



Vasa stad
Planläggningen
2026

PLANBESKRIVNING FÖR DETALJPLAN 1136

Justering av Stenkilen

V A S A .
V A S A .

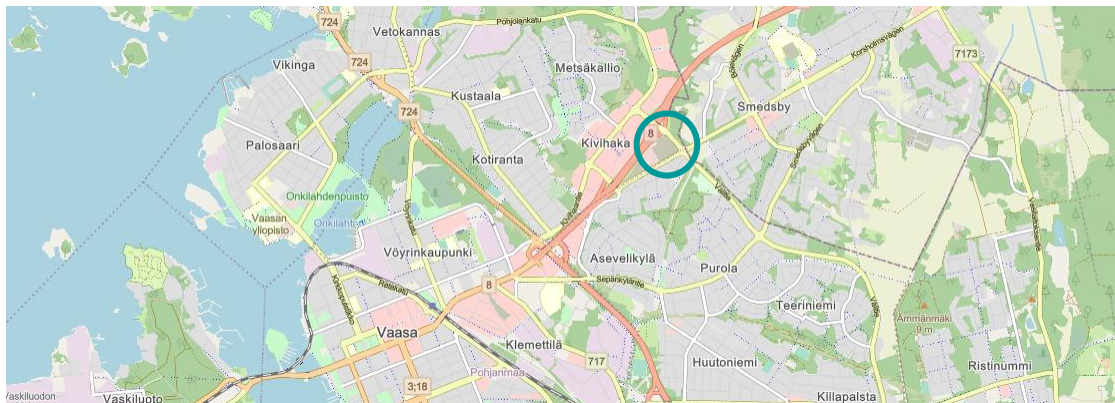
1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa	
Planområde:	stadsdel 23 tomt 2 i kvarter 109 skyddsgrönområden och gatuområden	
Planeringstyp:	Ändring av detaljplan	
Planens namn:	Justering av Stenkilen, ak1136	
Planen utarbetas av:	Vasa stad, Planläggningen Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso Planläggare Eija Kangas Planläggningsarkitekt Juha-Matti Linna	
Behandlingar:	Planläggningsbeslut, Stadsmiljönämnden	28.11.2024
	Anhängiggörande (PDB), planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut	28.1.2025
	Detaljplaneutkast, planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut	28.10.2025
	Detaljplaneförslag, stadsmiljönämnden	28.1.2026
	Stadsstyrelsen	27.4.2026
	Stadsfullmäktige	4.5.2026

1.2 Planområdets läge

Området som ska planläggas ligger cirka två kilometer från Vasa centrum, vid kanten av den kommersiella koncentrationen i Stenhaga. Området gränsar till Korsholms kommungräns, och avståndet till Smedsby, Korsholms centrum, är cirka en kilometer. Föremål för detaljplaneringen är tomt 2, som är belägen längre österut inom det kvartersområde 109 för verksamhetsbyggnader som gränsar till Mellanvägen och Korsholmsvägen, samt de gatu- och skyddsgrönområden som finns i tomtens omedelbara närhet. Det område som ska planläggas omfattar cirka 5,5 hektar.



Planområdets läge.

1.3 Syfte med planen

Aktörer inom handeln är intresserade av området tack vare dess läge invid goda trafikförbindelser. Syftet med planändringen är att möjliggöra utrymmeskrävande specialvaruhandel på området med beaktande av den omgivande markanvändningen. På området tillåts inte centruminriktad specialhandel och inte heller dagligvaruhandel.

I stadsstrukturen omges området av olika funktioner. För att dessa ska kunna beaktas måste området som ska planläggas planeras och genomföras på ett övergripande sätt, så att funktionella, stadsbildsmässiga, trafikmässiga och miljömässiga aspekter kan samordnas.

Utgångspunkten för detaljplaneändringen är principerna i den detaljplan som för närvarande gäller för området. I planarbetet fästs särskild vikt vid utformningen av fasaderna mot Korsholmsvägen samt vid förebyggandet av bullerolägenheter och faktorer som försämrar sikten, vilka eventuellt orsakas av verksamheten i affärskvarteret. Centrala aspekter vid fastställandet av planlösningen är dessutom trafiksäkerhet och en välfungerande trafik.



Snedflygbild över detaljplaneområdet våren 2025.



Den nuvarande markanvändningen på området (flygbild 2024) och avgränsningen av planområdet.

1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplan med beteckningar 16.4.2026
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Skötselklassificering av grönområdena
- BILAGA 4. Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
- BILAGA 5. Uppföljningsblankett för detaljplanen
- BILAGA 6. Karta över tomtindelningen

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

Utredningar som berör planändringen

- Naturkartläggning beträffande området för justering av Stenkilen 28.11.2025, Vasa stad, Planläggningen
- Dagvattenutredning, Sitowise 30.5.2025
- Vasa stads kommersiella utredning 2040, ytterligare granskning, WSP 29.4.2025
- Vasa stads kommersiella utredning 2040, WSP, 24.2.2023, uppdaterad 19.8.2024
- Trafikbullermätning, Akukon 15.3.2021
- Bullerutredning i anslutning till detaljplanen för Stenkilen i Vasa, Ramboll 29.9.2017
- Naturutredning beträffande Stenkilen i Vasa 2016, Vasa stad, Planläggningen 11.1.2017

I samband med detaljplaneändringen upprättas

- En generalplanemässig plan för servicenätet för handeln (14.10.2025)
- Kalkyl över den ändring i trafikmängden som den planerade markanvändningen medför, samt dess inverkan på mängden trafikbuller
- Tomtindelning för kvartersområdet

Bakgrundsinformation

- Vasa stads markpolitiska riktlinjer 2024
https://www.vaasa.fi/app/uploads/2024/10/661a0de6-maapolitiska-riktlinjer-2024_slutlig_godkand.pdf
- Vasa stad parkeringspolitik, 2018.
<https://www.vaasa.fi/uploads/2019/09/c83e128f-vasa-stads-parkeringspolitik-2018.pdf>
- Program för främjande av gång och cykling 2021
<https://www.vaasa.fi/uploads/2022/03/b94fd5-program-for-framjande-av-gang-och-cykling-2021.pdf>
- Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (Bedömning av trafikallsträng vid planering av markanvändning). Miljön i Finland 27/2008
https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38345/SY27_2008_Liikennetarpeen_arviointi_maankayton_suunnittelussa.pdf?sequence=1

1.6 Innehåll

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Planområdets läge.....	2
1.3 Syfte med planen	3
1.4 Förteckning över bilagorna till beskrivningen.....	4
1.5 Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen	5
1.6 Innehåll.....	6
2 SAMMANDRAG	8
2.1 Olika skeden i planprocessen	8
2.2 Detaljplanens innehåll.....	9
2.3 Genomförande av detaljplanen	9
3 UTGÅNGSPUNKTER	10
3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet	10
3.1.1 Allmän beskrivning av området.....	10
3.1.2 Naturmiljö	11
3.1.3 Byggd miljö.....	18
3.1.4 Trafik	20
3.1.5 Markgöförhållanden	24
3.2 Planeringssituation.....	25
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet	25
3.2.2 Trafiknät	32
3.2.3 Trafik- och bullerutredning	35
3.2.4 Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa	35
4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN.....	42
4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den	42
4.2 Deltagande och samarbete	42
4.2.1 Intressenter	42
4.2.2 Anhängiggörande	42
4.2.3 Deltagande och växelverkan	43
4.3 Myndighetssamarbete	43
4.4 Mål för detaljplanen.....	44
4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet	44
4.4.2 Mål som uppkommit under processen, precisering av målen	44
4.4.3 Respons på programmet för deltagande och bedömning	44
4.5 Redogörelse för detaljplaneutkastet.....	49
4.5.1 Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet.....	56
4.5.2 Övervägande efter utkastskedet	63
4.5.3 Utlåtanden som inkommit medan planförslaget har varit offentligt framlagt.....	64
4.5.4 Övervägande efter förslagsskedet	76

5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	78
5.1	Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar.....	78
5.1.1	Dimensionering och service	78
5.1.2	Kvartersområden	79
5.1.3	Övriga områden	81
5.2	Planens konsekvenser	87
5.2.1	Konsekvenser för den byggda miljön	87
5.2.2	Konsekvenser för service, näringsliv, handelsområden och kommersiella kvadratmeter ...	88
5.2.3	Samhällsekonomiska konsekvenser	90
5.2.4	Konsekvenser för trafiken	90
5.2.5	Bedömning av klimatkonsekvenser.....	93
5.2.6	Riskkartläggning	95
5.3	Störande faktorer i miljön	95
5.3.1	Trafikbuller	95
5.3.2	Sura sulfatjordar	96
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	97
6.1	Genomförande och tidtabell.....	97



Om inte annat anges i sammanhanget

fotografier av Eija Kangas

flygbilder och kartor av Vasa stad och Lantmäteriverket (licensen CC-By 4.0 för öppna data)

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

Anhängiggörande av detaljplanen:

Stadsmiljönämnden fattade ett planläggningsbeslut om ändring av detaljplanen vid sitt möte 28.11.2024, i samband med att planläggningsöversikten för 2025 godkändes.

Planarbetet inleddes med insamling av grundläggande information om planeringssituationen, miljön, fastigheterna, kommunaltekniken, funktionerna och stadsbilden inom området. Före planläggningsbeslutet har arbetsgruppen för markpolitiska och planmässiga frågor vid upprepade tillfällen diskuterat utvecklingsbehoven inom området samt situationen för kommersiella kvadratmeter. Därutöver har det gjorts modelleringar utifrån behoven hos intresserade aktörer, och de ramvillkor som framkommit i kommersiella utredningar har analyserats.

Program för deltagande och bedömning, 63 § OAL:

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt **6–20.2.2025** i enlighet med planläggningsdirektörens beslut av 28.1.2025.

Ärendet kungjordes i Ilkka-Pohjalainen och Vasabladet samt i stadens kommunikationskanaler. Materialet sändes till ägarna av planområdet och de angränsande områdena samt till intressenterna. Det hölls också framlagt vid Ekgårdens serviceställe (Teräsgränd 1) samt på stadens webbplats. Utlåtandebegäran skickades elektroniskt från ärendehanteringssystemet till de berörda myndigheterna och samarbetspartnerna. Det lämnades in åtta (8) utlåtanden men inga åsikter om ärendet.

Hörande i beredningsskedet (planutkast) OAL § 62, MarkByggF § 30:

Planutkastet lades fram genom planläggningsdirektörens beslut av 28.10.2025 för perioden **6–20.11.2025**. Om framläggandet meddelades på samma sätt som i PDB-skedet. Det lämnades in åtta (8) utlåtanden och två (2) åsikter om detaljplaneutkastet.

Offentligt framläggande (detaljplaneförslag)/utlåtanden OAL 65§, MarkByggF 27–28 §: Detaljplaneförslaget lades fram för perioden **6.2–9.3.2026** genom stadsmiljönämndens beslut av 28.1.2026. Om framläggandet meddelades på samma sätt som i utkastskedet.

Det lämnades in nio (9) utlåtanden och en (1) anmärkning om detaljplaneförslaget.

Lagakraftvunnen detaljplan OAL 188 § 5 mom., Kommunallagen 140 §:

Stadsfullmäktige godkände detaljplanen vid sitt sammanträde 4.5.2026 utifrån Vasa stadsstyrelsens förslag av 27.4.2026. Efter att besvärstiden för beslutet (30 dagar från anslaget av protokollet + 7 dagars delgivningstid) hade gått ut kungjordes det på stadens webbplats att detaljplanen har 23.6.2026 vunnit laga kraft.

2.2 Detaljplanens innehåll

Områdets användningsändamål ändras från kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) huvudsakligen till kvartersområde för affärsbyggnader (KM) där en stor detaljhandelsenhet får placeras. En liten del av planområdet anvisas som kvartersområde för affärsbyggnader (KL) där 40 procent av byggrätten är avsedd för lager.

Genom planändringen möjliggörs utrymmeskrävande specialhandel på området. Centrumriktad specialhandel eller dagligvaruhandel tillåts däremot inte.

Den dimensionering av byggnadsmassor som anvisas vid Korsholmsvägen fungerar som skydd för bostadsområdet intill detaljplaneområdet mot de olägenheter som verksamheten i kvarteret eventuellt orsakar.

För kvartersområdet anvisas en infartsanslutning från Korsholmsvägen och i områdets sydvästra hörn en infart till gården på en högre marknivå. Någon fordonsanslutning från Mellanvägen möjliggörs inte, men det går att nå affärskvarteret till fots eller med cykel via den anslutande gång- och cykelleden.

I planen ges bestämmelser om utformningen av de fasader som öppnas upp mot Korsholmsvägen samt om förebyggande av de bullerolägenheter och faktorer som försämkrar sikten, vilka orsakas av verksamheten i affärskvarteret. Därtill beaktar planen hantering av dagvatten, trafiksäkerhet och att trafiken flyter på både inom området och i dess närhet.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Målet är en lagakraftvunnen detaljplan sommaren 2026. Tillståndsförfarandet för att uppföra de byggnader som anvisas i planen kan inledas efter att planen har vunnit laga kraft.

Marknivån i kvarteret och kvarterets läge i stadsstrukturen förutsätter en övergripande planering och genomförande för att de aspekter som rör verksamheten, stadsbilden, trafiken och miljön ska kunna samordnas.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planområdet är beläget mellan centrumen i Vasa stad och Korsholms kommun, på en väl synlig plats vid Karlebyvägen (riksväg 8), som leder norrut från Vasa, och i korsningen mellan de viktigaste matargatorna Mellanvägen och Korsholmsvägen.



Snedflygbild över området våren 2025, planområdet anges med en pil.

I stadsstrukturen ligger området där fyra områden möts. Med undantag av de redan uppförda verksamhetsbyggnaderna i den intilliggande västra delen av Stenkilen skiljer sig de omgivande områdena tydligt åt vad gäller både skala och mål för markanvändningen:

- Stenhaga handelsområde; stor skala, huvudsakligen affärsbyggnader
- Smedsby centrum; ett huvudsakligen flervåningshusdominerat område som Korsholms kommun utvecklar till en tätare och mera urban helhet; skalan är urban och byggnaderna huvudsakligen flervåningshus och affärsbyggnader.
- Småhusområdet i Impivaara/Vapenbrödraby; liten skala, huvudsakligen egnahemshus
- Dalområdet i nordlig–sydlig riktning öster om detaljplaneområdet; på Korsholms sida anvisas området som jord- och skogsbruksdominerat område med ett särskilt behov av att styra friluftslivet. På Vasas sida anvisas dalen som rekreationsområde.

Läget omgivet av olika områden ställer sina krav på planeringen av Stenkilen. Skillnaden i skalan mellan Stenhaga handelsområde och småhusområdet i Impivaara/Vapenbrödraby är enorm. Det är viktigt för både småhusområdet och jord- och skogsbruksområdet i Korsholm att hitta en lösning som inte orsakar onödiga miljöstörningar och som är visuellt högklassig och harmonisk. Utvecklingen av Smedsby centrum till en tätare stadsmiljö ställer kvalitetskrav också på Stenkilen, som utgör en viktig länk mellan två centrumområden och hur de växer samman.



Vy från rondellen mot detaljplaneområdet, 2024.

3.1.2 Naturmiljö

Detaljplaneområdet består nästan helt av bearbetad miljö. Trädbeståndet inom kvartersområdet har fällts inför framtida byggande av verksamhetslokaler efter att den tidigare detaljplanen vann laga kraft år 2020. Området är låglänt, och idag växer där unga viden och björkar. Genom området löper ett stort öppet dike.



Vy över kvartersområdet från Mellanvägen, 2024.

De små skyddsgrönområdena väster om Mellanvägen och invid Karlebyvägen är i naturtillstånd. Där växer ömsom granar, ömsom aspar samt några tallar och björkar.



Skyddsgrönområdet väster om Mellanvägen, 2024.

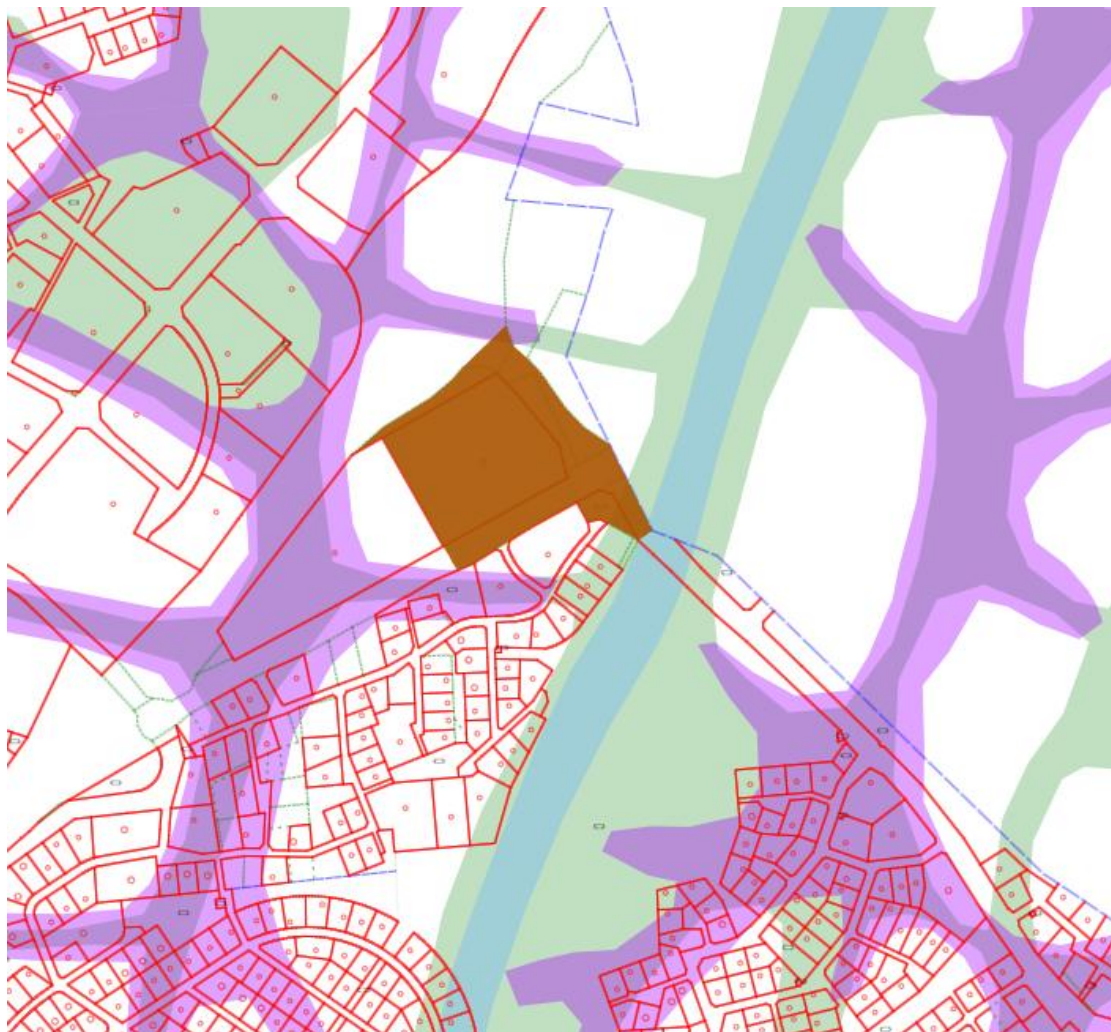


Skyddsgrönområdet invid Karlebyvägen, 2024.

Landskapsstruktur

Naturgrunden för markanvändningsplaneringen, det vill säga den helhet som de olika delarna av landskapet bildar, består av delfaktorer i den oorganiska och organiska naturen samt av de kulturmiljöer som människan utformat. Berggrunden och markbeskaffenheten, vattnet och klimatet är landskapets viktigaste oorganiska delfaktorer och avgör förutsättningarna för platsens organiska natur att frodas.

Stommen i landskapsstrukturen bildar landskapets yttersta områden, det vill säga de högsta ställena i terrängen som fungerar som vattendelare (markerade med en rödaktig färg på bilden) respektive dalarna, som utgörs av låglänta områden där ytvatten samlas (markerade med grönt). De vita områdena mellan dessa är de som bäst lämpar sig för byggande.



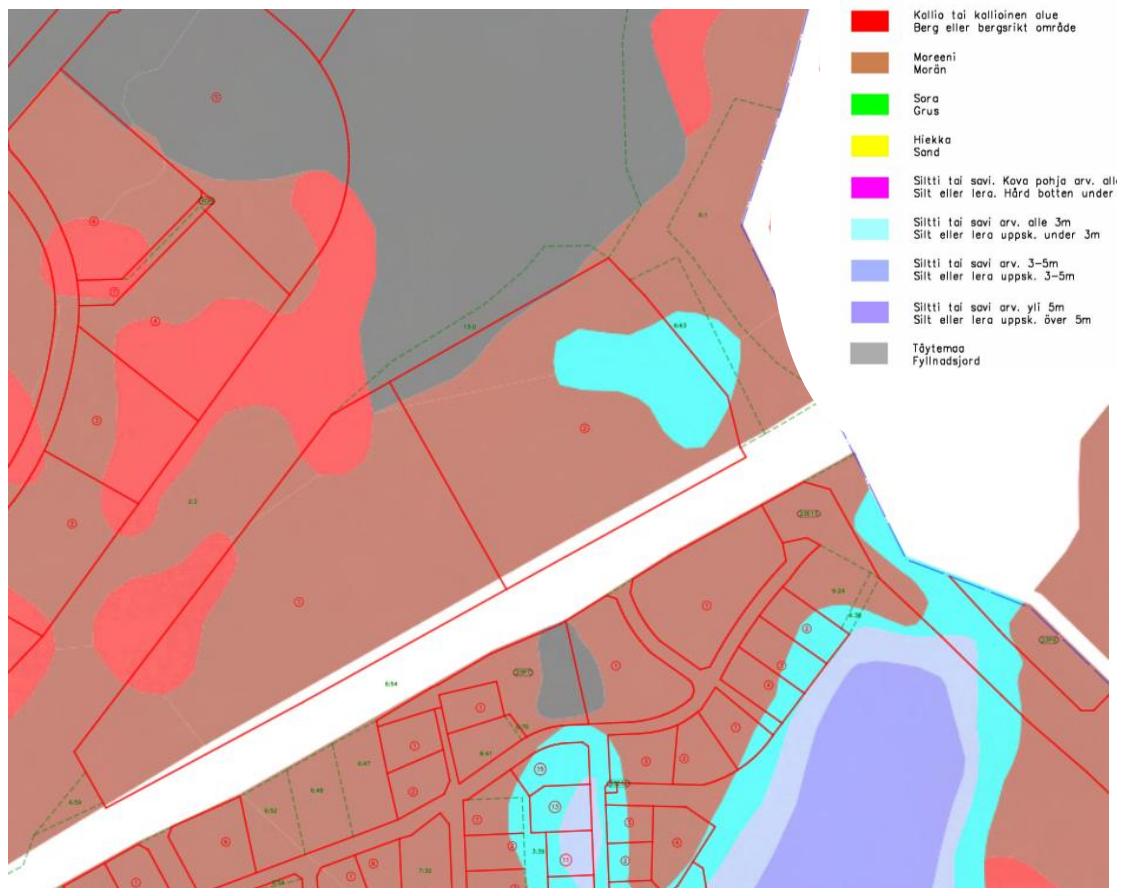
Utdrag ur Vasas landskapsstruktur samt planområdet.

I Vasas landskapsstruktur gäller ändringen av planen för justeringsområdet i Stenkilen Klemetsö–Böle-åsen, området mellan vattendelarområdet och dalen. Öster om området finns dalsänkan i Sandviken–Bobäck dit avrinningsvatten från området rinner.

Detaljplaneområdets höjd varierar mellan 4,9 och 14,4 meter över havet.

Jordmån

Marken på detaljplaneområdet består till största delen av morän. I närheten av Karlebyvägen finns en remsa med schaktmassor och invid Mellanvägen en lerig dal med en före detta åker som inte längre brukas.



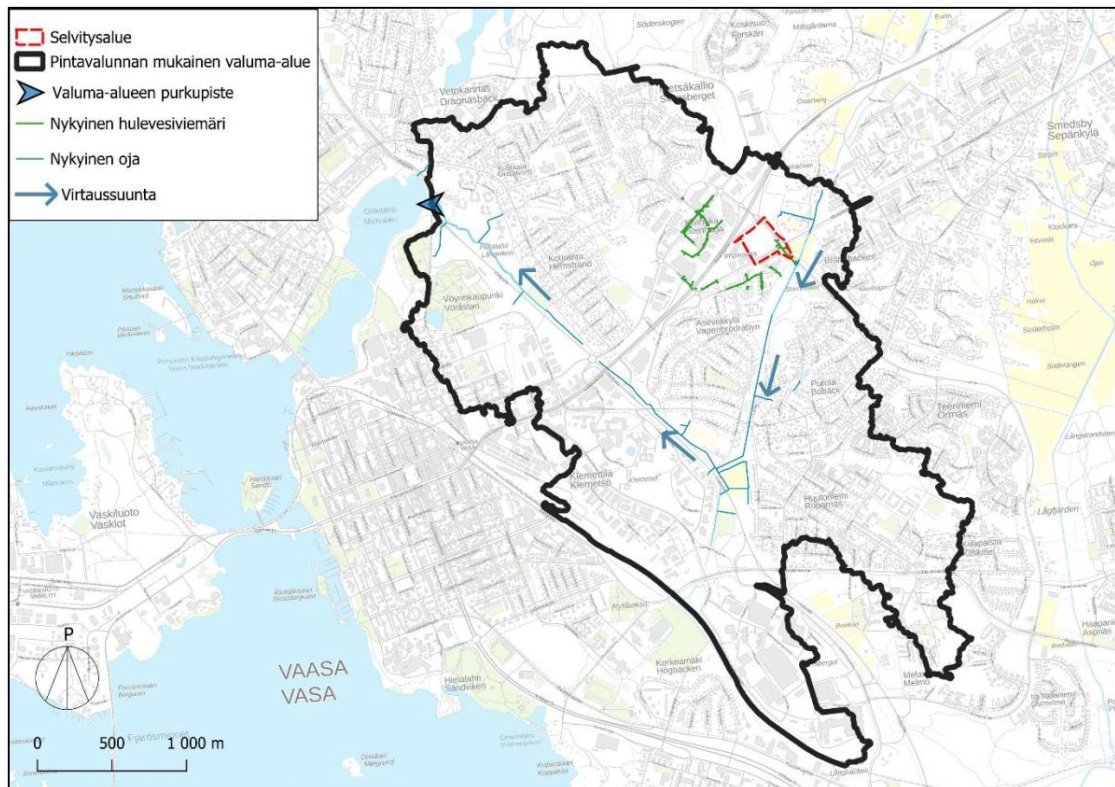
Karta över jordmånen.

Det finns ingen känd förorenad mark inom utredningsområdet.

Dagvatten

Dagvatten från utredningsområdet leds till dagvattenavloppet vid Mellanvägen, som mynnar ut i sydost i det befintliga diket i dalgången mellan Impivaara och Bobäck och vidare till Metviken. Översvämningsstråket från utredningsområdet löper i sydostlig riktning längs Mellanvägen ner i ett nuvarande dike.

Utredningsområdet ligger inte inom ett område för havsöversvämmingar. I nuläget är nivån för en havsöversvämming som inträffar i Vasaregionen en gång per hundra år +1,81 meter och den beräknade översvämningshöjden år 2100 är +1,83 meter. Konsekvenserna av en havsöversvämming sträcker sig till det dike där dagvattenavloppet från utredningsområdet mynnar ut. Detta kan påverka nätverket. Dagvattennätet mynnar ut i ett dike under nivå +1.97, den exakta mynningshöjden är inte känd. Vid en havsöversvämming finns risk att havsvatten stiger upp i nätverket, vilket kan leda till att nätverkets kapacitet överskrids lättare vid kraftiga regn.



Detaljplaneområdet (röd streckad linje) inom avrinningsområdet (svart linje) samt dagvattnets nuvarande flödesriktning (blå pilar) mot Metviken. Dikena är markerade med blått och dagvattenavloppen med grönt.

Slutsatser och rekommendationer i dagvattenutredningen

Inom planeringsområdet finns behov av både kvalitativ och kvantitativ hantering av dagvatten. Dagvattnet fördröjs så att flödesnivån från planeringsområdet förblir oförändrad. För takvatten på tomten har underjordisk fördröjning föreslagits. En underjordisk absorberande fördröjningskonstruktion kan byggas om markförhållandena lämpar sig för ändamålet. Enligt förslaget ska dagvatten från det trafikerade området på gården hanteras kvalitativt i biofiltreringskonstruktioner. För dagvattensystemen ska bräddning planeras. Biofiltreringskonstruktionerna byggs med täckdiken.

Vid fortsatt planering bör följande beaktas:

- Konstruktionernas dimensionering ska kontrolleras.
- Fördröjningskonstruktionerna bör ha kontrollerad bräddning.
- Dagvattensystemen ska kunna underhållas.
- Översvämingsstråkens kontinuitet bör säkerställas.
- Underjordisk fördröjning ska, om möjligt, byggas som en absorberande konstruktion.
- Möjlighet att utnyttja den nuvarande anslutningspunkten till dagvattenavloppet på gatan

Naturvärden

Naturvärdena för hela Stenkilen utreddes under terrängperioden 2016 i samband med att den gällande detaljplanen för området utarbetades. Naturtyperna inom området kartlades i stora drag och därtill gjordes det särskilda utredningar om växtlighet, häckande fåglar samt förekomst av flygekorrar och fladdermöss.

För att komplettera den tidigare informationen gjordes det en uppdaterad naturkartläggning för Stenkilens justeringsområde under våren och sommaren 2025.



Vasa stad har gjort en kartläggning av fladdermöss, åkergrödor samt de häckande fåglarna inom utredningsområdet. Under ett terrängbesök våren 2025 bedömdes att området saknar lämpliga livsmiljöer för flygekorre. Det ansågs inte vara nödvändigt att göra en utredning av naturtyper och växtlighet för området, eftersom området saknar egentliga naturområden. De obebyggda delarna är antingen skötta grönområden eller i övrigt kraftigt påverkade av mänsklig verksamhet.

Sammanfattningsvis konstateras det följande i den naturkartläggning beträffande justering av Stenkilen 2025 som blev klar i november:

Inom området finns inga **naturtyper** som skyddas med stöd av naturvårds-, skogs- eller vattenlagen eller andra särskilt viktiga livsmiljöer.

Inom utredningsområdet konstaterades ingen sådan miljö som lämpar sig som plats där **flygekorren** förökar sig och rastar.

Under fladdermösskartläggningarna observerades endast två **fladdermöss** intill bostadsområdet utanför utredningsområdet. Utifrån kartläggningsresultaten bedöms

att det inom området inte finns platser där fladdermöss förökar sig och rastar och inte heller för fladdermöss viktiga födoområden för över tio individer.

Under kartläggningen av åkergrödor observerades 1–2 individer som hördes kväka i diket. Eftersom diket inom utredningsområdet inte utgör en typisk livsmiljö för **åkergrödan**, kan det utifrån en enskild observation av individer inte anses uppfylla definitionen av en plats där åkergrödan förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen. Eftersom diket i fråga upphör inom utredningsområden, anses det inte heller ha någon betydelse som ekologisk förbindelse för arten.

Under kartläggningen av häckande fåglar observerades totalt 18 olika arter i anslutning till utredningsområdet. Sex av dessa bedömdes häcka inom området och fem som förmodligen häckande på området. Bland **de häckande arterna** fanns inga arter som omfattas av bilaga I till EU:s fågeldirektiv (2009/147/EC). Av hotade arter bedömdes sådesärila, tornsångare och rosenfink, som klassificeras som nära hotade (NT), häcka inom utredningsområdet, medan den sårbara (VU) sävsparven bedömdes som en art som eventuellt häckar där.

I buskarna inom utredningsområdet häckar flera beaktansvärda arter. De häckande fåglarna inom området bör beaktas genom att röjning av buskar och eventuell trädfällning sker utanför fåglarnas häckningssäsong.

Utifrån terränginventeringarna bedömdes att det inom utredningsområdet inte förekommer några andra däggdjurs-, kräldjurs- eller groddjursarter som omfattas av bilaga IV (a) till Europeiska unionens **naturdirektiv**.

3.1.3 Byggd miljö

I utkanten av det område som ska planläggas finns främst vägar och gator. I den nordvästra delen domineras landskapet av Karlebyvägen med broar, skyddsvallar och skydds-zoner. På den sydöstra sidan löper Korsholmsvägen, som i samband med att omfartsleden anlades har omvandlats till ett gatuområde. Den byggdes om ungefär samtidigt som Karlebyvägen. Vid planering av Korsholmsvägen har det gjorts förberedelser för större trafikmängder än i dagsläget och gatuområdet har utformats i samma skala och stil som en landsväg. Mellan gatan och cykelvägen, som löper söder om denna, finns ett relativt brett öppet dike. På rampområdet har gräsmatta och trädplanterats.



Vy över området från gång- och cykelvägen på Korsholmsvägen.



Vy över området från Mellanvägen.

Det finns inga byggnader inom det område i Stenkilen som nu ska planläggas.

Den angränsande delen av Stenkilen längre västerut har bebyggts under de senaste åren i enlighet med detaljplan 1080 för området. Bebyggelsen består främst av mörka verksamhetsbyggnader i cirka två våningar. Vad gäller det område som ska planläggas är målet att huvudsakligen följa de principer som fastställdes i den tidigare planen.



Snedflygbild över området våren 2025.

3.1.4 Trafik

Trafikmässigt är området utmärkt beläget. Planeringsområdet ligger invid en riksväg och är därmed väldigt lättillgängligt med bil. Även förutsättningarna för gång- och cykeltrafik är bra både avstånds- och nätverksmässigt.

Det är cirka tre kilometer från planeringsområdet till Vasa torg och mindre än en kilometer till Smedsby centrum.



Området är tillgängligt med cykel inom 5 min/15 min, zonerna 1, 2 och 5 km, detaljplaneområdet är markerat med en blå cirkel.

Den nya sträckningen av Karlebyvägen, som löper längs området nordvästra kant, öppnades för trafik 2014. Den betjänar både förbifartstrafik och intern trafik inom stadsregionen. Innan den nya leden anlades körde trafiken från Vasa norrut fortfarande längs nuvarande Korsholmsvägen. I takt med att Karlebyvägens nya sträckning togs i bruk flyttades även största delen av trafiken mellan Vasa och Korsholm bort från Korsholmsvägen.



Vy över detaljplaneområdet och mot Korsholm.

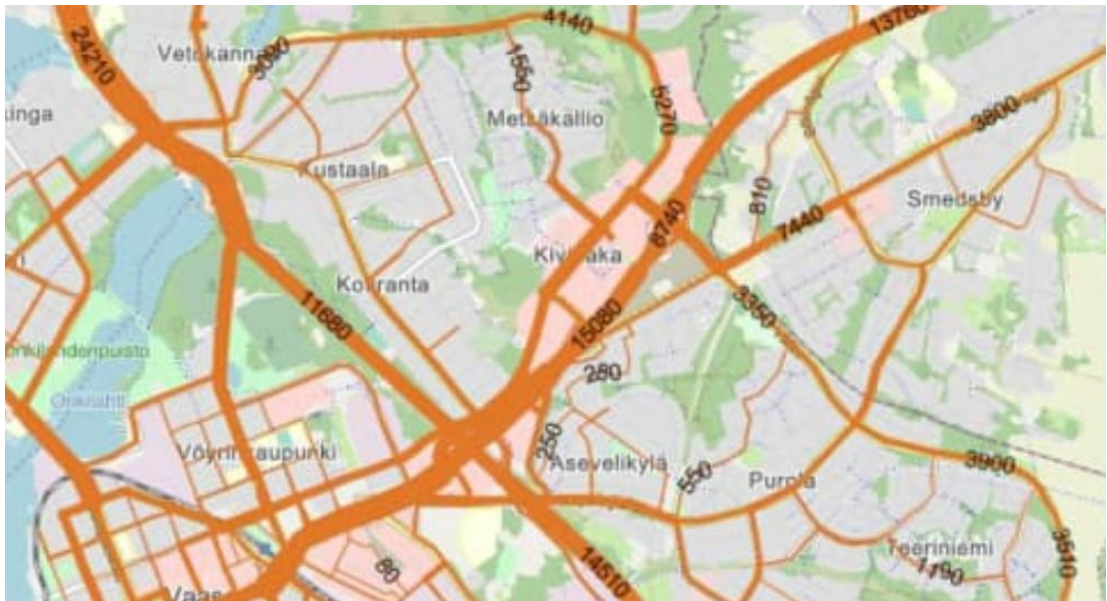
Efter att den nya sträckningen av Karlebyvägen anlades minskade olägenheterna till följd av trafik på Korsholmsvägen till en bråkdel, eftersom också trafikmängderna minskade avsevärt jämfört med tidigare.

Trafikräkningar visar dock att trafikmängderna vid Tammistostigen på Korsholmsvägen har ökat långsamt under årens lopp i takt med att området med verksamhetsbyggander i Stenkilen delvis har bebyggts.

Trafikmängder under olika år:

- KORSHOLMSVÄGEN detaljplaneområdet (vid Tammistostigen)
 - januari 2016, genomsnittlig dygnstrafik KAVL = 2 950, tung trafik 2 %
 - september 2017, KAVL = 3 300, tung trafik 3 %
 - september 2023, KAVL = 3 600, tung trafik 3 %
 - maj 2025, KAVL = 4 300, tung trafik 3 %
- KORSHOLMSVÄGEN mot Smedsby (Mellanvägen–Gamla Bölevägen)
 - maj 2025, KAVL = 8 750, tung trafik 4,5 %

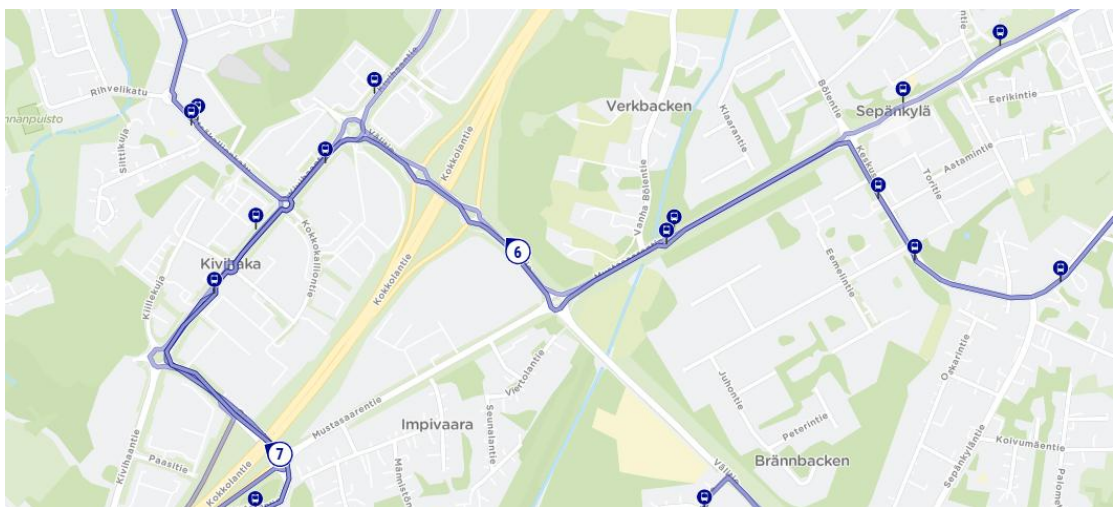
- MELLANVÄGEN från Stenhaga till detaljplaneområdet (halva rondellen på förbifartsleden–Korsholmsvägen)
 - september 2017, KAVL = 10 050, tung trafik 4 %
 - maj 2025, KAVL = 10 550, tung trafik 4,5 %
- MELLANVÄGEN mot Bobäck (Korsholmsvägen–Nöjesvägen/Seunalastigen)
 - november 2016, KAVL = 4 150, tung trafik 3 %
 - maj 2025, KAVL = 4 450, tung trafik 4,5 %



Trafikmängder 2025.

Kollektivtrafik

Planeringsområdet är tillgängligt med kollektivtrafikens busslinjer 6 (Smedsby-centrum–Vasklot) och 7K (Liselund-centrum–Västerängen). Linje 6 kör längs Mellanvägen och linje 7K på Stenhagavägen på kort avstånd från detaljplaneområdet.



<https://vaasa.digitransit.fi/?locale=sv> Busshållplatser och -rutter



Mellanvägen och det kvartersområde som ska planläggas.



Rondellen inom detaljplaneområdet och vy mot Korsholms centrum.

Gång- och cykelleder

För närvarande löper det en gång- och cykelled längs både Mellanvägen och Korsholmsvägen inom detaljplaneområdet. Den gång- och cykelled längs Korsholmsvägen som leder från Vasa centrum till Smedsby centrum klassificeras i Vasas trafiksystemplan, som togs fram som underlag till generalplanen 2040, som huvudled för cykeltrafiken.

Därutöver finns det en övergång över gatan till norra sidan av Korsholmsvägen vid den tidigare bebyggda delen av kvarteret utanför detaljplaneområdet och även ett kort avsnitt av trottoar som leder till en busshållplats.



Vy över detaljplaneområdet från Mellanvägen i Bobäck.

3.1.5 Markägförhållanden

Det område som ska planläggas ägs helt av Vasa stad.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet

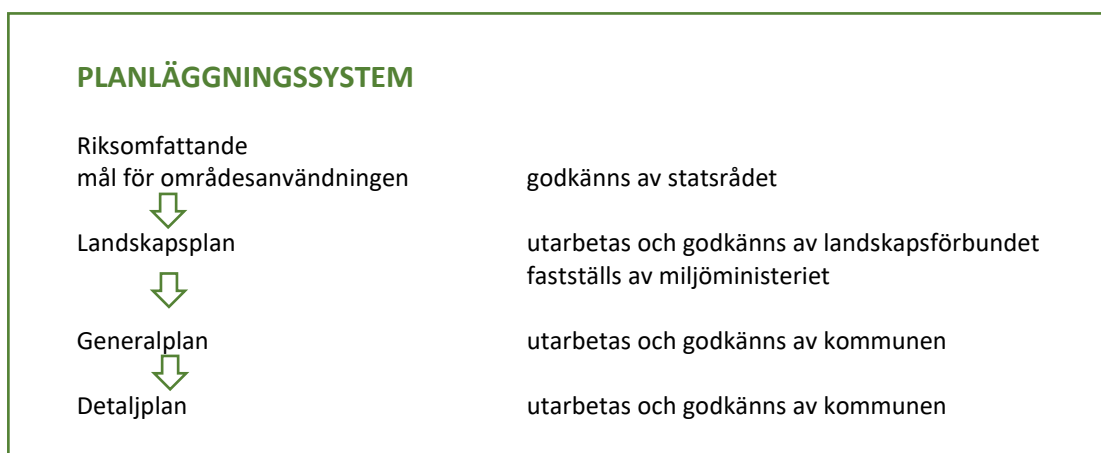
Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Avsiktet med dem är att minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt att förbättra möjligheterna att reformera näringarna.

Målen för områdesanvändningen är uppdelade i följande fem helheter:

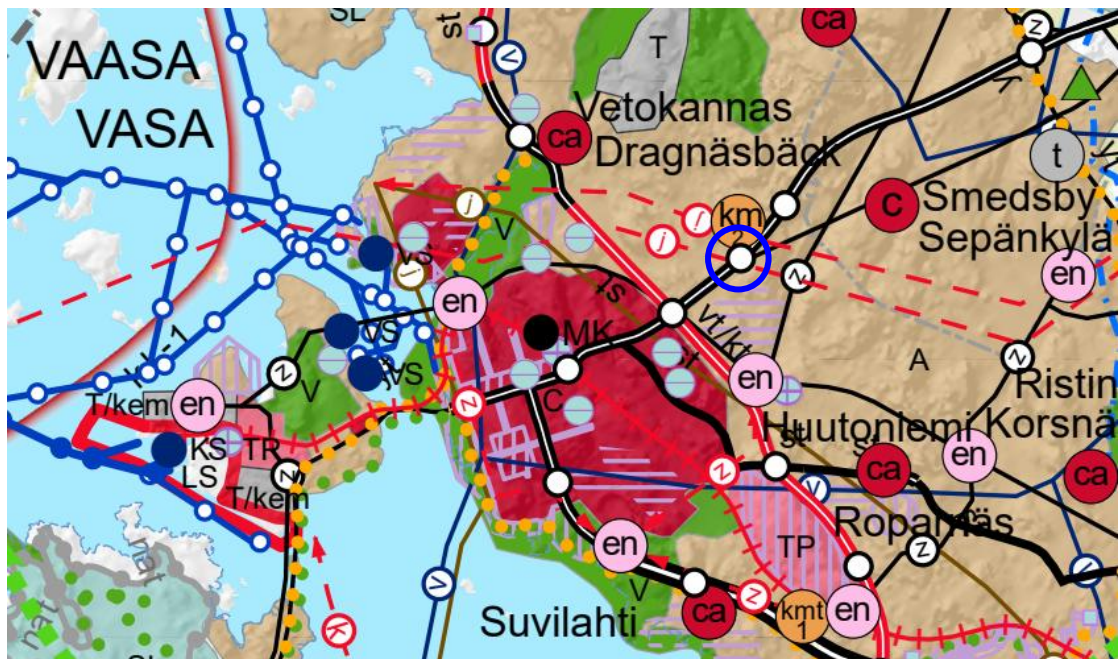
- fungerande samhällena och hållbara färdvägar
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar och energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

I den detaljplan som nu utarbetas är målet med utvecklingen av området att stödja en tät samhällsstruktur samt placering av verksamhet inom räckhåll för hållbara färdvägar. Detaljplanen stöder även en mångsidig användning av trafiksystemet och placering av service genom att utnyttja den befintliga samhällsstrukturen.



Landskapsplan

För området har utarbetats **Österbottens landskapsplan 2050**, som godkändes av landskapsfullmäktige 16.12.2024 och trädde i kraft 2.7.2025. Där ligger området som ska detaljplaneras inom ett område för tätortsfunktioner (A) samt i en korsning mellan motorvägens planskilda anslutning och en regionväg (o). Som områdesreserveringar anvisas dessutom beteckningen stor detaljhandelsenhet (km²) för Stenkilens handelsområde samt utvecklingsprincipsbeteckningen Vasas stadsutvecklingszon (kk-1). I närheten anvisas förbindelsebehov för en kraftledning och ett överföringsavlopp (z och j).



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2050.

I landskapsplanen 2050 anvisas temat handel i stort sett i enlighet med Österbottens landskapsplan 2040. Den enda ändringen gäller området för utrymmeskrävande specialvaruhandel i Tervajoki, som i fortsättningen är gemensamt för två landskap.

Enligt landskapsplanen 2050 är ”**Stenhaga handelsområde** är ett befintligt handelsområde cirka tre kilometer nordost från Vasa centrum. Handelsområdet breder ut sig på bägge sidor om riksväg 8 och är i dag helt utbyggt. Österbottens landskapsplan 2050 möjliggör ingen utvidgning av handeln i området.”

Med beteckningen stor detaljhandelsenhet (km²), som i landskapsplanen fastställs för Stenhaga handelsområde, anvisas en i 71 a § i markanvändnings- och bygglagen avsedd stor detaljhandelsenhet eller affärskoncentration som är av regional betydelse och belägen utanför området för centrumfunktioner.

Enligt landskapsplanen är det möjligt att i Stenhaga handelsområde placera en stor detaljhandelsenhet eller affärskoncentration som omfattar högst 115 000 m² vy, varav 10 000 m² vy får utgöras av dagligvaruhandel, 75 000 m² vy av utrymmeskrävande specialvaruhandel och 30 000 m² vy av annan specialvaruhandel.

Eftersom det finns en gällande generalplan för området och den detaljplan som nu utarbetas överensstämmer med denna, har landskapsplanen för området ingen styrande inverkan på detaljplaneändringen, förutom vad gäller styrning av handel.

Vasas generalplan 2040 utarbetas just nu. Som grund för den har nya utredningar gjorts om bland annat handelstjänster, köpkraft, befolkningsfördelning och samhällsstruktur. Utifrån de nya utredningarna har en generalplanmässig granskning/plan för handeln utarbetats. Enligt den kommer kvadratmetrarna för handel i Vasaregionen att omfördelas inom Vasas kommungränser i generalplanen 2040.

Vasas generalplan 2030 är delvis uppenbart föråldrad, och därför har arbetet med Vasas generalplan 2040 inletts i syfte att förnya den. Som ett första steg har utredningar gjorts som grund för planarbetet. Programmet för deltagande och bedömning i anslutning till generalplanen var framlagt 10.5–30.6.2023 och utkastet till generalplan kommer att läggas fram uppskattningsvis under år 2026. Målet är att planförslaget läggs fram offentligt under 2027 och att fullmäktige godkänner generalplanen år 2028.

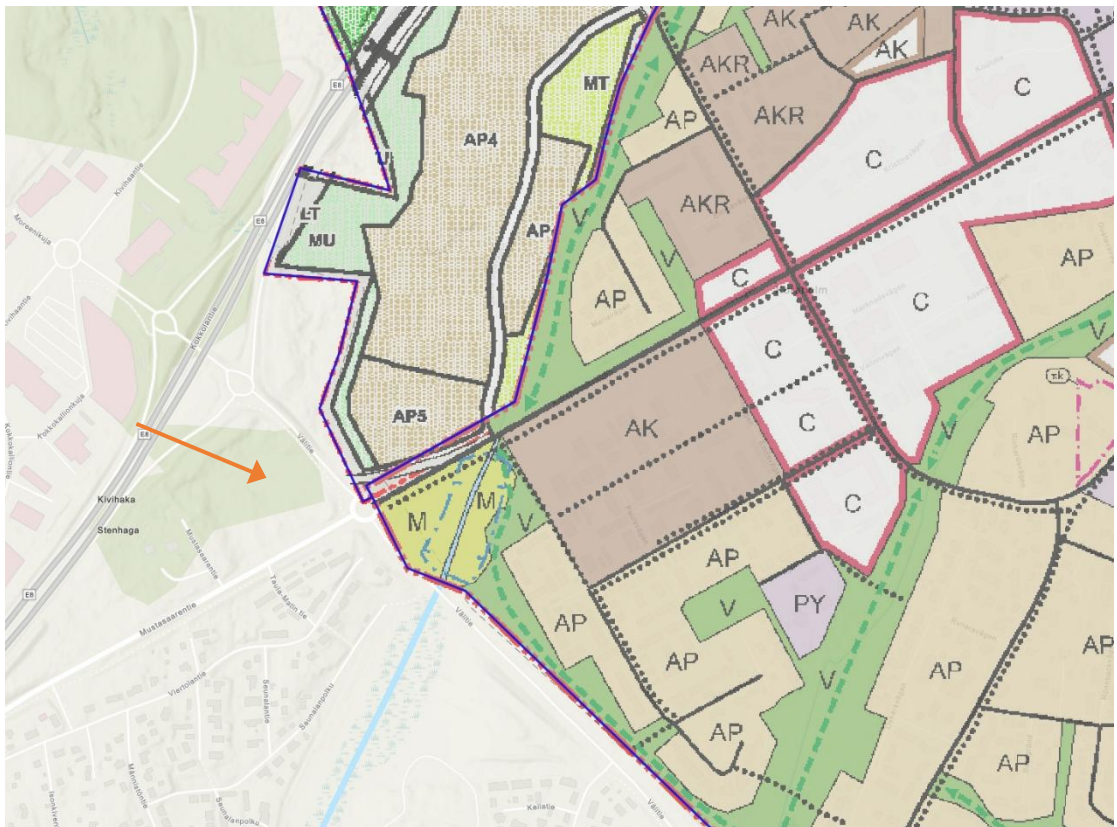
När det gäller temat handel har det med tanke på generalplanen år 2023 utarbetats "Vasa stads kommersiella utredning 2040" (uppdaterad 19.8.2024), där behovet av ytterligare affärslokaler fram till år 2040 har prognostiserats kalkylmässigt. Utredningen är en uppdatering av de kommersiella utredningar som utarbetades för landskapsplanen åren 2010 och 2011 för Vasas del. Efter den utredning som blev färdig 2023 och den år 2024 gjorda uppdateringen har målet för befolkningstillväxt i generalplanen ändrats och år 2025 gjordes en ny ytterligare granskning där dimensioneringskalkylerna i utredningen uppdaterades för att stämma överens med det nya målet för befolkningstillväxt. Förutom dimensionering bedömdes i uppdateringen även hur avregleringen av alkoholförsäljningen påverkar dagligvaruhandelns utrymmesbehov. Därtill utreddes den tematiska helheten kring centruminriktad specialhandel.

Utifrån den färdigställda utredningen har det tagits fram en plan för generalplanarbetet som visar Vasa stads syn på placeringen av kommersiell service i generalplanen 2040 med beaktande av den övriga samhällsstrukturen. Ändringen av detaljplanen för Stenhaga grundar sig på dessa nya utredningar samt på planen för handel.

Frågan behandlas mera i kapitel 3.2.4 Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa i beskrivningen.

Delgeneralplanen för Smedsby i Korsholms kommun (godkänd 1.9.2016) gränsar till detaljplaneområdet för justering av Stenkilen. Där anvisas jord- och skogsbruksdominerat område (M) i dalen.

I den nordligare **delgeneralplanen för Böle** (godkänd 27.4.2006), som på norra sidan av rondellen gränsar till kommungränsen, anvisas område för lantbrukslägenheters driftscentrum (AP5) i närheten och dessutom en smal remsa jord- och skogsbruksområde med särskilt behov av att styra friluftslivet (MU).



Utdrag ur sammanställningen av delgeneralplanerna för Korsholm, planområdet anges med en pil.

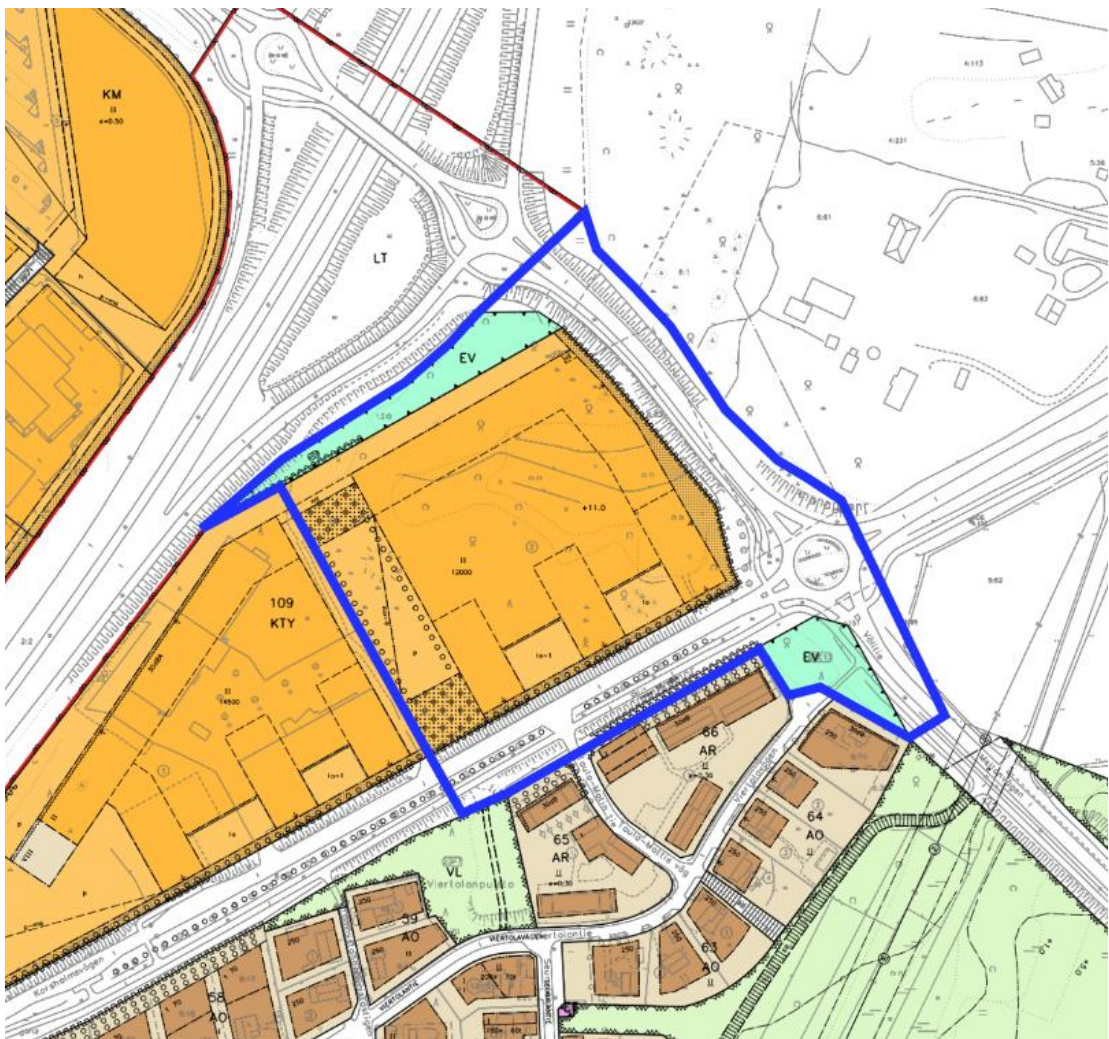
Detaljplan

För nästan hela detaljplaneområdet gäller Vasa stads **detaljplan 1080** som godkändes av stadsfullmäktige 14.5.2018.

I områdets sydöstra hörn ligger en del av Mellanvägen och det lilla skyddsgrönområdet på ett område som omfattas av de gällande detaljplanerna **774** (fastställdes av miljöministeriet 19.12.1994) och **931** (godkändes av FG 28.5.2007).

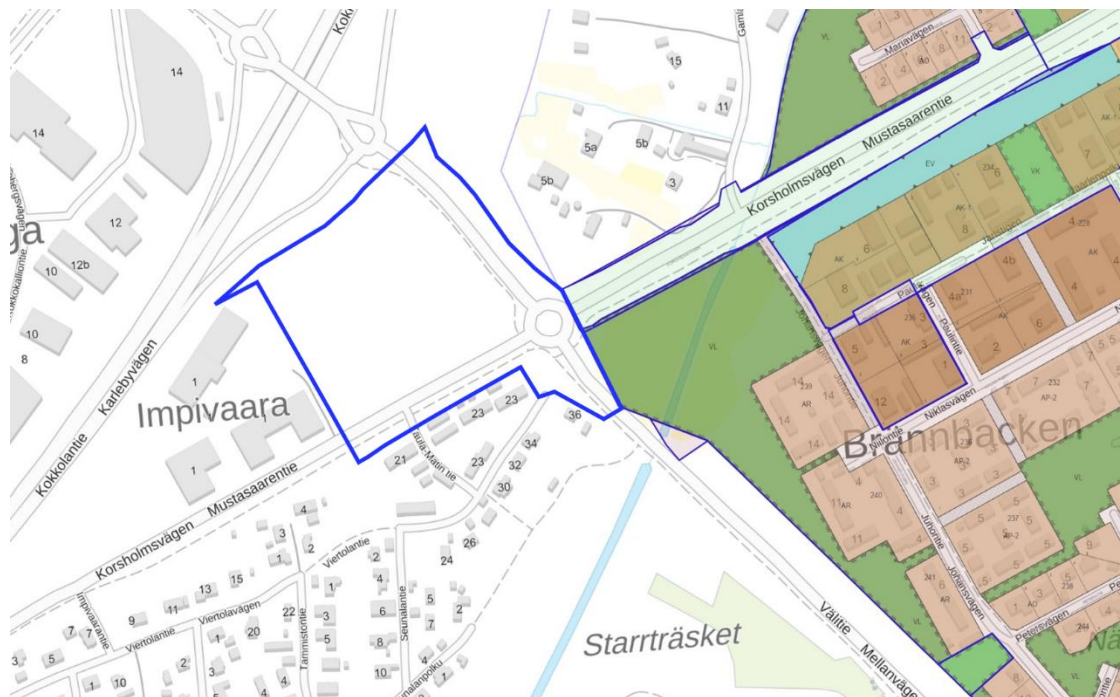
I de gällande detaljplanerna är beteckningarna för det område som ska planläggas kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY), skyddsgrönområde (EV) samt Korsholmsvägens och Mellanvägens gatuområde. Mängden byggrätt som anvisas för kvartersområdet uppgår till 12 000 m² vy och våningstalet är II.

Markytans ungefärliga höjd har fastställts till nivå +11.0.



Utdrag ur den gällande kartsammanställningen över detaljplanerna, där avgränsningen av området som detaljplaneändringen gäller framgår.

Till detaljplaneområdet för justering av Stenkilen gränisar **Korsholms kommuns detaljplaner 34** (24.10.1984/8.1.1985) och **220** (godkändes av fullmäktige 8.12.2014). Inom dalområdet anvisas i detaljplan 34 ett område för närrökreation (VL) och i detaljplan 220 Korsholmsvägens gatuområde.



Utdrag ur sammanställningen av Korsholms kommuns detaljplaner, avgränsningen av planändringsområdet i Stenkilen anges med blått.

Byggnadsordning

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

Byggnadsordningen håller på att förnyas och den nya ordningen enligt bygglagen förväntas träda i kraft under 2026.

Byggförbud

Området som ska detaljplaneras är inte belagt med byggförbud.

Baskarta

Baskartan över planeringsområdet har reviderats 9.5.2025 och den uppfyller kraven på detaljplanens baskarta.

Tomtindelningar och allmänna områden

Inom det område som ska planläggas gäller följande tomtindelningar:

- 905-23-109-2, tomtindelning 905 3039

Följande allmänna områden som införts i fastighetsregistret ligger helt eller delvis inom detaljplaneområdet:

- 905-23-9908-13
- 905-23-9901-0
- 905-895-2-2 (statens landsväg)

Områden som har planlagts som allmänna områden men som ännu inte har bildats:

- 905-414-13-0
- 905-401-6-63
- 905-401-6-54

Ledningsservitut

Uppgifter om kablar och ledningar inom området har begärts av Vasa Elektriskas fjärrvärme, Vasa Elnät, Vasa Vatten, Suomen Erillisverkot, Försvarsmakten, Elisa, Anvia och Johtotieto samt av JNT (Jakobstadsnejdens Telefon Ab).

Enligt de inkomna svaren har Vasa Elnät, Vasa Elektriskas fjärrvärme, Vasa Vatten, Telia, DNA och Elisa (Johtotieto) samt JNT rör eller ledningar inom planområdet. De kartor över ledningar av vilka schaktens exakta läge framgår har lagrats i planens materialbank.

3.2.2 Trafiknät

Gång- och cykelleder

Stenkilen omges av ett omfattande nätverk av gång- och cykelleder, och detaljplaneområdet är lättillgängligt med cykel från alla riktningar.

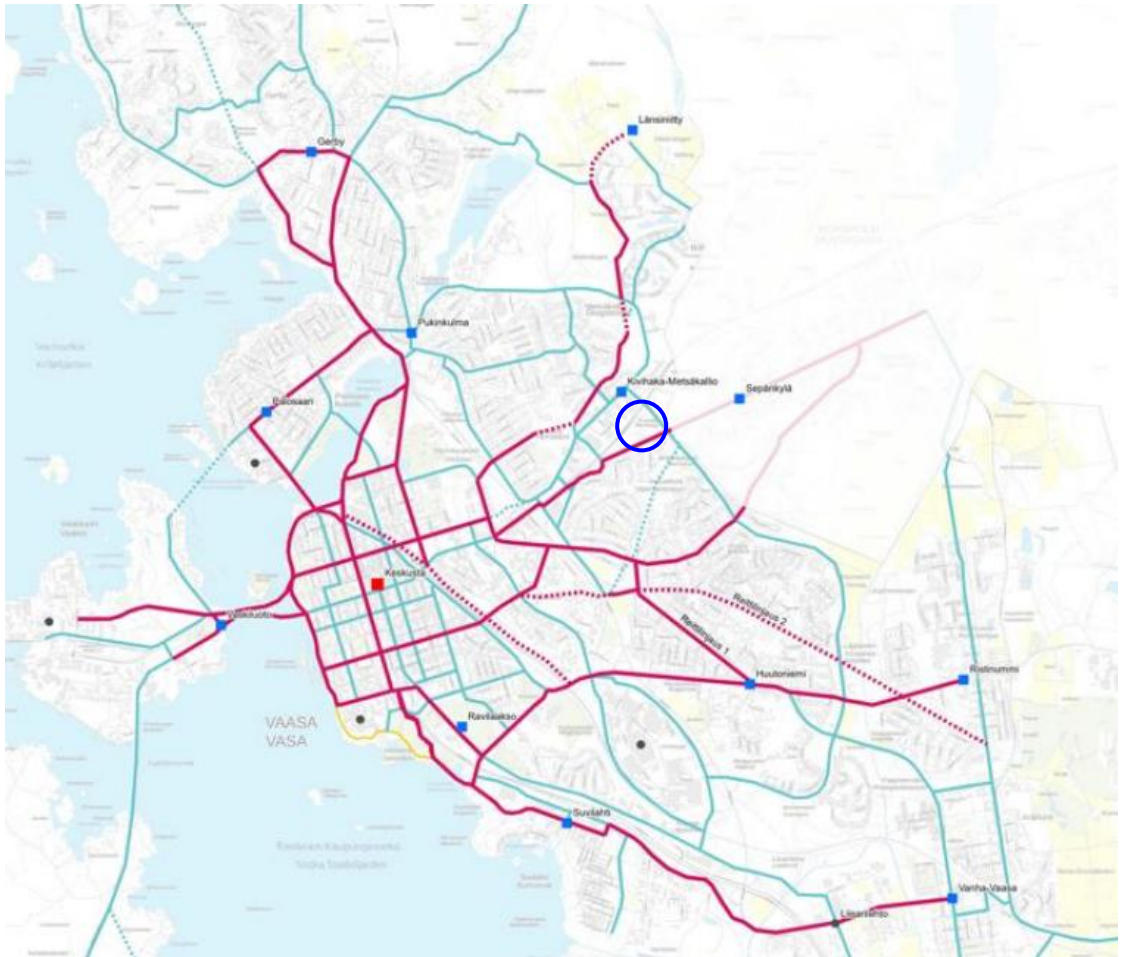
Intill Mellanvägen inom detaljplaneområdet, gränsande till kvartersområdet, löper en områdesled för gång- och cykeltrafik från Melmo till Stenhaga. Därutöver löper det en gång- och cykelled, som klassificeras som huvudled, från Vasa centrum till Korsholms centrum längs Korsholmsvägen på dess södra sida.

Anläggande av en gång- och cykelled också längs kanten av det kvartersområde som planläggs norr om Korsholmsvägen ska bedömas vid ett senare tillfälle. En ny led åtminstone mellan cirkulationsplatsen och tomtanslutningen till planområdet skulle förbättra tillgängligheten till affärsområdet.

Korsholmsvägens gatuområde är redan nu 35 meter brett, vilket är tillräckligt för att möjliggöra anläggande av en ny led.



Nätverk av gång- och cykelleder på Korsholmsvägens södra sida.



Utdrag ur Vasas program för främjande av gång- och cykling 2021. Huvudlederna är markerade med rött, områdeslederna med blått, landskapslederna med gult, förbindelsebehoven som streckade linjer och områdescentrumen med blå fyrkanter. Stenkilen har ringats in med blått.

Trafikleder

Planeringsområdet tangeras av Karlebyvägen/riksväg 8 som leder norrut från staden. Inom detaljplaneområdet går Mellanvägen och Korsholmsvägen, vilka hör till stadens gatunät. Infarten till detaljplaneområdet sker via alla nämnda leder. Inom området finns dessutom en cirkulationsplats med en rondell som har en diameter på 29 meter.



Cirkulationsplatsen och en vy mot Korsholms centrum.



Trafiknätet (kartan av Lantmäteriverket), detaljplaneområdet har ringats in.

3.2.3 Trafik- och bullerutredning

Under planarbetet bedömdes om det är nödvändigt att låta göra en utredning om den bullernivå som trafiken medför inom planområdet och dess närmiljö samt att identifiera de åtgärder som säkerställer att de i statsrådets beslut 993/92 angivna riktvärdena uppfylls i den framtida markanvändningen. Syftet var att med hjälp av en beräkningsmodell fastställa bullernivåerna på området både i nuläget och med hänsyn till den prognostiserade trafiken år 2040, med beaktande av den planerade markanvändningen. Avsikten var att som utgångsinformation i prognossituationen använda den dimensionering av byggnadsmassor som föreslogs i detaljplaneutkastet och vid beräkning av den trafikökning som planområdet kan ge upphov till den byggrätt som anges i detaljplaneutkastet. Med stöd av motiveringarna nedan ansågs det emellertid att en utredning inte var nödvändig.

I kapitel 5.2.4 Trafikmässiga konsekvenser presenteras kalkyler av de kalkylmässiga trafikmängderna enligt den nuvarande detaljplanen nr 1080 för detaljplaneområdet (som ännu inte har genomförts) samt av den trafikmängd som den pågående ändringen av detaljplanen ak 1136 förväntas medföra. Den i beräkningarna angivna trafikvolymen har uppskattats med hjälp av guiden Bedömning av trafikstring vid planering av markanvändning, Miljön i Finland 27/2008. Enligt beräkningarna kommer trafikmängden inte att öka i och med den aktuella detaljplanändringen jämfört med användningen enligt den gällande detaljplanen. Därmed är de tidigare framtagna trafik- och bullerutredningarna fortfarande relevanta och användbara som underlag för den nya planändringen.

Enligt den bullerutredning som Ramboll gjorde hösten 2017 uppgår bullernivån för de bostadshus som ligger närmast Korsholmsvägen till högst cirka 55 dB dagtid och cirka 43 dB nattetid. Som slutsats i utredningen konstateras att den ändring i medelbullernivån som det dåvarande planläggningsprojektet förorsakar är liten, högst ca 1 dB, jämfört med riktvärdena för de närmaste bostadsbyggnaderna invid Korsholmsvägen. Därmed ökar projektet inte trafikbullret i någon betydande utsträckning. Trots slutsatsen i utredningen kompletterades detaljplanen på invånarnas begäran med en beteckning invid Korsholmsvägen som anger att bullernivån från gatuområdet får uppgå till högst 55 dBA dagtid inom det intilliggande kvartersområde som är reserverat för boende.

Våren 2021 gjordes kontrollmätningar av trafikbullret i syfte att fastställa om bullervolymen fortfarande stämmer överens med utredningen från 2017. Utredningen beställdes av Vasa stad och mätningarna utfördes av Akukon Oy, som specialiserar sig på akustik, buller och vibrationer.

3.2.4 Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa

Utifrån den kommersiella utredning (2023) som tagits fram för Vasas generalplan 2040, som är under arbete, en uppdatering av den (2024) samt utifrån en ytterligare

granskning (2025) har det utarbetats ett generalplanmässigt planutkast för kommersiella kvadratmeter, där det kommande behovet av ytterligare utrymmen fram till år 2040 i Vasa presenteras för olika typer av handel. Planen har tagits fram som underlag för det kommersiella servicenätet i generalplaneutkastet och i första skedet även som grund för detaljplanen för Stenkilen.

Enligt preliminära uppgifter förväntas reformen av områdesanvändningslagen medföra ändringar i styrningen av handeln i landskapsplanen. Kommunernas ansvar för dimensioneringen av handeln ökar. Då är det viktigt att städerna ser till livskraften i centrum och ett hållbart servicenät för handeln.

Det kommersiella temat i Österbottens landskapsplan 2050 har anvisats i enlighet med den tidigare landskapsplanen, vilket innebär att dimensioneringen baserar sig på kommersiella utredningar som uppenbart är föräldrade.

För att staden bättre ska kunna hantera de konsekvenser som förändringarna i handeln medför behöver dimensioneringen av handeln och dess placering i Vasa uppdateras. En ny generalplan utarbetas just nu och i och med den är det möjligt att beakta behov kopplade till placering av handeln utifrån kommersiella utredningar.

Planläggningen vilar på en planhierarki som består av de riksomfattande målen för områdesanvändningen, landskapsplanen, generalplanen och detaljplanen. Plansystemets styrande verkan beskrivs enligt följande exempelvis i Vetenskapstermbanken:

Ett centralt drag i planernas innehållskrav är att mera övergripande planer har en styrande inverkan på mera detaljerade planer. Särskilt de viktigaste rättsliga verkningarna av landskapsplanen och generalplanen är kopplade till styrningen av innehållet i mera detaljerade planer. Detta kan även beskrivas som preciserande planering där den hierarkiska styrningen innebär att planeringen av ett visst område anpassas efter de krav som en större helhet ställer.

Skillnader mellan mera generella och mera detaljerade planer till följd av preciseringar av markanvändningsplaner betraktas inte som egentliga avvikelser utan som en egenskap hos planeringssystemet, förutsatt att de inte äventyrar de centrala utgångspunkterna i den överordnade planen.

Planhierarkin är också kopplad till en så kallad undanträngningseffekt, vilket innebär att en mera detaljerad plan ersätter en mera generell plan inom samma område när den träder i kraft. I praktiken kan den styrande verkan också fungera nerifrån upp när lösningar som redan fastställts på en lägre nivå tillämpas på högre planeringsnivåer.

Källa: Vetenskapstermbanken 1.9.2025, Upphovsman: Ilari Hovila, Oikeustiede: kaavahierarkia, <https://tieteentermipankki.fi/wiki/Oikeustiede:kaavahierarkia>

Med stöd av det ovan nämnda är det möjligt att avvika från en högre plannivå, förutsatt att lösningen på en lägre plannivå är väl motiverad med relevanta bakgrundsfakta och inte strider mot styrningen och målen på den högre nivån.

I Vasa har det för ungefär 15 år sedan detalj- (och general-)planerats ett stort antal kommersiella kvadratmeter i Risö för IKEA, köpcentret Ikano och en stor

detaljhandelsenhet. Det projektet genomfördes dock aldrig och området bedöms inte längre vara attraktivt med tanke på stora handelsprojekt. Mer kommersiell byggrätt önskas däremot i stadsdelscentrum och andra befintliga handelsområden, såsom Liselund och Stenhaga, men eftersom de kvadratmeter som anvisats för Vasa i landskapsplanen är bundna till Risö, borde största delen av dessa kvadratmeter frigöras där och tas i bruk inom de aktuella områdena. Som en åtgärd som siktar på en ny fördelning av kvadratmetrarna för handeln har det obebyggda området för handel i Risö belagts med byggförbud genom stadsmiljönämndens beslut 1.4.2026.

Den kommersiella utredning som ligger till grund för landskapsplanen har utarbetats ungefär samtidigt för cirka 15 år sedan. Därmed är den kommersiella utredning och det planutkast som tagits fram för Vasas generalplan 2040, som är under arbete, mera aktuella. Eftersom landskapsplanen eller dess kommersiella utredning för närvarande inte uppdateras, har staden, med stöd av mera aktuell utredningsinformation, behov och grund för att avvika från den inom Vasas område.

Vid planeringen av den fördelning och omfattning av handelsområden som baserar sig på gjorda handelsutredningar har bland annat följande aspekter utretts och jämförts:

- behovet av ytterligare utrymmen för handel enligt den kommersiella utredningen
- behovet av ytterligare utrymmen för handel i förhållande till den befintliga reserven
- den befintliga planreserven
- planerad ökning
- Målet för befolkningstillväxten i Vasas generalplan 2040 och det ytterligare behov av service inom ett rimligt avstånd som baserar sig på den sannolika placeringen av befolkningstillväxten
- Våningsyta som genomförs efter 2040 samt den andel som inte är genomförbar

Vid granskningen av planreserven har man även undersökt hur stor del av den detaljplanerade våningsytan för handel som fortfarande står till förfogande för tilläggsbyggande, med beaktande av den yta som redan upptas av det genomförda byggandet och de bilplatser som detta kräver. Att handelns struktur och utrymmesbehov i dag är i ett plan har också bidragit till att möjligheten att utnyttja de planlagda kvadratmeter för handel som ännu är lediga på tomten har minskat.

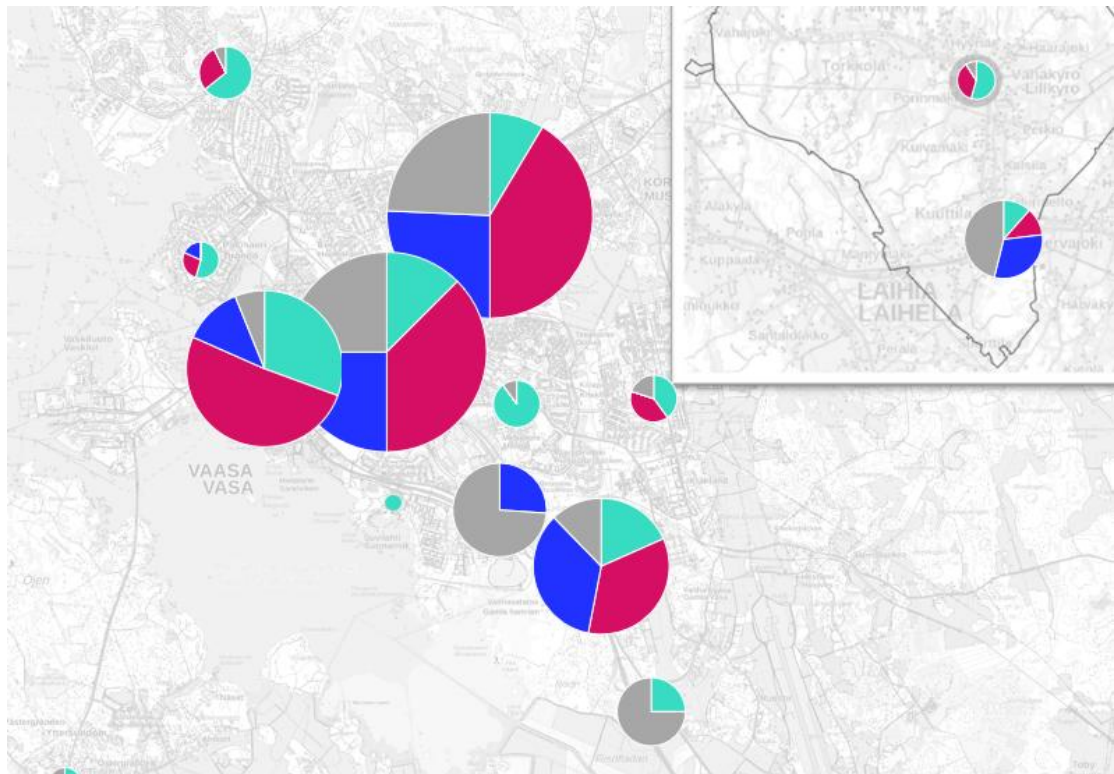
Några av de viktigaste målen i den kommersiella plan som utarbetats för Vasa är att bevara centrumets livskraft och säkerställa ett täckande och tillgängligt servicenät. I den preliminära planen bevaras den totala handelsvolymen i Vasaregionen i enlighet med landskapsplanen, men utanför centrum minskar våningsytan för handel med cirka 20 000–30 000 m² vy jämfört med landskapsplanen.

Placeringen av handeln på olika håll i staden har påverkats av arbetsplats- och befolkningsutvecklingen samt av bostädernas läge. I planen har i mån av möjlighet

också beaktats den gröna omställningen och Vasas mål att vara klimatneutralt före 202X.

Fördelningen av de kommersiella områdena i Vasa enligt det framtagna planutkastet anges nedan. (Vasas generalplan 2040, Kommersiell plan - UTKAST 14.10.2025)

Cirklarnas storlek står för mängden handel i förhållande till varandra och färgerna för de olika typerna av handel; ljusblått för dagligvaruhandel, mörkblått för utrymmeskrävande handel, rött för specialhandel och grått för bilhandel och -service.



Vasas generalplan 2040, Kommersiell plan - UTKAST 14.10.2025

Planerade ändringar i **Risö** jämfört med landskapsplanen:

Dagligvaruhandel	-4 600 m ² vy
Specialhandel	-29 000 m ² vy
Utrymmeskrävande handel	-73 000 m ² vy
Bilhandel och service	+10 000 m ² vy

Planerade ändringar i **Stenhaga** jämfört med landskapsplanen:

Dagligvaruhandel	inga ändringar
Specialhandel	+40 000 m ² vy
Utrymmeskrävande handel	-35 000 m ² vy
Bilhandel och service	+30 000 m ² vy

Planerade kommersiella kvadratmeter i **Stenkilen** (en del av Stenhaga):
Utrymmeskrävande specialvaruhandel (ptvetk) som omfattar följande:
Utrymmeskrävande handel +6 000 m² vy (övriga 4 000 + 2 000)
Bilhandel och -service +5 500 m² vy (Motonet)

I Stenkilen tillåts inte dagligvaruhandel (ptk) eller centruminriktad specialhandel (mek, övrig specialhandel).

Beteckningar som används i detaljplaner i parentes.

Med utrymmeskrävande handel avses specialhandel med produktgrupper som kräver mycket utrymme, såsom bil-, järn-, möbel-, trädgårds- och jordbrukshandel. Utrymmeskrävande handel finns utanför centrum och koncentrerad till särskilda handelsområden. Handelsområden placeras i regel inom zoner med något sämre tillgänglighet än det närliggande centrumet och är ofta svårare att nå med hållbara färdssätt. De ligger dock relativt nära centrum och oftast invid huvudleder mot tätorter. Utgångspunkten för placering och dimensionering av handelsområden är att det ska finnas tillräckligt med närliggande bosättning och köpkraft för utrymmeskrävande handel, vilket gör att avstånden är rimliga.

Bilhandel och service

I näringsgrensindelningen omfattar bilhandel och -service inom bilbranschen bilhandel, handel med tillbehör till bilar samt däckhandlare, service- och trafikstationer, bilverkstäder och biltvätt och även besiktning.

Dagligvaruhandel

omfattar handel med livsmedel. Dagligvaruhandel och handel som stöder sig på den finns främst i centrumområden som är lättillgängliga med hållbara färdssätt. Det finns många invånare i närheten och kollektivtrafikförbindelserna till centrum är i regel välfungerande. Dagligvaruhandeln utgör närservice, och för att den ska vara ekonomiskt lönsam kräver den ett tillräckligt stort invånarunderlag i närheten. Inom dagligvaruhandeln behöver en butik med en våningsyta på 4 000 kvadratmeter idag ett invånarunderlag om 9 400 personer för att uppnå en genomsnittlig försäljningseffektivitet. År 2050 uppgår invånarunderlaget som dagligvaruhandeln kräver till 7 400 invånare, eftersom köpkraften ökar. Beräkningen utgår från antagandet att alla invånare i området handlar i den aktuella butiken.

Centruminriktad specialvaruhandel

Av sektorerna inom specialhandeln är modehandel, det vill säga kläd-, sko- och accessoarhandel, samt bokhandlar, guldsmedsaffärer, presentbutiker, parfymier, optiker och apotek särskilt knutna till centrum.

Specialbutikerna i centrum är i regel små och centrumområdets styrka ligger i mångfalden av sådana. Mot denna bakgrund borde konstruktioner av typen köpcentrum eller outletcentrum med små (centruminriktade) butiker i första hand placeras i centrum.

Kommersiell plan (utkast 14.10.2025) **Stenhaga**

En närmare förteckning över antalet kommersiella kvadrat i Stenhaga:

I landskapsplanen 2050 anvisas totalt 115 000 m² vy för handel i Stenhaga.

- Dagligvaruhandel: 10 000 m² vy
- Specialhandel: 30 000 m² vy
- Utrymmeskrävande handel: 75 000 m² vy

I detaljplanerna cirka 154 000 m² vy, varav 17 000 m² vy fortfarande kan bebyggas:

- Specialhandel: 13 000 m² vy
- Utrymmeskrävande handel: 3 000 m² vy
- Bilhandel och -service: 1 000 m² vy

Bebyggd ungefär 121 500 m² vy, varav enligt utredningen:

- Dagligvaruhandel: 2 800 m² vy
 - Specialhandel: 52 300 m² vy
 - Utrymmeskrävande handel: 18 200 m² vy
 - Bilhandel och -service: 17 300 m² vy
 - Service och övrig handel: 17 800 m² vy
- Kommersiella kvadratmeter totalt 108 400 m² vy
- Övrig användning 13 100 m² vy

Tilläggsbehov, med beaktande av nuläget och den yta som ännu kan bebyggas för att åtgärda situationen i Stenhaga, cirka 6 500 m² vy (utan Stenkilen):

- Specialhandel: 20 000 m² vy
- Utrymmeskrävande handel: –50 000 m² vy
- Bilhandel och -service: 35 000 m² vy

Ytterligare planer ak1136 Stenkilen 11 500 m² vy

- Utrymmeskrävande handel: 6 000 m² vy (varav en del lager)
- Bilhandel och -service: 5 500 m² vy

Tilläggsbehov av ny kommersiell yta i Stenhaga enligt det kända behovet totalt cirka 28 300 m² vy (inkl. Stenkilen):

- Specialhandel: 13 000 m² vy
- Utrymmeskrävande handel: 9 000 m² vy
- Bilhandel och -service: 6 300 m² vy

Handel totalt 153 700 m² vy (17 000 + 108 400 + 28 300)

och därtill en planmässig reservering om cirka 6 300 m² vy för framtida behov

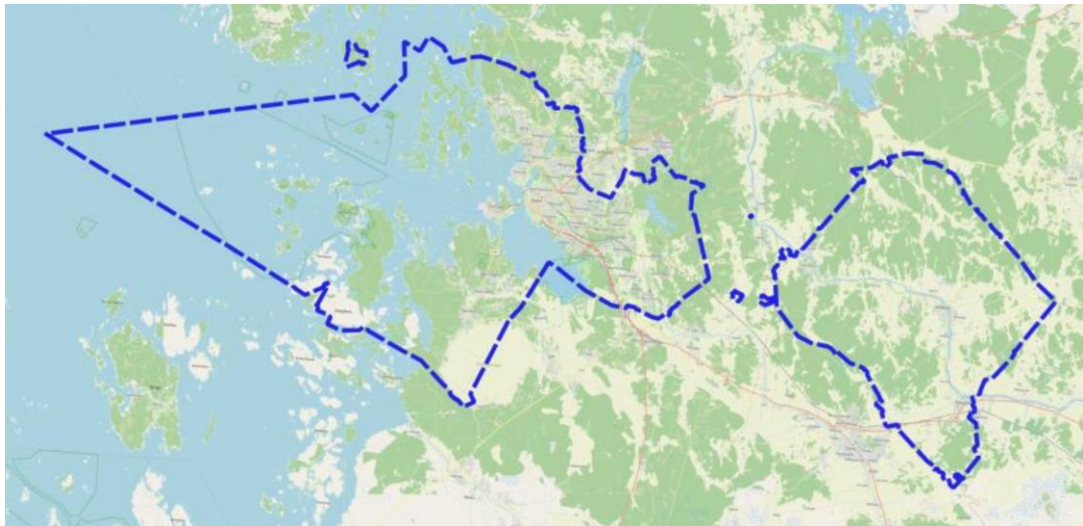
Urval av **handelsarealer i Vasas generalplan 2040**, baserat på det kommersiella planutkastet

I **Stenhaga** totalt cirka **160 000 m² vy** (inkl. redan genomförda specialbutiker):

- Dagligvaruhandel: 10 000 m² vy
- Specialhandel: 65 000 m² vy
- Utrymmeskrävande handel: 40 000 m² vy
- Bilhandel och -service: 45 000 m² vy

I **Risö** totalt cirka **11 000 m² vy**:

- Dagligvaruhandel: 1 000 m² vy
- Bilhandel och -service: 10 000 m² vy



Vasa generalplan 2040 planområde

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Planeringsstart och beslut som gäller den

Stadsmiljönämnden fattade ett planläggningsbeslut om ändring av detaljplanen vid sitt möte 28.11.2024 i samband med att planläggningsöversikten för 2025 godkändes.

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenter i planarbetet är

- Markägare och arrendatorer av planområdet och de intilliggande fastigheterna
- Stadens sakkunnigmyndigheter:
Planläggningen, Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Miljösektorn, Koncernförvaltningen och Vasa Vatten
- Myndigheter:
NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, Polisnrättningen i Österbotten och Försvarsmakten/Logistikverket, Livskraftscentralen i Österbotten/trafikavdelningen, Tillstånds- och tillsynsverket
- Andra samarbetspartner:
Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, Vasa Elnät, Vasa Elektriska/fjärrvärmeenheten, Elisa, Digita, JNT, DNA, Telia, Loihde, Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagarförening rf, Vasa Företagare rf, Vaasa Parks Oy Ab, Oy Merinova Ab, Visit Vasa, Jukolan rakentajat – Jukolas Byggare ry, Vasa Bobäck byaförening rf, Vaasan ympäristöseura – Vasa miljöförening ry, Korsholms kommun, Ungdomsfullmäktige, Rådet för personer med funktionsnedsättning i Vasa och Äldrerådet

4.2.2 Anhängiggörande

Detaljplaneändringen blev anhängig 28.1.2025 genom planläggningsdirektörens beslut om att programmet för deltagande och bedömning ska läggas fram.

Att detaljplaneändringen blev anhängig och programmet för deltagande och bedömning lades fram meddelades de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret per brev eller e-post samt genom kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet, stadens informations- och kommunikationskanaler samt webbplatsen www.vasa.fi/planlaggningen). Till

myndigheter samt till andra sakkunniga och samarbetspartner sändes en elektronisk utlåtandebegäran eller ett deltagarbrev om ärendet.

4.2.3 Deltagande och växelverkan

FRAMLÄGGANDE AV PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING:

Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt **6–20.2.2025**. Utlåtanden om ärendet har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt av samarbetspartner. Intressenterna har meddelats om framläggandet per brev och kungörelse.

HÖRANDE I BEREDNINGSSKEDET:

Utkastet till detaljplan med anknytande material har varit framlagt **6–20.11.2025**. Utlåtanden om planutkastet har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt av samarbetspartner. Intressenterna har meddelats om framläggandet per brev och kungörelse.

OFFENTLIGT FRAMLÄGGANDE:

Planförslaget med anknytande material har varit offentligt framlagt **6.2–9.3.2026**. Utlåtanden om detaljplanen har begärts av stadens sakkunniga myndigheter och andra myndigheter samt av samarbetspartner. Intressenterna har meddelats om framläggandet per brev och kungörelse.

4.3 Myndighetssamarbete

Om planprojektet ordnades myndigheternas samråd i inledningsskedet 15.1.2025. I samrådet deltog representanter för NTM-centralen, Österbottens förbund, Österbottens museum, Korsholms kommun och Vasa stad.

Det fördes en arbetsförhandling om situationen för kommersiella kvadratmeter mellan NTM-centralen och Planläggningen 22.8.2025. Under förhandlingen behandlades planen för ny placering av kommersiell service i Vasa, som utarbetats som en del av generalplanarbetet.

En förhandling om placeringen av kommersiella kvadratmeter hölls mellan Österbottens förbund och Planläggningen 15.9.2025. Syftet med förhandlingen var att nå en gemensam uppfattning om hur kvadratmeter för handel kan anvisas i Vasas generalplan 2040, som utarbetas just nu, och inom det område där Stenkilens detaljplan ska ändras med beaktande av styrningen enligt landskapsplanen.

I samband med reformen av statens regionförvaltning i början av 2026 upphörde NTM-centralernas verksamhet och deras uppgifter fördelades mellan Livskraftscentralen, Tillstånds- och tillsynsverket och Transport- och kommunikationsverket (Traficom).

Efter förslagsskedet hölls den 9.4.2026 ett arbetsmöte mellan Tillstånds- och tillsynsverket och staden, där de frågor som lyfts fram i utlåtandet från förslagsskedet behandlades.

Utlåtande om ärendet begärs av myndigheter och samarbetspartner i planens samtliga kungörelseskedan.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Mål enligt utgångsmaterialet

Mål för detaljplaneändringen är att

- anvisa utrymmeskrävande specialvaruhandel inom området (inte centruminriktad specialhandel eller dagligvaruhandel)
- beakta den intilliggande bostadsbebyggelsen och de ändringar som påverkar den
- bekämpa trafikbuller som sprider sig från Karlebyvägen till bostadsområdet och förebygga de buller- och siktolägenheter som affärskvarteret eventuellt medför
- samordna nybyggandet med det tidigare affärsbyggandet i Stenkilen
- fästa särskild uppmärksamhet vid trafiksäkerheten och en välfungerande trafik inom området
- beakta funktionella, stadsbildsmässiga och miljömässiga aspekter.

4.4.2 Mål som uppkommit under processen, precisering av målen

Relativt kort efter att arbetet inleddes konstaterades ett behov av att granska fördelningen av kommersiella kvadratmeter i hela Vasa. Efter skedet med programmet för deltagande och bedömning beträffande Stenkilen utarbetades som en del av generalplanarbetet en plan med information om placeringen av kommersiella kvadratmeter i Vasa samt om framtida behov av tilläggsutrymmen för olika typer av handel per område fram till år 2040. Planen kommer att användas som grund för det kommersiella servicenätet i utkastet till generalplan, och även i beskrivningen av detaljplanen för Stenkilen hänvisas till denna helhet för placeringen av kommersiella kvadratmeter inom området.

4.4.3 Respons på programmet för deltagande och bedömning

Det 21.1.2025 daterade programmet för deltagande och bedömning var framlagt 6–20.2.2025. Det lämnades in åtta (8) utlåtanden men inga åsikter om planens utgångspunkter, mål och de planerade förfarandena. Nedan följer sammandrag av utlåtandena med Planläggningens bemötanden med kursiv stil.

NTM-centralen

NTM-centralen tar ställning till planprojektet utifrån 18 § i markanvändnings- och bygglagen och 3 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna enligt följande: I

beredningen har beaktats projektets riksomfattande och för landskapet betydande konsekvenser samt sådana frågor beträffande markanvändningen som är viktiga med tanke på kulturmiljövården och naturens mångfald samt för användningen och skötseln av vattenresurser.

Myndigheternas samråd om projektet i det inledande skedet hölls 15.1.2025. Under samrådet presenterades projektet och myndigheterna lämnade sina kommentarer. Frågor som kommenterades var bland annat behovet av en kommersiell utredning, tomtanslutningar, dagvattenhantering och Österbottens landskapsplan.

Trafikmiljö

Vad gäller trafikmiljö finns det inget att anmärka på i fråga om planprojektet.

Naturskydd

Inom nätverket av grönområden i Vasa nära projektområdet finns eventuella flygekorrerier och möjligen även artens ekologiska korridor. Projektområdet har i sin nuvarande användning som skogbevuxen miljö eventuellt bildat en ekologisk korridor. Vid planeringen bör säkerställas att denna korridor tryggas och/eller stärks i planområdets östra delar eller öster om området, så att den inte bryts. Avbrott i ekologiska korridorer räknas som sådan försämring som avses i 78 § i naturvårdslagen (9/2023).

Områdesanvändning

Plansituationen för området presenteras i programmet för deltagande och bedömning.

NTM-centralen anser att de funktioner som placerats inom området är motiverade med tanke på utvecklingen av företagsområdet i Stenhaga. Vid utbyggnaden av området bör dock reserveringar av våningsyta för utrymmeskrävande specialvaruhandel i Österbottens landskapsplan 2050 beaktas och vid behov bör det föreslagna tilläggsbyggandet i mån av möjlighet kompenseras i det pågående delgeneralplanarbetet eller genom detaljplaneändringar.

De revideringar som görs bör bedömas utifrån den kommersiella utredning som utarbetas.

I samband med den fortsatta beredningen av planen bör även förekomsten av eventuella sura sulfatjordar beaktas vid planeringen. Vid behov ska det även utfärdas bestämmelser om hantering av sulfidhaltiga marksubstanser eller om utredningsbehov i samband med byggande och terrängarbeten.

I samband med den fortsatta beredningen av planen ska även behandling av dagvatten beaktas vid planeringen.

För ett eventuellt utlåtande i utkast- respektive förslagsskedet ska man till NTM-centralen lämna in handlingar och utredningar om hur detaljplaneprojektet framskrider. Gamla utredningar kan användas i tillämpliga delar.

I det här skedet har NTM-centralen inte något annat att anmärka på i fråga om projektet.

Planläggningens bemötande:

Det finns inga lämpliga livsmiljöer för flygekorre i Stenkilen. Området har inte heller identifierats som ett område med hög sannolikhet för förekomst av sura sulfatjordar. Under planarbetet har en dagvattenutredning gjorts för området, och i den detaljplan som utarbetas just nu kommer bestämmelser om hantering av dagvatten på området att utfärdas.

Före planens utkastskede utarbetades en plan med information om placeringen av kommersiella kvadratmeter i Vasa samt om de framtida behoven av tilläggsutrymmen för olika typer av handel per område fram till år 2040. Den utarbetade planen kommer att ligga till grund för det kommersiella servicenätet i utkastet till generalplan och även i motiveringarna till detaljplanen för Stenkilen hänvisas till denna helhet för placeringen av kommersiella kvadratmeter inom området. Situationen för kommersiella kvadratmeter beskrivs i kapitel 3.2.4. Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa.

De övriga frågorna antecknas för kännedom.

Österbottens förbund

Österbottens förbund konstaterar i sitt utlåtande att den tidigare landskapsplanen 2040 upphävs när Österbottens landskapsplan 2050 träder i kraft (2.7.2025) och att man vid områdesplanering har övergått till rullande planläggning. I utlåtandet konstateras också att beredningen av Vasas generalplan 2040 har inletts och att en ny kommersiell utredning tas fram som grund för planläggningen.

Landskapsplanen styr placeringen av stora detaljhandelsenheter eller regionalt viktiga koncentrationer av detaljhandel utanför området för centrumfunktioner, vilket förklaras bra i programmet för deltagande och bedömning i anslutning till den plan som nu utarbetas.

I både Österbottens landskapsplan 2040 och förslaget till Österbottens landskapsplan 2050 anvisas objektsbeteckningen stor detaljhandelsenhet (km²) för detaljplaneområdet.

Enligt planbestämmelsen är det möjligt att inom Stenhaga handelsområde, som sträcker sig till båda sidorna av riksväg 8, placera en stor detaljhandelsenhet eller en koncentration vars totala yta uppgår till högst 115 000 kvadrater våningsyta (m² vy), av vilket 10 000 m² vy utgörs av dagligvaruhandel, 75 000 m² vy av utrymmeskrävande specialhandel och 30 000 m² vy av övrig specialvaruhandel. Eftersom området för närvarande är helt bebyggt, konstaterar Österbottens förbund att landskapsplanen inte möjliggör att detaljhandeln utvidgas till området.

Planläggningens bemötande:

Före planens utkastskede utarbetades en plan med information om placeringen av kommersiella kvadratmeter i Vasa samt om de framtida behoven av tilläggsutrymmen

för olika typer av handel per område fram till år 2040. Den utarbetade planen kommer att ligga till grund för det kommersiella servicenätet i utkastet till generalplan, och även i motiveringarna till detaljplanen för Stenkilen hänvisas till denna helhet för placeringen av kommersiella kvadratmeter inom området. Situationen för kommersiella kvadratmeter beskrivs i kapitel 3.2.4. Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa.

Korsholms kommun

Korsholms kommun har tagit del av programmet för deltagande och bedömning i anslutning till den detaljplan som ska utarbetas för justering av Stenkilen i Vasa. Det område som ska planläggas ligger nära kommuncentrum och gränsar direkt till den södra infartsleden till kommuncentrum. Direkt till planområdet gränsar planer som ska beaktas på ett ändamålsenligt sätt. Kommunen har i detta skede inget annat att anmärka i ärendet, men den önskar bli hörd i takt med att planprocessen framskrider.

Planläggningens bemötande:

Antecknas för kännedom. Det begärs ett utlåtande av Korsholms kommun i samtliga skeden av planen.

Vasa ungdomsfullmäktige

Enligt utlåtandet får ändringen inte påverka trivseln på området eller områdets funktionalitet eller medföra olägenheter för invånarna eller trafiken. Området ska fortsatt vara tillgängligt, och de olika användningsmöjligheterna ska bestå.

Cykelvägen får inte brytas av med en infart och gång- och cykeltrafikens säkerhet ska tryggas. Korsholmsvägens konsekvenser för trafiken ska beaktas för att rusningar och störningar ska kunna undvikas. Planändringen ska anpassas till omgivningen utan att ge upphov till störningar eller påverka trivseln negativt. Vi önskar att dessa synpunkter beaktas vid planeringen.

Planläggningens bemötande:

Vid utarbetandet av planen beaktas de funktionella, stadsbildsmässiga, trafikmässiga och miljömässiga aspekterna på området och målet är en god och trygg planlösning som tillfredsställer alla parter. Viktiga faktorer som påverkar planlösningen är också att utsikterna för boende inom närliggande områden beaktas samt att eventuella störningar från verksamheten inom planområdet motverkas. Särskild uppmärksamhet vid planeringen av området fästs också vid att affärskvarteret ska vara lättillgängligt med cykel och till fots.

Vasa Vatten

Det finns inga vatten- eller avloppsledningar som förvaltas av Vasa Vatten inom (kvarters-)området. De närmaste ledningarna löper i korsningen av Korsholmsvägen och Tammistostigen samt längs Taula-Mattis väg. Linjernas ledningsförmåga är begränsad. Tomtindelningen ska utformas så att vattentjänsterna kan anläggas på ett

ekonomiskt förnuftigt sätt. Vasa Vatten kan inte tillhandahålla sprinklervatten, utan fastigheterna måste bygga cisterner med full volym för eventuellt släckningsvatten. Vatten- och avloppsledningar anläggs i samband med gatuarbeten invid Korsholmsvägen. Fastigheterna ska utrustas med fastighetsvisa pumpstationer för avloppsvatten. Vasa Vatten motsätter sig inte utvecklandet av området.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.*

Vasa Elektriska, fjärrvärme

Fastigheterna i Stenkilen kan anslutas till fjärrvärmenätet.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.*

Telia Finland Oyj

Telia har infrastruktur inom detaljplaneområdet. I utlåtandet konstateras att om byggandet på området orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa 12 minst veckor före flyttningsbehovet under barmarkstid. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Mera detaljerade kartor och visningar kan fås av Johtotieto.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.*

Suomen Erillisverkot Oy

Projektet påverkar inte Suomen Erillisverkot Oy:s affärsverksamhet med nätoperatörstjänster.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom. Det begärs inte längre något utlåtande av Erillisverkot i de följande skedena av planen.*

4.5 Redogörelse för detaljplaneutkastet

Området som ska planläggas omfattar 5,5 hektar (54 576 m²). I detaljplaneutkastet anvisas följande områdesreserveringar:

- Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet samt en distributionsstation för flytande bränslen får placeras (KM), areal 24 377 m² (2,4 ha), byggrätt 9 500 m² vy
- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY), areal 5 284 m² (0,5 ha), byggrätt 2 000 m² vy
- Skyddsgronområden (EV), areal 4 035 m² (0,4 ha)
- Gatuområden, areal 20 880 m² (2,1 ha)

För områdesreserveringarna utfärdas planbestämmelser som styr genomförandet av området mer i detalj.

Områdets läge i stadsstrukturen förutsätter en övergripande planering och genomförande för att de aspekter som rör verksamheten, stadsbilden, trafiken och miljön ska kunna samordnas på ett optimalt sätt.

Utgångspunkten för detaljplaneändringen är principerna i den detaljplan som för närvarande gäller för området. Särskild vikt fästs vid utformningen av de fasader som öppnas upp mot Korsholmsvägen samt vid att förebygga de buller- och synolägenheter som orsakas av verksamheten i affärskvarteret. Utöver dessa beaktas i planlösningarna även trafiksäkerheten och en välfungerande trafik.

KVARTERSOMRÅDE FÖR AFFÄRSBYGGNADER DÄR EN STOR DETALJHANDELSENHET OCH EN DISTRIBUTIONSSTATION FÖR FLYTANDE BRÄNSLEN FÅR PLACERAS (KM)

På området får placeras utrymmeskrävande specialhandel. På området tillåts inte dagligvaruhandel eller centruminriktad specialhandel.

Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmateriäl ska laserat trä, rött tegel, mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klätterväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas.

På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är förbjuden i riktning mot Korsholmsvägen.

Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som material för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasader som vetter mot gatan ska högväxande klätterväxter planteras.

På den sida som vetter mot Karlebyvägen ska som huvudsakligt fasadmaterial mörkgrått stål, perforerad plåt eller motsvarande användas.

På fasaderna får reklam eller ljusreklam med neutrala färgtoner fästas. Reklam som placeras ovanför taksägget får inte belysas i riktning mot Korsholmsvägen. Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus får inte användas.

När bygglov söks ska en översiktsplan över placeringen av reklam presenteras.

Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.

KVARTERSOMRÅDE FÖR VERKSAMHETSBYGGNADER (KTY)

På området får uppföras kontorsbyggnader, produktions- och lagerlokaler som inte ger upphov till miljöstörningar samt både privata och offentliga servicelokaler.

Utrymmeskrävande specialhandel får utgöra högst 45 procent av våningsytan på tomten.

Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmaterial ska laserat trä, rött tegel, mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klätterväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas.

På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är förbjuden i riktning mot Korsholmsvägen.

Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som material för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasader som vetter mot gatan ska högväxande klätterväxter planteras.

När bygglov söks ska en översiktsplan över placeringen av reklam visas upp.

Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.

Vid kvarterets västra kant anvisas ett körservitut som möjliggör en andra infart till parkeringsområdet i kvarterets mitt. För körservitutet anvisas en körramp som leder ut till gatuområdet via en landning.

SKYDDSGRÖNOMRÅDEN (EV)

Skyddsgrönområdena placeras vid planområdets yttre kanter, i norra delen för att motverka störningar från Karlebyvägens trafikområde och i söder för att skydda bostadsbebyggelsen mot störningar från trafiken på Korsholmsvägen och Mellanvägen. Inom skyddsgrönområdet invid Karlebyvägen anvisas en bestämmelse i den gällande detaljplanen enligt vilken det ska byggas ett bullerhinder på området. Beteckningen anger hindrets ungefärliga placering och det numeriska värdet +17.0 dess ungefärliga höjdläge. Bestämmelsen förblir oförändrad även i den ändring av detaljplan som utarbetas just nu.

För skyddsgrönområdena upprättas en skötselklassificering enligt vilken områdena ska skötas.

GATUOMRÅDEN

Söder om den trädrad som ska planteras inom Korsholmsvägens gatuområde har en cykelväg anlagts som en del av gång- och cykeltrafikens nätverk. Till följd av planändringen uppstår behov av att också anlägga en gång- och cykelled vid Korsholmsvägens norra kant. Det finns redan en led vid den bebyggda delen av Stenkilen längre västerut, men den behöver förlängas österut ända fram till Mellanvägens rondell. Det nya avsnittet betjänar gång- och cykeltrafiken till det affärsområde som nu ska planläggas. Från den befintliga cykelrutten vid Korsholmsvägens södra kant behöver ett övergångsställe anvisas vid Taula-Mattis väg för att möjliggöra passage till affärskvarteret.

I den gällande planen anvisas bullerskydd vid södra kanten av Korsholmsvägens gatuområde och samma bestämmelse ingår även i den aktuella planändringen.

Mellanvägens gatuområde är helt bebyggt och omfattar körfiler, en gång- och cykelled samt en cirkulationsplats. För att trafiken ska kunna fungera smidigt och säkert är det inte möjligt att anlägga någon tomtanslutning från Mellanvägen till Stenkilens kvartersområde. Från den gång- och cykelled som löper längs gatuområdets västra kant behöver en infart anläggas för gång- och cykeltrafik till Stenkilens affärskvarter vid ett ställe där marknivån i kvarteret och på gång- och cykelleden är densamma (+12.0).

Så som det nu är ligger kollektivtrafikens hållplatser relativt långt från planområdet, på Stenhagavägen cirka 500 meter bort och på Korsholmsvägen cirka 400 meter bort i riktning mot Smedsby. När planområdet omvandlas till handelsområde uppstår behov av att anlägga en busshållplats i närheten av området, helst på båda sidorna av Mellanvägen.

KABLAR, TRANSFORMATORSTATIONER OCH RÖR

Vasa Elnäts kabel är nedgrävd i marken inom kvartersområdet nära Taula-Mattis väg och fortsätter i riktning mot Stenhaga. Innan planen genomförs måste kabeln flyttas

till Korsholmsvägens respektive Mellanvägens gatuområde. Om det senare uppkommer behov av en transformatorstation inom området, har detta beaktats i de allmänna planbestämmelserna.

Ledningsförmågan för Vasa Vattens linjer är begränsad i närheten av området. Rörsystemen kan inte tillhandahålla sprinklervatten, utan fastigheterna måste bygga cisterner med full volym för eventuellt släckningsvatten. Därutöver ska fastigheterna utrustas med fastighetsvisa pumpstationer för avloppsvatten.

De övriga kablarna och rörlinjerna inom planområdet löper på gatu- och skyddsgrönområden och kräver inga åtgärder med anledning av planen.

ALLMÄNT

I detaljplanen utfärdas även allmänna bestämmelser som gäller hela planområdet:

1. TILLÄGGSBYGGANDE

Förutom den på plankartan fastställda byggnadsytan och byggrätten kan det på områdena placeras ingångstak, till omgivningen anpassade cykel- och avfallsskydd, byggnadskulisskonstruktioner och reservutgångstrappor, husteknisk utrustning samt i mindre utsträckning andra konstruktioner för verksamheten och den tekniska försörjningen (såsom transformatorer). Vid placeringen av konstruktionerna ska brandsäkerheten och behovet av räddningsverksamhet beaktas och dessutom ska de planeras som en övervägd del av byggnadens eller områdets helhetsutformning.

2. BESTÄMMELSER OM DAGVATTEN

Uppkomsten av dagvatten ska förebyggas genom användning av belägningsmaterial som släpper igenom vatten och mångformig växtlighet i lager på lager.

Dagvatten från tomterna bör fördröjas inom tomt- eller kvartersområdena innan det leds vidare till dagvattensystemet. Dagvattnet ska ledas till planteringar, infiltrationsområden samt till anlagda sänkor. Ytvatten från kvartersområdet ska ledas till infiltrationsområdet i kvarterets mitt.

Volymen på de fördröjande konstruktionerna (underjordiska fördröjningsschakt och -behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst $1 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta.

Dagvatten från tomternas gårds- och parkeringsområden ska ledas via olje- och sandavskiljning eller filtrering till dagvattenavloppet. Gröntak kan användas vid dagvattenfördröjningen.

Den som inleder ett byggprojekt ska göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet. Dagvattnets kvalitet och mängd ska kontrolleras under byggtiden så att vattenmängden och -kvaliteten inte försämras jämfört med områdets nuläge. I bygglovet ska en plan för hantering av dagvatten under byggtiden ingå.

Översvämningstråk anvisas på plankartan med pilar som visar riktningen mot det infiltrationsområde som har anlagts på lägre nivå i kvartersområdets mitt och därifrån vidare mot dagvattennätet på Mellanvägens gatuområde.

3. MARKBYGGNAD

Gårdsområdena i kvarteret ska utformas så att markens lutningar i händelse av en översvämning leder vattnet längs den rutt som anges på plankartan.

Innan byggprojektet inleds/åtgärderna vidtas ska förekomsten av eventuella sura sulfatjordar och behandling av dem utredas.

4. PARKERINGSOMRÅDEN

Parkeringsområdena ska struktureras med trädplanteringar eller motsvarande lösningar. Det ska planteras minst ett träd per sex (6) parkeringsplatser. Minst 70 procent av parkeringsplatserna ska beläggas med material som släpper igenom vatten.

Vid utformningen av gårdarna på området ska hänsyn tas till att området är tryggt och tillgängligt för gång- och cykeltrafik.

Cykelparkeringar ska anläggas i närheten av ingångarna.

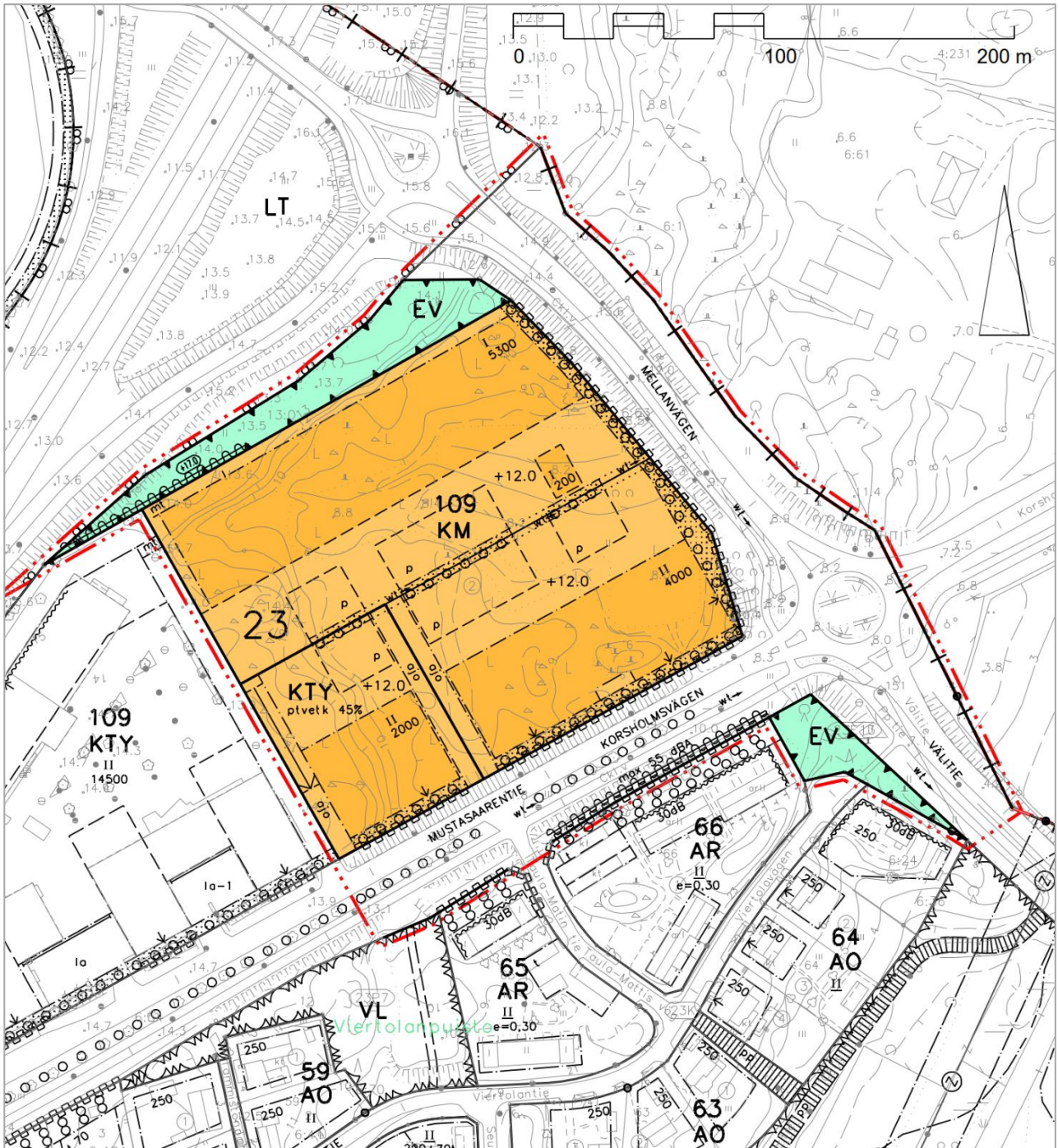
5. KRAV PÅ BIL- OCH CYKELPLATSER

Affärs- och kontorslokaler 1 bp/50 m² vy samt 1 cp/50 m² vy

Produktions- och lagerlokaler 1 bp/200 m² vy samt 1 cp/200 m² vy

För tomterna inom området för denna detaljplan upprättas en separat tomtindelning som godkänns i samband med planprocessen.

Justering av Stenkilen/ak1136
Planbeskrivning – 16.4.2026



Justering av Stenkilen ak1136, utkast till detaljplan 24.10.2025



*Illustrationsmaterial för detaljplaneutkastet,
Juha-Matti Linna 24.10.2025*



4.5.1 Utlåtanden och åsikter som inkommit under beredningsskedet

Det 24.10.2025 daterade utkastet till detaljplan med anknytande material har varit framlagt **6–20.11.2025**. Det lämnades in åtta (8) utlåtanden och två (2) åsikter om planutkastet. De ursprungliga ställningstagandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. Nedan följer ett sammandrag av vart och ett av dem samt Planläggningens bemötanden med kursiv stil.

NTM-centralen

NTM-centralen har 18.2.2025 gett ett utlåtande om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till detaljplanen. NTM-centralen har i sitt utlåtande kommenterat bland annat trafikmiljön och naturskyddet. I anslutning till projektet hölls även ett arbetsmöte 22.8.2025. Under det presenterade Vasas Planläggning den kommersiella utredning som utarbetats för generalplanen samt en uppdatering av den. Nu ger NTM-centralen följande utlåtande om detaljplaneutkastet:

Trafikmiljö

Trots terrängens former och en tydlig dagvattenplan bör de allmänna planbestämmelserna kompletteras med att dagvatten inte får ledas till landsvägens sidodiken.

I målen fastställs att viktiga teman vid fastställandet av planlösningen är trafiksäkerhet och en välfungerande trafik. Som en allmän observation uppmanar NTM-centralen att överväga platserna för anslutningar på nytt och samtidigt beakta i synnerhet säkerheten och smidiga förbindelser för fotgängare och cyklister. Planutkastet styr till att anlägga en anslutning på Korsholmsvägen på motsatta sidan av Taula Mattis väg, vilket skulle skapa en fyrvägs korsning. En fyrvägs korsning är ingen optimal lösning på grund av det stora antalet konfliktpunkter. I planutkastet möjliggörs dessutom en andra körförbindelse alldeles intill den befintliga anslutningen i planområdets sydvästra hörn. Två anslutningar nära varandra gör lösningen ostrukturerad och därmed olycksbenägen. Med den gång- och cykelled som eventuellt anläggs norr om Korsholmsvägen skulle det vid den dubbla anslutningen uppstå en exceptionellt lång förlängning av cykelvägen, vilket också är en riskfylld lösning.

Naturskydd

Kompletteringen av naturutredningsrapporten i planen fanns inte längre som bilaga till planutkastet, men NTM-centralen instämmer i bedömningen att områdets naturtillstånd har förändrats kraftigt och att de nuvarande naturvärdena sannolikt är ringa. NTM-centralen preciserar sin kommentar om naturvärden inför förslagsskedet när naturutredningsrapporten är färdig. NTM-centralen lyfter emellertid fram behovet av en ekologisk korridor för flygekorrar, som bör beaktas vid områdesplaneringen.

När det gäller ekologiska korridorer bör i första hand naturligt trädbestånd gynnas i stället för hoppstolpar. Det kan dock behövas konstgjorda stolpar för att stärka den ekologiska korridoren, eftersom utvecklingen av ett trädbestånd som ger tillräcklig flyghöjd tar tid. I nuläget bildar vägen en cirka 45–50 meter bred öppning. Därmed

behövs det 20–30 meter höga träd för tillräcklig flyghöjd. Den ekologiska korridoren via de östra delarna av planområdet bör bevaras och förstärkas.

Områdesanvändning

NTM-centralen konstaterar att man i detaljplanarbetet ska beakta områdesreserveringarna i landskapsplanen 2050 och den uppdaterade kommersiella utredningen.

För ett eventuellt utlåtande i förslagsskedet ska man till NTM-centralen lämna in handlingar och utredningar om hur detaljplaneprojektet framskrider. NTM-centralen anser att det som den tidigare tagit upp har beaktats till övriga delar, och har inget övrigt att anmärka på i detta skede.

Planläggningens bemötande:

Den allmänna bestämmelsen om dagvatten i detaljplanen har kompletterats med att dagvatten inte får ledas till landsvägens sidodiken.

Placeringen av byggnadsytor längs Korsholmsvägen i kvarteret har justerats utifrån responsen i utkastskedet och de markgrundsundersökningar som gjordes i november. Servicerampen i sydvästra delen av detaljplaneområdet har slopats och förbindelsen från anslutningen till affärskvarterets parkeringsområde längre ner strukits. Den lägre serviceanslutningen betjänar i fortsättningen endast infarten på högre nivå (+13.0) och följer strukturen i den gällande detaljplanen för Stenkilen.

Med ändringen av byggnadsytorna skulle placeringen av den egentliga tomtanslutningen på området utvärderas på nytt, liksom också marknivåns höjdläge i kvartersområdet. I planförslaget sänktes markytan i kvarteret till nivå +10.0 och för området anvisas som körservitut endast en bredare infart mitt emellan Mellanvägens cirkulationsplats och anslutningen till Taula Mattis väg. Utryckningstrafik till området anvisas via den anslutning för gång och cykling som ska anläggas från gång- och cykelleden på Mellanvägen. På samma plats vid gatan planeras en ny busshållplats, vars beläggning också underlättar utryckningstrafiken till kvarteret.

Inom planområdet konstaterades ingen miljö som lämpar sig som plats där flygekorren förökar sig och rastar och inte heller några ekologiska korridorer för flygekorrar. Eventuella förbindelser utanför området kan inte påverkas genom denna detaljplan.

Områdesreserveringarna i landskapsplanen (A, km², kk-1) och målen för styrningen av handel beaktas i planändringen. Behovet av kommersiella kvadratmeter förklaras i bemötandet av Österbottens förbunds utlåtande samt i kapitel 3.2.4 Placering av kommersiella kvadrat i Vasa i beskrivningen.

Österbottens förbund

Österbottens förbund tackar för möjligheten att ge ett utlåtande om planutkastet och vill i detta skede framföra följande:

Österbottens förbund har tidigare lämnat ett utlåtande om programmet för deltagande och bedömning där det konstaterades att landskapsplanen styr placeringen av områdesmässigt viktiga stora detaljhandelsenheter eller koncentrationer utanför området för centrumfunktioner. Därtill konstaterades att landskapsplanen inte möjliggör någon utvidgning av handeln i Stenhaga, eftersom de uppgivna våningsytorna redan har reserverats i de gällande detaljplanerna.

I detaljplanebeskrivningen redogörs bra för både Österbottens landskapsplan 2050 och stadens motiveringar till att avvika från målen för handel i landskapsplanen. Österbottens förbund anser det positivt att det i samband med arbetet med Vasas generalplan 2040 har utarbetats en kommersiell utredning för att undersöka stadens behov av att omorganisera handelsvolymerna. Även om motiveringarna är tydliga och ger en god helhetsbild av behovet av att omorganisera handelsvolymerna, är utkastet till detaljplan inte förenligt med målen i landskapsplanen och styrningen av handeln i Stenhaga. Österbottens förbund har inget ytterligare att yttra beträffande utkastet till ändring av Stenkilens detaljplan.

Planläggningens bemötande:

Som mål för landskapet Österbotten nämns strävan att vara en ledande region för hållbar utveckling där en god livsmiljö har tryggats, invånarna står i fokus och näringslivet blomstrar.

Som mål som satts upp för handeln i Österbottens landskapsplan nämns strävan att i första hand styra stora handelsenheter till centrum och tätorter för att servicen ska vara tillgänglig och trafiksystemet hållbart. Dessutom är strävan att undvika en decentralisering som försvagar samhällsstrukturen. Målet är att trygga en mångsidig service i hela landskapet och säkerställa att den är tillgänglig med kollektivtrafik. Strävan med att styra handels placering är att stödja klimatmålen och minska utsläppen från trafiken.

Några av de viktigaste målen i den kommersiella plan som utarbetats för Vasa som en del av generalplanarbetet är att bevara centrumets livskraft och säkerställa ett täckande och tillgängligt servicenät med beaktande av den övriga samhällsstrukturen. I planen beaktas den gröna omställningen och Vasas mål att vara klimatneutralt före 2030. I den kommersiella planen bevaras den totala handelsvolymen i Vasaregionen i enlighet med landskapsplanen. Dessutom minskar våningsytan för handel utanför centrum med cirka 20 000–30 000 m² vy jämfört med landskapsplanen. Placeringen av handeln på olika håll i staden har påverkats av arbetsplats- och befolkningsutvecklingen samt av bostädernas läge.

Mängden kommersiell service i Stenhaga (inkl. Stenkilen) har i planen dimensionerats så att den beaktar den totala omfattningen inom Vasas område enligt styrningen av handeln i landskapsplanen samt de mål som anknyter till detta.

Situationen för kommersiella kvadratmeter redogörs närmare i kapitel 3.2.4. Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa.

Trafikledsverket

Trafikledsverket har inget att yttra sig om angående planen. I fråga om landsvägar ger den behöriga NTM-centralen utlåtande.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.*

Korsholms kommun

I utlåtandet konstateras att den tid som reserverats för att lämna utlåtande infaller mellan nämndens möten. Därför ges Korsholms kommuns utlåtande om planutkastet som tjänsteinnehavarbeslut.

I utlåtandet tas upp följande:

Det utlåtande som Korsholms kommun tidigare har lämnat har beaktats delvis genom att i beskrivningen av planeringsområdet inkludera delgeneralplanerna för både Smedsby och Böle. De detaljplaner på Korsholms sida som gränsar till det aktuella detaljplaneområdet nämns inte i planeringsdokumenten.

Planeringsområdet ligger mellan centrumen i Vasa stad och Korsholms kommun. Stenkilen utgör ett viktigt övergångsområde mellan olika byggnadstyper och former av markanvändning, från Stenhaga handelsområde i Vasa till Korsholms centrum i Smedsby och vidare till de jordbruks- och skogsbruksdominerade områdena på Korsholms sida.

Korsholms mål att utveckla Smedsby centrum till en mera tätbebyggd och urban helhet har beaktats genom att säkerställa att Stenkilens område planeras som en visuellt och funktionellt högklassig förbindelse mellan två centrumområden. På så sätt stöder planen en harmonisk stadsstruktur över kommungränsen.

Enligt beskrivningen av planeringsområdet ska det begäras ett utlåtande av Korsholms kommun i alla skeden av planläggningsprocessen.

Planläggningens bemötande:

Ändringen av planen för Stenkilens justeringsområde gränsar till Korsholms kommuns detaljplan 34, där det anvisas område för närrekreation (VL), samt till plan 220, där Korsholmsvägens gatuområde anvisas. Punkt 3.2. Planeringssituation i planbeskrivningen har kompletterats med information om de nämnda detaljplanerna. Övriga frågor som har tagits upp antecknas för kännedom.

Vasa Elnät

Elnätet föreslår en reservering för transformator på två platser vid Mellanvägen, i sydöstra delen av kvarteret och vid kanten av EV-området längre ut i norr.

Planläggningens bemötande:

Plankartan har kompletterats med byggnadsytor för transformatorer.

Vasa Vatten

Det finns inga vatten- eller avloppsledningar som förvaltas av Vasa Vatten inom kvartersområdet. De närmaste ledningarna löper i korsningen av Korsholmsvägen och Tammistostigen samt längs Taula-Mattis väg. Linjernas ledningsförmåga är begränsad. Tomtindelningen ska bildas så att vattentjänsterna kan anläggas på ett ekonomiskt förnuftigt sätt. För Vasa Vatten skulle den bästa lösningen vara en stor tomt. Om det i stället blir flera tomter, ska det finnas en förbindelse från tomterna till Korsholmsvägen så att vattentjänsterna kan ordnas. Om detta inte är möjligt, ska det på de tomter som saknar förbindelse till Korsholmsvägen reserveras ett 10 meter brett servitutsområde för vattentjänster.

Vasa Vatten kan inte tillhandahålla sprinklervatten, utan fastigheterna måste bygga cisterner med full volym för eventuellt släckningsvatten.

Vatten- och avloppsledningar anläggs i samband med gatuarbeten invid Korsholmsvägen. Fastigheterna ska utrustas med fastighetsvisa pumpstationer för avloppsvatten.

Vasa Vatten motsätter sig inte utvecklandet av området.

Planläggningens bemötande:

För att ordna vattentjänster i området har ett vatten- och ledningsservitut lagts till. Det sträcker sig från Korsholmsvägen till den längre bak belägna affärstomten längs den del av körservitutet som fungerar som tomtanslutning. De övriga frågorna antecknas för kännedom.

Telia Finland Oyj

Telia har infrastruktur i detaljplaneområdet. I utlåtandet konstateras att om byggandet på området orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa 12 minst veckor före flyttningsbehovet under barmarkstid. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Mera detaljerade kartor och visningar kan fås av Johtotieto.

Planläggningens bemötande:

Antecknas för kännedom.

Suomen Erillisverkot Oy

Projektet påverkar inte Suomen Erillisverkot Oy:s affärsverksamhet med nätoperatörstjänster.

Planläggningens bemötande:

Antecknas för kännedom. Det begärs inte längre något utlåtande av Erillisverket i de följande skedena av planen.

Invånare på Seunalastigen och Seunalavägen

- Detaljplaneutkastet har väckt oro i vårt grannskap, eftersom områdets huvudanslutning anvisas vid anslutningen till Taula-Mattis väg i utkastet. Redan i nuläget är det ibland svårt att svänga vänster till Korsholmsvägen från Taula-Mattis väg under rusningstid. I takt med att trafikmängderna ökar och antalet riktningar att väja för blir fler, kan väntetiderna för vänstersvängande trafik bli långa under rusningstid. Eftersom endast trafik till och från bostadsområdet använder Taula-Mattis väg, uppstår det inte nödvändigtvis långa köer, men om väntetiderna blir långa, tar förare lättare risker och håller för korta avstånd vid anslutningen, vilket påverkar trafiksäkerheten. Anslutningen från Taula-Mattis väg till Korsholmsvägen försvaras av stopmärket, den svagt sluttande backen (som är hal vintertid) och för höga hastigheter på Korsholmsvägen. En större del av trafiken på Taula-Mattis väg svänger vänster, en mindre del höger mot Smedsby. Vi föreslår att huvudanslutningen till Stenkilens område placeras förskjutet i förhållande till anslutningen till Taula-Mattis väg.
- Dessutom bör det övervägas hur fordonstrafikens hastigheter på Korsholmsvägen kan dämpas.
- Det bör utredas vilka alternativ som finns för att förbättra trafikflödet och säkerheten på Korsholmsvägen i framtiden, om planområdet medför betydligt mer trafik än beräknat (17 besökare/dygn/100 m² vy).
- Vidare bör man överväga att minska byggrätten för utrymmeskrävande specialhandel och i stället öka byggrätten för lokaler för att en alltför stor trafikökning ska kunna undvikas.
- I detaljplanebeskrivningen nämndes behovet av att utveckla kollektivtrafiken i området och föreslogs som lösning busshållplatser på Mellanvägen. Vi föreslår i stället att en ny rutt öppnas längs Korsholmsvägen, där busshållplatser redan finns. Denna rutt skulle också betjäna invånare i Impivaaraområdet, som idag saknar hållplats i närheten. Hållplatserna på Mellanvägen (Korsholmsvägen–Stenhagavägen) skulle inte lämpa sig för små skolelever på grund av den livliga trafiken.

Planläggningens bemötande:

Tomtanslutningen till affärskvarteret flyttades närmare Mellanvägens cirkulationsplats och, i enlighet med det som föreslogs i utlåtandet, längre bort från Taula-Mattis väg där den tidigare var skisserad. Efter ändringen anvisas det endast en bredare infart till affärskvarteret samt en mindre infart till en gård i omedelbar närhet av den del (Kempower) som redan tidigare har bebyggts.

Körhastigheterna på Korsholmsvägen dämpas av hastighetsbegränsningen och farthindret men också av det nya anslutningsområdet i kvarteret som planläggs.

Korsholmsvägens gatuområde är den gamla infartsleden till staden från Karleby och därför så brett och har karaktären av en riksväg. Det finns olika möjligheter att kontrollera trafiken om det senare behövs.

I kalkylerna över framtida trafikmängder har använts siffror som baserar sig på att hela kvarteret används som en stor detaljhandelsenhet (KM). Detta ger något större trafikmängder i kalkylerna jämfört med den verkliga situationen. I planutkastskedet anvisades en del av kvarteret för byggande av affärslokaler (KTY), medan planförslaget i nästa skede av planprocessen avser att en del av området används för produktionslokaler eller lager (40 procent av byggrätten i kvartersområdet KL för affärsbyggnader). Därmed finns det i verkligheten ett visst utrymme i förhållande till de trafikmängder som kalkylerna visar.

Tanken om att utveckla kollektivtrafiken har vidarebefordrats till den aktör som ansvarar för planeringen av bussrutterna. Enligt planerna ska det läggas till busshållplatser på Mellanvägens gatuavsnitt inom detaljplaneområdet.

Affärsverksamhetskonsult

- Det bör anvisas en direkt anslutning från Karlebyvägen till området, på ungefär samma sätt som till Halpa-Halli. Då minskar anslutningstrafiken från Korsholmsvägen och cirkulationsplatserna avsevärt. Anslutningen antingen mellan Motonet och Prestige Car Center eller runt Motonet från Mellanvägens sida före cykelvägen.
- Det bör placeras en reklampylon också för affärerna längs Korsholmsvägen på en synlig plats vid Karlebyvägen.
- Parkering i anslutning till köpcenter bör alltid ske vinkelrätt mot affärerna, inte i längdriktningen så som det nu föreslås på bilderna.

Planläggningens bemötande:

Det beviljas inga anslutningar till kvartersområden från stamnätet för rikstrafiken/riksvägen (platsen i exemplet är ett gatuområde som ägs av staden). Trafikmängden på Mellanvägen är också för stor för en tomtanslutning.

Planen har kompletterats med en byggnadsyta för en gemensam reklampylon för affärskvarteret inom det stadsägda EV-området.

Avgränsningen av det område som i planen anvisas för parkering är riktgivande och aktören kan genomföra parkeringen på önskat sätt.

4.5.2 Övervägande efter utkastskedet

Planeringen av området har fortsatt efter att planutkastet har framlagts och skickats ut på remiss. Vid övergången till förslagsskedet har planbeskrivningen kompletterats på flera punkter och flera ändringar har gjorts i plankartan. Före detta gjordes en ny modellering för att undersöka hur en annorlunda planlösning skulle kunna fungera.

Man kom fram till att sänka den i planutkastet skisserade höjden på markytan från nivå +12.0, som baserade sig på infartens placering, till nivå +10.0 som är bättre med tanke på massbalansen och miljön. Ändringen förutsatte även en omvärdering av tomtanslutningens placering för att undvika en situation där höjdskillnaden mellan marknivån på området och gatuområdet blir alltför stor. Till följd av detta flyttas infarten till tomten, som anvisas som körservitut, närmare Mellanvägens cirkulationsplats och längre bort från det tidigare skisserade läget vid Taula-Mattis väg. Ändringen stöds också av den åsikt som invånare i grannskapet har framfört och där de önskar en förskjuten placering av gatuanslutningar. Plankartan har kompletterats med en beteckning om utryckningstrafik i affärskvarteret samtidigt som placeringen av den planerade anslutningen för fotgängare och cyklister från Mellanvägen har anvisats i planen. Längs det avsnitt av körservitutet som fungerar som tomtanslutning har ett vatten- och avloppsservitut lagts till. Det leder till affärstomten som ligger längre in från Korsholmsvägen.

Den aktör som kommer att verka på området har också gjort en markutredning, utifrån vilken även placeringen av byggnader har granskats på nytt. Utifrån grundundersökningen är det förnuftigt att byggnadsmassorna på 4 000 m² respektive 2 000 m² längs Korsholmsvägen byter plats, eftersom det sydöstra hörnet av kvarteret är det mest utmanande med tanke på grundläggningsförhållandena.

I och med de nämnda ändringarna har även mängden byggande bedömts på nytt. Den totala byggrätten på 5 500 m² våningsyta på KM-tomten (stor detaljhandelsenhet) i närheten av Karlebyvägen har delats upp på ett nytt sätt genom att det, i enlighet med aktörens önskemål, anvisats 5 400 m² vy för en huvudbyggnad och 100 m² vy för en tvätthall. Användningsändamålet för den minsta KTY-tomten med en byggrätt på 2 000 m² vy har ändrats till kvartersområde för affärsbyggnader (KL) där 40 procent av byggrätten anvisas för produktions- eller lagerlokaler.

I planutkastet föreslogs en bestämmelse som tillåter placering av en distributionsstation för flytande bränslen inom området. På grund av förändringar i efterfrågan inom branschen konstaterades denna möjlighet vara onödig och bestämmelsen slopades.

Som en ny observation i naturkartläggningen, som blev klar i november, påträffades 1–2 lekande individer av åkergroda i ett dike på området.

Eftersom diket inom utredningsområdet inte utgör en för åkergrödan typisk livsmiljö, bedöms det utifrån en enskild observation inte uppfylla definitionen av plats där åkergrödan förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen. Diket i fråga upphör inom utredningsområdet och anses därför inte heller vara av betydelse med tanke på artens ekologiska korridorer.

Utifrån den erhållna responsen och justeringarna har följande mindre tekniska ändringar gjorts:

- Den allmänna bestämmelsen om dagvatten har kompletterats med en bestämmelse om att dagvatten inte får ledas till sidodiken längs landsvägar.
- Våningstalet för byggnadsytan på tomten närmare Karlebyvägen har höjts till två i enlighet med de övriga byggnadsytorna på området.
- Bestämmelsen om fasaderna längs Korsholmsvägen har kompletterats med att fasaderna ska utformas så att de absorberar eller diffuserar ljud.
- I planen har lagts till en byggnadsyta för högst två transformatorer på 20 m² vy var, på EV-områdena i närheten av Mellanvägen.
- I kvartersområdets nordöstra hörn har ett servitut för ett öppet dike lagts till för hantering av dagvatten från EV-området.
- EV-området längre söderut har utvidgats med 113 m² för att uppfylla avståndskraven för transformatorreserveringen.
- I den västra spetsen av skyddsgrönområdet (EV) längs Karlebyvägen har en gemensam byggnadsyta lagts till för tomterna inom planområdet för ett reklamtom som får vara högst 30 meter högt.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om de detaljplaner som gränsar till kommungränsen på Korsholms sida.

4.5.3 Utlåtanden som inkommit medan planförslaget har varit offentligt framlagt

Det 20.1.2026 daterade detaljplaneförslaget med anknytande material har varit framlagt **6.2–9.3.2026**. Det lämnades in nio (9) utlåtanden och en (1) anmärkning om planförslaget. De ursprungliga ställningstagandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. Nedan följer ett sammandrag av vart och ett av dem samt Planläggningens bemötanden med kursiv stil.

Tillstånds- och tillsynsverket

NTM-centralen i Södra Österbotten har 20.11.2025 lämnat ett utlåtande om materialet för beredning av detaljplanen för Stenkilen, och myndigheternas samråd i detaljplanens inledande skede har hållits 15.1.2025.

NTM-centralerna lades ned 31.12.2025 och uppgiften att främja planläggning enligt 18 § i lagen om områdesanvändning överfördes till Tillstånds- och tillsynsverket 1.1.2026. Tillstånds- och tillsynsverket konstaterar att från och med 1.1.2026 är de delaktiga myndigheterna i stället för NTM-centralen i Södra Österbotten Tillstånds- och

tillsynsverket samt Livskraftscentralen i Österbotten (bl.a. trafiksystemet och landsvägar).

Om kraven på detaljplanens innehåll föreskrivs i 54 § och om utredning av konsekvenserna i 9 § i lagen om områdesanvändning. Enligt 57 § 1 mom. i lagen om områdesanvändning utfärdas det i detaljplanen bestämmelser som med beaktande av planens syfte och de krav som ställs på planens innehåll behövs när detaljplaneområdet bebyggs eller annars används (detaljplanebestämmelser).

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Av de riksomfattande målen för områdesanvändningen som Statsrådet fastställt gäller konsekvenserna av detaljplanen för Stenkilen helheterna fungerande samhällen och hållbara färdstätt samt ett effektivt trafiksystem. I detaljplanebeskrivningen redogörs för planlösningen på ett tillbörligt sätt med avseende på dessa teman.

Planeringsituation

Det framlagda detaljplaneförslaget avviker från Österbottens landskapsplan 2050, som trädde i kraft 2.7.2025, i fråga om den högsta tillåtna dimensioneringen för detaljhandeln. Efter godkännandet av detaljplanen skulle den sammanlagda våningsytan för utrymmeskrävande handel samt för bilhandel och -service överskrida den dimensionering som anges i landskapsplanen med +11 500 m² vy. Dimensioneringen för detaljhandeln har redan överskridits i den nuvarande markanvändningssituationen i området. Landskapsplanen stöder inte detaljplaneförslaget i sin nuvarande form.

I den gällande generalplanen (18.9.2014), Vasas generalplan 2030, som styr detaljplaneringen, anvisas planeringsområdet med beteckningen P1. Planbestämmelsen lyder: OMRÅDE FÖR SERVICE, HANDEL OCH FÖRVALTNING. Området reserveras i huvudsak för offentlig och privat service, såsom detaljhandel och annan service, kontor och arbetsplatser. På området får även placeras bostäder, högst 30 procent av områdets våningsyta.

I planbeskrivningen i anslutning till detaljplaneförslaget konstateras att förslaget överensstämmer med den generalplan som styr den mera detaljerade planläggningen. Enligt Tillstånds- och tillsynsverkets uppfattning stöder generalplanen visserligen etablering av handel, men planbestämmelsen i generalplanen möjliggör emellertid inte direkt placering av stora detaljhandelsenheter inom P1-området. I planbeskrivningen i anslutning till generalplanen preciseras inte byggnadsmöjligheterna inom P1-områden till dessa delar. Den gällande generalplanen stöder inte det framlagda detaljplaneförslaget ens vad gäller den högsta tillåtna dimensioneringen för handeln.

Kommersiella utredningar

Efter att beredningsmaterialet har varit framlagt har detaljplaneförslaget kompletterats med en granskning av de kommersiella utredningarna i Vasa (29.4.2025). Granskningen baserar sig på utredningsmaterialet för dimensionering av handeln (kommersiellt planutkast) i den generalplan (2040) som befann sig i ett inledande beredningsskede parallellt med detaljplaneringen. Behovet av att utöka dimensioneringen i Stenkilen har motiverats med förändrade behov vad gäller placering av handeln i Vasa stad. Dessa beror bland annat på att stora projekt för utrymmeskrävande handel inte har förverkligats i Risö. Den gällande landskapsplanen konstateras vara föråldrad (15 år) när det gäller utredningarna av dimensioneringen av handeln. Dessutom konstateras att landskapsplanens styrande verkan i fråga om dimensioneringen skulle kunna preciseras genom kommunal planläggning. I beskrivningen konstateras också att en process för ändring i lagen om områdesanvändning pågår. Om ändringen fastställs får kommunerna ett större ansvar för dimensioneringen av regionalt betydande handel samt för dess placering. Det konstateras vidare att en avvikelse från planer på en högre nivå kan vara möjlig, om lösningen på en lägre plannivå är väl motiverad med relevanta bakgrundsfakta och inte strider mot styrningen och målen på den högre nivån.

Tillstånds- och tillsynsverket konstaterar att de pågående lagändringarna inte kan beaktas i förväg som styrande för planläggningen. Planeringen av markanvändning ska främjas med stöd av gällande bestämmelser och föreskrifter. Varken den gällande landskapsplanen eller den gällande generalplanen (P1) stöder direkt det detaljplaneförslag som är på remiss. Placeringen och dimensioneringen av handeln motiveras emellertid väl. Detaljplanelösningen borde preciseras så att den i planbeskrivningen tydligare baserar sig på 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning samt på de utredningar som avses där.

I detaljplaneförslaget fokuserar granskningen av konsekvenserna av handels placering huvudsakligen på konsekvenserna inom Vasa stad samt mellan staden och Korsholms kommun. Planlösningen har dock sannolikt även mera vidsträckta konsekvenser för Vasaregionen, eftersom detaljplanelösningen för Stenkilen utgör en del av Vasa stads mera omfattande mål för en ny dimensionering och placering av handeln. Tillsyns- och tillsynsverket anser att det i detaljplanebeskrivningen mer utförligt bör redogöras för granskningen av konsekvenserna av handels placering även ur ett regionalt perspektiv.

Naturutredning

Naturutredningen i anslutning till detaljplaneförslaget visar att inga särskilda naturvärden som ska beaktas vid planeringen av markanvändningen har konstaterats inom planeringsområdet. Tillstånds- och tillsynsverket konstaterar dock att det utanför planeringsområdet (i sydost, 100 meter) har identifierats platser där flygekorrar förekommer. Inom skyddsgrönområden (EV) ska förutsättningarna för högre trädbestånd i mån av möjlighet bevaras, vilket bland annat tryggar ekologiska

korridorer för flygekorrar. De grönområden som bevaras är även av betydelse för hantering av dagvatten.

Konsekvenser för klimatet

En granskning av klimatkonsekvenserna saknas i planförslaget. Även planens konsekvenser för klimatet ska bedömas (9 § i lagen om områdesanvändning). Bedömningen ska göras som en del av planeringen och inledas i ett så tidigt skede som möjligt. Bedömningen av klimatkonsekvenserna ska omfatta såväl åtgärder för att stävja klimatförändringen som behovet av anpassning till den. Dessutom ska det bedömas hur negativa klimatkonsekvenser kan minskas och positiva stärkas. Vid bedömningen kan exempelvis verktygen Kilva och Hiilikartta för klimatsäker planläggning användas.

Planbeteckningar och -bestämmelser

Lagen om utrustande av byggnader med laddningspunkter för elfordon och beredskap för sådana laddningspunkter samt system för automation och styrning (733/2020) förutsätter att en ny byggnad eller en byggnad som genomgår en större renovering utrustas med laddningspunkter för elfordon eller med beredskap för sådana (5 §). Vid granskningen av hur parkeringen ska dimensioneras bör kravet på laddningsinfrastruktur i den nämnda lagen beaktas, liksom också vilka planbestämmelser som behövs.

Trafiksystem

I fråga om trafiksystemet och landsvägar lämnas utlåtandet av Livskraftscentralen i Österbotten.

Planläggningens bemötande (utdrag ur Tillstånds- och tillsynsverkets utlåtande i parentes):

Planeringssituation

(Landskapsplanen stöder inte detaljplaneförslaget i sin nuvarande form.)

Kommunen håller sig till sin åsikt i utkastskedet enligt vilken detaljplaneändringen är motiverad och överensstämmer med de mål och den reglering som fastställs för handeln i landskapsplanen. Dimensioneringen i detaljplanen för Stenkilen följer även den totala handelsvolym som anvisas för Vasa i landskapsplanen.

Som mål för landskapet Österbotten nämns strävan att vara en ledande region för hållbar utveckling där en god livsmiljö har tryggats, invånarna står i fokus och näringslivet blomstrar.

Som mål som satts upp för handeln i Österbottens landskapsplan nämns strävan att i första hand styra stora handelsenheter till centrum och tätorter för att säkerställa tillgänglig service och ett hållbart trafiksystem. Dessutom är strävan att undvika en decentralisering som försvagar samhällsstrukturen. Målet är att trygga en mångsidig service i hela landskapet och säkerställa att den är tillgänglig med kollektivtrafik.

Strävan med att styra handelns placering är att stödja klimatmålen och minska utsläppen från trafiken.

Några av de viktigaste målen i den kommersiella plan som utarbetats för Vasa som en del av generalplanarbetet är att bevara centrumets livskraft och säkerställa ett täckande och tillgängligt servicenät, med beaktande av den övriga samhällsstrukturen. I planen beaktas den gröna omställningen och Vasas mål att vara klimatneutralt före 2030. I den kommersiella planen bevaras den totala handelsvolymen i Vasaregionen i enlighet med landskapsplanen. Dessutom minskar våningsytan för handel utanför centrum med cirka 20 000–30 000 m² vy jämfört med landskapsplanen. Placeringen av handeln på olika håll i staden har påverkats av arbetsplats- och befolkningsutvecklingen samt av bostädernas läge.

Situationen för kommersiella kvadratmeter redogörs närmare i kapitlet 3.2.4. Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa.

(Planbestämmelsen i generalplanen möjliggör inte direkt placering av stora detaljhandelsenheter inom P1-området. Den gällande generalplanen stöder inte det presenterade detaljplaneförslaget ens när gäller den högsta tillåtna dimensioneringen för handeln.)

(Detaljplanlösningen borde preciseras så att den i planbeskrivningen tydligare baserar sig på 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning samt på de utredningar som avses där.)

Enligt 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning ska innehållet i den gällande generalplanen samt de utredningar som gjorts för utarbetandet av den beaktas vid utarbetandet av detaljplaner. I lagen konstateras dessutom bland annat att om generalplanen är uppenbart föråldrad, får detaljplanen av grundad anledning utarbetas eller innehållet i den ändras med avvikelse från det som föreskrivs i momentet. I så fall ska det emellertid säkerställas att detaljplanen anpassas till generalplanen som helhet och det som föreskrivs i 39 § om kraven på generalplanens innehåll beaktas.

Planbeskrivningen har kompletterats med beaktande av 42 § 4 mom. i lagen om områdesanvändning samt av att Vasas generalplan 2030 delvis är uppenbart föråldrad.

Vasas generalplan 2040 utarbetas just nu. Som grund för planen har bland annat handelstjänster, köpkraft, befolkningsfördelning och samhällsstruktur utretts. Utifrån de nya utredningarna har en generalplanmässig granskning/plan för handeln utarbetats. Enligt den kommer kvadratmetrarna för handel i Vasaregionen att omfördelas inom Vasas kommungränser i generalplanen 2040. Det totala antalet kvadratmeter följer dimensioneringen i landskapsplanen men beaktar samtidigt de krav som befolknings- och samhällsstrukturen ställer på en mera detaljerad nivå.

Ändringen av detaljplanen för Stenkilen baserar sig på nya generalplanmässiga utredningar samt på den plan för handeln som utarbetats som grund för generalplanen 2040. Som en åtgärd som siktar på en ny fördelning av kvadratmetrarna för handeln har det obebyggda området för handel i Risö belagts med byggförbud genom stadsmiljönämndens beslut 1.4.2026.

Kommersiella utredningar

(De pågående lagändringarna kan inte beaktas i förväg som styrande för planläggningen.)

I kapitlet om placering av de kommersiella kvadratmetrarna i beskrivningen konstateras att reformen av lagen om områdesanvändning enligt preliminära uppgifter förväntas medföra ändringar i styrningen av handeln i landskapsplanen. Kommunernas ansvar för dimensioneringen av handeln ökar. Då är det viktigt att städerna ser till livskraften i centrum och ett hållbart servicenät för handeln. Denna uppfattning framförs endast som vägledande och som en bakgrundsgivande riktlinje för kommunens interna diskussioner om handelns placering.

(I detaljplanebeskrivningen borde mera utförligt redogöras för granskningen av konsekvenserna av handelns placering även ur ett regionalt perspektiv.)

Kapitlet om planens kommersiella konsekvenser i detaljplanebeskrivningen har kompletterats med en granskning av konsekvenserna ur ett regionalt perspektiv. I granskningen konstateras att detaljplaneändringen, ur en regional synvinkel, fördelar de kvadratmeter för handel som i landskapsplanen har dimensionerats för Vasa mera jämligt än i nuläget och beaktar dessutom den omgivande samhällsstrukturen. I den rådande situationen är största delen av de kommersiella kvadratmetrarna knutna till Risö, nära gränsen mellan Vasa och Korsholm sett från Laihela. Regionalt sett kommer kvadratmetrarna i fortsättningen att placeras på olika håll i Vasa, vilket minskar onödig trafik på ringvägen. Ur ett regionalt perspektiv blir handelsområdena i Vasa bättre tillgängliga genom omstruktureringen. Handelsvolymen i Vasa förblir oförändrad, och ändringen har i detta avseende inga konsekvenser för områdena kring Vasa. Handelns helhetsstruktur preciseras ännu i Vasas generalplan 2040 som håller på att utarbetas.

Naturutredning: I samband med detaljplaneprocessen har en skötselklassificering utarbetats för skyddsgrönområdena. Enligt den ska områdena skötas som skyddsskog. I denna funktion kan de fungera såsom avsett endast om trädbeståndet i området tryggas. Målet är att säkerställa att de högsta träden har förutsättningar att växa och därigenom samtidigt bevara de förhållande som tryggar de ekologiska korridorerna för flygekorrar som har konstaterats utanför planeringsområdet.

Konsekvenser för klimatet:

Planbeskrivningen har kompletterats med kapitlet 5.2.5 Bedömning av klimatkonsekvenser där det redogörs för bedömningen av klimatkonsekvenser med hjälp av verktyget Kilva. Bedömningen omfattar såväl åtgärder för att stävja

klimatförändringen som behovet av anpassning till den samt en bedömning av hur negativa klimatkonsekvenser kan minskas och positiva stärkas.

Planbeteckningar och -bestämmelser: Planbestämmelserna om parkering har kompletterats med ett krav på beredskap för laddningsstationer för elbilar.

Livskraftscentralen i Österbotten, trafikavdelningen

I planens utkastskede gav NTM-centralen ett utlåtande om dagvatten i anslutning till landsvägar samt om trafiksäkerhet på allmän nivå. Planbestämmelserna har kompletterats med en bestämmelse om att dagvatten inte får ledas till landsvägens sidodiken.

Efter planutkastet har det inom EV-området bredvid riksväg 8 lagts till riktgivande placeringar för en reklampylon och en transformatorstation. Livskraftscentralen påpekar att skyddsområdet för riksväg 8 sträcker sig 30 meter från mittlinjen av den närmaste körbanan, eller i detta fall rampen. Upplag, stängsel eller andra anläggningar eller anordningar får inte finnas inom skyddsområdet, om de eller användningen av dem kan äventyra trafiksäkerheten eller medföra olägenhet för väghållningen (46 § 1 mom. i lagen om trafiksystem och landsvägar). Med hänsyn till pylonens högsta tillåtna höjd föreslår livskraftscentralen att reklamornets riktgivande placering flyttas och att planbestämmelsen kompletteras med ett förbud mot användning av digitala skärmar eller blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus i reklampelaren. Reklampelaren ska placeras så att avståndet till körbanans närmaste kant på landsvägen är minst lika stort som pelarens höjd. Reklampelaren får inte hindra sikten till trafikmärken eller äventyra trafiksäkerheten. Därtill föreslår vi att bestämmelserna om transformatorstationer kompletteras med ett krav på att förbindelsen till transformatorn ska anläggas någon annanstans än via landsvägens ramp.

Våra allmänna kommentarer om trafiksäkerhet i utkastskedet har beaktats delvis. Enligt förslaget ska den egentliga körförbindelsen till affärskvarteret anläggas så att någon fyrvägs korsning inte uppstår på Korsholmsvägen. I stället finns möjlighet till en infart till gården i affärskvarterets sydvästra del, i omedelbar närhet av den befintliga anslutningen till den del av området som redan har bebyggts (Kempower). Vi upprepar vår iakttagelse från utkastskedet om att två anslutningar tätt intill varandra utgör en ostrukturerad och olycksbenägen lösning. Om en gång- och cykelled anläggs norr om Korsholmsvägen uppstår det en exceptionellt lång förlängning av cykelvägen vid den dubbla anslutningen. Även detta är en riskfylld lösning där risken i synnerhet gäller oskyddade trafikanter. Ett tryggare alternativ skulle vara att endast möjliggöra en anslutning där körförbindelserna kan fördelas åt olika håll efter en gemensam sträcka som är minst lika lång som vänteområdet.

Planläggningens bemötande:

Reklamornets högsta tillåtna höjd sänktes från tidigare 30 meter till 20 meter. Därmed uppfylls avståndskravet till den närmaste körbanans (rampens) kant (22 m).

Planbestämmelsen för reklamtornet har dessutom kompletterats med ett förbud mot användning av digitala skärmar eller blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus i reklamtorn.

Planbestämmelsen om transformatorstationer kompletterades med ett krav på att förbindelsen till transformatorn ska anläggas från Mellanvägens gatuområde. Anslutningsarrangemangen i den sydvästra delen av affärskvarteret följer de arrangemang som anges i den gällande detaljplanen och ansvaret för deras säkerhet ligger hos stadens kommundeteknik.

Österbottens förbund

Österbottens förbund har tidigare gett utlåtande om programmet för deltagande och bedömning samt om utkastet till detaljplan. Förbundet noterar de motiveringar som redovisas i planbeskrivningen men bedömer även fortsättningsvis att detaljplaneförslaget inte är förenligt med landskapsplanens styrning av handel.

Österbottens förbund har i övrigt inget att yttra om förslaget till justering av Stenkilens detaljplan.

Planläggningens bemötande:

Kommunen håller sig till sin åsikt i utkastskedet enligt vilken detaljplaneändringen är motiverad och överensstämmer med de mål och den reglering som fastställs för handeln i landskapsplanen. Dimensioneringen i detaljplanen för Stenkilen följer även den totala handelsvolym som anvisas för Vasa i landskapsplanen.

Som mål för landskapet Österbotten nämns strävan att vara en ledande region för hållbar utveckling där en god livsmiljö har tryggats, invånarna står i fokus och näringslivet blomstrar.

Som mål som satts upp för handeln i Österbottens landskapsplan nämns strävan att i första hand styra stora handelsenheter till centrum och tätorter för att säkerställa tillgänglig service och ett hållbart trafiksystem. Dessutom är strävan att undvika en decentralisering som försvagar samhällsstrukturen. Målet är att trygga en mångsidig service i hela landskapet och säkerställa att den är tillgänglig med kollektivtrafik. Strävan med att styra handelns placering är att stödja klimatmålen och minska utsläppen från trafiken.

Några av de viktigaste målen i den kommersiella plan som utarbetats för Vasa som en del av generalplanarbetet är att bevara centrumets livskraft och säkerställa ett täckande och tillgängligt servicenät med beaktande av den övriga samhällsstrukturen. I planen beaktas den gröna omställningen och Vasas mål att vara klimatneutralt före 2030. I den kommersiella planen bevaras den totala handelsvolymen i Vasaregionen i enlighet med landskapsplanen. Dessutom minskar våningsytan för handel utanför centrum med cirka 20 000–30 000 m² vy jämfört med landskapsplanen. Placeringen av

handeln på olika håll i staden har påverkats av arbetsplats- och befolkningsutvecklingen samt av bostädernas läge.

*Situationen för kommersiella kvadratmeter redogörs närmare i kapitlet 3.2.4.
Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa.*

Österbottens museum

Museet har inget att tillägga i planförslaget och inga anmärkningar att framföra.

*Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.*

Österbottens räddningsverk

Österbottens räddningsverk har tagit del av dokumenten i förslagsskedet gällande Vasa stads detaljplan 1136 (Justering av Stenkilen). Räddningsmyndigheten framför följande observationer om planen:

Utryckningstrafik till området anvisas via den anslutning för gång och cykling som ska anläggas från gång- och cykelleden på Mellanvägen.

I den fortsatta planeringen ska följande beaktas:

- Dimensionering och bärighet: om gång- och cykelleden används som räddningsväg ska den planeras så att den i fråga om dimensionering och bärighet tål tunga räddningsfordon.
- Anslutningskonstruktioner: i anslutningen vid busshållplatsen, som fungerar som räddningsväg, får kantstödet vara högst 12 cm högt.
- Underhåll: det ska säkerställas att räddningsvägen är tillgänglig och att vinterunderhållet fungerar under alla förhållanden.

Räddningsmyndigheten förordar godkännandet av detaljplaneförslaget under förutsättning att kraven ovan på räddningsverksamhetens tillgänglighet beaktas i den närmare fortsatta planeringen samt i bygglovsskedet.

*Planläggningens bemötande:
Utlåtandet antecknas för kännedom och de framförda observationerna vidarebefordras till Kommuntekniken för att beaktas i den fortsatta planeringen.*

Korsholms kommun

I utlåtandet konstateras att det enligt 48 § 10 punkten i förvaltningsstadgan hör till samhällsbyggnadsutskottets uppgifter inom områdesanvändning (planläggning och markpolitik) att avge kommunens utlåtanden om grannkommuners general- och detaljplaner samt om miljökonsekvensbedömningsprojekt.

I sitt utlåtande konstaterar samhällsbyggnadsutskottet att det, i egenskap av planläggningsmyndighet, godkänner beredningen och avger utlåtandet som

kommunens yttrande över förslaget till justering av Stenkilens detaljplan (ak 1136, Vasa).

Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.

Vasa Elnät

Elnätet konstaterar att ett eventuellt uppförande av transformatorer inom området har beaktats bra i planförslaget.

Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.

Vasa Vatten

Det finns inga vatten- eller avloppsledningar som förvaltas av Vasa Vatten inom kvartersområdet. De närmaste ledningarna finns i korsningen av Korsholmsvägen och Tammistostigen samt längs Taula-Mattis väg. Linjernas ledningsförmåga är begränsad.

Tomtindelningen ska utformas så att vattentjänsterna kan anläggas på ett ekonomiskt förnuftigt sätt. För Vasa Vatten skulle den bästa lösningen vara en stor tomt. Om det i stället blir flera tomter, ska det finnas en förbindelse från tomterna till Korsholmsvägen så att vattentjänsterna kan ordnas. Om detta inte är möjligt, ska ett 10 meter brett servitutsområde för vattentjänster reserveras på de tomter som saknar förbindelse till Korsholmsvägen. Planläggaren har beaktat behovet av områden för vattentjänster genom att inrätta ett servitutsområde för detta ändamål.

Vasa Vatten kan inte tillhandahålla sprinklervatten, utan fastigheterna måste bygga cisterner med full volym för eventuellt släckningsvatten.

Vatten- och avloppsledningar anläggs i samband med gatuarbeten invid Korsholmsvägen. Fastigheterna ska utrustas med fastighetsvisa pumpstationer för avloppsvatten.

Vasa Vatten motsätter sig inte utvecklandet av området.

Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.

Telia Finland Oyj

Telia har infrastruktur i detaljplaneområdet. I utlåtandet konstateras att om byggandet i området medför behov av att flytta kablar, bör Telia kontaktas minst 12 veckor före flyttningsbehovet under barmarkstid. Flyttningarna bekostas i regel av beställaren. Mera detaljerade kartor och visningar kan fås av Johtotieto.

Planläggningens bemötande:
Antecknas för kännedom.

Asunto Oy Vaasan Viertolanhovi

I samband med husbolaget Viertolanhovis årsstämma 5.3.2026 presenterades kort den uppdaterade planen för en detaljplan för Stenkilen (ak1136), som ligger i husbolagets omedelbara närhet. Nedan följer några orosmoment gällande trafikändringar i området som delägarna tog upp och som antecknades av en ersättare i husbolagets styrelse.

I kapitlet 5.2.4 Trafikmässiga konsekvenser i detaljplaneförslaget bedöms att trafikmängden förblir på samma dygnsnivå som hittills, men av kalkylerna framgår inte hur förändringarna i trafiken påverkar säkerheten på Korsholmsvägen eller hur trafiken flyter under rusningstider. Stenhaga är ett bra exempel på hur ojämnt trafiken fördelar sig i närheten av affärslokaler under de mest intensiva handelstimmarna, det vill säga under veckoslut och på eftermiddagar.

Invånarna i området har redan i samband med den tidigare planen uttryckt oro över hur trafiken flyter och över säkerheten på Taula-Mattis väg. Invånarna har redan nu konstaterat att det under rusningstider är svårt att svänga från Taula-Mattis väg till Korsholmsvägen i riktning mot centrum, och det framgår inte av det nya förslaget hur den anslutning som har flyttats närmare cirkulationsplatsen väsentligt förbättrar uppfyllandet av de mål som anges under användningsbehov i planförslaget, det vill säga ett effektivt trafiksystem och en hälsosam och trygg livsmiljö. Hur avser man således att garantera att dessa mål uppfylls för trafiken från Taula-Mattis väg och hur ska detta följas upp? Har exempelvis möjligheten att anlägga en ytterligare anslutning för motorfordon, som skulle kunna förebygga flaskhalsar i trafiken, övervägts i samband med utarbetandet av planen? Målen i planen är entydiga, och det kan därmed antas att man med hjälp av vissa mätare ska följa upp i vilken utsträckning de uppfylls. Därtill torde eventuella tilläggsarrangemang ha övervägts, ifall den nuvarande lösningen misslyckas vad gäller målen för smidighet och säkerhet.

I planförslaget anges även 55 dBA som bullernivådagtid. Har man med kontrollmätningar och ett eventuellt bullerhinder förberett sig på att säkerställa att denna maximala bullernivå blir verklighet? Det har uppförts bullerhinder mellan Prisma i Hemstrand och det närliggande bostadsområdet, även om bostadsbyggnaderna ligger längre bort från vägen än Viertolanhovis fastigheter från Korsholmsvägen. Som invånare i området är vi naturligtvis väldigt intresserade av att ta del av dessa uppgifter.

Planläggningens bemötande:

Kalkylerna över trafikmängden följer den dimensionering som allmänt används i detaljplaner och som baserar sig på Finlands miljöcentrals guide för bedömning av trafikallsträng vid planering av markanvändning "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa, Suomen ympäristö 27/2008".

https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38345/SY27_2008_Liikennetarpeen_arviointi_maankayton_suunnittelussa.pdf?sequence=1

I kapitlet 5.2.4 Trafikmässiga konsekvenser i beskrivningen redogörs närmare för dessa kalkyler.

Resevolymen beror på flera olika faktorer som gäller markanvändning, trafikförhållanden och attityder. Variationen i resevolymen är stor beroende på funktion, och därför måste respektive objekts särdrag bedömas, såsom funktionens placering i förhållande till den övriga markanvändningen, markanvändningens effektivitet inom planeringsområdet, antalet parkeringsplatser samt servicenivån inom kollektivtrafiken och för cykling och gång.

I kalkylationsschemat utgör handelssektorn grunden för beräkningen av resevolymerna. När det gäller utrymmeskrävande handel delas denna ytterligare in i fyra underkategorier; försäljning och service av motorfordon och tillbehör, handel med möbler och inredningsartiklar, järn- och byggvaruhandel samt handel med hemteknik. Därtill konstateras i guiden att försäljningsytan vid utrymmeskrävande handel i regel utgör cirka 70 procent av våningsytan. I trafikstringskalkylen har använts siffrorna för storenheter inom utrymmeskrävande specialvaruhandel samt i fråga om färdettsfördelningen bilzonen i stadsregioner med 45 000–80 000 invånare.

Vid bedömningen av resevolymen i Stenkilen har ett något tätare besöksintervall valts (variationsbredden i guiden 4–28 besök/100 m² vy, här 17 besök/100 m² vy). I verkligheten kan antalet besök variera kraftigt från dag till dag, beroende på klockslag och på vilken bransch de affärer som etableras i området är verksamma. Variationsbredden i guiden beaktar både den livliga trafiken i huvudstadsregionen och lägre besökarantal i mindre tätorter (som exempel en stor möbel- och inredningsaffär vid en ringväg i huvudstadsregionen med 24 besök/100 kvadratmeter våningsyta samt en möbelaffär i utkanten av en medelstor stad med 7 besök/100 kvadratmeter våningsyta).

Säker och framkomlig trafik

Situationen inom Stenhaga affärsområde, som nämns som exempel i anmärkningen, skiljer sig trafikmässigt från Stenkilen i flera avseenden. I Stenhaga finns en matarled med affärer i två rader på båda sidorna. Handeln i området omfattar delvis även livlig dagligvaruhandel (180–220 besök/100 m² vy för försäljning). Längs leden finns dessutom fyra cirkulationsplatser med 200 meters mellanrum. Var och en av dessa bidrar till ökad trafik på matarleden.

I utkastskedet av planändringen för Stenkilen anvisades det en fyrvägsanslutning till affärstomten vid Taula-Mattis väg, men utifrån responsen från invånare och NTM-centralen flyttades anslutningen närmare cirkulationsplatsen på Mellanvägen och omvandlades till en stafflerad t-korsning. Om anslutningen hade bevarats som fyrvägs korsning hade det varit möjligt att anlägga en cirkulationsplats, vilket i sin tur skulle ha underlättat infarten till Korsholmsvägen även för dem som svänger från Taula-Mattis väg.

En t-korsning är ett bättre alternativ med tanke på trafiksäkerheten och möjliggör även fungerande trafikarrangemang. Det är möjligt att vid behov anlägga en väjningsplats vid den tomtanslutning som anvisas som t-korsning. Då kan de fordon som kör rakt framåt passera dem som svänger in till tomten.

När planändringen för Stenkilen har utarbetats har man proaktivt också granskat möjliga åtgärder som vid behov kan vidtas om trafiken trots alla kalkyler stockar sig och det blir omöjligt att svänga från Taula-Mattis väg till Korsholmsvägen. Sådana åtgärder är exempelvis farthinder, en lägre hastighetsbegränsning eller att Viertolavägen på nytt öppnas för motorfordonstrafik mellan Tammistovägen och Seunalavägen. Initiativet till att stänga av Viertolavägen kom från invånare i området, och om avsnittet skulle öppnas igen borde därför nya diskussioner inledas med dem. En öppning av vägavsnittet skulle möjliggöra utfart från området även via Impivaara. Trafikmängder och hastigheter kan följas upp i fortsättningen. Om de ökar, är det möjligt att anlägga farthinder, såsom avsmalningar eller refuger, på Korsholmsvägen. Den nuvarande hastighetsbegränsningen på 50 km/h på Korsholmsvägen kan också sänkas till 40 km/h. Lägre hastigheter underlättar anslutning från sidovägar.

Bullerskydd

Den största bullerkällan i området är trafiken på Karlebyvägen. Lösningarna i både den gällande detaljplanen och den aktuella planändringen baserar sig på att byggnadsmassorna på affärstomten främst placeras så att de dämpar trafikbullret från Karlebyvägen, även om en tvärgående dimensionering av byggnadsmassorna skulle vara en både funktionellt och kostnadsmässigt bättre lösning för verksamhetsutövarna. Därtill anvisas i detaljplanen en bestämmelse som skydd för bostadsbyggnaderna längs Korsholmsvägen. Enligt den får bullernivån från gatuområdet inom det intilliggande kvartersområdet för boende uppgå till högst 55 dBA dagtid.

Det kommer att göras en bullermodell för Stenkilen och utifrån den bedömas vilka åtgärder som behövs för att den fastställda målnivån för bullerskydd ska kunna uppnås.

4.5.4 Övervägande efter förslagsskedet

Beredningen fortsatte efter att planförslaget hade varit framlagt och på remiss. Inför övergången till godkännandeskedet reviderades planmaterialet utifrån den respons som inkommit. I parentes efter varje ändring anges den aktör vars respons ligger till grund för ändringen eller tillägget.

Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för handläggningen i förslagsskedet samt dessutom till följande delar:

- Konsekvensbedömningen har kompletterats med en bedömning av klimatkonsekvenser med hjälp av verktyget Kilva. (Tillstånds- och tillsynsverket)

- Kapitlet om kommersiella konsekvenser har kompletterats med en granskning av konsekvenserna ur ett regionalt perspektiv. (Tillstånds- och tillsynsverket)

Detaljplanen har ändrats enligt följande:

- Reklamtornets högsta tillåtna höjd har sänkts från tidigare 30 meter till 20 meter och planbestämmelsen kompletterats med ett förbud mot användning av digitala skärmar eller blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus i reklamtorn. (Livskraftscentralen i Österbotten, trafikavdelningen)
- Planbestämmelsen om transformatorstationer har kompletterats med ett krav på att förbindelsen till transformatorn ska anläggas från Mellanvägens gatuområde. (Livskraftscentralen i Österbotten, trafikavdelningen)
- Planbestämmelserna om parkering har kompletterats med ett krav på beredskap för laddningsstationer för elbilar. (Tillstånds- och tillsynsverket)

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur, dimensionering och områdesreserveringar

5.1.1 Dimensionering och service

Dimensionering

Arealen för det område som ska planläggas har förblivit densamma under processen och uppgår till 5,5 hektar (54 576 m²).

I detaljplanen anvisas följande områdesreserveringar:

- Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras (KM), areal 24 661 m² (2,4 ha), byggrätt 9 500 m² vy
- Kvartersområde för affärsbyggnader (KL), areal 5 000 m² (0,5 ha), byggrätt 2 000 m² vy
- Skyddsgronområden (EV), areal 4 148 m² (0,4 ha), byggrätt 40 m² vy
- Gatuområden, areal 20 767 m² (2,1 ha)

Under planprocessen görs det även upp en bindande tomtindelning genom vilken tre tomter bildas i kvarteret. Deras storlekar är 14 493 m², 10 168 m² och 5 000 m². När planen utarbetas finns det redan ett ingånget intentionsavtal mellan staden och Broman Yhtiöt Oy (Motonet) om den största tomten som bildas längs Karlebyvägen.

I samband med detaljplaneändringen utfärdas planbestämmelser för områdesreserveringarna. Dessa styr genomförandet av området mer i detalj, bland annat genom bestämmelser om fasader. Områdets läge i stadsstrukturen förutsätter övergripande planering och genomförande för att aspekter som gäller verksamheten, stadsbilden, trafiken och miljön ska kunna samordnas. Särskild vikt fästs vid utformningen av fasaderna mot Korsholmsvägen samt vid förebyggandet av bullerolägenheter och faktorer som försämrar sikten, vilka kan orsakas av verksamheten i affärskvarteret. Centrala aspekter som påverkat planen är dessutom trafiksäkerhet och en välfungerande trafik.

I planändringen har man kommit fram till en kompromisslösning avseende mängden byggande, parkering, antalet tomtanslutningar och deras placering, kostnader för genomförandet och den omgivande markanvändningen för att uppnå de mål som satts upp för planen. Markytans höjd på området har sänkts med en meter jämfört med den gällande planen, till +10.0, som en lösning som är bättre med tanke på massbalansen och miljön.

Byggrätten inom kvartersområdet minskar med fem hundra kvadratmeter våningsyta jämfört med den gällande detaljplanen och uppgår till totalt 11 500 m² vy. Användningsändamålet ändras från kvartersområde för affärsbyggnader till kommersiellt bruk. Vad gäller användningsändamålet ligger den minsta byggnadsytan på 2 000 m² vy inom ett kvartersområde för affärsbyggnader där 40 procent av

byggrätten ska utgöras av produktions- eller lagerlokaler. För resten av området anvisas beteckningen stor detaljhandelsenhet (KM).

Bilplatskalkyl

I den 3D-modell som presenterats som illustrationsmaterial för planen anvisas följande bilplatser (bp):

- Byggnadsytan på 5 500 m² vy totalt 135 bp (kravet i planen 1 bp/50 m² vy = 110 bp)
 - Byggnadsytan på 4 000 m² vy totalt 99 bp (kravet i planen 1 bp/50 m² vy = 80 bp)
 - Byggnadsytan på 2 000 m² vy totalt 28 bp (kravet i planen 1 bp/50 m² vy = 40 bp)
- Totalt 262 bp (kravet i planen 1 bp/50 m² vy = 230 bp)

I de kommersiella byggnaderna finns i verkligheten uppskattningsvis 500–1 000 m² vy lagerutrymmen. Med andra ord är kravet på bilplatser i planen med beaktande av lagerutrymmen (mindre än det praktiska behovet):

- Byggnadsytan på 5 500 m² vy, varav cirka 4 500 m² vy affärs- och kontorslokaler, dvs. 90 bp och 1 000 m² vy lagerutrymmen, det vill säga 5 bp (1 bp/200 m² vy). Totalt 95 bp.
- Byggnadsytan på 4 000 m² vy, varav 3 500 m² vy affärs- och kontorslokaler, det vill säga 70 bp, och 500 m² vy lagerutrymmen, det vill säga 2,5 bp (1 bp/200 m² vy). Totalt 72,5 bp.
- Byggnadsytan på 2 000 m² vy, varav 1 150 m² vy affärs- och kontorslokaler, det vill säga 23 bp, och cirka 800 m² vy lagerutrymmen, det vill säga 4 bp (1 bp/200 m² vy). Totalt 27 bp.

Totalt cirka 195 bp (194,5)

Det kalkylmässiga behovet av bilplatser som planen förutsätter inom hela planområdet är 230 st., och med beaktande av lagerutrymmen cirka 195 st. I planens illustrationsmaterial anges 262 bp.

Service

På området kan placeras många olika typer av handel och service, endast centruminriktad specialhandel och dagligvaruhandel föbjuds.

Området förväntas intressera aktörer inom utrymmeskrävande handel, såsom hemteknik, järnhandel, möbel- och indredningshandel samt aktörer inom bilbranschen, exempelvis handel med biltillbehör, reparationsverkstäder, biltvätt och besiktning. Även lunchrestauranger och hamburgerbarer, gym, lager- och hämtbutiker samt annan motsvarande verksamhet är möjliga inom området.

5.1.2 Kvartersområden

KM – KVARTERSOMRÅDE FÖR AFFÄRSBYGGNADER DÄR EN STOR DETALJHANDELSENHET FÅR PLACERAS

På området får placeras utrymmeskrävande specialhandel. På området tillåts inte dagligvaruhandel eller centruminriktad specialhandel.

Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmaterial ska laserat trä, rött tegel,

mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klätterväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas. Till övriga delar ska fasaderna på byggnader som vetter mot Korsholmsvägen utformas så att de absorberar eller diffuserar ljud.

På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är förbjuden i riktning mot Korsholmsvägen.

Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som material för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasader som vetter mot gatan ska högväxande klätterväxter planteras.

På den sida som vetter mot Karlebyvägen ska som huvudsakligt fasadmaterial mörkgrått stål, perforerad plåt eller motsvarande användas. På fasaderna får reklam eller ljusreklam med neutrala färgtoner fästas. Reklam som placeras ovanför takskägget får inte belysas i riktning mot Korsholmsvägen. Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus får inte användas. För det gemensamma reklamtornet för tomterna inom planområdet anvisas plats inom EV-området längs Karlebyvägen.

När bygglov söks ska en översiktsplan över placeringen av reklam visas upp. Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.

KL – KVARTERSOMRÅDE FÖR AFFÄRSBYGGNADER

På området får placeras utrymmeskrävande specialhandel. På området tillåts inte dagligvaruhandel eller centruminriktad specialhandel.

Av våningsytan på tomten ska 40 procent utgöras av produktions- eller lagerlokaler.

Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmaterial ska laserat trä, rött tegel, mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klätterväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas. Till övriga delar ska fasaderna på byggnader som vetter mot Korsholmsvägen utformas så att de absorberar eller diffuserar ljud.

På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är förbjuden i riktning mot Korsholmsvägen.

För det gemensamma reklamtornet för tomterna inom planområdet anvisas plats inom EV-området längs Karlebyvägen.

Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som material för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasader som vetter mot gatan ska högväxande klätterväxter planteras.

När bygglov söks ska en översiktsplan över placeringen av reklam visas upp. Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.

5.1.3 Övriga områden

EV – SKYDDSGRÖNOMRÅDEN

Skyddsgrönområdena placeras vid planområdets yttre kanter, i norra delen för att motverka störningar från Karlebyvägens trafikområde och i söder för att skydda bostadsbebyggelsen mot störningar från trafiken på Korsholmsvägen och Mellanvägen. Inom skyddsgrönområdet invid Karlebyvägen anvisas en bestämmelse i den gällande detaljplanen enligt vilken det ska byggas ett bullerhinder på området. Beteckningen anger hindrets ungefärliga placering och det numeriska värdet +17.0 dess ungefärliga höjdläge. Bestämmelsen förblir oförändrad även i den ändring av detaljplan som utarbetas just nu.

Det gemensamma reklamtornet för tomterna inom planområdet placeras inom skyddsgrönområdet längs Karlebyvägen, på en byggnadsyta som anvisats för ändamålet i fråga (mt). Området ägs av Vasa stad och det ska ingås ett separat avtal om användning av området med staden. Reklamtornet får vara högst 20 meter högt.

För skyddsgrönområdena upprättas en skötselklassificering enligt vilken områdena ska skötas som skyddsskog.

GATUOMRÅDEN

Det anvisas en tomtanslutning på nivå +10.0 för fordonstrafik från Korsholmsvägen till det affärskvarter som ska planläggas, ungefär mitt emellan Taula-Mattis väg och cirkulationsplatsen. Därutöver är det möjligt att använda en andra infart till gården på högre nivå +13.0 i närheten av infarten till den intilliggande tomten som redan är bebyggd, men inte att ordna en körförbindelse till det övriga affärskvarteret.

Söder om den trädrad som ska planteras inom **Korsholmsvägens gatuområde** har en cykelväg mellan kommuncentrumen anlagts som en del av gång- och cykeltrafikens nätverk. Till följd av planändringen uppstår behov att utifrån affärskvarterets behov bedöma behovet av en gång- och cykelväg också längs Korsholmsvägens norra kant.

I den gällande planen anvisas bullerskydd vid södra kanten av Korsholmsvägens gatuområde och samma bestämmelse ingår även i den aktuella planändringen.

Utanför planområdet nära Impivaaravägen finns kollektivtrafikens hållplatser på båda sidorna om Korsholmsvägen. Det finns inga hållplatser närmare cirkulationsplatsen och det affärskvarter som ska planläggas, men för närvarande trafikerar inte heller någon busslinje detta gatuavsnitt.

Mellanvägens gatuområde är helt bebyggt och omfattar körfiler, en gång- och cykelled samt en cirkulationsplats. För att trafiken ska kunna flyta smidigt och säkert är det inte möjligt att anlägga någon tomtanslutning för fordonstrafik från Mellanvägen till Stenkilens kvartersområde. Från den gång- och cykelled som löper längs västra kanten av Mellanvägens gatuområde behöver en anslutning anläggas för gång- och cykeltrafik till Stenkilens affärskvarter på en plats där marknivån i kvarteret och på leden möjliggör det.

Så som det nu är ligger kollektivtrafikens hållplatser relativt långt från planområdet, på Stenhagavägen cirka 500 meter bort och på Korsholmsvägen cirka 400 meter bort i riktning mot Smedsby. När planområdet omvandlas till handelsområde uppstår behov av att anlägga busshållplatser i närheten av området på Mellanvägen.

TRANSFORMATORER, KABLAR OCH RÖR

Reserveringar för transformatorer anvisas på två platser inom planområdet, i närheten av Mellanvägen, vid den kant av det EV-område som ligger längre söderut som är närmast affärskvarteret och i spetsen av det nordligare EV-området nära cirkulationsplatsen vid övergångsbron över Karlebyvägen. Om det senare uppkommer behov av ytterligare transformatorstationer inom området, har detta beaktats i de allmänna planbestämmelserna.

Vasa Elnäts kabel är nedgrävd i marken inom kvartersområdet nära Taula-Mattis väg och fortsätter i riktning mot Stenhaga. Innan planen genomförs måste kabeln flyttas till Korsholmsvägens respektive Mellanvägens gatuområde.

Ledningsförmågan för Vasa Vattens linjer är begränsad i närheten av området. Rörsystemen kan inte tillhandahålla sprinklervatten, utan fastigheterna måste bygga cisterner med full volym för eventuellt släckningsvatten. Därutöver ska fastigheterna utrustas med fastighetsvisa pumpstationer för avloppsvatten.

De övriga kablarna och rörledningarna inom planområdet löper på gatu- och skyddsgronområden och kräver inga åtgärder med anledning av planen.

I detaljplanen utfärdas även allmänna bestämmelser som gäller hela planområdet:

1. TILLÄGGSBYGGANDE

Förutom den på plankartan fastställda byggnadsytan och byggrätten kan det på områdena placeras ingångstak, till omgivningen anpassade cykel- och avfallsskydd, byggnadskulisskonstruktioner och reservutgångstrappor, husteknisk utrustning samt i mindre utsträckning andra konstruktioner för verksamheten och den tekniska försörjningen (såsom transformatorer). Vid placeringen av konstruktionerna ska brandsäkerheten och behovet av räddningsverksamhet beaktas och dessutom ska de planeras som en övervägd del av byggnadens eller områdets helhetsutformning.

2. BESTÄMMELSER OM DAGVATTEN

Uppkomsten av dagvatten ska förebyggas genom användning av beläggingsmaterial som släpper igenom vatten och mångformig växtlighet i lager på lager.

Dagvatten från tomterna bör fördröjas inom tomt- eller kvartersområdena innan det leds vidare till dagvattensystemet. Dagvattnet ska ledas till planteringar, infiltrationsområden samt till anlagda sänkor. Ytvatten från kvartersområdet ska ledas till infiltrationsområdet i kvarterets mitt.

Volymen på de fördröjande konstruktionerna (underjordiska fördröjningsschakt och -behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst $1 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta.

Dagvatten från tomternas gårds- och parkeringsområden ska ledas via olje- och sandavskiljning eller filtrering till dagvattenavloppet. Gröntak kan användas vid dagvattenfördröjningen. Dagvatten får inte ledas till sidodiken längs landsvägar.

Den som inleder ett byggprojekt ska göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet. Dagvattnets kvalitet och mängd ska kontrolleras under byggtiden så att vattenmängden och -kvaliteten inte försämras jämfört med områdets nuläge. I bygglovet ska en plan för hantering av dagvatten under byggtiden ingå.

Översvämningstråk anvisas på plankartan med pilar som visar riktningen mot det infiltrationsområde som har anlagts på lägre nivå i kvartersområdets mitt och därifrån vidare mot dagvattennätet på Mellanvägens gatuområde.

3. MARKBYGGNAD

Gårdsområdena i kvarteret ska utformas så att markens lutningar i händelse av en översvämning leder vattnet längs den rutt som anges på plankartan.

Innan byggprojektet inleds/åtgärderna vidtas ska förekomsten av eventuella sura sulfatjordar och hur de ska behandlas utredas.

4. PARKERINGSOMRÅDEN

Parkeringsområdena ska struktureras med trädplanteringar eller motsvarande lösningar. Det ska planteras minst ett träd per sex (6) parkeringsplatser.

Minst 70 procent av parkeringsplatserna ska beläggas med material som släpper igenom vatten.

På parkeringsområdet bör beredskap för laddningsstationer för elbilar finnas.

Vid utformningen av gårdarna på området ska hänsyn tas till att området är tryggt och tillgängligt för gång- och cykeltrafik.

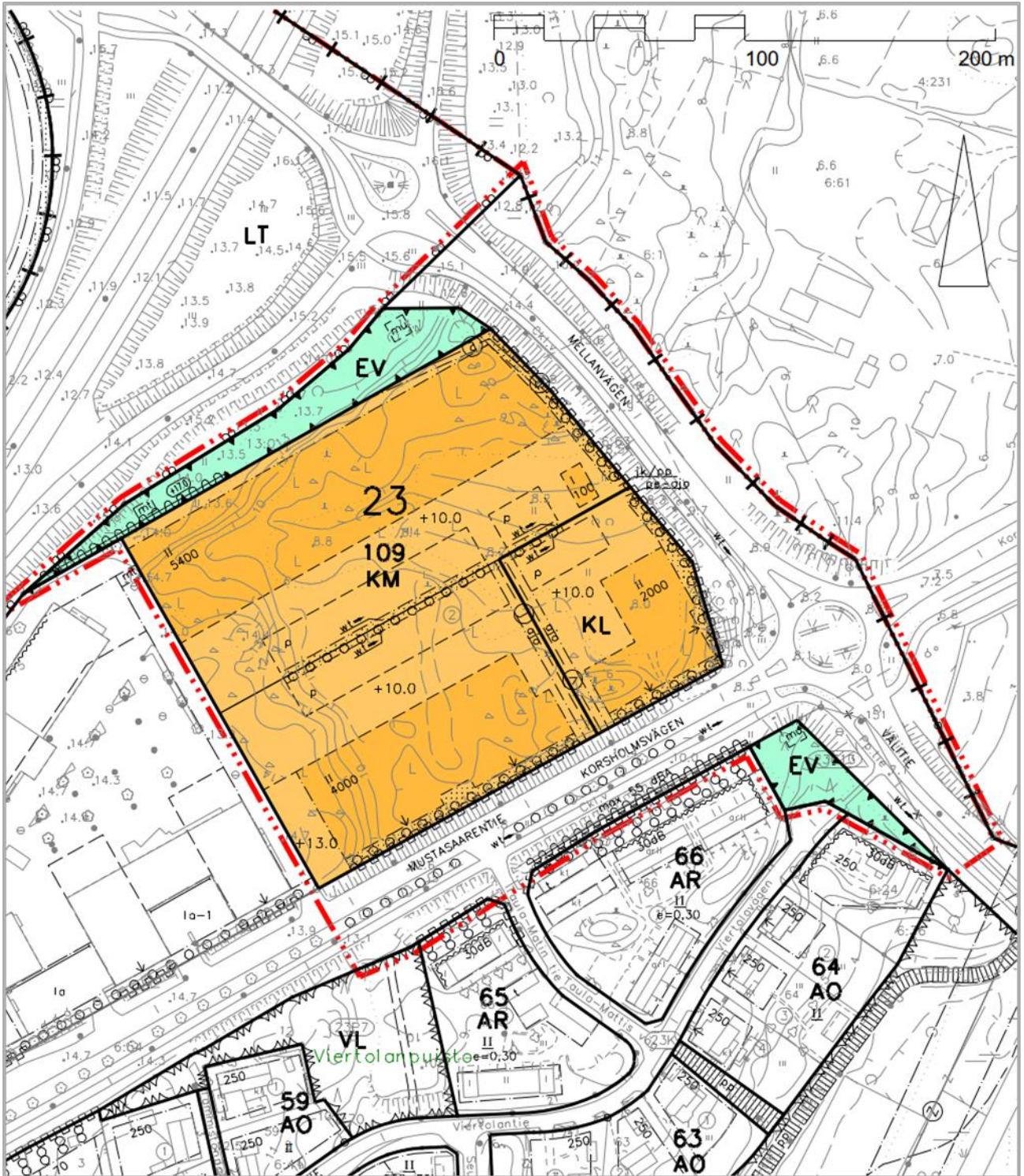
Cykelparkeringar ska anläggas i närheten av ingångarna.

5. KRAV PÅ BIL- OCH CYKELPLATSER

Affärs- och kontorslokaler 1 bp/50 m² vy samt 1 cp/50 m² vy

Produktions- och lagerlokaler 1 bp/200 m² vy samt 1 cp/200 m² vy

För tomterna inom området för denna detaljplan upprättas en separat tomtindelning som godkänns i samband med planprocessen.



Justering av Stenkilen ak1136, detaljplaneändring 16.4.2026.



*Illustrationsmaterial för detaljplaneändring.
Juha-Matti Linna 20.1.2026*



5.2 Planens konsekvenser

5.2.1 Konsekvenser för den byggda miljön

I Stenkilen eftersträvas enhetliga och dämpade områdesfasader som motvikt till det relativt splittrade allmänna intryck som Stenhagaområdet på motsatta sidan av Karlebyvägen ger mot omfartsvägen. Invid Korsholmsvägen mot bostadsområdet skapas en struktur som skärmar av utsikten mot parkeringsområdena i planområdets mitt och motverkar eventuella olägenheter från den kommersiella verksamheten i närmiljön.

Vid den redan bebyggda delen av Stenkilen har Korsholmsvägen en urban och tydlig karaktär. Det område som nu ska planläggas är ännu obebyggt och förhållandevis öppet, men i och med den gällande detaljplanen och den planändring som nu tas fram kommer de terrasserade fasaderna, om de genomförs, att i varierande omfattning sträcka sig ända fram till Mellanvägens rondell.

Detaljplanen styr byggandet relativt noggrant eftersom området är beläget på en stadsbildsmässigt viktig plats nära småhusbebyggelse. Enligt detaljplanebestämmelserna ska det planteras träd längs Korsholmsvägen och inom parkeringsområdena.

Till sin skala motsvarar byggandet av Stenkilens justeringsområde den redan bebyggda delen och följer i huvudsak dimensioneringen av massor och höjder i den gällande planen. Därmed uppstår inga nämnvärda konsekvenser för stadsbilden jämfört med den gällande planen, men i förhållande till det nuvarande området i naturtillstånd kommer förändringen i vyerna att vara betydande.



Flygbild på planområdet 2025.

5.2.2 Konsekvenser för service, näringsliv, handelsområden och kommersiella kvadratmeter

Detaljplanen skapar ramar för att utveckla Stenhaga handelsområde som en koncentration för utrymmeskrävande handel. Den nya storenhet för handel som anvisas i planen bidrar till områdets livs- och attraktionskraft.

Trafikljusmodell för företagskonsekvenser

Positiva konsekvenser	+	Neutral	-	Negativa konsekvenser
1. Främjar förutsättningarna för företagsverksamheten på orten.	X			Begränsar förutsättningarna för företagsverksamheten på orten.
2. Främjar en mångsidig näringsstruktur.	X			Utgör hinder för en mångsidigare näringsstruktur.
3. Ökar företagets affärsmöjligheter.	X			Minskar affärsmöjligheterna.
4. Gör det enklare för företag att få arbetskraft.		X		Gör det svårare för företag att få arbetskraft.
5. Har planen en positiv inverkan på uppkomsten av nya arbetstillfällen?		X		Har en negativ inverkan eller ökar inte antalet arbetsplatser på området.
6. Har en positiv inverkan på affärsklimatet.	X			Har en negativ inverkan på affärsklimatet.
7. Underlättar företagets logistik.	X			Försvårar företagets logistik.
8. Bidrar till attraktionsfaktorerna i kommunen.	X			Minskar attraktionsfaktorerna i kommunen.
9. Bidrar till konkurrensen mellan företag.	X			Minskar konkurrensen mellan företag.
10. Behandlar alla företag jämlikt.	X			Behandlar företag ojämnt.

11. Skapar förutsättningar för företagsnätverk.	X			Minskar företagens möjligheter att bilda nätverk.
12. Främjar uppnåendet av strategiska mål.	X			Försvårar uppnåendet av strategiska mål.
13. Har en positiv inverkan på regionalekonomin.	X			Ingen inverkan på regionalekonomin

Planändringen möjliggör utveckling av området mellan Vasas och Korsholms centrum till ett område för handelstjänster. Att östra delen av Stenkilen omvandlas till handelsområde motsvarar bättre verksamhetens och besökarnas behov inom Stenhaga affärsområde. Lösningen gör det också möjligt att långsiktigt utveckla handelstjänster samt ger förutsättningar att satsa på områdets och verksamhetens kvalitet.

Att det anvisas kommersiella kvadratmeter på området är en följd av den kommersiella granskning som gäller hela Vasa och som görs som en del av arbetet med den nya generalplanen. Arbetet resulterar i att kommersiella kvadratmeter fördelas kontrollerat över lättillgängliga områden. En viktig princip och ett mål som även lyfts fram i Vasas nya strategi är att trygga centrumets livskraft och skapa ramar för att styra handeln utanför centrumområdet. Därför planläggs det i Stenkilen 9 500 m² vy som endast anvisas för utrymmeskrävande handel samt ytterligare 2 000 m² vy, varav 40 procent (800 m² vy) ska utgöras av produktions- eller lagerlokaler. Dagligvaruhandel och centruminriktad specialhandel är förbjudna på området.

Ur en regional synvinkel fördelar detaljplaneändringen de kommersiella kvadratmeter som i landskapsplanen anvisas för Vasa mera jämnt än i nuläget och beaktar dessutom den omgivande samhällsstrukturen. I den rådande situationen är största delen av de kommersiella kvadratmetrarna knutna till Risö, nära gränsen mellan Vasa och Korsholm sett från Laihela. Regionalt sett kommer kvadratmetrarna i fortsättningen att placeras på olika håll i Vasa, vilket minskar onödig trafik på ringvägen. Ur ett regionalt perspektiv blir handelsområdena i Vasa bättre tillgängliga genom omstruktureringen. Handelsvolymen i Vasa förblir oförändrad, och ändringen har i detta avseende inga konsekvenser för områdena kring Vasa. Handels helhetsstruktur preciseras ännu i Vasas generalplan 2040 som håller på att utarbetas.

Utredningsarbetet kring kommersiella kvadratmeter presenteras närmare i kapitel 3.2.4 Placering av kommersiella kvadratmeter i Vasa i beskrivningen.

5.2.3 Samhällsekonomiska konsekvenser

Affärsbyggande förutsätter en genomgående jämn höjdnivå på markytan, vilket kräver omfattande och kostsamma fyllningar och utjämning inom området. Dessa kostnader blir en del av tomtinnehavarnas byggkostnader. I planen fastställs marknivån på området till +10.0, för att det ska vara möjligt att anlägga en tomtanslutning för trafik på gatunivå utan behov av en lutande körramp.

Tomternas värdeökning

I och med detaljplaneändringen ökar även tomternas värde på området. Byggrätten inom området ökas inte, utan värdestegringen beror på att den kommersiella byggrätten (KM och KL) för de nya tomter som anvisas genom planändringen är mer värdefull jämfört med byggrätten för den tidigare verksamhetstomten (KTY). Beroende på slutlig prissättning och överlåtelsepunkt (konjunktur) kan man i stora drag räkna med en värdeökning på 600 000 € – 1 000 000 €. Värdeökningen kan komma staden till gagn på olika sätt, beroende på om tomterna på området arrenderas eller säljs.

Kommunaltekniska kostnader

Genomförandet av området enligt detaljplanen medför kostnader för staden på totalt cirka 208 000 € (moms 0 %). I beräkningen har följande beaktats gång- och cykelväg på norra sidan av Korsholmsvägen (65 meter), tomtanslutningar (stor och liten), två busshållplatser, dagvattensystem samt planerings-, byggleddnings- och ägaruppgifter.

Byggandet av nätverk som hör till Vasa Vatten strävar man efter att täcka med anslutningsavgifter, och därför har dessa inte beaktats i beräkningen.

5.2.4 Konsekvenser för trafiken

Trafikmängd

Den trafikmängd som planområdet ger upphov till har bedömts genom att jämföra trafikvolymen enligt användningsändamålet i den gällande detaljplanen med det användningsändamål som anvisas i planändringen.

I kalkylerna har använts siffror som bygger på användning av hela kvarteret som en stor detaljhandelsenhet (KM).

Utifrån beräkningarna nedan uppskattas trafikmängderna på området förbli i stort sett oförändrade (1 633 → 1 524 fordon/dygn).

Trafikmässigt trafikmängd som ändringen av detaljplanen för Stenkilens justeringsområde (ak1136) ger upphov till

Trafikvolymen inom det handelsområde på cirka 11 000 m² vy som anvisas genom ändringen av detaljplanen för Stenkilens justeringsområde har beräknats med hjälp av guiden "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa (Bedömning av

trafikalstring vid planering av markanvändning, Miljön i Finland 27/2008".
https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/38345/SY27_2008_Liikennetarpeen_arviointi_maankayton_suunnittelussa.pdf?sequence=1

Enligt guiden omfattar utrymmeskrävande specialvaruhandel handel med motorfordon och reservdelar samt tillbehör till dessa, möbelhandel, handel med heminredningsartiklar, järnhandel och handel med byggnadsartiklar, jordbruks- och trädgårdshandel samt hemteknikhandel (Kontio och Santasalo 2000).
Därtill konstateras det i guiden att försäljningsytan vid utrymmeskrävande handel i regel utgör cirka 70 procent av våningsytan.

I trafikalstringskalkylen har använts siffrorna för storenheter inom utrymmeskrävande specialvaruhandel och i färdsetsfördelningen bilzonen i stadsregioner med 45 000–80 000 invånare.

Genom planprojektet skulle det genomföras cirka 7 700 försäljningskvadratmeter (70 %, 11 000 m² vy) för utrymmeskrävande specialhandel på en tomt inom en bilzon. Enligt tabell 4.44 i miljöministeriets guide kan besökarantalet för utrymmeskrävande specialhandel uppskattas till cirka 17 besök/100 försäljningskvadratmeter per dygn (i tabellen 4–28 besök). Motonet hör i tabellen till kategorin handel med motorfordon samt service (4–10 besök), men har även ett stort utbud av produkter som tillhör kategorin handel med järn- och byggmaterial (8–22 besök). Därtill finns det även andra aktörer på området, förmodligen inom andra branscher, såsom handel med möbler och heminredningsartiklar (9–28 besök) och handel med hushållsapparater (11–24 besök) och i liten utsträckning även kontor med betydligt färre besökare (2,5–16 besök/100 kontors-m² vy).

Utifrån detta uppskattas det kalkylmässiga antalet besökare på försäljningsytan om 7 700 m² vy inom det KM-område som ska planläggas till 1 309 besök per dygn (17 besök/100 m² · 7 700 m² = 1 309).

Biltrafikens andel av färdsett uppskattas enligt tabell 4.46 till 93 procent och den genomsnittliga beläggningen per bil till 1,63 personer enligt tabell 4.45.

På dessa grunder beräknas det att området besöks med bil 747 gånger per dygn. Därmed ger resorna till och från området upphov till en trafikvolym på totalt 1 494 fordon/dygn vid tomtanslutningen.

Dessutom besöks området för verksamhetsbyggnader av cirka 15 lastbilar på vardagar enligt tabell 4.44 (cirka 0,2 lastbilar/100 m² försäljningsyta). Detta ökar mängden trafik i anslutningen med 30 fordon.

Den planerade markanvändningen ger upphov till totalt **1 524 fordon/dygn**.

För att bedöma planändringens inverkan på mängden trafik har det gjorts kalkyler enligt miljöministeriets guide även över den trafikmängd som motsvarar den gällande

detaljplanen för området. Eftersom området ännu inte har bebyggts för den användning som anvisas i detaljplanen, finns det inga mätbara resultat tillgängliga för området som KTY-område.

Den kalkylmässiga trafikmängd som användningen av Stenkilen enligt den gällande detaljplanen (ak1080) ger upphov till

I den gällande detaljplanen är områdets användningsändamål KTY, kvartersområde för verksamhetsbyggnader. På området får uppföras kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte ger upphov till miljöstörningar.

I guiden för bedömning av trafikstring anges inga separata siffror för verksamhetsbyggnader och därför har kalkylen gjorts genom tillämpning av resevolymerna för arbetsplatsområden. Siffrorna för industriområden är svårare att bedöma, eftersom de bygger på antalet arbetsplatser. Därför har resevolymerna för kontorsliknande arbetsplatser använts i beräkningen. Dessutom delas kontorsliknande arbetsplatsområden i guiden in i kontor som ger upphov till lite respektive mycket trafik. Av dessa bedöms Stenkilen som område med kontors- och verksamhetslokaler som ger upphov till mycket trafik, eftersom det inom ramen för den gällande detaljplanen förväntas uppstå samma typ av verksamhet inom planområdet som i den redan bebyggda delen av Stenkilen längre västerut. I kalkylen över resevolym har den lägsta uppskattningen i den aktuella kategorin använts, och i fördelningen över färdstätt tätortsområden i centrumstäder inom stadsregioner med 45 000–80 000 invånare.

Så som det nu är har det inom Stenkilens planområde detaljplanerats 12 000 m² vy för verksamhetsbyggnader på en tomt i en tätort på en centralort.

Utifrån tabell 4.18 i miljöministeriets guide uppskattas resevolymen för ett kontorsarbetsplatsområde som ger upphov till mycket trafik till cirka 11 besök/100 m² vy/dygn (11–16 besök).

Baserat på detta uppgår antalet besök på det nuvarande KTY-området om 12 000 m² vy till 1 320 besök per dygn (11 besök/100 m² · 12 000 m² = 1 320).

Biltrafikens andel av färdstätt uppskattas enligt tabell 4.23 till 66 procent och den genomsnittliga beläggningen per bil till 1,17 personer enligt tabell 4.19.

Utifrån dessa uppgifter besöks området för verksamhetsbygganden med bil 745 gånger per dygn. Därmed genererar resorna till och från området en trafikvolym på totalt 1 489 fordon/dygn i tomtanslutningen.

Dessutom besöks området för verksamhetsbyggnader av cirka 72 lastbilar på vardagar enligt tabell 4.18 (cirka 0,6 lastbilar/100 m² vy). Detta ökar mängden trafik i anslutningen med 144 fordon.

Den markanvändning som enligt den gällande planen har planlagts för verksamhetslokaler ger upphov till totalt **1 633 fordon/dygn**.

Kalkylerna över trafikmängder visar att trafiken inte ökar med planändringen jämfört med den nuvarande planen, utan minskar något.

Genom planändringen anvisas utrymmeskrävande handel på området, vilken genererar 1 524 fordon/dygn medan den kalkylmässiga mängden trafik för verksamhetsbyggnader (nuvarande KTY) är 1 633 fordon/dygn.

Med planbestämmelsen om parkering nås den nivå i minimiantalet bilplatser som fastställs i de övriga detaljplanerna för trafikområden och i Vasas parkeringspolitik. Under affärernas högsäsong kan det dock fortfarande uppstå problem med att antalet parkeringsplatser räcker till. Detta beror i hög grad på vilken typ av handel eller verksamhet som etableras på området. Det kalkylmässiga behov av bilplatser som planen förutsätter inom hela planområdet är 230 bp och med beaktande av lagerutrymmen cirka 195 bp. I planens illustrationsmaterial anges 262 bp.

Förhållandena för cykling förbättras genom att cyklisternas behov beaktas i planlösningarna. Inom kvartersområdet anvisas en infart för gång- och cykeltrafik från gång- och cykelleden på Mellanvägen samt en minimidimensionering för cykelparkering och ett centralt läge i anslutning till ingångarna.

Syftet med att koncentrera utrymmeskrävande handel till Stenhaga är att minska trafiken mellan olika områden och samtidigt göra området bättre tillgängligt även för cyklister och fotgängare.

Ett mera övergripande mål för planändringen är att främja hållbara färdssätt i syfte att minska mängden CO₂-utsläpp från trafiken.

Trafikbuller

Till följd av att detaljplanen genomförs bildas det en enhetlig byggnadsvägg invid Karlebyvägen. Den fungerar som bullerskydd. Bakgrundsbullret från omfartsvägen mot bostadsområdet, vilket är den största enskilda störningsfaktorn, minskar i och med att detaljplanen genomförs.

Som slutsats i den bullerutredning som man låtit göra i samband med att den gällande detaljplanen för området utarbetades konstaterades att den ändring i medelbullernivån som planläggningsprojektet förorsakar är liten, högst ca 1 dB, jämfört med riktvärdena för de närmaste bostadsbyggnaderna invid Korsholmsvägen. Därmed ökar planändringen inte trafikbullret i någon betydande utsträckning.

I den gällande planen anvisas bullerskydd vid södra kanten av Korsholmsvägens gatuområde och samma bestämmelse ingår även i den aktuella planändringen.

5.2.5 Bedömning av klimatkonsekvenser

Vilka klimatkonsekvenser ändringen av detaljplanen för justering av Stenkilen medför har bedömts med hjälp av verktyget KILVA. Bedömningen omfattar både åtgärder för att stävja klimatförändringen och behovet av anpassning till den. Som styrkor i fråga om justering av Stenkilen ansågs särskilt identifieringen av sådana särdrag som gör området sårbart för klimatskador samt prioriteringen av hållbara färdssätt. Som

svagheter observerades däremot den ringa mängden strukturer som stöder bevarandet av kol samt avsaknaden av en utredning om potentialen för produktion av förnybar energi.

Den gällande detaljplanen för området och den aktuella planändringen följer samma struktur. Gemensamt för båda är bland annat det huvudsakliga användningsändamålet, mängden byggrätt och byggnadsyta, konsekvenserna för den vegetationstäckta ytan samt antalet träd. Utifrån detta kan det även konstateras att den aktuella planens klimatkonsekvenser inte i någon större utsträckning skiljer sig från konsekvenserna av den gällande detaljplanen.

Klimatkonsekvenserna granskas nedan utifrån följande delområden: att minimera utnyttjandet av naturresurser, möjliggöra en hållbar livsstil, minimera utsläppen från konsumtion samt att förbereda sig för de risker som klimatförändringen medför.

Minimering av utnyttjandet av naturresurser

Utgångspunkten i planlösningen är att utnyttja jordmassor och placera dem på ett ändamålsenligt sätt. Eftersom området är så låglänt behövs omfattande markbearbetning, vilket minskar kollagret i jordmånen. Om jordmassor transporteras från områden längre bort ökar utsläppen från trafiken, men samtidigt finns det möjlighet att effektivt utnyttja överskottsjord vid anläggandet av området. Den yta som i nuläget reserveras som grönområden minskar något till följd av både markbearbetningen och byggandet. Den vegetation som hamnar under byggnaderna består huvudsakligen av ungt vide och björk, samtidigt som de större trädbevuxna skyddsgrönområdena bevaras i naturtillstånd. I bestämmelserna om byggnadernas fasader beaktas material som lagrar kol, såsom trä och planteringar med klätterväxter. Bestämmelserna är dock inte förpliktande och har därmed en begränsad inverkan.

Möjliggörande av en hållbar livsstil

Planområdet betjänar i huvudsak en funktion men utgör samtidigt en del av en mångsidig samhällsstruktur. Genom planlösningen främjas gång, cykling och kollektivtrafik. Samtidigt har det utretts hur den interna trafiken i området fungerar och om den är logiskt ordnad. Trivseln förbättras genom plantering av växter och träd. Bakom planlösningen ligger även strävan att bekämpa buller. Bullret från Karlebyvägen minskas i mån av möjlighet genom att säkerställa ett tillräckligt skydd för de radhustomter som ligger söder om Korsholmsvägen.

Minimering av utsläpp från konsumtion

De konsumtionsbaserade utsläppen minskas främst genom energieffektivitet samt genom en resurseffektiv infrastruktur och teknisk försörjning. Utnyttjandet eller produktionspotentialen för förnybar energi har inte granskats närmare i planen, men planen möjliggör förändringar i energisystemen även framöver. Lösningar för att minska den passiva energiförbrukningen har inte heller undersökts närmare, eftersom dimensioneringen av massor i området i hög grad baserar sig på lösningar för buller samt för jordmassor. Området har emellertid strukturerats utifrån det befintliga infrastrukturnätet, vilket minskar behovet av att bygga nytt.

Förberedelser inför risker som klimatförändringen medför

Ur anpassningsperspektivet har särdrag som gör området sårbart för klimatförändringen identifierats och beaktats i planlösningarna. Ökade nederbördsmängder och ytor som inte släpper igenom vatten försvagar den naturliga vattencirkulationen, och därför innehåller planen omfattande bestämmelser och beteckningar för hantering av dagvatten och översvänningsstråk. Skyddsgrönområdena fungerar som skydd mot både trafik och andra miljöstörningar även vid ökade väderrisker. Dimensioneringen av massor inom det öppna området bidrar till att dämpa kraftiga luftströmmar.

5.2.6 Riskkartläggning

Om detaljplaneändringen inte vinner laga kraft bevaras området som område för verksamhetsbyggander. Då är det inte möjligt att etablera kommersiell service inom området.

5.3 Störande faktorer i miljön

5.3.1 Trafikbuller

Den största störande faktorn i miljön utgör trafikbullret. Med detaljplanebestämmelserna säkerställs att de i statsrådets beslut 993/92 angivna riktvärdena för inomhusutrymmen och utevistelseområden förverkligas på området.

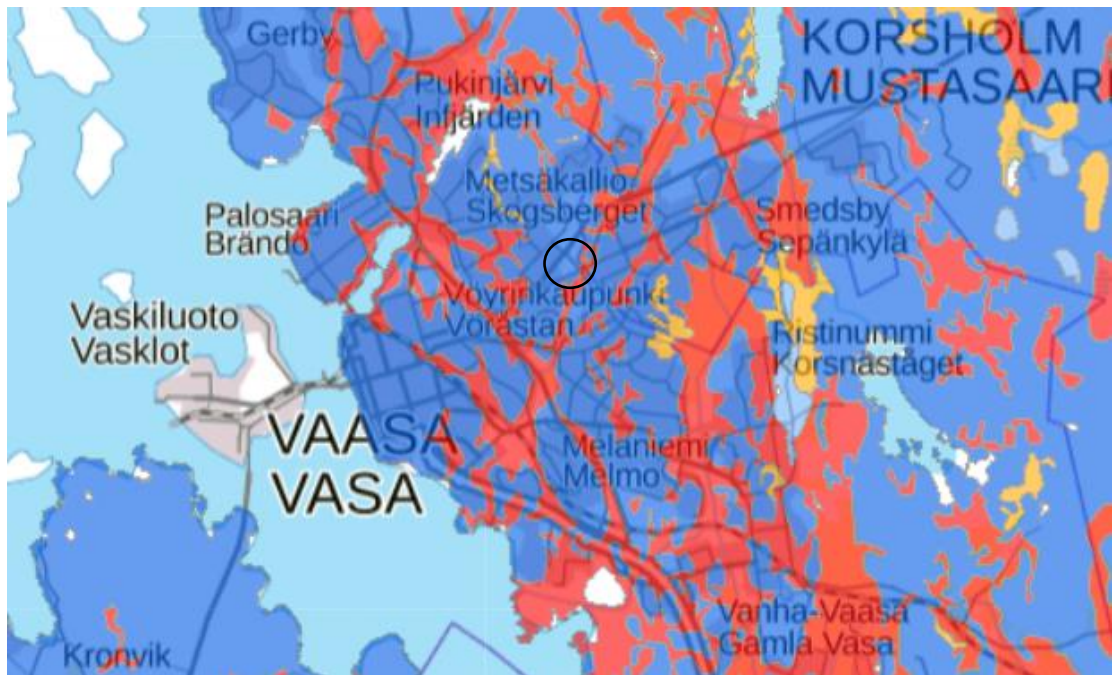
Enligt den bullerutredning som Ramboll gjorde hösten 2017 uppgår bullernivån för de bostadshus som ligger närmast Korsholmsvägen till högst cirka 55 dB dagtid och cirka 43 dB nattetid. Som slutsats i den dåvarande utredningen konstateras att den ändring i medelbullernivån som det dåvarande planläggningsprojektet förorsakar är liten, högst ca 1 dB, jämfört med riktvärdena för de närmaste bostadsbyggnaderna invid Korsholmsvägen. Därmed konstaterades planändringen inte öka trafikbullret i någon betydande utsträckning.

Våren 2021 gjordes kontrollmätningar av trafikbullret i syfte att fastställa om bullervolymen fortfarande stämmer överens med utredningen från 2017. Utredningen beställdes av Vasa stad och mätningarna utfördes av Akukon Oy, som specialiserar sig på akustik, buller och vibrationer.

Utifrån trafikräkningarna konstaterades att bullerutredningen från 2017 inte behöver någon uppdatering. I den gällande planen anvisas bullerskydd vid södra kanten av Korsholmsvägens gatuområde och samma bestämmelse ingår även i den aktuella planändringen.

5.3.2 Sura sulfatjordar

Sura sulfatjordar uppstår när bakterier bryter ner organiskt material i syrefria förhållanden på havsbotten. I och med landhöjningen och torrläggningen har dessa gamla havsbottnar stigit upp på torra land och då börjar sulfiden oxideras. Sura sulfatjordar förekommer typiskt på alla kustområden i Österbotten.



Förekomsten av sura sulfatjordar i Vasaregionen. Områden med hög sannolikhet anges med rött.

När sulfatjord schaktas exponeras jorden för syre i atmosfären. Sulfiderna i jorden oxideras till sulfater och bildar svavelsyra, vilket löser upp metaller i jordmånen. Detta förorsakar sura och metallhaltiga avrinningar till omgivande vattendrag vid regn. Schaktning av sulfatjord bör undvikas, men om det ändå är nödvändigt med schaktning eller torrläggning, ska hanteringen av schaktmassor och vatten från området planeras noggrant.

Stenkilen har inte identifierats som område där sura sulfatjordar förekommer med hög sannolikhet, men den närliggande dalen mellan Vapenbrödraby och Bobäck konstateras vara ett sådant område. I närheten av detaljplaneområdet förekommer sulfatjord inom en liten del av Mellanvägens bebyggda gatuområde.

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Genomförande och tidtabell

Detaljplanen kan genomföras efter att planen har vunnit laga kraft. På grund av de utmanande nivåskillnaderna inom kvartersområdet vore det önskvärt att markbyggnadsarbetena utförs enligt samma tidtabell oavsett hur förvaltningen av området fördelas.

Vasa stad
Planläggningen
16.4.2026

Bilagor till detaljplanebeskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplan med beteckningar 16.4.2026
- BILAGA 2. Illustrationsmaterial
- BILAGA 3. Skötselklassificering av grönområdena
- BILAGA 4. Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
- BILAGA 5. Uppföljningsblankett för detaljplanen
- BILAGA 6. Karta över tomtindelningen



VAASA VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS

23. kaupunginosa
kortteli 109
tontti 2
suojaviher- ja katualueet

DETALJPLANEÄNDRING

23 stadsdelen
kvarter 109
tomt 2
skyddsgrön- och gatuumråden

KÄSITTELYT BEHANDLINGAR

Vireilletulo / Aktuell 28.01.2025
OAS nähtävillä MRL §63 / PDB till påseende 06.02.2025
Kaavoitusjohtaja / Planläggningsdirektör 28.10.2025
Kaavaluonnos nähtävillä / Detaljplaneutkast till påseende 6. – 20.11.2025
Kaupunki ympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden 28.1.2026
Kaavaehdotus nähtävillä / Detaljplaneförslag till påseende 6.2. – 9.3.2026
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse 27.4.2026
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige

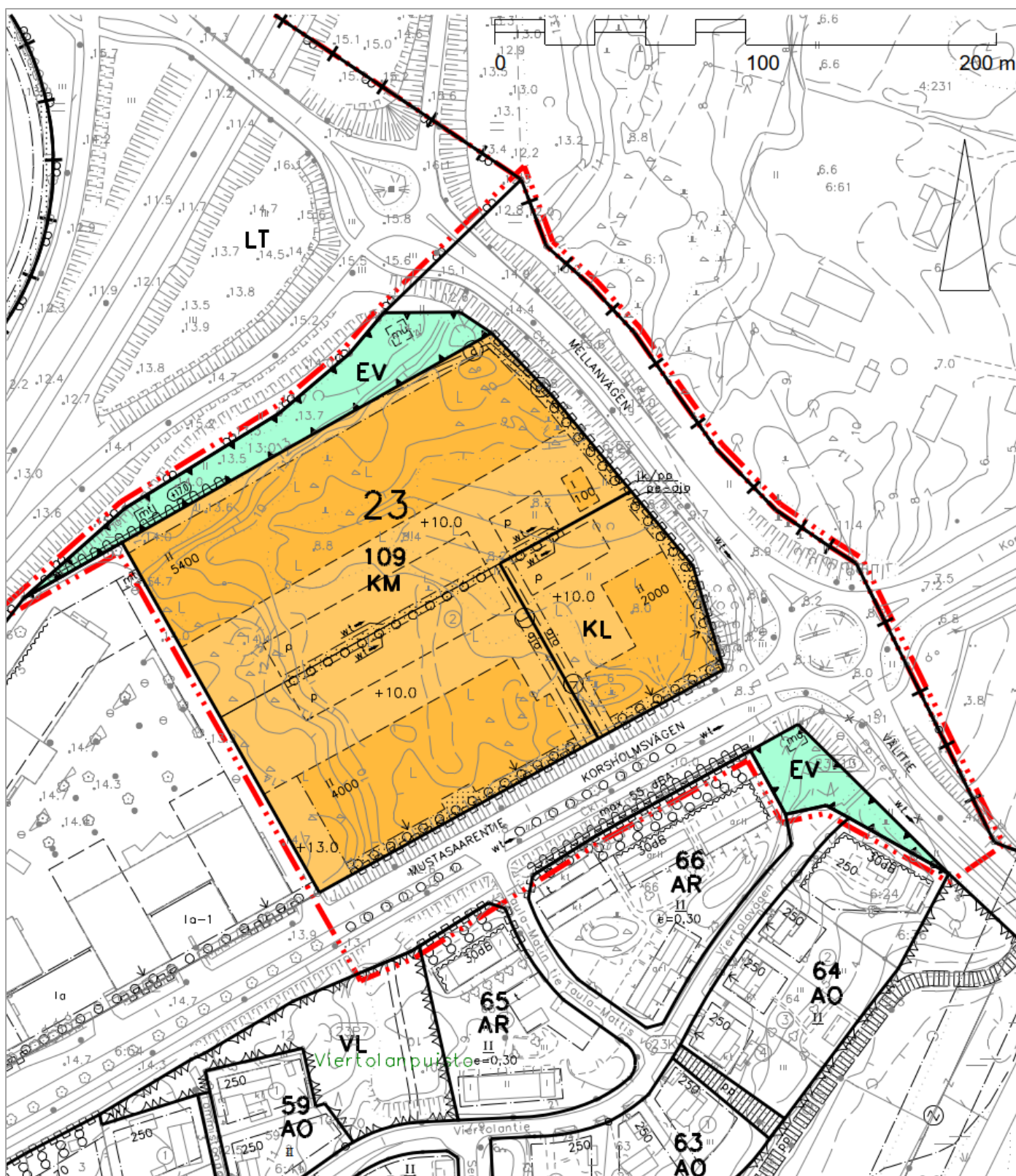
KAAVOITUS PLANLÄGGNING

Kaava
Stadsplan nr 1136
Mittakaava
Skala 1/2000
Laatinut
Uppgjord av EKa, J-ML
Piirtänyt
Ritad av EKa
Pvm
Datum 20.1.2026

Korjattu / Ändring 16.4.2026

Päivi Korkealaakso

Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör



Koskee kaupungin rekisterinpitoaluetta
 Berör stadens registerföringsområde

Tasokoordinaatisto/Plankoordinaatinsystem: ETRS-GK22
 Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

Kaavoituksen pohjakartta täyttää asemakaavan pohjakartalle asetetut vaatimukset.
 Planläggningens baskarta uppfyller de krav som ställts på detaljplanens baskarta.

Vaasa
 Vasa
 9.5.2025

Kiinteistöinsinööri
 Fastighetsingenjör

Benjamin Tulonen
 Benjamin Tulonen

16.4.2026



Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

- Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Alueella ei sallita päivittäistavara-kauppaa eikä keskustahakuista erikoiskauppaa.
- Mustasaarentien puoleiseen rakennusalan rajaan rajoittuvien julkisivujen korkeuden tulee olla vähintään 10 metriä. Pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää kuultokäsiteltyä puuta, punatiiltä, tummanharmaata tai mustaa terästä, perforoitua teräslevyä tai köynnösistutuksille tarkoitettua verkkoa. Julkisivujen tulee pääasiassa olla ei-kiiltäviä ja värisävyltään lämpimiä. Katujulkisivujen rakennusmateriaalista vähintään 20 % tulee olla lasia. Muilta osin rakennusten Mustasaarentielle suuntautuvat julkisivut tulee toteuttaa ääntä absorboivana tai hajottavana. Julkisivuille saa kiinnittää irtokirjainmainoksia, joiden takana voidaan käyttää hillittyä taustaväläisyyttä. Valomainosten käyttö ei ole sallittua Mustasaarentien suuntaan.
- Niiltä osin kuin Mustasaarentien varren rakennusalan rajaan kiinni ei sijoiteta rakennuksia, tulee rakennusalan rajalle toteuttaa melun suoja-aita tai -katos. Aidan tai julkisivun osan materiaalina voidaan käyttää punatiiltä, luonnonkiveä tai puurimoitusta. Aidan, katoksen tai julkisivun osan kadunpuoleiselle sivulle tulee istuttaa korkeaksi kasvavia köynnöskaasveja.
- Kokkolantien puolella pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää tummanharmaata terästä, perforoitua teräslevyä tai vastaavaa. Julkisivuille saa kiinnittää värisävyiltään neutraaleja mainoksia tai valomainoksia. Räystäätason yläpuolelle sijoitettavia mainoksia ei saa valaista Mustasaarentien suuntaan. Vilkkuvia, liikkuvia tai ylöspäin osoittavia valoja ei saa käyttää.
- Kaava-alueen tonttien yhteiselle mainostornille osoitetaan paikka Kokkolantien varren EV-alueella.
- Rakennuslupaa haettaessa on esitettävä yleissuunnitelma mainosten sijoittelusta.
- Huoltotoiminnot tulee rajata ja peittää katujen puolelta istutuksin ja tai kokonaisuuteen sopivin rakentein.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

- På området får placeras utrymmeskrävande specialhandel. På området tillåts inte dagligvaruhandel eller centrumriktad specialhandel.
- Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmateriäl ska laserat trä, rött tegel, mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klätterväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas. Till övriga delar ska fasaderna på de byggnader som vetter mot Korsholmsvägen utformas så att de absorberar eller diffuserar ljud. På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är inte tillåten i riktning mot Korsholmsvägen.
- Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen, ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som materiäl för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasaddelar som vetter mot gatan ska högväxande klätterväxter planteras.
- På den sida som vetter mot Karlebyvägen ska som huvudsakligt fasadmateriäl mörkgrått stål, perforerad plåt eller motsvarande användas. På fasaderna får reklam eller ljusreklam med neutrala färgtoner fästas. Reklam som placeras ovanför taksägget får inte belysas i riktning mot Korsholmsvägen. Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus får inte användas.
- För det gemensamma reklamtornet för tomterna inom planområdet anvisas plats inom EV-området längs Karlebyvägen.

- När bygglov söks ska en översiktsplan över placering av reklam visas upp.
- Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.



Liikerakennusten korttelialue.

- Alueelle saa sijoittaa paljon tilaa vaativaa erikoiskauppaa. Alueella ei sallita päivittäistavara-kauppaa eikä keskustahakuista erikoiskauppaa.
- Tontin kerrosalasta 40 prosenttia on oltava tuotanto- tai varastotilaa.
- Mustasaarentien puoleiseen rakennusalan rajaan rajoittuvien julkisivujen korkeuden tulee olla vähintään 10 metriä. Pääasiallisena julkisivumateriaalina tulee käyttää kuultokäsiteltyä puuta, punatiiltä, tummanharmaata tai mustaa terästä, perforoitua teräslevyä tai köynnösistutuksille tarkoitettua verkkoa. Julkisivujen tulee pääasiassa olla ei-kiiltäviä ja värisävyltään lämpimiä. Katujulkisivujen rakennusmateriaalista vähintään 20 % tulee olla lasia. Muilta osin rakennusten Mustasaarentielle suuntautuvat julkisivut tulee toteuttaa ääntä absorboivana tai hajottavana. Julkisivuille saa kiinnittää irtokirjainmainoksia, joiden takana voidaan käyttää hillittyä taustavälisäilyä. Valomainosten käyttö ei ole sallittua Mustasaarentien suuntaan.
- Niiltä osin kuin Mustasaarentien varren rakennusalan rajaan kiinni ei sijoiteta rakennuksia, tulee rakennusalan rajalle toteuttaa melun suoja-aita tai -katos. Aidan tai julkisivun osan materiaalina voidaan käyttää punatiiltä, luonnonkiveä tai puurimoitusta. Aidan, katoksen tai julkisivun osan kadunpuoleiselle sivulle tulee istuttaa korkeaksi kasvavia köynnöskasveja.
- Kaava-alueen tonttien yhteiselle mainostornille osoitetaan paikka Kokkolantien varren EV-alueella.
- Rakennuslupaa haettaessa on esitettävä yleissuunnitelma mainosten sijoittelusta.
- Huoltotoiminnot tulee rajata ja peittää katujen puolelta istutuksin ja tai kokonaisuuteen sopivin rakentein.

Kvartersområde för affärsbyggnader.

- På området får placeras utrymmeskrävande specialhandel. På området tillåts inte dagligvaruhandel eller centruminriktad specialhandel.
- Av våningsytan på tomten ska 40 procent utgöras av produktions- eller lagerlokaler.
- Höjden på de fasader som gränsar till byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska vara minst tio (10) meter. Som huvudsakligt fasadmateriäl ska laserat trä, rött tegel, mörkgrått eller svart stål, perforerad plåt eller nät avsett för klättrväxter användas. Fasaderna ska i regel vara icke-glänsande och ha varma färgtoner. Minst 20 procent av huvudfasadens byggmaterial ska bestå av glas. Till övriga delar ska fasaderna på byggnader som vetter mot Korsholmsvägen utformas så att de absorberar eller diffuserar ljud. På fasaderna får fästas reklam med lösa bokstäver och bakom dem kan dämpad bakgrundsbelysning användas. Användning av ljusreklam är förbjuden i riktning mot Korsholmsvägen.
- Till de delar som det inte placeras byggnader fast vid byggnadsytans gräns mot Korsholmsvägen ska det uppföras ett bullerhinder eller en bullerskärm längs gränsen. Som material för staket eller fasaddelar får rött tegel, natursten eller träribbor användas. På den sida av staket, skärmtak eller fasader som vetter mot gatan ska högväxande klättrväxter planteras.
- För det gemensamma reklamtornet för tomterna inom planområdet anvisas plats inom EV-området längs Karlebyvägen.
- När bygglov söks ska en översiktsplan över placeringen av reklam visas upp.
- Servicefunktioner ska avgränsas och täckas mot gatorna med planteringar eller konstruktioner som passar in i helheten.



Suojaviheralue. Skyddsgrönområde.



3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
Linje 3 m utanför planområdets gräns.



Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgräns.



Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.



Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.



Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gräns för område eller del av område.



Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja.
Riktgivande tomt-/byggnadsplatsgräns.



Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

23

Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.

109

Korttelin numero.
Kvartersnummer.

VÄLITIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.
Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

4000

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

+10.0

Maanpinnan likimääräinen korkeusasema.
Ungefärlig markhöjd.



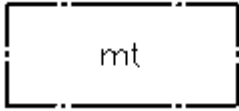
Rakennusala.
Byggnadsyta.



Ohjeellinen rakennusala.
Riktgivande byggnadsyta.



Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa enintään 20 kerrosaneliömetrin (k-m²) suuruisen muuntamon. Kulkuyhteys muuntamolle tulee toteuttaa Välitien katualueelta.
Riktgivande byggnadsyta där en transformatorstation på högst 20 kvadratmeter våningsyta (m² vy) får placeras. Förbindelsen till transformatorstationen ska anläggas från Mellanvägens gatuområde.

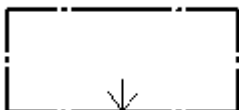


Rakennusala kaava-alueen tonttien yhteiselle mainostornille.
Mainostornin korkeus saa olla enintään 20 metriä. Mainostornissa ei saa käyttää digitaalista näyttöä eikä vilkkuvia, liikkuvia tai ylöspäin osoittavia valoja.
Valaistuja mainoslaitteita ei saa suunnata Mustasaarentien puolelle.

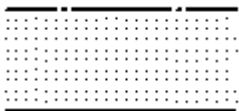
Byggnadsyta för ett gemensamt reklamtorn för tomterna inom planområdet.
Reklamtornets höjd får vara högst 20 meter. Blinkande, rörliga eller uppåtriktade ljus är förbjudna i reklamtorn.
Upplysta reklamanordningar får inte riktas mot Korsholmsvägen.



Ohjeellinen pysäköimispaikka.
Riktgivande parkeringsplats.



Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni.
Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.



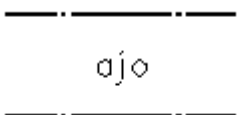
Istutettava alueen osa.
Områdesdel som ska planteras.



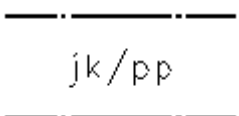
Istutettava puurivi.
Trädrad som bör planteras.



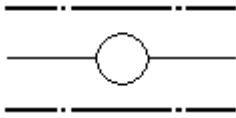
Katu.
Gata.



Ajoyhteys.
Körförbindelse.



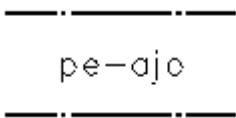
Alueen sisäiselle jalankululle ja polkupyöräilylle varattu alueen osa.
För områdets interna gång- och cykeltrafik reserverad del av område.



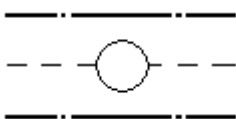
Ojaa varten varattu alueen osa.
a=avo-oja
Område reserverat för dike.
a=öppet dike



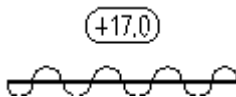
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.



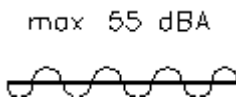
Pelastustie.
Räddningsväg.



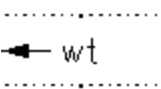
Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
v=vesi, j=viemäri
För underjordisk ledning reserverad del av område.
v=vatten, j=avlopp



Alueelle on rakennettava meluste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin ja lukuarvo sen yläreunan likimääräisen korkeusaseman.
Området skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering och talvärdet det ungefärliga höjdläget för dess övre kant.



Merkintä osoittaa, että katualueelta aiheutuva päivämelutaso saa sen viereisellä asumiseen varatulla korttelialueella olla korkeintaan 55 dBA.
Beteckningen anger att nivån på bullret från gatuområdet dagtid får vara högst 55 dBA på det intilliggande kvartersområde som reserverats för boende.



Tulvareitti. Alueelle ei saa tehdä veden virtausta estävää rakenteellista estettä. Sijainti ohjeellinen.
Översvänningsstråk. På området får inte byggas sådant som förhindrar vattnets lopp.
Riktgivande läge.

YLEISMÄÄRÄYKSIÄ

1. LISÄRAKENTAMINEN

Kaavakartalla määritellyn rakennusalan ja rakennusoikeuden lisäksi alueille voidaan sijoittaa sisäänkäyntikatoksia, ympäristöön soveltuvia polkupyörä- ja jätekatoksia, rakennusten kulissirakenteita ja varapoistumistieportaita, taloteknisiä laitteita sekä vähäisessä määrin muita toimintaa ja teknistä huoltoa palvelevia rakennelmia (kuten esim. muuntamot). Rakennelmien sijoittamisessa tulee huomioida paloturvallisuus ja pelastustoiminnan tarve ja lisäksi ne tulee suunnitella harkittuna osana rakennuksen tai alueen kokonaissomittelua.

2. HULEVESIMÄÄRÄYKSET

Hulevesien syntyä tulee ehkäistä käyttämällä vettä läpäiseviä pintamateriaaleja ja kerroksellista, monimuotoista kasvillisuutta.

Tonttien hulevesiä tulee viivyttaa tontilla tai korttelialueella ennen niiden johtamista hulevesijärjestelmään. Hulevedet tulee ohjata istutuksille, imeytysalueille sekä rakennettuihin painanteisiin. Korttelialueen pintavedet on johdettava korttelin keskelle sijoittuvalle imeytysalueelle.

Viivyttävien rakenteiden (maalaiset viivytykskaivannot ja -säiliöt, suodatus-, viivyty- ja imeytys-painanteet) tilavuuden tulee olla vähintään 1 m³/ 100 m² läpäisemätöntä pintaa kohti. Piha- ja pysäköintialueiden hulevedet tulee johtaa öljyn- tai hiekanerotuksen tai suodatuksen kautta hulevesiviemäriin. Hulevesien viivytyksessä voidaan käyttää viherkattoja. Hulevesiä ei saa johtaa maantien sivuoihin.

Rakennushankkeeseen ryhtyvän tulee tehdä hulevesien hallintasuunnitelma. Hulevesien laatua ja määrää tulee hallita rakentamisen aikana siten, ettei vesien määrä tai laatu huonone alueen nykytilaan verrattuna. Rakennuslupa tulee sisällyttää hulevesien rakentamisen aikainen käsittelysuunnitelma.

Tulvareitti osoitetaan kaavakartalla nuolimerkinnoin korttelialueen keskelle alempaan tasoon rakennetulle imeytysalueelle ja sieltä edelleen kohti Välitien katualueen hulevesiverkostoa.

3. MAANRAKENNUS

Korttelin piha-alueet tulee toteuttaa siten, että maanpinnan kaadot ohjaavat vedet tulvatilanteessa kaavakartalle merkittyä reittiä.

Ennen rakennushankkeeseen/toimenpiteisiin ryhtymistä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja käsittely.

4. PYSÄKÖINTIALUEET

Pysäköintialueet tulee jäsenöidä puuistutuksin tai vastaavin keinoin. Puuistutuksia on sijoitettava vähintään yksi puu / 6 pysäköintipaikkaa.

Pysäköintipaikoista vähintään 70 % tulee päällystää vettäläpäisevällä materiaalilla.

Pysäköintialueella tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Alueen pihajärjestelyissä tulee huomioida kevyen liikenteen esteetön ja turvallinen liikkuminen alueella.

Polkupyöräpaikat tulee toteuttaa sisäänkäyntien läheisyyteen.

5. AUTO- JA POLKUPYÖRÄPAIKKAVAATIMUKSET

Liike- ja toimistotilat 1 ap / 50 k-m² sekä 1 polkupyörä / 50 k-m²

Tuotanto- ja varastotilat 1 ap / 200 k-m² sekä 1 polkupyörä / 200 k-m²

ALMÄNNA BESTÄMMELSER

1. TILLBYGGNAD

Förutom den på plankartan fastställda byggnadsytan och byggrätten kan det på områdena placeras ingångstak, till omgivningen anpassade cykel- och avfallsskydd, byggnadskulisskonstruktioner och reservutgångstrappor, husteknisk utrustning samt i mindre utsträckning andra konstruktioner för verksamheten och den tekniska försörjningen (såsom transformatorer). Vid placeringen av konstruktionerna ska brandsäkerheten och behovet av räddningsverksamhet beaktas och dessutom ska de planeras som en övervägd del av byggnadens eller områdets helhetsutformning.

2. BESTÄMMELSER OM DAGVATTEN

Uppkomsten av dagvatten ska förebyggas genom användning av beläggingsmaterial som släpper igenom vatten och mångformig växtlighet i lager på lager.

Dagvatten från tomterna bör fördröjas inom tomt- eller kvartersområdena innan det leds vidare till dagvattensystemet. Dagvattnet ska ledas till planteringar, infiltrationsområden samt till anlagda sänkor. Ytvatten från kvartersområdet ska ledas till infiltrationsområdet i kvarterets mitt. Volymen på de fördröjande konstruktionerna (underjordiska fördröjningsschakt och -behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst 1 m³/100 m² ogenomsläpplig yta.

Dagvatten från tomternas gårds- och parkeringsområden ska ledas via olje- och sandavskiljning eller filtrering till dagvattenavloppet. Gröntak kan användas vid dagvattenfördröjningen. Dagvatten får inte ledas till sidodiken längs landsvägar.

Den som inleder ett byggprojekt ska göra upp en plan för hanteringen av dagvattnet. Dagvattnets kvalitet och mängd ska kontrolleras under byggtiden så att vattenmängden och -kvaliteten inte försämras jämfört med områdets nuläge. I bygglovets ska en plan för hantering av dagvatten under byggtiden ingå.

Översvämningstråk anvisas på plankartan med pilar som visar riktningen mot det infiltrationsområde som har anlagts på lägre nivå i kvartersområdets mitt och därifrån vidare mot dagvatten nätet på Mellanvägens gatuområde.

3. MARKBYGGNAD

Gårdsområdena i kvarteret ska utformas så att markens lutningar i händelse av en översvämning leder vattnet längs den rutt som anges på plankartan.

Innan byggprojektet inleds/åtgärderna vidtas ska förekomsten av eventuella sura sulfatjordar och behandling av dem utredas.

4. PARKERINGSOMRÅDEN

Parkeringsområdena ska struktureras med trädplanteringar eller motsvarande lösningar. Det ska planteras minst ett träd per sex (6) parkeringsplatser. Minst 70 procent av parkeringsplatserna ska beläggas med material som släpper igenom vatten.

På parkeringsområdet bör beredskap för laddningsstationer för elbilar finnas.

Vid utformningen av gårdarna på området ska hänsyn tas till att området är tryggt och tillgängligt för gång- och cykeltrafik. Cykelparkeringar ska anläggas i närheten av ingångarna.

5. KRAV PÅ BIL- OCH CYKELPLATSER

Affärs- och kontorslokaler 1 bp/50 m² vy samt 1 cp/50 m² vy

Produktions- och lagerlokaler 1 bp/200 m² vy samt 1 cp/200 m² vy

Tämän asemakaavan alueella oleville tonteille on laadittava erillinen sitova tonttijako. För tomter på detta detaljplaneområde skall en separat bindande tomtindelning göras.



Justering av Stenkilen
Illustrationsmaterial
av detaljplaneförslag

V A S A .
V A S A .

Juha-Matti Linna
20.1.2026

Kivikiilan tarkistus
Asemakaavaehdotuksen
havainnemateriaali



Justering av Stenkilen
Illustrationsmaterial
av detaljplaneförslag

V A S A .
V A S A .

Juha-Matti Linna
20.1.2026

Kivikiilan tarkistus
Asemakaavaehdotuksen
havainnemateriaali

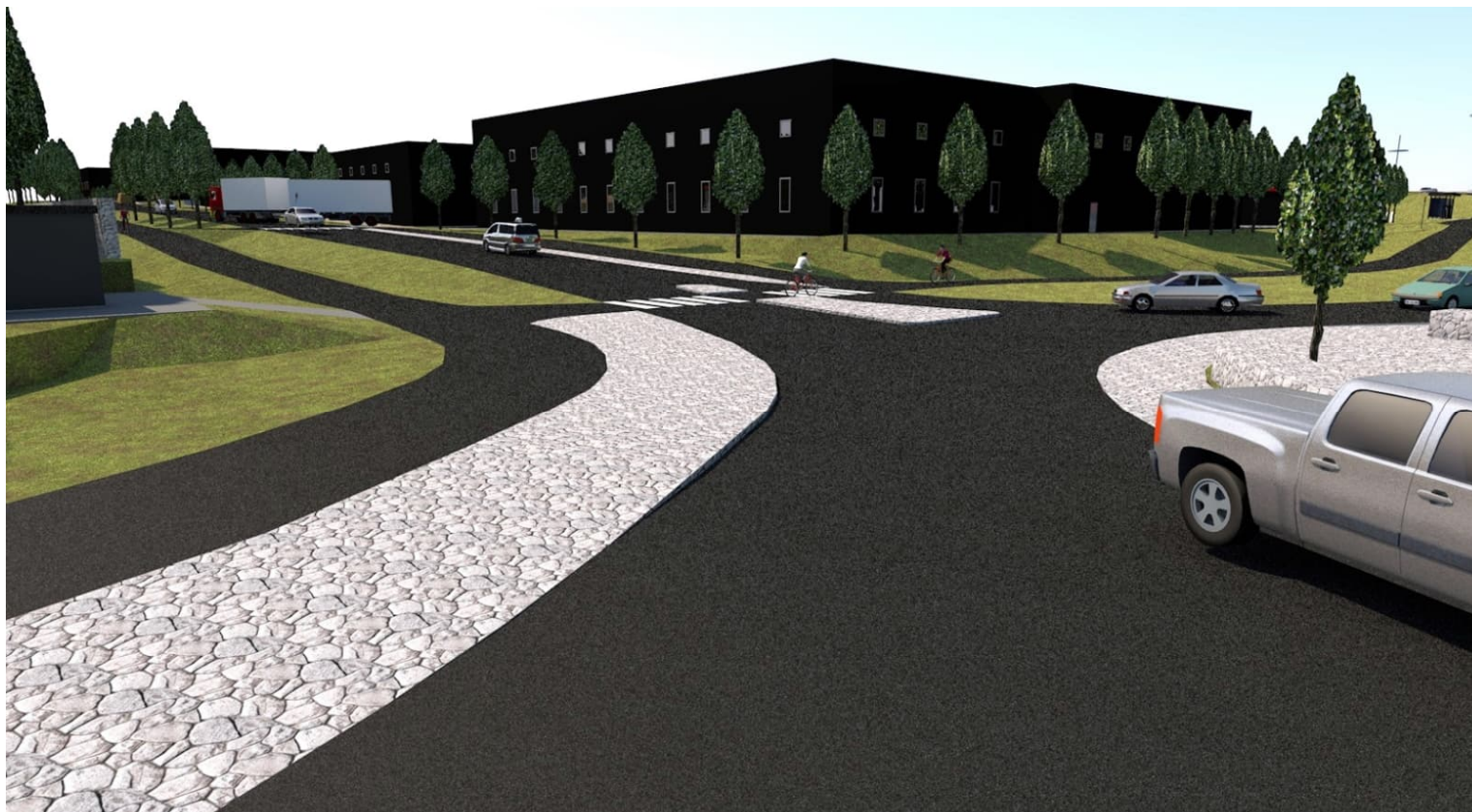


Justering av Stenkilen
Illustrationsmaterial
av detaljplaneförslag

V A S A .
V A S A .

Juha-Matti Linna
20.1.2026

Kivikiilan tarkistus
Asemakaavaehdotuksen
havainnemateriaali



Justering av Stenkilen
Illustrationsmaterial
av detaljplaneförslag

V A S A .
V A S A .

Juha-Matti Linna
20.1.2026

Kivikiilan tarkistus
Asemakaavaehdotuksen
havainnemateriaali

Kivikiilan tarkistus Justering av Stenkiilen HOITOLUOKAT SKÖTSELKLASSER



M4
Suojametsä.
Skyddsskog.

PINTA-ALAT
AREALER 2332 m²

Kokonaispinta-ala
Totalareal 2332 m²



Detaljplan nr 1136
Justering av Stenkilen

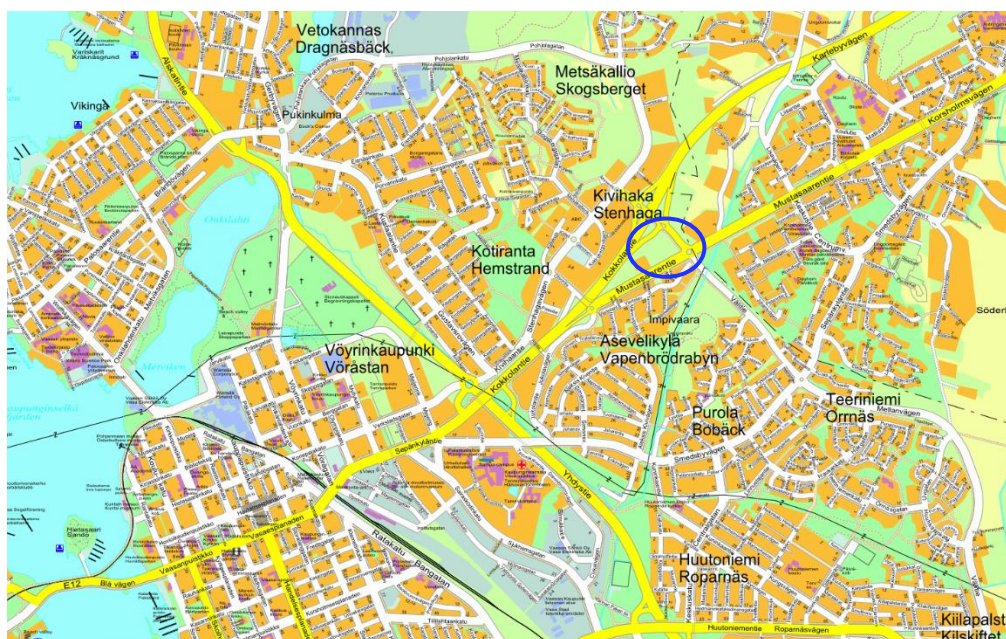
DETALJPLANE- OCH TOMTINDELNINGSÄNDRING

Program för deltagande och bedömning

21.1.2025

Av programmet för deltagande och bedömning (PDB) framgår varför det utarbetas en plan, hur planläggningen framskrider och i vilket skede det är möjligt att påverka planen. Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov i takt med att planprocessen framskrider. En uppdaterad version av PDB finns tillgänglig på planprojektets webbplats: www.vaasa.fi/sv/ak1136.

Planeringsobjekt Det område som detaljplanläggs finns i utkanten av Stenhagas kommersiella koncentration, mittemellan Vasas och Smedsby centrum. Föremål för detaljplanläggningen är tomt 2, som är belägen längre österut i det kvartersområde för verksamhetsbyggnader 109 som gränsar till Mellanvägen och Korsholmsvägen, samt de gatu- och skyddsgrönområden som finns i tomtens omedelbara närhet. Det område som planläggs omfattar cirka 5,5 hektar.



Planområdets läge


Kaavoitus • Planläggningen
PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136

Anhängiggörande Planläggningsbeslutet om detaljplane- och tomtindelingsändringen har fattats av stadsmiljönämnden 28.11.2024 i samband med att planläggningsöversikten 2025 godkändes.

Mål för planeringen Aktörer inom handeln är intresserade av området tack vare dess läge invid goda trafikförbindelser. Syftet med planändringen är att möjliggöra utrymmeskrävande specialvaruhandel på området med beaktande av den omgivande markanvändningen. På området tillåts inte centruminriktad specialhandel och inte heller dagligvaruhandel.



Den nuvarande markanvändningen på området och avgränsningen av planområdet

Områdets läge i stadsstrukturen förutsätter övergripande planering och genomförande för att de aspekter som gäller verksamheten, stadsbilden, trafiken och miljön ska kunna samordnas på ett optimalt sätt.

Utgångspunkten för detaljplaneändringen är principerna i den detaljplan som för närvarande gäller för området. I planarbetet fästs särskild vikt vid utseendet hos de fasader som öppnas upp mot Korsholmsvägen samt vid förebyggandet av de buller- och synolägenheter som orsakas av affärskvarterets verksamhet. Förutom dessa är trafiksäkerheten och trafikens smidighet i en central roll när planlösningen fastställs.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vaasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

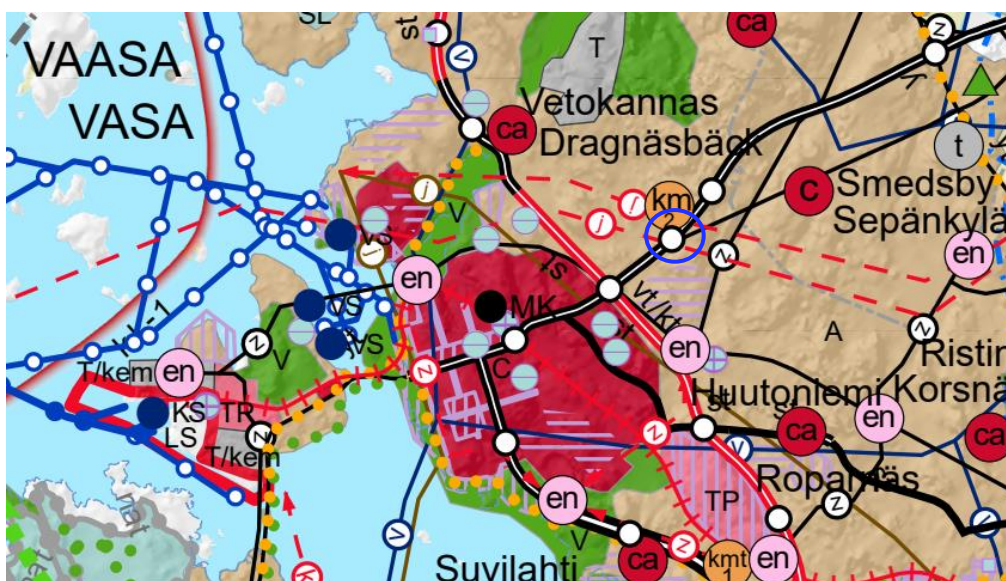
ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136

Plansituation

LANDSKAPSPLAN

För området har utarbetats **Österbottens landskapsplan 2050**, som godkändes av landskapsfullmäktige 16.12.2024. I den finns det område som detaljplaneras på ett område för tätortsfunktioner (A) och i korsningen (o) mellan motorvägens planskilda anslutning och regionvägen. På Stenhaga handelsområde finns objektsbeteckningen stor detaljhandelsenhet (km²). För området anvisas även utvecklingsprincipbeteckningen Vasas stadsutvecklingszon (kk-1).

I närheten anvisas förbindelsebehov för kraftledning och överföringsavlopp (z och j).



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2050

I landskapsplan 2050 anvisas temat handel i stort sett enligt Österbottens landskapsplan 2040. Den enda ändringen gäller området för utrymmeskrävande specialvaruhandel i Tervajoki, i fortsättningen är området gemensamt för två landskap. I landskapsplan 2050 anges att: **Stenhaga handelsområde** är ett befintligt handelsområde ca 3 km nordost från Vasa centrum. Handelsområdet breder ut sig på bägge sidor om riksväg 8 och är i dag helt utbyggt. Österbottens landskapsplan 2050 möjliggör ingen utvidgning av handeln i området."

Genom beteckningen stor detaljhandelsenhet (km²), som i landskapsplanen fastställs för Stenhaga handelsområde, anvisas en i 71 a § i lagen om områdesanvändning avsedd stor detaljhandelsenhet eller affärskoncentration som är av regional betydelse och som är belägen utanför området för centrumfunktioner.

I Stenhaga handelsområde är det möjligt att placera en stor detaljhandelsenhet eller affärskoncentration som omfattar högst 115 000 m² vy, varav 10 000 m² vy får vara dagligvaruhandel, 75 000 m² vy utrymmeskrävande specialvaruhandel och 30 000 m² vy annan specialvaruhandel.

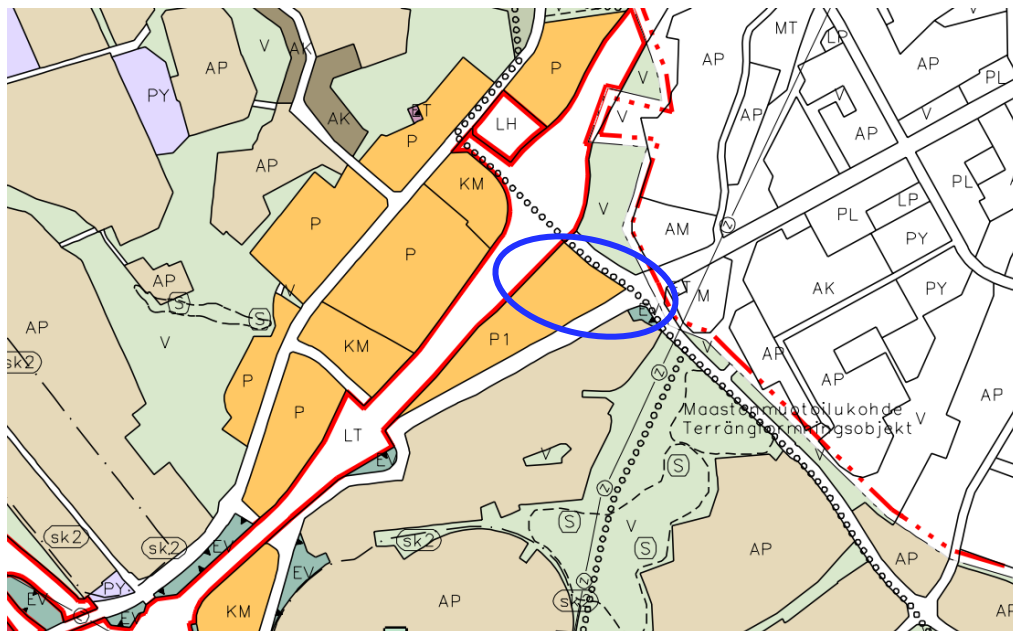


Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136

GENERALPLAN



Utdrag ur Vasas generalplan 2030

För det område som planläggs gäller **Vasa generalplan 2030**, som stadsfullmäktige godkände 13.12.2011. I den anvisas kvartersområdet som område för service, handel och förvaltning (P1): "Området reserveras i huvudsak för offentlig och privat service, såsom för detaljhandel och annan service, kontor och arbetsplatser. I området får högst 30 % av våningsytan reserveras för bostäder." Utöver detta finns det på planområdet ett mindre skyddsgrönområde (EV) och en friluftsled.

Utarbetandet av **Vasa generalplan 2040** har inletts genom att utredningar gjorts som underlag för planarbetet. Generalplanens program för deltagande och bedömning var framlagt 10.5–30.6.2023 och utkastet till generalplan kommer uppskattningsvis att läggas fram under år 2025. Målet är att förslaget till generalplan läggs fram offentligt år 2026 och att fullmäktige godkänner generalplanen år 2027.

Med tanke på generalplanen har man år 2023 (uppdaterad 19.8.2024) utarbetat "Vasa stads kommersiella utredning 2040", där man kalkylmässigt har förutsett tilläggsbehovet av affärslokaler fram till år 2040. Utredningen är en uppdatering av de kommersiella utredningar som med tanke på landskapsplanen har utarbetats åren 2010 och 2011 för Vasas del.

För generalplanarbetet är avsikten att på basis av utredningen göra upp en plan av vilken framgår en sådan placering av den kommersiella servicen i generalplan 2040 som överensstämmer med Vasa stads ståndpunkt och som beaktar den övriga samhällsstrukturen.

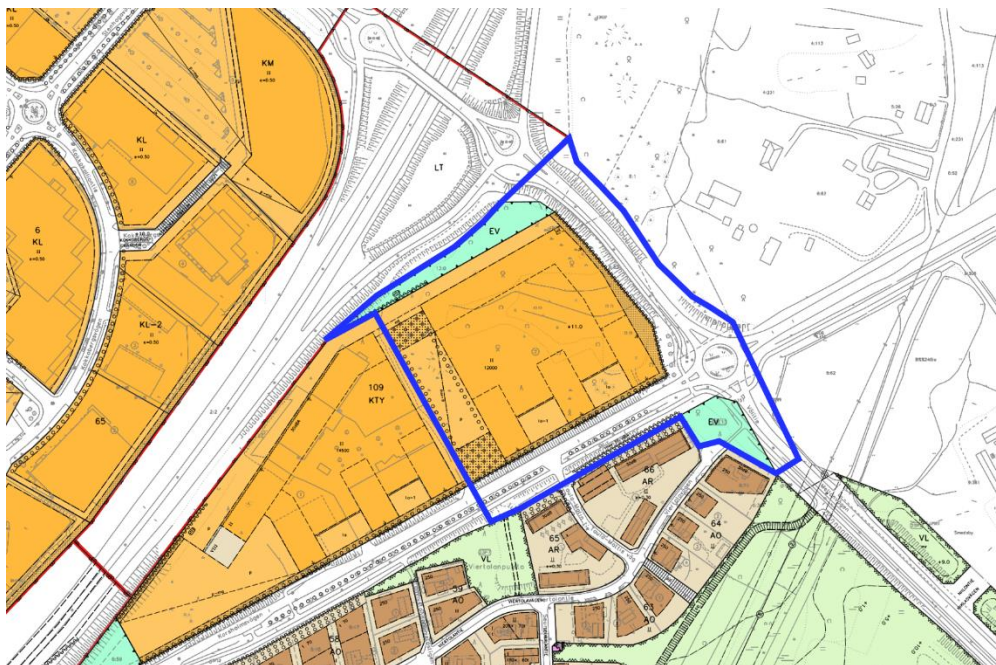


Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136

DETAJPLAN



Utdrag ur kartsammanställningen av de gällande detaljplanerna (detaljplanesammanställning), där området som planläggs är avgränsat med blått.

För nästan hela området gäller detaljplan 1080 som godkändes av stadsfullmäktige 14.5.2018. I områdets sydöstra hörn befinner sig en del av Mellanvägen och det mindre skyddsgrönområdet på ett område som omfattas av de gällande detaljplanerna 774 (fastställd i MM 19.12.1994) och 931 (godkänd i FG 28.5.2007). I de gällande detaljplanerna är beteckningarna för det område som planläggs kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY), skyddsgrönområden (EV) samt Korsholmsvägens och Mellanvägens gatuområden.

Utredningar

Vid utarbetandet av planen beaktas bland annat följande utredningar och planer:

- Vasa stads kommersiella utredning 2040, WSP 19.8.2024
 - Trafikbullermätning, Akukon 15.3.2021
 - Bullerutredning i anslutning till detaljplanen för Stenkilen i Vasa, Ramboll 29.9.2017
 - Naturutredning beträffande Stenkilen i Vasa 2016, Vasa stad, planläggningen
- I samband med planarbetet utarbetas
- Naturkartläggning av området för justering av Stenkilen, Vasa stad, planläggningen
 - Dagvattenutredning, planläggningen
 - Utredning om trafikmängderna på Mellanvägen och Korsholmsvägen

Ytterligare utredningar görs vid behov.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136



Intressenter

Intressenter i planarbetet är:

- Markägare och arrendatorer av planområdet och grannfastigheterna
- Stadens sakkunnigmyndigheter:
planläggningen, fastighetssektorn, kommuntekniken, byggnadstillsynen, miljösektorn, koncernförvaltningen och [Vasa Vatten](#)
- Myndigheter:
NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, polisinrättningen i Österbotten och försvarsmakten.
- Andra samarbetspartner:
Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, [Vasa Elnät](#), [Vasa Elektriska/fjärrvärmeenheten](#), [Elisa](#), [Digita](#), [JNT](#), [DNA](#), [Telia](#), [Loihde](#), Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagarförening rf, Vasa Företagare rf, Vaasa Parks Oy Ab, Oy Merinova Ab, Visit Vasa, Jukolan rakentajat – Jukolas Byggare ry, Vasa Bobäck byaförening rf, Vaasan ympäristöseura – Vasa miljöförening ry, Korsholms kommun, Ungdomsfullmäktige, Rådet för personer med funktionsnedsättning i Vasa och Äldrerådet

Aktörer som har märkts ut med **blått** har lednings- eller rörlinjer på planområdet.

Om någon av aktörerna i deltagande- och bedömningskedet uppger att de inte har något behov av att delta i utarbetandet av planen, skickas det inte några utlåtandebegäranden eller deltagarbrev till den aktuella aktören i senare skeden av planprocessen.

Ordande av deltagande och växelverkan

Hur planläggningen framskrider:

Hur kan jag påverka?



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136



Program för deltagande och bedömning (PDB) (OAL 63 §)

Att planläggningen inleds meddelas genom att programmet för deltagande och bedömning i anslutning till detaljplanen läggs fram. I det program som gjorts upp om planprocessen (PDB) anges uppgifter om planens utgångspunkter och utredningar, planarbetets tidtabell, de preliminära målen, fastställandet av intressenter samt ordnandet av växelverkan.

Framläggandet meddelades de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret per brev eller e-post samt genom kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet, stadens informations- och kommunikationskanaler samt webbplatsen www.vasa.fi/planlaggningen). Till myndigheter samt till andra sakkunniga och samarbetspartner sänds en elektronisk utlåtandebegäran eller ett deltagarbrev om ärendet.

Materialet är framlagt på Ekgårdens serviceställe (Teräsgränd 1) och på stadens webbplats.

Det är möjligt att till Planläggningen lämna in åsikter om målen för planen och de planerade förfarandena under de 14 dagar som programmet för deltagande och bedömning hålls framlagt.

Eventuella åsikter om programmet ges inom den utsatta tiden in till Vasa stads planläggning, PB 2, 65101 Vasa, besöksadress Kyrkoesplanaden 26 A (postlåda finns utanför ingången) eller per e-post till [planlaggningen\(at\)vasa.fi](mailto:planlaggningen(at)vasa.fi).

Programmet för deltagande och bedömning justeras och kompletteras vid behov senare under planprocessen. En uppdaterad version finns på planprojektets webbplats www.vaasa.fi/sv/ak1136

Planutkast (OAL 62 §, MarkByggF 30 §)

I detaljplaneändringens utkastskede ordnas hörande i beredningsskedet.

Detaljplaneutkastet och eventuella alternativ till det hålls framlagda i 14 dagar på Ekgårdens serviceställe (Teräsgränd 1) och på stadens webbplats, varvid det är möjligt att framföra åsikter om planen.

I fråga om framläggandet meddelas på samma sätt som i tidigare PDB-skeden.

Eventuella åsikter om planutkastet ges inom den utsatta tiden in till Vasa stads planläggning, PB 2, 65101 Vasa, besöksadress Kyrkoesplanaden 26 A, (postlåda finns utanför ingången) eller per e-post till [planlaggningen\(at\)vasa.fi](mailto:planlaggningen(at)vasa.fi).

Planförslag (OAL 65 §, MarkByggF 27 §)

När detaljplaneförslaget har blivit klart läggs det genom stadsmiljönämndens beslut fram offentligt i 30 dagar på Ekgårdens serviceställe (Teräsgränd 1) samt på stadens webbplats, www.vasa.fi/planlaggningen.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136



Det är möjligt att inom den utsatta tiden framföra en skriftlig anmärkning om planförslaget. I fråga om framläggandet meddelas på samma sätt som i PDB-skedet.

Eventuella anmärkningar om planförslaget ges inom den utsatta tiden in till Vasa stads planläggning, PB 2, 65101 Vasa, besöksadress Kyrkoesplanaden 26 A (postlåda finns utanför ingången) eller per e-post till [planlaggningen\(at\)vasa.fi](mailto:planlaggningen(at)vasa.fi).

Godkännande av detaljplanen (OAL 52 §)

Detaljplaneändringen godkänns av stadsfullmäktige på framställning av stadsstyrelsen.

Ändring i stadsfullmäktiges beslut om godkännande av planen får sökas hos Vasa förvaltningsdomstol (OAL 188 §).

Efter att besvärstiden gått ut kungörs det på Vasa stads webbplats att detaljplanen har vunnit laga kraft, såvida planen inte har överklagats.

Konsekvensbedömning	<p>I planbeskrivningen kommer det att redogöras för planens konsekvenser. Avsikten är att i planarbetet bedöma åtminstone</p> <ul style="list-style-type: none"> • konsekvenserna för handelns områden, köpkraften och kvadratmeterna för handeln • konsekvenserna för den byggda miljön • konsekvenserna för trafiken • konsekvenserna för samhällsekonomin
Myndighetssamarbete	<p>Planläggningen sker i samarbete med sakkunniga inom olika sektorer. Utlåtande om ärendet begärs av myndigheter och samarbetspartner i planens alla tre kungörelseskedan.</p> <p>Lagstadgade myndighetssamråd ordnas vid behov, varvid de sker i början av planprocessen och efter det offentliga framläggandet.</p>
Byggförbud	Området är inte belagt med byggförbud.
Markägoförhållanden	Det område som ska planläggas är i Vasa stads ägo.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136



Avtal	<p>Detaljplanläggning av områden som staden äger förutsätter inga avtal. Enligt 91 b § i lagen om områdesanvändning kan en kommun ändå ingå sådana avtal om planläggning i vilka dock inte med bindande verkan kan avtalas om innehållet i planerna.</p> <p>Ett intentionsavtal har upprättats för detaljplanläggningen av området för justering av Stenkilen. I avtalet ger parterna uttryck för sin samarbetsvilja och avtalar om inledande av detaljplanläggningen, utgångspunkter för utvecklingen av området samt om betalning av de kostnader som orsakas av behandlingen.</p>
Tidtabell	<p>Detaljplanläggningen inleds i början av år 2025 och målet är en lagakraftvunnen detaljplan senast sommaren 2026.</p> <p>Det är möjligt att följa med hur planprocessen framskrider på Planläggningens webbplats www.vaasa.fi/sv/ak1136</p>
Kontaktuppgifter	<p>Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso, tfn 040 550 0757 paivi.korkealaakso@vasa.fi</p> <p>Planläggare Eija Kangas, tfn 0400 961090 eija.kangas@vasa.fi</p> <p>Planläggningsarkitekt Juha-Matti Linna, tfn 040 575 9377 juha-matti.linna@vasa.fi</p> <p>Planläggningens kansli, tfn 040 188 4187 planlaggningen@vasa.fi Kyrkoespianaden 26 A, 2 vån., 65100 Vasa</p>
Underskrift	<p> _____ Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso</p>
Laghänvisningar	<p>Lag om områdesanvändning: 52 §, 62–67 §, 188 §, 191 § Markanvändnings- och byggförordningen: 27 § och 30–32 §</p>



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

ak1136 Justering av Stenkilen
Program för deltagande och bedömning 21.1.2025
www.vaasa.fi/sv/ak1136

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Detaljplanens basuppgifter och sammandrag

Kommun	Vasa	Datum för ifyllande	9.1.2026
Planens namn	Justering av Stenkilen		
Datum för godkännande	4.5.2026	Förslagsdatum	20.1.2026
Godkännare	V - kommunfullmäktige	Anmält datum för anhängiggörande	6.2.2025
Permanent plankod		Producentens plankod	1136
Planområdets areal [ha]	5,4576	Ny areal för detaljplan [ha]	
Underjordiska utrymmenas areal [ha]		Arealen för den ändrade detaljplanen [ha]	

Stranddetaljplan

Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

Byggplatser för fritidshus [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

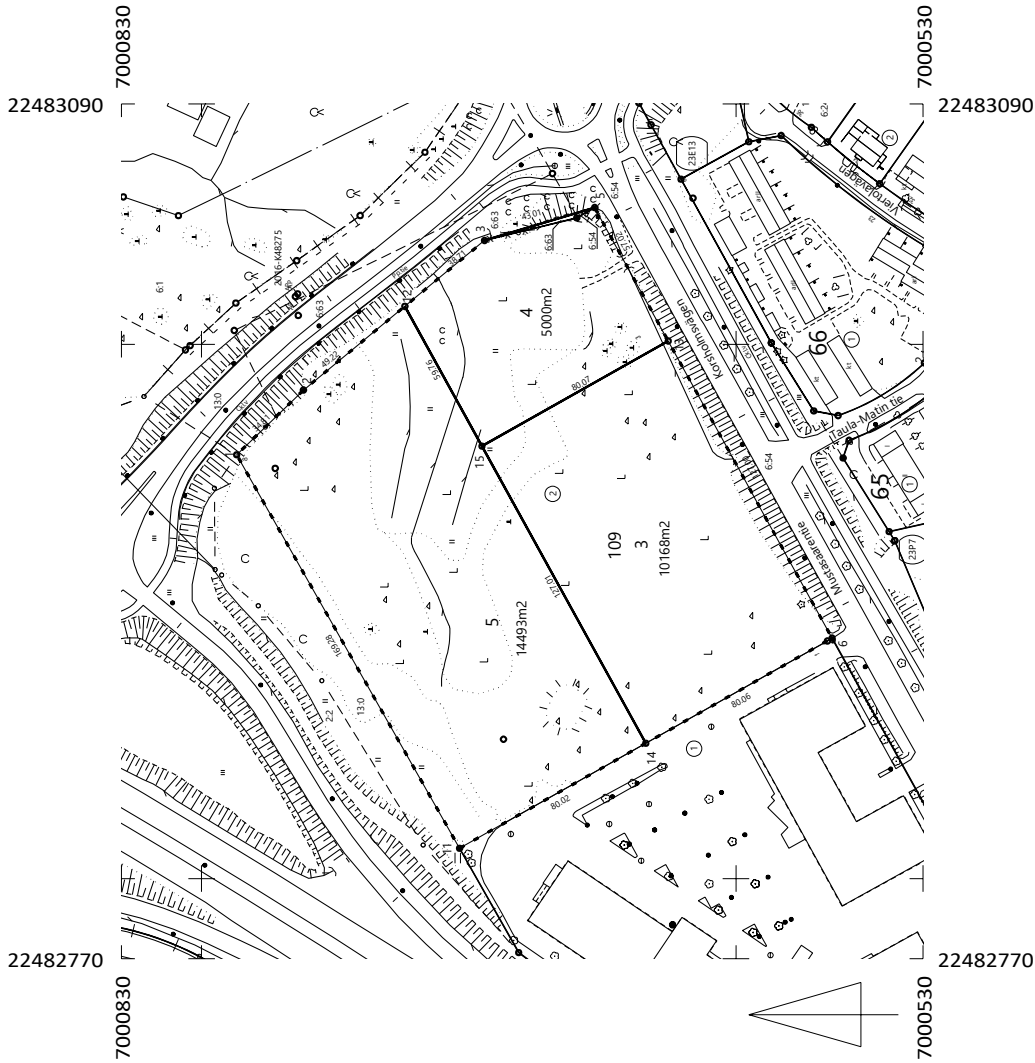
Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	5,4576	100,00	0	0,00	0,0000	-460
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt	2,9661	54,3			0,0038	-500
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt	2,0767	38,1			0,0841	
E sammanlagt	0,4148	7,6			-0,0879	40
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring av skyddade byggnader	
	[antal]	[k-m ²]	[antal ±]	[k-m ² ±]
Sammanlagt	0	0	0	0

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	5,4576	100,00	0	0,00	0,0000	-460
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt	2,9661	54,3			0,0038	-500
KL	0,5000	16,9			0,5000	2000
KM	2,4661	83,1			2,4661	9500
KTY					-2,9623	-12000
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt	2,0767	38,1			0,0841	
Kadut	2,0767	100,0			0,0841	
E sammanlagt	0,4148	7,6			-0,0879	40
EV	0,4148	100,0			-0,0879	40
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						



KOORDINAATTILUETTELO KOORDINAATIFÖRTECKNING
 Tasokoordinaatio/Plankoordinatsystem: ETRS-GK22
 Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

No	X	Y	Z	Laatu
1	7000786.874	22482958.627	0.000	
2	7000761.879	22482982.850	0.000	
3	7000694.090	22483038.845	0.000	
5	7000652.872	22483051.140	0.000	
6	7000564.006	22482889.994	0.000	
11	7000703.432	22482811.338	0.000	
12	7000723.933	22483014.194	0.000	
13	7000625.337	22483001.209	0.000	
14	7000633.740	22482850.654	0.000	
15	7000695.075	22482961.867	0.000	

MUODOSTUMINEN

KIINTEISTÖ	P-ALA	OSAPINTA-ALA	KIINTEISTÖ	M-ALA	KIINTEISTÖN NIMI
905-23-109-3	10168	10168	905-23-109-2		
905-23-109-4	5000	4962	905-23-109-2		
		6	905-401-6-54		HJÄRPEBO
		32	905-401-6-63		STADSGÅRD
905-23-109-5	14493	14493	905-23-109-2		

SITOVA		BINDANDE		1:2000		VAASA-VASA	
TONTTIJAKO	TOMITINDELNING	TONTTIJAKO	TOMITINDELNING	TONTTIJAKO	TOMITINDELNING	TONTTIJAKO	TOMITINDELNING
ASEMAKAAVA STADSPLAN	1136	VAHVISTETTU FASTSTÄLLD		KARTALEHDET KARTADELAR	26213		
EDELINEN TONTTIJAKO FOREGÅENDE TOMITINDELNING	3039		14.5.2018	TJNRO TJNR	9053213		
LASK. BÄKN.	BTU	POHJAKARTAN HYVÄKSYLIÄ TONTTIJAKON LAATI		KALUOSA STADSDDEL	23		
RITARE	OO	GRUNDKARTAN GODKÄND OCH TOMITINDELNINGEN UPPGJORD AV		KORTTELI KVARTER	109		
TÄNK. GRANSK.	BTU	KIINTEISTOINSINÖÖRI FASTIGHETSINGENJÖR		TONTIT TOMITERNÄ	3-5		
		<i>Benjamin Tulonen</i>		MUUTONTIT TOMTERSONDRÄKTS	23-109-2		
		Benjamin Tulonen					
KAUPUNGINVALTUUSTO HYVÄKSYNYTT GODKÄND AV STADSFULLMÄKTIGE							