



Vaasa Stad
Planläggningen
2020

**DETALJPLAN 1092
PLANBESKRIVNING**

**Reinsgatans område
Vasklot**

V A S A .
V A S A .

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa	
Planområde:	stadsdel 13 (Vasklot)	
	Kvarter 2, 3 ja 11 samt gatu-, trafik-, special- och rekreationsområden	
Planeringstyp:	Ändring av detaljplan och tomtindelning	
Planens namn:	Reinsgatans område	
Plannummer:	1092	
Planen utarbetad av:	Vasa stad, planläggningen planerare Eija Kangas planläggningsarkitekt Kati Vuohijoki	Planläggningskonsult: FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy projektchef Johanna Närhi planerare Eric Roselius, Janne Pekkari- nen
Behandling:	Stadsstyrelsens planeringssektion, planläggningsöversikt	27.11.2019
	Meddelande om anhängiggörande	13.3.2019
	Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut, PDB till påseende	13.8.2019
	Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut, beredningskedets hörande	24.9.2019
	Planeringssektionen, allmänt påseende	10.12.2019
	Stadsstyrelsen	9.3.2020
	Stadsfullmäktige	23.3.2020

1.2 Planområdets läge

Området för planändringen är beläget i Vasklot industriområde, öster om det planerade teknologisentret Smart Technology Hub. Till planområdet hör i söder Reinsgatan och i väst Teknologigatan. I norr och i öst gränsar området till parkområden. Planändringsområdet samt området för tomtindelning omfattar följande tomter: 13-2-13, 13-2-14 (ingen ändring till tomtindelning), 13-2-15, 13-2-18, 13-2-22 13-2-23, 13-3-6 samt 13-11-2 och 13-1-18 (hör nu till kvarter 11). Förutom omfattar området även gatu-, trafik-, special- och parkområden. Det område som ska planläggas omfattar ca 13,3 hektar.



Planeringsområdets läge

1.3 Planens syfte

Målet är att anvisa byggrätt för industri- och lagerbebyggelse som betjänar Wärtsiläs och hamnens verksamhet samt företagsverksamheten i närområdet. Avsikten med planändringen är att möjliggöra byggande av ett logistikcentrum i anslutning till Wärtsilä Oyj:s produktionsanläggning. I planeringen och genomförandet av området ska områdets synliga läge då man anländer från hamnen till Vasa stad beaktas. Dessutom kommer rutten till Wärtsiläs teknologikoncentration och Finska Sockers nationellt värdefulla område i fortsättningen att gå genom planeringsområdet. Detta innebär att den byggnation som förverkligas på området kommer att skapa den stämning som uppstår då man anländer till dessa områden. En tillräcklig kvalitetsnivå och eventuella detaljplanebestämmelser gällande fasader och gårdsplaner fastställs i samband med detaljplanens beredningsarbete.

Områdets kvarters- och tomtgränser samt trafikområden justeras. Med detaljplanen anvisas inget byggande till 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 trafikarrangemang som planerats vid beredningen av delgeneralplanen för Vasklot och detaljplanen för Smart Technology Hub. Målet 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 förbindelserna för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik till Finska Sockers område. Detaljplanen utarbetas jämsides med delgeneralplanen för Vasklot.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplan med planbestämmelser
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Reviderat program för deltagande och bedömning 23.9.2019
- BILAGA 4. Detaljplanens uppföljningsblankett
- BILAGA 5: Tomtindelningsskottor (3 st)

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

- Naturutredning beträffande planeringsområdet vid Karlavägen i Vasa 2018. Vasa stad, planläggningen 2018
- Naturutredning för Vasklot i Vasa 2016. Vasa stad, planläggningen 2016 (delgeneralplanens naturutredning)
- Kortfattad byggnadshistorisk utredning av kraftverkssamhället i Vasklot. Arkkitehtitoimisto Laatio Oy, 2018
- Dagvattenutredning i anslutning till detaljplaneområdet dp 1091 Smart Technology Hub. Vasa stad, planläggningen 2019
- Bedömning av de kulturhistoriska värdena hos båtskjulen på Månvikens strand, terrängbesök 2019
- Trafikutredning – Vasklot, Vasa. Sitowise 2018
- Kulturhistorisk utredning för Vasklot 2019, Sitowise

- Säkerhets- och kemikalieverket Tukes konsulteringszoner i Vasklot
- Utredning av risken för stora olyckor i Vasklotsområdet med tanke på markanvändningsplaneringen, Gaia Consulting Oy 2019
- Motiveringar till logistikkorridorens placering på marknivå, Wärtsilä

1.6 Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	2
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Planområdets läge	2
1.3 Planens syfte.....	3
1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen	3
1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen.....	3
1.6 Innehållsförteckning	5
2 SAMMANFATTNING	7
2.1 Planprocessens olika skeden	7
2.2 Detaljplan	7
2.3 Genomförandet av detaljplanen	8
3 UTGÅNGSPUNKTER	9
3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet.....	10
3.1.1 Allmän beskrivning av området.....	10
3.1.2 Naturvärdena i planområdet	12
3.1.3 Dagvattenutredning.....	13
3.1.4 Den byggda miljön.....	16
3.1.5 Den byggda kulturmiljön	18
3.1.6 Områdets omgivning och rekreativsmöjligheter	20
3.1.7 Trafik	21
3.1.8 Markgöförförhållanden	24
3.2 Planeringssituation	25
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	25
3.2.2 Trafiknät	32
3.2.3 Trafikutredning	34
4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN.....	35
4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den	35
4.2 Deltagande och samarbete	35
4.2.1 Intressenter	35
4.2.2 Anhängiggörande	35
4.2.3 Deltagande och växelverkan	35
4.3 Myndighetssamarbete	36
4.4 Detaljplanens mål	36
4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet	36
4.4.2 Mål som preciserats under processens gång, precisering av målen	37
4.4.3 Respons om programmet för deltagande och bedömning	42
4.5 Beskrivning av utkastet till detaljplan	48
4.5.1 Planlösning alternativ 1 – Industrigatans södra del ansluts till kvartersområdet.....	50
4.5.2 Planutkast alternativ 2 – Industrigatan bevaras.....	52
4.5.3 Dimensionering.....	53
4.5.4 Trafik	55

4.5.5	Kvartersområden (utkastskede)	55
4.5.6	Utlåtanden och åsikter som inlämnats under beredningsskedet	57
4.5.7	Respons som inlämnats i samband med informationsmötet	68
4.5.8	Bedömning efter utkastskedet	68
4.5.9	Utlåtanden som lämnats in i samband med det offentliga framläggandet	69
4.5.10	Bedömning efter förslagskedet	83
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....	85
5.1	Planens struktur.....	85
5.2	Dimensionering.....	85
5.3	Områdesreserveringar	86
5.3.1	Kvartersområden	86
5.3.2	Övriga områden	90
5.3.3	Parkerings- och trafikarrangemang.....	91
5.3.4	Planförslag	92
5.3.5	Illustration av planen	92
5.4	Planens konsekvenser	95
5.4.1	Konsekvenser för den byggda miljön	96
5.4.2	Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	102
5.4.3	Övriga konsekvenser.....	102
5.4.4	Skuggkonsekvenser som orsakas av det byggande som planen möjliggör.....	102
5.4.5	Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden.....	104
5.4.6	Samhällsekonomiska konsekvenser	106
5.4.7	Konsekvenser för trafiken.....	107
5.4.8	Riskkartläggning	108
5.5	Störande faktorer i miljön	109
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	111
6.1	Genomförande och tidsplan.....	111
6.1.1	Skötselklassificering av grönområden	111

2 SAMMANFATTNING

2.1 Planprocessens olika skeden

Anhängiggörande av detaljplanen:

Ändringen av detaljplanen och tomtindelningen 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. Om ärendet inlämnades 9 utlåtanden.

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 framlagt 1.10–14.10.2019 i enlighet med planläggningsdirektörens beslut 24.9.2019. Ärendet kungjordes i Pohjalainen och Vasabladet samt på kommunens officiella anslagstavla. Materialet hölls framlagt på planläggningens anslagstavla och webbplats. Planutkastet sändes per brev till planområdets markägare och övriga intressenter. Fem åsikter och åtta förhandsutlåtanden om detaljplaneutkastet lämnades in.

Offentligt framläggande (detaljplaneförslag)/utlåtanden 65 § MarkByggl, 27–28 § MarkByggF:

Detaljplaneförslaget var offentligt framlagt under perioden 18.12.2019–17.1.2020 i enlighet med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion. Om framläggandet informerades på samma sätt som i utkastskedet.

Om förslaget till detaljplan inlämnades fem anmärkningar och nio utlåtanden.

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

Stadsfullmäktige i Vasa fastställde detaljplanen på sitt sammanträde 23.3.2020, och efter besvärstiden kungjordes att planen har vunnit laga kraft. Före det godkändes planen av stadsstyrelsen 9.3.2020.

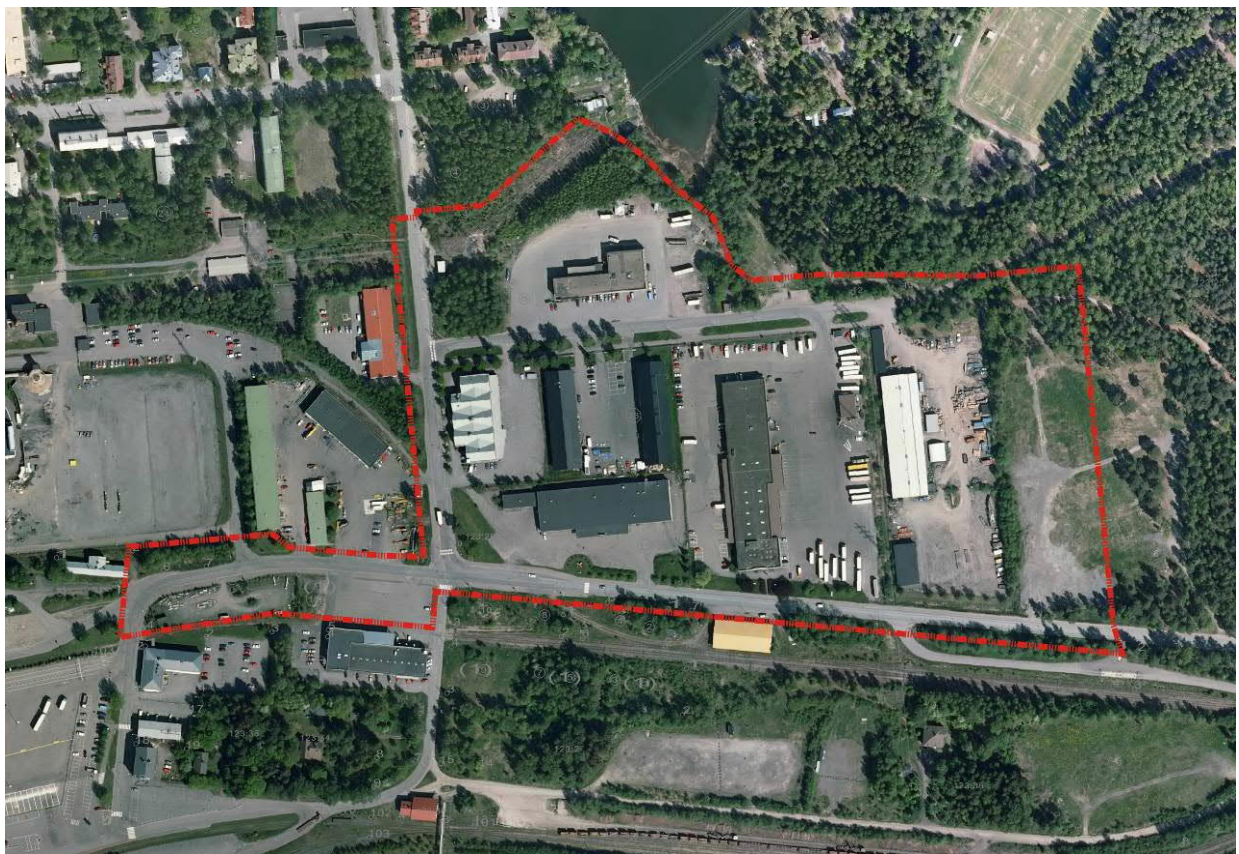
2.2 Detaljplan

Detaljplaneändringen anvisar, i närheten av hamnen, kvartersområden för industri- och lagerbyggnader som betjänar Wärtsiläs teknologikoncentration samt närområdets företagsverksamhet. Avsikten med planändringen är att möjliggöra byggande av en logistikcentral i anslutning till Wärtsilä Abp:s produktionsanläggning. Avsikten är att skilja åt den trafik som går till Finska Sockers område från hamnens och industriområdets tunga trafik. Avsikten är även att förbättra förbindelserna för lätt trafik och kollektivtrafik till Finska Sockers område.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

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

3 UTGÅNGSPUNKTER



Planområdets läge och avgränsning

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Detaljplaneringsområdet 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 gränsar planområdet främst till obebyggda men detaljplanerade kvarter för verksamhetsbyggnader. I planområdets västra del finns bebyggda kvartersområden för verksamhetsbyggnader och industribyggnader. I öst och norr gränsar planområdet till rekreationsområden.

Den södra kanten av det område som ska planläggas utgör den första vy man möter när man anländer till Vasa hamn och kör mot staden. Området består till största delen av stora lager- och verksamhetsbyggnader inklusive gårdar. Genom planområdet går en elledning mellan Reinsgatan och Karlagatan genom kvartersområdet. Ledningen fortsätter norrut mot rekreationsområdet och fortsätter och genom kvarteret på den norra sidan av Karlavägen mot en elstation som byggts längs Industrigatan. I planområdet finns inga bostadsbyggnader. De närmaste bostadshusen finns på Finska Sockers område norr om planområdet. På planområdet verkar för närvarande bl.a. Novafloor Oy, Oy Axel Williamsson Ab, Oy Backman-Trummer Ab och Danisco.

Planområdet omges av mycket olika typer av områden, både vad gäller dimension och markanvändning:

- Hamnområdet; huvudsakligen asfalterat gårdsområde, med körfil och köande till fartyget samt parkering och hämttrafik till hamnen. Hamnbyggnaden från 1981 har två våningar och från passagerarterminalen går 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 och Oy Blomberg Stevedoring 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 används som bostäder. Vid stranden finns det båtskjul. I områdets norra del finns f.d. Finska Sockers industribyggnader.



Vasa hamn



Snedbild över planeringsområdet, de ungefärliga gränserna för det område som ska planläggas anges med vit streckad 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 i planområdet

Under terrängperioden 2018 gjordes en kartläggning av naturtyper och en inventering av vegetationen i planeringsområdet vid Karlavägen på Vasklot i Vasa. I samband med kartläggningen av naturtyperna 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.

På utredningsområdet påträffades totalt 26 fågelarter. Av dessa tydde 17 arters häcknings-säkerhetsindex på häckning (index 3-4). Arterna utgjordes av sedvanliga arter för fårska moar, bl.a. rödhake, taltrast och grönsparv. På planeringsområdet häckade inga arter som är skyddade enligt bilaga I i Europeiska unionens fågeldirektiv (79/409/EEG). Av arter som hör till de finländska hotade arterna påträffades grönfink som är en sårbar (VU) art. I området fanns inga regionalt sett sällsynta (RT) arter (Miljöministeriet 2016).



Rödhake

På utredningsområdet påträffades inga sådana föröknings- eller rastplatser för flygekorre som beskrivs i 49 § i naturvårdslagen. De närmaste kända flygekorrsreviren finns på ca 2 kilometers avstånd på fastlandet. Detta innebär att de planeringslösningar som förändrar markanvändningen inte påverkar livskraften hos de kända reviren på ett skadligt eller försvagande sätt.

Vid en fladdermuskartläggning som gjordes för utredningsområdet påträffades inga sådana föröknings- eller rastplatser för fladdermus som beskrivs i 49 § i den finländska naturvårdslagen. Enligt observationerna i samband med fladdermuskartläggningen finns det inte heller några sådana områden på utredningsområdet där fladdermusen skulle förekomma i betydande utsträckning, med 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 habitatdirektiv (92/43/EEG).

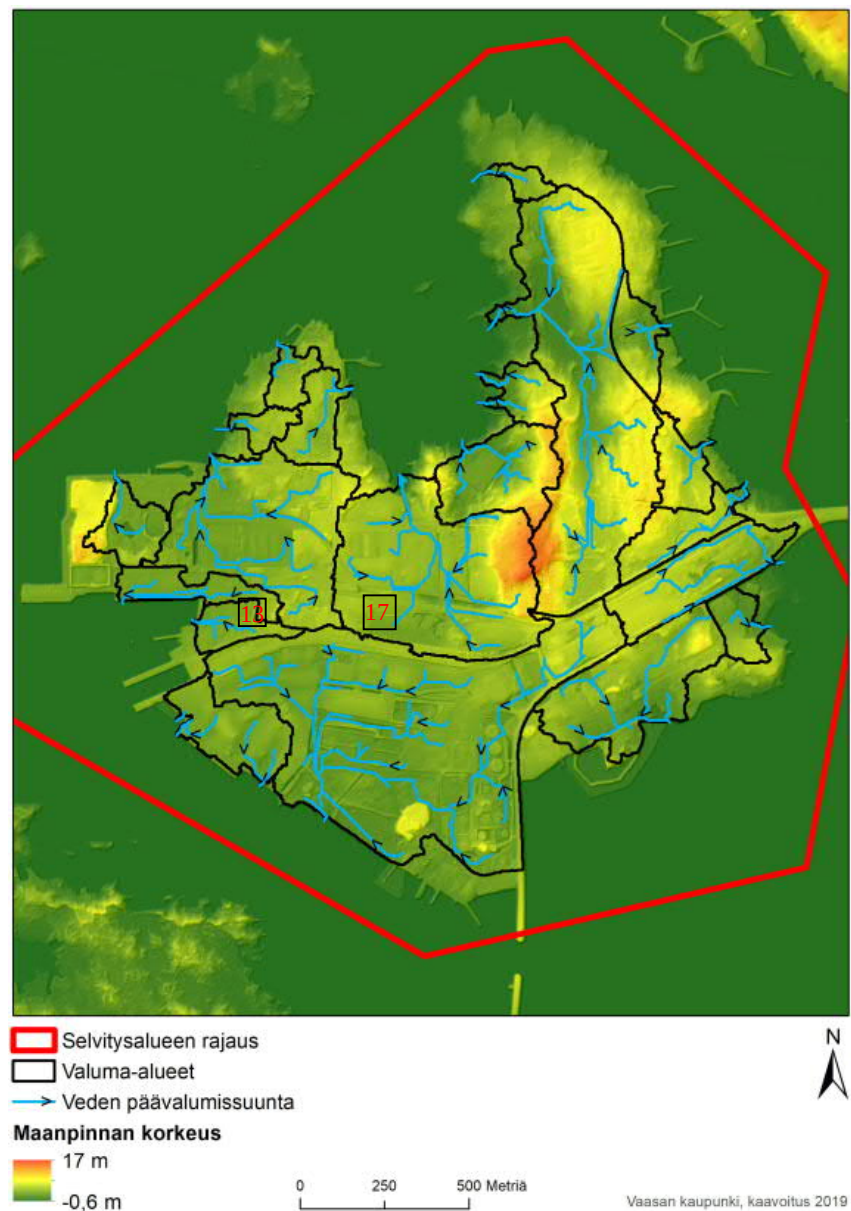
Sammanfattningsvis kan det konstateras att det inte fanns några sådana skyddade naturtyper eller djurarter på naturutredningsområdet vid Karlavägen i Vasa som skulle kräva särskilda skyddsåtgärder eller avgränsningar av skyddsområden i samband med markanvändningsplaneringen.

3.1.3 Dagvattenutredning

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

Avsikten med den dagvattenutredning som utarbetats för delgeneralplanen för Vasklot var att utreda dagvattnets avrinningsområden och nuläge samt att främja ekologisk dagvattenhantering. I utredningen utreddes dagvattnets avrinningsområden, avrinningsriktningar och avrinningskoefficienter. 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 med 20 % enligt dagvattenguidens anvisningar, vilket är prognosen för de hårda regn som orsakas av klimatförändringen fram till tidsperioden 2071–2100 (Finlands kommunförbund 2012)

Det område som nu detaljplaneras hör huvudsakligen till avrinningsområde nr 17 för dagvattnet i delgeneralplanens och i Reinsgatans västra del till nummer 13. Den huvudsakliga avrinningsriktningen är mot Månviken.



Utdrag ur dagvattenutredningen för delgeneralplanen för Vasklot; utredningsområdets avrinningsområden, vattnets huvudsakliga avrinningsriktningar och marknivåns höjd.

I samband med detaljplanen för Smart Technology Hub (dp 1091) som ligger intill detta planområde gjordes en dagvattenutredning för det område som skulle planläggas. De allmänna principer som presenteras i utredningen lämpar sig även för 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 minuter 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 utökats 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 målet vid hanteringen av dagvatten att planmässigt utveckla dagvattenhanteringen i detaljplaneområden, infiltrera och fördröja dagvattnet på den plats där det ansamlas, förebygga olägenheter och skador som dagvatten orsakar för miljön och fastigheter samt bidra till att dagvatten inte leds in i spillvattenavlopp. I Vasa stads dagvattenprogram fastställs följande viktighetsordning för dagvattenhanteringen baserat på markanvändnings- och bygglagen samt dagvattenguiden:

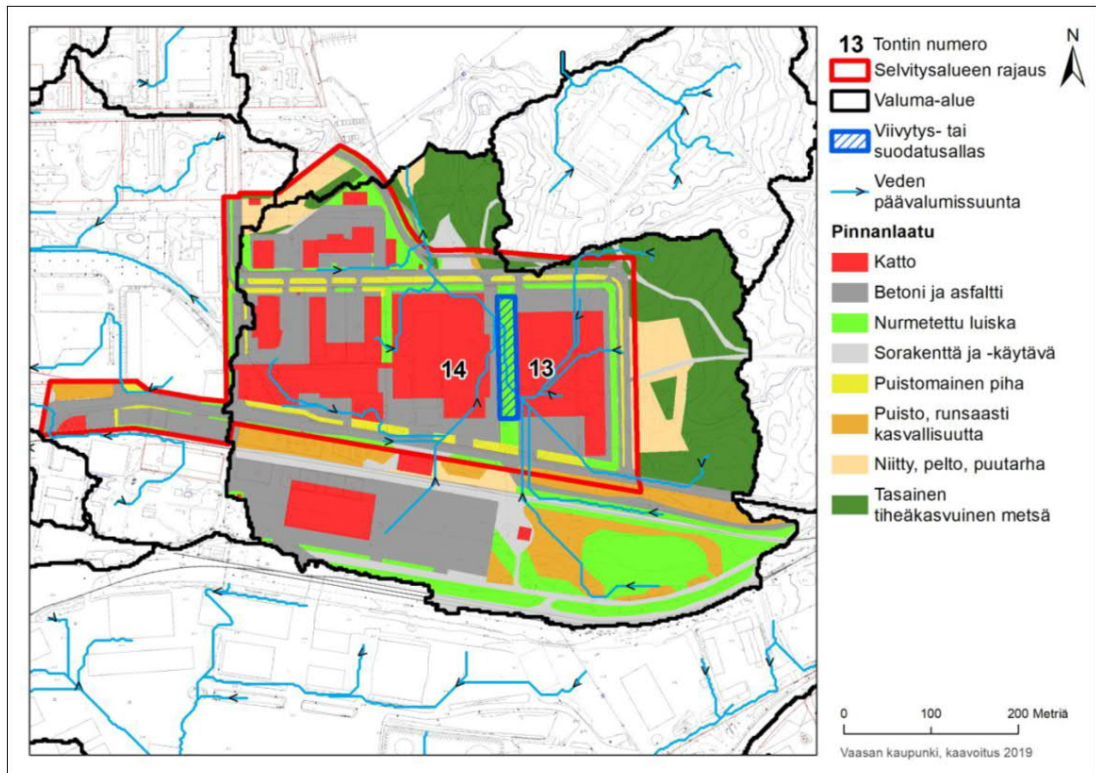
1. Förebyggande av uppkomsten av dagvatten, dvs. minskning av mängden.
2. Dagvattnet utnyttjas i första hand där det uppkommer. Det här innebär att dagvattnet används och infiltreras i marken.
3. Dagvattnet behandlas vid behov och leds bort från den plats där det har uppkommit med fördröjande system.
4. Dagvattnet behandlas vid behov och leds bort från den plats där det har uppkommit i dagvattenavlopp till fördröjningsområden på allmänna områden innan det leds till vattendrag.
5. Dagvattnet leds i dagvattenavlopp direkt till ett mottagande vattendrag

I dagvattenutredningen för detaljplanen för Smart Technology Hub rekommenderas en fördröjningsdimensionering för dagvatten från ogenomträngliga ytor som används allmänt i detaljplaner. Dimensioneringen är en kubikmeter fördröjningsvolym för varje 100 kvadratmeter yta som inte släpper igenom vatten. Fördröjningssänkorna, -bassängerna eller behållarna bör tömmas inom 12 timmar från att de fyllts och överflöde bör vara planerat i dem. Den som inleder ett byggprojekt bör göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet.

I förslagsskedet för detaljplanen för Reinsgatan utarbetade staden en dagvattenutredning över området (27.11.2019). I sitt nuläge består utredningsområdet av cirka 59 % ogenomsläpplig yta, 13 % halvt genomsläpplig yta och 28 % genomsläpplig yta. I situationen med den planerade markanvändningen skulle 74 % vara ogenomsläpplig yta, 12 % halvt genomsläpplig yta och 14 % genomsläpplig yta. Utredningsområdet består nästan helt av fyllnadsjord, men i dess sydvästra och nordöstra delar finns även sand-moränförekomster. De genomsnittliga avrinningskoefficienterna, vattenmängderna och flödena i avrinningsområdena har beräknats för avrinningsområde nr 17 som omfattar största delen av det område dit de planerade markanvändningsändringarna koncentreras. Som dimensionerande regn valdes samma regn som använts i den ovan nämnda delgeneralplanen och teknologicentrets plan 1091. Vid ändringen av markanvändningen i utredningsområdet kommer mängden av ogenomsläpplig yta inte att öka märkbart i avrinningsområdet. Kalkylmässigt kommer mängden av ytavrinning att öka med cirka 13 % i avrinningsområdet. I samband med detaljplaneringen kan mer detaljerade anvisningar för hanteringen av dagvattnet utfärdas i planbestämmelserna.

I området ska det finnas ändamålsenliga sand- och oljeavskiljningssystem för rening av dagvattnet. Som den bästa fördröjningslösningen rekommenderas till exempel en fördröjnings- eller filteringsbassäng mellan tomterna 13 och 14. Avsikten med denna bassäng är att fördröja dagvattnet och avlägsna sediment och orenheter innan vattnet leds ut i havet. Bassängens upptagningshöjd kan vara högst 80 cm, varefter överflödet styrs via ett dike ut i havet. På bassängens botten skapas dränering så att vattenytan i bassängen inte är bestående. Filteringsbassängen kan omfatta sandavkiljning samt en underlag för växter. En alternativ fördröjningslösning kan vara till exempel ett öppet dike med en bottendamm. Fördröjningsvolymen kan även kompletteras med ett kassettsystem som placeras under jord. Fördröjnings-

lösningarna samt deras läge och dimensionering kan avgöras i den tekniska planeringen i samband med detaljplanen.



Utdrag ur dagvattenutredningen för detaljplaneområdet för Reinsgatan (dp 1092): Platsen för en eventuell fördröjnings- och filtreringsbassäng mellan tomterna 13 och 14 i den planerade markanvändningssituationen.

3.1.4 Den byggda miljön

På planläggningsområdet finns byggnader som är i industri-, lager- och logistikbruk. Förutom detta domineras stadsbilden av elledningar och omfattande trafikområden som är typiska för logistikområden.



Vy från öst mot väst längs Karlavägen



Vy från Reinsgatan mot tomtens trafikområden



Gatuvy längs Reinsgatan mot väst



Gatuvy längs Reinsgatan mot öst



Industrihall vid Karlavägen



Industri- och lagerbyggnader vid den östra
ändan av Karlavägen



Novafloors byggnad, bilden tagen från Industrigatan (vänster) och från Karlavägen (höger)

I miljön framträder framför allt Novafloors (f.d. Vasabladets tryckeri, byggt 1988) byggnad i rött tegel. Förutom denna byggnad består bebyggelsen av sedvanliga industri- och lagerbyggnader som är uppförd i elementteknik. Byggnaderna är låga. Tre av tomterna är inhägnade.



Vy från Industrigatan mot Finska sockers område. Planområdet framför och till höger. (bild: Vasa stad)

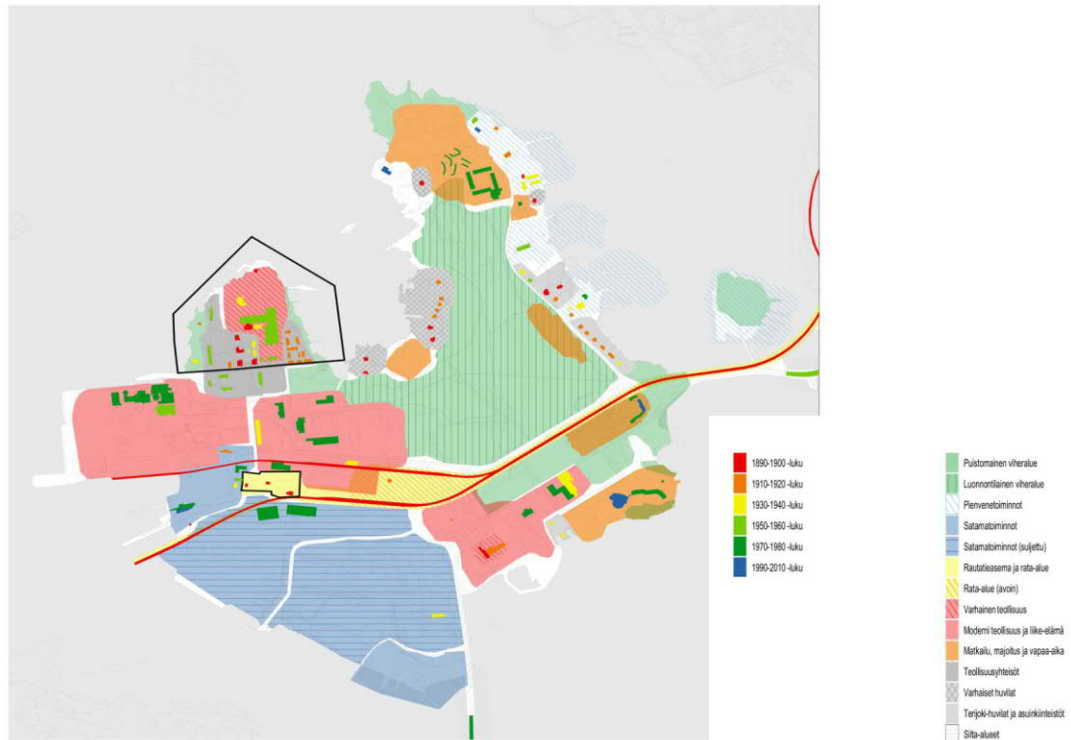
3.1.5 Den byggda kulturmiljön

I samband med Vasklots delgeneralplan utarbetades 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 har dokumenterats enligt områdestyp och grupperats baserat på områdets särdrag samt landskapets fokusbyggnader. Byggnaderna representerar bebyggelse-, byggnads-, trafik- och industrihistorien med tillhörande traditioner för varje områdestyp på ett så mångsidigt sätt som möjligt.

Enligt utredningen karaktäriseras Vasklot av områdestyper vars funktioner varit etablerade under en förhållandevis lång tid, såsom skogsområden som bevarats nästan i naturtillstånd och de traditionella industrisamhälls- och boendemiljöerna. I områden för hamntrafiken, fraktverksamheten och maskinindustrin har det däremot skett förändringar som ansluter till förnyandet av industrin, gods- och passagerartrafiken som skett under låg- och högkonjunkturer och olika strukturförändringar.

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

Rakennetun ympäristön aluetyypit ja niille ominaiset rakennukset



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

Vasabladets före detta tryckeri används numera som verksamhetsutrymme av Novafloor Oy och i sitt nuvarande bruk är byggnaden inte hotad. I den kulturhistoriska utredningen beskrivs Vasabladets tryckeri som en representant för 1980-talets postmodernism. Vasabladets tryckeri har klassats som ett byggnadshistoriskt värdefullt (R) modernt byggnadsarvsobjekt (mrp, objekt byggda efter 1945) med tanke på byggnadstradition och arkitektur ("byggnadstraditionsenlig" och "arkitektonisk"). Utöver detta har byggnaden industrihistoriskt värde (H) och miljövärde (Y) eftersom den ligger på en landskapsmässigt central plats i en knutpunkt mellan vägar.

Arbetsgruppen för utredningen har bedömt de objekt som framförts i inventeringen och de värden som föreslagits för dem samt presenterat åtgärdsrekommendationer för delgeneralplanen. I dessa åtgärdsrekommendationer föreslås ingen direkt skyddsbezeichnung för objektet, och det finns inte tillräckligt med motiveringar eller uppgifter för en skyddsbezeichnung. Avsikten med utredningen var att skapa en helhetbedömning och utreda i synnerhet eventuella moderna byggnadsarvsobjekt som inte har kartlagts tidigare. I utredningen konstateras att inga av dessa bildar en tydlig sammanhållen helhet, utan byggnaderna från modern tid ligger splittrade över ön och är anpassade till det etablerade användningsändamålet i området. Enligt utredningens slutsats fanns det inga särskilda moderna skyddsobjekt i området.

Den övriga småindustri- och lagerverksamheten i planområdet är huvudsakligen från 1970–1980-talen och är belägen främst i mitten av ön i närheten av Industrigatan, Karlavägen och Reinsgatan.

3.1.6 Områdets omgivning och rekreativsmöjligheter

I öst och i norr gränsar planområdet till rekreativsområden. Strax öster om planområdet, nära Reinsgatan, finns konstruktioner som ansluter till hundhobbyverksamhet. En inhägnad hundpark finns på den norra sidan om Karlavägen.

I de närliggande skogarna finns rikligt med gång- och cykelleder. Lederna korsar ställvis biltrafiken.

Vid Månvikens strand finns båtskjul. Vid stränderna finns ett flertal båtbryggor och småbåts- hamnar.



Gång- och cykelleder vid rekreativsområdet i närheten av Karlavägen



Konstruktioner relaterade till hundhobbyverksamhet nära Reinsgatan.



Inhägnad hundpark under kraftledningarna på den norra sidan av 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. I 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 är ca 2 800 fordon per dygn och trafiken går till passagerarhamnen, kol- och godshamnen, kraftverket och industrin. Den tunga trafikens andel på Reinsgatan är större än normalt på grund av 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.



Specialtransporterna från Vasklot till landsvägsnätet går i nuläget via Reinsgatan och Hamngatan till landsväg 6741 (Motorgatan) eller via Oljehamnen och Fraktvägen till landsvägen.

Till området går 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 på Vasklot.

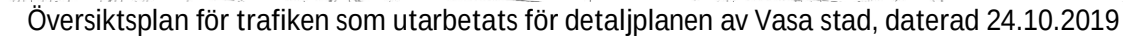
Förutsättningarna för lätt trafik på området är goda. Avståndet från planeringsområdet till Vasa torg är ca 3 kilometer, och mellan områdena går en cykelväg som delvis består av en vacker strandrutt. Planområdet tangeras av cykelvägar vid såväl Reinsgatan som Industrigatan. Utöver det leder även en skogig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

Kollektivtrafiken till området går för närvarande längs med två bussrutter. Linje 5, Sundomcentrum 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 Vasa resecentrum– Vasklot längs Reinsgatan i Vasklot.

I närheten av planområdet 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 längs med gatorna, men eftersom gaturummen är så pass smala så gör man det inte.

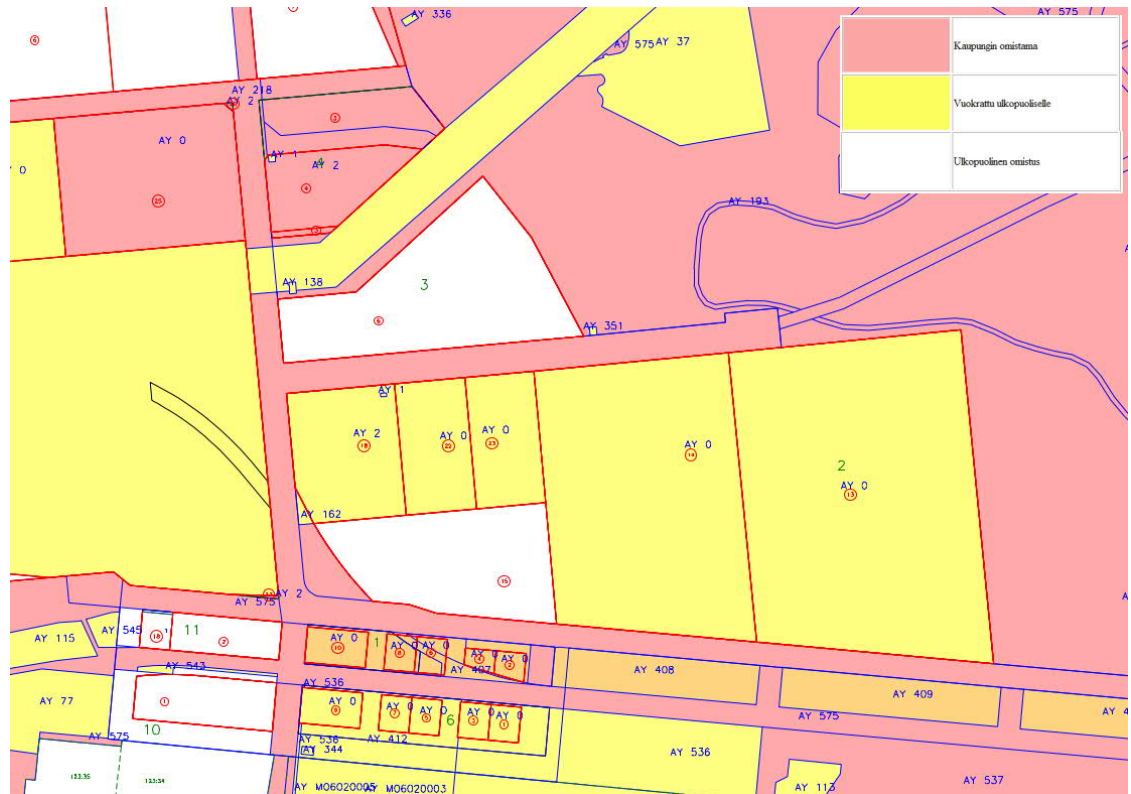
Den tunga trafiken för den planerade nya logistikcentralen på detaljplanområdet skulle använda Reinsgatan medan persontrafiken skulle gå via Karlavägen. Den projektansvariga har uppskattat att behovet av parkering är ca 60 bilplatser. Antalet arbetsplatser har uppskattats till 65. Den mängd av tung transport som logistikcentralen uppskattats orsaka är cirka 50 transporter per dygn. Antalet palltransporter mellan logistikcentralen och det nya teknologisentret har uppskattats till ca 60 palltransporter i timmen. Dessa transporter skulle skötas av AGV-automationssystemet i en sluten logistikkorridor som planerats mellan fastigheterna.

Planeringen och dimensioneringen av planens trafikarrangemang grundar sig på en översiktsplan för trafiken som utarbetats av staden. I planen anvisas en ny gata mellan Karlavägen och Reinsgatan samt en ny gång-och cykelgata där även kollektivtrafik är tillåten mellan Karlavägen och Industrivägen, bakom kvarter nummer 3. En del av trafikarrangemangen har planerats i samband med detaljplanen för Smart Technology Hub (dp 1091, lagkraftig 6.5.2019). Trafikarrangemangen på Vasklot har utretts och planerats mer i samband med delgeneralplanen för Vasklot. Undersökningen av trafikhelheten på Vasklot fortsätter i delgeneralplanens förslagsskede.



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, 13-11-2 och 13-11-18 är privatägda.



Markägoförhållandena i början av planläggningsprocessen; röda, orangea (utan kommunalteknik) och gula (uthyrda) områden ägdes av Vasa stad. De vita områdena är i privat ägo.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft den 1 april 2018. Med dem vill man minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljön värden samt förbättra möjligheterna att reformera näringarna.

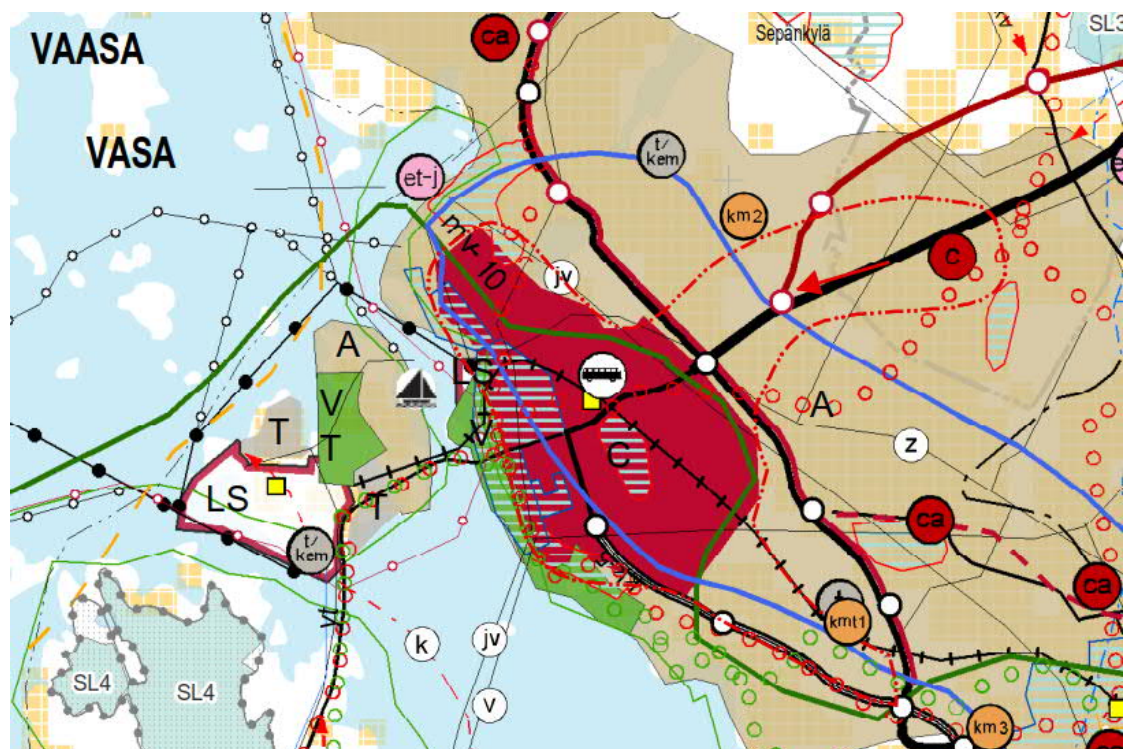
Målen för områdesanvändningen är uppdelade i fem helheter:

- 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.

Avsikten är att skapa en teknologikoncentration i Vasklot som till största delen förverkligas 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 målen för områdesanvändningen. Det område som nu detaljplaneras stödjer förutsättningarna för teknologikoncentrationen genom att skapa möjligheter för att genomföra logistikcentralen.

Landskapsplan

För området gäller Österbottens landskapsplan 2030 som fastställts av miljöministeriet 21.12.2010. I planen anvisas området som hamnområde (LS).



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2030

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

A detailed map of the Vasa region in Finland, showing the proposed Vasa Tunnel (VAASA VASA) and surrounding infrastructure. The map includes the city of Vasa (Vasa) and the surrounding areas of Vasa, Vasa, and Vasa. The map shows the proposed tunnel route (VAASA VASA) and the surrounding infrastructure, including roads, railways, and water bodies. The map also shows the locations of Vasa, Vasa, and Vasa, and the surrounding areas of Vasa, Vasa, and Vasa.

Generalplan

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

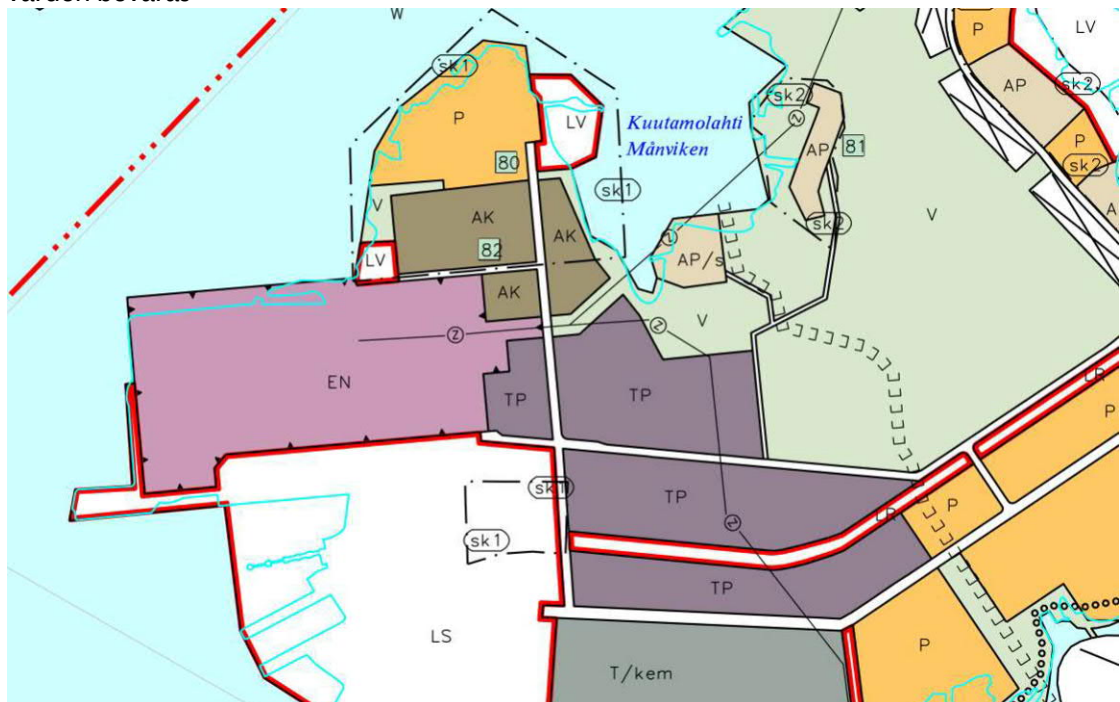
- Arbetsplatsområde (TP): Området reserveras för mångsidig arbetsplatsverksamhet, såsom service, förvaltning och sådan industriverksamhet som inte medför betydande miljöolägenheter.
- Hamnområde (LS): Området reserveras för hamnverksamhet och därtill hörande terminaler och lager
- Område för rekreation (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 sådan grönområdesplan som avses i 46 § i MarkByggF. Planerna ska i tillämpliga delar vara baserade på de friluftsområdesplaner som har utarbetats i samband med generalplanen.

Genom planeringsområdet går elledningar.

I generalplanen definieras planeringsområdets närmiljö enligt följande:

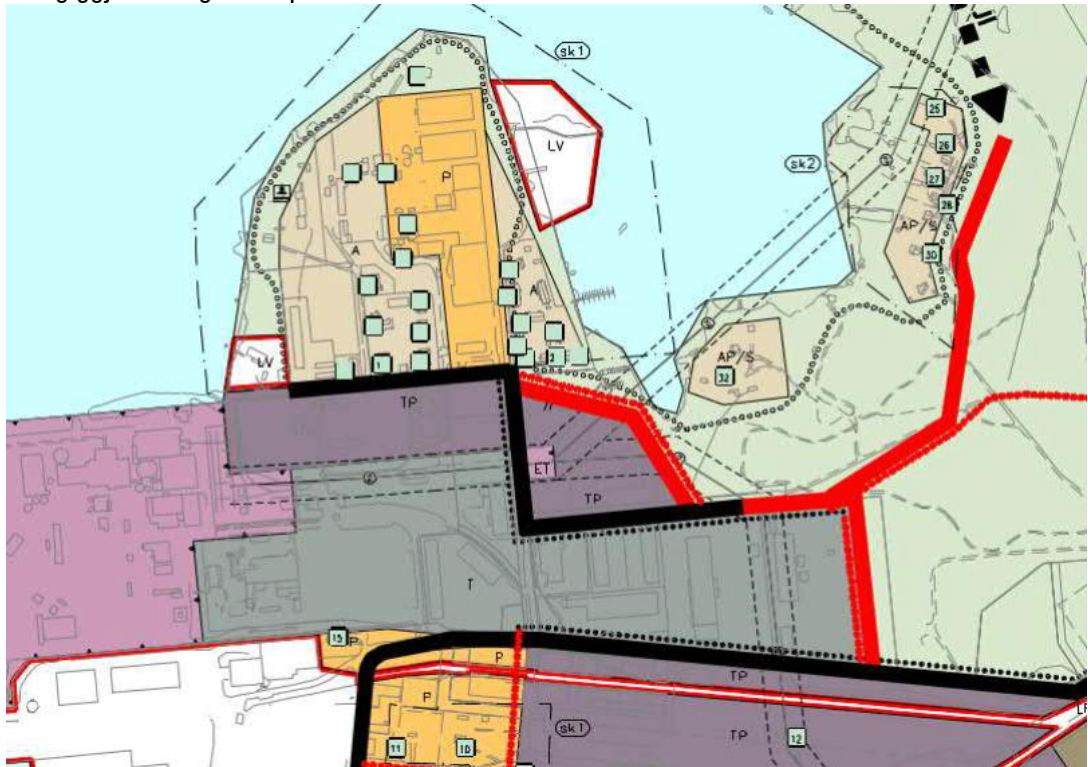
Kraftverksområdet i väst är ett energiförsörjningsområde (EN); Finska Sockers område i norr är område för bostadsvåringshus (AK) och skogsområdet i öst rekreationsområde (V). Söder om planeringsområdet är området såväl invid Reinsgatan som invid järnvägen angivet som arbetsplatsområde (TP).

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 generalplan 2030

Anhängiggjord delgeneralplan för Vasklot



Utdrag ur utkastet till generalplan

En delgeneralplan för Vasklot är anhängig. Stadsstyrelsens planeringssektion har godkänt utkastet till delgeneralplan 18.6.2019 och utkastet har varit framlagt 1.7–30.8.2019. I utkastet anvisas det område som ska detaljplaneras huvudsakligen 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 samband med arbetet med delgeneralplanen undersöks behoven av att utveckla trafiken på ön som en helhet. I utkastet till delgeneralplanen anvisas nya trafikförbindelser till Finska Sockers område.

Detaljplan

För området gäller följande detaljplaner:

293, från 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 byggnade och byggnadens höjd får vara högst 12 meter.

974, godkänd 21.1.2013

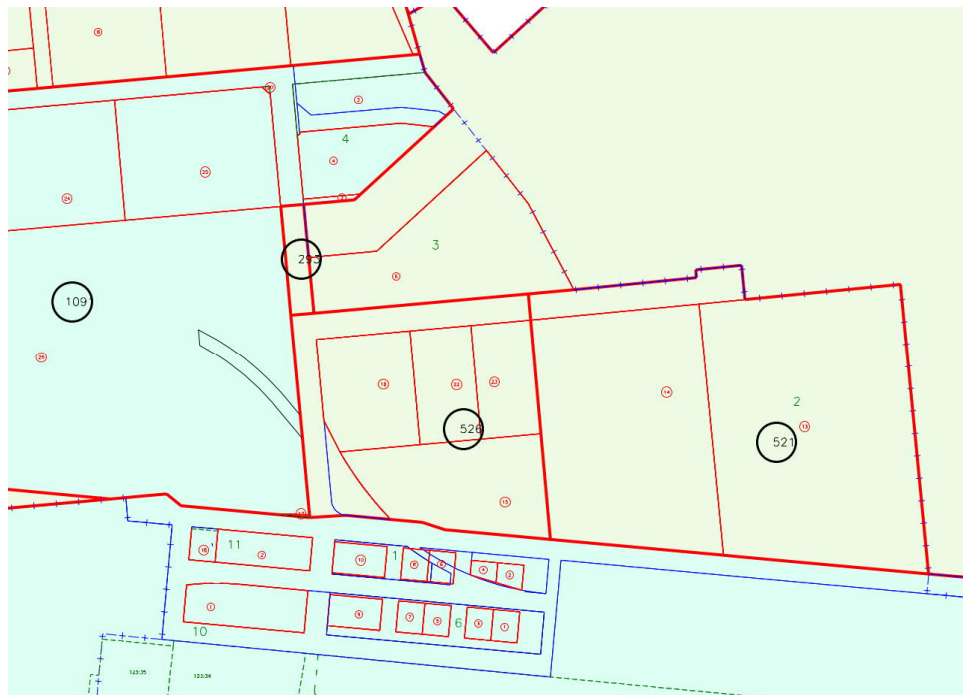
Detaljplanen för hamnen, av vilken små områden vid Reinsgatan och Skeppsredaregatan ändras i den detaljplan som nu utarbetas. I avgränsningen av planen ingår dessutom kvartersområdet för affärs- och kontorsbyggnader (K) i korsningen av Reinsgatan och Skeppsredaregatan, där det enligt den gällande detaljplanen ska uppföras en byggnad i tre våningar. 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.

TY-tomterna 13-11-2 och 13-1-18 som togs med som en del av planändringsområdet i processens förberedningsskede hör till den här detaljplanen.

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.



Utdrag ur detaljplanernas registerkarta



Utdrag ur den gällande detaljplanen samt planområdets ungefärliga gränser.

Byggnadsordning

Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.1.2019.

Byggförbud

Detaljplaneringsområdet är inte belagt med byggförbud.

Baskarta

Baskartan över planeringsområdet har granskats senast 10.10.2019 och den uppfyller kraven på detaljplanens baskarta.

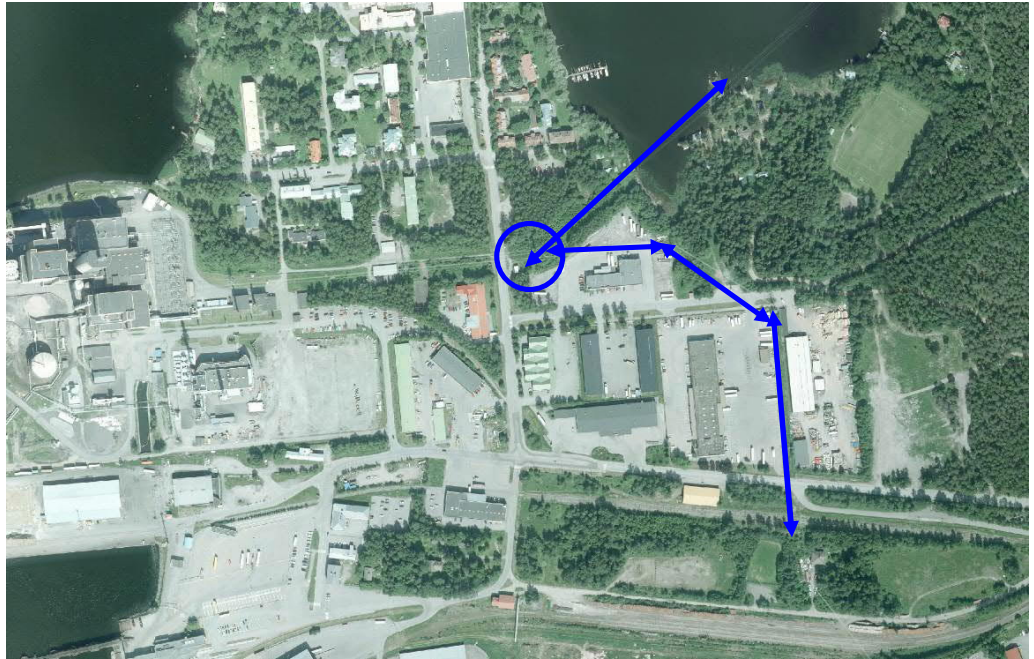
Tomtindelning

I området gäller följande tomtindelningar:

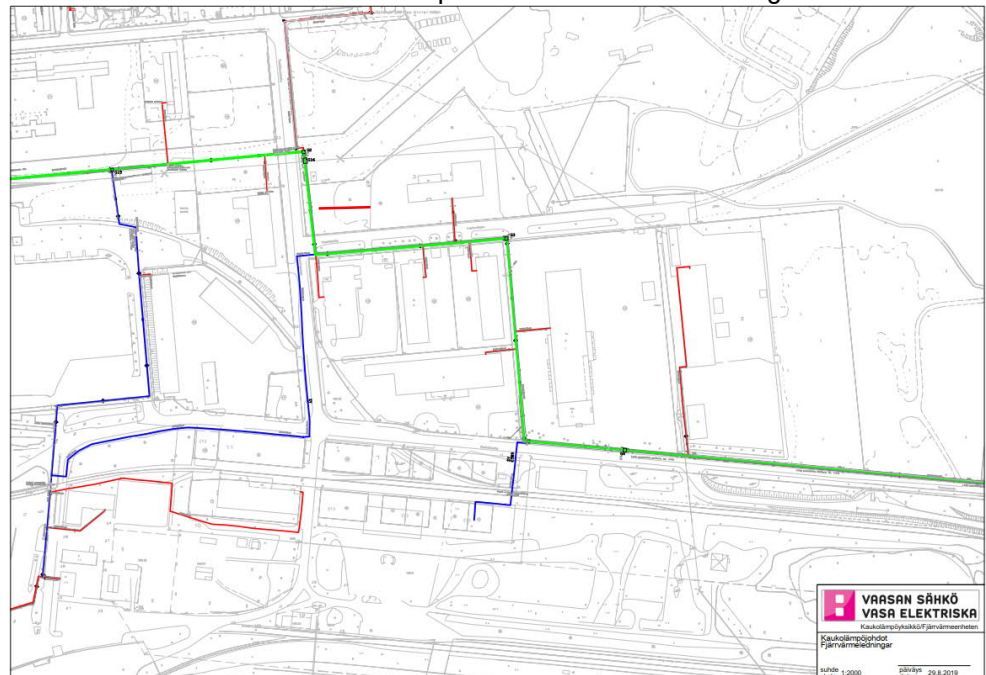
- 905 1052, godkänd 7.9.1976
- 905 1158, godkänd 10.10.1978
- 905 1255, godkänd 27.11.1979
- 905 1563, godkänd 21.4.1986
- 905 1654, godkänd 29.6.1987
- 905 1947, godkänd 9.6.1993
- 905 2425, godkänd 28.3.2006

Ledningsservitut

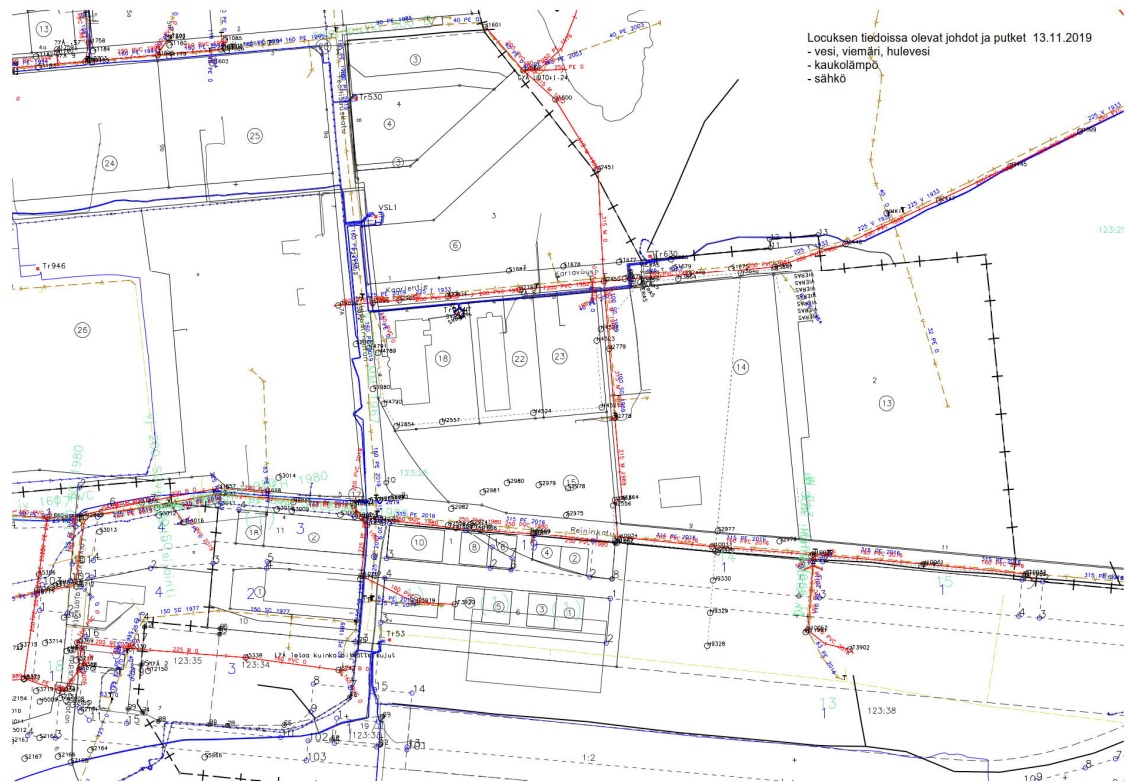
I kvartersområdena för det område som detaljplaneras finns både nergrävda ledningar och luftledningar, dagvattennät och fjärrvärmenät som huvudsakligen beaktas som ledningsservitut i planen. En del av ledningarna måste flyttas i samband med nybyggnationen. Kraftledningarna i områdena för kvarter 2 och 3 beaktas med ledningsservitut och skyddszonen för dem är 15 meter på båda sidorna av kraftledningen.



Luftledningar, elnät och transformatorstationer. Längs Karlavägen finns två mindre transformatorstationer (av vilka en ligger på tomten). En reservering för en transformatorstation finns dessutom på den södra sidan av Reinsgatan i kvarter 11.



Fjärrvärmenätet



Vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme och el

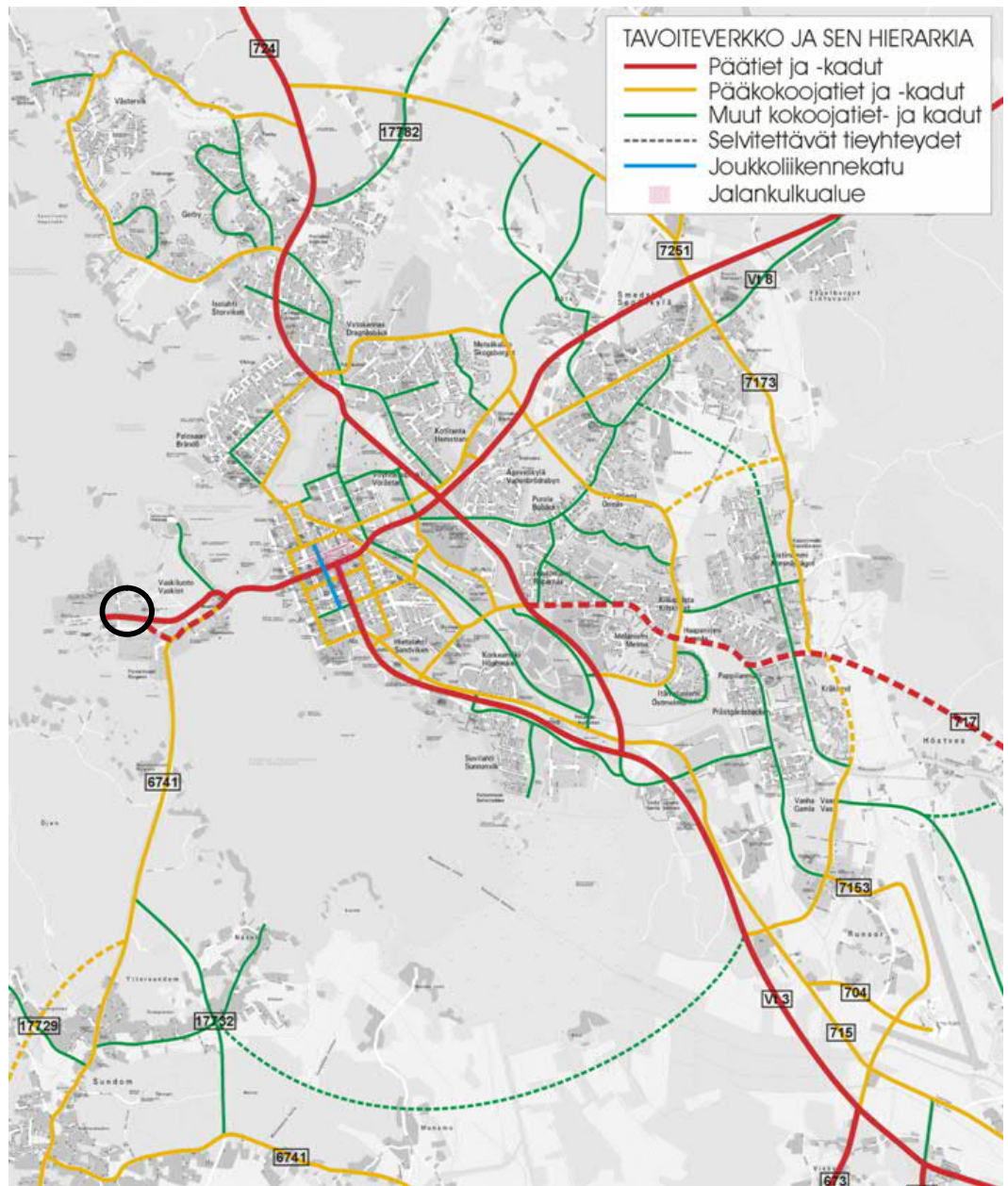
3.2.2 Trafiknät

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. I ändringen av detaljplanen beaktas ändringsbehov som förbättrar trafiksäkerheten på gatunätet.

Jämsides med detaljplanen utarbetas en delgeneralplan för Vasklot och en trafikutredning beträffande hela ön har utarbetats i anslutning till den (Sitowise 2018). I samband med utredningen bedömdes även de trafikmängder som teknologikoncentrationen medför och hur trafiknätet bör utvecklas för att trafikeringen ska löpa tryggt och utan trafikstockningar även i framtiden. I utkastskedet för delgeneralplanen för Vasklot presenterades två alternativ men undersökandet av trafikhelheten fortsätter fortfarande i samband med delgeneralplanen.

Ett mål vid planeringen av teknologikoncentrationen (och trafiken i hela Vasklot) är att kontrollera biltrafiken genom att utveckla områdets trafiksystem så att de färdsåtsandelar som utgörs av lätt trafik (gång- och cykeltrafik) samt kollektivtrafik ökar jämfört med nuläget. Den nya markanvändningen medför mycket nytt behov av att röra sig 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 arbetsplatserna 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 form av arbetsplatstrafik och godstrafik. Största delen av trafiken består av personbilstrafik (anställda), och i nuläget går största delen av trafiken till planområdet längs rutten Reinsgatan-Industrigatan. Av trafiken till arbetsplatserna kommer 2/3 från Vasa stadsregion, vilket innebär att biltrafiken kan minskas genom att utveckla kollektivtrafiken. En tredjedel av de anställda kommer från områden längre bort, i praktiken med personbil, och av dessa 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 området tunga trafik från den övriga trafiken.

3.2.3 Trafikutredning

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 den lätta trafiken 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 att ordna en smidig och säker trafikering. Som sammanfattning i trafikutredningen för delgeneralplanen konstateras att den föreslagna markanvändningen i Vasklot orsakar en ökning av trafiken, men genom en god fortsatt planering skapar de föreslagna åtgärderna möjligheter för att utöka funktionerna i Vasklot utan några större olägenheter för möjligheterna att röra sig, människor och miljön.

I logistikcentralen jobbar uppskattningsvis ca. 65 personer. Den tunga trafikens mängd har uppskattats till ungefär 50 transporter per dygn. På Novafloors tomt (13-2-27) kan möjligen realiseras en 1100 m² stor lagerhall. Denna lagerhall skulle öka på mängden tung trafik som riktar sig till tomten. Axel Williamson (13-3-7) har uppgett att de ämnar utveckla sin nuvarande verksamhet på tomten. Verksamheten ger upphov till tung trafik redan i nuläget och mängden kan i framtiden öka. Under beredningen av planen är inga betydande ändringar kända för de övriga tomterna.

Vid behov kan trafiksäkerheten förbättras bl.a. genom att strukturera trafiknätet, genom att sänka hastighetsbegränsningarna på gatunätet t.ex. till 30–40 km/h och genom att skapa tydligare cykelrutter.

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den

Ändringen av detaljplanen för Reinsgatans område inleddes med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion 27.11.2018 i samband med godkännandet av planlägningsöversikten (planlägningsöversikten punkt 3, dp 1092, prioritetsordning 1). Planen har en stram tidtabell eftersom målet är att anvisa funktioner som betjänar närområdets aktörer samt att granska områdets kvarters- och tomtgränser.

Syftet med planändringen är att skilja åt bostadsområdets och fabriksområdets trafik från varandra genom att planera en ny gatusträckning till Finska sockers område i enlighet med utkastet till delgeneralplan för Vasklot.

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenter i planarbetet är:

- Planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- Stadens sakkunnigmyndigheter:
planläggningen, fastighetssektorn, kommunaltekniken, byggnadstillsynen, miljösektorn, Vasa Vatten, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum
- Övriga myndigheter och samarbetsparter:
NTM-centralen i Södra Österbotten/trafikansvarsområdet och miljöansvarsområdet, Österbottens förbund, Österbottens polisinrättning, Försvarsmakten/Logistikverket, Suomen Turvallisuusverket Oy, Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagarförening rf, Vaasan Yrittäjät ry, Oy Vaasa Parks Ab, Vasa Elnät Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheden, Wärtsilä Abp, Vaskiluodon Voima Oy, Trafikverket, TUKES, Finnavia Abp, Invånarföreningen i centrala Vasa ICV rf, EPV Alueverkko Oy, EPV Energia Oy, Vaskiluodon Teollisuuskiinteistö Oy, Fingrid Abp/markanvändning och miljö, Kvarken Ports Ltd, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland

4.2.2 Anhängiggörande

Anhängiggörandet av detaljplaneändringen har meddelats 13.3.2019.

Framläggandet av programmet för deltagande och bedömning har skett med planlägningsdirektörens beslut 13.8.2019.

4.2.3 Deltagande och växelverkan

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 och med kungörelse.

HÖRANDE I BEREDNINGSSKEDET:

Detaljplaneutkastet och beredningsdokumenten var framlagda under tiden 1–14.10.2019. Förhandsutlåtande om detaljplanen begärs 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 18.12.2019-17.1.2020. Utlåtande om detaljplanen begärs 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 utlåtanden av myndigheterna och samarbetsparterna.

Ändringen av detaljplanen för Reinsgatans område presenterades för NTM-centralen vid arbetsförhandlingar 27.11.2019.

4.4 Detaljplanens mål

4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet

Av staden uppställda mål

Målet är att skapa förutsättningar för att utveckla en högklassig teknologikoncentration i Vasklot. Vid planeringen av området fästs särskild uppmärksamhet vid detaljplanlösningens konsekvenser för planområdet och 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 Industriegatan för genomfartstrafik mellan Reinsgatan och Karlavägen.

Utöver de allmänna mål som de högre plannivåerna ställer, fastställs följande mål för ändringen av detaljplanen för Reinsgatans område:

- Målet är att anvisa byggrätt för industri- och lagerbyggnation som betjänar verksamheten i hamnen och företagsverksamheten i de närliggande områdena. Avsikten med detaljplanen är att möjliggöra genomförandet av en logistikcentral i anslutning till teknologisentret för att trygga Wärtsiläs Smart Technology Hubs materialtransporter.
- Områdets kvarters-, och tomtgränser samt trafikområden granskas. Med detaljplanen anvisas inget byggande till nuvarande rekreationsområden men en del av de nya gatuområdena måste delvis anvisas till rekreationsområdenas sida. Dessa gatuområden betjänar även gång- och cykeltrafiken. Målet är att skilja åt trafiken till Finska sockers område från den tunga trafiken mot hamnen och industriområdet samt förbättra gång-, och cykelförbindelserna samt förbindelserna för kollektivtrafik till Finska sockers område.

- Under detaljplaneringen förs diskussioner med aktörerna på området och grunderna för deras verksamhet och förbättringsbehov utreds. Dessutom undersöks om dessa behov kräver ändringar i byggrätter i förhållande till den gällande detaljplanen.
- För kraftöverföringsområdet och transformatorstationerna på området konstateras och möjliggörs det rådande läget.
- Målet är att styra kvaliteten av byggandet speciellt vid huvudtrafiklederna och i riktning mot rekreations- och bostadsområdena. Vid planeringen och genomförandet av området måste dess synliga läge när man anländer till Vasa stad från hamnen tas i beaktande. Dessutom kommer rutten till Wärtsiläs nya teknologicenter och till Finska sockers värdefulla kulturmiljö av riksintresse att gå genom planeringsområdet i fortsättningen. Detta innebär att det byggnadsbestånd som förverkligas på området skapar den atmosfär som råder när man anländer till dessa områden.
- Beaktande av säkerhetsperspektiv och skyddsbehov.

Mål härledda ur planeringssituationen

I den lagakraftvunna helhetsgeneralplanen består området för detaljplaneändringen av ett område för arbetsplatsfunktioner, ett hamnområde och i viss mån rekreativt område. Planområdet ligger omedelbart intill hamnområdet och teknologicentrets arbetsplatsområde. Förverkligandet av teknologicentret har möjliggjorts med den 14.6.2019 lagakraftvunna planen (nummer 1091), och miljö- och byggnadsnämnden har beviljat bygglov för projektet 19.6.2019. Den detaljplan som nu utarbetas möjliggör förverkligandet av en logistikcentral i anslutning till teknologicentret.

4.4.2 Mål som preciserats under processens gång, precisering av målen

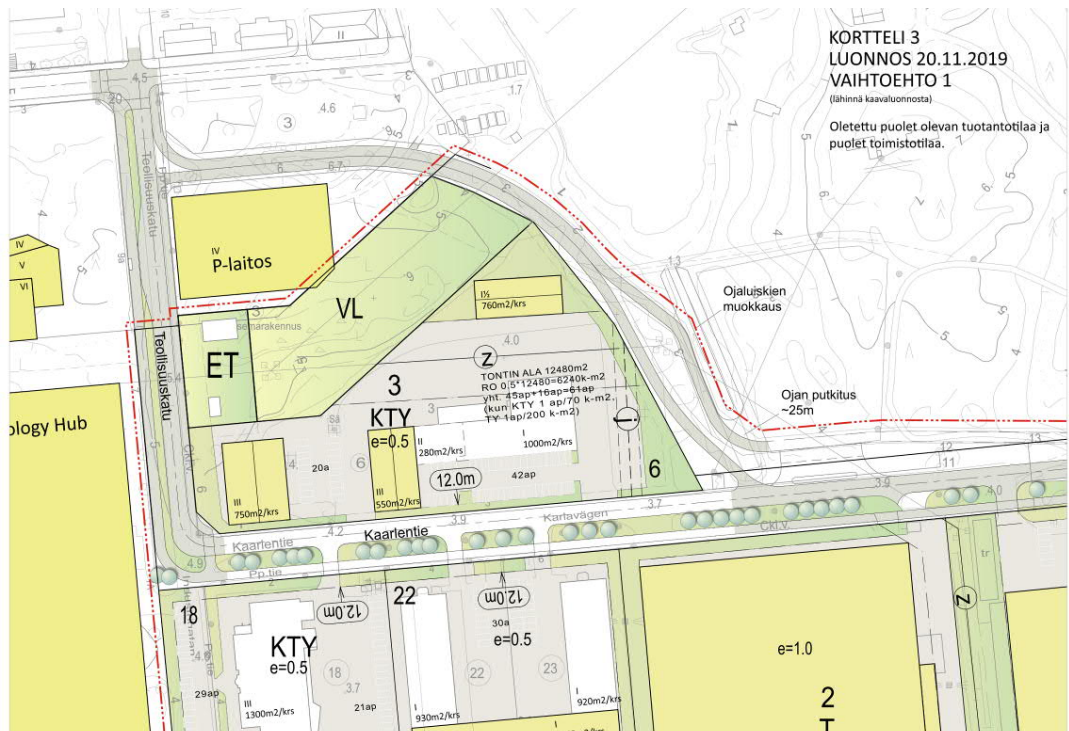
I förslagsskedet anvisades en del av kvarter 11 på den södra sidan av Reinsgatan som hamnområde (i utkastsskedet var området ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader KTY). Området förvaltas redan av hamnbolaget men har arrenderats ut som lagerområde till ett intilliggande företag. Då hamnens check in-system ändras behövs parkeringsutrymme där långtradare kan köa i Reinsgatans område, och avsikten är att genom planändringen skapa möjligheter för att denna område betjänar hamnens verksamhet på ett bättre sätt i framtiden.

I den norra delen av planområdet ändrades förbindelsen för kollektivtrafik och lätt trafik så att lätttrafikleden dras på den östra sidan av kraftledningsstolpen och kollektivtrafiken på den västra sidan av den. Detta innebär att gatubyggandet inte förutsätter markbyte med en privat markägare.

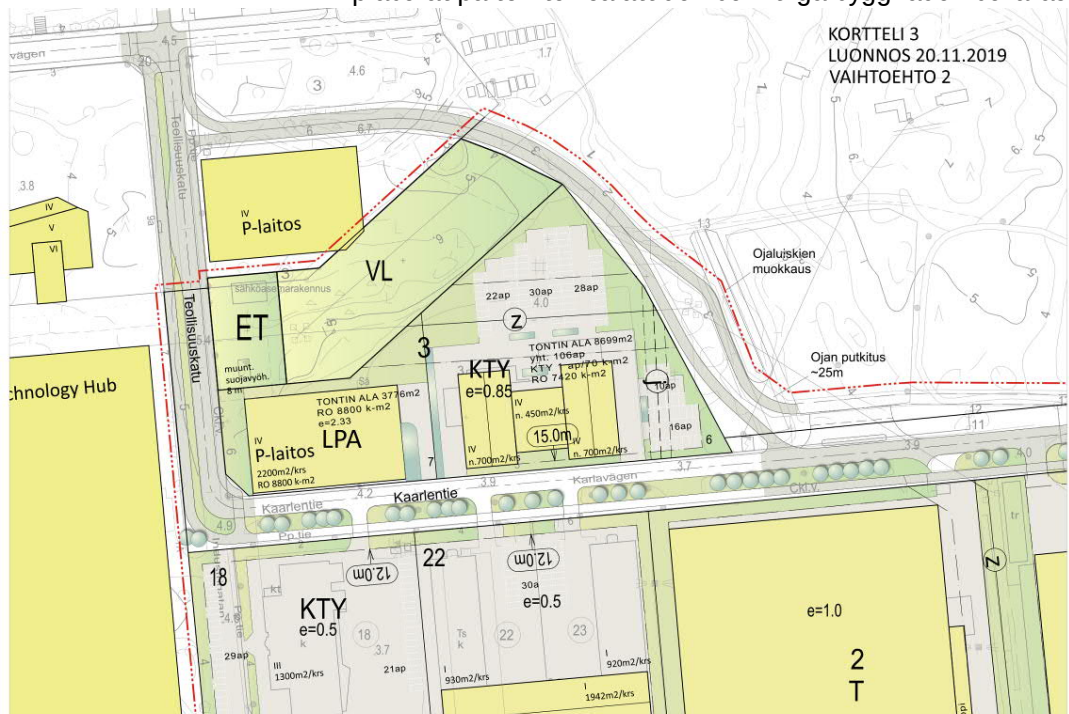
I samband med utarbetandet av planförslaget utreddes olika alternativ till markanvändningsutkast för kvarter 2 och 3; tre alternativ för tomt 15 i kvarter 2 (nytt tomtnummer 13-2-25) och ett alternativ för tomt 18 i kvarter 2 (nytt tomtnummer 13-2-27). Detaljplanen tillåter olika användningsmöjligheter för tomterna inom ramarna för byggnadsytan, byggrätten och byggnadshöjden. Parkeringsnormen beror på användningsändamålet för de byggnader som ska uppföras och därför fastställs det slutliga antalet bilplatser först i samband med byggnadsplaneringen.

I kvarter 3 längs Karlavägen undersöktes möjligheten att placera en parkeringsanläggning på en privatägd tomt i hörnet av Industrigatan och Reinsgatan. Dessutom granskades olika alternativ för användningen av tomten och placeringen av byggrätten. Markägaren har beslutat

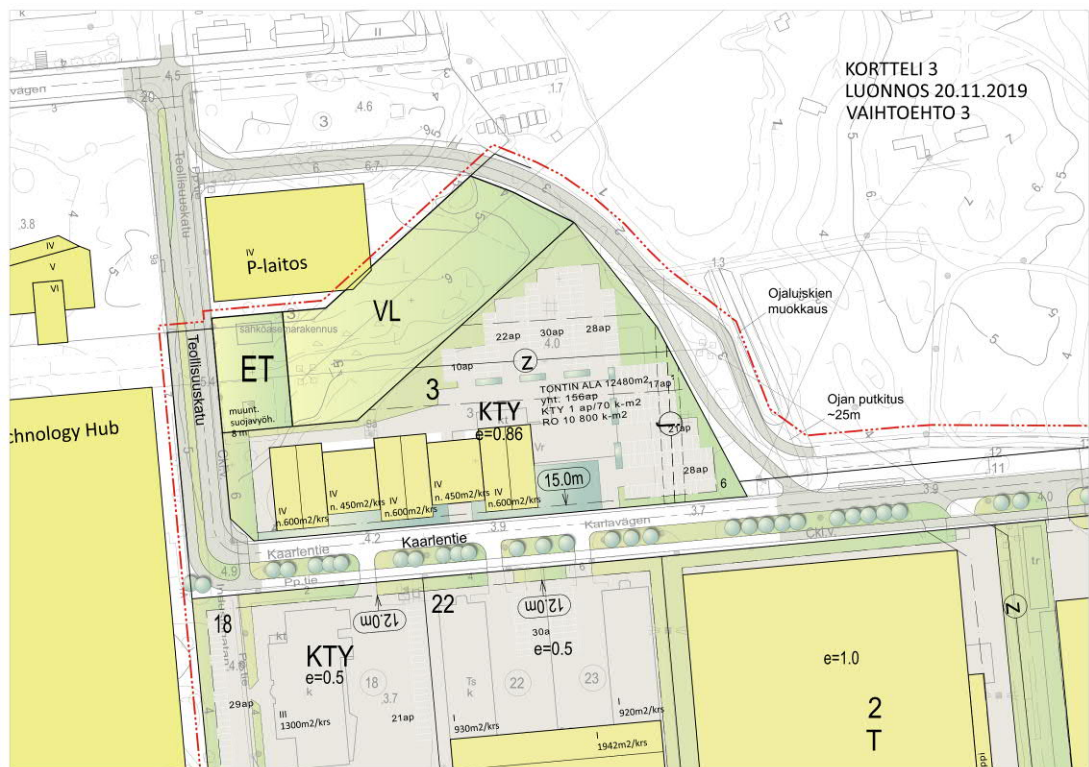
tat att fortsätta använda och utveckla tomten för den nuvarande verksamheten, och i detaljplanen anvisas kvarteret som TY-område.



Kvarter 3, tomt 6; Byggrätt med exploateringsstalet $e=0.50$, sammanlagt 6 240 m^2 vy placerat på tomten så att den befintliga byggnaden bevaras.

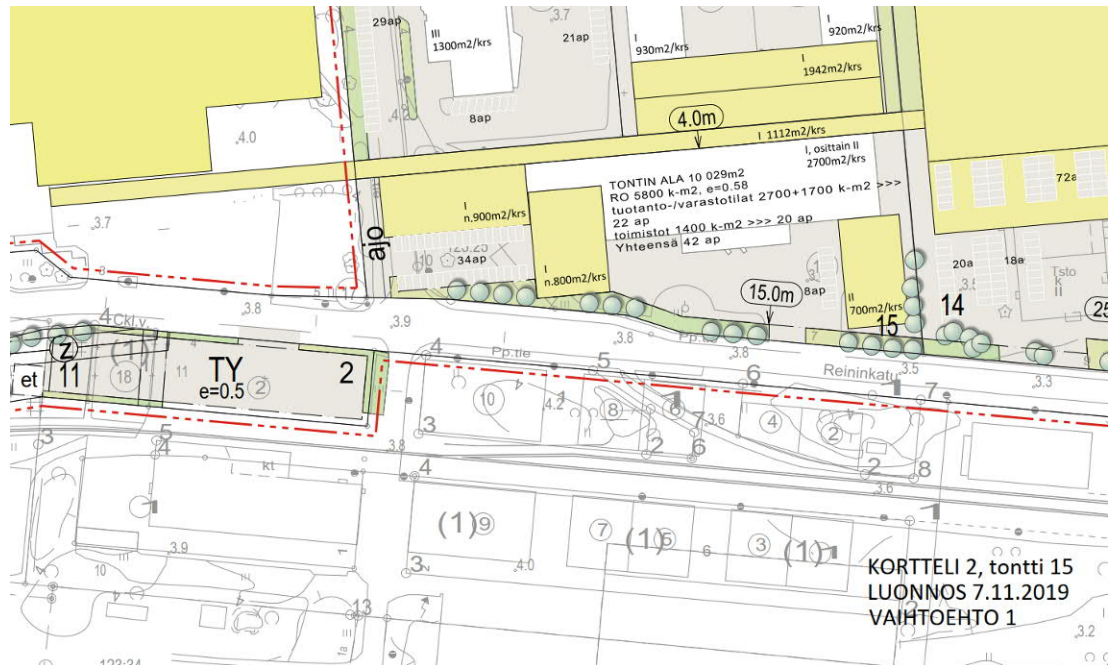


Kvarter 3, tomterna 6 och 7; Parkeringsanläggning placerad på tomt 7 i hörnet av Karlavägen och Industrivägen. Byggrätten är 8 800 m^2 vy och användningsändamålet är ett kvartersområde för bilplatser (LPA). Till tomt 6 anvisas byggrätt med exploateringsstalet $e=0.85$, sammanlagt 7 420 m^2 vy med våningstalet fyra (IV).

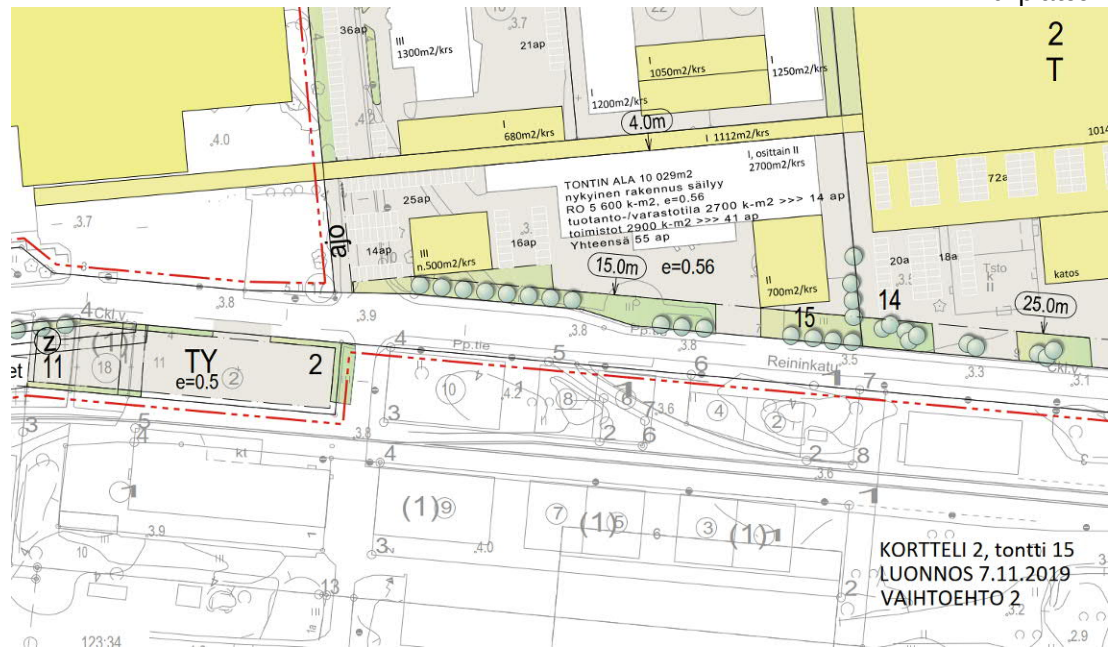


Kvarter 3, tomt 6 (nytt tomtnummer 13-3-7) ; Byggrätt för nybyggnation i högst fyra våningar med exploateringsgraden $e=0.86$, sammanlagt 10 800 m²vy.

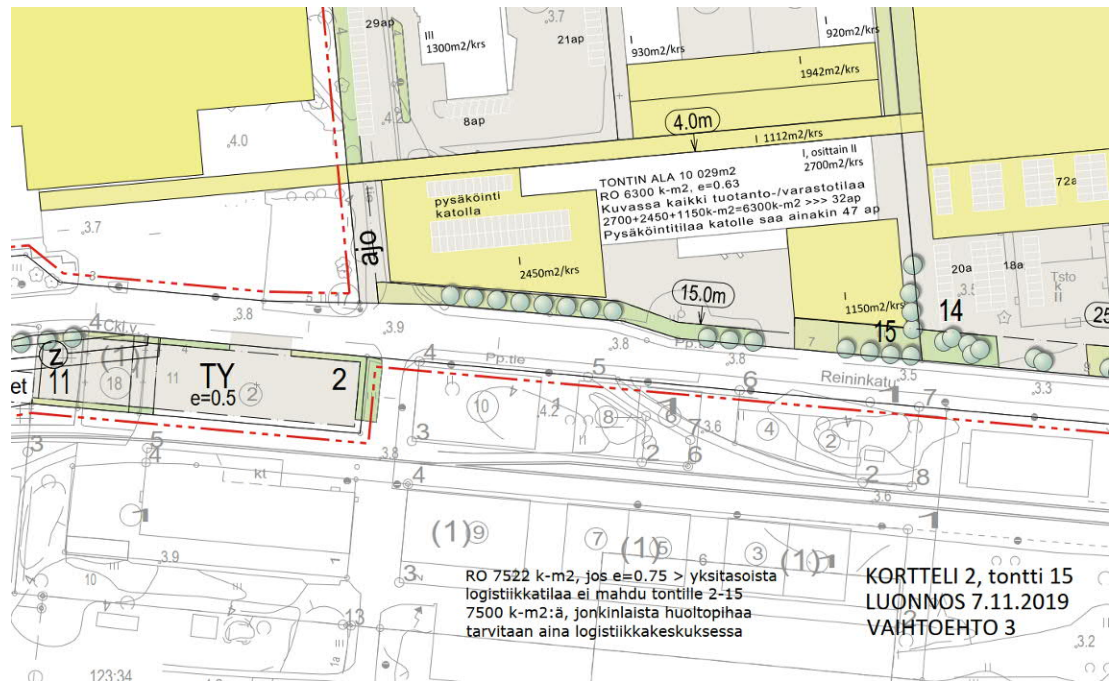
På tomt 15 i kvarter 2 (nytt tomtnummer 13-2-25) längs Reinsgatan undersöktes tre tomtanvändningsalternativ. Markägaren har inga färdiga planer för användningen av tomten med tilläggsbyggandet kunde ske till exempel i tre etapper. Av de markanvändningsutkast som presenteras här skulle alternativ 3 bäst motsvara markägarens mål. Bilplatserna måste anläggas på tomten och om hela tomten bebyggs förutsätts strukturell parkering.



Kvarter 2, tomt 15 (nytt tomtnummer 13-2-25); den byggrätt som placerats på tomten är 5 800 m²vy (e=0.58). Av byggrätten antas 4 400 m²vy bestå av produktions-/lagerutrymmen och 1 400 m²vy av kontorsutrymmen, vilket innebär att det ska anvisas sammanlagt 42 bilplatser.

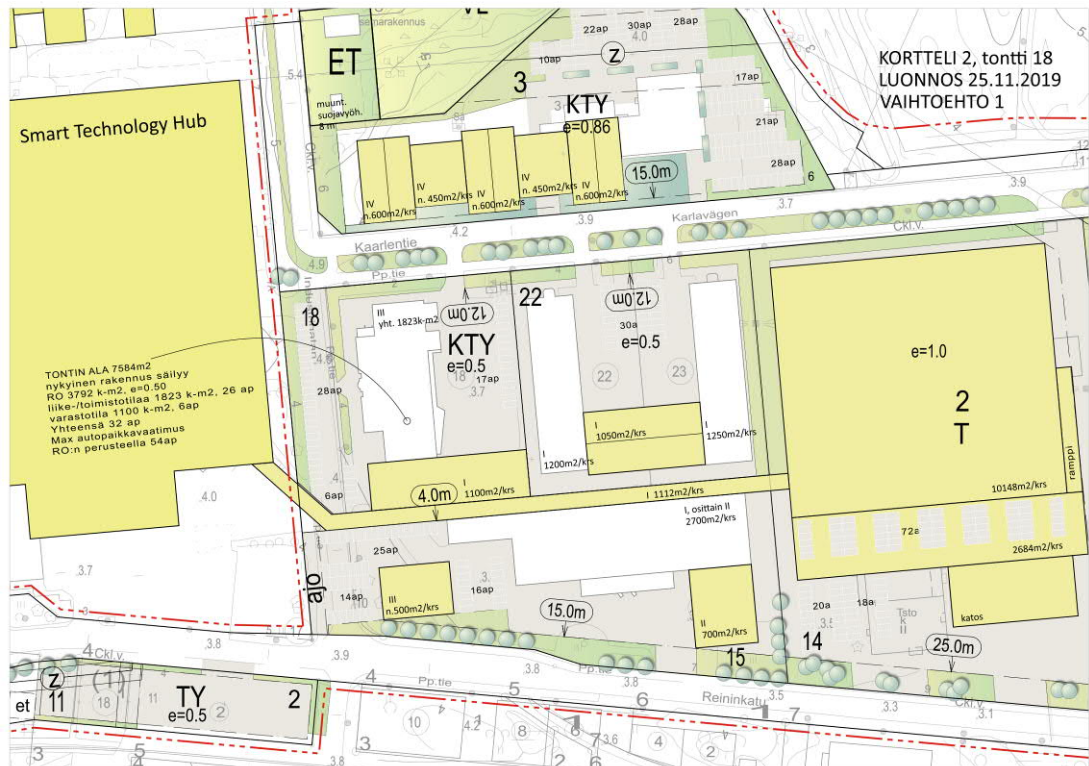


Kvarter 2, tomt 15 (nytt tomtnummer 13-2-25); den byggrätt som placerats på tomten är 5 600 m²vy (e=0.56) så att den nuvarande byggnaden bevaras och nybyggnationen består av kontors-/affärsutrymme. Parkeringsplatserna (55 bp) ligger i den västra delen av tomten.



Kvarter 2, tomt 15 (nytt tomtnummer 13-2-25); den byggrätt som placerats på tomten är 6 300 m²vy (e=0.63). Byggrätten antas bestå endast av produktions- och lagerutrymme, vilket innebär att det ska anvisas minst 32 bp. Eftersom tomten bebyggs helt med detta exploateringsstal förutsätter lösningen att parkeringsplatser placeras i byggnaderna.

För tomt 18 i kvarter 2 (nytt tomtnummer 13-2-27) på den södra sidan av Karlavägen utarbetades ett markanvändningsalternativ som motsvarar de synpunkter som markägaren framfört i sin åsikt.



Kvarter 2, tomt 18 (nytt tomtnummer 13-2-27); Tomtens nya areal är 7584 m², då gatuområde från Industrigatan ansluts till tomten. Till tomten anvisas bygggränt på 3 792 m²vy med exploateringsgraden $e=0.50$. Den befintliga byggnaden bevaras. I den södra delen av tomten finns en ny lagerbyggnad på 1 100 m²vy. Med den föreslagna tomtanvändningslösningen ska det anvisas sammanlagt 32 bilplatser till tomten. De kan i sin helhet placeras i den västra kanten av tomten. Om bygggränten förverkligas helt som affärs- och kontorsutrymme förutsätts 54 bilplatser som kan placeras på tomten men lösningen innebär att området för servicegården blir mindre.

4.4.3 Respons om programmet för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning, som är daterat 13.8.2019, har funnits för påseende 22.8–6.9.2019. Om programmet för deltagande och bedömning inlämnades 6 utlåtanden och 3 åsikter. Nedan presenteras sammandrag av dessa samt eventuellt bemötande med kursiv stil

Suomen Turvallisuusverkko Ab

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

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

Österbottens förbund

1. Programmet för deltagande och bedömning är enligt Österbottens förbund klart och sakligt, och den beskriver också planläggningsläget för den gällande landskapsplanen 2030 för Österbotten och för det förslag till landskapsplan för Österbotten 2040 som är under arbete.
2. I förslaget till landskapsplan anvisas planeringsområdet huvudsakligen som arbetsplatsområde (TP). Enligt planeringsbestämmelsen för beteckning bör man vid detaljplanering fästa uppmärksamhet vid att området är lättillgängligt i synnerhet med kollektivtrafik, med cykel och till fots. Dessutom ska uppmärksamhet fästas vid trafikarrangemang och värden i kulturmiljön, landskapet och naturen. En stor mängd boende ska inte anvisas till området och verksamheten får inte störa bostäderna i näromgivningen.

Denna planeringsbestämmelse bör beaktas i den mer detaljerade planeringen.

3. Målet att anvisa byggrätt för byggande av verksamhets-, industri- och lagerutrymmen stämmer överens med förslaget till Österbottens landskapsplan.

Bemötande:

Vid detaljplaneringen bör det fästas uppmärksamhet vid att området är lättillgängligt med kollektivtrafik, med cykel och till fots. Även värden i kulturmiljön, landskapet och naturen ska beaktas.

Österbottens museum

1. Österbottens landskapsmuseum anser att man tagit områdets nuläge och den närliggande byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY) Finska Sockers fabrik med bostadsområden i beaktande i utgångsuppgifterna för planeringen. Museet anser att det i planeringsarbetet bör tas hänsyn till planlösningarnas konsekvenser för den närliggande byggda miljön av riksintresse.
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 som en del av planeringsområdet.

Bemötande:

Finska Sockers byggda kulturmiljö av riksintresse ligger ganska fristående från planeringsområdet på ett näs i norr, där avståndet till planeringsområdet som kortast är endast 95 meter. Historiskt sett är utvecklingen av Finska Sockers område kopplat till det område som ska planeras främst när det gäller förbindelser. I detta avseende kommer utvecklingen av ett mer kompakt område och vidarekopplingen av trafiken längs den nya rutten längs Karlavägen till Finska Sockers område att förändra förhållandena i Finska Sockers område huvudsakligen med tanke på infarten till området. Detaljplanen har ingen inverkan på bevarandet eller den historiska läsbarheten av byggnadsbeståndet eller området.

I den gällande detaljplanen anvisas ett skyddsgrönområde och ett kvartersområde för bilplatser till området mellan Finska Sockers område och det område som detaljplaneras. Kvartersområdet för bilplatser betjänar teknologisentrets kvarter och parkeringen har reglerats i den gällande detaljplanen. På grund av markägosituationen är det fortfarande inte möjligt att undersöka den lösning som Österbottens museum har föreslagit. I det område som planeras kan parkering ordnas i kvartersområdena.

Österbottens räddningsverk

1. Utöver de utredningar som nämns i programmet för deltagande och bedömning anser räddningsverket att även dominoutredningen för hamnen i Vasklot (Vaskiluodon sata-man dominoselvitys, 24.6.2019, Gaia Consulting Oy) bör tas i beaktande. Dominoundersökningen är begränsad till detaljplanens närområden.

Bemötande:

Den nämnda dominoutredningen beaktas vid utarbetandet av detaljplanen.

Vasa Vatten

1. Genom området går Vasa Vattens stamledningar 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 monteras ned ska överförings- och byggnadskostnaderna betalas av den som utvecklar området.
3. Eventuella nya vattenförsörjningsledningar och/eller kapacitetsuppgraderingar av befintliga ledningar och avloppspumpstationer (2) måste avtalas separat.

Bemötande:

I detaljplanen beaktas samhällstekniska nätverk som delområden för underjordisk ledning. På samma platser finns även fjärrvärmeledningar.

Fingrid Abp

1. Planområdet inkluderar inte Fingrid Abp:s överföringslinjer eller andra funktioner. Fingrid har därmed inte något behov av att kommentera innehållet i detaljplanen.

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

Försvarsmaktens logistikcentral

Logistikregementet, staben

Vid byggnads- och övriga arbeten bör det tas hänsyn till möjliga kabelledningar i området och i närheten. Läget för eventuella kablar som betjänar försvarsmakten måste utredas i god tid, minst tio (10) arbetsdagar innan det planerade bygget går av stapeln, av Suomen Turvallisuusverkko Ab (STUVE), som också måste avge ett uttalande om detaljplaneringen och markanvändningen.

Kabelskärmar för försvarsmakten beställs av Johtotieto Ab.

I det fortsatta arbetet 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.

Bemötande:

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 delgeneralplanen för bostäder, industriområden, hamnområden och trafik/vägarangemang:

- Tung trafik bör möjliggöras från Ruoritie till Reinsgatan mot hamnen i Vasa. På denna sträcka bör det tas hänsyn till antalet långtradare som kommer in på industriområdena genom ett tillräckligt antal körfält, ett avsnitt för lätt trafik och möjligheter att parkera långtradare.

Detaljplanen borde lösa och möjliggöra en fungerande tillfällig trafik över Reinsgatan mellan Wärtsiläs STH och Yrjö Halmesmäki Oy:s fastighet på Industrigatan 2. På detta sätt möjliggörs en ekonomisk och trygg överföring av speciellt tunga varor mellan områdena med hamnoperatörens materiel.

Bemötande:

I ändringen av detaljplanen för Reinsgatans område beaktas de mål som ställts upp trafikutredningen för delgeneralplanen och den översiktsplan för trafik som utarbetats för området. När det gäller hamntrafiken pågår arbetet med delgeneralplanen delvis fortfarande och trafikutredningen kan preciseras ytterligare under generalplanearbetet. Samtidigt kan man undersöka riktgivande lägen både för de önskade platserna för långtradarparkering och antalet körfält på Reinsgatan. Om utredningarna visar att detta är möjligt kan idéerna från yttrandet förverkligas senare i detaljplanen för hamnen. I det område som nu detaljplaneras finns ingen möjlighet att anvisa en separat långtradarparkering och det är inte heller möjligt att undersöka användningsändamålen för tomterna på den södra sidan av Reinsgatan i någon större utsträckning.

Reinsgatan är gatuområde i detaljplanen. Trafiken mellan tomterna kan inte lösas i detaljplanen, men vid behov kan frågan lösas med trafikstyrningsplaner, ifall lösningen är möjlig med tanke på trafikens funktion, säkerhet och smidighet och ifall den gynnar alla parter och det allmänna intresset.

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 för vår fastighet. I målen för planeringen nämns det också att områdets synliga läge vid ankomsten från hamnen till staden beaktas. Även kvalitetsnivån och fasaderna nämns. 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 fastighet både 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 truck 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, vilket innebär att de måste skapa godstransportlösningar som inte skadar befintliga aktörer i området.
5. Eventuella underjordiska fjärrvärme- eller elledningar kan visserligen 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.

Bemötande:

I utkastskedet presenteras två alternativa planeringslösningar. I alternativ 1 kommer Industrigatan att stängas av och en logistikkorridor på marknivå att byggas tvärs över den. Logistikkorridoren går från planområdet till Wärtsiläs teknological central. Alternativ 2 innebär att en logistikbro byggs tvärs över Industrigatan. Under bron skulle trafik fortfarande vara möjlig. Det slutliga valet sker när planeringen fortskrider och utifrån den respons som lämnats in i beredningsskedet. Alternativ 1 (Stängning av Industrigatan) skulle troligtvis innebära att det hittas ersättande lagringsutrymme för Novafloor antingen i det område som detaljplaneras eller någon annanstans. Detta kan dock inte fastställas i detaljplanen.

Novafloors byggnad (byggd 1988) är den enda byggnaden i området som representerar den postmoderna eran, och den framhävs bland de omgivande mer konventionella industri- och lagerbyggnaderna på en landskapsmässigt viktig plats vid en knutpunkt för trafiken. Alternativet med en logistikkorridor ovan jord täcker Novafloor-byggnaden sett från hamnen, men på samma sätt kommer byggnaden att få betydligt mer synlighet från Karlavägen när Wärtsiläs personal- och besöks trafik passerar byggnaden. Byggnaden är utan tvekan mer representativ sett från Industrigatan, men baksidan av byggnaden representerar även en exceptionell kvalitet av industrikonstruktion och kan med rimliga modifieringar göras representativ från alla håll. Alternativen till logistikkorridoren kommer att undersökas under planeringens gång och bestämmelser som styr byggnadssättet för nybyggnationen kommer att utarbetas i förslagsskedet.

Wärtsilä och DHL har motiverat en logistikkorridor ovan jord enligt följande: Från logistikcentralens och produktionsverksamhetens perspektiv skulle en underjordisk eller förhöjd logistikkorridor innebära hisstransport i båda ändarna och eventuellt också öka behovet av antalet AGV-transportörer (Automated Guided Vehicle) eller att hissarna dimensioneras med beaktande av AGV-transportörernas vikt, vilket skulle bromsa hissarnas hastighet. Skillnaden i höjdled skulle leda till att processen bromsas eller till och med stoppas i händelse av störningar och ökar betydligt riskerna/osäkerhetsfaktorerna i processen. Det är inte möjligt med planerade logistiklösningar eller volymer (60 lastpallstransporter per timme) när man strävar efter ett oavbrutet materialflöde. En underjordisk logistikkorridor skulle också kräva vattentäta konstruktioner.

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 handel och kontorslokaler kan rymmas i byggnaderna i området. Vi hoppas också på högsta möjliga byggyta och höjd.

Bemötande:

Tomten ligger i planområdet närmast stranden, Finska Sockers bostadsområde och rekreationsområdena. 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 kommersiellt byggande eller kontorsbyggande som kvarterets huvudsyfte, men i det anvisade TY-kvarteretsområdet kan det finnas butiks- och kontorsutrymmen som anknyter till industri- och lagerverksamhet även i fortsättningen. Byggnadsytorna anvisas så utspridda som möjligt på tomten, men konstruktionen är begränsad av de tekniska nätverken i området, betecknade som områden reserverade för ledning eller underjordisk ledning. Byggnadernas höjd kommer att begränsas till 12 meter i detaljplanen, vilket är samma höjd som i kvarteret mitt emot på den södra sidan av Karlavägen och samma som i den nuvarande detaljplanen.

EPV Energia Oy (åsikt mottagen 6.9.2019, registrerad 30.9.2019)

EPV Energia Oy (EPV) avger sin åsikt tillsammans med Vaskiluodon Voima Oy, EPV Alueverkko Oy och Vaskiluodon Teollisuuskiinteistö Oy som är dotter- eller andelsbolag till EPV-koncernen.

EPV Energia Oy och Vaskiluodon Teollisuuskiinteistö Oy ska läggas till som intressenter i programmet för deltagande och bedömning eftersom bolagen äger fastigheter längs Frilundsvägen i Vasklot och trafiken för området löses i detaljplanen. Detaljplanen berör dessutom ingången av tunga transporter till kraftverksområdet.

EPV har inget övrigt att tillägga. Bolaget ber staden att informera om framskridandet av planläggningen. Mer information fås av Sami Kuitunen, foramn.efternamn@epv.fi.

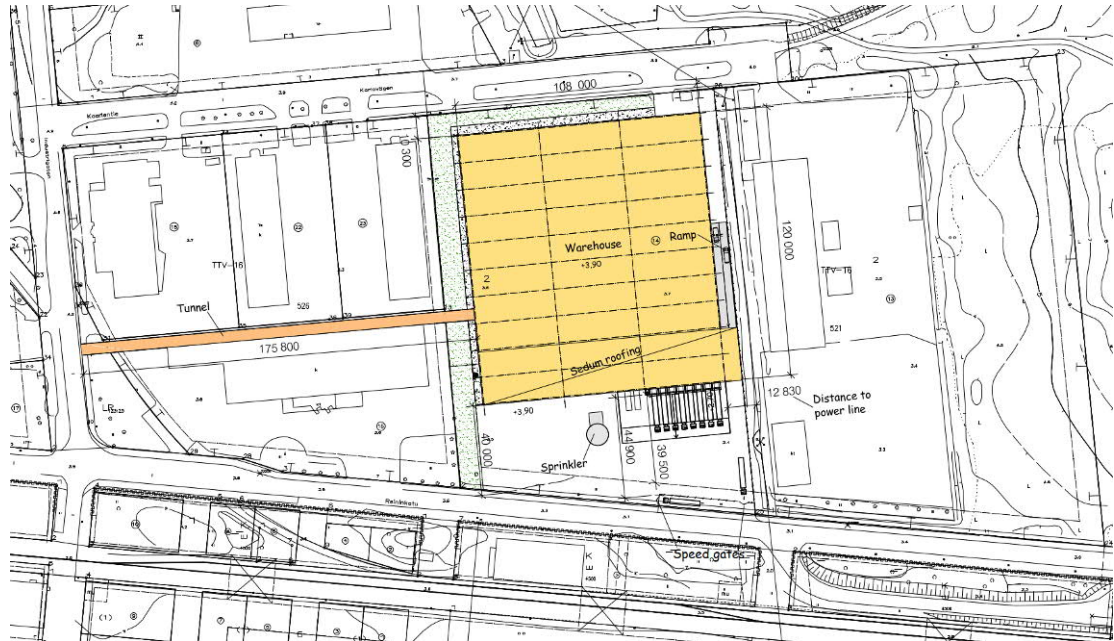
Bemötande:

På grund av ett misstag i dokumenthanteringen från planläggningens sida mottogs EPV Energi Ab:s åsikt försenat. Eftersom planförberedarna inte var medvetna av brevet, saknas åsiktens bemötande från utkastskedets planmaterial. Misstaget korrigerades efter utkastskedets påseende då EPV Energi Ab:s och Vasklot industri-fastigheter Ab:s tillsattes som intressenter till programmet för deltagande och bedömning samt i förslagskedets planförslag. I samband med detta levererades per e-post till EPV Energi svar på deras inlämnade åsikt under PDB-skedet. Samtidigt gavs också noggrannare information gällande områdets trafikarrangemang. Med detaljplanen ändras inte den trafikering som sker via Reinsgatan. Industriegatans trafik ersätts av Karlavägens nya del.

Framskrivande av planen informeras genom skickande av anhörigpost före planförslagets påseende. Som mål är att den slutliga versionen av detaljplansändringen remitteras till kommunfullmäktige för godkännande efter att den behandlats i kommunstyrelsen. Fördragslistor för möten samt deras bilagor publiceras på Vasa stads hemsidor några dagar innan mötet. Ifall ingen besvärat den godkända detaljplanen hos Vasa förvaltningsdomstol, kungörs planen som gällande ungefär 37 dagar efter godkännandebehandling.

4.5 Beskrivning av utkasten till detaljplan

Wärtsilä Abp och DHL har låtit utarbeta preliminära utkast för logistikcentralens funktioner och till den anslutande logistikkorridoren som bakgrundsmaterial för planeringen. I planens utkastskede har det diskuterats med företagen på områden om bl.a. trafikarrangemangen och tillbyggnadsbehovet. Utifrån diskussionerna har det utarbetats två alternativa planutkast för hörandet i beredningsskedet. Beslut fattades om att utarbeta planförslaget baserat på alternativ 1 och genom att utveckla det vidare.



Den första skissen över logistikcentralen. Källa: DHL/Pantektor AB 12.7.2019. Senare har skissen ändrats så att det 15 meterbreda skyddsområdet för kraftledningen beaktas.

I planutkastet anvisades kvarter 2 huvudsakligen enligt den gällande detaljplanen som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T) samt som kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) för tomt 18. Byggrätten anvisades med ett exploateringsstal i förhållande till tomtens yta. Bygghöjden styrdes genom att anvisa den högsta tillåtna byggnadshöjden i meter. På mindre tomter har den högsta tillåtna höjden begränsats till 12 meter. I kanterna av tomten mot Reinsgatan har den begränsats till 15 meter och i mitten av tomten till 25 meter.

Kvarter 3 anvisades som kvartersområde för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY) eftersom kvartersområdet ligger närmast bostadsbebyggelsen och rekreationsområdena. Byggrätten och den högsta tillåtna byggnadshöjden bevarades enligt den gällande detaljplanen. Avståndet till de närmaste bostadsbyggnaderna i Finska Sockers område är cirka 95 meter.

I kvarter 11, på södra sidan av Reinsgatan, minskar arealen på kvartersområdet eftersom gatuområdet fastställs i enlighet med den befintliga gatan. I den gällande detaljplanen har avsikten varit att ändra gatuområdena men ändringen har inte blivit av. I planutkastet anvisades kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) till kvarteret som ligger på en plats

som är viktig med tanke på stadsbilden och längs rutten från hamnen till staden. Tomtens form är utmanande och liten och därför är det osäkert om den kommer att förverkligas. Det högsta tillåtna våningstalet i KTY-området är tre (III) i utkastet. I förslagsskedet ändrades detta område till ett hamnområde (LS).

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

Till kvartersområdena anvisas delar av områden som är reserverade för ledningar och underjordiska ledningar i enlighet med de gällande linjerna för el, fjärrvärme och vattenförsörjning.

I planförslaget presenterar mer detaljerade bestämmelser som styr byggnadssättet i kvartersområdena.

Övriga områden

I detaljplansutkastet anvisas även område för närrekreation (VL) under kraftledningen i planområdets norra del, område för byggnader och anläggningar som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET) på platserna för de nuvarande transformatorstationerna samt gatuområden.

Trafikarrangemang

Med detaljplanen möjliggörs en förlängning av Karlavägen till Reinsgatan och en enkelriktad kollektivtrafikled från Karlavägen till Industrivägen (pp/jl). På detta sätt kan busstrafiken svänga utan att en svängplats behöver byggas på gatunätet.

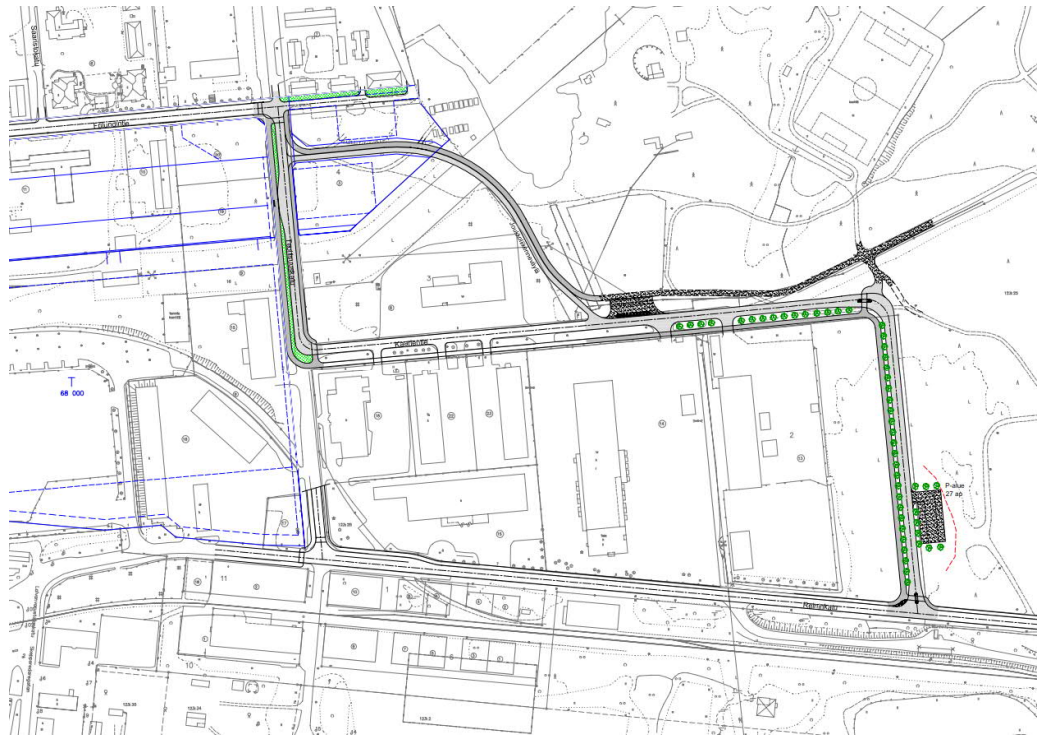
Planens trafikarrangemang förbättrar även förhållandena för fotgängare och cyklister då rutterna mot centrum delvis kan förverkligas genom rekreationsområden och samtidigt skiljas åt från den tunga trafiken. Den cykel- och gångbana som är avskild från körbanan med en grönremsa längs Karlavägen förlängs till Reinsgatan på samma sätt som körbanan. Detta innebär att den även kan betjäna personer som cyklar till och från arbetet.

I detaljplanen utfärdas följande normer gällande bilplatser och cykelparkering i kvartersområdena:

- o Affärs- och kontorsutrymmen 1 bilplats/70 m²vy samt 1 cykelplats/50 m²vy
- o Produktions- och lagerutrymmen 1 bilplats/200 m²vy samt 1 cykelplats/200 m²vy
- o Logistikverksamhet som utnyttjar automatiserad logistik 1 bilplats/300 m²vy samt 1 cykelplats/300 m²vy

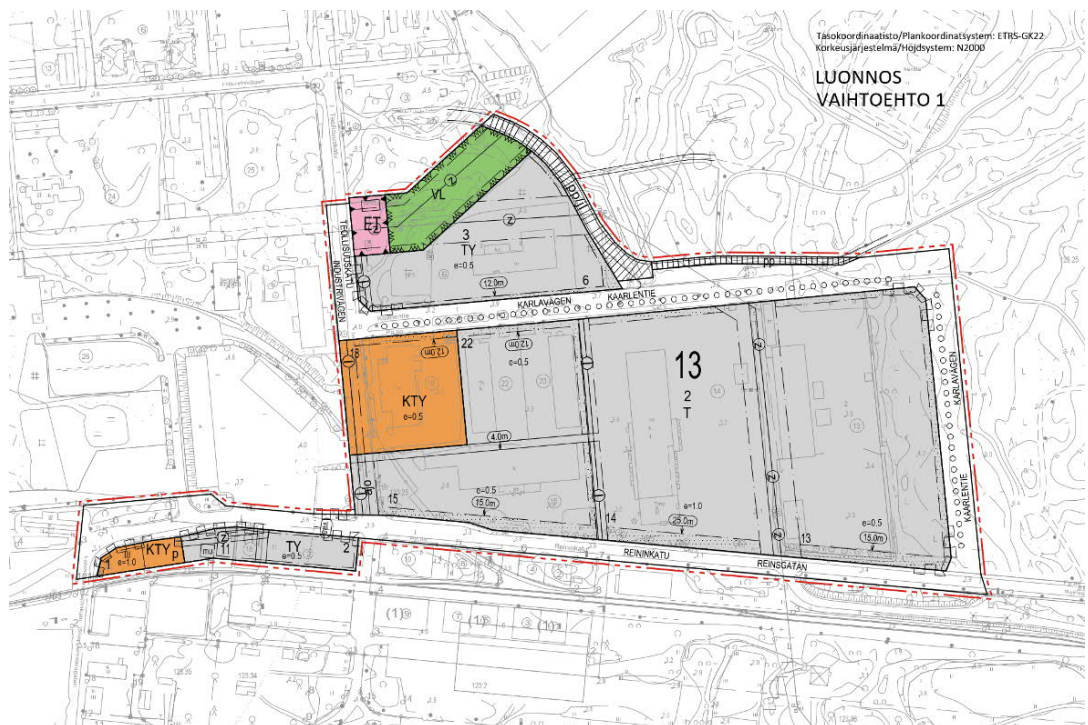
Den parkering som uppstår genom verksamheten i kvartersområdena sker inom kvartersområdenas gränser. Av cykelplatserna ska hälften förverkligas med ramlös eller i skydd för väderet.

För det allmänna rekreationsbehovet eftersträvas nytt parkeringsområde längs med Karlavägen utanför planområdet eller alternativt längs Karlavägens nya förbindelse i form av parkering längs gatan. Till de norra delarna av planområdet anvisas dessutom eventuell parkering i Karlavägens gatuområde.



Skiss från översiktsplan för trafiken i planens utkastskede, Vasa stad 20.9.2019

4.5.1 Planlösning alternativ 1 – Industrigatans södra del ansluts till kvartersområdet



Planutkast, alternativ 1, 23.9.2019; Industrigatan ansluts till det intilliggande kvartersområdet

Genom detaljplanändringen skulle Industrigatan förenas till byggplatserna 14 (logistikcentralens korridor), 15 och 18 för industri- och lagerbyggnader i kvarter 2 på avsnittet Reinsgatan-Karlavägen. Anslutandet av gatuområdet till tomterna utökar deras byggrätt eftersom byggrätten är bunden till tomtens yta. Till tomt 15 anvisas en förbindelse vid nuvarande Industrigatan, varifrån man skulle ta sig vidare till teknologicentret.

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

Till den norra delen av Karlavägen anvisas en separat reservering för ett gatuområde för gång- och cykeltrafik.

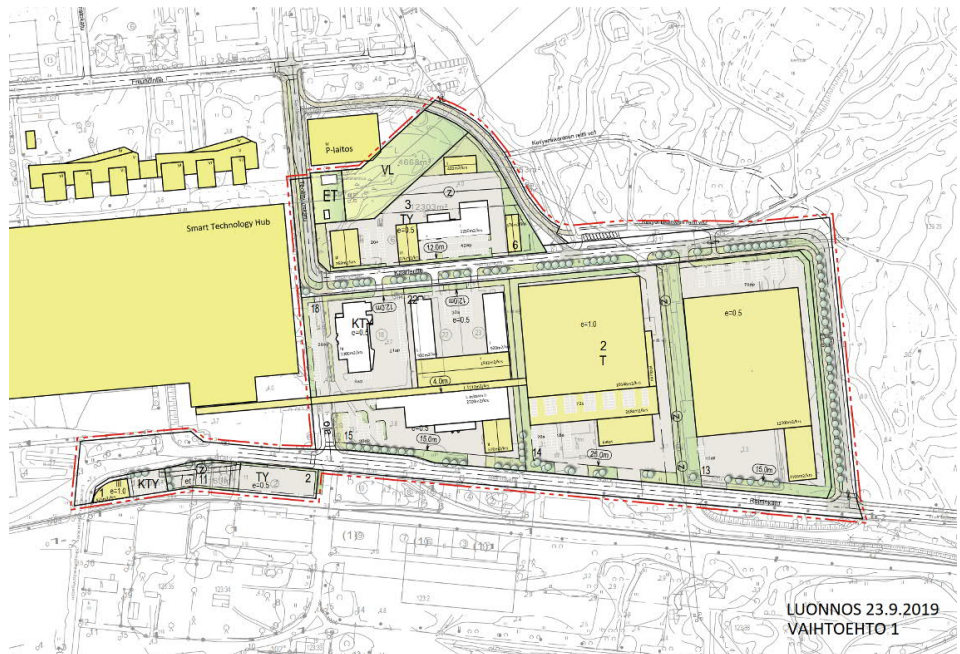
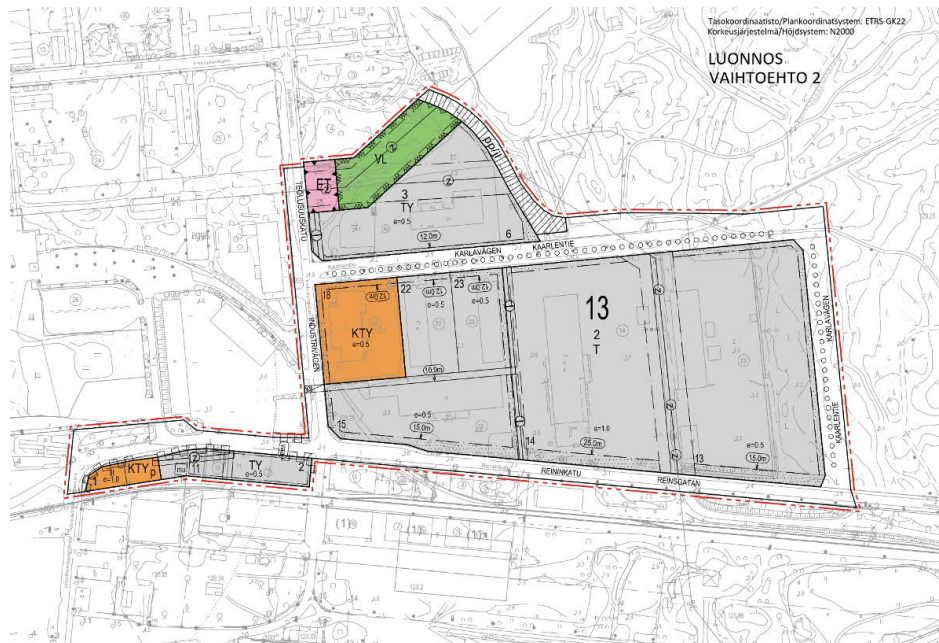


Illustration av planutkast alternativ 1, 23.9.2019. Industrigatan ansluts till kvartersområdet bredvid. Illustrationen framför ett möjligt alternativ av hur planen kunde förverkligas. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas.



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

4.5.2 Planutkast 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. Tomtindelningen skulle bevaras för kvarter 2, men en del av tomt nummer 15 skulle anslutas till tomt nummer 14 p.g.a. logistikkorridoren.

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

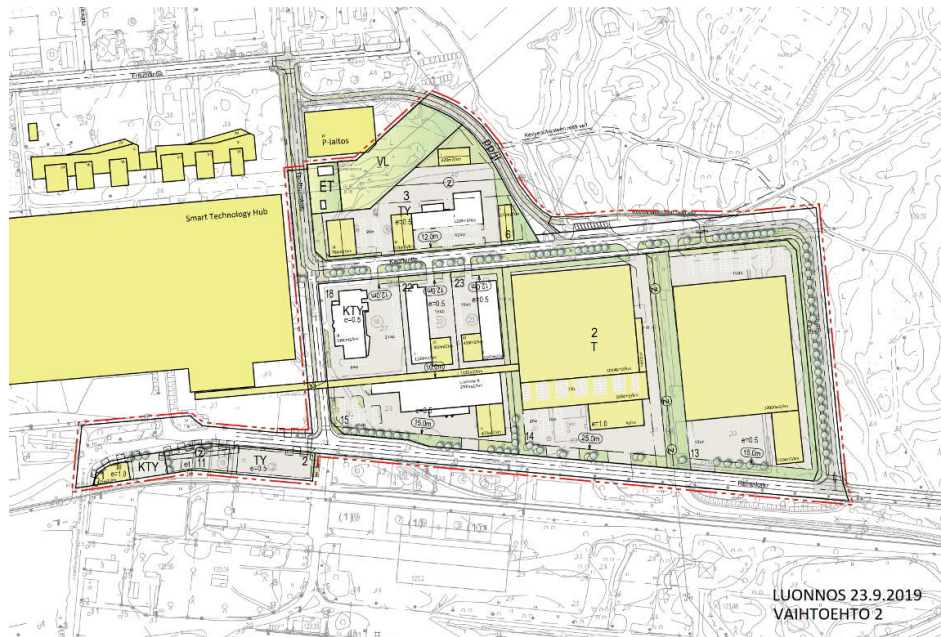
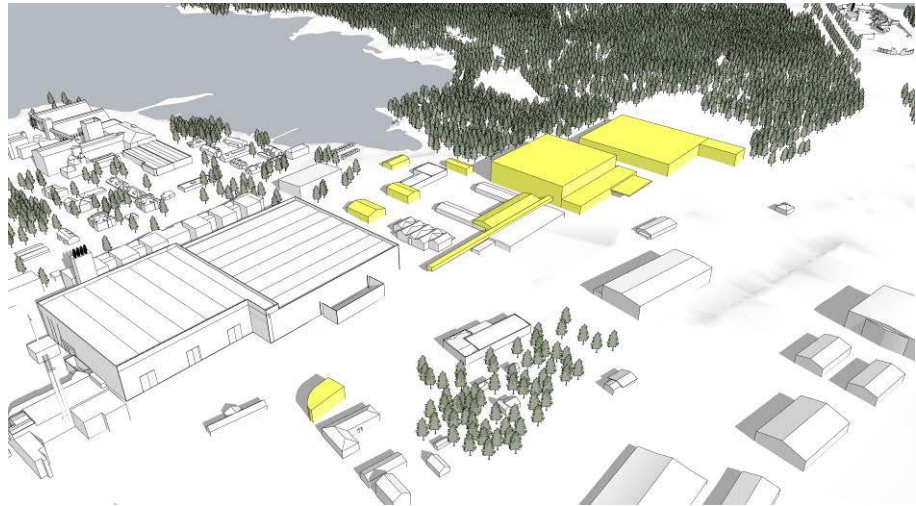


Illustration av planutkast alternativ 2, 23.9.2019. Industrigatan som tidigare. Illustrationen visar ett möjligt alternativ för genomförandet av planen. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas.



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

4.5.3 Dimensionering

I planutkastskedet hade detaljplanen en yta på 132 150 m² (13,21 ha).

Planområdet indelas i olika funktioner enligt följande:

Kvartersområden för verksamhetsbyggnader (KTY)	ALT1: 4 277/ALT2: 5 035 m ²
Kvartersområde för industribyggnader (T)	ALT1: 69 041 m ² /ALT2: 68 184 m ²
Kvartersområden för industribyggnader (TY)	15 466 m ²
där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art	
Rekreatiomsområde (VL)	4 668 m ²
Område för byggnader och anläggningar	
som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET)	1 197 m ²
Gatuområden	ALT1: 32 908 m ² /ALT2: 35 281 m ²

Genom detaljplanen anvisas beroende på alternativ sammanlagt 58 123–59 362 m²vy bygg-
rätt ovan jord, av vilket 4 277 – 5 035 m²vy anvisas för verksamhetsbyggnader, 7 733 m²vy
för industribyggnader (TY) och resten 46 113–46 594 m²vy för industri- och lagerbyggnader
(T). Gällande dimensioneringen förekommer det inga större skillnader mellan de olika alter-
nativerna eftersom situationen enligt den gällande detaljplanen konstateras i ändringen av de-
taljplanen. I alternativ 1 anvisas 2 373 m² mer kvartersområden och 1 239 m² mer bygg rätt
än i alternativ 2 eftersom gatuområde ansluts till kvartersområdet.

Planutkast alternativ 1 – Industrigatan sammanslås till kvartersområdet

I alternativ 1 anvisas ungefär 64 % av den totala ytan som kvartersområde för industribygg-
nader (T och TY), ungefär 7 % som kvartersområde för verksamhetsbyggnader och ungefär
29 % som gatu-, rekreatioms- och specialområden. I alternativ 1 anvisas bygg rätt på samman-
lagt 59 362 m²vy, av vilket 5 035 m²vy anvisas för verksamhetsbyggnader och 54 327 m²vy
för industribyggnader (T, TY). Exploateringstalet för hela området är 0.45 och exploaterings-
talet för kvartersområdena är 0.65. Tabell över ytorna presenteras på följande sida.

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 %

Planutkast alternativ 2 – Industrigatan bevaras oförändrad

I alternativ 2 anvisas ungefär 63 % av den totala ytan som kvartersområde för industribyggnader (T och TY), ungefär 6 % som kvartersområde för verksamhetsbyggnader och ungefär 31 % som gatu-, rekreations- och specialområden. I alternativ 2 anvisas byggrätt på sammanlagt 58 123 m²vy, av vilket 4 277 m²vy anvisas för verksamhetsbyggnader och 53 846 m²vy anvisas för industribyggnader (T, TY). Exploateringsstalet för hela området är 0.44 och 0.65 för kvartersområdena.

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 %

4.5.4 Trafik

Planutkastet har utarbetats enligt översiktsplanen för trafiken. Särskild uppmärksamhet har fästs vid att gång- och cykeltrafiken löper smidigt och är trygg. I översiktsplanen görs förberedelser för att behovet av utrymme för tung trafik växer i framtiden i den södra delen av planområdet och att den södra delen av Industrigatan på avsnittet Reinsgatan–Karlavägen stängs av för genomfartstrafik. För trafiken till Finska Sockers område och teknologicentrets kontorsområde ordnas en ny rutt från Reinsgatan via Karlavägen till Industrigatan. För lätttrafik och kollektivtrafik ordnas en rakare rutt i närheten av stranden vid Månviken.

Parkeringen sker i kvartersområdena och i planen presenteras parkeringsnormer för olika funktioner.

Parkeringsnorm som krävs i detaljplanen:

MINIMIALTAL BILPLATSER OCH CYKELPLATSER

Affärs- och kontorsutrymmen 1 bp/70 m²vy samt 1 cykelplats/50 m²vy

Produktions- och lagerutrymmen 1 bp/200 m²vy samt 1 cykelplats/200 m²vy

Automatiserade logistikfunktioner 1 bp/300 m²vy samt 1 cykelplats/300 m²vy

Det behov av parkeringsplatser som det nya byggande som detaljplanen möjliggör bedöms till följande, om hela den våningsyta som planen möjliggör förverkligas:

- o KTY-tomt 13-11-1, bilplatser 17 st
- o TY- tomt 13-11-2, bilplatser 8 st
- o TY- tomt 13-3-6, bilplatser 38 st
- o T- tomt 13-2-13, bilplatser 75 st
- o T- tomt 13-2-14, bilplatser 77 st
- o T- tomt 13-2-15, bilplatser 32 st
- o KTY- tomt 13-2-18, bilplatser 44-54 st (beroende på utkastalternativ)
- o T- tomt 13-2-22, bilplatser 24-29 st (beroende på utkastalternativ)
- o T- tomt 13-2-23 (Utkast ALT 2), bilplatser 24 st

4.5.5 Kvartersområden (utkastskede)

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)

Det kvartersområde som ligger närmast hamnen och som med tanke på sin storlek och sitt centrala läge inte lämpar sig för industribebyggelse samt tomt 13-2-18 (Novafloor, före detta Vasabladet) anvisas som kvartersområden för verksamhetsbyggnader där det är tillåtet att bygga affärs- och kontorsbyggnader samt byggnader som betjänar forskningsverksamhet. I KTY-området i kvarteret nära hamnen anvisas byggrätt på sammanlagt 1 200 m²vy och det högsta tillåtna våningstalet är tre (III). Till Novafloors tomt anvisas byggrätt på sammanlagt 1 200 m²vy och det högsta tillåtna våningstalet är tre (III). Till Novafloors tomt anvisas byggrätt med exploateringsstalet $e=0.5$ och den högsta tillåtna höjden för byggnadens fasad är 12 m.

Till kvartersområdet anvisas reserveringar för underjordiska ledningar i enlighet med befintliga nätverk.

Planbestämmelse som berör område:

Områdets läge på en plats som är viktig med tanke på stadsbilden och i närheten av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) ska beaktas i planeringen och genomförandet.

Utöver den byggrätt som anges på detaljplanekartan får ventilationsmaskinrum byggas.

I samband med utarbetandet av planförslaget utfärdas mer detaljerade bestämmelser för byggnadssättet beträffande industribyggnaderna.

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

Den del av kvarter 11 som ligger i planområdet på den södra sidan av Reinsgatan längs järnvägen samt kvarter 3 i den norra delen av planområdet närmast bostadsbebyggelse anvisas som TY-områden. Byggrätten anvisas med exploateringsstalet $e=0.5$. I kvarter 11 har TY-området byggrätt på 1 581 m²vy. I kvarter 3 är byggrätten 6 152 m²vy och den högsta tillåtna höjden på fasaden har fastställts till 12 m på motsvarande sätt som i kvartersområdet på den södra sidan av Karlavägen.

Till kvartersområden anvisas ledningsservitut i enlighet med de gällande el- och fjärrvärmeledningarna. Till tomt 13-11-2 fastställs dessutom en separat byggnadsyta för en transformatorstationsbyggnad. Byggnadsytan för transformatorstationen måste flyttas bort från gatuområdet och därför har den flyttats till den södra sidan av ledningslinjen. Detaljplanens bestämmelse lyder enligt följande: "Transformatorn bör ha en naturenlig färg och vara lämplig i miljön. Som fasadmateriäl kan rödtegel, keramisk platta, cortenstål eller motsvarande materiäl användas."

För den farliga cistern som ligger på den västra sidan av planområdet anvisas en konsulteringszon med en radie på 340 meter med vaa-beteckning på plankartan. Beteckningen sträcker sig till tomt 13-11-2. Förutom att man måste lyda föreskrifter vid byggande måste även de anvisningar som Tukes har gett gällande beaktandet av värmestrålning samt tryckverknningar och kaststycken i samband med olyckor beaktas vid placeringen av funktionerna, byggandet och i infrastrukturen.

I samband med utarbetandet av planförslaget utfärdas mer detaljerade bestämmelser för byggnadssättet beträffande industribyggnaderna.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T)

Kvarter 2 i planområdets mellersta del anvisas huvudsakligen som kvartersområde för industribyggnader (exkl. tomt 13-2-18). I kvartersområdet är det inte tillåtet att placera sådan verksamhet som orsakar lukter eller annan luftförorening i omgivningen. I planeringen ska även användningsändamålet för de omgivande områdena beaktas så att den bullernivå som verksamheten orsakar inte överskrider de föreskrivna riktvärdena. Skorstenar, tekniska anordningar och andra konstruktioner som är nödvändiga med tanke på verksamheten får placeras ovanför den högsta tillåtna höjdnivån som fastställts i detaljplanen.

Utöver den byggrätt som anges på detaljplanekartan får ventilationsmaskinrum byggas.

Byggnadytorna anvisas luftigt för att det ska finnas så många möjligheter som möjligt för genomförandet av planen. Byggnadseffektiviteten i kvarteret varierar mellan tomterna och den är som störst i den mittersta delen av området $e=1.0$. På övriga ställen är den $e=0.5$. Beroende på utkastalternativ anvisas sammanlagt 46 113 m²vy/ 46 594 m²vy.

Den högsta tillåtna höjden på byggnadernas fasad i meter styrs genom en planbestämelse. På mindre tomter är den 12 meter, 15 meter på medelstora tomter och 25 meter på den största tomten. Ovanför den fastställda maximalhöjden är det tillåtet att placera skor-

stenar, tekniska anordningar och andra konstruktioner som är nödvändiga med tanke på verksamheten.

Både lednings- och körservitut har fastställts för kvartersområdet i enlighet med ledningslinjernas nuläge (fjärrvärme- och elledningar).

I samband med utarbetandet av planförslaget utfärdas mer detaljerade bestämmelser för byggnadssättet beträffande industribyggnaderna.

ÖVRIGA OMRÅDEN

OMRÅDE FÖR BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR SOM BETJÄNAR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING (ET)

Som ET-områden anvisas områdena för de befintliga transformatorstationerna.

GATUOMRÅDEN

Av planområdet är 33 000 – 35 000 m² gatuområden, beroende på utkastalternativ. Av detta består 2 200 m² av gata som reserverats för fotgängare och cyklister där även kollektivtrafik är tillåten. I utkastalternativ 1 anvisas dessutom 897 m² som gatuområde som reserverats för fotgängare och cyklister.

Till Karlavägens gatuområde anvisas en trädrad som ska planteras.

OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION (VL)

Grönområdet nedanför kraftledningen i den norra delen av planområdet, som har en yta på 4 668 m², anvisas som område för närrekreation

4.5.6 Utlåtanden och åsikter som inlämnats under beredningsskedet

Alternativen till detaljplaneutkastet (daterade 23.9.2019) och det reviderade programmet för deltagande och bedömning var framlagda 1.10–14.10.2019. Om utkastet inlämnades åtta förhandsutlåtanden och fem åsikter. I de inlämnade åsikterna framförs synpunkter, önskemål och absoluta ställningstaganden om planutkasten. De ursprungliga åsikterna har arkiverats som en del av planmaterialet och de viktigaste punkterna har tagits med i planbeskrivningen.

Nedan presenteras sammanfattningar av den inlämnade responsen samt bemötanden till dessa med kursiv stil.

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten EPOELY/1705/2019

Det aktuella detaljplaneprojektet motsvarar huvudsakligen områdesreserveringarna i de gällande detaljplanerna. Beträffande de nya trafikarrangemangen motsvarar den de utredningar som gjorts i samband med delgeneralplanen för Vasklot och Smart Hub-detaljplanen. I planbestämmelserna för utkasten ges anvisningar för hur hanteringen av dagvatten ska ordnas på området. Dessutom tas ställning till behandlingen av förorenade markområden och frågor som berör stadsbilden.

Eftersom projektet ännu är i utkastskedet finns det inga mer detaljerade dagvatten- eller PIMA-utredningar till hands som skulle kunna användas för att ta ställning till om planbestämmelserna är tillräckliga.

NTM-centralen har för tillfället inget annat att anmärka om utkastet till ändringen av detaljplanen, men med tanke på stadsbilden och bevarandet av förbindelsebehoven kan alternativ 2 där det möjliggörs en direkt förbindelse från Industrigatan till Reinsgatan anses vara ett bättre alternativ. Vid behov kan gatuförbindelsens trafikmässiga karaktär ändras genom strukturella metoder.

Bemötande:

Vasa stad kommer att utarbeta en dagvattenutredning för området. I planen utfärdas en bestämmelse för förorenade områden: "Förorenad mark ska saneras innan byggåtgärder inleds."

Planläggningen fortsätter utifrån alternativ 1, vilket är den enda fungerande lösningen med tanke på processen mellan produktionsverksamheten och logistikcentret.

Österbottens förbund

Österbottens förbund gav sitt utlåtande om detaljplanens program för deltagande och bedömning 5.9.2019. Om utkastet till detaljplan för Reinsgatans område konstaterar Österbottens förbund att utkastet stämmer överens med förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

Österbottens museum

Österbottens landskapsmuseum att utkastet till detaljplanen möjliggör avsevärt mer industri- och lagerbyggande samt ändringar i trafikförbindelserna i planeringsområdet.

Museet anser att det nya byggandet längs Karlavägen skapar en tydligare trafik i området och gör det möjligt att skilja åt trafiken till Finska Sockers område och Wärtsiläs kontorsbyggnad från hamntrafiken.

Ur kulturmiljöns perspektiv påverkar de föreslagna planalternativen framför allt vyerna och avskiljningen av områdena. Landskapsmuseet anser att planalternativ 2 där logistikkorridoren är placerad ovanför gatan bevaras den s.k. landskapsmässiga knutpunkten mellan Reinsgatan och Industrigatan samt den landskapsmässiga förbindelsen till Finska Sockers område från hamnområdet. Om alternativ 1 förverkligas avbryts vyn vid logistikkorridoren och förbindelsen norrut avbryts. Gatulösningen i alternativ 1 lugnar i sin tur ner den tunga trafiken på den kvarstående delen av Industrigatan och orsakar på så sätt positiva konsekvenser för den norra sidan planområdet.

Vasabladets före detta tryckeri, nuvarande Novafloors byggnad, har i kulturmiljöutredningen för delgeneralplanen för Vasklot konstaterats ha värden som anknyter till byggnadstradition, arkitektur och industrihistoria. Med tanke på sitt läge anses byggnaden även ha miljövärden. Värdena har emellertid inte beaktats någon annanstans i utkastet till detaljplanen än i plan-

beskrivningen. Landskapsmuseet anser att byggnadens värden ska beaktas i planarbetet och att bevarandet av dem ska styras.

Österbottens landskapsmuseum är nöjt över att planens konsekvenser för den närliggande byggda kulturmiljön av riksintresse i enlighet med museets tidigare utlåtande. Även i beskrivningen av detaljplanen konstateras att kontrasten mellan bostadsområdena i RKY-området och hamn- och industriområdena i Vasklot är stor, och att lösningarna i denna detaljplan därför har konsekvenser även för RKY-områden och hur det upplevs.

I utkastet till detaljplan konstateras att det kommer att utarbetas bestämmelser som styr byggnadssättet i planförslaget och att kvalitetsmålen för byggandet kommer att vara striktare än vanligt i industriområdet. Landskapsmuseet anser att det är en bra lösning att styra byggandet och konstaterar att anvisningarna är nödvändiga i ett område som kommer att förändras kraftigt. Museet konstaterar dessutom att området fortfarande ska undersökas som en helhet i det fortsatta planarbetet och den mer detaljerade styrningen av byggandet. Dessutom ska planens konsekvenser beaktas inte bara för det närliggande nationellt värdefulla Finska Sockers fabriks- och bostadsområde utan även för det värdefulla moderna byggnadsarv som finns inom planområdet.

Bemötande:

Planläggningen fortsätter utifrån alternativ 1, vilket är den enda fungerande lösningen med tanke på processen mellan produktionsverksamheten och logistikcentret.

Vasabladets före detta tryckeri, som numera ägs av Novaflor, byggdes 1988 och den kommer inte att skyddas genom detaljplanen. Bevarandet av byggnaden hotas inte då den fortsätter att användas för nuvarande ändamål. Dessutom kan kompletterande bebyggelse på tomten placeras utan att riva den befintliga byggnaden. Novaflor har som avsikt att bygga lagerutrymme på tomten.

I planförslaget utarbetas planbestämmelser som styr byggnadssättet.

Österbottens räddningsverk

Under punkt 5.3.1 på sidan 48 i planbeskrivningen konstateras att den 340 meter breda konsulteringszonen för den farliga cisternen på den västra sidan av planområdet anvisas på plankartan med vaa-beteckning. På plankartan används dessutom vaa-detaljplanebeteckningen och den omfattas även av en bestämmelse. Vid punkten hänvisas med andra ord till planen dp 1091 Smart Technology Hub på vars plankarta vas-detaljplanebeteckning används för frågan. I detaljplanebestämmelsen för beteckningen används benämningen skyddszon. Räddningsverket anser att samma beteckningsätt och just den vas-beteckning och benämningen skyddszon som används i planen för STH dp 1091 borde användas för samma sak i synnerhet då det handlar om två intilliggande planer. "Konsulteringszon" hänvisar till zoner runt objekt som medför en risk för storolyckor och som definierats av TUKES. En konsulteringszon är i detta fall mer omfattande än skyddszonen för cisternen i fråga. Utifrån detaljplanen anser räddningsverket att arrangemang i anknytning till byggnadernas brand- och personsäkerhet kan lösas i samband med bygglovsprocessen.

Österbottens räddningsverk har inget annat att anmärka mot utkastet till planändringen.

Bemötande:

På plankartan är det inte möjligt att anvisa byggnadsytan för den farliga cisternen med vasplanbeteckning eftersom cisternen inte är belägen på planområdet. Det är frågan om en skyddszon för en farlig cistern och därför ändras konsuleringszonen till skyddszon i planbestämmelsen och beskrivningen. I planens allmänna bestämmelser tilläggs information om att planområdet är beläget i en konsuleringszon som definierats av Tukes och där utlåtande ska begäras av Tukes och räddningsmyndigheten i samband med omfattande byggnation.

Vasa elnät

Till den nya transformatorstation som installerats på KTY-tomten i kvarter 2 önskas ett ET-område (6 m x 6 m) enligt bild 1.

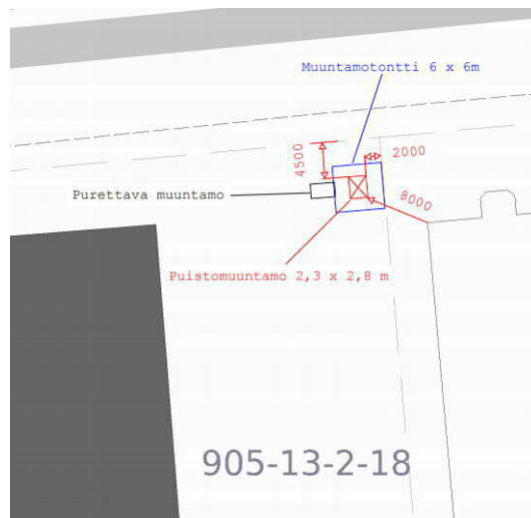


Bild 1. Transformatorstationstomt på KTY-tomten i kvarter 2.

Transformatorstationen 630 på Karlavägen bör förses med ett ET-område på 8 m x 8 m enligt bild 2.

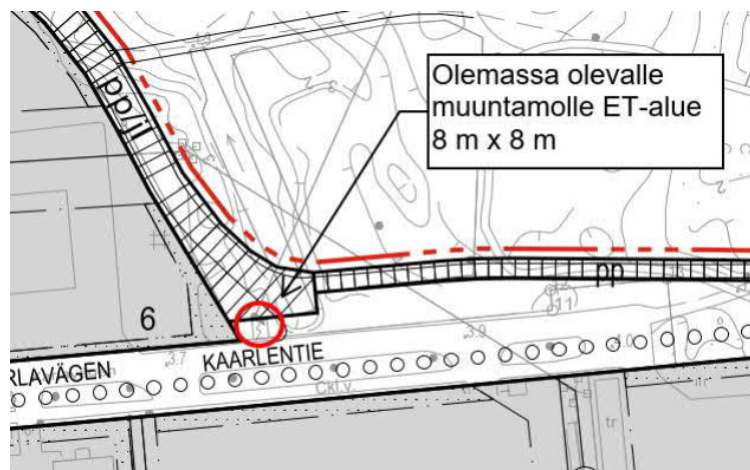


Bild 2. ET-området för transformatorstationen 630 längs Karlavägen.

Det är möjligt att det finns behov av att bygga fler transformatorstationer till kvartersområdena, och detta har möjliggjorts i de allmänna bestämmelserna i utkastet. Dessutom möjlig-

gör mu-området i kvarter 11 byggande av en transformatorstation, vilket innebär att allt är i sin ordning med tanke på nya transformatorstationer och nya planbeteckningar behövs inte.

I alternativ 1 beaktas även ett ledningsservitut för befintliga elmarkkablar på KTY-tomten i kvarter 2, och allt är i sin ordning även beträffande detta.

Bemötande:

2 platser för transformatorstationer tilläggs på plankartan som delområde vid de föreslagna platserna för nya transformatorstationer, av vilka den ena ligger på tomt 2-18 (nuvarande Novafloor) och den andra i Karlavägens gatuområde. I planförslaget har kollektivtrafikgatan och cykelvägen dragits så att den nuvarande transformatorstationen kan stå kvar på sin nuvarande plats i Karlavägens gatuområde fram till att den måste förnyas. I samband med detta flyttas den till EV-området. I bestämmelsen för EV-området skapas möjligheter för att placera transformatorstationen i EV-området.

VASA ELEKTRISKA AB Fjärrvärmeenheten

Vasa Elektriska Ab:s fjärrvärmeenhet konstaterar att läget för fjärrvärmehuvudnätet beaktas i planutkastet i båda alternativen. Det är viktigt att bevara markytans höjd i området nära nuvarande nivå så att det inte uppstår extra behov av ändringsarbeten. De befintliga byggnaderna är kopplade till fjärrvärmenätet och även alla nya byggnader kan kopplas till nätet.

Bemötande:

De höjningar av gatorna som redan utförts styr byggandet även på tomterna och minskar behovet av markfyllnad. I planbeskrivningen beaktas att även nya byggnader kan anslutas till fjärrvärmenätet.

Vasa stads fastighetssektor

Observationer om planalternativen:

1. På den södra sidan av Reinsgatan borde gränsen för KTY- och TY-området följa ägargränsen (bifogad bild)
2. ALT1: Körförbindelsen (servitutet) som anvisats till nuvarande Industrigatan ser ut att vara ritad genom logistikkorridoren.
3. ALT1: tomterna 13-2-22 och 13-2-23 har förenats till en tomt eller åtminstone ritats på avvikande sätt i olika planutkastalternativ? Tomterna har överlåtits med två olika långa avtal, och med tanke på detta skulle det vara bra att hålla dem separat.
4. Det ser inte ut att vara någon skillnad på planbeteckningen för den underjordiska kabeln och kabeln ovan jord.

Bemötande:

Gränsen mellan KTY-området och TY-området ändras så att den följer markägogränsen. Dessutom ändras KTY-området till hamnområde (LS).

Ajo-beteckningens gräns går vid gränsen till tomten för logistikkorridoren, men servitutet för den underjordiska ledningen fortsätter under logistikkorridoren genom hela kvarteret. Man har beslutat att flytta körservitutet till den västra kanten av tomt 15, till samma plats som ledningsservitutet.

Tomterna 13-2-22 och 13-2-23 sammanslås till en tomt i detaljplanen. Ändringen av tomtindelningen förutsätter en separat bindande tomtindelning. Tomtnummeringen ändras till planförslaget så den är i enlighet med tomtindelningen.

Linjerna för servitutet för den underjordiska ledningen ändras till en streckad linje så att de skiljer sig från linjen för ledningen som går ovan jord.

Vasa stad, kommunalteknik

Kommunaltekniken framför följande:

I utkastet till detaljplanen finns två alternativ för trafiknätet. ALT1 Industrigatan stängs av och ALT2 Industrigatan bevaras men det går en förbindelse över gatan.

1. På de nuvarande tomterna finns dagvattenavlopp. De håller åtminstone delvis på att hamna under de byggnader som planerats i detaljplanen, och de bör flyttas endera till ledningsservitutsområdena eller under Industrigatan och Karlavägen.
2. Längs förlängningen av Karlavägen planeras parkeringsområde. Detta skulle vara lättare att förverkliga om området skulle fås med redan i denna detaljplan.
3. Den preliminära kostnadsberäkningen för byggandet av gator och dagvattennät enligt arrangemangen i detaljplanen är 970 000 € (moms 0 %).

Bemötande:

Dagvattenavlopp måste flyttas i samband med förverkligandet av det byggande som planeras i kvarteret. Om den dagvattenlinje som går i öst–västlig riktning i mitten av kvarter 2 rivs, förutsätts att dagvattensystemen för fastigheterna 13-2-18, 13-2-22 och 13-2-23 vänds så att vattnet rinner mot Karlavägen. I planförslaget framförs ett servitut för en dagvattenledning till den södra sidan av tomt 13-22 (omfattar nuvarande tomterna 13-2-22 och 13-2-23). Därför är det även möjligt att bevara dagvattenlinjen på sin nuvarande plats. Dessutom måste den dagvattenlinje som går snett över fastighet 13-2-14 flyttas till tomtens gräns för att inte hamna under byggandet.

Det är inte nödvändigt att utvidga planområdet längs förlängningen av Karlavägen för att förverkliga det planerade parkeringsområdet. Parkeringsområdet kan förverkligas i rekreativsområdet redan utifrån den gällande detaljplanen eftersom parkeringsområdet specifikt betjänar rekreativ användningen.

Kostnadsberäkningen för kommunaltekniken läggs till i planbeskrivningen.

Åsikter:

EPV Energia Oy (EPV)

tillsammans med Vaskiluodon Voima Oy, EPV Alueverkko Oy och Vaskiluodon Teollisuuskiinteistöt Oy som är dotter- eller andelsbolag till EPV-koncernen.

EPV Energia Oy och Vaskiluodon Teollisuuskiinteistöt Oy ska läggas till som intressenter i programmet för deltagande och bedömning eftersom bolagen äger fastigheter längs Frilundsvägen i Vasklot och trafiken för området avgörs i detaljplanen.

Ett 30 meter brett ledningsområde ska säkerställas i planen för EPV Alueverkko Oy:s 110 kilovolts kraftledning. Dessutom ska beteckningen för den underjordiska ledningen från ET-området (elstation) kompletteras tvärs över Industrigatan eftersom elöverföringen fortsätter via markkablar från elstationen till Vasklots elstation på kraftverkstomten.

I planutkastet eller dess beskrivning framkommer inte hur räddningsvägen för Vaskiluodon Voimas kraftverk samt förbindelserna för tung trafik och specialtransporter har säkerställts i riktning mot Frilundsvägen.

I synnerhet de bilplatser och det kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) som planerats till Industrigatan i planutkastalternativ ALT1 försvårar förbindelsen, om en ersättande förbindelse inte har planerats via Karlavägen.

När det gäller detta är planutkastalternativ ALT1 tydligare, men den förbindelse som går över Industrigatan bör gå tillräckligt högt.

I samband med beredningen av detaljplanen ska det dessutom säkerställas att det finns en tillräcklig förbindelse för tunga transporter till kraftverksområdet från ändan av Reinsgatan.

EPV har inget övrigt att tillägga. Bolaget ber staden att informera om framskridandet av planläggningen.

Bemötande:

EPV Energia Oy och Vaskiluodon Teollisuuskiinteistö Oy läggs till som intressenter i programmet för deltagande och bedömning och i planbeskrivningen.

I planutkastet anvisas ett 30 meter brett ledningsområde för 110 kV:s kraftledningen i kvarteren 2 och 3.

För elledningarna anvisas inget servitut vid transformatorstationerna vid Industrigatan. Detta beror på att ledningsservitut inte i allmänhet anvisas till gatuområden i detaljplaner. Ledningarna kan placeras och de får finnas i ett gatuområde utan planbeteckning.

Karlavägens nya gatuförbindelser ersätter Industrigatans förbindelse. Planförslaget utarbetas baserat på utkastalternativ 1, vilket innebär att Industrigatan stängs av för allmän trafik och gatuområdet ansluts till en del av tomterna. Karlavägen ska förverkligas innan Industrigatan kan stängas.

Förbindelsen från ändan av Reinsgatan bevaras oförändrad, gatuområdet ändras inte genom denna detaljplaneändring.

Oy Axel Williamsson, Ab Oy Axelsborg AB

Lokaltrafik och cykel led

Den planerade buss och lätt trafikleden kommer väldigt nära vår tomtgräns och delvis in på vår tomt enligt planen. Vi har de senaste åren ökat vår verksamhet främst med längre och större bilar så vi behöver all plats som vi har idag. Vi kan absolut inte avvara någon mark från vår tomt.

Utrymmet mellan vår byggnad och elstolpen där vägen är planerad är redan idag en flaskhals på vår gård så vi önskar att vägen inte alls skulle dras längs med vår tomt. Vi föreslår att den nya vägen kommer på andra sidan elstolpen, utanför planområdet där hundgården finns idag. Trafiken kommer att öka kring hundgårdens nuvarande plats så i framtiden är detta ingen idealisk plats för en rastgård.

För att göra cykelleden attraktiv så föreslår vi att den går genom skog och grön området istället för mellan en elstolpe och lastbilar.

Industrigatan

Vi vill att Industrigatan skall hållas öppen för trafik. Vår trafik till hamnen kommer att öka i och med den nya färjan samt att belastningen på Karlavägen inte blir lika stor.

Detaljplanen måste möjliggöra fortsättning av vår verksamhet, transport, lagerhållning och service av våra fordon. För att gynna vår verksamhet och närområdet i framtiden så anser vi att vår tomt bör klassas om till en KTY-tomt.

Bemötande:

Planutkastet utarbetas så att gränserna för tomt 13-3-6 bevaras oförändrade med undantag av gränsen i korsningen mellan Industrigatan och Karlavägen. Kollektivtrafikgatan dras upp så att den går på den västra sidan av elledningen och från den viker lätttrafikleden av och går på den östra sidan av kraftledningsstolpen.

Planförslaget utarbetas enligt planutkastalternativet 1, vilket innebär att Industrigatans gatuområde ansluts till kvartersområde 2 och gatan stängs av för trafik. Förlängningen av Karlavägen ska förverkligas innan Industrigatan stängs av. I fortsättningen sker trafiken till tomt 13-3-6 enbart via Karlavägen.

AsOy Ignatiuksen Jalava

Enligt vår åsikt borde placeringen av parkeringshuset som ingått i processen för DP1091-planen i hörnet av korsningsområdet mellan Industrigatan och Karlavägen utredas noggrannare och möjligheterna borde presenteras mer detaljerat i denna plan.

Läget för lätttrafikförbindelsen på den södra sidan av Karlavägen borde framhåvas plantekniskt sett. En lätttrafikled även till den östra sidan av nya Karlavägen.

Den trädrad som ska planteras och bevaras längs Karlavägen är en bra idé av planläggaren. Plikten att förverkliga denna framförs på ett tydligt sätt för att mjuka upp den storskalighet som nybyggnationen kommer att orsaka på området. Samtidigt kopplas Finska sockers område på ett naturligare sätt till helheten genom den nya förbindelsen, vilket skapar en sådan atmosfär som nämns i planbeskrivningen då man anländer till Finska Sockers område.

En starkare plikt att bevara gräsmattorna mellan den lätta trafiken och körfilen längs Karlavägen önskas med tanke på trafiksäkerheten och trivseln längs Karlavägen och även med tanke på den allmänna hanteringen av dagvatten i ett område med omfattande asfaltytor.

För byggandet i logistikområdet förväntas kvalitet och högklassiga materialval för fasaden.

En del av ett område som ska planteras samt bör läggas till på den östra sidan av Industrigatan. Eventuellt även en trädrad som ska planteras för tomterna ET och TY.

I den västra kanten av ET-området bör det förutsättas att transformatorstationerna anpassas till landskapet genom planteringar och andra åtgärder eftersom området bildar en port till RKY-området och de inte skapar rätt "stämning" då man anländer till Finska Sockers område.

För att undvika dyra ändringsarbeten i infrastrukturen vill vi uttrycka vår oro beträffande placeringen av anslutningen till den nya gatuförbindelsen på en backig plats (från Reinsgatan till Karlavägen) med tanke på hala vinterförhållanden och den sluttande backiga terrängen då man anländer från stadens håll samt den livliga och tunga trafiken.

Vi önskar också att verksamhetsbetingelserna för de nuvarande företagen bevaras som goda och att planlösningen inte orsakar skada för möjligheterna att utöva affärsverksamhet.

Bemötande:

I planen för Technology Smart Hub (1091) har parkeringshuset placerats i korsningen mellan Frilundsstigen och Industrigatan. Då planförslaget utarbetades undersöktes genom kartstudier även möjligheten att placera parkeringshuset på en privatägd tomt i hörnet av Karlavägen och Industrigatan, i kvarter 3. Den privata markägaren önskar utveckla sin tomt för nuvarande användning och det är inte möjligt att placera ett parkeringshus på deras tomt.

Lättrafikleden är en del av Karlavägens gatuområde. Lättrafikleder anvisas inte i detaljplanen utan de preciseras i gatuplanerna. Med tanke på trafikens smidighet, funktion och säkerhet finns det inget behov av en lättrafikled i den östra kanten av förlängningen av nya Karlavägen. Med beaktande av mängden av gång- och cykeltrafik räcker det med en lättrafikled längs ena kanten av Karlavägen. Avsikten är att huvudrutten för lättrafik från Vasa centrum till Finska Sockers område ska gå genom skogen i framtiden. I planförslaget förbereder man sig emellertid på att det 24 meter breda gatuområdet vid Karlavägen möjliggör en lättrafikled om man vill bygga en sådan i framtiden.

Grönområden i anslutning till gatuområden anvisas inte i detaljplanen, utan de planeras i samband med gatuplanerna. I planen tilläggs en bestämmelse om att det inte är tillåtet att placera ledningslinjer vid trädraden. På så sätt tryggas förutsättningarna att skapa en trädrad.

I planförslagsskedet läggs planbestämmelser som styr byggnadssättet till i planen. Dessa styr kvaliteten av byggandet i den mån som det är rimligt i ett industriområde.

Till kanten av Industrigatan anvisas en del av ett område som ska planteras vid tomt 13-3-6 och ET-området, men det är inte möjligt att plantera träd i området på grund av de ledningar som går under marken.

Den nya förlängningen av Karlavägen förminskar kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader (kvarter 2) i förhållande till den gällande detaljplanen. Den ligger inte i det rekreativsområde som anvisas i den gällande detaljplanen. Den nya anslutningen från Karlavägen till Reinsgatan placeras på ett ställe där det i detaljplanen anvisas en gatuanslutning även söderut från Reinsgatan (denna har inte förverkligats, men kommer att göra det i det skede då tomten vid anslutningen tas i bruk). Anslutningarna ligger något avsides från varandra, och den tidigare detaljplanerade anslutningen ligger till och med närmare backen. Avsikten är att denna anslutning på den södra sidan av Reinsgatan ska flyttas mittemot den nya förlängningen av Karlavägen i detaljplanen för hamnen som ska utarbetas senare. Anslutningarna sänker även körhastigheterna på den i övrigt raka gatan. Anslutningen borde flyttas betydligt närmare hamnen för att fås till ett jämnare ställe. Flyttningen skulle ta för mycket plats av den industritomt som står längs mot kanten (13-2-13) och det skulle inte finnas några möjligheter att utvidga tomten för byggande. Enligt kommunaltekniken kan an-

slutningen bevaras på den plats som föreslagits i utkastet, men det bör fästas särskild vikt vid vinterunderhållet eftersom terrängen stiger svagt mot ost. En rondell är inte en lämplig lösning för denna plats.

Invånarföreningen i centrala Vasa rf
behandlat av föreningens styrelse 10.10.2019

Med hänvisning till vårt utlåtande om förslaget till delgeneralplan för Vasklot vill vi understryka följande:

- 1) Vasklotskogens totala areal får inte reduceras
- 2) Samklang mellan detaljplanen och den kommande delgeneralplanen bör garanteras

Bemötande:

Detaljplanen stämmer överens med utkastet till delgeneralplan för Vasklot. De vidsträckta sammanhållna skogsområdena bevaras, men mängden av rekreationsområde minskar något på grund av byggandet av förlängningen av Frilundsstigen och Karlavägen vid kanten av de områden som redan är bebyggda.

Novafloor Oy
10.10.2019

Vårt ställningstagande om planutkastet för Reinsgatan

- vi önskar att det skulle finnas en möjlighet att bygga en tilläggsbyggnad på ca 1 100 m² i den södra östra kanten av tomten ända ut till tomtgränsen. Tilläggsbyggnaden skulle således ligga fast i Wärtsiläs eventuella logistikkorridor, och detta skulle orsaka problem för avledningen av dagvatten.
- Vi anser att ett dagvattenrör borde placeras under logistikkorridoren eftersom de intilliggande byggnaderna är högre och vattnets naturligt strömriktning därför fungerar bäst
- I utkastet är exploateringsstalet för bygggrätten på vår tomt 905-13-2-18 e=0,5. Detta kunde höjas till e=0,6 om det finns parkeringsutrymme.

I övrigt hänvisar vi till våra tidigare ställningstaganden. Innehållet för dessa sammanfattas här:

- Vi motsätter oss avstängningen av Industrigatan på grund av Wärtsiläs logistikkorridor. Korridoren kan genomföras helt med sedvanliga lösningar i form av en bro, vilket innebär att Industrigatans välfungerande gatuförbindelse inte behöver stängas.
- Enligt Wärtsiläs utredning kan logistikkorridoren ha en stigning på 4 %. Detta skulle innebära att en underfartshöjd på 4,8 m för bron skulle kunna uppnås på ett ca 120 m långt avsnitt. Avståndet i riktning mot logistikcentralen är 170 m och på Wärtsiläs tomt finns också tillräckligt med utrymme för att bygga det nedåtsluttande avsnittet, vilket innebär att det är möjligt att uppnå kraven på 4 %.
- Då beslutet fattas ska även den allmänna nyttan och kostnaderna undersökas. Kostnaderna för byggandet av en ny ersättande gata tillfaller staden för att Wärtsilä ska kunna bygga en så förmånlig lösning som möjligt för sina godstransporter. Nackdelarna och kostnaderna måste bäras av de nuvarande aktörerna i området och staden.
- Möjligheten att stänga gatuförbindelsen går helt förlorad om planen tillåter att logistikkorridoren byggs i markplanet. Avstängningen har även en stor betydelse för de alternativa rutterna för kollektivtrafiken.

- Även utlåtandena om vår byggnad och dess byggnads- och industrihistoriska värde bör även beaktas i planutkastet och -förslaget.

Bemötande:

På tomten möjliggörs tilläggsbyggande fast i den södra-östra kanten av tomten. Planförslaget utarbetas baserat på alternativ 1, vilket innebär att Industrigatans gatuområde ansluts till en del av kvarteret och att Novafloors tomt utvidgas (nuvarande yta 6 033 m², ny yta 7 528 m²). Tomtens yta ökar, vilket med exploateringsstalet $e=0.50$ innebär en byggrätt på sammanlagt 3 792 m²vy. Den förbrukade byggrätten är 1 823 m²vy, och det eftersträlvade tilläggsbyggandet på 1 100 m² är därför möjligt med exploateringsstalet $e=0.50$. Tilläggsbyggande på 1 100 m² i den södra delen av tomten innebär att tilläggsbyggandet står fast i den befintliga byggnaden. Efter detta kvarstår byggrätt på 869 m²vy. Tomtens användningsändamål enligt planförslaget är kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY). Affärs- och kontorsutrymmen berörs av en parkeringsnorm på 1 bilplats per 70 m²vy affärs-/kontorsutrymme och 1 bilplats per 200 m²vy produktions- och lagerutrymme. Med exploateringsstalet $e=0.50$ innebär en byggrätt på 3 792 m²vy sammanlagt 54 bilplatser om byggrätten förverkligas helt som affärs- och kontorsutrymme. Om 1 100 m²vy förverkligas som lagerutrymme förutsätts 6 bilplatser och resten som affärs- och kontorsutrymme förutsätter 38 bilplatser. Detta blir sammanlagt 44 bilplatser. Med exploateringsstalet $e=0.60$ skulle byggrätten på tomten bli 4 550 m²vy. Detta skulle förutsätta 65 bilplatser om hela byggrätten förverkligas för affärs- och kontorsbruk. Om 1 100 m²vy av detta förverkligas som lagerutrymme förutsätts 6 bilplatser och resten, 3 450 m²vy, förverkligas som affärs- och kontorsutrymme förutsätts 49 bilplatser. Detta blir sammanlagt 55 bilplatser. Båda bilplatsmängderna kan anpassas för tomten, men det maximala antalet bilplatser (65 bilplatser) förutsätter att planteringarna minskas eller att servicegården görs mindre.

Avsikten är att den nya dagvattenlinjen förverkligas längs Karlavägen. Om dagvattenlinjen i den södra delen av tomt 22 rivs, förutsätter rivningen att dagvattensystemet för Novafloors fastighet vänds i riktning mot Karlavägen. Numera avleds dagvattnet från fastigheten mot sydväst till den dagvattenlinje som går via den södra delen av tomt 22 som anvisas i planförslaget. I planförslaget anvisas ett servitut för denna dagvattenlinje i den södra delen av tomt 22.

Planförslaget utarbetas baserat på utkastalternativ 1. Industrigatan ansluts till tomterna och stängs av för allmän trafik. Logistikkorridoren som går i markplanet är den enda fungerande lösningen med tanke på processen mellan produktionsverksamheten och logistikcentret.

Byggnadens värde tas upp i planbeskrivningen och de planbestämmelser som styr byggnads-sättet. Dessutom motsvarar ändringen av användningsändamålet från ett kvartersområde för industribyggnader till ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader bättre byggnadens nuvarande användning och passar bättre ihop med byggnadens värden än med industri. Bevarandet av byggnaden är inte hotad då den bevaras i nuvarande bruk och kompletterande byggande på tomten kan placeras på den utan att riva den nuvarande byggnaden. Då trafikriktningen ändras från Industrigatan så att den går i riktning med Karlavägen framträder Novafloors byggnad mer som en del av Finska Sockers område och området för teknologi-centrets verksamhetsutrymmen än som en del av hamn- och kraftverksområdet.

4.5.7 Respons som inlämnats i samband med informationsmötet

Utkastet till detaljplan presenterades i Dramasalen i huvudbiblioteket 3.10.2019 under ett informationsmöte som var öppet för allmänheten. Under mötet ställde intressenterna frågor och framförde åsikter om planmaterialet. Mest intresse väckte rutterna för arbetsplatstrafik och tung trafik samt att grönområdena minskas. I synnerhet arbetsplatstrafiken och färdrutterna för den tunga trafiken till Wärtsiläs teknologicerter och logistikcenter intresserade de delaktiga. Intressenterna funderade även på hur anordningar som tillverkats i teknologicerter transporteras bort från område. I fråga om teknologicerter preciserades att Wärtsiläs mål på lång sikt är att transporterna anordningarna direkt till hamnområdet, varifrån de lastas på fartyg för vidare transport. Vidare transporter av färdiga produkter från teknologicerter eller logistikcenter skapar med andra ord inget tilläggsstryck på vägnätet då Wärtsiläs mål uppnås. Minskningen av grönområden ansågs vara en dålig sak. Förståelsen för saken ökar emellertid i och med att de områden som försvinner och bandliknande och ligger i parkområdets randzon. Genom att förminska grönområdena skapas möjligheter för att förverkliga en gång- och cykelväg.

4.5.8 Bedömning efter utkastskedet

Planförslaget utarbetades genom att vidareutveckla planutkastalternativ 1. Industrigatan anslöts till kvartersområde 2.

I planförslaget ändrades avgränsningen av kvarter 3 (Axel Williamsson) så att den i övrigt motsvarar nuläget, men i hörnet av Industrigatan och Karlavägen anvisas en del av tomten som gatuområde för att möjliggöra trafikarrangemangen. Delar av område som ska planteras i kvarterets kanter har strukits från den östra delen av tomten eftersom områdena är nödvändiga med tanke på lagringsverksamheten på tomten. Den del av området som ska planteras har utökats i tomtens västra del på Industrigatans sida och i transformatorstationens skyddsområde (8 m från transformatorstationen). De nya gatuområden för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik som anvisats till den östra sidan av kvarteret ligger utanför gränserna för kvarter 3. I mitten av dessa gatuområden kvarstår ett litet skyddsgrönområde (EV). I fråga om detta utvidgades planområdet något i förslagsskedet.

Förlängningen av Karlavägen i nord-sydlig riktning breddades till 24 meter och samtidigt minskades kvartersområdet för industribyggnader (T) så att det vid behov är möjligt att anlägga en lätttrafikled som ligger avskilt från fordonstrafiken även i den östra kanten av gatan.

I kvarter 2 utvidgades tomten för logistikkorridoren något i den västra kanten av kvarteret, vilket orsakade en sneddad kant till tomt 13-2-18 (nytt tomtnummer 13-2-27). Den körförbindelse som anvisats till tomten för logistikkorridoren flyttades från tomt 13-2-15 (nytt tomtnummer 13-2-25) till tomt 13-2-14 i den mellersta delen av kvarteret. Exploateringstalet för tomt 13-2-15 (nytt tomtnummer 13-2-25) höjdes till $e=0.75$ (det var $e=0.50$ i utkastet).

En del av området på den södra sidan av Reinsgatan anvisades som hamnområde (LS) och samtidigt förminskades TY-området så att det motsvarade den nuvarande markägränsen.

En del av ett område som ska planteras ströks mellan tomterna 13-2-14 och -15 (nytt tomtnummer 13-2-25). En del av ett område som ska planteras lades till under kraftledningen mellan tomterna 13-2-14 och -13 (nytt tomtnummer 13-2-28). Ledningsservituten kontroller-

Gamla tomten	Nytt tomtnummer
13-11-2	→ 13-11-5
13-3-6	→ 13-3-7
13-2-14 ingen ändring	→ 13-2-14
Nya logistikkorridorens tomt	→ 13-2-24
13-2-15	→ 13-2-25
13-2-22 ja 13-2-23 sammanslås	→ 13-2-26
13-2-18	→ 13-2-27
13-2-13	→ 13-2-28



Förslaget till detaljplan, daterat 3.12.2019, och planens beredningsmaterial har varit framlagda 18.12.2019–17.1.2020. Om förslaget inlämnades nio utlåtanden och fem anmärkningar. Nedan följer sammanfattningar av responsen. Planläggningens bemötande anges med kursiv stil.

69 / 111

Utredningsmaterialet för planen har kompletterats med en separat dagvattenutredning (Dagvattenutredning för Reinsgatans detaljplaneområde DP 1092, 2019) samt en naturutredning (Naturutredning för Karlavägens planeringsområde i Vasklot i Vasa 2018).

NTM-centralen anser att planbeskrivningen innehåller tillräckligt motiverade markanvändningslösningar och att de lösningar som presenterats i dagvattenutredningen har beaktats på detaljplanekartan och i dess bestämmelser.

Trots att Industrigatans gatuområde har stängts av i förslaget till detaljplan, anvisas ingen byggnadsverksamhet (byggnadsytor) till den gamla delen av gatuområdet och det är möjligt att bevara den visuella förbindelsen till Finska Sockers område.

NTM-centralen har inget att anmärka mot planprojektet.

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

2. Österbottens förbund

Österbottens förbund har inget att anmärka mot det förslag till detaljplan som skickats för utlåtande.

Slutligen konstaterar Österbottens förbund att förslaget till detaljplan för Reinsgatans område stämmer överens med förslaget till landskapsplan 2040.

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

3. Österbottens museum

Vasa stads planläggning begär museimyndighetens utlåtande om förslaget till detaljplan som berör ändring av en detaljplan i Vasklots industriområde. Österbottens förbund har tidigare avgett ett utlåtande om planprojektets program för deltagande och bedömning 6.9.2019 (LA 93/2019 PM) och utkastet till detaljplan 15.10.2019 (LA 115/2019 PM).

Förslaget till detaljplan har utvecklats enligt utkastets alternativ 1, där Industrigatan stängs av vid kvarter 13 och transportanordningen från logistikområdet till Wärtsiläs fabrik placeras på markplan. I stället för den avstängda gatuförbindelsen byggs en ny gatuförbindelse längs Karlavägen. Avsikten är dessutom att bygga en lätttrafikled från den mellersta delen av Karlavägen mot Finska Sockers område. Industrietomterna i planeringsområdet reserveras som kvartersområde för verksamhetsbyggnader KTY, kvartersområde för industri- och lagerbyggnader I och som kvartersområde för industribyggnader TY där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art. I planeringsområdet finns reserveringar även för rekreations- och skyddsgrönområden samt för hamnområden och områden för samhällsteknisk försörjning.

Österbottens museum är nöjd med de bestämmelser som styr byggandet enligt detaljplanen och som lyfter fram området och beaktandet av värdena i dess näromgivning. Museet funderar emellertid om bestämmelsen om att använda endast liggande profilplåt som fasadmaterial i kvartersområdena för industribyggnader leder till att området blir monotont vad gäller byggnaderna.

När det gäller gatulösningen står Österbottens museum fast vid sitt utlåtande från utkastskedet och konstaterar att lösningen för gatunätet har både positiva och negativa konsekvenser. Museet anser att byggandet av den nya Karlavägen förtydligar trafiken i området och gör det möjligt att hålla trafiken mot Finska Socker och Wärtsiläs kontorsbyggnad separat från hamntrafiken. Den föreslagna gatulösningen besparar den kvarstående delen av Fabriksgatan från tung trafik, vilket har positiva konsekvenser för den norra sidan av planområdet.

Ur kulturmiljöns perspektiv inverkar avstängningen av Industrigatan emellertid negativt i synnerhet på vyerna och avskiljningen av områdena. Museet konstaterar att en lösning enligt planförslaget stänger av landskapsvyn från Reinsgatan mot Finska sockers område. Förbindelsen norrut bryts vid den transportlinje som presenteras i lösningen. Museet anser att det kan understöda planlösningen om transportlinjen kan byggas med en genomskinlig konstruktion och med sådana material och konstruktionsplaneringsmetoder som bevarar utsikten från Reinsgatan mot Finska Sockers område. Med tanke på tomterna 24 och 27 förutsätter lösningen även att de funktioner som planeras på det gamla gatuavsnittet stöder bevarandet av utsiktsförbindelsen både med tanke på det öppna rummet och den reserverade bredden av utrymmet.

Österbottens museum har inget att annat att anmärka mot förslaget till detaljplan.

Bemötande:

Bestämmelserna för byggnadssättet kompletteras med ett tillägg om andra materialalternativ till liggande profilplåt. I planbestämmelserna tilläggs att transportlinjen byggs som en genomskinlig konstruktion på avsnittet vid före detta Industrigatan. Dessutom avgränsas byggnadsytorna så att det inte är möjligt att bygga vid nuvarande Industrigatan. Under gatan finns även ledningslinjer. Från Reinsgatan öppnas ingen egentlig utsikt till Finska Sockers område trots att gatusträckningen är rak. I verkligheten är byggnader på Finska Sockers område synliga från Industrigatan först efter anslutningen till Karlavägen eftersom vägen stiger cirka 1,4 meter från anslutningen till Reinsgatan mot transformatorstationerna och sjunker med cirka 1 meter efter transformatorstationerna.

Preciseringen av bestämmelserna för byggnadssättet förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

4. Österbottens räddningsverk

Vasa stads planläggning begär utlåtande från Österbottens räddningsverk om ändringen av detaljplanen och tomtindelningen för Reinsgatans område (dp 1092) som är i förslagsskedet. Jag har bekantat mig med planmaterialet bakom länken och som räddningsverkets utlåtande konstaterar jag följande:

1. Räddningsverket har avgett sitt utlåtande i tidigare skeden av planprojektet 2.9.2019 och 8.10.2019. Utlåtandena har beaktats i planbeskrivningen och planläggarens bemötanden till räddningsverkets kommentarer kan godkännas.
2. Under punkt 5.5 "Störande faktorer i miljön" (s. 91) konstateras att planbeteckningen "vaa" anger en 340 meter bred skyddszon för en farlig cistern i anslutning till Wärtsiläs verksamhet. På plankartan i förslagsskedet används beteckningen "v" (i dp 1091 används beteckningen "vas").

3. Enligt en riskanalys som gjorts av Österbottens räddningsverk och planförslaget förutses att en riskruta på den nordvästra sidan av Vasklot ändrar från nuvarande riskklass II till riskklass I. I riskklassen är målet att den första räddningsenheten når olycksplatsen inom 6 minuter efter att larmet har mottagits. Från Vasa brandstation kan det vara svårt att uppnå målet på 6 minuter. Frågan ska beaktas i den kommande byggnads- och områdesplaneringen genom att säkerställa att trafikförbindelserna till området är bra och fungerande.

I övrigt har räddningsverket inget att anmärka.

Bemötande:

Angående utlåtandet har förhandlingar förts med räddningsverket 31.1.2020 (Planläggningen/Österbottens räddningsverk). Vid mötet behandlades i synnerhet punkt 3 i räddningsverkets utlåtande. Det konstaterades att räddningsverket inte förväntar sig fler ändringar i detaljplanen för Reinsgatan, utan avsikten med utlåtandet var att informera om ändringen av riskklass så att frågan kan beaktas i den fortsatta planeringen. Utlåtandet gäller inte enbart trafikarrangemangen på Vasklot utan hela rutten från räddningsverket genom centrum i riktning mot hamnen. Under mötet förde räddningsverket även fram ett nytt önskemål om att den rutt som går genom skogen i Vasklot (Niemelävägen–Karlavägen "cykelbana") borde anläggas så att räddningsverket vid behov kan använda den som alternativ rutt i riktning mot hamnen/Wärtsilä teknologicerter/kraftverksområdet.

Utlåtandet och de ovan nämnda tilläggsuppgifter som nämnts under mötet skickas vidare för kännedom till kommunaltekniken så att de kan beaktas i den fortsatta planeringen.

Beteckningen för skyddszonen korrigeras till beteckning v i planbeskrivningen.

Korrigeringen i planbeskrivningen förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

5. Vasa stad, tekniska nämnden

Fastighetssektorn framför följande som sitt utlåtande:

Fastighetssektorn har deltagit aktivt i utvecklandet av Vasklotsområdet samt i avtalsarrangemangen för planändringsområdet i fråga under planläggningsprocessen och har inget att anmärka mot förslaget till detaljplan.

Kommunaltekniken framför följande som sitt utlåtande:

Kommunaltekniken har deltagit i utarbetandet av Reinsgatans område.

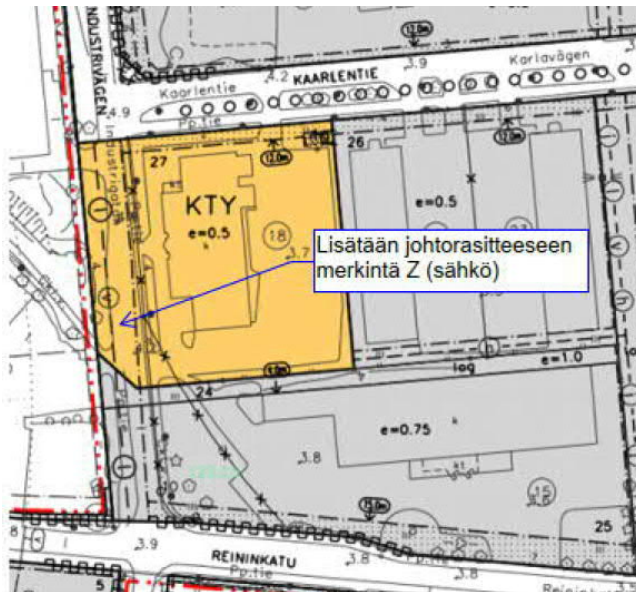
Kostnaderna för de kommunaltekniska arbetena uppskattas till 1,05 miljoner euro (moms 0 %). I samband med genomförandet av planen ska det beaktas att Industrigatan inte kan stängas av innan den nya förbindelsen via Karlavägen har byggts.

Bemötande:

Ett tillägg om att Karlavägen ska byggas innan Industrigatan kan stängas av läggs till i planbeskrivningen under punkt 6.1 "Genomförande och tidsplan". Kompletteringen av planbeskrivningen förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

6. Vasa Elnät Ab

Beteckningen z (elledning) ska läggas till för ledningsservitutområdet i kvarter 2.



Bemötande:

Tillägget z läggs till för ledningsservitutet längs Industrigatan på grund av den befintliga elledningen. Kompletteringen av plankartan förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

7. Vasa Elektriska Ab, fjärrvärmeenheten

Vasa Elektriska Ab:s fjärrvärmeenhet konstaterar att läget för huvudnätet för fjärrvärme har beaktats i planutkastet. Logistikkorridoren går över fjärrvärmenätet vid två olika punkter. Vid Industrigatan lämnar en ny fjärrvärmeledning som betjänar hamnområdet under korridoren och vid tomten lämnar den viktigaste enskilda huvudledningen för fjärrvärmedistributionen (betongkanal DN600) under korridoren. Båda dessa har beaktats genom en beteckning för servitut, men i förklaringarna till servitutbeteckningarna ingår inget omnämnande av underjordiska fjärrvärmerör. Fundamenten till logistikkorridoren får inte belasta huvudlinjen för fjärrvärmenätet DN600 så att betongkanalen trycks ner. Det är viktigt att markytans höjd i området bevaras nära den nuvarande nivån så att det inte uppstår något extra behov av att göra ändringar i nätet.

De befintliga byggnaderna är anslutna till fjärrvärmenätet och även alla nya byggnader kan anslutas till det.

Bemötande:

Planbeteckningen för den underjordiska ledningen kompletteras med beteckningen I=fjärrvärme. Planens allmänna bestämmelser kompletteras med meningen "Markytans höjd får inte ändras väsentligt". I bestämmelsen för logistikkorridorens byggnadsyta tilläggs dessutom att logistikkorridoren får byggas ovanpå ledningsservitutet men fundamenten får inte belasta ledningsnäten. Den lilla kompletteringen av plankartan och planbestämmelserna förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

8. Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)

Tukes har inget att anmärka i denna fråga eftersom planbestämmelserna redan innehåller tillräckligt med förpliktelser om att beakta den tryckeffekt som uppstår för byggnaderna i planeringsområdet vid en eventuell kemikalieolycka.

Bemötande:

Antecknas för kännedom.

9. Vasa Vatten

Vasa Vatten framför följande som sitt utlåtande:

Vasa Vattens stomlinjer för vatten och avloppsvatten går genom området. Linjerna är livsviktiga för EPV, Vaskiluodon Voima, Wärtsilä, hamnen och fastigheterna längs Frilundsvägen. Servitutområden ska grundas för dessa linjer (10–12 m breda) för att trygga deras existens och underhåll (se bilaga).

Vattenförsörjningslinjerna längs med Karlavägen kan vid behov flyttas i gatuområdet så att de inte ligger vid trädplanteringarna. Fördelningen av överföringskostnaderna avtalas med utvecklaren av området.



Bemötande:

I förslaget till detaljplan har ledningsservitutet en bredd på 10 meter. I kvarter 3 kontrolleras bredden av servitutområdet i nätets "vinkel" under kraftledningen.

Ändringen har skickats för kännedom till markägaren per e-post. Ändringen orsakar inga ändringar i tomtens byggnadsytor och förutsätter inte att planförslaget läggs fram på nytt.

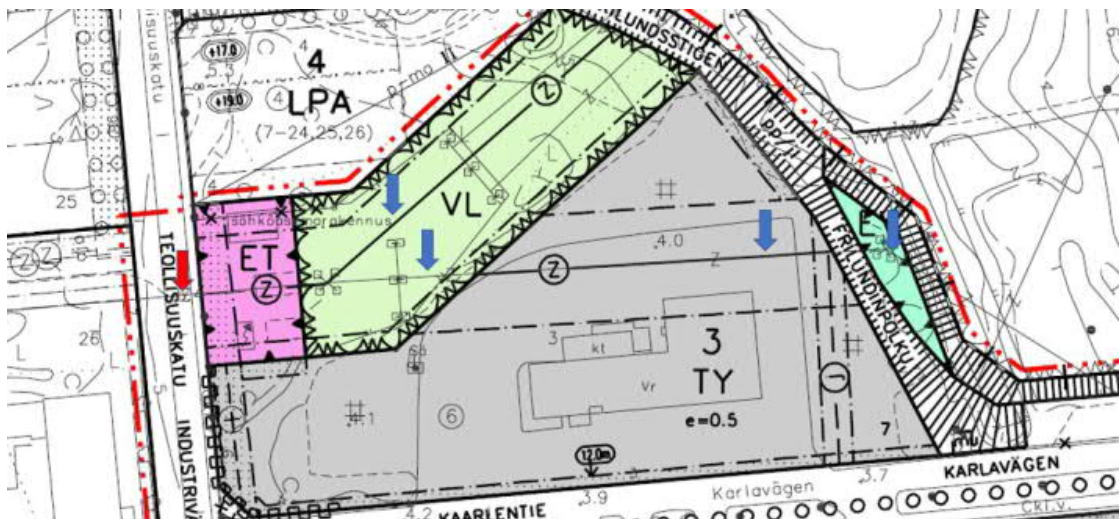
ANMÄRKNINGAR

1. EPV Energia Oy (EPV)

EPV Energia Oy (EPV) inlämnar sin åsikt tillsammans med Vaskiluodon Voima Oy, EPV Alueverkko Oy och Vaskiluodon Teollisuusihteistö Oy som är dotter- eller andelsbolag i EPV-koncernen och utgör intressenter i detaljplaneprocessen.

För den 110 kilovolts kraftledning som ägs av EPV Alueverkot Oy ska ett 30 meter brett ledningsområde reserveras, dvs. 15 meter på båda sidorna av mittlinjen. Detta område omfattas även av byggnadsförbud. I planbestämmelserna saknas beteckningen z för kraftledning-/byggnadsförbudsområdet och det saknas detaljer för kraftledningarna i planen.

- Detaljplanen ska kompletteras med en beteckning för en underjordisk ledning från ET-området (elstation) tvärs över Industrigatan eftersom elöverföringen sker från elstationen längs med 110 kV:s jordkablar till Vasklots elstation på kraftverkstomten (röd pil på bilden). Vägområdet berörs även av servitut som motsvarar luftledningen.
- I detaljplaneområdet är z-beteckningen emellanåt markerad med mörk färg och emellanåt är den markerad endast på baskartan (blå pilar). Eftersom kraftledningen innebär att det finns ett område med byggförbud i detaljplanen, ska den betecknas med mörk färg för hela detaljplaneområdet och med streckad linje för hela avsnittet. Det saknas t.ex. på väg- och EV-områdena. Byggnadsförbudsområdet berör även gatuområden och på dem kräver kraftledningarna även en viss underfartshöjd för att uppfylla kraven på elsäkerheten.



I beskrivningen och bemötandena till detaljplaneförslaget framkommer fortfarande inte hur räddningsvägen till Vaskiluodon Voimas kraftverk och förbindelserna för tung trafik och specialtransporter i riktning mot Frilundsvägen har säkerställts.

I förslaget till detaljplan har en tillräcklig förbindelse troligtvis säkerställts för tunga transporter till kraftverksområdet från ändan av Reinsgatan.

EPV har inget övrigt att tillägga. Bolaget ber staden att informera om hur planläggningen framskrider.

Bemötande:

Kraftledningsservitutet läggs till i planförslaget med undantag av de gatuområden där ledningar kan placeras utan ledningsservitut. Praxis frångås inte heller i denna detaljplan.

I området för närrekreation (VL) i den norra delen av planområdet utvidgas ledningsområdet beträffande linjen för det nordligare delområdet till VL-områdets nordvästra/norra gräns och på samma sätt som i beteckningarna för den intilliggande detaljplanen för teknologisentret. Ändringen förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

2. Novafloor Oy

Vi motsätter oss att Industriegatan stängs av på grund av Wärtsiläs logistikkorridor. Transportanordningen kan förverkligas som en vanlig lösning i form av en bro så att den välfungerande gatuförbindelsen via Industriegatan inte behöver stängas av.

Enligt en utredning som presenterats av Wärtsilä kan transportanordningen ha en stigning på 4 %. Detta skulle innebära att brons underfartshöjd på 4,8 meter kunde uppnås på ett 120 meter långt avsnitt. Avståndet i riktning mot logistikcentret är 170 m och på Wärtsiläs tomt finns redan tillräckligt med utrymme att bygga det sjunkande avsnittet av transportanordningen så att kravet på 4 % uppnås eller till och med kan underskridas väsentligt. På så sätt behövs inte heller hissar, vilket Wärtsilä meddelat att de inte heller önskar eftersom det finns risk för att de får fel.

Planförslaget skulle tillåta byggande av en produktionsanläggning (transportanordning) tvärs över gatan och på så sätt avstängning av gatan, vilket inte är en rimlig lösning.

Då beslutet fattas ska även den allmänna nyttan och kostnaderna övervägas. Byggande av en ny ersättande gata mellan Karlavägen och Reinsgatan innebär kostnader för staden. Och detta endast för att Wärtsilä ska kunna bygga en så förmånlig lösning som möjligt för gods-transporter. Olägenheterna och kostnaderna kommer att tillfalla de befintliga aktörerna i området och staden.

Wärtsilä har skaffat tomten för före detta Kiitolinjas terminal och varit medvetna om markgöförhållandena mm., och därför kan det inte antas att planen tillåter byggande av en transportanordning tvärs över gatan då det också finns en alternativ lösning. Med denna avser vi det ovan nämnda broalternativet.

Avstängningen av den välfungerande gatuförbindelsen är en möjlighet som går förlorad för gott. Avstängningen har även en stor betydelse för framtida alternativa rutter för kollektivtrafiken.

I planförslaget beaktas inte utlåtagandet av Österbottens museum, enligt vilket Vasabladet (Novafloors fastighet) har konstaterats vara byggnadshistoriskt värdefull med tanke på byggnadsarv och arkitektur. Enligt utlåtagandet har byggnaden industrihistoriskt och miljömässigt värde. I utlåtagandet konstateras också att byggnaden ligger på en landskapsmässigt central plats i vägarnas knutpunkt. Transportanordningen täcker till största delen byggnadens fasad mot en av de huvudsakliga infartslederna till Vasa. I brolösningen skulle vyn vara mycket bättre.

Vi hänvisar också till tidigare åsikter som vi lämnat in till planläggningen.

Bemötande:

I anmärkningen motsätter man sig avstängningen av Industrigatan för trafik och föreslår att logistikkorridoren placeras i form av en bro över Industrigatan. Enligt anmärkaren kunde logistikkorridoren byggas utan hisslösning med hjälp av ramper.

Möjligheterna att genomföra logistikkorridoren har undersökts i planens utkastskede. I samband med detta var även aktörens utredningar om varför korridoren borde ligga på markplan framlagda. Efter detta planskede har motiveringarna preciserats ytterligare, den tyngsta motiveringen gäller att materialströmmarna transporteras automatiserat i logistikkorridoren. Detta ställer strikta specialvillkor på genomförandet. Även en ramp som byggs med svag sluttning orsakar säkerhets- och kvalitetsrisker. Skarpa svängar lämpar sig inte heller för en förbindelsekorridor med automatiserade godstransporter.

Förbindelsekorridoren ska därför byggas så att den är så jämn som möjligt (inga ramper) och även så rak som möjligt (inga skarpa svängar). Som en rak förbindelsekorridor kunde den genomföras endast mot den fasad som vetter mot Reinsgatan. Rampen borde vara minst 120 meter lång, vilket skulle innebära att förbindelseröret uppnår marknivå ungefär halvvägs mellan fabriken yttervägg och lastområdet. Med en sådan placering skulle förbindelsekorridoren täcka lastningsdörrar på fasaderna och förhindra trafikeringen i lastningsområdet. Det skulle även bli svårt att ordna räddningsvägar.

En av de viktigaste planeringsprinciperna i projektet har varit att styra den tunga trafiken till teknologicentrets område söderifrån från Reinsgatans håll. Frågan betonades i samband med att detaljplanen för det intilliggande området utarbetades (1091 Smart Technology Hub). Trafikmängderna i området ökar då Wärsiläs affärsverksamhet flyttar till området. Vid planeringen av trafikarrangemangen har särskild uppmärksamhet fästs vid förhållandena i bostadsområdet eftersom teknologicentret byggs väldigt nära Finska Sockers bostadsområde. Fabriken lastningsverksamhet ligger mot den fasad som vetter mot Reinsgatan så att så lite tung trafik som möjligt styrs i riktning mot Finska Sockers område.

Med tanke på invånarnas behov har det ansetts viktigt att anvisa en ny förbindelse genom att förlänga Karlavägen till Reinsgatan. Detta innebär att Industrigatan kan stängas av och att trafiken i anslutning till bostadsområdet och företagen längs Karlavägen kan koncentreras till det nya avsnittet av Karlavägen. Förlängningen av Karlavägen till Reinsgatan gör det möjligt att avskilja trafiken till Finska Sockers område från den tunga trafiken till hamnen redan före den nuvarande anslutningen till Industrigatan då man anländer från centrumhåll. Förlängningen av Karlavägen möjliggör dessutom trafikarrangemang på andra håll i Vasklotsområdet så att fordonstrafik styrs bort från de skogsområden i Vasklot som är viktiga med tanke på rekreationen. Även möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken har beaktats i planeringen. Av dessa orsaker har ett sådant alternativ där förlängningen av Karlavägen inte byggs inte undersökts i arbetet med detaljplanen.

Novafloors fastighet är Vasabladets före detta tryckeri och representerar postmodernismen från 1980-talet. I den kulturhistoriska utredningen för Vasklot som utarbetades för delgeneralplanen för Vasklot har byggnaden konstaterats vara ett byggnadshistoriskt (R, mrp) modernt byggnadsarvsobjekt (objekt byggda efter 1945), ett historiskt objekt som ingår i områdets industrihistoria (H) och att objektet har ett miljömässigt värde på grund av sitt landskapsmässigt sett centrala läge (Y). Läget har preciserats ytterligare med att flera objekt har

ett landskapsmässigt centralt läge i en knutpunkt för vägarna. Arbetsgruppen för utredningen har bedömt objekten i inventeringen och de värden som föreslagits för dem och presenterat åtgärdsrekommendationer för delgeneralplanen. I dessa åtgärdsrekommendationer anges ingen direkt skyddsbestämmelse för objekten och det saknas tillräckliga motiveringar och uppgifter för en skyddsbeteckning. Avsikten med utredningen var att skapa en helhetsbedömning och utreda eventuella moderna byggnadsarvsobjekt som inte kartlagts tidigare. I utredningen konstateras att dessa dock inte skapade någon tydlig sammanhållen helhet utan att byggnaderna från modern tid ligger splittrade runt ön och är anpassade till de etablerade användningsändamålen för de olika områdena. Enligt slutsatsen för utredningen fanns det inga särskilda moderna skyddsobjekt i området. Det finns inga skäl att ändra detaljplanen i fråga om detta.

3. Oy Backman-Trummer Ab / KWH Logistics

Vi är positiva till att stadsplaneförslaget går framåt och vi vill delta i utvecklingen på Vasklot.

Vi framför följande anmärkningar;

1. Tomt 13-2-25, Fasadmaterial:

I stadsplanebestämmelserna föreslås: "Som material i sadeltaken används mörkgrå slät plåt. Som fasadmaterial används lågprofilerad horisontal trapetsplåt."

För att skapa enhetliga och funktionella lösningar bör bestämmelsen kompletteras: "Som material i sadeltaken används mörkgrå slät eller lågkorugerad plåt, enskikts tak eller på tomten redan använda material såsom filt. Som fasadmaterial används lågprofilerad horisontal trapetsplåt, plåtbeklädda väggelement eller annan form av plåtfasad, alternativt motsvarande till på tomten redan använd betongfasad.

2. Tomt 13-2-25, Minimimängd bilplatser och cykelplatser:

I stadsplanebestämmelserna föreslås bestämmelser angående minimimängd bilplatser och cykelplatser.

Bilplatserna kan anvisas på annan tomt i fastighetens närhet.

3. Alternativa transportrutter föranledda av stängningen av Industrigatan:

I och med att det förekommer regelbundna bulktransporter mellan hamnen i Vasklot och industriområdet i Månviken (fd sockerbruket) bör alternativa, effektiva transportrutter mellan hamnområdet och Frilundsvägen skapas och garanteras, för att säkerställa trygga och kostnadseffektiva godsflöden mellan verksamhetspunkterna.

Bemötande:

1. Fasadmaterial

I de bestämmelser som styr byggnadssättet tilläggs även alternativa fasadmaterial. Som alternativ till takmaterial tilläggs även plåttak med låg profil och raka räfflor. Filttak tillåts inte som takmaterial på sadeltak. Materialet för plana tak behöver inte fastställas.

2. Minimiantal för bilplatser och cykelplatser

I detaljplanen förutsätts att bilplatser och parkeringsplatser för cyklar anvisas till tomten enligt parkeringsnormen. Denna princip är den bästa lösningen med tanke på en jämlik behandling av markägarna, en hållbar användning av fastigheten (riskfri även då markägoförhållanden ändras), trafikens funktion och säkerhet.

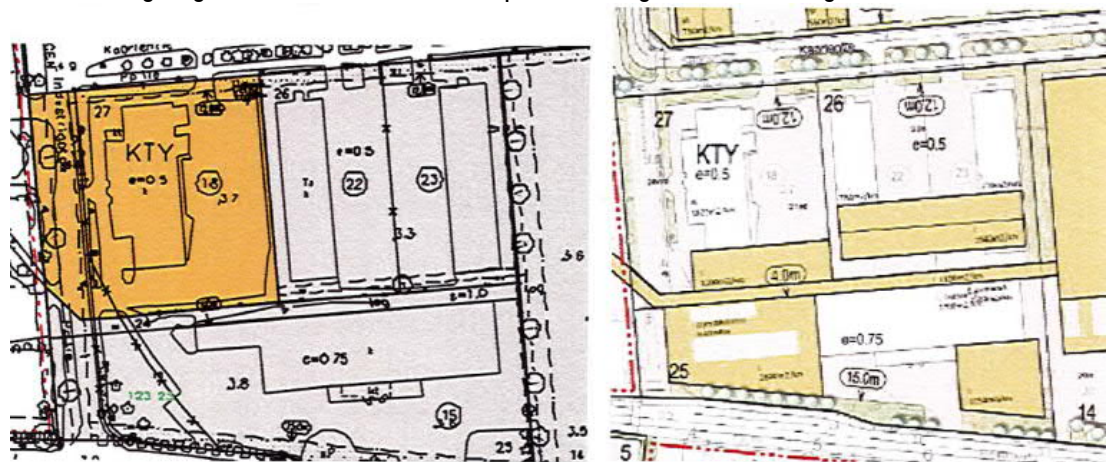
3. Alternativ transportförbindelse

Anvisandet av en alternativ körförbindelse från hamnområdet till Finska Sockers område ingår inte i området för den detaljplan som utarbetas. Markägarna kan sinsemellan komma överens om trafik genom tomterna, men styrning av tung trafik till Frilundsvägen ska undvikas.

Preciseringen av bestämmelserna för byggnadssättet förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt. I övrigt finns det inga skäl att ändra detaljplanen.

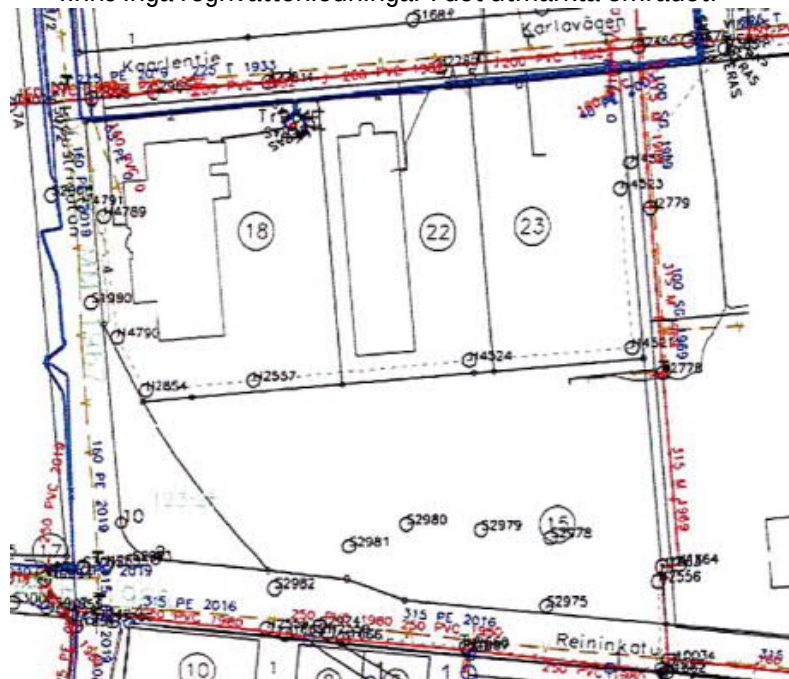
4. Oy Micky Björkholm Trading Ab

Anmärkningen gäller tomt 13-2-26 i stadsplaneförslaget. Planeförslag och illustration nedan.



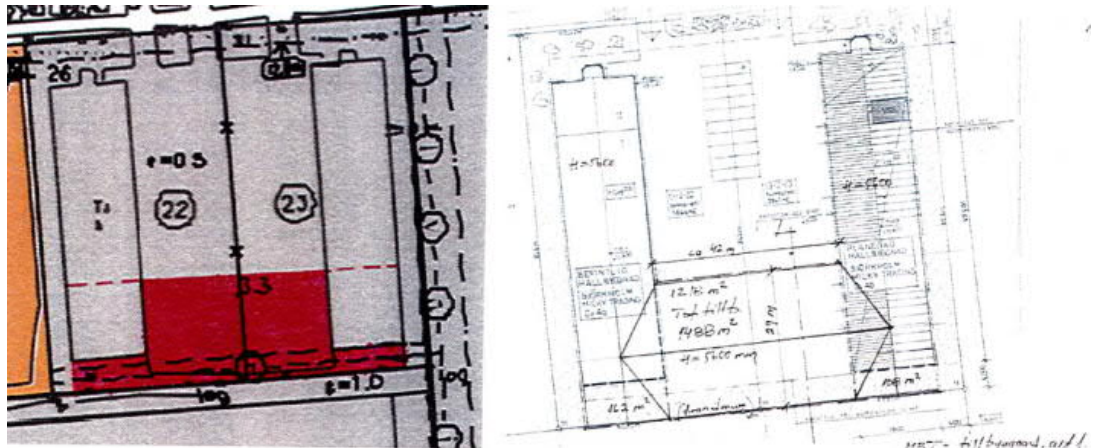
1. Placering av byggrätt / tillbugnad

Byggnadsytan (byggnadsgränsen) bör ändras så att den fast i rån mot tomt 13-2-24 i enlighet med tidigare förslag som tillställs innehavare. Enligt karta i planebeskrivningen finns inga regnvattenledningar i det utmärκτη området.



Den reservation som nu finns kan inte anses ändamålsenlig, området är inklämt mellan omgivande byggnader och kan inte skötas på ett ändamålsenligt sätt. Området mellan de två tomterna bör tas bort. Takvatten från byggnaderna kan ordnas på normalt sätt.

Den egentliga tillbyggnadsmöjligheten (m²) är mindre än vad som visas i illustrationen, som visar att en rätt stor del av nuvarande byggnader "rivs", den del som kan bebyggas bör vara enligt nedan (takombyggnad blir till vissa delar nödvändig beroende på tillbyggnadens höjd).



Egentlig tillbyggandsmöjlighet

För att kunna utnyttja bygggrätten bör det vara möjligt att bygga fast i rån, i annat fall uppstår på tomten avsevärda trafik- och parkeringsproblem.

2. Fasadsmaterial

I stadsplanebestämmelserna står det: "som fasadmaterial används rödtegel eller låprofilerad horisontal trapetsplåt". Till bestämmelserna gällande fasadmaterial och färg bör tillfogas:

Som fasadmaterial får vid tillbyggnad också användas betongelement i mörk färg och / eller kan befintliga fasadmaterial, med tidigare struktur och färg användas.

Bemötande:

Dagvattenservitutet från tomtens södra gräns kan strykas och samtidigt kan tomtens byggnadsyta utvidgas så att den ligger fast i tomtens södra gräns. Illustrationen uppdateras så att den stämmer överens med den ändrade planlösningen. Dagvattnet kan ledas till det nya dagvattensystemet som byggs vid Karlavägen.

I de bestämmelser som styr byggnadssättet tillägs även alternativa fasadmaterial.

De ändringar som görs i detaljplaneförslaget orsakar inga märkbara konsekvenser och förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

5. Tuija Mikkonen

Ny gång- och cykelgata där även kollektivtrafik är tillåten

Gatan för gång- och cykeltrafik (Frilundsstigen) där även kollektivtrafik är tillåten (pp/jl) innebär att en del av det redan sedan tidigare begränsade gröns- och rekreationsområdet i anslutning till Finska Sockers bostadsområde (RKY) försvinner. På plankartan har rutten en uppskattad bredd på cirka 20 meter, 30–35 meter i den södra delen, vilket är väldigt betydande i

ett så här känsligt område med lite skog. Dessutom innebär förlängningen av leden på den norra sidan av Karlavägen också att rekreatiomsområdet blir mindre. Denna lösning innebär att det begränsade området för närrekreation för invånarna blir betydligt mindre och detta kan indirekt öka otryggheten och minska trivseln i bostadsområdet (se senare under punkt Konsekvenser för RKY-området...).

Gång- och cykeltrafiken från Finska Sockers område och Frilundsvägen kan i sin helhet styras längs Industrigatan till Karlavägen och vidare till den nya cykelvägen som byggs genom skogen i Vasklot och/eller till kanten av den nya gatuförbindelsen mellan Karlavägen och Reinsgatan. Jag föreslår att den nya gång- och cykelgatan som planerats i närheten av stranden i Månviken (pp/jl) stryks ur planen. Redan nu använder cyklisterna Karlavägen som cykelled om de fortsätter genom skogen till centrum. Förbindelsen fungerar väl.

Konsekvenser för RKY-området, inklusive säkerhet

Enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen ska planens konsekvenser utredas för hela det område där planen kan bedömas orsaka betydande konsekvenser. Trots att det på sidan 85/94 i planbeskrivningen (kapitel 5.4.1) från förslagsskedet konstateras att detaljplaneändringen inte leder till förändringar i RKY-området ska konsekvenserna bedömas som en helhet och i ett större sammanhang.

Enligt 5 § i MBL är målet för områdesplaneringen att utgående från en tillräcklig bedömning av konsekvenserna främja bl.a. möjligheterna att skapa en trygg, hälsosam, trivsam och socialt välfungerande miljö. Även sådana konsekvenser ska bedömas som sker utanför RKY-området, såsom t.ex. en betydande ökning av människor som rör sig i området varje dag, vilket inverkar direkt på säkerheten och trivseln i bostadsområdets livsmiljö. Till exempel skulle den nya cykelleden intill bostadsområdet öka antalet utomstående som rör sig i bostadsområdet och således bl.a. minska invånarnas säkerhet, trivsel och privatliv. Att lösa problemet till exempel genom att bygga ett staket och en port runt bostadsområdet för att förebygga sådana här skadliga konsekvenser passar inte ihop med RKY-områdets kulturhistoriska värden, och korrigeringen av planens negativa konsekvenser bör inte överföras till utomstående.

Ovan nämnda konsekvenser för säkerheten och trivseln i livsmiljön har inte bedömts i planen. När det gäller detta bör konsekvensbedömningen kompletteras och bedömningens resultat ska vid behov utnyttjas genom att ändra detaljplanen.

Avstängning av Industrigatans förbindelse

Enligt alternativ 1 som valts till förslaget stängs vyn och den öppna axeln från Reinsgatan till Finska Sockers bostadsområde av (jämför utlåtandet från Österbottens museum). I planlösningen skulle det vara bra att skapa förutsättningar för att den förbindelse som Wärtsilä behöver över Industrigatan skulle förverkligas så att vyn längs Industrigatan och användningen av gatan senare kunde återställas om förbindelsen över gatan inte längre behövs.

Hundpark och hundhobbyområden

Trafikförbindelserna innebär att det område som reserverats för hundpark och hundhobbyer blir mindre. I planbeskrivningen konstateras att hundparken och de övriga hundhobbyområdena förhållandevis enkelt kan placeras på andra platser i rekreatiomsområdet. De områden som reserverats för hundhobbyer innebär dock i regel att områdena där människor kan röra sig fritt och områden för rekreation blir mindre. Om områdena i fråga skulle placeras på

andra platser i Vasklot kunde de förutsätta att naturskogen i Vasklot måste röjas och att rekreatiomsområdena blir mindre, vilket inte borde tillåtas. Detaljplanen får inte orsaka sådana behov av ändringar som inte kan lösas genom planen i fråga eller som inte beaktats i den övriga planeringen. Jag kräver att frågan utreds.

Bemötande:

Ny gång- och cykelgata där även kollektivtrafik är tillåten

Enligt anmärkaren fungerar den nuvarande rutten från Finska Sockers område via Karlavägen till stigen genom skogen i Vasklot väl. Nuläget jämförs inte direkt med den kommande situationen eftersom trafikmängderna längs Karlavägen ökar märkbart inom den nära framtiden. Det har bedömts att den trafik som Wärtsiläs teknologicerter orsakar under rusningstid är cirka 500 fordon per timme. Karlavägen som i nuläget är en återvändsgata förändras till en genomfartsgata, till följd av vilket det uppstår ytterligare en gatuöverfart för den gång- och cykeltrafik som riktar sig till skogsleden. Redan i nuläget korsar Karlavägens cykelväg fordonsanslutningarna till industritomterna, och utöver detta kommer gång- och cykeltrafiken längs Industrigatan att korsa tomtanslutningen till Wärtsiläs teknologicerter. Planläggningen anser att den nya gång- och cykelleden, som gör att gång- och cykeltrafiken kan ledas tryggt från Vasklot till centrum utan onödiga övergångar och korsanden med tomtanslutningar, är en så betydande säkerhetsfaktor i synnerhet för barn som bor i Finska Sockers område att det är motiverat att minska grönområdenas storlek något på bekostnad av rutten.

Frilundsstigen är en förlängning av det gatuområde som anvisas i den intilliggande detaljplanen för teknologicerteret, vilket gör det möjligt att skapa en ny ändamålsenlig gång- och cykelled från den norra ändan av Industrigatan till Karlavägen och en enkelriktad rutt för kollektivtrafiken som man kan köra runt. Denna rutt betjänar uttryckligen invånarnas möjligheter att röra sig eftersom gång- och cykeltrafiken kan avskiljas från den privata fordonstrafiken och framför allt från den tunga trafiken till en egen rutt i kanten av industriområdet. För kollektivtrafiken är rutten enkelriktad, vilket ökar säkerheten för gång- och cykeltrafiken. Utvecklandet av teknologicerteret och den ökade arbetsplatstrafiken förbättrar förutsättningarna att utveckla kollektivtrafiken, vilket även gynnar invånarna i området. Rutten minskar även antalet övergångar för fotgängarna och cyklisterna. Målet är att det i framtiden ska vara möjligt att ta sig från Vasklot ända till centrum genom en trivsammare, grönnare rutt som ligger separat från industriområdet och hamntrafiken.

Frilundsstigens gatuområde anvisas så smal som möjligt i planen, i enlighet med översiktsplanen för trafiken. I planen varierar gatuområdets bredd mellan 7,5 och 20 meter. Som bredast är gatuområdet vid den befintliga transformatorstationen längs Karlavägen där gatuområdet är bredare på grund av transformatorstationen. Gatuområdet är cirka 14 meter brett vid det ställe där gång- och cykeltrafiken skiljs åt från Frilundsstigens kollektivtrafikgata. Gatuområdet är smalast vid den norra spetsen av kvarter 3 (9,1 m) och vid kraftledningsstolpen i EV-området (7,5 m). Den genomsnittliga bredden för gatuområdet är 11,7 meter, mätt från 12 punkter. I gatuområdets bredd beaktas förutom körbanan även de slänter som byggs i dess kanter (vanligtvis gräs). Avsikten är att den egentliga körbanan byggs så smal som det är möjligt med tanke på den enkelriktade kollektivtrafiken. Körbanans bredd preciseras i samband med gatuplaneringen.

Konsekvenser för RKY-området, inklusive säkerhet

Konsekvensbedömningen preciseras i planbeskrivningen beträffande den byggda kulturmiljön, den sociala miljön, trivselsn, sundheten och säkerheten. Antalet människor som rör sig i

området innebär inte direkt att osäkerheten ökar i området. Då fler människor rör sig och vistas i ett stadsrum innebär det också att säkerheten i staden förbättras då den s.k. sociala övervakningen ökar.

Kompletteringen av konsekvensbedömningen innebär inte att planlösningen ändras eftersom avsikten med planändringen är att vidareutveckla det befintliga och sedan tidigare detaljplanerade industriområdet för att främja näringslivets verksamhet och ordna trafiken på ett tryggt sätt. De nya trafikförbindelserna betjänar även rekreationsanvändningen och förbättrar trafiksäkerheten ur invånarnas perspektiv då gång- och cykelförbindelserna kan anvisas separat från den tunga trafiken. Vid utarbetandet av detaljplaneändringen beaktas i enlighet med MBL att detaljplanen inte orsakar sådan märkbar försämring av livsmiljön som inte är motiverad med tanke på detaljplanens syfte. Särskild uppmärksamhet har fästs vid den stadsbild som uppstår i området och på så sätt vid trivselen för de rutter som går genom industriområdet genom planbestämmelser som styr byggnadssätt och gårdsplaner samt genom trädtrader som ska planteras i gatuområdet. Jämfört med den gällande detaljplanen innebär planändringen att byggrätten minskar. Samtidigt innebär planändringen även delvis att den högsta tillåtna höjden för fasaderna höjs.

Avstängning av Industrigatans förbindelse

Från Reinsgatan öppnas ingen egentlig utsikt till Finska Sockers område trots att gatusträckningen är rak. Finska Sockers värdefulla byggda kulturmiljö blir synlig först efter Karlavägens anslutning och transformatorbyggnaderna. I detaljplanen anvisas emellertid byggnadstyperna för tomterna 25 och 27 i kvarter 2 så att det inte är möjligt att bygga ovanpå nuvarande Industrigatan. Planbestämmelsen för logistikkorridoren ändras dessutom så att logistikkorridoren ska genomföras med fasader i glas för Industrigatans del.

Hundpark och hundhobbyområden

Hundparken kan också kvarstå på sin nuvarande plats som ett något mindre område än i nuläget. Hundparken kräver inga kraftiga konstruktioner utan vid behov kan parken också med förhållandevis enkla åtgärder inhägnas i ett trädbevuxet rekreativt område någon annanstans i Vasklotsområdet.

4.5.10 Bedömning efter förslagskedet

Detaljplanen har kompletterats och justerats utifrån de utlåtanden och anmärkningar som lämnats in om planförslaget.

På plankartan

- Användningsändamålet för tomt 13-2-27 (Novafloor) ändrades till kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (TY-1). I förslagsskedet var användningsändamålet kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY). Vasa stads fastighetssektor som äger tomten och Novafloor som äger byggnaden på fastigheten har kommit överens om detta i samband med ett möte 14.2.2020.
- Logistikkorridorens höjd har begränsats till 5 meter endast vid Industrigatan.
- På tomt 7 i kvarter 3 har vattenförsörjningsservitutet vid ledningens brytningspunkt (vattenledning + avlopp) utökats så att avståndet på 5 meter från ledningslinjen uppfylls. Markägarna har meddelats om ändringen. Ändringen påverkar inte markägarens byggnadsyta.

- Dagvattensservitutet i den södra delen av tomt 26 i kvarter 2 har strukits och byggnadsytan har utökats så att den sträcker sig till tomtens södra gräns. Ägaren av granntomt 27 har meddelats om ändringen.
- Beteckningen för ledningsservitutet längs Industrigatan har utökats med bokstaven z pga en elledning.
- På tomterna 25 och 27 har ledningsservitutet anvisats lika brett över hela sträckan som i kanten av Industrigatan i den norra delen av tomt 27.
- Delområdet för kraftledningen har utvidgats i VL-området i den norra delen av planområdet ända fram till områdets gräns.

Planbestämmelserna har justerats enligt följande

- Materialalternativ har lagts till i de bestämmelser som styr byggnadssättet i TY-1- (KTY i förslagsskedet), TY- och T-kvartersområdena.
- Bestämmelsen för logistikkorridoren (log) har preciserats: anslutande till intilliggande byggnader, dränering, begränsning av korridorens höjd vid servitutområdet, byggande ovanpå ledningsservitut och krav på en genomskinlig fasad vid Industrigatan.
- Övriga bokstavs-beteckningar förutom z=el har strukits från planbestämmelsen för en del av ett område som reserverats för en ledning eftersom det inte finns några övriga ledningar ovan jord.
- Bokstavs-beteckningar för dagvatten och fjärrvärme (h=dagvatten, l=fjärrvärme) har lagts till i bestämmelsen för den underjordiska ledningen.
- Följande har lagts till i de allmänna bestämmelserna: "Markytans höjder får inte ändras väsentligt."
- Följande bestämmelse för cykeltak har strukits från de allmänna bestämmelserna: "Av det område på tomten som ska planteras får högst 5 % användas för cykeltak, andra ovan nämnda konstruktioner är inte tillåtna på det område som planteras." I planområdet finns endast få delar av områden som ska planteras och byggande är inte tillåtet på dessa.
- Följande har lagts till i den allmänna bestämmelsen för bilplatser och cykelplatser: "Bilplatser eller cykelplatser behöver inte anvisas för logistikkorridoren."

Följande justeringar och kompletteringar har gjorts i planbeskrivningen

- Punkt 4.5.9 "Utlåtanden som lämnats in efter framläggandet i förslagsskedet" har kompletterats med utlåtanden och anmärkningar samt eventuella bemötanden till dessa.
- Punkt 3.1.5 "Den byggda kulturmiljön" har kompletterats med uppgifter om Vasabladets tryckeri från den kulturhistoriska utredningen för delgeneralplanen för Vasklot.
- De ändringar som gjorts i planbeteckningarna korrigerades under punkt 5.3.
- Dessutom kompletterades detaljplanens konsekvensbedömning under punkt 5.4, i synnerhet beträffande den byggda miljön, människornas levnadsförhållanden, trivsel och säkerhet.
- Under punkt 5.5 "Störningsfaktorer i miljön" har planbeteckningen för skyddszonen ändrats från "vaa" till "v".

De justeringar som gjorts i detaljplanen medför inga större konsekvenser och förutsätter inte att förslaget till detaljplan läggs fram på nytt.

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Området för ändringen av detaljplanen för Reinsgatan angränsar till hamnområdet och område för teknologicentret i väst, till detaljplanerade med huvudsakligen ogenomförda kvarter för verksamhetsbyggnader i söder samt till de vidsträckta rekreatiomsområdena i Vasklot och kvartersområdet för bilplatser längs Industrigatan i öst och norr. I detaljplanen anvisas kvartersområden för industribyggnader (T, TY, TY-1), hamnområde (LS) samt område för närrecreation (VL), skyddsgrönområde (EV), område för byggnader och anläggningar som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET) och gatuområden.

Genom detaljplanen möjliggörs förverkligandet av ett logistikcenter i anslutning till det teknologicenter som planeras på den västra sidan av planområdet på tomt 14 i kvarter 2. Verksamhetsbetingelserna för andra företag som verkar i området bevaras också. Logistikcentret, som planeras i den mellersta delen av kvarter 2, ansluts med en logistikkorridor till teknologicentret på västra sidan av Industrigatan. För att möjliggöra detta stängs Industrigatan av mellan Reinsgatan och Karlavägen, och Industrigatans gatuområde ansluts till kvartersområdena.

Trafiken till området går längs Reinsgatan. Detaljplanen skapar möjligheter för att ansluta Karlavägen till Reinsgatan genom en ny gatusträckning i syd–nordlig riktning som ersätter det avsnitt av Industrigatan som ska stängas av. Genom trafikarrangemang avskiljs den tunga trafiken från trafiken till Finska Sockers område och arbetsplats- och kundtrafiken i anslutning till Wärtsilås teknologicenter. Den tunga trafiken går huvudsakligen längs Reinsgatan. I den västra ändan av Reinsgatan ändras detaljplanens gatuområde så att det motsvarar nuläget och den gällande detaljplanens kvartersområde för verksamhetsutrymmen ändras till gatuområde och hamnområde.

I den norra delen av planområdet förlängs den tidigare detaljplanerade Frilundsstigen (dp 1091) på den östra sidan av kvarter 3 till Karlavägen. På Frilundsstigen tillåts även kollektivtrafik i en riktning.

Förslaget till detaljplan utarbetades baserat på planutkastalternativ 1 och genom att utveckla det vidare.

5.2 Dimensionering

Detaljplanens areal är 132 995 m² (13,30 ha).

Planområdet delas upp i olika funktioner enligt följande:

Kvartersområde för industribyggnader (T)	68 467 m ²
Kvartersområde för industribyggnader (TY-1)	7 584 m ²
där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art	
Kvartersområde för industribyggnader (TY)	15 136 m ²
där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art	
Rekreatiomsområde (VL)	4 684 m ²
Område för byggnader och	1 197 m ²
anläggningar som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET)	
Skyddsgrönområde (EV)	405 m ²
Hamnområde (LS)	1 707 m ²
Gatuområden	33 815 m ²

Med detaljplanen anvisas sammanlagt 60 216 m²vy byggrätt ovan jord, av vilket 3 792 m²vy anvisas för industribyggnader i TY-1-kvartersområdet, 7 568 m²vy för industribyggnader (TY) och resterande 48 856 m²vy för industri- och lagerbyggnader (T).

I den gällande detaljplanen har byggrätten fastställts som byggnadens höjd och så att hälften av byggplatsens yta får användas för byggande. I dessa fall beräknas byggrätterna så att den fastställda höjden på byggnaden (12 m från markytan) antas ha fyra våningar. I förhållande till den gällande detaljplanen minskas byggrätterna med sammanlagt 123 000 kvadratmeter våningsyta.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

KVARTERSOMRÅDE FÖR INDUSTRIBYGGNADER DÄR MILJÖN STÄLLER SÄRSKILDA KRAV PÅ VERKSAMHETENS ART (TY-1)

Tomt 13-2-27 (Novafloor, före detta Vasabladet) anvisas som kvartersområde för industribyggnader där det är tillåtet att bygga affärs- och kontorsbyggnader samt byggnader som betjänar forskningsverksamhet 20% av byggrätten samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar störningar för miljön. Till Novafloors tomt 13-2-27 anvisas byggrätt med exploateringsstalet $e=0.5$ (sammanlagt 3 835 m²vy). Den högsta tillåtna höjden för byggnadens fasad är 12 meter.

På kvartersområdets byggnadsyta är det tillåtet att placera strukturell parkering. I kvartersområdet är det tillåtet att placera källarutrymmen i två våningar. I källarvåningarna kan placeras skyddsrum, tekniska utrymmen, parkering och utrymmen enligt det huvudsakliga användningsändamålet. Service- och lastbryggor ska förses med tak. Utöver den byggrätt som anges på detaljplanekartan får ventilationsmaskinrum byggas. Ventilationsmaskinrum och andra tekniska system och utrymmen ska planeras som en del av byggnadens arkitektoniska helhet. Det är tillåtet att placera solenergisystem på byggnadens fasader och tak.

Till kvartersområdena anvisas reserveringar för underjordiska ledningar i enlighet med befintliga nätverk.

Området berörs av följande planbestämmelse:

Områdets läge är på en sådan plats som är viktig med tanke på stadsbilden och i närheten av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) ska beaktas i planeringen och genomförandet. Byggnadens helhetsgestalt ska vara tydlig och harmonisk. Takformen är sadeltak eller plant tak i byggnader med stort stomdjup. Som material i sadeltaken används mörkgrå slät plåt eller lågprofilerad plåt med raka räfflor eller grönt plåttak. Fasadmaterialternativen är rödtegel, täckmålat trä, lågprofilerad horisontal trapetsplåt eller slät fasadkassett utrustad med solpaneler eller annan slät fasadkassett, perforerat stål eller cortenstål, fintvättad betong, räfflad och fintvättad färgbetong eller färgbetong som mönstrats genom grafiska metoder eller motsvarande. Antalet färger på fasaden får vara högst två: huvudfärg och effektfärg. Användningen av effektfärgen ansluter till byggnadens olika funktionella delar eller olika byggnadsdelar. Effektfärg kan användas för att framhäva till exempel kontorsutrymmen, kundtjänstutrymmen eller ingångar eller fönsterbågar samt anslutande detaljer, såsom plå-

tar. Stora färgytor skapar ett tydligt och harmoniskt intryck. Fönstren arrangeras i större helheter.

Obebyggda delar av byggnadsplatsen som inte används som körvägar, service-/lastgårdar eller för parkering ska hållas i ett snyggt skick och plantering utförs i lämpliga delar. Tomtens interna gång- och cykelförbindelser ska anläggas så att de är trygga och lättillgängliga. På transport- och lastområdena ska det vara möjligt att svänga med sådana fordon som förutsetts av funktionerna. Tomten kan inhägnas om det är nödvändigt med tanke på verksamheten. Till utseendet ska inhägnaderna ha metallkonstruktion och vara diskreta, t.ex. 3-trådsnät i en mörkgrå ton. I synnerhet långa stängsel ska mjukas upp med anslutande planteringar. Stängslen på intilliggande tomter ska ansluta till varandra på ett naturligt sätt.

Avfallshantering och övriga s.k. smutsiga funktioner ska placeras utanför gatuvyerna eller skyddas med tak, planteringar som är gröna året runt eller med insynsskydd. Lagring sker inomhus eller i ett takförsett utomhuslager.

Vid planeringen av belysningen och skyltningen (lamptyper, styrka och riktning) i området ska det säkerställas att belysningen eller skyltningen inte orsakar olägenheter för det närliggande bostadsområdet eller bländar trafiken.

Reklamanordningar planeras som en del av byggnadens arkitektur. På tomten tillåts dessutom en reklamanordning som placeras ute på gårdsplanen. Anordningens bredd får inte överskrida 2 m och den maximala höjden är 6 m. Till materialvalen och färgsättningen ska reklamanordningen anslutas till byggnadsbeståndet på tomten. I anslutning till reklamanordningen ska det finnas planteringar.

KVARTERSOMRÅDE FÖR INDUSTRIBYGGNADER DÄR MILJÖN STÄLLER SÄRSKILDA KRAV PÅ VERKSAMHETENS ART (TY)

Den del av kvarter 11 som ligger längs järnvägen på den södra sidan av Reinsgatan i planområdet samt kvarter 3 som ligger närmast bostadsbebyggelsen i den norra delen av planområdet anvisas som TY-områden (Axel Williamsson). Byggrätten anvisas med exploateringsstalet $e=0.5$. I kvarter 3 finns 1 328 m²vy byggrätt och i kvarter 3 finns 6 241 m²vy byggrätt. I kvarter 3 fastställs den högsta tillåtna höjden för fasaden till 12 meter på motsvarande sätt som i kvartersområdet på den södra sidan av Karlavägen.

I kvartersområdet är det inte tillåtet att placera verksamhet som orsakar buller, lukter, damm eller annan förorening av luften eller miljön. Användningsändamålet för de omgivande områdena beaktas i planeringen så att den bullernivå som verksamheten orsakar inte överskrider föreskrivna riktvärden. På kvartersområdets byggnadsyta är det tillåtet att placera strukturell parkering. Källarutrymmen i två våningar kan placeras i kvartersområdet. I källarvåningarna kan det placeras skyddsrum, tekniska utrymmen, parkering och utrymmen för det huvudsakliga användningsändamålet. Service- och lastbryggor ska förses med tak. Utöver den byggrätt som anges på detaljplanekartan får ventilationsmaskinrum byggas. Ventilationsmaskinrum och andra tekniska system och utrymmen ska planeras som en del av byggnadens arkitektoniska helhet. Skorstenar, tekniska anordningar och andra konstruktioner som är nödvändiga med tanke på verksamheten får placeras ovanför den högsta tillåtna höjdnivån som fastställts i detaljplanen. Det är tillåtet att placera solenergisystem på byggnadens fasader och tak.

Till kvartersområdena anvisas ledningsservitut i enlighet med de befintliga avlopps-, data-, el- och fjärrvärmelinjerna.

Området berörs av följande planbestämmelse:

Områdets läge är på en sådan plats som är viktig med tanke på stadsbilden längs en led som går till hamnen och i närheten av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) ska beaktas i planeringen och genomförandet. Byggnadens helhetsgestalt ska vara tydlig och harmonisk. Takformen är sadeltak eller plant tak i byggnader med stort stomdjup. Som material i sadeltaken används mörkgrå slät plåt eller lågprofilerad plåt med raka räfflor. Som fasadmaterial används högst två olika material. Materialalternativen är lågprofilerad horisontal trapetsplåt eller slät fasadkassett utrustad med solpaneler eller annan slät fasadkassett, perforerat stål eller cortenstål, rödtegel eller fintvättad betong, räfflad och fintvättad färgbetong eller färgbetong som mönstrats genom grafiska metoder eller motsvarande. Antalet färger på fasaden får vara högst två: huvudfärg och effektfärg. Användningen av effektfärgen ansluter till byggnadens olika funktionella delar eller olika byggnadsdelar. Effektfärg kan användas för att framhäva till exempel kontorsutrymmen, kundtjänstutrymmen eller ingångar eller fönsterbågar samt anslutande detaljer, såsom plåtar. Stora färgytor skapar ett tydligt och harmoniskt intryck. Fönstren arrangeras i större helheter.

Obebyggda delar av byggnadsplatsen som inte används som körvägar, service-/lastgårdar eller för parkering ska hållas i ett snyggt skick och plantering utförs i lämpliga delar. Tomtens interna gång- och cykelförbindelser ska anläggas så att de är trygga och lättillgängliga och avskiljas från den tunga trafiken och service-, last- och parkeringsområdena. På transport- och lastområdena ska det vara möjligt att svänga med sådana fordon som förutsätts av funktionerna. Tomten kan inhägnas om det är nödvändigt med tanke på verksamheten. Till utseendet ska inhägnaderna ha metallkonstruktion och vara diskreta, t.ex. 3-trådsnät i en mörkgrå ton. I synnerhet långa stängsel ska mjukas upp med anslutande planteringar. Stängslen på intilliggande tomter ska ansluta till varandra på ett naturligt sätt.

Avfallshantering och övriga s.k. smutsiga funktioner ska placeras utanför gatuvyerna eller skyddas med tak, planteringar som är gröna året runt eller med insynsskydd. Lagring sker inomhus eller i ett takförsett utomhuslager.

Vid planeringen av belysningen och skyltningen (lamptyper, styrka och riktning) i området ska det säkerställas att belysningen eller skyltningen inte orsakar olägenheter för det närliggande bostadsområdet eller bländar trafiken.

Reklamanordningar planeras som en del av byggnadens fasad, inte t.ex. på byggnadens tak. På tomten tillåts dessutom en reklamanordning som placeras ute på gårdsplanen. Anordningens bredd får inte överskrida 2 m och den maximala höjden är 6 m. Till materialvalen och färgsättningen ska reklamanordningen anslutas till byggnadsbeståndet på tomten. I anslutning till reklamanordningen ska det finnas planteringar.

KVARTERSOMRÅDE FÖR INDUSTRI- OCH LAGERBYGGNADER (T)

Kvarter 2 i den mellersta delen av planområdet anvisas huvudsakligen som kvartersområde för industribyggnader (med undantag av tomt 13-2-27). Byggnadsytorna anvisas glest för att

det ska finnas så många alternativ som möjligt att genomföra planen. Byggnadseffektiviteten för kvarteret varierar mellan tomterna. Som störst, $e=1.0$, är den i den mellersta delen av området, på tomt 13-2-25 är den $e=0.75$ och på övriga platser $e=0.5$. Sammanlagt anvisas byggrätt på 48 856 m²vy.

Den högsta tillåtna höjden på byggnadernas fasad i metrar styrs genom en planbestämelse. På mindre tomter är den 12 meter, 15 meter på medelstora tomter och 25 meter på den största tomten. Ovanför den fastställda maximalhöjden är det tillåtet att placera skorstenar, tekniska anordningar och andra konstruktioner som är nödvändiga med tanke på verksamheten.

I kvartersområdet är det inte tillåtet att placera sådan verksamhet som orsakar lukter eller annan luftförorening i omgivningen. I planeringen ska även användningsändamålet för de omgivande områdena beaktas så att den bullernivå som verksamheten orsakar inte överskrider de föreskrivna riktvärdena. På kvartersområdets byggnadsyta är det tillåtet att placera strukturell parkering. Källarutrymmen i två våningar kan placeras i kvartersområdet. I källarvåningarna kan det placeras skyddsrum, tekniska utrymmen, parkering och utrymmen för det huvudsakliga användningsändamålet. Service- och lastbryggor ska förses med tak. Utöver den byggrätt som anges på detaljplanekartan får ventilationsmaskinrum byggas. Ventilationsmaskinrum och andra tekniska system och utrymmen ska planeras som en del av byggnadens arkitektoniska helhet. Skorstenar, tekniska anordningar och andra konstruktioner som är nödvändiga med tanke på verksamheten får placeras ovanför den högsta tillåtna höjdnivån som fastställts i detaljplanen. Det är tillåtet att placera solenergisystem på byggnadens fasader och tak.

Till kvartersområdena anvisas ledningsservitut i enlighet med de befintliga avlopps-, data-, el- och fjärrvärmelinjerna.

Området berörs av följande planeringsbestämmelse:

Områdets läge är på en sådan plats som är viktig med tanke på stadsbilden längs en led som går till hamnen och i närheten av en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) ska beaktas i planeringen och genomförandet. Byggnadens helhetsgestalt ska vara tydlig och harmonisk. Takformen är sadeltak eller plant tak i byggnader med stort stomdjup. Som material i sadeltaken används mörkgrå slät plåt eller lågprofilerad plåt med raka räfflor. Som fasadmateriäl används högst två olika material. Materialalternativen är lågprofilerad horisontal trapetsplåt eller slät fasadkassett utrustad med solpaneler eller annan slät fasadkassett, perforerat stål eller cortenstål, rödtegel eller fintvättad betong, räfflad och fintvättad färgbetong eller färgbetong som mönstrats genom grafiska metoder eller motsvarande. Antalet färger på fasaden får vara högst två: huvudfärg och effektfärg. Användningen av effektfärgen ansluter till byggnadens olika funktionella delar eller olika byggnadsdelar. Effektfärg kan användas för att framhäva till exempel kontorsutrymmen, kundtjänstutrymmen eller ingångar eller fönsterbågar samt anslutande detaljer, såsom plåtar. Stora färgytor skapar ett tydligt och harmoniskt intryck. Fönstren arrangeras i större helheter.

Obebyggda delar av byggnadsplatsen som inte används som körvägar, service-/lastgårdar eller för parkering ska hållas i ett snyggt skick och plantering utförs i lämpliga delar. Tomtens interna gång- och cykelförbindelser ska anläggas så att de är trygga och lättillgängliga och avskiljas från den tunga trafiken och service-, last- och parkeringsområdena. På transport- och lastområdena ska det vara möjligt att svänga med sådana fordon som förutsätts av

funktionerna. Om det är nödvändigt att inhägna tomten ska inhägnaderna ha metallkonstruktion och vara diskreta, t.ex. 3-trådsnät i en mörkgrå ton. I synnerhet långa stängsel ska mjukas upp med anslutande planteringar. Stängslen på intilliggande tomter ska ansluta till varandra på ett naturligt sätt.

Avfallshantering och övriga s.k. smutsiga funktioner ska placeras utanför gatuvyerna eller skyddas med tak, planteringar som är gröna året runt eller med insynsskydd. Lagring sker inomhus eller i ett takförsatt utomhuslager.

Vid planeringen av belysningen och skyltningen (lamptyper, styrka och riktning) i området ska det säkerställas att belysningen eller skyltningen inte orsakar olägenheter för det närliggande bostadsområdet eller bländar trafiken.

Reklamanordningar planeras som en del av byggnadens fasad, inte t.ex. på byggnadens tak. På tomten tillåts dessutom en reklamanordning som placeras ute på gårdsplanen. Anordningens bredd får inte överskrida 2 m och den maximala höjden är 6 m. Till materialvalen och färgsättningen ska reklamanordningen anslutas till byggnadsbeståndet på tomten. I anslutning till reklamanordningen ska det finnas planteringar.

5.3.2 Övriga områden

HAMNOMRÅDE (LS)

På den södra sidan av Reinsgatan i den västra ändan av gatan anvisas området närmast hamnen som hamnområde. Ingen byggrätt har anvisats till området.

I området är det tillåtet att placera ett landmärke som framhäver identitet och igenkännlighet i anslutning till de leder som går till hamnen, på en plats som är viktig med tanke på stadsbilden. Landmärket kan bestå av t.ex. ett miljö- eller ljuskonstverk, en helhet som skapas av planteringar och belysning eller en informativ skylt.

Till området anvisas ett ledningsservicetut och en separat byggnadsyta för en transformatorstationsbyggnad. Byggnadsytan för transformatorstationen måste flyttas bort från gatuområdet och därför har den flyttats till den södra sidan ledningslinjen. Enligt detaljplanebestämmelsen bör transformatorstationen ha en naturenlig färg och vara lämplig i miljön. Som fasamaterial kan rödtegel, keramisk platta, cortenstål eller motsvarande material användas.

OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION (VL)

Det grönområde som kvarstår under kraftledningen och som har en yta på 4 686 m² anvisas som område för närrekreation i den norra delen av planområdet.

OMRÅDE FÖR BYGGNADER OCH ANLÄGGNINGAR SOM BETJÄNAR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING (ET)

Området för de befintliga transformatorstationerna längs Industrigatan anvisas som ET-område.

SKYDDSGRÖNOMRÅDE (EV)

I den del som kvarstår mellan de gator som reserverats för gång- och cykeltrafik (pp och pp/jl) i den norra delen av planområdet, där det finns en kraftledningsstolpe, anvisas skyddsgrönområde. I området är det tillåtet att placera en transformatorstation.

GATUOMRÅDEN

Av planområdet är cirka 33 815 m² gatuområden. Av detta är 2002 m² gata som reserverats för gång- och cykeltrafik där även kollektivtrafik är tillåten (pp/jl). På den norra sidan av Karlavägen finns dessutom 1 494 m² gatuområde som reserverats för gång- och cykeltrafik.

I detaljplanen anvisas en trädrad som ska planteras i Karlavägens gatuområde. Vid beteckningen är det inte tillåtet att placera underjordiska ledningslinjer.

5.3.3 Parkerings- och trafikarrangemang

Planen följer den utarbetade översiktsplanen för trafiken (Vasa stad 24.10.2019, bild i kapitel 3.1.7). Särskild uppmärksamhet har fästs vid gång- och cykeltrafikens smidighet och säkerhet. I planen finns beredskap för att behovet av utrymme för tung trafik ökar i framtiden i planområdets södra del och för att Industrigatans södra del på avsnittet Reinsgatan-Karlavägen stängs för genomfartstrafik. För trafiken till Finska Sockers område och teknologisentrets kontorsområde ordnas en ny rutt från Reinsgatan via Karlavägen till Industrigatan. För lätt trafik och kollektivtrafik ordnas en ny rakare rutt i närheten av Månvikens strand som är en del av en huvudrutt för gång- och cykeltrafik som går i skogen i Vasklot och avsedd för bruk året runt.

Parkeringen sker på kvartersområdena 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

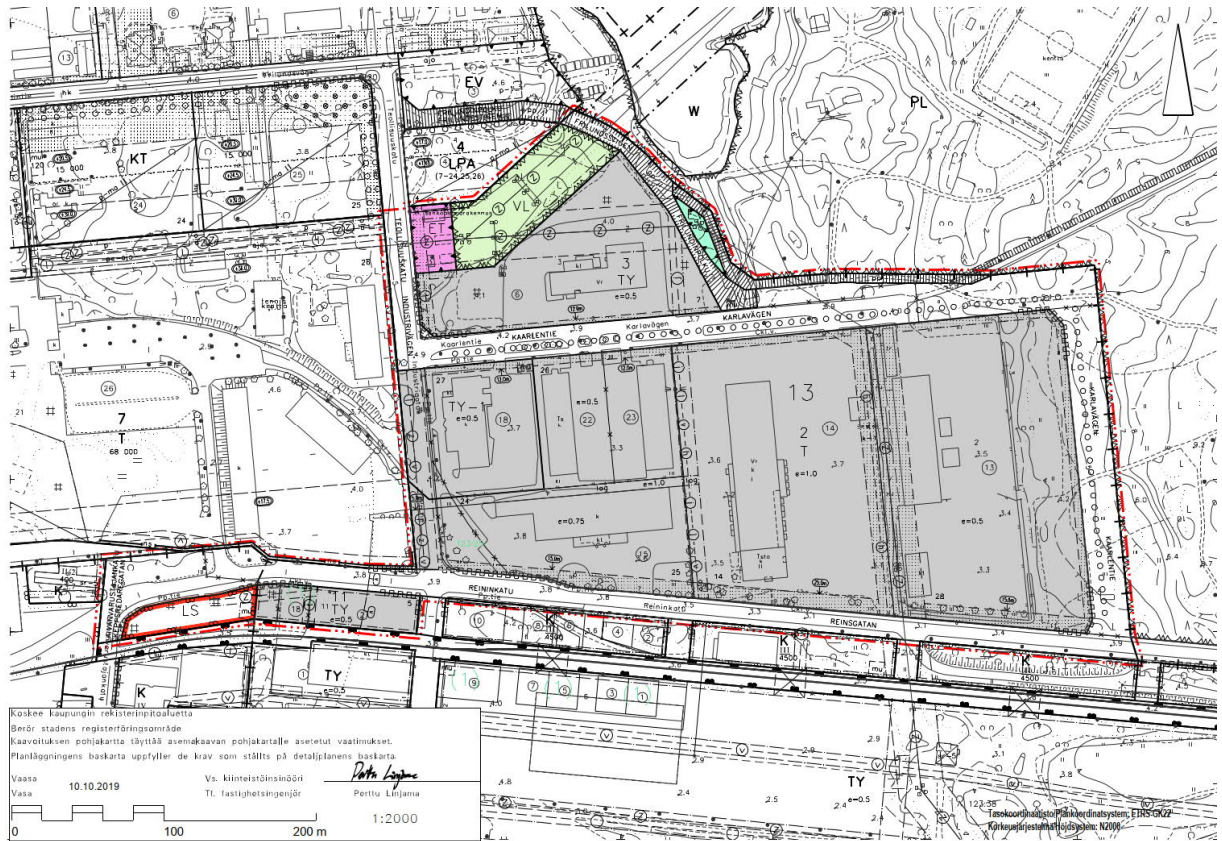
Produktions- och lagerutrymmen 1 bp/200 m² vy samt 1 cykelplats/200 m² vy

Logistikverksamhet som utnyttjar automatiserad logistik 1 bp/300 m² vy samt 1 cykelplats/300 m² vy, av vilka hälften ska ha ramlås eller vara skyddade mot väder. Bilplatser eller cykelplatser behöver inte anvisas för logistikkorridoren.

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

- o TY-tomt 13-11-5, bilplatser 7 st.
- o TY-tomt 13-3-7, bilplatser 31 st.
- o T-tomt 13-2-28, bilplatser 66 st.
- o T-tomt 13-2-14, bilplatser 77 st. (antas som logistikcenter som utnyttjar automation)
- o T-tomt 13-2-25, bilplatser 38 st.
- o TY-1-tomt 13-2-27, bilplatser 54 st.
- o T-tomt 13-2-26, bilplatser 20 st.
- o T-tomt 13-2-24 (logistikkorridor), bilplatser behöver inte anvisas

5.3.4 Planförslag



Ändring av detaljplanen 20.2.2020

5.3.5 Illustration av planen

Planens illustration framför endast en möjlig lösning på hur den detaljplan som utarbetas kan genomföras. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas. Utkastskedets illustrationer har framförts under punkterna 4.5.1 och 4.5.2.

Reinsgatans område / dp 1092
Detaljplanebeskrivning – 20.2.2020

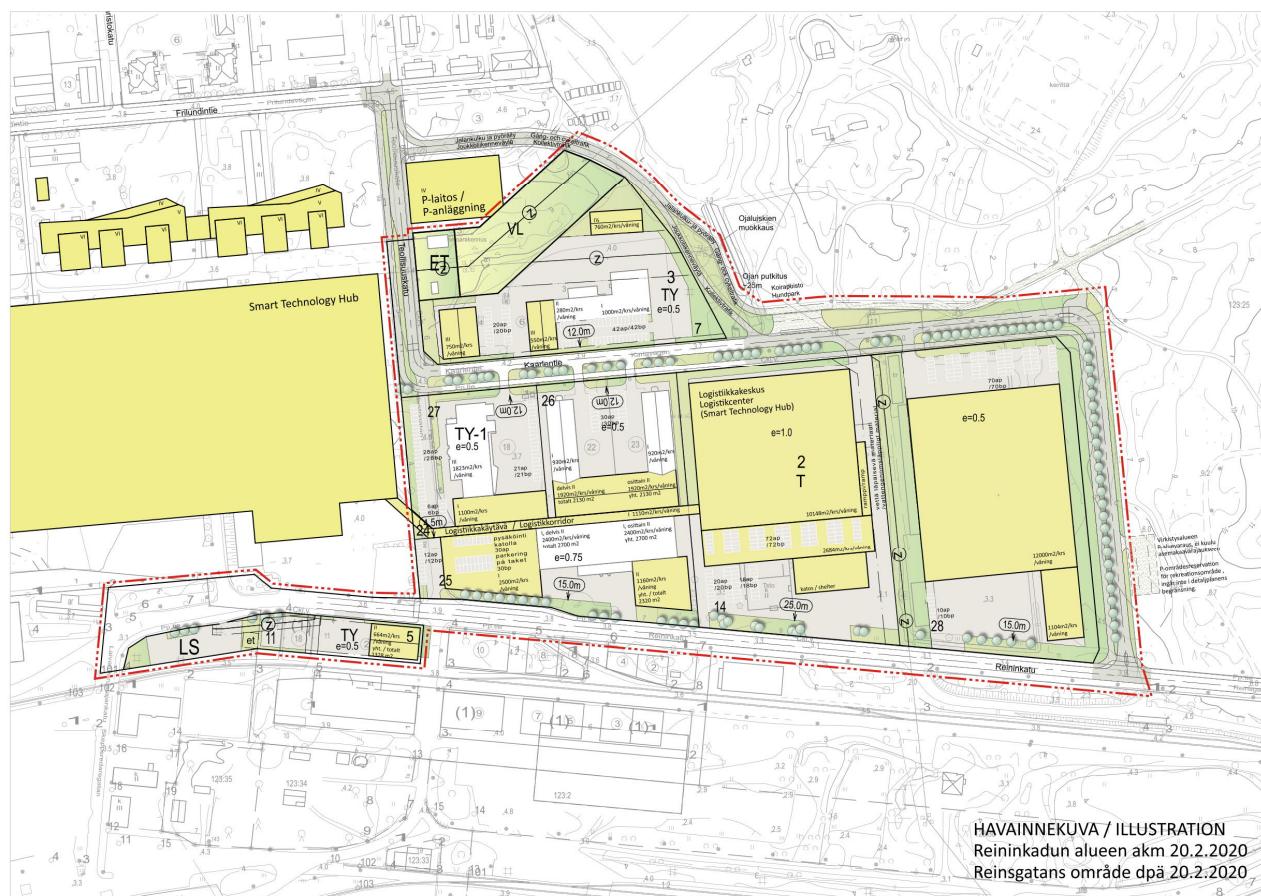
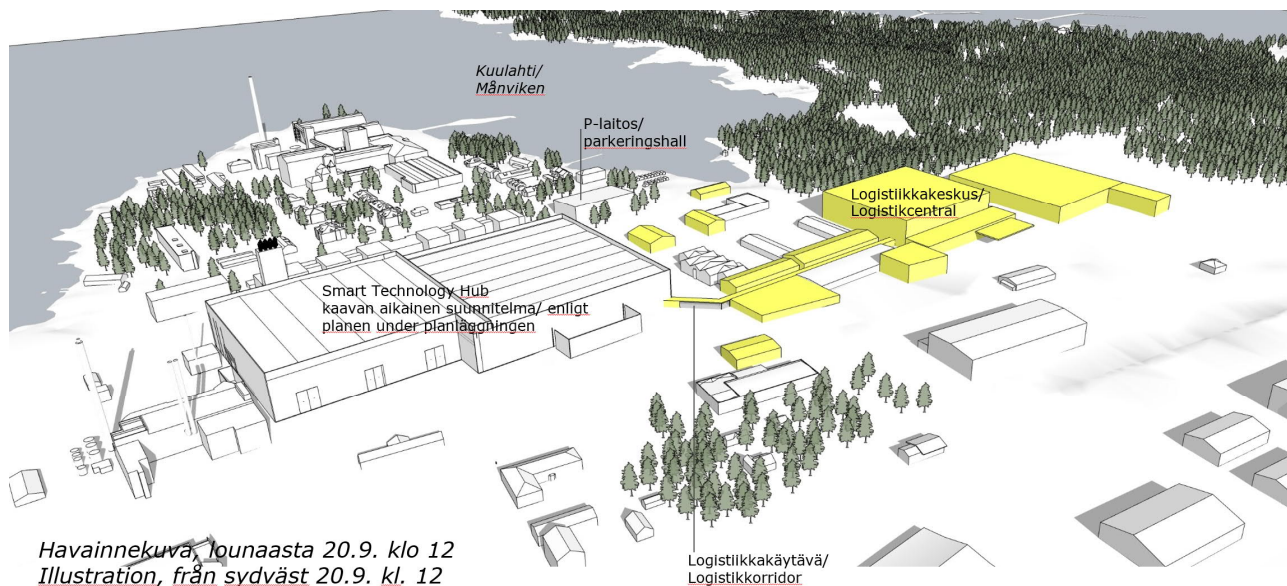


Illustration 20.2.2020; Illustrationen framför ett möjligt alternativ av hur planen kunde förverkligas. Illustrationen är inte en verklig plan för hur området kommer att förverkligas.



Havainnekuva, lounaasta 20.9. klo 12
Illustration, från sydväst 20.9. kl. 12

Illustration från sydväst, det byggande som planen möjliggör har märkt med gul.

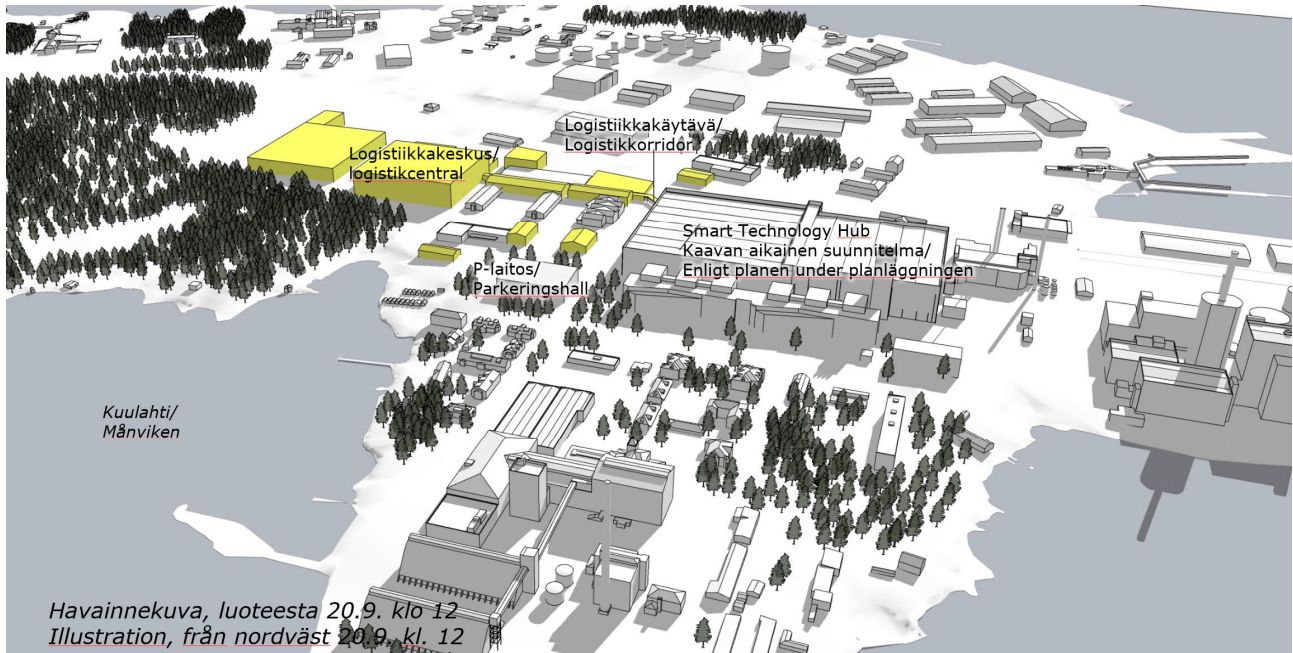


Illustration från nordväst, det byggande som planen möjliggör har märkt med gul.

5.4 Planens konsekvenser

Vasa stads strategi för åren 2018–2019 godkändes av stadsfullmäktige 13.11.2017 och den uppdateras som bäst. Vasas stads vision om "Nordens energihuvudstad – flöde för ett gott liv" byggs upp kring fem lokala styrkor: energi, snabbt agerande, historia, välfärd och internationalism. Utgående från de här styrkorna har staden gett en mängd kundvärdeslöften i sin strategi. Dessa värdelöften styr tillsammans med visionen och strategisatserna även förvaltningarnas strategiarbete och verksamhet. Planändringen för Reinsgatan förverkligar de utvecklingsmål som fastställs i strategin genom att stöda verksamhetsbetingelserna för företag inom energi- och logistikbranschen och genom att på så sätt förstärka Vasas livskraft och konkurrenskraft. Samhällsstrukturens attraktionskraft ökar i takt med att trafikförbindelserna och infrastrukturen förbättras.

Genom den detaljplan som utarbetas nu skapas möjligheter bl.a. för att förverkliga det logistikcenter som är en förutsättning för verksamheten för Wärtsiläs teknologikoncentration. Av denna orsak orsakar den plan som utarbetas (dp 1092) tillsammans med detaljplanen för teknologicientret (dp 1091) vidsträckt konsekvenser, inte endast i närheten av planområdet eller på Vasklot. Då detaljplanen för teknologicientret genomförs flyttar Wärtsilä bort sin verksamhet från sin nuvarande plats i centrum och området frigörs för annat bruk. Då Wärtsiläs verksamhet flyttas till Vasklot avlägsnas de nuvarande gascisternerna och de skyddsområdeszoner som de förutsätter behöver inte längre beaktas i planeringen av markanvändningen i rutplanecentrumets randområde och i Vöråstan. Till följd av att detaljplanen genomförs förändras även trafikförhållandena då de trafikströmmar som tidigare riktats till Vöråstan flyttas så att de går genom centrum eller längs någon annan rutt till Vasklot.

Denna detaljplan främjar verksamhetsmöjligheterna för näringslivet för alla de företag som är verksamma i planområdet.



Utdrag ur Vasa stads guidekarta. Förenkling av samhällsstrukturen i Vasklot. Planeringsområdets riktgivande läge i den mellersta delen av ön Vasklot anvisas med blå avgränsning, industri- och hamnområdena med grå avgränsning, Finska Sockers område med brun avgränsning samt grönområden och områden för turism och fritid med grön avgränsning.

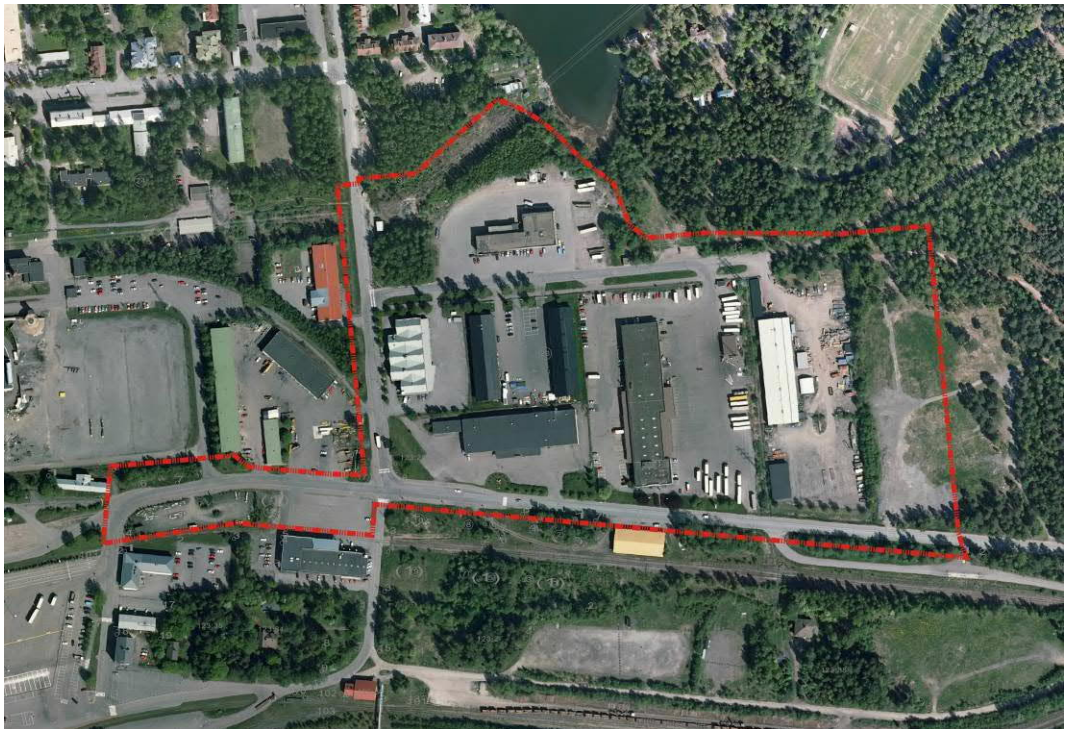
5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Konsekvenserna för det område som planläggs

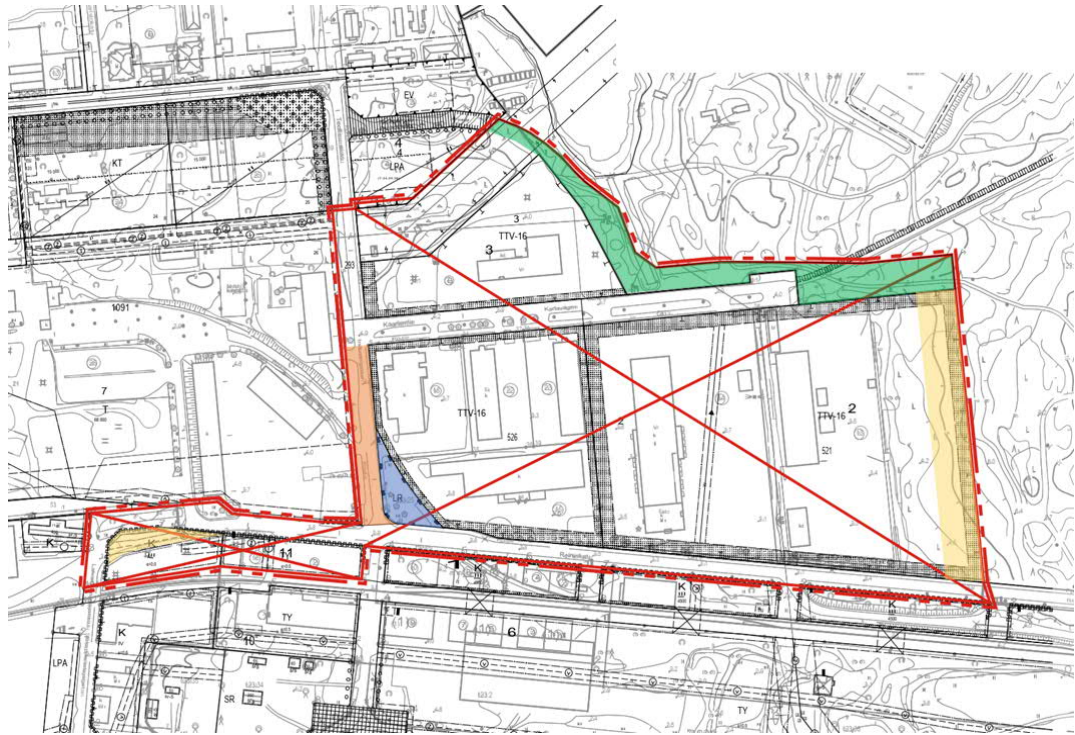
Det område som nu planläggs är huvudsakligen byggd miljö. Även växtligheten är kulturpåverkad. Avsikten är inte att utvidga kvartersområden till obebyggda områden, men ändringarna i gatnätverket sker vid kanterna av området och minskar därmed på mängden rekreationsområden i smala remsor, sammanlagt ungefär 7 716 m². Den nya gång-, cykel och kollektivtrafiksgatan som förenar Karlavägen med Industrigatan är placerad på ett rekreationsområde som anvisas i den gällande detaljplanen. Gatan kommer som närmast 16 meter från stranden. I förslagsskedet drogs gång- och cykelvägen upp på den östra sidan av kraftledningen och den ligger strax intill ett utloppsdike. Dessutom ligger förlängningen av Karlavägen i väst-östlig riktning i ett rekreationsområde som anvisas i den gällande detaljplanen.

Förlängningen av Karlavägen i nord-sydlig riktning till Reinsgatan ligger i ett kvartersområde för industribyggnader som anvisas i den gällande detaljplanen.

Industrigatans gatuområde ansluts till kvarter 2 på avsnittet mellan Reinsgatan och Karlavägen. Dessutom ansluts ett oförverkligat järnvägsområde vid anslutningen mellan Industrigatan och Reinsgatan som anvisas i den gällande detaljplanen till kvarter 2 eftersom den inte är nödvändig.



Flygfoto som visar nuläget



Den utgående planen. På planen markeras områden som berörs av ändringarna med färg: kvartersområden som omvandlas till gatuområden markeras med gult, gatuområde som ansluts till kvartersområden markeras med orange, det järnvägsområde som ansluts till kvartersområdet markeras med blått och de delar av rekreationsområdet som omvandlas till gatuområden markeras med grönt.

I detaljplanen anvisas byggnadsytorna glest för att kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader ska kunna förverkligas på ett flexibelt sätt och för att tomtindelningen vid behov kan ändras.

Då planen genomförs består den största förändringen av att Industrigatan stängs av för trafik och ersätts med en förlängning av Karlavägen.

Den största förändringen i den byggda miljön sker på tomt 14 i den mellersta delen av kvarter 2 då logistikcentret byggs. Dessutom förändrar logistikkorridoren stadsbilden i området mellan logistikcentret och teknologisentret. I nuläget består byggnationen på planområdet av låg och relativt smalramad industri- och lagerbyggnation. Med planändringen möjliggörs en betydligt högre byggnation för tomt 14 i mitten av kvarter 2 för att kunna förverkliga den automatiseringsbaserade logistikverksamheten. I den gällande planen har den maximala höjden för byggnader begränsats till 12 meter, medan planändringen tillåter 25 m högt byggande. Med planen möjliggörs dessutom en betydligt större byggnadsyta på tomt 13-2-25 (Backman-Trummers tomt) jämfört med den gällande detaljplanen. Detta innebär att byggandet kan sträcka sig närmare Reinsgatan och före detta Industrigatan (LR-området stryks i detaljplanen). Om det byggande som planen möjliggör genomförs i sin helhet orsakas betydande konsekvenser för Reinsgatans och Karlavägens stadsbild. Logistikcentret har även en betydligt större byggnadsmassa, dvs. bredd och längd, än de nuvarande byggnaderna. Å andra sidan skulle det redan enligt den gällande detaljplanen vara möjligt att uppföra betydligt större byggnader i området än i nuläget. På alla tomter finns oförbrukad byggrätt men tills

vidare finns inga kända byggnadsprojekt. Sannolikt kommer lagerutrymme att byggas i de södra delarna av tomt 13-2-27 (Novafloor). Genom den detaljplan som utarbetas nu sänks byggrätterna med sammanlagt cirka 123 000 m²vy.

Byggnadssättet styrs genom planbestämmelser eftersom planområdet ligger längs med en huvudgata som leder in till staden och nära Finska Sockers RKY-område. Byggnaderna längs Reinsgatan skapar den första sinnesbilden över staden för de som anländer till staden från hamnen. Kvalitetsmålen för det kommande byggandet kommer att vara striktare än i genomsnitt för industriområden. I detaljplanens bestämmelser fästs uppmärksamhet bl.a. vid fasadernas disposition, färger och material samt vid lastområden och -konstruktioner. I området eftersträvas byggnader som har en tydlig och rofylld gestalt men detta görs genom att erbjuda flera olika materialalternativ bland vilka det är möjligt att välja ett material som passar för varje byggnadsmassa och användningsändamål.

Byggnationen som planen möjliggör, minskar på synligheten i Reinsgatans riktning för en del av företagen. I synnerhet minskar synligheten för Novafloors tomt sett från Reinsgatan. Synligheten begränsas genom byggandet av Wärtsiläs logistikkorridor, men eventuellt även genom den kompletterande bebyggelsen som planen möjliggör på tomt 13-2-25 (Backmann-Trummers tomt). I riktning mot Novafloor bevaras en smal vy från Reinsgatan då man närmar sig området från hamnens håll. Som motvikt får företagen mera synlighet från Karlavägens riktning då Wärtsiläs besöks trafik samt jobbtrafiken för Wärtsiläs kontor styrs denna väg. I fortsättningen kommer Novafloors byggnad att bättre uppfattas som en del av Finska sockers området samt teknologisentrets kontorsområde.

Industrigatan ansluts till kvartersområdet på avsnittet mellan Reinsgatan och Karlavägen, vilket även leder till förändringar då man anländer mot Finska Sockers område och teknologisentret. Den tidigare raka förbindelsen längs Industrigatan har bildat en lång stadsstrukturell axel mot Finska Sockers fabriksområde. I den byggnadshistoriska utredningen som utarbetas 2018 anvisas Industrigatan som en betydelsefull vy från Reinsgatan till Finska Sockers område trots att det i verkligheten inte är möjligt att se Finska Sockers byggnader från Industrigatan förrän efter anslutningen till Karlavägen. Gatan stiger med cirka 1,4 meter från anslutningen till Reinsgatan fram till transformatorstationerna. Efter transformatorstationerna sjunker gatan med cirka en meter fram till Finska Sockers område. Genom en detaljplanebestämmelse fastställs att logistikkorridoren ska vara genomskinlig vid Industrigatan.

Den nya anslutning som planen möjliggör till Finska Sockers område har en mer "slingrande" karaktär, men anslutningen kan göras tryggare än i nuläget i synnerhet med tanke på gång- och cykeltrafik, eftersom den går längs andra rutter än den tunga trafiken. När det gäller tomterna i den norra delen av kvarter 2 och kvarter 3 används Karlavägen fortfarande som rutt för tung trafik, men den tunga trafik som uppstår genom de stora logistikcentren ansluter till tomterna från Reinsgatans sida. Utöver det som nämns ovan riktas tung trafik tidvis även till kraftverksområdet och Finska Sockers område. Ändringen av detaljplanen medför inga förändringar för denna situation.

I den byggnadshistoriska utredningen från 2018 nämns nuvarande Novafloor som Vasabladets tryckeri som representerar 1980-talets postmoderna stil. I utredningen konstateras byggnaden som byggnadshistoriskt värdefulla (r, mrp= modernt byggnadsarvsobjekt, byggda före 1945) och det konstateras att byggnaden är placerad på en landskapsmässigt central plan och att den innebär ett betydligt miljövärde (Y, mks = landskapsmässigt centralt läge).

Det miljömässiga värdet ansluter till byggnadens läge i en trafikmässig knutpunkt. I den kulturhistoriska utredning som utarbetats för delgeneralplanen för Vasklot anges ingen skyddsbeteckning för objektet. I utredningens slutsatser konstateras att byggnaderna från modern tid inte bildar någon tydlig sammanhållen helhet utan att de ligger utspridda över ön och är anpassade till de etablerade användningsändamålen i områdena. I den byggnadshistoriska utredningen konstateras dessutom att det inte hittades några särskilda moderna skyddsobjekt i Vasklotområdet.

I sitt nuvarande bruk är byggnaden inte hotad. Genom planbestämmelsen för kvartersområdet styrs byggnadssättet i området så att det passar ihop med de befintliga byggnadernas särdrag. I den kulturhistoriska utredningen anvisas anslutningsplatsen mellan Industrigatan och Reinsgatan som en landskapsmässig knutpunkt samt den västra ändan av Reinsgatan och anslutningen mellan Karlavägen och Industrigatan som en fokusplats i landskapet. Mot Månviken anvisas dessutom ett parkliknande grönområde i naturtillstånd med parkträd och en tät skogsgräns.



Snedbild tagen från söder, värden som konstaterats i Vasklots byggnadshistoriska utredning: landskapsmässig knutpunkt (röd cirkel), fokuspunkter i landskapet (blå stjärnor) och en tät skogsgräns, parkträd (grön linje). Den betydande vy (orange pil) som anvisats i utredningen innebär snarare en stadsstrukturell axel eftersom det inte uppstår någon direkt vy i terrängen till Finska Sockers område från Industrigatans och Reinsgatans anslutning.

Till Kvartersområden har det anvisats smala delar av områden som skall planteras så att kanterna av kvarteren blir sammanhängande planterade zoner med undantag av infarterna. Vid den norra delen av kvarter 2 i riktning mot Karlavägen på tomterna 28 och 14 förminskas bredden på det område som skall planteras jämfört med den gällande detaljplanen. Del av område som ska planteras eller beläggas med en yta som släpper igenom vatten anvisas vid

gränsen mellan tomterna 28 och 14 under kraftledningen för att trygga hanteringen av dagvatten.

På grund av de glest anvisade byggnadsytorna i detaljplanen är det svårt att göra noggrannare bedömningar av vilka konsekvenser förverkligandet av byggrätten orsakar. Vid befintliga nätverk anvisas delar av områden som är reserverade för underjordiska ledningar, vilket begränsar byggandet. Alternativt ansvarar de som inleder byggnadsprojekten även för de kostnader som flytten av nätverken orsakar.

Konsekvenserna för de omgivande områdena

Planeringsområdet gränsar i norr och öst mot rekreationsområden. Genom planbestämmelsen som gäller plantering av trädader försöker man göra övergången mellan planområdet och rekreationsområdena mjukare (utfärdad planbestämmelse). Utvecklingen av nya förbindelser för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik i den norra delen av planområdet förutsätter att rekreationsområdet delvis ändras till gatuområde. De nya förbindelserna betjänar även rekreationsanvändningen och förbättrar trafiksäkerheten ur invånarnas perspektiv, då gång- och cykelförbindelserna kan anvisas separat från den tunga trafiken.

De områden som omger planeringsobjektet avviker från varandra dimensionsmässigt, till karaktären och användningsändamålen. Genom planbestämmelser begränsas byggnadernas höjd huvudsakligen till 12 meter, och det högsta byggandet på 25 meter är möjligt i den mittersta delen av kvartersområdet, vilket innebär att byggnaden orsakar så lite konsekvenser som möjligt för de närmaste bostäderna.

De övriga omgivande områdena (hamn-, kraftverks- och industriområdena) är mindre känsliga för förändringar. Verksamheten i de här områdena tål olika miljöstörningar bättre, såsom visuella störningar och trafikbuller. De mest betydande ändringarna med tanke på verksamheten på dessa områden berör smidigheten i trafiken och förbindelser mellan de lager som finns i Finska Sockers område och funktionerna längs Reinsgatan. I den västra ändan av Reinsgatan breddas gatuområdet jämfört med den gällande detaljplanen. Avgränsningen av det nya gatuområdet stämmer till denna del överens med de nuvarande trafikarrangemangen.

Konsekvenser för de omgivande industri-, kraftverks- och hamnområdena

Detaljplaneändringen medför inga betydande förändringar 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 Sockers område, byggnaderna i planeringsområdet samt byggnaderna på den södra sidan av Reinsgatan finns det i nuläget en del behov av trucktrafik och tung trafik. Om Finska Sockers område utvecklas till ett tätare bostadsområde i framtiden eller om lagerfunktionerna i övrigt inte passar ihop med området kommande användningsändamål kan man bli tvungen att flytta bort lagerverksamheten från Finska Sockers område.



Flygfoto av Vasklot: Planeringsområdet hör ännu tydligare ihop med den nuvarande storskaliga industri- och hamnbyggnationen ifall den av planen möjliggjorda byggrätten förverkligas i sin helhet. Trafikeringsbehov i anslutning till områdets nuvarande verksamhet anvisas med blåa pilar.

Konsekvenser för den byggda kulturmiljön av riksintresse (RKY)

Av de närliggande områdena för den byggda miljön är Finska Sockers område mest känsligt för förändringar. Detaljplanen innebär inga förändringar för Finska Sockers område som ligger norr om planområdet och ingen av de byggnader som finns i området är hotad till följd av genomförandet av detaljplanen. I närheten av området möjliggör inte planen sådana ändringar som kunde stå i konflikt med kulturmiljövärden. Genomförandet av detaljplanen äventyrar inte heller de karakteristiska dragen eller speciella värdena för området.

Finska Sockers byggda kulturmiljö av riksintresse gränsar tydligt till Frilundsgatan. Den detaljplan som nu utarbetas sträcker sig till cirka 100 meters avstånd och det nya logistikcentret skulle ligga på cirka 230 meters avstånd från Finska Sockers område. På logistikcentrets tomt i kvarter 2 möjliggörs betydligt högre byggande än i den gällande detaljplanen, men eftersom tomten ligger långt från Finska Sockers område medför detta inga direkta konsekvenser för de kulturhistoriska värdena i Finska Sockers område. Enligt den gällande detaljplanen är det möjligt att bygga en parkeringsanläggning mellan Finska Sockers område och det område som nu detaljplaneras. Mellan parkeringsanläggningen och Finska Sockers område har dessutom ett cirka 30 meter brett skyddsgrönområde detaljplanerats. Längs Frilundsvägen anvisas en del av ett område som ska planteras som är lika brett. Grönområdena skapar en mjukare gräns mellan det storskaliga byggandet för industri, verksamhetsutrymmen och logistikcentret och Finska Sockers område. Byggnaderna för industri, logistik och verksamhetsutrymmen bildar en storskalig byggnadszon i området mellan Karlavägen och Reinsgatan på cirka 120–200 meters avstånd från Finska Sockers område ifall detaljplanerna genomförs i sin helhet. I förhållande till den gällande detaljplanesituationen förändras kvartersområdenas

gränser emellertid inte i den detaljplan som utarbetas nu. Även mängderna av byggrätt beräknas i förhållande till den gällande detaljplanen.

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 ändrar karaktären av infarten till området. Betydande samkonsekvenser riktas till infarten till Finska Sockers område. Sådana uppstår genom det logistikcenter som planeras nu, den tidigare planlagda helheten för Wärtsiläs fabrik och kontor och de förändringar som de orsakar i trafikrutterna.

5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Detaljplaneändringen medför inga betydande konsekvenser för miljön. Planområdet utvidgas till nuvarande grönområden endast för att det ska vara möjligt att skapa trafikmässigt fungerande och trygga trafikförbindelser. De nya trafikförbindelserna betjänar även områden utanför planområdet.

Planen orsakar inga direkta konsekvenser för Månvikens stränder eller vattendrag. I planen utfärdas bestämmelser som berör hanteringen av dagvatten, vilket tryggar en kvalitativt och kvantitativt sett god hantering av dagvattnet innan det leds vidare ut i vattendrag. Då nya gator byggs i kanten av rekreationsområdet är det möjligt att det uppstår tillfällig grumling av vattnet i den innersta delen av Månviken. Spridningen av grumligt vatten kan förebyggas genom strukturella/tekniska metoder under byggandet.

5.4.3 Övriga konsekvenser

I planområdet finns två eventuellt förorenade markområden. I planen anges en allmän bestämmelse gällande sanering av förorenade markområden innan byggprocessen påbörjas.

I planbestämmelsen för kvartersområden för industri- och lagerbyggnader har funktionerna begränsats så att sådana funktioner som orsakar lukt eller annan luftförorening i omgivningen inte får placeras i kvartersområdet. I kvartersområden för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY) är det inte tillåtet att placera sådan verksamhet som orsakar buller, lukt, damm eller annan förorening av luften eller miljön. I planeringen ska dessutom användningsändamålet för de omgivande områdena beaktas så att den bullernivå som orsakas av verksamheten inte överskrider föreskrivna riktvärden.

5.4.4 Skuggkonsekvenser som orsakas av det byggande som planen möjliggör

De skuggkonsekvenser som byggandet orsakar under olika tidpunkter på dygnet och året har undersökts genom modelleringar. I skugganalysen i utkastskedet beaktades variationen mellan sommar och vinter genom att ta modelleringsbilder på eftermiddagen i mars och mitt på dagen i september. På bilderna på de följande sidorna presenteras skuggningsstudier för alternativen 1 och 2 under olika tider av dygnet och året. Större versioner av bilderna för utkastsalternativ 1, som har valts att vidareutvecklas, hittas i illustrationsmaterialet som finns som bilaga till planförslagsmaterialet.

Planområdet ligger som närmast cirka 95 meter från de närmaste bostäderna, vilket innebär att byggande på maximalt 25 meters höjd inte påverkar skuggningen av bostadsområdena. De omgivande industri-, kraftverks- och hamnområdena är av sådan karaktär att skuggning inte stör deras verksamhet.

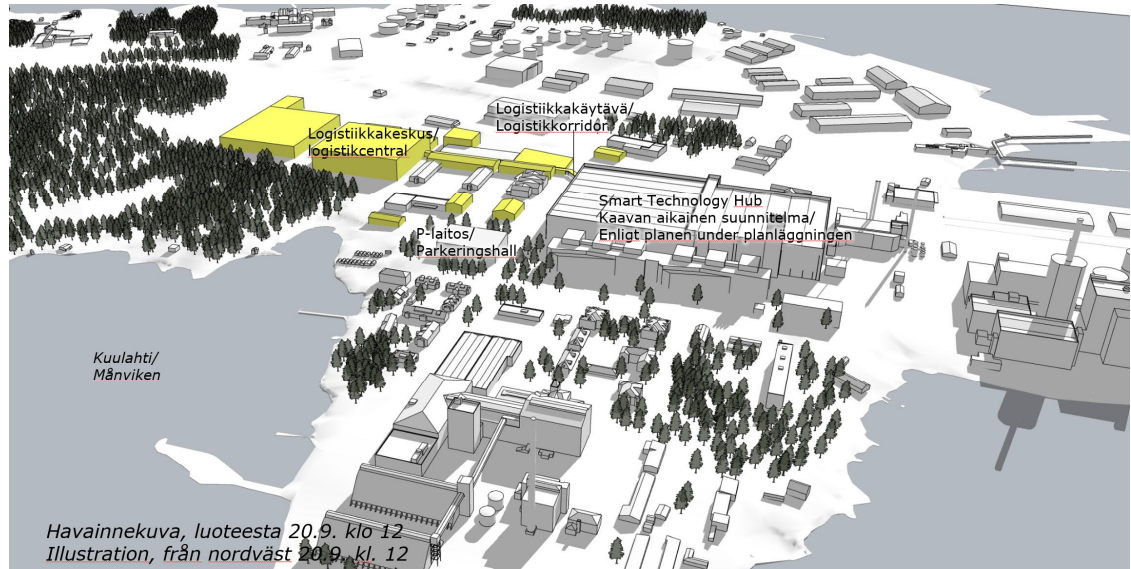


Illustration från nordväst, skuggning 20.9 kl. 12.00

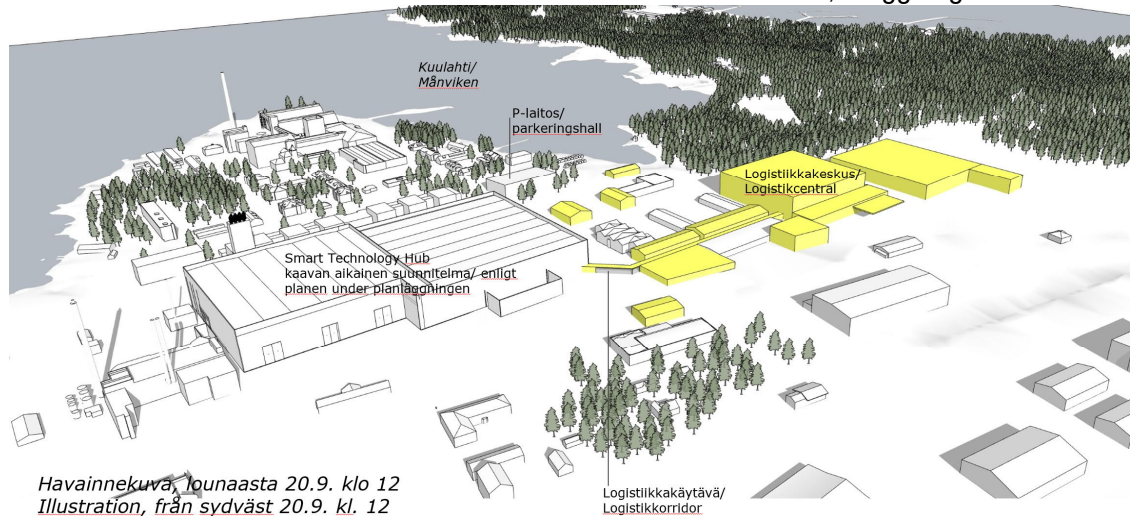
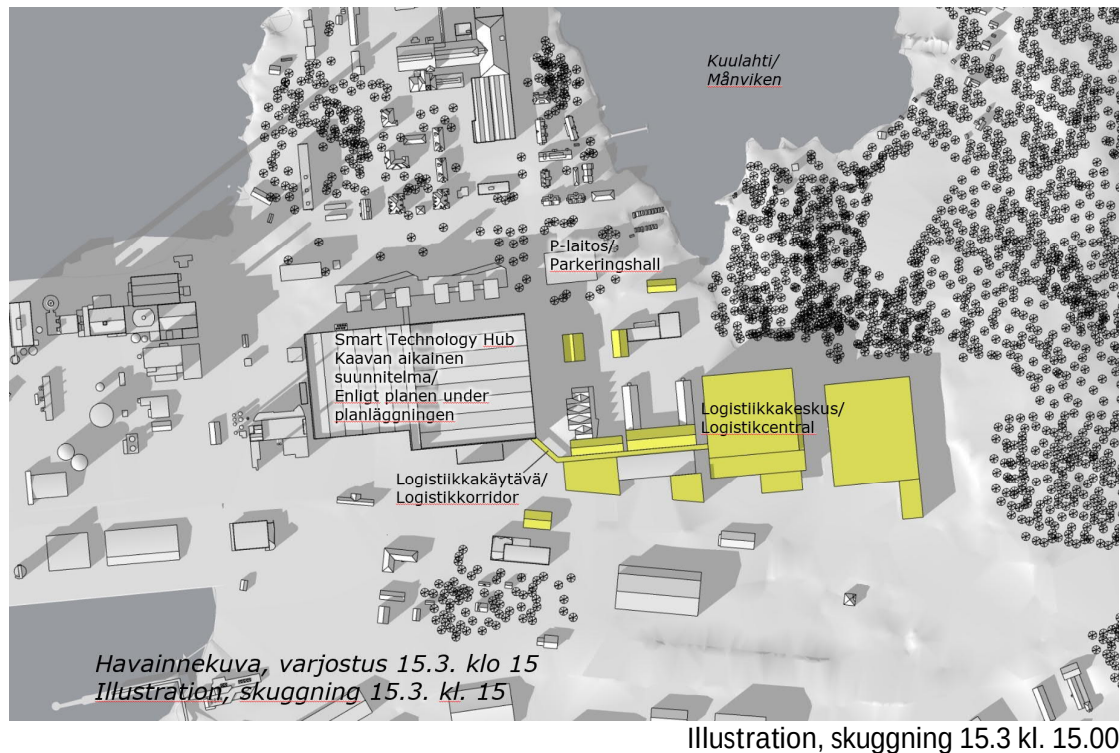


Illustration från sydväst, skuggning 20.9 kl. 12.00



5.4.5 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden

I förslagsskedet inlämnades en anmärkning där en privatperson som bor i Finska Sockers område uttrycker sin oro över att säkerheten och trivseln kommer att försämrats i bostadsområdet då detaljplanen genomförs och antalet personer som rör sig i området dagligen ökar. Konsekvensbedömningen har kompletterats ur detta perspektiv efter framläggandet i förslagsskedet.

Detaljplanens konsekvenser riktar sig främst till de som arbetar på området, till levnadsförhållandena för de som bor i närområdet samt till rekreationsanvändningen i närområdet. Konsekvenser som riktar till levnadsförhållandena berör huvudsakligen konsekvenser för trafiken och stadsbilden. Invånarna i närområdet kan uppleva att genomförandet av det massiva logistikcentret (utanför planområdet) och den anslutande logistikanläggningen försämrar levnadsförhållandena, och uppleva att detta hotar deras säkerhet eftersom förändringen i omgivningen är stor. De som bor i Finska Sockers område kan uppleva att den utökade användningen av närområdena minskar deras privatliv och att boendetrivseln på så sätt försämrats. Den ökade användningen av områdena kan inte direkt anses öka problemen i området. Att människor rör sig i området ökar även den s.k. sociala övervakningen i omgivningen. I den aktuella detaljplanen utökas inte byggrätten och det nuvarande användningsändamålet för området förändras inte väsentligt. Den verksamhet som planläggs innebär i sig inte att antalet personer som rör sig i området ökar. Även förändringarna i gatunätet (avstängningen av Industrigatan/förlängningen av Karlavägen), som gör rutten till Finska Sockers område krokigare, minskar sannolikt antalet personer som rör sig sporadiskt i området. Rutten för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik (förlängningen av Frilundsgatan) kan öka antalet personer som anländer till Finska Sockers område, men samtidigt ökar även den s.k. sociala övervakningen i området då anställda vid Wärtsilä använder rutten för sina arbetsresor. Genomförandet av det intilliggande området för Wärtsiläs teknologicenter har större effekt på

levnadsförhållandena än den aktuella detaljplanen. Detaljplan 1091 (Smart Technology Hub) vann laga kraft 2019. Genom planändringen ändrades användningsändamålet för kvartersområdena på den södra sidan av Finska Sockers bostadsområde så att det område som reserverats för flervåningshus ändrades till ett KT-kvartersområde (kvartersområde för kontorsbyggnader där det är tillåtet att placera affärs- och kontorsbyggnader och byggnader som betjänar forskningsverksamhet). En sådan framtidsbild där kvartersområdena i fråga helt skulle ha förblivit obbyggda eller där kvartersområdet för flervåningshus skulle ha ändrats till exempel till ett grönområde genom en detaljplan, är väldigt osannolik. Antalet personer som rör sig i området skulle med andra ord ha ökat i vilket fall som helst. Jämfört med den nuvarande situationen ökar genomförandet av planen för teknologicentret betydligt antalet personer som rör sig i området dagtid då lunchtrafiken och trafiken i anslutning till arbetsresorna bland Wärtsiläs anställda riktar sig till området. Jämfört med det alternativ där planen för flervåningshuset skulle ha genomförts i sin helhet, hade genomförandet av teknologicentret sannolikt fört med sig betydligt fler människor till området dagtid men betydligt färre kvällstid. Även den störning som trafiken orsakar kan förutses och kontrolleras lättare eftersom detaljplan 1091 innehåller en planbestämmelse enligt vilken endast service- och kundtrafik får styras via Frilundsgatan till Wärtsiläs teknologicenter. Den övriga trafiken till området ska ledas från Industrigatan. Wärtsilä har tiotals års erfarenhet av verksamhet bland bebyggelse. Den enhet i centrum som kommer att flytta till Vasklot ligger nu i Vöråstan i Vasa stads rutplaneområde, och det finns småhusbebyggelse i den omedelbara närheten av fabriken redan i nuläget.

Genom detaljplanebestämmelserna begränsas att verksamhet som orsakar störning, lukt, damm eller annan förorening av luften eller miljön inte får placeras i TY-/T-kvartersområdet. I planeringen beaktas de omgivande områdenas användningsändamål så att den bullernivå som orsakas av verksamheten inte överskrider de fastställda riktvärdena. Detaljplanen möjliggör inga sådana funktioner i området som skulle innebära fara för hälsan.

Genomförandet av de nya trafikförbindelserna minskar mängden av rekreationsområde med cirka 7 700 m² i kanten av rekreationsområdet. De nya gatuområdena i planen anvisas så smala som möjligt. Förändringen i yta är liten jämfört med rekreationsområdets hela storlek och planändringen har inga märkbara negativa konsekvenser för invånarnas rekreationsmöjligheter. De nya förbindelserna betjänar även rekreationsanvändningen och förbättrar trafiksäkerheten ur invånarnas perspektiv då gång- och cykelförbindelserna kan anvisas separat från den tunga trafiken. De vidsträckta sammanhållna skogsområdena bevaras för rekreationsbruk i Vasklot. Det ses till att rekreationsrutter och gång- och cykelleder kommer att bevaras även i fortsättningen. Avsikten är att förbättra förbindelserna från Finska Sockers område mot centrum via rekreationsområdena för att gång- och cykelrutterna ska ses som ett attraktivt alternativ i stället för biltrafik. Rutterna genom rekreationsområdena är mer trivsamma och tryggare än att promenera och cykla på gatunätet som planerats för industriområdets behov.

Möjligheterna till rekreation undersöks inte noggrannare i denna detaljplan utan det görs senare i samband med den mer detaljerade planeringen av närområdets rekreationsområden. Strävan är att förbättra möjligheterna till rekreation i de områden som gränsar till planområdet bl.a. genom att öka parkeringsmöjligheterna. Hundhobbyerna berörs av betydande konsekvenser. Anläggandet av trafikförbindelserna på den norra sidan av Karlavägen minskar den yta som används för hundparken. Dessutom innebär Karlavägens nya förbindelse till Reinsgatan att den yta som i nuläget används för hundhobbyer minskar i den östra delen av

planområdet, trots att gatusträckningen ligger i ett industriområde som anvisas i detaljplanen. Hundparken och övriga hundhobbyutrymmen kan emellertid förhållandevis lätt flyttas till andra platser i rekreationsområdet. Hundparken kan även lämnas kvar som ett något mindre område på sin nuvarande plats. Hundparken kräver inga större konstruktioner utan vid behov kan parken även inhägnas förhållandevis enkelt i ett trädbevuxet rekreationsområde någon annanstans i Vasklotsområdet.

Avsikten är att de interna trafikarrangemangen i planområdet ska skötas så att största delen av den tunga trafiken skulle använda Reinsgatan, vilket orsakar så lite konsekvenser som möjligt för Finska Sockers bostadsområde. Den tunga trafiken i anslutning till företagstomterna längs Karlavägen (2-27, 2-26 och 3-7) kommer fortfarande att använda Karlavägen. Den tunga trafik och lastningsverksamhet som logistikcentrets verksamhet orsakar sker i den södra delen av området, längre bort från bostadsbebyggelsen. Busstrafiken styrs från Reinsgatan via Karlavägens nya anslutning till Industrigatan. För kollektivtrafiken är det möjligt att anlägga en enkelriktad förbindelse bakom kvarter 3 mellan Industrigatan och Karlavägen. Kollektivtrafiken betjänar både de som arbetar och de som bor i området.

Ändringarna för rutterna för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik är nödvändiga eftersom den tunga trafiken ökar längs Reinsgatan och allt mer arbetsplatstrafik riktas via Karlavägen till teknologisentret och den anslutande parkeringsanläggningen.

5.4.6 Samhällsekonomiska konsekvenser

De logistiklösningar som möjliggörs genom detaljplanen är en väsentlig del av verksamheten i Wärtsiläs Smart Technology Hub. Förverkligandet av detaljplanen förutsätter att markägo-förhållandena förenhetligas, ändringar i kommunaltekniken samt sanering av förorenad mark i samband med byggandet. För staden uppstår kostnader på grund av bl.a. köp av markområden, sanering av förorenad mark samt ändringar i områdets gatunät och trafikarrangemang.

Förenhetligande av markägo-förhållandena kan i huvudsak uppnås genom markbyten då delar av Industrigatan samt LR-området blir del av tomter. Stadens nettointäkt från överlåtelse av tomtdelar är ca 24 t€. Tomtdelarna som kommer i stadens ägo överläts med långvariga arrendeavtal.

Kommuntekniken har uppskattat kostnaderna för de ändringar i gatu- och dagvattennätet som orsakas av planändringen till ca 1,0 milj. €.

Kostnaden för saneringen av förorenad mark på tomt 13-2-14, som hör till stadens ansvar, har uppskattats till storleksklassen 0,2 milj. € på basen av preliminära undersökningar. Kostnadsuppskattningen för sanering av förorenad mark förknippas med osäkerhet, eftersom en stor del av tomtytan täcks av befintlig byggnad samt svårigheten i att på förhand bedöma i vilken grad det är möjligt att sälla det avfall som förekommer i marken.

Utöver markarrende samt inkomster från försäljning av tomtdelar medför den planenliga byggnadshelheten inkomster i form av fastighetsskatt. Förverkligande av byggande i enlighet med planen bidrar till verksamhetsförutsättningarna för Wärtsiläs STH. Förbättrandet av trafikarrangemangen bidrar till utvecklingen av Vasklots företagsområde, hamnen samt Sockerbrukets område. En effektivare integration av Wärtsiläs, underleverantörers samt hamnens

funktioner bidrar till energiklustrets konkurrenskraft och förbättrar således regionens livskraft.

Den nya matarled som ska byggas är cirka 350 meter lång och det byggs även cirka 220 meter nya gång- och cykelleder, av vilket hälften även en kollektivtrafikrutt. Staden äger områdena i fråga och därför uppstår inga markanskaffningskostnader.

Målet är att samhällstekniska nätverk inte ska flyttas men på grund av byggprojekt måste sådana flyttas. För flyttkostnaderna svarar den aktör som påbörjar byggnadsprojektet. Dessutom utreder de företag som är verksamma i området under planprocessen sina möjligheter att omorganisera sina funktioner i synnerhet när det gäller lagerfunktioner med tanke på att trafiken längs Industrigatan kommer att förhindras i framtiden.

5.4.7 Konsekvenser för trafiken

Genom planändringen möjliggörs trafikarrangemang som planerats i delgeneralplanen för Vasklot, översiktsplanen för trafiken i området samt den gällande detaljplanen för Smart Technology Hub (dp 1091). Avsikten är att avskilja den trafik som riktas till Finska Sockers område, arbetsplatserna längs Karlavägen och Frilundsgatan från den tunga trafiken i anslutning till hamnen och industriområdet. I samband med detaljplanen har en översiktsplan för trafiken utarbetats som stöd för detaljplanen. De nya trafikarrangemangen kommer att ordnas enligt översiktsplanen för trafiken. Planen presenteras under punkt 3.1.7 Trafik i planbeskrivningen.

I samband med utarbetandet av detaljplanen för teknologicentret konstaterades att de ökade trafikmängderna tidvis kan orsaka köer i anslutningen mellan Reinsgatan och Industrigatan. Då Industrigatan stängs av för trafik på avsnittet Reinsgatan–Karlavägen, övergår den möjliga köbildningen till anslutningen mellan den nya sträckningen av Karlavägen och Reinsgatan. Den eventuella köbildningen ansluter till rusningen i arbetsplatstrafiken på morgonen och eftermiddagen. Företagen längs Karlavägen kan uppleva att avstängningen av Industrigatan är en faktor som försämrar tillgängligheten för företaget.

De detaljplaner som gäller i det område som ska planläggas möjliggör en avsevärd mängd tilläggsbyggande i förhållande till nuläget. Genom den detaljplan som utarbetas nu minskar byggrätterna i förhållande till den gällande detaljplanen. Det är emellertid sannolikt att trafikmängderna ökar i förhållande till nuläget då näringsverksamheten utvidgas och förnyas i området. Industrigatan på avsnittet Reinsgatan–Karlavägen ersätts med en förlängning av Karlavägen. Med tanke på köbildningen i trafiken finns det vid behov mer plats för köer längs Karlavägen och på dess förlängning än vad det finns på Industrigatan mellan Reinsgatan och Karlavägen i nuläget. I detaljplanen ingår dessutom två utrymmesreserveringar där det senare är möjligt att planera platser där långtradare som anländer till hamnen kan stanna: Det LS-område som anvisas i planen i ändan av Reinsgatan och svängfilen längs Reinsgatan som blir onödig då Industrigatan stängs av för trafik.

Då antalet arbetsplatser ökar förbättras förutsättningarna för att ordna fungerande kollektivtrafik i området. Detta innebär att den allmänna tillgängligheten förbättras för Vasklot i riktning mot centrum. Områdets läge intill hamnen stöder denna utveckling på samma sätt som det eventuella kommande arbetsplats- och bostadsbyggande i Wasalandias område som möjliggörs av helhetsgeneralplanen.

Utvecklingen av förhållandena för den lätta trafiken förbättrar fotgängarnas och cyklisternas möjligheter att röra sig på Vasklot. De lätttrafikförbindelser som planläggs i denna detaljplan är en del av en större planeringshelhet. Strävan är att förbättra förbindelserna på alla plannivåer och även i den mer detaljerade planeringen av allmänna områden så att gång- och cykeltrafik skulle vara ett lockande alternativ till privatbil.

Parkeringsförhållandena i de omgivande områdena förändras inte eftersom den parkering som den kommande verksamheten förutsätter i området sker i kvartersområdena. Avsikten är att öka bilplatser för allmän parkering som betjänar rekreationsanvändningen i närheten av Karlavägen, utanför detta planområde.

Den ökning av trafikmängder som genomförandet av detaljplanen orsakar medför inga bullerolägenheter för bostadsområdet eftersom det ligger tillräckligt långt borta från det område som nu planläggs.

5.4.8 Riskkartläggning

Om ändringen av detaljplanen inte vinner laga kraft kan det logistikcenter som verksamheten vid Wärtsiläs teknologicerter förutsätter inte förverkligas enligt den gällande detaljplanen. Byggrätten i den gällande detaljplanen räcker till för logistikcentralens behov, men höjden av byggnaderna har begränsats till 12 meter. Industrigatans gatuområde ska bevaras eftersom en ersättande förlängning av Karlavägen inte kan anläggas enligt den gällande detaljplanen. Detta innebär att logistikkorridoren inte kan byggas mellan logistikcentret och teknologicerteret, och att de nya gatuförbindelser för gång- och cykeltrafik och kollektivtrafik i den norra delen av planområdet inte heller kan anläggas.

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 konsuleringszoner omkring aktörer med risk för storolyckor, och zonerna ska beaktas vid planläggningen. Det ska dessutom upprätthållas register över zonerna. I planens allmänna bestämmelser konstateras att planområdet ligger i en konsuleringszon som fastställts av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, och att utlåtande av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och räddningsmyndigheten ska begäras vid betydande byggnation.

Enligt Säkerhets- och kemikalieverkets register som uppdaterats 28.2.2018 verkar för närvarande fyra aktörer i Vasklot, omkring vilka konsuleringszoner är angivna och de är följande:

- Kvarken Ports Ltd, oljehamnen i Vasa. Konsuleringszon 0,2 km (tillståndsanläggning)-> påverkar inte detta planområde.
- Wärtsilä Finland Oy, Waskiluoto Validation Center. Konsuleringszon 0,5 km (tillståndsanläggning).
- North European Oil Trade Oy NEOT, Vasaterminalen. Konsuleringszon 1 km (säkerhetsutredningsanläggning)
- Teboil Oy, Vasalagret. Konsuleringszon 0,5 km (säkerhetsutredningsanläggning)

Kvarken Ports Ltd, North European Oil Trade Oy och Teboil Ab ligger i 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 risken av dessa bedöms 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 "v") i en enlighet med den tidigare detaljplanen för Smart Technology Hub. Beteckningen sträcker sig till tomt 13-11-5. Vid byggande inom skyddszonen bör man utöver gällande författningar följa Säkerhets- och kemikalieverket Tukes anvisningar om beaktandet av värmestrålning samt tryckverkningar och kaststycken i samband med olyckor vid placeringen av funktionerna, byggandet och i infrastrukturen.

Den 1,0 km breda konsuleringszonen för cisternerna sträcker sig utanför planområdet och syns inte på plankartan. För mera betydande byggande i området ska utlåtande begäras av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och räddningsmyndigheten.

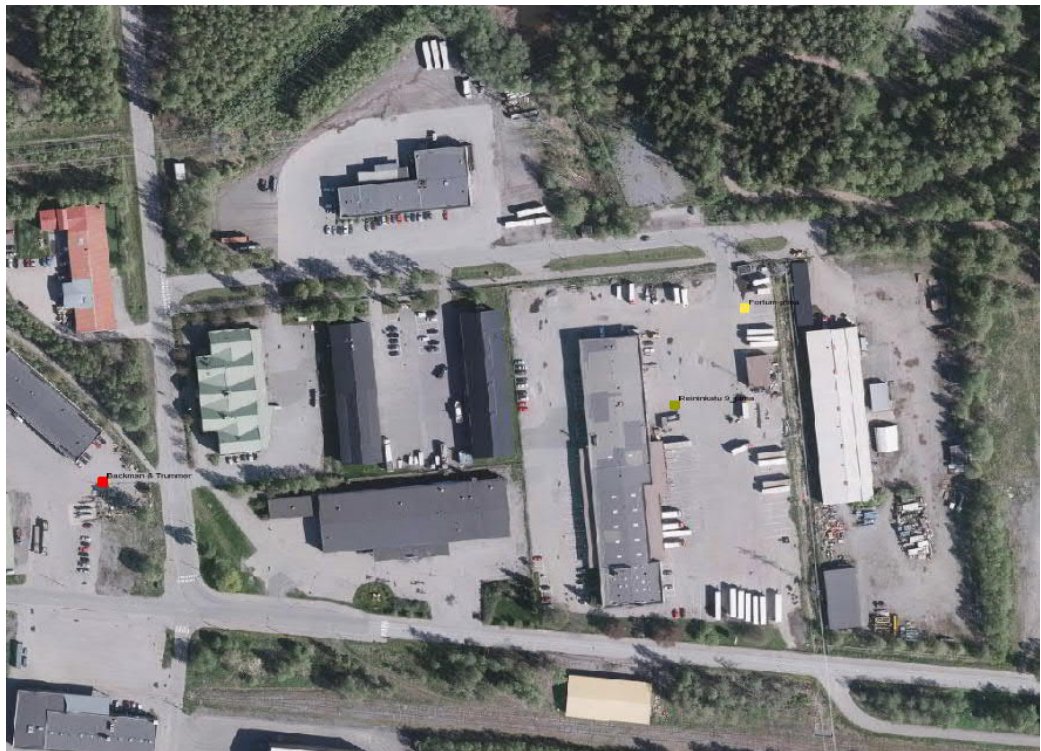
Enligt T-kvartersområdets planbestämmelse är det inte tillåtet att placera sådana funktioner på området som förorsakar lukt eller annan luftförening i omgivningen. Enligt planbestämmelsen för TY-kvartersområdet är det inte tillåtet att placera en sådan anläggning i området som orsakar buller, lukt, damm eller annan förorening av luften eller miljön. I planeringen av anläggningarna beaktas användningsändamålet för de omgivande områdena så att den bullernivå som anläggningens verksamhet orsakar 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 en liknande station som ägts av ett annat bolag. Objektet har granskats och sanerats år 2000, och dokumentationen av detta är inte särskilt noggrann. Det finns dock ingen orsak att misstänka att det på ifrågavarande ställe finns kvar märkvärd med förorenad mark.
- På Reinsgatan 9 finns relativt rikligt med gammal avfallsfyllnad som bör uppmärksammas då det grävs på tomten eller då det uppförs nya byggnader. Det kan möjligen också finnas avfallsfyllnad nedanför den nuvarande byggnaden. I praktiken är den etablerade praxisen att avfallsfyllnad avlägsnas i samband med nybyggnation.

Det har gjorts en riskbedömning om frågan och NTM-centralen har gett ett utlåtande Dnr EPOELY/2561/2015. Vid nuvarande användning bedömdes riskerna vara så små att fortsatta åtgärder inte behövs. Vid schaktnings- eller grävarbeten på området bör kontakt omedelbart tas med NTM-centralen.



Ungefärligt läge för de eventuellt förorenade markområdena (Vasa stads karttjänst)

Vid byggande på området ska 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 används det högre riktvärdet.

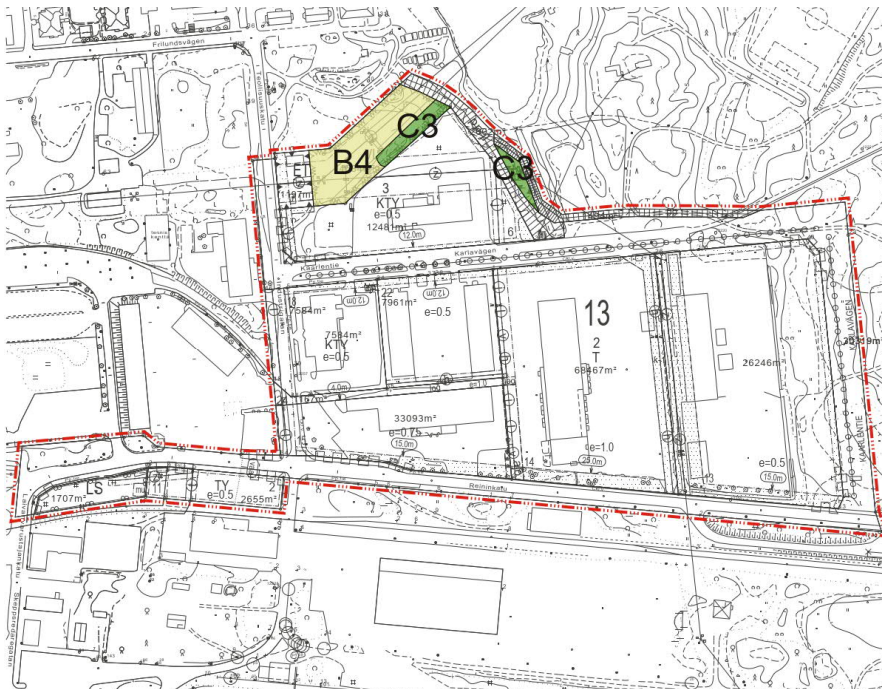
6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Genomförande och tidsplan

Avsikten är att byggandet av logistikcentralen i anslutning till Wärtsiläs teknologicerter (13-2-14) ska påbörjas genast då detaljplanen och de tomtindelningar som ska godkännas i samband med den vinner laga kraft.

Karlavägen ska byggas innan Industrigatan kan stängas av. Det preliminära målet är att genomförandet inleds i årsskiftet 2020–2021.

6.1.1 Skötselklassificering av grönområden



Reininkadun alue Reinsgatans område HOITOLUOKAT SKÖTSELKLASSER

C3	Suojametsä. Skyddskog.
PINTA-ALAT AREALER	779 m ² 405 m ²

Kokonaispinta-ala Totalareal	1184 m ²
---------------------------------	---------------------

B4	Avoin alue ja näkymä. Öppet område och vy.
PINTA-ALAT AREALER	3907 m ²

Kokonaispinta-ala Totalareal	3907 m ²
---------------------------------	---------------------

Vasa stad
Planläggningen
20.2.2020

Planbeskrivningens bilagor

- BILAGA 1. Detaljplan och planbestämmelser
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Reviderat program för deltagande och bedömning 23.9.2019
- BILAGA 4. Detaljplanens uppföljningsblankett
- BILAGA 5: Tomtindelningsskottor (3st)