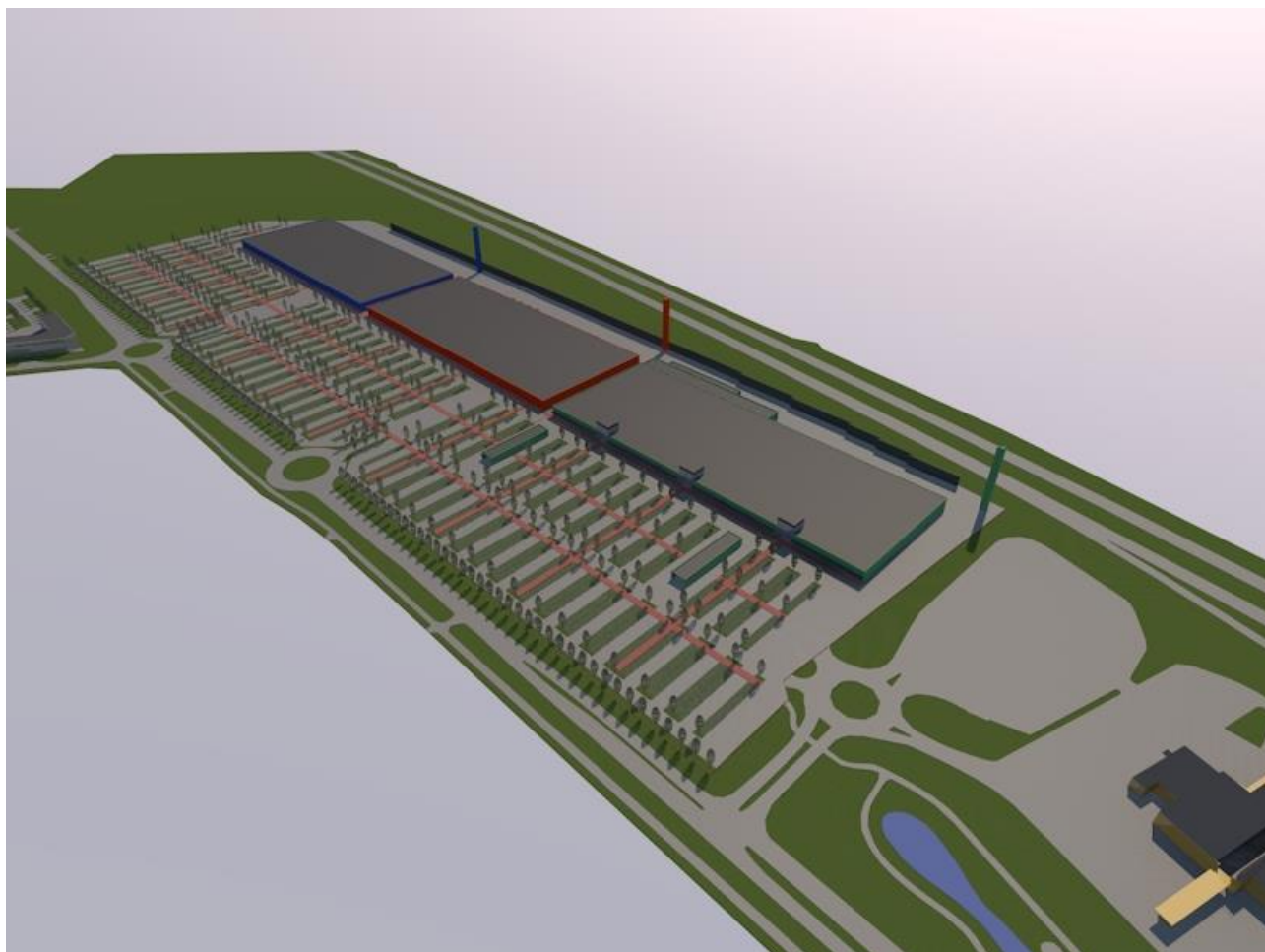




DETALJPLANEBSKRIVNING

RISÖ AFFÄRS- OCH FÖRETAGSOMRÅDE

DETALJPLAN NR 993

DETALJPLAN

28 stadsdelen

kvarter 87

område för affärsbyggnader, jord- och skogsbruksområde, skyddsgrönområde, trafikområde

DETALJPLANEÄNDRING

28 stadsdelen

kvarter 86: kvartersområde för servicestation, kvartersområde för godsrafterterminal,
skyddsgrönområde, gatu- och trafikområde

kvarter 87: område för affärsbyggnader, gatu- och trafikområde, närrekreationsområde

Planläggningen 22.11.2018

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Detaljplan

28 stadsdelen

kvarter 87

område för affärsbyggnader, jord- och skogsbruksområde, skyddsgronområde, trafikområde

Detaljplaneändring

28 stadsdelen

kvarter 86: kvartersområde för servicestation, kvartersområde för godsrafterterminal, skyddsgronområde, gatu- och trafikområde

kvarter 87: område för affärsbyggnader, gatu- och trafikområde, närrekreationsområde

Planen är uppgjord av Juha-Matti Linna, Planläggningen

Information om att planläggningen inleds:	4.9.2012
Planeringssektionen:	4.9.2012
Planeringssektionen:	12.2.2013
Planeringssektionen:	29.11.2016
Stadsstyrelsen:	3.12.2018
Stadsfullmäktige:	10.12.2018

1.2 Planområdets läge

Det cirka 68 ha stora området finns i området Risö åtta kilometer sydost om Vasa stads centrum. Planeringsområdet avgränsas i väster av motorvägen (rv 8, rv 3, E12), i norr av ABC-stationen, i öster främst av Laihelavägen och i söder av Vasa stads kommungräns.



Bild 1. Detaljplaneområdet

1.3 Planens namn och syfte

Syftet med planläggningsarbetet är att utarbeta en detaljplan som styr affärsbyggandet på området. Det är meningen att cirka 120 000 m² affärslokaler av olika slag ska placeras på området. Målet är att skapa detaljplanemässiga förutsättningar för uppbyggandet av ett trivsamt och fungerande område med ett livligt näringsliv. Ett av målen är också att fästa särskild uppmärksamhet vid utnyttjandet av förnybar energi i planeringen av området.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER.....	3
1.1 IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	3
1.2 PLANOMRÅDETS LÄGE	3
1.3 PLANENS NAMN OCH SYFTE.....	4
1.4 BESKRIVNINGENS INNEHÅLLSFÖRTECKNING	4
1.5 FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN.....	6
1.6 FÖRTECKNING ÖVER ÖVRIGA HANDLINGAR, BAKGRUNDSUTREDNINGAR OCH KÄLLMATERIAL SOM BERÖR PLANEN	6
2 SAMMANDRAG	6
2.1 PLANPROCESSENS OLIKA SKEDEN	6
2.2 DETALJPLANEN	7
2.3 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	7
3. UTGÅNGSPUNKTER	8
3.1 UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA I PLANERINGSOMRÅDET	8
3.1.1 En allmän beskrivning av området	8
3.1.2 Naturmiljön	8
3.1.3 Den byggda miljön	14
3.1.4 Markägförhållanden	23
3.2 PLANERINGSSITUATION	23
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet.....	23
4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN.....	28
4.1 BEHOVET AV DETALJPLANERING	28
4.2 PLANERINGSTART OCH BESLUT SOM GÄLLER DENNA.....	28
4.3 DELTAGANDE OCH SAMARBETE	29
4.3.1 Intressenter.....	29
4.3.2 Anhängiggörande.....	29
4.3.3 Deltagande och växelverkansförfaranden	29
4.3.4 Myndighetssamarbete	30
4.4 MÅL FÖR DETALJPLANEN	34
4.4.1 Begränsningar och förutsättningar med anledning av utgångsmaterialet	34
4.5 DETALJPLANELÖSNING OCH DESS KONSEKVENSER.....	41
4.5.1 Detaljplaneutkastalternativ 1 och 2	41
4.5.2 Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede	43
4.5.3 Förslag till detaljplan och förslag till detaljplaneändring	49

4.5.4 Utlåtanden och anmärkningar som inkommit under den tid detaljplaneförslaget och förslaget till ändring av detaljplanen var offentligt framlagda och bemötandena av dem	51
4.5.5 Ändringar i detaljplaneförslaget efter att det var offentligt framlagt.....	60
5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	61
5.1 PLANENS STRUKTUR.....	61
5.1.1 Dimensionering.....	61
5.2 UPPNÅENDET AV MÅLEN FÖR MILJÖNS KVALITET.....	62
5.3 PLANENS KONSEKVENSER	64
5.3.1 Regionala konsekvenser av handelns planer	64
5.3.2 Konsekvenser för den byggda miljön.....	65
5.3.3 Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	65
5.3.4 Samhällsekonomiska konsekvenser	65
5.4 STÖRANDE FAKTORER I MILJÖN.....	67
5.5 PLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER.....	68
5.6 NAMN.....	68
6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	68
6.1 PLANER SOM STYR OCH ÅSKÅDLIGGÖR GENOMFÖRANDET	68
6.2 GENOMFÖRANDE OCH TIDTABELL	68
6.3 UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET.....	68
BILAGOR.....	69

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

- Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar
- Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett
- Bilaga 3. Programmet för deltagande och bedömning

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

Bakgrundsutredningar:

Bland annat följande utredningar har gjorts om området:

- Liikealueen maarakenteiden rakennettavuusselvitys (Ramboll 2015)
- Muuttuvan maankäytön vaikutukset Risön alueen tulvariskeihin (Iina Marttila, Vasa yrkeshögskola, Miljöteknologi 2014)
- Kaupallinen selvitys Vaasassa (Santasalo Ky 2014)
- Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys (Sito 2012)
- Vasas grönområdesstruktur 2030 (Vasa planläggning 2011)
- Österbottens landskapsplan, tilläggsutredning om lokalisering av kommersiell service 2 (Santasalo Ky 2011)
- Österbottens landskapsplan, tilläggsutredning om lokalisering av kommersiell service (Santasalo Ky 2011)
- Utredning om dagligvaruhandeln i Vasa – Generalplaneutredning (Santasalo Ky 2010)
- Spårtrafikutredning i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn (Pöyry Finland Oy, 2010)
- Vaasan seudun raidelogistiikka (Liidea Oy 2010)
- Lokaliseringsutredning för Vasa hamnväg (Oy Talentek Ab 2010)
- Liisalehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt (Ramboll Finland Oy 2009)
- Risön alueen uusi maankäyttö ja liikenne (Matrex Oy 2009)
- Österbotten, lokalisering av kommersiell service i landskapet (Santasalo Ky 2009)
- Inventering av Gamla Vasas nationellt värdefulla landskapsområde 2008 (Vasa stadsplanering 2008)
- *Dalar i Gamla Vasa* (Vasa stadsplanering 2008)
- Utredning om naturen på Risöfladan i Vasa (Vasa stadsplanering 2008)
- *Laihiajoen tulvasuojelu, Ikean alueen tarkastelu 7.3.2008* (Suomen Salaojakeskus Oy 2008), som ännu kompletteras under arbetets gång
- *Vaasa Airport City* (Arkitektbyrå A-Konsult, 2007)
- Jordmånskarta
- Dimensioneringsundersökning baserad på handelsbranschens önskemål

2 SAMMANDRAG

2.1 Planprocessens olika skeden

Information om att detaljplaneändringen inleds:

Stadsstyrelsens planeringssektion beslutade på sitt sammanträde 4.9.2012 att en detaljplan och en detaljplaneändring samt en tomtindelning en och tomtindelningsändring görs. Ett program för deltagande och bedömning i enlighet

med MarkByggl § 63 har varit offentligt framlagt under tiden 11.10–26.10.2012 och det har skickats till alla de intressenter som berörs av detaljplanen eller detaljplaneändringen.

Hörande/växelverkan i planutkast-/beredningsskedet 62 § MarkByggl, 30 § MarkByggF:

Planutkasterna har varit offentligt framlagda under tiden 15.4–15.5.2013, varvid intressenterna har haft möjlighet att uttala sin åsikt om saken. Under framläggningstiden inkom åtta förhandsutlåtanden och fyra åsikter.

Detaljplaneförslaget/offentligt framlagt/utlåtanden 65 § MarkByggl, 27-28 § MarkByggF:

Detaljplaneförslaget har varit offentligt framlagt under tiden 22.12.2016–23.1.2017, varvid stadsborna och intressenterna har haft möjlighet att framföra anmärkningar på ärendet. Inom den utsatta tiden kom 10 utlåtanden och tre anmärkningar.

Myndighetssamråd MarkByggl 66 §:

Myndighetssamråd har hållits 31.1.2011 om förslaget till detaljplaneändring. Ett andra myndighetssamråd har hållits 5.5.2017.

Lagakraftvunnen detaljplan 188 § 5 mom. MarkByggl, § 63 Kommunallagen:
Stadsfullmäktige i Vasa fastställer detaljplanen och detaljplaneändringen för Risö affärs- och företagsområde.

2.2 Detaljplanen

Med detaljplanen och detaljplaneändringen för Risö affärs- och företagsområde strävar man efter att göra det möjligt att bygga upp en affärskoncentration med dagligvaror, utrymmeskrävande specialvaruhandel och annan specialhandel invid södra infarten till Vasa, dit trafikförbindelserna är goda. I detaljplanen fästs uppmärksamheten vid sammanjämkning av kommersiella funktioner, trafikregleringar och kulturlandskapet.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Meningen är att detaljplanen och detaljplaneändringen för Risö affärs- och företagsområde ska vara klara under år 2018 och därefter kan den detaljerade planeringen av området starta. Beslut som gäller genomförandet av planen fattas separat genom markanvändningsavtal för området.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 En allmän beskrivning av området

Planområdet omfattar ca 68 hektar och finns på en mycket synlig plats vid infarten till Vasa söderifrån längs motorvägen. Planeringsområdet avgränsas i väster av motorvägen (rv 8, rv 3, E12), i norr av ABC-stationen, i öster främst av Laihelavägen och i söder av Vasa stads kommungräns.

3.1.2 Naturmiljön

Mindre än hälften av planområdets areal består av byggd miljö. De mest låglänta ställena i terrängen används för odling och jordmånen på de här ställena består av djup lera. I områdets södra delar finns också skogsskiften med löv- och blandskog.

De högsta ställena i terrängen finns i planområdets norra del på ABC-stationens område och de är belägna ca 6-11 meter ovanför havsytan. Åkerområdena i södra delen finns i genomsnitt endast på en meters höjd ovanför havsvattenytan.



Bild 2. Diagonalbild av planområdet

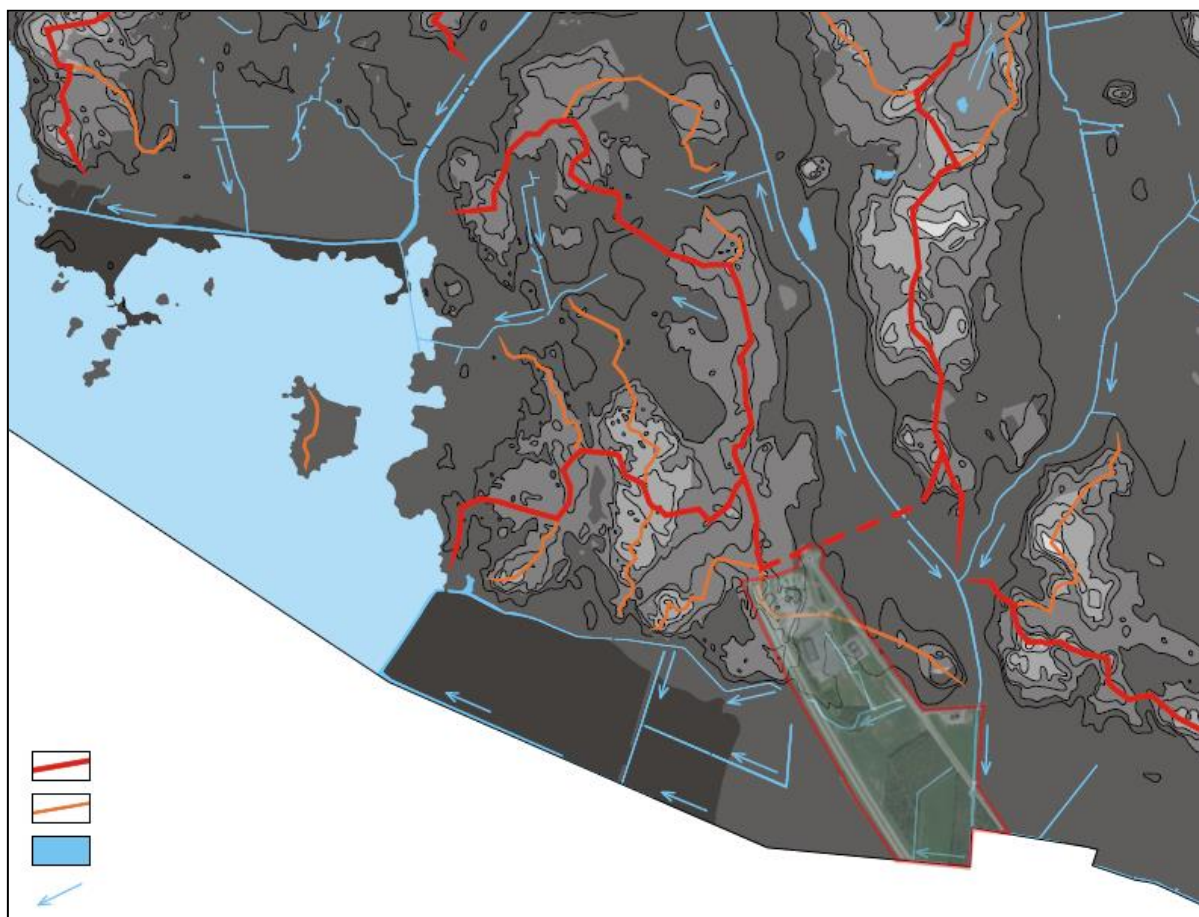


Bild 3. Vattenströmningen på planeringsområdet (Källa: Dalarna i Gamla Vasa)

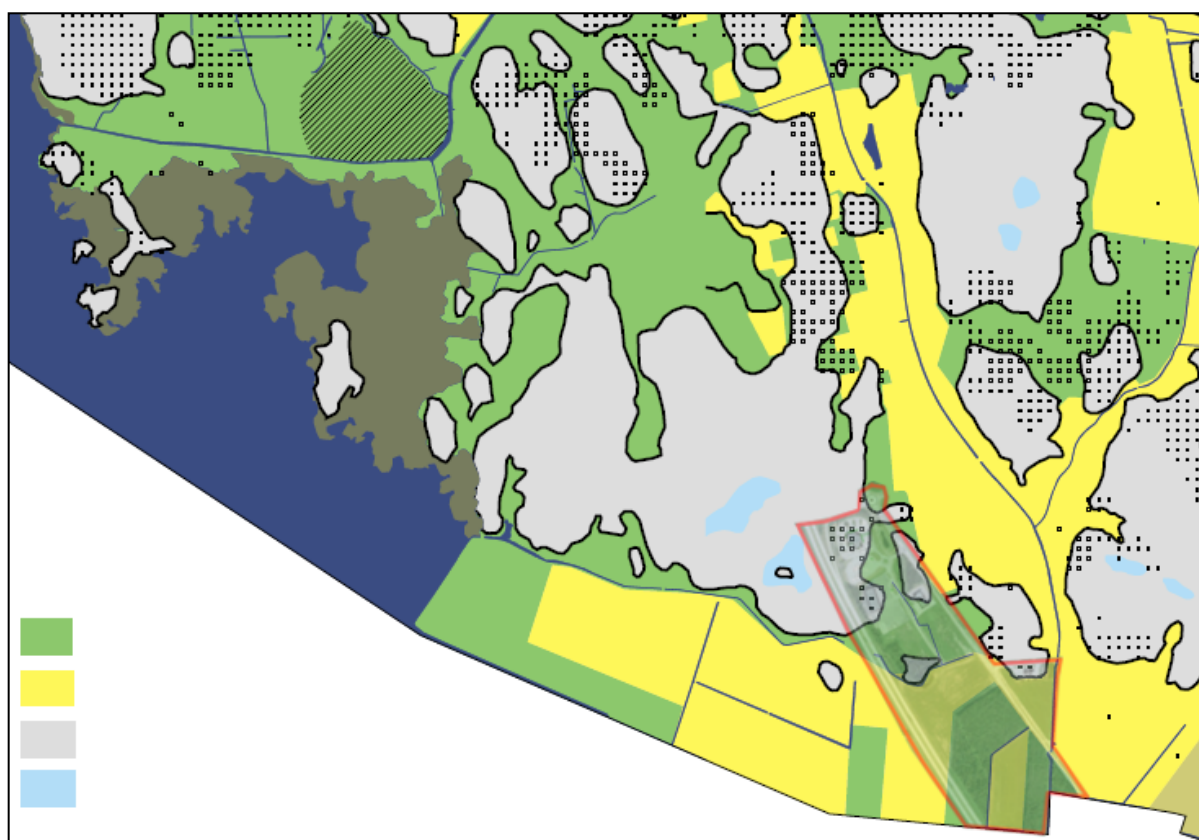


Bild 4. Landskapsstruktur (Källa: Dalarna i Gamla Vasa)



Bild 5. Naturtyper i området Risö
(Källa: Naturutredning för
Risöfladan i Vasa 2008)

Naturtyper i området Risö:

1. Grandungar, blandat trädbestånd en del tallar.
2. Bebyggt område och tidigare åker som inte längre används för odling.
3. Bostadsbyggnadsområde, skyddsskog och åker.
4. Blandskog med granar, aspar och vårtbjörkar. I trädundervegetationen växer häggar och rikligt med rönnar. Trädbeståndet är av medelålder och delvis gammalt. Skogstypen är frisk moskog av ekorrbärstyp och ställvis lundartad mo.
5. Åker.
6. Området är ett skogsområde på jämn mark och ett åkerområde delar in skogsområdet i två olika områden. Genom skogsområdet i söder går en liten åkerväg och invid den finns områdets huvudvattenfåra. I den norra delen av skogen finns ett f.d. ängsområde som har beskogsats med björkar och granar. Trädbeståndet är jämnt och av medelålder. Naturtypen i området är lund och i synnerhet på de fuktigaste platserna finns många björkstubbar. Skogen i söder är av en mycket liknande naturtyp som i den norra delen. På det här området växer i form av blandade träd därtill aspar och i undervegetationen unga granar. Utfallsdiken som rinner genom området ökar de häckande fåglarnas diversitet.

Fågelbeståndet

Enligt utredningen av naturen på Risöfladan har inga arter som ska skyddas enligt Europeiska Unionens fågeldirektiv (79/409/EEG) påträffats häckande på Risöfladan. På hela undersökningsområdet påträffades 38 häckande fågelarter. Antalet häckande fågelpar var sammanlagt 131. Fågelarterna bestod av fågelarter som förekommer i skogar och på öppna marker. Typiska skogsarter på området var bofinken, lövsångaren och rödhaken. De mera sällsynta fågelarterna i Vasa representerades av skogsduvan, som häckade i skogarna i områdets södra del. De häckande fåglarna på de öppna markerna var sedvanliga. På öppna marker häckar lärkan och gulsparven. Den för icke odlingsbar mark typiska arten, mindre strandpiparen, häckade i naturutredningsområdets del 2. Till de fåtaliga fågelarterna på området hörde kärrsångaren, vars revir fanns på del 6 på området. Av de arter som enligt den finländska klassificeringen är hotade påträffades gransångaren häckande på utredningsområdet. Gransångaren är enligt de i den finländska klassificeringen av hotade arter klassificerad som sårbar (VU) art.

Flygekorrar

En flygekorrtkartläggning gjordes under tiden 12.4–18.4.2008 och 10.5–15.5.2008 av Suomen luontotieto Oy 2008. Kartläggningen gjordes enligt en metod baserad på efterlämnad spillning, en metod som används allmänt för utredning av artens föröknings- och rastområden. På Risöfladans utredningsområde påträffades en honas revir på naturutredningsområdets del 4, öster om Ladugårdsvägen.



Bild 6. Flygekorrevir (Källa: Utredning om naturen på Risöfladan i Vasa 2008)

Fladdermöss

Fladdermössen är fredade i Finland ända sedan år 1923. Det nuvarande skyddet är baserat på bilaga IV i Europeiska Unionens habitatdirektiv (92/43/EEG). Fladdermössen i Finland är fridlysta med stöd av 38 § i naturvårdslagen, enligt vilken det är förbjudet att avsiktligt fånga, döda eller störa dem (Naturvårdslagen 6 §).

En fladdermuskartläggning på Risöfladans naturutredningsområde gjordes enligt ruttkartläggningsmetoden (Hagner-Wahlsten 2007) tre gånger under sommaren på planeringsområdet. Kartläggningarna skedde i maj-augusti.

Vid kartläggningen av fladdermöss på Risöfladan i Vasa påträffades på två ställen jaktområden som användes av sammanlagt fyra individer av nordisk fladdermus. Antalet fladdermusarter och antalet individer kan anses litet jämfört med fladdermuskartläggningarna av andra områden sommaren 2008 i Vasa. Utgående från det kan konstateras att det inte finns några särskilt betydelsefulla fladdermusområden på Risöfladans område. På det undersökta naturutredningsområdet Risöfladan påträffades inga i 49 § i den finländska naturvårdslagen avsedda områden där fladdermöss förökar sig eller rastar.

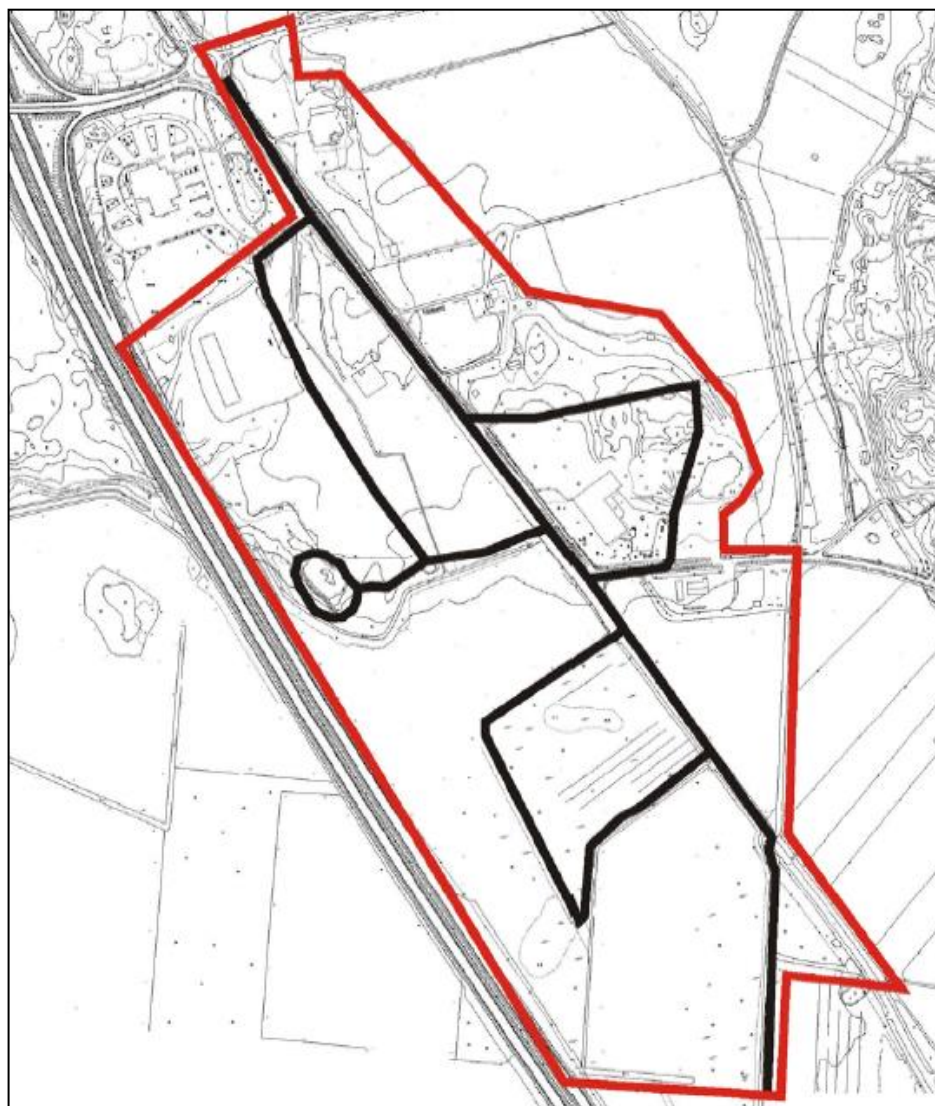


Bild 7. Kartläggningsrutt i utredningen om fladdermöss på Risöfladan (Källa: Utredning av naturen på Risöfladan i Vasa 2008)

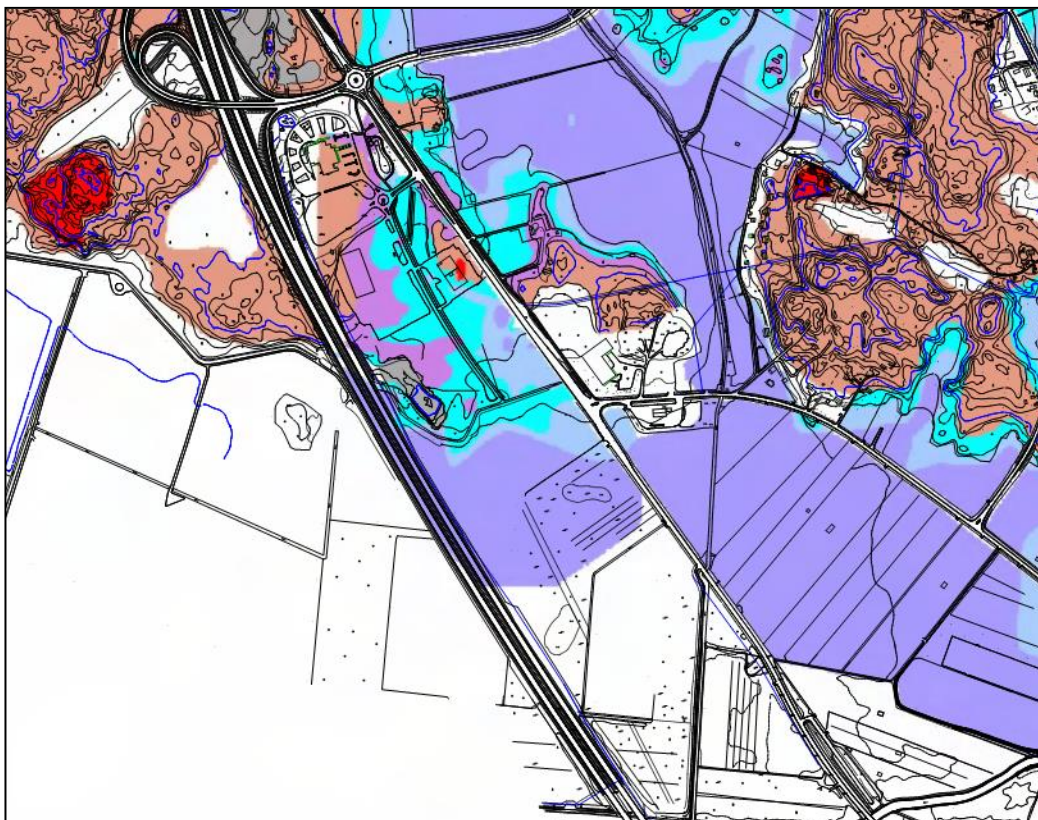


Bild 8. Jordmånsarter:
berg (rött), morän
(ljusbrunt) och lera
(blått)

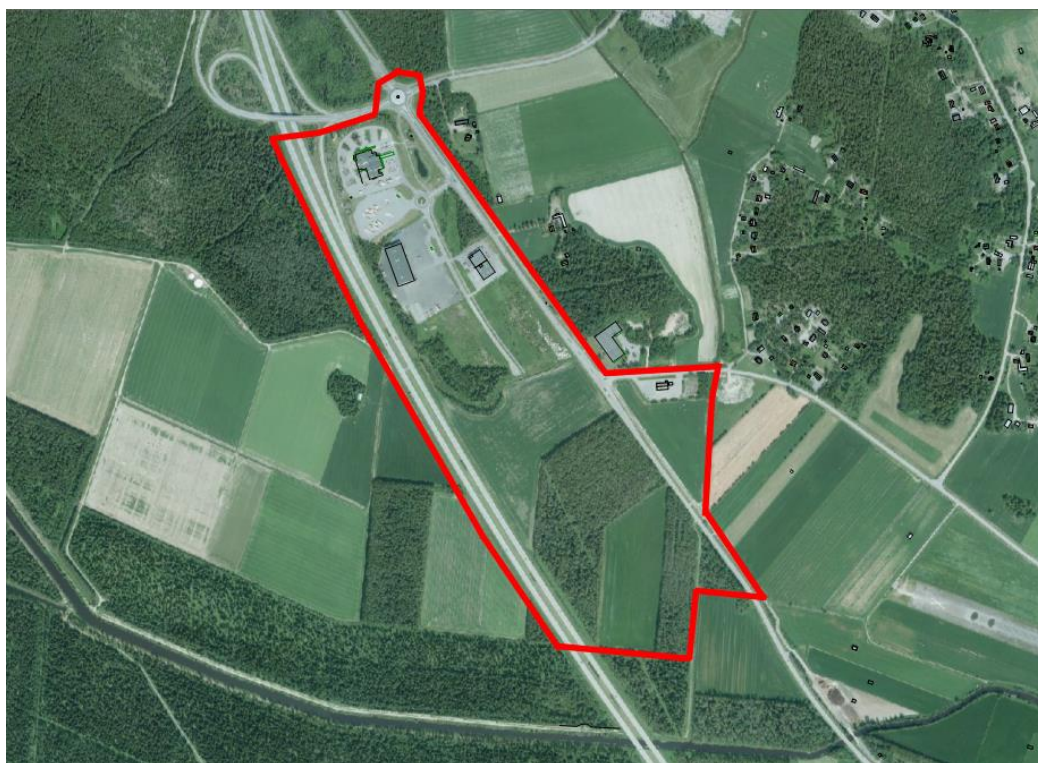


Bild 9. Flygbild av
planområdet

3.1.3 Den byggda miljön

Befolkningsstruktur

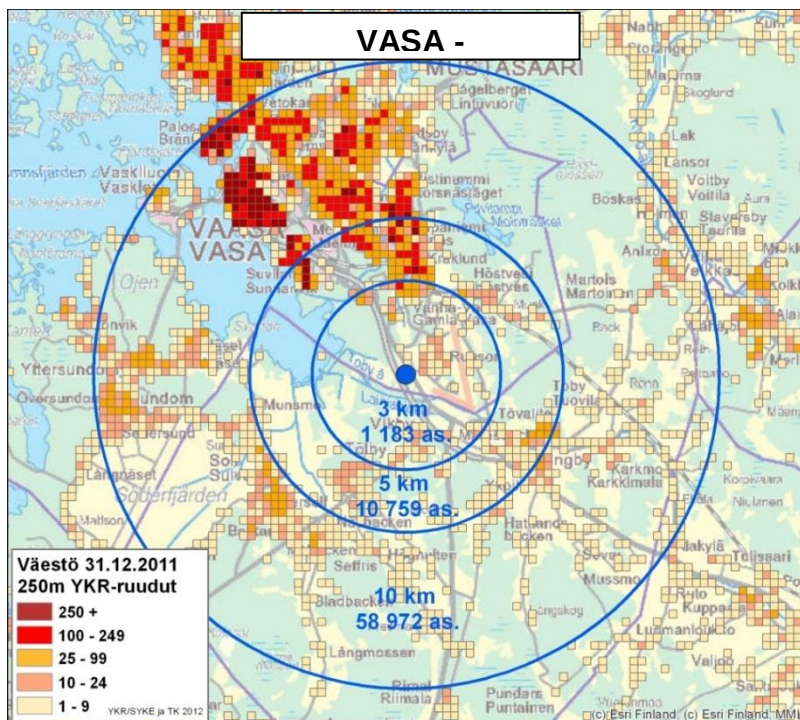


Bild 10. Befolkning kring Risö 31.12.2011 (Källa: YKR-systemet för uppföljning av samhällsstrukturen/Finlands miljöcentral och Statistikcentralen 2012)

Samhällsstruktur

Områdena i planområdets omedelbara närhet är inte detaljplanlagda, men redan på under en kilometers avstånd finns Runsor arbetsplatsområde med ca 4000 arbetsplatser. En betydande del av arbetsplatstrafiken till det går intill planområdet. Själva planområdet kan som det nu är räknas till samhällsstrukturens randområde, men i och med detaljplane- och detaljplaneändringen kan området byggas upp som en betydelsefull handelsplats, som bildar sydligt centrum för Vasas samhällsstruktur, kring vilket markanvändningen bör utvecklas bl.a. för boende.

Stadsbilden

Byggnadsbeståndet på planområdet är sparsamt och mycket nytt. Den av stadsfullmäktige 8.12.2003 godkända detaljplanen nr 904 möjliggjorde byggandet av den nuvarande ABC-stationen och varutrafikterminalkvarteretsområdet samt kvartersområdet för affärsbyggnader. De några få byggnaderna i dessa kvarter är byggda efter det att detaljplanen godkändes. I den av stadsfullmäktige 8.11.1982 godkända detaljplanen nr 575 möjliggörs byggandet av en servicestation i kvarter nr 79. Den före detta servicestationsbyggnaden är för närvarande i annan användning.

Planområdets och dess närmiljös stadsbild är huvudsakligen landsbygdsaktig. Den nuvarande omgivningen kring ABC-stationen ger intrycket av ett affärslandskap med långtradarparkering, parkeringsfält och trafikregleringar. ABC-stationens reklampylon kan anses som en fast punkt i centrum av områdets bebyggda miljö.

Service

På planområdet finns en ABC-station där det utöver bränsleförsäljning finns en dagligvaruhandel och matservice. Någon annan grundläggande service finns inte på planområdet.

Service i centrum finns på ca åtta kilometers avstånd från planeringsområdet. En svenskspråkig läroinrättning på andra stadiet finns på ca en kilometers avstånd norrut. De närmaste dagligvaruaffärerna finns i Korsnäståget och Sunnanvik på ca fyra kilometers avstånd från planområdet.

Arbetsplatser, näringsliv

På planområdet verkar utöver ABC-stationen ett logistikföretag och ett företag inom livsmedelsbranschen. Antalet arbetsplatser på planområdet är 50-100.

Liselunds industriområde och Gamla Vasa sjukhus finns på två kilometers avstånd från planområdet i riktning mot centrum. Arbetsplatsområdet i Runsor finns på en kilometers avstånd. Flygfältet finns på två kilometers avstånd.

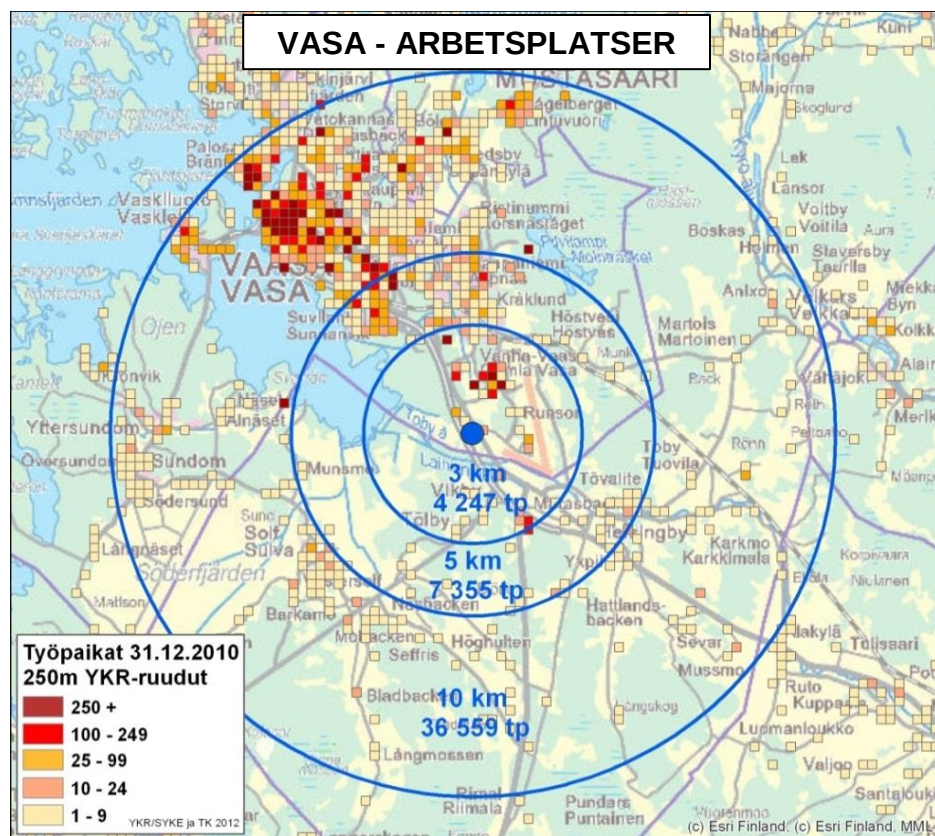


Bild 11. Arbetsplatser kring Risö 31.12.2010 (Källa: YKR-systemet för uppföljning av samhällsstrukturen/Finlands miljöcentral och Statistikcentralen 2012)

Rekreation

I närheten av planområdet väster om motorvägen finns ett Naturaområde som enligt Vasas grönområdesstruktur också fungerar som friluftsområde. På själva planeringsområdet är i anslutning till ABC-stationens fastighet ett område reserverat för rekreativ användning och uppsamlingsbassängen för dagvatten på området fungerar samtidigt som landskapsmotiv.

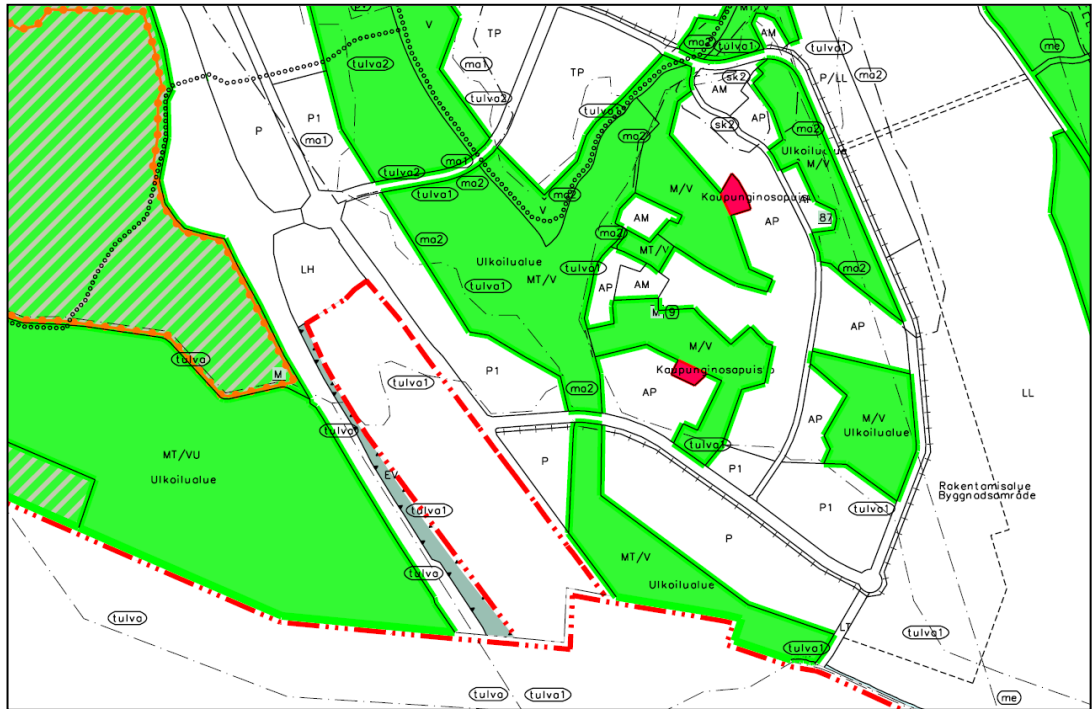


Bild 12. Grönområdesstruktur i anslutning till Vasa generalplan 2030



Bild 13. ABC-stationen i Risö och dagvattenområde

Trafik

Enligt utredningen om markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten *Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys* (Sito 2012) är den viktigaste rutten för varutransporter i landskapet Österbotten riksväg 8. Av trafikprestationerna i Österbotten hänför sig nästan hälften (48 %) till riksvägarna 3 och 8, dit också de största trafikmängderna (genomsnittlig dygnstrafik över 10 000) är koncentrerade. Närheten till riksvägen och därigenom Risöområdets tillgänglighet är en viktig grund för att reservera en del av planområdet för kommersiell service.

I *Lokaliseringsutredningen för Vasa hamnväg* (Oy Talentek Ab 2010) har prognosen för Vasaregionens trafiknät utökats med bl.a. de uppskattade trafikmängderna med anledning av bl.a. Risöområdets kommersiella projekt och vägförbindelsen från Toby till Martois. Enligt trafikprognosen ökar trafikmängderna på motorvägen på avsnittet Förbindelsevägens planskilda anslutning - Risö planskilda anslutning till 45 000, varvid vägen sannolikt kommer att vara stockad tidvis.

Enligt undersökningen av den nya markanvändningen och trafiken i området Risö *Risön alueen uusi maankäyttö ja liikenne* (Matrex Oy 2009) är trafikmängderna 42 400 fordon i alternativ 1, enligt vilket kommersiella projekt förverkligas i både Liselund och Risö, på motorvägen mellan Kanalbrovägen och Farmarvägen, dvs. en ökning med nästan 66 % jämfört med utgångsläget. Söder om Ladugårdsvägens och Kanalbrovägens anslutning är det 10 700 fordon/dygn och längre söderut (SÖF) 3100 fordon/dygn. Söder om Farmarvägens anslutning är trafiken på motorvägen 23 100 fordon/dygn.

I trafikplanen gällande väg- och gaturegleringarna i Liselund, Kungsgården och Risö *Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt* (Ramboll Finland Oy 2009) har bl.a. funktionen i Förbindelsevägens och motorvägens anslutningar beskrivits och en sammanbindning av Förbindelsevägen och Ladugårdsvägens förlängning med varandra enligt granskningssituationen år 2030, där förverkligandet av alla planerade kommersiella projekt utgör grund för de prognostiserade trafikmängderna i Liselund och Risö. Trafikprognosen är baserad på Matrex Oy:s maximiprogno. De föreslagna trafikregleringarnas funktionsduglighet har säkerställts i trafikprognosen för år 2030 med trafikmängder i enlighet med trafiken under toptimmarna kvällstid.

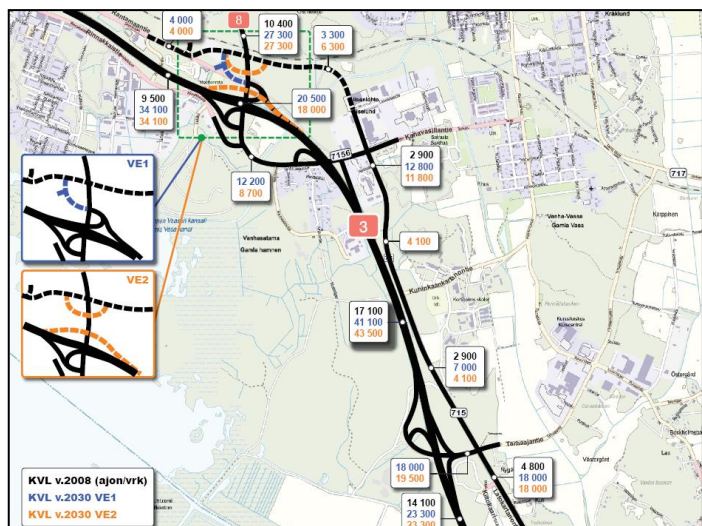


Bild 14. Trafikmängder år 2008 (svart) och i prognossituationen år 2030 (blått och rött) med olika nätalternativ (Källa: *Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt*)

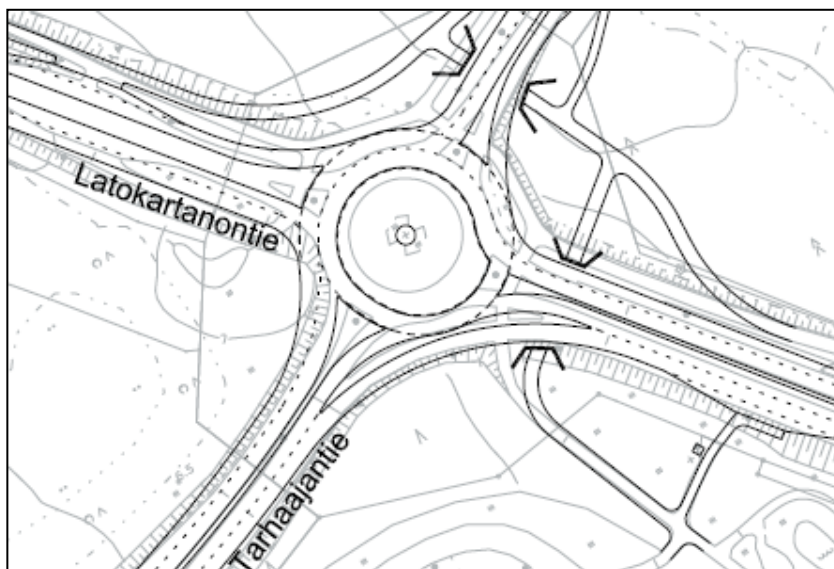


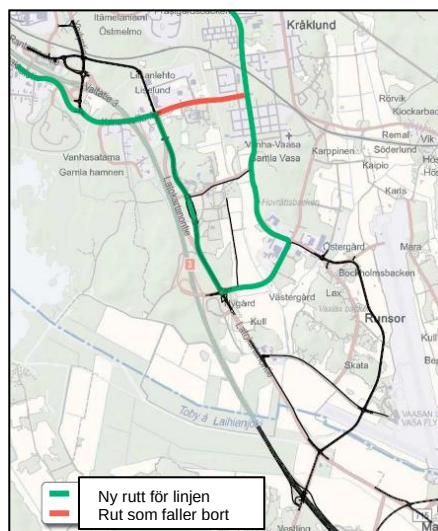
Bild 15. Ladugårdsvägens och Farmarvägens anslutning (Källa: Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt)

Enligt trafikplanen *Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt* borde den nuvarande cirkulationsplatsen vid Ladugårdsvägen och Farmarvägen utvidgas och delvis borde den göras till en turbocirkulationsplats med två filer. Anslutningens södra och västra gren skulle ändras till fyrfilig. Med tanke på smidigheten i trafiken borde cirkulationsplatser byggas också i Ladugårdsvägens och Flygfältsvägens anslutning.

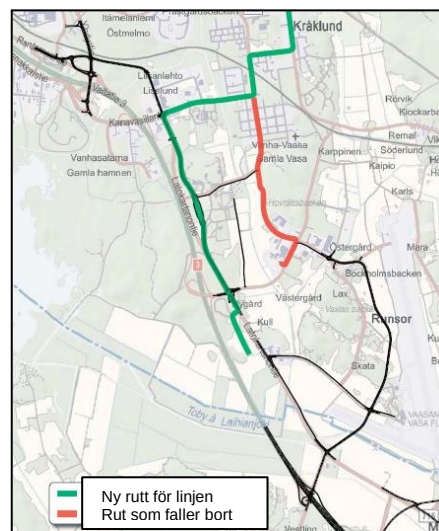
Kollektivtrafiken

Enligt utredningen om markanvändningen, trafiken och logistiken i Österbotten *Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys* (Sito 2012) är den bästa servicenivån i Österbotten koncentrerad till Vasa stads lokaltrafiks område. Något med tanke på servicenivån konkurrenskraftigt kollektivtrafikutbud finns inte i området Österbotten. Största delen av det område som trafikeras av Vasa lokaltrafik är område med en attraktiv servicenivå.

Enligt trafikplanen som gäller väg- och gaturegleringarna i Liselund, Kungsgården och Risö borde de nuvarande kollektivtrafiklinjerna ändras så att linjerna så bra som möjligt täcker såväl den existerande som den kommande markanvändningen. Utbudet av turer utökas i enlighet med den ökande efterfrågan på kollektivtrafik så att mobilitetsbehoven i anslutning till ökningen i arbets- och studieplatser, boendet och den ökade kommersiella servicen tillgodoses.



Bilderna 16 och 17. Ruttändringar på linje 1 till vänster på bilden och ruttändringar på linje 4 till höger (Källa: Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt)



Lättrafiknät

Enligt trafikplanen för väg- och gaturegleringarna i Liselund, Kungsgården och Risö borde lättrafiklederna göras enhetliga och kontinuerliga. Invid Ladugårdsvägen finns en lättrafikled på hela sträckan från Kanalbrogatan söderut. Från Kanalbrogatan norrut i riktning mot centrum är lättrafikrutten åtskild från Ladugårdsvägen. Säkerheten för lättrafiken förbättras genom att huvudrutterna anläggs på en annan nivå än biltrafikens huvudleder.

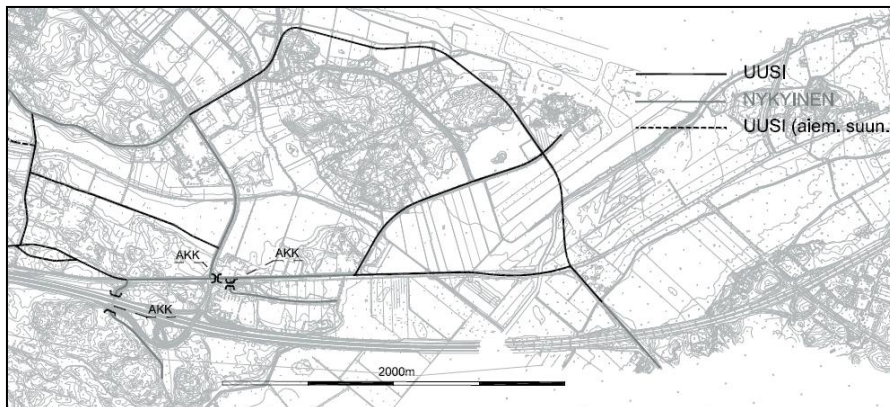


Bild 18. Lättrafiknät (Källa: Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt)

Specialtransportrutter

Till specialtransportrutterna i det eftersträvande vägnätet för stora specialtransporter på planeringsområdet hör Ladugårdsvägen och Farmarvägen samt söderut riksväg 3. Vid den fortsatta planeringen av Farmarvägens och Ladugårdsvägens korsning bör specialtransporterna i bägge riktningarna och det fria utrymme som behövs för dem, vändningsutrymme och körspårens bärgighet beaktas.

Spårtrafiken

I utredningen av spårtrafiken i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn (Pöyry Finland Oy 2010) har också möjligheten till persontågtrafik inom staden granskats. Spårförbindelsealternativet, som har skisserats upp invid motorvägen, skulle mildra konsekvenserna av järnvägen vad gäller hinder och stadsbild, eftersom den skulle finnas i samma korridor som motorvägen. Järnvägens sträckning skulle förutsätta en precisering av områdesreserveringarna i fråga om markanvändningen öster om motorvägen. Sträckningen skulle bra nå Risö affärs- och företagsområde samt Kungsgårdens område, vilket skulle förbättra förutsättningarna för anläggandet av tågstationer.

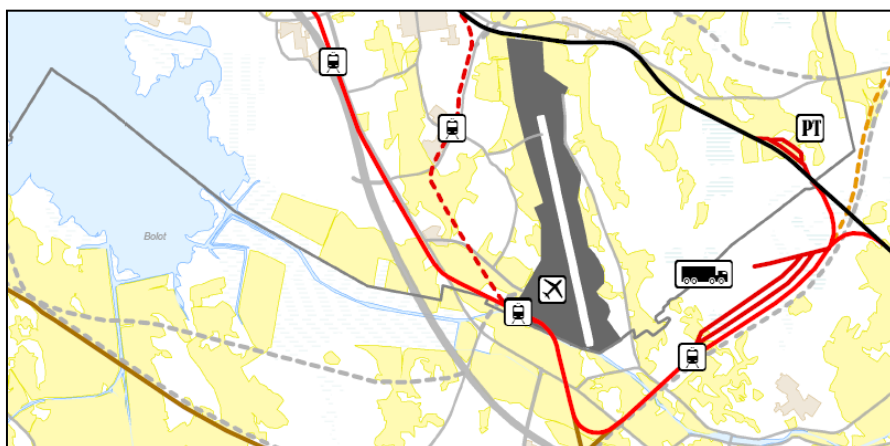


Bild 19. Utredning om spårtrafiken i Vasaregionen på områdena Risö, flygfältet och logistikcentret (Källa: Spårvägsutredningen i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn)

Byggd kulturmiljö och fornminnen

På planområdet finns inga fornminnen. I närheten av planeringsområdet väster om motorvägen finns rester av stenfoten av det f.d. kungstorpet i Risö. I öster gränsar ett på landskapsnivå värdefullt kulturlandskapsområde till planeringsområdet och i norr Kungsgårdens nationellt värdefulla landskapsområde.

- | | |
|---|--|
| KULTUURIHISTORIA | KULTURHISTORIA |
|  MUINAISMUISTOLAIN NOJALLA SUOJELLUT KOHTEET
Muinaisjäännösrekisteri 2008 |  OBJEKT SOM SKYDDATS MED STÖD AV LAGEN OM FORNMINNEN
Register över fornlämningar 2008 |
|  VALTAKUNNALLISESTI MERKITTÄVÄT KULTUURIHISTORIALLISTET YMPÄRISTÖT
Museoviraston vahvistamaton lista 2008 |  NATIONELLT BETYDANDE KULTURHISTORISKA MILJÖER
Museiverkets obekräftade förteckning 2008 |
|  VALTAKUNNALLISESTI ARVOKAS MAISEMA-ALUE
Valtioneuvoston periaatepäätös 1995 |  NATIONELLT VÄRDEFULLT LANDSKAPSORMÅDE
Statsrådets principbeslut 1995 |
|  MAAKUNNALLISESTI ARVOKKAAT KULTTUURIMAISEMA-ALUEET
Maakuntakaavaehdotus 24.9.2007, Pohjanmaan liitto |  LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLA KULTURLANDSKAPSORMÅDEN
Förslaget till landskapsplan 24.9.2007, Österbottens förbund |
|  MUUT KULTUURIHISTORIALLISTET ARVOKKAAT KOHTEET
Pohjanmaan museo 2008 |  ÖVRIGA KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLA OBJEKT
Österbottens museum 2008 |
| Numeroiden selitykset sivuilla 24–26. | |

Anna-Kaisa Aalto 2008

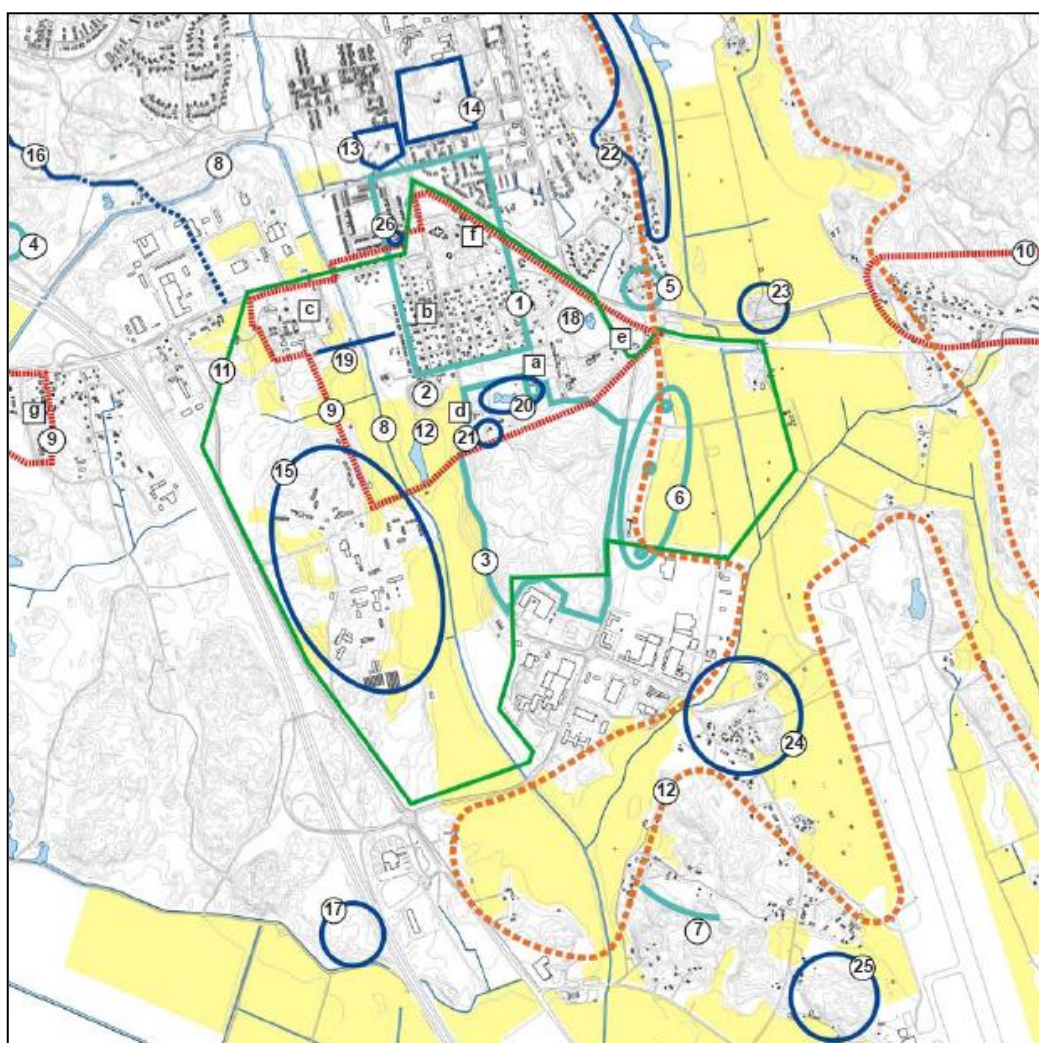


Bild 20. Kulturhistoriska objekt och landskapsobjekt i de södra delarna av Vasa (Källa: Inventering av Gamla Vasas nationellt värdefulla landskapsområde 2008)

Teknisk service

Området som berörs av detaljplaneändringen är anslutet till det kommunaltekniska nätet. El-, vatten- och avloppsledningarna samt fjärrvärmen går huvudsakligen i linje med Expresskurvan.

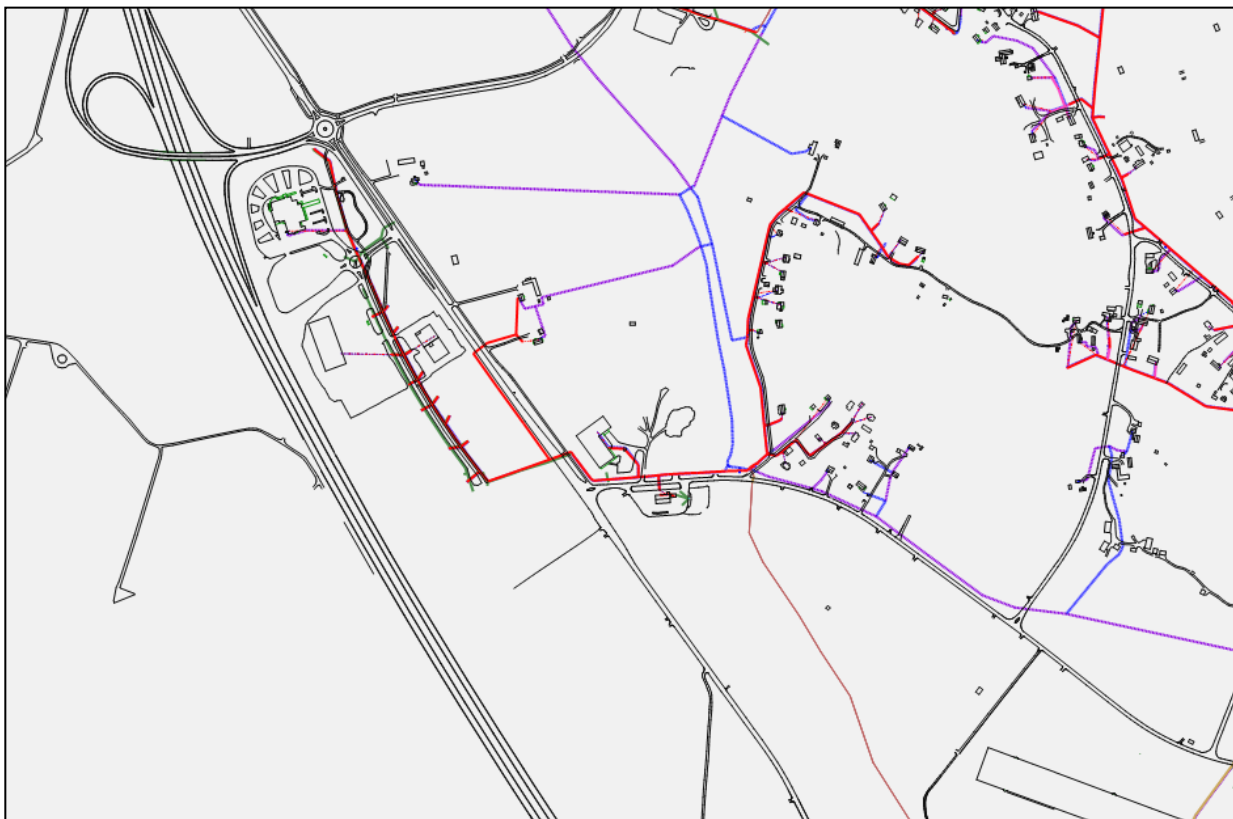


Bild 21. Avloppsvattenavlopp (rött), regnvattenrör (grönt) och hushållsvatten (blått och lila)

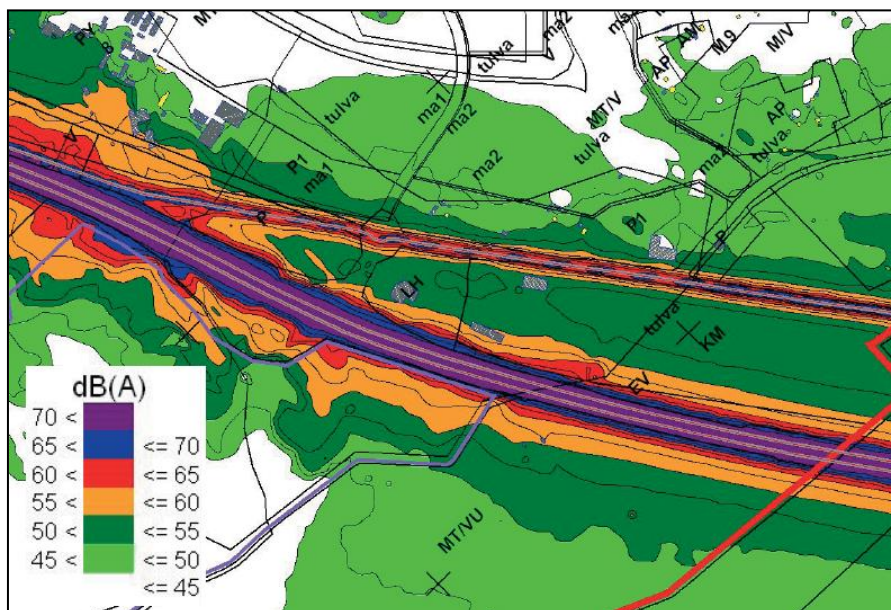


Bild 22. Låg- och mellanspänningskablar (gul och blå) och fjärrvärme (ljusröd)

Miljöskydd och miljöstörningar

Från den intilliggande motorvägen sprids en del trafikbuller till planområdet. I utredningen om väg- och gaturegleringarna i Liselund, Kungsgården och Risö har trafikbullret från motorvägen beskrivits enligt situationen år 2008.

Bild 23. Bullersituation 2008 med nuvarande vägregleringar, dagtid kl. 07-22, LAeq (Källa: Liisanlehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt)



På f.d. servicestationsfastigheten (Shell) Flygfältsvägen 1 har förorenad jord iståndsatts år 2002. Inga sådana skadliga ämnen som kräver fortsatta åtgärder blev kvar på fastigheten. I samband med rivningen av bränslestationen norr om Flygfältsvägen år 2000 har mark som var förorenad med mineralolja iståndsatts. I ett resthaltprov överskrider oljehalten (mellandestillat) knappt den lägre riktvärdesnivå som är angiven i Statsrådets förordning 214/2007 och som borde beaktas vid planeringen av bostadsbyggande på området.

Social miljö

Området Risö kan anses vara trafikmässigt centrum för södra delen av Vasa och gräns mellan staden och landsbygdslandskapet. Motorvägen invid området och den livligt trafikerade cirkulationsplatsen vid Ladugårdsvägen och Farmarvägen anger platsens nuvarande karaktär som trafiklandskap, där ABC-stationen bildar en central mötesplats. ABC-stationen har blivit en plats för alla där man dygnet runt kan göra inköp, äta och träffas.



Bild 24. ABC-station mitt i ett trafiklandskap

3.1.4 Markägoförhållanden

Största delen av området som detaljplaneändringen omfattar ägs av Vasa stad. På de detaljplanlagda områdena är ABC-stationens tomt och den f.d. servicestationens tomt i Flygfältsvägens korsning i privat ägo.

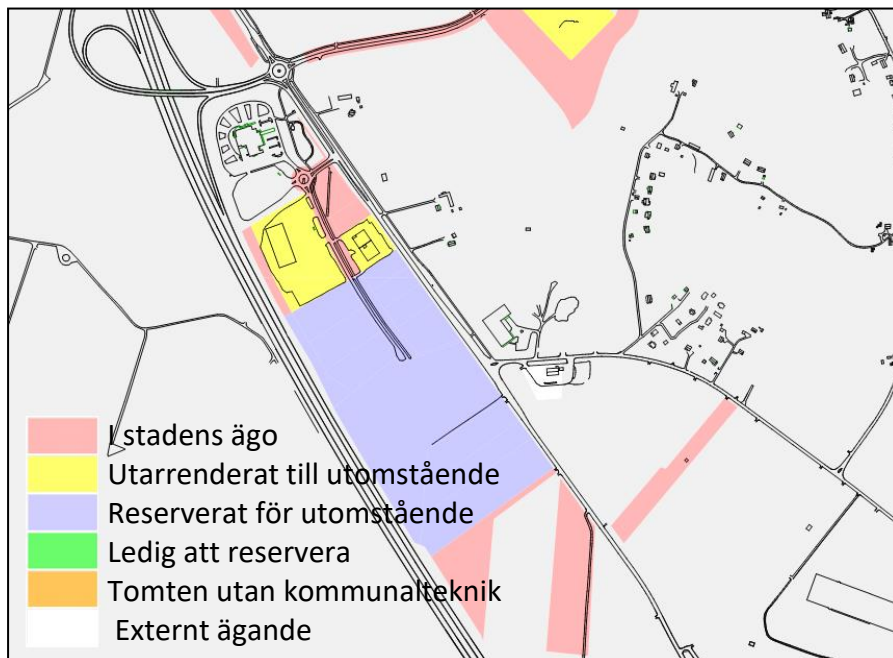


Bild 25. Markägoförhållanden på detaljplaneändringsområdet

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Förslaget till landskapsplan för Österbotten har fastställts av miljöministeriet 21.12.2010 och i det berörs planområdet av beteckningarna LM (terminal för landtrafik). Därtill hör området till Vasa kvalitetskorridor (kk-5).

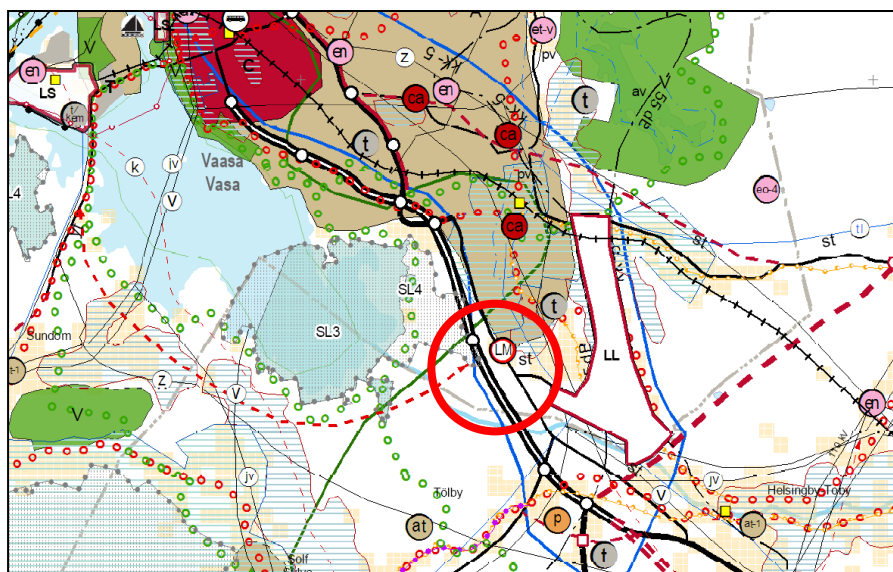


Bild 26. Utdrag ur Österbottens landskapsplan

Ettap 1 av Österbottens landskapsplan, lokalisering av kommersiell service i landskapet Österbotten har godkänts av landskapsfullmäktige 14.5.2012 och fastställts av Miljöministeriet 4.10.2013. I den gäller beteckningen km4 för planområdet och enligt den är det möjligt att på området förlägga en stor detaljhandelsenhet på högst 124 000 m² vy eller en affärskoncentration, varav 5000 m² vy får vara dagligvaruhandel, 89 000 m² vy utrymmeskrävande specialvaruhandel och 30 000 m² vy annan specialhandel. Den i totallandskapsplanen för Risö anvisade beteckningen landtrafikterminal (LM) hävdades i och med fastställandet av etapplandskapsplanen.

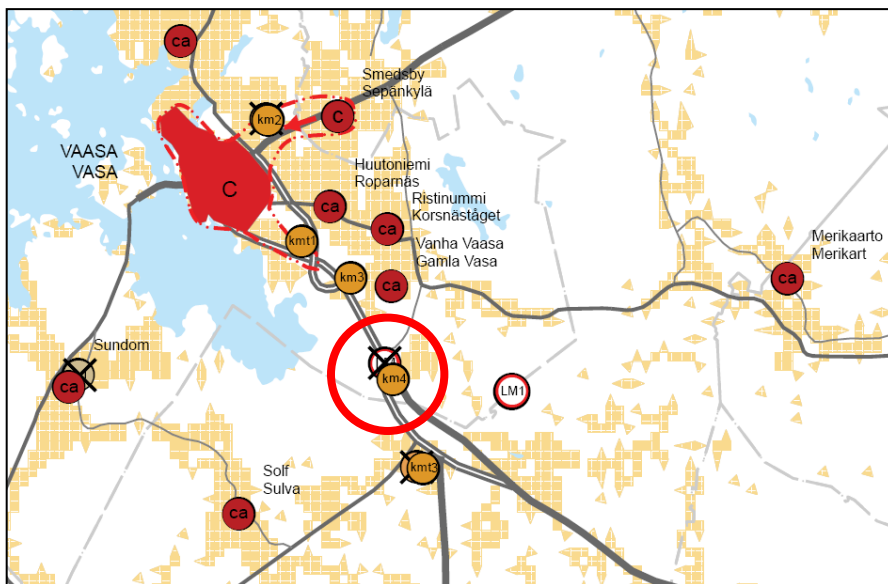


Bild 27. Utdrag ur Österbottens landskapsplan, etapp 1, lokalisering av kommersiell service i Österbotten

Vasa stads generalplan 2030 har godkänts av stadsfullmäktige 13.12.2011 och 18.9.2014 har det kungjorts att den har vunnit laga kraft. I den är planområdets norra del angiven som servicestationsområde (LH) och planens östra del som område för service, handel och förvaltning (P). Invid motorvägen finns ett skyddsgrönområde (EV). En del av planområdet hör till ett översvåmningsområde.

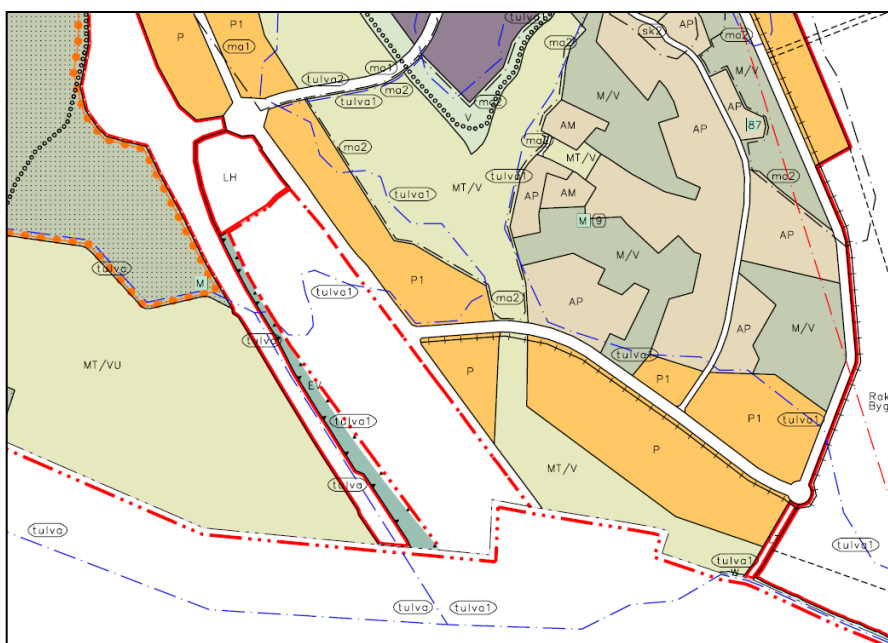


Bild 28. Utdrag ur Vasa generalplan 2030

Vasas grönområdesstruktur 2030 är en temadel i anslutning till generalplanen. Grönområdesstrukturen är baserad på utredningen om landskapsstrukturen i Vasa, på en kartläggning av värdefulla naturtyper samt på en utvärdering av tillgängligheten till rekreationsområdena och deras kvantitet. Med hjälp av grönområdesstrukturen tryggas såväl invånarnas behov av rekreationsaktiviteter som naturens mångfald, särdrag och skyddsbehov. I generalplanen för Vasa har 663 m² grönområde/invånare reserverats. Därtill reserveras i samband med noggrannare planläggning parker bostadsområdesvis och kvartersvis. De grönområdesbehov som har angivits i Vasas grönområdesstruktur 2030 har beaktats i detaljplanen som är under arbete.

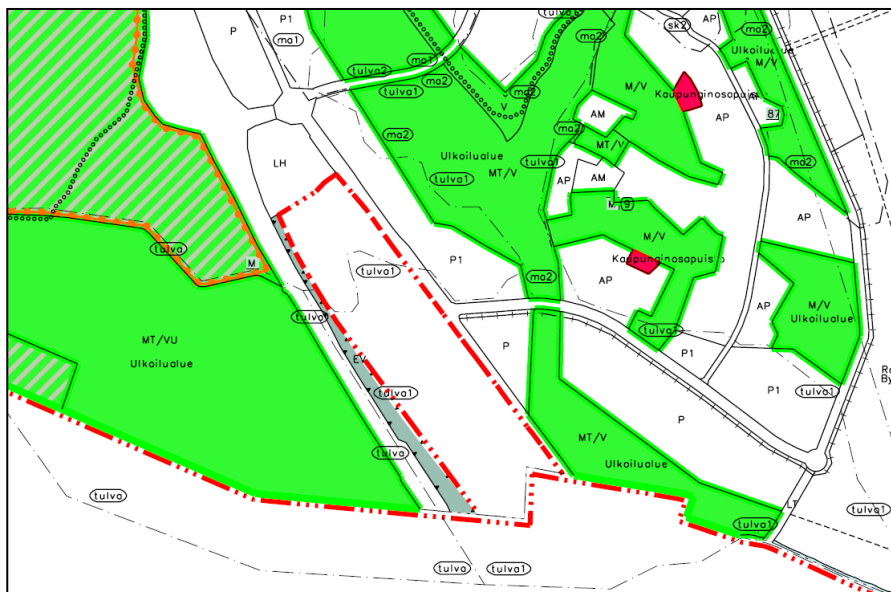


Bild 29. Utdrag ur Vasas grönområdesstruktur 2030

Stadsfullmäktige har 5.5.2014 godkänt delgeneralplanen för den s.k. kvalitetskorridoren beträffande områdena Liselund, Kungsgården och Risö och det har kungjorts att planen har vunnit laga 28.8.2014. I delgeneralplanen är Risöområdet reserverat som servicestationsområde (LH), område för kommersiell service, där en stor detaljhandelsenhet får förläggas (KM2), område för service där boende får förläggas (P1) och jordbruksområde (MT).

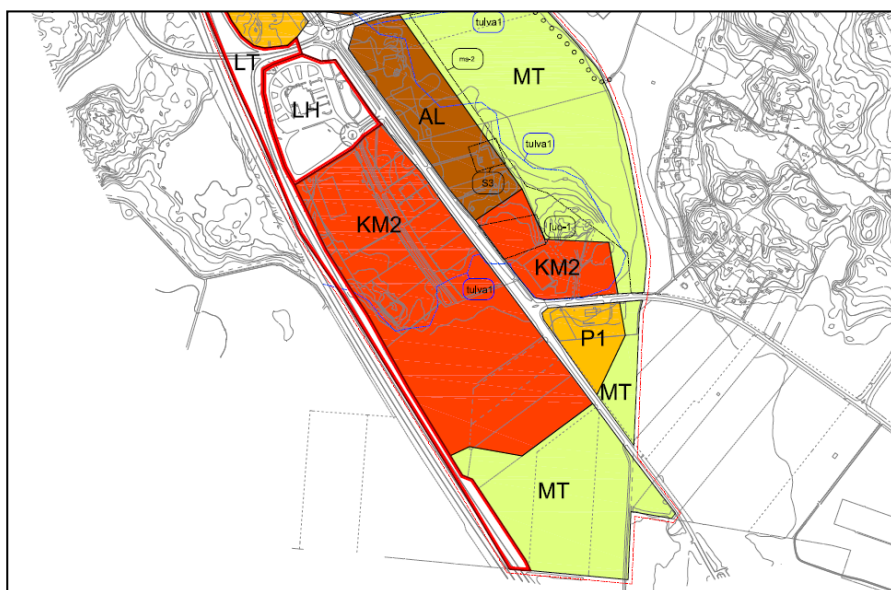


Bild 30. Utdrag ur utkastet till delgeneralplan för kvalitetskorridoren (Källa: WSP Finland)

Detaljplaner som gäller på planeringsområdet:

På området gäller den 8.12.2003 godkända **detaljplanen nr 904** i vilken området är fastställt som landtrafikcentral. Tomten längst i norr i kvarter 86 är anvisad som kvartersområde för servicestation (LH) och de övriga fyra tomterna som kvartersområde för en godstrafikterminal (LTA). Remsan mellan de ovan nämnda och motorvägen är i detaljplanen anvisad som skyddsgrönområde (EV). Östra sidan om gatuområdet (Expresskurvan), kvarter 87, är anvisad som kvartersområde för affärsbyggnader (KL) och vid södra kanten av området finns ett smalt närrekreationsområde (VP). På området gäller därtill den 8.11.1982 godkända **detaljplanen nr 575** i vilken kvarter 79 är anvisad som kvartersområde för servicestationsbyggnader. Bredvid korsningen av Ladugårdsvägen och Flygfältsvägen är ett skyddsgrönområde (EV) angivet i planen.

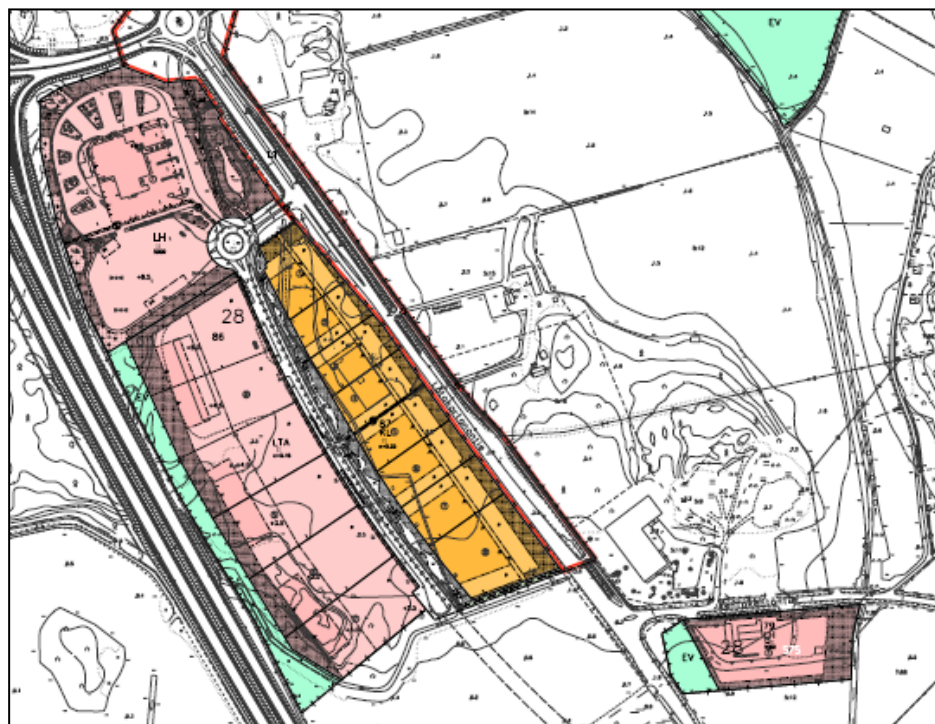


Bild 31. Utdrag ur detaljplanesammanställningen

Vasa stads nuvarande byggnadsordning godkändes av stadsfullmäktige 10.11.2003 och trädde i kraft 19.12.2003.

Tomtindelning och –register:

Tomten 905-28-79-1 har antecknats i tomtregistret 7.2.1984.
 Tomten 905-28-86-1 har antecknats i tomtregistret 2.2.2004.
 Tomten 905-28-86-5 har antecknats i tomtregistret 14.9.2006.
 Tomten 905-28-86-6 har antecknats i tomtregistret 14.9.2006.
 Tomten 905-28-86-7 har antecknats i tomtregistret 14.9.2006.
 Tomten 905-28-86-8 har antecknats i tomtregistret 11.5.2007.
 Tomten 905-28-87-1 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-2 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-3 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-4 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-5 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-6 har antecknats i tomtregistret 15.9.2006.
 Tomten 905-28-87-7 har antecknats i tomtregistret 17.11.2004.

Tomten 905-28-87-8 har antecknats i tomtregistret 17.11.2004.
 Registerområdet 905-429-1-47 har antecknats i tomtregistret 27.11.2008.
 Registerområdet 905-426-2-50 har antecknats i tomtregistret 11.3.2009.
 Registerområdet 905-429-5-13 har antecknats i tomtregistret 5.11.1990.
 Registerområdet 905-429-5-6 har antecknats i tomtregistret 18.8.1948.
 Registerområdet 905-429-5-3 har antecknats i tomtregistret 18.8.1948.
 Registerområdet 905-429-5-14 har antecknats i tomtregistret 21.10.2001.
 Registerområdet 905-429-5-4 har antecknats i tomtregistret 18.8.1948.
 Registerområdet 905-426-2-18 har antecknats i tomtregistret 29.9.1965.
 Registerområdet 905-426-1-46 har antecknats i tomtregistret 10.9.1962.
 Registerområdet 905-426-2-26 har antecknats i tomtregistret 3.7.1978.
 Registerområdet 905-426-2-10 har antecknats i tomtregistret 16.5.1955.
 Registerområdet 905-426-1-35 har antecknats i tomtregistret 16.5.1955.
 Registerområdet 905-426-2-9 har antecknats i tomtregistret 16.5.1955.
 Registerområdet 905-429-5-12 har antecknats i tomtregistret 18.8.1977.

Baskartan för detaljplaneändringsområdet har justerats 8.1.2016.

Området är i enlighet med stadsstyrelsens planeringssektions beslut 16.6.2015 (111 §) belagt med byggförbud i två år på grund av justering av detaljplanen.

På planeringsområdet finns inga enligt byggnadsskyddslagen skyddade objekt.

4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplanering

Den nuvarande laga kraft vunna detaljplanen som gäller för planeringsområdet möjliggör inte några stora detaljhandelsenheter eller någon utrymmeskrävande specialhandel på området. Med beaktande av områdets läge invid goda trafikförbindelser och det utrymme som bebyggandet av området kräver finns ingen alternativ plats för stora handelsenheter på Vasa stads område, därför är trycket på att bebygga Risöområdet så att det motsvarar de kommersiella behoven stort.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller denna

Stadsstyrelsens planeringssektion beslutade på sitt sammanträde 4.9.2012 om uppgörande av detaljplan och detaljplaneändring samt tomtindelning och tomtindelningsändring.

Stadsstyrelsen har 2.6.2008 (§ 260) för IKANO reserverat ett område invid Expresskurvan i Risö för preliminär planering. Planeringsreserveringen var ursprungligen i kraft till 31.12.2008. Stadsstyrelsen har 8.12.2008 (§ 578), 18.5.2009 (§ 247) och 21.12.2009 (§ 591) förlängt giltighetstiden till 30.4.2009, 31.12.2009 och 31.12.2010.

Stadsstyrelsen har 21.12.2009 (§ 591) för KPO reserverat ett område invid Expresskurvan i Risö för preliminär planering. Planeringsreserveringen var ursprungligen i kraft till 31.12.2010. Stadsstyrelsen har 29.11.2010 (§ 498) förlängt giltighetstiden till 31.12.2011 som en del av en mera omfattande köpcenterhelhet och samtidigt preciserat området i norra delen av Expresskurvan i Risö. KPO har ansökt om en förlängning av planeringsreserveringen ännu efter 31.12.2011, vilket dock inte före detta har behandlats i stadsstyrelsen.

IKEA, IKANO och KPO har 8.1.2010 ingått ett intentionsavtal som gäller samarbete i anslutning till förverkligandet av området vid Expresskurvan i Risö.

Stadsstyrelsen har på sitt sammanträde 24.11.2014 godkänt intentionsavtalet mellan IKEA, IKANO och staden samt intentionsavtalet mellan KPO och staden. Syftet med intentionsavtalet skulle vara att avtala om samarbete mellan avtalsparterna för utredning av om det å ena sidan skulle vara möjligt att på området vid Expresskurvan i Risö förverkliga de projekt som å ena sidan IKEA och IKANO och å andra sidan KPO strävar efter på området Expresskurvan i Risö.

4.3 Deltagande och samarbete

4.3.1 Intressenter

Intressenterna och intressenternas påverkningsmöjligheter är nämnda i programmet för deltagande och bedömning. Intressenterna är:

Boende, företag, samfund och markägare:

Planeringsområdets markägare och grannfastigheternas ägare, innehavare och boende samt företag och samfund med verksamhet på området.

Myndigheter: Österbottens Närings-, trafik- och miljöcentral, Södra Österbottens Närings-, trafik- och miljöcentral, Österbottens förbund, Museiverket, Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Korsholms kommun, Österbottens räddningsverk, Polisnärheten i Vasa härad, Staben för Västra Finlands militärlän.

Vasa stads förvaltningar och affärsverk: Stadsutvecklingen, Kommuntekniken, Fastighetssektorn, Byggnadstillsynen, Österbottens museum, Miljösektorn, Fritidssektorn, Kultursektorn, Vasa Hussektor och Vasa Vatten.

Övriga: Anvia Abp, Vasa Elektriska Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheten, Vasa Elnät Ab, VASEK Ab, Oy Merinova Ab, Vaasan Yrittäjät ry, Österbottens företagarförening rf, Österbottens handelskammare, Vasa affärscentrum rf, Oy Vaasa Parks Ab, Variska områdeskommitté, Runsor Byagårdsförening rf, Vasa miljöförening rf.

4.3.2 Anhängiggörande

Detaljplanen och detaljplaneändringen har inletts i och med beslut av stadsstyrelsens planeringssektion 4.9.2012.

4.3.3 Deltagande och växelverkansförfaranden

Inledningssammanträdet mellan olika förvaltningar hölls 7.10.2010. På sammanträdet gick man igenom planens utgångsmål och förutsättningarna för hur området ska utvecklas och redogjordes för utredningarna beträffande området. Områdets läge i den kommande stadsstrukturen förutsätter extra högklassigt och helhetsbetonat uttryck när det gäller planeringen och förverkligandet av projektet i fråga om verksamheten och stadsbilden. Ur räddningsverkets synvinkel blir det så pass mycket nytt byggnadsbestånd och så många nya arbetsplatser att en riskanalys av den förändrade markanvändningen visar att en ny brandstation med en yrkesbrandkårsjour dygnet runt behöver inrättas på området. Vid det inledande mötet antecknades att bl.a. följande ärenden ska beaktas i projektet:

- Anpassning av kedjekonceptens verksamhet och stadsbilden till platsens villkor och till planerna för de omgivande områdena
- Sammanjämkande av kedjornas intressen
- Allmänna trafikarrangemang inom området (varutrafiken, kundtrafiken, parkeringen, fotgängartrafiken, cyklingen – en fungerande helhetslogistik)
- Strategisk helhetsgranskning av områdeslösningen
- Fastställande av stadsbildsmässiga mål
- Nödvändiga lösningar för det allmänna trafiknätet

- Beredskap för översvämningar i Toby å och i fråga om havsvattnet (också byggnadstekniskt översvämningsskydd i samband med byggnadsplaneringen och förverkligandet)
- Grundläggande granskning av kraven som gäller anläggandet av grunden

Programmet för deltagande och bedömning i enlighet med 63 § MarkByggl har varit offentligt framlagt under tiden 11.10–26.10.2012 och det har skickats till alla intressenter som berörs av detaljplanen eller detaljplaneändringen. Utlåtanden om programmet för deltagande och bedömning lämnades in av följande instanser:

- Österbottens räddningsverk 15.10.2012 (anlände 17.10.2012)
- Österbottens museum 31.10.2012
- Fastighetssektorn 13.11.2012 (anlände 14.11.2012)
- Museiverket 29.10.2012 (anlände 15.11.2012)
- Korsholms kommun 6.11.2012 (anlände 16.11.2012)
- Österbottens förbund 4.12.2012

Hörande/växelveckan i planutkast-/beredningsskedet 62 § MarkByggl, 30 § MarkByggF:

Planutkastet har varit framlagt under tiden 15.4–15.5.2013, varvid intressenterna har haft möjlighet att uttala sina åsikter om saken. Under framläggningstiden inkom åtta utlåtanden och fyra åsiktsyttringar.

Detaljplaneförslaget/offentligt framläggande/utlåtanden 65 § MarkByggl, 27-28 § MarkByggF:

Detaljplaneförslaget och förslaget till ändring av detaljplanen har varit offentligt framlagda under tiden 22.12.2016-23.1.2017, varvid stadsborna och intressenterna har haft möjlighet att framföra sina åsikter om ärendet. Under framläggningstiden inkom 10 utlåtanden och tre anmärkningar.

Myndighetssamråd 66 § MarkByggl:

Ett myndighetssamråd har hållits om förslaget till detaljplaneändring 31.1.2011. Ett andra myndighetssamråd hölls 5.5.2017.

Lagakraftvunnen detaljplan 188 § 5 mom. MarkByggl, § 63 Kommunallagen: Stadsfullmäktige i Vasa fastställer detaljplanen och detaljplaneändringen för Risö affärs- och företagsområde.

4.3.4 Myndighetssamarbete

Ett i 66 § markanvändnings- och bygglagen avsett myndighetssamråd har hållits på Närings-, trafik- och miljöcentralen 31.1.2011. Vid samrådet gavs följande kommentarer som gällde arbetet med detaljplaneändringen:

Korsholms kommun:

Ett bra projekt för regionen. Ryms alla bilplatser på Vasas sida?

Närings-, trafik- och miljöcentralen/Trafik och infrastruktur:

Förbindelsevägens kapacitet håller på att överskridas också utan projekten på planeringsområdet och fortsatt planering av Förbindelsevägen pågår. Samti-

digt ska logistikområdet, flygfältsområdet, Långskogens område och Kungsgårdens område utvecklas. Risö affärs- och företagsområde tillsammans med andra projekt i närområdena medför i sinom tid ett behov av tillbyggnad/förbättring av ramplösningarna vid motorvägen. Investeringsbehov kommer och de är kända.

Risö är ett potentiellt område för utnyttjande av kollektivtrafik och kollektivtrafikens möjligheter borde beaktas. Projekten förbättrar kollektivtrafikens förutsättningar. För närvarande pågår en noggrannare utredning om den interna och regionala trafiken. Utredningen blir klar sommaren 2011 och utredningen ger information för arbetet. Arbetet med kvalitetskorridoren Seinäjoki-Vasa håller också på att starta.

Närings-, trafik- och miljöcentralen, Miljö- och naturresurser:

Det skulle vara bra att fortsätta med en noggrannare översvämnings- skyddsplan så snart som möjligt. Projektet skulle inte få förvärra översvämningsrisken. I fortsättningen måste man också utreda om projektet blir ett vattentillståndsärendet i och med att lagen ändras.

För närvarande är bedömningen av miljökonsekvenserna behovsprövad när det gäller affärsprojekt. Tre plannivåer är aktuella samtidigt beträffande projektet i växelverkansprocessen. Utredningarna borde vara på miljökonsekvensbedömningsnivå och deltagandet ordnat. När utredningarna är sammanställda, diskussion med Närings-, trafik- och miljöcentralen om nödvändigheten av en miljökonsekvensbedömning.

Vilka inverknings har projektet på centrum och överföringarna av köpkraft? Specialvaruhandeln konkurrerar med handeln i centrum. Bristen på kunder är ett problem i området Risö. Enligt den nyaste utredningen om handeln är behovet av ytterligare kvadratmeter för dagligvaruhandeln på stadens område 12 000-18 000 m² vy och behovet i Risö affärs- och företagsområde överskrider detta. I söder lite bebyggelse och behov av dagligvaruhandel i Gerby. För generalplanen finns enbart en utredning om dagligvaruhandeln, bör den ytterligare kompletteras med en utredning om specialhandeln?

Vasa stad/Planläggningen:

Risö är Vasas och hela regionens spetsprojekt. I området behövs ett kommersiellt centrum, som stöder arbetsplatskoncentrationen. Målet är att skapa ett exempelprojekt som använder alternativa energier på ett delområde av handeln.

Om all handel (i synnerhet utrymmeskrävande specialhandel) ska placeras i centrum, hur sväljer rutplaneområdet projektens utrymmesbehov inklusive trafikökning o.d.? Stenhaga betjäna invånarna i norr och i Gerby pågår som bäst en detaljplaneändring som möjliggör en liten ökning av handeln. Självförsörjningsgraden i fråga om arbetsplatser är i Vasa 130 % och det finns en arbetsplatskoncentration i den södra delen. Därtill finns Sunnanvik, Högbacken, Vikby, Solf, Toby m.fl. i närheten av Risö affärs- och företagsområde. Det nya affärsområdet balanserar samhällsstrukturen och minskar onödig trafik i nord-sydlig riktning. Centrum måste utvecklas samtidigt. Men om man koncentrerar sig enbart på centrum, tynar hela regionens kommersiella utbud bort.

Etapplanehelheten är baserad på nya utredningar. Staden och förbundet har samarbetat intimt och samtliga parter har länge känt till hurdan handelshelhet som är på kommande till området Risö.

Vasa stad/Gatusektorn:

Regelbunden kollektivtrafikförbindelse till området Risö och åtminstone en ny förbindelse via arbetsplatskoncentrationen i Runsor skulle vara önskvärd. Alla spårförbindelseönskemål som framfördes i utredningen om spårlogistiken i Vasaregionen kommer inte att förverkligas.

Som fortsatta åtgärder antecknades vid myndighetssamrådet att representanter för Närings-, trafik- och miljöcentralen borde vara med vid sammanträdena om miljökonsekvensbedömningen och översvämningsskyddet och att ett arbetsmöte hålls i utkastskedet och ett myndighetssamråd efter det att förslaget har varit offentligt framlagt.

Det andra myndighetssamrådet hölls på NTM-centralen 5.5.2017. Österbottens räddningsverk, Österbottens förbund och Österbottens landskapsmuseum hade gett sitt utlåtande om planförslaget och inte ansett det nödvändigt att föra fram vidare kommentarer. NTM-centralen förde fram följande beträffande sina åsikter:

- Något KM2-område är inte anvisat i detaljplanen öster om Ladugårdsvägen, där enligt delgeneralplanen för kvalitetskorridoren ett område för handel är anvisat. Den i landskapsplanen anvisade våningsytan för handel är i dess helhet anvisad mellan Ladugårdsvägen och motorvägen samt vid Flygfältsvägens korsning. Detta strider mot delgeneralplanen.
- I kvartersområdet för en servicestation LH har totalt 5000 m² vy anvisats för affärsbyggande, vilket innebär att kvartersområdet skulle bilda en stor detaljhandelsenhet, som borde anges som KM-område i och med att kvarteret finns utanför centrumområdet.
- På KL-kvartersområdet för affärsbyggnader har inte byggandets placering styrts närmare, vilket skulle vara att rekommendera med beaktande av hela kvarterets läge vid ett korsningsområde. Kvarteret och hela planområdet hör till den i landskapsplanen angivna kvalitetskorridoren, där en högklassig stadsbild är uppställd som krav i bestämmelserna. KL-områdets avgränsning borde stämma överens med delgeneralplanen.
- Trafikmängderna ökar kraftigt och det är möjligt att cirkulationsplatsen vid ABC måste ändras till en s.k. turbocirkulationsplats, som behöver mera utrymme och underfarter för lätttrafik.
- Cirkulationsplatsen vid ABC borde anges som gata.
- På grund av ökande trafikmängder bör vid de planerade cirkulationsplatserna beaktas att specialtransportrutten ska fungera.
- På grund av stora trafikmängder kan det vara nödvändigt att bredda Ladugårdsvägen så att den blir fyrfilig, varvid även avgränsningen av gatuområdet skulle breddas.
- De trafikmässiga konsekvenserna går till Förbindelsevägens anslutningar och till och med till Padas korsning och det är möjligt att en förbättring av den kräver åtgärder.
- Dagvatten får inte ledas till vägområdet.

- Vid Flygfältsvägens korsning torde underfarten för lätttrafik anläggas i form av en trågkonstruktion.
- Busstrafiken kommer att öka på området, varvid uppmärksamhet bör fästas vid hållplatsernas placering.
- I södra ändan av Ladugårdsvägen var lätttrafikleden inte vid plangränsen.
- Planområdets södra del finns på översvämningsriskområde, varvid det borde finnas en beteckning som anger det på plankartan.
- Dagvattenströmningen till Natura 2000-området bör beaktas.

Planläggningens bemötanden:

- Med detaljplanen preciseras delgeneralplanen, därmed är det motiverat att placera den kommersiella ytan i dess helhet mellan motorvägen och Ladugårdsvägen. På andra sidan om Ladugårdsvägen blir det inte nödvändigtvis något byggande och det avgörs i senare detaljplaner. Staden börjar i princip inte heller planlägga privat mark.
- Vid detaljplaneringen har avgränsningen av Flygfältsvägens KL-område ändrats jämfört med avgränsningen av delgeneralplanen.
- KL-kvartersområdet kan ändras till KM-område. Den i landskapsplanen och delgeneralplanen angivna kommersiella ytan överskrids inte som helhet. KL-kvarteret berörs av kraven på strukturering och plantering av parkeringsområdena, varvid det säkerställs att det kommersiella landskapet anpassas till omgivningen.
- LH-kvartersområdet kan ändras till beteckningen KM.
- Underfarterna under Ladugårdsvägen kan anses vara icke-urbana lösningar. Sänkning av trafikhastigheterna på Ladugårdsvägen och trafikmiljöns visuella säkerhet och beaktande av lätttrafiken är centrala frågor när det gäller att förverkliga trafiklösningarna.
- Cirkulationsplatsen i den norra delen är angiven som område för allmän väg (LT) i enlighet med Kommunteknikens anvisningar.
- Den lägsta byggnadsnivån på plankartan kan anses tillräcklig. I planläggningsskedet finns inga exakta uppgifter om byggandets olika genomförandeskedet och därför är det bestämt att planerna för genomförande av dagvattenhanteringen ska presenteras i bygglovsskedet, varvid det går bättre att bedöma om åtgärderna är tillräckliga.

Fortsatta åtgärder:

- Staden har gjort kostnadskalkyler över förverkligandet av området ur stadens synvinkel. Efter genomgången av kostnadskalkylerna besluts vilka eventuella ändringar som ska göras i detaljplaneförslaget innan det förs till förvaltningsmässig behandling.
- Avtalades att staden och NTM-centralen ännu är i kontakt med varandra innan planförslaget förs vidare.

4.4 Mål för detaljplanen

4.4.1 Begränsningar och förutsättningar med anledning av utgångsmaterialet

Kommersiella utredningar

För etapplan 1 av Österbottens landskapsplan och Vasa generalplan 2030 har flera utredningar gjorts beträffande den kommersiella servicen under de senaste åren. Den senaste kommersiella utredning som Vasa stad har låtit göra blev klar 13.3.2014.

Enligt den kommersiella utredningen gällande Vasa (Santasalo Ky 2014) är detaljhandelns behov av ytterligare utrymme i Vasa med en 30 % planlägningsreservering 2012-2030 totalt 172 000 m² vy, varav dagligvaruhandelns andel är 21 200 m² vy, specialvaruhandelns och servicens andel 82 000 m² vy och den utrymmeskrävande handelns och bilhandelns andel 68 800 m² vy. Om åren 2012-2020 granskas som planlägningsreserveringsperiod skulle handelns och servicens behov av ytterligare utrymme i Vasa vara totalt 73 200 m² vy. År 2014 uppgick de kommersiella projekten och planerna i områdena centrum, Stenhaga, Risö och Liselund totalt till uppskattningsvis ca 190 000 m² vy.

I utredningen konstateras att det i Vasa finns lämpligt med affärsprojekt i förhållande till behovet av ytterligare affärsutrymme när planeringsreserveringen (+ 30 %) har tagits med. Projekten är fler än det behov av ytterligare affärsutrymme som har beräknats utgående från behovet enligt Vasabornas ökade köpkraft men handeln i Vasa betjänar hela regionen och när behovet i hela regionen jämförs är projekten färre. Det här innebär att det kalkylmässigt blir köpkraft över också för kommande projekt och att förverkligas också i andra kommuner.

Enligt utredningen finns det i Vasa färre projekt inom dagligvaruhandeln än det kalkylmässiga behovet av ytterligare affärsutrymme. Det här innebär att köpkraften räcker till för de planerade projekten och den reducerar inte de nuvarande affärernas försäljning. Köpkraften räcker också till för lokala närbutikprojekt.

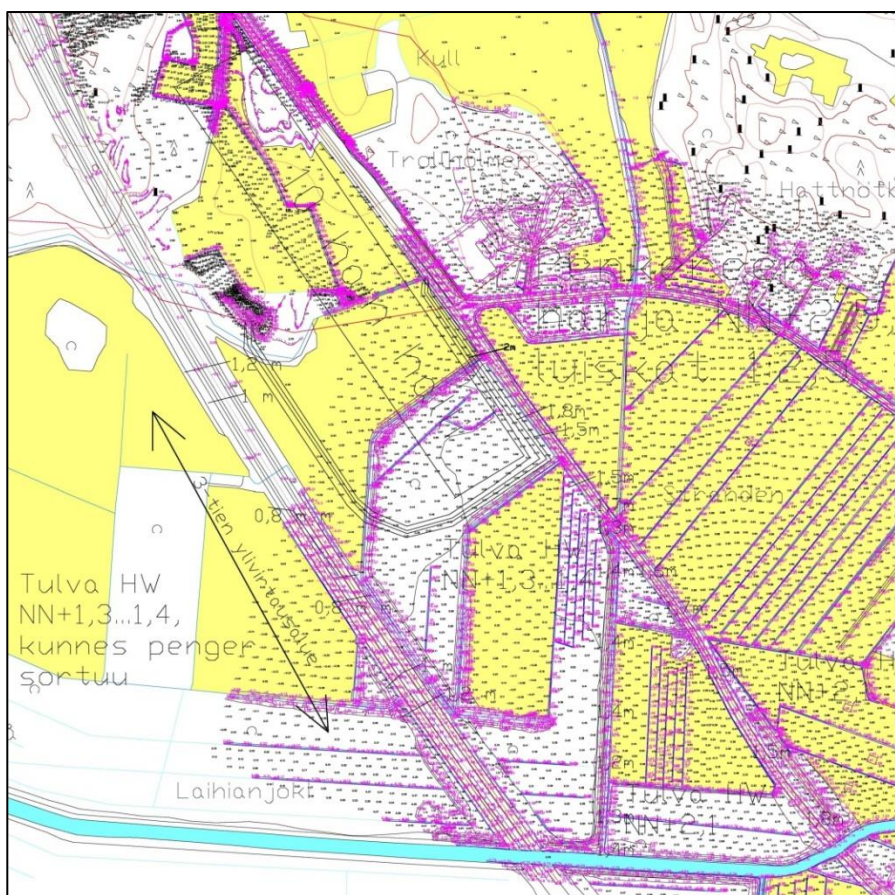
km2	Projekt	I Centrum	På andra områden
Dagvaruhandel	15 000	2 000	12 850
Specialhandel och service	72 000	22 000	50 000
Utrymmeskrävande handel och bilhandel	104 000	14 500	84 200
Handel och service totalt	191 000	38 500	147 050

km2	Vasa	Annat serviceområde	Totalt	Centrumområden	Övriga områden
Dagvaruhandel	21 200	13 300	34 500	31 100	3500
Specialhandel och service	82 000	49 800	131 800	105 400	26 400
Utrymmeskrävande handel och bilhandel	68 800	44 100	112 900	5 900	107 000
Handel och service totalt	172 000	107 200	279 200	142 400	136 900

Bild 32. Handelns projekt och behovet av ytterligare affärsutrymme i Vasa (Källa: Kommersiell utredning i Vasa, Santasalo Ky).

Suomen Salaojakeskus Oy gjorde år 2008 en preliminär översvämningsskyddsgranskning av Toby-Laihela å på Vasa Airport Parks område. Enligt den preliminära granskningen borde byggande i allmänhet undvikas på det område där det finns risk för översvämningar, men om byggande är nödvändigt, borde de byggnadsdelar som blir våta lyftas ovanför översvämningsskylten. Därtill bör man beakta att utfyllnader eller vägar inte får göras på de rutter där översvämningsskylten strömmar.

Allvarligast blir översvämningssituationen ifall isdammsöversvämningar kan bildas i broöppningarna i Toby-Laihela å. Då måste översvämningsströmningsområdet vara så omfattande som möjligt invid motorvägen. Vattnet kan stiga vid korsningen av Ladugårdsvägen och Flygfältsvägen till åvattennivån eller till och med till NN +2,34.



Ett möte om översvämningar i området Risö har hållits 4.4.2011. Närvarande var representanter för Maveplan Oy, Närings-, trafik- och miljöcentralen, Räddningsverket, Gatusektorn och Planläggningen. Beträffande översvämningsskuddet konstaterades följande:

- Det område där Risö affärscentrumsprojekt planeras kan liknas vid en bassäng, där det till följd av regn och i synnerhet häftiga regn sommartid samlas mycket dagvatten och det bör kunna ledas bort på ett kontrollerat sätt. En översvämningsvall behövs åter emot eventuella översvämnningar i Toby-Laihela å.
- Vid avgränsningen av översvämningsbanken har man strävat efter att vattendragsförhållandena inte ska förändras, varvid ingen miljökonse-

kvensbedömningsprocess behövs enligt den nuvarande lagstiftningen. En mindre utvidgning av f.d. Shells fastighets område i korsningen av Flygfältsvägen och Ladugårdsvägen är möjlig genom beaktande av översvämningsskyddet.

- Underjordiska dagvattenkassetter kan vara en delösning men enbart de räcker inte utan innanför översvämningssvallen bör en uppsamlingsbassäng och pumpar för minst 15 000 m³ dagvatten förläggas. Genom att en del av parkeringsområdena förläggs till ett låglänt område, kan det användas som utloppsområde för dagvatten när störtregn medför att uppsamlingsbassängen fylls.
- Översvämningssvallen måste sannolikt pålas.
- Det lönar sig att spjälka upp dagvattenhanteringen i delar, så att allt inte behöver pumpas bort från området. Dagvattenkassetter, uppsamlingsbassäng, infiltrering i jordmånen, eventuella torvtak osv.
- Med tanke på planeringen av översvämningsskyddet är det önskvärt att takytorna och de dimensionella utgångsvärdena skulle vara relativt noga kända så att skyddsdimensioneringarna inte behöver räknas ut många gånger.

Brandskydd

Vid mötet om översvämningar i området Risö behandlades också beredskapen för brandbekämpning i området. Följande konstaterades:

- Området Risö finns för närvarande på ca 10 minuters verksamhetsradie från räddningsverket. Affärscentrumprojektets stora omfattning inverkar på områdets riskklass, som håller på att stiga och skulle kräva sex minuters nåbarhet. Det här innebär i praktiken att man i framtiden bör överväga att placera en ny brandstation tillräckligt nära området.
- De planerade byggnadernas ytor är så stora att branddimensioneringen inte torde kunna göras enligt tabelldimensioneringen i del E1 i Finlands byggbestämmelsesamling utan det blir fråga om en funktionell branddimensionering. Brandtekniskt är det till fördel att dela in byggnadsmassorna i tre olika helheter. Mellan massorna kan det emellertid finnas en liten funktionell förbindelse.

Konsekvenserna av den föränderliga markanvändningen på översvämningssvallen i området Risö

Lina Marttila har i sitt läroavhandling om konsekvenserna av föränderlig markanvändning på översvämningssvallen i området Risö *Muuttuvan maankäytön vaikutukset Risön alueen tulvariskeihin* (Vasa yrkeshögskola 2014) behandlat beaktandet av risken för översvämning i området Risö i markanvändningens planeringsskede. Den förändrade markanvändningens inverkan på översvämningarna har utretts via genomskärningar av området och genom undersökning av genomskärningarnas ytor och förändringen i dem. Enligt utredningarna kommer en översvämningssvalle inte att förvärra risken för översvämning i området. Vid planeringen av olika byggen, såsom vägar, borde deras uppdämmande inverkan beaktas liksom även inverkan på översvämningssvattnets strömningsriktningar. Utredningen är gjord för Vattenenheten inom ansvarsområdet Miljö- och naturresurser vid Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten.

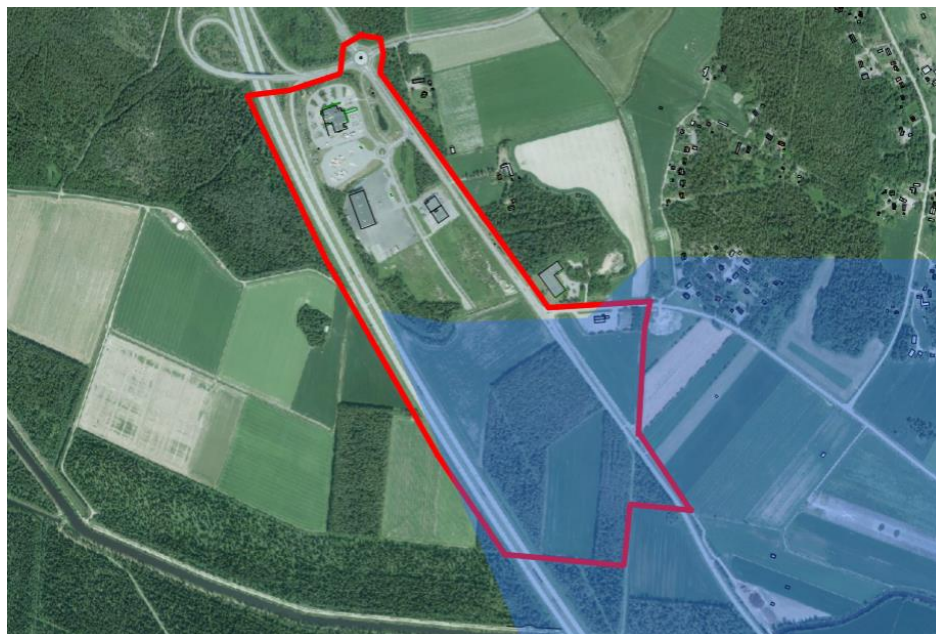


Bild 34. Risö planområde och det nationellt betydelsefulla översvämningsriskområdet

I lärdomsprovet *Muuttuvan maankäytön vaikutukset Risön alueen tulvariskeihin* föreslås att den lägsta byggnadshöjd som rekommenderas på översvämningsriskområdet är baserad på nivån på en översvämnning som sker en gång på 100 år och som i området Risö är 1,9 meter (N60), och där på grund av den stora risken för isdammar en tillägghöjd på 80 cm bör beaktas, varvid konstruktioner som skadas bör placeras minst 2,70 meter (N60) ovanför. Också i delgeneralplanen för kvalitetskorridoren finns bestämmelsen tulva-1, som gäller översvämningsriskområden, enligt vilken byggnadsdelar som är känsliga för översvämningskador på översvämningsområde bör finnas minst på 2,7 meters höjd (N60).

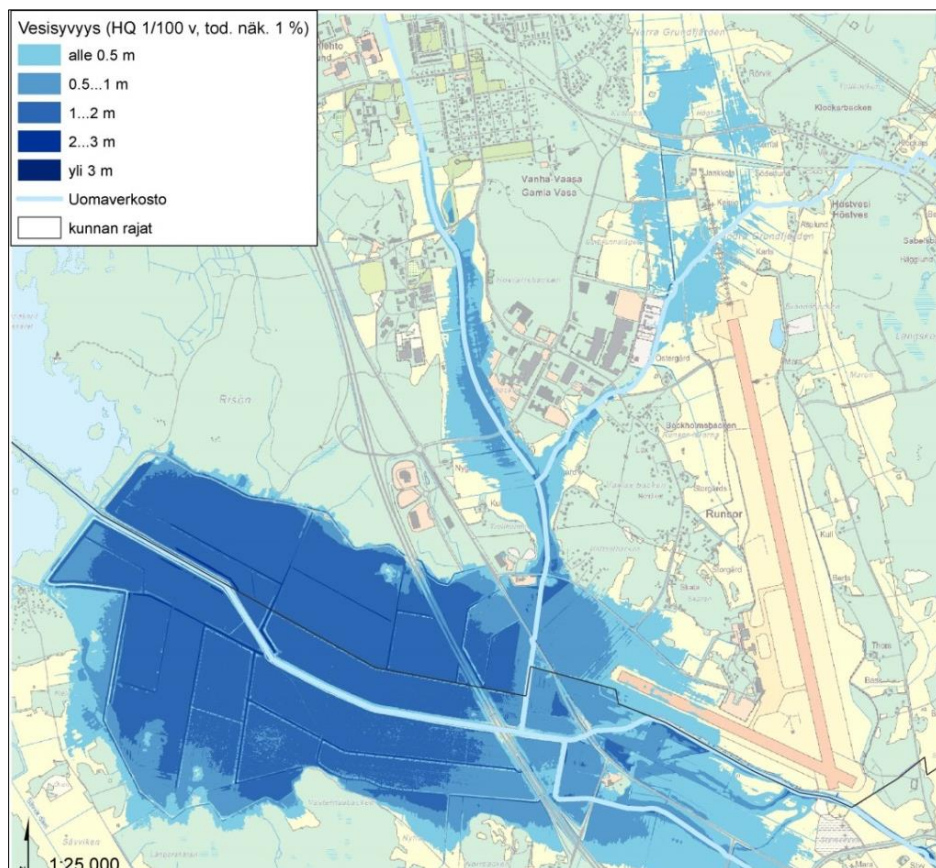


Bild 35. Karta, på vilken det område beskrivs som påverkas av en översvämnning som inträffar enligt sannolikheten en gång på 100 år (Källa: Finlands miljöcentral -13: © Lantmäteriverkets tillstånd 7/MML/13)

I lärdomsprovet har genomskärningar av översvämningssområdet undersökts från Toby-Laihela ås översvämningssvall till den planerade översvämningssvallen vid Risö affärs- och företagsområde. Den planerade översvämningssvallen skulle minska ytan för strömningsområdets genomskärning. Som minst omfattade strömningsytan ca 303 kvadratmeter och som störst 555 kvadratmeter. Under en översvämning som inträffar en gång på tusen år strömmar vatten över Laihela ås strandbank och Ladugårdsvägen från en yta på ca 250 kvadratmeter och också med 1984 års översvämningssnivåer är strömningsytan ca 380 kvadratmeter, varvid översvämningssvallen inte ens i värsta fall borde medföra några olägenheter med tanke på översvämningssrisker. Grävmassorna från diket över invallningsområdet bildar en bank som påverkar översvämningssvattnets flöde betydligt i en översvämningssituation. De här grävmassorna borde jämnas ut.

Kommuntekniken har 22.9.2014 gjort en beräkning av kostnaderna för byggandet av en översvämningssvall. Totalpriset är 566 800 € (moms 0 %). Grund för kostnadskalkylerna är översvämningssvallen, som inte pålas.

Översiktsplanen för översvämningsskyddet på Risö affärs- och företagsområde (Maveplan Oy 2015)

I översiktsplanen för översvämningsskyddet i Risö affärs- och företagsområde granskades två alternativ för bebyggande av de delar av området där det finns risk för översvämning. Enligt alternativ A skulle översvämningsskyddet genomföras i områdets södra del med översvämningssväggar och jordvallar och dagvattenbassäng innanför dem. Kostnadskalkylen för översvämningssväggarna, jordbanken, dagvattenbassängen och pumpstationen är ca 0,4 milj. € + moms. I fråga om markutfyllnaderna är kostnadskalkylen ca 0,8-1,0 milj. € + moms.

I alternativ B har en situation granskats där något översvämningsskydd inte förverkligas utan den lägsta byggnadshöjden N2000+3,13 iakttas på området på den låglänta södra delen. På det här området bör det pålas för byggnaderna. Den lågt belägna områdesdelen som huvudsakligen används för parkering kan fyllas ut med flygaska, högst 1,7 meter. Kostnadskalkylen är då för utfyllnad enligt alternativ B ca 1,6 milj. € + moms. I bägge alternativen är kostnadskalkylen för anläggandet av områdets dagvattensystem inklusive huvudledning och brunn över 1 milj. € + moms. Kostnaderna har inte uppskattats i fråga om byggprojektens regnvattensystem, eftersom de hur som helst måste byggas. Askutfyllnadens och randområdenas stabilitet och utfyllnadens sättning måste utredas med hjälp av markundersökningar.

Även om alternativ B är något dyrare är fördelen med det att byggnaderna och största delen av parkeringsområdena är skyddade mot översvämningar. I slutsatserna konstateras att i första hand borde byggnaderna i områdets södra del och förbindelserna till dem byggas ovanför den lägsta rekommenderade byggnadsnivån och en betydande del av parkeringsområdet i den södra ändan kunde lämnas låglänt, eftersom området är skyddat med en jordbruksbank. I andra hand skyddas områdets södra del med en bank och översvämningssväggar och byggnader och förbindelserna till dem byggs ovanför den högsta observerade översvämningsshöjden, men en betydande del av parkeringsområdet i söder kan lämnas låglänt. Till och med kraftiga dagvattenöversvämningar hålls under kontroll innanför banken.

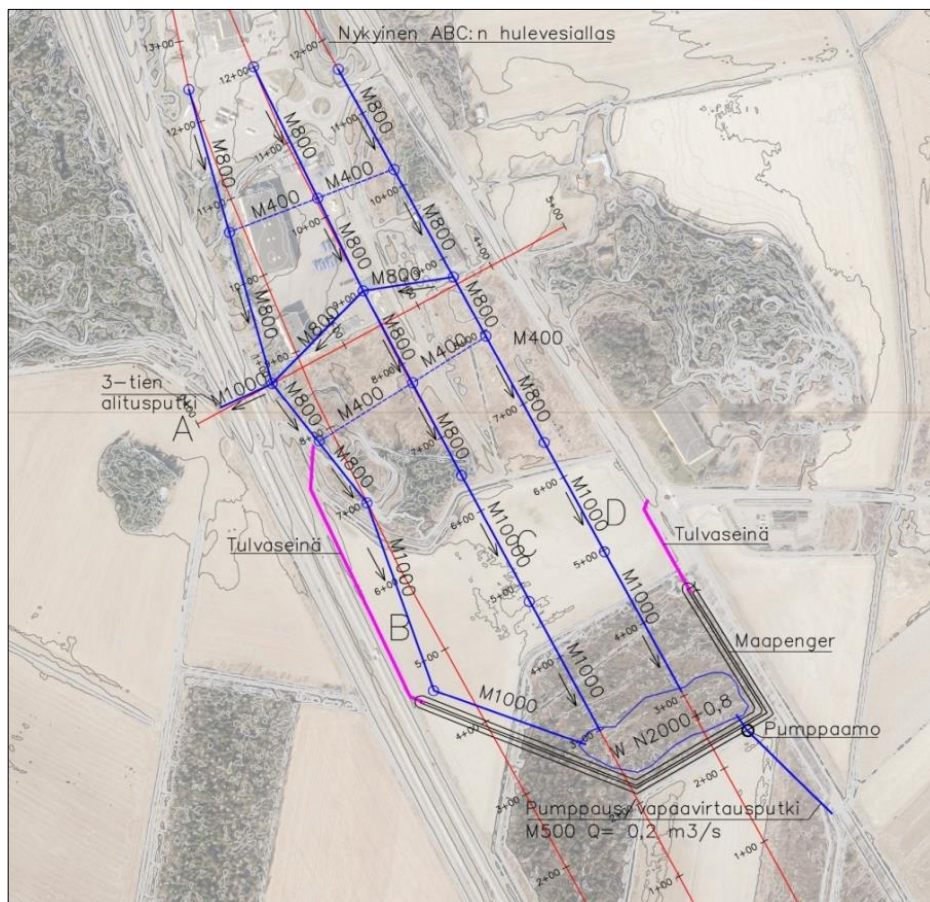


Bild 36. Karta över dagvattenstrukturen. (Källa: Maveplan 2015)

Utredning om jordkonstruktioners bebyggbarhet på affärsområdet (Ramboll 2015)

Målet var att utreda som en alternativ lösning till översvämningsskylldet en askvall och möjligheterna till grundberedning så att sättningarna i markunderlaget inte blir skadliga och det inte finns någon risk för att bankarna rasar.

På grund av variationerna i ler-silt-skiktets djup bör de byggnader som planeras på området grundas på sådana normala stödpålar av stålbetong som går ända till hårt underlag i och med att belastningskoncentrationen är stor. Också bottenbjälklagen bör grundas på stödpålar så att inte sättningar i golvet uppkommer. De rör som leder från byggnaderna bör fästas i konstruktionerna och fogarna utanför konstruktionerna görs flexibla för att säkerställa funktionen. I utredningsområdets nordvästra del, där det finns ett område som består av en backe, och på de intilliggande åkerområdena är enligt gamla undersökningsuppgifter djupet mindre och där är det möjligt att byggnaderna och deras bottenbjälklag kan grundas på massabytesutfyllnad ända till morän. Tyngre konstruktioner på utredningsområdet (exempelvis områdesbelysningsanordningar) bör också grundas på stödpålar.

Utgående från stabilitetsgranskningarna kan gårdsbyggena på utredningsområdet förverkligas till den nivå som översvämningsskylldet och säkerhetsmånen förutsätter utan risk för att banken rasar, i synnerhet när askbank används. Som släntlutning rekommenderas minst 1:3.

Det största problemet på de gårdsområden där det förekommer trafik är sättningar förorsakade av bankarna när ler-silt-skiktet pressas samman till

följd av belastningen av banken. Därtill är sättningarna relativt långvariga. När en struktur av aska används i banken, minskar de totala sättningarna med 23-25 % av sättningarna i en normal bank men sättningarna blir ändå relativt stora, i synnerhet i utredningsområdets södra del, där uppdämningshöjderna är störst och lerskiktet som tjockast. Förutom områdets södra del förblir sättningarna i askbanken på den tillåtna nivån, dvs. under 80 cm.

För att också utredningsområdets mellersta och södra del ska kunna användas som trafikområde utan risk för översvämning till följd av stora sättningar kan exempelvis följande alternativa åtgärder användas vid byggandet:

- Det österbottniska ler-silt-skiktet förstärks med kalk-cementpelare och/eller masstabilisering, varvid sättningarna kan minskas väsentligt.
- Vid områdets sydöstra och sydvästra sidor byggs en översvämningssvall, som grundas på pelar- eller masstabilisering. Då kan nivån på gårdsområdena sänkas under översvämningssnivån.
- Om uppdämningshöjden bibehålls ovanför översvämningssgränsen (+2,8 m), används en lättare utfyllnad än flygaska, exempelvis skumglaskross för att lätta upp banken, varvid sättningarna också kan minskas.
- Sättningarna påskyndas med en förbelastningsbank. Det här kan man ha nytta av enbart i fråga om de grunda lermarkerna vid områdets nordöstra kant, där en överbyggnad kan användas och de totala sättningarna är snabbast. Sättningen är långsam för de djupa lerskiktens del.

På grund av de sättningar som bankarna på gårdsområdena medför kommer också sättningarna i anslutning till dräneringssystemen på gårdarna att vara ett problem. Om områdena anläggs med askstrukturbank, medför belastningen också sättningar i fråga om regnvattenrören och brunnarna i anslutning till dem, varvid deras funktion kan äventyras när lutningen ändras. Rören kan dock inte grundläggas på annat sätt än gårdsbankarna (exempelvis pålning, stabilisering), eftersom det då kommer att bildas skadliga sättningsskillnader vid rören. Om markunderlaget under banken inte förstärks, kan skillnaderna i sättningen när det gäller rören i viss mån minskas med galler av korrugerad stålplåt som stabilisering under rörens installationsunderlag.

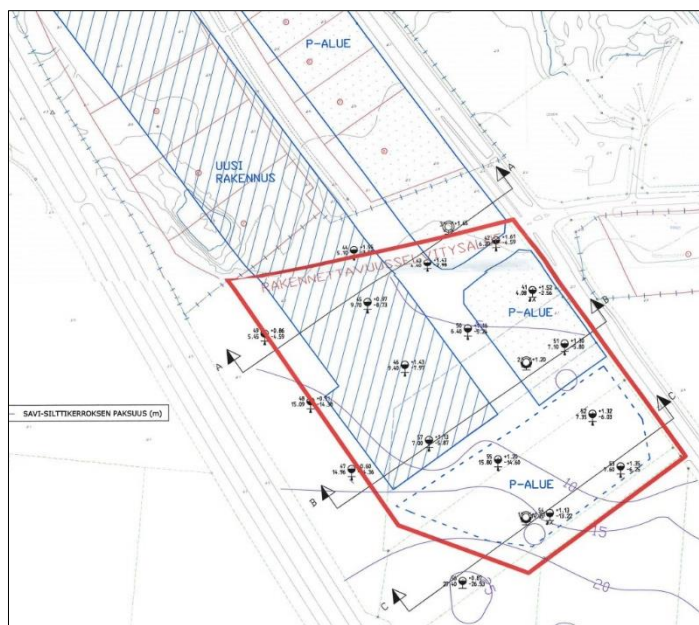


Bild 37. Grundundersökningskarta om bebyggbarheten i utredningsområdet Risö (Källa: Ramboll 2015)

4.5 Detaljpanelösning och dess konsekvenser

4.5.1 Detaljplaneutkastalternativ 1 och 2

I detaljplanens beredningsskede har man gått in för att granska två olika markanvändningsalternativ, VE 1 och VE 2. Den viktigaste skillnaden mellan dem är hur det kvartersområde som ska bebyggas sträcks ut mot sydost till Toby-Laihela ås översvämningsområde.

Det nuvarande kvartersområdet för en servicestation i planområdets norra del (LH) överensstämmer i bägge alternativen med den nu gällande planen.

I alternativ 1 har det nuvarande kvartersområdet för en varutrafikterminal (LTA) ersatts i dess helhet med ett kvartersområde för affärsbyggnader, på vilket en i 71 d § i markanvändnings- och bygglagen avsedd koncentration av affärer (KMK) får förläggas. Kvarteret är indelat i tre tomter. I kvarteret kan utrymmen på högst 4600 m² vy byggas för dagligvaruhandel, utrymmen på 84 000 m² vy för affärer för utrymmeskrävande specialvaror och utrymmen på 30 000 m² vy för andra specialaffärer. I alternativ 2 finns beträffande KMK-kvarteret samma dimensionering men en del av det nuvarande kvartersområdet för en varutrafikterminal (LTA) har lämnats på sin plats, varvid KMK-kvarteret sträcker sig ca 150 meter mot sydost på Toby-Laihela ås översvämningskyddsområde.

Expresskurvan, som för närvarande går på området i längdriktningen, har i alternativ 1 flyttats och rätats ut 20-50 meter österut, varvid en del av kundparkeringen kan placeras framför affärsbyggnaderna. I alternativ 2 har Expresskurvan rätats ut och flyttats endast ca 10 meter, varvid det inte lämnar något parkeringsutrymme för stora bilmängder framför affärsbyggnaderna. Största delen av parkeringen ska i bägge alternativen förläggas till affärsbyggnadernas källarutrymmen och på kvartersområdena för bilplatser (LPA) invid Ladugårdsvägen. Det sammanlagda antalet parkeringsplatser som gäller KMK- och LPA-kvarteren i alternativ 1 är ca 3100 och i alternativ 2 ca 2900. Parkeringsnormen beträffande dagligvaruhandeln är 1 bp/20 m² vy och för den övriga handelns del 1 bp/50 m² vy.

I bägge alternativen ska servicekörningen till tomterna i KMK-kvarteret koncentreras gemensamt till kvarterets västra sida. Mellan motorvägen och servicegården på kvartersområdets sida ska ett minst åtta meter högt skyddsstaket som täcker servicefunktionerna byggas och på det ska största delen av affärernas yttre ljusreklam placeras.

Parkeringsområdena i anslutning till KMK-kvarteren (LPA) ska struktureras med trädplanteringar. Fordonsrutterna ska byggas så att de styr till ett långsamt körsätt. Gården utanför bilplatserna och färdrutterna ska försees med planteringar och finslipas så att den blir högklassig. Fotgångarområdena ska skiljas åt från fordonstrafikområdena med ytmaterial, planteringar och/eller konstruktioner.

I alternativ 1 har kvartersområdet för affärsbyggnader (KL) invid Ladugårdsvägen i dess helhet ändrats till ett kvartersområde för bilplatser (LPA). I

alternativ 2 har däremot ett mindre område lämnats som KL-kvarter. Som byggrätt i det här kvarteret har angivits 3000 m² vy.

Söder om flygfältsvägen har i bägge alternativen reserverats ett kvartersområde för affärsbyggnader (KL), där våningsytan har angivits till 5000 m² vy, och ett kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET), där exempelvis en mindre brandstation kan placeras.

I bägge alternativen finns beredskap för översvämningsskydd för Toby-Laihela å genom att ett närrekreationsområde (VL), som omges av översvämningssvallar, har reserverats i det kommersiella områdets sydöstra ända, där det är möjligt att bygga en översvämningssäng på 15 000 m³, som också fungerar som landskapsobjekt. Det relativt smala och långa närrekreationsområdet går i bägge alternativen mellan KMK- och LPA-området. På det här området är det möjligt att samla upp dagvattnet i området och att leda det till dagvattenbassängen i områdets sydöstra ända. En separat bestämelse har getts om dagvattnet i området och med den eftersträvas säkerställande av planeringen av system som fördröjer dagvattnet och godkännande av dem innan byggandet startar.

I planområdets södra och östra del finns jord- och skogsbruksområde (M) och jordbruksområde (MT). Mellan motorvägen och KMK-kvarteret finns ett skyddsgrönområde (EV). På planområdet har Ladugårdsvägen ändrats till gatuområde.

Bild 38. Alternativ 1

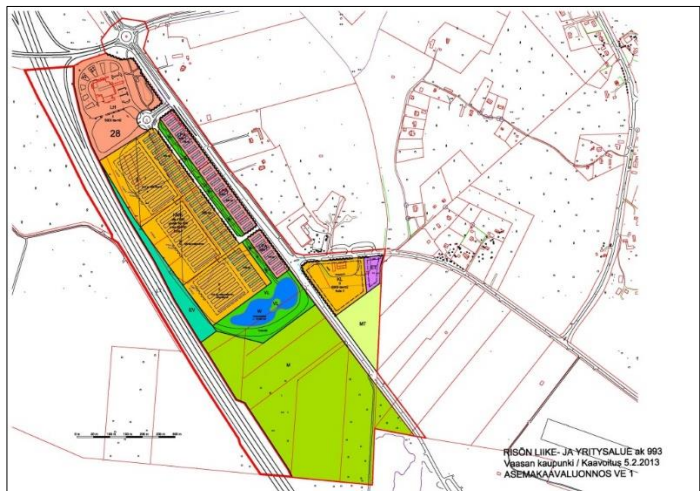
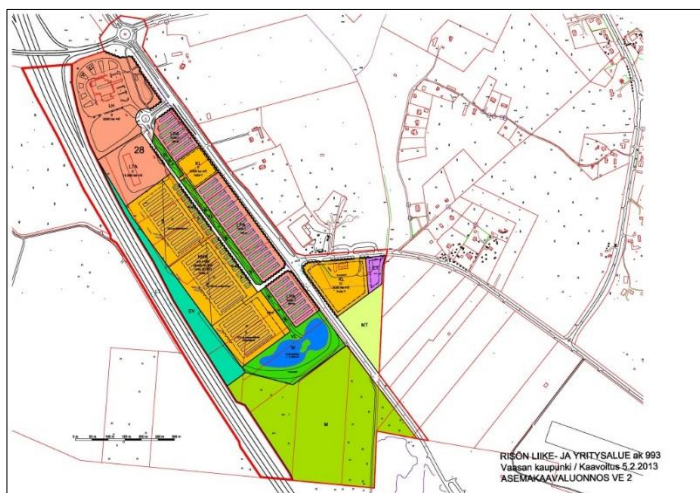


Bild 39. Alternativ 2



4.5.2 Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede

Under den tid detaljplaneutkastalternativen 1 och 2 var offentligt framlagda, 15.4–15.5.2013, har åtta utlåtanden och fyra åsikter inkommit. Nedan följer ett sammandrag av utlåtandena och åsikterna:

Anvia Nät 11.4.2013 (anlände 17.4.2013)

Anvia har kabelledningar nedgrävda i marken på området. Vid eventuella grävarbeten måste kabelledningarna beaktas. Anvia har i övrigt inga anmärkningar på detaljplaneändringen.

Vasa Elektriska/Fjärrvärmeenheten 15.4.2013 (anlände 19.4.2013)

Vasa Elektriska Ab:s fjärrvärmeenhet har i tiden byggt fjärrvärmenät i området Risö och det dimensionerades så att det betjänar området i dess helhet. För närvarande hör fastigheterna på området till fjärrvärmenätet. Också alla de fastigheter som kommer att byggas på området kan anslutas till fjärrvärmenätet.

Vasa Elnät Ab 23.4.2013 (anlände 23.4.2013)

De allmänna bestämmelserna i detaljplanen för Risö affärs- och företagsområde borde utökas med en text som gör det möjligt att bygga transformatorer på området utan undantagslov och så att transformatorn inte minskar byggrätten på området.

Utgående från uppgifterna i delgeneralplanen för kvalitetskorridoren och detaljplanen för Risö affärs- och företagsområde har noggrannare granskningar än tidigare gjorts av behoven av elnät för Södra stadsfjärdens del. Utgående från granskningarna kan man säga att om kvalitetskorridoren förverkligas på planerat sätt skulle den tidigare nämnda och på området Vikby i Korsholm planerade elstationen komma på en plats som är ganska långt ifrån den idealiska platsen. Det här skulle innebära att det skulle förbrukas mera förlustel och därmed skulle energieffektiviteten bli lidande. Det vore bra att reservera en plats för en elstation på jord- och skogsbruksområdet (M) i detaljplanen för affärs- och företagsområdet. I delgeneralplanen finns en KM2-beteckning där. Området kunde vara 60 m x 80 m stort. Till elstationen skulle det bli en 110 kV kraftledning från Vikbyhållet från andra sidan om motorvägen. En lämplig rutt har skisserats upp redan tidigare före byggandet av elstationen i Runsor, som bilaga finns den gamla ruttritningen, som fortfarande är aktuell. Elstationens placering är endast riktgivande angiven (inte skalenlig) och det onödiga ledningsavsnittet är överstreckat. Ledningen skulle alltså huvudsakligen gå på Korsholms sida. Om den föreslagna platsen inte är lämplig, föreslå en för er lämpligare plats. När området bebyggs kraftigt, är det nödvändigt med en elstation ungefär där.

KPO Kiinteistöt Oy 2.5.2013 (anlände 6.5.2013)

Enligt Handelslaget KPO/KPO-Kiinteistöt Oy:s uppfattning borde följande beaktas vid utarbetandet av detaljplanen:

- Byggnadsytans längd 200 meter räcker inte till för Prisma-konceptet. Byggnadsytans storlek i form av minimirektangel bör vara 110 m x 250 m.
- I utkastet har föreslagits att största delen av ljusreklamen ska placeras på det staket som byggs invid motorvägen. Enligt vår uppfattning och Prisma-konceptet ska den dock finnas på byggnaden och pylonen för ljusreklam.
- Enligt vår åsikt är ett åtta meter högt skyddsstaket för högt. Vi föreslår att höjdbestämmelsen stryks och kräver bara att staketet ska täcka servicefunktionerna.
- VL-området mitt på parkeringsområdet bör fås bort. Antalet parkeringsplatser blir för litet och försvårar en effektiv användning och skötsel av tomten och gör det framför allt svårare för kunderna att röra sig på området. Enligt vår åsikt bör en lösning i ärendet sökas på grönområdet vid kanten av tomtområdet och med eventuella tekniska strukturlösningar.
- Beteckningen hule-1 för hela området anger enligt vår åsikt tillräckligt med grön- och dräneringsområden.
- I fråga om beteckningen ”ptk 4600” önskar vi en precisering så att den enbart avser affärsutrymme och inte alla utrymmen för dagligvaruhandel.
- Pylonernas platser bör anges i planen.
- Servicegårdsområdet väster om byggnaderna är onödigt djupt.
- Anslutningsförbudsbeteckningarna gör det möjligt med anslutning till tomterna enbart i mitten och vid tomtgränserna. Vi skulle önska fyra anslutningar per tomt i stället för tre.
- Beteckningen MA borde också tillåta byggandet av skyddsrum och användning av det som personalutrymme och exempelvis som mötesutrymme.
- Beteckningen MA borde anvisas för hela tomtens område och inte enbart för byggnadens område.
- Förhoppningsvis ska det vara möjligt att bygga en bränsledistributionsstation på området.

Österbottens förbund 8.5.2013 (anlände 8.5.2013)

Österbottens förbund och Vasa stad har samarbetat intensivt vid beredningen av Etapplandskapsplan 1, som gäller lokalisering av kommersiell service i Österbotten. Österbottens förbund hänvisar till sitt utlåtande gällande programmet för deltagande och bedömning och konstaterar att detaljplanens målsättningar och dimensionering är helt i enlighet med målsättningarna och utvecklingsprinciperna i etapplandskapsplan 1.

Kuljetusliike Yrjö Halmesmäki Oy 13.5.2013 (anlände 14.5.2013)

Yrjö Halmesmäki Oy har ett arrendeavtal som gäller ovan nämnda område, tomt 28-86-8, areal 34 380 m², och det är i kraft till 31.12.2046. För tomten gäller $e=0,15$ (byggrätten är 5157 m²). För området gäller för närvarande en plan med terminal för godstrafik (LTA). Under åren 2005–2008 har vi på området uppfört totalt ca 4000 m² byggnader som betjänar terminalen för gods-

trafik. Därtill har vi en halvfärdig terminalbyggnad på ca 1000 m², som kommer att bli klar i juli 2013.

Skisserna av de befintliga byggnaderna i de planförslag som framgår av bilagorna till planförslaget och den situation som framgår av flygbilderna motsvarar inte de byggnader som vi har uppfört och inte heller den verkliga situationen på tomten i dag vad beträffar trädbeståndet.

Nu blir i båda alternativen till planförslag de nya planbestämmelserna helt eller delvis på det område som vi arrenderar.

Vi föreslår att man i planen beaktar vår nuvarande verksamhet som alternativ, så att vi kan fortsätta med den nuvarande verksamheten och i planen beaktas också tillbyggnadsrätten som terminalområde för godstrafik (LTA) eller som affärsbyggnadsverksamhet (KMK), som också tillåter verksamhet enligt be-teckningen LTA på tomten 28-86-8 i dess helhet.

Motiveringen är att den nuvarande planen är ganska färsk och våra investeringar på det här området ha varit betydande för att betjäna Vasaföretag inom energibranschen som säljer på den internationella marknaden. Därtill har vi tilläggsbehov i fråga om lokaler, så att terminalfunktionerna kan koncentreras till samma område. Som bilaga finns en situationsplan av det nuvarande läget på tomten.

Jordägarnas Värderingscentral Ab/Person A 14.5.2013 (anlände 14.5.2013)

Enligt planen skulle min fastighet Rnr 5:14 bli M-område och den skulle användas som Toby-Laihela ås översvämningsskyddsområde. Samtidigt skulle en bassäng byggas i den nordvästra delen av min fastighet, och till den skulle dagvattnet från affärsbyggnadsområdet ledas, samt en översvämningsvall som skulle förhindra att översvämningsvatten rinner till det område som byggs.

Jag motsätter mig planen. För det första gör planen min fastighet till en översvämningsansamling. Hittills har översvämningstrycket på området också fördelats på det område där man nu planerar byggande och en VL-bassäng med översvämningsbank. När man hindrar vatten från att komma till de här områdena är det klart att min fastighet 5:14 utsätts för ett större vattentryck och därmed blir det fuktigt på åkern.

En liknande inverkan har byggandet av en översvämningsbassäng. När det regnar mycket och bassängerna fylls och det inte är möjligt att leda vattnet längs med normala rutter till vattendrag i och med att det är så mycket vatten, är det klart att min fastighet utsätts för ett översvämningstryck.

Därmed medför arrangemanget orimliga olägenheter för min fastighet och min fastighet kommer att användas som uppsamlingsområde för översvämningsvatten. Det här framgår av planbeskrivningen på sidan 34 i punkten om Toby-Laihela ås översvämningsskydd, där det konstateras att översvämningsströmningsområdet då måste vara så omfattande som möjligt invid motorvägen. Och vidare: Vattnet kan stiga vid korsningen av Ladugårdsvägen och Flygfältsvägen till åvattenyttnivån eller till och med till NN +2,34. Och ytterli-

gare: Genom att en del av parkeringsområdena förläggs till låglänt område, kan det användas som utloppsområde för dagvatten.

Enligt principerna om jämlikt bemötande av markägarna och principerna i vattenlagen får planarrangemangen inte försvåra användningen av en fastighet och ännu mindre tas till vattenansamlingsområde. Med hänvisning till principen om en jämlik behandling av markägarna kräver jag att min egen fastighet invallas så att olägenheten med anledning av bebyggandet av området elimineras. Det här förutsätter invallningsarrangemang öster om min fastighet.

Ifall detta inte är möjligt, kräver jag att som grund för detaljplanen används det tidigare detaljplaneutkastet, där min fastighet i dess helhet var KM2-område. Det är fullt möjligt att ta detta område till affärsbyggnadsområde genom invallning, eftersom området också annars måste pålas. Byggnaderna kan placeras så att parkeringsområdena blir i områdets sydöstra del. Området är från flygfältskorsningen till min fastighets sydöstra del så gott som på samma höjdnivå.

Personer B, C och D (anlände 15.5.2013)

Vi föredrar alternativ 2 med följande tillägg:

- Den nya anslutningen till Ladugårdsvägen görs enligt de ursprungliga tankegångarna där anslutningen skulle ske längre söderut, ca 350 m från Flygfältsvägens korsning. Vägen skulle användas som buffertzon mot ev. översvämningar. Logistiken för den tunga trafiken blir då smidigare söderut.
- Skogsdungen mellan ABC-rondellen och Malax Limpan bibehålls så som den är nu. Om skogsdungen tas bort, bör en skyddsvall byggas för att neutralisera motorljud och fordonsljus till andra sidan av Ladugårdsvägen.
- Om billjusen från parkeringsplatsen längs Ladugårdsvägen blir störande för boende på andra sidan vägen, bör hinder mot bländandet byggas.
- Det samhällstekniska området (ET) flyttas till stadens egen mark.
- KL-områdets tidigare sträckning bibehålls (28.3.2013).

Hussektorn 15.5.2013 (anlände 15.5.2013)

Inget att yttra.

Fastighetssektorn 15.5.2013 (anlände 15.5.2013)

Fastighetssektorn vill fästa uppmärksamhet vid följande:

- Arrendeavtalen 8134 (tomt 905-28-87-4), 8139 (tomt 905-28-86-8) och 8161 (tomt 905-28-87-3) är i kraft till år 2046. Alternativ 1 kräver en reglering av arrendeavtalen och inlösen av de byggnader som finns på arrendeområdena.
- En ändring av användningsändamålet för fastigheten 905-28-79-1 kan kräva markanvändningsavtal med fastighetsägarna. Samma sak gäller en utvidgning av tomten till tidigare icke-planlagt område. På fastigheten 905-28-79-1 finns därtill ett ca 6600 m² stort outbrutet område

som har en annan ägare. Den i utkastet föreslagna nya KL-tomten bildas därmed av tre olika markägares mark, vilket kan försvåra förverkligandet av tomten om markägarna inte är eniga.

- På adressen Flygfältsvägen 12 har det funnits en servicestation och ett café ungefär under åren 1970-2002. Objektet har iståndsatts som objekt nr 65380-16-067 i programmet Soili. Iståndsättningen har genomförts i enlighet med dåvarande Västra Finlands miljöcentrals beslut. På fastigheten lämnade inga förhöjda oljekolvätehalter, som skulle medföra begränsningar i fråga om fastighetens användbarhet eller arbeten med grävning och flyttning av jordmassor.
- Öster om affärsbyggnaden på adressen Flygfältsvägen 7 invid Flygfältsvägen före det angränsande stora diket har Fortums D-station funnits. Bränsledistributionen upphörde år 1999. Vid iståndsättningen av objektet har samtidigt också Suomen BP Oy Ab:s D-punktsområde iståndsatts. Efter iståndsättningen var den största mineraloljehalt som blev kvar på objektet 330 mg/kg. Halten medför inga åtgärder vid den planerade planenliga användningen KM2.
- Marken på tomterna 28-86-5 och 28-86-6 och 28-86-7 i ändan av nuvarande Expresskurvan innehåller utfyllnadsjord. Det har funnits en gammal jorrdumpningsplats på området. Miljötekniska undersökningar kommer att genomföras på utfyllnadsområdet under maj 2013.

Österbottens museum 22.5.2013 (anlände 28.5.2013)

I närheten av planeringsområdet väster om motorvägen finns rester av stenfoften av det f.d. kungstorpet i Risö. I öster gränsar ett på landskapsnivå värdefullt kulturlandskapsområde till planeringsområdet och i norr Kungsgårdens nationellt värdefulla landskapsområde. På området finns inga registrerade fornminnen.

Enligt landskapsmuseets uppfattning bör de åkeraktiga områden som kantar planområdet bevaras öppna. Zonen mellan planområdet och motorvägen består enligt detaljplaneutkastet av skyddsgrönområde (EV) och museet anser att också det landskapsmässigt värdefulla område som gränsar till planområdet i öster bör beaktas exempelvis som skyddszon. Därför föreslår museet att planområdet utvidgas så att det också omfattar området öster om Ladugårdsvägen. För en utvidgning av planområdet talar också det att lägenheten öster om det på adressen Trollholmen 14 A i byggnadsinventeringen av Runsor (2012) är angiven som värdefullt objekt. Museet förutsätter att detaljplaneändringens konsekvenser för den byggda miljön och landskapet utreds i samband med planarbetet.

Korsholms kommun 30.5.2013 (anlände 10.6.2013)

Samhällsbyggnadsnämnden konstaterar att Korsholms kommun inte har något att anmärka på utkastet till plan för Risö affärs- och industriområde.

Sammandrag av bemötandena

- Reserveringen för en elstation har beaktats i förslaget till detaljplan för Gamla Hamnen

- I dimensioneringen av tomtindelningen för kvartersområdet för en koncentration av affärer (KMK) har den byggnadsyta som Prisma-konceptet kräver beaktats. Plats för reklampyloner har reserverats i KMK-kvarteret. Skyddsstaketet för servicefunktionerna i motorvägens riktning ska vara minst fem meter högt. VL-området mellan parkeringsområdena har strukits. Planbestämmelsen Hule-1 har justerats. Det är möjligt att förlägga underjordiska parkeringsplatser på KMK-kvarterets yta, dock med beaktande av Toby-Laihela ås översvämningsskydd. I KMK-kvarteret får ingen bränsledistributionsstation byggas, eftersom ett skilt kvartersområde har reserverats för den (nuvarande ABC-stationens område).
- Kvartersområdet för godstrafikterminal (LTA) har ersatts med en koncentration av affärer (KMK), eftersom detaljplanen som är under beredning följer målen i Österbottens landskapsplan och delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren om planläggning av ett kommersiellt centrum i området Risö i södra delen av Vasa.
- Cirkulationsplatsreserveringarna vid Ladugårdsvägen är planerade på optimala ställen med tanke på smidigheten i trafiken. Vid affärskoncentrationens sida mot Ladugårdsvägen bör träd planteras för att öka trivseln i området och för att i någon mån förhindra att fordonsbelysningen syns till andra sidan av Ladugårdsvägen. Kvartersområdet för byggnader för samhällsteknisk försörjning (ET) bör staden lösa in.
- Genomförandet av detaljplanen kräver förhandlingar och avtal om flyttning av arrendatorernas verksamhet till en ersättande plats.
- Det är inte motiverat att utvidga planområdet öster om Ladugårdsvägen i den här planen. Planändringens konsekvenser för landskapet har utretts i punkterna *5.3.2 Konsekvenser för den byggda miljön* och *5.3.3 Konsekvenser för naturen och naturmiljön*.

4.5.3 Förslag till detaljplan och förslag till detaljplaneändring

I detaljplaneförslaget har ett enhetligt område bildats av kvartersområdet för affärsbyggnader, där en koncentration av affärer (KMK) får förläggas, byggprinciperna för området preciseras på plankartan och i -bestämmelserna enligt följande:

- Servicekörningen till intilliggande tomter ska koncentreras gemensamt till kvarterets västra sida. Mellan motorvägen och servicegården ska på kvartersområdets sida byggas ett minst fem meter högt skyddsstaket som täcker servicefunktionerna.
- Parkeringsområdena ska struktureras med trädplanteringar. Fordonsrutterna ska anläggas så att de leder till ett långsamt körsätt. Fotgängarområdena ska skiljas åt från fordonstrafikområdena med ytmaterial, planteringar och/eller konstruktioner.
- Infarten till tomterna och parkeringen får intilliggande tomter ordna gemensamt.

Andra ändringar och preciseringar jämfört med detaljplaneutkastskedet:

- Ett gatuområde har lämnats bort i KMK-kvartersområdet (Expresskurvan).
- För vatten- och avlopps-, fjärrvärme- och elkabelledningar har ett servitutområdet angivits i riktning med Ladugårdsvägen vid KMK-kvarterets östra kant.
- Ladugårdsvägens avsnitt från Farmarevägens cirkulationsplats till Flygfältsvägens korsning har ändrats till gata.
- På området för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET) har en byggrätt på 300 m² vy fastställts.
- I områdets södra del har beteckningen översvämningssvall strukits, eftersom det är möjligt att höja områdets södra del med tryckbank ovanför översvämningssvällen.

Planbestämmelserna har precisats bl.a. enligt följande:

- Planbestämmelsen Hule-1 har ändrats till följande form: "Dagvattnet som rinner från ytor som inte släpper igenom vatten bör fördröjas på området genom att gröntak, fördröjningssänkor, -bassänger eller behållare byggs. Till bygglovshandlingarna bör en plan för genomförandet av dagvattenhanteringen fogas innan byggandet startar. Planen ska godkännas av tillsynsmyndigheten."
- Förutom den på plankartan fastställda byggytan och byggrätten kan det på kvartersområdena placeras konstruktioner som betjänar den tekniska försörjningen (till exempel transformatorstationer).
- På parkeringsområdena i KMK-kvarteret bör 1 träd/10 bilplatser planteras. Trädslagen som planteras bör vara skogslind, lönn och rönn. På intilliggande tomter får inte samma trädslag planteras.
- Parkeringsområdet ska struktureras med trädplanteringar och motsvarande strukturella medel. Kundernas parkeringsplatser bör få en beläggning av hålsten eller plattor. En trygg gångförbindelse bör ordnas från parkeringsområdena till affärslokalerna.
- Utanför byggnadsytan får i mindre utsträckning byggas utrymmen för logistik, varu- och avfallsservice samt skyddstak för kundvagnar och tak över körramporna till parkeringskällaren.

- Vid ansökan om bygglov bör en översiktsplan presenteras över placeringen av reklam.
- Byggnadsdelar som är känsliga för översvämningsskador ska vara minst på nivån +3,13 meter (N2000).

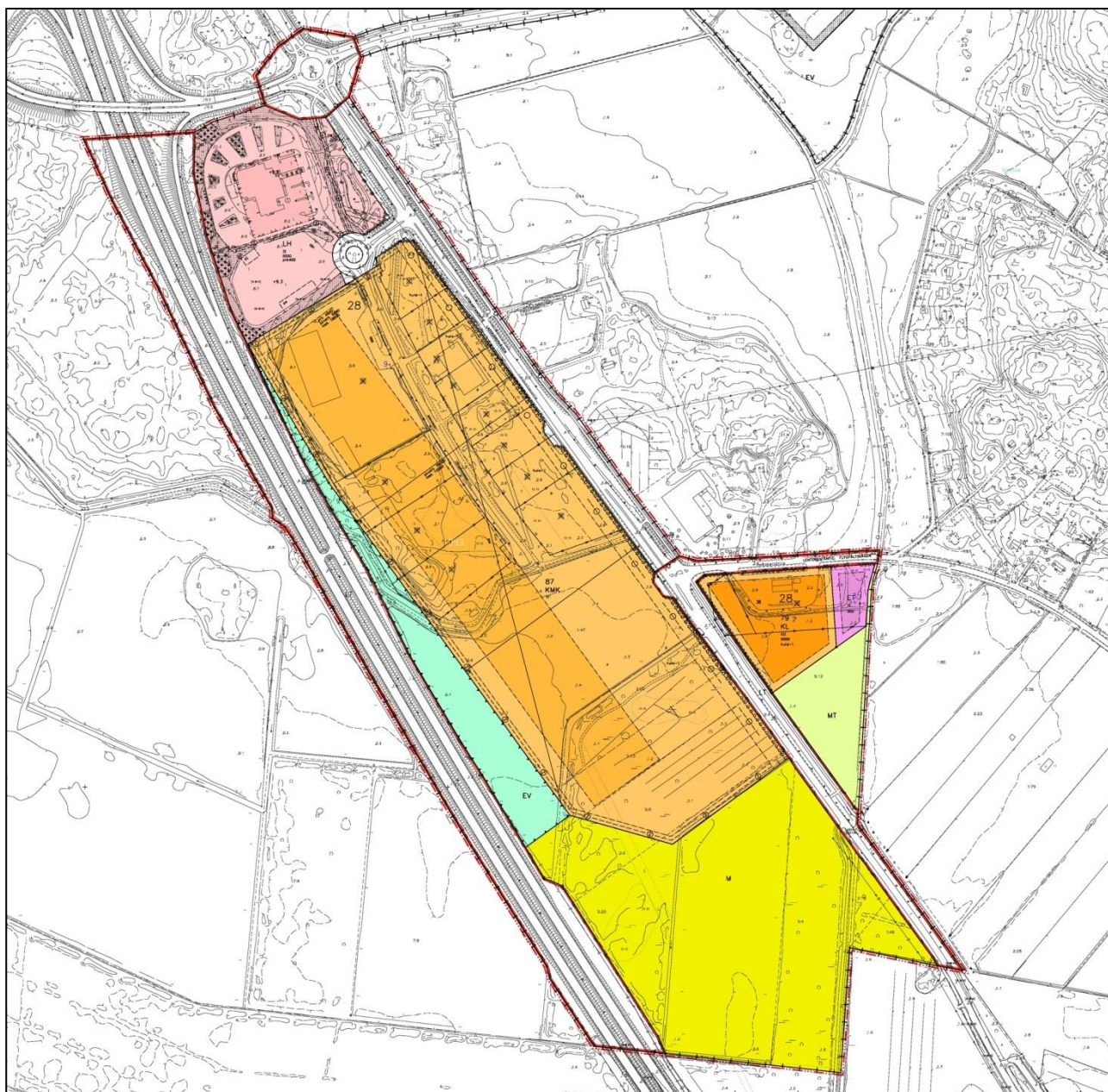


Bild 40. Detaljplaneförslaget

4.5.4 Utlåtanden och anmärkningar som inkommit under den tid detaljplaneförslaget och förslaget till ändring av detaljplanen var offentligt framlagda och bemötandena av dem

Under den tid detaljplaneförslaget och förslaget till ändring av detaljplanen var offentligt framlagda, 22.12.2016-23.1.2017, eller efter det har 10 utlåtanden och tre anmärkningar inkommit. Nedan följer en sammanställning av utlåtandena och anmärkningarna:

1. *Svenska Österbottens förbund för utbildning och kultur* 21.12.2016 (anlände 21.12.2016)

Har inget annat att anmärka på planförslaget än det att konsekvenserna av den ökande trafiken på Ladugårdsvägen bör beaktas i synnerhet vid anslutningen till Kungsgårdens campusområde. Den dagliga trafiken med långsamma jordbruksfordon över Ladugårdsvägen mot bron över motorvägen bör beaktas vid trafikplaneringen beträffande Ladugårdsvägen.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Planeringen av Ladugårdsvägen vid Kungsgården ingår inte i avgränsningen av detaljplanen för Risö. I detaljplanen för Kungsgården kommer i sinom tid att tas ställning till trafikplanerna för Ladugårdsvägen. Ingen inverkan på planförslaget.

2. *Österbottens polisinrättning* 21.12.2016 (anlände 2.1.2017)

Polisen har inga kommentarer i detta ärende.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

3. *Resultatområdet svenskspråkig grundläggande utbildning* 27.12.2016 (anlände 5.1.2017)

Det svenskspråkiga resultatområdet grundläggande utbildning har inget att anmärka på planförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

4. *Österbottens räddningsverk* 11.1.2017 (anlände 11.1.2017)

Räddningsverket har tidigare i ärendet gett utlåtande och fäst uppmärksamhet vid räddningsverksamhetens aktionsberedskap på området, översvämningsrisken och tomtindelningen. Anmärkningarna har behandlats i planbeskrivningen. Räddningsverket har ingen anledning till ytterligare kommentarer.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

5. *Österbottens förbund* 18.1.2017 (anlände 18.1.2017)

Österbottens förbund ger inte något utlåtande om detaljplaneförslaget för Risö.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

6. *Vasa Elnät Ab* 20.1.2017 (anlände 20.1.2017)

I förslaget har på ett bra sätt beaktats de tidigare föreslagna ledningsområdes-reserveringarna som servitutområden och transformatorreserveringarna i de allmänna planbestämmelserna.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

7. *Kiinteistö Oy Charken och Malax Limpan Ab* 20.1.2017 (anlände 20.1.2017)

Planen kan inte godkännas i den föreslagna formen, i synnerhet på grund av att planförslaget är orimligt för Malax Limpan. Malax Limpans nuvarande verksamhetsställe finns på en fastighet som enligt planförslaget ingår i ett kvartersområde där en affärskoncentration får placeras. Malax Limpan arrenderar fastigheten till 31.12.2046 i enlighet med ett gällande arrendeavtal och bolaget har etablerad affärsverksamhet på fastigheten. Detta har inte alls beaktats i planförslaget.

Den i planförslaget angivna områdesreserveringen med beteckningen KMK har betydande skadliga konsekvenser för Malax Limpans förutsättningar för affärsverksamhet. Enligt markanvändnings- och bygglagen bör planläggaren vid detaljplaneringen beakta främjandet av näringslivets verksamhetsbetingelser och utvecklingen av en fungerande konkurrens. Genom detaljplanen får inte heller markägaren eller någon annan rättsinnehavare (som Malax Limpan i egenskap av arrenderättsinnehavare är) åläggas någon sådan oskälig begränsning eller några sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de mål som ställs för planen eller krav som ställs på den åsidosätts. Malax Limpan förorsakas i och med genomförandet av planförslaget en i 54 § MarkByggl avsedd betydande olägenhet. Vid bedömningen av behovet av styrning av markanvändningen ska enligt lagen beaktas i synnerhet bl.a. främjande av fungerande konkurrens inom näringslivet. Malax Limpans konkurrensförutsättningar försvagas betydligt ifall inte utrymme reserveras i planen för dess verksamhetslokaler på den nuvarande, etablerade verksamhetsplatsen.

Genomförandet av planförslaget skulle i praktiken innebära att Malax Limpans verksamhetslokaler måste flyttas, vilket Malax Limpan absolut motsätter sig av ekonomiska, verksamhetsmässiga och strategiska skäl. I planförslaget har inte heller reserverats något annat område för Malax Limpans verksamhetslokaler

Planförslaget uppfyller därmed inte de krav som är uppställda i lagstiftningen. I synnerhet med hänvisning till de nämnda motiveringarna är planförslaget lagstridigt och det kan inte föras vidare i den föreslagna formen, än mindre godkännas

Vi yrkar att planförslaget återremitteras till sakenlig beredning med beaktande av områdets nuvarande affärsverksamhetsmöjligheter, inklusive trygghet av Malax Limpans nuvarande verksamhet. Vi förväntar oss att vi även får möjlighet till äkta växelverkan vid den fortsatta beredningen samt i planen en säkrad

möjlighet att fortsätta med vår affärsverksamhet på vårt nuvarande verksamhetsställe.

Vi förväntar oss att få motiverade svar på vår anmärkning innan detaljplanen förs vidare.

Bemötande/inverkan på planförslaget: I detaljplanens beredningsskede togs även utkastalternativ VE 2 upp, i vilket det område som Malax Limpan arrenderar var en del av kvartersområdet för affärsbyggnader (KL). I planens förslagsskede konstaterades dock på näringspolitiska grunder att stadens mål är en på högre plannivåer beskriven enhetlig stor affärskoncentration, som i utkastskedet skulle motsvara alternativ VE 1. I Österbottens landskapsplans etappplan I och delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren är området angivet som område för kommersiell service. Det detaljplaneändringsförslag som nu är under arbete följer dessa planer på högre nivå. Staden har även sökt ersättande platser för Malax Limpan men Malax Limpan har inte godkänt dem. Ingen inverkan på planförslaget.

8. Yrjö Halmesmäki Oy 20.1.2017 (anlände 20.1.2017)

Vi föreslår att i planen beaktas alternativt vår nuvarande verksamhet så att vi kan fortsätta med den nuvarande verksamheten och i planen beaktas även tillbyggnadsrätt på LTA-området ($e=0,30$, totalt 10 314 m²) utan att minska den areal som är angiven i vårt nuvarande markanvändningsavtal, som gods- trafikområde eller KMK-område, som även tillåter LTA-enlig verksamhet på tomt 28-86-8 i dess helhet. Planen borde därtill av byggrätten tillåta kontorsutrymmen och sociala utrymmen i två våningar.

Till LT-området borde även trafikförbindelserna bevaras/beaktas i fråga om specialtransporterna.

Motiveringen är att den nuvarande planen är ganska färsk och våra investeringar på området har varit betydande för att betjäna sådana företag i Vasa inom energibranschen som säljer på den internationella marknaden. Därtill har vi ytterligare behov av lokaler, så att terminalfunktionerna kan koncentreras till samma område.

Bemötande/inverkan på planförslaget: I detaljplanens beredningsskede togs även utkastalternativ VE 2 upp, i vilket användningsändamålet för det område som Halmesmäki arrenderar förblir det tidigare, dvs. kvartersområde för gods- trafik (LTA). I planens förslagsskede konstaterades dock på näringspolitiska grunder att stadens mål på högre plannivåer är beskrivet som en enhetlig stor affärskoncentration, som i utkastskedet skulle motsvara alternativ VE 1. I Österbottens landskapsplans etappplan I och delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren är området angivet som område för kommersiell service. Det detaljplaneändringsförslag som nu är under arbete följer dessa planer på högre nivå. Staden strävar efter att i samarbete med Yrjö Halmesmäki Oy söka en ny plats för verksamheten. Ingen inverkan på planförslaget.

9. Grannarna A och B 22.1.2017 (anlände 23.1.2017)

Vi föreslår alternativ VE2 med följande tillägg:

- Reserveringen för en cirkulationsplats mellan Farmarevägens och Flygfältsvägens korsningar borde lämnas bort, eftersom det finns så lite behov av den och förbindelsen till Ladugårdsvägen går via Flygfältsvägens korsning. Cirkulationsplatsen finns i närheten av flygekorrförekomst.
- Den sydöstra gränsen för det triangelformade område som finns mellan Flygfältsvägen och Ladugårdsvägen och som delvis hör till fastighet 5:12 har flyttats. Enligt vår uppfattning borde gränsen bibehållas i enlighet med delgeneralplanen.
- Skogszone mellan ABC-korsningen och Malax Limpan borde bevaras med tanke på den allmänna trivselen samt buller- och insynsskyddet.
- För att förhindra att störande strålkastarljus från bilar syns till Ladugårdsvägens motsatta sida borde sikthinder byggas.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Cirkulationsplatsen är nödvändig för en smidig styrning av trafikströmmarna. Den nuvarande skogszone är enligt planen parkeringsområde. Med träd- och buskplanteringar går det att förhindra att strålkastarna från bilarna syns på Ladugårdsvägens östra sida. Ingen inverkan på planförslaget.

10. Österbottens museum 26.1.2017 (anlände 27.1.2017)

Vid konsekvensbedömningen kan inte konsekvenserna av genomförandet av planen bedömas särskilt utgående från de omgivande på riks nivå och för landskapet värdefulla områdena men utgående från bedömningen kan konstateras att det planerade nybyggandets landskapsmässiga konsekvenser närmast berör de södra åkerområdena och påverkar därmed inte märkbart de angränsande värdefulla landskapsområdena. Österbottens landskapsmuseum har inget att anmärka på planförslaget.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

11. Korsholms kommun 1.2.2017 (anlände 6.2.2017)

Samhällsbyggnadsnämnden konstaterar att Korsholms kommun inte har något att anmärka på detaljplaneändringsförslaget för Risö affärs- och företagsområde.

Bemötande/inverkan på planförslaget: Ingen inverkan på planförslaget.

12. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 6.2.2017 (anlände 7.2.2017)

I detaljplanen för Risö affärs- och företagsområde anvisas stora detaljhandelsenheter invid södra infartsvägen, på ca 8 km:s avstånd från Vasa centrum. I planläggningens inledningsskede i januari 2011 har ett myndighetssamråd hållits, även om enligt detaljplanebeskrivningen detaljplanläggningen har inletts först hösten 2012. Vid tidpunkten för myndighetssamrådet var landskapsplanens etappplan för kommersiell servicen inte ännu fastställd. Delgeneralplaneringen av kvalitetskorridoren, i vilken området Risö ingår, inleddes också hösten 2012 och planen godkändes år 2014.

Den rättsverkande delgeneralplanen för kvalitetskorridoren styr detaljplaneringen av Risö. Vid myndighetssamrådet om delgeneralplaneringen i december 2013 hade Närings-, trafik- och miljöcentralen i Österbotten fört fram att våningsytorna för stora handelsenheter borde delas mellan olika områden. Delgeneralplanen har emellertid godkänts utan att våningsytan har delats och det medför problem med tolkningen av planen.

I landskapsplanens etappplan som berör kommersiell service är Risöområdet angivet som km-4, där det är möjligt att placera en stor detaljhandelsenhet eller affärskoncentration på högst 124 000 m² vy. I delgeneralplanen för kvalitetskorridoren anvisas två KM2-områden i området Risö, där en stor detaljhandelsenhet eller en affärskoncentration på totalt 124 000 m² vy får förläggas. Endast ett av dessa KM2-områden ingår i detaljplaneförslaget för Risö. Den sammanlagda våningsytan i detaljplaneförslaget är 124 000 m² vy (LH-område 5000 m² vy, KMK-område 114 000 m² vy, KL-område 5000 m² vy), varvid våningsytan inte räcker till för det KM2-område som lämnats utanför planområdet.

När man i framtiden vill detaljplanera även detta andra KM2-område, som finns vid Ladugårdsvägens och Flygfältsvägens korsning, är tolkningen av den styrande delgeneralplanen svår. Antingen återstår inte någon våningsyta för affärsbyggande eller alternativt kan det tolkas så att delgeneralplanen tillåter ytterligare 124 000 m² vy även på detta andra KM2-område, en lösning som dock inte stämmer överens med landskapsplanen. NTM-centralens ståndpunkt är att även det andra KM-2-området i delgeneralplanen borde fogas till detaljplanen för Risö. Genom att lämna det andra KM2-området utanför detaljplanen och anvisa hela byggrätten för handel i delgeneralplanen på det aktuella detaljplaneområdet Risö följs inte den rättsverkande delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren.

I detaljplaneförslaget har ett KL-område, kvartersområde för affärsbyggnader, anvisats och den lösningen stämmer inte överens med delgeneralplanen. I delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren anvisas på området område för service P1, där boende kan finnas. Bestämmelsen i delgeneralplanen tillåter minst 10 % av områdets våningsyta för detaljhandel. På KL-området i detaljplaneförslaget anvisas affärslokaler på totalt 5000 m² vy, vilket skulle kräva beteckningen KM för området. NTM-centralens ståndpunkt är att detaljplaneförslaget borde följa den gällande delgeneralplanen.

På KL-kvartersområdet för affärsbyggnader har inte byggandets placering styrts närmare, vilket skulle vara att rekommendera med beaktande av hela kvarterets läge i ett korsningsområde. Kvarteret och hela planområdet hör till den i landskapsplanen angivna kvalitetskorridoren, för vilken krav på en högklassig stadsbild är angivna i bestämmelsen.

I kvartersområdet för en servicestation LH har totalt 5000 m² vy för affärsbyggande anvisats, vilket innebär att kvarteret skulle bilda en stor detaljhandelsenhet, som borde anges som KM-område i och med att kvarteret finns utanför centrumområdet.

I kvartersområdet för en servicestation är även lokaler för inkvarteringsverksamhet och resenärsservice tillåtna, varvid planen borde utökas med bestämmelser om bullerbekämpning vid kvarteret.

Detaljplaneområdet finns i landskapsplanens kvalitetskorridor, och innanför den zonen bör särskild uppmärksamhet fästas vid främjandet av kollektivtrafik. Planbeskrivningen innehåller även en bild över var befolkning finns, där det framgår att den största befolkningskoncentrationen finns på 10 km:s avstånd från det planerade området för stora handelsenheter. Det är därmed mycket viktigt att beakta kollektivtrafiken. Den regionala kollektivtrafiken använder för närvarande Ladugårdsvägen men i och med det nya köpcentret borde kollektivtrafikutbudet utökas väsentligt så att det motsvarar det ökande resebehovet. Servicenivåmålet för den regionala kollektivtrafiken för år 2018 är medelnivå. Hållplatsparet i korsningen av Ladugårdsvägen och Flygfältsvägen får större betydelse och hållplatserna borde utrustas med bl.a. hållplatstak och tidtabellsinformation.

Vid Ladugårdsvägen, i närheten av busshållplatserna vid Flygfältsvägens anslutning, bör en underfart för lättrafik reserveras i planen och vid placeringen av den bör översvämningsområdet beaktas. Vid cirkulationsplatsen i planområdets norra del borde även underfarterna för lättrafik beaktas.

Cirkulationsplatsen i den norra delen borde i planen anges som gatuområde, eftersom den väsentligt hänger samman med KMK-områdets trafikbehov. Innan KMK-området tas i bruk borde cirkulationsplatsen ändras till gata och i det sammanhanget bör den riksomfattande och stadens egen specialtransportruttt beaktas.

En flygekorrtkartläggning har gjorts år 2008, och då påträffades flygekorrtar öster om Ladugårdsvägen. Flygekorrtens vandringsmöjligheter borde tryggas mellan Trollholmen och boplatsskogsdungarna i de nordöstra delarna och samtidigt från de här områdena väster om motorvägen. Det här kan vara en utmaning för planläggningen, eftersom det för närvarande är knappt om trädförbindelser.

KMK-kvartersområdets södra del finns på översvämningsområde. Enligt de riksomfattande områdesanvändningsmålen bör nytt byggande inte placeras på översvämningsriskområden. Det är möjligt att avvika från detta enbart om det på basis av behovs- och konsekvensutredningar påvisas att det är möjligt att hantera översvämningsriskerna och att byggandet är i enlighet med en hållbar utveckling.

Till bakgrundsutredningarna för detaljplanläggningen av Risö hör planer för översvämningskyddet. Enligt de här planerna kan översvämningskyddet förverkligas antingen med översvämningsväggar och jordbankar eller genom att terrängen höjs. Av beskrivningen framgår bra att planförslaget i förhållande till utkastskedet har ändrats så att beteckningen översvämningsvall för områdets södra del har lämnats bort, eftersom det är möjligt att höja områdets södra del med en tryckbank ovanför översvämningsgränsen. Genomförandet av översvämningskyddet är en viktig förutsättning för genomförande av byggande och de åtgärder som översvämningskyddet förutsätter borde anges på plankartan. I beskrivningen borde även klart och tydligt refereras de åtgärder

det inte nödvändigtvis något kommersiellt byggande, eftersom det på den östra sidan finns ett för landskapet värdefullt landskapsområde. Markanvändningen öster om Ladugårdsvägen torde avgöras i senare detaljplaner. De i landskapsplanen och delgeneralplanen angivna kommersiella kvadratmetrarna överskrider inte som helhet. Huvudanvändningsändamålet i fråga om kvarterområdet för en servicestation (LH) gäller service för personbilar och tunga fordon, annan kommersiell verksamhet kan anses vara kompletterande service. Därmed finns det inga grunder för att ändra det till beteckningen KM. Underfarterna under Ladugårdsvägen kan anses vara icke-urbana lösningar. Sänkning av trafikhastigheterna på Ladugårdsvägen och trafikmiljöns visuella säkerhet med välfungerande busshållplatser samt beaktande av lätttrafiklederna är centrala vid genomförandet av trafiklösningarna. Cirkulationsplatsen i den norra delen är angiven som område för allmän väg (LT) i enlighet med Kommunteknikens anvisningar. Enligt kartläggningarna har inga flygekorrar påträffats på planområdet. Den lägsta byggnadsnivån på plankartan kan anses vara tillräcklig. I planläggningsskedet finns inga exakta uppgifter om byggandets olika genomförandeskedet och därför har föreskrivits att planer för genomförande av dagvattenhanteringen ska presenteras i bygglovsskedet, varvid man bättre kan bedöma om åtgärderna är tillräckliga.

13. Tekniska nämnden 1.2.2017 (anlände 8.2.2017)

Fastighetssektorn anför som sitt utlåtande följande:

Stadsstyrelsen har 21.12.2009 § 591 reserverat ett område invid Expresskurvan i Risö för KPO-Kiinteistö Oy ("KPO") för förberedande planering. Stadsstyrelsen har 29.11.2010 § 498 förlängt giltighetstiden till 31.12.2011 som en del av en mera omfattande affärscentrumshelhet och samtidigt preciserat området norr om Expresskurvan i Risö. Stadsstyrelsen har 24.11.2014 § 474 godkänt å ena sidan med IKEA och IKANO och å andra sidan med KPO framförhandlade intentionsavtal. Avsikten med intentionsavtalen var att komma överens om samarbete mellan avtalsparterna för förverkligande av olika projekt. IKEA och IKANO meddelade i december 2015 att bolagen åtminstone tillsvidare drar sig ur projektet och därför upphörde intentionsavtalet mellan staden, IKEA och IKANO att gälla. Intentionsavtalet mellan staden och KPO har förlängts med beslut av stadsstyrelsen 28.11.2016 § 419.

I planbeskrivningen har servicestationen, bränsledistributionspunkten och den gamla jordavstjälpningsplatsen på området utretts sakenligt.

Staden har efter det att planutkastet var framlagt införskaffat fastigheten 905-429-5-20 Storgård och ett outbrutet område av fastigheten 905-28-79-1. Ändringen av användningsändamålet för fastigheten 905-28-79-1 kan kräva ett markanvändningsavtal med markägaren. Därtill kräver en utvidgning av den i detaljplaneförslaget angivna KL-tomten till ett tidigare inte detaljplanerat område (fastigheten 905-429-5-12) markanvändningsavtal med markägaren. Den i förslaget angivna KL-tomten bildas av mark som har tre olika ägare, vilket utan samförstånd mellan markägarna försvårar förverkligandet av tomten. Avgränsningen av KL-tomten borde i första hand göras enligt nuläget.

Fastighetssektorn har inget annat att anmärka på detaljplaneförslaget.

Kommuntekniken anför som sitt utlåtande följande:

Trafiknätet

Detaljplanen möjliggör en byggrätt på 124 000 m² vy för affärs- (KMK) och servicestationsverksamhet (LH). I trafiknätsundersökningarna har de stora kommersiella enheternas konsekvenser för gatu- och trafiknätet beaktats i flera olika projekt, varav det senaste är vägplanen för Förbindelsevägen på avsnittet motorvägen-Smedsbyvägen. Även vid miljökonsekvensbedömningen beträffande hamnvägen har i översiktsplanen för förbindelseavsnittet motorvägen-rv 8 Risöområdets konsekvenser beaktats utgående från olika arbetsplats- och befolkningsprognoser.

Allmänt kan konstateras att det planerade affärsområdet i Risö har en mycket stor inverkan på trafikmängderna på motorvägen och förbindelsevägen på så sätt att motorvägens nuvarande ramper kommer att belastas liksom även Kanalbroanslutningen. Trafikmängderna på förbindelseavsnittet Kuni-Martois kommer enligt resultaten att öka enbart i och med det kommersiella området i Risö, vilket också kommer att påverka trafikmängderna på Smedsby omfartsväg betydligt genom att en del av trafiken kommer att gå direkt till Risö.

Stadens gatunät växer närmast så att en del av den allmänna vägen mellan cirkulationsplatsen vid ABC och Flygfältsvägen ändras till gata. Några ändringar i fråga om vägens konstruktion behöver inte göras förutom öster om den nuvarande landtrafikcentralen, där två nya cirkulationsplatser är planerade vid Laihelavägen. ABC:s nuvarande anslutning är redan nu gata så i fråga om den blir det inga förändringar. Kostnaderna med anledning av detaljplanen för Kommuntekniken utgörs av gatubyggnadskostnader på ca 1 milj. € för de två nya cirkulationsplatserna.

Parkering

Detaljplanen omfattar en byggrätt på totalt 124 000 m² vy. Därav består LH (servicestationsverksamhet) av dagligvaruhandel på 400 m² vy och annan specialhandel på 1000 m² vy. I fråga om dem har i detaljplanen följts parkeringsnormen 1 bp/20 m² vy (dagligvaruhandel) och 1 bp/50 m² vy (annan specialhandel). Därmed är minimibehovet av bilplatser för LT-tomten 40 stycken. Med LH-kvarteret avses i planen den nuvarande ABC-servicestationen, som i detaljplanen blir kvar på sin nuvarande plats och som man vet har ca en miljon kundbesök per år, dvs. i genomsnitt 2700 besök/dag, vilket i trafikmängder är ca 3000 fordon per dygn i genomsnitt till Laihelavägen. Utgående från det är mängden kundbesök under en topptimme 300, varvid behovet av parkering blir ca 100 bilplatser/topptimme.

Den huvudsakliga planbeteckningen för området är KMK (kvartersområde för affärsbyggnader), med dagligvaruhandel på 4600 m² vy, och annan specialhandel 109 400 m² vy. Bilplatsnormen är densamma som för LH-kvarteret, varvid antalet bilplatser i KMK-kvarteret bör vara sammanlagt 2418 st. Enligt planerna ska de förläggas både under byggnaderna i kvarteret och på gårdsområdet. I genomsnitt uppskattas en hypermarket generera ca 100 besök per 100 m² vy, dagligvaruhandeln skulle alltså medföra 4600 besök/dag och utgående från färd-sättsandelen i Vasaregionen görs ca 90 % av resorna med personbil, varvid trafikmängden skulle bli totalt ca 5000 fordon per dygn i genomsnitt. Då behöver dagligvaruhandeln under en topptimme minst 400 bilplatser, dvs. 16 % av bilplatsmängden (2418 st) enligt en byggrätt på 114 000 m² vy.

Kollektivtrafiken

På basis av hållbar utveckling bör minst 2-3 turer per timme gå till det kommersiella området i Risö. Det uppnås med en ändring av det nuvarande kollektivtrafiknätet så att linjerna 7 och 9 i första skedet går via Laihelavägen till Runsor och tillbaka. Samtidigt är en stor mängd olika bostadsområden anknutna till köpcentret, varvid behovet av anknyttande förbindelser blir litet. Då måste dock de ovan nämnda linjerutternas ändras så att linjerna inte längre trafikerar via Orrnäs utan går direkt via Roparnäsvägen till centrum. I och med det behövs en buss till på linje 15 till Orrnäs och trafikeringstiden bör förlängas till kl. 22.00. Kostnadskalkylen för den ovan nämnda ändringen är på årsnivå ca 150 000 €, eftersom minst en buss bör trafikera på linje 15 också sommartid.

Lätt trafik

Redan nu har lätttrafikförbindelser byggts på planområdet i riktning mot centrum men de tvärgående förbindelserna till Sunnanvik och Korsnäståget förutsätter en förbättring av lätttrafiknätet. Då bör också kvalitetsnivån på de ovan nämnda lederna höjas och i huvudriktningen mot centrum bör s.k. snabb cykeltrafik skiljas åt från den övriga trafiken. För närvarande innebär det att fotgängare och cyklister skiljs åt med hjälp av målning av körbanan men senare också att cykellederna förbättras genom att de breddas.

För att förbättra trafiksäkerheten borde planskilda lösningar i fråga om lätttrafiken genomföras vid Förbindelsevägens och motorvägens ramper så att den ramp som behövs mot höger för motorfordonstrafiken från motorvägen förverkligas så som vederbörande vägplan förutsätter, och över rampen anläggs en bro för lätttrafik och under Förbindelsevägen en tunnel. Kostnaderna för förhandsbyggande enligt vägplanen uppgår till ca 1,5 milj. €, varav största delen utgörs av lätttrafikregleringar.

Dagvatten

Det planerade KMK-detaljplaneområdet omfattar ca 25 ha, varvid ett 10 minuters regn en gång på 20 år medför regnvatten på 2300 m³ på området. Det är meningen att dagvatten delvis ska ledas till utfallsdiken men för att fördröja det har också bassänger planerats på området. Området finns delvis på en översvämningszon. KMK-området kommer delvis att fyllas ut och man förbereder sig även för en översvämningsbank (ca 1 km), för vilken byggkostnadskalkylen har uppskattats till ca 600 000 €.

Bemötande/inverkan på planförslaget: I fråga om KL-tomten borde ett markanvändningsavtal ingås före det slutliga godkännandet av detaljplanen. Eftersom det verkar vara svårt att genomföra bildandet av KL-tomten i det här skedet, lämnas den bort från detaljplaneområdet. Byggandet av KMK-kvarteret sker stegvis, varvid även lösningarna i fråga om gatorna och lätttrafiklederna samt åtgärderna för förbättrande av kollektivtrafiken sker stegvis. Vid byggandet av KMK-kvarteret ska i bygglovsskedet en plan för genomförande av dagvattenhanteringen presenteras innan byggande inleds.

4.5.5 Ändringar i detaljplaneförslaget efter att det var offentligt framlagt

Detaljplanekartan och -bestämmelserna har justerats enligt följande:

- KL-kvarteret i korsningen av Ladugårdsvägen och Flygfältsvägen och EV-området vid den lämnas bort från detaljplaneområdet. Ägandet av KL-kvarteret, som ingår i planförslaget, är fördelat på olika outbrutna områden. Eftersom staden inte helt äger det område som anges i KL-kvarteret har KL-kvarteret och EV-området lämnats bort från detaljplanen.

Planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för förslagsskedets myndighetssamarbete, utlåtandena och bemötandena i punkterna 4.3.4 och 4.5.4.

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplaneområdet omfattar ca 69 ha. Arealerna och våningsytorna enligt detaljplanens användningsändamål är följande:

Användningsändamål	Areal	Våningsytan
Kvartersområde för affärsbyggnader (KMK)	25,08 ha	114 000 m ²
Kvartersområde för servicestation (LH)	5,48 ha	5 000 m ²
Jord- och skogsbruksområde (M)	12,86 ha	
Gatuområde	3,60 ha	
Område för allmän väg (LT)	15,22 ha	
Skyddsgronområde (EV)	2,89 ha	
Totalt	65,13 ha	119 000 m²

Ett enhetligt kvarter ända till Ladugårdsvägen har bildats av kvartersområdet för affärsbyggnader där en affärskoncentration (KMK) får förläggas. Kvarteret är indelat i tre olika tomter, varav de två tomterna längst i söder är angivna med riktgivande tomtlinje.

Den kommersiella dimensioneringen är baserad på totaldimensioneringen för Risö i Österbottens landskapsplan, 124 000 m² vy, enligt följande:

- Kvartersområde för servicestation (LH) totalt 5000 m² vy, varav dagligvaruhandelns andel är 400 m² vy, den utrymmeskrävande handelns andel 4000 m² vy och den övriga specialhandelns andel 600 m² vy.
- Kvartersområde för affärsbyggnader, där en koncentration av affärer (KMK) på totalt 114 000 m² vy får förläggas, varav dagligvaruhandelns andel är 4600 m² vy, den utrymmeskrävande specialhandelns andel 5000 m² vy och den övriga specialhandelns andel 18000 m² vy. Våningsytorna har därtill internt på KMK-området indelats i två delar.
- Kvartersområde för affärsbyggnader (KL) totalt 5000 m² vy, har lämnats bort från plankartan.

Parkeringskraven på kvartersområdena är följande:

- Kvartersområde för affärsbyggnader, där 1 bp/50 m² vy (1 bp/20 m² vy för dagligvaruhandels del) för en i 71 d § i markanvändnings- och bygglagen avsedd koncentration av affärer (KMK) får förläggas.
- Kvartersområde för affärsbyggnader (KL) 1 bp/50 m² vy

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Detaljplanen innehåller bestämmelser om materialet i och struktureringen av affärsbyggnadernas fasader samt ytmaterialen och planteringarna i kvarterets randområden och på parkeringsområdena. Med dessa eftersträvas en trivsamt och lättillgänglig miljö.

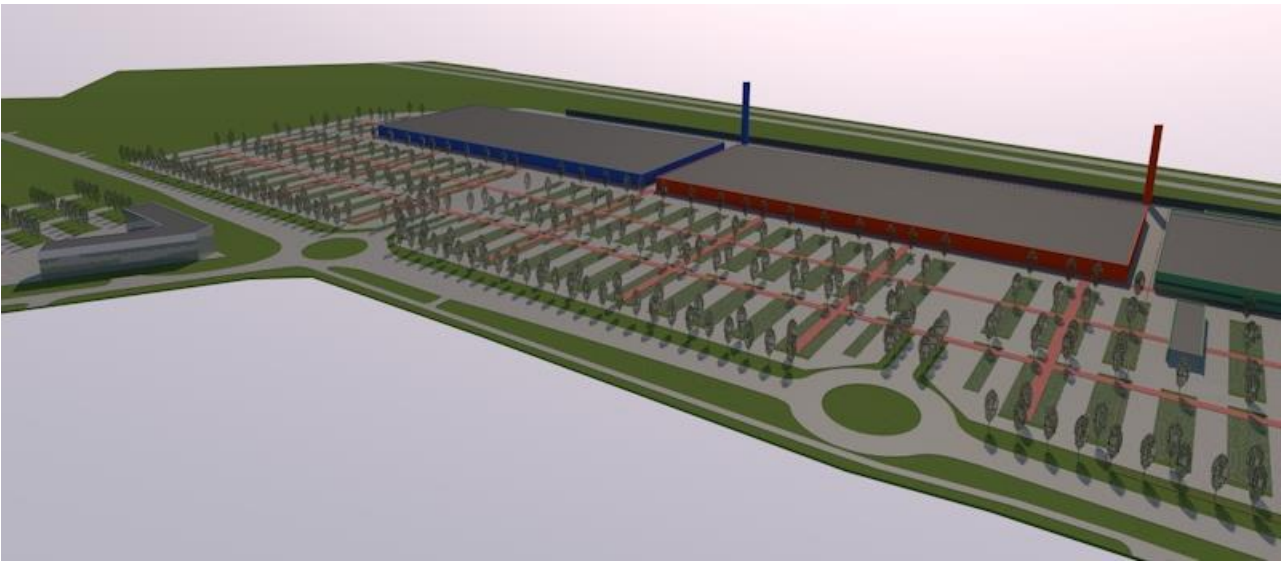


Bild 41. Ladugårdsvägens cirkulationsplatser



Bild 42. Parkeringsområdena bör struktureras med trädplanteringar och fotgängarområdena ska skiljas åt från fordonstrafikområdena

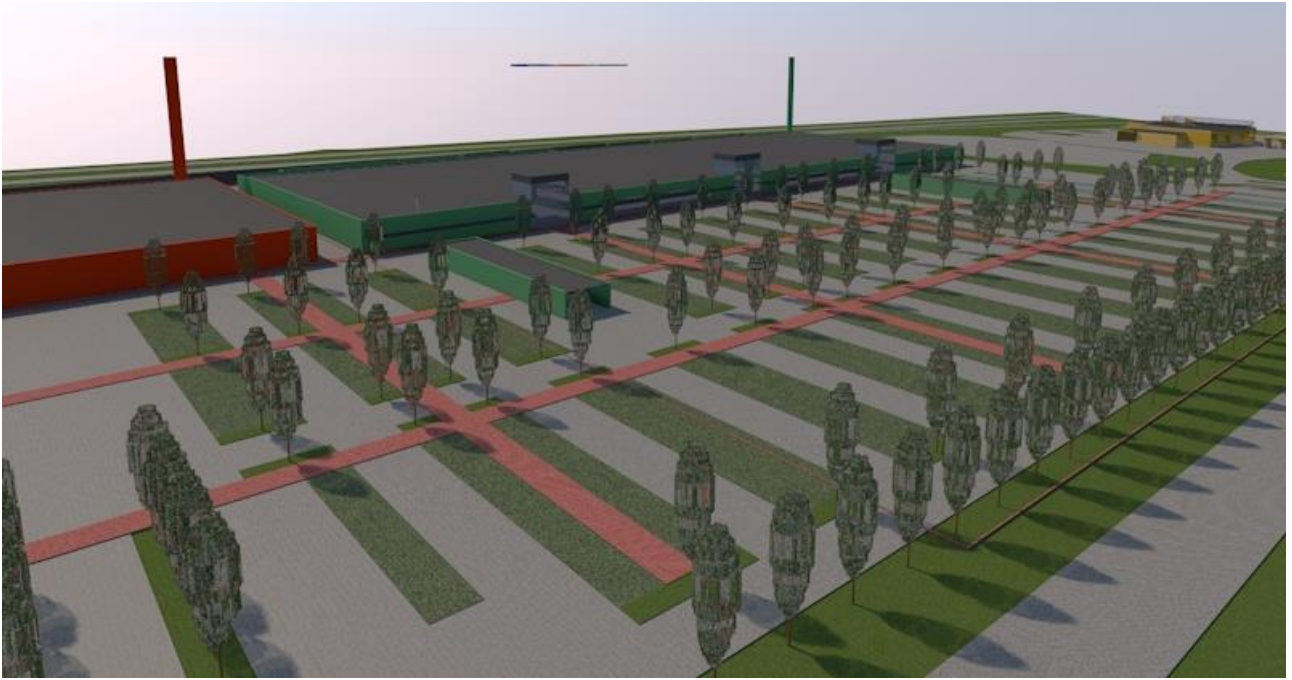


Bild 43. Affärskoncentrationens parkeringsområden

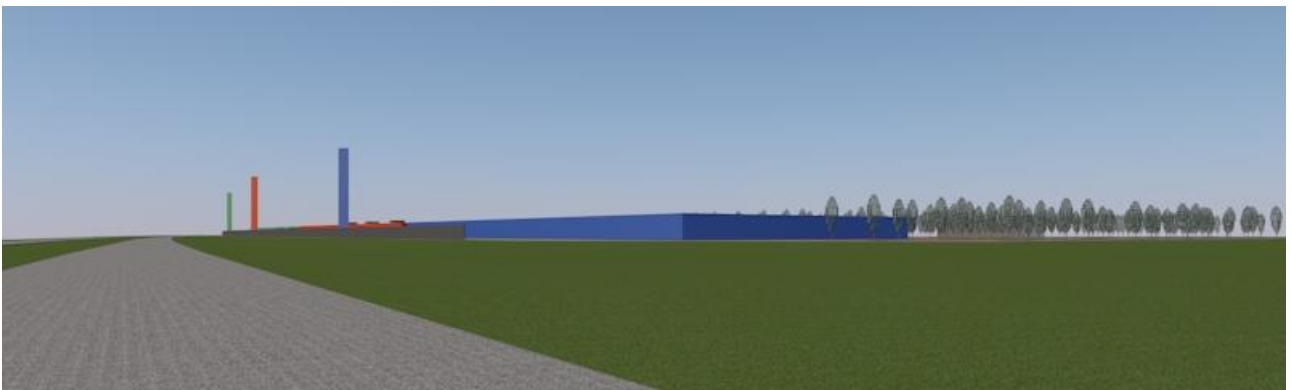


Bild 44. Affärskoncentrationens reklamfyloner syns till motorvägen



Bild 45. Servicekörningen till affärskoncentrationen har anvisats på kvarterets sida mot motorvägen

5.3 Planens konsekvenser

5.3.1 Regionala konsekvenser av handelns planer

De kommersiella planer som blir möjliga på området Risö i och med detaljplanen förstärker Vasas position som regionalt centrum och i konkurrensen med övriga landskap. Enligt den kommersiella utredningen om Vasa *Kaupallinen selvitys Vaasassa* (Santasalo Ky 2014) har ett centrum som förstärks i och med ett köpcentrum på f.d. busstationen samt bebyggandet av affärsplatserna Risö och Liselund den regionalt största betydelsen. Till följd av planerna förstärks centrumhandeln i Vasas centrumområde och handeln av markettyp samt den utrymmeskrävande handeln utvecklas i kvalitetskorridoren i Vasas sydöstra del. På kvalitetskorridorens område bildas en till handelns struktur liknande handelsplats som Stenhaga. Därmed ersätter den nya handelsplatsen närmast utträttandet av ärenden i Stenhaga, varvid också biltrafiken söderut flyttas till stadens södra delar. Till den här delen kan utsläppen från trafiken minskas.

I Vasaregionens övriga kommuncentrum är specialaffärsutbudet litet och största delen av köpen i specialaffärer sker därmed i Vasa. Det lokala utbudet hämtar man även i fortsättningen från det egna närcentret medan mångsidiga inköp görs i Vasa. I små kommuncentrum finns det inte heller någon betydande potential när det gäller tillväxt för specialhandelns affärsutbud fastän handelns planer inte skulle förverkligas i Vasa. Därmed kan förverkligandet av Risö affärs- och företagsområde inte anses ha någon negativ inverkan på verksamhetsförutsättningarna för specialhandeln inom kommuncentrumen utanför Vasa. Inte heller kommer personbilsresorna från områden utanför Vasa i anslutning till utträttandet av ärenden i området Risö att öka kännbart.

Ändringarna som gäller riktningen i fråga om utträttandet av ärenden utanför Vasa är störst i Laihela, som ligger närmast den nya koncentrationen. Också för närvarande står Laihela för en betydande del av butiksresorna till Vasa och delvis går de här resorna i och med den nya koncentrationen till en närmare plats än de platser där man för närvarande uträttar ärenden (Stenhaga och centrum), varvid besöksresorna förkortas. Vardagsresorna kommer dock sannolikt inte att öka i någon betydande mån, eftersom folk i stor utsträckning sköter sina ärenden i samband med arbetsresorna.

I området Risö har preliminärt en hypermarket, ett köpcentrum samt ett IKEA-varuhus planerats. Landskapsplanens maximigräns begränsar förläggandet av specialhandel på området. I fråga om IKEA har det uppskattats att ca hälften av varuhuset utgörs av utrymmeskrävande specialhandel och hälften av annan specialhandel och service. Av Prismas bruksvaror är största delen specialhandel. Därmed går största delen av den yta som är tillåten för specialhandel på området åt till Prismas och IKEAs yta för specialhandel och affärscentrets tyngdpunkt borde vara på utrymmeskrävande handel. Som helhet motsvarar dimensioneringen av detaljplanen och handelns planer bra det kalkylmässiga behovet av ytterligare affärsutrymme i besöksområdet Vasa.

Enligt den kommersiella utredningen om Vasa *Kaupallinen selvitys Vaasassa* balanserar den nya handelsplatsen i Risö handelns servicenät i Vasa. Nu är

servicen koncentrerad till centrum och Stenhaga medan serviceutbudet i stadens södra och sydöstra delar är begränsat.

Om det inte skapas tillräckligt med utvecklingsförutsättningar för handeln i Vasa och om affärsplatserna i Seinäjoki utvecklas betydligt och sådan affärsverksamhet förläggs i Seinäjoki som inte kan förläggas i Österbotten, ökar sannolikt utträttandet av ärenden i riktning mot Seinäjoki.

5.3.2 Konsekvenser för den byggda miljön

Med detaljplanen skapas förutsättningar för en ändring av det landsbygdsaktiga åkerlandskapet invid motorvägen till ett livligt affärsområde. Vyn mot Ladugårdsvägen kommer att förändras väsentligt från landsbygdsaktig till en stadsliknande omgivning, eftersom fasaderna på affärskoncentrationens byggnader kommer att synas i omgivningen på ett tilltalande sätt. Byggandet av de parkeringsområden som de stora kundmängderna kräver är en utmaning på grund av jordmånsförhållandena och trivsselfaktorer. I planbestämmelserna har trädplanteringar krävts enligt förhållandet ett träd/10 bilplatser och därtill har bestämmelser utfärdats om ytbeläggningen och tak på promenadstråk.

5.3.3 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Affärsbyggande på lerig åkermark, som delvis består av Toby-Laihela ås översvämningsområde, kommer i viss mån att förändra vyerna på längre avstånd. En höjning av områdets markyta med ca två meter eller alternativt skydd med en översvämningsvall syns just inte på längre håll men om byggandet utvidgas söderut kommer det att synas i form av byggmassor och parkeringsområden i riktning mot motorvägen och Ladugårdsvägen. I den södra delen sträcker sig byggandet in på skogsområde, så till den delen förändras naturmiljön.

På grund av anläggandet av omfattande parkeringsområden har ledningen av dagvattnet konsekvenser för dikena i områdets närhet, i vilka vattenmängden ökar vid regn och under översvämningsar. I och med byggandet av affärskoncentrationen ökar trafiken på området betydligt och det har buller- och avgaskonsekvenser för omgivningen på både motorvägen och Ladugårdsvägen.

5.3.4 Samhällsekonomiska konsekvenser

Enligt uppskattningarna kommer det kommersiella byggandet i området att föra med sig 350-450 nya arbetsplatser. Därtill kommer de företag som etablerar sig på området att medföra skatteinkomster för Vasa stad, hur stora skatteinkomsterna blir beror på vid vilken tid området bebyggs. De affärstomter som bildas i och med planen kan arrenderas eller säljas, vilket också medför inkomster för staden.

Förverkligandet av detaljplanen för området Risö kräver att två cirkulationsplatser byggs vid Ladugårdsvägen och att huvudgatuleden mellan dem förbättras. Den uppskattade totalkostnaden för de här åtgärderna är 960 900 € (moms 24 %).

Från kvartersområdet för affärsbyggnader, där en koncentration av affärer får förläggas, måste nuvarande kommunalteknik (vatten- och avloppsledningar samt fjärrvärmerör) flyttas till kvartersområdets kant invid Ladugårdsvägen. Kostnads kalkylen för de enskilda objekten är följande:

- Flyttning av elledningar 51 316 € (moms 0 %).
- Flyttning av fjärrvärmeledning 210 000 € (600 m x 350 €/m).
- Flyttning av vatten- och avloppsledningar 225 000 € (750 m x 300 €/m, moms 0 %).

Kostnaderna för markunderlagsbyggena för affärskoncentrationen har inte uppskattats, eftersom jordmassor flyttas inom staden från flera byggobjekt, varvid det är möjligt att förmånligt köra jordmassor också till området Risö från andra närliggande byggobjekt, såsom logistikcentret. Behovet av tryckbanksutfyllnad har uppskattats till ca 200 000 m³.

Genomförandet av planen medför kostnader för flyttningen av produktions- och hallbyggnader som för närvarande finns på affärskoncentrationsområdet. I det här skedet är det möjligt att enbart grovt uppskatta kostnaderna för flyttningen av byggnaderna. Genom att som beräkningsunderlag använda exempelvis 1000 €/m² för hallutrymmenas del och exempelvis 1500 €/m² för produktionslokalernas del, kan kostnaderna för flyttningen av de nuvarande byggnaderna uppskattas enligt följande:

- Hallutrymmen 6 237 000 € (6237 m² x 1000 €).
- Produktionslokaler 1 431 000 € (954 m² x 1500 €).
- Produktionslokaler 1 818 000 € (1212 m² x 1500 €).

5.4 Störande faktorer i miljön

På planområdet har den gamla servicestationen istandsatts som objekt nr 65380-16-067 i programmet Soili. Istandsättningen har genomförts i enlighet med dåvarande Västra Finlands miljöcentrals beslut. På fastigheten lämnade inga förhöjda oljekolvätehalter som skulle medföra begränsningar i fråga om fastighetens användbarhet eller arbeten med grävning och flyttning av jordmassor.

I planområdets omedelbara närhet har Fortums D-station funnits. Bränsledistributionen upphörde år 1999. Vid istandsättningen av objektet har samtidigt också Suomen BP Oy Ab:s D-punktsområde istandsatts. Den största av mineraloljehalterna som blev kvar på objektet efter istandsättningen uppgick till 330 mg/kg.

Marken på tomterna 28-86-5 och 28-86-6 och 28-86-7 i ändan av nuvarande Expresskurvan innehåller utfyllnadsjord. Det har funnits en gammal jord-dumpningsplats på området. Kvaliteten på utfyllnadsjorden har undersökts med miljötekniska undersökningar, vid vilka fyllnadsjorden till stor del har konstaterats bestå av lera och annan ren överskottsjord. I utfyllnadsområdets södra och sydöstra ända påträffades samhällsavfall på ett mindre område.

På fyllnadsområdet fanns det ställvis ett ca 6 m tjockt lerskikt, som enligt en sensorisk bedömning verkar bestå av sulfatlera. Inga märkbart höjda halter av skadliga ämnen konstaterades i utfyllnadsjorden.

De ovan nämnda objekten är angivna på nedanstående bild 38 med blå punkter. Miljöobjekten medför inget behov av några särskilda riskhantlingsåtgärder vid planenlig användning.



Bild 41. Markistandsättningsobjekt

Information om objekten finns rapporterade i följande dokument:

- Risön täyttömaan ympäristötekniset tutkimukset, 30.5.2013, Vasa stad
- Öljyalan Palvelukeskus Oy, Suljettu polttoaineen jakeluasema, Flygfältsvägen 1, Vasa, 65380-16-067, Kunnostuksen loppuraportti, Jaakko Pöyry INFRA, 12.9.2002
- Fortum Energiatalo Oy, D-aseman purkaminen, Vasa, Flygfältsvägen, Toimenpideraportti, Jaakko Pöyry INFRA, 7.8.2000 (i planområdets omedelbara närhet)

5.5 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna finns på detaljplanekartan (bilaga 1).

5.6 Namn

När planen genomförs genom att kvartersområdet för affärsbyggnader bebyggs, faller den nuvarande gatan med namnet Expresskurvan bort, eftersom den ändras till kvartersområde.

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

I den här beskrivningen av detaljplanen och förslaget till ändring av detaljplanen ingår illustrationer av genomförandet som detaljplanen och detaljplaneändringen möjliggör. Illustrationerna tillsammans med detaljplanekartan bildar den referensplan som anger riktningen för huvudlinjerna i genomförandet.

6.2 Genomförande och tidtabell

När detaljplaneändringen har vunnit laga kraft är det möjligt att inleda byggandet i enlighet med planen. En del av de nya kvarter som uppkommer i och med planen kräver före byggandet att kommunalteknik anläggs vid de nya gatorna och att de konstruktioner som krävs för översvämningsskyddet förverkligas. Det här förutsätter att staden investerar vid rätt tidpunkt före överlåtandet eller utarrenderingen av tomter till aktörerna.

6.3 Uppföljning av genomförandet

Dokumentet om detaljplaneändringen utgör grunden för utvecklandet av området. Detaljplanen och bestämmelserna i den ställer randvillkor för ny- och kompletteringsbyggandet av affärsbyggnader. När bygglov beviljas bör det säkerställas att planerna följer målen i detaljplanen och detaljplaneändringen om genomförande av en stadsbildsmässigt sett högklassig miljö. Det här avser i synnerhet affärsbyggnadernas placering, material och sättet att förverkliga

dem samt hanteringen av de omfattande parkeringsfältens markyta och grönkonstruktioner. Vid jordbyggandet bör uppmärksamhet fästas i synnerhet på hanteringen av dagvattnet i området och kontrollen av översvämningsriskerna.

BILAGOR

Bilaga 1. Detaljplanekarta med beteckningar

Bilaga 2. Detaljplanens uppföljningsblankett

Bilaga 3. Programmet för deltagande och bedömning

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	905 Vasa	Datum för ifyllning	05.06.2019
Planens namn	Risö affärs- och företagsområde		
Datum för godkännande	10.12.2018	Förslagsdatum	22.12.2016
Godkännare	V-kommunfullmäktige	Dat. för meddel. om anh.gör.	04.09.2012
Godkänd enligt paragraf	90	Kommunens plankod	993
Genererad plankod	905V101218A90		
Planområdets areal [ha]	65,1346	Ny detaljplaneareal [ha]	40,6807
Areal för underjordiska utrymmen [ha]		Detaljplaneändringens areal [ha]	24,4539

Stranddetaljplan Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal] Med egen strand Utan egen strand

Fritidsbost.byggpl. [antal] Med egen strand Utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	65,1346	100,0	119000	0,18	40,6807	87431
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt	25,0847	38,5	114000	0,45	20,5699	102712
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,0766	
R sammanlagt						
L sammanlagt	24,2995	37,3	5000	0,02	5,5988	-15281
E sammanlagt	2,8886	4,4			1,7268	
S sammanlagt						
M sammanlagt	12,8618	19,7			12,8618	
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt					

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m ² vy]	[antal +/-]	[m ² vy +/-]
Sammanlagt				

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	65,1346	100,0	119000	0,18	40,6807	87431
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt	25,0847	38,5	114000	0,45	20,5699	102712
KL					-4,5148	-11288
KMK	25,0847	100,0	114000	0,45	25,0847	114000
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,0766	
VL					-0,0766	
R sammanlagt						
L sammanlagt	24,2995	37,3	5000	0,02	5,5988	-15281
Gator	3,5964	14,8			1,4324	
LT	15,2203	62,6			11,0409	
LH	5,4828	22,6	5000	0,09	-0,0207	-5000
LTA					-6,8538	-10281
E sammanlagt	2,8886	4,4			1,7268	
EV	2,8886	100,0			1,7268	
S sammanlagt						
M sammanlagt	12,8618	19,7			12,8618	
M	12,8618	100,0			12,8618	
W sammanlagt						

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

RISÖ AFFÄRS- OCH FÖRETAGSOMRÅDE (DETALJPLAN NR 993)

28.3.2013

VAR OCH VAD PLANERAS?

Det cirka 68 ha stora området finns i Risöområdet 8 kilometer i sydöstlig riktning från Vasa stads centrum. Planeringsområdet avgränsas i väster av motorvägen (rv 8, rv 3, E12), i norr av ABC-stationen, i öster av främst Laihelavägen och i söder av Vasa stads kommungräns.

Syftet med detaljplanearbetet är att utarbeta en detaljplan och tomtindelning som styr affärsbyggandet på området. Avsikten är att på området placera cirka 120 000 m² affärsutrymmen av olika slag. Målet är att skapa detaljplanemässiga förutsättningar för ett trivsamt och fungerande område med ett livligt näringsliv. Ett av målen är även att fästa särskild uppmärksamhet vid utnyttjandet av förnybar energi i planeringen av området.

Området som detaljplaneändringen gäller består av kvarteren 79, 86 och 87 samt gatu-, skyddsgrönområdes- och trafikområden i stadsdel 28. En ny detaljplan utarbetas för fastigheterna 5:13, 5:6, 5:3, 5:14, 5:4, 2:18, 1:46, 2:26 (del), 1:35, 2:9, 2:10 och 2:4 (del) i by 426 (Runsor).

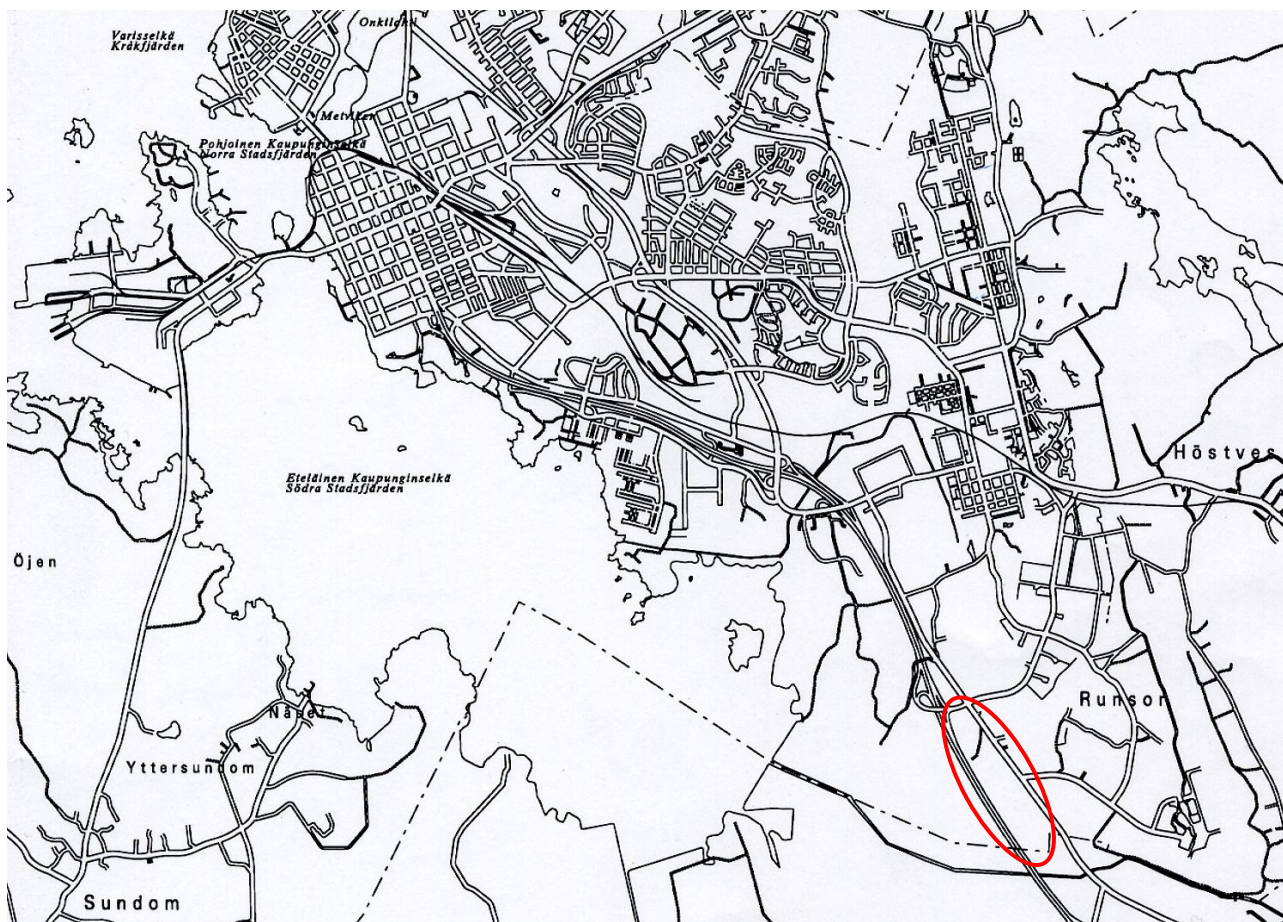


Bild 1. Detaljplaneområdets läge.

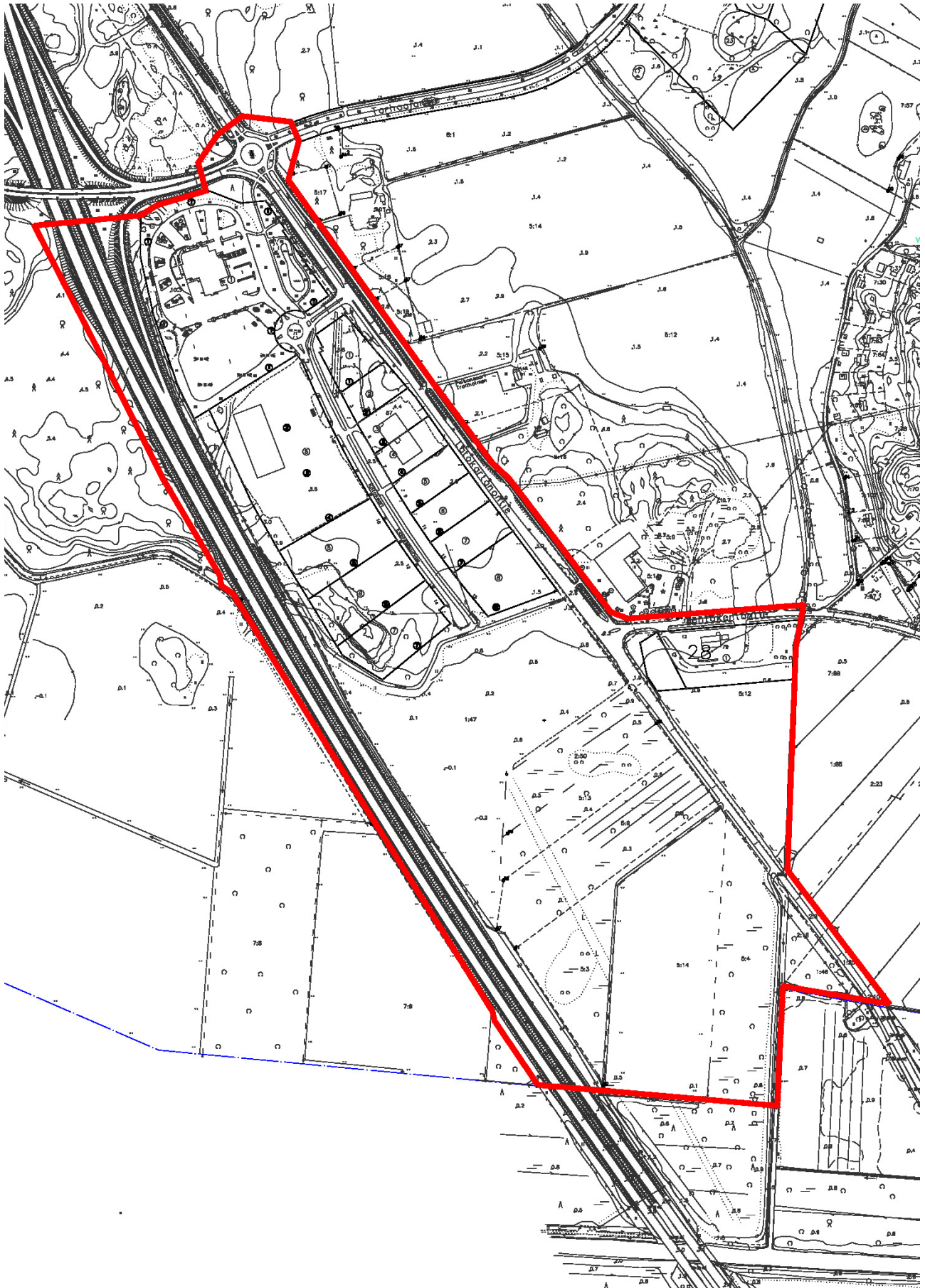


Bild 2. Avgränsningen av detaljplaneområdet.

VAD ÄR PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING?

Enligt 63 § i markanvändnings- och bygglagen (MarkByggl) ska planläggningsarbetet inbegripa ett program för deltagande och växelverkan samt för bedömning av planens konsekvenser. När planläggningen inleds, läggs programmet för deltagande och bedömning fram offentligt, varvid intressenterna och kommuninvånarna har möjlighet att framföra sina åsikter om förfarandet för deltagande och växelverkan som anges i det samt om bedömningen av planens konsekvenser. Att programmet för deltagande och bedömning är offentligt framlagt meddelas i tidningarna och på stadens officiella anslagstavla i enlighet med markanvändnings- och byggförordningen (MarkByggF). Programmet för deltagande och bedömning finns också framlagt på stadens webbsidor www.vasa.fi/planlaggning.

VAD HAR PLANERATS TIDIGARE?

Miljöministeriet fastställde **landscapsplanen för Österbotten** 21.12.2010, men utan fastställelse lämnades området för en stor detaljhandelsenhet på södra sidan av staden.

I landskapsplanen ingår planeringsområdet i Vasa kvalitetskorrridor som är en urban zon för kunnsande och företagsverksamhet mellan Vasa flygplats, stadens centrum och universitetet. Enhetliga planeringsprinciper bör utarbetas för området. Zonen bör utvecklas som ett internationellt sett attraktivt och vad gäller samhällsstrukturen och stadsbilden högklassigt område för företagsverksamhet, kommersiell service och vetenskap. I zonen bör särskild uppmärksamhet fästas vid främjande av kollektivtrafiken.

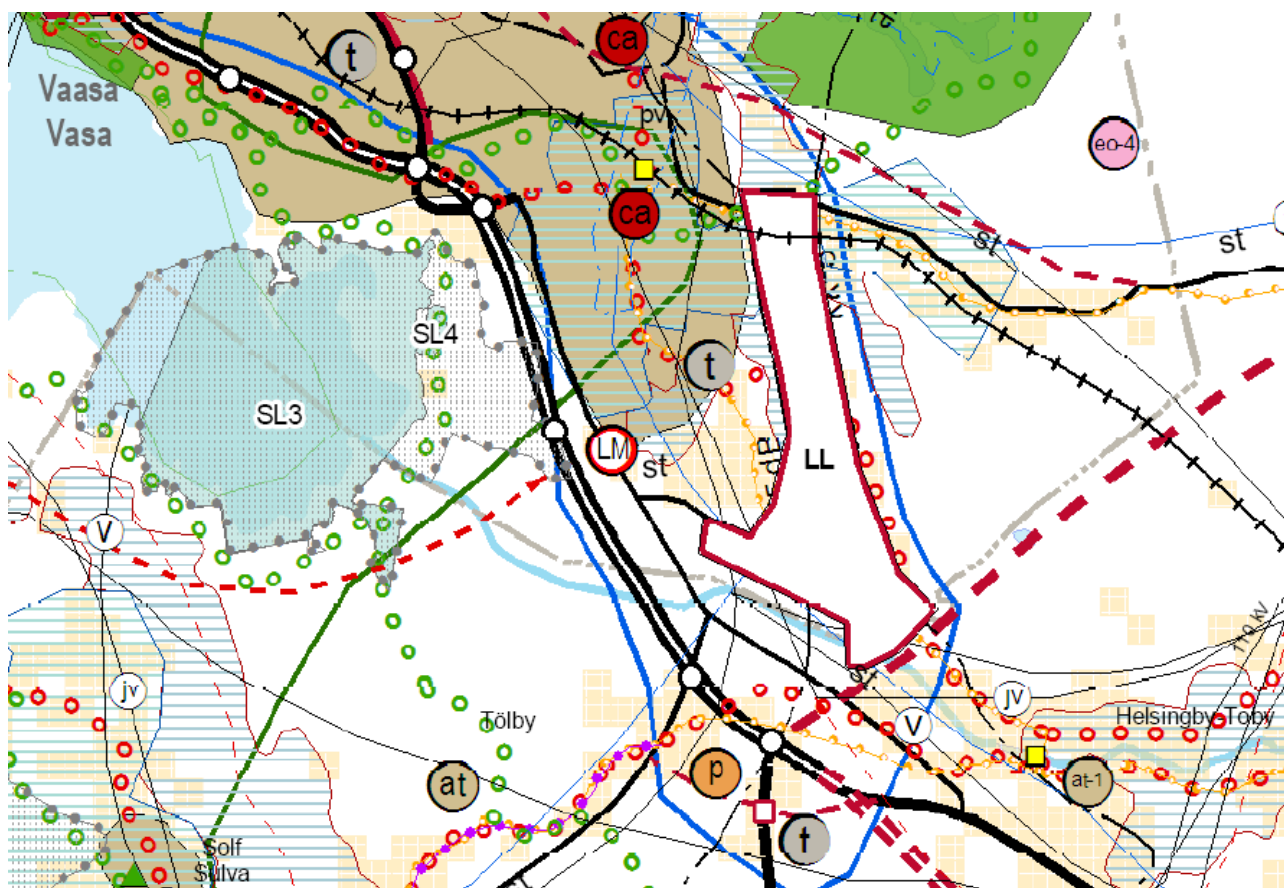


Bild 3. Österbottens landskapsplan.

Landskapsplanens etapplan 1, Lokalisering av kommersiell service i landskapet Österbotten, har utarbetats för att komplettera landskapsplanen. Etapplandskapsplan 1 godkändes av landskapsfullmäktige 14.5.2012 för fastställelse av Miljöministeriet. I Österbottens landskapsplans etapplan 1 är planeringsområdet utmärkt som område för stor detaljhandelsenhet, dit det är möjligt att bygga en stor detaljhandelsenhet eller -koncentration på högst 124 000 m² vy varav 5000 m² vy för dagligvaruhandel, 89 000 m² vy för utrymmeskrävande specialvaruhandel och 30 000 m² vy för övrig specialvaruhandel. Vid mer detaljerad planering bör uppmärksamhet fästas vid samordning av den kommersiella verksamheten och trafikarrangemangen, kulturmiljön och kulturlandskapet, översvämningsåtgärderna samt vid tryggheten av förekomsten av arter tillhörande habitatdirektivets bilaga IV a.

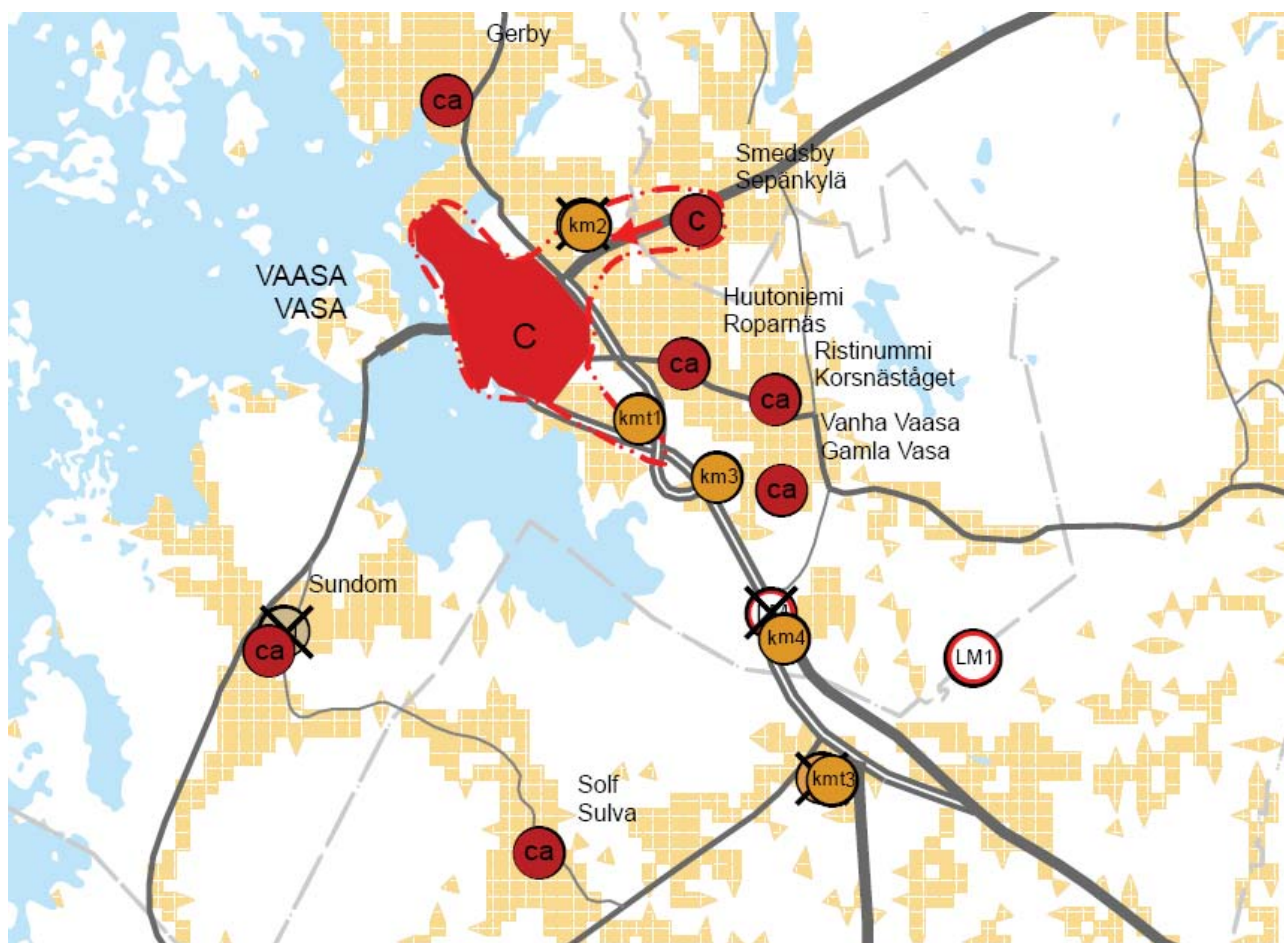


Bild 4. Landskapsplanens etapplan 1

I Vasa generalplan 2030, godkänd av stadsfullmäktige 13.12.2011, har områdena för stora detaljhandelsenheter (KM) inte godkänts på grund av att landskapsplanens etapplan 1 ännu inte har fastställts. På översvämningsområde 1 ska byggnadsdelar som är känsliga för översvämningskador vara på minst 3,2 m höjd (N60). På områden med beteckningen översvämningsområde tillåts inget byggande. Vasa generalplan 2030 har ännu inte vunnit laga kraft.

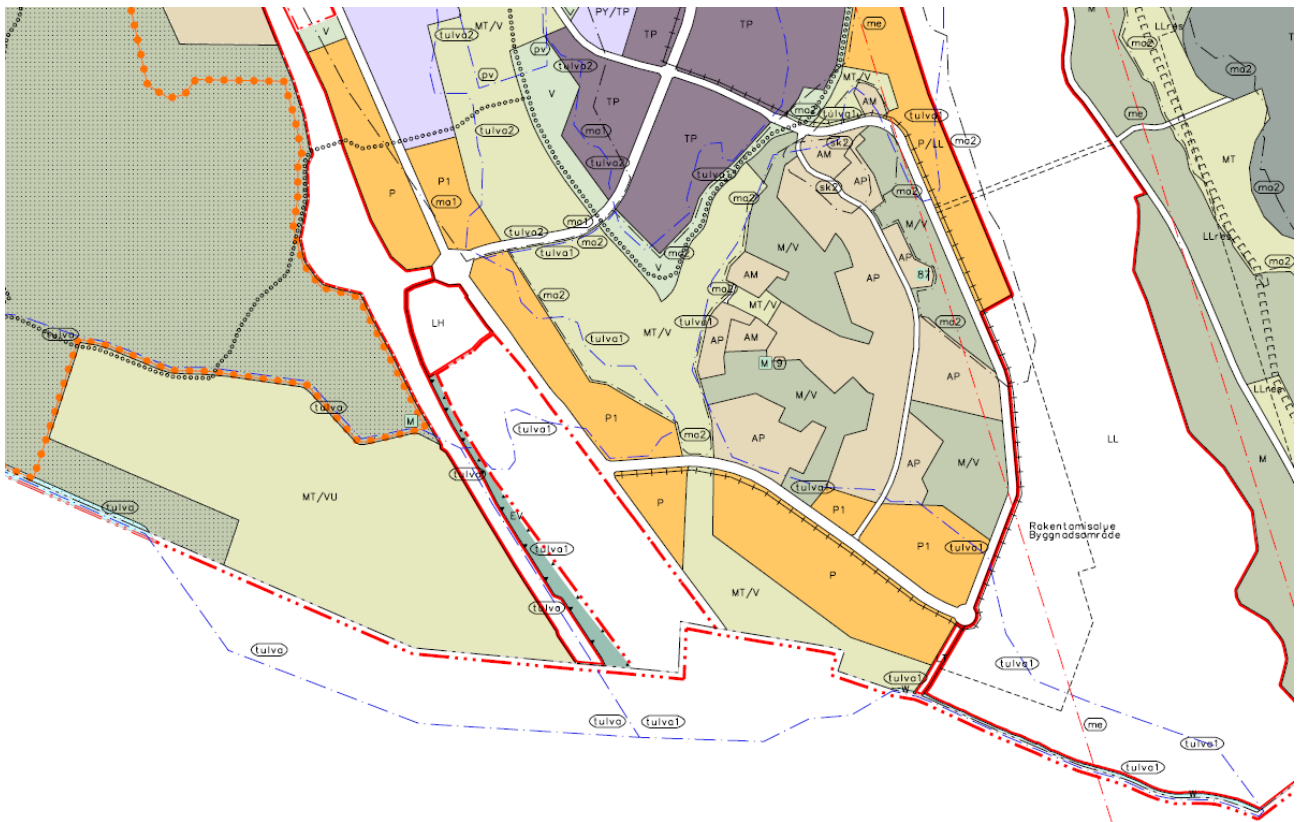


Bild 5. Utdrag ur Vasa generalplan 2030.

På grund av att områdena för stora detaljhandelsenheter under fullmäktigebehandlingen av Vasa generalplan 2030 lösgjordes från planen pågår utarbetandet av en delgeneralplan för en kvalitetskorridor i stadens södra del.

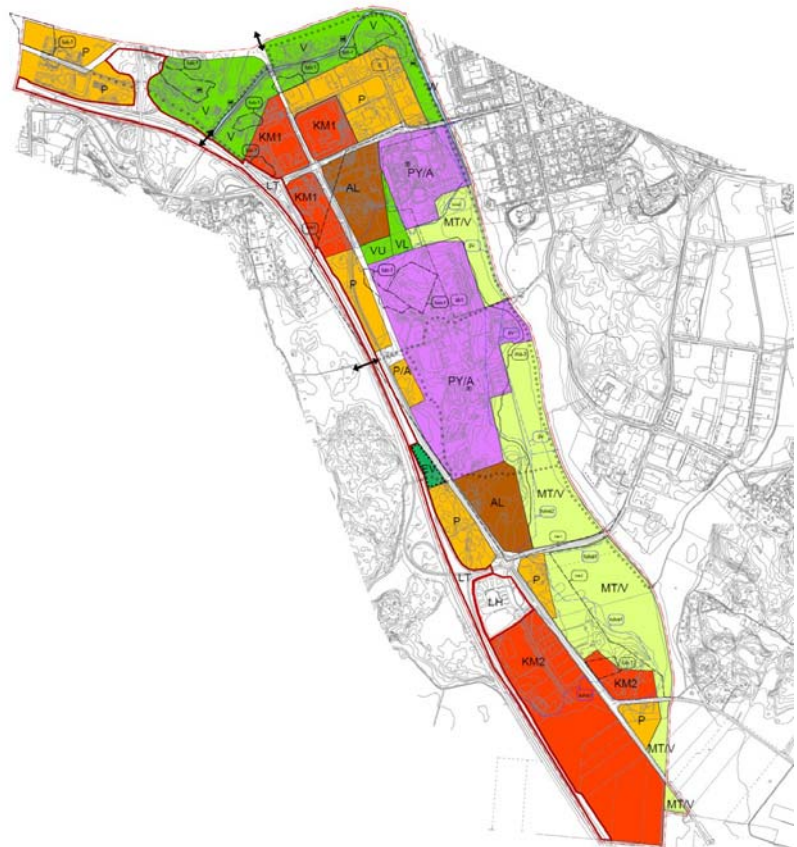


Bild 6. Utdrag ur planutkast för kvalitetskorridorens delgeneralplan.

På området gäller **detaljplan nr 904**, godkänd 8.12.2003, i vilken området har fastställts som landtrafikcentral. Tomten längst i norr i kvarter 86 är utmärkt som kvartersområde för servicestation (LH) och de övriga 4 tomterna som kvartersområde för godstrafikterminal (LTA). Remsan mellan de ovan nämnda och motorvägen är utmärkt som skyddsgrönområde (EV). Östra sidan av gatuområdet (Expresskurvan), kvarter 87, är utmärkt som kvartersområde för affärsbyggnader (KL) och på södra kanten av området finns ett område för närrökreation (VP).

På området gäller dessutom **detaljplan nr 575**, godkänd 8.11.1982, där kvarter 79 är utmärkt som kvartersområde för servicestationsbyggnader. Bredvid korsningen Ladugårdsvägen–Flygfältsvägen finns skyddsgrönområde (EV) utmärkt.

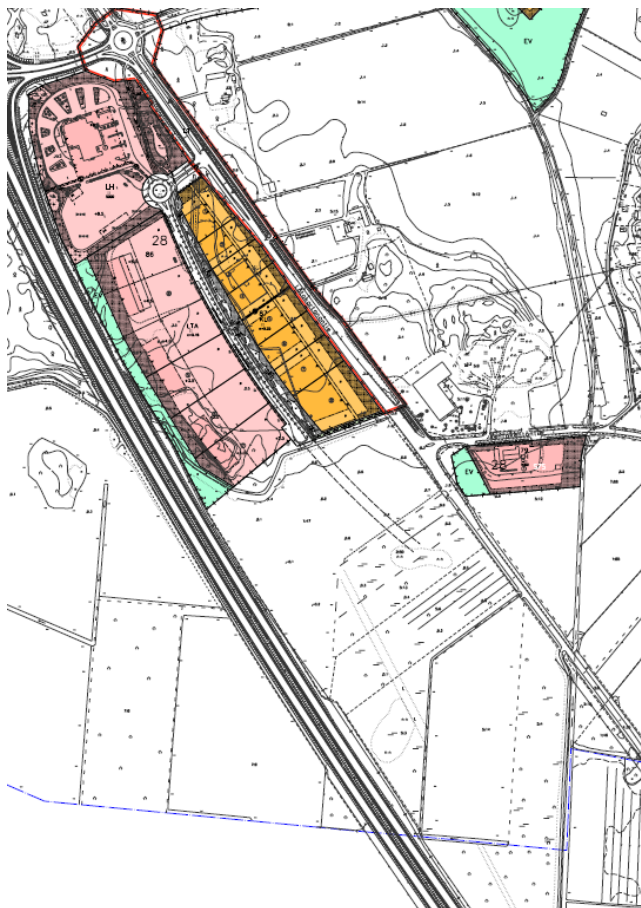


Bild 7. Utdrag ur detaljplanesammanställningen

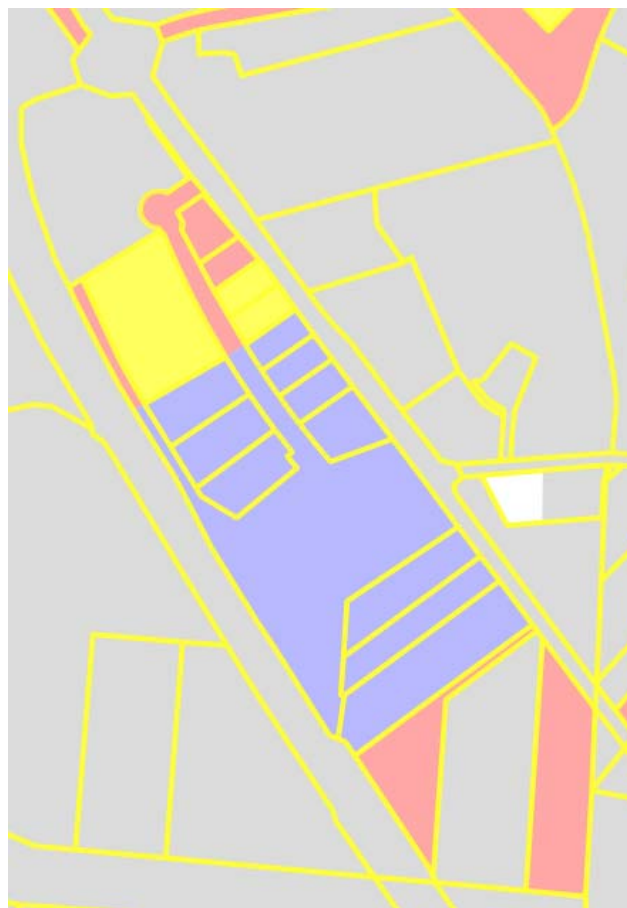


Bild 8. Utdrag över markägo-/arrende-/reserveringssituationen

För att detaljplanen och detaljplaneändringsförslaget i sinom tid ska kunna fastställas måste landskapsplanens etappplan 1 och delgeneralplanen för kvalitetskorridoren i Vasa stads södra del vara fastställda.

VAD UNDERSÖKS OCH VAD BEDÖMS?

Utarbetandet av detaljplan baserar sig på lagstiftningen om markanvändning och byggande. 54 § i markanvändnings- och bygglagen anger kraven på detaljplanens innehåll. Bland annat följande utredningar har redan gjorts om området:

- Pohjanmaan maankäyttö-, liikenne- ja logistiikkaselvitys (Sito 2012)
- Vasas grönområdesstruktur 2030 (Vasa planläggning 2011)
- Österbottens landskapsplan – Tilläggsutredning om lokalisering av kommersiell service 2 (Santasalo Ky 2011)

- Österbottens landskapsplan – Tilläggsutredning av den kommersiella servicens lokalisering (Santasalo Ky 2011)
- Utredning om dagligvaruhandeln i Vasa, Generalplaneutredning (Santasalo Ky 2010)
- Spårtrafikutredning i anslutning till översiktsplanen för Vasa hamn (Pöyry Finland Oy, 2010)
- Vaasan seudun raidelogistiikka (Liidea Oy 2010)
- Lokaliseringsutredning för Vasa hamnväg (Oy Talentek Ab 2010)
- Liisalehdon, Kuninkaankartanon ja Risön alueen tie- ja katujärjestelyt (Ramboll Finland Oy 2009)
- Risön alueen uusi maankäyttö ja liikenne (Matrex Oy 2009)
- Österbotten, lokalisering av kommersiell service i landskapet (Santasalo Ky 2009)
- Inventering av Gamla Vasas nationellt värdefulla landskapsområde 2008 (Vasa stadsplanering 2008)
- Dalar i Gamla Vasa (Vasa stadsplanering 2008)
- Utredning om naturen på Risöfladan i Vasa (Vasa stadsplanering 2008)
- Laihianjoen tulvasuojelu, Ikean alueen tarkastelu 7.3.2008 (Suomen Salaojakeskus Oy 2008), som ännu kommer att kompletteras under arbetets gång
- Jordmånskarta

Dessa utredningar/undersökningar utgör grunden för detaljplaneändringen och detaljplanen. Utredningarna preciseras under planläggningens gång enligt behovet.

Detaljplanens konsekvenser kommer att bedömas bl.a. i fråga om följande:

- stadsbildsmässiga konsekvenser
skala, rumsbildning, byggsätt
typ av funktioner och deras lämplighet i miljön
- samhällsstrukturrella och ekonomiska konsekvenser
verksamhetskonsekvenser
trafiksmidighet, säkerhet och samhällsteknik
- konsekvenser för människan
trivsel
mobilitet, servicetillgänglighet, näringsidkande
image
- konsekvenser för naturmiljön
- ekonomiska konsekvenser
planekonomi, samhälls- och energiekonomi
bedömning av konsekvenserna för den kommunala ekonomin
bedömning av de totalekonomiska konsekvenserna

VILKA ÄR INTRESSENTER I PLANERINGEN?

Intressenter är enligt § 62 i MarkByggl områdets markägare och de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas betydligt av planen samt de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen. Intressenterna ges möjlighet att delta i beredningen av planen, bedöma verkningarna av planläggningen och skriftligen eller muntligen uttala sin åsikt.

- Planeringsområdets och grannfastigheternas ägare, innehavare och invånare
- stadens sakkunnigmyndigheter: Planläggningen, fastighetssektorn, Kommuntekniken, hussektorn, byggnadstillsynen, miljöväsendet, Österbottens museum, Vasa Vatten, Österbottens räddningsverk
- övriga myndigheter och samarbetsparter: Österbottens NTM-central, Österbottens förbund, regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Trafikverkets vägtjänster, Korsholms

kommun, polisnrättningen i Vasa härad, staben för Västra Finlands militärlän, Luftfartsverket, Österbottens handelskammare, Vasek Ab, Österbottens företagarförening rf, Vasa affärscentrum rf, Oy Vaasa Parks Ab, Vasa elnät Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheten, Vaasan Yrittäjät ry, Anvia Ab, Vasa miljöförening Ab, Variska områdeskommitté, invånarföreningen (Runsor byagårdsförening rf)

HUR OCH NÄR KAN MAN DELTA?

Planprocessens framskridande

1. Program för deltagande och bedömning

Att planläggningen inleds meddelas genom att programmet för deltagande och bedömning läggs fram. Då har intressenterna och övriga vasabor möjlighet att **skriftligen eller muntligen framföra sina åsikter** om det planerade förfarandet. Att programmet för deltagande och bedömning är offentligt framlagt meddelas de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret per brev samt med kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis.

Programmet för deltagande och bedömning justeras och kompletteras vid behov, varvid nya exemplar skickas till intressenterna.

2. Hörande i beredningsskedet

I detaljplanens och detaljplaneändringens utkastskede ordnas hörande i beredningsskedet. Enligt 30 § i markanvändnings- och byggförordningen hålls detaljplaneutkastet och eventuella alternativ till det offentligt framlagt på Stadsplaneringen, varvid det är möjligt att framföra **skriftliga eller muntliga åsikter** om det. Målet är att hörande i beredningsskedet sker i april 2013. Om beredningsskedet meddelas de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret per brev samt genom kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis.

3. Offentligt framläggande

Efter att förslaget till detaljplan och detaljplaneändring, förslaget till tomtindelning och ändring av tomtindelning blivit klara hålls de offentligt framlagda i 30 dagar i enlighet med 27 § i markanvändnings- och byggförordningen. Då har detaljplaneändringens intressenter och övriga vasabor möjlighet att framföra **skriftliga anmärkningar** om planen inom den utsatta tiden. Om framläggandet meddelas de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret per brev samt genom kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis. Målet är att förslaget till detaljplaneändring är offentligt framlagt genast efter att planerna på högre nivå har vunnit laga kraft.

4. Godkännande av detaljplanen

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen och detaljplaneändringen på framställan av planeringssektionen och stadsstyrelsen.

Stadsfullmäktiges beslut om godkännande av planen kan **överklagas till Vasa förvaltningsdomstol**. Om rätten att överklaga bestäms i 191 § i markanvändnings- och bygglagen.

Samarbete mellan myndigheterna och planläggarna

Planläggningsarbetet utförs i samarbete med representanter för olika förvaltningar. Lagstadgade *myndighetssamråd* hålls i början av planläggningsprocessen samt efter det offentliga framläggandet.

TOMTINDELNING OCH -KOSTNADER

Tomtindelningar

Om nya tomter bildas genom planläggningen eller om befintliga tomters gränser ändras utarbetas tillsammans med detaljplanen även tomtindelningsändringarna enligt vilka de nya fastigheterna kommer att bildas. Eventuella tomtindelningsskottor hålls offentligt framlagda tillsammans med detaljplaneförslaget och blir godkända i samband med behandlingen av planen.

Planläggningskostnader

Detaljplanen och detaljplaneändringen görs som staden eget arbete, och för planläggningsarbetets kostnader svara Vaasa stad.

Markanvändningsavtal

I anslutning till detaljplanearbetet kommer markanvändningsavtal för samhällsbyggande att uppgöras.

Fastighetssektorn kommer att föra förhandlingar med privata markägare om ingående av markanvändningsavtal med anledning av att värdet på fastigheterna har förändrats. Utgångspunkten är att staden tar ut 50 % av den värdestegring på fastigheten som detaljplaneändringen medför. Ersättningen anses summariskt täcka markägarens skyldighet att delta i kostnaderna som samhällsbyggandet orsakar kommunen. Markanvändningsförhandlingarna kan inledas efter att detaljplaneändringsutkastet eller detaljplaneförslaget har varit framlagt.

På staden arrendetomter justeras arrendena i enlighet med den nya markanvändningen.

ENLIGT VILKEN TIDTABELL FRAMSKRIDER PROJEKTET?

Ett uppdaterat program för deltagande och bedömning läggs fram offentligt i april 2013. Utkastet till detaljplan och detaljplaneändring läggs fram offentligt för hörande i beredningsskedet i april 2013. Detaljplanen och förslaget till detaljplaneändring läggs fram offentligt sedan när planer på högre nivåer har vunnit laga kraft.

VILKA RÄTTVERKNINGAR HAR DETALJPLANEN?

Detaljplanen styr byggandet. En byggnad får inte uppföras i strid med detaljplanen. Också i fråga om andra åtgärder som gäller ändring av miljön bör detaljplanen beaktas. På detaljplaneområdet får inte placeras funktioner som strider mot detaljplanebestämmelserna och inte heller funktioner som medför olägenheter för den användning som är anvisad för områdena i planen.

VEM BEREDER OCH VARIFRÅN FÅR MAN INFORMATION?

För utarbetandet av planen svarar Planläggningen i Vaasa, där projektansvariga är:

Planläggningsarkitekt Juha-Matti Linna
tfn (06) 325 1169, 040-575 9377
juha-matti.linna@vaasa.fi

Planassistent Birgitta Vilén
tfn (06) 325 1193
birgitta.vilen@vaasa.fi