

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023
Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

SAMMANFATTNING AV MOTTAGEN RESPONS OCH UPPGJORDA BEMÖTANDEN

BEREDNINGSSKEDE

1 UTLÅTANDEN 2

- 1.1 Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), 21.4.2023
- 1.2 Kymmenedalens Elnät Ab, 3.5.2023
- 1.3 Räddningsverket i Östra Nyland, 3.5.2023
- 1.4 Nylands förbund, 4.5.2023
- 1.5 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), 8.5.2023
- 1.6 Borgå stad, miljöhälsovården, 10.5.2023
- 1.7 Miljövården, Lovisa stad, 22.5.2023
- 1.8 Trafikledsverket, 21.6.2023

PLANFÖRSLAGSSKEDE

2 UTLÅTANDEN 14

- 2.1 Räddningsverket i Östra Nyland, 10.11.2023
- 2.2 Borgå stad, miljöhälsosektionen, 16.11.2023
- 2.3 Säkerhets- och kemikalieverket, 13.11.2023
- 2.4 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), 17.11.2023

3 ANMÄRKNINGAR 17

- 3.1 Lovisa kultur- och miljörelse, 20.11.2023

BEREDNINGSSKEDE

Utkastet till ändring av detaljplan för det så kallade bangårdsområdet var framlagt 21.4–22.5.2023. Då begärdes utlåtanden av myndigheter och intressenterna hade möjligheten att lämna åsikter. Sammanlagt inlämnades 8 utlåtanden, inga åsikter inlämnades.

1 UTLÅTANDEN

1.1 Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), 21.4.2023	Bemötande
Planändringsområdet ligger på ett avstånd av cirka 200 meter från Loval Oy (Vintergatan 4), ett objekt där det idkas omfattande hantering och lagring av farliga kemikalier. Objektet är under Tukes övervakning. Omfattningen av verksamheten på objektet är en tillståndsanläggning och dess konsultationszon har preciserats vara 500 meter. I motsats till vad som nämns i planbeskrivningen, avses med en av Tukes preciserad konsultationszon inte påverkningsområden vid olyckor eller ett skyddsområde vid olyckssituationer. Ett utlåtande ska begäras av Tukes vid planändringar på konsultationszonen, så att konsekvenserna av olycksriskerna gällande den planerade markanvändningen kan bedömas fallspecifikt i mer detalj.	Planbeskrivningen korrigeras angående konsultationszonen.
På Loval Oy:s produktionsanläggning hanteras och lagras brännbara gaser så som väte, vilken är en ytterst lättändlig och explosiv gas. Anläggningens mest betydande olycksscenarier anknyter till att ett läckage i gasnätet fattar eld. Verksamhetsidkaren har uppskattat att tryckkonsekvenserna av en eldsvåda eller explosion som uppkommit till följd av ett väteläckage i ledningsnätet skulle nå högst 50 meter och värmestrålningskonsekvenserna till högst ett avstånd på 100 meter. Enligt uppskattningen skulle kemikalieolyckor på produktionsanläggningen sålunda inte medföra betydande konsekvenser utanför anläggningsområdet. Det har dock inte upprättats kalkylmässiga modelleringar av konsekvensområdena för olycksscenarier, utan det rör sig om verksamhetsidkarens egen uppskattning. I princip förhåller sig Tukes med reservering till utplaceringen av nya känsliga objekt så som ett daghem i närheten av kemikalieanläggningar. Tukes rekommenderar att tilläggsuppgifter om konsekvensområdena för Loval Oy:s produktionsanläggning anskaffas till exempel genom modellering. Utifrån modelleringsresultaten är det möjligt för Tukes att ge ett mer detaljerat utlåtande. Ytterligare uppgifter om modelleringen finns i Tukes guide "Placering av produktionsanläggningar".	Kvarterets läge i samband med centrumfunktioner och kvarterets fördelaktiga trafikmässiga och samhällsstrukturmässiga läge förordar användningen av området för samhällsbyggande och bland annat daghemsfunktioner. I och med det fördelaktiga läget är det möjligt att minimera bland annat följeslagande biltrafik tilldaghemmet och de miljöutsläpp som förorsakas av detta. Man är medveten om att planområdet placeras invid Loval Oy:s industrianläggning men olycksriskhotet som anläggningen medför har bedömts vara mindre än nyttoaspekterna som nämnts ovan. Planområdet befinner sig som närmast på ett avstånd på cirka 300 meter från Loval Oy:s produktionsanläggningsområdes östra del, som i huvudsak är i kontorsanvändning. Mellan daghemskvarteret och Loval Oy finns murlikt en 100 meter lång industri- och kontorsbyggnad och två steniga kullar. Daghemskvarteret är dessutom beläget flera meter lägre jämfört bland annat med Loval Oy:s industrikvarter. En modellering eller annat dylikt sakkunnigutlåtande enligt det som utlåtandesgivaren framfört anskaffas.
1.2 Kymmenedalens Elnät Ab, 3.5.2023	Bemötande

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE, SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023

Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

Kymmenedalens Elnät Ab har inget att anmärka ifall följande villkor beaktas: – Beställaren ansvarar för eventuella kostnader av ledningsflyttningar förorsakade av byggandet. – Tillräckliga utrymmen reserveras för utplacering av ledningar och apparater. – De nuvarande elledningarna på området beaktas.	Antecknas till kännedom.
1.3 Räddningsverket i Östra Nyland, 3.5.2023 Planområdet är beläget på cirka 200 meters avstånd från Lovals industribyggnad. I industrianläggningen i fråga idkas omfattande hantering av kemikalier och den är en Tukes tillståndsanläggning. Räddningsverket förhåller sig kritiskt till utplacering av känsliga och långsamt evakuerbara funktioner i närheten av produktionsanläggningar. En planändring pågår för Lovals område och anläggningen har planer om att bygga en utvidgning. Räddningsverket har inte uppgifter om utvidgningen av produktionsbyggnaden också inverkar på kemikaliemängderna som används där och riskerna de medför. Då man bygger på området ska man ägna uppmärksamhet åt konstruktionernas täthet och kräva en lättstängbar ventilation så att det är möjligt att söka skydd inomhus vid en olyckssituation på produktionsanläggningen.	Bemötande Området har modellerats enligt räddningsverkets och Tukes förslag. Området har modellerats enligt räddningsverkets och Tukes förslag. Uppgifterna i fråga finns i den rapport som utarbetats för myndigheterna. I det avsnitt i planbeskrivningen som styr genomförandet tilläggs: <i>”Då man bygger på området ska man ägna uppmärksamhet åt konstruktionernas täthet och ventilationen ska vara snabbt och lätt stängbar.”</i>
1.4 Nylands förbund, 4.5.2023 Bland annat följande planbestämmelse berör utvecklingszonen för tätortsfunktioner som anvisats i Östra Nylands etappplansplan: <i>”Samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner ska effektiveras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik förbättras. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet med bostäder, arbetsplatser, tjänster och grönstruktur så att miljöns särskilda värden beaktas.”</i> Bland annat följande planbestämmelse berör Helsingforsvägen, som anvisats som landskapsmässigt betydande väg: <i>”På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter.”</i> Förbindelsebanan Lahtis–Lovisa berörs av en byggnadsrestriktion i enlighet med § 33 i MBL. Nylands förbund konstaterar att ändringen av detaljplanen förverkligar målen i landskapsplanen bland annat genom att komplettera, göra tätare och förenhetliga den befintliga stadsstrukturen. Samtidigt förbättrar den tillgängligheten av tjänsterna och beaktar de stadsbildsmässiga kraven. Ändringen av	Bemötande Antecknas till kännedom.

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023
Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

planen är inte i konflikt med målen som berör de landskapsmässiga trafikförbindelserna.	
1.5 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), 8.5.2023	Bemötande
Generalplanesituationen För planområdet gäller inte en generalplan med rättsverkan. För ett område, för vilket det inte finns en gällande generalplan med rättsverkan, ska man vid upprättandet av detaljplan även beakta vad som stiftas om innehållskraven för generalplan (39 § och 54 § i MBL). Nämda granskning har gjorts i planbeskrivningen och NTM-centralen anser den vara tillräcklig.	Antecknas till kännedom.
Grundvatten Planområdet är beläget på Bryggeribackens grundvattenområde av klass 1 som är viktigt för vattentäkt. Bryggeribackens vattentäkt finns på cirka en kilometers avstånd från planområdet. Av planbeskrivningen ska mer detaljerat framgå grundvattenområdets uppgifter och uppgifter om grundvattenförhållandena på planområdet. Uppgifterna om markgrunden ska också korrigeras till att vara korrekta. Dessutom ska man i planbeskrivningen bedöma planens konsekvenser på grundvattnets kvalitet och mängd. Planområdet befinner sig i sin helhet på grundvattenområde. I planen ska tilläggas en bestämmelse om beteckning av grundvattenområde. På grundvattenområdet tillåts inte åtgärder som äventyrar grundvattnets kvalitet eller mängd. Förbudet att förstöra grundvatten i miljöskyddslagen och vattenlagens föreskrifter om projekts tillståndsgiltighet kan begränsa byggandet på området och den övriga markanvändningen. I bestämmelsen bör man för dagvattnets del beakta absorbering av rena vatten och avledning av förorenade vatten från grundvattenområdet. Dessutom bör man ge bestämmelser om byggande på grundvattenområde och om energilösningar som lämpar sig för grundvattenområdet.	Planbeskrivningen kompletteras lika som i den varande konsekvensbedömningen vad gäller grundvatten och markgrund. Plankartans bestämmelser kompletteras vad gäller grundvatten enligt följande: <i>"Området är beläget på ett grundvattenområde av klass 1. På grundvattenområdet är det inte tillåtet att vidta åtgärder som äventyrar grundvattnets kvalitet eller mängd. Byggande och annan markanvändning i området kan begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten i miljöskyddslagen och bestämmelserna i vattenlagen om tillståndsplikt för projekt.</i> <i>Byggnadernas grunder ska byggas så att byggandet inte inverkar på grundvattnets höjd eller strömningar.</i> <i>Det är inte tillåtet att bygga energibrunnar på grundvattenområdet och på området tillåts inte cisterner för eldningsolja.</i> <i>Parkeringsområden och platser för avfallsbehållare ska täckas med ytmaterial som inte släpper igenom olja eller så ska de ha en konstruktion som innefattar ett grundvattenskydd. Bestämmelsen gäller även källarlokalerna."</i>
Dagvatten Upprättandet av en dagvattenutredning främjar skyddet av yt- och grundvatten. På platser anvisade för förvaring av bilar (beteckningen a) ska dagvattnet behandlas med oljeavskiljning innan det avleds vid behov till fördröjning utanför grundvattenområdet vilket bör tilläggas i planbestämmelserna. Rent dagvatten, så som vatten från tak, kan absorberas på grundvattenområdet.	Dagvattenbestämmelserna justeras och kompletteras enligt följande: <i>"På grundvattenområdet är det endast tillåtet att fördröja och absorbera rent dag- och takvatten.</i> <i>Rent dag- och takvatten som bildas på tomterna ska behandlas inom tomtområdet med konstruktioner som absorberar och saktar ner strömningen. Där det inte är möjligt att avleda dagvattnet ut i terrängen får det avledas till det allmänna dagvattensystemet.</i> <i>Dagvattnet från parkeringsområden och andra områden där det förekommer trafik ska avledas via oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra</i>

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023
Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

	<i>motsvarande konstruktioner till dagvattenavloppet och vidare utanför grundvattenområdet.</i> <i>Dagvattenlösningarna ska framföras i samband med bygglovet till exempel i en situationsplan.”</i>
Trafik Ansvarsområdet för trafik förutsätter att trafiken på området ska ordnas till att vara säkert för alla användargrupper. Särskilt ska man beakta arrangemangen för intern trafik på området och att området nås på ett säkert sätt. Trafikmässigt och ur aspekten av säkerhet ska man vid planeringen av området beakta särdragen av produktionsanläggningen väster om planområdet. Placeringen av funktioner som mycket avviker från varandra (bland annat ett daghem och en kemikalieanläggning) inom samma område bör planeras och genomföras så att säkerheten på området inte försvagas och att lösningarna stöder områdets utveckling även i fortsättningen.	Det har uppgjorts en trafikutredning för området. I utredningen redde man ut den trafikmässiga tillgängligheten och områdets trafikarrangemang.
Buller Enligt planbeskrivningen finns det inte tillgänglig en à jour bullerutredning över planområdet, men bullret från områdets väg- och spårtrafik reds ut i samarbete med Trafikledsverket. Ändringen i trafikvolymerna beaktas i enlighet med trafikutredningen som görs 2023. Enligt NTM-centralen är bullerutredningen behövlig. Likaså ska spårtrafikens eventuella konsekvenser relaterade till darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning bedömas för planområdet. Bullerutredningarna som relaterar till planen bör basera sig på en prognossituation som siktar på minst 20 år i framtiden. Utifrån utredningarna ska det vid behov ges planbestämmelser för planområdet om buller, darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning, så som bestämmelser om fasadernas ljudisolering, om placering eller bullerskydd av lek- och vistelseområden och om hur bostäderna öppnar sig i enlighet med riktvärdena i statsrådets beslut (993/1992).	En bullerutredning och en utredning om spårtrafikens konsekvenser relaterade till darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning färdigställdes hösten 2023. På plankartan tilläggs följande bestämmelse: ”Vibrations och stombuller ska beaktas vid genomförandet.”
Förorenad mark Bestämmelsen som anknyter till beteckningen saa1 är i sin nuvarande form problematisk, för utan en bedömning i enlighet med statsrådets förordning 214/2007 av föroreningsgraden och behovet av rengöring kan man inte ta ställning till hur förorenad markgrunden är eller hur stort behov av rengöring det finns. Rapporterna över markgrundsundersökningar som finns i beredningsmaterialet innehåller inte en bedömning i enlighet med den nämnda förordningen. I bestämmelsen som anknyter till beteckningen saa2 tar man i sin tur ställning till hantering av marksubstanser på ett sätt som kan tolkas vara	Beteckningarna saa1 och saa2 ersätts med den allmänna bestämmelse som NTM-centralen framfört: ”Markens föroreningsgrad måste utredas och förorenad mark vid behov saneras senast i samband med byggarbetet.”

rengöring av markgrunden. Det föreskrivs om rengöring av förorenad mark i miljöskyddslagstiftningen, så en planbestämmelse är inte det rätta stället att ta ställning till på denna nivå. Enligt NTM-centralen i Nylands syn finns det behov att på nytt justera och vid behov ändra bestämmelserna för beteckningarna saa1 och saa2. I liknande situationer har man till exempel använt en bestämmelse av följande slag: "Markgrundens förorening ska redas ut och förorenad mark ska vid behov rengöras senast under byggarbetena."	
EV-bestämmelsen som framförts i planbeteckningarna saknas från plankartan. Plankartans beteckningar och bestämmelser ska motsvara varandra.	Man granskar att det finns förklaringar om beteckningarna och bestämmelserna till beteckningarna som anvisats på plankartan.
1.6 Borgå stad, miljöhälsovården, 10.5.2023	Bemötande
I detaljplaneutkastet föreslås ett daghem på ett område med ett flertal riskfaktorer. På området finns förorenad mark, naturligt med arsenik i markgrunden, området ligger inom konsultationszonen av en anläggning där farliga ämnen hanteras, bredvid finns en tågbanan som förorsakar buller/darrningsskada och en olycksrisk. Med dessa grunder skulle det vara meningsfullt att hitta ett område för planering av känslig daghemsverksamhet, där utgångslägesmässigt det inte förekommer en så här stor grupp riskfaktorer, trots att riskerna med olika åtgärder sannolikt kan fås till en godtagbar nivå.	Riskfaktorerna har identifierats i jämförelsen av daghemmets utplacering, men inom centrumområdet i Lovisa finns det endast begränsat med utplaceringsställen som lämpar sig för daghem. Marken kommer att rengöras till behövliga delar. En bullerutredning och en utredning om spårtrafikens darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning färdigställs hösten 2023. Området har modellerats med hänsyn till risken för olyckor enligt räddningsverkets och Tukes förslag.
För förebyggande av skador som beror på uppvärmningen av klimatet ska särskild uppmärksamhet ägnas åt temperaturhanteringen i bostäder. Bostäderna bör vara genomventilerbara eller så bör de ha en bostadsspecifik nerkylning. I färgningen av byggnaderna lönar det sig att undvika mörka färger och material som lagrar värme. I daghemslokalerna skulle det vara bra att förutsätta möjligheten att kyla ner inneluften och på daghemmets lekgård bör det finnas träd som erbjuder skugga.	Dessa frågor läggs till stycket som styr planens genomförande.
1.7 Miljövården, Lovisa stad, 22.5.2023	Bemötande
Planbestämmelserna och planbeskrivningen ska preciseras till följande delar: – EV-området: detaljplanebeteckningarna innefattar ett EV-område, ett dylikt område finns dock inte i plankartan. – Detaljplaneområdet finns på ett grundvattenområde som är viktigt för vattenanskaffning (grundvattenområde av klass 1). Beteckningen pv i plankartan är missvisande. Hela planområdet finns inom gränserna för grundvattenområdet av klass 1. – Planbestämmelsernas språkversioner motsvarar inte varandra eller de innehåller andra översättningsfel (till exempel i punkterna j-1, stadsbilden, dagvatten).	– Man granskar att det finns förklaringar om beteckningar och bestämmelser till beteckningarna som anvisats på plankartan – man ändrar sättet att märka ut grundvattenområdet så att bestämmelsen om grundvatten finns i de allmänna bestämmelserna – översättningarna av planbeteckningarna granskas – punkten om byggnadsordningen i planbeskrivningen kompletteras.

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023
Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

– I planbeskrivningen nämns Lovisa stads byggnadsordning. Byggnadsordningen trädde i kraft 31.5.2014, 2022 preciserades endast tillståndsgiltigheten av solpaneler. – Området placeras sig på ett grundvattenområde av klass 1. Byggande på området och annan markanvändning kan begränsas av förbudet att förstöra grundvatten i miljöskyddslagen och vattenlagens föreskrifter om projekts tillståndsgiltighet.	
I bestämmelserna bör man därför beakta följande frågor som anknyter till förbudet att förorena grundvatten: – Byggnadernas grunder ska byggas så att byggandet inte inverkar på grundvattnets höjd eller strömningar. – Det är inte tillåtet att bygga energibrunnar på grundvattenområdet. – Cisterner för uppvärmningsolja placeras i en skyddsbassäng antingen under ett tak eller inomhus i byggnad. Skyddsbassängens volym ska vara större än volymen av uppvärmningsolja som lagras. – Parkeringsområden och utplaceringsställen av avfallsbehållare ska betäckas med ytmateriel som inte släpper igenom olja eller så ska de ha en konstruktion som innefattar ett grundvattenskydd. Bestämmelsen gäller även källarlokalerna.	Bestämmelserna som relaterar till grundvattenområdet kompletteras enligt följande: <i>"Området är beläget på ett grundvattenområde av klass 1. På grundvattenområdet är det inte tillåtet att vidta åtgärder som äventyrar grundvattnets kvalitet eller mängd. Byggande och annan markanvändning i området kan begränsas av förbudet mot förorening av grundvatten i miljöskyddslagen och bestämmelserna i vattenlagen om tillståndsplikt för projekt.</i> <i>Byggnadernas grunder ska byggas så att byggandet inte inverkar på grundvattnets höjd eller strömningar.</i> <i>Det är inte tillåtet att bygga energibrunnar på grundvattenområdet och på området tillåts inte cisterner för eldningsolja.</i> <i>Parkeringsområden och utplaceringsställen av avfallsbehållare ska betäckas med ytmateriel som inte släpper igenom olja eller så ska de ha en konstruktion som innefattar ett grundvattenskydd. Bestämmelsen gäller även källarlokalerna."</i>
Dessutom ska dagvattenbestämmelserna kompletteras enligt följande: På grundvattenområdet är det endast tillåtet att fördröja och absorbera rent dag- och takvatten. Rent dag- och takvatten som bildas på tomterna ska behandlas inom tomtområdet med konstruktioner som absorberar och saktar ner strömningen. Till de delar som det inte är möjligt att avleda dagvatten i terrängen kan det avledas i det allmänna dagvattensystemet. Dagvattnet från parkeringsområden och andra områden där det förekommer trafik ska avledas via oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner till dagvattenavloppet och vidare utanför grundvattenområdet. Dagvattenlösningarna ska framföras i samband med bygglov till exempel i en situationsplan.	Dagvattenbestämmelserna justeras och kompletteras enligt följande: <i>"På grundvattenområdet är det endast tillåtet att fördröja och absorbera rent dag- och takvatten.</i> <i>Rent dag- och takvatten som bildas på tomterna ska behandlas inom tomtområdet med konstruktioner som absorberar och saktar ner strömningen. Där det inte är möjligt att avleda dagvattnet ut i terrängen får det avledas till det allmänna dagvattensystemet.</i> <i>Dagvattnet från parkeringsområden och andra områden där det förekommer trafik ska avledas via oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner till dagvattenavloppet och vidare utanför grundvattenområdet.</i> <i>Dagvattenlösningarna ska framföras i samband med bygglov till exempel i en situationsplan."</i>
Planbestämmelserna om förorenade marker och marker som överskridit tröskelvärdet är för	Beteckningarna saa1 och saa2 ersätts med den allmänna bestämmelse som NTM-centralen framfört:

detaljerade. Till avlägsnande eller kapsling av förorenade marker anknyter alltid ett anmälnings- eller tillståndsförfarande, i samband med vilket den behöriga myndigheten (NTM-centralen) fattar beslut som innefattar detaljerade bestämmelser i anknytning till förorenad mark. Om marksubstanser som överskrider tröskelvärden används en aning missvisade ordet "skadlig".	<i>"Markens föroreningsgrad måste utredas och förorenad mark vid behov saneras senast i samband med byggarbetet."</i>
Det att företagsverksamhet tillåts på A1-område förutsätter att man i planbestämmelserna i mer detalj tar ställning till hurdan företagsverksamheten är: får småskalig företagsverksamhet endast idkas inomhus eller även utomhus (till exempel lagring)? Även det att verksamheten är belägen på ett grundvattenområde av klass 1 begränsar hurdan företagsverksamheten kan vara. I planbestämmelserna har man nu endast beaktat den eventuella störningen som företagsverksamheten kan medföra boendeanvändningen på området.	Bestämmelsen "På kvartersområden som tillåter bostadsbruk är det utöver det huvudsakliga användningsmålet tillåtet att placera småskalig företagsverksamhet som inte stör användningen av området för boende." refererar till kvartersområdet A1, vars användningsändamål är boende. Kvarterets huvudanvändningsändamål begränsar redan hurdan verksamheten kan vara. Grundvattenbestämmelserna kompletteras och de ska följas på hela planområdet, så det finns inget behov att komplettera bestämmelsen om företagsverksamhet för dess del. På plankartan tilläggs följande bestämmelse: <i>"Utomhuslagring i samband med företagsverksamhet tillåts inte."</i>
1.8 Trafikledsverket, 21.6.2023	Bemötande
Plankorsningssäkerhet I planläggningen ska man beakta en eventuellt ökande trafik i plankorsningen. Med planläggningen ska man inte öka trafikvolymen som riktas till plankorsningen. Enligt 28 a § i banlagen ska om användningen av en plankorsning ökar betydligt eller dess användningsändamål ändras, väghållaren hos banhållaren ansöka om ett tillstånd som berättigar till den ökade eller ändrade användningen. I samband med planarbetet ska tillräckliga trafikmässiga utredningar och riskbedömningar utföras. Fredsby plankorsning är nuförtiden en med varningsanläggning försedd så kallad övervakad plankorsning (halvbomsanläggning). Trafikledsverket planerar inga ändringar för plankorsningen.	Efter tiden för framläggning har en trafikutredning färdigställs för området. Utgångsläget för utredningen har varit antingen byggandet av en fortsättning av Smedjevägen eller byggandet av en ny gatuförbindelse längs Vårgränd då trafik övergår från plankorsningsområdet.
I detta planprojekt finns som särskilt drag utplaceringen av ett nytt daghem i den omedelbara närheten av plankorsningen. I planeringen och genomförandet av planen ska man säkerställa att daghemmets fotgängar- och fordonstrafik inte förorsakar risksituationer i plankorsningen eller järnvägsområdet. I planeringen och genomförandet av planen ska man sålunda vidta minst följande åtgärder: – I den gällande detaljplanen har man beskrivit Smedjevägens fortsättning och anslutning till Helsingforsvägen. Det är allt skäl att genomföra fortsättningen av Smedjevägen i samband med genomförandet av planen så att största delen av daghemmets ledsagande	– I den färdigställda trafikutredningen har två olika lösningar för trafiken jämförts: fortsättningen av Smedjevägen och ett nytt alternativ, där Vårgränd skulle ändras till en gata. Detta tilläggs ännu i stycket som styr genomförandet av planen. – I trafikutredningen har man också jämfört alternativ för daghemmets följeslagande trafik, men planeringen av den följeslagande trafiken utgör en del av daghemsprojektets byggnadsplanering. Med planeringen kan man inte anvisa ett parkeringsförbud, men frågan tilläggs i stycket som styr genomförandet av planen. – Över plankorsningen går en lättrafiksled på vardera sidan om Fredsbyvägen.

ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE, SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023

Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

trafik (fordonstrafik) skulle styras från Helsingforsvägens riktning. Detta är den åtgärd som i mest betydande grad förbättrar planens plankorsningssäkerhet. – Daghemmets ledsagande trafik bör styras primärt till Smedjevägen och Fnittergränden. Detta lyckas bäst genom att planera kvarterets gårdsområden och ingångar primärt på Fnittergrändens sida. Det att fordonstrafiken stockas och parkeringen i synnerhet på Fredsbyvägen i närheten av plankorsningen bör förhindras både med planläggningsmetoder och med andra metoder som staden förfogar över (parkeringsförbud på Fredsbyvägen på området mellan plankorsningen och Smedjevägen). – I närheten av plankorsningen rekommenderas inte att det placeras en port för fotgängare i allmän användning. En port som placeras för nära plankorsningen kan förorsaka risksituationer om barn rör sig ur porten eller efter det på egen hand.	Lättrafikleden som anvisats i planutkastet anknyter till leden som finns norr om Fredsbyvägen.
I kommunikationsministeriets förordning om frisiktsområden 65/2011 (www.finlex.fi/fi/laki/kokoelma/2011/20110065.pdf) är det stadgat om plankorsningars frisiktsområden. Vid Fredsbyvägens plankorsning ska frisiktsområdet sträcka sig sett på ett avstånd från sex meter från spåret minst 180 meter i båda riktningarna av banan. Plankorsningens frisiktsområde placerar sig i planen vid en lättrafikled och sålunda behövs inga speciella planbeteckningar. Trots detta ska man i genomförandet av planen beakta att man inte ska tillåta synhinder av något slag på frisiktsområdet (trafikmärken, höga staket o.d.).	Detta införs i stycket som styr genomförandet av planen.
I planen tillåts i kvartersområdet en fordonsanslutning till Fredsbyvägen som närmast på ett avstånd av cirka 40 meter från plankorsningen. Minimiavståndet mellan närmaste väganslutning och det närmaste spåret ska enligt Trafikledsverkets järnvägsanvisning RATO 9 (järnvägens plankorsningar) vara minst 50 meter (https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2019-15_rato9_web.pdf). För denna del ska den i planutkastet beskrivna placeringsplatsen för tomtanslutningen ändras.	Man kontrollerar fordonsanslutningsförbudets avstånd från banan och ändrar det i enlighet med de framförda anvisningarna.
Utöver ovanstående påminner vi att det i detta sammanhang är allt skäl att utföra ändringen av väjningsskyldigheten öster om plankorsningen som Trafikledsverket anmärkte om 2014 ("Ändring av väjningsskyldighet så att den som kommer till plankorsningen inte har väjningsskyldighet"). Avståndet mellan plankorsningen och	Frågan läggs till i stycket som styr genomförandet av planen och ger utlåtandet infrastrukturavdelningen till kännedom.

**ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY-ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN**

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023

Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

Fredsbyvägen/Bangatan är cirka 30 meter. Väjiningskyldigheten kan förorsaka det att om man kommer från Fredsbygatans riktning måste de fordon som är sist i kön vänta på sin tur i mitten av plankorsningen.	
Utöver ovanstående anmärker vi att den närmaste tomtanslutningen för affärsfastigheten söder om Fredsbyvägen är på endast 15 meters avstånd från järnvägens plankorsning. Avståndet är inte i enlighet med ovan beskrivna anvisningen RATO 9. Det är allt skäl att stänga tomtanslutningen till gatan senast i samband med genomförandet av detaljplanen. Trafikledsverket anmärkte om detta redan 2014. Tomtanslutningen finns inom järnvägsområde enligt den gällande detaljplanen, och ändringen av detta förutsätter inte ändring av detaljplanen.	Detta införs i stycket som styr genomförandet av planen.
Inhägnad av järnvägsområdet I planprojektet anvisas i betydande grad ändrad markanvändning på det tidigare järnvägsområdet. Med anledning av planläggningen kan man klart se risken att antalet spårövergångar även på andra ställen än vid plankorsningen och bron kommer att öka. Staden bör i samband med genomförandet av planen bygga ett enhetligt staket på gränsen mellan lätttrafikleden och järnvägen över hela planens område. Staketet bör börja vid Fredsbyvägens plankorsning och fortsätta minst 50 meter norr om Helsingforsvägen.	På plankartan tilläggs en allmän bestämmelse om inhägnad och frågan införs även i stycket som styr genomförandet av planen.
Hantering av dagvatten Den nya och ändrade markanvändningen får inte medföra risker för järnvägens stabilitet och torkning. Dagvattnet som bildas i detaljplaneområdenas kvartersområden och gatuområden ska hanteras på kvartersområdena och i första hand avledas till stadens dagvattennät/avloppsnät. Kvartersområdets dagvatten får inte avledas till järnvägsområdet eller spårets sidodike.	Dagvattenbestämmelserna i planen justeras.
Markgrundens läge Planprojektet utplaceras på ett tidigare järnvägs- och bangårdsområde. Markgrundens skick kartlades 2019 innan området övergick från staten till Lovisa stad (planmaterialets bilaga) och i utredningen konstaterades det att markgrunden i alla fall delvis innehölls skadliga ämnen. Riskerna som de skadliga ämnena förorsakar och eventuella kostnaderna för rengöring beaktades i fastighetsaffärens köpeskilling. Trafikledsverket deltar inte i kostnaderna för rengöringen av markgrunden som uppkommer av den ändrade markanvändningen.	Antecknas till kännedom.
Järnvägstrafikens buller, buller orsakad av konstruktionsdarrning och darrning Trafikledsverket förutsätter att man ska beakta eventuella olägenheter förorsakade av järnvägstrafikens buller, buller orsakad av	En bullerutredning och en utredning om spårtrafikens darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning är beställda och färdigställs hösten 2023. På plankartan tilläggs följande bestämmelse: "Vibration och stombuller ska beaktas vid genomförandet."

konstruktionsdarrning och darrning då man planlägger områden i närheten av banan. I bekämpningen av buller och darrning ska särskild uppmärksamhet ägnas åt förebyggande av olägenheterna då man bestämmer om utplaceringslösningar för funktioner. I samband med planarbetet ska tillräckligt omfattande utredningar utföras angående spridningen av buller och darrning och utifrån dem anvisa tillbörliga planbestämmelser för bekämpning av olägenheterna.

För bullrets del ska man beakta riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut (993/1992). Bullernivåerna i utomhusområden och inomhus i byggnaderna på planlagda områden får inte överskrida riktvärdena i statsrådets beslut (993/1992). Dessutom ska man beakta övergående maximibullernivå som beror på tung godstågstrafik, bangårdens funktion eller korsande av växel i enlighet med NTM-centralen i Nylands guide om Buller- och darrningsbekämpning i planering av markanvändning (2/2013) (kortvarigt maximibuller i boendelokaler får nattetid inte upprepat överskrida nivån 45 dB AFmax). På bullerområde får man inte planlägga markanvändning som är känslig för buller utan tillbörliga utredningar och nödvändigt bullerskydd. Vad gäller buller orsakad av konstruktionsdarrning bör man beakta rekommendationen i VTTs förutredning om bedömning av marktrafiksorsakat buller orsakad av konstruktionsdarrning (VTTs meddelanden 2468) på gränsvärdet för buller orsakad av konstruktionsdarrning på (L_{pr}m) 30/35 dB. Normalt sträcker sig bullerolägenheter orsakade av konstruktionsdarrning 60 meter (mjuk mark) – över 200 meter (klippa) från järnväg (VTTs meddelanden 2468).

I planläggningen ska man beakta risken för att byggnader skadas av spårtrafikens darrning och spårtrafikens inverka på boendebekvämligheten. Darrningskänslig markanvändning bör inte anvisas på darrningskänsliga områden utan planbeteckning eller -bestämning om åtgärder för darrningsdämpning. På darrningskänslig markgrund så som lermark kan darrning nå till och med till ett avstånd på 200 meter från järnvägsspåret. Byggnader som är mest känsliga för darrning som beror på järnvägstrafik är vanligtvis en och en halv vånings och två vånings hus med träkonstruktion. Darrningskänsligheten beror bland annat på markgrundens och byggnadens darrningsspecifika frekvens. Om dessa ligger nära varann kan markgrundens darrning överföras och förstärkas i byggnaden. Avlägsnande i efterhand av darrningsolägenheter från redan bebyggda områden

kan vara svårt om inte omöjligt och de korrigerande åtgärderna är dyra. För darrningens del ska man i planläggningen beakta VTTs utredning Rekommendation om mätning och klassificering av trafikdarrning (VTTs meddelanden 2278). Enligt rekommendationen får ett bostadshus darrning på nya bostadsområden inte överskrida darrningsklass C:s värde $V_{w,95} \leq 0,30$ mm/s och på gamla bostadsområden darrningsklass D:s värde $V_{w,95} \leq 0,60$ mm/s. Om det inte rör sig om en bostadsbyggnad och lokalernas användningsändamål är sådan att trafiken inte anses störa vila (till exempel butiker, caféer, köpcenter, varuhus, idrottslokaler) kan målgränsen vara det dubbla jämfört med de ovan nämnda värdena (VTT:s meddelanden 2569). Följande publikationer av VTT finns även om trafikens darrning och buller orsakad av konstruktionsdarrning: Rekommendation om bedömning av trafikdarrning i planeringen av markanvändning (VTT working papers 50, Esbo 2006), Anvisningar för bedömning av trafikdarrning (VTTs meddelanden 2569, Esbo 2011) och Bedömning av trafikdarrning som överförs till en byggnad (VTTs meddelanden 2425, Esbo 2008). I publikationerna har det getts darrningsrelaterade rekommendationer. Publikationer finns tillgängligt elektroniskt på adressen: https://www.vtt.fi/julkaisut. Som grund för bedömningen av buller, buller orsakad av konstruktionsdarrning och darrning bör användas medeltalet för tågtrafiken över flera år. Under det senaste året har tågtrafiken på Lovisabanan varit betydligt mindre än normalt. I planläggningen och planeringen av markanvändningen finns det däremot skäl att bereda sig för ökning av tågtrafiksvolymen. Trafikledsverket påminner att principen inom buller- och darrningsbekämpning är att ansvaret hör till den som planerat åtgärderna som ger upphov till buller- och darrningsbekämpningsbehovet. Sålunda deltar Trafikledsverket inte i eventuella kostnader för buller- och darrningsbekämpning som den nya markanvändningen medför.	
Byggnadernas avstånd från järnvägen I Trafikledsverkets järnvägsanvisningar har det inte beskrivits ett exakt minimiavstånd vag gäller byggnader som utplaceras i närheten av järnvägen. Ett kritiskt krav är att byggnaderna som beskrivs i planen kan byggas och underhållas från kvartersområdets eller stadens allmänna områdes sida. Byggnadens tak eller underjordiska förankringar får inte nå på järnvägsområdets sida. I planutkastet har en lätttrafikled/serviceväg anvisats till mellan kvartersområdet och järnvägen. Med detta kan man	Antecknas till kännedom och man granskar att avståndet till banan är minst 30 meter. Man tillägger i stycket som styr planens genomförande "Om byggandet av kvartersområdena kräver grävning som till sitt omfång är större än ringa eller användning av lyftkranar i närheten av järnvägen – eller annat som äventyrar järnvägssäkerheten – ska man överenskomma om åtgärderna med Trafikledsverket (38 § i banlagen). Med denna praxis strävar man efter att säkerställa järnvägens stabilitet och järnvägs- och arbetssäkerheten. Trafikledsverket förhandlar och vid

garantera ett tillräckligt avstånd mellan byggnaderna och järnvägen. Som allmän huvudregel kan man hålla att darningsolägenheterna som järnvägen förorsakar minskar betydligt då byggnaderna placeras på ett avstånd över 30 meter från järnvägen (beroende på markgrunden). I planutkastet anvisas byggnadsytor för förvaringsplatser av bilar på järnvägens sida. Om man vid skedet för genomförande av planen även bygger biltak, minskar de även bullerolägenheten på gårdsområdet som järnvägen medför. I genomförandet av planen ska man observera att om byggandet av kvartersområdena kräver grävning som till sitt omfång är större än ringa eller användning av lyftkranar i närheten av järnvägen – eller annat som äventyrar järnvägssäkerheten – ska man överenskomma om åtgärderna med Trafikledsverket (38 § i banlagen). Med denna praxis strävar man efter att säkerställa järnvägens stabilitet och järnvägs- och arbetssäkerheten. Trafikledsverket förhandlar och vid behov ger anvisningar till genomföraren av projektet angående säkra åtgärder.	<i>behov ger anvisningar till genomföraren av projektet angående säkra åtgärder.”</i>
--	--

PLANFÖRSLAGSSKEDE

Förslaget till ändring av detaljplanen för det så kallade bangårdsområdet var framlagt 20.10–20.11.2023, och då begärde man utlåtanden från myndigheter och intressenterna hade möjlighet att framställa anmärkningar. Det inkom totalt fyra utlåtanden och en anmärkning. Nylands förbund och Kymmenedalens Elnät Ab meddelade att de inte hade något att anmärka på planförslaget.

2 UTLÅTANDEN

2.1 Räddningsverket i Östra Nyland, 10.11.2023	Bemötande
Räddningsmyndigheten tar i sitt utlåtande ställning till planen för projektet med stöd av räddningslagen (379/2011). – Vid planeringen ska man ta hänsyn till den riskbedömning som hör samman med planen och de särskilda förutsättningar som den innebär, till exempel räddnings- och skyddsåtgärder vid speciella situationer. – De krav som räddningsfordonen medför måste beaktas. Särskilt ska uppmärksamhet ägnas åt planeringen av räddningsvägar, deras bärkraft, omgivningen och möjligheten till underhåll med skylift på reserverade lyftplatser och de vägar som leder till platserna.	De frågor som framförs i utlåtandet läggs till i det stycke som styr genomförandet av planen.
2.2 Säkerhets- och kemikalieverket, 13.11.2023	Bemötande
Eftersom man planerar placera ett känsligt objekt (ett daghem) och boende på planeringsområdet föreslog Säkerhets- och kemikalieverket i sitt utlåtande i utkastskedet att ytterligare information skaffas om de områden som påverkas vid olyckor vid Loval Oy:s produktionsanläggning till exempel genom modellering. Lovisa stad har låtit utföra en utredning om anläggningens olycksrisker (Gaia Consulting Oy, 21.8.2023). De väsentligaste kemikalierna vid Loval Oy:s anläggning med tanke på olyckskonsekvenser är väte och flytgas. Enligt utredningen och den information som Säkerhets- och kemikalieverket har tillgänglig finns det inte något hinder för planändringen, eftersom de områden som påverkas av potentiella olyckor inte sträcker sig till det område som planläggs. Säkerhets- och kemikalieverket anser att det inte finns något hinder för planändringen på basis av utredningen och tillsynsuppgifterna. Säkerts- och kemikalieverket rekommenderar att produktionsanläggningens olycksrisker beaktas i räddningsplanerna för byggnaderna på planområdet och genom lösningar som gör det möjligt att snabbt stänga av ventilationen.	Det antecknas för kännedom att det inte finns hinder för planändringen. I det stycke som styr genomförandet av planen tilläggs att produktionsanläggningarnas olycksrisker ska beaktas i räddningsplanerna för byggnaderna på planområdet och genom lösningar som gör det möjligt att snabbt stänga av ventilationen.
2.3 Borgå stad, miljöhälsosektionen, 16.11.2023	Bemötande
Miljöhälsosektionen anser att man inte ska placera boende eller ett daghem i järnvägens omedelbara närhet, eftersom det förekommer buller, stombuller och vibration från järnvägstrafiken i området. Även om det vore möjligt att sänka olägenheterna till en	Risikfaktorerna har identifierats i jämförelsen av platsen för daghemmet, men i centrum av Lovisa finns det endast ett begränsat antal lämpliga platser. Det har gjorts en bullerutredning och en utredning av vibrations- och stombullerinviran från spårtrafiken,

nivå som underskrider riktvärdena genom olika bekämpningsmetoder, är det allt skäl att uppmärksamma att störningar som underskrider riktvärdena också kan medföra olägenheter för trivselen. Miljöhälsosektionen anser också att det inte är lämpligt med daghemsverksamhet i området, eftersom industrin och spårtrafiken innebär betydande säkerhets- och olycksrisker. Av planmaterialet framgår det inte var daghemmets lekgård kommer att placeras, och det är inte möjligt att härleda de högsta ljudnivåerna som de olika delarna av fastigheten kommer att utsättas för på basis av medeljudnivåerna i bullerutredningen. Om man beslutar genomföra daghemmet ska man utöver planbestämmelserna se till att lekgården skyddas tillräckligt från det buller – även kortvarigt – som spårtrafiken orsakar.	och i planen har utfärdats bestämmelser som gäller dessa. Bestämmelserna har preciserats för godkännandet av planen i enlighet med Närings-, trafik- och miljöcentralens utlåtande. Det har gjorts en modellering av olycksrisker i enlighet med räddningsverkets och Säkerhets- och kemikalieverkets förslag. Enligt utredningen om risken för storolyckor utsätts området inte för olycksrisker från industrin. I de allmänna bestämmelserna i planen tilläggs följande bestämmelse: <i>Vid planeringen av gårdsområden ska det eventuella buller som trafiken orsakar beaktas.</i>
2.4 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen), 17.11.2023	Bemötande
I närheten av planeringsområdet finns Loval Oy:s produktionsanläggning där man hanterar och lagrar farliga kemikalier. Till denna del hänvisar Närings-, trafik- och miljöcentralen till det utlåtande som Säkerhets- och kemikalieverket lämnat 13.11.2023.	Antecknas för kännedom.
Trafik Ansvarsområdet för trafik konstaterar att de synpunkter på trafiken som lagts fram i planutkastskedet har beaktats. Efter utkastskedet har det gjorts en trafikutredning om området, vilken omfattar både det planområde som nu är framlagt och det planområde som gränsar till Valkomvägen (landsväg 178). Trafikutredningens resultat måste beaktas i den fortsatta planeringen, och trafikförbindelserna i området måste genomföras så att de blir säkra för alla användargrupper. Det krävs god planering och gott genomförande med tanke på säkerheten om man placerar två mycket olika verksamheter (bland annat daghem och kemikalieanläggning) på samma område. Särskilt behöver ordnande av den interna trafiken och områdets räddningsförbindelser tas i beaktande i den fortsatta planeringen.	I det stycke som styr genomförandet av planen tilläggs att ordnandet av den interna trafiken och områdets räddningsförbindelser måste tas i beaktande i den fortsatta planeringen.
Buller En vibrations- och stombullerutredning har gjorts angående planområdet. Enligt utredningen ligger planeringsområdet nära en befintlig järnväg, och enligt utförda mätningar finns det en stor risk för vibrations- och stombullerstörning på området. Vid planeringen bör man överväga eventuella sätt att minska vibrationsstörningen i bostads- och daghemsbyggnaderna eller överväga mindre trafikbullerkänslig markanvändning i planeringsområdet. Det framgår inte av	Planbeskrivningen kompletteras angående hur utredningen har beaktats i beredningen av planen. Daghemsbyggnaden har planerats parallellt med planläggningen av området, och vid planeringen har det varit av största vikt att beakta vibrationer och stombuller. Med pilbeteckningar på plankartan har man strävat efter att styra placeringen av byggnaderna på ett så långt avstånd från järnvägen som möjligt. Den allmänna bestämmelsen om vibration och stombuller på plankartan uppdateras på följande sätt: <i>Vibration och stombuller ska beaktas vid</i>

planmaterialet på vilket sätt rekommendationen beaktats i beredningen av planen. I fråga om buller kräver planbestämmelsen att vibration och stombuller ska beaktas vid genomförandet. Det vore bra att ge mer styrande bestämmelser i planen om hur vibration och stombuller ska beaktas vid genomförandet. Byggnaderna måste placeras så långt från järnvägen som möjligt på grund av buller-, vibrations- och stombullerolägenheter. Det har gjorts en bullerutredning för planområdet, där man granskar spridningen av buller från väg- och spårtrafik till planområdet. På grund av den högsta ljudnivån som spårtrafiken orsakar har man utfärdat en bestämmelse om ljudisolering i planen: Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där ljudisoleringen mot trafikbuller i byggnadernas ytterväggar samt fönster och andra konstruktioner ska vara minst 35 dBA. Bestämmelsen måste ändras så att den lyder: Beteckningen anvisar byggnadsytans sida, där ljudnivåskillnaden i byggnadens mantel mot trafikbullret ska vara minst på nivån för det antecknade talet för ljudnivåskillnadskravet (ΔLA, $vaad \geq 35$ dB).	<i>genomförandet med tillräckliga konstruktionslösningar. Byggnaderna ska placeras på så långt avstånd från järnvägen som möjligt på grund av buller-, vibrations- och stombullerolägenheter.</i> Bullerbestämmelsen ändras på föreslaget sätt: <i>Beteckningen anvisar byggnadsytans sida, där ljudnivåskillnaden i byggnadens mantel mot trafikbullret ska vara minst på nivån för det antecknade talet för ljudnivåskillnadskravet (ΔLA, $vaad \geq 35$ dB).</i>
Naturvård Ur naturvårdsperspektiv behöver planförslaget revideras för att beakta de livsmiljöer för hotade fjärilsarter och fjärilsarter som särskilt behöver skyddas vilka nämns i den naturbedömning som gjorts för planförslaget. I naturbedömningen beskrivs ett ruderat- och spårkantens område som delvis ligger i östra kanten av planområdet och som är beaktansvärt bland annat med tanke på fältmalört. Fältmalört och andra växter i ruderatområdet utgör värdväxter för många hotade fjärilsarter i näromgivningen. I naturbedömningen föreslås det att förekomsten av ifrågavarande fjärilsarter i larvstadiet behöver utredas i ifrågavarande delområde i planen och även i större utsträckning i Lovisa, men Närings-, trafik- och miljöcentralen har inte vetskap om huruvida ytterligare utredningar gjorts. Således anser Närings-, trafik- och miljöcentralen att hela det ovan nämnda avgränsade området ska beaktas i planen så att dess särdrag inte förändras och inte förekomsterna av fältmalört och backglim äventyras. Området får inte anvisas verksamheter som förändrar det. Området i fråga måste antingen förse med skyddsbeteckning i planen eller lämnas utanför planen.	Ett arbetssamråd hölls med Närings-, trafik- och miljöcentralen 13.12.2023. Vid förhandlingarna beslutade man gemensamt att man begär en närmare avgränsning av naturinventaren om de platser där fältmalört förekommer inom det kvartersområde som i planförslaget anvisats för daghemmet och inom det område som försetts med beteckningen pp/h. Vegetationen flyttas till en lämplig plats, antingen vid järnvägen, där de störste förekomsterna av växtarten finns, eller på en annan lämplig plats. På plankartan markeras det område från vilket förekomsterna av fältmalört ska flyttas till en lämplig växtplats innan marken bearbetas. På området får man inte placera något som förhindrar växters tillväxt förrän växterna flyttats bort. Enligt naturinventaren gäller frågan på daghemstomten endast ett fåtal växtindivider, och dessa växter kan kartläggas inför flyttningen före utgången av maj.

3 ANMÄRKNINGAR

3.1 Lovisa kultur- och miljörelse, 20.11.2023	Bemötande
Lovisa kultur- och miljörelse anser att området i fråga inte är lämpligt för daghemsbruk av följande skäl: Marken i området är förorenad. Vi vill inte att vårt samhälles känsligaste medlemmar, barnen, ska fungera som områdets provkaniner. Det går att sanera marken, men man planerar inte ens att sanera hela det förorenade området. Projektet skulle vara dyrt om allt genomfördes på en gång. Säkerheten på området försämrats. Biltrafiken på området kommer att öka då centrumdaghemmet är byggt. Detta påverkar förutom den daghemsrelaterade trafiken också säkerheten i den trafik som an knyter till Harjurinteen koulu. Om spårvägstrafiken blir livligare ökar också de risk- och olägenhetsaspekter som den orsakar: plankorsningen, buller och vibration. Metoderna för att bekämpa buller och vibration är opålitliga och dyra. Ur miljöperspektiv tjänar Lovisa stad barnfamiljssvargen bäst genom att driva små daghem som är specifika för bostadsområdena. Närdaghemmen finns längs den rutt som barnens föräldrar färdas. Underhållet av daghem – såsom också andra byggnader – ska skötas på behörigt sätt. Nybyggnader måste byggas av massivt trä. Gammaldags timmerkonstruktioner har alltid varit hållbara och kan dessutom flyttas, om behovet av daghemsplatser i bostadsområdena varierar på längre sikt. Barnvänlighet Som läget nu ser ut ligger Lovisa stad inte så väldigt bra till då det gäller barnfamiljevänligheten i kommunerna i Finland, där utvärderingskriterierna består av avstånden till de tjänster barnfamiljer behöver i sin vardag (Ramboll 2023). Lovisa placerar sig på 67:e plats. Vi ligger långt från vårt strategiska mål om att vara Finlands bästa småstad. Om detta planförslag genomförs för det oss längre bort från detta mål. Vi vill dessutom konstatera följande: I anvisningarna på plankartan förutsätter man högklassig planering: ”I planeringen av nybyggnader och reparationer ska särskild uppmärksamhet ägnas åt att förbättra och förenhetliga stadsbilden. Tekniska anläggningar, staket och avfallsbehållare samt andra motsvarande konstruktioner som påverkar stadsbilden ska planeras	Marken innebär inga risker för daghemsprojektet. Marken i området kommer att saneras innan man inleder byggandet, och saneringen av marken övervakas av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland. Trafiksäkerheten på området har bedömts i samband med planläggningen. Vid behov kan trafikarrangemangen förbättras. I enlighet med den trafikutredning som gjorts i samband med planen kan Smedjevägen förlängas eller så kan Vårgränd omvandlas till gata, vilket skulle förbättra planens konsekvenser för trafiken. I planen finns bestämmelser om buller och vibration. Stadsfullmäktige har beslutat att det nya centrumdaghemmet ska placeras i bangårdsområdet. Med en planbestämmelse styr man till att använda trä som material: <i>På planområdet ska man sträva efter att främja användningen av trä i de konstruktioner, fasader, staket och byggnader som byggs i kvartersområdet.</i> Bland annat kommer genomförandet av daghemsprojektet att förbättra stadsbilden och miljön i området.

**ÄNDRING AV DETALJPLAN, STADSDEL 7, FREDSBY–ANTBY, BANGÅRDENS OMRÅDE,
SMEDJEVÄGEN/FREDSBYVÄGEN/HELSINGFORSVÄGEN**

Planutkastet framlagt 21.4.–22.5.2023

Planförslaget framlagt 20.10–20.11.2023

och genomföras på ett högklassigt sätt och på ett naturligt sätt passa in i miljön.” Bra så, men låt det gälla andra projekt än daghemsprojektet, för vilket det område som läggs fram i planförslaget är en dålig plats.	
---	--