



DETALJPLANEBSKRIVNING

KORSNÄSTÅGETS CENTRUM

DETALJPLAN NR 1087

DETALJPLANEÄNDRING

stadsdel 29
kvarteren 3, 4, 5, 6, 7 och 8 samt parkerings-, gatu- och parkområden

Planläggningen 11.8.2026

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Ändring av detaljplanen och tomtindelningen
stadsdel 29
kvarteren 4, 5, 6, 7 och 8 samt parkerings-, gatu- och parkområden

Planen är utarbetad av Juha-Matti Linna.

Anhängiggörandet meddelades: Planeringssektionen 27.11.2018, § 77
Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut: 25.1.2019, § 3
Planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut: 8.10.2019, § 61/2019
Stadsmiljönämnden:
Stadsmiljönämnden:
Stadsstyrelsen:
Stadsfullmäktige:

1.2 Planområdets läge

Det cirka 12,2 hektar stora detaljplaneområdet är beläget ungefär sex kilometer öster om centrala Vasa. Området som detaljplaneändringen avser, Korsnästågets centrum, gränsar till Kapellbacksvägen i norr, Fångstmannastigen i väster, Gamla Vasagatan i öster och Linjevägen i söder.

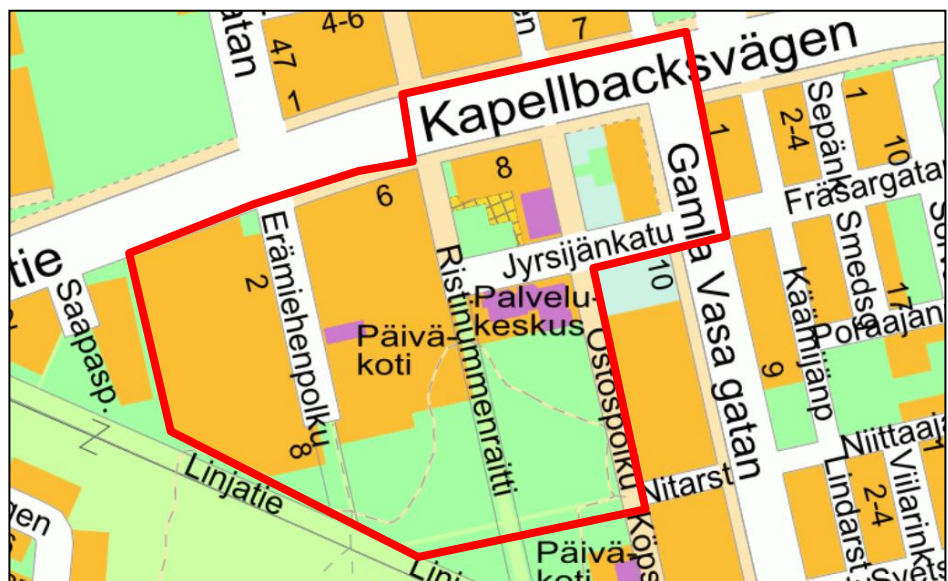


Bild 1. Detaljplaneområdet.

1.3 Planens namn och syfte

Namnet på detaljplanen som utarbetas är Korsnästågets centrum och dess nummer i Vasa stads system är 1087. Det ingår i stadens strategi och i stadens genomförandeprogram för markanvändningen att stödja gamla bostadsområdens livskraft. Målet är att med olika åtgärder stödja och utveckla Korsnästågets stadsdelscentrum, dess olika funktioner samt dess närhet och tillgänglighet. Målet är en lagakraftvunnen detaljplan år 2027.

1.4 Beskrivningens innehåll

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	2
1.1 IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	2
1.2 PLANOMRÅDETS LÄGE	2
1.3 PLANENS NAMN OCH SYFTE.....	2
1.4 BESKRIVNINGENS INNEHÅLL	3
1.5 FÖRTECKNING ÖVER BILAGORNA TILL BESKRIVNINGEN	5
2 SAMMANDRAG	5
2.1 PLANPROCESSENS OLIKA SKEDEN	5
2.2 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	5
3 UTGÅNGSPUNKTER	6
3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA I PLANERINGSOMRÅDET	6
3.1.1 Allmän beskrivning av området	6
3.1.2 Byggd miljö	6
.....	7
.....	7
.....	7
3.1.3 Naturmiljö	8
3.1.4 Markägoförhållanden	12
.....	12
3.2 PLANERINGSSITUATION	12
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	12
4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN	14
4.1 BEHOV AV DETALJPLANERING.....	14
4.2 PLANERINGSSTART OCH BESLUT SOM GÄLLER DEN	14
4.3 DELTAGANDE OCH SAMARBETE	14
4.3.1 Intressenter.....	14
4.3.2 Myndighetssamarbete	14
4.4 DETALJPLANENS MÅL.....	16
4.4.1 Mål utgående från högre plannivåer	16
4.5 DETALJPLANELÖSNING.....	18
4.5.1 Program för deltagande och bedömning	18
4.5.2 Detaljplaneutkast	19
4.5.3 Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede	22
4.5.4 Växelverkan i beredningsskedet av detaljplanen	33
4.5.5 Detaljplaneutkast II.....	33
4.5.6 Inkomna utlåtanden och åsikter under beredningsskedet av detaljplanen II	38
4.5.7 Förslag till detaljplaneändring.....	38
4.5.8 Utlåtanden och anmärkningar som inkom under den tid förslaget till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dessa	38
4.5.9 Ändringar i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet.....	38
5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	39
5.1 PLANENS STRUKTUR.....	39
5.1.1 Dimensionering.....	39
5.2 OMRÅDESRESERVERINGAR.....	39

5.2.1 Kvartersområden	39
5.3 PLANENS KONSEKVENSER	40
5.3.1 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö	40
5.3.2 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet	40
5.3.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna	41
5.3.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken	41
5.3.5 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	42
5.3.6 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet	43
5.4 PLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER	45
6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	46
6.1 GENOMFÖRANDE OCH TIDSPLANERING	46
6.2 UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET	46
BILAGOR	46

1.5 Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar
- Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett
- Bilaga 3. Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 4. Skötselklassificeringskarta

2 SAMMANDRAG

2.1 Planprocessens olika skeden

Anhängiggörande av detaljplaneändringen:

Stadsstyrelsens planeringssektion har vid sitt möte 27.11.2018, genom att godkänna planläggningsöversikten, beslutat att detaljplaneändringen anhängiggörs. Programmet för deltagande och bedömning i enlighet med 63 § MarkByggL har varit framlagt 1.2–14.2.2019, och det har skickats till de intressenter som berörs av detaljplanen eller detaljplaneändringen. Att programmet för deltagande och bedömning är framlagt har kungjorts i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Pohjalainen och Vasabladet), på stadens officiella anslagstavla i Medborgarinfo (i huvudbiblioteket) samt på Vasa stads webbplats (www.vasa.fi).

Detaljplaneutkast/hörande/växelvekan i beredningsskedet 62 § MarkByggL, 30 § MarkByggF:

Detaljplaneutkastet har varit offentligt framlagt 16.10–29.10.2019, varvid intressenterna har haft möjlighet att uttala sin åsikt i ärendet. Under den tid detaljplaneutkastet var framlagt inkom 11 utlåtanden och två åsikter.

Detaljplaneutkast II/hörande/växelvekan i beredningsskedet OAL 65 §, MBF 27–28 §:

Detaljplaneutkastet har varit offentligt framlagt x.x–x.x.2026, varvid intressenterna har haft möjlighet att uttala sin åsikt i ärendet. Under den tid detaljplaneutkastet var framlagt inkom x utlåtanden och x åsikter.

Detaljplaneförslag/offentligt framlagt/utlåtanden OAL 65 §, MBF 27–28 §:

Förslaget till detaljplaneändring har varit offentligt framlagt x.x–x.x.2026, varvid stadsborna och intressenterna har haft möjlighet att uttala sin åsikt i ärendet.

Lagakraftvunnen detaljplan OAL 188 §, Kommunallagen 63 §:

Stadsfullmäktige i Vasa fastställer detaljplaneändringen för Korsnästågets centrum.

2.2 Genomförande av detaljplanen

Målet är att ett planförslag läggs fram för stadsfullmäktige för godkännande år 2027.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planeringsområdet är beläget sex kilometer öster om centrala Vasa. I storområdet Korsnäståget bor cirka 7 500 invånare. Området har huvudsakligen byggts under 1970- och 1980-talen, och som mest har antalet invånare uppgått till 10 000.

3.1.2 Byggd miljö

Planeringsområdet bildar Korsnästågets kärna, som i tiden planlades enligt förortsidealerna från 1970–1980-talen. Översiktsplaneringen av området har inbegripit ett tidstypiskt helhetsgrepp, baserat på det vinnande bidraget i en arkitekturtävling. Tävligen om områdesplaneringen för Korsnäståget vanns av arkitekterna Erkki Kairamo och Erkki Juutilainen med bidraget ”Lakeuden pistooli” år 1965. Delgeneralplanen för området utarbetades utifrån tävlingen och fastställdes 1974. Genomförandet har dock blivit ofullständigt – alla gator och öppna platser har inte byggts enligt planerna och en del tomter har lämnats obebyggda.

Köpcentret från 1977, som revs slutgiltigt år 2025, ritades av Arkkitehtitoimisto Annikki Nurminen. Byggnaden bestod av en våning och två delar, och fasaderna var murade i mörkrödbrunn tegel. Det fanns lätta skyddstak mellan de två byggnadsmassorna samt längs de fasader som kantade innergården. Affärslokalerna öppnade sig mot både parkeringsplatsen och ytorna under skyddstaken. Avsikten var att anlägga en öppen plats på innergården, men den blev aldrig av. I stället är innergården skogbevuxen. Köpcentret representerade ett tidstypiskt, jordnära köpcentrum. I arkitektutävlingen Ekologinen lähiöuudistus Vaasan Ristinummele för en ekologisk förnyelse av förorten Korsnäståget år 1995 beskrevs köpcentret med omgivning enligt följande: *”Största delen av servicen i Korsnäståget finns i området. I detaljplanen har servicen placerats söder om Kapellbacken i ett servicecenter som dessutom är ofullständigt och ger ett dystert intryck. Bland annat torgområdet är delvis obebyggt och skolan för årskurserna 1–6 var ursprungligen avsedd för tillfälligt bruk.”*

Närservicebyggnaden på Fräsargatan 2 uppfördes i två delar under åren 1980 och 1993. I byggnaden finns ungdomslokalen Ristikka, Korsnästågets social- och hälsostation samt en tandklinik. Byggnaden har delvis två våningar, och fasadmaterialet är mörkare tegel. Stilmässigt representerar byggnaden dock en mer mångsidig postmodernism än köpcentret.

Det gamla lågstadiet har rivits. På det öppna området har ett daghem på cirka 300 m² byggts år 2009.

Områdets värden hänger samman med idealet för förortsbyggande, det vill säga ett trafiksystem som dirigerar trafiken utåt samt gång- och cykelleder med service i anslutning till dem. Målet med detaljplaneändringen är att bevara och förstärka detta ideal samt att bevara området som stadsdelscentrum.



Bild 2. Korsnästågets köpcentrum.



Bild 3. Byggnadsbestånd i Korsnäståget vintern 2019.



Bild 4. Gullmo, som Vasa Settlementförening har låtit uppföra som boendeenhet för klienter inom psykisk rehabilitering och Korsnästågets bystuga, från år 2000.

3.1.3 Naturmiljö

I närheten av den före detta skolan för årskurserna 1–6 och Korsnästågets servicecenter finns ett rekreationsområde där skogstypen är frisk mo.

Enligt miljöförvaltningens tjänst för miljö- och lägesdata finns det inga områden inom eller i närheten av planeringsområdet i Korsnäståget där hotade eller särskilt skyddade arter förekommer och som behöver beaktas i planeringen. I närheten av utredningsområdet finns inga nationella naturskyddsområden eller lokala objekt som avses i naturvårds-, skogs- eller vattenlagen.



Bild 5. Naturtyper i utredningsområdet:
 - Figur 1: Frisk mo
 - Figur 2: Frisk mo
 - Figur 3: Impediment
 - Figur 4: Lundartad mo
 - Figur 5: Frisk mo

För detaljplaneområdet gjordes en naturutredning under terrängsäsongen 2019. På området gjordes totalt 13 besök i terrängen 11.4–15.8.2019. I naturtypsinventeringen påträffades inga naturtyper som är skyddade enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen och inte heller några andra värdefulla livsmiljöer. Vid vegetationskartläggningen påträffades inga lokalt sällsynta växtarter bland träden eller i busk- eller fältskiktet.

Vid fågelkartläggningarna påträffades totalt 30 fågelarter vilkas häckningssäkerhet tydde på häckning i området. Inom planeringsområdet påträffades inga häckande arter som är skyddade enligt bilaga I till Europeiska unionens fågeldirektiv (79/409/EEG). Av de rödlistade fågelarterna i Finland observerades i området de starkt hotade arterna tornseglare, sparv och grönfink. Nära hotade arter i området var sädesärla, törnsångare och skata.

Detaljplanen för Korsnäståget bedöms inte påverka de häckande bestånden av starkt eller nära hotade fågelarter negativt, eftersom det fortfarande finns obbyggda grönområden samt grönområden i ett tillstånd som motsvarar naturtillstånd i området. I utredningsområdet påträffades en plats som avses i 49 § i den finska naturvårdslagen där flygekorren förökar sig och rastar. Den ska beaktas i planeringen av området så att det i närheten av boträdet lämnas kvar till-

räckligt med skog samt en skogbevuxen ekologisk korridor. Vid fladdermuskartläggningen påträffades inga platser som avses i 49 § i Finlands naturvårdslag där fladdermöss förökar sig eller rastar. Enligt observationerna i samband med kartläggningen söker fladdermöss föda i skogarna och i närheten av byggnaderna inom utredningsområdet. Den fortsatta planeringen av området kan ske utan att fladdermössens födosökningsområden eller ekologiska korridorer drabbas. Utgående från observationerna i terrängen bedömdes att det inom utredningsområdet inte förekommer några andra arter som anges i bilaga IV (a) till Europeiska unionens habitatdirektiv, såsom däggdjur, kräldjur eller groddjur (åkergroda).

Vid planeringen av Korsnäståget kan de redan bebyggda områdena utnyttjas så att en till ytan tillräcklig mängd grönområden även i fortsättningen bevaras i området. I detaljplanen bör, genom en områdesreserveringsbeteckning och en planbestämmelse, platsen där den med stöd av naturvårdslagen strikt skyddade flygekorren förökar sig och rastar beaktas.



Bild 6. Fladdermuskartläggning, Vasa stad 2019.



Bild 7. Skogbevuxen park i Korsnästågets centrum.

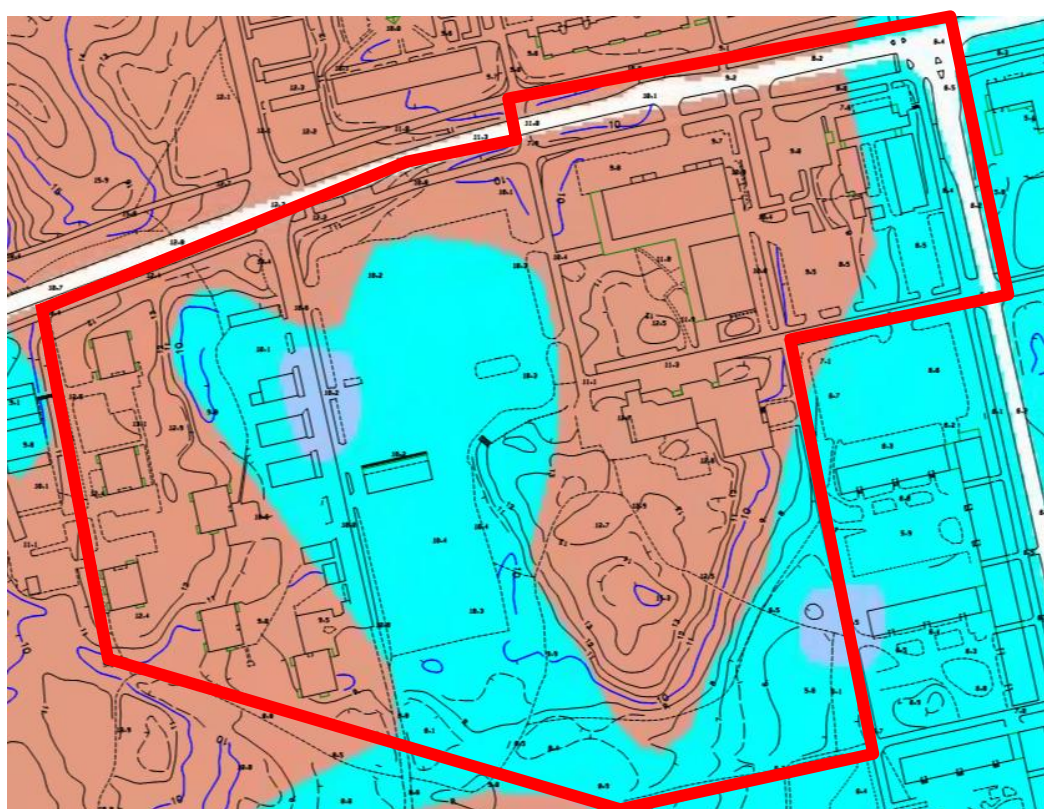


Bild 8. Skogbevuxen park i Korsnästågets centrum.



Bild 10. Markbeskaffenhet

- Berg
- Grus
- Lera
- Morän
- Fet lera
- Mager lera



3.1.4 Markägoförhållanden

Marken inom detaljplaneändringsområdet ägs av Vasa stad.

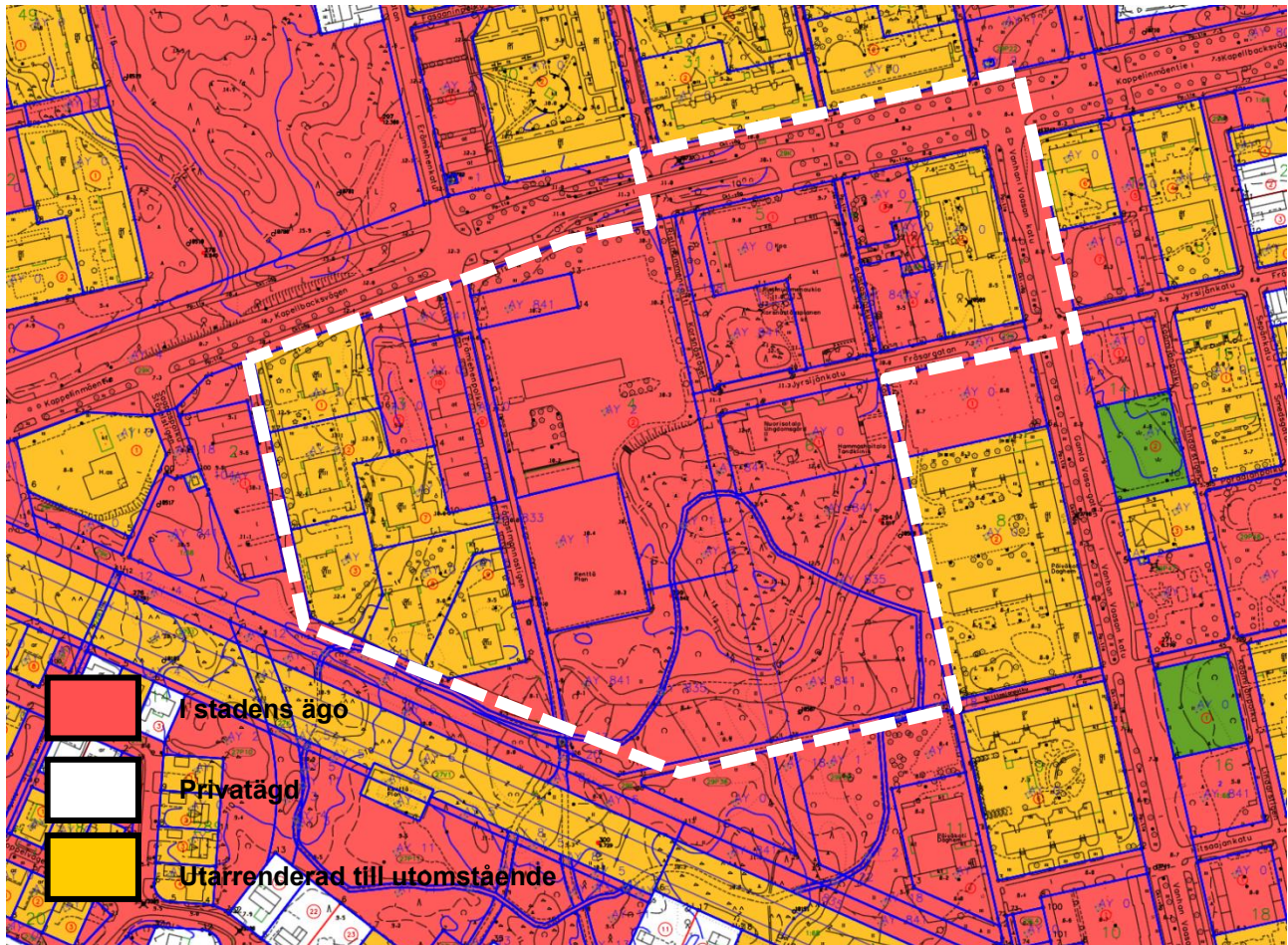


Bild 11. Markägoförhållandena inom det område som detaljplaneändringen avser.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Österbottens landskapsplan 2050 godkändes av landskapsfullmäktige 7.4.2025. Den trädde i kraft 2.7.2025 i enlighet med 201 § i lagen om områdesanvändning (*bild 12*). Vasas generalplan 2030 har godkänts av stadsfullmäktige 13.12.2011 och vunnit laga kraft 18.9.2014 (*bild 13*). Inom planeringsområdet gäller följande detaljplaner:

- Detaljplan nr 441, fastställd 5.12.1973
- Detaljplan nr 472, fastställd 20.5.1976
- Detaljplan nr 750, fastställd 4.5.1992
- Detaljplan nr 776, fastställd 28.6.1993
- Detaljplan nr 791, fastställd 29.1.1998

Ett utdrag ur detaljplanesammanställningen på bild 14.

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

Tomtindelning och -register:

Tomt 29-3-6 har antecknats i tomtregistret 1.9.1975.
Tomt 29-3-10 har antecknats i tomtregistret 13.1.2000.
Tomt 29-4-2 har antecknats i tomtregistret 4.11.1976.
Tomt 29-5-1 har antecknats i tomtregistret 8.9.1977.
Tomt 29-6-1 har antecknats i tomtregistret 18.4.1980.
Tomt 29-7-1 har antecknats i tomtregistret 7.8.1987.
Tomt 29-7-3 har antecknats i tomtregistret 12.2.1999.
Tomt 29-7-4 har antecknats i tomtregistret 12.2.1999.
Tomt 29-7-5 har antecknats i tomtregistret 12.2.1999.
Tomt 29-8-1 har antecknats i tomtregistret 27.5.1974.

Baskartan över detaljplaneändringsområdet har justerats 5.2.2019.

Området är inte belagt med byggförbud. Inom planeringsområdet finns inga enligt byggnadsskyddslagen eller detaljplanen skyddade objekt.

Tidigare utredningar beträffande området, bland annat inventeringar:

- Korsnästågets centrum, byggnadsinventering, Vasa stad, Planläggningen 2019
- Naturutredning beträffande Korsnäståget i Vasa 2019, Vasa stad, Planläggningen 2019
- Bedömning av de kommersiella och sociala konsekvenserna av Liselund, WSP 2018

4 OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1 Behov av detaljplanering

De detaljplaner som för närvarande gäller i området är delvis föråldrade. Strävan med detaljplaneändringen är att möjliggöra kompletteringsbyggande i Korsnästågets centrum, så att det blir möjligt att få fler invånare och ny service samt arbetsplatser till området.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände vid sitt möte 27.11.2018 planläggningsöversikten för år 2019, varvid detaljplaneändringen anhängiggjordes.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenterna och deras möjligheter att påverka anges i programmet för deltagande och bedömning. Intressenter är:

Invånare, företag, sammanslutningar och markägare:

markägarna och invånarna samt de företag och sammanslutningar som är verksamma i området.

Myndigheter och andra organisationer: NTM-centralen, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, polisinrättningen i Vasa härad, Regionförvaltningsverket, Försvarsmakten, Vasa Elnät Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmenheten, Korsholms kommun, Oy Vaasa Parks Ab, Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagarförening rf, Vasa Företagare rf, Loihde Abp, Elisa Abp, Posti Ab och Vasa miljöförening rf.

Vasa stads förvaltningar: Planläggningen, Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Stadsutvecklingen, Miljösektorn, Vasa hussektor, Österbottens museum, Vasa Vatten, Småbarnspedagogiken, Kultur- och bibliotekstjänsterna samt Idrottsservicen.

4.3.2 Myndighetssamarbete

Enligt NTM-centralens bedömning behövs inget myndighetssamråd enligt 66 § i markanvändnings- och bygglagen. Om utkastet till detaljplan för Korsnästågets centrum fördes en arbetsförhandling 27.11.2019. Representanterna för NTM-centralen tog upp följande:

- Stadsmåhusens och de befintliga punkthusens fastighetsspecifika behov bör beaktas.
- Myndigheternas samråd behövs inte, men eventuellt ett arbetsmöte innan planförslaget läggs fram.
- Kunde affärslokaler hellre koncentreras till flera våningar?
- När Köpstigen delvis omvandlas till kollektivtrafikgata kan en sammanslagning av cykel- och biltrafiken äventyra trafiksäkerheten, till exempel i närheten av infartsparkeringen. Kunde det finnas en gatuförbindelse till parkeringsområdena från något annat håll?
- Är trafikflödet i Korsnäståget tillräckligt för att stödja placeringen av en infartsparkering i området?

- Kunde Travdalens modell med parkeringsbolag också tillämpas i Korsnäs-tåget? Då kunde ett av kvarteren reserveras för parkeringsbolaget.
- Beteckningen luo för flygekorrens livsmiljö lämpar sig inte för att skydda en rörlig art, utan den skulle bättre lämpa sig för att skydda åkergrodan.
- I planen kunde beteckningen VL/s användas för att skydda hela skogs-dungen, eftersom det inom det nu skyddade, mer vidsträckta området växer grova aspar och granar som är viktiga för flygekorren.
- Det befintliga motionsspåret borde beaktas i planen (bör sättas i stånd).
- Projektet kan i sig understödjas, men avgränsningen av de olika funktion-erna samt kvartersstrukturen bör bearbetas ytterligare före förslaget.

Inom planeringsområdet gäller detaljplanerna nr 441, 472, 750, 776 och 791. Enligt detaljplanesammanställningen består planområdet av kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K), kvartersområde för bostadshus för social verksamhet och hälsovård (YSA), kvartersområde för byggnader för offentlig närservice (YL), kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO), parkeringsområde (LP1), kvartersområden för bilplatser (LPA, LPA-1 och AMP4), parkområde som ska planteras (PI) samt av gatuområden.

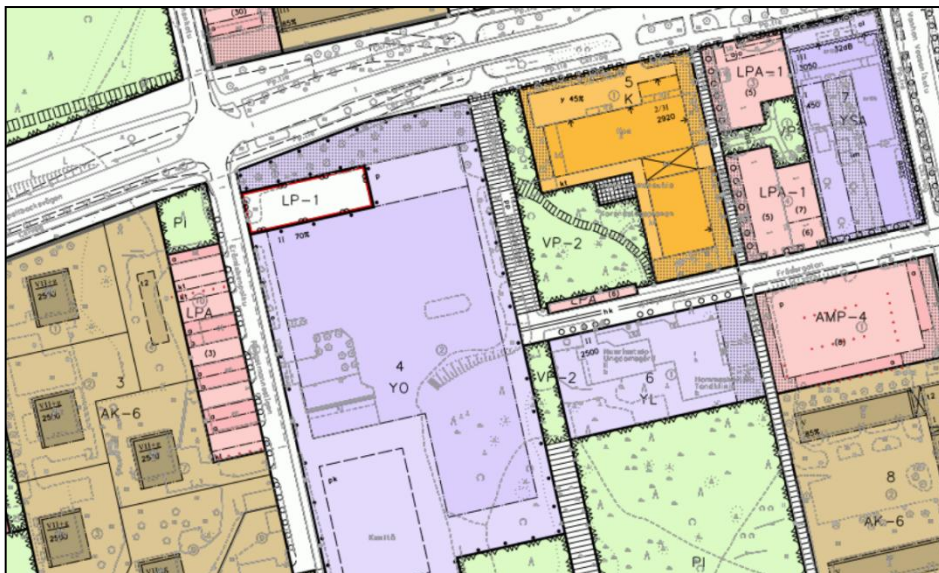


Bild 14. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

4.5 Detaljpanelösning

4.5.1 Program för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 1.2–14.2.2019. Nedan följer sammandrag av åsikterna om programmet:

1. *Österbottens räddningsverk* 11.2.2019 (anlände 12.2.2019):

I planarbetet bör man vara medveten om och beakta att planområdet hör till ett område i riskklass I enligt räddningsväsendets planeringsanvisning om aktionsberedskap. Vid inträffade olyckor har räddningsverkets enheter inte nått området inom den tid som förutsätts för riskklassen. Regionförvaltningsverket har påpekat denna brist, och man har strävat efter en lösning bland annat med systemet HALI (styrning av trafikljus för utryckningsfordon) samt genom en utredning om behovet av en sidobrandstation i samband med planprojektet för Liselund. I räddningsväsendets åtgärdsregister PRONTO registreras årligen ett betydande antal olyckor i området. Som grund för bestämningen av riskklasserna används en risknivå som fastställs med hjälp av en regressionsmodell. Variabler i modellen är invånarantalet, våningsytan och deras samverkan. Regressionsmodellen har utvecklats utifrån inträffade byggnadsbränder. Med hjälp av modellen prognostiseras risknivån för varje ruta på 1 km x 1 km. Det är viktigt att trafiken når området och i synnerhet byggplatserna inom planområdet.

Bemötande: Förutsättningarna för en fungerande utryckningskörning ska beaktas inom detaljplaneområdet Korsnästågets centrum.

2. *Österbottens museum* 14.2.2019 (anlände 14.2.2019):

Österbottens landskapsmuseum konstaterar att i planeringsarbetet bör stadsdelen Korsnästågets uppbyggnad och utveckling beaktas, liksom även den speciella karaktären hos och byggnadsbeståndet i dess centrumområde. Museet föreslår att byggnadsbeståndet i området inventeras och att byggnadernas värden samt eventuellt skyddsbehov utreds. Landskapsmuseet har inget annat att anmärka på i fråga om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till detaljplanen.

Bemötande: Byggnadsbeståndet inom detaljplaneområdet inventeras under planprocessen.

3. *Österbottens förbund* 14.2.2019 (anlände 14.2.2019):

Österbottens förbund har inget att kommentera i det här skedet.

Bemötande: Ingen inverkan på detaljplaneutkastet.

4. *Ristinummen Palvelukeskus Oy* 13.2.2019 (anlände 15.2.2019):

Ristinummen Palvelukeskus Oy vill ändra detaljplanebeteckningen för den tomt som bolaget förvaltar så att bostadsbyggande blir möjligt. Det är uppenbart att det inte finns behov av så stora affärslokaler som idag i området, eftersom af-

färsbyggandet i området delvis har flyttat till bland annat S-markets omgivning. För närvarande står största delen av bolagets lokaler tomma.

Byggnaderna i servicecentret är gamla och i behov av grundlig renovering, men i nuläget är sådan inte möjlig. Majoriteten av delägarna i servicecentret anser att tomten bör ges en planbeteckning som möjliggör byggande av flervåningshus som är åtminstone lika höga som byggnadsbeståndet i omgivningen (3–4 våningar). Om det fortfarande finns behov av små affärs- och kontorslokaler i området, kunde de placeras i bostadshusens första våning.

Bemötande: Under planprocessen görs en byggnadsinventering, och eventuella skyddsbehov anges utifrån den. Målet för detaljplanen för Korsnäståget är att skapa förutsättningar för uppbyggnad av ett livligt och trivsamt stadsdelscentrum. Till detta hör planläggning av både bostäder och affärslokaler.

5. *Närings-, trafik- och miljöcentralen* 18.2.2019 (anlände 19.2.2019):

NTM-centralen tar vid behov ställning till planprojektet utgående från 18 § i MarkByggl samt 3 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna, så att beredningsarbetet beaktar projektets nationellt och för landskapet betydande inverkan samt markanvändningsfrågor som är viktiga med tanke på skötseln av kulturmiljön och den biologiska mångfalden samt användningen och skötseln av vattentillgångarna. Även om detaljplaneändringen uppenbarligen främst gäller den interna utvecklingen av funktionerna i det befintliga servicecentret anser NTM-centralen att projektet är intressant. Korsnäståget har flera gånger varit föremål för olika riksomfattande förortsutvecklingsprojekt och det att stadsdelen ligger i närheten av det kommande storindustriområdet Långskogen gör den ännu mera intressant. NTM-centralen vill därför delta i beredningsarbetet och förbehåller sig möjligheten att ge utlåtanden om planen. I övrigt finns det inget att anmärka på i detta skede.

Bemötande: Ingen inverkan på detaljplaneutkastet.

6. *Finskspråkig och svenskspråkig grundläggande utbildning* 4.3.2019 (anlände 4.3.2019):

Vasa stads småbarnspedagogik, finskspråkiga grundläggande utbildning och svenskspråkiga grundläggande utbildning har inget att anmärka på i fråga om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till detaljplanen för Korsnästågets centrum.

Bemötande: Ingen inverkan på detaljplaneutkastet.

4.5.2 Detaljplaneutkast

Strävan med detaljplaneändringen är att skapa förutsättningar för ett trivsamt och livskraftigt stadsdelscentrum, där offentlig och privat service samt bostäder kan placeras.

I utkastet till detaljplaneändring anvisas kvartersområden för bostads- och affärsbyggnader, närservicebyggnader, byggnader för offentlig närservice, stads-småhus och bilplatser samt parker och områden för närrekreation.

Följande antal cykel- (cp) och bilplatser (bp) ska anläggas på tomten:

- bostäder 1 bp/85 m² vy, 2 cp/30 k-m² vy
- affärs- och verksamhetslokaler 1 bp/50 m² vy, 1 cp/50 m² vy
- allmänna byggnader 1 bp/200 m² vy, 1 cp/50 m² vy

För de förråd och gemensamma utrymmen som är inbegripna i våningsytan behöver bilplatser inte anvisas.

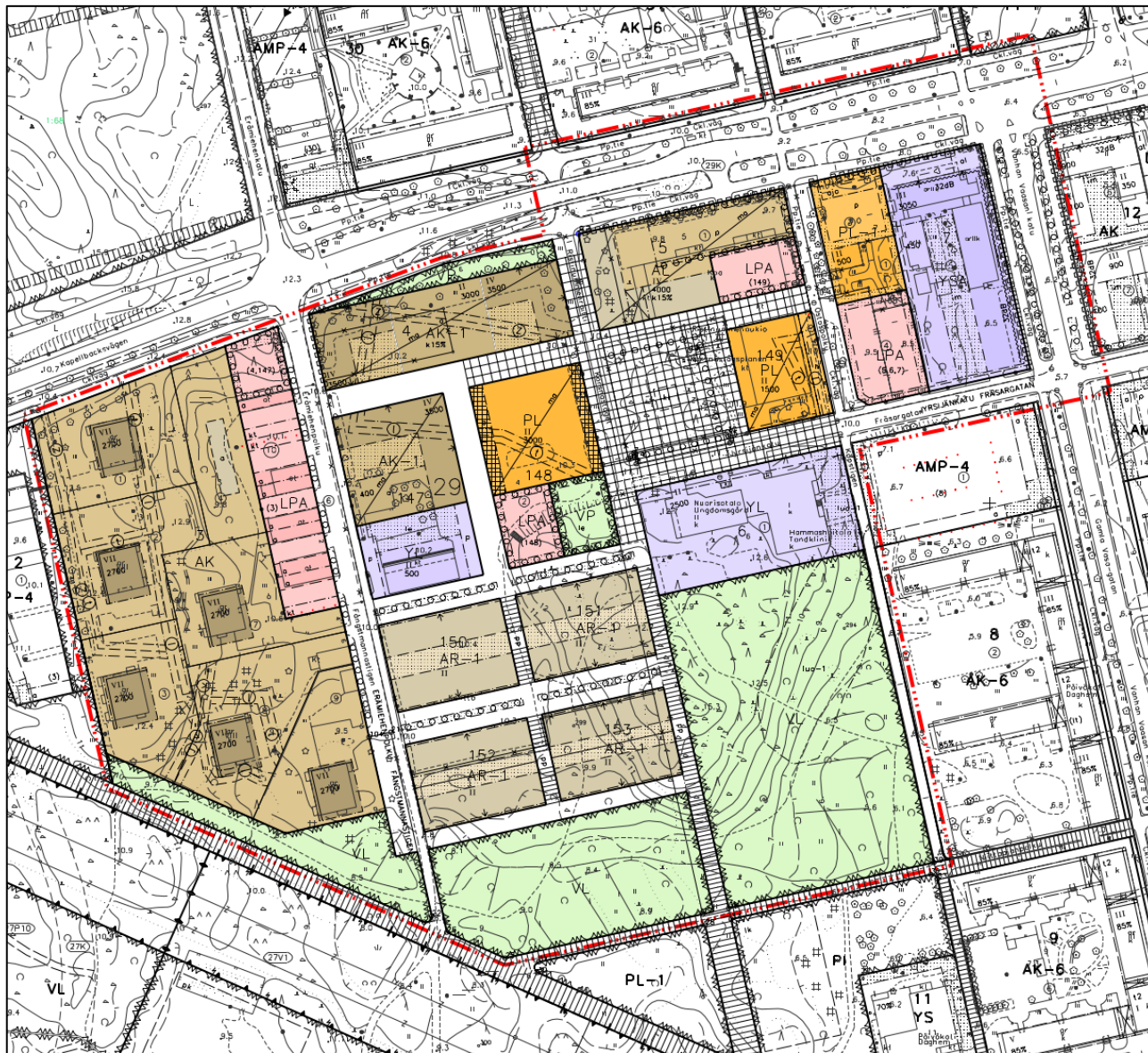


Bild 15. Detaljplaneenkastet.

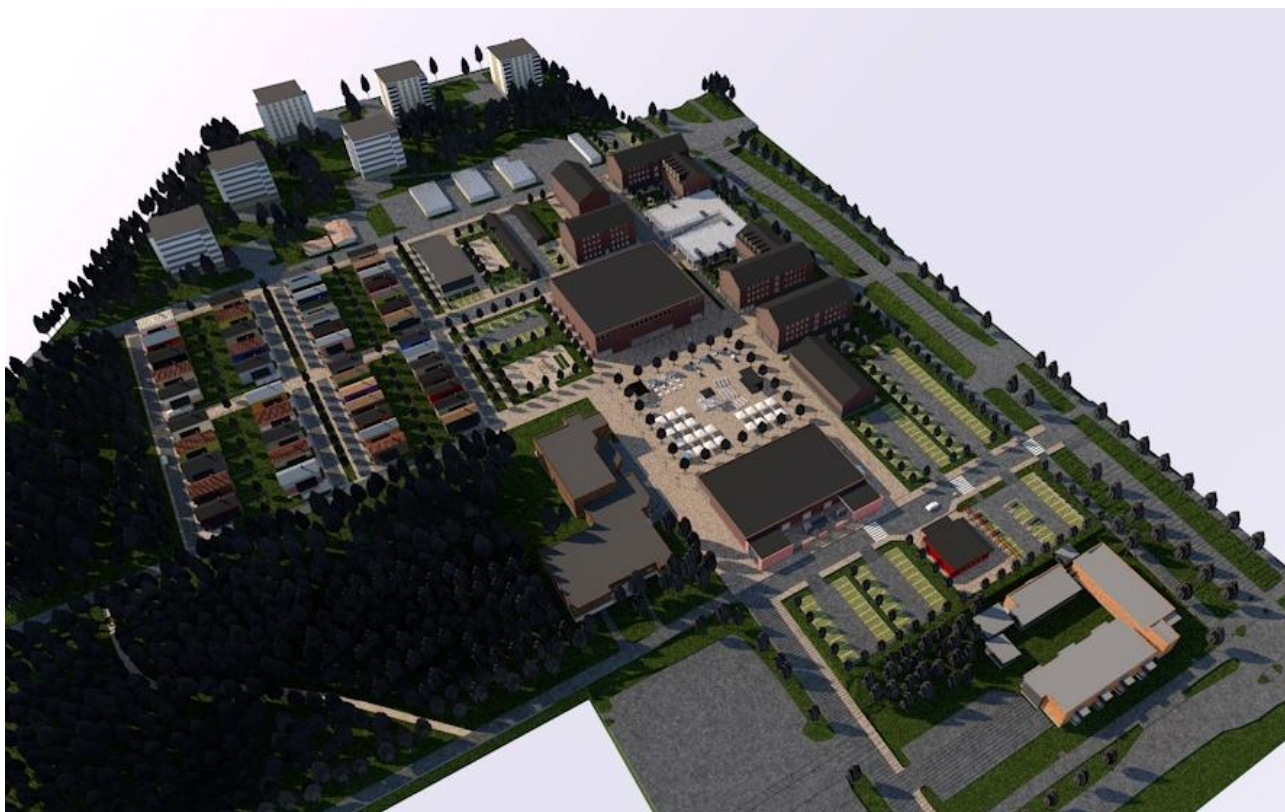


Bild 16. Illustration av detaljplaneutkastet.

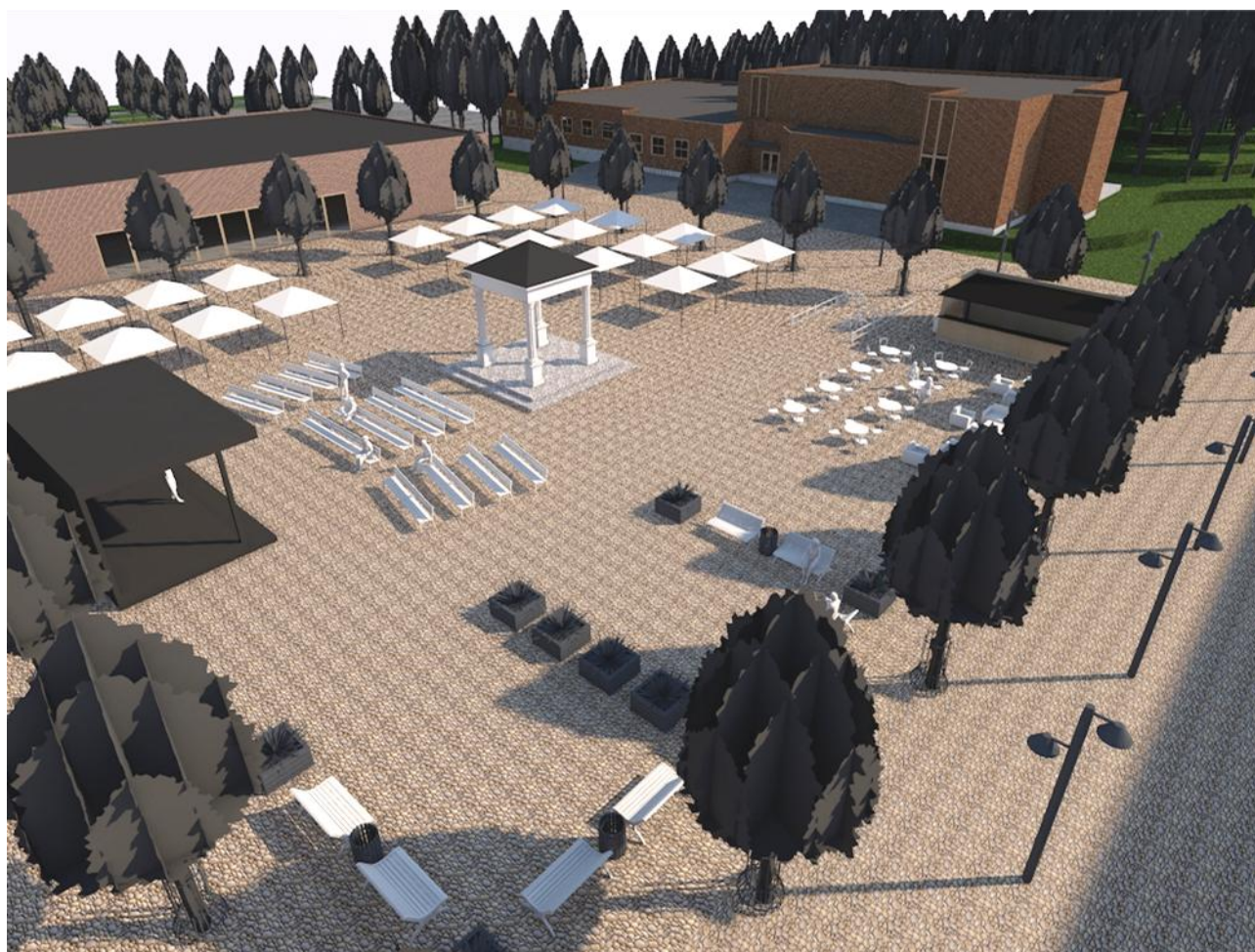


Bild 17. Evenemangstorg.

4.5.3 Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede

Under den tid detaljplaneändringsutkastet var framlagt 16.10–29.10.2019 inkom 11 utlåtanden och två åsikter. Nedan följer sammandrag av utlåtandena:

1. *Elisa Abp 9.10.2019 (anlände 9.10.2019):*

Elisa Abp har inget att anmärka på i fråga om detaljplaneändringen. I området finns Elisa Abp:s datakommunikationskablar, och aktörerna i området bör vara medvetna om deras existens och dessutom säkerställa att kablarna skyddas tillräckligt. Om kablar ska flyttas ska den som behöver flytten kontakta Elisa i god tid och beställa flyttningen. Flyttningarna är avgiftsbelagda.

Bemötande: Ingen inverkan på planutkastet.

2. *NTM-centralen 17.10.2019 (anlände 23.10.2019)*

Korsnäståget representerar tillsammans med förorterna Sunnanvik och Storviken i Vasa förortsbyggandet under Finlands mest intensiva urbaniseringsperiod. Detaljplanen för området grundar sig på det vinnande bidraget "Lakeuden pistooli" i planeringstävlingen för Gamla Vasa och Korsnäståget år 1965. Bidraget lämnades in av arkitekterna Erkki Kairamo och Erkki Juutilainen. Korsnäståget och dess centrum har upprepade gånger varit föremål för olika riksomfattande utvecklingsprojekt för förorter. Som exempel kan nämnas en arkitekttävling som ordnades av Finlands Arkitektförbund SAFA och Vasa stad år 1995 i syfte att förbättra omgivningen kring Korsnäståget i enlighet med principerna för hållbar utveckling – vilket alltså kan anses vara ett aktuellt tema.

Planprojektet för Korsnästågets centrum är i utkastskedet, och beredningsdokumenten för projektet samt plankartan fungerar endast som underlag för den plan som presenteras i detaljplaneförslaget. Med tanke på utkastskedet anser NTM-centralen att följande frågor bör beaktas i den fortsatta planeringen av projektet och i beredningsdokumentens innehåll:

Byggsätt och exploatering:

- När det gäller kvarter 29-3 med gamla punkthus bör det i planen beaktas byggande, våningstal, byggnadsytor och övrig markanvändning på ett sätt som överensstämmer med MarkByggL, så att planen motsvarar den faktiska situationen. I planen kan emellertid föreslås tillbyggnad som stöder boendetrivseln i området samt förbättringar/flexibla lösningar för gårdsutrymmena och den övriga markanvändningen.
- I Korsnästågets centrum stöder sig byggandet inom AK- och AL-områdena huvudsakligen på underjordisk parkering/parkering på däck. Med tanke på byggsättet i området och bostadspriserna bör det fortsatta arbetet och beskrivningen närmare bedöma om det finns förutsättningar för detta byggsätt i området. Inom kvartersområdena finns dessutom många samhällstekniska servitutsområden som påverkar byggsättet på tomterna samt kostnaderna. Möjligheterna att flytta servitutsområdena eller vilka konsekvenser dessa har för byggandet bör undersökas närmare i planen.
- Barackdaghemmet på den före detta skoltomten beaktas i utkastet som en "bestående" byggnad vad gäller byggnadsytor och gårdsutrymmen. Om det finns behov av daghem i området vore det ändamålsenligt att planera det

som en nybyggnad i fråga om mängden byggrätt samt gårdsutrymmenas storlek och placering.

- I området anvisas ett kvartersområde för infartsparkering (PL-1). Denna typ av parkering placeras i regel vid livliga knutpunkter för kollektivtrafik med mycket arbetspendling från de närliggande områdena. Placeringen/behovet av detta i området bör motiveras närmare.

Trafik och offentliga utrymmen:

- Trafiklösningen med så kallad extern tillförsel av trafik har ansetts vara en kvalitetsfaktor i området. Den föreslagna kvartersstrukturen och gatunätet samt det faktum att LPA-områdena placeras centralt gör det emellertid möjligt att blanda fordonstrafik med gång- och cykeltrafik.
- Att kvartersområdet för infartsparkering ligger inom ett LPA-område enligt den gällande detaljplanen innebär att Köpstigen, som tidigare varit gång- och cykelväg, omvandlas till gatuområde längs hela sträckan inom detaljplaneområdet.
- Dimensioneringen av den centrala öppna platsen i utkastet kan vara onödigt stor, och byggnaderna däromkring avgränsar inte utrymmet i tillräcklig grad.

Naturmiljö och vattenhushållning:

- Även om markanvändnings- och bygglagen inte längre särskilt betonar ett kvantitativt bevarande av parkområden, ska det enligt 54 § i MarkByggl vid planläggningen beaktas att det på det område som planläggs eller i dess närmaste omgivning finns tillräckligt med parker eller andra områden som lämpar sig för rekreation. Om parkområden måste minskas för att möjliggöra förtätning och trygga bostadsproduktionen, bör man i samband med detta sträva efter att förbättra kvaliteten och funktionaliteten hos de parkområden som bevaras. Kvartersområdena 151 och 153 för stadsmåhus (AR-1) har dessutom, i strid med målen i Vasas grönområdesstruktur, placerats på landskapsmässigt känsliga höjdparter.
- Naturutredningen bör uppdateras och bifogas planhandlingarna.
- Det föreslagna byggandet ökar avsevärt dagvattenflödet mot dalsänkan i riktning med Fångstmannastigen. I planbeskrivningen konstateras att området ska anslutas till stadens dagvattennät. Beskrivningen bör uppdateras med en utredning varav nätets kapacitet och/eller behovet av eventuella infiltrationsåtgärder framgår.
- Kulturmiljö:
- Kulturmiljöutredningen som utarbetats för projektet ska bifogas handlingarna, och i beskrivningen ska anpassningen av nybyggnader till det befintliga byggnadsbeståndet behandlas mer ingående.
- Korsnästågets köpcentrum har varit en väsentlig del av servicestrukturen i området och områdets identitet. Liknande kommersiella områdescentrum från 60- och 70-talen utgör ett hotat byggnadsbestånd även nationellt sett. Byggnadsytan i PL-kvarter 149 möjliggör att byggnaden bevaras, men det parkeringsområde som placerats på dess norra sida hindrar att byggnadsgruppen förenhetligas med ny bebyggelse. Behovet av att riva byggnaden och möjligheterna att bevara den ska motiveras närmare i planen.
- Beskrivningen bör kompletteras i fråga om områdets byggnadshistoria. Dessutom bör det utredas om lösningarna från den ekologiska förortsförnyelsetävlingen år 1995 också kan utnyttjas i det aktuella planprojektet.

I övrigt finns det inget att anmärka på i detta skede.

Bemötande: I det fortsatta planarbetet behöver övervägas om det överhuvudtaget går att möjliggöra byggande av flervåningshus i Korsnästågets centrum, eftersom det på grund av låg efterfrågan är ekonomiskt utmanande att bygga sådana bostäder. Placeringen av ett eventuellt daghem i Korsnästågets centrum kräver en större tomtreservering än vad som föreslås i planutkastet. I det fortsatta planarbetet eftersträvas att parkeringsområdena placeras så att fordonstrafikens och gång- och cykeltrafikens rutter korsar varandra på så få ställen som möjligt. Den centrala öppna platsen minskas. Kvartersområdena för stadssmåhus kan minskas så att det befintliga grönområdet bevaras. År 2019 gjordes en naturutredning som sammanfattas under punkt 3.1.3 *Naturmiljö*. Naturutredningen uppdateras under våren och sommaren 2026. Planbestämmelserna kompletteras med en bestämmelse om hantering av dagvatten. Rapporten om byggnadsinventeringen i Korsnästågets centrum behandlas under punkt 3.1.2 *Byggd miljö* och den har också bifogats planhandlingarna.

3. Vasa Vatten 25.10.2019 (anlände 25.10.2019):

Tomtindelningen i det eventuella townhousekvarteret bör övervägas närmare i den egentliga planen. Ligger varje fastighet på egen tomt, vilket innebär att vattentjänsterna ska ordnas separat för varje tomt, eller är det fråga om en stor tomt med så kallad husbolagsstruktur som är kostnadseffektiv och där anslutningen till vattentjänsterna är gemensam och distributionen i övrigt ordnas inom tomten? Vatten- och avloppsledningarna anläggs och en pumpstation för avloppsvatten byggs i samband med gatuarbetena i området.

Bemötande: Kvarteren för stadssmåhus är avsedda att fungera på husbolagsbasis, varvid det räcker med en vatten- och avloppsanslutning per husbolag.

4. Asunto Oy Haapanummi Bostads Ab, Kapellbacksvägen 4 A–B 25.10.2019 (anlände 25.10.2019):

Styrelseordföranden för Asunto Oy Haapanummi Bostads Ab har hösten 2014 begärt anvisningar för att få husbolaget rätt till tillbyggnad. Våren 2015 konstaterades att omvandling av en klubblokal på 89 m², som husbolaget äger, till två separata bostadslägenheter kan utredas i samband med planändringen för Korsnäståget och att det kan finnas goda förutsättningar att bevilja tillbyggnadsrätt.

Bemötande: Byggrätten för flervåningshus i det aktuella kvartersområdet för flervåningshus har höjts från 2 500 m² vy till 2 700 m² vy. Och eftersom även bestämmelsen om en källare ovan jord (g) har strukits i detaljplanen, torde ändringarna göra det möjligt att omvandla de gemensamma utrymmena till bostäder inom ramen för den tillåtna byggrätten.

5. Österbottens räddningsverk 28.10.2019 (anlände 28.10.2019):

Räddningsverket har gett det 11.2.2019 daterade utlåtandet om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till planprojektet och tagit upp ut-

maningarna för räddningsverksamheten i händelse av olyckor, nämligen att nå området inom den tid som riskklassen förutsätter. Regionförvaltningsverket har påpekat bristen, och räddningsverket söker en lösning för att åtgärda situationen.

Planläggaren har beaktat utlåtandet ovan i utkastet till planbeskrivningen och redogjort i sitt bemötande för hur en fungerande utryckningskörning beaktas inom detaljplaneområdet Korsnästågets centrum.

Enligt räddningsverkets uppfattning löser planlösningen delvis räddningsverkets utmaningar men avlägsnar dem naturligtvis inte helt. För att situationen ska kunna förbättras krävs ännu i genomförandeskedet av planen samarbete mellan räddningsverket och byggnadstillsynen och i synnerhet mellan räddningsverket och trafikplaneringen.

Bemötande: Ingen inverkan på planutkastet.

6. Österbottens förbund 29.10.2019 (anlände 29.10.2019):

I den gällande Österbottens landskapsplan 2030 anvisas Korsnäståget med beteckningen ca för sekundärcentrum för centrumfunktioner. I förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 anvisas Korsnäståget med beteckningen ca: område för centrumfunktioner, centrum med närservice. Enligt planeringsbestämmelsen i anslutning till beteckningen ska kommunerna och städerna i sin strategiska planering skapa förutsättningar för närservice i dessa centrum. Avgränsningen av centrum med närservice ska utredas och anvisas i den kommunala planläggningen.

I detaljplanebeskrivningen ingår en beskrivning och ett kartutdrag ur den gällande Österbottens landskapsplan 2030. Det vore bra att till planbeskrivningen också bifoga en beskrivning av samt ett kartutdrag ur förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

Österbottens förbund anser att utkastet till detaljplan för Korsnästågets centrum ligger i linje med den gällande Österbottens landskapsplan 2030, förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 och Vasas generalplan 2030. Österbottens förbund ser positivt på att Korsnästågets centrum utvecklas och att en planlösning enligt detaljplaneutkastet skapar förutsättningar för ett trivsamt och livskraftigt stadsdelscentrum i Korsnäståget.

Bemötande: I planbeskrivningen har kartutdraget ur landskapsplanen 2030 ersatts med ett kartutdrag ur Österbottens landskapsplan 2050.

7. Vasa Elnät 29.10.2019 (anlände 29.10.2019):

Behovet av eleffekt enligt byggrätten i området kommer att vara så stort att vi behöver en ny transformatorstation i området. Byggandet av en transformatorstation kan möjliggöras genom att en riktgivande byggnadsyta läggs till på någon av de platser som anges på bild 1. Det område som reserveras för transformatorn bör omfatta 8 m x 8 m. Transformatorbyggnaden i sig omfattar högst 10 m².

Bemötande: Området som reserveras för transformatorstationen kommer att beaktas i planbestämmelserna i planförslaget.

8. *Vasa Elektriska/fjärrvärmeenheten 29.10.2019 (anlände 29.10.2019):*

De befintliga byggnaderna i området är anslutna till fjärrvärmenätet och även alla nya byggnader kan anslutas till det. En del av fjärrvärmenätet kommer att ligga under den blivande byggnadsmassan och därför kräver dessa punkter en servitutsbeteckning. En karta över fjärrvärmenätets läge i området finns som bilaga.

Bemötande: Servitutsområdena för fjärrvärmenätet har beaktats i planutkastet. Vid behov kan fjärrvärmelinjerna behöva flyttas för att ge utrymme för byggande, till exempel till anläggning av nya gator.

9. *Person A 29.10.2019 (anlände 29.10.2019):*

Korsnästågets centrum bör förnyas vad gäller servicekvarteret. I området kunde byggas minst 150 små bostäder (40–48 m²) för målgruppen äldre i åldern 65–75+ år som inte längre klarar sig i sina egna hem utan lätt service. Servicebehovet avser så kallad lätt service där vårdardimensioneringen uppgår till högst 0,2 vårdare per boende. Detta skiljer sig från den nuvarande dygnetruntdimensioneringen på 0,5, som omfattar 10 procent av personer som fyllt 75 år i Finland. I Sverige är den motsvarande andelen endast fem procent, vilket även Finland bör sträva efter. Mellan boende i hemmet och mer krävande serviceboende behövs kvarter med lätt service där vården kan koncentreras, vilket sparar tid jämfört med hemvårdens system, där man behöver färdas mellan olika adresser. Servicepersonalens nettoarbetstid ökar avsevärt när boendet koncentreras till ett och samma objekt.

Detta innebär att vårdardimensioneringen inom tung vård kan höjas från 0,5 till 0,7. Det ger besparingar när en del klarar sig med lätt vård. Boendetiden i ett servicekvarter kan dessutom vara relativt lång, upp till i genomsnitt 10 år. Tiden i tung vård blir därmed kortare. Staten och kommunerna är mycket intresserade av att minska kostnaderna för vården av äldre, särskilt eftersom den offentlig-finansiella hållbarheten redan nu är hårt pressad, för att inte tala om kommande decennier.

Det aktuella servicekvarteret ryms väl inom planområdet i Korsnästågets centrum. De boende representerar huvudsakligen den äldre befolkningen i den östra stadsdelen, men i kvarteret bosätter sig personer i behov av serviceboende från hela Vasa stad. I och med att kvinnor i genomsnitt lever 5,5 år längre än män i Österbotten, kunde boendeunderlaget i detta objekt bestå av 70 procent kvinnor och 30 procent män. Den större andelen kvinnor bör ges stor vikt i planeringen.

Kännetecknande för ett kvarter med lätt service är bland annat att de boende huvudsakligen själva sköter sina måltider, tvättar sina kläder och städar sina bostäder. Positiva faktorer som anknyter till gemensamt boende är grannhjälp och en stärkt social dimension. Någon restaurang/matsal behövs inte, men i närheten kunde det finnas förmånlig måltidsservice (lunch/kafeteria på Gullmo), som kompletteras med måltidstjänster hem till de boende. I kvarteret ska fin-

nas små gemensamma utrymmen, såsom en klubblokal med kök/café med självbetjäning/utrymme för gemensamma måltider. Matlagning kunde ordnas som klubbverksamhet, där man tillsammans lagar mat (lunch, middag), samt i form av ett klubbcafé. Dessutom behövs ett vårdrum för läkarmottagning ett par gånger i veckan, för hälsovårdarmottagning, ambulerande massör m.m. Det behövs även ett konditionsrum där man kan förbättra muskelstyrkan, dels med handledning, dels självständigt. I anslutning till basturna bör bubbelpooler byggas, eftersom vattenbehandlingar både är avkopplande och främjar hälsan.

Hemvården i Korsnäståget kunde ha sin bas i detta kvarter och patrullerna ta sig därifrån till vårdbesök inom ett större område. Inom nattjouren arbetar en ambulerande patrull som rör sig över ett större område. Olika larmanordningar ger de boende trygghet (sjukdomsanfall m.m.). En viktig roll i kvarteret har en ordinarie klubbledare som aktiverar de boende till gemensamma aktiviteter och fritidsintressen. Hälsovårdaren är en utbildad yrkesperson som dagligen ser till de boendes välbefinnande. Bastuhjälp kan behövas, i och med att det också finns bubbelpooler. Gymledaren handleder de boende i regelbunden muskelvård. Om vårdardimensioneringen är 0,2 personer per boende uppgår personalstyrkan till 30 anställda (med den tunga dimensioneringen på 0,5 kräver 150 boende 75 vårdare och med den kommande dimensioneringen på 0,7 105 vårdare).

De boendes självbestämmanderätt är väsentligt bättre i ett kvarter med lätt service än inom institutionsvård dygnet runt. De boende betalar själva för sitt boende och sina mediciner, precis som de som bor kvar hemma. Vid detta objekt kan bostadsbidrag för pensionärer erhållas. Därmed lämpar sig objektet bra för personer som får garantipension eller annars har en liten pension. De boende förfogar själva över sin egendom. Det tas inte ut 85 procent av de boendes nettoinkomster i vårdavgift såsom det är i systemet med tung vård (där man endast får 15 procent av inkomsterna för eget bruk).

Bostäderna i detta objekt är hyresbostäder. Finansiären är Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA. Man blir inte bunden till hyresbostäder på samma sätt som till ägarbostäder, utan när en boende övergår till tyngre vård eller avlider blir bostaden genast tillgänglig för nästa boende. Med de gällande priserna kunde kostnaderna för byggandet uppgå till 3 500 euro per kvadratmeter bostadsyta. Vid objektet finns 120 lägenheter på 40 m² och 30 lägenheter på 48 m² samt gemensamma lokaler, vilket innebär att projektet totalt omfattar 6 240 m² + 260 m² gemensamma utrymmen = 6 500 m² x 3 500 euro = 22 750 000 euro. Den genomsnittliga kostnaden per lägenhet uppgår till 151 666 euro, då hela projektet med 150 lägenheter samt gemensamma utrymmen kostar 22,75 miljoner euro. De boende betalar själva sin hyra och sin el. I kvarteret finns ett modernt datanät, eftersom de flesta använder internet, inklusive banktjänster.

I byggnaderna bör centraliserad jordvärme byggas (jfr Travdalen), kompletterad med solkraftverk på taken. (Obs! Skuggning som kan påverka tillgången på solen bör utredas.) Tack vare solelen behövs det endast ett elavtal (huvudsäkring), vilket gör att solelen kan användas i alla lokaler (och minskar administrativa problem kring elförbrukningen). De boendes elförbrukning inkluderas i hyran.

Fjärrvärme är ingen hållbar uppvärmningslösning för byggnader i städer. Det är en dyr lösning, och tarifferna överstiger kontinuerligt inflationen. Fossila bränslen måste kunna slopas snabbt (kol, olja, naturgas, torv). Geotermisk produktion av värmeenergi är ett realistiskt alternativ även i Vasa (jfr Otnäs i Esbo). Om den lyckas kan den producera värme och varmt bruksvatten för upp till 30 000 Esbobor. Även möjligheten av ett SMR-kraftverk bör beaktas i elproduktionen i Vasa och hela Finland.

Detta objekts boendemodell lämpar sig för både enplanshus och flervåningshus i fyra våningar med hiss. Byggnaderna kunde uppföras i trä = timmerhus (även termiskt modifierat trä från Teuvan lämpöpuu bör undersökas som byggmaterial). Dessa enplanslägenheter torde kunna sättas ihop i en varm hall och transporteras till sin plats som bred last. I och med att lägenheternas stomme är fem meter bred och 8–10 meter lång, torde även detta vara möjligt. Serieproduktion ger både tids- och kostnadsfördelar.

Jag rekommenderar läsning av promemorian Miljöministeriets rapport 3/2017 "Servicekvarter" Beskrivning av konceptet och tillämpning av det på olika tätorter, som på ett förtjänstfullt sätt har utarbetats av arkitektgruppen Ira Verma (red.), Teemu Kurkela, Pirjo Sanaksenaho, Jarmo Suominen, Jonna Taegren och Erkki Vauramo vid Aalto-universitetet.

I och med att projektet omfattar så många olika detaljer och så mycket forskningsdata föreslår jag en arkitekttävling med kallelseförfarande. Aalto-universitetets arkitektgrupp torde vara en stark kandidat för uppdraget. Erfarenheterna visar att en arkitekttävling inom ramen för så kallade ARA-priser ger upphov till nya och innovativa lösningar. Som exempel kan nämnas hyres- och studenthusen i Gerby centrum samt Olympiakvarteret. Även områdets anseende förbättras genom en arkitekttävling.

Bemötande: Det är möjligt att inom ett kvartersområde för stadsmåhus (AR-1) också förlägga radhusliknande stödboende.

10. Kultur- och idrottsnämnden 31.10.2019 (anlände 31.10.2019):

När det gäller stöd för gamla bostadsområdets livskraft samt att identifiera och stärka områdenas identitet är det möjligt att utnyttja metoden cultural planning, som har använts i flera regionutvecklingsprojekt också i Finland. Med metoden eftersträvas att den kulturella särprägel beaktas på ett övergripande och vidsträckt sätt i utvecklingen av områden, i stadsplaneringen och i det offentliga beslutsfattandet. Metoden syftar till att stärka livskraften hos lokala samfund och främja människors delaktighet i arbetet för en kulturell och socialt hållbar utveckling av den egna livsmiljön. Exempel på användningen av metoden hittas bland annat i Nickby i Sibbo. Vasa stads Planläggning har redan genomfört en preliminär enkät om hur Korsnäståget kunde utvecklas, men enkäter når alltid bara en viss del av invånarna i området och ger inte tillräcklig information om till exempel vilka erfarenheter och åsikter äldre invånare eller personer med invandrarbakgrund har, vilket även konstateras i enkätrapporten. Av denna anledning kunde man, i takt med att planprocessen framskrider, dra nytta av metoden cultural planning, genom vilken invånarna i området i högre grad kan involveras i utvecklingsarbetet. Här kunde Vasa stads kultur- och bibliotekstjänster medverka. Att utnyttja cultural planning i staden har även an-

tecknats som en åtgärd i det kommande kultur- och idrottsprogrammet, och Korsnäståget skulle vara ett bra pilotområde för detta.

I byggandet av Korsnäståget borde man, utöver cultural planning, även tillämpa procentprincipen, som innebär att en del av kostnaderna för offentligt byggande anvisas för konst. I Korsnäståget kunde man tillsammans med områdets invånare och en konstnär genomföra ett samhällskonstverksprojekt, och verket kunde placeras till exempel på centrumtorget.

Nämnden vill uppmärksamma att endast Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Hussektorn och Vasa Vatten av Vasa stads aktörer är med i programmet för deltagande och bedömning. Även Kultur- och bibliotekstjänsterna samt Museisektorn och Idrottsservicen hör till dessa, eftersom människors liv och boende, trivsel och välbefinnande på många sätt påverkas genom planläggningen, och kulturens och idrottens inverkan på dessa är betydande.

Bemötande: I planarbetet har invånarna i Korsnäståget delaktiggjorts på många sätt, bland annat genom påverkanskaféer. Under det fortsatta planarbetet förs dialog med flera viktiga aktörsgrupper i syfte att åstadkomma en detaljplan som möjliggör placering av flera viktiga verksamheter i Korsnästågets centrum. Evenemangstorget är avsett att fungera som scen för just olika kulturevenemang. Som intressenter i planbeskrivningen har Kultur- och bibliotekstjänsterna samt Idrottsservicen lagts till.

11. Korsholms kommun 4.11.2019 (anlände 4.11.2019):

Samhällsbyggnadsutskottet har inget att anmärka på i fråga om utkastet till detaljplan för Korsnästågets centrum.

Bemötande: Ingen inverkan på planutkastet.

Österbottens museum 7.11.2019 (anlände 7.11.2019):

Landskapsmuseet har i sitt tidigare utlåtande förutsatt att området ska inventeras och kulturmiljövärdena utredas. En inventering har gjorts, men den ingår inte i planmaterialet. Uppgifter från inventeringen har dock beaktats i utredningen av områdets nuläge i planbeskrivningen.

Österbottens landskapsmuseum konstaterar att Korsnästågets centrumkaraktär och tanken om ett stadsdelscentrum som uppförs kring ett torg har bevarats i detaljplaneutkastet. Museet anser att skalan för de föreslagna nybyggnaderna stöder områdets värden samt utvecklingen av området utan att bli alltför omfattande. Museet är också nöjt med att bebyggandet av området styrs genom detaljplanebestämmelser.

Museet oroar sig emellertid för hur byggandet av tomterna 151 och 153 i kvarter 29, som reserveras som kvartersområde för stadssmåhus, påverkar områdets landskapsprofil. Terrängen stiger 3–5 meter på tomterna och den högsta punkten inom det intilliggande skogbevuxna området för närrekreation ligger alldeles intill tomterna. När tomterna bebyggs och den planerade gång- och cykelleden intill dem anläggs blir inverkan på naturmiljön betydande. Situationen är likadan, om än mindre allvarlig, i parkeringsområdena och parkerna mellan

tomterna 148 och 151. Landskapsmuseet har i övrigt inget att anmärka på i fråga om detaljplaneutkastet.

Bemötande: Rapporten om byggnadsinventeringen i Korsnästågets centrum behandlas under punkt 3.1.2 *Byggd miljö* och den har också bifogats planhandlingarna. Kvartersområdena för stadssmåhus kan minskas så att det befintliga grönområdet bevaras.

12. Fastighetssektorn 12.11.2019 (anlände 12.11.2019):

Nuläge

Småområdet Korsnäståget är exceptionellt i fråga om sitt bostadsbestånd i Vassas förhållanden. Antalet flervåningshus är inte på långt när lika stort i något annat område på ett motsvarande avstånd från stadens centrum. I småområdet Korsnäståget finns totalt cirka 2 000 bostäder, av vilka cirka 73 procent i flervåningshus. De flesta flervåningshusen har byggts antingen i slutet av 1970-talet eller i början av 1980-talet. Största delen av flervåningshusen är hyreshus. Stadens hyreshusbolag Fastighets Ab Pikipruukki har ett stort bostadsbestånd i området. Beläggningsgraden i Pikipruukkis hyreshus är låg, cirka 80 procent. Lägenheterna är inte attraktiva, och hyreshusen är delvis i dåligt skick. Även servicenivån i området är låg och kollektivtrafiken behöver utvecklas.

Invånarantalet i småområdet Korsnäståget uppgår till 3 610. Arbetslöshetsgraden i småområdet är 18,5 procent, vilket är den största i hela staden. Under perioder med hög arbetslöshet uppgår arbetslöshetsgraden i området till över 20 procent. I området bor 753 personer med ett främmande språk som modersmål, vilket motsvarar 21 procent av befolkningen. Antalet personer med ett främmande språk som modersmål har flerdubblats under 2000-talet. Andelen är den näst största i hela staden. Områdets socioekonomiska ställning är svag jämfört med de delområden i staden där inkomsterna och utbildningsgraden är höga och arbetslösheten låg. I småområdet Korsnäståget finns även ett betydande bostadsbestånd som består av småhus och radhus där de socioekonomiska förhållandena ligger nära genomsnittet i staden. Detta bostadsbestånd utgör en motvikt till det delvis väldigt utsatta flervåningshusbeståndet i området.

Att bostadsbeståndet i småområdet Korsnäståget är så ensidigt bidrar till att öka den sociala differentieringen. I området har en koncentration av utsatta invånare uppstått, både bland den inhemska befolkningen och särskilt bland personer med ett främmande språk som modersmål, varav en del i en socioekonomiskt svag ställning. Utsatta invånare koncentreras till området delvis till följd av FPA:s bostadsbidragspolitik.

Utvecklingsmöjligheter

Enligt vedertagna bostadspolitiska principer borde utsatta, flervåningshusdominerade förorter utvecklas genom planläggning av småhus i området. Detta innebär att invånare i en socioekonomiskt starkare ställning flyttar till området, vilket bidrar till att balansera områdets befolkningsstruktur och göra den mångsidigare. Med tanke på områdets nuvarande boendeprofil bör där inte byggas fler understödda hyresbostäder, utan i stället bör andelen ägarboende ökas, först i småhusdominerade områden och på längre sikt genom att omvandla hyresbostadsbestånd i flervåningshusen till ägarboende.

Det långsiktiga (20–40 år) framtidsscenariot för småområdet Korsnäståget är att bostadsbeståndet förnyas helt. Under denna period kommer merparten av flervåningshusen i området att rivas. De rivna flervåningshusen kunde ersättas med småhus. Utvecklingen av området mot ett mer småhusdominerat bostadsbestånd kan inledas redan nu genom att planlägga småhus (främst egnahemshus) på lämpliga platser. En fördel med området är den färdiga infrastrukturen. Det gör det betydligt mer kostnadseffektivt att anlägga nya småhustomter jämfört med nya, orörda områden. Områdets svaga socioekonomiska ställning och dåliga anseende utgör emellertid risker även med tanke på förutsättningarna att bygga småhus.

Det borde utredas närmare hur intressant småområdet Korsnäståget är för byggföretag, om det i detaljplanen anvisas nya områden för flervåningshus eller stadsmåhus (townhouse). Bostädernas prisnivå i området är den lägsta bland stadens delområden, och dessutom har priserna stått stilla i flera år. Därför har aktörer inom bostadsbranschen inte varit intresserade av bostadsbyggande i området.

Att det i centrala Vasa kommer att finnas ett betydande antal tomter tillgängliga för flervåningshus och urbana stadsmåhus under årtionden framöver har en avgörande inverkan på situationen i Korsnäståget. I en stad av Vasas storlek är det för närvarande inte realistiskt att planlägga förorter långt från centrum med inriktning på ett flervåningshusdominerat byggande.

Åtgärdsrekommendationer

Med hänvisning till nuläget och utvecklingsmöjligheterna borde det ännu närmare utredas om den föreslagna planlösningen går att genomföra och om den är av intresse för bostadsmarknaden. Samtidigt bör en jämförelse göras med motsvarande utvecklingsplaner och -åtgärder för förorter i andra städer. Servicenivån och kollektivtrafiken kan utvecklas som ett separat projekt genom vilket områdets attraktionskraft kan förbättras.

Bemötande: I det fortsatta planarbetet bör man överväga om det överhuvudtaget ska möjliggöras byggande av flervåningshus i Korsnästågets centrum, eftersom det på grund av låg efterfrågan är ekonomiskt utmanande att bygga lägenheter i flervåningshus. Å andra sidan är det obestridligt att flervåningshus är betydligt mer ekologiska och ekonomiskt hållbara än småhus. I nuläget finns det inte tillräckliga grunder för att öka småhusbeståndet i staden om målet är att vara med och stävja klimatförändringen genom att minska energiförbrukningen i byggnader och göra ekonomiskt hållbara investeringar i samhällsstrukturen. Med småhus åstadkoms inte heller en tillräcklig urban känsla, vilket är en alldeles central del av den fysiska och psykiska uppkoms-

ten av ett stadsdelscentrum. Tomterna för flervåningshus kan ersättas med tätbebyggda tomter för stadssmåhus. Med dessa kan man uppnå nästan samma byggnadseffektivitet som med flervåningshus, samtidigt som man skapar en trivsammare, småskalig miljö för invånarna i området.

4.5.4 Växelverkan i beredningsskedet av detaljplanen

I beredningsskedet av detaljplanen genomfördes en Maptionnaire-enkät som besvarades av 69 personer. Antalet kartsvar var 108. Utkastet till ändring av detaljplanen presenterades för invånarna i området vid ett påverkanskafé i bya-huset Gullmo 7.11.2019. I grupparbetena under mötet lyftes bland annat följande fram:

- I området önskades servicehus, butiker, gym/gruppträningscenter, allaktivitetshall, café (öppet också på kvällen), kiosk, post och köpcenter.
- Det önskades att hälsocentralens tjänster och församlingens lokaler i området bevaras och utvecklas.
- Till köpcentret önskades ett täckt och varmt utrymme.
- På torget önskades evenemang med uppträdare.
- I området önskades en sorteringspunkt för avfall och skräpkorgar längs gatorna.
- Önskemål framkom om att motionsspåret i skogen kompletteras med motionsredskap och att motionsmöjligheterna i området ökas.
- Det önskades att småhus i en våning byggs i området.
- Enligt önskemålen bör kollektivtrafiken förbättras. Ytterligare satsningar efterlystes på skötseln av busshållplatserna och grönområdena.
- Förbättring av vinterunderhållet av gatorna önskades.



Bild 18. Påverkanskafé.

4.5.5 Detaljplaneutkast II

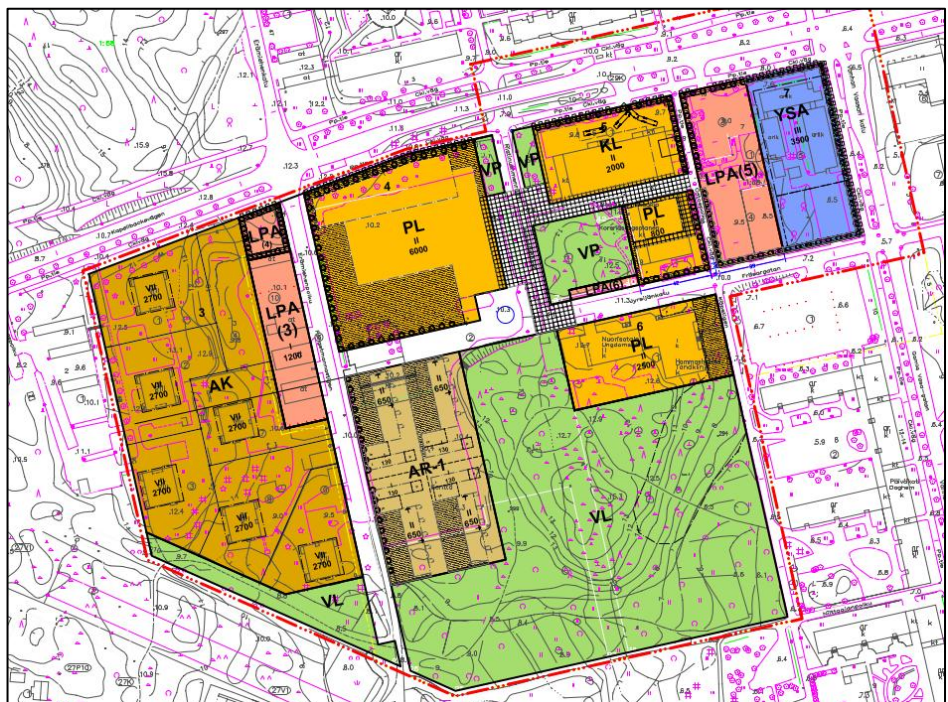
Detaljplanearbetet drog ut på tiden på grund av oklarheter i ägarförhållandena kring Korsnästågets servicecenter och olika närtjänsters framtid. Servicecentret gick i konkurs, vilket ledde till att staden köpte fastigheten på auktion våren 2022. I och med social- och hälsovårdsreformen bildades välfärdsområden, vilket krävde en omvärdering av lokalbehoven. Detta har också påverkat den framtida användningen av Korsnästågets hälsostation och försvårat placeringen av olika funktioner inom detaljplaneområdet. Servicen i servicecentret upphörde i och med att centret revs 2025. Bland annat den kyrkliga samfälligheten

har tillfälligt flyttat sin verksamhet till det närliggande området. För att utveckla servicen i området reserveras i den fortsatta planeringen av detaljplanen ett kvartersområde som ska ersätta den service som försvunnit i Korsnästågets centrum.

Ändringarna efter utkastskedet år 2019 medförde behov av en omfattande revidering av detaljplanen och därför läggs ett reviderat planutkast fram på nytt.

Detaljplanen och planbestämmelserna har justerats utifrån de preciserade målen och utlåtandena under beredningsskedet enligt följande:

- Kvartersområdet för stadssmåhus (AR-1) har minskats så att byggandet inte behöver sträckas in i området för närrecreation (VL).
- De nya kvartersområdena för flervåningshus (AK) har strukits.
- Sydost om korsningen mellan Kapellbacksvägen och Fångstmannastigen har ett kvartersområde för närservicebyggnader (PL) anvisats. Byggrätten i området uppgår till totalt 6 000 m² vy. Korsnästågets nya daghem kan placeras i detta kvarter. Ett litet kvartersområde för byggnader för offentlig närservice (YL) vid Fångstmannastigen har strukits som onödigt.
- Kvartersområdet för byggnader för offentlig närservice (YL) vid torgets södra kant har ändrats till kvartersområde för närservicebyggnader (PL).
- Torget har minskats så att den lilla skogsdungen bredvid det före detta servicecentret har anvisats som park (VP).
- Kvartersområdet för bostads-, affärs- och kontorsbyggnader (AL) och kvartersområdet för bilplatser (LPA) norr om torget har ändrats till kvartersområde för affärsbyggnader (KL) med en byggrätt på 2 000 m² vy.
- Byggrätten inom kvartersområdet för närservicebyggnader (PL) väster om Köpstigen har minskats från 1 500 m² vy till 600 m² vy.
- Kvartersområdet för infartsparkering (PL-1) öster om Köpstigen har ändrats till kvartersområde för bilplatser (LPA).
- Planbestämmelserna för kvartersområdena för närservicebyggnader (PL) och kvartersområdet för affärsbyggnader (KL) har preciserats.



Kuva 19. Detaljplaneutkast II.

Kuva 20. Illustrationsbild av detaljplaneutkastet II.



Kuva 21. Stadssmåhuskvarter.



Kuva 22. Nytt daghem.





Kuva 23. Hybridutrymmen i daghemmet.



Kuva 24. Torg.



Kuva 25. Torg.



Kuva 26. Dagligvaruhandel.



Kuva 27. Dagligvaruhandel.



Kuva 28. Moské/affärslokal.

4.5.6 Inkomna utlåtanden och åsikter under beredningsskedet av detaljplanen II

XX

4.5.7 Förslag till detaljplaneändring

XX

4.5.8 Utlåtanden och anmärkningar som inkom under den tid förslaget till detaljplaneändring var offentligt framlagt och bemötandena av dessa

Under den tid då förslaget till detaljplaneändring var offentligt framlagt x.x–x.x.2020 eller därefter har x utlåtanden och x anmärkningar inkommit. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och anmärkningarna:

1. xx x.x.2020 (anlände x.x.2020):

XX

Bemötande: Ingen inverkan på planutkastet.

2. xx x.x.2020 (anlände x.x.2020)

Bemötande: Ingen inverkan på planutkastet.

4.5.9 Ändringar i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet

Detaljplanekartan och –bestämmelserna har justerats enligt följande:

- xxx

Planbeskrivningen har kompletterats enligt följande:

- xxxx

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplaneområdet i Korsnäståget omfattar cirka 12,2 hektar. Arealerna och byggrätterna enligt användningsändamålen i detaljplanen är följande:

Användningsändamål	Areal	Byggrätt m ² vy
Kvartersområde för flervåningshus (AK)	20079	16200
Kvartersområde för stadssmåhus (AR-1)	8432	3120
Kvartersområde för bostadsbyggnader för social verksamhet och hälsovård (YSA)	4813	3500
Kvartersområde för närservicebyggnader (PL)	16598	9300
Kvartersområde för bilplatser (LPA)	7217	1200
Torg	2999	
Gatuområde	27049	
Park (VP)	3007	
Område för närrekreation (VL)	31701	
TOTALT	12,2 ha	33320 m² vy

5.2 Områdesreserveringar

5.2.1 Kvartersområden

Stadsbild

I detaljplanen för Korsnästågets centrum har man genom bestämmelser om byggande eftersträvat att säkerställa ett urbant och trivsamt stadsdelscentrum. Centrumet för hela området utgörs av ett torg på cirka 2 000 m², kring vilket när servicen är samlad. Fasadbeklädnaden på nya när service- och affärsbyggnader ska i regel vara av rödtegel, som är ett av de mest karaktäristiska fasadmaterialen i byggnadsbeståndet i Korsnäståget. Fönsteröppningarna bör huvudsakligen vara vertikala och eventuella balkonger placeras inom byggnadsstommen. Med dessa bestämmelser säkerställs uppkomsten av ett urbant rum samt av en vacker och trivsam byggd miljö.

Gatuområden

Fordonstrutternas ska anläggas så att de främjar låga hastigheter. Kvarterens och tomternas gårdar ska utanför bilplatserna och körvägarna planteras och utformas så att de håller hög kvalitet. Fotgängarområdena ska skiljas åt från områdena för fordonstrafik med beläggingsmaterial, planteringar och/eller konstruktioner och från parkeringsområdena ska en trygg förbindelse ordnas till affärslokalerna.

5.3 Planens konsekvenser

5.3.1 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö

Sociala konsekvenser

År 2010 hade småområdet Korsnäståget 3 843 invånare. Därefter minskade befolkningmängden något fram till år 2017, då den uppgick till 3 553. År 2018 var invånarantalet återigen 3 610. Bakom den svaga ökningen ligger till stor del den förmånliga prisnivån på hyresbostäder i Korsnäståget. Därför flyttar i synnerhet personer med invandrarbakgrund till området. Utsattheten i Korsnäståget, såsom arbetslöshet samt psykiska problem och missbruksproblem, är relativt större än i de övriga stadsdelarna. Dessutom ökar andelen personer som fyllt 65 år av befolkningen kraftigt fram till år 2030.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att förbättra när servicen i Korsnästågets centrum, att nya invånare flyttar till området samt att den lokala identiteten stärks genom att torget anläggs. Viktiga mål i detaljplanen för Korsnästågets centrum är att möjliggöra företags- och affärsverksamhet samt verksamhet för olika åldersgrupper.

Konsekvenser för barn

Byggnad av ett kvartersområde för stadssmåhus enligt detaljplanen möjliggör en trivsamt livsmiljö även för barnfamiljer. Småskaligheten i kvarteret med stadssmåhus, variationen i fasaderna, närheten till naturen och känslan av gemenskap ger barn möjlighet att växa upp i en trygg och stimulerande boendemiljö som främjar samhörighet och en stark lokal identitet. En småskalig bostadsgata fungerar som mötesplats i grannskapet, där sociala färdigheter utvecklas när barn möter andra barn och vuxna. En liten trädgård i anslutning till den egna bostaden ger möjlighet till avkoppling, egentid och samvaro med familjen. Den omgivande naturen erbjuder omedelbara naturupplevelser och stärker barnets relation till naturen. Kvarteret för när servicebyggnader, som reserveras invid kvarteret för stadssmåhus, möjliggör byggande av ett nytt daghem. Fotgängar- och cykelförbindelserna till de närliggande skolorna är bra och stöder att barn kan röra sig självständigt i området. Kollektivtrafiken har hållplatser i den omedelbara närheten av Korsnästågets centrum.

5.3.2 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet

Natur och naturmiljö

De kvartersområden som i detaljplanen anvisas för byggande ligger nästan helt inom befintliga kvartersområden. Genom detaljplanen bildas cirka 0,2 hektar nytt grönområde. Ett fullständigt genomförande av detaljplanen kräver att ett par träd fälls i några kvarter. Genomförandet av detaljplanen försvagar dock inte natur- eller rekreationsvärdena i Korsnästågets centrum eller i den närmaste omgivningen.

Dagvatten

Genomförandet av detaljplanen ökar knappast andelen ytor som inte släpper igenom vatten (takytor och asfalterade ytor) jämfört med situationen enligt den gällande planen. Tak och asfalterade ytor kräver att vatten leds till det befintliga dagvattennätet. En del av dagvattnet kan infiltreras inom kvartersområdena.

Bland de allmänna planbestämmelserna finns bestämmelser om hantering av dagvatten.

Jordmån

Genomförandet av detaljplanen har endast ringa konsekvenser för jordmånen jämfört med nuläget, eftersom de nya kvartersområdena sammanfaller med de nuvarande kvarteren. Nybyggnader uppförs och nya gator anläggs främst där byggnader har rivits samt inom det befintliga gatunätet.

Vattenförhållanden i området

Genomförandet av detaljplanen påverkar knappast de nuvarande dikena eller avrinningsområdena. Byggandet sker inom de nuvarande kvartersområdena, och därför behöver inga ändringar göras i vattenförhållandena i området.

Luft och klimat

Nybyggnader i Korsnästågets centrum orsakar klimatutsläpp till följd av markbyggnad. Som fasadmateriäl på affärs- och närservicebyggnader ska enligt planbestämmelserna tegel användas. Tillverkning av tegel förbrukar mer energi än till exempel trä, men det är ett mer långlivat materiäl. Eftersom byggande enligt planen främst anvisas till kvartersområden enligt den nuvarande detaljplanen, behöver byggnadsmark inte röjas i skogsområden eller andra naturområden. På det hela taget har Korsnästågets centrum relativt ringa konsekvenser för klimatet.

5.3.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

Växt- och djurarter

Vid planeringen av detaljplanen har den plats där flygekorren förökar sig och rastar i området beaktats genom en områdesreserveringsbeteckning och en planbestämmelse. Grunden för skyddsområdesavgränsningen utgörs av 49 § i naturvårdslagen. Områdesavgränsningen av den plats där flygekorren förökar sig och rastar har fastställts i terrängen i enlighet med miljöförvaltningens anvisningar. Nybyggnader anvisas i planen främst inom kvartersområden enligt den nuvarande detaljplanen. Då är konsekvenserna för de lokala växt- och djurarterna ringa.

Naturens mångfald och naturtillgångar

I detaljplaneändringen bevaras de nuvarande skogsområdena som rekreationsområden och parker, vilket tryggar den biologiska mångfalden på lokalt plan.

5.3.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

Samhällsstruktur

Kvarteren inom detaljplaneområdet ligger invid befintliga kommunaltekniska ledningslinjer. Då kräver kompletteringsbyggandet bara små investeringar i kommunalteknik. Med detaljplanen möjliggörs en tätare stadsstruktur som främjar hållbar utveckling. Planområdet ligger längs kollektivtrafikförbindelser, vilket minskar behovet av privatbilmism.

Kostnaderna för anläggande av ett torg, gator samt vatten- och avloppslinjer inom detaljplaneområdet uppgår uppskattningsvis till totalt cirka 1,2 miljoner euro och fördelar sig enligt följande:

- Förlängning av Fräsargatan med vändplats cirka 140 m x 1 500 euro = 210 000 euro
- Ny beläggning på Fräsargatan cirka 180 m x 1 000 euro = 180 000 euro
- Ny beläggning på Köpstigen cirka 100 m x 600 euro = 60 000 euro
- Anläggande av torget 3 000 m² x 200 euro = 600 000 euro
- Torgmöbler cirka 100 000 euro
- Anläggande av vatten- och avloppslinjer 100 m x 700 euro = 70 000 euro

Energiekonomi och trafik

I och med genomförandet av planen ökar trafiken i Korsnästågets centrum kraftigt. Trafikmässigt sett ökar dock antalet fotgängare mest, eftersom det i området inte förekommer någon offentlig trafik, förutom servicekörning på Fräsargatan. De platser där fotgängar- och cykeltrafiken korsar personbilstrafiken på Fräsargatan ska utformas så att bilisterna tvingas köra långsamt. Byggandet styrs med planbeteckningar och -bestämmelser så att det främjar uppkomsten av en fotgängarmiljö och låga hastigheter. Avsikten är att ingen extra trafik ska dirigeras till det interna gatunätet i området. Kundparkeringen har huvudsakligen placerats i utkanten av centrumet, i närheten av de nya affärslokalerna. Busstrafiken kommer även i fortsättningen att köra vid utkanten av området längs Kapellbacksvägen och Gamla Vasagatan.

5.3.5 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

Konsekvenser för stadsbilden och landskapet

I och med det byggande som detaljplanen möjliggör förbättras kvaliteten på den byggda miljön. Korsnästågets centrum bör gestaltas som områdets kärna i fråga om läge och även ge uttryck för detta genom tätt byggande, närservice och byggandets kvalitet. Strävan är att genom detaljplanebestämmelser styra genomförandet av centrumet mot en urban karaktär. Kärntanken i planen är att det centrala torget placeras i mitten av området och att den viktigaste servicen samlas kring torget.

Kulturarv och byggd miljö

Det gamla servicecentret har rivits helt inom detaljplaneområdet. De nybyggnader som planen möjliggör följer dock den ursprungliga tanken om att det lokala områdescentrumet byggs upp kring ett torg. Enligt bestämmelserna ska fasadmaterialet huvudsakligen vara rödtegel, vilket anknyter till det rivna köpcentrumet.

5.3.6 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet

Kommersiella konsekvenser

Vasa stads kommersiella utredning 2040 utarbetades för generalplanen, färdigställdes 2023 och uppdaterades 2024. Utredningen behandlade utvecklingen av servicenätet för handeln i Vasa och hur det fungerar.

För Korsnästågets och Gamla Vasas del konstaterades i utredningen att det kommersiella utbudet är begränsat. Matbutiken i det gamla köpcentrumet i Korsnäståget lades ner och den enda kommersiella servicen i området är S-marktet vid Gamla Vasavägen. I Vasa har dagligvaruhandel i regel placerats nära tätbebyggda bostadsområden. I de östra stadsdelarna täcker tillgänglighetsområdena för dagligvaruhandeln inte fullt ut de tätbebyggda bostadsområdena. Av Korsnästågets S-markets kunder bor endast 2 400 inom en kilometers radie och 8 800 inom tre kilometers radie från butiken.

Utbudsvolymen inom handelsområdena är i regel stor, och de har ofta en större attraktionskraft än sekundärcentrum i stadsdelar. För att sekundärcentrumen ska kunna utvecklas krävs det tillräckligt med utrymme för utbudet så att centrumen kan bli mer mångsidiga områden och därigenom stärka sin attraktionskraft. Enligt utredningen kan affärsverksamheten och servicen i sekundärcentrum utvecklas endast om det grundläggande utbudet (dagligvaruhandel) får rätt omfattning och förutsättningarna för övrig verksamhet stärks därigenom.

Korsnäståget och Gamla Vasa hör till de stadsdelscentrum som är svårast att utveckla. Serviceutbudet i dessa har redan under en längre tid varit alltför begränsat. För att centrumen ska kunna bli mer attraktiva behöver de få flera nya aktörer och tillräckligt stora affärslokaler för dessa. För att serviceutbudet ska kunna stärkas krävs dessutom nytt bostadsbyggande i områdena, så att befolkningsunderlaget inte minskar.

När det gäller konsumentbeteende är dagligvaruhandeln den faktor som ger upphov till flest resor. Ett tillräckligt tätt och konsumentanpassat handelsnät inom staden är därmed det som i störst grad minskar behovet av mobilitet. Ett stärkt nätverk för dagligvaruhandel i stadsdelscentrum hjälper därför staden att nå upp till klimatneutralitetsmålen.

Detaljplanen möjliggör byggande av en affärslokal på 2 000 m² vy, till exempel en dagligvarubutik, i området. Dessutom kan våningsytan inom kvartersområdena för närservicebyggnader användas för att utöka det kommersiella serviceutbudet i området.

Konsekvenser för företag

Genomförandet av planen möjliggör nya former av bostadsbyggande för byggföretag och stärker deras affärsverksamhetsmöjligheter. Planen ökar stadens attraktionsfaktorer genom att erbjuda nya och attraktiva bostäder för dem som flyttar till området. Utvecklingen och byggandet av stadsmåhus är öppet för alla planerare och företag inom byggbranschen, vilket ökar konkurrensen mellan företag när det gäller att erbjuda nya boendeformer på bostadsmarknaden. Anläggandet av kvartersområden för affärsbyggnader och närservicebyggnader ger byggföretag arbete och möjliggör etablering av olika serviceföretag i Kors-

näståget. Genomförandet av planen främjar uppkomsten av nätverk mellan företag och stärker den lokala ekonomin.

Positiva konsekvenser	Pos.	Neutral	Neg.	Negativa konsekvenser
1. Främjar förutsättningarna för företagsverksamhet på orten.	X			Begränsar förutsättningarna för företagsverksamhet 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 arbetstillfällen i 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 jämnt.		X		Behandlar företag ojämnt.
11. Skapar förutsättningar för företagsnätverk.	X			Minskar företagets 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.

5.4 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna framgår av detaljplanekartan (bilaga 1).

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Genomförande och tidsplanering

Tomterna kan bebyggas när detaljplaneändringen och tomtindelningarna har vunnit laga kraft.

6.2 Uppföljning av genomförandet

Handlingarna för detaljplaneändringen utgör underlag för utvecklingen av området. I samband med byggloven säkerställs att byggprojekten ligger i linje med målen i detaljplanen.

BILAGOR

- Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar
- Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett
- Bilaga 3. Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 4. Skötselklassificeringskarta