

Lovisa stad  
Centralen för näringsliv och infrastruktur  
Stadsplaneringsavdelningen

8.11.2019 (ÖVERSÄTTNING)

Lovisa Hamnfastigheter Ab  
Hamnhusgränden 1  
07910 Valkom

## BEGÄRAN OM ATT PÅSKYNDNA DELGENERALPLAN

Lovisa Hamnfastigheter Ab har lämnat in en begäran om ändring av detaljplan daterad 11.10.2019 till stadsplaneringsavdelningen. Genom diskussioner med stadsplaneringsavdelningen beslutade Lovisa Hamnfastigheter Ab ändra denna begäran till en begäran om att påskynda detaljplanen, då planen varit anhängig redan flera år. Bolaget kom fram till detta ändringsförslag i första hand därför att det är ändamålsenligt att granska området som en helhet. Granskningen kan leda till att detaljplanerna möjligen uppdateras så att de blir ändamålsenliga.

Lovisa Hamnfastigheter Ab är ett dotterbolag som i sin helhet är i Lovisa stads ägo. Bolaget arbetar i enlighet med det mål som ägaren ställt upp i budgeten för 2019–2020 för att främja verksamhetsförutsättningarna för sina hyresgäster, företagen i hamnområdet, såväl vad gäller områdesplanering som farledsförbindelser.

Brahea-keskus vid Turun yliopisto har våren 2019 undersökt hamnområdenas ekonomiska inverkan och konstaterat att den är betydande inom östra Nyland. Hamnens direkta sysselsättningseffekt utgjorde cirka 117 årsverken och helhetssysselsättningseffekten cirka 282 årsverken. Kommunkatteintäkterna för personalen vid hamnanknutna företag var enligt uppskattning 1,8 miljoner euro 2017.

Lovisa Hamnfastigheter Ab förfogar över två fastigheter, 434-11-2008-1 och 434-11-2008-2, vilka bildar hamnområdet i Lovisa (exklusive silotomten 434-11-2008-3 ägd av Suomen Viljava Oy). Bolagets hyreskontrakt är till sin natur långvariga, för den mest betydande hyresgästen är avtalet i kraft till 1.1.2097.

Lovisas hamnområde har under de senaste åren utvecklats kraftigt:

- Lovisa Hamn Ab:s övergång i majoritetsägo hos Helsingfors Hamn Ab förstärkte hamnens roll inom Finlands hamnätverk: i praktiken blev hamnen en del av Helsingfors hamn för lös- och styckegods. Hamnverksamheten har upplevt tillväxt.
- Placeringen av Valkom Hall Ab och dess hyresgäst Suomenlahden Telakka Oy i norra delen av hamnområdet. Företagets verksamhet har kommit livligt i gång.
- Suomen Viljava Oy har koncentrerat sina verksamheter och gjort avsevärda investeringar i hamnen.
- Hamnen har på en kort tid utvecklats till en transithamn.
- Trafiken på tågbanan Lahtis–Lovisa har blivit livligare.

I samband med Lovisa Hamn Ab:s aktieaffärer gav Lovisa stad en försäkran om att inte planlägga de separat specificerade områdena intill hamnen för annat än ändamål som möjliggör hamnverksamhet, för att trygga utvecklingen av hamnens affärsverksamhet. I granskningen av delgeneralplanen behöver man dock enligt Lovisa Hamnfastigheter Ab granska områdena mer vittgående, det vill säga också södra delen av Estlandstriangeln och områdena i norra delen av

hamnen. Detta bör göras för att säkerställa att bostäderna, trafiken och arbetsplatserna bildar en välfungerande och trivsam helhet, där det är bra att bo och där man i motsvarande grad stöder främjandet av hamsområdenas livskraft.

Det har visat sig utmanande för Lovisa Hamnfastigheter Ab:s hyresgäster att utveckla sin affärsverksamhet eftersom de intilliggande områdena delvis saknar detaljplan och på grund av den dessvärre relativt nya detaljplanen för södra delen av Estlandstriangeln, där de anvisade bosättningsområdena har upplevts vara placerade för nära hamnverksamheten.

Enligt Lovisa Hamnfastigheter Ab behöver markanvändningen planeras med möjliggörande av hamnverksamhet som utgångspunkt. Markanvändningen bör planeras utifrån hamnverksamhetens särdrag och eftersträva en sammanjämkning av hamnens och det omgivande områdets verksamheter. Valkom hamn är Lovisas uthamn, som flyttats till Valkom från Tullbrons och Såguddens område. Valkom hamns verksamhet inleddes 1900, och samma år öppnades järnvägsförbindelsen. Hamn- och varvsverksamheten i Lovisa har en mycket lång tradition: den äldsta beskrivningen av farleden Orrergrund–Degerby är från 1751.

Närings-, trafik- och miljöcentralen, som övervakar hamnens miljö tillstånd, har tagit emot mängder av klagomål från bosättningsområdena och den närliggande ön, såsom också miljö hälsovårdsenheten i Borgå. Därför är det motiverat att på nytt göra en heltäckande granskning över huruvida bosättning och hamnverksamhet kan vara placerade förhållandevis nära varandra så att de enbart separeras av en mycket smal EV-remsa.

Det viktigaste är att se till att de hamnfunktioner som finns anvisade i landskapsplanen kan utvecklas och utvidgas till det tilläggsområde för hamnen som redan är detaljplanerat, så att hamnverksamheten och stödtjänsterna kan ordnas på ett effektivt sätt och eventuellt utvidgas, och så att de områden som anvisats för boende verkligen är trivsamma att bo på, i enlighet med 1 § i markanvändnings- och bygglagen (5.2.1999/132): "Syftet med denna lag är att reglera områdesanvändningen och byggandet för att på det sättet skapa förutsättningar för en bra livsmiljö och främja en ekologiskt, ekonomiskt, socialt och kulturellt hållbar utveckling".

#### Detaljplanen för Estlandstriangeln

Lovisa Hamnfastigheter Ab har lagt märke till att den bullerutredning som utfördes i samband med detaljplaneringen (Bullerutredning för Valkomtriangeln, Sito JK/27.10.2008) innehåller felaktiga antaganden, vilka dessvärre har en väsentlig inverkan på trivselen i Estlandstriangeln.

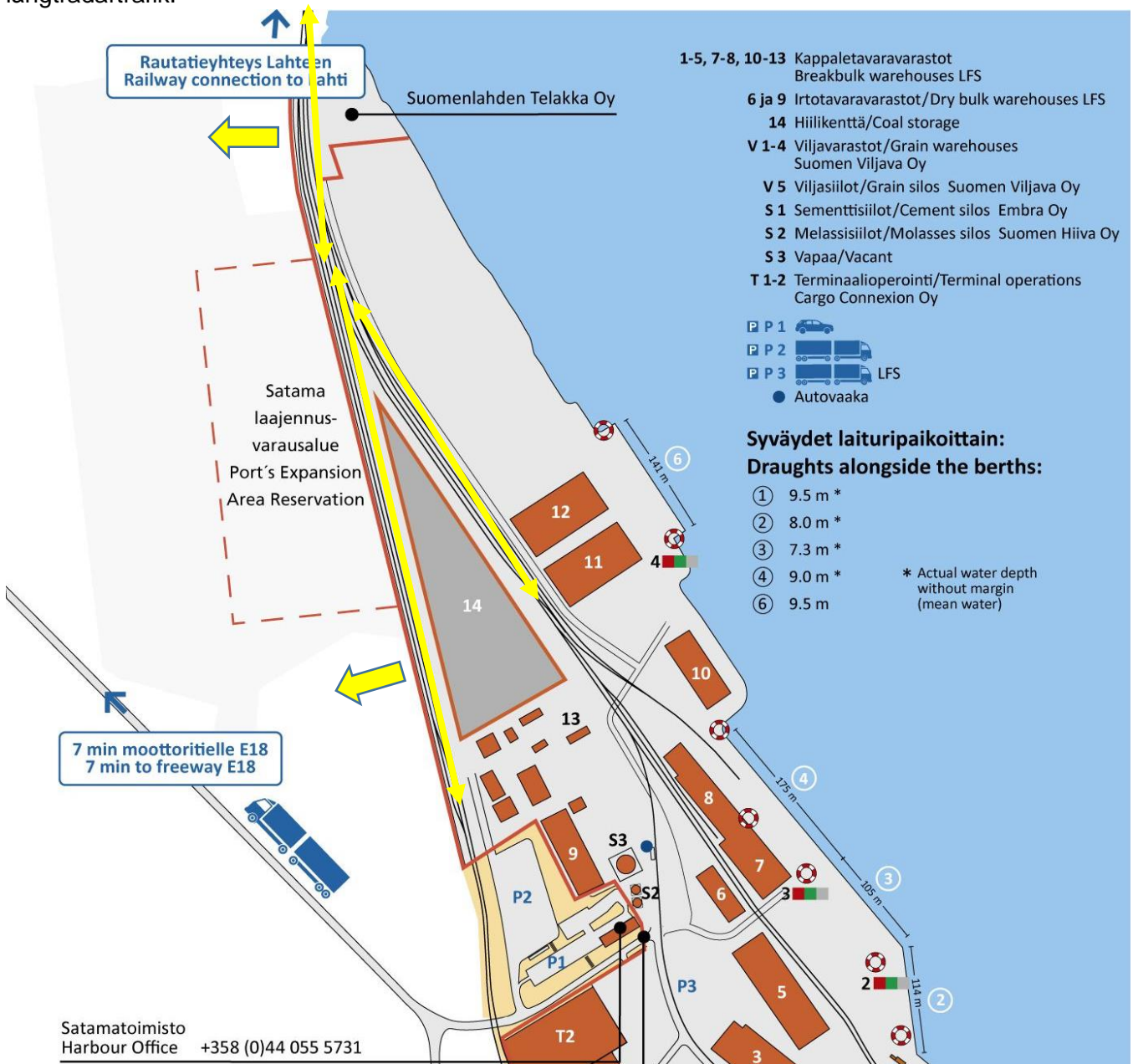
##### 1) Buller från tågtrafik

Modellen över bullret från tågtrafiken har uppgjorts delvis felaktigt för fel spår och utan att beakta växlingsarbetet.

Ankomstspåret för tågen är rätt, men avgångsspåret har varit spåret närmast bosättningen. I praktiken utförs växlingsarbetet så att varje tåg före avgången flyttas i sin helhet på det spår som är närmast bosättningen. Modellen för avgående tåg har alltså helt lämnats bort från modelleringen, så nu borde modelleringen kompletteras för spår 002 med motsvarande bullerutsläpp som för det förgrenade spåret 012. Utöver detta bör man beakta växlingsarbetet i modelleringen också för stambanan, för loken är tvungna att utföra växlingen långt inne i norra delen av hamnen då de för in vagnar till avgångsspåret (ända in till plankorsningen på Varfsvägen). Detta innebär att grannarna till norra delen av hamnen får uppleva ett större antal

passerande tåg än enbart det ankommande och avgående tåget. Dessutom används flera lok för tågtrafiken och vid växlingsarbetet.

Då modellen korrigeras för att motsvara den rådande situationen behöver man inkludera tre diesellok per tåg. För närvarande består trafiken i genomsnitt av ett tåg per dag, och av operativa skäl kan tåget också gå nattetid klockan 22–7. Detaljplanen bör också möjliggöra ökande järnvägstrafik. Detta stöder klimatmålen, eftersom tågtrafik är en miljövänligare transportform än långtradartrafik.



## 2) Hamnverksamhetens bullereffekter

Då planen granskats har man för bedömningen av hamnfunktionernas bullereffekter utgått från den bullermodellering som utfördes 2003 och från mätningresultat från 2008 och antagit att trafiken fördubblas. I modelleringen har hamnverksamheten bestått av sågvarulastning vid långa piren (nr 4), avlastning av kol vid norra piren (nr 6) och genomsnittlig trafik. I modelleringen har man alltså inte beaktat den hamn- och stödverksamhet som sker inom hamnen, såsom avlastning av vagn

eller bil, godsförflyttning och serviceutbud. Den modellerade kolavlastningen vid norra piren har skett med hjuldriven lastare, så i modellen finns en mobilkran enbart vid långa piren. Med tanke på utvecklingen av den logistiska verksamheten bör man i framtidsscenarioet ha beaktat en ökad användning av mobilkranar, där prämtransporter (avlastning med hjuldriven maskin) i praktiken ersätts av båttransporter.

Redan under beredningen av planen identifierade man dessutom en utvecklingstrend inom hamnverksamheten, där tyngdpunkten går från basverksamhet mot stödtjänstverksamhet – för hamnens miljö tillstånd har man ansökt om tillstånd för behandling av sågat virke för att hindra blånad och bearbetning av avfallsjord till återvinningsmassa. Utvecklingen mot serviceverksamhet har tilltagit, och i hamnen har man bland annat börjat bearbeta avfallsmaterial för transport. Då stödtjänstverksamheten är placerad inom området för hamnverksamheten kan man minska antalet onödiga jordtransporter till avskilda behandlingsenheter, vilket för sin del minskar på trafikutsläppen och förbättrar trafiksäkerheten genom att avlägsna onödig trafik från landsvägarna.

### 3) Hamnverksamheten på frigjort område

I planen för Estlandstriangeln har man planerat flytta stenkolsverksamhet från den så kallade koltriangeln i hamnen till det utvidgade området, men för det frigjorda triangelområdet har man inte anvisat någon hamnverksamhet vars bullereffekter skulle ha granskats i planen. Området är dock centralt beläget i hamnen, så med tanke på markanvändning och effektiv hamnverksamhet är det väsentligt att området används effektivt. Detta innebär att spårområdet används vid gods-transporter och således utnyttjas för avlastning och lastning, förflyttning av gods till pirerna och för gummihjulstrafik. Ytterligare kan det finnas behov av tjänster på området. I granskningen behöver dessa verksamheter beaktas när man begrundar markanvändningen på intilliggande områden.

### 4) Bedömning av det detaljplanerade utvidgningsområdets bullereffekter

Det står redan klart att man på hamnens utvidgningsområde utöver egentlig hamn- och terminalverksamhet kommer att placera stödverksamhet för särskild bearbetning av produkter som kräver motsvarande tjänster, eventuellt till exempel en bioterminal eller en terminal för kretsloppsverksamhet. Dessa kan åstadkomma bullerutsläpp eller småskaliga partikelutsläpp. Jordmånen kommer inte att påverkas, eftersom man i konstruktionerna på området måste beakta grundvattenområdet. Effekterna hanteras genom hamnverksamhetens miljö tillstånd.

Verksamheten på utvidgningsområdet skapar också inkommande och utgående trafik vid hamnen, och den ska enligt planerna styras längs den planlagda Västra Hamnvägen. I samband med detaljplaneringen av Estlandstriangeln granskade man inte i tillräcklig utsträckning bullereffekterna från den trafik som uppstår av att utvidgningsområdet används. Det uppkommer också trafik internt i hamnen, mellan pirområdet och utvidgningsområdet. Eftersom området ligger i spårområdets omedelbara närhet kan man också mer än vänta sig att det kommer att finnas hamnverksamhet i form av tågavlastning på området. Eftersom de massor som ska flyttas är så stora behöver man beakta avlastningsmaskinernas och transportfordonens bullerutsläpp även vid markanvändningsplaneringen för bredvidliggande områden.

### Backen vid Hamnhuset

Delgeneralplanen behöver utarbetas med blicken riktad mot framtiden. Därför är det nödvändigt att också granska möjligheten att ta i bruk backen vid Hamnhuset för hamnverksamhet. Hamnhuset är en byggnad som färdigställdes 1980 och där det i nuläget finns utrymme som inte används. Området ligger centralt i hamnen, nära pirerna.

## Möjlighet till tilläggsområden

Med tanke på effektiv markanvändning bör man vid planläggningen granska huruvida det finns möjligheter för hamnen att utvidga sin verksamhet utåt från det detaljplanerade utvidgningsområdet så att de eventuella tilläggsområdena finns i samma nivå som hamnverksamheterna. Om så inte är fallet, skulle det enda alternativet vara att utvidga den egentliga hamnverksamheten mot havsområdet. I detta alternativ finns det risk för att möjligheterna att utveckla hamnverksamheten försämras på grund av kostnadseffektivitet.

## Norra delen av hamnområdet

Den norra delen av hamnområdet har under de senaste åren tagits i aktivt bruk. Bland annat ett modernt varvdrivande företag, som förstärker Valkoms havskluster, har etablerat sig på området. Bredvid området finns inget planlagt område, men det finns fastigheter där som används både för stadigvarande bostadsbruk och som fritidsbostad. Dessutom används ön alldeles intill för fritidsboende.

Det är klart att man måste avgöra markanvändningen och placera verksamheterna på området så att bosättningen inte utsätts för störningar och så att man inte begränsar verksamhetsförutsättningarna för företagen på hamnområdet. Lovisa Hamnfastigheter Ab har redan på eget initiativ införskaffat en fastighet som varit i fritidsbruk. På detta ställe fanns det inte längre rekreativsmöjligheter då man från fastigheten enbart har utsikt mot aktiv varvsverksamhet och på grund av de ljud som hörs på fastigheten och som härstammar från verksamheten på området – hamns- och varvsverksamhet samt tågtrafik och växlingsarbete. Se bild av gården nedan.



Lovisa Hamnfastigheter Ab önskar att man genom delegentalplanering kunde förena industriverksamheterna på området så att det inte mellan dem skulle finnas liknande fastigheter som den som beskrivs ovan. Området i fråga är markerat med gult i kartan på nästa sida. Med tanke på markanvändning skulle dessa områden utgöra den naturliga utvidgningsriktningen bland annat för varvs- eller hamnverksamheten inklusive olika servicefunktioner. I granskningen av planen behöver man specificera det område som anläggs i samma nivå som hamnområdet,



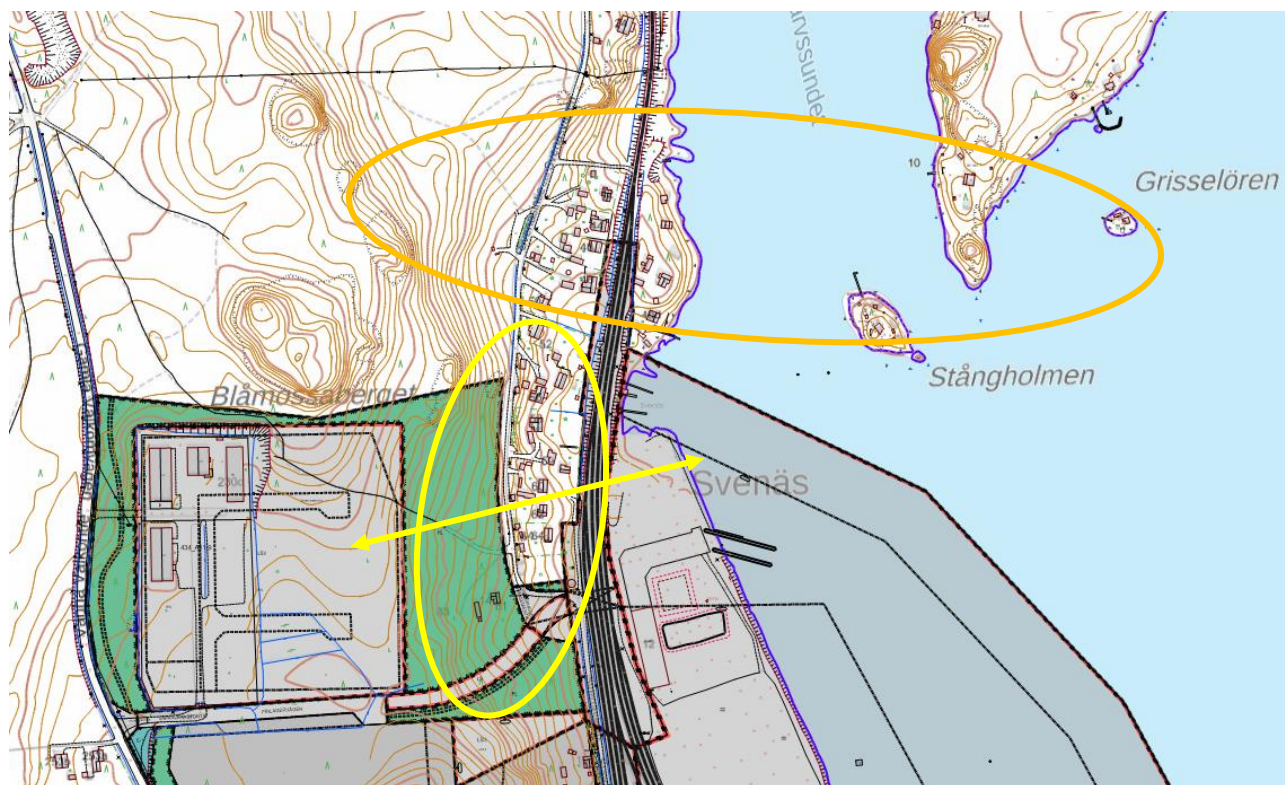
eftersom man kan använda området effektivast om det finns en direkt förbindelse från det till pirområdena. Den största nyttan med tanke på utvidgningen av affärsverksamheten på området får man genom ett så omfattande sammanhängande område i ett plan som möjligt.

Lederna till norra delen av hamnen behöver kunna tillgodose olika slags behov: de behöver löpa över spåret till hamnområdet och via hamnens huvudport, men det måste också finnas möjlighet att styra trafiken via Västra Hamnvägen. Man behöver också granska möjligheterna till att styra trafiken på det norra området till Gamla Valkomvägen, till exempel via Frilagervägen.

### Skyddszoner

Den kommande detaljplanen bör alltså göra det möjligt att utvidga verksamheterna enligt kommande behov. I granskningen av planen behöver man samtidigt granska konsekvenserna av industriverksamheten, tjänsterna, spårförbindelserna och trafiken på området och fastställa nödvändiga och tillräckliga skyddszoner för området (såsom för det norra området utmärkt med orange färg i följande karta), för att säkerställa effektiv verksamhet för aktörerna och på motsvarande sätt säkerställa boendetrivseln. Redan de nuvarande verksamheterna har upplevts försämma boendetrivseln, trots att verksamheterna följer bestämmelserna i miljötillstånden. Genom aktörernas miljötillstånd hanterar man skadeverkningarna genom olika föreskrifter, men verksamhetsförutsättningarna för de aktörer som är etablerade på området behöver stödas och inte begränsas för att företagen ska kunna bedriva sin verksamhet effektivt och skapa viktiga arbetsplatser på området.

Enligt Lovisa stads strategi 2017–2022 satsar staden bland annat på flexibel företagservice, aktiv planepolitik och snabbt beslutsfattande som beaktar näringslivet och arbetar tillsammans med företagen i staden på att förbättra företagens verksamhetsförutsättningar och stöda tillväxten.



## Sammanfattning

Lovisa Hamnfastigheter Ab begär att Lovisa stad påskyndar färdigställandet av delgeneralplanen för att möjliggöra hamnverksamhet och anknytande industri-, lager- och logistikverksamhet.

Lovisa Hamnfastigheter Ab har som uppgift att främja verksamhetsmöjligheterna för aktörerna på området och genom det stöda Lovisa stads strategi med tanke på utvecklingen av livskraften. Markanvändningen bör vara möjliggörande och utformas med sikte långt in i framtiden. Det måste vara möjligt för dem som är verksamma på området att utveckla och bredda sitt serviceutbud. Hur livskraftiga företagen på området är påverkar direkt antalet arbetsplatser samt fastighetskatte-, kommunalskatte- och samfundsskatteintäkterna och främjar således Lovisa stads livskraft.

Lovisa 8.11.2019

Lovisa Hamnfastigheter Ab

Tiina Vepsäläinen, prokurist