

# PARGAS STAD PARAISTEN KAUPUNKI

## LÖVNÄS (22) STADSDEL, ETAPPDETALJPLAN LEHTINIEMEN (22) KAUPUNGINOSA, VAIHEASEMAKAAVA

Etappdetaljplan för kvarter 1 i Lövnäs (22) stadsdel i Pargas  
Paraisten Lehtiniemen (22) kaupunginosan kortteli 1 vaiheasemakaava



### BESKRIVNING MED BILAGOR SELOSTUS SEKÄ LIITTEET

Pargas stad, Miljöavdelningen, Planläggningsenheten  
Paraisten kaupunki, Ympäristöosasto, Kaavoitusyksikkö

# DETALJPLANEBSKRIVNING

## 1. Bas- och identifikationsuppgifter

### 1.1 Identifikationsuppgifter

Planarbetet omfattar en etappdetaljplan för:  
Kvarter 1 i **Lövnäs (22) stadsdel i Pargas**

#### Genom etappdetaljplanen bildas:

Kvarter 1 tomt 2 och 3, del av ett vattenområde samt delar av ett område för allmän väg i **Lövnäs (22) stadsdel i Pargas**.

Ettappdetaljplanen förutsätter en ändring av tomtindelningen för den norra tomten i < kvarteret.

Planen har utarbetats på planläggningsenheten i Pargas stad.

Inledandet av planändringen har kungjorts per tidningsannons den 26.6.2020.

Godkännande av planändringen:

Bygg- och miljönämnden 10.6.2020 § 97

Bygg- och miljönämnden 9.12.2020 § 202

Stadsstyrelsen xx.xx.xxxx § xx

Stadsfullmäktige xx.xx.xxxx § xx

### 1.2 Planområdets läge

Det dryga 23 ha stora planområdet ligger ca 2 km nordöst om Pargas kärncentrum och gränsas i norr av Hessundet och i väster av Skärgårdsvägen. Planområdet omfattar hela kvarteret 1 i Lövnäs (22) stadsdel.

### 1.3 Planens namn och syfte

Planprojektet går under namnet:

#### **Ettappdetaljplan för kvarter 1 i Lövnäs (22) stadsdel i Pargas**

Syftet med ettappdetaljplanen är att möjliggöra planerandet och byggandet av en ny bro över Hessundet. Den nya bron planeras byggas öster om den nuvarande och kommer således att kräva utrymme på det detaljplanerade området och behöver därför anvisas ett område för allmän väg för att kunna förverkligas eftersom vägplanen för den nya bron inte får vara i strid med detaljplanen. En ny bro planeras över Hessundet för att den, i likhet med den redan planerade nya bron över Rävundet, ska kunna bära så kallade HCT-långträdare för att betjäna den tunga industrin i Pargas.

### 1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

Bilaga 1: Planområdets läge

Bilaga 2: Utdrag ur landskapsplanen

Bilaga 3: Utdrag ur generalplanen

Bilaga 4: Utdrag ur gällande detaljplan

Bilaga 5: Fotografier från området

Bilaga 6: Program för deltagande och bedömning

Bilaga 7: Mötes PM från inledande myndighetssamråd

Bilaga 8: Detaljplan och -bestämmelser som utgår

### 1.5 Bakgrundsmaterial som hänvisas till i beskrivningen (inte bifogat)

- Submarin arkeologisk inventering (Hessundin sillan arkeologinen vedenalaisinventointi 16-17.5.2020), Subreering Ammattisukellustyöt Oy
- Pargas Hessund Naturutredning 2020 (Parainen Hessund luontoselvitys 2020, 1.10.2020) Miljöforskning Yrjölä Ab
- Bullerutredning 10.8.2020, WSP Finland Ab
- Utredning av behovet av miljökonsekvensbedömning, VARELY/2961/2018

- Förbättring av landsväg 180 vid Hessundsbron, Pargas (vägplan, under arbete)
- Miljöteknisk undersökningsrapport (Hessundin- ja Kirjalansalmi, Parainen, ympäristötekninen tutkimusraportti 5.10.2020), Varsinais-Suomen ELY-keskus/WSP Finland Oy)
- Jämförelse av de olika bro- och linjeringsalternativen över Hessundet (Hessundinsalmen silla linjaus- ja siltatyypin vaihtoehtoverailu 2020), WSP Finland Oy)

### 3. Utgångsläge

#### 3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

På området för etappdetaljplanen finns två industritomter som har samma ägare. Av tomterna är den norra bebyggd sedan 70-talet med diverse byggnader och konstruktioner som betjänar ett företag inom metallindustrin. Den södra tomten är obebyggd. Direkt väster om planområdet ligger den nuvarande Hessunds bron, ursprungligen från 1937 och breddad 1967, som binder samman stadens centrum med Kirjalaön.

##### 3.1.1 Allmän beskrivning av området (bilaga 1 och 5)

Planområdet som ligger i nordöstra delarna av stadens detaljplanerade områden omfattar kvarter 1 med sina två tomter som betjänar privat industriverksamhet i Lövnäs stadsdel. Norr om planområdet ligger Hessundet och Hessundsbron, väster om området löper Skärgårdsvägen, söder om planområdet och högre upp i terrängen ligger Lövnäs detaljplanerade arbetsplatsområde och öster om kantas planområdet av Hessviken, en privat fritidsfastighet och ett skogsområde.

##### 3.1.2 Naturmiljön

Planområdet är till största del verksamhetsområde för den på området etablerade industriverksamheten. Den södra delen är obebyggd och utgör gallrad blandskog i brant sluttning som planar ut på toppen, var ännu syns spår av gårdsplan med belysning och gamla vägbotten som anlagts på 70- och 80-talet för en kontorsbyggnad som senare användes för inkvartering och 1996 förstördes i brand. I sluttningen mellan tomt 1 och 2 finns rikligt med större stenar och klippblock. Norra stranden av planområdet är tätbevuxen med både barr- och lövträd. De delar i etappdetalj-planen som genom planen ändras ligger direkt öster om Skärgårdsvägen och består av växtlighet som är typisk för vägrenar. I sluttningen ner mot stranden växer låga tallar, asp, sälg, glasbjörkar och vårtbjörkar.

##### 3.1.3 Den byggda miljön

###### **Samhällsstruktur:**

Östra sidan av Skärgårdsvägen är detaljplanerat för industri medan den västra sidan om vägen utgör gammal glesbyggdstruktur med småskaliga äldre bostadsfastigheter som bebyggt tätt invid varandra som ett långsmalt randområde mellan grönområdet i öster och Hessundsvägen som löper parallellt med Skärgårdsvägen. Planområdet ligger i utkanten av stadens centrum och söder om Kirjalaön som är glesbebyggd. På planområdet ligger ett industriområde med tillhörande frakthamn.

###### **Stads- och tätortsbild:**

Området är ett gammalt industriområde som ligger i utkanten av stadens detaljplanerade område och på ett högst synligt ställe invid huvudleden som leder in till stadens centrum. På västra sidan om planområdet, på andra sidan Skärgårdsvägen, ligger en rad med äldre bostadsfastigheter främst från 1920- och 1930-talet som kantas av ett stort grönområde som mot Hessundet övergår till ett brant och högt berg. Söder om dessa bostadsfastigheter ligger en gammal, numera delvis igenväxt parkeringsplats, som i tiderna anlagts för att betjäna planområdets industrifastighet. Norr om planområdet ligger Hessundet och Kirjalaöns södra strand med sina gamla små bostads, och fritidsbostadsfastigheter.

###### **Boende:**

På planområdet finns inga bostäder.

**Service:**

Planområdet stödjer sig på tjänsterna i centrum som ligger helt invid.

**Rekreation:**

På planområdet finns inga rekreativomöjligheter, eftersom det är frågan om ett privatägt och till största delen inhägnat område anvisat för industriverksamhet.

**Trafik:**

Eftersom planområdet helt och hållet är privatägt finns där inga allmänna trafikområden och till det inhägnade industriområdet löper endast verksamhetens egen trafik. Väster om planområdet löper Skärgårdsvägen och sydväst om industrins infart löper en servitutsväg som betjänar den sporadiska trafiken till den södra, obebyggda industritomten i kvarteret samt till en privatägd fritidsfastighet som ligger öster om industrikvarteret. Enligt trafikledsverkets uppgifter är trafikmängden längs Skärgårdsvägen på den nuvarande Hessundsbron ca 11 800 fordon i dygnet. Direkt norr om planområdet förekommer rikligt med båttrafik längs Hessundet främst under fritidsbåtssäsongen.

**Den byggda kulturmiljön och fornminnen:**

Inom planområdet ligger inga kända vrak eller fornminnen. Den norra fastigheten på planområdet är noterad i regionens landskapsmuseums inventeringsportal, men har inte klassificerats. Vid uppgörande av utredningsplan för den planerade bron har havsbotten kring området undersökts med hjälp av så kallat sidoseende ekolod.

**Teknisk service:**

På området finns stadens vatten- och avloppsnät och området är kopplat till elnätet. Till fastigheten och genom kvarteret går också stadens fjärvärmelinje.

**Specialverksamhet:**

Den på planområdet fungerande metallindustrianläggningen hanterar farliga kemikalier i så stor skala att verksamheten övervakas av säkerhets- och kemikalieverket TUKES.

### 3.1.4 Markägarförhållandena

Planområdet ägs i sin helhet av ett privat aktiebolag.

## 3.2 Planeringssituation

### 3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

**Landskapsplanen** (bilaga 2)

I landskapsplanen som fastställdes 20.3.2013 och etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik som godkändes 11.6.2018 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- TP "Område för arbetsplatsfunktioner"
- t "Objekt för industrifunktioner"
- Målområde för stadsutveckling
- Område för strategisk utveckling som stöder sig på skärgårdens Ringväg
- Riktgivande friluftsled

I Egentliga Finlands etapplandskapsplan för naturvärden och -resurser som är under arbete anges inga nya bestämmelser för planområdet förutom att planområdet ligger inom ett målområde för utveckling av turism, friluftsliv och rekreation.

**Generalplanen** (bilaga 3)

I delgeneralplanen för centrumregionen som fastställdes av miljöcentralen 20.6.1995 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- T "Område för industri- och lagerbyggnader"
- W "Vattenområde"
- ky-1 "Värdefullt delområde med hänsyn till stadsbilden"
- anvisats anslutning från regional huvudled

**Detaljplan** (bilaga 4)

För området gäller detaljplan som fastställdes 25.11.1976. Området anvisas i sin helhet som kvartersområde för industribyggnader och -inrättningar.

## **Byggnadsordning**

Pargas stadsfullmäktige godkände revideringen av byggnadsordningen för Pargas stad 20.9.2016. Den 12.5.2020 godkände fullmäktige ytterligare en revidering av byggnadsordningen där man bara ändrade bestämmelserna gällande solpaneler och jordvärmesystem.

## **Beslut och planer**

- NTM-centralen har i samband med uppgörande av förbättringsplaner av Skärgårdsvägen (mt 180) konstaterat att förnyandet av Hessundsbron är ändamålsenligt att göra samtidigt som förnyandet av Rävundsbron.
- Beslut om att miljökonsekvensbedömning inte behöver uppgöras för bro- och vägprojektet, 26.2.2019 (VARELY/2961/2018).
- Uppgörande av vägplan har inletts 2019
- Presenterande av utkast till vägplan har kungjorts 17.8.2020
- Vägplanen beräknas vara slutförd under året 2021

## **Baskarta**

Baskartan är i skalan 1:1000 och den fyller de krav som ställs på detaljplanekartor i förordningen 1284/1999. Baskartan är upprättad och kompletterad av stadens mättningsbyrå.

## **4. Olika skeden i planeringen av detaljplanen**

### **4.1 Planeringsstart och beslut som gäller denna**

Uppgörandet av en etappvis detaljplanen har blivit aktuell i och med planeringen av en ny bro över Hessundet. Den planerade bron och vägsträckningen i samband med den är placerad så att den delvis sträcker sig ut över kvarter 1 i Lövnäs stadsdel i den gällande detaljplanen. Den valda lösningen och vägplanen som utarbetas utifrån den kräver att detaljplanen ändras så att det område som behövs på det detaljplanerade området för byggande av bron och dess konstruktioner ändras till område för allmän väg. Eftersom områdena som behöver ändras är marginella och bara hänför sig till trafiklösningar och kvarter 1 till övriga delar förblir oförändrat, har man valt att utföra ändringen som så kallad etappdetaljplan, var man bara granskar det valda temat och den gällande planen till övriga delar förblir oförändrad och i kraft.

### **4.3 Deltagande och samarbete**

#### **4.3.1 Intressenter**

Intressenter är markägare på planområdet samt invånare i närområdet, de som har besittningsrätt i området, samfund, företagare och övriga instanser vars boende, arbete eller övriga förhållanden i hög grad kan påverkas av planen samt stadens olika förvaltningar och övriga myndigheter.

#### **4.3.2 Anhängiggörande**

Etappdetaljplanen inleddes genom att ett meddelande om inledning av planändringen publicerades per tidningsannons den 26.6.2020. Samtidigt lades även planens beredningsmaterial fram.

#### **4.3.3 Deltagande och växelverkan (bilaga 6 och 7)**

Växelverkan har genomförts enligt programmet för deltagande och bedömning. Vid uppgörandet av det inledande planematerialet och utkastet för detaljplanprojektet har det förts diskussioner både med områdets markägare, berörda tjänsteinnehavare på NTM-centralensamt med olika förvaltningar inom staden. Intressenterna har beretts tillfälle att stå i kontakt med planläggaren under utkastskedet. Ett inledande myndighetssamråd har hållits den 14.5.2020 och säkerhets- och kemikalieverket TUKES har innan det med sitt utlåtande daterat 13.5.2020 meddelat att de inte ser hinder för att genomföra etappdetaljplanen, men att det under hela byggnadsskedet av den nya bron ses till att räddningsverket kan nå Paramet Konepaja Oy:s anläggningar.

I samband med uppgörande av vägplanen för förnyande av bland andra Hessunds bro har Egentliga Finlands NTM-central haft en presentation på nätet augusti - september 2020 var man har presenterat utkastet till vägplan. Vid tillfället har allmänheten haft möjlighet att ställa frågor och diskutera projektet med ansvariga projektchefer för broprojektet och stadens tjänsteinnehavare.

Staden har vid utkastskedet begärt utlåtanden av behöriga myndigheter av vilka Egentliga Finlands NTM-central och Egentliga Finlands förbund meddelat att de inte ser det nödvändig att avge utlåtande om utkastet. Egentliga Finlands landskapsmuseum har meddelat att de inte har något att anmärka mot utkastet till etappdetaljplanen. Försvarsmakten har i sitt utlåtande konstaterat att förbindelsen längs Skärgårdsvägen är viktig för Försvarsmaktens verksamhet och att man därför bör se till att förbindelsen är användbar under hela byggprocessen. Vidare konstateras att man inför byggarbetena bör ta i beaktande eventuella kabellinjer på området och i närheten. Caruna har också givit ett utlåtande var de bl.a. konstaterar att eventuella behövliga flytt av ledningar och transformatorer utförs av Caruna och bekostas av den som beställer åtgärden. De önskar dessutom ha möjlighet att avge utlåtande även i de kommande skedena av planeringen när planerna preciserats.

Intressenterna bereds tillfälle att framföra åsikter om förslaget under den tid förslaget är framlagt offentligt. Bygg- och miljönämnden beslöt 9.12.2020 att lägga planförslaget offentligt fram till påseende och om påseendet meddelades per e-post till markägarna på planområdet, per post till rågrannen på östra sidan om planområdet samt genom tidningsannonser. Vid påseendet 29.1-28.1.2021 begärdes utlåtanden om planförslaget av tidigare nämnda myndigheter. Inga anmärkningar lämnades under påseendetiden och endast NTM-centralen framförde i sitt utlåtande behov av mindre teknisk justering i planförslaget. Övriga myndigheter hade inget att anmärka mot planförslaget. Planläggaren har förhandlat om planeringsprinciperna med de olika förvaltningarna inom staden under arbetets gång.

#### **4.4 Mål för detaljplanen**

Målet för etappdetaljplanen är att möjliggöra förnyandet av Hessundsbron öster om den befintliga bron.

#### **4.5 Alternativen i detaljplanlösningen och deras konsekvenser**

Enligt jämförelser gjorda för olika linjerings- och broalternativ i samband med översiktsplanen för förbättring av landsväg 180 har man för Hessunds del granskat nuläget mot tre andra väglinjeringsalternativ och flera olika broalternativ.

Alternativen är i korthet beskrivet följande:

Nuvarande läget: bygga en ny bro helt på samma ställe som den nuvarande. Gallrades direkt bort som alternativ för den fortsatta planeringen i och med att olägenheterna för trafiken under byggnadsskedet skulle vara mycket stora för den livligt trafikerade landsvägen. Att bygga i etapper ökar dessutom också på byggnadskostnaderna och säkerhetsriskerna under byggnadsskedet. Som färdigställd det bästa alternativet med tanke på trafikens smidighet och säkerhet. Alternativet skulle inte förutsätta ändringar i detaljplanen.

Västra: en bro och vägdragning som skulle gå så gott som parallellt väster om den nuvarande bron. Alternativet har bedömts ha betydande negativ inverkan på de bebyggda fastigheterna väster om leden. Alternativet skulle leda till inlösning av två fastigheter och ökat behov av bullerskydd. Med tanke på trafikens smidighet och säkerhet är alternativet bra. Alternativet skulle inte förutsätta ändringar i detaljplanen.

Östra raka: en bro och vägdragning som skulle gå så gott som parallellt öster om den nuvarande bron. Alternativet har bedömts ha negativ inverkan på ett vidare område än det östra båg-alternativet. Med tanke på trafikens smidighet och säkerhet är alternativet bra. Alternativet skulle förutsätta ändringar i detaljplanen.

Östra bågen: en bågformad bro och vägdragning som skulle löpa öster om den nuvarande bron. Alternativet har bedömts ha mindre negativ inverkan på den befintliga bosättningen och föranleda mindre mängd buller. Dessutom skulle alternativet störa trafiken mindre under byggnadsskedet. Med tanke på trafikens smidighet och säkerhet är alternativet bäst. Alternativet förutsätter den nu pågående etappdetaljplanen.

Av dessa valdes den variant som i utredningen går under benämningen östra bågen som utgångspunkt när områdets planer ses över och justeras. Valet av detta alternativ baserade sig på att det förorsakar minst olägenhet för den på området varande bosättningen och för att alternativet möjliggör byggande av en ny bro utan att trafikens smidighet längs landsvägen störs nämnvärt under byggnadsskedet. Den nuvarande dragningen utslöts som alternativ i den fortsatta planeringen i och med att förbindelsen är den enda fasta förbindelsen mellan fastlandssidan av Åboland och Pargas centrumområde och en nödvändig led för så väl industrins transporter som persontrafik. Likaså har Försvarsmakten i sitt utlåtande meddelat att förbindelsen måste hållas farbar även under hela byggnadstiden.

På det nu aktuella planområdet har ingen av de olika alternativa lösningarna någon större inverkan medan alternativet att man rakt skulle ersätta den nuvarande bron med en ny har stor inverkan på industrikvarterets verksamhet under byggnadsskedet i och med att deras verksamhet förutsätter möjlighet att landvägen kunna transportera stora och ibland mycket breda konstruktioner som de tillverkat till sina kunder.

## **5. Redogörelse för detaljplanen**

### **5.1 Planens struktur**

Etappdetaljplanen behandlar bara trafikmässiga lösningar på planområdet, och det enda som ändras är att mindre delar av tomt 1 i kvarter 1 ändras till område för allmän väg och till vattenområde och befintliga byggnadsytor i kvarteret minskas i och med detta. Till övriga delar förblir detaljplanen för kvarter 1 i Lövnäs stadsdel oförändrad och i kraft.

#### **5.1.1 Dimensionering**

Området som anvisas för industri- och lagerverksamhet minskar aningen till sin areal och eftersom byggrätten i planen är angiven med ett effektivitetstal minskar även byggrätten på området marginellt. Den totala byggrätten i kvartersområdet minskar med ca 1370 m<sup>2</sup> vy, dvs. med knappt 2 %.

### **5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet**

Området för industriverksamhet kommer utseendemässigt att förbli oförändrat, endast inhägnadens placering kommer att ändra i och med ändringen av kvartersgränserna mot Skärgårdsvägen. Den största landskapsmässiga förändringen är att vägdragningen och placeringen av bron man planerar förnya är placerad längre österut vid Hessundet än den nuvarande. Den nuvarande bron planeras ersättas med en utseendemässigt motsvarande brokonstruktion på ungefär samma höjdläge. Projektet kommer därför inte att ha någon nämnvärd inverkan på landskapsbilden och -strukturen.

Om en ny bro byggs kan bland annat gång- och cykelleden att göras mera ändamålsenlig och trygg. Den nya bron förbättrar dessutom förutsättningar för industrins tunga trafik och för övrig persontrafik som betjänar både turismen, stadens invånare och fritidsboende i kommunen.

Naturmiljön kommer inte märkbart att påverkas av etappdetaljplanen i och med att de begränsade områdena som ändras i och med etappdetaljplanen för tillfället är etablerad eller etablerad gårdsplan för industrianläggningen och till största del inhägnad. I naturinventeringen som gjorts för området har på dessa områden inte påträffats sådana livsmiljöer som borde bevaras och inte heller hotade växt-, djur- eller insektsarter att ta i beaktande.

### **5.3 Områdesreserveringar**

#### **5.3.1 Kvartersområden**

Kvartersområdet för industribyggnader och -inrättningar förblir så gott som oförändrat till sin omfattning och till sitt innehåll oförändrat. Byggrätten för kvarteret minskar i förhållandet till hur mycket kvartersområdets storlek minskar, i och med att byggrätten anges som ett effektivitetstal. Kvarterets norra byggnadsytor minskar aningen i och med de delar som anvisas som allmänt vägområde och vattenområde.

#### **5.3.2 Övriga områden**

Ett område för allmän väg samt ett delområde för bron anvisas i enlighet med området som enligt utkastet till vägplanen behövs för att bygga en ny bro över Hessundet.

### **5.4 Planens konsekvenser**

För planområdets del är det byggande av den nya bron med tillhörande brofäste som förorsakar de mera väsentliga konsekvenserna. Dessa utgör närmast konsekvenser för trafik och i form av förändringar i landskapsbilden. De konkreta förändringarna på området för själva etappdetaljplanen är väldigt små i och med att området där ändringar sker bara är lite på 4 500 m<sup>2</sup> stort och endast utgör knappa 2 % av hela området för etappdetaljplanen.

Beslut om behovet av miljökonsekvensbedömning har gjorts på Egentliga Finlands NTM-central 26.2.2019, och i beslutet konstaterar man att *"genomförandet av projektet medför inte, som helhet bedömt och med hänsyn till dess karakteristiska egenskaper, utlokalisering och konsekvensernas typ, sådana betydande miljökonsekvenser som till sin natur och omfattning kan jämföras med konsekvenserna av projektet som avses i projektförteckningen i lagen om förfarandet vid konsekvensbedömning (MKB-lagen)."* I beslutet om behov av miljökonsekvensbedömning för vägplanprojektet är naturmiljön och projektets konsekvenser för den beskriven enligt följande (översättning från finska): *"På Kirjalaöns sida är stranden hög med brant profil. Terrängen är betydligt lägre på Ålösidan, men den anslutande brobanken är belägen på ett brant berg. De högsta punkterna med berg domineras av tall, på sluttningarna är växtligheten frodigare och bland träslagen förekommer bl.a. lind, lönn, sälg och klibbal. På den nordvästra sidan om bron kommer gårdsmiljöernas vegetation nära och också på den sydöstra sidan har mänsklig aktivitet format växtligheten på strandområdena. I området finns inga noterade förekomster av utrotningshotade växt- eller djurarter eller andra i naturvårdshänseende värdefulla objekt."*

#### **5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön**

I och med att det inte finns bostäder på planområdet och sådana inte heller är inplanerade i detaljplanen så sker ingen ändring i strukturen eller utvecklingen av befolkningen. Den föreslagna nya bron är planerad längre österut i terrängen och är till sin konstruktion annorlunda än den nuvarande och utgör därmed en visuell förändring i landskapet. Enligt Egentliga Finlands regionala ansvarsmuseums sammanfattning av områdets historiska värden är det främst bron och dess karakteristiska formgivning och anpassningen av bullerskyddet till omgivningen som konstaterats ha lokalt betydelsefulla värden, och dessa försvinner när bron rivs.

I och med att bron och vägdragningen flyttas längre österut i terrängen ökar bullernivån vid kvarter 1 i Lövnäs stadsdel, men i och med att det är frågan om ett



kvarter som är planlagt och används för industriverksamhet så tillämpas inte de riktvärden för bullernivåer som statsrådet fastställt.

På själva planområdet påverkas inga befintliga byggnader och ingen byggnad behöver rivas eller flyttas.

På området finns inga fornminnen eller andra arkeologiska objekt som skulle påverkas av etappdetaljplanen.

Områdets trafik påverkas inte nämnvärt av etappdetaljplanen, förutom under byggnadsskedet för bron och den nya väglinjeringen då tillfälliga arrangemang stundvis kan inverka på in-och utfarten från industrikvarteret. När byggandet av den nya bron och den ändrade väglinjeringen är klar blir det möjligt för industrin i Pargas att också använda sig av godstransporter med hög kapacitet för transport av råvaror och produkter i och med att bärkraften för bron ökar. Även förbindelsen för gång- och cykeltrafik förbättras när vägen och bron förnyas. Sjötrafiken kommer inte att påverkas av den nya bron förutom stundvis under byggnadsskedet. Brons höjd och farledens bredd beräknas vara ungefär de samma även efter byggandet av den nya bron.

Servitutsvägen som löper sydväst om industrins infart och som betjänar den sporadiska trafiken till den södra, obebyggda industritomten i kvarteret samt till en privatägd fritidsfastighet som ligger öster om industrikvarteret behöver flyttas på grund av att leden för gång- och cykeltrafik förbättras med tanken på trafiksäkerheten. Eftersom förbindelsen till den södra delen av industrikvarteret måste flyttas att löpa delvis genom det inhägnade området, kräver det att trafiken till den privata fritidsfastigheten delvis bör ledas via annan alternativ rutt, längs stadens befintliga gatunät via Lövnäs mellanväg för att sedan ansluta tillbaka till slutändan av den befintliga servitutsvägen.

I och med att Hessundsbron är den enda fasta förbindelsen mellan Pargas och fastlandet är förbindelsen livsviktig för så väl fast bosättning, fritidsbosättning, turism och för industrin och näringslivet i Pargas. Förnyande och förbättrande av denna förbindelse har därför en positiv inverkan för samhällsekonomin och näringslivet. Projektet förbättrar också förutsättningarna för främjande av turism i Pargas och för Ringvägens influensområden i skärgården.

#### **5.4.1 Konsekvenserna för naturen och naturmiljön**

Naturinventering har bara utförts i områden var markanvändningen ändrar, vilket för etappdetaljplanens del betyder tre mindre områden av det nuvarande industrikvarteret som ligger direkt invid Skärgårdsvägen. Inom området påträffades inga värdefulla objekt, växter, livsmiljöer, insekter eller fåglar. Projektet som etappdetaljplanen möjliggör har därför inte setts ha någon betydande negativ inverkan på naturmiljön eller dess fågel-, djur eller insektbestånd.

Under byggnadstiden av bron kommer antagligen sundets fiskar att söka sig bort från området på grund av bland annat pålningsarbete och eventuell muddring som tillfälligt skapar buller, vibrationer och grumligt vatten i närområdet. Konsekvenserna för fisket uppskattas ändå vara tillfälliga och projektet. Etappdetaljplanen sträcker sig bara till en liten del ut över Hessundets vattenområde, och ändrar till den delen från kvartersområde för industri till vattenområde. Etappdetaljplanens konsekvenser är därför positiva med tanke på vattenområdet, i och med att det minskar på andelen vattenområde som genom plan kan bebyggas.

## **6. Genomförande av detaljplanen**

### **6.2 Genomförande och tidsplanering**

Tidtabellen för genomförandet av detaljplanen är främst beroende av tidtabellen för byggande av den nya broförbindelsen. Innan dess förutsätts att eventuella

markbyten, markförvärv och inlösningar är verkställda. Enligt NTM-centralens och statens trafikverk VÄYLÄ:s planer har man estimerat att ha bronns och vägens planer färdiga så att de kunde vara klara för förverkligande i slutet av 2021.

## **Bilagor**

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Pargas 10.11.2020, kompletterad 16.3.2021

**Planläggningsenheten**

**Pargas stad, miljöavdelningen**

PLANOMRÅDETS LÄGE  
KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Flygbild från år 2018  
Ilmakuva vuodelta 2018



Planområdet  
Kaava-alue



SAMMANSTÄLLNING AV LANDSKAPSPLANERNA I  
EGENTLIGA FINLAND  
VARISINAIS-SUOMEN MAAKUNTAKAAVAOJEN  
YHDISTELMÄ

## Innefattar:

- Lojoregionens, Åboregions kranskommuner, Åbolands och Vakka-Suomis landskapsplaner (godkänd 13.12.2010, fastställd 20.3.2013)
- Etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik (godkänd i landskapsfullmäktige 11.6.2018)

## Käsittää:

- Loimaan seudun, Turunseudun kehyskuntien, Turunmaan ja Vakka-Suomen maakuntakaava (hyväksytty 13.12.2010, vahvistettu 20.3.2013)
- Taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty maakuntavaltuustossa 11.6.2018)

TP

**Område för arbetsplatsfunktioner**

Betydande områden för på riks-, landskaps- eller regionnivå för offentliga eller enskilda tjänster, arbetsplatsfunktioner, koncentrationer av verksamhetslokaler och industrifunktioner som inte orsakar miljöstörningar. Innehåller också mindre bostadsområden.

**Työpaikkatoimintojen alue.**

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävien julkisten tai yksityisten palvelujen, työpaikkatoimintojen, toimitilakeskittymien ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomien teollisuustoimintojen alue. Alue sisältää myös pienehköjä asuntoalueita.

**Objekt för industrifunktioner**

På riks-, landskaps- eller regionnivå betydande områden som anvisats för industri-, lager- och motsvarande användning jämte därtill hörande skyddsgrönområden samt områden för trafik- och samhällstekniskt underhåll

**Teollisuustoimintojen kohde**

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävät teollisuus-, varasto- ja vastaavaan käyttöön osoitetut alueet niihin kuuluvine suojaviheralueineen sekä liikenne- ja yhdyskuntateknisen huollon alueineen.

**Riktgivande friluftsled**

Vid den noggrannare planläggningen av markanvändningen ska ledens slutliga placering anvisas.

**Ohjeellinen ulkoilureitti**

Tarkemmassa maankäytön suunnittelussa tulee osoittaa reitin lopullinen sijainti.

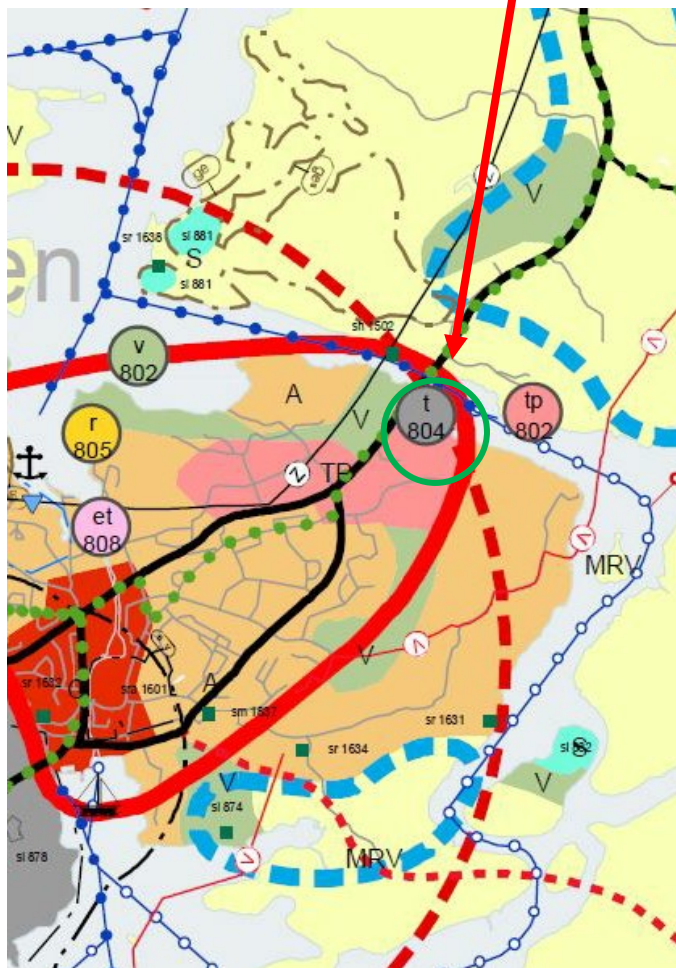
**Målområde för stadsutveckling**

Ett betydande område på internationell, riks-, landskaps- eller regional nivå vilket i första hand ska utvecklas och som förstärker landskapets attraktivitet.

**Kaupunkikehittämisen kohdealue**

Kansainvälisesti, valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä, ensisijaisesti kehitettävä maakunnallista vetovoimaisuutta vahvistava alue.



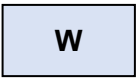

**Område för strategisk utveckling som stöder sig på skärgårdens Ringväg. Saariston Rengastiehen tukeutuva kehittämisvyöhyke.**

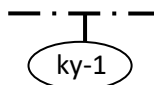
Planområdet  
Kaava-aluet  
804

UTDRAG UR DELGENERALPLAN FÖR CENTRUM REGIONEN  
OTE KESKUSTASEUDUN OSAYLEISKAAVASTA

Fastställd 20.6.1995

Vahvistettu 20.6.1995

-  Planområdet  
Kaava-alue
-  **T** Område för industri- och lager-  
byggnader  
Teollisuus- ja varastoalue
-  **W** Vattenområde  
Vesialue
-  Anslutning  
Liittymä

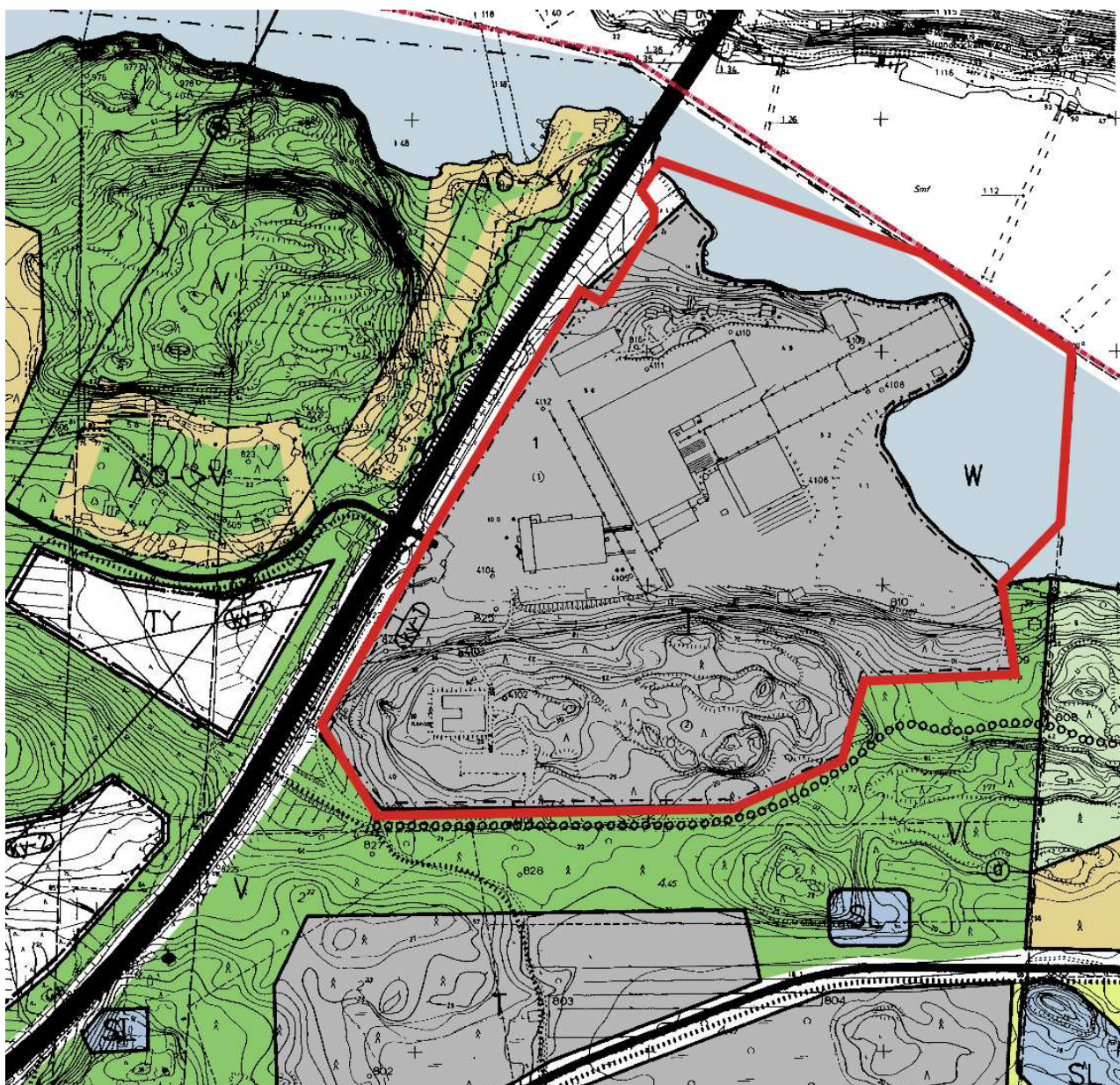
**Värdefullt delområde med hänsyn till  
stadsbilden**

Byggnadsarkitekturen och miljön bör vara av högre kvalitet än normalt.

På området tillåts ej anläggning som pga. buller, luftföroreningar eller dylik belastning kan förorsaka olägenheter på bostadsområdena.

**Kaupunkikuvallisesti tärkeä alueen osa**  
Rakennusarkitehtuurin ja ympäristön tulee olla tavanomaista korkeampitasoisia.

Alueelle ei saa sijoittaa laitosta, joka melun, ilman pilaantumisen tai muun sellaisen häiriön kautta voi tuottaa haittaa asuntoalueille.



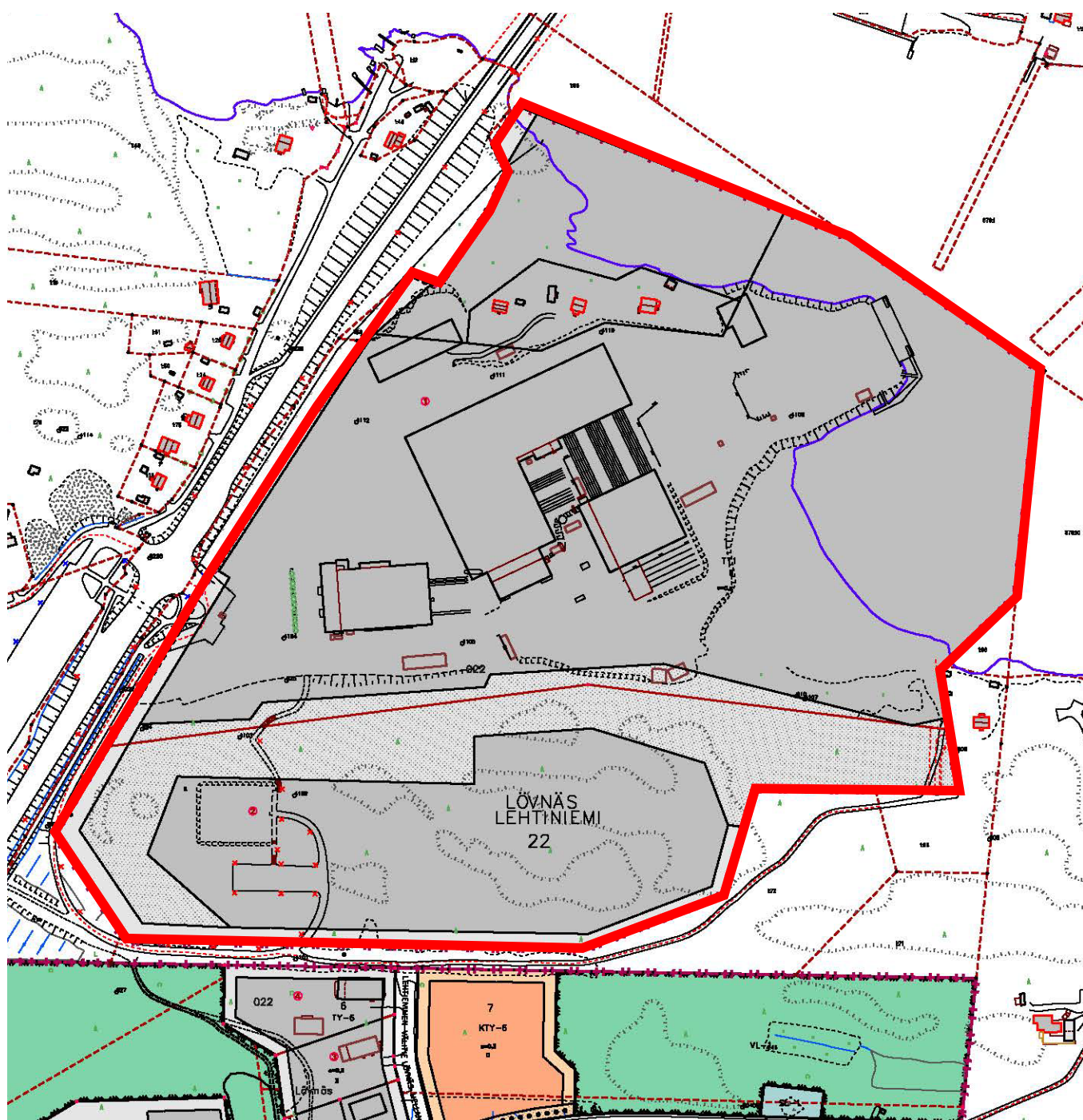
UTDRAG UR AJOURVARANDE DETALJPLAN  
OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA

— Planområdet  
Kaava-alue

På området gällande detaljplanebestämmelser:  
Alueella voimassa olevat asemakaavamääräykset:

TT<sup>1</sup>

Kvartersområde för industribyggnader och -inrättningar. Högst hälften av kvartersområdets vattenområde får fyllas. Teollisuusrakennusten ja -laitosten korttelialue. Enintään puolet korttelialueen vesialueesta saa täyttää.



FOTOGRAFIER FRÅN PLANOMRÅDET  
VALOKUVIA KAAVA-ALUEESTA



Vy norrut längs Skärgårdsvägen och Hessundsbron.  
Näkymä pitkin Saaristotietä pohjoiseen Hessundin sillalle.



Östra slutningen av den nuvarande brobanken  
Nykyisen siltapenkereen itärinne.



Paramet Oy:s industrihall och gårdsplan invid  
Skärgårdsvägen  
Paramet Oy:n teollisuushalli ja piha-alue Saaristotien  
varressa.



Slutningen ner mot Hessundet öster om bron.  
Hessundin salmeen viettävä rinne sillan itäpuolella.



Nuvarande brobankens branta sluttning öster om bron.  
Nykyisen siltapenkereen jyrkkä rinne sillan itäpuolella.



Skärgårdsvägens trafikområden sett från söder.  
Saaristotien liikennealueet etelästä katsottuna.



Vy söderut mot industrifastigheten.  
Näkymä etelään, teollisuuskiinteistöä päin.



Industriområdets strand sett från mitten av bron.  
Teollisuusalueen ranta katsottuna sillan keskivaiheelta.



## PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

Etappdetaljplan för kvarter 1 i Lövnäs (22) stadsdel.

### 1. Planområde

Det dryga 23 ha stora planområdet ligger ca 2 km nord-öst om Pargas kärncentrum och gränsas i norr av Hessundet och i väster av Skärgårdsvägen. Planområdet omfattar hela kvarteret 1 i Lövnäs (22) stadsdel. Ändringen i planen görs som en etappdetaljplan som endast omfattar planbestämmelser kring trafiklösningar. Till övriga delar förblir områdets ursprungliga detaljplan fastställd 25.11.1976, i kraft.



### 2. Markägoförhållanden

Planområdet ägs i sin helhet av en privat markägare som besitter kvarterets båda industritomter.

3. Etappdetaljplanens utgångspunkter och målsättning  
Uppgörande av en etappvis detaljplan har blivit aktuell i och med planeringen av en ny bro över Hessundet. Den nya planerade bron och vägsträckningen i samband med den är placerad så att den delvis sträcker sig ut över kvarter 1 i den gällande detaljplanen. Vägplanen för den nya bron får inte vara i strid med detaljplanen och det är därför nödvändigt att göra mindre justeringar av den ikraftvarande detaljplanen. Skärgårdsvägen (landsväg 180) är den enda vägförbindelsen till Åbolands skärgård och därför är ytterst viktig för såväl invånarna som förnäringslivet och de deltidboende i Pargas.

## OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Vaiheasemakaava korttelille 1 Lehtiniemen (22) kaupunginosassa.

### 1. Kaava-alue

Reilut 23 ha kokoinen kaava-alue sijaitsee noin 2 km Pargaisten ydinkeskustan koillispuolella, rajautuen pohjoisessa Hessundin salmeen ja lännessä Saaristotiehen. Kaava-alue käsittää koko korttelin 1 Lehtiniemen (22) kaupunginosassa. Muutos kaavaan laaditaan vaiheasemakaavana, joka ainoastaan käsittää liikennejärjestelyihin liittyviä kaavamääräyksiä. Muilta osin alueella jää voimaan alueen alkuperäinen, 25.11.1976 vahvistettu asemakaava.

### 2. Maanomistus

Kaava-alueen omistaa yksityinen maanomistaja, jolla on hallussaan korttelin molemmat teollisuustontit.

3. Vaiheasemakaavan lähtökohdat ja tavoitteet  
Vaiheasemakaavan laatiminen on tullut ajankohtaiseksi uuden Hessundin salmea ylittävän sillan suunnittelun myötä. Uusi suunniteltu silta tielinjauksineen ulottuu osittain voimassa olevan asemakaavan korttelin 1 puolelle. Uuden sillan tiesuunnitelma ei saa olla asemakaavan vastainen, ja siksi voimassa olevaan kaavaan on tehtävä pienempiä tarkistuksia. Saaristotie (maantie 180) on ainoa tieyhteys Turunmaan saaristoon ja on ensiarvoisen tärkeä paraislaisille, loma-asukkaille ja elinkeinoelämälle.

Hessunds bron är byggd 1937 och breddad 1967 då också brolocket och stöden på den ursprungliga bågen förnyats. I och med att den planerade nya bron vid Rävundet mellan Kirjalaön och Kustö kommer att dimensioneras så att den även bär så kallade HCT-långtradare (godstransporter med hög kapacitet, dvs längre och/eller tyngre kombinationsfordon), har man beslutat att i stället för att reparera Hessunds bron byta ut den med en ny brokonstruktion som också bär HCT-långtradare för att möjliggöra användning av större fordon för den tunga industrin i Pargas. Det här är i linje med de riksomfattande målen för områdesanvändning eftersom användningen av HCT-långtradare konstaterats vara ett av de viktigaste sätten att minska CO2-utsläpp från godstrafiken på landsvägarna.

Syftet med etappdetaljplanen är att göra det möjligt att bygga en ny bro över Hessundet bredvid den gamla. Placeringen av den nya bron har preciserats i samband med uppgörandet av vägplan för broprojektet och därför granskas inte olika placeringsalternativ i den nu aktuella planen. Enligt planerna kommer den nya bron till en liten del att sträcka sig utöver det nuvarande industrikvarteret, och gränsningen av kvarteret måste därför justeras.

#### 4. Planläggningsläget

##### Landskapsplan

För planområdet gäller Åbolands landskapsplan (fastställd 20.3.2013) och etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik i Egentliga Finland (godkänd 11.6.2018). I sammanställningen av landskapsplanerna är planområdet anvisat som objekt för industriverksamhet som ligger inom ett område för arbetsplatsfunktioner och inom ett målområde för stadsutveckling. Området kring Skärgårdsvägen är anvisat som regionväg med en riktgivande friluftsled.

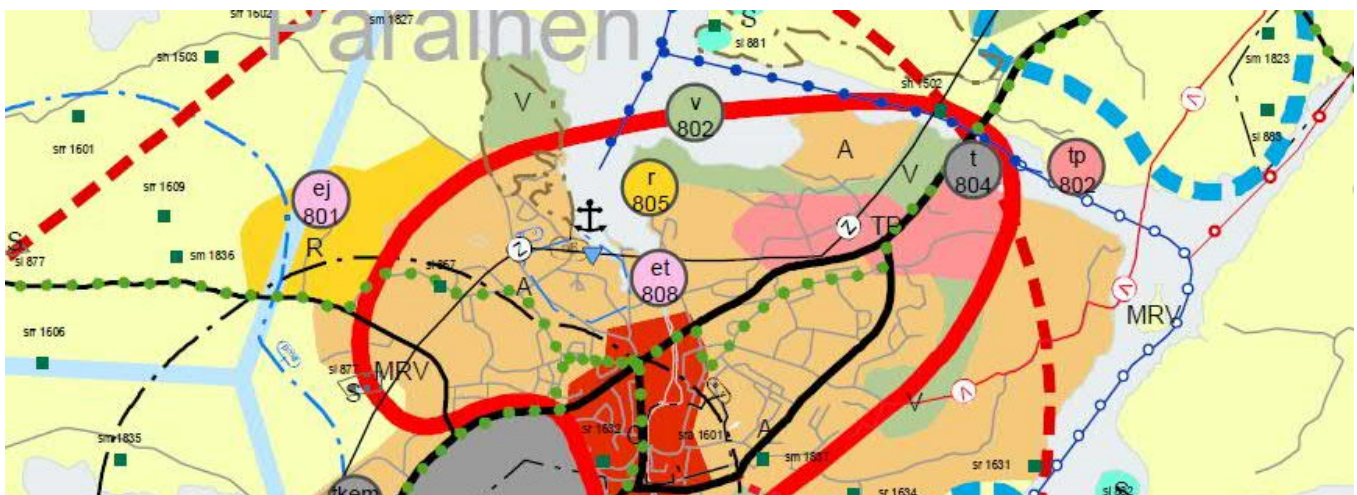
Hessundinsalmen silta on rakennettu 1937 ja levennetty 1967, jolloin sillan kansi ja alkuperäisen kaaren päällä olevat tuet uusittiin. Koska Kirjalansalmen yli, Kirjalan saaren ja Kuusiston väliin suunniteltu uusi silta tullaan mitoittamaan niin, että se kantaa myös niin kutsuttuja HCT-rekkoja (korkeakapasiteettinen tavarakuljetus, eli pidempiä ja/tai raskaampia yhdistelmäajoneuvoja), on päätetty, että sen sijaan että korjattaisiin, myös Hessundinsalmen silta korvataan uudella, niin ikään HCT-rekkoja kantavalla siltarakenteella. Tämä jotta Paraisilla toimiva raskas teollisuus voisi käyttää isompia ajoneuvoja. Tämä on linjassa valtakunnallisten alueenkäyttötavoitteiden kanssa, koska HCT-rekkojen käyttö on todettu olevan yksi merkittävimmistä tavoista pienentää maanteiden tavaraliikenteen CO2-päästöjä.

Vaiheasemakaavan tavoitteena on mahdollistaa uuden sillan rakentaminen Hessundinsalmen yli, vanhan sillan viereen. Uuden sillan sijoitus on täsmäntynyt siltahankkeen tiesuunnitelman yhteydessä, minkä vuoksi nyt ajankohtaisessa kaavassa ei tarkastella eri sijoitusvaihtoehtoja. Suunnitelmien mukaan uusi silta ulottuu vähäisiltä osin nykyisen teollisuuskorttelin puolelle, ja korttelin rajausta on siksi tarkistettava.

#### 4. Kaavatilanne

##### Maakuntakaava

Kaava-alueella on voimassa Turunmaan maakuntakaava (vahvistettu 20.3.2013) ja Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyväksytty 11.6.2018). Maakuntakaavayhdistelmässä kaava-alue on osoitettu teollisuustoimintojen kohteeksi, joka sijaitsee työpaikkatoimintojen alueella ja kaupunkikehittämisen kohdealueella. Saaristotien alue on osoitettu seututieksi, jonka yhteydessä kulkee ohjeellinen ulkoilureitti.



I Egentliga Finlands etapplandskapsplan för naturvärden och -resurser som är under arbete har för planområdet inte angivits några andra nya beteckningar förutom en ny riktgivande friluftsled som går nordväst-sydöstlig riktning genom planområdet.

#### Generalplan

I Centrumregionens delgeneralplan (fasts. 20.6.1995) är planområdet till största delen anvisat som område för industri- och lagerbyggnader med tilläggsbestämmelse som anger att det är ett värdefullt delområde med hänsyn till stadsbilden. Till övriga delar är området anvisat som vattenområde.

Valmisteilla olevassa Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaavassa kaava-alueelle ei ole osoitettu muita uusia merkintöjä kuin uusi ohjeellinen ulkoilureitti, joka kulkee luoteis-kaakkoissuunnassa kaava-alueen läpi.

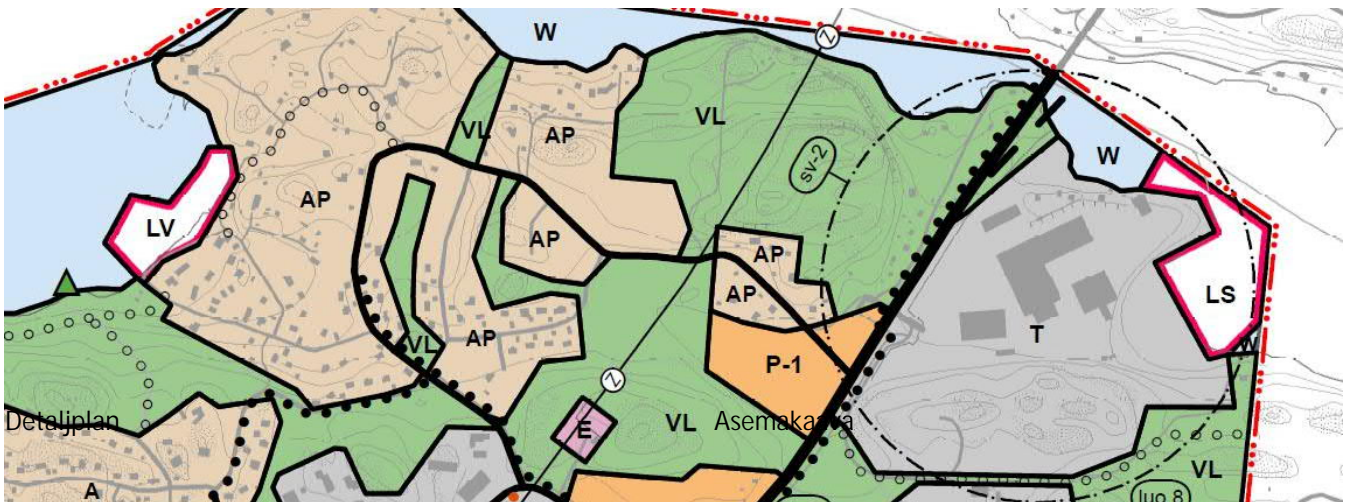
#### Yleiskaava

Keskustaseudun osayleiskaavassa (vahv. 20.6.1995) kaava-alue on suurimmalta osin osoitettu teollisuus- ja varastoalueeksi lisämääräyksellä, joka osoittaa, että osa-alue on kaupunkikuvallisesti tärkeä. Muilta osin alue on osoitettu vesialueeksi.



I det preliminära utkastet till ny generalplan för centrum som är under arbete är området till största del anvisat för industri- och lagerverksamhet. I utkastet finns också anvisat en riktgivande placering av den nya vägsträckningen söder om Hessund.

Työn alla olevan uuden Keskustan yleiskaavan alustavassa luonnoksessa suurin osa kaava-alueesta on osoitettu teollisuus- ja varastotoimintaan. Luonnoksessa on myös osoitettu ohjeellisena Hessundin salmen eteläpuolella oleva uusi tielinjaus.



Detaljplanen för kvarter 1 i Lövnäs stadsdel är fastställd 25.11.1976 och anvisar området i helhet som kvartersområde för industribyggnader och -inrättningar var högst hälften av kvartersområdets vattenområde få fyllas. Områdets exploateringsgrad är  $e=0.3$ .

#### 5. Utredningar

Det kommer att utarbetas flera utredningar i samband med vägplaneringen kring den nya bron över Hessundet, utredningar som gäller havsarkeologi, buller, natur, landskap och kulturmiljö samt PIMA. Av dessa berör främst bullerutredningen, landskapsanalysen och PIMA-utredningen planområdet för etappdetaljplanen och kommer att utnyttjas i planarbetet.

#### 6. Intressenter

Intressenter i den etappvisa detaljplanändringen är planområdets markägare, markägarna och invånarna i det närliggande området, stadens olika förvaltningsenheter, Egentliga Finlands NTM-central, Egentliga Finlands förbund, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), Trafikledsverket, vattentjänstverket, försvarsmakten, Egentliga Finlands landskapsmuseum, Caruna samt andra vars boende, arbete eller övriga förhållanden väsentligt kan påverkas av planändringen.

#### 7. Deltagande och myndighetssamarbete

Inledandet av planarbetet och programmet för deltagande och bedömning meddelas i Pargas Kungörelser eller i Åbo Underrättelser och Turun Sanomat. Materialet finns att se på stadens webbplats under hela planprocessen. Intressenterna har möjlighet att delta i planeringen under beredningsskedet. Vid inledningen hålls även ett inledande samråd mellan staden och Egentliga Finlands NTM-central dit även andra berörda myndigheter kallas in.

Bygg- och miljönämnden framlägger planförslaget offentligt. Tidpunkten för framläggandet meddelas på stadens officiella anslagstavla på stadens webbplats och per tidningsannonser. Under påseendetiden begärs även utlåtanden från berörda myndigheter. Planen godkänns slutligen i stadsfullmäktige. De som har bett om information om godkännandet under den tid planen varit framlagd meddelas om att planen har godkänts. Även myndigheterna informeras om att planen godkänts samtidigt som informationen också publiceras på stadens officiella anslagstavla på webben. Det informeras på stadens webbsidor när planen träder i kraft.

Lehtiniemen kaupunginosan kortteli 1 asemakaava on vahvistettu 25.11.1976 ja kortteli on kokonaisuudessa osoitettu teollisuusrakennusten ja -laitosten korttelialueeksi, jossa enintään puolet korttelialueen vesi-alueesta saa täyttää. Alueen tehokkuusluku on  $e=0.3$ .

#### 5. Selvitykset

Tiesuunnittelun yhteydessä Hessundinsalmen siltahanketta varten laaditaan useita selvityksiä, muun muassa meriarkeologia-, melu-, luonto-, maisema- ja kulttuuriympäristö- sekä PIMA-selvityksiä. Näistä meluselvitys, maisema-analyysi ja PIMA-selvitys koskevat vaiheasemakaavan kaava-alueita ja tullaan hyödyntämään kaavatyössä.

#### 6. Osalliset

Osallisina vaiheasemakaavamuutoksessa ovat kaava-alueen maanomistaja, lähialueen maanomistajat ja asukkaat, Paraisten kaupungin eri hallintoyksiköt, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Väylävirasto, vesihuoltolaitos, puolustusvoimat, Varsinais-Suomen maakuntamuseo, Caruna sekä muut, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaavamuutos saattaa huomattavasti vaikuttaa.

#### 7. Osallistuminen ja viranomaisyhteistyö

Kaavatyön aloittamisesta sekä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ilmoitetaan Paraisten Kuulutuksissa tai Turun Sanomissa ja Åbo Underrättelser-lehdessä. Aineisto on esillä koko kaavaprosessin ajan kaupungin verkkosivuilla. Valmisteluvaiheessa osallisilla on mahdollisuus osallistua suunnitteluun. Aloitusvaiheessa pidetään myös kaupungin ja Varsinais-Suomen ELY-keskuksen välinen aloitusneuvottelu, johon kutsutaan myös muita asianomaisia viranomaisia.

Rakennus- ja ympäristölautakunta asettaa kaava-ehdotuksen julkisesti nähtäville. Nähtävilläolon ajankohta ilmoitetaan kaupungin virallisella ilmoitustaululla verkossa ja lehti-ilmoituksella. Nähtävilläolon aikana pyydetään myös viranomaisilta lausuntoja. Lopuksi kaava hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Hyväksymisestä ilmoitetaan niille, jotka ovat sitä nähtävilläoloaikana pyytäneet. Hyväksymisestä ilmoitetaan myös asianosaisille viranomaisille ja kaupungin virallisella ilmoitustaululla verkossa. Kaavan voimaantulosta ilmoitetaan kaupungin verkkosivuilla.

#### 8. Preliminär tidtabell

Etappdetaljplanen inleds med detta program för deltagande och bedömning under våren 2020. Planförslaget färdigställs och behandlas sedan i bygg- och miljönämnden så att planförslaget kan framläggas offentligt. Målet är att planen ska kunna godkännas av stadsfullmäktige i slutet av år 2020.

#### 9. Konsekvensbedömning

Konsekvenserna av planen bedöms utifrån de utredningar och bedömningar som görs i samband med utarbetandet av vägplanen för den nya bron samt utifrån tillgänglig bakgrundsinformation och terrängbesök. Etappdetaljplanens centrala konsekvenser bedöms och redovisas för i planbeskrivningen

#### 10. Kontaktpersoner

Planen utarbetas på Pargas stads planläggningsenhet och som kontaktpersoner fungerar:

Heidi Saaristo-Levin, planläggningschef  
040 488 5888  
heidi.saaristo-levin@pargas.fi

Charlotte Koivisto, planläggare  
040 488 5906  
charlotte.koivisto@pargas.fi

#### 8. Alustava aikataulu

Vaiheasemakaava aloitetaan tällä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla keväällä 2020. Kaavaehdotus valmistuu ja käsitellään rakennus- ja ympäristölautakunnassa julkisesti nähtävälle asetettavaksi. Tavoite on, että kaupunginvaltuusto voisi hyväksyä kaavan loppuvuodesta 2020.

#### 9. Vaikutusten arviointi

Kaavan vaikutusten arviointi perustuu uuden sillan tie-suunnittelun yhteydessä tehtäviin selvityksiin ja arviointeihin sekä muihin käytössä oleviin perustietoihin ja maastokäynteihin. Vaiheasemakaavan keskeiset vaikutukset arvioidaan ja raportoidaan kaavaselostuksessa.

#### 10. Yhteyshenkilöt

Kaava laaditaan Paraisten kaupungin kaavoitusyksikössä, ja yhteyshenkilöinä toimivat:

Heidi Saaristo-Levin, kaavoituspäällikkö  
040 488 5888  
heidi.saaristo-levin@parainen.fi

Charlotte Koivisto, kaavoittaja  
040 488 5906  
charlotte.koivisto@parainen.fi

MÖTES PM FRÅN INLEDANDE MYNDIGHETSSAMRÅD  
KOKOUMUISTIO ALKUVAIHEEN VIRANOMAISNEUVOTTELUSTA**Paraisten Hessundinsalmen siltaa koskeva kaavamuutosten viranomaisneuvottelu**

Muistio Teams-kokouksesta 14.5.2020 klo 9.00

Läsnä: Kirsti Virkki, Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Raimo Järvinen, Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Antti Kärki, Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Matti Kiljunen, Varsinais-Suomen ELY-keskus  
Matti Ryytänen, Väylävirasto  
Sara Tamsaari, Varsinais-Suomen maakuntamuseo  
Noora Mäki-Arvela, Varsinais-Suomen liitto  
Maiju Kiviluoma, Puolustusvoimat  
Aki Toivanen, Varsinais-Suomen pelastuslaitos  
Knut Lehtinen, Varsinais-Suomen pelastuslaitos  
Carl-Sture Österman, Paraisten kaupunki  
Heidi Saaristo-Levin, Paraisten kaupunki  
Daniel Backman, Paraisten kaupunki  
Sanna Simonen, Paraisten kaupunki  
Matias Jensén, Paraisten kaupunki  
Charlotte Koivisto, Paraisten kaupunki  
Anni Räsänen, Paraisten kaupunki  
Maria Laurén, Paraisten kaupunki, muistion laatija  
Petri Saarikoski, WSP Finland Oy

## 1. Kokouksen avaus ja osallistujien toteaminen

Heidi Saaristo-Levin avasi kokouksen ja toivotti osallistujat tervetulleiksi. Todettiin nimenhuudolla kokouksen läsnäolijat. Kokouksesta tehdään kaksi muistiota, Kirjalansaaren osayleiskaavan muutoksesta omansa ja vaiheasemakaavasta Lehtiniemen kaupunginosaan omansa.

## 2. Kirjalansaaren osayleiskaavan muutos

Petri Saarikoski WSP Finland Oy:stä laati muistion asialistan tästä kohdasta.

## 3. Vaiheasemakaava Lehtiniemen kaupunginosaan (Paramet Konepaja Oy)

## a. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma

Heidi Saaristo-Levin esitteli osallistumis- ja arviointisuunnitelman. Vaiheasemakaava laaditaan Paramet Konepajan alueelle. Tiesuunnittelun takia teollisuusalueelle tulee liittymäjärjestelymuutoksia, ja ne tulevat pieniltä osin muuttamaan tonttia. Kaava ei vielä ole vireillä, se on tarkoitus viedä rakennus- ja ympäristölautakuntaan kesäkuussa, ja he päättävät valmisteluaineiston nähtäville asettamisesta samalla kun kaava kuulutetaan vireille. Maakuntakaavassa alue on teollisuusalue ja Saaristotie on osoitettu seututienä. Paraisten voimassaolevassa keskustaseudun yleiskaavassa alue on teollisuusaluetta. Uudessa tekeillä olevassa yleiskaavassa alue säilyy teollisuusalueena. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa todetaan, että tässä vaiheasemakaavassa hyödynnetään samoja

selvityksiä kuin Hessundinsalmen sillan toisen puolen osayleiskaavamuutoksessa. Heidi esitteli myös 7.5. päivätyn tiesuunnitelman.

b. Valmisteluaineiston esittely (kaavakartta ja määräykset)

Vaiheasemakaavassa ratkaistaan vain tien vaatimat liikennealueet. Määräyksenä vain LT, yleisen tien alue. Teollisuusalueen kaavamääräykset mukailevat voimassaolevan asemakaavan määräyksiä. Niihin ei tule muutoksia eikä teollisuustoiminta alueella muutu.

c. Viranomaisten puheenvuorot

Varsinais-Suomen ELY-keskus

Matti Kiljunen kertoi taustoista sen, että Valoniemen liittymän ja alikulkutunnelin turvallisuutta pyritään samalla parantamaan tiesuunnittelussa.

Antti Kärki liikennepuolelta totesi, että tiiviissä paketissa on kaikki suunnittelu. On pyritty viemään mahdollisimman vähän tilaa molemmin puolin tulevaa tielinjausta. Silti saatu mm jalankulku- ja pyörätie sekä melunsuojaus mahdutettua sinne eikä mitään jouduta purkamaan.

Heidi kertoi, että Konepajan sisäinen liikenne on turvattava tonttien 1 ja 2 välillä.

Kirsti Virkki totesi, että vaiheasemakaava on perusteltu koska kaavassa käsitellään ainoastaan ratkaisu liikenneasiaan. Kirsti ehdotti OAS:in täydennykseksi kohtaan 5, että siinä luetellaan mitä selvityksiä ollaan tekemässä.

Raimo Järvinen mietti, että millainen siltaratkaisu on, tuleeko kaavaan esimerkiksi EV- aluetta sillan kannen alle teollisuustontille?

Väylävirasto

Matti Rynnänen kertoi, että yleisellä tasolla kaavamuutos johtuu siitä, että tiesuunnitelmaa ei voida hyväksyä asemakaavan vastaisesti. Tiesuunnitelma voidaan hyväksyä, kun valtuusto on kaavan hyväksynyt mutta rakentamaan päästään vasta kun kaava on saanut lainvoiman. Voidaanko vaiheasemakaavalla pienentää tontin rakennusoikeutta? Hän esitti seuraavaa pientä tarkennusta; että LT-alue ei ulottuisi vesialueelle vaan se muutettaisiin W-alueeksi. Toinen vaihtoehto on, että sillan maatuki olisi LT:tä ja tieoikeus jatkuisi sillan kannelle, jolloin sillan alla oleva vesialue olisi EV:tä. Heidi totesi, että tarkennetaan vesialueen osalta aineistoa. Selostukseen kirjataan myös, miksi tähän kaavaratkaisuun on päädytty.

Kirsti vastasi, että W-alue tai EV-alue voidaan osoittaa koska se tulee liikenteen tarpeesta. Tarvittaessa voidaan e-luku teollisuustontilla muuttaa numeroluvuksi, jos halutaan pitää ihan sama rakennusoikeus kuin on ollut.

Matti Rynnänen puhui siitä, että kun on maantiealue vastassa, niin sahalaitamerkintä tulee ottaa pois koska siellä ei ole katualuetta.

Heidi vastasi, että kiinanmuuri on periytynyt vanhasta asemakaavasta eikä sitä ole pakko ottaa mukaan.

Matti jatkoi, että kun tässä ei ole maankäyttöä ratkaistu tuonne Saaristotiehen asti niin periaatteessa tontinliittymä voi olla missä vain eikä ajoneuvuolta voi laittaa kaavan ulkopuolelle.

#### Varsinais-Suomen liitto

Noora Mäki-Arvela totesi, ettei hänellä ole huomautettavaa.

#### Varsinais-Suomen maakuntamuseo

Sara Tamsaari totesi, ettei hänellä ole huomautettavaa mutta hän kysyi, että ulottuuko rakennusala vesialueelle ja onko maanomistajalla tarvetta laajentaa toimintaa vesialueelle? Jätetäänkö nämä asiat käsittelemättä vaiheasemakaavassa?

Heidi vastasi, että nykyisessä asemakaavassa rakennusala ulottuu vesialueelle eikä yrittäjä ole ilmaissut tarvetta muuttaa nykytoimintaa. Vaiheasemakaavassa käsitellään vain liikennejärjestelyihin liittyviä asioita.

#### Varsinais-Suomen pelastuslaitos

Aki Toivanen kertoi, että konepaja on lupalaitos ja Tukes on luvanantaja, ja sen mukaan tulee 200 metrin konsultointivyöhyke laitoksen ympärille. Konepajan vaarallisten kemikaalien teollinen käsittely ja varastointi ei ole suuronnettomuusvaarallista toimintaa. Kaavaluonnokseen ei ole huomautettavaa.

Knut Lehtinen totesi, että hänellä ei ole huomautettavaa.

Heidi kertoi, ettei nykyinen risteys ole turvallinen ja se on tarkoitus parantaa ja saada turvallisemmaksi rakentamisen yhteydessä.

#### Turvallisuus- ja kemikaalivirasto, Tukes

Heidi siteerasi Tukesin kirjallisesta lausunnosta seuraavaa; Tukes ei näe estettä kaavamuutoksille. Onnettomuustilanteita varten pelastustoimen pääsy Paramet Konepaja Oy:n alueelle on varmistettava kaikissa tilanteissa sillan rakentamisen aikana.

#### Puolustusvoimat

Maiju Kiviluoma totesi, ettei hänellä ole huomautettavaa.

#### Paraisten kaupunki

Carl-Sture Österman kommentoi rannan käytöstä sen, että Konepajan viimeisimmässä toiminnan ja ympäristöluvan tarkastuksessa tänä vuonna mitään tarvetta rannan rakentamiseen tai muuttamiseen tässä nykytilanteessa ei tunnu olevan.

#### d. Keskustelua ja jatkotoimista sopiminen

Heidi totesi, että kaava pyritään saamaan vireille ja valmisteluaineisto nähtäville.

Valmisteluaineisto toimitetaan viranomaisille lausuttavaksi ja palautteen perusteella työstetään asemakaavaehdotus, joka pyritään saamaan hyväksytyksi ja lainvoimaiseksi kiireen vilkkaan. Hanketta on myös viety eteenpäin hyvässä hengessä Konepajan kanssa.

#### 4. Viranomaisneuvottelun päättäminen

Kokous päättyi klo 11.10



DETALJPLAN OCH -BETECKNINGAR SOM UTGÅR  
POISTUVA ASEMAKAAVA JA -MERKINNÄT

