



**DETALJPLAN 1092 PLANBESKRIVNING I
UTKASTSKEDET**

**Reinsgatans område
Vasklot**



V ^ ^ S ^ .

V ^ S ^ .

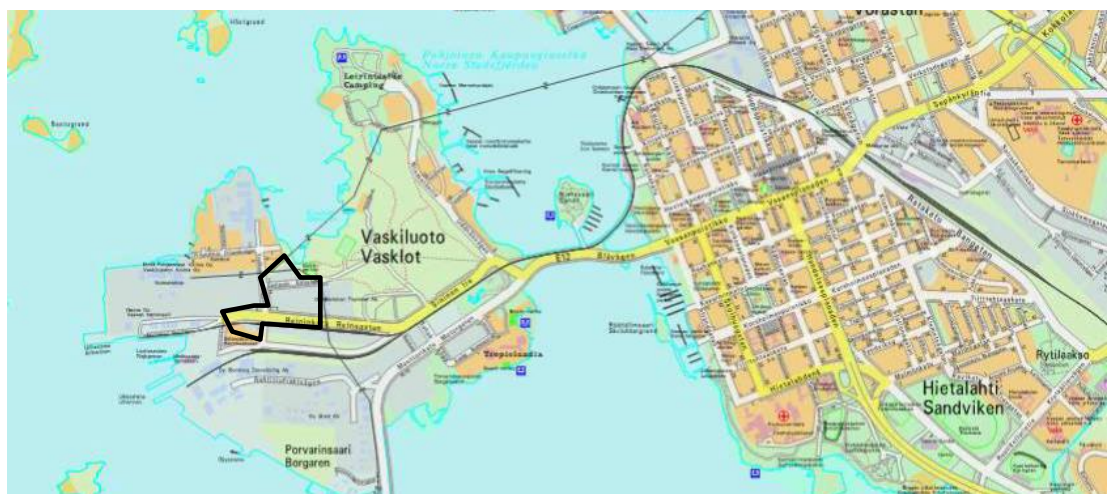
1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa	
Planområde:	stadsdel 13 (Vasklot)	
	Kvarter 2, 3 ja 11 samt rekreations- och gatuområden	
Planeringstyp:	Detlajplan ja ändring avtomtindelning	
Planens namn:	Reinsgatans område	
Plan nummer:	1092	
Planen utarbetad av:	Vasa stad, Planläggningen planerare Eija Kangas lanläggningsarkitekt Kati Vuohijoki	Planläggningskonsult: FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy projektchef Johanna Närhi planerare Eric Roselius
Behandling:	Stadsstyrelsens planeringssektion	27.11.2019
	Meddelande om anhängiggörande	13.3.2019
	Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut, OAS till påseende	13.8.2019
	Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut, förberedningskedets hörande	24.9.2019
	Planeringssektionen, allmänt påseende	mål 10.12.2019
	Stadsstyrelsen	___.2.2020
	Stadsfullmäktige	___.2.2020

1.2 Planområdets läge

Föremål för detaljplanläggningen är beläget vid Vasklot industriområde, öster om det plane-
rade Smart Technology Hub teknologisentret. Till planområdet hör i söder Reinsgatan och till
väst Teknologigatan. I Norr och i öst gränsar sig området till parkområden. Planändrings om-
rådet samt området för tomtindelning omfattar följande tomter: 13-2-13, 13-2-14, 13-2-15,
13-2-18, 13-2-22 13-2-23, 13-3-6 samt 13-11-2 och 13-11-18. Förutom dessa hör det till om-
rådet även gat- samt parkområden. Planläggningsområdet omfattar ca 13,2 hektar.



Planeringsområdets läge

1.3 Planens syfte

Målet är att anvisa byggrätt för industri-, lager och verksamhetsbebyggelse som betjänar Wärtsiläs teknologikoncentration, hamnens verksamhet samt närområdets företagsverksamhet. I område planeringen av området tas i beaktande områdets synliga läge då man anländer från hamnen till Vasa stad. Rutten till Wärtsiläs teknologikoncentration och Finska Sockers nationellt värdefulla område går i fortsättningen genom planeringsområdet. Detta betyder att byggnation som förverkligas på området sätter stämningen när man anländer till dessa områden. Tillräcklig kvalitetsnivå samt möjliga detaljplanbestämmelser gällande fasader och gårdsplaner definieras i samband med utarbetningen av detaljplanen.

Områdets kvarters- och tomtgränser samt trafikområdena justeras. Med detaljplanen anvisas inget byggande på de nuvarande grönområdena men en del av de nya gatuområdena kan delvis behöva dras via dem. I fråga om kraftöverföringsområdet och transformatorstationerna på området fastslås och möjliggörs nuläget i detaljplanen.

Strävan med planändringen är att möjliggöra de trafikregleringar som har planerats vid beredningen av delgeneralplanen för Vasklot och detaljplanen för Smart Technology Hub. Ett mål är att skilja åt den trafik som går till Finska Sockers område från den tunga trafiken till hamnen och industriområdet. Ett mål är också att förbättra lätttrafik- och kollektivtrafikförbindelserna till Finska Sockers område. Vid behov utvidgas planeringsområdet senare så att den nuvarande skogsstigen i dess helhet genom Vasklotskogen inbegrips i planavgränsningen.

Detaljplanen utarbetas jämsides med delgeneralplanen för Vasklot.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplan med beteckningar
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Reviderat program för deltagande och bedömning 13.8.2019
- BILAGA 4. Detaljplanens uppföljningsblankett (Vid förslagskedet)

1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

- Naturutredning beträffande planeringsområdet vid Karlavägen i Vasa 2018. Vasa stad, Planläggningen 2018
- Vasa stads naturutredning 2016. Vasa stad, Planläggningen 2016 (delgeneralplanens naturutredning)
- Bedömning av de kulturhistoriska värdena hos båtskjulen på Månvikens strand, terrängbesök 2019
- Dagvattenutredning i anslutning till detaljplaneområdet ak1091 Smart Technology Hub. Vasa stad, Planläggningen 2019
- Bedömning av de kulturhistoriska värdena hos båtskjulen på Månvikens strand, terrängbesök 2019
- Trafikutredning – Vasklot, Vasa. Sitowise 2018

- Vaskiluodon kulttuurihistoriallinen selvitys 2019, Sitowise
- Säkerhets- och kemikalieverket Tukes konsuleringszoner i Vasklot
- Selvitys Vaskiluodon alueen suuronnettomuusriskeistä maankäytön suunnittelua varten, Gaia Consulting Oy 2019
- Motiveringar till logistikkorridorens placering på marknivå, Wärtsilä

1.6 Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	3
1.1 Identifikationsuppgifter	3
1.2 Planområdets läge	3
1.3 Planens syfte.....	4
1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen	4
1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen.....	4
1.6 Innehållsförteckning	6
2 Sammandrag	8
2.1 Planprocessens olika skeden	8
2.2 Detaljplan	8
2.3 Genomförandet av detaljplanen	8
3 UTGÅNGSPUNKTER	9
3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet.....	9
3.1.1 Allmän beskrivning av området.....	9
3.1.2 Naturvärdena på planområdet.....	12
3.1.3 Dagvattenutredning.....	13
3.1.4 Den byggda miljön.....	15
3.1.5 Den byggda kulturmiljön	17
3.1.6 Områdets omgivning och rekreationsmöjligheterna på området.....	19
3.1.7 Trafik	20
3.1.8 Markägoförhållanden	23
3.2 Planeringssituation	24
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	24
3.2.2 Trafiknät	31
3.2.3 Liikenneselvitys	33
4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN.....	37
4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den	37
4.2 Deltagande och samarbete	37
4.2.1 Intressenter	37
4.2.2 Anhängiggörande	37
4.2.3 Deltagande och växelverkansförfaranden	38
4.3 Myndighetssamarbete	38
4.4 Mål för detaljplanen	38
4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet	38
4.4.2 Respons om programmet för deltagande och bedömning	39
4.5 Redogörelse för detaljplaneutkastet	45
4.5.1 Alternativ 1 – Industrigatans södra del sammanslås till kvartersområdet	48
4.5.2 Alternativ 2 – Industrigatan bevaras	50
4.5.3 Dimensionering.....	51
5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....	53

5.1	Planens struktur.....	53
5.2	Dimensionering.....	53
5.3	Områdesreserveringar	54
5.3.1	Kvartersområden	54
5.3.2	Andra områden.....	55
5.3.3	Parkerings- och trafikregleringar	56
5.3.4	Planförslag	56
5.3.5	Planens illustration	56
5.4	Planens konsekvenser	58
5.4.1	Konsekvenserna för den byggda miljön	58
5.4.2	Verksamhetens konsekvenser för miljön	63
5.4.3	Andra konsekvenser	63
5.4.4	Skuggkonsekvenser av det byggande som planen möjliggör	63
5.4.5	Konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden	66
5.4.6	Samhällsekonomiska konsekvenser	67
5.4.7	Trafikmässiga konsekvenser	67
5.5	Störande faktorer i miljön	69
6	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	71
6.1	Genomförande och tidtabell	71

2 Sammandrag

2.1 Planprocessens olika skeden

Anhängiggörande av detaljplanen:

Detaljplane- och tomtindelningsändringen har anhängiggjorts med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion 27.11.2018 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten. Anhängiggörandet meddelades 13.3.2019 i och med att planläggningsöversikten delades ut till samtliga hushåll i Vasa.

Program för deltagande och bedömning, 63 § MarkByggl:

Det 13.8.2019 daterade programmet för deltagande och bedömning har varit offentligt framlagt under tiden **22.8. - 6.9.2019**. 9 utlåtanden om ärendet lämnades in.

Inledande av planläggningen:

Utöver den erhållna responsen har grundläggande information samlats in om miljön, fastigheterna, samhällstekniken, verksamheten på planområdet och dess stadsbild.

Hörande i beredningsskedet (planutkast) 62 § MarkByggl, 30 § MarkByggF:

Planutkastet och tillhörande planmaterial var i enlighet med planläggningsdirektörens beslut 24.9.2019 framlagt under 1.10.-14.10.2019. Ärendet kungjordes i Pohjalainen och Vasabladet samt på kommunens officiella anslagstavla. Materialet hölls framlagt på Planläggningens anslagstavla och Planläggningens webbplats. Planutkastet sändes per brev till planområdets markägare och övriga intressenter. Tolv åsikter och elva förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet lämnades in.

Offentligt framläggande (detaljplaneförslag)/utlåtanden 65 § MarkByggl, 27–28 § MarkByggF: Detaljplaneförslaget var i enlighet med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion offentligt framlagt under tiden **20.3–23.4.2019**. X anmärkningar och X utlåtanden om detaljplaneförslaget lämnades in.

Lagakraftvunnen detaljplan 188 § 5 mom. MarkByggl, 140 § kommunallagen:

Stadsfullmäktige i Vasa fastställde detaljplanen på sitt sammanträde xx.xx.xxxx, och efter bevärstiden kungjordes att planen har vunnit laga kraft. Före det godkändes planen av stadsstyrelsen xx.xx.xxxx.

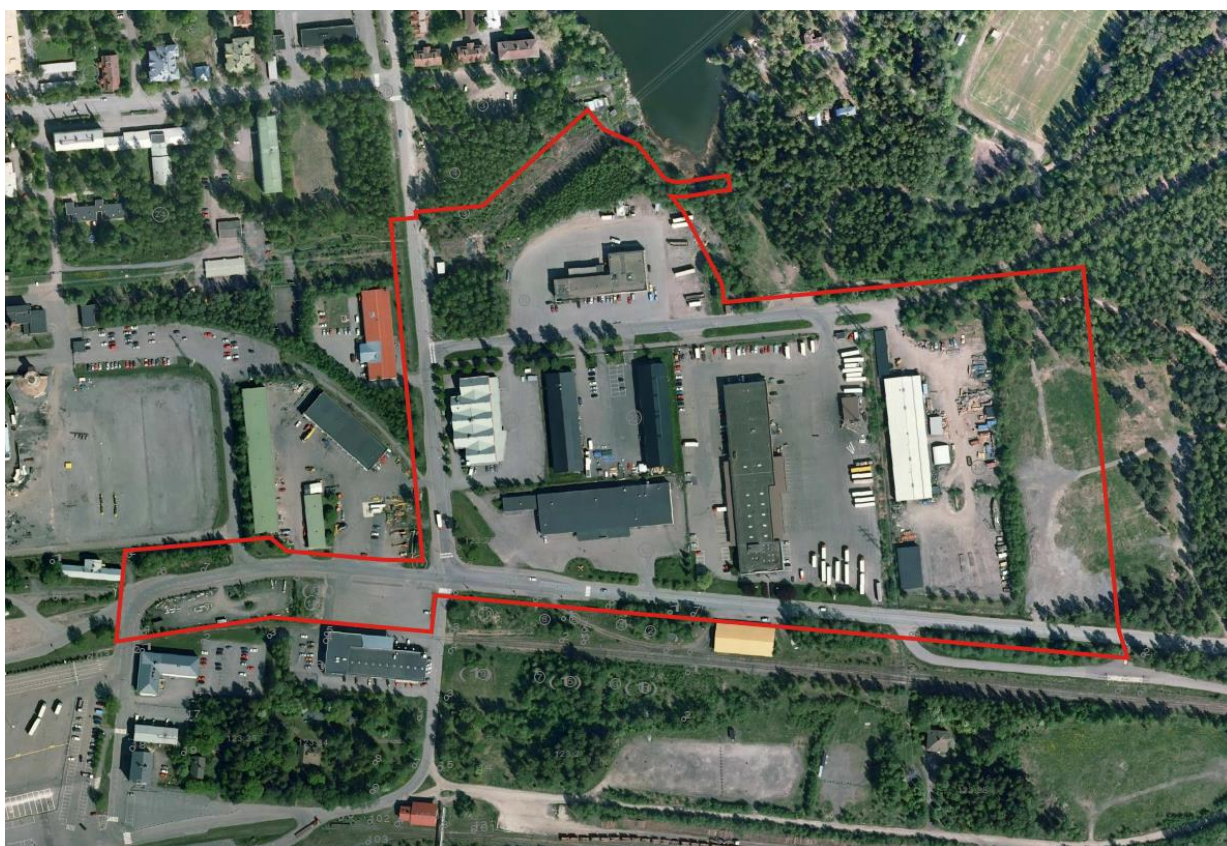
2.2 Detaljplan

Detaljplanändringen anvisar, i närheten av hamnen, kvartersområden för industri-, lager och verksamhetsbebyggelse som betjänar Wärtsiläs teknologikoncentration samt närområdets företagsverksamhet. Med planändringen strävar man till att möjliggöra byggande av den till Wärtsilä Abp:s produktionsanläggning hörande logistikcentral.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Avsikten är att detaljplanen ska vara klar sommaren 2020, och efter det kan bygglovsförfarandet i fråga om och förverkligandet av planområdet starta.

3 UTGÅNGSPUNKTER



Planområdets läge och avgränsning

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Detaljplanläggningsområdet finns på ön Vasklot, på ca tre kilometers avstånd från torget i Vasa. Planområdets granne i väst är Vasklot Smart Technology Hub där Wärtsilä håller på att

centralisera sin produktion. I söder är planområdets granne till huvudsak obebyggda detaljplanerade kvarter för verksamhetsbyggnader. I planområdets västra del finns det delvis bebyggda Kvartersområden för verksamhetsbyggnader samt delvis bebyggda kvartersområden för industribyggnader. I öst och norr gränsar planområdet mot rekreationsområden.

Planläggningsområdets södra utkant är den första vy man möter när man anländer till Vasa hamn och kör mot staden. Till största delen finns stora lager- och verksamhetsbyggnader inklusive gårdar på området. Genom planområdet går en elledning mellan Reinsgatan och Karlavägen genom kvartersområdet. Ledningen fortsätter norrut mot rekreationsområden och fortsätter längs med Karlavägen mot industrigatans till en förverkligad transformator. På planområdet finns inga bostadshus. De närmaste bostadshusen finns på Finska socker området, norr om planområdet. På planområdet verkar för närvarande bl.a. Novafloor Oy, Oy Axel Williamsson Ab, Oy Backman-Trummer Ab, Danisco

Planområdet omges av mycket olika typer av områden, både dimensions- och markanvändningsmässigt:

- **Hamnområdet;** huvudsakligen asfalterat gårdsområde, med körfil och köande till fartyget samt parkering och hämttrafik till hamnen. Hamnbyggnaden från år 1981 har två våningar och från passagerarterminalen leder en landgång till fartyget. Vid gårdsområdets norra utkant har transportföretag lagerhallar i 2–3 våningar färdigställda vid olika tidpunkter.
- **Andra sidan av Industrigatan;** Verksamhetsbyggnader i 1-2 våningar samt deras gårdsområden och skogsområde som korsas av en elledning. På området verkar för närvarande bl.a. Wärtsiläs motorlaboratorium, Oy Blomberg Stevedoring Ab – Oy Backman-Trummer Ab samt Oy Arkmedia Ab. Området håller på att ändras till Wärtsiläs teknologikoncentration.
- **Den byggda kulturmiljön av riksintresse Finska Sockers område;** en vacker gammal fabriksmiljö med bostadsområde från industrialiseringstiden. Byggnaderna i 1–2 våningar norr om Frilundsvägen närmast planområdet är i bostadsanvändning. Vid stranden finns det båtskjul. I områdets norra del finns f.d. Finska Sockers industribyggnader.



Vasa hamn



Snedbild på planeringsområdet, Områdets som skall planeras ungefärliga gränsning utmärkt med streckad vit linje

Planområdets läge med olika typer av omgivande områden medför särskilda utmaningar för planeringen av teknologikoncentrationen. Utmaningarna gäller speciellt trafiken men det finns även delvis byggnadstekniska utmaningar.

3.1.2 Naturvärdena på planområdet

En naturtypskartläggning och en växtlighetsinventering gjordes under terrängperioden 2018. I samband med naturtypskartläggningen inventerades områdets växtlighet och i terrängen noterades i synnerhet förekomsten av regionalt sällsynta växter. På området påträffades inga enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen skyddade naturtyper och inte heller några andra värdefulla livsmiljöer.

Kartläggningar av fågelbeståndet gjordes under tiden 11.5–19.6.2018. På utredningsområdet påträffades totalt 26 fågelarter, varav 17 arters häckningssäkerhetsindex tydde på häckning (index 3-4). Arterna utgjordes av sedvanliga på kulturområden häckande arter, bl.a. sädesärlan, björktrasten och sparven. På planeringsområdet häckade inte några arter som är skyddade enligt bilaga I i Europeiska unionens fågeldirektiv (79/409/EEG). Av de arter som hör till de finländska hotade arterna påträffades på utredningsområdet *hussvalan* som är klassificerad som starkt hotad (EN) och *tornssvalan*, *sparven* och *grönfinken* som är klassificerade som sårbara (VU). Av de nära hotade (NT) arterna påträffades *ladusvalan* och *stenskvättan* på området. Några regionalt (RT) sällsynta arter fanns inte på utredningsområdet (Miljöministeriet 2016)



rödhake

På utredningsområdet påträffades inga sådana i den finländska naturvårdslagens 49 § avsedda platser **där flygekorren skulle föröka sig eller rasta**. De närmaste kända flygekorreviren finns på ca två kilometers avstånd på fastlandet, och därmed kommer planeringslösningarna som ändrar markanvändningen inte att påverka livskraften hos de kända reviren skadligt eller försvagande.

Vid **fladdermuskartläggningen** på utredningsområdet påträffades inga sådana i den finländska naturvårdslagens 49 § avsedda platser där fladdermöss skulle föröka sig eller rasta. Enligt observationerna i samband med fladdermuskartläggningen finns inte heller några sådana områden på utredningsområdet där fladdermusen skulle förekomma i betydande utsträckning, över tio individer, såsom födoområden eller vandringsrutter.

Utgående från observationerna i samband med fältarbetena bedömdes att det på utredningsområdet inte förekommer några andra **dägg- och kräldjursarter eller groddjur (åker-grodan)** som är upptagna i bilaga IV a till Europeiska unionens naturdirektiv (92/43/EEG).

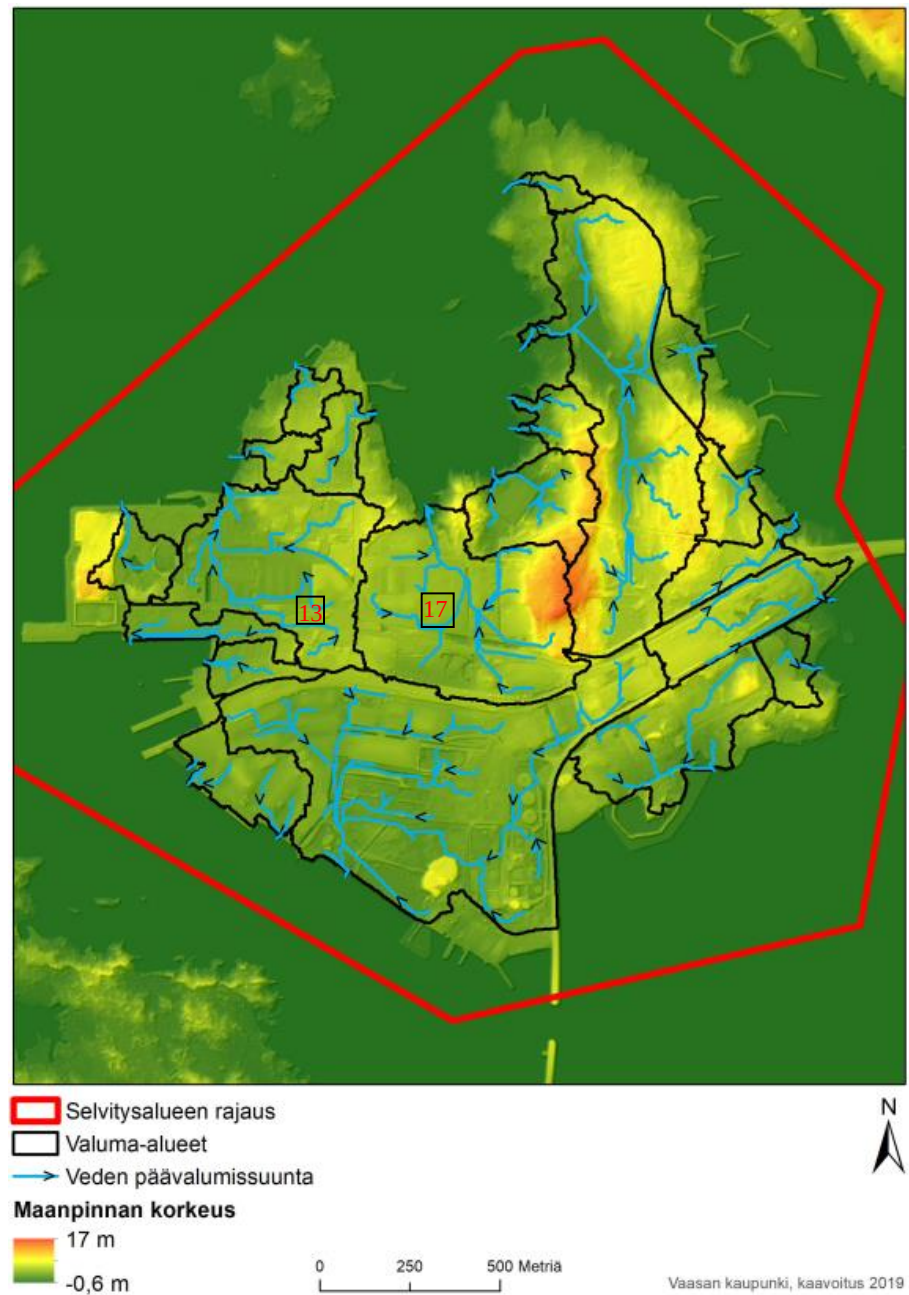
Sammanfattningsvis kan konstateras att det inte fanns några sådana skyddade naturtyper eller djurarter på naturutredningsområdet vid Karlavägen i Vasa som skulle kräva särskilda skyddsåtgärder eller –områdesavgränsningar i samband med markanvändningsplaneringen.

3.1.3 Dagvattenutredning

Största delen av det detaljplanerade området består av betong, asfalt och takytor som inte släpper igenom vatten.

Avsikten med den för Vasklots delgeneralplan uppgjorda dagvattenutredningen var att utreda dagvattnets avrinningsområden och nuläge samt att främja ekologisk dagvattenhantering. I utredningen angavs dagvattenavrinningsområdena, avrinningsriktningarna och avrinningskoefficienterna. Som dimensioneringsregn valdes ett regn på 146 l/s·ha som pågår i 15 minuter och återkommer en gång på fem år, ett regn på 64 l/s·ha som pågår i 60 min. och återkommer en gång på tio år och ett regn på 77 l/s·ha som pågår i 60 minuter och återkommer en gång på tio år. Dimensioneringsregnets intervall och intensitet är höjda enligt dagvattenguiden anvisningar med 20%, vilket är prognosen för de hårda regn som orsakas av klimatförändringen fram till tidsperioden 2071-2100 (Finlands kommunförbund 2012)

Det område som nu planläggs hör huvudsakligen till delgeneralplanens dagvattenutredningsavrinningsområde nummer 27 och i Reinsgatans västra del till nummer 13. Huvudsakliga avrinningsriktningen är mot Månviken.



Uttag ur Vasklotts delgeneralplans dagvattenutredning; utredningsområdets avrinningsområden, vattnets avrinnings riktning och mark höjd.

Bredvid planområdet uppgjordes för Smart Technology Hub detaljplanen (ak 1091) en dagvattenutredning. I den framförda allmänna principer lämpar sig att användas även på detta planområde. Som dimensioneringsregn valdes ett regn på 146 l/s-ha som pågår i 15 minuter och återkommer en gång på fem år, ett regn på 64 l/s-ha som pågår i 60 min. och återkommer en gång på tio år och ett regn på 77 l/s-ha som pågår i 60 minuter och återkommer en gång på tio år. Dimensioneringsregnets intervall och intensitet är valda så att de är lämpliga för objektet i fråga och klimatförändringens konsekvenser för nederbörden beaktas. Enligt dagvattenguidens dimensioneringsgrunder har dimensioneringsregnets intensitet ökat med 20%. Detta är en uppskattning om hur klimatförändringen ökar på mängden hållregn under sommaren fram till tidsperioden 2071–2100. (Finlands kommunförbund 2012)

Enligt 103 § i MarkByggl är det allmänna målen vid hanteringen av dagvatten att planmässigt utveckla dagvattenhanteringen särskilt i detaljplaneområden, infiltrera och fördröja dagvatt-net på den plats där det ansamlas, förebygga olägenheter och skador som dagvatten orsakar miljön och fastigheter, varvid hänsyn också tas till långsiktiga förändringar i klimatet, och bi-dra till att dagvatten inte leds in i spillvattenavlopp

I Vasa stads dagvattenprogram har följande definieras följande viktighetsordning gällande dagvatten hantering baserat på markanvändnings- och bygglagen samt dagvattenguiden:

1. Minskning av tillkomsten av dagvatten dvs minska mängden dagvatten.
2. Utnjuttjande av dagvatten där det bildas (användning och infiltration)
3. Behandling av dagvatten samt dess bortledning med fördröjande och nersaktande sy-stem.
4. Behandling och bortledning av dagvatten med dagvattenavlopp på allmänna områden genom fördröjande och nersaktande områden före den leds ut i vattendrag.
5. Dagvatten leds genom dagvattenavlopp rakt till mottagande vattendrag

I smarta Technology Hub detaljplanens dagvattenutredning rekommenderar man för de fas-tighetens delar som inte släpper igenom vatten en i detaljplaner allmänt använd fördröj-ningsmetod, som är en kubikmeter fördröjningsvolym för varje 100 kvadratmeter yta som inte släpper igenom vatten. Fördröjningssänkorna, -bassängerna eller behållarna bör töm-mas inom 12 timmar från det att de fylls och överflöde bör vara planerat i dem. Den som in-leder ett byggprojekt bör göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet.

3.1.4 Den byggda miljön

På planläggningsområdet finns byggnader som är i industri, lager och logistikanvändning. Förutom detta domineras stadsbilden av elledningar och de för logistikområden typiska om-fattande trafikområden.



Novafloors byggnad, bilden tagen från Industrigatan (tvänster) och från Karla-vägen (höger)

I miljön skiljer sig framförallt Novafloors (f.d. Vasabladets tryckeri, byggt 1988) byggnad i rött tegel. Förutom denna byggnad är byggnationen vanlig, med element teknik byggda industri och lager byggnader. Byggnationen är låg. Tre av tomterna är inhägnade.



Vyn från Industrigatan mot Finska socker området. Planområdet framför och till höger.

3.1.5 Den byggda kulturmiljön

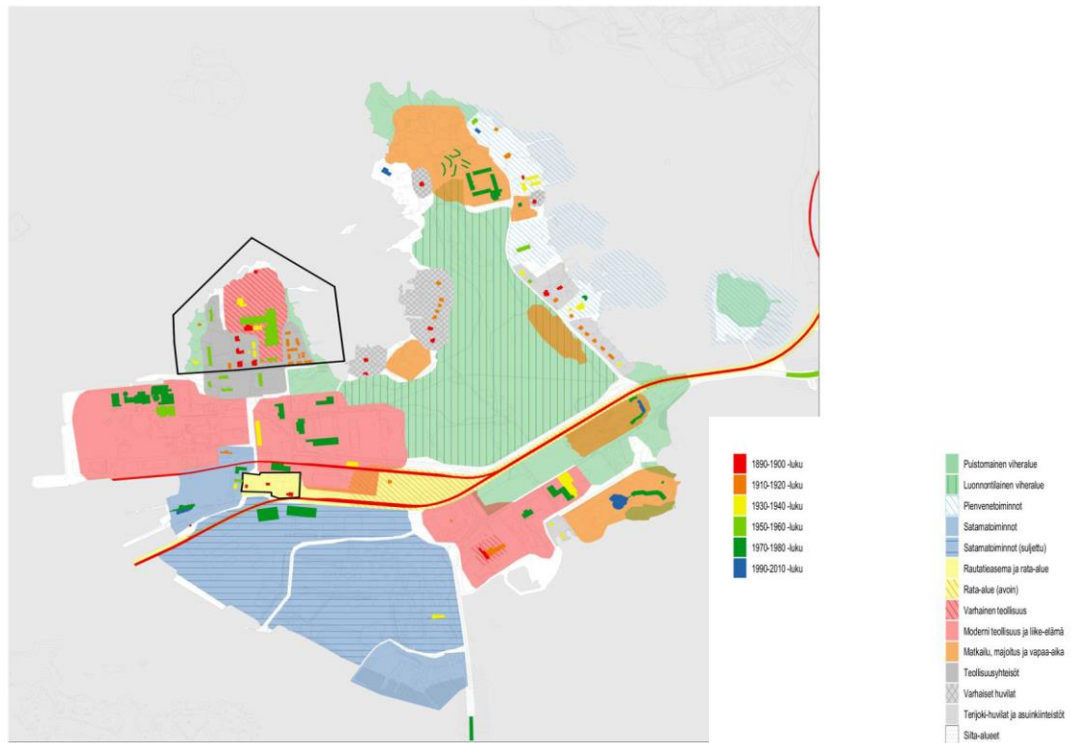
I samband med Vasklots delgeneralplan har det uppgjorts en kulturhistorisk utredning av Vasklot (Sitowise 2019). Utredningen koncentrerar sig på att lista de mest typiska och representativa särdragen så att de kan bevaras som en del av Vasklots identitet. Byggnaderna är grupperade baserat på områdets särdrag samt miljöns fokusbyggnader. Dessa representerar så mångsidigt som möjligt de olika områdestypers boende-, byggnation-, trafik- samt industrihistoriska traditioner.

Enligt utredningen är för Vasklot särskilt de långvarigt för sin funktionstyp etablerade bevarade områden. T.ex. de i nästan naturtillstånd bevarade skogsområden samt industrisamhällets och boendets traditionella områden. I områden för hamntrafiken, fraktverksamheten

och maskinindustrin har det däremot skett förändringar som är relaterade till de under hög- och lågkonjunkturer gjorda förnyelser inom industrin för frakt- och passagerartrafik.

Norr om det område som nu detaljplaneras finns Finska sockers byggda kulturmiljö av riksintresse. Konstrasten mellan Finska sockers bostadsområde och Vasklots hamn- och industriområde är stort. Finska socker området är beläget ca. 100 meter från det område som nu planläggs.

Rakennetun ympäristön aluetyypit ja niille ominaiset rakennukset



Utdrag ur Vasklots delgeneralplans kulturhistoriska utredning (2019); Planeringsområdet har utvisats till största del som modernt industri och affärslivsområde (ljusröd) och till västra delen utvisats till hamnrelaterade funktioners område (blå). Karlavägens norra del har anvisats som parkaktigt grönområde (grön) samt till grönområde i naturtillstånd (streckad grön). Planeringsområdets byggnation har anvisats med grönt till byggnation från 1970-1980 talen. Med svart har anvisats Finska sockers byggda kulturmiljö av riksintresse (utanför planeringsområdet).

I kulturhistoriska utredningen beskrivs Vasablets tryckeri (nuvarande Novaflor) som en representant för 1980-talets post modernism. Annan småindustri- och lagerverksamhet är huvudsakligen från 1970-1980 och är beläget främst i mitten av ön i närheten av Industrigatan, Karlavägen och Reinsgatan. Vasabladets tryckeri är beskrivet som byggnadshistoriskt värdefullt pga byggnadstradition och arkitektur ("byggnadstraditionsenlig" och "arkitektonisk"). Förutom detta har byggnaden industrihistoriskt värde (tryckeri) samt miljövärde pga sitt landskapsmässigt centrala plats vid knutpunkten mellan vägarna.

3.1.6 Områdets omgivning och rekreationsmöjligheterna på området

Planområdet gränsar i öst och i norr mot rekreationsområden. intill planområdet på östra sidan, nära Reinsgatan, finns byggnation relaterat till hundverkssamhet. En inhägnad hundpark finns på norra sidan om Karlavägen.

I närskogen finns rikligt med gång-och cykelleder. Delvis korsar lederna biltrafiken.

I månvikens strand finns båtskjul. Vid stränderna finns ett flertal båtbyggor och småbåtshamn.



Gång- och cykelleder vid rekreationsområden i närheten av Karlavägen



Byggnader relaterade till hundverkssamhet nära Reinsgatan.



Inhägnad hundpark på norra sidan om Karlavägen.

3.1.7 Trafik

Planeringsområdet är beläget vid öns västra kant, och därifrån är det möjligt att fortsätta enbart längs **farleden** till Sverige och till angränsande Finska Sockers område. Vid planområdets södra kant går huvudleden till Vasa hamn (Reinsgatan), som också är en del av Blå vägen. Den betjänar både omfartstrafiken från Sverige och näringslivet på området.

Den nuvarande **trafikmängden** på Reinsgatan består av ca 2800 fordon per dygn och trafiken på den går till passagerarhamnen, kol- och godshamnen, kraftverket och industrin. Den tunga trafikens andel på Reinsgatan är större än normalt beroende på verksamheten på området. Från passagerarfärjan kommer ca 550 bilar/fartyg, och då bildas köer på Reinsgatan. Trafikmängderna på Industrigatan och Frilundsvägen är betydligt mindre och trafiken på dem går till de nuvarande industritomterna och Finska Sockers bostadsområde.



Till området leder en **oelektrifierad järnväg** som förgrenas i två stickspår ungefär i mitten av ön. Det ena stickspåret går vid planområdets södra kant. För närvarande förekommer ingen persontrafik på banavsnittet till Vasklot men järnvägen har till stor del iståndsatts under den senaste tiden. Gods- och virkestransporter förekommer ca en gång per dag, därtill sker virkeslastningen tills vidare i Vasklot.

Förutsättningarna för **lätt trafik** på området är goda. Från planeringsområdet till Vasa torg är avståndet ca 3 kilometer och mellan områdena går en cykelväg som delvis består av en vacker strandrutt. Planområdet tangeras av cykelvägar vid såväl Reinsgatan som Industrigatan. Utöver det leder även en skogig lätttrafikförbindelse till planområdet genom öns mittersta del.

Kollektivtrafiken till området går för närvarande längs med två bussrutter. Linje 5, Sundom-centrum trafikeras under vardagar med ca en timmes intervaller från Motorgatan via Vasklot längs med Reinsgatan-Industrigatan-Frilundsvägen och samma rutt tillbaka till Motorgatan. Linje 13 trafikerar enligt färjtidtabellen fram och tillbaka på rutten resecentrum i centrum – Vasklot via Reinsgatan i Vasklot.

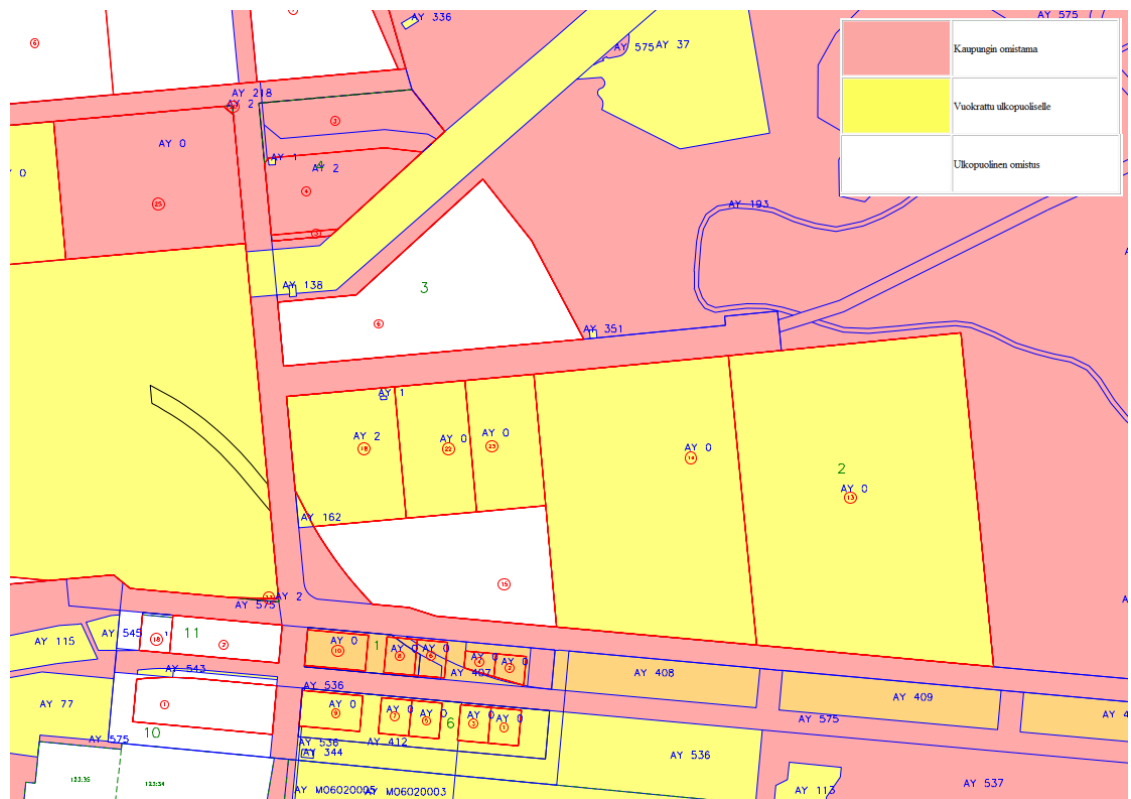
I planområdets närhet finns centraliserad **parkering** endast på hamnområdet (ca 200 platser). Den övriga parkeringen utgörs av parkering på tomterna. För närvarande är det inte förbjudet att parkera invid gatorna men eftersom gaturummen är så pass smala så gör man det inte.

Tunga trafiken för den planerade nya logistikcentralen på detaljplanområdet skulle använda Reinsgatan medan persontrafiken skulle ske via Karlavägen. Projektets ansvariga har uppskattat att behovet för parkering är ca. 60 bilplatser. Ökningen av den tunga trafiken pga. logistikcentralen är inte ännu känt vid utkastskedet. Mellan logistikcentralen och det nya teknologisentret är det uppskattat att det kommer att förflyttas ca 60 palltransporter i timmen. Dessa transporter skulle skötas automatiskt av AGV-automationssystemet.

I utkastskedet baserar sig planens trafikarrangemang på stadens utarbetade allmänna trafikplan. I den allmänna trafikplanen har en ny gata anvisats mellan Karlavägen och Reinsgatan samt en ny gång -och cykelgata där även kollektivtrafik är tillåten mellan Karlavägen och Industrivägen, bakom kvarter nummer 3.

3.1.8 Markägförhållanden

Största delen av planläggningsområdet ägs av Vasa stad. Tomterna 13-2-13, 13-2-14, 13-2-18, 13-2-22 och 13-2-23 är uthyrda. Tomterna 13-2-15, 13-3-6 ja 13-11-2 och 13-11-18 är privat ägda.



Markägförhållanden i början av planläggningsprocessen; röda, orangea (utan kommunal- teknik) och gula (uthyrda) områden ägde Vasa stad. De vita områden är i privat ägo.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Reviderade riksomfattande mål för områdesanvändningen trädde i kraft den 1 april 2018. Med dem vill man minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt förbättra möjligheterna att reformera näringarna.

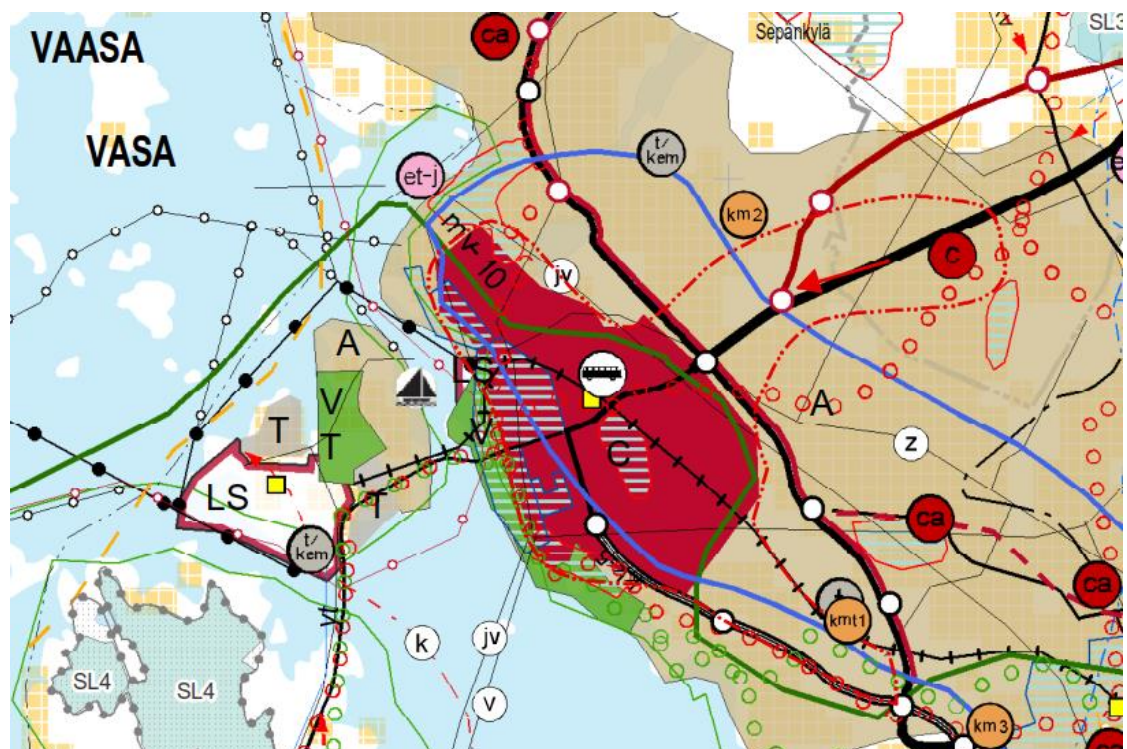
Målen för områdesanvändningen är uppdelade i fem helheter:

- fungerande samhällen och hållbara färdssätt
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar och en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

Som är mål är att skapa en teknologikoncentration i Vasklot, som förverkligas till största delen genom flytten av Wärtsiläs nuvarande produktionsfaciliteter från Vasa centrum till Vasklot. Genom att möjliggöra denna ändring uppnås varje mål som är angivet som delhelhet i de riksomfattande områdesanvändningsmålen. Det område som nu detaljplaneras stöder förutsättningarna för teknologikoncentrationen genom att möjliggöra logistikcentralens genomförande

Landskapsplan

För området gäller den av Miljöministeriet 21.12.2010 fastställda landskapsplanen 2030 för Österbotten. I planen är området hamnområde (LS).



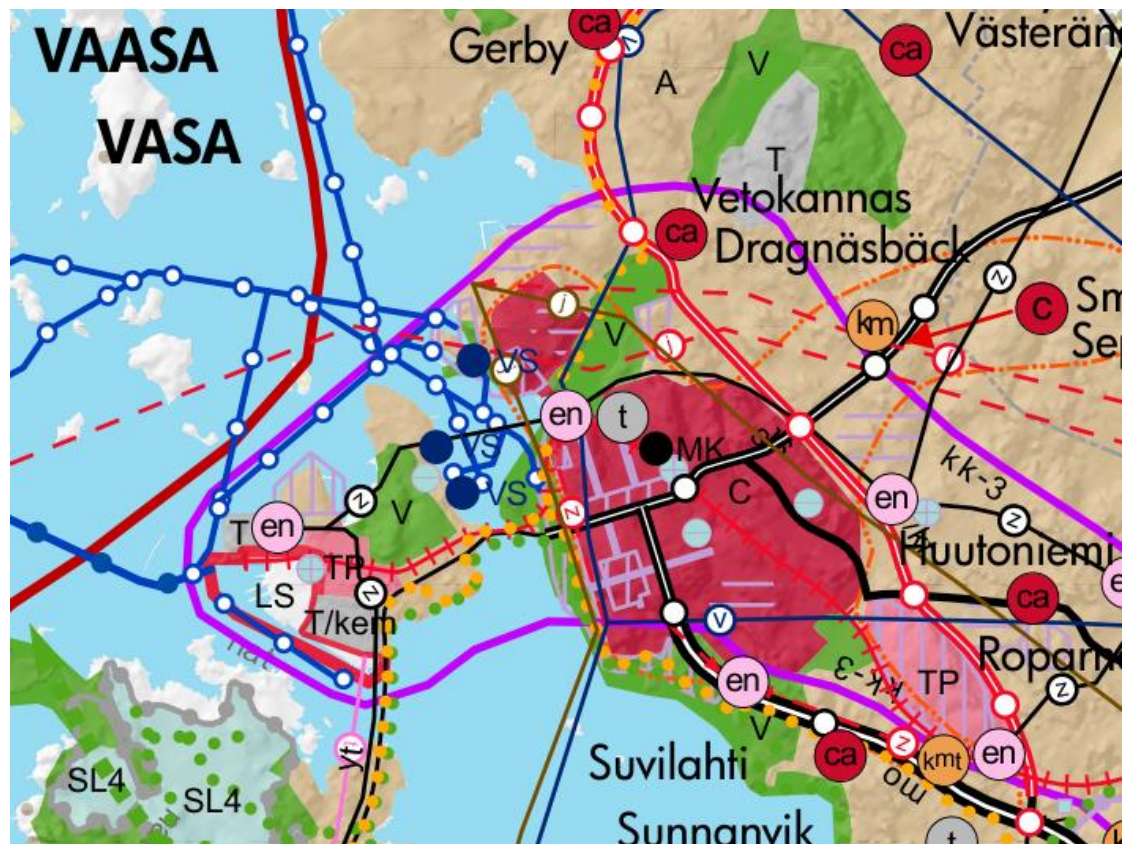
Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2030

Ett utkast till landskapsplan för Österbotten 2040 var framlagt under tiden 5.2–9.3.2018. I planutkastet ak109 är planeringsområdet beläget i Vasa stadsutvecklingszon (kk-1), Vasa-Seinäjoki utvecklingskorridor (mkk-1) och Vasa kvalitetskorridor (kk-3). Planeringsområdet finns huvudsakligen på Industri- och lagerområde (T), med denna beteckning anvisas regionalt betydande industri- och lagerområden.

I planeringsbestämmelsen i anslutning till beteckningen förutsätts att *vid mera detaljerad planering bör uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet och trafikregleringar samt kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden*. Planläggningsområdet finns på arbetsplatsområde (TP)

I söder gränsar planeringsområdet till hamnområde (LS) och i norr till en byggd kulturmiljö av riksintresse (Byggda kulturmiljöer av riksintresse 2009), Finska Sockers fabrik med bostadsområde.

I planeringsområdets norra del har i planutkastet anvisats objektsbeteckningen V, rekreationsområde och samt en kraftöverföringsledning. Järnvägen är angiven som ett banavsnitt som ska förbättras.



Utdrag ur utkastet till landskapsplan för Österbotten 2040

Generalplan

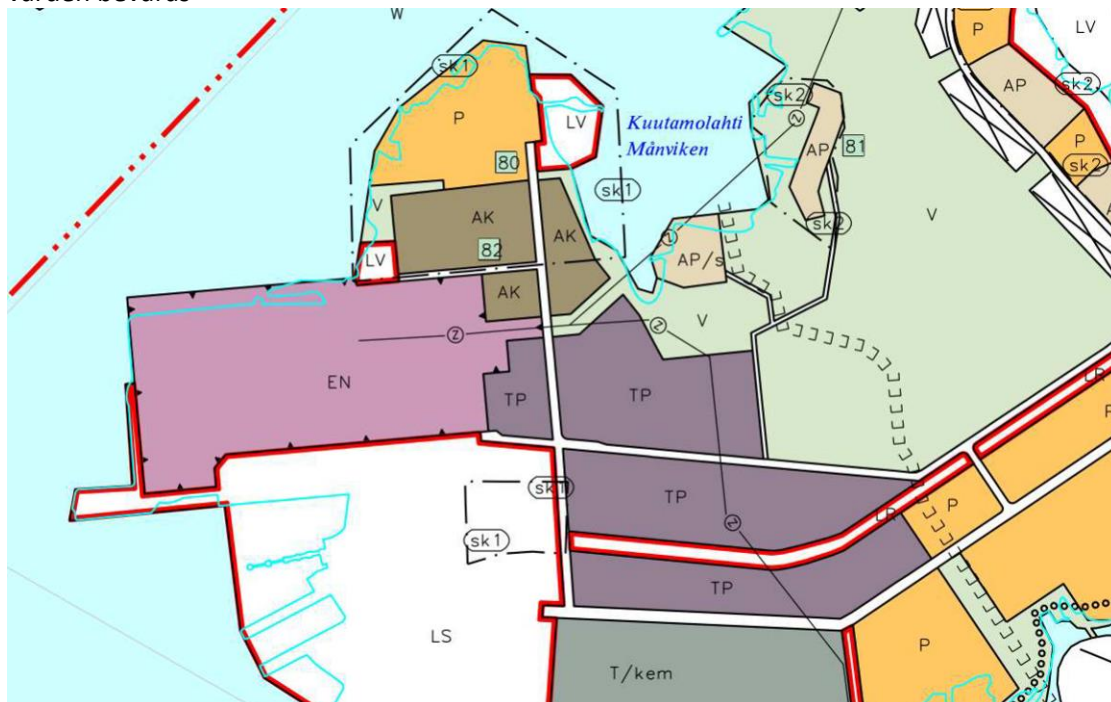
I Vasa generalplan 2030, som godkändes av stadsfullmäktige 13.12.2011, har följande användningsändamål anvisats för planläggningsområdet:

- Arbetsplatsområde (TP): Området reserveras för mångsidig arbetsplatsverksamhet, såsom service, förvaltning och sådan industriverksamhet som inte medför betydande miljöolägenheter.
- Hamnområde (LS): Området reserveras för hamnverksamhet och därtill hörande terminaler och lager
- Område för rekreation (V): Området reserveras för allmän rekreations- och friluftsanvändning. På området är byggande som betjänar rekreation och friluftsliv tillåtet. Området är i första hand ett grönområde som bibehålls naturenligt eller som ska anläggas som ett sådant. Bygg- och skötselåtgärderna fastställs i en grönområdesplan som avses i 46 § i MarkByggF. Planerna ska i tillämpliga delar vara baserade på de friluftsområdesplaner som har gjorts upp i samband med generalplanen.

Genom planeringsområdet går elledningar.

Planeringsområdets närmiljö är i generalplanen fastställd enligt följande: Kraftverksområdet i väster är energiförsörjningsområde (EN); Finska Sockers område i norr är område för bostadsvåningshus (AK) och skogsområdet i öster rekreationsområde (V). Söder om planeringsområdet är området såväl invid Reinsgatan som invid järnvägen angivet som arbetsplatsområde (TP).

Finska Sockers område norr om planeringsområdet är ett nationellt värdefullt kulturmiljöområde (sk1), där "Byggnadsarvet värnas genom att området hålls i ändamålsenlig användning. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd bör bevaras. När området bebyggs eller på annat sätt ändras bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras"



Utdrag ur Vasa detaljgeneralplan för Vasklot 2030

Anhängiggjord delgeneralplan för vasklot



*Utdrag ur Vasa detaljgeneralplan
för Vasklot*

En delgeneralplan för Vasklot är anhängig. Stadsstyrelsens planeringssektion har godkänt utkastet till delgeneralplan 18.6.2019. Detaljplanläggningsområdet är i utkastet huvudsakligen angivet som industri- och lagerområde, där även kontorsbyggande kan placeras. Området mellan Karlavägen och Finska Socker är anvisat som arbetsplatsområde, där kontor, förvaltning, service och sådan industriverksamhet som inte förorsakar betydande miljöolägenheter kan placeras. I delgeneralplanearbetet undersöks behoven av att utveckla ön trafikmässigt som en helhet.

I utkastet till delgeneralplanen anvisas nya trafikförbindelser till Finska Sockers område

Detaljplan

För området gäller följande detaljplaner:

293, från år 1939

- Industrigatans gatuområde

497, fastställd 8.7.1978

- Tomt 13-3-6
- Planändringsområdets parkområden vid den norra, nordöstra och östra utkanten. En del av parkområdet är angivet som kraftöverföringsområde.

526, fastställd 19.10.1979

- Tomterna 13-2-15, 13-2-18, 13-2-22 ja 13-2-23
- Hörnet av Reinsgatan och Industrigatan är angivet som järnvägsområde.

521, fastställd 30.4.1979

- Tomterna 13-2-13, 13-2-14

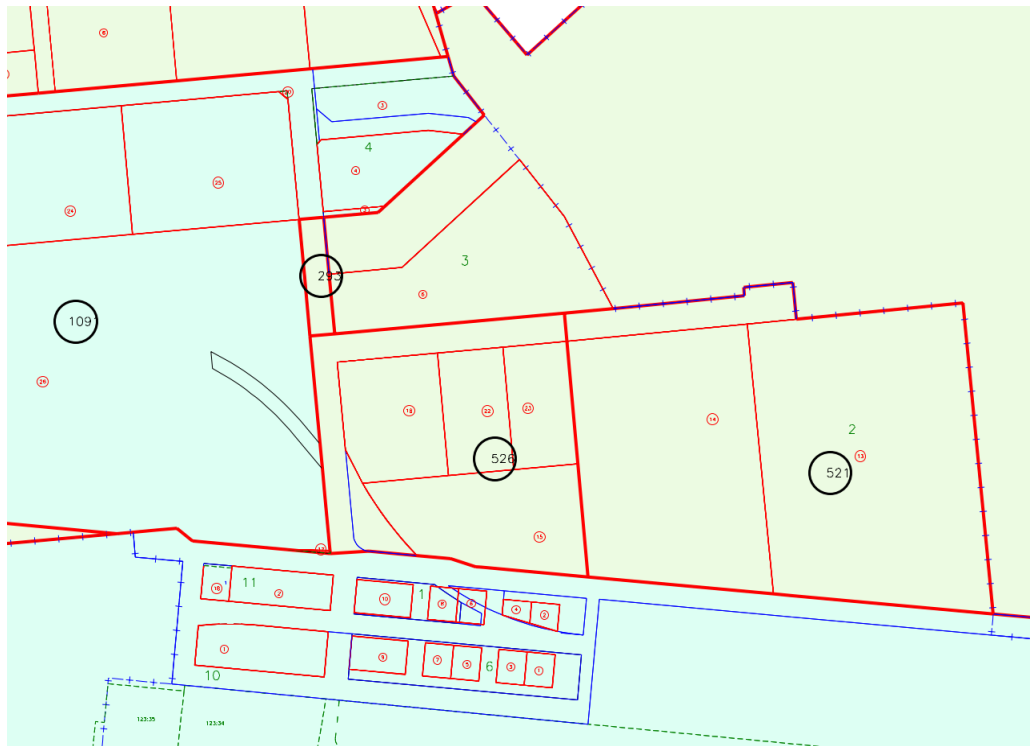
I de ovan nämnda detaljplanerna är samtliga tomter kvartersområde för kombinerade industri- och lagerbyggnader (TTV). Tomternas kanter mot gatan är angivna som tomtedel som ska planteras. I övrigt är hela tomten byggnadsyta. Högst $\frac{1}{2}$ av tomtens yta får användas för bygande och byggnadens höjd får vara högst 12 meter.

974, godkänd 21.1.2013

Detaljplanen för hamnen, av vilken små områden vid Reinsgatan och Skeppsredaregatan ändras i den detaljplan som nu utarbetas. Därtill ingår i planavgränsningen kvartersområdet för affärs- och kontorsbyggnader (K) i korsningen av Reinsgatan och Skeppsredaregatan, där enligt den gällande detaljplanen en byggnad i tre våningar ska byggas. I planbestämmelserna konstateras följande: *De av tomtens fasader som syns till Reinsgatan och Skeppsredaregatan bör vara minst tio meter höga och minst $\frac{1}{4}$ av fasaderna bör utgöras av glas. Utanför byggnadsytorna får pergolor som sammankopplar byggnadsmassorna eller flaggrader placeras. Vid arrangemangen på tomten samt struktureringen av fasaden bör framför allt tomtens ställning som en viktig fasad för staden beaktas*

1091 godkänd 6.5.2019

Av detaljplanen för teknologisentret inbegrips i planavgränsningen ett litet ET område (område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning), där transformatorbyggnader redan finns. En liten teknisk precisering görs i fråga om området.



Ote asemakaavojen hakemistokartasta



Utdrag ur gällande kartsammanställningen över detaljplanerna och planområdets gräns.

Byggnadsordning

Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.1.2016.

Byggförbud

Detaljplanläggningsområdet är inte belagt med byggförbud.

Baskarta

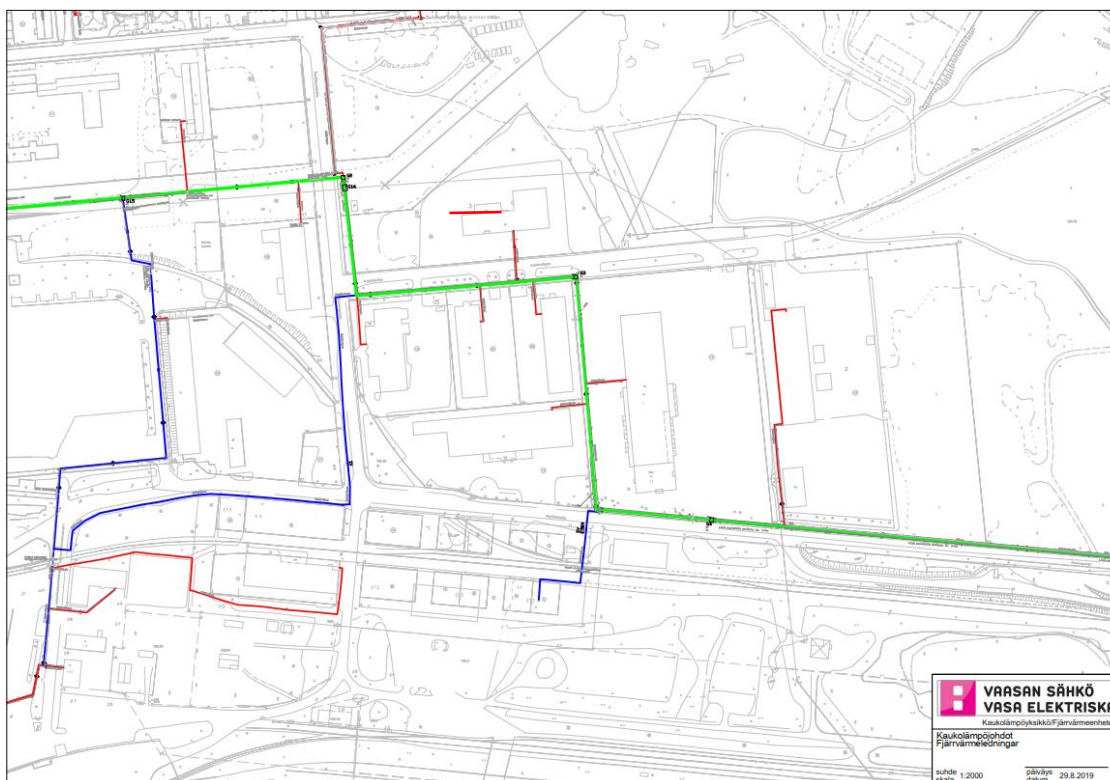
Baskartan över planeringsområdet har granskats 6.11.2018 och uppfyller kraven på detaljplanens baskarta.

Ledningsservitut

på detaljplaneringsområdet kvartersområden finns både nergrävda ledningar samt luftledningar, dagvatten- och fjärrvärmenätverk



Luftledningar, elnät samt transformatorer





Vasa Vattens stamavloppslinje och stamvattenledningar

3.2.2 Trafiknät

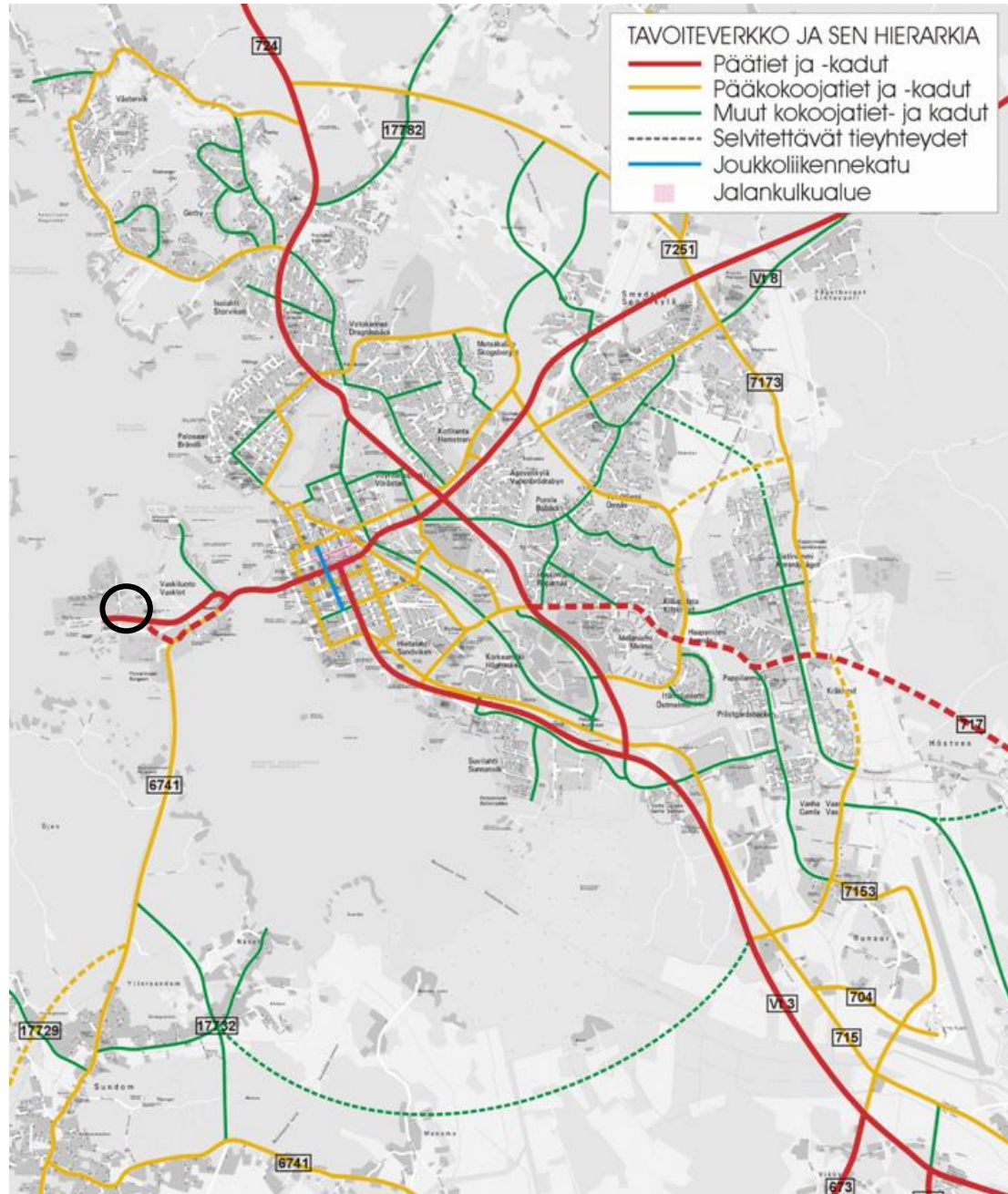
Planområdet finns på ön Vasklot, vägen dit från både öster och söder går via en bro. Till området leder en farled, en järnväg och huvudleder i trafiknätet, trots det medför detaljplaneändringen omfattande behov av ändringar på grund av den stora trafikallstringen på trafiknätet i hela Vasklot.

Jämsides med detaljplanen utarbetas en delgeneralplan för Vasklot och en trafikutredning beträffande hela ön har gjorts i anslutning till den. I samband med arbetet bedöms också vilka trafikmängder teknologikoncentrationen medför och hur trafiknätet bör utvecklas, för att trafikeringen även i framtiden ska löpa tryggt och utan trafikstockningar. Enligt en snabb tidtabell ska det även övervägas vilket av de undersökta alternativen för Vasa hamnväg som ska förverkligas.

Ett mål vid planeringen av teknologikoncentrationen (och trafiken i hela Vasklot) är att ha biltrafiken under kontroll genom att utveckla områdets trafiksystem så att de färdhetsandelar som utgörs av lättrafik (cykling och fotgängartrafik) samt kollektivtrafik ökar jämfört med nuläget. Den nya markanvändningen medför mycket nytt färdbehov i Vasklot och infarten till ön via två vägar/gator kommer att stockas, ifall trafikregleringarna inte förbättras

Som utvecklingsåtgärder ses utökning av kollektivtrafikturerna, eventuellt inledande av passagerartrafik på banavsnittet till Vasklot samt utveckling av cykelvägarna. För arbetsplatser-

na rekommenderas utveckling av samåkning och i mån av möjlighet varierande arbetstider för utjämning av trafiktöpparna.



Trafiknätet

För detaljplaneområdet medför den kommande markanvändningen ny trafik i forma av arbetsplatstrafik samt godstrafik. Största delen av trafiken består av personbilstrafik (anställda) och största delen av trafiken går till planområdet på rutten Reinsgatan-Industrigatan. Av trafiken till arbetsplatserna kommer 2/3 från Vasa stadsregion, så biltrafiken kan minskas genom utveckling av kollektivtrafiken. En tredjedel av de anställda kommer längre ifrån, i praktiken med personbil och av dem kommer 20 % till Vasklot via Sundom

Godstrafiken till planområdet går via Reinsgatan. I samband med beredningen av en delgeneralplan för centrum undersöks möjligheten att helt skilja åt områdets tunga trafik från den övriga trafiken.

3.2.3 Liikenneselvitys

Under planarbetets gång har en trafikutredning som berör hela Vasklot utarbetats (Sitowise 2018). Utredningens mål har varit att finna lösningar för de kommande regleringarna av väg- och gatutrafiken, spårtrafiken och lätttrafiken som grund för både detaljplanen och delgeneralplanen för Vasklot som utarbetas samtidigt. Trafikmängden i området väntas öka betydligt och därför har man i utredningsarbetet satsat i synnerhet på ordnande av en smidig och säker trafikering.

Utgångsuppgifterna för prognossituationen för planeringsområdet är baserade på de användningsändamål och den planerade byggnadsmassa som presenteras i detaljplaneändringen. Underlag för prognosen av den trafikökning som planläggningsområdet medför har varit aktörens uppgifter om den trafik som de nuvarande produktionslokalerna medför samt förhandsuppgifter om det kommande antalet anställda på området. Mängden byggrätt i trafikutredningen har fördubblats under planprocessens gång men det är fråga om en skillnad som gäller beräkningen av våningsyta och behovet av produktionsyta och den påverkar inte den trafikalstring som är beräknad enligt antalet anställda. För hela Vasklots del är trafikutredningen baserad på de i det nyligen inledda delgeneralplanarbetet eftersträfvade nya bostads- och verksamhetslokalsområdena samt behoven av utveckling av olika trafikformer beträffande hela Vasklot. Som underlag för arbetet har en trafikräkning gjorts på området.

Som resultat av trafikutredningen konstateras följande:

Hamnarna i Vasklot utvecklas och målet för dem är att öka passagerartrafiken med färja samt godstrafiken till havs.

Tågtrafiken har varit liten men strävan är att säkerställa möjligheterna att utnyttja den även i fortsättningen, dvs. man vill bibehålla järnvägsförhållandena på nuvarande nivå eller förbättra dem

Wärtsiläs flyttning från centrum till Vasklot för med sig ca 1300 arbetsplatser till området och medför utmaningar i fråga om trafikregleringarna och trafikens funktion. Senare bereder man sig även på utvidgning av andra underleverantörs-, industri- och affärsverksamheter i Vasklot.



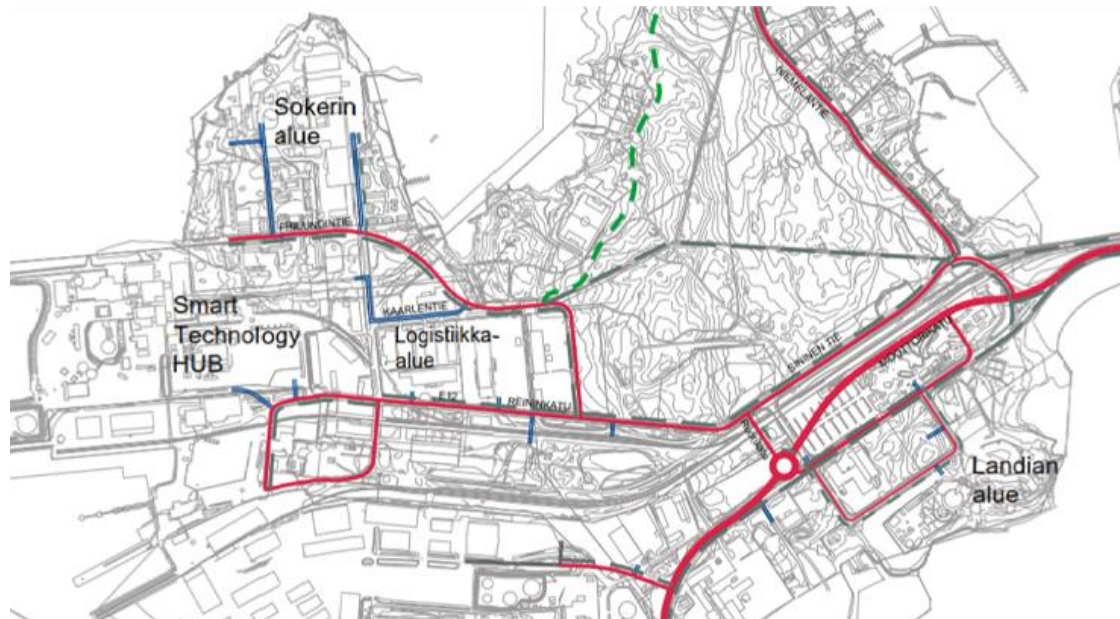
Trafikprognos för år 2025, ingen hamnväg och ingen centrumtunnel. Detaljplaneringsområdet ligger till vänster i bilden och rymms inte helt med på kartan.

Till följd av ändringarna av markanvändningen är det skäl att utveckla **trafiksystemet** på ön utöver så att biltrafiken löper smidigt även så att fotgängar- och cykeltrafiken gynnas genom att lätttrafiklederna mot centrum rätas ut och görs högklassiga och säkra. Vasklot finns på 2–3 kilometers avstånd från centrum, därmed önskas att en stor del av arbetsplatstrafiken ska ske till fots eller med cykel. Busstrafikrutterna ändras så att de går via bostads- och arbetsplatsområden och i mån av möjlighet tas den nuvarande järnvägen i användning för persontrafik, utöver för godstrafik. Många av invånarna i Brändö jobbar hos Wärtsilä och på andra arbetsplatser i Vasklot. Strävan är att för dem bygga en lätttrafikförbindelse från Brändö till området vid ändan av Niemelävägen, vilket innebär att cykeltrafiken och inte biltrafiken ökar, lätttrafikleden betjänar därtill även dem som rör sig där på fritiden.

För att göra **biltrafiken smidigare** anläggs en ny förbindelse, Rodergatan, från Reinsgatan till Motorgatan. Vid nya Rodergatan, som ersätter Såggatan, anläggs en säker plankorsning vid järnvägen med halvbom och trafikljus. Rodergatan ansluts till Motorgatan med en cirkulationsplats. Niemelävägens och Rodergatans anslutningar delar trafiken på ön i två anslutningar vid Motorgatan, varvid det är möjligt att säkerställa att anslutningarna fungerar. På det västra industri- och logistikområdet, öster om den nuvarande energianläggningen, anläggs en ny gatuförbindelse (Frilundsvägens förlängning), eftersom Industriegatan bryts av på grund av det nya industriområdet. För de bostäder som planläggs på Finska Sockers område anläggs körförbindelser till tomterna, utan större ändringar i nätet.

För att säkerställa att **anslutningarna fungerar** i gatunätet i Vasklot rekommenderas att anslutningarna Motorgatan/Blå vägen och Rodergatan/Reinsgatan utvecklas som ljusstyrda anslutningar och anslutningen Motorgatan/Rodergatan som cirkulationsplats. Med beaktande av ändringarna av anslutningstyperna och de presenterade nya filarrangemangen är trafiken på gatunätet i Vasklot smidig även i prognossituationen år 2040.

Tillgängligheten till Vasklot i 2040 års målnät är huvudsakligen god vad gäller fordonstrafiken. Under rusningstider försämrats tillgängligheten till Vasa centrum en aning om en centrumtunnel inte byggs. Förlängningen av Frilundsvägen till Reinsgatan och Rodergatan, som ersätter Såggatan, förbättrar tillgängligheten till Vasklot. I fråga om gång- och cykeltrafik förbättras tillgängligheten till Vasklot betydligt i och med utveckling av huvudnätet för cykling. De ruttändringar som har föreslagits för kollektivtrafiken förbättrar dess servicenivå och även tillgängligheten till Vasklot.



Målnät 2040

	Huvudväg/-gata
	Matargata
	Förbindelsegata
	Tomtgata
	Intern förbindelse på tomt
	Kollektivtrafikgata och cykelväg
	Cykelväg, huvudnät
	Cykelväg, områdesnät

Vad beträffar **trafiksäkerheten** minskar struktureringen av trafiknätet, sänkt hastighetsbegränsning på gatunätet till 30-40 km/h och klarare cykelrutter trafiksäkerhetsrisken, fastän trafikmängderna ökar.

Buller- och vibrationsolägenheterna till följd av den ökande trafiken är måttliga eller kan minimeras med strukturella medel. En sänkning av hastighetsbegränsningen på Motorgatan från 50 km/h till 40 km/h kompenserar nästan helt den bullerökning som ökningen i trafikmängderna medför. På övriga gator är bullerolägenheterna små på grund av de låga hastigheterna och små trafikmängderna.

Bredden på vibrationsriskområdet med anknytning till trafiken, på bergs-, morän- och lerbordsunderlaget i Vasklot är 15-60 meter på järnvägens verkningsområde. Biltrafiken medför inga betydande vibrationskonsekvenser i Vasklot.

Sammanfattningsvis kan konstateras om **trafikutredningen** att den ändring i markanvändningen som har föreslagits för Vasklot ökar trafiken men de föreslagna åtgärderna möjliggör med god fortsatt planering utökade funktioner i Vasklot utan större olägenheter för mobiliteten, människorna och miljön.

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den

Reinsgatans områdes detaljplanering startade med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion 27.11.2018 i samband med godkännandet av planläggningsöversikten (planläggningsöversikten punk 3, brådskegrad 1). Planen har en stram tidtabell eftersom målet är att anvisa funktioner som betjänar närområdets aktörer samt att granska områdets kvarters- och tomtgränser.

Planändringen syftar till att separera bostadsområdets och fabriksområdets trafik från varandra genom att planera en ny väg gata till Finska socker området i enlighet med Vasklots delgeneralplanutkast.

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenter i planarbetet är:

- Planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- Stadens sakkunnigmyndigheter och nämnder
Planläggningen, Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Miljösektorn, Vasa Hussektor, Vasa Vatten, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum
- Muut viranomaiset ja yhteistyötahot:
- Övriga myndigheter och samarbetsparter:
NTM-centralen i Södra Österbotten/Trafikansvarsområdet och Miljöansvarsområdet, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Österbottens förbund, Österbottens polisinspektion, Försvarsmakten/Logistikverket, Suomen Turvallisuusverket Oy, Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagareförening rf, Vaasan Yrittäjät ry, Oy Vaasa Parks Ab, Vasa Elnät Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheden, Wärtsilä Abp, EPV Energia Oy/Vaskiluodon Voima Oy, EPV Regionalnät Ab, Finavia Abp, Fingrid Oy/Markanvändning och miljö, Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, Kvarnen Ports Ltd, Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf

4.2.2 Anhängiggörande

Anhängiggörandet av detaljplaneändringen har meddelats 13.3.2019.

Framläggandet av programmet för deltagande och bedömning har gjorts med planläggningsdirektörens beslut 13.8.2019.

4.2.3 Deltagande och växelverkansförfaranden

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING:

Det 13.8.2019 daterade programmet för deltagande och bedömning har varit offentligt framlagt under tiden **22.8.-6.9.2019** och utlåtanden om det har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt samarbetsparter. Intressenterna har informerats om framläggandet per brev med kungörelse.

HÖRANDE I BEREDNINGSSKE:

Detaljplaneutkastet och planens arbetsdokument är framlagt under tiden 21.1–4.2.2019. Förhandsutlåtande om detaljplanen har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt samarbetsparter. Intressenterna har informerats om framläggandet per brev och med kungörelse

OFFENTLIGT FRAMLÄGGANDE:

:
Planförslaget är offentligt framlagt uppskattningsvis under tiden xx.12.2019-xx.1.2020. Utlåtande om detaljplanen har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt samarbetsparter. Intressenterna har informerats om framläggandet per brev och med kungörelse

4.3 Myndighetssamarbete

Vid behov ordnas myndighetssamråd och arbetsförhandlingar om planprojektet. I planens samtliga tre kungörelseskeden begärs utlåtande av myndigheterna och samarbetsparterna.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet

Av staden uppställda mål

Målet är att skapa förutsättningar för utveckling av en högklassig teknologikoncentration. Vid planeringen av området fästs särskild uppmärksamhet vid detaljpanelösningens konsekvenser för de omgivande områdena. Målet är att finna lösningar på mera omfattande trafikmässiga ändringar i samband med delgeneralplanen för Vasklot som utarbetas jämsides med detaljplanen. I detaljplanen undersöks möjligheten att stänga av industrigatan för genomfartstrafik mellan Reinsgatan och Karlavägen

Utöver de allmänna mål som de högre plannivåerna ställer, fastställs för detaljplaneändringen för Reinsgatans område följande mål:

- Som mål är att anvisa byggrätt för verksamhets, - industri och lagerbyggnation som samtidigt stöder hamnens och närområdets affärsverksamhet. Med detaljplanen är

det meningen att möjliggöra genomförandet av den till teknologicentret hörande logistikcentralen.

- Områdets kvarters-, och tomtgränser samt trafikområden granskas. Med detaljplanen anvisas inget byggande på de nuvarande grönområdena men en del av de nya gatuområdena kan delvis behövas anvisas på dem. Målet är att separera Finska sockers bostadsområdes trafik från den tunga trafiken mot hamnen och industriområdet samt förbättra de mot Finska socker riktade gång-, och cykelvägar samt kollektivtrafiken.
- Under detaljplaneringen förs diskussioner med aktörerna på området och utreder grunderna för deras verksamhet samt förbättringsbehov och ifall dessa behov kräver ändringar i byggrätter i förhållande till den ikraftvarande detaljplanen.
- För kraftöverföringsområden och transformator på området konstateras och möjliggörs det rådande läget.
- Målet är att syra kvaliteten av byggandet speciellt vid huvudtrafiklederna och i riktningen mot rekreations och bostadsområden. Vid områdets planering och förverkligande måste dess synliga läge när man anländer till Vasa stad tas i beaktande. Dessutom kommer rutten till Wärtsiläs nya teknologicenter och till Finska sockers värdefulla kulturmiljön av riksintresse gå igenom planeringsområdet. Detta betyder att den byggnadsbas som förverkligas på området bestämmer atmosfären som råder när man anländer till dessa områden.
- Beaktande av säkerhetssynpunkter och skyddsbehov

Mål härledda ur planeringssituationen

I den lagakraftvunna totalgeneralplanen är detaljplaneändringsområdet på område för arbetsplatsfunktioner, hamn och i mindre utsträckning rekreationsområde. Planområdet finns omedelbart intill hamnområdet och ett teknologicentrets arbetsplatsområde. Teknologicentrets förverkligande har möjliggjorts med den 14.6.2019 lagakraftvunna planen (nummer 1091) och miljö och byggnämnden har beviljat bygglov för projektet 19.6.2019. Den detaljplan som nu utarbetas möjliggör förverkligandet av den till teknologicentrets tillhörande logistikcentralen.

4.4.2 Respons om programmet för deltagande och bedömning

Deltagande-och bedömningsplanen, uppdaterad 13.8.2019, har funnits för påseende 22.8-6.9.2019.

Det gavs 6 utlåtanden och 3 åsikter för deltagande och bedömningsplanen. Nedan finns ett sammandrag av dessa och en möjlig planläggningens bemötande i kursiv.

Suomen Turvallisuusverkko Ab

Suomen Turvallisuusverkko Ab har inget att kommentera eller ett behov att delta i planeringshelheten.

*Planläggningsmotsvarighet:
Antecknas för kännedom*

Österbottens förbund

1. Programmet för deltagande och bedömning är enligt Österbottens förbund klar och saklig, och den beskriver också planläggningsläget för den ikraftvarande landskapsplanen 2030 för Österbotten och för det landskapsplanförslag för Österbotten 2040 som utarbetas.
2. Landskapsplanförslagets planeringsområde utpekats huvudsakligen till arbetsplatsområde (TP). Enligt de planeringsbestämmelser som gäller markeringen, bör man vid detaljplanering fästa uppmärksamhet vid att området är lättillgängligt med allmänna kommunikationsmedel, med cykel eller till fots, och vid trafikarrangemang samt kulturmiljöer, -landskap och naturvärden. Till området bör man ej planera en betydande mängd boende och verksamheten får inte heller störa närliggande fastigheter. Denna planeringsbestämmelse är det bra att beakta vid mer exakt planering.
3. Målet med att tilldela byggnadsrättigheter till kommersiell, industriell och lagerbyggnation är i linje med Österbottens landskapsplanförslag.

Planläggningsmotsvarighet:

Vid detaljplaneringen bör det fästas uppmärksamhet vid att området är lättillgängligt med allmänna kommunikationsmedel, med cykel eller till fots, och vid trafikarrangemang samt kulturmiljöer, -landskap och naturvärden

Österbottens museum

1. Österbottens museum anser att man tagit områdets aktuella tillstånd och den nationellt värdefulla byggda kulturmiljön i närheten av området RKY Finska Sockers fabrik med bostadsområden, i beaktande i planeringens utgångsdata. Museet anser att det i planeringsarbetet bör tas hänsyn till effekten av planlösningarna på den närliggande landsomfattande värdefulla byggda miljön.
2. Landskapsmuseet anser att det i planeringsarbetet också bör beaktas eventuella förändringar i teknikcentrets parkeringsbehov och betrakta den övergripande parkeringslösningen ur ett större perspektiv än bara som en del av planeringsområdet.

Planläggningsmotsvarighet:

Finlands sockers nationellt betydande kulturmiljö ligger ganska fristående från planeringsområdet på en halvö i norr, där avståndet som kortast är endast 95 meter. Historiskt sett är utvecklingen av Finska Sockers områden nu kopplat till det område som ska planeras främst när det gäller transportförbindelser. I detta avseende kommer utvecklingen av ett mer kompakt område och vidarekopplingen av trafiken längs den nya Karlavägen till Finska Sockers områden att förändra förhållandena i Finska Sockers områden huvudsakligen med tanke på inträde på området. Stadsplanen har ingen inverkan på bevarandet eller historisk läsbarhet av byggnadsbeståndet eller sockerområdet.

Den nuvarande detaljplanen beskriver ett skyddgrönområde och en parkeringsplats mellan Finska Sockers områden och det område som för närvarande planläggs. Parkeringsområdet betjänar teknologisentrets kvarter och parkering har reglerats i den nuvarande detaljplanen. På grund av ägarsituationen är det fortfarande inte möjligt att studera den

lösning som Österbottens museum har föreslagit. I det nu planerade området är parkering möjlig på kvartersområdet.

Österbottens räddningscentral

1. Utöver de redogörelser som omnämns i deltagar- och bedömningsplanen, anser räddningscentralen att också "Vaskiluodon sataman dominoselvitys (24.6.2019, Gaia Consulting Oy)" bör tas i beaktande. Dominoundersökningen är begränsad till detaljplanens omnejd.

Planläggningsmotsvarighet:

Vid detaljplaneringen tas den nämnda dominoundersökningen i beaktande.

Vasa Vatten

1. Genom området går Vasa Vattens stamledningarna för vatten- och avloppsvatten. Linjerna är avgörande för EPV, Vaskiluodon Voima, Wärtsilä, hamnen och Frilundsvägens fastigheter. Servitutområden för dessa linjer borde etableras för att säkerställa deras existens. (Se bilaga).
2. Om befintliga vattenförsörjningsledningar måste flyttas och demonteras, är överförings- och byggnadskostnaderna på bekostnad av utvecklaren i området.
3. Eventuella nya vattenförsörjningsledningar och / eller kapacitetsuppggraderingar av befintliga ledningar och avloppspumpstationer (2) måste avtalas separat.

Planläggningsmotsvarighet:

Infrastrukturnätverk beaktas i stadsplanen som en del av underjordisk förvaltning. Det finns också fjärrvärmelinjer på samma platser.

Fingrid Abp

1. Planområdet inkluderar inte Fingrid Abps överföringslinjer eller andra funktioner. Fingrid har därmed inte ett behov av att kommentera innehållet i detaljplanen.

Planläggningsmotsvarighet:

Antecknas för kännedom

Försvarmaktens logistikcentral

Logistikregiment, personal

Vid bygg- och anläggningsarbeten bör det tas hänsyn till möjliga kabelledningar i området och i närheten. Läget för kablar som betjänar försvarmakten måste identifieras i god tid, minst tio (10) arbetsdagar innan det planerade bygget går av stapeln, av Suomen Turvallisuusverkko Ab (STUVE), som också måste ge ett uttalande om detaljplaneringen och markanvändningen.

Kabelskärmar för försvarmakten beställs av Johtotieto Ab.

Vid vidare arbete ska kostnaderna för eventuell omdirigering av befintliga kabelrutter, avskärmning under kabelkonstruktion eller andra modifieringar som kan uppstå genom åtgärderna riktas till den instans som föranledde förändringarna.

Planläggningsmotsvarighet:

Antecknas för kännedom

Yrjö Halmesmäki Ab

Vi är med i ett separat gemensamt uttalande med Oy Backman Trummer Ab, Oy Blomberg Stevedoring Ab och Vasa hamn / Kvarken Port angående delplanen för bostäder, industriområden, hamnområden och trafik / vägarangemang:

- Tung trafik bör möjliggöras längs Ruoritie till Reinsgatan till hamnen i Vasa. På denna strecka bör det tas hänsyn till antalet lastbilar som kommer in på industriområdena, tillräckliga körfält, den lätta trafiken och möjligheten att parkera lastbilar.

Detaljplanen bör lösa och möjliggöra att tillfälligt tillåta trafik via Reinsgatan mellan Wärtsilä STH och Yrjö Halmesmäki Oys Industrigata 2 fastigheter (ej offentlig trafik). Detta möjliggör en ekonomisk och säker överföring av tunga varor mellan de områden som använder hamnoperatörens utrustning.

Planläggningsmotsvarighet:

Omorganiseringen av detaljplanen för området kring Reinsgatan tar hänsyn till målen för delgeneralplanens trafikundersökning och den allmänna trafikplanen som upprättats i området. När det gäller hamntrafik pågår fortfarande delvis generalplanearbete och trafikredogörelser kan utarbetas ytterligare under generalplanearbetet. Samtidigt kan man utforska både de önskade platserna för lastbilsparkering i yttrandet och antalet körfält på Reinsgatan. Om redogörelserna indikerar det, kan idéerna från yttrandet förverkligas senare i hamnplanen. Det finns nu ingen möjlighet att reservera plats för lastbilsparkering i området som är under planering, och det är inte heller möjligt att utforska användningen av tomterna söder om Reinsgatan.

Reinsgatan är gatuområde detaljplanen. Trafik mellan tomter kan inte lösas i detaljplanen, men vid behov kan den lösas med trafikstyrningsplaner, ifall lösningen är möjlig med tanke på trafikens funktionalitet, säkerhet och smidighet, för alla parter och i allmänintresse.

Novafloor

Planen att ansluta logistikcentret och Wärtsiläområdet med en logistikkorridor längs vår södra gräns kom som en stor negativ överraskning.

Huvudsakliga nackdelar:

1. Logistikkorridoren är en betydande estetisk nackdel till vår egendom. Det anges också i planeringsmålen att den synliga platsen för området vid ankomst från hamnen till staden beaktas, liksom kvalitetsnivån och fasaderna. Den nya logistikkorridoren skulle täcka mycket av den befintliga fasaden på Novafloor-byggnaden i riktning mot Reinsgatan.

Som ett resultat skulle logistikkorridoren avsevärt minska värdet på vår egendom estetiskt och ekonomiskt.

2. En betydande del av vårt företags lager finns på andra sidan Reinsgatan vid Industrigatan 1. Varje dag måste vi köra en lastbil till denna fastighet för lastning och lossning. Detta förhindras om Industrigatan är stängd på grund av en logistikkorridor. Nackdelen är väldigt stor.

Kommentarer i vårt uttalande per 19.08:

3. Logistikkorridorens läge och struktur övervägs på nytt. Den bästa lösningen är att placera logistikkorridoren under marken så att den inte skadar oss eller våra grannar. Platsen kan då också vara under gräsmattan på Karlavägen sida, så att ingen skulle påverkas negativt.
4. DHL har varit medveten om tomtsituationen i området vid köpet av den tidigare Kiito-linja-terminalen, så de måste göra godstransportlösningar som inte skadar befintliga operatörer i området.
5. Emellertid kan underjordisk fjärrvärme eller kraftledningar flyttas eller nedsänkas om de i sig är hinder.
6. Om en underjordisk logistikkorridor blir lösningen, är vi redo att diskutera möjligheten att delvis ha den på vår tomt.

Planläggningsmotsvarighet:

I utkastsfasen presenteras två alternativa detaljplaneringslösningar. I alternativ 1 kommer Industrigatan att stängas av och en logistikkorridor på marknivå byggas tvärs över den, som leder från detaljområdet till Wärtsiläs teknological central. Alternativ 2 innebär att en logistikbro kommer att byggas över Industrigatan tvärs över gatan under vilken trafiken fortfarande skulle vara möjlig. Det slutliga valet sker när planeringen fortskrider och på basen av feedbacken som erhållits under förberedelsefasen, och utvärderingen av den. Alternativ 1 (Stängning av Industrigatan) skulle troligtvis innebära att det hittas ersättningslagring för Novafloor antingen i området som detaljplaneras eller alternativt någon annanstans. Detta kan dock inte föreskrivas i detaljplanen.

Novafloor-byggnaden (1988) är den enda representanten för den postmoderna eran i området och framhävs ur den omgivande mer konventionella industri- och lagerbyggnaden på ett viktigt ställe vid en knutpunkt för trafiken. Alternativet med en logistikkorridor ovan jord täcker Novafloor-byggnaden från hamnens riktning, men på samma sätt kommer byggnaden att få betydligt mer synlighet från Karlsvägen när Wärtsiläs arbetstagar- och besöks trafik passerar byggnaden. Byggnaden är utan tvekan mer representativ för riktningen mot Industrigatan, men baksidan av byggnaden är också en representant för exceptionell kvalitet av industrikonstruktion och kan med rimliga modifieringar göras representativ för alla tillvägagångssätt. Alternativ till logistikkorridoren kommer att undersökas under planeringsfasen och förordningar kommer att utvecklas för nybyggnation i förslagsfasen.

Wärtsilä och DHL har motiverat en logistikkorridor ovan jord enligt följande: Från en logistikal central och produktionssynpunkt skulle en underjordisk eller förhöjd logistikkorridor innebära hisstransport i båda ändarna och eventuellt också behöva öka antalet AGV: er (Automated Guided Vehicle) vilket skulle bromsa hissarnas hastighet. Skillnaden i höjdled skulle leda till att processen bromsas eller till och med stoppas i händelse av störningar och lägger till betydande risk / osäkerhet till processen. Det är inte möjligt med planerade logistiklösningar eller volymer (60 lastpalls utsändningar per timme) när man strävar efter ett oavbrutet materialflöde. En underjordisk logistikkorridor skulle också kräva vattentäta strukturer.

Oy Axel Williamsson Ab/ Oy Axelsborg Ab

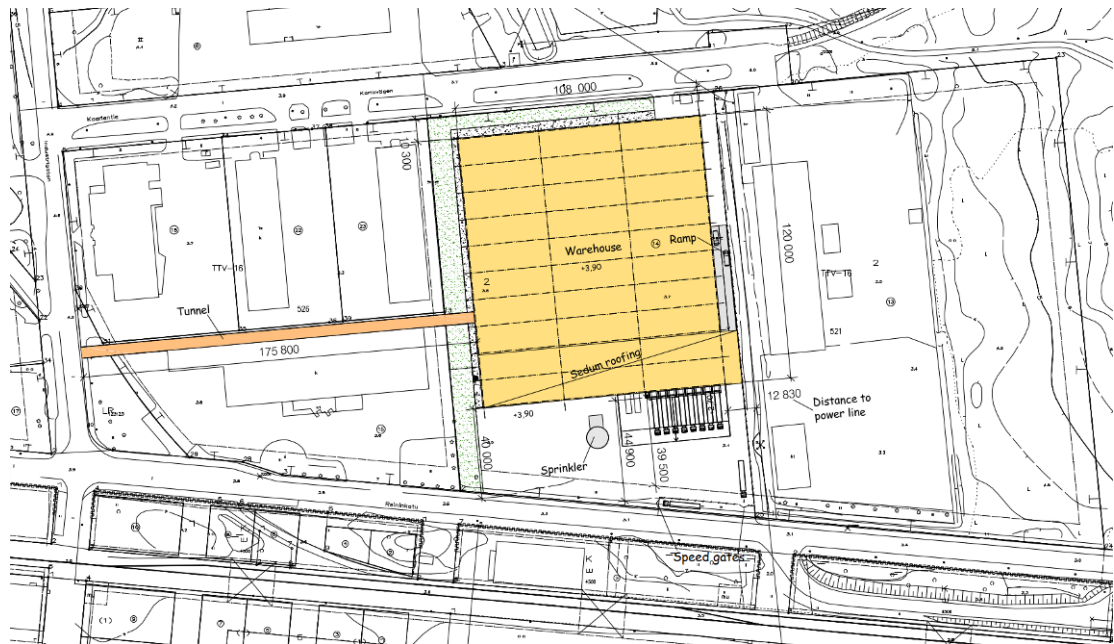
1. Vi hoppas att detaljplanen kommer att möjliggöra den nuvarande logistik- och lagerverksamheten för vår tomt också i framtiden.
2. Planen bör möjliggöra större och högre byggnader i framtiden, så att fler funktioner som detaljhandel och kontorslokaler kan rymmas i byggnaderna i området. Vi hoppas också på högsta möjliga byggyta och höjd.

Planläggningsmotsvarighet:

Tomten ligger i planområdet närmast stranden, Finska Sockers bostadsområde och rekreationsområden. Utkastet till detaljplanen möjliggör den nuvarande logistik- och lagringsverksamheten och deras vidareutveckling, vilket t.ex. möjliggör ytterligare konstruktion jämfört med den nuvarande situationen. Detaljplanen tillåter inte kommersiell eller kontorsbyggande som kvarterets huvudsyfte, men det utsedda TY-området kan och kommer att fortsätta att ha industri- och lagerutrymmen och kontorslokaler. Byggplatserna anges så utspridda som möjligt på tomten, men konstruktionen är begränsad av tekniska nätverk i området, betecknade som områden reserverade för förvaltning och underjordisk förvaltning. Byggnadernas höjd kommer att begränsas till 12 meter detaljplanen, som är samma höjd som motsatt kvarter söder om Karlavägen och samma höjd som i den nuvarande detaljplanen.

4.5 Redogörelse för detaljplaneutkastet

Wärtsilä Abp och DHL har låtit göra preliminära utkast för logistikcentralen och till den hörande logistikkorridoren som bakgrundsmaterial till planeringen. I planens utkastskede har det diskuterats med företagen på områden om bl.a. trafikarrangemangen och tillbyggnadsbehov. På basen av diskussionerna har det utarbetats två alternativa planutkast för hörande i beredningsskede.



*Den första ide skissen över logistikcentralen.
källa: DHL/Pantektor AB 12.7.2019*

Kvarter 2 anvisas enligt den i ikraftvarande detaljplanen som Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T). Den största förändringen då planen förverkligas sker på logistikcentralens tomt i mitten av kvarter 2. Den potentiella logistikkorridoren ändrar på situationen på området mellan logistikcentralen och Industrigatan. Även på de andra tomterna finns det oförverkligad bygggrätt. För tillfället är inga aktuella byggprojekt kända. I kvarter 2 fastställs byggplatserna för andra än logistikcentralens del enligt den i ikraftvarande planen. Höjden på byggnationen styrs genom maximihöjd på fasaden i meter. På de mindre tomterna är maxhöjden begränsad till 12 meter, Vid Reinsgatan har tomterna en maximihöjd på 15 meter och i mitten 25 meter.

I **kvarter 3** bevaras bygggrätten och byggnadernas maximihöjd i enlighet med den ikraftvarande detaljplanen. Beteckningen ändras till Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY) eftersom kvarteret är beläget närmast bosättningen samt rekreationsområden. Avståndet till de närmaste byggnaderna på Finska socker området är ungefär 95 meter.

I **kvarter 11**, på södra sidan av Reinsgatan, minskar arean på kvartersområdet eftersom gatuområdet fastställs i enlighet med den aktualiserade gatan. I den ikraftvarande har gatuområdena planerats att ändras men ändringen har aldrig blivit av. Kvarteret anvisas som Kvartersområde för verksamhetsbyggnader vid stadsbildsmässigt anmärkningsbara läget invid den till staden ledande vägen från hamnen. Tomtens form är utmanande och liten så dens förverkligande är osäkert. KTY-områdets största tillåtna våningstal är tre (III).

Övriga delar av kvarteret anvisas enligt den ikraftvarande detaljplanen som Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY). Kvartersområdet är i nuläget tomten på järnvägens södra sidas gårdsområde och kommande byggprojekt till området är inte kända. I detaljplanen möjliggörs byggrätt enligt ikraftvarande detaljplanen.

På kvartersområden anvisas det för ledningar och underjordiska ledningar reserverade områden i enlighet med existerande el, -fjärrvärme- och vattenförsörjningsledningar.

I planförslaget utarbetas för kvartersområden mera detaljerade bestämmelser som styr konstruktionsmetoderna

Andra områden

I detaljplansutkastet har det också anvisats Område för närrekreation(VL) under kraftledningen i planområdets norra del. För byggnader och anläggningar som betjänar samhällstekniskt underhåll anvisas Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET) områden vid existerande transformatorer och gatuområden.

Trafikarrangemangen

Med detaljplanen möjliggörs att Karlavägen förlängs till Reinsgatana och en enkelriktad kollektivtrafikled från Karlavägen till Industrivägen pp(jl). På detta sätt kan busstrafiken svänga utan att bygga en svängplats på gatunätet.

Planens trafikarrangemang förbättrar även förhållanden för fotgängare och cyklister då rutten mot centrum kan delvis förverkligas genom rekreationsområden och samtidigt skiljas åt från den tunga trafiken. Cykel- och gångbanan är separerad med ett grönområde längs Karlavägens körbana, vilka förlängs till Reinsgatan så att den kan tjäna cykling till arbetsplatserna.

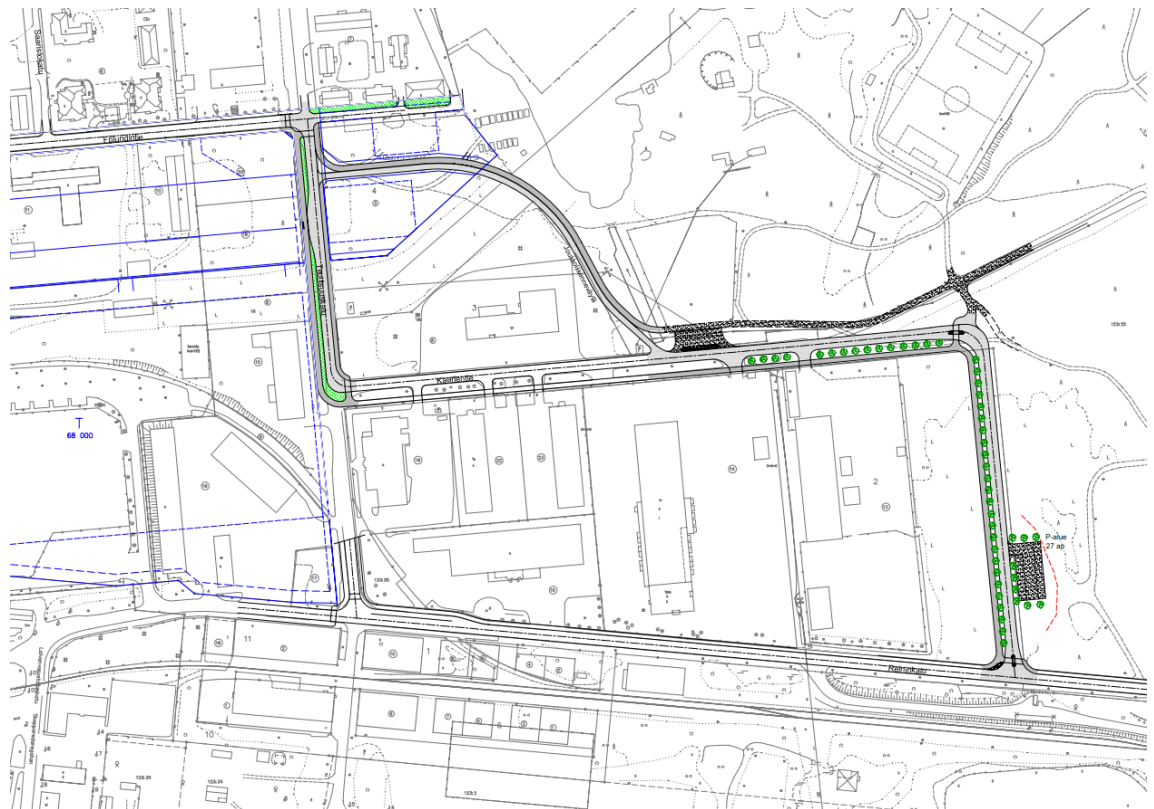
I detaljplanen ges kvartersområden följande normer gällande bilplatser och cykelparkering:

- Affärs och kontorsutrymmen 1 bilplats/70m²vy samt 1 cykel/50m²vy
- Produktions och lagerutrymmen 1 bilplats/200m²vy samt 1 cykel/200m²vy

- Logistikverksamhet som utnyttjar automatiserad logistik 1 bilplats/300m²vy samt 1 cykel/300m²vy

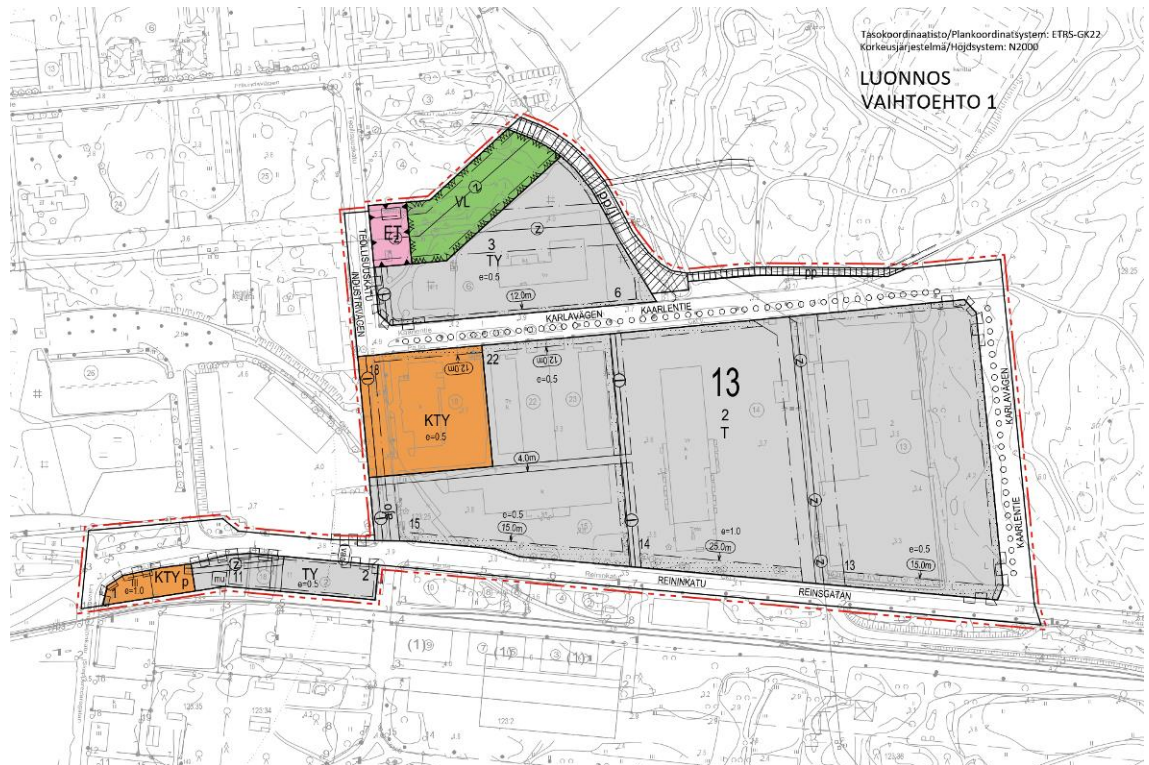
Av kvarterområden orsakat parkeringsbehov sker vid kvarterområden. Hälften av cykelplatserna skall förverkligas som endera ramlås eller skyddande från vädret.

För allmän rekreation siktar man på ett nytt parkeringsområde utanför planområdet vid Karlavägen eller alternativt vid den nya delen av Karlavägen som gatuparkering.



Översiktsplan för trafiken, Vasa stad 20.9.2019

4.5.1 Alternativ 1 – Industrigatans södra del sammanslås till kvartersområdet



planutkast, alternativ 1, 23.9.2019; Industrigatan sammanslås till bredvidliggande kvartersområde

Genom planändringen skulle Industrigatan förenas mellan Reinsgatan-Karlavägen till för industri- och lagerbyggnads byggplatser 14 (logistikcentralens korridor), 15 och 18 i kvarter 2. Genom att ansluta en del av gatuområdet till kvartersområdet höjer det på byggrätten eftersom byggrätten är bunden till tomtens areal. Till tomt 15 anvisas en tillfartsväg vid nuvarande Industrivägen från var man fortfarande skulle köra till teknologisentret.

Riktgivande tomterna 22 och 23 har sammanslagits. En del av tomt nummer 15 skulle sammanslås till tomt 14 p.g.a. logistikkorridoren.

Till Karlavägens norra del har anvisats en skild reservering gatuområde för gång och cykling.

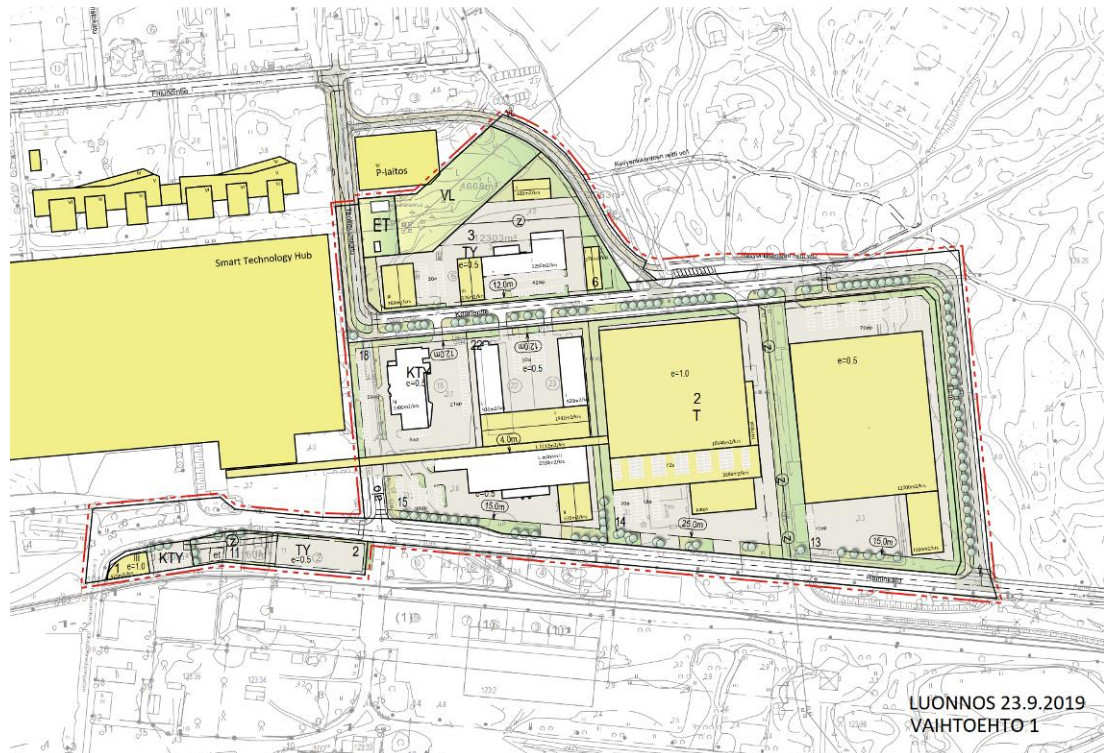
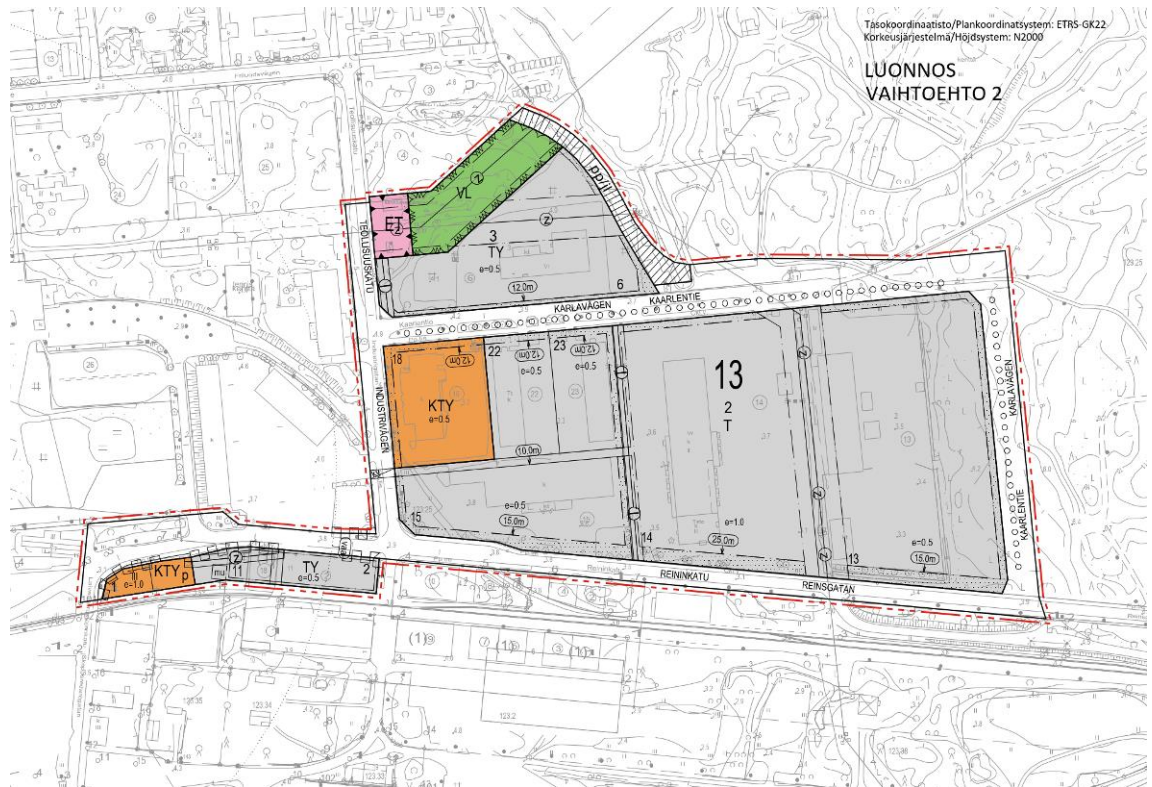


Illustration av planutkast alternativ 1, 23.9.2019. Industrigatan sammanslås till kvartersområdet bredvid. Illustrationen framför ett möjligt alternativ av hur planen kunde förverkligas i enlighet med planen som utarbetas. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas.

4.5.2 Alternativ 2 – Industrigatan bevaras



planutkast, alternativ 2, 23.9.2019; Industrigatan bevaras som tidigare.

Genom planändringen skulle Industrigatans gatuområde bevaras och logistikkorridoren skulle gå över den på en minihöjd på 4,8 meter. Tomtindelning skulle bevaras för kvarter tvås del förutom att en del av tomt nummer 15 skulle sammanslås till tomt nummer 14 p.g.a. logistikkorridoren.

Gång- och cykelförbindelsen skulle fortsätta på Karlavägens gatuområde på vägens norra sida.

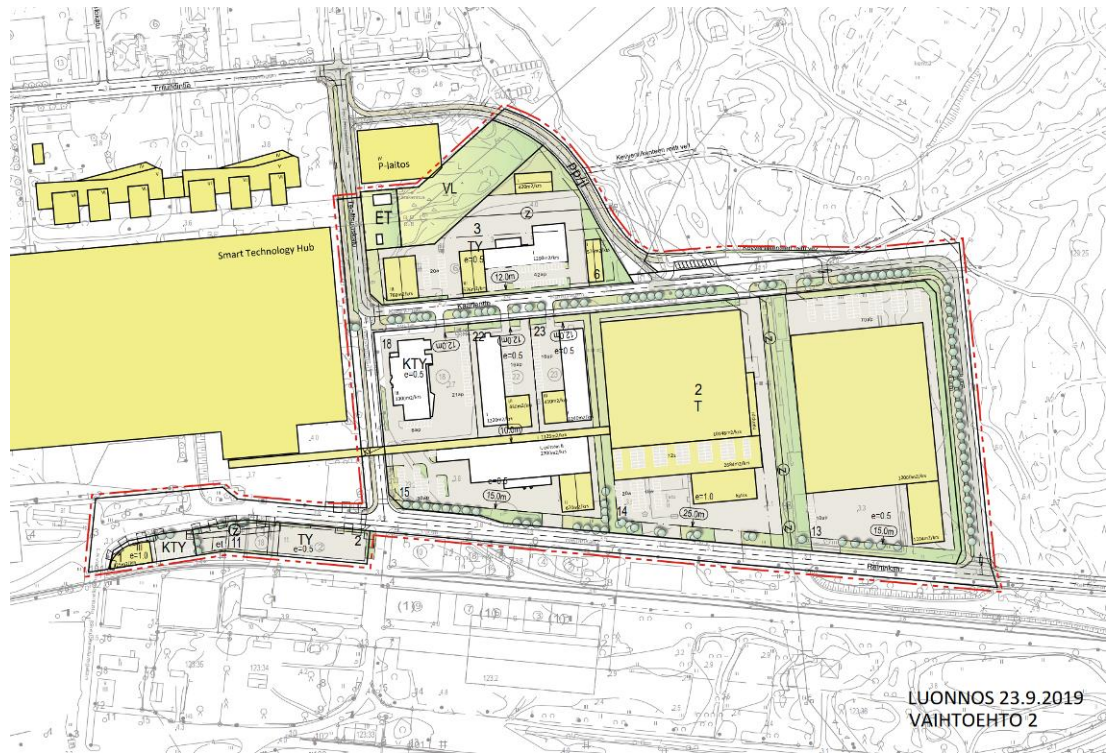


Illustration av planutkast alternativ 2, 23.9.2019. Industrigatan som tidigare. Illustration av planutkast alternativ 1, 23.9.2019. Industrigatan sammanslås till kvartersområdet bredvid. Illustrationen framför ett möjligt alternativ av hur planen kunde förverkligas i enlighet med planen som utarbetas. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas.

4.5.3 Dimensionering

Mellan alternativen finns det inga märkvärda skillnader gällande dimensioneringen eftersom till största delen förverkligas bara den ikraftvarande planens situation. I alternativ 1 anvisas 2 373 m² mera kvartersområde och 1 239 m² vy mera byggrätt än i alternativ 2 eftersom en del av gatuområdet sammanslås till kvartersområdet.

Alternativ 1-Industrigatan sammanslås till kvartersområdet

I alternativ 1 är ungefär 64% av den totala arean anvisat till kvartersområde för industri (T och TY), ungefär 7% för kvartersområde för verksamhetsbyggnader och ungefär 29% till gatu-, rekreations- och specialområden. I alternativ 1 anvisas sammanlagt byggrätt 59 362 m²vy av vilket 5 035 m²vy anvisas för verksamhetsbyggnader och 54 327 m²vy anvisas för industribyggnader (T, TY). Effektivitetstalet för hela området är 0,45 för kvartersområden är det 0,65. Tabell med areor hittas på följande sida.

Reinsgatans område / ak1092
Detaljplanebeskrivning i utkastskede – 23.9.2019

VE1	Tontti	Pinta-ala	Tehokkuus-luku	Rakennus-oikeus	Osuus kokonais-pinta-alasta
KORTTELIALUEET					
TY	13-3-6	12 303	0,5	6 152	9,31 %
	13-11-2	3 163	0,5	1 582	2,39 %
TY yhteensä		15 466		7 733	11,70 %
T	13-2-13	26 906	0,5	13 453	20,36 %
	13-2-14	24 146	1	24 146	18,27 %
	13-2-15	10 029	0,5	5 015	7,59 %
	13-2-22	7 960	0,5	3 980	6,02 %
T yhteensä		69 041		46 594	52,24 %
	13-2-18	7 670	0,5	3 835	5,80 %
KTY	13-11-1	1 200	1	1 200	0,91 %
KTY yhteensä		8 870		5 035	6,71 %
MUUT					
VL		4 668		0	3,53 %
ET		1 197		0	0,91 %
katu		29 811		0	22,56 %
pp/jl		2 200		0	1,66 %
pp		897		0	0,68 %
Muut yhteensä		38 773		0	29,34 %
Kaikki yhteensä		132 150	0,45	59 362	100,00 %

Alternativ 2-Industrigatan bevaras

I alternativ 2 är ungefär 63% av den totala arean anvisat till kvartersområde för industri (T och TY), ungefär 6% för kvartersområde för verksamhetsbyggnader och ungefär 31% till gatu-, rekreations- och specialområden. I alternativ 2 anvisas sammanlagt byggrätt 58 123 m²vy av vilket 4 277 m²vy anvisas för verksamhetsbyggnader och 53 846 m²vy anvisas för industribyggnader (T,TY). Effektivitetstalet för hela området är 0,44 för kvartersområden är dem 0,65. Tabell med areor hittas på följande sida.

VE2	Tontti	Pinta-ala	Tehokkuus-luku	Rakennus-oikeus	Osuus kokonais-pinta-alasta
KORTTELIALUEET					
TY	13-3-6	12 303	0,5	6 152	9,31 %
	13-11-2	3 163	0,5	1 582	2,39 %
TY yhteensä		15 466		7 733	11,70 %
T	13-2-13	26 906	0,5	13 453	20,36 %
	13-2-14	24 041	1	24 041	18,19 %
	13-2-15	9 276	0,5	4 638	7,02 %
	13-2-22	4 020	0,5	2 010	3,04 %
	13-2-23	3 941	0,5	1 971	2,98 %
T yhteensä		68 184		46 113	51,60 %
KTY	13-2-18	6 154	0,5	3 077	4,66 %
	13-11-1	1 200	1	1 200	0,91 %
KTY yhteensä		7 354		4 277	5,56 %
MUUT					
VL		4 668			3,53 %
ET		1 197			0,91 %
katu		33 081			25,03 %
pp/jl		2 200			1,66 %
Muut yhteensä		41 146			31,14 %
Kaikki yhteensä		132 150	0,44	58 123	100,00 %

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Med detaljplanen möjliggörs förverkligandet av ett teknologicenter väster om planområdet så att en till den tillhörande logistikcentral kan förverkligas. Logistikcentralen planeras att byggas i mitten av kvarter 2 så att den sammanbinds med en logistikkorridor till teknologicentret på västra sidan av Industrigatan.

Med detaljplanen möjliggörs att Karlavägen förlängs till Reinsgatana genom en ny söder-norr riktad gata. Med detaljplanen möjliggör även förverkligandet av en ny gång-, cykel och enkelriktad kollektivtrafikgata mellan Industrigatan och Karlavägen. Denna gata är en fortsättning på det redan detaljplanerade gatuområdet (pp/jl). Målet är att separera Finska sockers bostadsområdes trafik från den tunga trafiken redan i Reinsgatans östra del. Tungtrafik använder sig främst av Reinsgatan.

5.2 Dimensionering

Detaljplanens dimensionering framförs i utkastskedet i de olika alternativa utkastens 1 och 2 beskrivningar i kapittel 4.5.

Detaljplanens area är 132 150 m² (13,21 ha).

Planområdet delas upp i olika funktioner enligt följande:

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)	alt 1: 4 277 / alt 2:	5 035
		m ²
Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T)	alt 1: 69 041 m ² / alt 2:	68 184 m ²
Kvartersområde för industribyggnader (TY)		15 466 m ²
där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art		
Område för rekreation (VL)		4 668 m ²
Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)		1 197 m ²
Gatuområden	alt 1: 32 908 m ² / alt 2:	35 281 m ²

Med detaljplanen anvisas ovanjordig bygggrätt beroende på alternativ sammanlagt 58123 - 59362 k-m², av vilket 4 277 – 5 035 k-m² för verksamhetsbyggnader (KTY), 7733 k-m² för industribyggnader(TY) och resterande 46 113 – 46 594 k-m² för industri- och lagerbyggnader (T)

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)

Kvarteret närmast hamnen. Kvarteret lämpar sig inte p.g.a. sin storlek och läge för industribyggnation. Tomten 13-2-18 (Novafloor, f.d. Vasabladet) anvisas som Kvartersområde för verksamhetsbyggnader där det får byggas affärs-, kontors- samt byggnader som stöder forskning. Kvarteret nära hamnens KTY-område anvisas byggrätt 1200 m²vy och den högsta tillåtna mängden våningar tre (III). Till Novafloors tomt anvisas byggrätt med exploateringsstalet $e=0,5$ och fasadens maximala höjd till 12 meter.

Till kvartersområdet anvisas en reservation för underjordiska ledningar enligt befintliga nätverk.

För området gäller planbestämmelsen:

På området får uppföras affärs- och kontorsbyggnader samt byggnader för forskningsverksamhet. Vid planeringen och genomförandet bör områdets läge invid den för stadsbilden betydande platsen ta i beaktande.

Utöver den på detaljplanekartan angivna byggrätten får ventilationsmaskinrum byggas

Under uppgörandet av planförslaget ges noggrannare bestämmelser gällande byggsättet för industribyggnader.

Kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY)

På planområdet norr om Reinsgatan vid järnvägen belägna delen av kvarter 11 samt kvarteret 3 i områdets norra del närmast bostadsområdet anvisas som TY-områden. Byggrätten anvisas med exploateringsstalet $e=0,5$. I kvarteret 11 finns det byggrätt på TY-området 1 581 k-m². I kvarter 3 finns det byggrätt 6 152 k-m² och den maximala fasadhöjden är 12 meter, på samma vis som kvarteret på södra sidan Karlavägen.

För kvartersområden har anvisats ledningsservitut enligt befintliga el- och fjärrvärmeledningar. För tomt 13-11-2 har det även anvisats en byggnadsyta för en transformatorbyggnad. Transformators byggnadsyta måste flyttas bort från gatuområdet till söder om kraftledningen. Enligt detaljplanbestämmelsen: *"Transformatorn bör ha en naturenlig färg och vara lämplig i miljön. Som fasadmateriäl kan rödtegel, keramisk platta, cortenstål eller motsvarande materiäl användas."*

Väster om planområdet finns en farlig cistern med en Konsultzon med 340 meters radie. Denna zon har utmärkts på plankartan med en vaa-beteckning. beteckningen sträcker sig till tomt 13-11-2. Förutom att man måste lyda ikraftvarande lagar vid byggande måste även de anvisningar som Tukes har gett gällande beaktandet av värmestrålning samt tryckverkningar och kaststycken i samband med olyckor vid placeringen av funktionerna, byggandet och i infrastrukturen följas.

Under uppgörandet av planförslaget ges noggrannare bestämmelser gällande byggsättet för industribyggnader.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader. (T)

I planområdets mittersta del anvisas kvarter 2 delvis som Kvartersområde för industribyggnader (förutom tomt 13-2-18). *På kvartersområdet får inte sådana funktioner förläggas som förorsakar lukt eller annan luftförening i omgivningen. Vid planeringen beaktas de omgivande områdenas användningsändamål så att bullernivån inte överskrider föreskrivna riktvärden. För verksamhet nödvändiga kanaler, tekniska anordningar och andra konstruktioner får placeras ovanför den i detaljplanen angivna högsta tillåtna höjdnivån. Utöver den på detaljplanekartan angivna byggrätten får ventilationsmaskinrum byggas.*

Byggnadstyperna är anvisade löst så att de skulle finnas många alternativ att fullföra planen. I kvarteret varierar effekten med vilken man får bygga beroende på vilken tomt det är frågan om. Som störst är exploateringsstalet i mitten på kvarteret där $e=1.0$ och på alla andra ställen $e=0.5$. Den sammanlagda byggrätten som anvisas är $46\,113\text{ k-m}^2$ / $46\,594\text{ k-m}^2$ beroende på utkastalternativet.

Rakennusala on osoitettu väljästi, jotta kaavan toteuttamiselle olisi mahdollisimman paljon vaihtoehtoja. Korttelin rakentamistehokkuudet vaihtelevat tonteittain, ollen suurimmillaan alueen keskiosassa $e=1.0$ ja muualla $e=0.5$. Yhteensä rakennusoikeutta osoitetaan $46\,113\text{ k-m}^2$ / $46\,594\text{ k-m}^2$:ä luonnosvaihtoehtosta riippuen.

För kvartersområdet har det definierats lednings- och körservitut i enlighet med det befintliga läget (fjärrvärme och elledningar).

Under uppgörandet av planförslaget ges noggrannare bestämmelser gällande byggsättet för industribyggnader

5.3.2 Andra områden

OMRÅDE FÖR BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR FÖR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING (ET)

Existerande transformator områden anvisas som ET-områden.

GATUOMRÅDEN

Ungefär $33\,000 - 35\,000\text{ m}^2$ av planområdet är gatuområden, beroende på utkastskedets alternativ. Av detta är 2200 m^2 reserverat som gata för gång och cykeltrafik där det dessutom tillåts kollektivtrafik. I utkast alternativ 1 har det dessutom reserverats 897 m^2 gatuområde för fot- och cykeltrafik.

Vid Karlavägens gatuområde har det dessutom anvisats att där skall planteras en rad med träd.

OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION (VL)

Grönområdet som blir under kraftledningen i planområdets norra del, anvisas som område för närrekreation. Arean för VL området är $4\,68\text{ m}^2$.

5.3.3 Parkerings- och trafikregleringar

Planen följer den uppgjorda översiktsplanen för trafiken. Särskild uppmärksamhet har fästs vid lätttrafikens smidighet och säkerhet. I planen finns beredskap för att behovet av utrymme för tung trafik ökar i framtiden i planområdets södra del och Industrigatans södra del på avsnittet Reinsgatan-Karlavägen stängs för genomfartstrafik. För trafiken till Finska Sockers område och teknologisentrets kontorsdel ordnas en ny rutt från Reinsgatan via Karlavägen till Industrigatan. För lätt trafik och kollektivtrafik ordnas en ny rutt i närheten av Månvikens strand.

Parkeringen sker på kvartersområden och i planen ges parkeringsnormer för olika funktioner

I detaljplanen föreskriven parkeringsnorm:

MINIMIMÄNGDER BIL- OCH CYKELPLATSER

Affärs- och kontorslokaler 1 bp/70 m² vy samt 1 cykelplats/50 m² vy

Produktions- och lagerutrymmen 1 bp/200 m² vy samt 1 cykelplats/200 m² vy

Logistikverksamhet som utnyttjar automatiserad logistik 1 bp/300 m² vy samt 1 cykelplats/300 m² vy

Behovet av parkeringsplatser som det byggande som detaljplanen medför är följande (ifall hela den av planen möjliggjorda våningsytan förverkligas):

- KTY-tomt 13-11-1, bilplatser 17 st.
- TY-tomt 13-11-2, bilplatser 8 st.
- TY-tomt 13-3-6, bilplatser 38 st.
- T-tomt 13-2-13, bilplatser 75 st.
- T-tomt 13-2-14, bilplatser 77 st.
- T-tom 13-2-15, bilplatser 32 st.
- KTY-tom 13-2-18, bilplatser 44–54 st. (beroende på utkastalternativet)
- T-tomtt 13-2-22, bilplatser 24-29 st. (beroende på utkastalternativet)
- T-tomt 13-2-23 (Utkast alt 2), bilplatser 24 st.

5.3.4 Planförslag

Komplementäras i förslagskedet ...

detaljplanförslag x.x2019

5.3.5 Planens illustration

Planens Illustration framför ett möjligt alternativ av hur planen kunde förverkligas i enlighet med planen som utarbetas. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas. Utkastskedets illustrationer har framförts i stycken 4.5.1 och 4.5.2 samt i det skilda illustrationsmaterialet.

5.4 Planens konsekvenser

Detaljplanen som nu uppgörs har tillsammans med teknologicentrets detaljplan(1091) omfattande konsekvenser, inte enbart i närheten av planområdet eller på ön Vasklot. När detaljplanen genomförs flyttar Wärtsilä bort sitt nuvarande verksamhetsställe i centrum, varvid området frigörs för annan användning. Denna detaljplan möjliggör den till teknologicentret hörande logistikcentralens förverkligande och kan därmed främja näringslivets förutsättningar att fungera.

När Wärtsiläs verksamhet flyttas, försvinner gasbehållarna och de skyddsområdeszoner som de kräver behöver inte längre beaktas vid planeringen av markanvändningen i rutplanecentrums randområde och Vöråstan.

Till följd av genomförandet av detaljplanen förändras även trafikförhållandena när trafikströmmarna som tidigare gick via Vöråstan flyttas så att de går genom centrum eller någon annan rutt till Vasklot.

5.4.1 Konsekvenserna för den byggda miljön

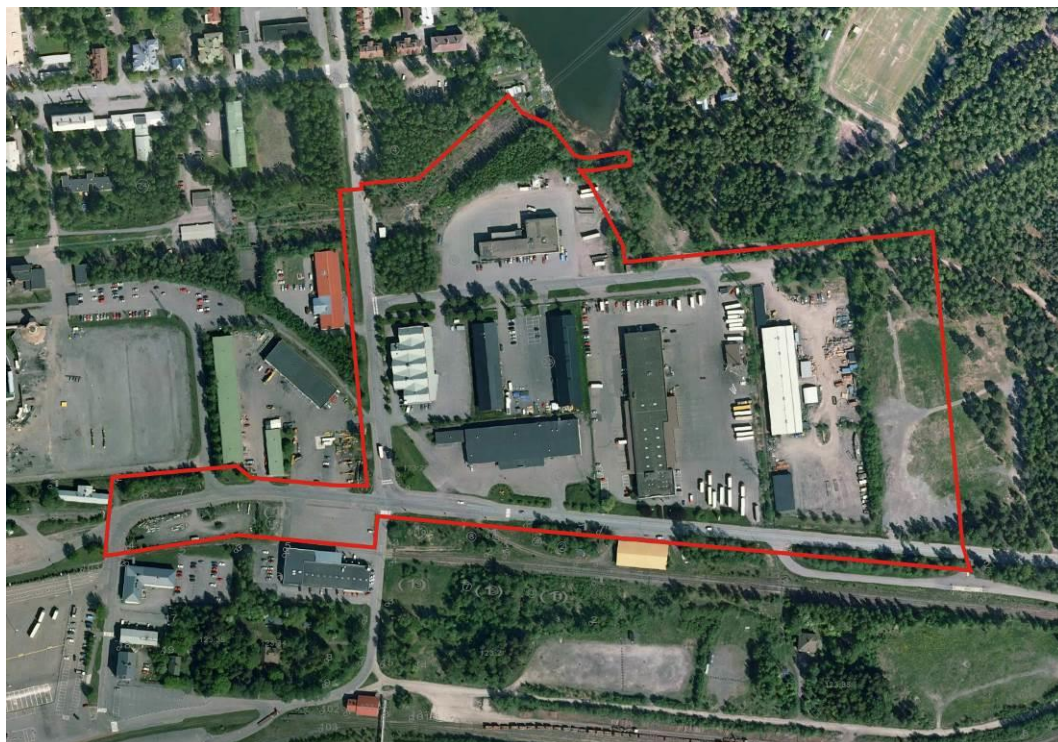
Konsekvenserna för området som planläggs

Det område som nu planeras är huvudsakligen byggd miljö. Även växtligheten har inslag av kultur. Det är inte meningen att utvidga kvartersområden till obebyggda områden fast ändringarna i gatnätverket sker vid områdets gränser och minskar därmed på mängden rekreationsområden i smala filer, sammanlagt ungefär 6 870 m². den nya gång-, cykel och kollektivtrafiksgatan är också placerad på rekreationsområden enligt den ikraftvarande detaljplanen. Samtidigt minskar denna nya gata också på kvarter 3 area med 183 m² (inverkan på totala byggrätten är 91,5 m²vy). Gatan kommer som närmast 16 meter ifrån stranden. Karlavägens förlängning i väst-öst riktningen är också belägen på rekreationsområde i den ikraftvarande detaljplanen.

Karlavägens förlängning i Norr-söder riktningen är belägen på kvartersområde för industribyggnader i den ikraftvarande detaljplanen.

I den ikraftvarande detaljplanen har två oförverkligade tomter vid järnvägsområdet vid korsningen mellan Industrigatan och Reinsgatan inkorporeras till kvarter 2 som onödiga

I planens förberedningsskede uppgjordes två utkastalternativ var i det ena alternativet sammanlås Industrigatan till de bredvidliggande tomterna. inkorporeringen av gatuområdet till kvartersområden ökar på byggrätten eftersom byggrätten anvisas med hjälp av exploateringsstal som baserar sig på tomtens area.



flygfoto som visar nuläget



Den utgående planen. Rekreatiomsområdets mängd minskar av ifall trafiknätet förverkligas (gröna området) och järnvägsområdet minskar (gröna området) då det sammanställs i kvartersområdet. För industrigatans (orangea området) del framförs två olika alternativ i utkastskedet.

I nuläget är byggnationen på planområdet lågt och relativt smalramad industri- och lagerbyggnation. Med planändringen möjliggörs för tomt 14 i mitten på kvarter 2 en betydligt högre byggnation för att kunna förverkliga logistikverksamheten som baserar sig på automation. I ikraftvarande planen är den maximala höjden begränsad till 12 meter. I den nya planen skulle den tillåtna maximala höjden vara 25 meter. Detta betyder att tomten 13-2-14 byggrätt dubblas i förhållande till den ikraftvarande detaljplanen. Ifall den av planen möjliggjorda byggrätten förverkligas kommer det ha en stor inverkan på stadsbilden vid Reinsgatan och Karlavägen. Logistikcentralen är också mycket större till brädden och längden än de andra nuvarande byggnaderna. Den ikraftvarande planen har dock också möjliggjort större byggnader än vad som har förverkligats i nuläget.

Under uppgörandet av planförslaget ges noggrannare bestämmelser gällande byggsättet för industribyggnader. Byggnaderna vid Reinsgatan ger ett första intryck av staden då man anländer från hamnen mot stan. De kvalitativa målen för nybyggen kommer att vara strängare än på industriområden i medeltal. I detaljplanens bestämmelser kommer det att speciellt uppmärksammas fasadernas strukturering, färger, material samt till lastningsområden och strukturer.

I företagen i kvarterets norra del kan uppleva nybyggen som hotande för deras företagsverksamhet genom minskad synlighet mot Reinsgatan p.g.a. den möjliga logistikkorridoren som sammanbinder teknologicentret och logistikcentralen. Effekterna är mindre, ifall logistikkorridor kunde förverkligas som en förbindelse över gatan enligt utkast alternativ 2. I detta fall skulle det på marknivå finnas både en transportförbindelse under korridoren samt en siktlinje.

Ifall Industrigatan sammanslås till kvartersområdet mellan Reinsgatan och Karlavägen ändrar det också på riktningen på varifrån man anländer till Finska socker och teknologicentret. Tidigare har Industrigatan varit enligt stadsstrukturen en lång axel mot Finska sockers fabriksområde. I den år 2018 uppgjorda byggnadshistoriska utredning har industrigatan anvisats som en betydande utsikt från Reinsgatan mot Finska socker. Utvecklingen av områden vid Industrigatan kan möjligen fräscha upp området och samtidigt göra sikte klarare än i nuläget.

Den av planen möjliggjorda nya ruten till Finska socker området är av sin natur mera ”bökgig” men kan förverkligas som säkrare än det nuvarande alternativet. Speciellt gällande gång och cykling då dessa skulle färdas en annan rutt än den tunga trafiken. Karlavägen används fortsättningsvis för tung trafik för kvarter 2 norra tomter och kvarter 3 del. Den stora logistikcentralens tunga trafik skulle dock ha sin infart till tomterna från Reinsgatan.

I kulturhistoriska utredningen från år 2018 beskrivs Vasablets tryckeri (nuvarande Novaflor) som en representant för 1980-talets post modernism. Vasabladets tryckeri är beskrivet som byggnadshistoriskt värdefullt samt att det är beläget på ett miljömässigt centralt ställe och att det har ett markvärt miljövärde. I utredningen konstateras det att det inte finns på Vasklot speciella moderan skyddsobjekt. Förutom detta har korsningen mellan Industrigatan och Reinsgatan anvisats som landskapsmässigt knutpunkt. Reinsgatans västra del och Karlavägen och industrivägens korsning har också anvisats som en landskapsmässig fokuspunkt.



Snebild tagen från söder, i Vasklots byggnadshistoriska utredning hittade värden

Till Kvartersområden har det anvisats smala delar av områden som skall planteras så kanterna av kvarteren skall vara sammanhängande förutom vid infarter. Vid norra delen av kvarter 2 mot Karlavägen i riktning mot tomterna 13 och 14 förminskas bredden på det område som skall planteras jämfört med den ikraftvarande detaljplanen.

Byggnadsytorna anvisas löst i detaljplanen så att detaljplanen möjliggör flexibla lösningar på Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader samt ändringar av tomtindelningen vid behov. Vid befintliga nätverk reserveras delar av områden för ledningar och underjordiska ledningar där byggnationen är begränsad eller alternativt flyttas nätverken på kostnad av den som vill påbörja byggande på dessa områden.

Konsekvenserna för de omgivande områdena

Planeringsområdet gränsar i norr och öst mot rekreationsområden. Genom planbestämmelsen som gäller att plantera rader med träd försöker man göra övergången mellan planområdet och rekreationsområden

Områdena omkring planeringsobjektet avviker från varandra dimensionsmässigt, till karaktären och användningsändamålen. Genom planbestämmelser försöker man begränsa höjden

på byggnationen. Maximala höjden är huvudsakligen 12 meter och som högst 25 meter i mitten av kvarteret. På detta sätt minimeras inverkan på de närmaste bostäderna.

De övriga omgivande områdena (hamn-, kraftverks- och industriområdena) är mindre känsliga för ändringar. Verksamheten på de här områdena tål olika miljöstörningar bättre, exempelvis visuella störningar och trafikbuller. De mest betydande ändringarna med tanke på verksamheten på dem berör smidigheten i trafiken.

Konsekvenserna för de omgivande industri-, kraftverks- och hamnområdena

Detaljplaneändringen medför inga betydande ändringar för de omgivande industri-, kraftverks- och hamnområdenas karaktär. Jämfört med områdets nuvarande framtoning höjer teknologikoncentrationens och logistikcentralens byggnader sannolikt områdets profil en aning genom att satsa på arkitekturen i de stora byggnadsmassorna. Mellan lagerbyggnaderna på Finska socker området, på planeringsområdet belägna byggnader samt byggnader på södra sidan av Reinsgatan finns det i nuläget ett behov för truck- och tungtrafik. Ifall Industrigatan stängs måste dessa funktioner hitta nya platser.



Flygfoto av Vasklot, planeringsområdet hör ännu tydligare ihop med de nuvarande storskaliga industri- och hamnbyggnationen ifall den av planen möjliggjorda byggrätten förverkligas i sin helhet. Till nuvarande funktioner hörande trafikeringsbehoven anvisade med blåa pilar

Konsekvenserna för den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY)

Detaljplanen medför ingen ändring för den byggda kulturmiljön av riksintresse Finska Socker i norr och ingen av byggnaderna på området är hotade till följd av genomförandet av detaljplanen. I närheten av området möjliggör inte planen sådana ändringar som kunde vara i konflikt med kulturmiljövärden. Genomförandet av detaljplanen äventyrar inte heller de karaktéristiska dragen eller speciella värden för området

Med tanke på den historiska kontinuiteten är det motiverat att detaljplaneområdet vidareutvecklas som industriområde. Utöver den kulturhistoriska synvinkeln är det viktigt att också överväga den konkreta ändring som detaljplaneändringen medför för den byggda miljön. En viktig faktor med tanke på Finska Sockers område är att detaljplaneändringen inte leder till ändringar inom den byggda kulturmiljön av riksintresse. Det byggande som detaljplanen möjliggör är dock så storskaligt att det i viss utsträckning ändrar infarten till området.

5.4.2 Verksamhetens konsekvenser för miljön

Detaljplaneändringen medför inga betydande inverkningar på miljön. Planområdet utvidgar sig på nuvarande grönområden bara för säkerhetens och funktionalitetens skull nödvändiga trafikförbindelser kan förverkligas. De nya trafikförbindelserna betjänar även områden utanför planområdet.

Planen har inga direkta verkningar på månvikens stränder eller vattendrag. I planen anges allmänna planbestämmelser gällande dagvattenhantering.

5.4.3 Andra konsekvenser

På planområdet finns möjligen två Förorenade markområden. I planen anges en allmän bestämmelse gällande reningen av förorenade markområden före man påbörjar byggprocessen.

I planbestämmelsen för Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader har funktionerna begränsats så att på kvartersområdet får inte sådana funktioner förläggas som förorsakar lukt eller annan luftförening i omgivningen. Dessutom måste man vid planeringen beakta de omgivande områdenas användningsändamål så att bullernivån inte överskrider föreskrivna riktvärden.

5.4.4 Skuggkonsekvenser av det byggande som planen möjliggör

Skuggkonsekvenserna av byggandet under olika dygns- och årstider har undersökts via modeller.

I utkastskedet har Skuggkonsekvensanalysen tagit i beaktande sommar och vintertid genom att ta fram modellbilderna i april i mitten på dagen och mars i mars på eftermiddagen.

Planområdet är som närmast 95 meter från närmaste bosättning. Detta betyder att en maximalt 25 meter hög byggnad inte har någon inverkan på bostadsområdet skuggning.

De omgivande industri-, kraftverks- och hamnområdena är till karaktären sådana att skuggor inte medför olägenheter för deras verksamhet-

På de följande sidorna redovisas skugganalyserna för utkastets alternativ 1 och 2 under olika årstider och klockslag. Större bilder på analyserna finns att titta på i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till planbeskrivningen.



Alternativ 1 nordväst, skuggning 20.9. kl. 12:00



Alternativ 1 sydväst, skuggning 20.9. kl. 12:00



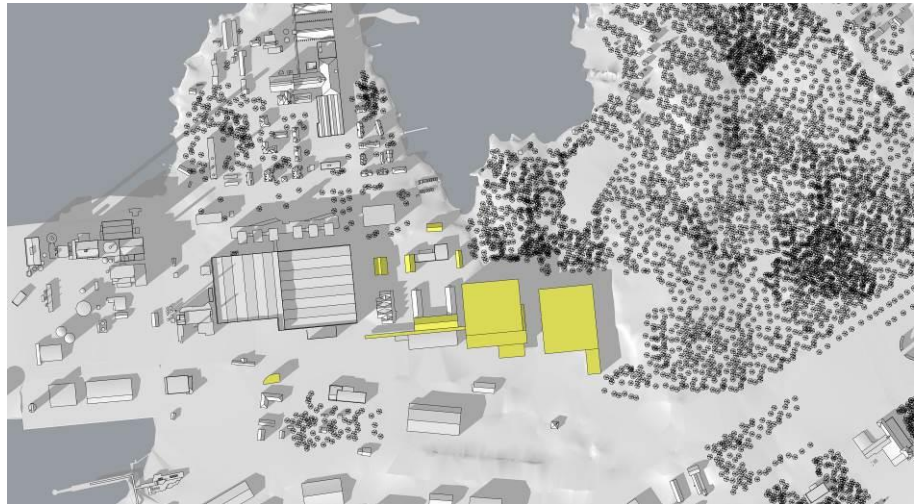
Alternativ 1, skuggning 15.3. kl. 15:00



Alternativ 2, nordväst, skuggning 20.9. kl. 12:00



Alternativ 2 sydväst, skuggning 20.9. kl. 12:00



Alternativ 2, skuggning 15.3. klo 15:00

5.4.5 Konsekvenserna för människornas levnadsförhållanden

Detaljplanens verkningar riktar sig främst mot de som jobbar på området och mot närområdets invånarnas levnadsförhållanden. Verkningarna riktar också mot närliggande rekreatiomsområden. Konsekvenserna som riktar sig mot levnadsförhållanden gäller främst detaljplanens trafikmässiga konsekvenser samt stadsbildsmässiga konsekvenser.

Rekreationsmöjligheterna uppmärksammas i närområdets mera detaljerade rekreationsplanering. Genom om att öka på mängden parkering strävar man till att förbättra rekreationsmöjligheterna. Trafikarrangemangen på norra sidan av Karlavägen minskar på hundparkens användbara yta. Dessutom minskar den nya förbindelsen mellan Karlavägen och Reinsgatan på den användbara ytan på den som används för hundaktiviteter i planområdets östra del fast den nya gatan är belägen enligt den gamla planen på industriområde. Hundparken och annan hundrelaterade byggnation kan lätt flyttas till andra rekreatiomsområden.

Fast de nya trafikförbindelserna minskar på rekreatiomsområdets mängd så minskar den totala arean relativt lite jämfört med storleken på rekreatiomsområdet. Planändringen har inga märkvärda negativa effekter på rekreationsmöjligheterna för invånarna.

Fortsatta kontinuiteten av rekreationsrutter samt gång och cykelrutter säkerställs. Förbindelsen från Finska socker området mot centrum genom rekreatiomsområden förbättras så att gång- och cykelrutternas kunde vara ett attraktivt alternativ till bilanvändningen. Rutternas genom rekreatiomsområden är angenämare och säkrare att använda jämfört med att gå eller cykla på gatuområden som är planerade för industriområdets ändamål.

De interna trafikarrangemangen på planområdet är ämnade att sköta så att största dela av den tunga trafiken skulle använda sig av Reinsgatan. Detta orsakar minsta möjliga besvär åt Finska sockers bostadsområde. Av logistikcentralen förekommen tungtrafik samt lastning sker på områdes södra delar längre bort från bosättningen. Busstrafiken styrs från Reinsgatan till Karlavägen via den nya förbindelsen till Industrigatan. Det är möjligt att förverkliga en

för kollektivtrafik ämnad enkelriktad förbindelse bakom kvarter 3 mellan Industrigatan och Karlavägen. Kollektivtrafiken betjänar både invånare och arbetande.

5.4.6 Samhällsekonomiska konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen kräver ändringar i markägförhållanden. Dessutom utreder företagen som verkar på området under planprocessen möjligheterna att omstrukturera om sin verksamhet, speciellt gällande lagerverksamhet, ifall trafikering på Industrigatan upphör.

Åt staden uppstår det kostnader bl.a. från deltagande i infrastrukturarrangemang gällande ändringar i gatunätet och i trafikarrangemangen. Den nya samlargatan som byggs är ca. 350 meter lång och ny gång- och cykelväg ca. 220 meter. Över hälften av den nya gång- och cykelvägs sträckning är också ämnad för kollektivtrafik. Staden äger ifrågavarande områden, så det framkommer inga markförvärvkostnader. Målet är att inga samhällstekniska nätverk flyttas. Ifall de måste flyttas till följd av byggprojekt, ansvarar byggprojektet för flyttkostnaderna.

Staden får raka inkomster genom långvariga arrendeavtal eller försäljning av mark. Förverkligandet av den i planen möjliga byggrätten ger staden inkomster i form av fastighetsskatt. Förbättringen av bl.a. Wärtsiläs driftförhållanden ökar och säkrar stadens framtida skatteinkomster.

5.4.7 Trafikmässiga konsekvenser

Med planändringen möjliggörs de i Vasklots delgeneralplan ikraftvarande och i Technology Hub-detaljplanen (ak 1091) planerade trafikarrangemangen. De interna trafikarrangemangen på planområdet är förverkligade så att de orsakar minsta möjliga besvär åt Finska sockers bostadsområde. Målet är att skilja åt trafiken som riktar sig till Finska socker området, Karlavägen och Frilundsvägen arbetsplatser från den tunga trafiken som riktar sig mot hamnen och industriområden. I samband med detaljplanen har det uppgjorts en översiktsplan för trafiken som stöd för planeringen. Trafiken arrangeras enligt denna översiktsplan. Översiktsplanen har framförts i kapitel 4.5 Redogörelse för detaljplaneutkastet.

Under utarbetandet av teknologisentrets detaljplan har det konstaterats att ökningen i trafikmängden kan orsaka köer kring Reinsgatans och Industrigatans korsning. Ifall Industrigatan stängs av för trafik mellan Reinsgatan-Karlavägen är det möjligt att köbildningen flyttar till den nya delen av Karlavägen och Reinsgatans korsning. Företagen längs Karlavägen kan känna att stängningen av Industrigatan är en faktor som minskar på tillgängligheten. Ifall Industrigatan fortsätter existera som i nuläget ger den flexibilitet i ruttvalen samt delar trafikmängderna på två olika rutter istället för bara på en, då fortsättningen på Karlavägen också är förverkligad.

Trafikmässiga konsekvensbedömningen specificeras och uppdateras i förslagsskedet.

Då mängden jobbplatser ökar blir förutsägningar för att arrangera en fungerande kollektivtrafik på området . På detta sätt ökar Vasklots allmänna nåbarhet mot centrum. Områdets läge intill hamnen stöder också denna utveckling. Samma vis stöder den genom generalplanen möjliggjorda ändringen av Wasalandia området för arbetsplats- och bostadsbyggnation.

Förbättrandet av förhållanden för lätta trafiken förbättrar fotgängarnas och cyklisters möjligheter att röra sig i Vasklot. Förbindelsen från Finska sockers område samt från planområdets och Frilundsvägens arbetsplatser mot centrum genom rekreationsområden strävas till att förbättras så att gående och cykling skulle vara lockande alternativ till privatbilism.

Parkeringsförhållanden för områden runt planområdet ändras inte eftersom de nya funktionerna parkering sker på kvartersområden. Målet är att öka mängden allmän parkeringen i närheten av Karlavägen som skulle betjäna områdets rekreationsanvändning.

Ökningen av trafikmängden till följd av genomförandet av detaljplanen orsakar inga bullerolägenheter för bostadsområdet eftersom det är beläget tillräckligt långt till söder från området som planläggs.

5.5 Störande faktorer i miljön

I närheten av planområdet i Vasklot finns aktörer, vilkas hantering av farliga ämnen medför risker för storolyckor – s.k. Seveso III-anläggningar.

Säkerhets- och kemikalieverket TUKES anger konsulteringszoner omkring aktörer med risk för storolyckor, och zonerna ska beaktas vid planläggning, samt för register över zonerna.

Enligt Säkerhets- och kemikalieverkets 28.2.2018 uppdaterade register verkar för närvarande fyra aktörer i Vasklot, omkring vilka **konsulteringszoner** är angivna och de är följande:

- Kvarken Ports Ltd, oljehamnen i Vasa. Konsulteringszon 0,2 km (tillståndsanläggning)-> är utanför planområdet och synns inte på plankartan.
- Wärtsilä Finland Oy, Waskiluoto Validation Center. Konsulteringszon 0,5 km (tillståndsanläggning)
- North European Oil Trade Oy NEOT, Vasaterminalen. Konsulteringszon 1 km (säkerhetsutredningsanläggning)
- Teboil Oy, Vasalagret. Konsulteringszon 0,5 km (säkerhetsutredningsanläggning)

Kvarken Ports Ltd, North European Oil Trade Oy och Teboil Ab finns på det närbelägna oljehamnsområdet, på ca 400 meters avstånd från planområdet. Det område där cisternerna finns är i detaljplanen angivet som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning där farliga kemikalier tillverkas eller lagras (T/kem) får förläggas

Därtill medför verksamheten vid Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk, i närheten av planområdet väster om Wärtsilä, säkerhetsrisker för närområdet. Som den största av dem har uppskattats dammexplosionsrisken i anslutning till lagringen och hanteringen av kol, torv och flis, risker på grund av förgasare och i synnerhet gasturbinen som ägs av Fingrid Oy. Vaskiluodon Voima Oy:s farliga kemikalier har begränsad omfattning och objektet övervakas av räddningsverket

I detaljplanen har anvisats för en till Wärtsiläs verksamhet relaterad skyddszon på 340 meter för en farlig cistern (planbeteckning "vaa") i enlighet med den tidigare detaljplanerade Smart Technology Hubin. Vid byggande inom skyddszonen bör man utöver gällande författningar följa av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes givna anvisningar om beaktandet av värmestrålning samt tryckverkningar och kaststycken i samband med olyckor vid placeringen av funktionerna, byggandet och i infrastrukturen. I planen anges även en konsulteringszon på 1,0 km omkring cisternerna och för mera betydande byggande inom den ska utlåtande begäras av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och räddningsmyndigheten. (fattas från detaljplanutkastet)

Enligt T-kvartersområdets planbestämmelse får inte på området sådana funktioner förläggas som förorsakar lukt eller annan luftförening i omgivningen. Vid planeringen beaktas de omgivande områdenas användningsändamål så att bullernivån inte överskrider föreskrivna riktvärden.

Förorenade markområden

På tomten 13-2-14 finns två möjligen förorenade markområden:

- Fortum-pima är lämningar av Nestes gamla bränsleförsörjningsstation (diesel och lätt brännolja). Före Nestes station har på samma plats tidigare funnits liknanden station. Objektet har granskats och renoverats år 2000, dokumentationen av detta är inte särskilt noggrann. Det finns ingen orsak att misstänka att det på ifrågavarande ställe finns kvar märkvärt med förorenad mark.
- På Reinsgatan 9 finns relativt rikligt med gammal avfallsfyllnad som bör uppmärksammas då det grävs eller det byggs nya byggnader. Det kan möjligen också finnas avfallsfyllnad utanför den nuvarande byggnaden. I praktiken är den etablerade praxisen att vid nybyggen avlägsnar man avfallsfyllnaden.

Det har gjorts en riskanalys om saken. NTM-centralen har gett ett utlåtande Dnro EPOELY/2561/2015. Vid nuvarande användning är riskerna så små att fortsättningsåtgärder inte behövs. Om det på området utförs markflytts- eller grävarbeten på området bör man genast vara i kontakt med NTM-centralen



Förorenade markområdens ungefärliga läge (Vasa stads karttjänst)

Vid byggande på området måste marken istandsättas så att halterna av skadliga ämnen i marken underskrider de högre eller lägre riktvärdena i statsrådets förordning 214/2007, om inte annat påvisas med en riskbedömning i enskilt fall i fråga om förorenat markområde. Som jämförelsevärde i fråga om föroreningarna används på bostads- och rekreationsområden det lägre riktvärdet och på industri-, lager- och trafikområdena eller andra motsvarande områden det högre riktvärdet.

6 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

6.1 Genomförande och tidtabell

Byggandet av den till Wärtsiläs teknologicerter hörande logistikcentralen(13-2-14) är meningen att påbörjas genast som detaljplanen vunnit lagakraft och tomtindelningarna är gjorda.

Vasa stad
Planläggningen
23.9.2019

Planbeskrivningens bilagor

- BILAGA 1. Detaljplan med beteckningar
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Reviderat program för deltagande och bedömning 13.8.2019
- BILAGA 4. Detaljplanens uppföljningsblankett (Vid förslagskedet)