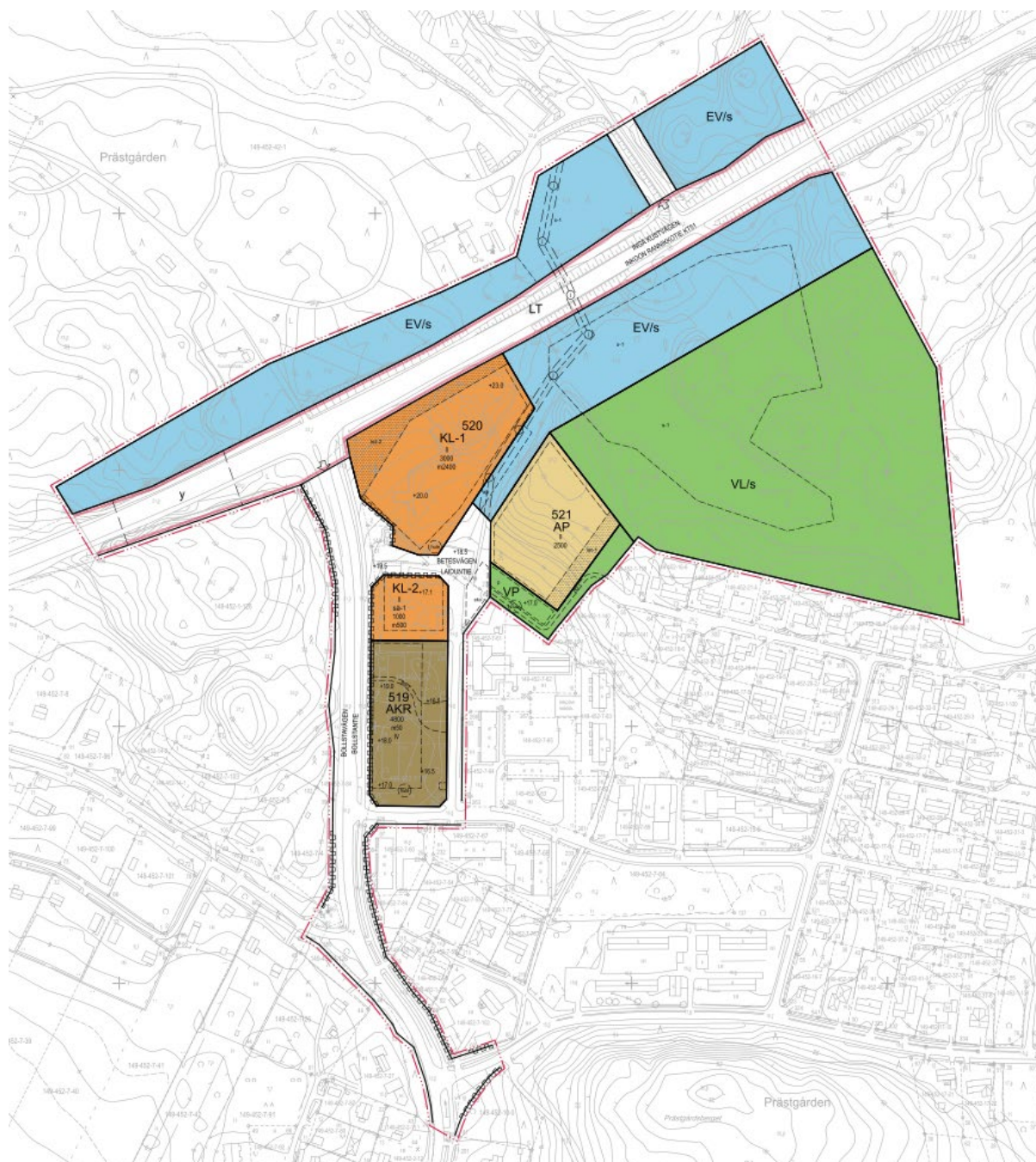


Bild: planförslag 30.11.2023.

4.1 Allmän motivering och beskrivning

Bollestavägen är den kortaste och tydligaste rutten från stamväg 51 till Ingå hamn och servicen i kommuncentrum. Genom detaljplaneändringen möjliggörs en utveckling av området som ett bebyggt portområde till kyrkbyn. I området möjliggörs handelsfunktioner som betjänar stamvägen och kyrkbyn samt boende. Detaljplaneändringen förstärker Ingå kyrkbys synlighet till stamvägen och bildar en port till kommuncentrumet med tanke på

tätortsbild och funktion. Genom detaljplaneändringen definieras och tryggas de nordöstra delarna av området där naturvärdena ska bevaras.

4.3 Byggd miljö enligt planen

4.3.1 Markanvändning

Affärsbyggande och handelshelhet

Detaljplanen möjliggör affärsbyggande i det bäst synliga området längs stamväg 51. För kommersiella funktioner anvisas en egen ny gata, vilket innebär att funktionerna är tydligt tillgängliga och att Tallvägen blir lugnare och endast används för bostadsområdets trafik.

För utveckling av handeln med detta läge pågick i utkastskedet ett privat projekt som omfattade ca 3 000 m²vy och 2 400 affärskvadratmeter. Projektets referensplanering betjänade detaljplaneändringen. Önskemålet är också att den nuvarande brandstationsbyggnaden skulle få ett nytt användningsändamål som bevarar byggnaden i tillämpliga delar som affärslokal.

Planförslaget möjliggör en motsvarande butik med stort varusortiment eller genomförande av enklare och mindre handelsenheter (t.ex. en "hantverkscenterliknande" helhet som kunde passa lika väl med tanke på läget). Dagligvaruhandeln har begränsats till högst 1 200 kvadratmeter. Centrumorienterad specialvaruhandel har förbjudits i det större KL-1-kvartersområdet men lämnats kvar som möjlighet i brandstationskvarteret där utrymmena inte möjliggör onödigt stor handel.

I planförslaget är den sammanlagda byggrätten för affärer 2 950 m²vy.

Bostadsbyggande

I planen anvisas ett kvartersområde för flervåningshus med cirka 2–3 flervåningshus eller för mångsidigt byggande av flervåningshus, radhus och kopplade småhus längs Bollstavägen. Byggnaderna bildar en gårdsplan som är skyddad för buller i riktning mot de befintliga bostadsbyggnaderna samt en vacker inkörspport till kommuncentrumet. I planen anvisas även ett kvartersområde för småhus till den östra sidan av Betesvägen i en sluttning mot väst som är utmärkt med tanke på landskapet. Landskapsbilden i sluttningen bevaras genom en del av ett område som planteras i den östra kanten av småhuskvarteret i riktning mot de nuvarande parkerna och småhusområdena.

Övriga funktioner

I planen anvisas en ekopunkt i anslutning till området för handel och ett område för en ekologisk förbindelse av betydelse på landskapsnivå. I dess bestämmelser säkerställs att naturvärdena bevaras.

4.3.2 Trafik

I planen reserveras nya gatuområden för Bollstavägen och förlängningen av Betesvägen.

Fordonstrafik

Anslutningen av förlängningen av Betesvägen till Bollstavägen har undersökts i ett separat gatuutkast (SWECO 2021). Betesvägen ansluter till närheten av anslutningen till stamväg 51 där den skapar en tydligare körförbindelse till handelsområdet och lugnar ner trafiken längs

Tallvägen så att den endast betjänar bostadsområdets trafik. Till Betesvägen planeras en kurva med en anslutning till parkeringsområdena och där det finns en ekopunkt. Arrangemangen möjliggör en smidig fortsatt planering av gatans höjdnivåer och gör det mindre attraktivt att använda Betesvägen för genomfart. Genom planen ändras Bollstavägen till gatuområde över ett större område söderut än i planutkastskedet. Ändringen av Bollstavägen riktas inte till befintliga bostadstomter på annat sätt än att de anvisas med förbud mot fordonsanslutningar. Nuvarande anslutningar kan lämnas kvar. Området för stamväg 51 har tagits med i planförslaget och till den anvisas anslutningar till Bollstavägen och Stormossens avfallsstation och värmeanläggning.

Parkering

I den aktuella detaljplanen anvisas ett parkeringsområde som betjänar kvarter 517 och 518 utanför området för planändringen. Antalet parkeringsplatser som förblivit oförverkligade ända sedan 1970-talet uppskattas till 25 bilplatser. Eftersom den gamla parkeringsnormen med 1 bp/bostad fortfarande kan anses vara aktuell har motsvarande servitutparkeringsmöjlighet undersökts för kvarteren 517 och 518 i planändringen. Servitutparkeringen skulle delvis genomföras i kvarter 519 och delvis i gatuområdena.

Gång- och cykeltrafik

Den mest betydande gång- och cykelförbindelse som ansluter till planen går från kommuncentrum till rekreationsområdena på den norra sidan längs med Bollstavägen och över anslutningen till stamväg 51. I nuläget går förbindelsen på ett inofficiellt och farligt sätt. Förbindelsen går nu officiellt från Torpvägens underfart. I framtiden skulle det vara möjligt att styra förbindelsen som en överfartsbro från trafikområdet på den västra sidan av planeringsområdet. Planeringen av planändringen stöder detta så att parkliknande gångleder genom kvarteret styrs till området längs med Bollstavägen. Gånglederna ansluter även till parkerna och gatorna i bostadsområdet via parkområdet på den östra sidan av Betesvägen.

4.3.3 Service och näringar

Planområdet stöder sig på servicen i Ingå kommuncentrum och kompletterar den med kommersiell service. Även restaurangservice och andra funktioner som betjänar trafiken längs Västerleden samt närservice som stöder den omgivande markanvändningen kan etableras i området.

4.3.4 Samhällsteknisk försörjning

Planområdet stöder sig på det kommunaltekniska nätet och i planens områdesreserveringar, huvudsakligen i gatuområdena, beaktas behov för det kommande nätet preliminärt. De nuvarande kommunaltekniska ledningarna går längs Betesvägen och i EV/s-området i planändringen.

I Betesvägens nya kurva anvisas en ekopunkt, det vill säga en återvinnings- och sorteringsstation för avfall.

Brandstationsverksamheten flyttas till en ny brandstationsbyggnad i Täckervägens korsningsområde.

Dagvattnet i området strömmar längs nuvarande höjdnivåer och bäckar från nordost till sydväst, varifrån de fortsätter under Bollstavägen. Utgångspunkten för planlösningen är att stödja sig på den naturliga strömningens riktning. Dagvattnet fördröjs och behandlas specifikt för kvarteren innan de leds vidare till bäckarna. Med tanke på hanteringen av dagvattnet är den bergiga och leriga jordmånen i området inte särskilt infiltrerande av naturen, och därför bör de bestämmelser om hanteringen av dagvattnet som utfärdas i planen beaktas i ett tidigt skede i den fortsatta planeringen.

4.3.5 Jordmånens byggbarhet och renhet

En byggbarhetsutredning har utarbetats för området (SWECO 2020). Kvartersområdena i planområdet består huvudsakligen av obebyggt skogs- och parkliknande område. Längs Bollstavägen är jordmånen mjuk och svår att bygga på, på övriga ställen har jordmånen normal byggbarhet eller består av sluttande terräng. Byggarheten betjänas av en lokal möjlighet att hantera massa så att jordmassor från KL-kvartersområdet längs stamväg 51 kan utnyttjas vid byggandet av lermarken längs Bollstavägen.

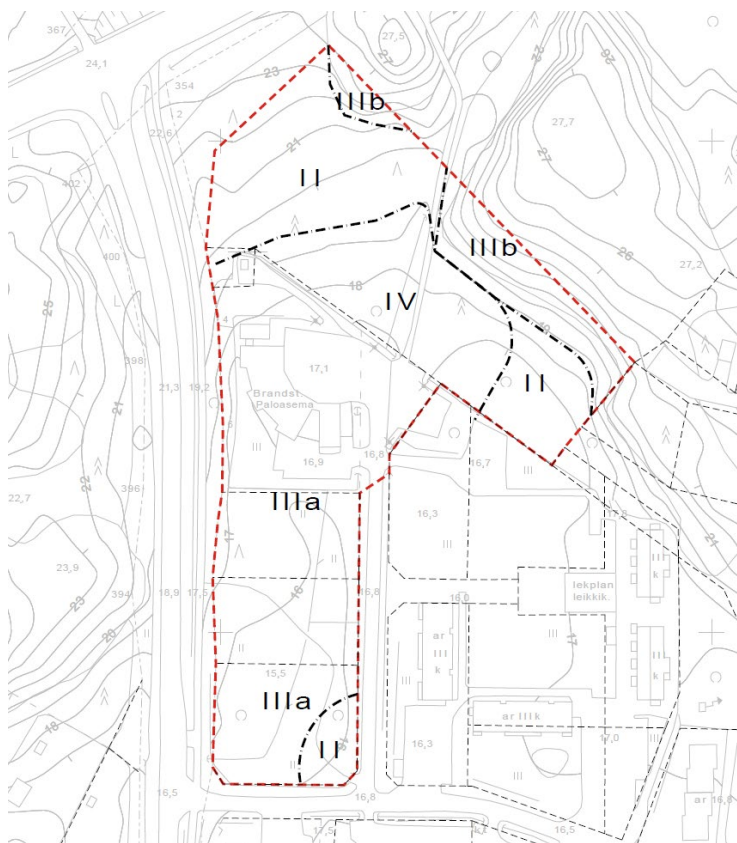


Bild: Klassificering av byggbarhet, SWECO 2020

I de obebyggda kvarteren finns antagligen ingen förorenad mark. I anslutning till den gamla brandstationen kan det finnas förorenad mark på grund av verksamhetens karaktär. Till tomten för brandstationen utfärdas en bestämmelse om undersökning av marken och sanering vid behov innan byggande inleds.

4.3.6 Naturmiljön enligt planen

Genom byggnadsverksamheten försvinner moskog längs stamväg 51. Parkvegetationen längs Bollstavägen minskar när området bebyggs. I naturutredningen (Keiron 2022) identifierades inte naturmiljö som ändras till kvartersområde och således inga väsentliga faktorer som bör beaktas med tanke på naturmiljö som ändras/försvinner.

Jämfört med den aktuella detaljplanen innebär planlösningen att de centrala naturvärdena i områdets nordöstra del tryggs. I de västra delarna av planändringsområdet anvisas viktiga våtmarksområden som ska bevaras med tanke på en ekologisk förbindelse och naturens mångfald (VL/s och EV/s). Med tanke på sitt läge betjänar området för närrecreation lokala möjligheter till rekreation. Skyddsgronområdet är ett bullerområde till stamväg 51 och fungerar även som områdesreservering för en eventuell kommande parallell gata. Gränserna för kvarteren och grönområdena ligger på vattendelaren så att dagvattnet från kvartersområdena inte strömmar ut i våtmarken. I planförslaget har behovet av en ekologisk förbindelse tagits med över ett större område även norr om stamväg 51.

Parkområdet (VP) ligger vid slutet av Betesvägen, öster om den brandstation som ska tas ur bruk. Parken fungerar samtidigt som rekreationsförbindelse inom tätortsstrukturens gränser. I referensplanen anvisas cirka hälften av parkområdets yta för parkering, vilket innebär att ungefär hälften av området skulle bevaras som grönskande park och att en del av de befintliga träden skulle bevaras.

4.4 Skyddsobjekt enligt planen

I planområdet finns inga skyddsobjekt.

Brandstationsbyggnaden, som ska tas ur bruk, anvisas som en byggnad som ska bevaras (sä-1), som tillsammans med de begränsande planbeteckningarna och bygggrätten uppmuntrar till att söka ett nytt användningsändamål vid den fortsatta planeringen.

4.5 Miljöstörningsfaktorer

Enligt bullerutredningen kan bullret från stamvägen bekämpas väl genom placeringen av byggnaderna och konstruktionerna på det sätt som presenteras i översiktsplanen 2035 och planlösningen. Baserat på bullermodelleringen räcker de normala fasadkonstruktionerna i sådana fall till för att de riktvärden som ställts upp för buller uppfylls inomhus i byggnaderna längs stamväg 51.

4.6 Namn

Namnen kan preciseras som tekniska justeringar även i samband med att planen godkänns. Nya namn kan bildas i den nya kurvan av Betesvägen och för förbindelsen till Stormossens avfallsstation.

4.7 Dimensionering

Området för planändringen omfattar 19,1 ha. Helhetsdimensioneringen för området visas i tabellen nedan.

	Total bygg-rätt m ² vy	Bostads-byggrätt m ² vy	Affärs-byggrätt m ² vy	Eventuella arbets-platser 1/100 m²vy antal ap	Eventuella invånare 1/50m²vy antal inv.
Planförslag 30.11.2023	11300	7300	2950 av vilket dagligvaruhandel 1200	30	146

KL Kvartersområden för affärsbyggnader i kvarteren 519 och 520

Byggrätten i KL-kvartersområdet i kvarter 520 är 3 000 m²vy, av vilket högst 2 400 m²vy får byggas som affärslokal.

Byggrätten i KL-kvartersområdet för den gamla brandstationen är 1 000 m²vy, av vilket högst 500 m²vy får byggas som affärslokal. Byggnaden anvisas med en bevarande beteckning.

Det högsta tillåtna våningstalet är 2.

AP kvartersområde för småhus, kvarter 521

Byggrätten i kvarteret är 2 500 m²vy.

Det högsta tillåtna våningstalet är 2.

AKR kvartersområde för flervåningshus och radhus i kvarter 519

Byggrätten för flervåningshusen och radhusen är 4 800 m²vy. Vid referensplaneringen undersöktes två eller tre separata flervåningshus med fyra våningar som alternativ.

I kvartersområdet är det tillåtet att placera affärsutrymme på 50 m²vy mot Bollstavägen.

I kvartersområdet finns uppskattningsvis 15 servitutbilplatser för kvarter 517 och 518.

Det högsta tillåtna våningstalet är 4.

Trafikområden (LT)

I planen anvisas trafikområdet för stamväg 51 samt två gatuanslutningar (Bollstavägen och till avfallsstationen). Trafikområdet anvisas huvudsakligen i sin nuvarande utsträckning, men den har breddats en aning i den sydvästra kanten av anslutningen till Bollstavägen för att möjliggöra kanaliseringsarrangemang och gjorts en aning mindre så att det bildas skyddsgrönområde vid våtmarken Betesmarken.

Gatuområden, park (VP), område för närrekreation (VL/s) och skyddsgrönområde (EV/s)

I gatuområdena är det möjligt att förverkliga sammanlagt uppskattningsvis 15 bilplatser bland annat för kvarter 517 och 518.

Parken möjliggör placering av 20–25 bilplatser som betjänar planändringsområdet i form av en parkering i en rad.

Området för närrecreation och skyddsgronområdet anvisas som områden där miljön bevaras. De områden som ska bevaras har en yta på sammanlagt ca 19 400 m² och de omfattar områden som är väsentliga med tanke på naturens mångfald, ekologiska förbindelser och kolreservoarer. Den aktuella detaljplanens jord- och skogsbruksområde ändras till kvartersområden för affärsbyggnader och småhus, ca 17 000 m².

5 KONSEKVENSBEDÖMNING

5.2 Allmän bedömning av konsekvenserna

I översiktsplanen för Ingåport 2035 presenteras en mer omfattande helhetsbild enligt vilken de östliga arbetsplatsområdena eventuellt skulle kopplas allt bättre till Ingå kommuncentrum via Bollstavägens korsning och bilda en synergistisk och livskraftig områdeshelhet för arbetsplatser i stamvägens synlighetsområde. Planändringen är en del av det målinriktade förenhetligandet och koncentrerandet av samhällsstrukturen till kommuncentrumets influensområde.

Planens centrala konsekvenser ansluter till tätortsbilden vid porten till kommuncentrumet och dess funktion, på handelns karaktär och dimensionering i förhållande till den kommersiella livskraften i kommuncentrumet, på trafiksäkerheten och på beaktandet av naturvärden i planändringen. Planändringen förtätar markanvändningen i området och stöder utvecklingen av kollektivtrafiktjänster.

5.3 Konsekvenser för olika områden

Konsekvenserna har bedömts kvalitativt på följande skala:

- +++ förbättras märkbart jämfört med nuläget
- ++ förbättras jämfört med nuläget
- + förbättras något jämfört med nuläget
- = konsekvens vars bedömning beror på betoning eller preferenser eller som bedöms vara väldigt lindrig
- försämras något jämfört med nuläget
- försvagas jämfört med nuläget
- försämras märkbart jämfört med nuläget
- () en beteckning inom parentes beror på genomförandet eller en större helhet

Konsekvensområde	Bedömning
Samhällsstruktur och bebyggd miljö	<p>+++</p> <p>Utnyttjande av läge och kvalitet för den planerade markanvändningen: detaljplanen möjliggör byggande på en synlig, väl tillgänglig plats i närheten av kommuncentrumet.</p> <p>I nuläget är området huvudsakligen obebyggt. Planändringen ökar byggandet jämfört med den aktuella detaljplanen och möjliggör handel som stöder sig på stamväg 51 och kommuncentrumet. I detaljplanen utnyttjas det befintliga anslutningsområdet. Den markanvändning som planändringen möjliggör och förutsättningarna för genomförandet av den är goda jämfört med den aktuella detaljplanen som inte har genomförts. Planändringen skapar en mer sammanhållen samhällsstruktur.</p> <p>(En mer omfattande realisering i enlighet med översiktsplanen för Ingåport 2035 skulle bilda en betydande och synergistisk arbetsplatskoncentration som tydligt skulle ansluta till</p>

	<p>kommuncentrumet och förbättra den interna tillgängligheten för arbetsplatskoncentrationen och kommuncentrumet.</p> <p>Områdeshelheten för Ingåport skulle som namnet antyder bilda en port till kommuncentrumet och ett landmärke som skulle förbättra centrumets synlighet till stamvägen. Ändringen av detaljplanen är en del av denna eftersträlvade realisering som sker i etapper. I planförslagsskedet är kopplingen mer begränsad eftersom en förbindelse i riktning mot arbetsplatsområdena inte anvisas i översiktsplanen eller planen.)</p>
	<p>++</p> <p>Det byggande som planändringen möjliggör stärker Ingå kommuncentrums synlighet till stamväg 51. Vid infartsleden till kommuncentrumet utvecklas en naturlig och kvalitativ tätortsbild.</p> <p>Effekten är betydande på grund av det centrala infartsområdets betydelse. Planändringen skapar goda förutsättningar att skapa en port i tätortsbilden till Ingå kommuncentrum i ett huvudsakligen obebyggt område. Vid referensplaneringen undersöktes möjligheterna till ett grönt gaturum och parkliknande offentliga områden. Dessa har tagits med i områdenas gränser på plankartan. I detaljplanen utfärdas bestämmelser för byggnadssättet. Genom dessa säkerställs en kvalitativ områdesfasad mot stamväg 51.</p>
	<p>+</p> <p>Möjliggörande av handel ökar kundtrafiken på lokal nivå och livskraften för service som stöder den. Planändringen möjliggör byggande av handel med ett väl tillgängligt och synligt läge. Det område som utvecklas runt Bollstavägens korsning bildar en handelskoncentration som även är väl tillgänglig med tanke på trafiken och som förutom användarna i kommuncentrumet även betjänar genomfartstrafiken. Den handelshelhet som bildas konkurrerar något med livskraften i kommuncentrumet och hamnens område, men stärker samtidigt kommuncentrumets närvaro och den potentiella kundströmmen längs stamväg 51.</p> <p>Skadliga konsekvenser som uppstår genom konkurrens har lindrats genom planbestämmelser för styrning av handeln på ett sätt som identifierats vid arbetsmöten och baserat på den kommersiella utredningen. Planen möjliggör handel med ett stort varuutbud, trädgårdshandel eller annan handel som lämpar sig längs stamvägen samt små kommersiella närtjänster.</p>
<p>Trafik och arrangemang av teknisk försörjning</p>	<p>+++</p> <p>Förbättring av Bollstavägens anslutning i enlighet med referensplanen förbättrar trafiksäkerheten och fordonstrafikens funktion. Uppskattningen baserar sig på en trafikutredning och dess lösningar.</p>

	<p>+++ Området är väldigt väl tillgängligt för biltrafiken längs stamväg 51 och i anslutning till den centrala anslutningen till kommuncentrumet. Den markanvändning som utvecklas runt anslutningen stöder ett trafikmässigt tilltalande helhetsnät och minskar behovet av nya områden eller trafikförbindelser. Den nya förlängningen av Betesvägen och anslutningen till Bollstavägen stärker tillgängligheten till handelsområdet och skiljer åt dess trafik från bostadsområdenas trafik.</p>
	<p>++ Förutsättningarna för användning av kollektivtrafik förbättras när markanvändningen i området förtätas. Den anslutningsparkering vid gatuområdena och handelsområdena, som planen möjliggör, stöder resekedjorna i området.</p>
	<p>+ Den lätta trafikens behov har beaktats i planlösningen. Området är väl tillgängligt för den lätta trafiken och i planlösningen beaktas även nätet av mindre park- och kvartersvägar.</p>
	<p>(--- / +++) Den lätta trafikens smidighet och trafiksäkerhet mellan det norra rekreationsområdet och Ingå kommuncentrum skulle förbättras märkbart om den lättrafikbo som presenteras i referensplanerna skulle genomföras väster om planändringsområdet. Utan bron är Bollstavägens anslutning väldigt oskyddad för lätt trafik. För den lätta trafiken undersöks förbättrade förbindelser i första hand till Torpvägen.</p>
	<p>+ I referensplanen granskas fungerande service- och räddningsleder till kvarteren och dessa är en naturlig del av gårdsrummen.</p>
	<p>= I planlösningen beaktas parkeringsservitut för kvarter 517 och 518 i enlighet med den aktuella planen.</p>
<p>Klimatkonsekvenser och beredskap för klimatförändringen</p>	<p>++ Planändringen säkerställer möjligheterna att bevara områden som är värdefulla på lokal nivå och med tanke på naturens mångfald. I den aktuella detaljplanen utgör den våtmark som reserverats som jord- och skogsbruksområde en värdefull kolreservoar och planändringens användningsändamål (EV/s, VL/s) och beteckningar stöder bevarandet av området. Den bevarande planlösningen riktas till de områden som är mest centrala med tanke på klimatkonsekvenserna. Baserat på arbetsmötet och naturutredningen har naturområde som ska bevaras utökats i planförslaget. Genom denna plan och separat inom ramarna för</p>

	<p>planen för Ingåport II säkerställs att naturområde bevaras i tillräcklig utsträckning i enlighet med översiktsplanen 2035.</p>
<p>-</p> <p>Genomförandet av planen innebär att en liten mängd skog, som fungerar som kolreservoar, försvinner. Enligt naturutredningen och Naturresursinstitutets material har skogen däremot endast en liten effekt som kolreservoar. Jordmånen i området är bergig och lerig, vilket innebär att jordmånens effekt som kolreservoar är liten. Framför allt parkområdet vid den i nuläget ogenomförda Bollstavägen har endast en lindrig effekt som kolreservoar. Byggnad på lermark kan i vissa fall förutsätta grundläggningssätt som är utmanande med tanke på koldioxidutsläpp. Detta kan undvikas genom att hantera jordmassor lokalt, det vill säga använda massa från bergsområden som jämnas ut till att förbättra grundläggningsförhållandena i lerområdena i kvarter 519. En rekommendation om detta har lagts till i de allmänna bestämmelserna i förslagsskedet.</p>	
<p>++</p> <p>Området för planändringen ligger i anslutning till kommuncentrumet och förenhetligar samhällsstrukturen. Utnyttjandet av läget är förnuftigt med tanke på klimatkonsekvenserna och stödjer utvecklingen av kollektivtrafikservice.</p>	
<p>-</p> <p>Genomförandet av detaljplanen innebär att stora områden beläggs framför allt i kvarter 520, vilket ökar strömningstopparna för dagvattnet.</p> <p>I planen och i översiktsplanen för Ingåport II beaktas förutsättningarna för hantering av dagvattnet och på så sätt skapas beredskap för extrema väderförhållanden som orsakas av klimatförändringen.</p> <p>De presenterade höjdlägena möjliggör fördröjning av dagvattnet på tomten och/eller avledning av dagvattnet till separata fördröjningsbassänger. I området finns möjlighet till en naturlig kvalitativ hantering av dagvatten på gårdsplanerna, i gatuområdena och skyddsgrönområdena. En planbestämmelse har utfärdats om dessa.</p> <p>På grund av terrängen och planlösningens höjdlägen strömmar dagvattnet inte till den värdefulla våtmarken i planändringsområdet, vilket innebär att planen inte har någon effekt på det hydrologiskt känsliga området.</p>	

	<p>-</p> <p>Stora byggnadsmassor och öppna trafikområden försvagar mikroklimatet lokalt och ökar även vinden, framför allt i kvarter 520. I kvarter 519 kan det gröna gårdsbyggnadssättet som möjliggörs genom planen och det partiella bebyggandet av det nuvarande öppna parkområdet till och med förbättra mikroklimatet på lokal nivå.</p>
	<p>-</p> <p>Det är i regel väldigt svårt att förverkliga arbetsplatsverksamhet som stöder sig på biltrafik på ett koldioxidneutralt sätt. Byggnade enligt planen orsakar klimatutsläpp. Å andra sidan har området ett utmärkt läge i Ingå, ligger vid naturliga körförbindelser och är även tillgängligt med kollektivtrafik.</p>
	<p>++</p> <p>De byggnader (och trafikområden) som möjliggörs genom planen kan lätt anpassas till lokala energiproduktionsbehov och kloka energilösningar. Planens energiperspektiv har utvecklats med hjälp av en preliminär energigranskning.</p>
<p>Natur och landskap, jordmån och berggrund</p>	<p>++</p> <p>Planen säkerställer möjligheterna att bevara områden som är värdefulla på lokal nivå och med tanke på naturens mångfald. I den aktuella detaljplanen utgör den våtmark som reserverats som jord- och skogsbruksområde en kolreservoar och den är värdefull med tanke på ekologiska förbindelser och naturens mångfald. Planändringens användningsändamål (EV/s, VL/s) och beteckningar stöder bevarandet av området. Planlösningen fastställer baserat på terrängformer, naturvärden och vattendelare en gräns för byggandet så att betydande naturhelheter bevaras. I planförslagsskedet reserverades större ekologiska förbindelseområden baserat på arbetsområdet och naturutredningen.</p>
	<p>-</p> <p>Genomförandet av planen innebär att skog i de nordvästra delarna av området försvinner. Området har ingen nämnvärd betydelse som naturområde. Då den befintliga naturmiljön försvinner medför det endast lokala konsekvenser för naturens mångfald. Gårds- och planteringsområdena i planområdet kan planeras så att de bevarar livsmiljöernas mångfald på lokal nivå.</p>
	<p>-</p> <p>Genomförandet av detaljplanen förutsätter jordschaktningsarbeten och massabytte i planeringsområdet. Jordmassorna kan utnyttjas lokalt, till exempel kan kross som uppstår vid utjämnandet av berget i kvarter 520 användas för att stärka Betesvägens gatuområde och den leriga jordmånen i kvarter 519. En rekommendation om detta har lagts till i de allmänna bestämmelserna i förslagsskedet. I översiktsplanen för</p>

	<p>Ingåport II 2035 och på plankartan presenteras riktgivande höjdlägen och utjämningskisser.</p>
	<p>=</p> <p>Genomförandet av området medför inga större konsekvenser för naturresurserna än vad sedvanligt byggande skulle göra.</p>
<p>Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden (hälsa, säkerhet, tillgänglighet, olika befolkningsgruppers verksamhetsförutsättningar i närmiljön, sociala förhållanden och kultur)</p>	<p>+</p> <p>Landskapet och dess grönmiljö blir delvis bebyggd. Den bebyggda landskapsbilden är naturlig med detta läge. I planen beaktas det grönskande portområdet för Bollstavägen och en landskapsbild som har en lämplig skala för en tätort, landskapsbilden längs stamväg 51 och förhållandet till skogs- och bergsområden som omger området. Det är möjligt att plantera träd i kvartersområdena och i dem kan nuvarande träd bevaras i form av naturliga trädgrupper.</p>
<p>Kommunalekonomiska konsekvenser, genomförbarhet och energiförsörjning</p>	<p>++</p> <p>De nya kvartersområdena bildar en sund, trygg och trivsamt miljö som lämpar sig för olika befolkningsgruppers verksamhet.</p>
	<p>+</p> <p>Bebyggandet av området längs stamväg 51 bildar en vägg som skyddar kvarteren och rekreationsområdena mot trafikbuller. Enligt bullerutredningen kan bullernivåerna lätt hanteras i området och planlösningen är naturlig. En separat bullerutredning gjordes för Bollstavägen. Baserat på detta preciserade bullerbestämmelserna och lösningen konstaterades vara lämplig.</p>
	<p>+</p> <p>I området finns inga kända betydande värden i anslutning till kulturarv eller byggt miljö. En planlösning som uppmuntrar till att bevara den nuvarande brandstationen och en effektiverad markanvändning i omgivningen skapar goda förutsättningar att bevara brandstationsbyggnaden. I planförslagsskedet bedömdes byggnaden som arkiv- och terrängarbete av Ingå kommun.</p>
	<p>++</p> <p>Utvecklingen av ett synligt portområde i kommuncentrumet kan öka antalet besökare av tjänsterna i kommuncentrumet. Genom affärsbyggandet skulle förändringen medföra skatteintäkter för kommunen och förbättra arbetsplatssufficiensen.</p>
	<p>+</p> <p>Området ägs till största delen av kommunen och byggandet skulle innebära indirekta markförsäljnings- eller arrendeintäkter.</p>
	<p>+</p>

	<p>Området kan kopplas till det kommunaltekniska nätet på ett naturligt sätt.</p>
	<p>-</p> <p>Kostnader för kommunen uppstår genom byggandet av gator, lättrafikförbindelser, tomter och kommunalteknik.</p> <p>Byggbarheten i området är måttlig. Byggnadskostnaderna påverkas av den leriga och bergiga jordmånen i området. Höjdlägena för planens kvartersområden och gator har granskats ungefärligt i samband med översiktsplanen och det kan bedömas att det kan hittas en naturlig och kostnadseffektiv massabalans i området för byggandet av tomter och gator.</p>
	<p>++</p> <p>De byggnader (och trafikområden) som möjliggörs genom planen kan lätt anpassas till lokala energiproduktionsbehov och smarta energilösningar. Planens energiperspektiv har utvecklats med hjälp av en preliminär energigranskning.</p>
	<p>+</p> <p>Handelsområdena och ekopunkten erbjuder potential för cirkulär ekonomi, som kunde granskas i samband med den fortsatta planeringen efter detaljplanen.</p>

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Genomförandet av detaljplanen övervakas av byggnadsinspektionen vid Ingå kommun.

- I fråga om förlängningen av Betesvägen, ekopunkten och handelsområdenas markanvändning kan det bedömas att genomförandet kan inledas under de närmaste åren efter att detaljplanen vunnit laga kraft.
- I fråga om bostadsbyggandet torde planen genomföras under flera års tid och i etapper beroende på efterfrågan.
- När det gäller översiktsplanen 2035 skulle den eventuellt kommande parallella gatan (i EV-området) förutsätta en separat detaljplaneändring och genomförandet av den beror på efterfrågan på företagsområden i Ingåport och på planläggningen och förutsätter ett nytt detaljplaneprojekt och eventuellt en generalpanelösning. Baserat på de pågående planändringarna anses det inte finnas något behov av detta just nu.

Kontaktuppgifter

Ingå kommun, Eric Roselius & Miia Nätyнки

fornamn.efternamn(at)inga.fi

Plankonsult: Arkkitehtitoimisto Jussi Partanen

Stormyrvägen 37 A5, 00320 Helsingfors

+358 (0) 44 734 6387

jussi@arkjp.fi

www.arkjp.fi