VAASA.
VASA.



DETALJPLANEBESKRIVNING

JUSTERING AV VASA HAMN

DETALJPLAN NR 1045

DETALJPLANEÄNDRING

Stadsdel 12
Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader, verksamhetsbyggnader, industribyggnader, industri- och lagerbyggnader, bilplatser, byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning
Byggnadsskyddsområde, industrispårområde, hamnområde, område för allmän parkering och gatuområde

Stadsdel 13
Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader, verksamhetsbyggnader, industribyggnader
Byggnadsskyddsområde, industrispårområde, järnvägsområde, hamnområde och gatuområde

Planläggningen 19.3.2021

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Ändring av detaljplan och tomtindelning
Stadsdel 12
kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader, verksamhetsbyggnader, industribyggnader, industri- och lagerbyggnader, bilplatser, byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning
byggnadsskyddsområde, industrispårområde, hamnområde, område för allmän parkering och gatuområde
Stadsdel 13
kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader, verksamhetsbyggnader, industribyggnader
byggnadsskyddsområde, industrispårområde, järnvägsområde, hamnområde och gatuområde

Planen är utarbetad av Juha-Matti Linna, Planläggningen

Anhängiggörandet meddelat:	3.9.2013
Planeringssektionen:	6.5.2014
Planeringssektionen:	12.5.2020
Stadsstyrelsen:	12.4.2021
Stadsfullmäktige:	3.5.2021, § 30

1.2 Planområdets läge

Det ca 51 ha stora detaljplaneområdet är beläget i Vasklot ca 2,5 kilometer sydväst om Vasa centrum. Planområdet är till största delen hamn. Planeringsområdet gränsar i norr till Reinsgatan, i öster till Såggatan och Motorgatan, i söder till Kutterhamnen och havet och i väster till hamnen.



Bild 1. Detaljplaneområdet.

1.3 Planens namn och syfte

Detaljplanen som utarbetas går under namnet Justering av Vasa hamn och planens nummer i Vasa stads system är 1045. Detaljplaneändringen är baserad på en uppdatering av detaljplanen för hamnen, nr 974, som trädde i kraft 7.3.2013. I detaljplanen revideras till nödvändiga delar områdesavgränsningar beträffande hamnen, andra kvartersbeteckningar och förbindelser som är viktiga för frakttrafikverksamheten. Därtill uppdateras kvartersnummer med detaljplaneändringen, varvid tomtindelningar är möjliga.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 2

1.1 IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 2
1.2 PLANOMRÅDETS LÄGE 2
1.3 PLANENS NAMN OCH SYFTE 3
1.4 BESKRIVNINGENS INNEHÅLLSFÖRTECKNING 3
1.5 FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN 5

2. SAMMANDRAG 5

2.1 PLANPROCESSENS OLIKA SKEDEN 5
2.2 DETALJPLANEN 5
2.3 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN 5

3. UTGÅNGSPUNKTER 6

3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET 6
3.1.1 Allmän beskrivning av området 6
3.1.2 Byggd miljö och naturmiljö 6
3.1.3 Byggnadsskyddet 7
3.1.4 Markägoförhållanden 9
3.2 PLANERINGSSITUATIONEN 10
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet 10

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN 10

4.1 BEHOVET AV DETALJPLANERING 10
4.2 PLANERINGSSTART OCH BESLUT SOM GÄLLER DENNA 10
4.3 DELTAGANDE OCH SAMARBETE 11
4.3.1 Intressenter 11
4.4 MÅL FÖR DETALJPLANEN 12
4.4.1 Mål som utgångsmaterialet ger 12
4.5 DETALJPLANELÖSNINGEN OCH DESS KONSEKVENSER 14
4.5.1 Bedömning av detaljplaneutkastets konsekvenser 14
4.5.2 Utlåtanden och åsikter som kom in under detaljplanens beredningsskede 14
4.5.3 Förslag till detaljplaneändring 15
4.5.4 Utlåtanden och anmärkningar som kom in under den tid förslaget till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dem 15
4.5.5 Förslag II till detaljplaneändring 17

4.5.6 Utlåtanden och anmärkningar som kom in under den tid förslag II till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dem *21*
4.5.7 Ändringar i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet *32*

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN **34**

5.1 PLANENS STRUKTUR 34
5.1.1 Dimensionering *34*
5.2 OMRÅDESRESERVERINGAR 35
5.2.1 Kvartersområden *35*
5.3 PLANENS KONSEKVENSER 35
5.3.1 Konsekvenser för den byggda miljön *35*
5.3.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön *36*
5.4 STÖRANDE FAKTORER I MILJÖN 38
5.5 PLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER 39

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN **39**

6.1 GENOMFÖRANDE OCH TIDSPLANERING 39
6.2 UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET 39

BILAGOR **39**

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar
Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett
Bilaga 3. Programmet för deltagande och bedömning

2. SAMMANDRAG

2.1 Planprocessens olika skeden

Anhängiggörande av detaljplaneändringen:
Stadsstyrelsens planeringssektion har vid sitt sammanträde 3.9.2013 beslutat om inledning av detaljplaneändringen. Ett program för deltagande och bedömning i enlighet med 63 § MarkByggL har varit offentligt framlagt under tiden 15.4–28.4.2014 och det har skickats till de intressenter som berörs av detaljplanen eller detaljplaneändringen. Att programmet för deltagande och bedömning är framlagt har kungjorts i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Pohjalainen och Vasabladet), på stadens officiella anslagstavla i Medborgarinfo (i huvudbiblioteket) och på Vasa stads webbplats (www.vasa.fi).

Hörande/växelverkan i planutkast-/beredningsskedet 62 § MarkByggL, 30 § MarkByggF:
Planutkastet har varit offentligt framlagt under tiden 15.4–28.4.2014, varvid intressenterna har haft möjlighet att framföra sina åsikter om ärendet. Under utställningstiden kom 3 utlåtanden och en åsikt in.

Detaljplaneförslaget/offentligt framläggande/utlåtanden 65 § MarkByggL, 27-28 § MarkByggF:
Förslaget till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt under tiden 9.6-24.6.2014 och 4.8-18.8.2014. Förslag II till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt under tiden 25.5.-24.6.2020, varvid stadsborna och intressenterna har haft möjlighet att framföra sina åsikter om ärendet.

Lagakraftvunnen detaljplan 188.5 § MarkByggL, 63 § Kommunallagen:
Stadsfullmäktige i Vasa fastställer detaljplaneändringen för hamnen.

2.2 Detaljplanen

I detaljplaneändringen som gäller en justering av planen för hamnen anges kvarters- och tomtnummer. Kvarters- och områdesgränser justeras i detaljplaneändringen och det främjar en fungerande frakttrafik till hamnen och de därtill anknutna industriområdena.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Avsikten är att detaljplaneändringen för hamnen ska vara klar under år 2021 och efter det är det möjligt att utvidga hamnfunktionerna.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet är beläget i Vasklot ca 2,5 kilometer sydväst om centrum av Vasa. På planområdet finns områden med anknytning till oljebolags verksamhet, en del mindre företag och lagerverksamhet.

3.1.2 Byggd miljö och naturmiljö

Planområdet består huvudsakligen av byggd miljö för hamn- och lagringsändamål. En relativt stor del av markytan består av asfalterat gatu- och lagringsområde. De obearbetade områdena är ytmässigt små impediment eller glesa tätortsskogar. Skogsfigurerna på området är lundartad mo med björk som dominerade trädslag. I blandskogarna växer utöver det dominerande trädslaget björk även gran, vide och i mindre utsträckning asp.

Ett preciserande terrängbesök gjordes på planeringsområdet 19.2.2020. Vid terrängbesöket konstaterades att en del av impedimenten hade tagits i lager- och småindustrianvändning. En del av tätortsskogarna hade skadats under de senaste årens stormar så att trädbeståndet i området hade blivit glesare. I naturutredningen år 2016 i anslutning till delgeneralplanen för Vasklot bedömdes att det inte finns några sådana platser på hamnområdet där arter som är strikt skyddade enligt Europeiska unionens habitatdirektiv skulle föröka sig eller rasta. Vid terrängbesöket konstaterades att den bedömningen fortfarande gäller.

Nästen hela planeringsområdet består av låglänt mark, lägre än fem meter över havsytan. De högsta punkterna i terrängen är bara ca 5-7 meter över havsytan. Marken består till största delen av morän, men närmare stranden finns lerjord.



Bild 2. Tätortsskog på detaljplaneområdet.

3.1.3 Byggnadsskyddet

Vasklots järnvägsstationsområde är en byggd kulturmiljö av riksintresse. På planeringsområdet har man med byggnadsskyddslagen skyddat Vasklots stationsbyggnad, stationschefens bostadsbyggnad och dess ekonomibyggnader. Det som är speciellt med stationsbyggnaden är att kontoret och godsmagasinet finns i samma byggnad. Också stationschefens bostadsbyggnad med ekonomibyggnader är av en ovanlig typ. Objektets särprägel förstärks av den tidigare tullchefens bostadsbyggnad i samma områdes västra kant, vilken anses vara en del av stationsområdet. Tullchefens bostadsbyggnad eller dess ekonomibyggnad har dock inte skyddats med byggnadsskyddslagen, utan de har skyddats i detaljplanen för hamnen ak974.

Vasklots tidigare brandstation, Nobel Standards vaktstuga i trä och Gulf Oils oljecistern i betong, vilka finns på planeringsområdet, har skyddats med beteckningen sr-5. Enligt beteckningen är objekten skyddade byggnader som är kulturhistoriskt värdefulla. Deras särdrag ska bevaras vid reparations- och ändringsarbeten. I synnerhet vid fasadreparationer bör ursprungliga material eller material som motsvarar dem användas.



Kuva 3. Vasklots stationbyggnad.



Kuva 4. Stationchefens bostadsbyggnad.



Kuva 5. Tullchefens bostadsbyggnad.



Kuva 6. Vasklots f.d. brandstationen.



Kuva 7. Nobel Standards vaktstuga.



Kuva 8. Gulf Oils behållare av betong.

I fråga om de skyddade byggnadsobjekt som är belägna på detaljplaneområdet beställde staden en byggnadsinventering (Ramboll Finland Oy 2020) av tre skyddade byggnader på detaljplaneområdet. Resultaten av byggnadsinventeringen behandlades 24.11.2020 i värderingsgruppen för inventeringsobjekt i Vasa hamn, i vilken ingår representanter för Museiverket, Österbottens museum, NTM-centralen, byggnadstillsynen och planläggningen.

I byggnadsinventeringen anses det att tullchefens före detta bostadshus och uthusbyggnad har ett byggnadshistoriskt, historiskt och landskapsmässigt värde. Byggnaderna ingår i avtalet om skydd av järnvägarna och i skyddsbestämmelserna har sr-3 föreslagits.

I byggnadsinventeringen har den f.d. brandstationen i Vasklot ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde. Något landskapsmässigt värde har den inte längre på grund av att omgivningen har förändrats. Utgående från företagna konditionsundersökningar har det bedömts att byggnaden kräver ansenliga investeringar för att den ska fås i skick, ifall målet är att få byggnaden i fullständigt skick. Den befintliga högspänningslinjen utgör ett hinder för att uppföra en ny byggnad på platsen för den f.d. brandstationen och därför är det enligt värderingsgruppen väsentligt att både den befintliga situationen och situationen i planen beaktas vid genomförandet. Byggnaden kan utnyttjas som förråd, pausutrymme o.a. dylikt. Värderingsgruppen beslutade föreslå den nuvarande beteckningen sr-5 som skyddsbeteckning för byggnaden.

Nobel Standards vaktstuga hade enligt byggnadsinventeringen ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, men det ansågs i värderingsgruppen att dess renoveringsbehov var så stort att det inte är ändamålsenligt att skydda den på platsen i fråga. Eftersom den har en stomme av stock, kan byggnaden sannolikt flyttas och utnyttjas på annat håll som objekt för restaurering eller reparationsbyggande. Eftersom byggnaden trots allt har ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, bör möjligheten att flytta den redas ut innan skyddsbeteckningen stryks i detaljplanen. Det förväntas uppkomma behov att ändra detaljplanen för området i hamnen i Vasklot redan under de närmaste åren, och då kan det på nytt granskas hur aktuella skyddsbeteckningarna för byggnaden är och redas ut bl.a. om Nobel Standards vaktstuga kan flyttas.

3.1.4 Markägoförhållanden

Största delen av området som berörs av detaljplaneändringen ägs av Vasa stad. På hamnområdet är vissa områden utarrenderade till utomstående. Trafikledsverket äger mark i de norra delarna av planområdet.

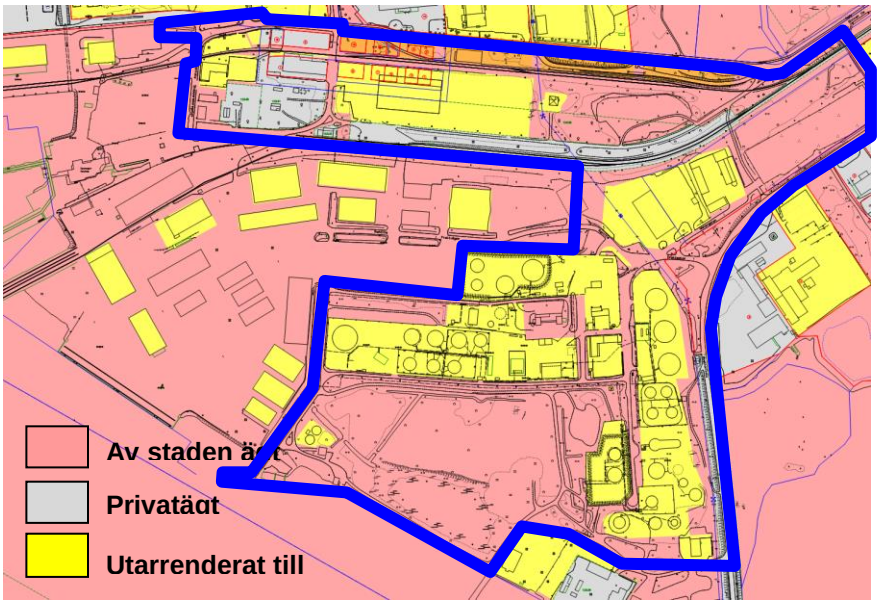


Bild 9. Markägoförhållanden på detaljplaneändringsområdet.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 har godkänts av landskapsfullmäktige 15.6.2020 (bild 10). Vasa generalplan 2030 har godkänts av stadsfullmäktige 13.12.2011 (bild 11). Utkastet till delgeneralplan för Vasklot finns på bild 12. För planeringsområdet gäller detaljplan nr 974, som har fastställts av stadsfullmäktige 21.1.2013. Ett utdrag ur detaljplan ak 974 finns på bild 13.

Vasa stads nuvarande byggnadsordning godkändes av stadsfullmäktige 11.2.2019 § 2 och trädde i kraft 1.2.2019.

Området är inte belagt med några byggförbud. På planeringsområdet finns tre objekt som är skyddade enligt byggnadsskyddslagen.

Tidigare utredningar beträffande området, bl.a. inventeringar:
- Byggnadsinventering Vasklots hamn (Ramboll Finland Ab, 2020)
- Utredning om riskerna för en storolycka i Vasklot inför planeringen av markanvändningen (Gaia Consulting Oy 2019)
- Utredning om naturen i Vasa hamn 2009 (Planläggningen, Vasa stad)
- Kulturhistorisk utredning för Vasklot 21.5.2019 (Sitowise)

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplanering

För de kvarter som har bildats i detaljplanen för Vasa hamn, ak974, bör en tomtindelning göras som först kräver att kvartersnummer fastställs. Enligt 24 § i markanvändnings- och byggförordningen fastställs kvartersnumren i detaljplanen. Därtill bör den i detaljplan ak974 angivna gränsen mellan stadsdelarna 12 och 13 justeras.

Under planprocessen framkom ett behov av att justera gränserna och användningsändamålen för de kvarter som finns på planområdet, eftersom Wärtsiläs Smart Technology Hub-arbetsplatsområde planlades bredvid planområdet. Dessutom förutsätter förnyandet av hamnens interna funktioner, bl.a. förutsätter arrangemangen för frakt- och passagerartrafiken i och med den nya färjan trafikarrangemang som sträcker sig till Reinsgatan. Delgeneralplanen för Vasklot och detaljplanen för justering av Vasa hamn har gjorts samtidigt speciellt med tanke på förbättrandet av trafikförbindelserna och hanteringen av riskerna för en storolycka.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Stadsstyrelsens planeringssektion har vid sitt sammanträde 3.9.2013 beslutat att utarbetandet av detaljplaneändringen inleds.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenterna och intressenternas påverkningsmöjligheter är nämnda i programmet för deltagande och bedömning. Intressenterna är:
Invånare, företag, sammanslutningar och markägare:
Planområdets markägare, invånare samt företag och samfund som verkar på området, oljebolag.
Myndigheter: Närings-, trafik- och miljöcentralen, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, TUKES, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Trafikledsverket.
Vasa stads förvaltningar och affärsverk: Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Vasa Hamn, Vasa Hussektor och Vasa Vatten.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Mål som utgångsmaterialet ger

Förslaget till Österbotten landskapsplans 2040 har godkänts i landskapsfullmäktige 15.6.2020 och där har planområdet utmärkts som hamnområde (LS), lagringsområde för kemisk industri och kemiska ämnen (T/Kem), arbetsplatsområde (TP) och fiskehamn (KS). Dessutom har ett banavsnitt som ska förbättras samt en kraftledning märkts ut på planeringsområdet.

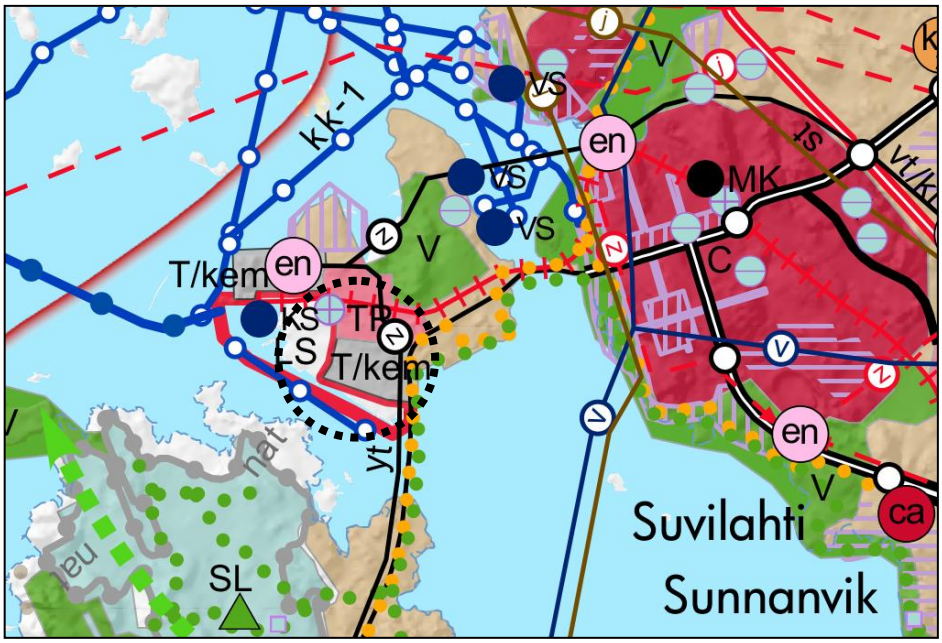


Bild 10. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

Vasa generalplan 2030 har godkänts av stadsfullmäktige 13.12.2011. Planområdet består av hamnområde (LS), industri- och lageområde, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier finns/får placeras (T/kem), arbetsplatsområde (TP) och område för service, handel och förvaltning (P). På planeringsområdet finns också ett med tanke på kulturmiljön nationellt värdefullt område (sk 1).

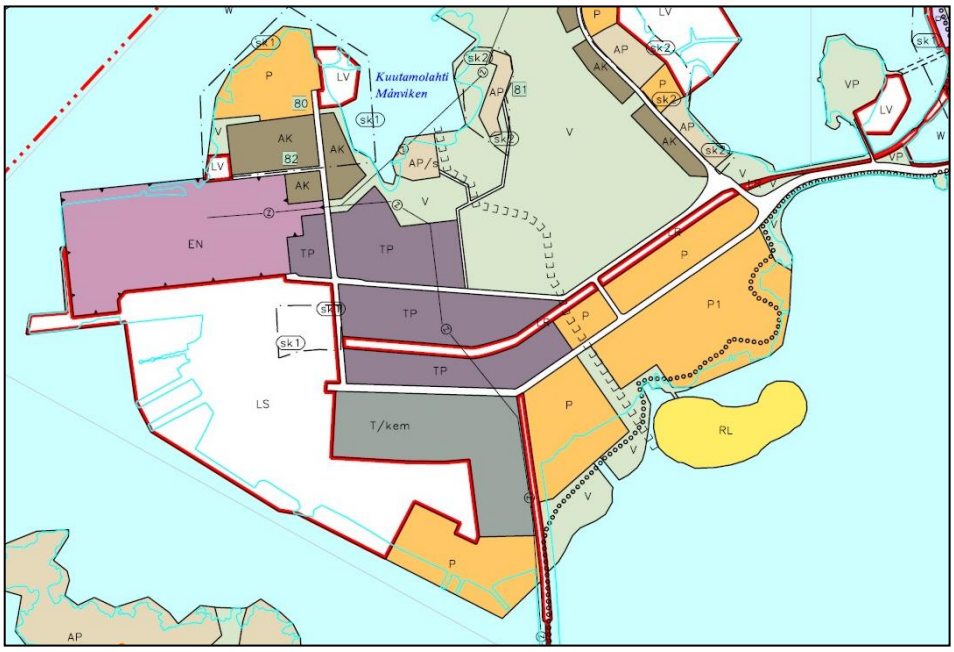


Bild 11. Utdrag ur Vasa generalplan 2030.

Utkastet till delgeneralplan för Vasklot 2040 var framlagt under tiden 1.7–30.8.2019. Där utgörs planområdet av ett hamnområde (LS), arbetsplatsområde (TP), industri- och lageområde, där en betydande anläggning för produktion och lagring av kemiska ämnen finns/får placeras (T/kem), ett service-, handels- och arbetsplatsområde (P), järnvägstrafikområde (LR), område för samhällsteknisk försörjning (ET), bostadsvåningshusområde (AK) och gatuområde. På planeringsområdet finns också ett med tanke på kulturmiljön nationellt värdefullt område (sk 1).

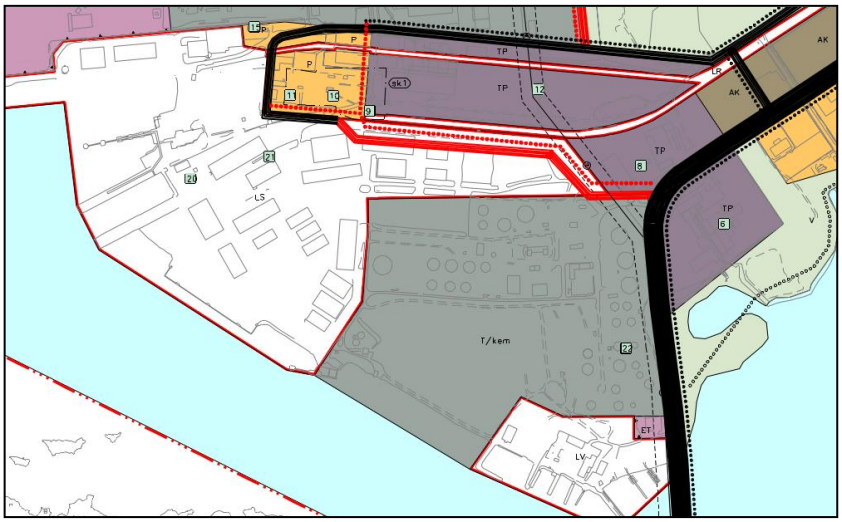


Bild 12. Utdrag ur utkastet av delgeneralplanen för Vasklot 2040.

För planeringsområdet gäller detaljplan nr 974. Enligt detaljplanesammanställningen består planområdet av kvartersområden för affärs- och kontorsbyggnader (K), kvartersområden för verksamhetsbyggnader (KTY), kvartersområden för industribyggnader där miljön ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY), kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier finns/får placeras (T/kem), industrispårområde (LTR), järnvägsområde (LR), kvartersområde för bilplatser (LPA), allmänna parkeringsområden (LP), kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET) och gatuområden.

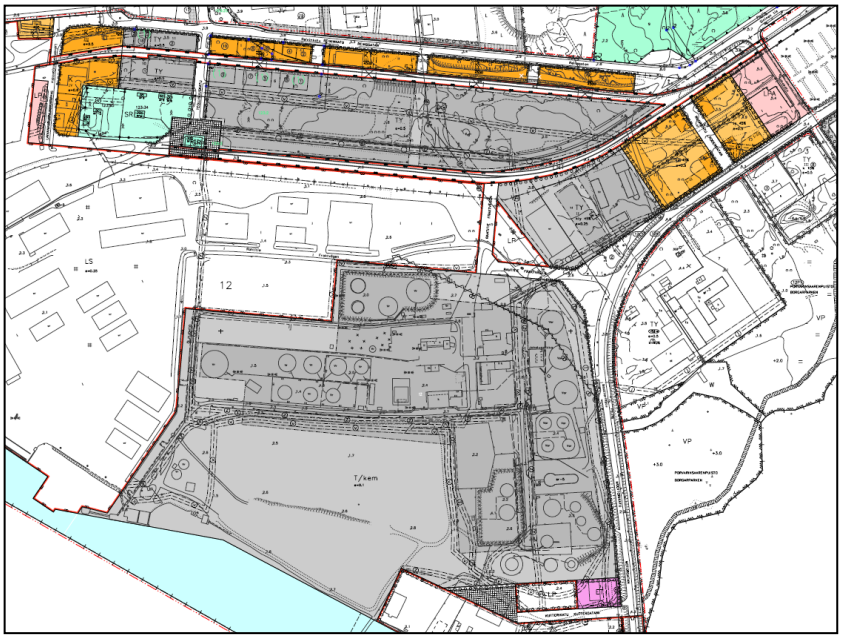


Bild 13. Utdrag ur detaljplan 974.

4.5 Detaljplanelösningen och dess konsekvenser

4.5.1 Bedömning av detaljplaneutkastets konsekvenser

Detaljplaneändringens konsekvenser är ringa i förhållande till den på planeringsområdet gällande detaljplanen nr 974, som stadsfullmäktige fastställde 21.1.2013. De i detaljplaneändringsutkastet anförda justeringarna i förhållande till den gällande detaljplanen ak 974 är följande:

- Gränsen mellan stadsdelarna 12 och 13 har flyttats så att hamnområdet (LS) i dess helhet hör till stadsdel 12 och industrispårområdet till stadsdel 13. Stadsdelsgränsen genom kvartersområdet för industribyggnader (TY), kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY) och kvartersområdet för bilplatser (LPA) har flyttats så att de ovan nämnda kvarteren helt hör till stadsdel 12. Byggnadsskyddsområdena (SR) och kvartersområdena för affärs- och kontorsbyggnader (K) invid Skeppsredaregatan hör helt till stadsdel 13.
- För kvarteren i planområdet har kvartersnummer fastslagits.
- Exploateringstalet för kvartersområdet för affärs- och kontorsbyggnader invid Skeppsredaregatan har strukits och den kalkylmässiga byggrätten har fördelats på de tomter som bildas i kvarteret enligt ytan.
- På byggnadsskyddsområdet (SR) har skyddsbeteckningen sr-5 för det med stöd av byggnadsskyddslagen skyddade bostadshuset för tulltjänstemän ändrats till en med stöd av byggnadsskyddslagen skyddad byggnad (srs). Beteckningen har också tagits med i planbestämmelserna.
- Anslutningsförbudet har strukits i kvartersområdet för industribyggnader (TY) invid Reinsgatan.
- För kvartersområdet för byggnader för samhällsteknisk försörjning (ET) invid Kuttergatan har ett byggrättstal fastställts.

4.5.2 Utlåtanden och åsikter som kom in under detaljplanens beredningsskede

Under den tid detaljplaneändringsutkastet var offentligt framlagt, 15.4–28.4.2014, har 3 utlåtanden och 1 åsikt inkommit. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och åsikten:

1. *Vasa Hussektor 24.4.2014 (inkom 24.4.2014):*

Enligt affärsverket Vasa Hussektor stämmer ändringen av detaljplanen och tomtindelningen överens med Hussektorns önskemål och mål.

2. *Fastighetssektorn 25.4.2014 (inkom 25.4.2014)*

Enligt Fastighetssektorn är detaljplaneändringen nödvändig med tanke på förverkligandet av området. För kvarteren 8 och 9 vore det skäl att flytta gränsen mellan tomterna och LRT-området i enlighet med fastighetsgränsen, varvid nya tomter kan bildas och tas i bruk utan markköp.

3. *Vaasa Parks 25.4.2014 (inkom 25.4.2014)*

Vaasa Parks anför att detaljplanebeteckningen för vattenledningen i kvarter 13 borde flyttas antingen invid Reinsgatan eller till norra gränsen av kvarter

13. Beteckningarna för elledningen och den underjordiska ledningsreserveringen intill den borde flyttas till södra kanten av kvarter 13. En del av Industrigatan och gatuskvärens östra del borde betecknas som vägområden, där det bl.a. skulle vara möjligt att flytta stort styckegods med hamnutrustning utan specialåtgärder.

4. *Trafikverket 28.4.2014 (inkom 28.4.2014)*

Enligt Trafikverkets uppfattning borde beteckningen gatuskvär/torg lämnas bort ur planen för LRT-områdets del, ifall den begränsar användningen av området som järnvägsområde. I planutkastet har det av Trafikverket förvaltade spåret anvisats som LRT-områden (industrispårområde). I princip betecknas de statliga järnvägarna som LR-områden (järnvägsområde) i planerna. Enligt Trafikverkets uppfattning kunde Trafikverkets spår (den södra förgreningen) i planen betecknas som LR-område och stadens spår (den norra förgreningen) lämnas som LRT-område.

4.5.3 Förslag till detaljplaneändring

Utgående från de utlåtanden och preciseringar som kom in under detaljplanens beredningsskede har plankartan och planbestämmelserna justerats enligt följande:

- Industrispårområdets (LRT) södra förgrening, ett område som förvaltas av Trafikverket, har ändrats till järnvägsområde (LR). Järnvägsområdesbeteckningen har också fogats till planbestämmelserna.

4.5.4 Utlåtanden och anmärkningar som kom in under den tid förslaget till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dem

Under den tid förslaget till ändring av detaljplanen var offentligt framlagt 9.6-24.6.2014 och 4.8-18.8.2014 eller efter det har två utlåtanden och en anmärkning inkommit. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och anmärkningen samt bemötandena av dem:

1. Trafikverket 9.6.2014 (anlände 19.6.2014)

Trafikverket har bekantat sig med förslaget till detaljplaneändring och ger sitt utlåtande ur järnvägarnas synvinkel. Trafikverkets utlåtande i planens utkastskede 28.4.2014 har beaktats tillräckligt i planarbetet. Trafikverket har inget att anmärka på förslaget till detaljplaneändring.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Trafikverkets tidigare utlåtande har beaktats i detaljplaneförslaget.

2. Transportföretaget Yrjö Halmesmäki Oy 18.8.2014 (anlände 19.6.2014)

Yrjö Halmesmäki Oy har ett arrendeavtal med Vasa hamn beträffande adressen Motorgatan 16, där en ca 3000 m^2 stor lagerbyggnad är uppförd. I det nu gällande detaljplaneförslaget är ett LPA-område planerat så nära den befintliga hallen att det blir omöjligt för långa fordonskombinationer att ta sig till

dörrarna vid den sidan. Dessutom leder inte avtagsvägen från Fraktvägen högerut någonstans och den skär i onödan av det område som vi arrenderar. Vi föreslår att en annan plats söks för LP-området vid Motorgatan 16 i detaljplanen. Dessutom finns det inget praktiskt behov av vägen mot höger från Fraktvägen och därmed kan den lämnas bort.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: En flyttning av parkeringsområdet övervägs när planeringen framskrider.

3. Tekniska nämnden 20.8.2014 (anlände 22.8.2014)

Planändringen är nödvändig med tanke på utvecklandet och förverkligandet av området. I kvarter 13 finns en skyddad byggnad, som är i privat ägo. Ett ca 1000 m^2 stort outbrutet området är utarrenderat till byggnadens ägare. Gränsen mellan tomterna i kvarter 8 och 9 och LR-området borde flyttas så att den stämmer överens med fastighetsgränserna, varvid bildningen och ibruktagandet av nya tomter lyckas utan markanskaffningar. De tomter som är angivna i planförslaget kan inte bildas innan samtliga tomtdelar har samma ägare. Före bildningen är tomterna belagda med byggförbud. För att bilda tomterna i kvarteren 8, 9 och 13 i enlighet med planförslaget bör sammanlagt ca 40 000 m^2 köpas eller lösas in. De områden som bör införskaffas ägs av staten/Trafikverket. Utöver dessa bör gatu- och torgområden på ca 4 800 m^2 införskaffas av Trafikverket. Anskaffningspriset på områdena är uppskattningsvis 1 049 000 €. De områden som bör införskaffas av Trafikverket består av gammalt järnvägsområde. Risken för att marken är förorenad är därmed mycket stor och behovet av rening sannolikt. Utan undersökningar vet man inte tilläggskostnaderna för föroreningen.

Det är nödvändigt att i planändringen beakta att tunga hamnfordon behöver röra sig obehindrat mellan hamnen och det närliggande industriområdet. Fordonen (teleskoplastare, hamndragbilar) är på grund av axeltrycksegenskaperna olämpliga bland allmän vägtrafik, och därmed förutsätts för att de ska kunna röra sig problemfritt att den vita gatuområdesbeteckningen stryks på Industrigatan på avsnittet mellan Reinsgatan och hamnen. Likaså bör också torgområdesbeteckningen kring den skyddade byggnaden strykas. I stället bör för ovan nämnda gatuområde och torgområde gatområdesbeteckningen ändras till industriområde, som också därmed anges som en tomt. Denna tomt kan då gemensamt användas av speditionsfirmorna på hamnområdet och industrianläggningarna för gemensamma behov på hamnområdet.

Till följd av ändringen bör den infart till ett privat trähus som för närvarande finns på det ovan nämnda avsnittet av Industrigatan lämnas bort och en ny tomtinfart anges vid gatuområdet på gatuavsnittet mellan Industrigatan och Skeppsredaregatan.

Förfarandet med bedömning av miljökonsekvenserna av Vasa hamnväg och utarbetandet av en översiktsplan i anslutning till det har startat. Planeringen är omfattande, vilket innebär att mellan hamnen och logistikområdet, som huvudsakligen förlagts i Korsholms kommun, planeras utöver en vägförbindelse också en spårreservering för kommande behov. Av detaljplaneförslaget för hamnområdet framgår inte hur områdesreserveringen (beteckningen LR)

för spåret på hamnområdet förverkligas, och var den nämnda spårförbindelsen förläggs i riktning mot Myrgrundsbron.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: En del av Industrigatan och Skeppsredaregatan ändras till en del av hamnområdet. Beteckningen gatuskvär/torg har lämnats bort från plankartan. Tomtanslutningarna till byggnadsskyddsområdena (SR) justeras. I den här detaljplanen anvisas ingen spårreservering i Myrgrundsbrons riktning.

4.5.5 Förslag II till detaljplaneändring

Justeringen av detaljplanen för hamnen grundade sig efter att planläggningen blev aktuell år 2013 på en uppdatering av detaljplanen för hamnen ak974. Syftet var att till nödvändiga delar justera hamnens områdesavgränsningar, kvartersbeteckningar och frakttrafikens funktionellt väsentliga trafikförbindelser. Dessutom var syftet att uppdatera kvartersnumren. Efter det första planförslaget som gjordes år 2014 uppstod det utvecklingsbehov i hamnen och på de därtill anslutande industriområdena bl.a. efter att Wärtsilä meddelat om en flytt av dess industri-, forsknings- och produktutvecklingsfunktioner till Vasklot. Detaljplanen för Smart Technology Hub ak1091 vann laga kraft 14.6.2019. Målet för den här detaljplanen var att skapa förutsättningar för att utveckla området till ett industri- och verksamhetslokalsområde som är lämpligt för ett teknologiklusters behov. Reinsgatans område ak1092 vann laga kraft 12.5.2020. Målet för den här planen var att anvisa byggrätt för verksamhetslokals-, industri- och lagerbyggande som betjänar verksamheten i hamnen och företagsverksamheten i närområdena. Med planändringen strävade man efter att göra det möjligt att bygga en logistikcentral i anslutning till Wärtsiläs teknologicentrum.

Under planprocessens gång framkom ett behov av utvidgning av hamnområdet (LS) för att det bättre ska kunna säkerställa utvidgningen av hamnfunktionerna och flyttning av tungt styckegods från industriområdena till hamnen för transport med fartyg eller på järnvägen. De smärre justeringar i detaljplanen för justering i hamnen, vilket var det ursprungliga syftet, utökades sålunda till förbättrande av logistikfunktionerna mellan industrin och hamnen.

Ändringsförslaget justerades enligt följande:

- Kvartersområdena för affärs- och kontorsbyggnader (K) och kvartersområdet för bilplatser (LPA) vid Skeppsredaregatan är angivna som hamnområde (LS).
- Hamnområdets (LS) gräns har flyttats österut mot Reinsgatan och i söder mot Industrigatan.
- Gränserna för byggnadsskyddsområdet (SR) har justerats genom inskränkning av kvarteret vid den södra gränsen. Det lilla SR-kvarteret nr 19 har också skurits av i nordvästra hörnet.
- En del av industrispårområdet (LRT) har flyttats österut från Skeppsredaregatan. Likaså har järnvägsområdets (LR) gräns flyttats en aning österut.
- Invid Reinsgatan har fyra affärs- och kontorsbyggnadskvarter (K) ändrats till två hamnområden (LS-1).
- Fraktvägen och det allmänna parkeringsområdet (LP) invid den har ändrats till hamnområde (LS-1) liksom även kvartersområdet för industri-

byggnader (TY) invid Motorgatan, två kvartersområden för verksamhetsbyggnader (KTY) samt ett kvartersområde för bilplatser (LPA).
- Rodergatan har lämnats bort och Såggatan är tillbaka på sin nuvarande plats.
- Mellan Såggatan och hamnområdet (LS-1) har en smal remsa lämnats kvar som rekreationsområde (VL), och där har en snöskoterled märkts ut.
- Invid Motorgatan vid hamnområdets (LS-1) gräns har ett fordonsanslutningsförbud lagts till.
- Kvartersområde för industribyggnader (TY) har utökats med körservitut som förbättrar förbindelserna.
- Kvartersområdet för industribyggnader (TY) invid Reinsgatan har avgränsats från planområdet.
- Gränsen mellan stadsdelarna 12 och 13 har ändrats så att hamnområdet i sin helhet ligger inom stadsdel 12.
- Exploateringstalet e=0.5 har ändrats till e=0.6 för det mindre kvartersområdet för industribyggnader (TY) söder om industrispårsområdet.
- Exploateringstalet e=0.3 har ändrats till e=0.5 för hamnområdet (LS-1) invid Motorgatan.

Planbestämmelserna har justerats enligt följande:

- K-, KTY- och LPA-bestämmelserna har lämnats bort.
- LS-1-bestämmelsen berör hamnområdena invid Motorgatan och Reinsgatan: ”Hamnområde, logistik. Byggnadernas sidor mot gatan bör tangera byggnadsytans gräns. Fasaderna mot gatan bör vara minst 8 meter höga och fönsteröppningarna bör huvudsakligen vara vertikala”.
- Bestämmelserna har utökats med ett närrekreationsområde (VL).
- Bestämmelserna har utökats med en snöskoterled.
- Bestämmelserna har utökats med en skyddszon (340 m) för en farlig cistern: ”Vid byggande på området bör utöver gällande författningar Säkerhets- och kemikalieverket Tukes anvisningar om beaktandet av värmestrålning samt tryckverkningar och kaststycken i samband med olyckor följas vid placeringen av funktionerna, byggandet och i infrastrukturen. I fasaderna på de byggnader som placeras innanför faroområde bör sådana byggnadsmaterial användas som inte på grund av tryck som angivits i följdanalysen splittras och medför fara för människor.”
- De allmänna bestämmelserna har utökats med följande bestämmelse: ”Planområdet är beläget på en av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes fastställd konsulteringszon, och utlåtande bör begäras av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes samt räddningsmyndigheten i fråga om betydande byggande där."

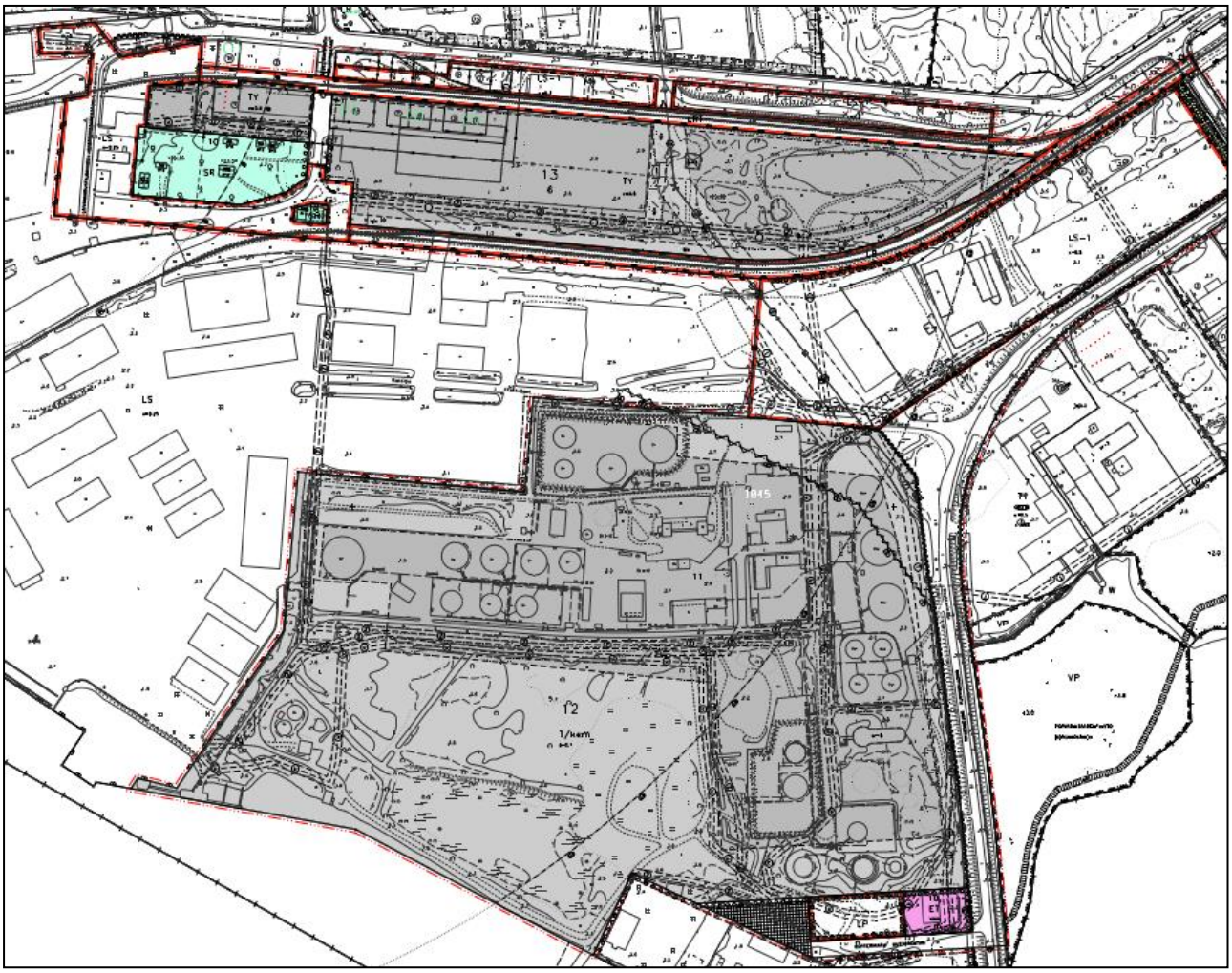


Bild 14. Förslag II till ändring av detaljplanen.

4.5.6 Utlåtanden och anmärkningar som kom in under den tid förslag II till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dem

Under den tid förslag II till ändring av detaljplanen var offentligt framlagt 25.5-24.6.2020 eller efter det har sju utlåtanden och fem anmärkningar inkommit. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och anmärkningarna samt bemötandena av dem:

1. NTM-centralen 16.6.2020

Efter behovet av uppdatering gällande detaljplanen för hamnen i Vasklot (2014) har på området inletts nya markanvändningsprojekt, om vilka det under beredningsskedet för planändringen och det första förslagsskedet inte fanns någon vetskap. Förenande av planens ursprungliga och nya mål till samma projekt kan med tanke på parternas påverkningsmöjligheter vara utmanande och förutsätta speciell noggrannhet i planbeskrivningen. Av beskrivningen ska det klart framgå hur situationen på området har utvecklats från projektets inledningsskede till nuläget och de ändringar som skett under processen och deras orsaker. Då det gäller utdragna detaljplaneprojekt är det ofta mest ändamålsenligt att inleda processen som ett nytt planprojekt.

De ändringar som gjorts efter det första framläggandet av detaljplaneförslaget gäller till stor del justeringar som förutsätts i delgeneralplanearbetet för Vasklot samt detaljplaneändringen för Smart Technology Hub i Vasklot i markanvändningen för området och NTM-centralen har inte några egentliga anmärkningar om deras innehåll eller mål, vilka har utretts i anslutning till projekten.

Av detaljplanebeskrivningen framgår emellertid inte tillräckligt klart orsakerna till åtgärderna, och inte heller de övriga planerna för området. Då det gäller utredningarna kan man anse den största bristen vara avsaknaden av dagvattengranskning. Även om en utredning inte under inledandet av planen har ansetts vara nödvändig, borde den med beaktande av planområdets omfattning och markanvändningens innehåll anslutas till utredningsmaterialet för detaljplanen och vid behov beaktas i planbestämmelserna.

NTM-centralen föreslår att detaljplanebeskrivningen kompletteras till följande delar:
- Skedena för Österbottens landskapsplan 2040, delgeneralplanen för Vasklot och Vasklots Smart Technology Hub samt deras konsekvenser för innehållet i planen.
- Dagvattenutredning som en del av beskrivningen eller en separat utredning samt justeringar i planbestämmelserna som den eventuellt förutsätter.
- Beskrivning av innehållet i förslagsskede I (2014) och II (2020) (vilka ändringar baserar sig på de ursprungliga målen och vilka gäller den ändrade markanvändningen).

NTM-centralen har inte i det här skedet några andra anmärkningar till planprojektet.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: I punkt 4.4.1 Mål som utgångsmaterialet ger i planbeskrivningen har beskrivningen från Österbottens

landskapsplan 2030 ersatts med Österbottens landskapsplan 2040 och beskrivningen i utkastet till delgeneralplan för Vasklot 2040 gällande detaljplaneområdet har lagts till. I punkt 4.1. Behovet av detaljplanering har en beskrivning av konsekvenserna av Smart Technology Hub i Vasklot och delgeneralplanen för Vasklot lagts till innehållet i detaljplanen för justering av hamnen. I punkt *5.3.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön* har hanteringen av dagvattnet på planområdet behandlats. I planens allmänna bestämmelser har bestämmelser gällande dagvattenhanteringen lagts till. Beskrivningar av skillnaderna i innehållet i detaljplanens förslagsskeden 2014 och 2020 har lagts till i punkten *4.5.5 Förslag II till detaljplaneändring*.

2. Trafikledsverket 16.6.2020

Trafikledsverket har bekantat sig med förslaget till detaljplaneändring och ger sitt utlåtande ur järnvägsperspektiv. I östra delen av planeringsområdet finns den nuvarande obevakade plankorsningen vid Såggatan. I detaljplaneförslaget har i förhållande till den gällande detaljplanen Såggatans gatuområde återförts till det ställe där den nuvarande plankorsningen finns. Såggatans nuvarande plankorsning uppfyller inte Trafikledsverkets anvisningar för plankorsningar och plankorsningen kan inte med sitt nuvarande läge förbättras helt enligt anvisningarna. I anslutning till trafikutredningen för Vasklot (Sitowise Oy, 2018) har man undersökt alternativ för att förbättra säkerheten vid plankorsningen bl.a. med nya filarrangemang och en säkerhetsanordning. Då Vasklotområdet utvecklas och trafikmängderna för fordonstrafiken i plankorsningen ökar, ska Såggatans plankorsning förses med en säkerhetsanordning som är kopplad till trafikljusstyrning och nya filregleringar genomföras i plankorsningens omgivning. Trafikledsverket deltar i princip inte i de investeringskostnader för plankorsningen som behövs på grund av den nya markanvändningen. Trafikledsverket har ingenting annat att anmärka på planprojektet. I fråga om landsvägar ger den behöriga NTM-centralen utlåtande.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: I detaljplanen är det meningen att den nuvarande Såggatan ska hållas på sin plats, eftersom om man flyttar Såggatan i riktning mot staden, skulle det område för bostadsvåningshus (AK) som föreslagits i utkastet till delgeneralplan för Vasklot 2040 minska. Fil- och säkerhetsregleringarna i den planskilda korsningen preciseras vid den mer detaljerade gatuplaneringen.

3. Österbottens räddningsverk 18.6.2020

Olycksrisken på grund av den ökande trafikmängden oroar räddningsmyndigheten, i synnerhet ur perspektivet om ett ADR-fordon (transport av farliga ämnen) är delaktigt i en trafikolycka. Antalet olyckor vid vägtransport av farliga ämnen var i Finland åren 2013-2018 153 st. (Traficoms publikation 3/2019). Trafiken med farliga ämnen i Vasklot torde öka betydligt på grund av den förändrade markanvändningen och det kan antas att olycksrisken ökar. Det bör beaktas att det farliga avståndet vid en olycka kan vara flera hundra meter (till och med en kilometer) när fordon som transporterar farliga ämnen är delaktiga i en trafikolycka. Då är det räddningsväsendets uppgift att sköta utrymningen (evakueringen) av den befolkning som finns på faroområdet.

På kvartersområdet för industribyggnader (TY), bredvid Reinsgatan, finns en körförbindelse. Enligt räddningsverkets uppfattning ska körförbindelsen lämpa sig också som räddningsväg, med vilken man förbättrar räddningsverkets möjlighet att nå området från två håll för räddningsåtgärder och utrymning. Behovet uppstår i synnerhet på grund av de objekt på planområdet där det finns risk för en storolycka.

Enligt räddningsverkets uppfattning är beaktande av konsulteringszoner bra att fastställa bara som en s.k. allmän bestämmelse i plankartan. I den allmänna bestämmelsen om konsulteringszon ska beaktas att zonens omfattning kan ändras om omfattningen på det olycksfarliga objektet ändras.
Om avsikten är att i framtiden placera en LNG-terminal eller motsvarande (uppgift i GAIAs utredning) på T-kem–området, ska i planens allmänna bestämmelser läggas till utöver de bestämmelserna som ansluter sig till beaktande av nuvarande olyckskonsekvenser av värmestrålning även bestämmelser om beaktande av olyckskonsekvenser av tryckverkningar och kaststycken vid byggandet och placeringen av funktioner.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Planbestämmelsen som gäller beaktande av konsulteringszonen justeras och flyttas till de allmänna bestämmelserna. Till de allmänna bestämmelserna fogas också en bestämmelse om beaktande av konsekvenser av tryck och kaststycken i eventuella olyckssituationer vid byggandet och placeringen av funktioner.

4. Österbottens förbund 22.6.2020

Österbottens förbund ger inte något utlåtande gällande ändringsförslaget till detaljplanen för justering av hamnen, eftersom de justeringar som görs där är små och de har ingen regional betydelse. Dessutom är förslaget till ändring av detaljplanen till stor del enligt Vasa generalplan 2030. Österbottens förbund vill dock framföra följande saker:

- Österbottens landskapsplan 2040, som godkänts i landskapsfullmäktige, kunde nämnas i planbeskrivningen.
- I planbestämmelserna för planeringsområdet finns inte generalplanens sk 1-beteckning med.
- Vasa generalplan 2030 har ersatt delgeneralplanen för Vasklot från år 1987, så den är onödig.
- Beteckningen VL borde ersättas med beteckningen EV som bättre beskriver området.
- Har vändradien för en Duospårvagn beaktats vid en eventuell sammanslagning av två spår?

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: I punkt 4.4.1 Mål som utgångsmaterialet ger i planbeskrivningen har beskrivningen från Österbottens landskapsplan 2030 ersatts med Österbottens landskapsplan 2040. Till samma stycke har planbeteckningen sk 1 fogats . Delgeneralplanen för Vasklot från år 1987 har strukits som onödig. På närrekreationsområdet har trädrader som ska planteras antecknats, mellan vilka det kan finnas en snöskoterled. Om den genomförs skulle vändradien för en eventuell duospårväg sträcka sig mot hamnområdet och i den här planen görs inga närmare planer för hamnens interna funktioner.

5. Yrjö Halmesmäki Oy och Kilkanen Oy 22.6.2020

I planförslaget har en körförbindelse märkts ut på den södra gränsen av det område som Halmesmäki besitter med stöd av ett arrendeavtal, på adressen Industrigatan 2, och det arrendeområde som Kilkanen beviljats. Beteckningen för körförbindelse ska strykas från båda områdena. Ingendera behöver den ifrågavarande körförbindelsen. Körförbindelsen som går vertikalt till Reinsgatan räcker.

Mellan Halmesmäki och Kilkanen kan det bli en sådan typ av samarbete att det kan vara nödvändigt med en passage mellan tomterna. Parterna kan dock förhandla och komma överens om saken sinsemellan utan att man i planen sätter in sådana beteckningar som begränsar byggandet på områdena. En körförbindelse i planen på tomternas sydgräns skulle begränsa byggandet och ett effektivt utnyttjande av tomterna. Ett eventuellt byggande delvis fast i gränsen försvårar inte någonderas eventuella lastande på eller lossande från tåg. Om man nödvändigtvis vill ha en körförbindelse i planen, till exempel på grund av utryckningsfordon eller upplösande av en tillfällig trafikstockning, kan den märkas ut på södra sidan om järnvägen eller på den nuvarande Fraktvägen, som förenas med Motorgatan. Områdena är redan i stadens besittning, och en körförbindelse där skulle inte störa företagens verksamhetsmöjligheter eller byggande.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Körförbindelsen har avlägsnats i södra delen av kvartersområdet för industribyggnader (TY). Byggnadsområdets gräns har flyttats på sex meters avstånd från kvarterets södra kant.

6. Försvarsmaktens 2:a logistikregemente 22.6.2020

Försvarsmakten har ingenting att anmärka i ärendet.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

7. Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES) 22.6.2020

På det område som planändringarna gäller finns två objekt som lagrar farliga kemikalier och är under Säkerhets- och kemikalieverket Tukes övervakning, dvs. North European Oil Trade Oy och Oy Teboil Ab. Området vid oljehamnen är också ett s.k. förstärkt lageområde.

Tukes rekommenderar att influensområdena eller konsulteringszonerna för olyckor vid kemikalieobjekt inte ritas ut exakt i planen utan konsekvenser av olyckor beaktas i de allmänna planbestämmelserna så som ärendet har beaktats vad gäller skyddszon för farlig cistern: "Vid byggande på området bör utöver gällande författningar beaktas 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. På det här sättet kan man vid placeringen och byggandet av nya funktioner beakta den senast tillgängliga informationen om olyckskonsekvenser. Kemikalieobjektens verksamhet och olyckskonsekvenser kan förändras.

Enligt planbestämmelserna ska ett utlåtande begäras om betydande byggande på en konsulteringszon av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och räddningsverket. Tukes anser det inte vara nödvändigt att ge ett separat utlåtande om byggandet, om beaktandet av olyckskonsekvenserna föranledda av farliga kemikalier har nämnts i planbestämmelserna.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Konsulteringszonerna som ritats in på plankartan avlägsnas och de allmänna bestämmelserna gällande dem preciseras.

8. Yrjö Halmesmäki Oy och Yllin Talli Oy 23.6.2020

I planförslaget har en körförbindelse märkts ut på sydgränsen av det område som Halmesmäki besitter med stöd av ett arrendeavtal på adressen Industrigatan 2. Beteckningen körförbindelse ska strykas. Planen möjliggör att trafiken mellan Wärtsiläs STH och Halmesmäki hålls som icke offentlig trafik på det oinhägnade området från Industrigatan till Skeppsredaregatan och det inhägnade hamnområdet, varför körförbindelsen inte behövs. Halmesmäki behöver inte heller nödvändigtvis det nuvarande tillfälliga spårövergångsstället, om körförbindelse till hamnområdet enligt planförslaget och via det till STH genomförs.

Halmesmäki är medveten om att Kilkanen Oy är på kommande till granntomten och mellan Halmesmäki och Kilkanen kan det bli en sådan typ av samarbete att en passage mellan tomterna kan bli nödvändig. Parterna kan dock förhandla och komma överens om saken sinsemellan utan att man i planen sätter in sådana beteckningar som begränsar byggandet på områdena.

Halmesmäki har haft för avsikt att bygga ut och på området enligt arrendeavtalsoptionen för Industrigatan 2 vid södra gränsen bygga en förbehandlingshall i anslutning till målning, om vilket man har informerat staden redan vid ingåendet av arrendeavtalet. Utmärkandet av körförbindelsen skulle begränsa byggandet och en effektiv användning av tomten.

Planen ska på de områden som Halmesmäki besitter på Motorgatan 16 och Industrigatan 2 möjliggöra en tillgänglig möjlighet att lasta och lossa frakt som ankommer och avgår med tåg. Dessutom borde spårtrafik till båda områdena direkt in i hallen vara möjlig att genomföra. Utmärkande av körförbindelsen skulle hindra det här. Om man nödvändigtvis vill ha körförbindelsen i planen, till exempel på grund av utryckningsfordon eller upplösande av en tillfällig trafikstockning, kan den märkas ut på södra sidan om järnvägen eller på den nuvarande Fraktvägen, som förenas med Motorgatan. Områdena är redan i stadens besittning, och en körförbindelse där skulle inte störa företagens verksamhetsmöjligheter eller byggande.

Om körförbindelsen ändå i den slutliga planen enligt förslaget blir på Halmesmäkis områdes sydgräns, vill Halmesmäki inte utnyttja arrendeavtalets optionsområde i sin helhet utan vill omförhandla det.

På adressen Motorgatan 13-15 har ett fordonsanslutningsförbud lagts till på hamnområdets (LS-1) gräns invid Motorgatan. Det här hindrar infarten till

tomten via den nuvarande anslutningen, varvid anslutningsförbudet ska strykas.

På adressen Motorgatan 16 finns skyddsbeteckningen sr-5 för byggnaden. Byggnaden är i mycket dåligt skick och grundlig renovering av den är över huvud taget inte förnuftigt. Skyddsbeteckningen ska tas bort.

Trädområdet i den västra ändan av området vid Industrigatan 2 ska strykas från planförslaget vid porten vid ankomst till hamnområdet, eftersom det begränsar byggandet och en effektiv användning av tomten. Träden på gränsen kan godkännas.

Från det område som Kilkanen beviljats har i planförslaget utmärkts en väg och anslutning till Reinsgatan vid högspänningsområdet. Om vägen enligt planen byggs, ska det beaktas att det från vägen är möjligt att göra en anslutning till Halmesmäkis arrendeområde (Industrigatan 2).

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Körförbindelsen har tagits bort i den södra delen av kvartersområdet för industribyggnader (TY). Byggnadsområdets gräns har flyttats på sex meters avstånd från kvarterets södra kant. Det är inte möjligt att slopa beteckningen om anslutningsförbud längs Motorgatan 13–15 i denna detaljplan, eftersom ifrågavarande kvartersområde för industribyggnader (TY) inte hör till planområdet. Slopandet av anslutningsförbudet avgörs i den detaljplan som gäller kvartersområdet i fråga. I fråga om de skyddade byggnadsobjekt som är finns på detaljplaneområdet beställde staden en byggnadsinventering för tre skyddade byggnader som hör till detaljplaneområdet. Resultaten av byggnadsinventeringen behandlades 24.11.2020 i värderingsgruppen för inventeringsobjekt i Vasa hamn, i vilken ingår representanter för Museiverket, Österbottens museum, NTM-centralen, byggnadstillsynen och planläggningen. Nobel Standards vaktstuga hade enligt byggnadsinventeringen ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, men det ansågs i värderingsgruppen att dess renoveringsbehov var så stort att det inte är ändamålsenligt att skydda den på platsen i fråga. Eftersom den har en stomme av stock, kan byggnaden sannolikt flyttas och utnyttjas på annat håll som objekt för restaurering eller reparationsbyggande. Eftersom byggnaden trots allt har ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, bör möjligheten att flytta den redas ut innan skyddsbeteckningen stryks i detaljplanen. På hamnområdet i Vasklot är ett behov av en planändring redan under de närmaste åren att vänta, varvid byggnadsskyddsbeteckningarnas aktualitet kan granskas på nytt och flyttning av bl.a. Nobel Standards vaktstuga utredas. Syftet med trädplanteringen invid Industrigatan 2 är att förbättra trivseln i omgivningen. Efter ibruktagandet av den nya färjan ökar passagerartrafiken på Industrigatan och personbilsströmmen går i framtiden på Industrigatan. Dessutom finns på västra sidan om Industrigatan ett byggnadsskyddsområde (SR), vars miljö förbättras av trädrader som finns på bägge sidor om Industrigatan. Inkörning till industrikvarteret måste naturligtvis möjliggöras. Den planerade gatuförbindelsen under Reinsgatans högspänningslinje över industrispårsområdet (LRT) i TY-kvarteret är avsedd att betjäna alla aktörer inom TY-kvarteret.

9. Kilkanen Oy 24.6.2020

Till Kilkanen Oy, som är en del av Leinolat Group, har man vid Vasa stadsstyrelses möte 15.6.2020 beslutat att arrendera ett område som omfattar 30 800 m2 i Vasklot i Vasa fram till 31.12.2050. Området omfattar ett outbrutet område av fastighet 905-403-123-25 samt ett outbrutet område 905-403-132-2-M602 Bolaget och koncernen har för avsikt att genomföra nya produktionslokaler i Vasklot, i det första skedet produktionslokaler på ca 3100 m2 samt kontorslokaler och sociala utrymmen på ca 450 m2. I bakgrunden finns bl.a. en affär som skett 27.4.2020 där ett motorblocksbearbetningscenter överförs från Wärtsilä till Kilkanen Oy och Leinolat Groups anslutande fysiskt till en del av det ekosystem som uppkommer runt Wärtsilä Smart Technology Hub i Vasklot. Ett nära läge för aktiva samarbetsparter och smidiga logistiska förbindelser är viktiga för att verksamheten ska kunna utvecklas tillsammans.

Vasklots gamla brandstationsbyggnad finns "mitt i" den tomt som ska bildas för Kilkanen Oy. Vasa stad har 15.6.2020 beslutat att lösa in byggnaden av den nuvarande ägaren och dess nyttjanderätt överlåts till Kilkanen Oy med arrendeavtalet. I detaljplaneförslaget har byggnaden fortsättningsvis föreslagits vara skyddad med beteckningen sr-5, byggnad som bör skyddas. I planbeteckningarna konstateras att byggnaden är en kulturhistoriskt värdefull byggnad, vars särprägel ska bevaras vid reparations- och ändringsarbeten. I synnerhet vid fasadreparationer bör ursprungliga material eller material som motsvarar dem användas. Kilkanen Oy konstaterar som sin ståndpunkt att skyddsbeteckningen sr-5 bör strykas i detaljplanejusteringen. Byggnaden finns ur Kilkanen Oy:s verksamhetslokalers och logistikgårdens perspektiv bredvid en anslutning som leder från Reinsgatan till tomten och i riktning mot Wärtsiläs logistiklokaler och den ger upphov till väsentlig olägenhet. Ellinjen på tomten och dess stödpelare försvårar också användningen av tomten och planeringen av logistikfunktionerna. Avlägsnande av byggnaden från ”infartshållet” till produktionslokalerna skulle väsentligt underlätta planeringen och genomförandet av funktionerna.

Byggnaden är enligt den konditionsbedömning som Vasa stad beställde våren 2020 i mycket dåligt skick. I byggnadens källare finns vatten, vilket man med sänkpumpar försöker hindra från att stiga upp. Vattentaket är i behov av akut förnyande och avsaknaden av underlagstak skyddar inte från kondens. Byggnadsskivorna har lossnat och spruckit i stor omfattning. Ventilationen är bristfällig både i översta bjälklagen och bottenbjälklagen och i fasaderna. Det finns sprickor i sockeln. Avsaknad av vattenisoleringsmaterial och dränering på utsidan ger upphov till fuktbelastning i konstruktionerna. Byggnadens timmerväggar är beklädda med byggnadsskivor och i den nedre kanten finns ingen ventilationsspringa. Enligt vår uppfattning är det inte ändamålsenligt eller möjligt att renovera byggnaden för exempelvis användning som kontors- eller socialutrymme, och i bolaget vet man inte heller om något användningsändamål för objektet i det nuvarande skicket.

Placeringen av en kulturhistoriskt värdefull byggnad som är i dåligt skick och ständigt blir sämre i omedelbar närhet av en hög (>12m) produktionslokal (avståndet från väggen ca 15-20 m) och mitt på logistikgården torde inte ge den bild av byggnadens och områdets historia som har eftersträvats med byggnadsskyddet. Vi hoppas att Vasa stad tillsamman med museimyndigheterna skulle kunna bedöma byggnadens skyddsbeteckning också ur den här synvinkeln.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: Utgångspunkten för planeringen av de nya industribyggnaderna och de logistikfunktioner som sammanhänger med dem bör vara att den högspänningslinje som skär igenom det outbrutna området och den skyddade f.d. brandstationsbyggnaden beaktas som givna villkor vid användningen av tomten. I fråga om de skyddade byggnadsobjekt som är belägna på detaljplaneområdet beställde staden en byggnadsinventering för tre skyddade byggnader som hör till planområdet. Resultaten av byggnadsinventeringen behandlades 24.11.2020 i värderingsgruppen för inventeringsobjekt i hamnen i Vasa, i vilken ingår representanter för Museiverket, Österbottens museum, NTM-centralen, byggnadstillsynen och planläggningen. I byggnadsinventeringen har den f.d. brandstationen i Vasklot ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde. Något landskapsmässigt värde har den inte längre på grund av att omgivningen har förändrats. Utgående från företagna konditionsundersökningar har det bedömts att byggnaden kräver ansenliga investeringar för att den ska fås i skick, ifall målet är att få byggnaden helt i skick. Den befintliga högspänningslinjen utgör ett hinder för en ny byggnad på platsen för den f.d. brandstationen och därför är det enligt värderingsgruppen väsentligt att beakta den befintliga situationen och situationen i planen vid genomförandet. Byggnaden kan utnyttjas som förråd, pausutrymme etc. Värderingsarbetsgruppen kom fram till att den nuvarande beteckningen sr-5 föreslås som skyddsbeteckning för byggnaden.

10. Person A 24.6.2020

Vi skulle vilja bevara gränsen mot öster i kvarteret för Vasklots f.d. station vid det tidigare 6 meter från byggnaden, i stället för cirka 3 meter som finns i förslaget. På så sätt kunde användningen av varumagasinet fortsätta och på så sätt bevaras den nödvändiga förbindelsen till magasinet från den östra sidan. Parkering borde möjliggöras på den östra sidan så att bilarna kan parkeras i öst-västlig riktning.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: En flyttning av byggnadsskyddsområdets östra gräns med tre meter kan undersökas. Förutsättningen för flyttning av gränsen är emellertid att fordonsförbindelsen till det bredvidliggande kvartersområdet för industribyggnader (TY) tryggas.

11. Österbottens museum 24.6.2020

En ändring av detaljplanen har varit anhängig sedan år 2013 och det föregående planförslaget har varit framlagt år 2014. Syftet med planändringen var ursprungligen att justera kvarters- och tomtnumren samt göra en bindande tomtindelning. Under planprocessens gång kom det fram ett behov av utvidgning av hamnområdet LS för att planen bättre ska kunna möjliggöra och säkerställa en utvidgning av hamnfunktionerna och flyttning av tunga komponenter från industriområdena till hamnen för att skeppas eller transporteras via järnvägen. Utifrån målen har bearbetningen av detaljplanen fortsatt. Österbottens museum har inte varit delaktiga i de tidigare planskedena.

På planeringsområdet finns en byggd kulturmiljö av riksintresse RKY Vasklots järnvägsstationsområde. Stationsområdet och Vasklots station, stationschefens hus, källare, bastu och ekonomibyggnad har skyddats med byggnads-

skyddslagen. Tullchefens f.d. bostadsbyggnad och ekonomibyggnad som finns på området har skyddats med järnvägsavtalet år 1998. Till skyddsområdet för järnvägsavtalet har hela stationsområdet hört. Dessutom har järnvägsstationsområdet i Vasa generalplan beaktats med områdesbeteckningen sk-1 Med tanke på kulturmiljön nationellt värdefullt område.

I detaljplaneförslaget har justeringar gjorts i hamnområdets gränser genom att man ändrat Skeppsredaregatans kvartersområden för affärs- och kontorsbyggnader samt bilplatser till hamnområde LS. Likaså har från Reinsgatan ändrats kvarter för affärs- och kontorsbyggnader, Fraktvägen och dess närliggande parkeringsområde samt Motorgatans kvartersområden för industribyggnader, verksamhetslokalsbyggnader samt bilplatser till hamnområde LS-1. På planeringsområdet har förbindelser och spårområdenas gränser justerats och dessutom några kvarters byggrätter justerats genom att exploateringstalen höjts. Järnvägsstationens och stationsområdets kvartersområde har beaktats i den gällande detaljplanen med områdesreserveringsbeteckningen SR. I detaljplaneförslaget har SR-kvartersområden minskats och framför järnvägsstationen har det torgområde som framlagts i den gällande detaljplanen strukits. I detaljplaneförslaget bevaras områdets gällande skyddsbeteckningar i detaljplanen, med undantag för att skyddsbeteckningen för tullchefens bostadsbyggnad och ekonomibyggnad ändras från beteckningen sr-5 till beteckningen srs byggnad skyddad med stöd av byggnadsskyddslagen.

Österbottens museum konstaterar att i planens basuppgifter saknas det nationellt värdefulla och med byggnadsskyddslagen skyddade Vasklots stationsområde som finns på planeringsområdet. Bedömningen av planens konsekvenser har varit bristfällig speciellt med tanke på den nationellt värdefulla områdeshelheten, men också för andra värdefulla och skyddade objekt .

I detaljplaneförslaget har i samband med stationsområdet föreslagits att gatuområdet/torgområdesreserveringen ändras till hamnområde och samtidigt breddas områdesreserveringen mot tomtområdet för stationens bostadsbyggnader, dvs. stationsparken. Museet påpekar att förstorande av områdesreserveringen genom att bredda det nuvarande gatuområdet, skär av en måttligt stor del av området med trädbestånd i stationsparken. Stationsparkerna är en viktig del av stationsområdena och bevarande av parkerna är betydelsefullt med tanke på skyddande och bevarande av stationsområdena. I Vasklot har redan stationsbyggnaden blivit lite avskild från stationsparken, varvid det på området finns ett större behov av att stärka kontakten är öka avskildheten.

Museet konstaterar att stationsområdets värden har beaktats i detaljplaneförslaget med områdesreserveringsbeteckningen SR Byggnadsskyddsområde, men områdesreserveringen täcker inte byggnadsskyddsområdet och inte heller RKY-området i sin helhet. Museet anser att avgränsningen av kvartersområdet ska justeras och i områdesreserveringen ska de styrande planbestämmelserna ökas. I planbestämmelsen är det också bra att ta ställning till bevarande och förnyande av områdets trädbestånd och andra planteringar samt byggande av stängsel. Alternativt kan byggnadsskyddsområdet och RKY-området också utmärkas med en områdesbeteckning, till vilken det ska anslutas tillräckligt med styrande planbestämmelser. Genom det här kan man i detaljplanen bättre beakta stationens byggnadsskyddsområde samt RKY-området och bättre passa ihop utvecklandet av närmiljön och funktionerna.

Museet konstaterar därtill att skyddsbeteckningen för den s.k. tullchefens bostadsbyggnad och gårdsbyggnad ska återställas till beteckningen sr-5, eftersom byggnaderna har skyddats med järnvägsavtalet, men inte med byggnadsskyddslagen. Österbottens museum konstaterar att man i planförslaget har beaktat de övriga värdefulla objektens värden och bevarat deras skyddsbeteckningar på planeringsområdet. Inga anmärkningar för områdets kulturarv under vattnet.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: I planbeskrivningen har punkten *3.1.3 Byggnadsskydd* lagts till, där det finns ett omnämnande om det nationellt värdefulla och med byggnadsskyddslagen skyddade stationsområdet i Vasklot. Bedömningen av planens konsekvenser har kompletterats i punkt *5.3.1 Konsekvenser för den byggda miljön*. I detaljplaneförslaget är det området av stationsparken som tagits till gatuområde litet och det behövs för att förbättra Industrigatan, som leder till hamnen, också för den lätta trafiken. I planbestämmelserna har lagts till en bestämmelse för en värdefull byggd kulturmiljö av riksintresse (sk-1). I den här bestämmelsen preciseras bevarandet av trädbeståndet och planteringarna samt kraven som ställs för förbättrande av Industrigatan i en nationellt värdefull kulturmiljö. Skyddsbeteckningen för tullchefens före detta bostadshus och gårdsbyggnad har ändrats till beteckningen sr-3, vilket konstaterades i värderingsarbetsgruppen 24.11.2020 för byggnader som bör skyddas på planområdet.

12. Wärtsilä Finland Oy 24.6.2020

Wärtsilä Finland Oy vill föra fram några saker om detaljplan ak 1045 som gäller justeringen av Vasa hamn. Vi låter som bäst bygga det nya forsknings-, produktutvecklings- och produktionscentrumet Smart Technology Hub i Vasklot samt en därtill anknuten logistikcentral. Samtidigt byggs i Vasklot ett unikt ekosystem, där vi kan undersöka, utveckla och bedriva pilotprojekt för produkter och lösningar tillsamman med olika aktörer.

Wärtsilä vill trygga verksamhetsförutsättningarna för det ekosystem som byggs i Vasklot samt möjligheterna för de redan fungerande företagen på området att bygga ut. Därför konstaterar vi som vår ståndpunkt att nödvändigheten av de utmanande byggnader med skyddsbeteckning som finns på detaljplaneområdet ak 1045 med tanke på utvecklingen av ekosystemet ska granskas kritiskt.

Enligt vår uppfattning borde också det tillfälliga övergångsstället för järnvägen vid Halmesmäkis tomt i södra kanten av industriområdet på detaljplanområdet flyttas österut i riktning mot tomten som planeras för Kilkanens bruk så att båda företagen kan röra sig smidigt på området och de skulle ha likadana logistiska verksamhetsförutsättningar. Samtidigt kunde den industrivägslinje som planerats på området strykas från planen så att vi möjliggör utbyggnad på området. Vi har fört en diskussion i ärendet med båda företagen och de förhåller sig positiva till saken.

Bemötande/inverkan på detaljplaneförslaget: I fråga om de skyddade byggnadsobjekt som är finns på detaljplaneområdet beställde staden en byggnadsinventering för tre skyddade byggnader som hör till detaljplaneområdet. Re-

sultaten av byggnadsinventeringen behandlades 24.11.2020 i värderingsgruppen för inventeringsobjekten i hamnen i Vasa, i vilken ingick representanter för Museiverket, Österbottens museum, NTM-centralen, byggnadstillsynen och planläggningen. I byggnadsinventeringen har den f.d. brandstationen i Vasklot ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde. Nobel Standards vaktstuga hade enligt byggnadsinventeringen ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, men det ansågs i värderingsgruppen att dess renoveringsbehov var så stort att det inte är ändamålsenligt att skydda den på platsen i fråga. Eftersom den har en stomme av stock, kan byggnaden sannolikt flyttas och utnyttjas på annat håll som objekt för restaurering eller reparationsbyggande. Eftersom byggnaden trots allt har ansetts ha ett byggnadshistoriskt och historiskt värde, bör möjligheten att flytta den redas ut innan skyddsbeteckningen stryks i detaljplanen. På hamnområdet i Vasklot kan man förvänta sig behov av en planändring redan under de närmaste åren och då kan byggnadsskyddsbeteckningarnas aktualitet granskas på nytt och flyttning av bl.a. Nobel Standards vaktstuga utredas. Utgångspunkten för planeringen av de nya industribyggnaderna och de logistikfunktioner som sammanhänger med dem bör vara att de skyddade byggnaderna beaktas som givna villkor vid användningen av tomten. Skyddsbeteckningen förpliktar byggnadens ägare att hålla byggnaden i skick. Detaljplanen tar inte ställning till var på industriområdet den södra järnvägen kan korsas. I sista hand är det järnvägsspårets ägare, dvs. för närvarande Trafikledsverket, som beslutar om övergångsplatsen. Körförbindelsen har strukits i den södra delen av kvartersområdet för industribyggnader (TY). Byggnadsområdets gräns har flyttats på sex meters avstånd från kvarterets södra kant.

4.5.7 Ändringar i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet

Detaljplanekartan och –bestämmelserna har justerats enligt följande:

- Beteckningen snöskoterled har strukits från plankartan, eftersom den är onödig.
- På LS-1-områdena invid Reinsgatan har en beteckning med anslutningsförbud lagts till.
- Från T/kem-området har wwwww-beteckningen strukits, eftersom den är onödig.
- Förbindelsen till byggnadssyddsområdena bör gå via hamnområdet.
- Till de allmänna bestämmelserna har fogats följande text: ”Planområdet ligger i en konsulteringszon som fastställts av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes. Vid betydande byggnadsverksamhet i området ska utlåtande begäras från Säkerhets- och kemikalieverket Tukes och räddningsmyndigheten. Vid byggande på området 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. I fasaderna på de byggnader som placeras innanför faroområdet bör sådana byggnadsmaterial användas som inte splittras och medför fara för människor på grund av tryck som angivits i följdanalysen.”
- Till de allmänna bestämmelserna har följande text fogats: ”Tomternas dagvatten bör fördröjas på tomt- eller kvartersområdena innan det leds till dagvattensystemet. De fördröjande konstruktionernas (underjordiska fördröjningsschakt och –behållare, filtrerings-, fördröjnings- och infiltreringssänkor) volym bör vara minst 1 m3/200 m2 ogenomsläpplig yta. Gårds- och parkeringsområdenas dagvatten samt dagvattnet från byggnadernas tak bör ledas via olje- och sandavskiljning eller filtrering till dagvattenavlopp. Gröntak kan användas vid dagvattenfördröjningen. Den som inleder ett byggprojekt bör göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet.”
- Konsulteringszonerna som var inritade på plankartan har tagits bort.
- Gränsen på östra sidan om byggnadsskyddsområdet (SR) som blir mellan Industrigatan och det södra järnvägsområdet har flyttats med tre meter i ostlig riktning.
- Körförbindelsen har avlägsnats i södra delen av kvartersområdet för industribyggnader (TY). Byggnadsområdets gräns har flyttats på sex meters avstånd från kvarterets södra kant.
- Till planbestämmelserna har fogats en bestämmelse om ett med tanke på byggd kulturmiljö av riksintresse (sk-1). Bestämmelsen lyder enligt följande: Byggd kulturmiljö av riksintresse Vid förnyandet av träd och planteringar ska bevarande av kulturmiljöns parkliknande karaktär beaktas. Industrigatans yta vid stationen ska stenläggas och planeras visuellt så att stationsbyggnaden ansluter sig till den byggda kulturmiljön. Innan godkännandet av gatuplanen för Industrigatan, som hör till området, ska ett utlåtande begäras av museimyndigheten.
- Tullchefens före detta bostadshus och gårdsbyggnads skyddsbeteckning har ändrats till beteckningen sr-3.
- Till planbestämmelserna har fogats en bestämmelse om byggnadsskydd (sr-3): Byggnad som ska skyddas. Arkitektonisk och kulturhistorisk värdefull byggnad. Byggnaden får inte rivas. I byggnaden får utföras sådana tillbyggnads- eller ändringsarbeten som inte förstör dess arkitektoniska eller

kulturhistoriska värde eller stil. Om det i byggnaden tidigare har vidtagits åtgärder som strider mot detta mål, ska byggnaden i samband med reparationsarbetena såvitt möjligt iståndsättas på ett sätt som anpassat till byggnadens stil. Om byggnadsåtgärder som gäller objektens exteriör eller inomhusutrymmen som ska skyddas ska innan bygg- eller åtgärdstillstånd beviljas inbegäras museimyndighetens utlåtande.

Planbeskrivningen har kompletterats enligt följande:

- I punkt *4.4.1 Mål som utgångsmaterialet ger i planbeskrivningen* har beskrivningen från Österbottens landskapsplan 2030 ersatts med Österbottens landskapsplan 2040. Till samma stycke har planbeteckningen sk-1 fogats.
- Delgeneralplanen för Vasklot från år 1987 har strukits, eftersom den är onödig.
- I planbeskrivningen har punkten *3.1.3 Byggnadsskydd* lagts till, där det finns ett omnämnande om det nationellt värdefulla och med byggnadsskyddslagen skyddade stationsområdet i Vasklot.
- Bedömningen av planens konsekvenser har kompletterats i punkt 5.3.1 Konsekvenser för den byggda miljön.
- I punkt *5.3.2 Konsekvenser för miljön och naturmiljön* har en komplettering gällande hanteringen av dagvatten lagts till.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplaneområdet Hamnen omfattar ca 50 ha. Arealerna och byggrätterna enligt detaljplanens användningsändamål är följande:

- Kvartersområde för industribyggnader, där omgivningen ställer särskilda krav på verksamhetens art (TY) 7,31 ha, byggrätt 37 253 m^2 vy
- Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) finns/får placeras 25,80 ha, byggrätt 25 797 m^2 vy
- Byggnadsskyddsområde (SR) 0,98 ha, byggrätt 890 m^2 vy
- Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET) 0,25 ha, byggrätt 1000 m^2 vy
- Hamnområde (LS) 2,05 ha, 5131 k-m^2
- Hamnområde, logistik (LS-1) 7,13 ha, 32 831 k-m^2
- Allmänt parkeringsområde (LP) 0,36 ha
- Spårområde (LR) 1,32 ha
- Industrispårområde (LRT) 1,11 ha
- Närrekreationsområde 1,01 ha

Parkeringskraven på kvartersområdena är följande:

- Kvartersområde för industribyggnader (TY) 1 bp/100 m^2 vy



Kuva 15. Reinsgatan sett från hamnen.

5.2 Områdesreserveringar

5.2.1 Kvartersområden

Planområdet bildas av hamnområde, tre hamnområden för logistik (LS-1), tre kvartersområden för industribyggnader (TY), ett kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för produktion och lagring av farliga kemikalier (T/kem) finns/får placeras, två byggnadsskyddsområden (SR), järnvägsområde (LR), industrispårområde (LRT) ett kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET) och område för allmän parkering (LP).



Kuva 16. Korsningen mellan Reinsgatan och Industrigatan.

5.3 Planens konsekvenser

5.3.1 Konsekvenser för den byggda miljön

Med detaljplaneändringen strävar man efter att underlätta frakt- och passagerartrafiken till och från hamnen på Reinsgatan och Industrigatan. Dessutom strävar man efter att säkerställa förflyttningen av stort styckegods mellan industriområdena och hamnen. Genomförandet av detaljplanen syns på Reinsgatan som ett förnyande av filregleringarna mot hamnen och bebyggande av kvartersområdena för industribyggnader med fabriks- och lagerbyggnader. På hamnens logistikområden (LS-1) kan man lagra import- och exportmaterial samt bygga t.ex. lager för logistikfunktioner. Den tidigare brandstationsbyggnaden i Vasklot och Nobel Standards vaktstuga blir kvar på industriområdet och hamnens logistikområde, varvid speciell uppmärksamhet ska fästas på deras användning och underhåll för bevarande av skyddsvärdena.

5.3.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Detaljplaneändringen medför just inga konsekvenser för områdets naturmiljö. Området mellan järnvägsområdena är i nuläget redan kvartersområde för industribyggnader. För industribyggnaderna blir man tvungen att avlägsna ett trädbeståndsområde på under en hektar.

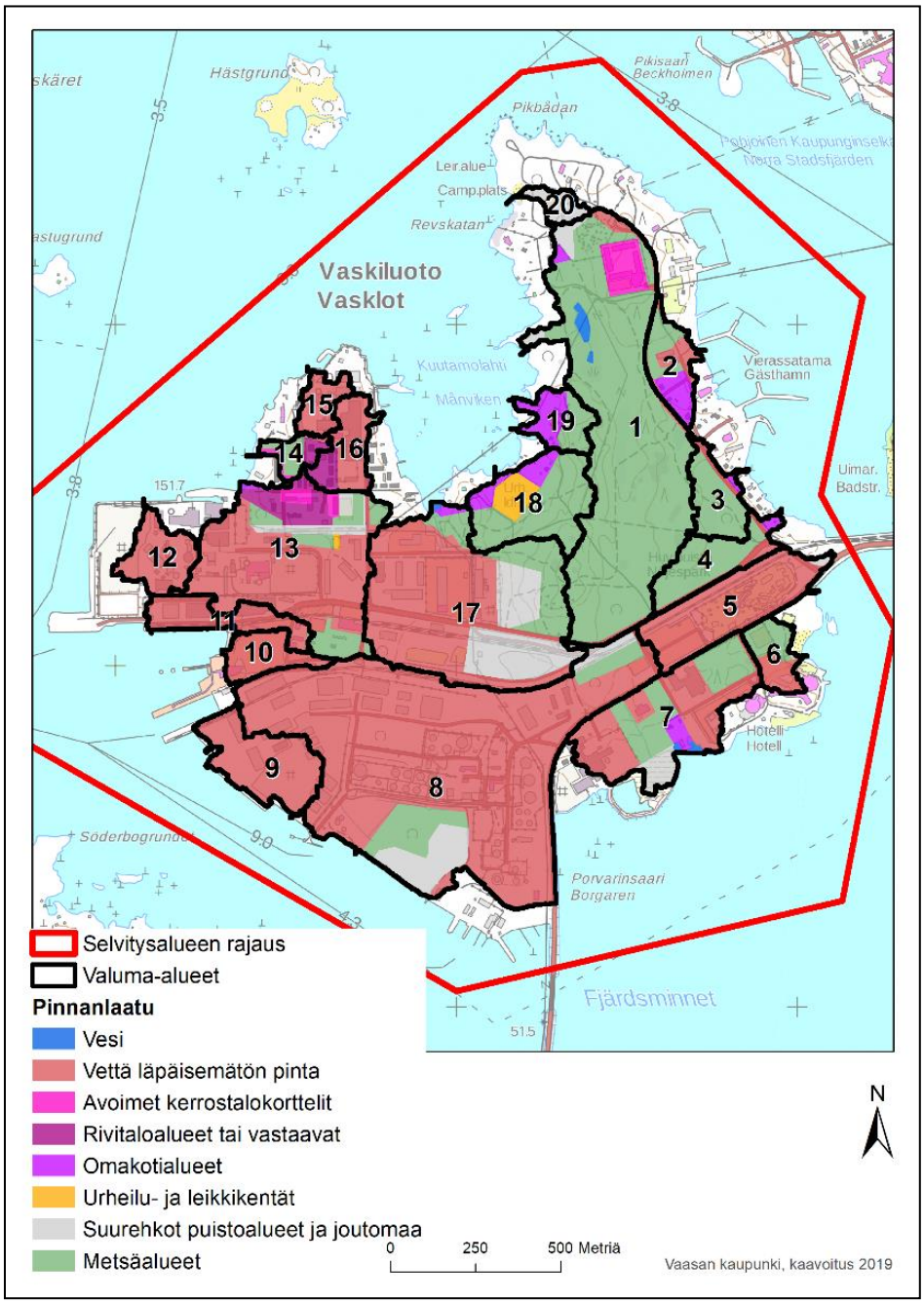


Kuva 17. Blandskog i kvartersområdet för industribyggnader.

I anslutning till delgeneralplanearbetet för Vasklot har en dagvattenutredning som gäller hela Vasklot utförts 18.3.2019. I dagvattenutredningen har också planeringsområdets avrinningsområden, avrinningsriktningar, avrinningskoefficienter, utloppspunkter samt stadens existerande dagvattennätverks läge fastställts. Dessutom har för området gjorts en analys av ytkvaliteterna.

Av utredningen framgår att den största delen av planeringsområdet finns på avrinningsområde 8 och 17. De här områdena är i huvudsak till ytkvaliteten vattenogenomsläppliga, vilket innebär att speciell uppmärksamhet ska fästas på hanteringen av dagvattnet vid fastigheterna och de obebyggda områdena. Områdenas dagvatten har sitt utlopp som ytavrinning, i öppna diken samt längs dagvattenrörnät ut i havet. Dagvattenlösningarna är utmanande på de här områdena på grund av mängden hårda ytor, om man planerar tilläggsbyggande. I första hand ska dagvattnet fördröjas vid fastigheten eller den fördröjande kapaciteten på området ökas. Om fördröjning är omöjlig på området, kan dagvattnet som en sista lösning ledas i dagvattennätet.

I anslutning till delgeneralplanearbetet för Vasklot har en dagvattenutredning som gäller hela Vasklot utförts 18.3.2019. I dagvattenutredningen har också planeringsområdets avrinningsområden, avrinningsriktningar, avrinningskoefficienter, utloppspunkter samt stadens existerande dagvattennätverks läge fastställts. Dessutom har för området gjorts en analys av ytkvaliteterna.



Kuva 18. Planområdet befinner sig huvudsakligen i tillrinningsområdena 8 och 17.

På området ska det finnas ändamålsenliga sand- och oljeavskiljningssystem för renande av dagvattnet. På planeringsområdet rekommenderas att till exempel fördröjnings- eller filtreringsbassänger används, med vilka man strävar efter att fördröja dagvattnet samt avlägsna fasta ämnen och orenheter från det innan utloppet i havet. Med detaljplanebestämmelserna fastställs närmare anvisningar för behandlingen av dagvatten. Fördröjningslösningarna samt deras placering och dimensionering avgörs i den tekniska planeringen för genomförandet av detaljplanen.

5.4 Störande faktorer i miljön

Oljehamnsområdet är i detaljplanen angivet som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning där farliga kemikalier tillverkas eller lagras (T/kem) finns/får förläggas.

I Vasklot verkar fyra anläggningar som övervakas av Säkerhets- och kemikalieverket TUKES. Därtill kommer Wärtsiläs motorproduktion och eventuella LNG-terminalfunktioner att flytta till området. Gaia Consulting Oy har gjort en utredning om riskerna för storolyckor i Vasklot inför markanvändningsplaneringen 7.6.2019. I utredningen undersöktes de centrala risker för olyckor som de här funktionerna medför samt konsekvenserna av dem.

I utredningen har oljehamnen delats in i tre olika skyddszoner (A, B och C), och de berörs av olika begränsningar. För den mildaste skyddszonen C anges att det där är tillåtet att placera arbetsplatslokaler som inte besöks av några betydande kundströmmar. I planbestämmelsernas allmänna bestämmelser har byggandets minimiavstånd från oljecisternernas vallutrymme beaktats.

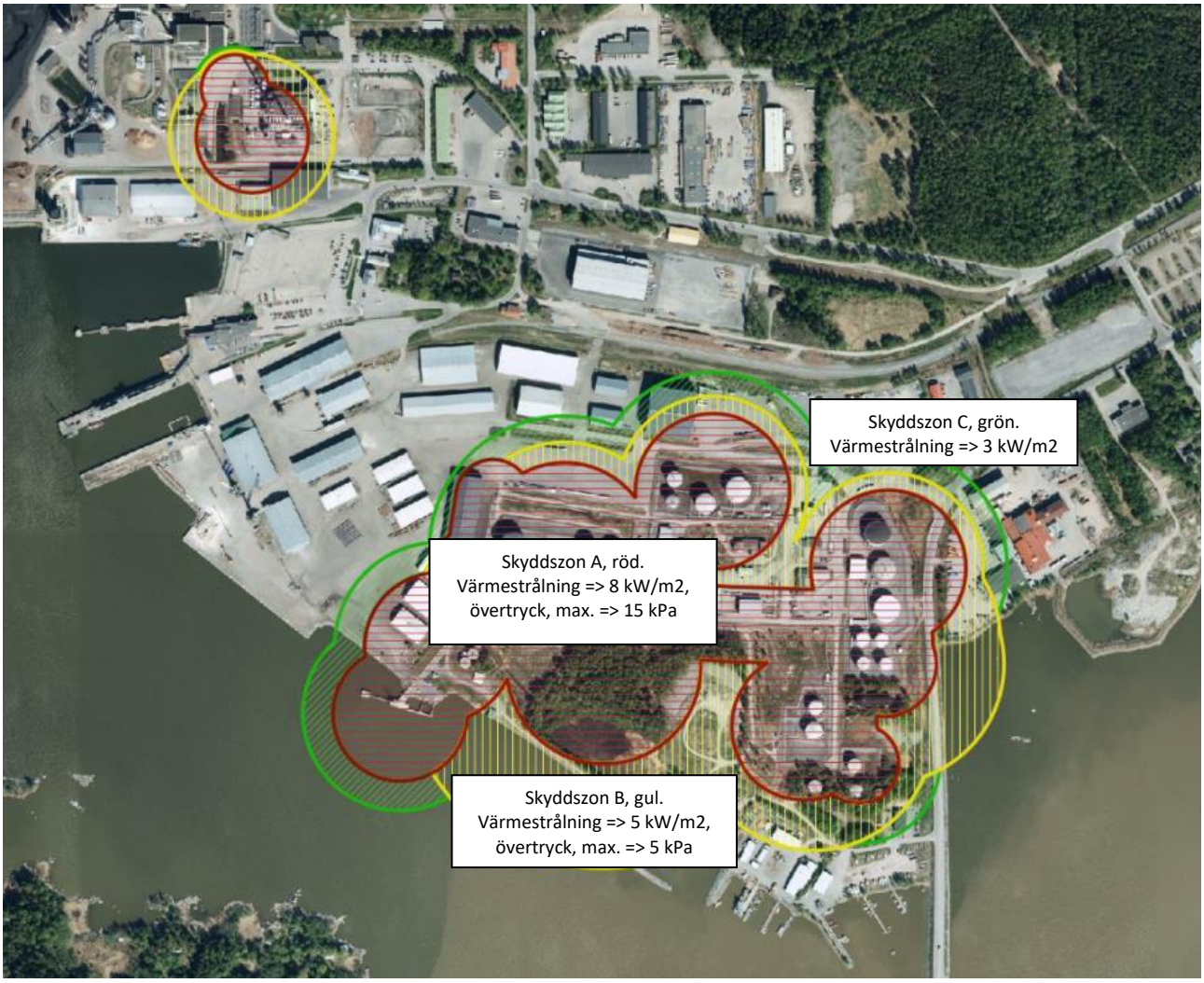


Bild 19. Kombinerade konsekvensområdens skyddsområden enligt olycksscenarier (Källa: Gaia Consulting Oy).

5.5 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna har presenterats på detaljplanekartan (bilaga 1).

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

6.1 Genomförande och tidsplanering

När detaljplaneändringen och tomtindelningarna har vunnit laga kraft kan tomterna bebyggas.

6.2 Uppföljning av genomförandet

Detaljplaneändringsdokumenten fungerar som grund för utvecklandet av området.

BILAGOR

Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar
Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett
Bilaga 3. Programmet för deltagande och bedömning