

PARGAS STAD

NORRA CENTRUM (07) STADSDEL

Detaljplanändring för kvarter 1, delar av kvarter 2 och för delar av invidliggande gång- och cykelleder samt detaljplan för delar av Skärgårdsvägens trafikområde med angränsande sidoområde; **Pargas nya räddningsstation**



PLANBESKRIVNING



Pargas
Parainen

DETALJPLANEBSKRIVNING

1. Bas- och identifikationsuppgifter

1.1 Identifikationsuppgifter

DETALJPLAN OCH DETALJPLANÄNDRING

ÄNDRING AV DETALJPLANEN FÖR:

- kvarter 1 och delar av kvarter 2, för delar av invidliggande torg- och parkområden samt för delar av Sandåkerгатans och Strandvägens gatuområden i Norra Centrum (07) stadsdel.

DETALJPLAN FÖR:

- del av Skärgårdsvägens trafikområde.

GENOM DETALJPLAN OCH DETALJPLANÄNDRINGEN BILDAS:

- kvarter 1 tomt 2, kvarter 2 tomt 23–29 samt
- ett litet parkområde, ett litet område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning, gatuområdet Stationsgränden, delar av gatuområdena Sandåkersgatan och Strandvägen samt gatuområden ämnade för gång- och cykeltrafik i Norra Centrum (07) stadsdel i Pargas.

Planen har utarbetats vid ansvarsområdet planläggning och trafik i Pargas stad.

Inledandet av detaljplaneringen och -ändringen har meddelats per tidningsannons den 11.10.2024.

Godkännande av planändringen:

Bygg- och miljönämnden	___.__.2025, § ___
Bygg- och miljönämnden	___.__.2025, § ___
Stadsstyrelsen	___.__.2025, § ___
Stadsfullmäktige	___.__.2025, § ___

1.2 Planområdets läge

Planområdet ligger i stadens absoluta kärncentrum, i norra delen av Norra Centrum (07) stadsdel, och är till största delar detaljplanerat. Endast en liten del längst i norr omfattar områden utan detaljplan. Planområdet är beläget invid landsväg 180, Skärgårdsvägen, och direkt invid en stor cirkulationsplats, den så kallade Segelrondellen. Planområdet angränsar i väster till Sandåkersgatan och ett smalt parkområde, i norr av Skärgårdsvägen, i öster av Strandvägens gatuområde och ett kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader och i söder av samma ovannämnda kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader samt av gatuområdet Sotargränd.

1.3 Planens namn och syfte

Planprojektet går under namnet **Pargas nya räddningsstation** och omfattar detaljplan och ändring av detaljplan för kvarter 1, del av kvarter 2 med tillhörande närområden i Norra Centrum (07) stadsdel. Syftet med detaljplanen och -ändringen är att möjliggöra byggandet av en ny räddningsstation invid Skärgårdsvägen samt att granska de invidliggande egnahemshusens skyddsvärden och anvisa gårdstunen planbeteckningar som motsvarar den nuvarande användningen. Samtidigt granskas också kvartersområdet anvisat för servicestationsbyggnader så att det bättre motsvarar nuläget. Gatu- och trafikområdena inom planområdet

planeras så att helheten får en ändamålsenlig struktur. Projektet som finns med i stadens planlägningsprogram för 2025 är i enlighet med generalplanen för Pargas centrum.

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: Markägoförhållandena
- Bilaga 6: Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 7: Fotografier från området
- Bilaga 8: Illustration
- Bilaga 9: Detaljplan som utgår

1.5 Bakgrundsmaterial som hänvisas till i beskrivningen (inte bifogat)

- Bullerutredning (Paraisten Saaristotien meluselvitys, kaavamuutosalueen melulaskennan tulokset tiivistetyksi, Sitowise Oy 2025)
- Trafikutredning (MT180 Paraisten uuden paloaseman hyökkäystien liittymäselvitys, Sitowise Oy)
- Bakgrundsmaterial om landskap, miljö och samhällsstruktur 2018, Pargas stad
- Utredning över kommersiella och offentliga tjänster 2019, Pargas stad
- Rapport över planens inverkan på områdets kolreserv (utförd med hjälp av Miljöcentralens Hiilikartta-kartverktyg)
- Bedömning av planens klimathållbarhet (gjord med hjälp av NTM-centralens KILVA-verktyg)

3. Utgångsläge

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

Planområdet är till största del ett bebygg, relativt lummigt, småhusområde i delvis låglänt terräng söder om landsväg 180, Skärgårdsvägen. Den nordöstra delen av planområdet består av ett större öppet grus- och asfalttäckt område var det idkas bränsleförsäljning från en kallstation.

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Det ca 2,5 ha stora planområdet är till största del ett bebygg, relativt lummigt, småhusområde i en delvis låglänt terräng som ligger direkt söder om landsväg 180, Skärgårdsvägen. Planområdet omfattar också en del av landsvägens trafikområden. Den nordöstra delen av planområdet består av ett större öppet grus- och asfalttäckt område var det idkas bränsleförsäljning vid en kallstation. Planområdet är beläget i stadens absoluta kärncentrum, i Norra Centrum stadsdel. På planområdet finns nio befintliga egnahemsgårdstun av vilka fyra är i privat ägo. Några av bostadsbyggnaderna har stått obebodda redan en längre tid och en del av dessa är i väldigt dålig kondition. De delar av planområdet som varken ingår i de befintliga gårdstun eller området för bränslestationens verksamhet, ligger direkt invid landsvägen och är delvis slybevuxna.

3.1.2 Naturmiljön

Planområdets naturmiljö består till största del av växtlighet och träd som växer i befintliga gårdstun. Gårdstunens trädbestånd består av såväl planterade fruktträd som olika arters löv- och barrträd. Till övriga delar består naturmiljön av ett delvis slybevuxet sido-område till landsvägen. I västra kanten av fältet som kallstationen för bränsledistribution utnyttjar, finns en liten trädunge bestående av större lövträd av varierande arter samt någon enstaka gran. Undervegetationen på landsvägens sido-områden består av bland andra hundfloka, rölleka, vass, blomsterlupiner och gråbo. Det här sido-området samt området där kallstationen står, har ännu så sent som på 40- och 50-talet utgjort odlad åkermark.

För området har inte gjorts en naturinventering. På planområdet har inte påträffats utrotningshotade eller sällsynta växter, djur eller naturtyper. De tre obebodda bostadshus som behöver rivras för att ge plats för den planerade räddningsstationen har granskats av en biolog för att utreda eventuell förekomst av fladdermöss. Inga fladdermöss eller spår av sådana påträffades i byggnaderna.

Planområdet ligger inte inom något grundvattenområde och jordmånen består i huvudsak av lerjord. Endast på smalt område vid västra gränsen av planområdet består jordmånen av sandmorän.

3.1.3 Den byggda miljön

Samhällsstruktur:

Planområdet ligger mitt i stadens kärncentrum och kantas av landsvägs- och gatuområden samt invidliggande affärs- och bostadsfastigheter. Direkt öster om planområdet ligger Centralparken som är det största enhetliga parkområdet i centrum, var det finns så väl spelplaner för strandvolleyboll, lekpark, mini-golfbana, ute-gym och en liten frisbee-golfbana. Längs sundet som rinner genom centrum finns flitigt använda rekreationsleder. I norra kanten av planområdet sträcker sig landsväg 180, Skärgårdsvägen i sydväst-nordöstlig riktning.

På norra sidan om Skärgårdsvägen ligger ett bostadsområde som i huvudsak består av egnahemshus byggda i början av 50-talet. Sydväst om planområdet består omgivningen främst av bostadshus av varierande form, allt från gamla stadsvillor från 1920- till 1960-talet och från 1980- och 1990-talet samt några mindre offentliga byggnader som ligger invid södra sidan om Skärgårdsvägen, till flervåningshus byggda på slutet av 1970-talet till mitten av 1980-talet som är belägna längre söderut i terrängen som stiger i sydvästlig riktning. Sydöst om planområdet finns ett sammanhängande område med byggnader affärs-, kontors- och offentlig verksamhet som sträcker sig i nord-sydlig riktning längs Strandvägen som är den huvudsakliga leden genom centrum ner mot Kalkhamnen.

Samlarleden Strandgatan i öst och landsvägen Skärgårdsvägen i nordväst är de närmaste större trafiklederna.

Som konstateras i det sammanställda bakgrundsmaterialet om landskap, miljö och samhällsstruktur som gjorts i samband med generalplaneringen av Pargas centrum 2018, har den målmedvetet styrda utvecklingen av samhällsstrukturen möjliggjort att alla tjänster som hör till centrumområdet finns tillgängliga i staden. Det nu aktuella planområdet, där främsta målet är att möjliggöra byggande av en ny räddningsstation för att fortsatt kunna svara för regionens räddningsberedskap, är en naturlig del av den ansvarsfullt styrda utvecklingen.

Stads- och tätortsbild:

Planområdet består till stora delar av äldre egnahemshusfastigheter med tillhörande gårdstun. Byggnaderna närmast landsvägen har på grund av sitt utsatta läge redan en längre tid stått obebodda vilket lett till att en del av byggnaderna är kraftigt förfallna och omgivningen allmänt ostädad. De bostadsbyggnader med tillhörande gårdstun som hållits bebodda eller åtminstone till en viss grad varit i användning utgör ett lummigt och utseendemässigt trivsamt inslag i omgivningen.

Den nordöstra delen av planområdet var det finns en kallstation för bränsledistribution, utgör ett mer öppet och svårdefinierbart delområde i den annars relativt täta stadsbilden. Området är från verksamhetens synvinkel sett oproportionerligt stort, delvis på grund av att det ännu i slutet på 1990-talet även funnits en tillhörande stationsbyggnad som efter rivning inte ersatts med en ny byggnad. På det öppna området finns bland annat en trasig inhägnad som åtminstone tidigare fungerat som kompletterande förvaringsplats för en invidliggande affärsfastighets verksamhet. Hyresavtalet mellan markägaren och affärsfastigheten för upplagring på området är inte längre i kraft.

Området närmast Skärgårdsvägen är allmänt sett relativt ineffektivt utnyttjat med tanke på det ytterst centrala läget och är i stort behov av att utvecklas för att kunna uppnå en mera strukturerad och estetiskt högklassigare stadsbild.

I sammanställningen av bakgrundsmaterial om landskap, miljö och samhällsstruktur som gjorts i samband med generalplaneringen av Pargas centrum 2018 är Segelrondellen som ligger helt intill planområdet beskriven som en knutpunkt för trafiken. Vidare konstaterar man i landskapsutredningen att hela centrumområdet som sträcker sig längs Kyrksundet mellan Bläsnäsviken i norr till Snäckviken i söder är en viktig knutpunkt i landskapet.

Boende:

På planområdet finns nio egnahemshus av varierande ålder, av vilka endast tre är permanent bebodda för tillfället. Ytterligare två av fastigheterna är i beboeligt skick men är inte bebodda. Fyra av egnahemshusen har redan en längre tid varit ur bruk. Planområdet ingår i ett delområde som har en relativt hög befolkningstäthet, främst på grund av flervåningshusen högre upp i backen. Det nu aktuella planområdet hör dock till de mera glest bebodda delarna av området.

Åldersfördelningen i delområdet var det nu aktuella planområdet ingår, Parsby-Malmen-Skolparken, har i utredning gjord i samband med uppgörande av Centrum generalplan visat att ca 46 % av områdets invånare är 65 år eller äldre och ca 28 % i ålderskategorierna 35–64 år.

Service:

Planområdet ligger i stadens absoluta kärncentrum och största delen av Pargas centrums utbud av service som till exempel flera dagligvaruaffärer, hälsocentral, brandstation, bibliotek, diverse affärer för detaljhandel, daghem med mera ligger inom kort gångavstånd. Närmaste dagligvaruhandel ligger ca 200 m från planområdet och närmaste detaljhandel helt invid. Stadens skolcentrum ligger endast ca 500 meter ifrån och närmaste daghem likaså. Närmaste busshållplatser och även stadens busstation ligger på under 100 m avstånd från planområdet.

Rekreation:

Öster om planområdet ligger Centralparken som är ett stort parkområde med möjligheter till många slags aktiviteter som bland annat minigolf, frisbeegolf, beachvolley, lekpark, motionsredskap och så vidare. Längs Kyrksundet som flyter direkt öster om Centralparken finns upplysta stigar och leder för rekreation som sträcker sig längs sundets bågge stränder ända fram till dess mynningar till havet i norr och söder. Närmaste badstrand ligger ca 800 m norrut från planområdet.

På ca 600 m avstånd finns en två olika konstgräsplaner i full storlek för fotboll och en idrottsplan med löpbanor och anläggningar för utövning av diverse friidrottsgrenar. Direkt invid dessa finns också en ishall. På ca 450 meters avstånd från planområdet finns också en skatepark och två idrottshallar samt i samband med dessa ett gym och utrymmen för kultur- och ungdomsverksamhet.

Trafik:

Trafiknätet i närområdet består av landsväg 180 Skärgårdsvägen och Sandåkersgatan som båda delvis sträcker sig in på planområdet, av Strandvägen som sträcker sig från Skärgårdsvägens cirkulationsplatsen i norr fram till Kalkholmen gästhamn i söder. Sandåkersgatan sträcker sig från Skärgårdsvägen i norr för att i söder ansluta till Parsbyvägen. Sotargränd som ligger direkt söder om planområdet, löper österut från Sandåkersgatan och svänger sedan norrut som en återvändsgränd mot affärsfastigheten på tomt 5 i kvarter 2.

Från Strandvägen leder ett inofficiellt gatuområde mot väster mellan den befintliga affärsfastigheten och området för bränsledistribution. Den här leden betjänar i dagens läge främst fastigheten Marielund 3:20 och trafik som är anknuten till den invidliggande affärsfastighetens verksamhet. Den inofficiella situationen har uppstått i och med att den nuvarande detaljplanen inte har förverkligats.

Diverse leder för gång- och cykeltrafik löper direkt utanför det nu aktuella planområdet, och binder ihop gång- och cykeltrafiken som löper mellan lederna i och kring Centralparken och via diverse gator och gång- och cykelleder mot bland andra skolcentrum i sydväst och söderut mot stadens centrumfunktioner som ligger i anslutning till Strandvägen och Köpmansgatan. En del av gång- och cykeltrafiken som kommer öster ifrån och riktar sig mot Pargas skolcentrum, löper via övergångsställen kring Segelrondellens cirkulationsplats och i vissa fall också via underfarten sydväst om Segelrondellen för att sträcka sig vidare längs gång- och cykelleden som löper på norra sidan om Skärgårdsvägen. Farosituationer uppstår bland annat en bit öster om Skolgatans anslutning till Skärgårdsvägen på grund av att främst skolelever som kommer längs leden väljer att snedda över Skärgårdsvägen i stället för att använda sig av tunneln som ligger direkt väster om skolcentret.

Direkt invid planområdet finns en bussterminal som betjänar både som ändhållplats och mellanhållplats för busstrafik som trafikerar från Åbo och från skärgården. Hel i närheten finns också ett par busshållplatser.

Trafiken på själva planområdet består främst av trafik till och från egnahemshustomterna samt kund- och servicetrafik som hänför sig till bränsleförsäljningen och invidliggande affärsfastighet.

På själva planområdet ligger en del av Sandåkerгатans gatuområde samt en del av Skärgårdsvägens landsvägsområde. Planområdet angränsar till gatuområdena Sotargränd och Strandvägen.

Teknisk service:

På området finns redan stadens vatten-, avlopps och dagvattennät till vilka en del av planområdets bostadsfastigheter redan är anslutna. Genom planområdet löper också stadens fjärrvärmenät.

3.1.4 Markägarförhållandena (bilaga 5)

Planområdet ägs till en del av staden (fastigheterna 445-475-3-9, 445-475-3-20, 445-475-3-109, 445-475-3-41, 445-475-3-35, 445-475-3-17, 445-475-3-131, delar av 445-475-18-48, 445-475-1-81 och 445-7-9901-0).

Till övriga delar innefattar planområdet följande områden som är i privat ägo;
- fem bostadsfastigheter som i sin helhet ligger inom planområdet (445-475-3-46, 445-475-3-29, 445-475-3-18, 445-475-3-107 och 445-475-3-186)

- en bostadsfastighet som bara ligger till en liten del inom planområdet (445-475-3-34).
- ett outbrutet område (573-475-18-48-M602) var det utövas bränsleförsäljning som ägs av ett aktiebolag
- en del av landsvägsområdet St. Karins-Korpo regionalväg 445-895-0-180 som är statligt ägt.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Landskapsplanen (bilaga 2)

I landskapsplanen som fastställdes 20.3.2013, etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik som godkändes 11.6.2018 och etapplandskapsplanen för naturvärden och -resurser som godkändes 14.6.2021 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- C "Område för centrumfunktioner"
- Målområde för stadsutveckling
- Skydds- eller konsultationszon baserat på Seveso III-direktivet
- Område för strategisk utveckling som stöder sig på skärgårdens Ringväg

Generalplanen (bilaga 3)

I generalplanen för Pargas centrum som godkändes av stadsfullmäktige 30.5.2022 anges följande beteckningar och bestämmelser för området:

- C Område för centrumfunktioner
- A-1 Bostadsområde, nytt område eller område som förändras avsevärt
- sv-1 Konsultationszon för anläggningar enligt Seveso-direktivet
- Gång- och cykelväg
- Ny gång- och cykelväg
- Behov av bullerbekämpning
- Regional väg/ huvudgata

Detaljplan (bilaga 4)

För största delen av planområdet gäller en detaljplan från 1995 som anvisar områden för kvartersområde för bostadsvåningshus (AK-2), kvartersområden för affärs- och kontorsbyggnader (K-6), kvartersområde för servicestationsbyggnader, ett litet område för öppen plats eller torg, en del av gatuområdet Sandåkersgatan samt en gata reserverad för gång- och cykeltrafik (pp, Kämsen).

För två små delar av planområdet gäller detaljplaner godkända 1982; ett litet parkområde (VP) samt gata reserverad för gång- och cykeltrafik (pp) och område för allmän väg (LT), samt 1968; en liten del av gatuområdet Sandåkersgatan.

Till övriga delar saknar planområdet detaljplan.

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

Planprojektet finns med i stadens planläggningsprogram för 2025, som stadsstyrelsen har godkänt den 16.12.2024 § 340.

Baskarta

Baskartan är i skalan 1:1000 och den fyller de krav som ställs på detaljplanekartor i 54 a § i lagen om områdesanvändning. Baskartan är upprättad och kompletterad av stadens mättningsbyrå.

Trafikutredning

Sitowise Oy har gjort upp en trafikutredning var man granskat möjligheten att tillåta en så kallad attackrutt från räddningsstationens tomt direkt till Skärgårdsvägen.

Genomförbarheten av en direkt anslutning undersöktes med utgångspunkt i trafiksäkerheten, räddningsstationens verksamhet och trafikens smidiga flöde på Skärgårdsvägen.

Den så kallade attackvägen är bara avsedd att användas för de mest brådskande räddningsuppdragen, som estimeras vara 1 – 2 till antalet om dagen. Anslutningen används bara när man lämnar räddningsstationen och förses med en port.

Anslutningen är planerad att kunna styras med hjälp av varningsljus som styrs från räddningsstationen för att trygga en smidig och trygg rutt till Skärgårdsvägen. Icke-brådskande utryckningar och annan trafik till och från räddningsstationen sker via Stationsvägens gatuområde. Den nuvarande anslutningen för fordonstrafik från Sandåkersgatan till Skärgårdsvägen har planerats stängas.

Den planerade platsen för anslutningen har inga strukturella eller ur Skärgårdsvägens geometri föranledda sikthinder. Räddningsstationens planerade staket med tillhörande port utgör ändå ett vist sikthinder till den planerade gång- och cykelleden. Med hjälp av varningsljus kan man ändå trygga säkerheten för gång- och cykeltrafiken.

Varningsljusens eventuella inverkan på Skärgårdsvägens trafik och dess smidiga flöde estimeras vara liten. Utifrån analyser av trafikmängd konstateras att köbildning skulle uppstå vid den invidliggande cirkulationsplatsen för vid över två minuter långa avbrott i trafiken. Räddningsfordonen förorsakar uppskattningsvis högst ca en minuts långa avbrott. I utredningen konstateras också att oavsett var räddningsstationen är belägen och var utryckningsfordonen ansluter till Skärgårdsvägen så påverkas trafiken på leden i någon mån eftersom Skärgårdsvägen utgör en viktig del i rutterna som räddningsfordonen använder vid utryckningar.

Utredningen visar att en så kallad attackväg kan placeras på den i planförslaget anvisade platsen och att fördelarna är en snabb rutt till Skärgårdsvägen. Utredningen konstaterar också att man med hjälp av varningsljus kan förbättra tryggheten för gång- och cykeltrafiken och att inverkan av varningsljusen på trafikflödet vid Skärgårdsvägen skulle vara små.

Bullerutredning

Sitowise Oy har under arbete en bullerutredning för ett större område invid södra sidan om Skärgårdsvägen och en komprimerad rapport utgående från dessa preliminära resultat har sammanställts för att fungera som stöd för det här planprojektet. I bullerutredningen har man med hjälp av en 3D-terrängmodell och uppgifter om de befintliga gatorna och deras trafikmängder samt andra möjliga källor till buller beräknat områdets medianbullernivåer på dagen och på natten. I utredningen finns både uträkningar baserat på nuläget och på en uppskattning utifrån en situation där den nya räddningsstationen skulle vara förverkligad enligt planförslaget.

Man har beräknat nuläget för bullernivåerna (dagtid och nattid) i området samt gjort en prognos som är beräknad enligt de uppskattade trafikmängderna och -hastigheterna i trafikutredningen. Enligt beräkningarna överskrids riktvärdena för den genomsnittliga ljudnivån dagtid för de fyra bostadshus med tillhörande gårdstun som ligger närmast Skärgårdsvägen. Tre av dessa ligger inom kvartersområdet som i planförslaget är ämnat för allmänna byggnader och kommer således att avlägnas vid förverkligande av räddningsstationen.

Man har också granskat ljudnivån som riktar sig mot befintliga och eventuella kommande bostadsbyggnaders fasader. Beräkningarna som uppskattar bullernivåerna vid förverkligande av planförslaget tar i beaktande den planerade räddningsstationens ungefärliga placering och byggnadskropp samt planbestämmelsen som kräver att det vid Y-tomtens sydöstra och östra gränser som angränsar till tomter för fristående småhus ska förses med ett täckande brädstaket. De uppskattade ljudnivåerna efter förverkligande beräknas vara sådana, att det endast är på riktgivande tomt nr 26 i kvarter 2 som riktvärdena överskrids en aning inom norra delen av gårdstunet dagtid. Rapporten rekommenderar uppförande av någon slags bullerskyddande plank även vid norra gränsen av riktgivande tomt 26 i kvarter 2. De uppskattade bullernivåerna som bostadshusens fasader beräknas utsättas för är små och det är därför inte nödvändigt att i planen anvisa bestämmelser för ljudisolering av byggnadernas fasadkonstruktioner.

Dagvattenutredning

En dagvattenutredning omfattande ett större område än det nu aktuella planområdet utarbetas av Sitowise Oy i samband med uppgörande av en översiktsplan för ombyggnad och reparation av kommunaltekniken på planområdet och i närområdena. De preliminära resultaten visar att dagvattenflödet vid östra kanten av planområdet är ca 730 l/s och betydligt större genom Centralparkens parkområde som ligger direkt öster om planområdet. Eftersom själva planområdet utgör tät centrumstruktur och jordmånen i huvudsak består av lerjord finns det inte utrymme för anvisande av områden för ytlig hantering eller möjlighet till infiltrering av dagvatten. Pargas stad planerar som bäst förnyande och reparationer av områdets och närområdets dagvattenavlopp för att kunna hantera den uppskattade mängden dagvatten på ett ändamålsenligt sätt. Det finns bland annat planer på att undersöka om man kunde anlägga någon slags dagvattenkonstruktion/anordning i Centralparken för att kunna hantera vattenmängderna kvalitativt och kvantitativt innan det leds vidare ut till havet.

Planområdet ligger inte inom grundvattenområde. Områdets terräng sluttar från väster ner mot Centralparken i öster. Planområdet ligger inom ett avrinningsområde som är situerat söder om Skärgårdsvägen, öster om Algränd, norr om Henrénbacken och Famnen, väster om affärsfastigheterna invid Strandvägen för att sedan sträcka sig österut omfattande norra delen av Centralparken ända fram till Sundet. Utifrån den preliminära analysen för avrinningsområden och uppgifter från de befintliga nätverken rinner planområdets vatten huvudsakligen vidare via en mynningspunkt vid områdets östra kant direkt norr om den invidliggande affärsfastigheten vid Strandvägen 32, för att därifrån ledas vidare till Sundet.

Torrläggningsslagmetoderna på planläggningsområdet innefattar i dagens läge i huvudsak dagvattenavlopp. De interna flödesrutorna består i huvudsak av byggt dagvattennätverk. Det är därför viktigt att se till att konstruktionerna för ledande av dagvattnen är i skick och rätt dimensionerade för att klara av den uppskattade mängden dagvatten.

Byggande av en ny räddningsstation och ett nytt gatuområde ökar i mängden dagvattenavrinning som bildas i området. Det nya gatuområdet Stationsgränden planeras innefatta en grönremsa med planteringar för att kunna hantera dagvattnet som uppstår på gatuområdet innan det leds vidare i dagvattenavloppet.

På planområdet anvisas att vattengenomsläppliga ytor ska prioriteras i kvartersområdena i den mån det är möjligt.

Dagvattnen från planområdet leds till stadens dagvattenavlopp via Centralparken till utloppen vid Sundet

Utredning över avledning och behandling av dagvatten ska presenteras fastighetsvis vid ansökan om bygglov.

Naturinventering

För området har inte uppgjorts en skild naturinventering på grund av att området så gott som i sin helhet från tidigare är bebyggt och utgör befintliga gårdstun. Endast det smala sido-området till landsvägen är i mera naturenligt tillstånd. En inventering av eventuell förekomst av fladdermöss i de obebodda småhusen har gjorts, och inga fladdermöss eller spår av sådana observerades.

Arkeologisk inventering

För området har uppgjorts en arkeologisk inventering 2021 i samband med uppgörande av generalplan för Pargas centrumområden (T. Jussila & T. Sepänmaa, Mikroliitti Oy). På det aktuella planområdet har inte påträffats några fornminnen eller andra arkeologiska skyddsobjekt.

4. Olika skeden i planeringen av detaljplanen

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Uppgörande av detaljplan och ändring av detaljplan har blivit aktuell efter att Egentliga Finlands välfärdsområde Varha informerat staden om att Pargas nuvarande räddningsstation är i så dåligt skick att den behöver ersättas med en ny. Den nuvarande tomten är för liten för att man ska kunna bygga en ny station invid den gamla för att verksamheten ska kunna fortlöpa hela tiden utan avbrott. Staden har därför tillsammans med Varha gjort utredningar på tjänstemannanivå för att hitta en plats som skulle vara lämplig för verksamheten med tanke på utryckningstider och den storlek som förutsätts av tomten. 23.9.2024 § 232 har stadsstyrelsen beslutat att planläggningsprojektet kan inledas genom anhängiggörande av planen och framläggande av beredningsmaterialet.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenter i planläggningsprojektet är planområdets markägare, markägarna och invånarna i det närliggande området, stadens olika ansvarsområden, Egentliga Finlands NTM-central, Egentliga Finlands förbund, Egentliga Finlands räddningsverk, vattentjänstverket, Egentliga Finlands områdesvisa ansvarsmuseum, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), Trafikledsverket (VÄYLÄ), Caruna samt andra vars boende, arbete eller övriga förhållanden väsentligt kan påverkas av planändringen.

4.3.2 Anhängiggörande

Planprojektet är med i stadens planläggningsprogram och planläggningsöversikt för 2025. Detaljplanen och ändringen av detaljplanen inleddes genom att ett meddelande om inledning av planändringen publicerades i Åbo Underrättelser och Turun Sanomat 11.10.2024.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Växelverkan har genomförts enligt programmet för deltagande och bedömning. Intressenterna har beretts tillfälle att stå i kontakt med planläggaren under utkastskedet och planläggaren har kontaktat alla markägare på själva planområdet samt försett dem med utkast till planförslaget under planeringens gång för att ge dem möjlighet att framföra eventuella kommentarer och synpunkter på det planerade. Planens inledande och dess beredningsmaterial har delgivits berörda myndigheter samt Caruna och Partel.

Räddningsmyndigheterna och Säkerhets- och kemikalieverket Tukes har meddelat att de inte har något att kommentera om planprojektets beredningsmaterial. **Egentliga Finlands Förbund** har meddelat att de inte ger utlåtande om utkastet eftersom de inte har något att anmärka om det planerade och utkastet inte strider mot landskapsplanen eller annan planering.

Egentliga Finlands NTM-central har kommenterat beredningsmaterialet enligt följande;

Kulturmiljön: NTM-centralen lyfte fram att man i utkastet inte har sett bevarandet av en del av de gamla egnahemsbyggnaderna som ett alternativ. De lyfter bland annat fram att bevarandet av de två husen längs Sandåkersgatan som ligger närmast Skärgårdsvägen borde betraktas som det primära alternativet med tanke på kulturmiljön och klimathållbarheten och att den fortsatta planeringen borde utgå ifrån det. Bevarandet av byggnaderna och deras omgivning inom det i planutkastet anvisade AP/s området bör försäkras genom tillräckliga skyddsbestämmelser och planbeteckningar.

Klimathållbarhet: Det poängteras att fast programmet för deltagande och bedömning identifierar den negativa klimatpåverkan en rivning av gamla byggnader och byggande av nya har och genom vilka metoder man kan lindra klimatförändringen så är det skäl att mera detaljerat och övergripande bedöma konsekvenserna. De lyfter fram olika sätt att i planläggningen styra till mera klimathållbara lösningar.

Trafik: Konstateras att det är bra att man gör buller- och trafikutredningar som stöd för planläggningen och att det bland annat är viktigt att försäkra sig om att den nya anslutningen till Skärgårdsvägen kan förverkligas så att trafiksäkerheten är tryggad och att man beaktar landsvägens skyddsområde inom kvartersområdena. NTM-centralen meddelar också att en eventuell ny gång- och cykelled på södra sidan om Skärgårdsvägen i första hand skulle betjäna den lokala trafiken och att lösningen därför ska planeras så att den är en del av stadens gatunät.

Egentliga Finlands områdesvisa ansvarsmuseum konstaterar i sitt utlåtande att det i planen bör anvisas skyddsbe-teckningar och -bestämmelser för de lokalt värdefulla byggnaderna. Bestämmelserna bör också omfatta eventuella nybyggnader i bostadskvarteret och vara tillräckligt detaljerade med hur de ska anpassas till den värdefulla miljön. Det yrkas också att man ska undersöka ett alternativ där de två byggnaderna längs Sandåkersgatan som ligger närmast Skärgårdsvägen kunde bevaras för att bibehålla den nuvarande vyn längs Sandåkersgatan. I utlåtandet anser man också att det redan i det här skedet är skäl att utreda hur man kan säkra förutsättningarna för bevarandet av den nuvarande, 1979 byggda brandstationen som i inventeringar är konstaterad som lokalt värdefull. Gällande det arkeologiska kulturavet fanns inget att anmärka.

Caruna Oy har meddelat att området kommer att kräva nya kabelnät och eventuellt också plats för en ny parktransformator, beroende på mängden byggrätt man har för avsikt att anvisa i planförslaget.

Om det framlagda beredningsmaterialet har inkommit två åsikter från privata intressenter. Markägaren till området som omfattar bränsleförsäljning har yrkat på att deras område skulle anvisas som en helhet som tillåter både nuvarande verksamheten och eventuell tillbyggnad i form av affärs- och kontorsutrymmen. De framför också vikten av att det också i fortsättningen är möjligt att köra in på tomten i nordöstra hörnet och utfart/infart via södra sidan för att den nuvarande verksamhetens förutsättningar att fungera på området bibehålls. Ytterligare har de önskat att det inte skulle anvisas bygg- eller ersättningsskyldigheter förknippade med planläggningen.

En annan markägare på planområdet har framfört önskemål om att det i mån av möjlighet kunde bevaras träd invid deras gräns på den planerade tomten för räddningsstationen, för att fungera som en naturlig gräns mellan småhusområdet och område för allmänna byggnader.

En tredje markägare har framfört frågor gällande bland annat planutkastet och dess bestämmelser. Planläggaren har svarat på markägarens frågor och svaren har inte föranlett ytterligare kommentarer från markägaren.

Vid arbete med planförslaget har planläggaren hört de privata markägarna på området och strävat till att i mån av möjlighet kunna ta deras önskemål i beaktande vid uppgörande av förslaget.

Intressenterna bereds tillfälle att framföra åsikter om förslaget under den tid förslaget är framlagt offentligt. Om påseendet meddelats per epost till markägarna på själva planområdet samt per tidningsannonser.

I samband med framläggande av planförslaget begärs också utlåtanden av berörda myndigheter och andra instanser.

Planläggaren har diskuterat planeringsprinciperna med de olika ansvarsområdena inom staden under arbetets gång.

4.4 Mål för detaljplanen

Syftet med detaljplanen och -ändringen är att möjliggöra byggandet av en ny räddningsstation invid Skärgårdsvägen och att granska de invidliggande egnahemshusens skyddsvärden och anvisa gårdstunens planbeteckningar som motsvarar den nuvarande användningen samt möjlighet till en ändamålsenlig förtätning av kvarteret. Samtidigt granskas också kvartersområdet anvisat för servicestationsbyggnader så att byggrätten som i den i kraft varande detaljplanen anvisats för markägaren inom två separata kvartersområden slås ihop till en helhet invid Skärgårdsvägen för att möjliggöra en ändamålsenlig gatuförbindelse till räddningsstationens tomt och egnahemstomten direkt invid. Ett viktigt delmål för detaljplanen och -ändringen är att utveckla och planera förbindelserna för gång- och cykeltrafik genom området för att förbättra trafiksäkerheten.

5. Redogörelse för detaljplanen

5.1 Planens struktur

På planområdet är anvisat ett kvartersområde för fristående småhus som är stadsbildsmässigt viktigt och där miljön ska bevaras, ett kvartersområde för allmänna byggnader där det får byggas utrymmen för räddningsverksamhet, ett kvartersområde för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader, en del av ett område för allmän väg, ett litet parkområde samt ett litet område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning. På planområdet har också anvisats gatuområdet Stationsgränden samt gatuområden reserverade för gång- och cykeltrafik.

Planens kvarters- och gatuområden placerar sig i Pargas kärncentrums täta stadsstruktur och kantas av det befintliga gatunätet och bebyggda bostads-, affärs- och kontorskvarter. Direkt invid landsvägen har anvisats områden för allmän-, affärs-, kontors- och annan serviceverksamhet som är mindre känsliga för buller och andra olägenheter som landsvägen kan orsaka. Kvartersområdet anvisat för fristående småhus är beläget bakom det allmänna kvartersområdet anvisat för räddningsverksamhet.

För kvartersområdet för räddningsverksamhet anvisas en anslutning direkt till invidliggande landsväg 180, Skärgårdsvägen, men som en ensidig anslutning som bara tillåter utfart och endast för de mest brådskande räddningsuppdragen. Alla annan trafik i anslutning med räddningsverksamheten är anvisad att ske via gatuområdet Stationsgränden.

Gång- och cykeltrafiken är planerad att ledas vidare delvis till befintliga delområden för gång- och cykeltrafik inom de invidliggande kvartersområdena för affärs-, kontors- och allmänna byggnader, och dels till en under planering varande led för gång- och cykeltrafik för att löpa hela vägen längs södra sidan av Skärgårdsvägen och fram till stadens skolcentrum som ligger längre västerut.

5.1.1 Dimensionering

Kvartersområdet anvisat för fristående småhus är till största delar bebyggt från förut. För tomterna har anvisats en 220–240 m² vy stor huvudbyggnadsrätt och en 40–60 m² vy ekonomibygggrätt lite beroende på tomternas storlek. Tre av tomterna har dessutom anvisats bygggrätt som möjliggör byggande av ytterligare ett fristående småhus 120–135 m² vy med tillhörande ekonomibygggrätt 40–45 m² vy. Den tomt vis angivna bygggrätten ligger just kring $e=0,35$ om man skulle omvandla den till ett exploateringsstal. I kvartersområdet för allmänna byggnader har anvisats en huvudbyggrätt på 2850 m² vy och 150 m² vy ekonomibygggrätt samt 1500 m² vy för kvartersområdet för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader vilket för bägge områdena motsvarar ett effektivitetstal på ca $e=0,4$. För planområdet har anvisats sammanlagt 6 655 m² vy bygggrätt, av vilket en del anvisats för redan befintliga byggnader. Allmänna områden på planområdet har inte anvisats någon bygggrätt.

Det områdesvisa exploateringsstalet för planområdet är ca $e^a=0,27$.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Området är delvis bebyggt från förut och den anvisade tilläggsbygggrätten vid kvarteret för fristående småhus, som är stadsbildsmässigt viktigt och där miljön ska bevaras har det anvisats skyddsbestämmelser för en del av byggnaderna samt planbeteckning som innehåller detaljerade bestämmelser för hur eventuell nybyggnad kan förverkligas för att passa in i omgivningen. Målet är att det är kvartersområdet även i fortsättningen ska utgöra en småskalig, lummig och trivsam helhet i stadsbilden.

Byggnadsytorna inom kvarteren för allmän-, affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader är placerade så att de kommande byggnaderna kan skydda områdena söder om mot eventuella olägenheter som landsvägens trafik kan upplevas förorsaka. Dessa ovannämnda kvartersområden har dessutom diverse bestämmelser och restriktioner för att kunna försäkra sig om att de vid förverkligande ska bidra till skapandet av en högklassig stadsbild vid landsvägen.

I kvartersområdet för allmänna byggnader anvisas skilt en byggnadsyta för ekonomibygggrätt var bara tillåts uppförande av små ekonomibygggrätt i ett plan för att säkra att byggnaderna inte ska utgöra fara för trafiksäkerheten eller underhållet av landsvägen.

Genom att i planens allmänna bestämmelser förutsätta att de tomtdelar som förblir obebyggda och som inte används för vistelse, trafik eller parkering ska planteras med träd och buskar, vill man uppnå en så lummig kvartersmiljö som möjligt.

De planerade gatuområdena och planens alla trafiklösningar, både de för fordonstrafik och de för gång- och cykeltrafik är omsorgsfullt planerade med hög fokus på trafiksäkerhet och på främjandet av hållbara former att förflytta sig från ett ställe till ett annat.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Genom detaljplanen och -ändringen bildas ett kvartersområde med tomter för fristående småhus, som är stadsbildsmässigt viktigt och där miljön ska bevaras (AO/s-21), ett kvartersområde för allmänna byggnader ämnat för utrymmen för räddningsverksamhet (Y-4) samt ett kvartersområde för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader (KLH-1).

I kvartersområdena för fristående småhus får finnas ett egnahemshus per tomt för de riktgivande tomterna 23, 26 och 29. På de riktgivande tomterna 24, 25 och 28 är anvisat möjlighet till sammanlagt två egnahemshus per tomt. Planen förutsätter att man anlägger minst en bilplats per bostad. Byggrätten och våningsantalen för de fristående småhusen varierar mellan 120–240 m² vy och 1½-2 våningar. En del av tomternas befintliga byggnader är försedda med skyddsbestämmelser av två olika kategorier, sr- 29 där utvändig tillbyggnad är tillåten och sr-27 där utvändig tillbyggnad inte är tillåten. Vid de skyddade byggnaderna där utvändig tillbyggnad är tillåten har byggnadsytorna formats så att de möjliggör tillbyggnad av egnahemshusen norrut i takåsens riktning. På alla tomter för fristående småhus har också anvisats 1–2 byggnadsytor för ekonomibyggnader i storlek som varierar mellan 40–60 m² vy. Ekonomibyggnaderna får uppföras i en våning. På alla tomter för fristående småhus har anvisats delområden som ska planteras.

I kvartersområdet anvisat för allmänna byggnader där det får byggas utrymmen för räddningsverksamhet har anvisats en byggnadsyta var man får uppföra byggnader i högst två våningar och med en sammanlagd våningsyta på högst 2850 m² vy. I kvartersområdet anvisas skilt en byggnadsyta för ekonomibyggnader var bara tillåts uppförande av små ekonomibyggnader i ett plan för att säkra att byggnaderna inte ska utgöra fara för trafiksäkerheten eller underhållet av landsvägen. Ekonomibyggnadernas sammanlagda våningsyta får vara högst 150 m².

Vid tomtgränsen mot landsvägen har anvisats ett delområde som är reserverad för att trygga fri sikt vid det ungefärliga läget för räddningsstationens attackväg. Inom kvartersområdet finns också anvisat ett riktgivande område för parkering. På tomten ska byggas minst en bilplats per 80 m² vy räddningsstationsbyggnader. Invid tomtgränserna mot sydväst och sydost har anvisat delområden som ska planteras.

I kvartersområdet anvisat för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader har anvisats en byggnadsyta var man får uppföra byggnader i högst två våningar och med en sammanlagd våningsyta på högst 1500 m² vy. På tomten ska byggas minst en bilplats per 80 m² vy kontorsbyggnader och minst en bilplats per 50 m² vy affärs- eller servicestationsbyggnader.

I kvarteren ska anläggas minst följande antal platser för cykelparkering:

1 cykelplats per 40 m² vy fristående småhus

1 cykelplats per 70 m² vy affärs- eller kontorsbyggnader

De förutsatta cykelplatserna ska förverkligas takförsedda. Cykelplatserna för fristående småhus kan även placeras i en ekonomibyggnad. Cykelplatserna för

kontors- och affärsbyggnader ska vara utrustade med cykelställ med möjlighet till ramlåsning.

5.3.2 Övriga områden

På planområdet anvisas delar av ett område för allmän väg för den befintliga landsväg 180, Skärgårdsvägen. Landsvägens skydds- och frisiktsområde är beaktat vid planeringen av byggandet på de angränsande kvartersområdena. Ett litet område direkt invid anvisas som parkområde.

Inom planområdet ligger en del av det befintliga gatuområdet Sandåkersgatan samt anvisas ett litet område som tidigare varit del av kvartersområde till del av Strandvägens gatuområde. I planen anvisade nya gatuområden är Stationsgränden – Asemakuja samt gatuområden anvisade för gång- och cykeltrafik. Sandåkersgatan som i dagens läge har en direkt anslutning till landsvägen Skärgårdsvägen ändras till en återvändsgränd som slutar i en led för gång- och cykeltrafik. Anslutningen för fordonstrafik till Skärgårdsvägen avlägsnas.

På planområdet finns anvisat ett litet område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning anvisas. Området anvisas för en befintlig parktransformator.

5.4 Planens konsekvenser

Detaljplanens- och ändringens kvartersområde för fristående småhus där miljön ska bevaras möjliggör, i motsats till den gällande detaljplanen som inte förverkligats, bevarandet av de delvis värdefulla gårdstunen och att det till vissa delar bebodda småhusområdet även i fortsättningen kan utgöra en naturlig del av stadens relativt tätt bebodda centrum. Planen tillåter dessutom en viss förtätning av boendet men med hänsyn till områdets värden. På själva planområdet bor i dagens läge lite över 10 invånare. Planen möjliggör en måttlig ökning av invånare på området.

Kvartersområdet för allmänna byggnader kommer att medföra nybyggnad och att några befintliga småhus som redan en längre tid stått oanvända och delvis är i fallfärdigt skick rivs. Småhusen ligger invid den livligt trafikerade landsvägen. Kvartersområdet för affärs-, kontors-, och servicestationsverksamhet som anvisats i planen kommer inte i större utsträckning att ändra på hurdana konsekvenser deras förverkligande kommer att medföra, om man jämför den gällande planen som redan tillåter samma verksamhet och mängd byggande men placerat inom två separata kvartersområden. Det kan därför antas att planändringens konsekvenser för den här kvartersdelen torde vara lindrigare i jämförelse med den gällande planens, i och med att ändringen flyttar allt byggande inom en och samma byggnadsyta.

Antalet människor som rör sig i området ökar till en del och trafikmängderna likaså, men ökningen beräknas vara relativt moderat. I och med det ypperliga läget mitt i stadens kärncentrum invid Skärgårdsvägen Strandvägen och den kollektivtrafik som trafikerar längs dessa trafikleder, finns alla förutsättningar för att i stor utsträckning färdas till fots, med cykel eller med hjälp av allmänna transportmedel.

Serviceutbudet och antalet arbetsplatser på området kommer delvis att förändras i och med det anvisade kvartersområdet för allmänna byggnader där utrymmen räddningsverksamhet får byggas. Förverkligande av räddningsstationen kommer att medföra flera arbetsplatser på det nu aktuella planområdet men arbetsplatsernas antal inom räddningsverksamheten i Pargas kommer antagligen att vara ungefär den samma som den är idag. Kvarterområdet för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader möjliggör samma serviceutbud och där igenom möjligheter till arbetsplatser som den gällande planen, det är bara placeringen av verksamheterna inom området som ändras.

I den direkta närheten av planområdet finns ett stort utbud på både kommersiell och kommunal service och en ökning av invånare i Pargas centrum medför större

kundunderlag för denna service vilket bättrar på lönsamheten och effektiv användning av redan befintligt serviceutbud. Inom gångavstånd finns dagvårdsverksamhet och enheter för både finskspråkig och svenskspråkig grundskola, högskola och gymnasium samt en yrkesskola.

Det på planområdet anvisade området för allmänna byggnader där byggande av räddningsstation är tillåten medför att en fungerande räddningsverksamhet i området oavbrutet kan tryggas även i fortsättningen, trots att den nuvarande byggnaden för verksamheten är i så dåligt skick att den behöver ersättas. Sen planerade platsen för verksamheten är vald utifrån räddningsväsendets kriterier för att möjliggöra möjligast smidig och snabb utryckning.

Konsekvenserna av planen har bedömts som en del av planläggnings- och planeringsarbetet. Planändringen medför inte betydande miljökonsekvenser.

5.4.1 Konsekvenser för den byggda miljön

På planområdet finns nio befintliga bostadsgårdstun vars värden har granskats i inventeringar.

De befintliga nio gårdstunerna på planområdet har i byggnadsinventeringar värderats på följande sätt:

- **Tenhola 3:186**; byggnadshistoriskt och miljömässigt värdefull på lokal nivå.
- **Marielund 3:20, Fageräng 3:18 och Gläntan 3:41**; miljömässigt värdefulla på en lokal nivå.
- **Björkkulla 3:35**; historiskt värdefull
- **Villagård 3:29 och Parsbybacken 8/10 3:109**; landskapsmässiga värden.
- **Solhem 3:17 och Östantorp 3:46**; har inventerats men inte konstaterats ha några värden

Utifrån dessa inventeringar har byggnaderna vid tre av gårdstunerna försetts med lämplig skyddsbebyggelse och med krav på eventuella nybyggnaders eller tillbyggnaders utseende. För hela kvartersområdet för fristående småhus bestäms dessutom att alla byggnadsåtgärder bör anpassas till den omgivande traditionella småhusmiljön och att man bör sträva till att bevara karaktären hos miljön. Det bestäms också allmänt på vilka sätt som nybyggnader och tillbyggnader ska anpassas till omgivningen. På så sätt vill man säkerställa att de värden som konstaterats hos gårdstunens byggnation bibehålls och kan bestå samt att man i kvartersområdet i sin helhet tar hänsyn till områdets värden.

Av gårdstunerna som i inventeringen konstaterats ha värden på en lokal nivå har Tenhola 3:186 värderats högst och fastighetens huvudbyggnad har därför försetts med en skyddsbestämmelse (sr-27) som bara tillåter sådana reparationsarbeten i byggnaden som bevarar byggnadens kulturhistoriskt och stadsbildsmässigt betydelsefulla karaktär och stil. Av de övriga tre gårdstun som konstaterats ha värden på en lokal nivå, men ändå inte värderats lika högt som Tenhola, har två av gårdstunernas huvudbyggnader (Fageräng 3:18, byggt 1927 och Marielund 3:20, byggt i slutet på 1920-talet) försetts med en skyddsbestämmelse (sr-29) som tillåter att ändrings- utvidgnings- och renoveringsarbeten utförs, men så att byggnadens stadsbildsmässigt betydelsefulla karaktär och stil bevaras. Tillsammans med tidigare nämnda Tenhola 3:186 bildar dessa tre gårdstun som ligger invid varandra en stadsbildsmässigt värdefull helhet.

Det tredje gårdstunet som i inventeringen har samma värdering som Fageräng och Marielund är bebyggt med ett rappat egnahemshus från 1948 (Gläntan 3:41) som ligger helt invid Skärgårdsvägen. Vid granskning av olika alternativa planlösningar

har det visat sig att det utrymme som krävs för att kunna bygga en räddningsstation på området, ettdera förutsätter att gårdstunen vid Gläntan 3:41 och Björkkulla 3:35 rivs eller alternativt gårdstunet vid Marielund 3:20. I och med att bostadsbyggnaden vid Marielund är bebodd och i gott skick samt bildar en stadsbildsmässig helhet med Tenhola och Fageräng, är det ett mycket vägande skäl till att prioritera att Marielunds huvudbyggnad bevaras framom byggnaden på Gläntan som ligger helt invid Skärgårdsvägen och stått tom redan i många år och byggnaden på Björkkulla som är så fallfärdig att golven i de olika våningarna rämnat och verandan med tillhörande trappor och balkong har rasat.

För att kunna förverkliga en ny räddningsstation behöver också byggnaderna på fastigheten Parsbybacken 8/10 3:109 rivas, då den ligger helt mitt i det planerade kvartersområdet. Gårdstunen har endast värderats ha landskapsmässigt värde.

Den möjlighet till nybyggnad som anvisats i detaljplanen- och ändringen styrs i AO-kvartersområdet med bestämmelser för att bevara småhusomgivningens miljö och i de allmänna och mera kommersiella kvartersområdena med bestämmelser som ställer krav på högklassig arkitektur och fasadernas utseende för att skapa en stadsbild av hög kvalitet.

5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Planområdet består av relativt tät centrummiljö med bebyggelse, befintliga gatuområden och sido-områden till en landsväg. Planens konsekvenser för naturen och naturmiljön är därför ytterst marginell.

Planområdets södra del är från tidigare bebyggd med fristående småhus i en lummig stadsmiljö. För den del av småhusområdet som i planen anvisas för fristående småhus sker inga större ändringar med tanke på naturen och naturmiljön.

Den nordöstra delen av planområdet består till största del av en delvis grusbelagd, delvis asfalterad öppen plan var det utövas bränsleförsäljning. Området är så gott som helt utan växtlighet så när som på planterade buskar invid en del av kanterna till den anlagda planen. Vid förverkligande av planens kvartersområde för affärs-, kontors- och servicestationsbyggnader ställs krav på att de tomtdelar som inte bebyggs och som inte används som områden för vistelse, trafik eller parkering ska planteras med träd och buskar. Förverkligande av planen kan därför bara leda till en förbättring med tanken på naturen och naturmiljön.

Planområdets befintliga stadsstruktur är så tät att det inte finns utrymme för att anvisa områden för konstruktioner för naturlig hantering av dagvatten. Området har redan från förut ett ledningsnät för dagvattenhantering som vid förverkligande av planområdet kommer att saneras och dess kapacitet ökas.

På planområdet finns inga befintliga grönområden och i planförslaget har inte heller anvisats några nya nämnvärda park- eller rekreationsområden.

Inom planområdet finns inga hotade naturtyper. På området har heller inte påträffats utrotningshotade eller sällsynta växter, djur eller naturtyper. En undersökning av eventuell förekomst av fladdermöss har utförts i de gårdstun som i planförslaget ämnas rivas. Inga fladdermöss eller spår av sådana påträffades.

5.4.3 Konsekvenser för områdets kolreserv och bedömning av planens klimathållbarhet

Genom uträkningar med hjälp av karttjänsten Hiilikartta har beräknats att planens inverkan på områdets kolreserv 2030 skulle vara - 238 tCO₂/ha (tCO₂/ha = tonkoldioxid per hektar), sammanlagt -198 tCO₂.

Enligt karttjänsten är planens negativa inverkan på kolreserv per hektar störst inom området anvisat för allmänna byggnader (Y-4) främst beror på att fast området även nu är bebyggt men också består av gårdstunens igenvuxna trädgårdar och landsvägens vägrens sido-område som delvis är träd- och slybevuxet. För området som är anvisat för affärs-, kontors och servicestationsverksamhet bedöms

minskningen av kolförrådet höra till den lindrigaste kategorin (-100 – -10 tCO₂e/ha). Det här torde bero på att området i dagens läge består av en grus-/asfaltplan utan nämnvärd växtlighet.

Kvarteret som anvisat för fristående småhus har lämnats utanför bedömningen, i och med att Hiilikartta-verktyget inte klarar av att bedöma situationen rätt i frågan om områden som redan är förverkligade, dvs att planen i första hand bekräftar nuläget och har bestämmelser i enlighet med det.

I korthet kan konstateras att det faktum att planområdet ligger helt inom redan befintlig stadsstruktur leder till en väldigt liten minskning av områdets kolreserv. Det är främst kolreserven i jordmånen som påverkas.

Planens klimathållbarhet har granskats med hjälp av KILVA-verktyget som utarbetats med miljöministeriets stöd av Birkalands NTM-central. Enligt utredningen ligger planens styrkor bland annat i följande kategorier:

- Betonar en hållbar färdmedelsfördelning
- Främjande av funktioner och livskvalitet som möjliggör hållbara lösningar.
- Granskning av områdets potential för produktion eller utnyttjande av förnybara energi

Enligt utredningen ligger planens svagheter bland andra inom följande kategorier:

- minska behovet av rörlighet/att förflytta sig
- Lagring av kol i kommande struktur
- Identifiering av områdets sårbara värden och funktioner
- Identifiering av särdrag i området som är utsatta för klimatrisker
- Identifiering av faror orsakade av extrema väderförhållanden

Svagheten inom kategorin som gäller att minska behov av rörlighet beror i det här fallet främst på att verktygets frågeställning och svarsalternativ är formulerade så att resultatet automatiskt blir svagt ifall planlösningen ens lite ökar biltrafiken på planområdet. Eftersom flera av bostadshusen på området för tillfället står tomma och en ny räddningsstation självklart leder till mera fordonstrafik på området så blir resultatet dåligt i utredningen. Men i själva verket flyttar verksamhetens trafik till planområdet från den plats i centrum där verksamheten är nu, så i det stora hela ökar inte trafiken i centrum på grund av planen utan kan snarare minska i och med att räddningspersonalen nu har större chans att utnyttja allmänna transportmedel för att ta sig till och från jobbet då den nya stationen ligger helt invid Pargas busstation.

I och med att det på området inte finns grönområden från förut, allt är i princip bebyggt redan i nuläget och utrymmen för att plötsligt öka på grönområdena i planområdet är också obefintliga på grund av den täta strukturen, så blir också resultatet för lagring av kol i kommande struktur svagt. Räddningsstationens byggnad är dessutom sådan att den till exempel inte nödvändigtvis går att bygga helt i trä på grund av funktionerna i verksamheten, varför man inte heller kan sätta sådana materialkrav på byggandet i planen.

I kategorin där man efterfrågar identifiering av särdrag i området som är utsatta för klimatrisker ger svarsalternativen inte heller större möjlighet till att få ett positivt resultat ifall det inte finns sådana funktioner eller särdrag på området som skulle vara speciellt sårbara för klimatrisker.

I planen har man nog identifierat vilka som är faror orsakade av extrema väderförhållanden och samtidigt identifierat de särdrag som är utsatta för klimatrisker. Här är också svarsalternativen väldigt begränsade och i ett planområde

som det här i en tät struktur, där dagvattnet leds i ledningsnät för dagvatten samt att man kommer att reparera och öka nätverkets kapacitet i närområdet för att åtgärda riskerna även för planområdet, men utan att det syns i planens bestämmelser.

6. Genomförande av detaljplanen

6.2 Genomförande och tidsplanering

Byggande av den räddningsstation som planen möjliggör kommer att påbörjas i slutet av 2026. Byggande av områdets nya gatuområden, både för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik kommer att påbörjas enligt en tidtabell som följer räddningsstationens byggtidtabell.

Förverkligande av de privatägda områdena på planområdet är helt beroende av de privata markägarna.

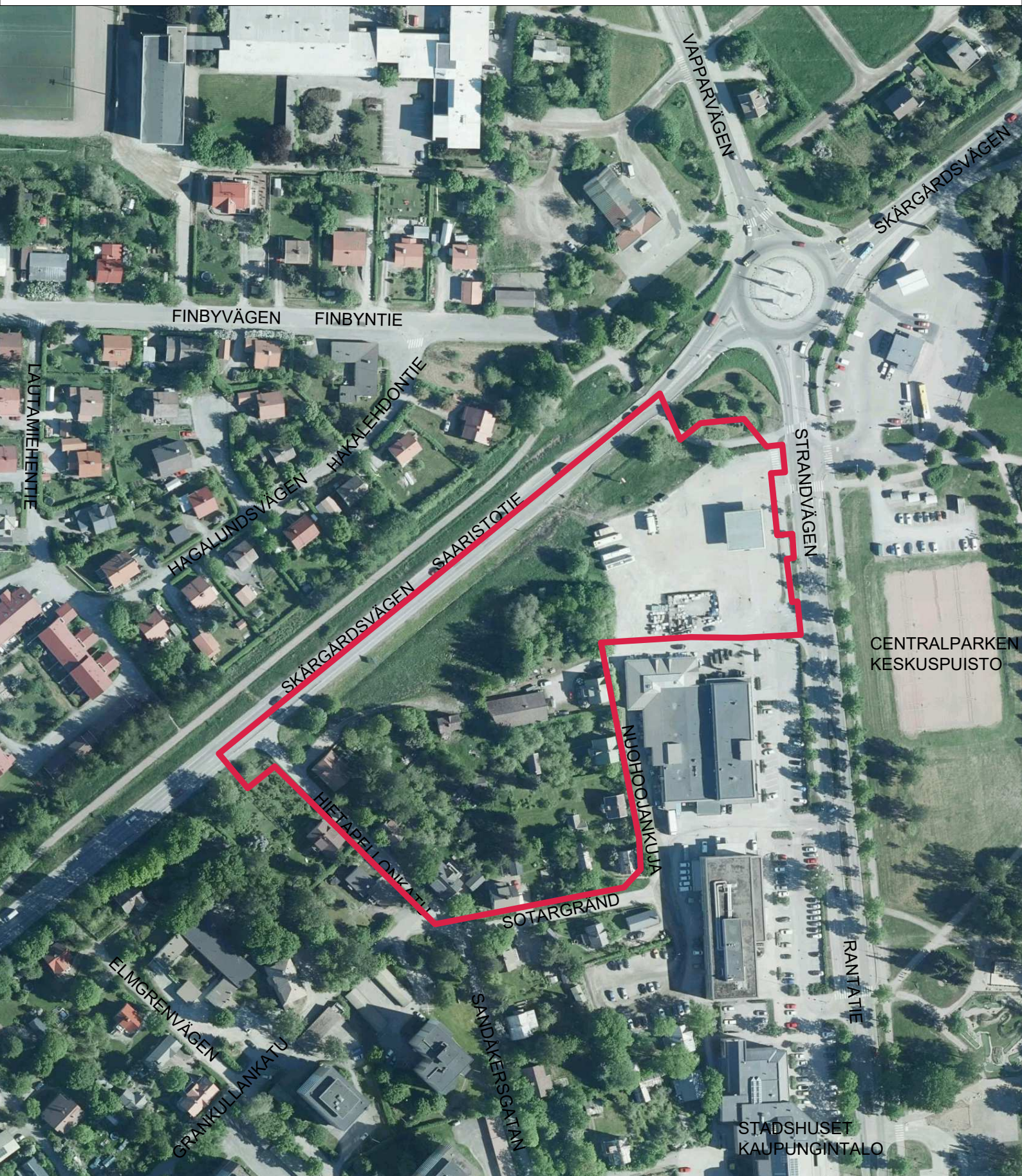
Bilagor

Blankett för uppföljning av detaljplanen
Pargas 18.2.2025

Enheten för planläggning och trafik, Pargas stad



Planområdet
Kaava-alue



SAMMANSTÄLLNING AV LANDSKAPSPLANERNA I
EGENTLIGA FINLAND
VARISINAI-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)
- **Etapplandskapsplanen för naturvärden och -resurser** (godkänd i landskapsfullmäktige 14.6.2021)

Käsitää:

- **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)
- **Luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava** (hyväksytty maakuntavaltuustossa 14.6.2021)

C

Område för centrumfunktioner

Ett på riks-, landskaps- eller regionnivå betydande område för centruminriktade service-, förvaltnings- och andra blandade funktioner samt därtill anslutna trafikområden och parker. Innehåller även centrumboende.

Keskustatoimintojen alue.

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai seudullisesti merkittävä keskustahakuisten palvelu-, hallinto- ja muiden sekoittuneiden toimintojen alue sekä siihen liittyvät liikennealueet ja puistot. Sisältää myös keskusta-asumisen.

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.

SV

Skydds- eller konsultationszon

För anläggningar som tillverkar eller lagrar farliga kemikalier har definierats en konsultationszon enligt situationen år 2016 baserat på Seveso III-direktivet

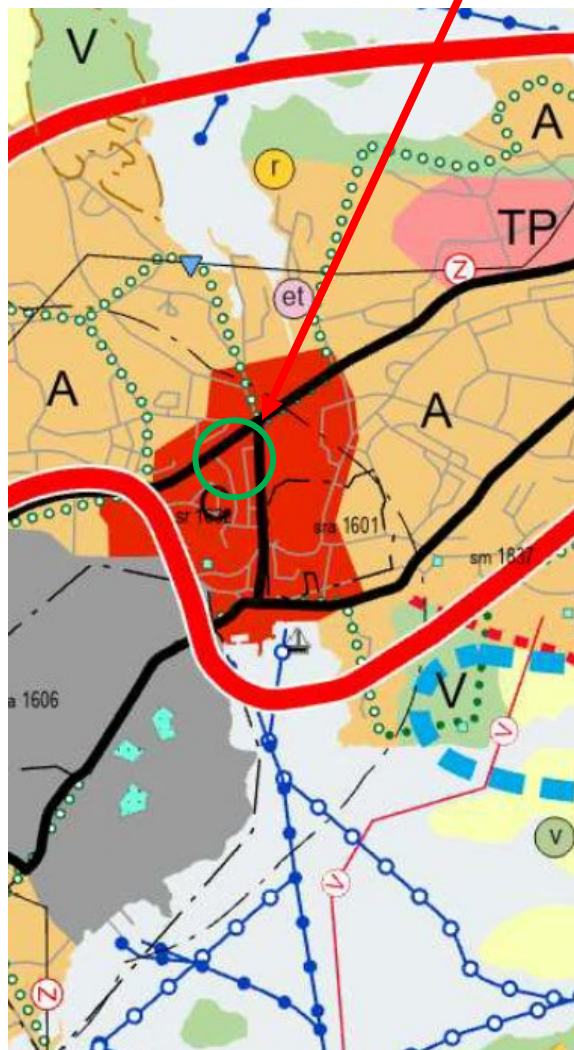
Suoja- tai konsultointivyöhyke

Vaarallisia kemikaaleja valmistaville laitoksille on määritelty Seveso III-direktiivin perustuva vuoden 2016 tilanteen mukainen konsultointivyöhyke

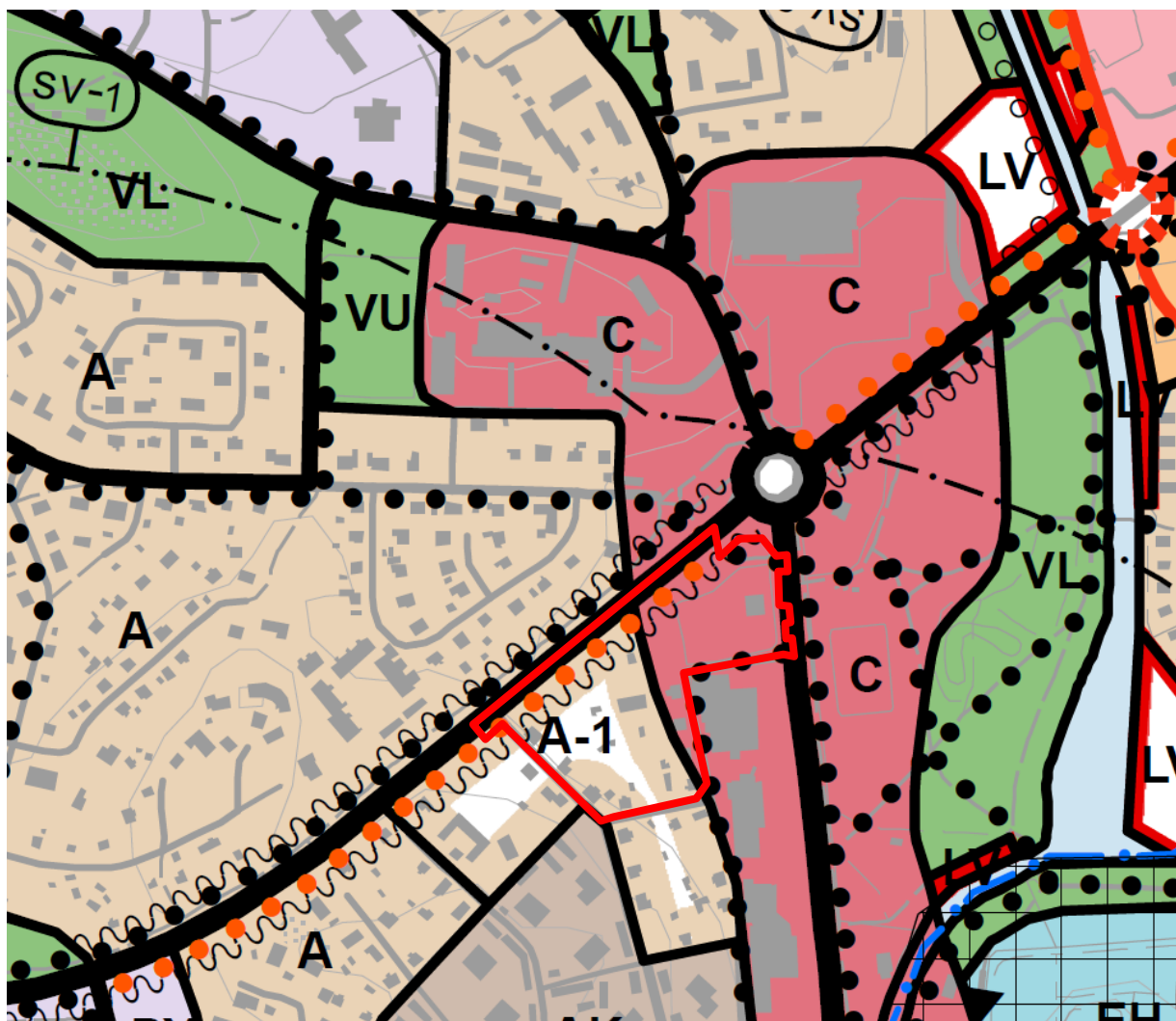
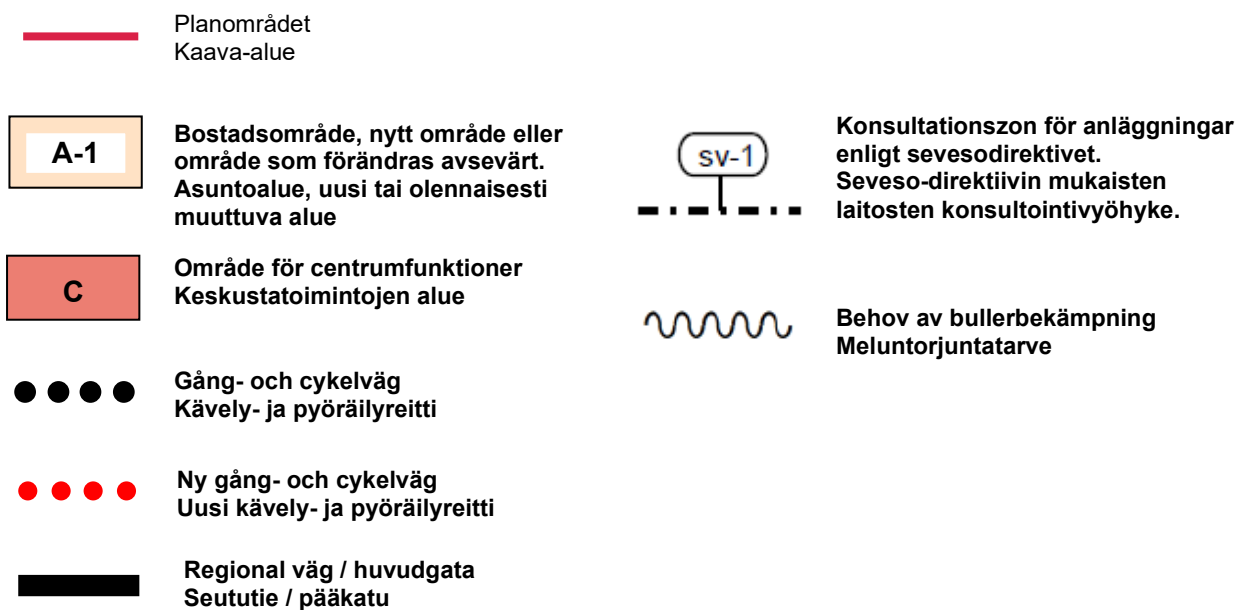
Planområdet ligger dessutom inom ett vidsträckt område för strategisk utveckling:

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

Planområdet
Kaava-alue



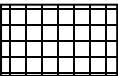
UTDRAG UR GENERALPLANEN FÖR PARGAS CENTRUM
OTE PARAISTEN KESKUSTAN YLEISKAAVASTA
Godkänd 30.5.2022
Hyväksytty 30.5.2022

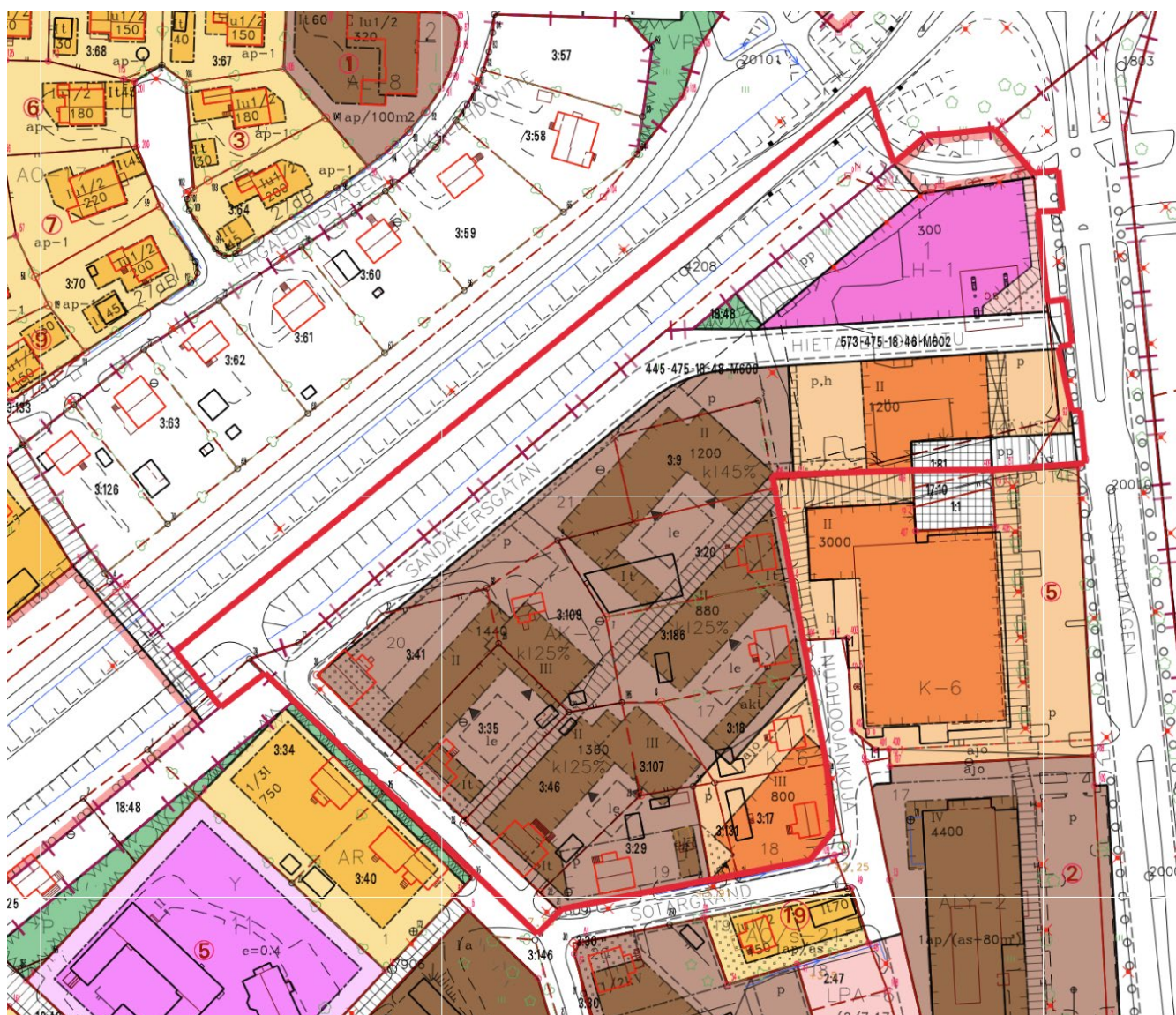


UTDRAG UR AJOURVARANDE DETALJPLAN
OTE AJANTASA-ASEMAKAAVASTA

— Planområdet
Kaava-alue

På området gällande detaljplanebestämmelser:
Alueella voimassa olevat asemakaavamääräykset:

AK-2	Kvartersområde för bostadsvåningsghus. Asuinkerrostalojen korttelialue.
K-6	Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader. Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.
LH-1	Kvartersområde för servicestationsbyggnader. Huoltoasemarakennusten korttelialue.
	Öppen plats eller torg. Katuaukio tai tori.
VP	Park. Puisto.
LT	Område för allmän väg. Yleisen tien alue.





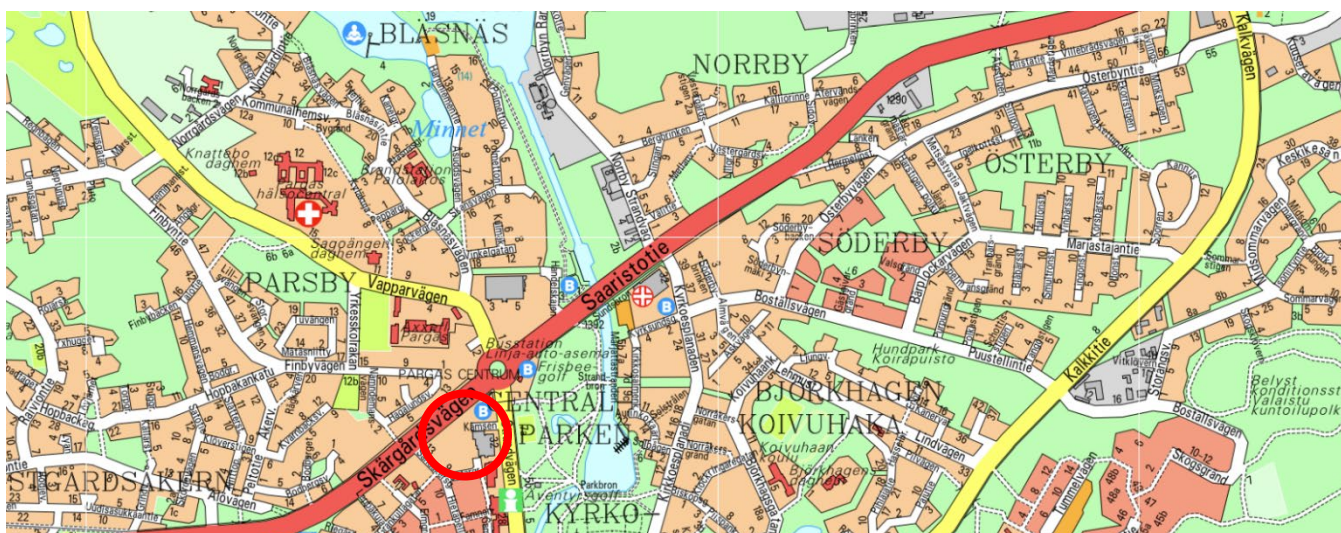
PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

Detaljplanändring för kvarter 1 och delar av kvarter 2, för delar av invidliggande torg- och parkområden samt för delar av Sandåkerгатans gatuområde i Norra Centrum (07) stadsdel. Detaljplan för del av Skärgårdsvägens trafikområde.

Projektnamn; Pargas nya räddningsstation.

1. Planområde

Det ca 2,5 ha stora planområdet ligger i Pargas kärncentrum och gränsas i norr av Skärgårdsvägen, i väster av Sandåkersgatan och av ett smalt parkområde, i söder av Sotagränd och ett affärskvarter och i öster av Strandvägen.



2. Markägoförhållanden

På planområdet finns några mindre privatägda fastigheter samt ett större outbrutet område som bland annat omfattar en kallstation för bränsledistribution. Delarna inom Skärgårdsvägens landsvägsområde är statsägt och de resterande delarna av planområdet är i Pargas stads ägo.

3. Planläggningsprojektets utgångspunkter och målsättningar

Planprojektet har blivit aktuellt i samband med att Egentliga Finlands räddningsverk tillsammans med staden gjort utredningar för att hitta en ny plats för en räddningsstation i Pargas då den nuvarande börjar vara i slutet på sin livscykel. Utifrån räddningsväsendets uträkningar är platsen direkt sydväst om segelrondellen den mest optimala med tanke på verksamhetsområdet och för att uppnå en

OSALLISTUMIS- JA ARVIOINTISUUNNITELMA

Asemakaavamuutos korttelille 1 ja osalle korttella 2, viereisten tori- ja puistoalueiden osille sekä osalle Hietapellonkadun katualueesta Pohjois-Keskustan (07) kaupunginosassa. Asemakaava Saaristotien liikennealueen osalle.

Hankkeen nimi; Paraisten uusi pelastusasema.

1. Kaava-alue

Noiin 2,5 ha:n kokoinen kaava-alue sijaitsee Paraisten ydinkeskustassa, rajautuen pohjoisessa Saaristotiehen, lännessä Hietapellonkatuun ja kapeaan puistoalueeseen, etelässä Nuohoojankujaan ja liikekortteliin ja idässä Rantatiehen.

2. Maanomistus

Kaava-alueella on muutama yksityisesti omistettua pienempää kiinteistöä sekä yksi isompi määräala, joka käsittää muun muassa polttoainejakelun kylmäaseman. Saaristotien maantiealueen osat ovat valtion omistuksessa, ja loppuosa kaava-alueesta on Paraisten kaupungin omistuksessa.

3. Kaavoitushankkeen lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavahanke on tullut ajankohtaiseksi, kun Varsinais-Suomen pelastuslaitos on yhdessä kaupungin kanssa tehnyt selvityksiä löytääkseen Paraistilta uuden paikan pelastusasemalle nykyisen ollessa elinkaarensa loppupäässä. Pelastustoimen laskelmien mukaan optimaalisin paikka toiminta-alueeseen nähden ja mahdollisimman nopeiden lähtövalmuisaikojen saavuttamiseksi sijaitsee heti



möjligast snabb uttryckningstid. Staden har beslutat att samtidigt revidera detaljplanen för det direkt invidliggande området av kvarter 2 samt för hela kvarter 1 och invidliggande gatu- och parkområden eftersom dessa inte förverkligats enligt detaljplanen från 1995.

Syftet med detaljplanen och -ändringen är att möjliggöra byggandet av en ny räddningsstation invid Skärgårdsvägen samt att granska de invidliggande egnahemshusens skyddsvärden och anvisa gårdstunens planbeteckningar som motsvarar den nuvarande användningen. Samtidigt granskas också kvartersområdet anvisat för servicestationsbyggnader så att det bättre motsvarar nuläget. Gatu- och trafikområdena inom planområdet planeras så att helheten får en ändamålsenlig struktur.

4. Planläggningsläget Landskapsplan

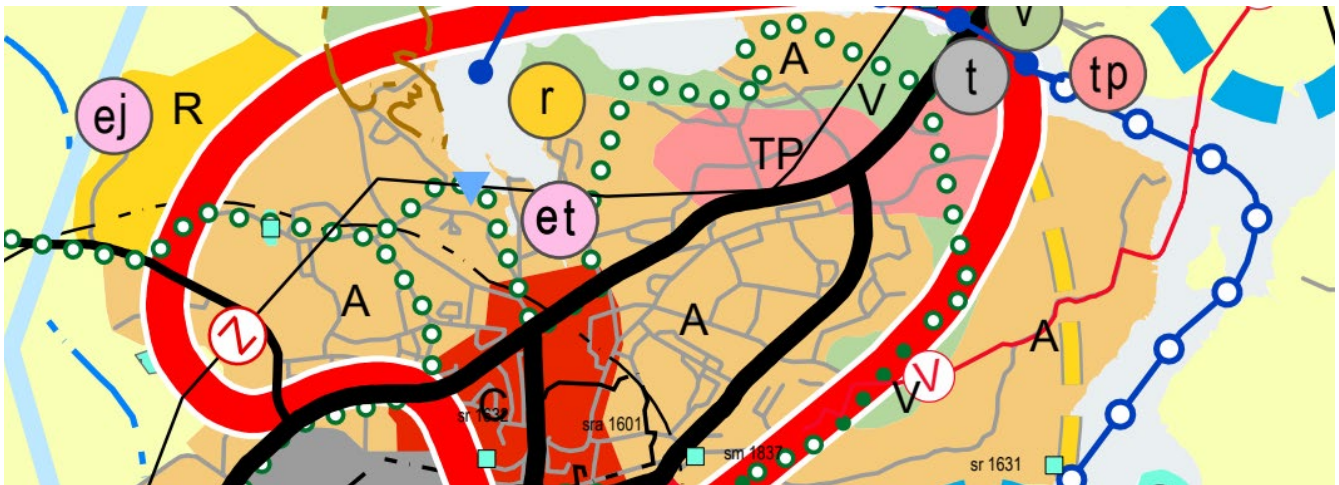
För planområdet gäller Åbolands landskapsplan (fastst.20.3.2013), etapplandskapsplanen för tätorternas markanvändning, service och trafik i Egentliga Finland (godk.11.6.2018) samt Egentliga Finlands etapplandskapsplan för naturvärden och -resurser (godk.14.6.2021). I sammanställningen av landskapsplanerna är planområdet anvisat som områden för centrumfunktioner (C) som ligger inom ett målområde för stadsutveckling.

purjekiertoliittymän lounaispuolella. Kaupunki on samalla päättänyt tarkistaa asemakaavaa suoraan vieressä olevan korttelin 2 osalle, korttelille 1 sekä vieressä olevien katu- ja puistoalueiden osille, koska nämä eivät ole toteutuneet 1995 laaditun asemakaavan mukaisesti.

Asemakaavan ja -muutoksen tavoitteena on mahdollistaa uuden pelastusaseman rakentaminen Saaristotien varrelle sekä tarkistaa viereisten omakotitalojen suojeluarvoja ja osoittaa pihapiirit nykyisen käyttötarkoituksen mukaisilla kaavamääräyksillä. Samalla tarkistetaan myös huoltoasemarakennusten korttelialuetta vastaamaan paremmin nykytilannetta. Kaava-alueen katu- ja liikennealueet suunnitellaan niin, että kokonaisuus saadaan rakenteeltaan tarkoituksenmukaiseksi.

4. Kaavatilanne Maakuntakaava

Kaava-alueella on voimassa Turunmaan maakuntakaava (vahv.20.3.2013), Varsinais-Suomen taajamien maankäytön, palveluiden ja liikenteen vaihemaakuntakaava (hyv.11.6.2018) sekä Varsinais-Suomen luonnonarvojen ja -varojen vaihemaakuntakaava (hyv.14.6.2021). Maakuntakaavayhdistelmässä kaava-alue on osoitettu keskustatoimintojen (C) alueiksi, jotka sijaitsevat kaupunkikehittämisen kohdealueella.



Generalplan

I den nya, av stadsfullmäktige 30.5.2022 godkända generalplanen för Pargas centrum är området delvis anvisat som område för centrumfunktioner och delvis som bostadsområde som är nytt eller som förändras avsevärt. I norra kanten av planområdet är anvisat en ny gång- och cykelväg och ett behov av bullerbekämpning.

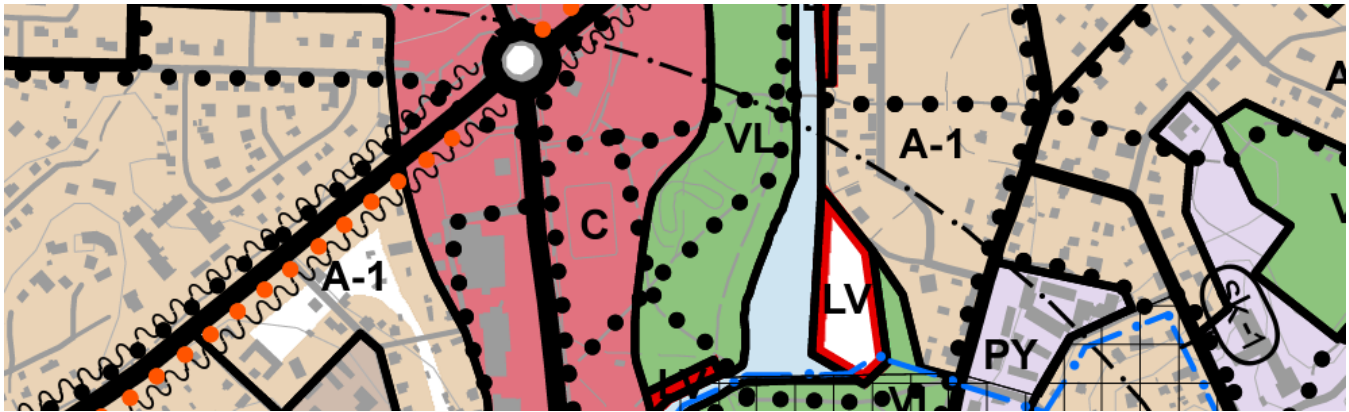
Yleiskaava

Uudessa, 30.5.2022 kaupunginvaltuustossa hyväksytyssä Paraisten keskustan yleiskaavassa kaava-alue on osoitettu osittain keskustatoimintojen alueeksi ja osittain asuntoalueeksi, joka on uusi tai olennaisesti muuttuva. Kaava-alueen pohjoisreunassa on osoitettu uusi kävely- ja pyöräilyreitti ja meluntorjuntatarve.



I generalplanen finns också noterat på området befintliga gång- och cykelleder.

Yleiskaavaan on myös merkitty alueen olevat kävely- ja pyöräilyreitit.

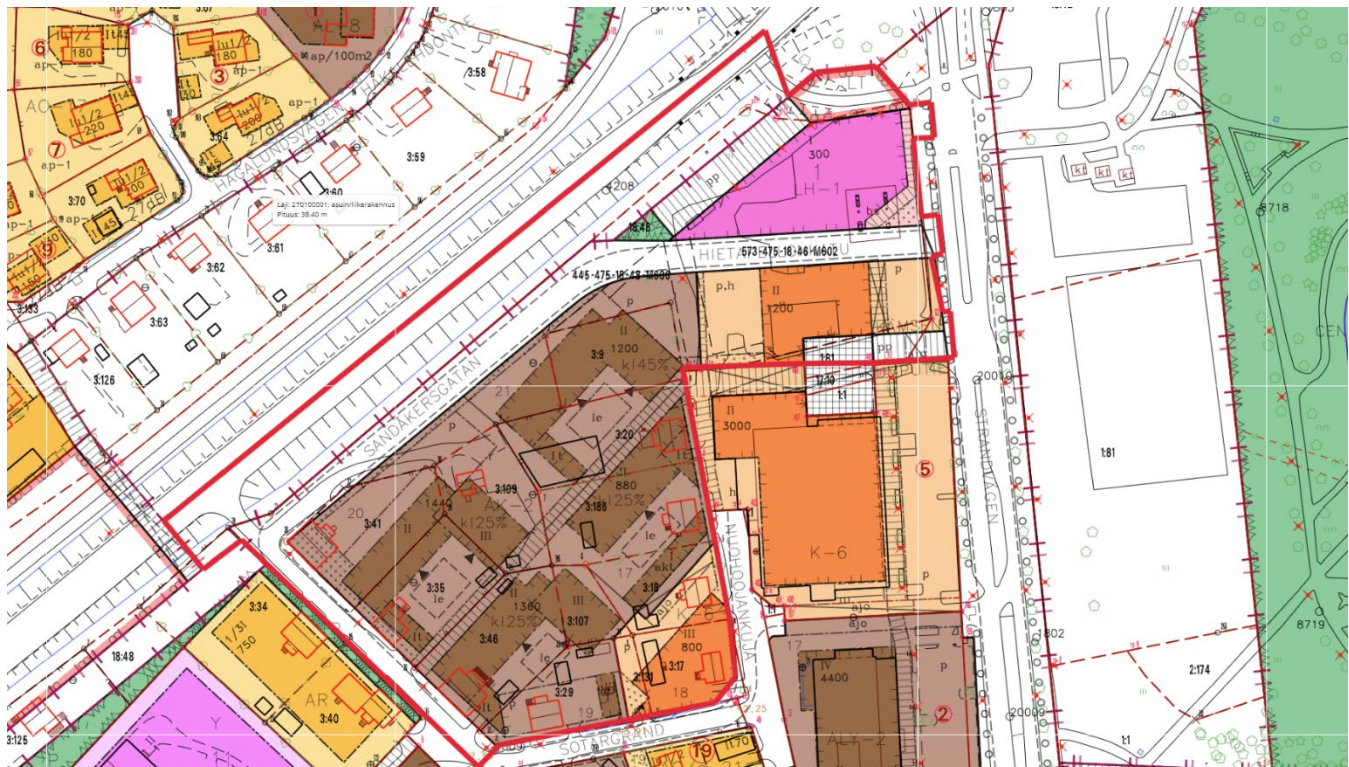


Detaljplan

Detaljplanen för planområdet är till största del fastställd 3.4.1995 och anvisar ett större område som kvartersområde för flervåningshus (AK-2), två mindre områden som kvartersområden för affärs- och kontorsbyggnader (K-6) och ett område för kvartersområde för servicestationsbyggnader. En liten del av planområdets detaljplan är fastställd 12.5.1982 och anvisar en liten del av ett parkområde, ett område för gång- och cykeltrafik samt en del av ett trafikområde i närheten av Segelrondellen vid Skärgårdsvägen. En liten del av planområdet är inte detaljplanerat.

Asemakaava

Kaava-alueen asemakaava on pääosin vahvistettu 3.4.1995 ja osoittaa yhden laajahkon alueen asuinkerrostalojen korttelialueeksi (AK-2), kaksi pienehköä aluetta liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi (K-6) sekä yhden alueen huoltoasemarakennusten korttelialueeksi. Pieni osa kaava-alueen asemakaavasta on vahvistettu 12.5.1982 ja osoittaa pienen puistoalueen osan, alueen kävely- ja pyöräilyliikenteelle sekä Saaristotien purjekiertoliittymän läheisyydessä olevan liikennealueen osan. Pieni osa kaava-alueesta on vailla asemakaavaa.





Områdets byggrätt är sammanlagt 7180 m² vy; 4880 m² vy för flervåningshus, 2000 m² vy för affärs- och kontorsbyggnader och 300 m² vy för servicestationsbyggnader. Detaljplanens planenliga byggrätt är i sin helhet outnyttjad. Kvarteret för flervåningshus har inte bebyggt enligt planen och innefattar endast sju egnahemshus med tillhörande ekonomibygnader som funnits då planen uppgjorts på 90-talet. Av kvartersdelarna som är avvisade för affärs- och kontorsbyggnader är den norra obebyggd och inom det södra delområdet befinner sig två av planområdets egnahemshus. I samband med kallstationen för bränsledistribution finns inga byggnader.

5. Utredningar

I samband med arbetet med den nya generalplanen för Pargas centrumområden har gjorts flera omfattande utredningar som kommer att utnyttjas i arbetet med det här planprojektet (bland andra stadsbildsmässig utredning av centrumområdet, utredning över kommersiella och offentliga tjänster, utredning över gångvägar). På planområdet har utförts en utredning av fladdermöss för de byggnaders del som behöver rivas för att kunna förverkliga den nya räddningsstationen. Spår av fladdermöss påträffades inte.

Övriga utredningar som kommer att göras;

- Bullerutredning
- Trafikutredning
- Dagvattenutredning

6. Intressenter

Intressenter i planläggningsprojektet är planområdets markägare, markägarna och invånarna i det närliggande området, stadens olika ansvarsområden, Egentliga Finlands NTM-central, Egentliga Finlands förbund, Egentliga Finlands räddningsverk, vattentjänstverket, Egentliga Finlands områdesvisa ansvarsmuseum, Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes), Trafikledsverket (VÄYLÄ), 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.

Bygg- och miljönämnden framlägger planförslaget offentligt. Tidpunkten för framläggandet meddelas på stadens

Alueen rakennusoikeus on yhteensä 7 180 k-m²; 4 880 k-m² asuinkerrostaloille, 2 000 k-m² liike- ja toimistorakennuksille ja 300 k-m² huoltoasemarakennuksille. Kaavan mukainen rakennusoikeus on kokonaisuudessaan hyödyntämättä. Asuinkerrostalojen korttelialue ei ole rakentunut kaavan mukaisesti ja käsittää ainoastaan seitsemän omakotitaloa talousrakennuksineen, jotka ovat olleet olemassa jo kaavan laatimisen aikana 90-luvulla. Liike- ja toimistorakennuksille osoitettuihin korttelinosista pohjoisempi on rakentamaton ja eteläisemmällä osa-alueella sijaitsee kaksi alueen omakotitaloista. Polttoainejakelun kylmäaseman yhteydessä ei ole rakennuksia.

5. Selvitykset

Paraisten keskustan yleiskaavatyön yhteydessä on tehty monia laajoja selvityksiä, joita tullaan hyödyntämään myös tämän kaavahankkeen suunnittelussa (muun muassa keskusta-alueen kaupunkikuvallinen selvitys, kaupallisten ja julkisten palvelujen selvitys, kävelyreitistöselvitys). Kaava-alueella on tehty lepakkoselvitys niiden rakennusten osalta, joita on tarpeen purkaa uuden pelastusaseman toteuttamiseksi. Selvityksen yhteydessä ei löydetty viitteitä lepakoista.

Muut selvitykset, jotka tullaan tekemään;

- Meluselvitys
- Liikenneselvitys
- Hulevesiselvitys

6. Osalliset

Osallisina kaavoitushankkeessa ovat kaava-alueen maanomistajat, lähialueen maanomistajat ja asukkaat, Paraisten kaupungin eri vastualueet, Varsinais-Suomen ELY-keskus, Varsinais-Suomen liitto, Varsinais-Suomen pelastuslaitos, vesihuoltolaitos, Varsinais-Suomen alueellinen vastuumuseo, Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes), Väylävirasto (VÄYLÄ), Caruna sekä muut, joiden asumiseen, työntekoon tai muihin oloihin kaavamuuksa 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.

Rakennus- ja ympäristölautakunta asettaa kaavaehdotuksen julkisesti nähtäville. Nähtävillölon ajankohta



officiella anslagstavla på stadens webbplats och per tidningsannonser. Under påseendetiden begärs även utlåtanden från berörda myndigheter. Planen godkänns slutligen i stadsfullmäktige. De som har bitt om information om godkännandet under den tid som 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.

8. Preliminär tidtabell

Uppgörandet av detaljplan och -ändring inleds med detta program för deltagande och bedömning hösten 2024. 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 början av hösten 2025.

9. Konsekvensbedömning

Konsekvenserna av planen bedöms utifrån de utredningar och bedömningar som gjorts i samband med utarbetandet av generalplanen för Pargas centrum, utredningar som görs i samband med detaljplaneringsarbetet samt utifrån tillgänglig bakgrundsinformation och terrängbesök. Detaljplanändringens konsekvenser bedöms noggrannare och redovisas för i planbeskrivningen.

Placeringen av en ny räddningsstation direkt invid Skärgårdsvägen förkortar utryckningstiderna vid räddningsuppdrag och ökar säkerhet inom stationens verksamhetsområde. Endast brådskanse larmuppdrag kommer att ske via den direkta anslutningen till Skärgårdsvägen och kommer därför inte att påverka landsvägens trafiksäkerhet. Övrig utryckning och utryckningsfordonens returtrafik kommer att ske via stadens gatunät.

Tomten ämnad för räddningsstationen kommer att behöva fyllas upp i någon mån för att möjliggöra en smidig anslutning till Skärgårdsvägen vilket har negativa konsekvenser för miljön. Dessa konsekvenser kan minskas med att utnyttja sprängsten och jordmassor från närliggande byggprojekt som troligen kommer att pågå samtidigt, var det kommer att behöva sprängas berg för att jämna ut tomtmark.

En stor del av planområdet är för tillfället outnyttjat och innefattar flera äldre slitna och delvis fallfärdiga egna-hemshus som kommer att rivas. De hus på stadens markområden som står tomma är varken historiskt eller arkitektoniskt betydelsefulla och ett av dem är redan i så

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. Alustava aikataulu

Asemakaavan ja -muutoksen laatiminen aloitetaan tällä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla syksyllä 2024. Kaavaehdotus valmistuu ja käsitellään tämän jälkeen rakennus- ja ympäristölautakunnassa, jotta se voidaan asettaa julkisesti nähtäville. Tavoitteena on, että kaupunginvaltuusto voisi hyväksyä kaavan alkusyksystä 2025.

9. Vaikutusten arviointi

Kaavan vaikutusten arviointi perustuu Paraisten keskustan yleiskaavatyön yhteydessä tehtyihin selvityksiin ja arviointeihin, asemakaavan yhteydessä tehtäviin selvityksiin sekä muihin käytössä oleviin perustietoihin ja maastokäynteihin. Asemakaavamuutoksen keskeiset vaikutukset arvioidaan tarkemmin ja raportoidaan kaavaselostuksessa.

Uuden pelastusaseman sijoittaminen aivan Saaristotien varrelle lyhentää pelastustehtävien lähtövalmiusaikoja ja lisää turvallisuutta aseman toiminta-alueella. Vain kiireelliset hälytystehtävät tullaan järjestämään Saaristotien liittymän kautta, eivätkä siksi tule vaikuttamaan maantien liikenneturvallisuuteen. Muut hälytystehtävät ja hälytysajoneuvojen paluuliikenne tulee tapahtumaan kaupungin katuverkoston kautta.

Pelastusasemaa varten tarkoitettulla tontilla on tarpeen suorittaa jonkin verran maantäyttöö sujuvan liittymisen mahdollistamiseksi Saaristotielle. Tällä on kielteisiä ympäristövaikutuksia. Näitä kielteisiä vaikutuksia voidaan vähentää hyödyntämällä louhetta ja maamassoja läheisistä, todennäköisesti samanaikaisesti käynnissä olevista rakennusprojekteista, joissa on tarpeen räjäyttää kallioita tonttimaan tasoittamiseksi.

Suuri osa kaava-alueesta ei ole tällä hetkellä käytössä ja se käsittää useita vanhoja, kuluneita ja osittain rappeutuneita omakotitaloja, jotka on tarkoitus purkaa. Kaupungin mailla tyhjillään olevat rakennukset eivät ole historiallisesti tai arkkitehtonisesti merkittäviä ja yksi niistä on



dåligt skick att det utgör en risk för sin omgivning och kommer därför att rivas så fort som möjligt. Rivning av byggnader medför alltid negativa konsekvenser, eftersom en stor del av byggnaders klimatutsläpp kommer från tillverkning av byggmaterial och andra produkter som ingår i en byggnad, vilket betyder att man borde sträva till att så långt som möjligt bevara redan befintliga byggnader. Eftersom trafikens buller är problematiskt direkt invid Skärgårdsvägen för byggnader ämnade för boende, är det inte ur ett hälsoperspektiv ett bra alternativ att låta renovera eller i vissa fall nybygga de allra närmaste byggnaderna för boendeändamål. En större byggnadskropp för annat bruk än boende, i detta fall en räddningsstation, är mera ändamålsenlig att placera invid Skärgårdsvägen och bygganden kan på samma gång ha en bullerdämpande effekt och ge en mera trivsam miljö för bostadsbyggnaderna som ligger längre från landsvägen och fortfarande är i bostadsbruk.

Genom att använda byggmaterial med så låg klimat- och miljöpåverkan som möjligt vid byggande av den nya räddningsstationen samt genom att använda sig av hållbara energiformer vid uppvärmning av byggnaden kan man också minimera de negativa miljökonsekvenserna som nybyggnad medför.

I samband med detaljplaneringen kommer man att lägga stor tyngdvikt vid att komplettera stadens nätverk för gång- och cykeltrafik för att skapa en infrastruktur som stöder hållbar trafik. Det är också viktigt att hitta en så trygg och ändamålsenlig lösning som möjligt för att främja det närliggande skolcentrets elevers hållbara skolresor. Ett sådant mål har också positiva hälsoeffekter.

Planprojektet kan komma att förutsätta markanvändningsavtal.

10. Kontaktpersoner

Planen utarbetas på Pargas stads planläggningsenhet och som kontaktpersoner fungerar:

Charlotte Koivisto, planläggare

040 488 5906

charlotte.koivisto@pargas.fi

Pasi Hyvärilä, vikarierande planläggningschef

040 488 5918

pasi.hyvarila@pargas.fi

jo niin huonossa kunnossa, että se muodostaa vaaran ympäristölleen ja tullaan siksi purkamaan mahdollisimman pian. Rakennusten purkamisella on aina kielteisiä vaikutuksia, koska suuri osa rakennusten ilmastopäästöistä tulee rakennusmateriaalien ja muiden rakennukseen kuuluvien tuotteiden valmistuksesta, joten olemassa olevia rakennuksia tulisi pyrkiä säilyttämään mahdollisimman pitkälle. Koska liikennemelu on asumiseen tarkoitetuille rakennuksille ongelmallinen Saaristotien välittömässä läheisyydessä, lähimpien rakennusten peruskorjaaminen tai joissakin tapauksissa uudisrakentaminen asumista varten ei ole terveydellisestä näkökulmasta hyvä vaihtoehto. Suurehkon, muuhun kuin asumiseen tarkoitettun rakennusrungon, tässä tapauksessa pelastusaseman, sijoittaminen Saaristotien varrelle on tarkoituksenmukaisempi ratkaisu. Rakennuksella voi samalla olla melua vaimentava vaikutus ja tarjota kauempana maantieltä oleville, vielä asuinkäytössä oleville asuinrakennuksille miellyttävämmän ympäristön.

Käyttämällä uuden pelastusaseman rakentamisessa rakennusmateriaaleja, joilla on mahdollisimman vähän ilmasto- ja ympäristövaikutuksia sekä hyödyntämällä kestäviä energiamuotoja rakennuksen lämmittämisessä, voidaan minimoida myös uudisrakentamisen aiheuttamat kielteiset ympäristövaikutukset.

Asemakaavoitustyön yhteydessä tullaan kiinnittämään erityistä huomiota kaupungin kävely- ja pyöräilyreitistön täydentämiseen, jotta saadaan luotua kestävää liikkuamista tukevaa infrastruktuuria. Mahdollisimman turvallisen ja asianmukaisen ratkaisun löytäminen edistämään lähellä olevan koulukeskuksen oppilaiden kestäviä koulumatkoja on myös tärkeä tavoite, jolla on myös myönteisiä terveysvaikutuksia.

Kaavahanke saattaa edellyttää maankäytösopimuksia.

10. Yhteyshenkilöt

Kaava laaditaan Paraisten kaupungin kaavoitusyksikössä, ja yhteyshenkilöinä toimivat:

Charlotte Koivisto, kaavoittaja

040 488 5906

charlotte.koivisto@parainen.fi

Pasi Hyvärilä, kaavoituspäällikön sijainen

040 488 5918

pasi.hyvarila@parainen.fi

FOTOGRAFIER FRÅN OMRÅDET
VALOKUVIA ALUEELTA



Vy längs Gamla Bläsnäsvägen upp mot Sotargränd.
Näkymä Vanhan Bläsnäsintien varrelta Nuohoojankujaa päin.



Den förfallna huvudbyggnaden på fastigheten Solhem 3:17.
Ränsistynyt päärakennus kiinteistöllä Solhem 3:17.



Vy längs Sandåkersgatan norrut. Till höger huvudbyggnaden på
fastigheten Östantorp 3:46.
Näkymä pohjoiseen suuntaan Hietapellonkadun varrelta.
Oikealla kiinteistön Östantorp 3:46 päärakennus.



Vy längs Sandåkersgatan söderut, med huvudbyggnaden på
fastigheten Gläntan 3:41 till vänster.
Näkymä etelään pitkin Hietapellonkatua, ja vasemmalla
kiinteistön Gläntan 3:41 päärakennus.



Vy längs Skärgårdsvägen från Sandåkersgatans anslutning. Planområdet till höger. Näkymä Hietapellonkadun liittymästä pitkin Saaristotietä. Kaava-alue oikealla.



Terrängen direkt söder om Skärgårdsvägen sett från Gläntan 3:41 mot Segelrondellen. Heti Saaristotien eteläpuolella olevan alueen maasto katsottuna kiinteistöltä Gläntan 3:41 Purjekiertoliittymää päin.



Terrängen direkt söder om Skärgårdsvägen sett från Gläntan 3:41 mot Segelrondellen. Heti Saaristotien eteläpuolella olevan alueen maasto katsottuna kiinteistöltä Gläntan 3:41 Purjekiertoliittymää päin.



Terrängen direkt söder om Skärgårdsvägen sett från grusplanen vid bränslestationen. Heti Saaristotien eteläpuolella olevan alueen maasto polttoaineaseman sorakentältä katsottuna.



Bränslestationen i nordöstra hörnet av planområdet.
Kaava-alueen koilliskulmassa oleva polttoaineasema.



Terrängen norr om bränslestationen.
Polttoaineaseman pohjoispuolella oleva maasto.



Tunneln för underfart vid planområdets nordöstra gräns.
Kaava-alueen koilliskulman rajalla oleva alikulkutunneli.



Leden för gång- och cykeltrafik som leder till tunneln sett från öster.
Tunneliin johtava kävely- ja pyöräilyväylä idästä katsottuna.



Gång- och cykelleden mellan Strandvägen och bränslestationen. Rantatien ja polttoaineaseman välinen kävely- ja pyöräilyväylä.



Vy över bränslestationens sydöstra hörn mot affärsfastigheten som ligger söder om.

Näkymä polttoaineaseman kaakkoiskulman yli eteläpuolella olevalle liikekiinteistölle.



Inofficiell trafikled som löper norr om affärsbyggnaden på fastigheten 445-7-2-5.

Epävirallinen liikenneväylä joka kulkee kiinteistöllä 445-7-2-5 olevan liikerakennuksen pohjoispuolella.



Vy mot bränslestationen längs den allmänna leden för gång- och cykeltrafik som löper direkt öster om affärsbyggnaden på fastigheten 445-7-2-5.

Näkymä polttoaineaseman suuntaan pitkin yleistä kävely- ja pyöräilyväylää, joka kulkee heti kiinteistöllä 445-7-2-5 olevan liikerakennuksen itäpuolella.



Den allmänna leden för gång- och cykeltrafik som löper direkt väster om affärsbyggnaden på fastigheten 445-7-2-5. Yleinen kävely- ja pyöräilyväylä, joka kulkee heti kiinteistöllä 445-7-2-5 olevan liikerakennuksen länsipuolella.



Huvudbyggnaden på fastigheten Parsbybacken 8/10 3:109. Kiinteistöllä Parsbybacken 8/10 3:109 oleva päärakennus.



Huvudbyggnaden på fastigheten Parsbybacken 8/10 3:109. Kiinteistöllä Parsbybacken 8/10 3:109 oleva päärakennus.



Huvudbyggnaden på fastigheten Gläntan 3:41. Kiinteistöllä Gläntan 3:41 oleva päärakennus.



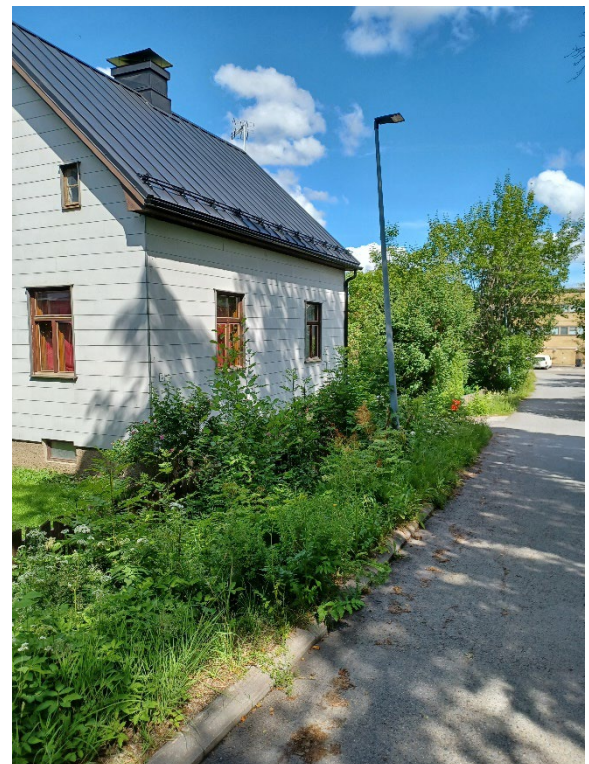
Den fallfärdiga huvudbyggnaden på fastigheten Björkkulla 3:35.
Kiinteistöllä Björkkulla 3:35 oleva rappeutunut päärakennus.



Huvudbyggnaden på fastigheten Tenhola 3:186.
Kiinteistöllä Tenhola 3:186 oleva päärakennus.



Huvudbyggnaden på fastigheten Fageräng 3:18.
Kiinteistöllä Fageräng 3:18 oleva päärakennus.



Huvudbyggnaden på fastigheten Villagård 3:29.
Kiinteistöllä Villagård 3:29 oleva päärakennus.

ILLUSTRATION
HAVAINNEKUVA

 Planområdet
Kaava-alue



DETALPLAN SOM AVLÄGSNAS
POISTUVA ASEMAKAAVA

