



Detaljplan för Granholmsbacken I

Planläggningsavdelningen

Utkast 17.4.2023
Förslag xx.xx.xxxx

Detaljplanen godkänd av kommunfullmäktige

xx.xx.xxxx § xx



KORSHOLMS KOMMUN
MUSTASAAREN KUNTA

PLANUTKAST

Korsholms kommun
Planläggningsavdelningen
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Planbeskrivningen uppgjord av
Planläggare Anne Holmback
Planläggare Jim Åkerholm
4/2023

Innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Detaljplanens grunduppgifter och namn	1
1.2	Planområdets läge.....	1
1.3	Planens syfte och målsättningar	2
1.4	Förteckning över bilagor till beskrivningen	3
1.5	Bakgrundsutredningar och källmaterial	3
2	SAMMANDRAG.....	4
2.1	Olika skeden i planprocessen	4
2.2	Detaljplanen.....	4
2.3	Genomförandet av detaljplanen.....	4
2.4	Detaljplanens rättsverkningar	4
3	UTGÅNGSPUNKTER	5
3.1	Utredning om förhållandena i planeringsområdet.....	5
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	5
3.1.2	Naturmiljö.....	5
3.1.2.1	Vegetations- och naturtyper	5
3.1.2.2	Djur.....	5
3.1.2.3	Natura- och skyddsområden	5
3.1.2.4	Yt- och grundvatten.....	6
3.1.2.5	Översvämningsområden.....	6
3.1.3	Den byggda miljön	8
3.1.3.1	Befolkning.....	8
3.1.3.2	Region- och samhällsstrukturen.....	9
3.1.3.3	Service och rekreation	9
3.1.3.4	Samhällsteknik	9
3.1.3.5	Trafik.....	10
3.1.3.7	Gatunät	10
3.1.3.8	Gång- och cykeltrafik	11
3.1.3.9	Kollektivtrafik	11
3.1.3.10	Kulturarvet	11
3.1.3.11	Specialverksamhet, Vasa flygplats.....	12
3.1.3.12	Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar	12
3.2	Planeringssituationen	12
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	12
3.2.1.1	Strukturmodeller.....	20
3.2.1.2	Trafiksystemplaner	21
3.2.1.3	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till planeringsområdet.....	23
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN.....	27
4.1	Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart.....	27
4.2	Deltagande och samarbete	27
4.2.1	Intressenter	27
4.2.2	Anhängiggörande	27
4.2.3	Planeringsprocessen och växelverkan	28
4.2.4	Myndighetssamarbete	29
4.3	Mål för detaljplanen	29
4.4	Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området	29
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	30
5.1	Planens struktur	30
5.1.1	Dimensionering	30

5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	31
5.3	Områdesreserveringar	31
5.3.1	Kvartersområden	31
5.3.2	Övriga områden.....	32
5.4	Planbeteckningar och planbestämmelser	32
5.5	Namn	33
6	KONSEKVENSER FÖR DETALJPLAN	33
6.1	Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.....	33
6.1.1	Naturen och naturmiljön	33
6.1.1.1	Vegetations- och naturtyper	34
6.1.1.2	Djurarter	34
6.1.1.3	Natura- och skyddsområden	34
6.1.1.4	Yt- och grundvatten.....	34
6.1.1.5	Översvämningsområden.....	35
6.1.1.6	Marken och berggrunden.....	36
6.1.1.7	Klimatet	36
6.1.2	Den byggda miljön	36
6.1.2.1	Människors levnadsförhållanden och livsmiljö.....	37
6.1.2.2	Region- och samhällsstrukturen.....	37
6.1.2.3	Samhälls- och energiekonomin	38
6.1.2.4	Regionens arbetsplatser och näringslivsverksamhet	38
6.1.2.5	Samhällstekniska kostnader.....	38
6.1.2.6	Organisering av service	39
6.1.2.7	Fordonstrafiken.....	39
6.1.2.8	Järnvägstrafiken.....	40
6.1.2.9	Gång- och cykeltrafiken	40
6.1.2.10	Kollektivtrafik.....	41
6.1.2.11	Trafiksäkerheten	41
6.1.2.12	Bybild.....	42
6.1.2.13	Landskapsbild	42
6.1.2.14	Kulturarvet	42
6.1.2.15	Specialverksamhet, Vasa flygplats	43
6.1.2.16	Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar	43
6.1.3	Övrig planläggning	44
7	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	44
7.1	Uppföljning av genomförandet.....	44

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

Kommun:	Korsholm (499)
Kommundel:	Toby, Helsingby (022)
By:	Toby (420)
Fastighet(er):	499-7-9901-2 LOGISTIKOMRÅDETS GATOR (kommunal) 499-420-6-45 FRIHEM (kommunal) 499-420-6-36 NLC2 (privat) 499-420-6-37 NLC3 (privat) 499-420-6-38 NLC4 (privat) 499-420-6-39 NLC5 (privat) 499-420-6-40 NLC6 (privat) 499-420-6-41 NLC7 (privat) 499-420-6-43 NLC1 (privat) 499-420-6-42 KRONHOLMS MÅLERI (privat)
Planens namn:	Detaljplan för Granholmsbacken I
Planens skala:	1: 2 000
Plankod:	499/1417-22

1.2 Planområdets läge

Planläggningsområdet är beläget i Korsholms kommun, öster om Vasa flygplats, norr om Toby å. I nordväst sträcker sig området fram till kommungränsen mellan Vasa stad och Korsholms kommun. Detaljplaneområdet för Granholmsbacken II finns nordost om området.

Enligt den preliminära avgränsningen är områdets areal ca 68 ha. Under planprocessen kan planområdets avgränsning justeras.

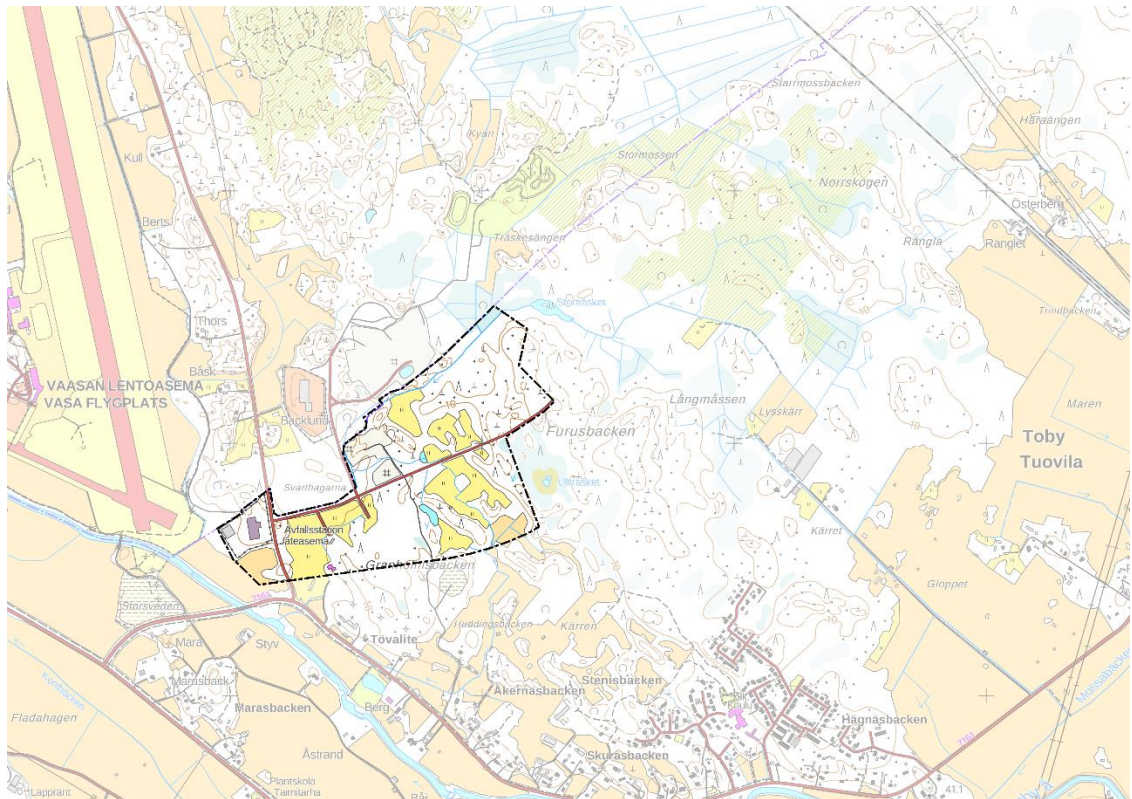


Bild 1 Planområdets ungefärliga läge markerad med en svart avgränsning.

1.3

Planens syfte och målsättningar

Huvudsyftet är att området kvarstår som ett logistikområde. För detaljplaneändringen har följande målsättningar definierats:

- Detaljplanens avgränsning justeras i enlighet med utförd och godkänd kameral indelning mellan Korsholms kommun och Vasa stad.
- medta den icke detaljplanerade del som utgör del av fastighet 499-420-6-44 och som är belägen mellan detaljplanen för Granholmsbacken I och det allmänna vägområdet som ingår i detaljplanen för Granholmsbacken II.
- Utförd tomtindelning enligt samhällsbyggnadsutskottets beslut 24.11.2021 § 74 beaktas i sin helhet.
- Området för allmän väg (LT) granskas och modifieras. Med åtgärden eftersträvas att ett tillräckligt stort område för det allmänna vägområdet anvisas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet till den vägplan som utarbetas för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, och som omfattas av detaljplanen. Med åtgärden kan ändamålsenliga trafiklösningar och tekniska krav som framkommer av vägplanen tillgodoses. Vägområdet utvisas i Granholmsbacken II.
- Området för industrispårväg (LRT) granskas och modifieras till de delar där behov eventuellt föreligger. Med åtgärden kan ett tillräckligt stort område säkerställas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet i enlighet med Trafikledsverkets direktiv för uppnåendet av ändamålsenliga lösningar och tekniska krav.

- Skyddsgrönområdet (EV) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- Rekreatiomsområde, med skyddsvärda miljövärden (VL/s) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- Planskilda korsningarnas antal och placering granskas och anvisas för att uppnå ändamålsenliga helhetslösningar vad gäller detaljplaneområdet i sig, infrastruktursatsningar i närområdet samt tillgängligheten till Helsingby och Toby tätortsområden.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning.
2. Naturinventering (till förslagsskedet).
3. Blankett för uppföljning av detaljplanen (efter godkännandebehandling).

1.5 Bakgrundsutredningar och källmaterial

Den detaljplaneändring som utarbetas nu baserar sig på befintliga utredningar och tidigare planer:

- Detaljplan över Granholmsbacken I (19.3.2012 §22).
- Tuovilan Granholmsbacken II -asemakaavan muutos (15.4.2021 §32)
- Delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby 2030 (19.3.2012 §21)
- Delgeneralplanändring över Toby-Granholmsbacken (11.10.2018 §71)
- Delgeneralplan för Långskogen (8.10.2018)
- Vasa stads detaljplan nr 1110./ Granskning av Långskogens storindustriområde (29.3.2021)
- Österbottens landskapsplan 2040
- Vasaregionens strukturmodell 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2050
- T/kem-planutredning för Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy 2017
- Program för miljökonsekvensbedömning för batterifabrikerna i Vasa och Korsholm, Gaia Consulting Oy 2017
- Industribaneutredning, VR Track & Ramboll 2012
- Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017
- Natur- och landskapsutredning för Långskogen i Vasa 2017
- Naturutredning för detaljplanen för Korsholms logistikområde, Tmi Pohjanmaan Luonto-tieto 2017
- Komplettering av naturutredning för Toby delgeneralplanen, FCG 2018
- Förekomst av flygekorre och åkergröda i Långskogens storindustriområde, uppdatering 2018
- Trafikutredning för Långskogen och Granholmsbacken, SitoWise 2018

- Utjämningsplan för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- Dagvattenutredning för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- MKB-utredning av Suomen Malminjalostus Oy (MKB-program 3.3.2020)
- Analys av gatunätets kapacitet och alternativa lösningar för korsningsområde på Granholmsbacken II, Ramboll 2023

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

12.10.2022 § 146	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett program för deltagande och bedömning samt anhängiggöra påbörjandet av detaljplaneändring
25.10–23.11.2022	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
xx-xx.xx.xxxx	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till påseende.
xx-xx.xx.xxxx	Ett planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunstyrelsen godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

Den primära markanvändningen för området är terminalområden för godstrafik, dvs tomter för logistikområden.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

På området gäller inte ett byggförbud så det är möjligt att inleda byggnation i enlighet med den gällande detaljplanen. Efter kommunfullmäktiges godkännandebeslut är området i byggnadsförbud under tiden för överklagan.

Korsholms kommun övervakar genom bygglov huruvida områdets byggnader och miljöbyggande anpassas till områdets allmänna karaktär och det omgivande landskapet.

2.4 Detaljplanens rättsverkningar

En byggnad får inte uppföras i strid med detaljplanen (bygginskränkning). Beträffande andra åtgärder som förändrar miljön skall detaljplanen beaktas på det sätt som bestäms enligt följande:

På detaljplaneområdet får inte placeras sådana funktioner som medför olägenheter för den användning av andra områden som anvisats i detaljplanen. På ett detaljplaneområde får inte heller placeras funktioner som strider mot detaljplanebestämmelser som avser att förhindra eller begränsa miljökonsekvenser som är skadliga eller förorsakar störningar.

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Området är i huvudsak sedan tidigare detaljplanerat för logistikverksamhet. Två av 11 tomter är förverkligade. Innan den första detaljplanen för området bestod området i huvudsak jord- och skogsbruksmark.

På ca 900 meters avstånd österut finns bostadsbebyggelse på Toby detaljplaneområde, bosättningen i näromgivningen består främst av utspridd byabebyggelse. I Helsingby-Toby området finns ca 1218 invånare (enligt uppgifter 2021). Söder om området går Tobyvägen med bebyggelse främst på norrsidan. En badplats finns invid Toby å strax söder om vägen.

I närområdet finns både svensk- och finskspråkigt lågstadium och daghem.

För detaljplaneområdena Granholmsbacken I och II är detaljplanevägarna samt övrig infrastruktur delvis förverkligat.

Detaljplaneområdets areal ca 68 ha.

3.1.2 Naturmiljö

Planeringsområdet utgörs av mycket steniga och klippiga moskogar och myrar som uppstått på siltmark, dock har en del av dessa försvunnit i samband med förverkligandet av området.

I den gällande detaljplanen anvisas ett stort VL-1/s-område med största delen av områdets naturvärden.

3.1.2.1 Vegetations- och naturtyper

På detaljplaneområdets allmänna områden utförs en naturinventering år 2023. Nuläget beskrivs till förslagsskedet.

3.1.2.2 Djur

På detaljplaneområdets allmänna områden utförs en naturinventering år 2023. Nuläget beskrivs till förslagsskedet.

3.1.2.3 Natura- och skyddsområden

På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inga Natura- eller naturskyddsområden.

3.1.2.4 Yt- och grundvatten

Planeringsområdet är beläget i Toby ås vattendragsområde (41) och vidare i avrinningsområdet för Toby ås nedre lopp (41.001). Vattnet rinner ut i Toby å och vidare till Sundomfjärden i Södra stadsfjärden i Vasa.

Vattnet från den norra/ nordöstra delen av planeringsområdet rinner ut i ett dike i nordväst som går på den norra sidan av Vasa flygplats och mynnar ut i Toby å i närheten av riksväg 3. Från den sydvästra/södra delen av planeringsområdet rinner ytvattnet mot nordväst och vidare till ett dike som går i närheten av kommungränsen mellan Korsholm och Vasa, och därifrån vidare i Toby å. En liten del av ytvattnet i den östra kanten av planeringsområdet rinner i riktning mot Toby och via Mossabäcken till Toby å.

Strax norr om Granholmsbacken I, inom Granholmsbacken II finns två mindre träsk; Storträsket och Lillträsket. Av vattendragen i området är Lillträsket ett träsk som saknar utloppsdiken. Storträsket är en frodig genomströmningssjö. Runt Lillträsket finns ett tjocktorvigt myrkomplex (Hertteli och Yli-Teevahainen 2009a).

Planeringsområdet är inte beläget i ett grundvattenområde. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 3 kilometers avstånd i söder.

3.1.2.5 Översvämningsområden

Toby-Laihela å får sin början vid gränsen Laihela-Ilmajoki och flödar mot Bottenviken till södra Stadsfjärden söder om Vasa stad. Ån är en typisk översvämningsbenägen österbottnisk å, som kantas av vidsträckta åkerområden. Toby-Laihela ås totala längd är ca 60 km och dess fallhöjd ca 75 m. Åns flöde är som högst under vårar vid snösmältningstider. Flödet växer då snabbt, delvis till följd av effektiv skogs- och åkerdikning samt avsaknad av flödesutjämnande sjöbassänger.

Enligt Plan för hantering av översvämningsriskerna i Toby-Laihela ås avrinningsområde 2022–2027 (Vatten.fi) framkommer följande:

- *Området med betydande översvämningsrisk ligger i kommunerna Vasa, Korsholm och Laihela. Översvämningsrisken ökar eftersom vatten från Toby-Laihela ås och Kyro älvs avrinningsområden rinner samman i det s.k. bifurkationsområdet i Korsholm och Vasa. Toby-Laihela ås avrinningsområde är tämligen litet och sjöprocenten är 0,04, vilket innebär att det knappt finns några sjöar i avrinningsområdet.*
- *I Toby-Laihela å finns inte sådan användning av vattenresurser som väsentlig påverkar översvämningsriskerna (såsom vattenkraftverk eller kvarnar). I ån har det byggts två bottentrösklar, som ligger i Kylänpää i Laihela och nära Helsingby i Korsholm. Längs Toby-Laihela å har det inte gjorts särskilda åtgärder för översvämningskydd av bosättning och byggnader. I nedre loppet av Toby-Laihela å har det gjorts rensningar 2014–2018.*

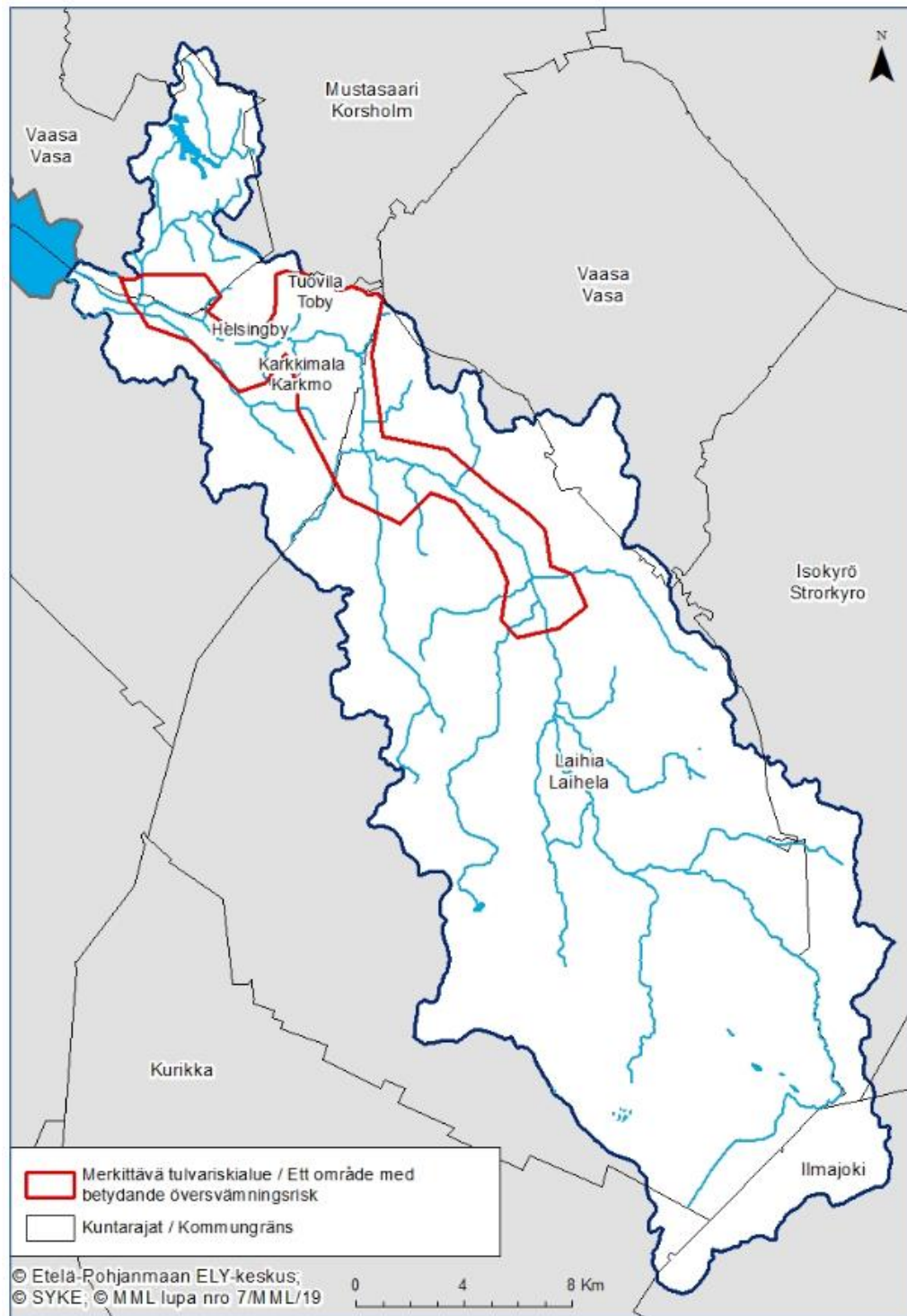


Bild 2. Toby-Laihela ås avrinningsområde och området med betydande översvämningsrisk.

3.1.2.6 Landskapsstruktur

Korsholm hör till Österbottens landskap, närmare bestämt Syd-Österbottens kustregion. För hela Österbotten är typiska karaktärsdrag, relativt stora floddalar och mellan dem belägna, närapå obebodda, ås områden samt relativt flack terräng, med i allmänhet ringa höjdskillnader. Den snabba landhöjningen formar kontinuerligt naturen längs med hela kusten.

Detaljplaneområdets landskapsstruktur är omväxlande brokig. Moränåsars och kullars växlingar gör landskapet splittrat och således småskaligt. Mellan åsarna finns lerrika dalar, på vilkas botten vattenfåror flödar. Moränåsarnas terräng är svårframkomlig på grund av stenar och block.

Inom detaljplaneområdet finns inga värdefulla landskapshelheter. Närmsta värdefulla landskapshelhet utgörs av Gamla-Vasa 3 km mot nordväst.

Utanför det område som ska planläggas, i sydväst, domineras landskapet av ett kuperat skogslandskap och av små åkerområden mellan dessa. Skogskanterna utgör tydliga gränser för åkervyerna. Även byggandet i området är placerat i moränkullarnas sluttningar i kanten av åkrarna. Området har ett förhållandevis balanserat fjärrlandskap.

Terrängen i detaljplanområdet har en låglänt men varierande yta. Enligt kartmaterialet varierar terrängens höjd mellan i genomsnitt 5 och 15 meter ovanför havsytan. De högsta punkterna i terrängen höjer sig till +20 m.ö.h. söder om Storträsket.

Områden med stora block och stenar förekommer, främst på 5–10 meters höjd över havsytan.

Terrängformerna går i riktningen sydost–nordväst.

Jordmånen i planområdet består av moränryggar och lerdalar mellan dessa.

3.1.3 Den byggda miljön

Det aktuella detaljplaneområdet är beläget väster (nordväst) om Toby bybosättning. Bybosättningen fortsätter västerut som ett glest band i Tobyvägens och Östra-Runsörvägens riktning i områdets södra del. Invid områdets östra del finns en bebodd gård med odlingar.

Vad gäller själva detaljplaneområdet är infrastrukturen delvis förverkligad. Två av 11 tomter är förverkligade. Innan området detaljplanerades bestod det i huvudsak av jord- och skogsbruksmark.

På det från tidigare icke detaljplanerade delområdet finns en jaktstuga på fastigheten 499-420-6-45 Frihem.

3.1.3.1 Befolkning

År 2021 hade Korsholms kommun 19 536 invånare och Vasa stad 67 615 invånare. Antalet personer i arbetsför ålder 11 311 personer i Korsholm och 43 544 i Vasa. År 2021 hade Vasa ekonomiska region 113 460 invånare och antalet personer i arbetsför ålder var 69 550. (Statistikcentralen, kommunernas nyckeltal)

3.1.3.2 Region- och samhällsstrukturen

I region- och samhällsstrukturen är detaljplanområdet beläget på ett landsbygdsområde eller oklassificerat område mellan tätorter och byar. Tätorter i planeringsområdets närhet är Vasa centrum / Gamla Vasa samt i Korsholm Helsingby och Vikby. Toby i Korsholm och Höstves i Vasa är klassade som byar.

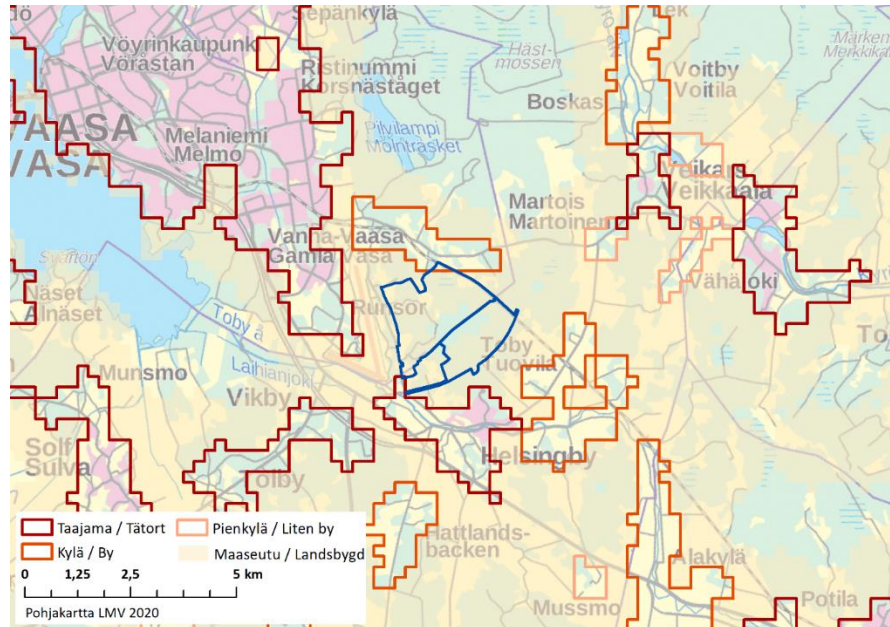


Bild 3. YKR-klassificeringen (SYKE) i planeringsområdets omgivning

3.1.3.3 Service och rekreation

Inom detaljplanområdet finns en bilreparationsverkstad.

I Toby finns en finskspråkig skola och ett daghem, en simstrand och en belyst spånbana som vintertid fungerar som ett skidspår.

I Helsingby finns en hälsovårdspunkt och rådgivning, en svenskspråkig skola och ett daghem.

Bokbussen trafikerar i området för både Helsingby och Toby.

En friluftsled finns utvisad i grönområdet (VL, område för närrekreation).

3.1.3.4 Samhällsteknik

Det nuvarande huvudsakliga vattenförsörjningsnätet går längs Tobyvägen. Därifrån byggdes 2013 ett vattenförsörjningsnät till Östra Runsorvägen, Kurirvägen och ändan av Logistikleden. Längs Logistikvägen består vattenledningen av 110PEH-PN10 och avloppet av 160PVC. Längs Kurirvägen finns en pumpstation för avfallsvatten. Därifrån pumpas avfallsvattnet med ett tryckavlopp 110PEH till Tobyvägen.

De nuvarande ellinjerna går i söder från Tobyvägen till Östra Runsorvägen, Kurirvägen och Logistikleden samt i närheten av järnvägen i norr.

3.1.3.5 Trafik

Detaljplaneområdets vägnätsstomme är delvis förverkligat. Östra Runsorvägen som finns delvis inom planavgränsningen leder trafiken från Tobyvägen (landsväg 1701) och från Vasa stad sida i norr till detaljplanområdet. Kurirvägen och Logistikleden sammanbinder Granholmsbacken I med angränsande industriområden, Långskogens industriområde på Vasa stads sida och Granholmsbacken II på Korsholms sida.

3.1.3.6 Trafikvolym

Enligt Trafikverkets vägregister trafikerar under 1 500 fordon per dygn längs landsväg 7161 (Tobyvägen) på den södra sidan av planeringsområdet. Längs landsväg 715 (Laihelavägen) är trafikmängden mellan 3 200 och 4 500 fordon per dygn, beroende på vägavsnitt. På regionväg 717 (Höstvesvägen/Lillkyrovägen) som går på den norra sidan av planeringsområdet är trafikmängderna drygt 3000 fordon per dygn. Trafikvolymen längs riksväg 3 vid planeringsområdet var cirka 10 000 fordon per dygn 2022.

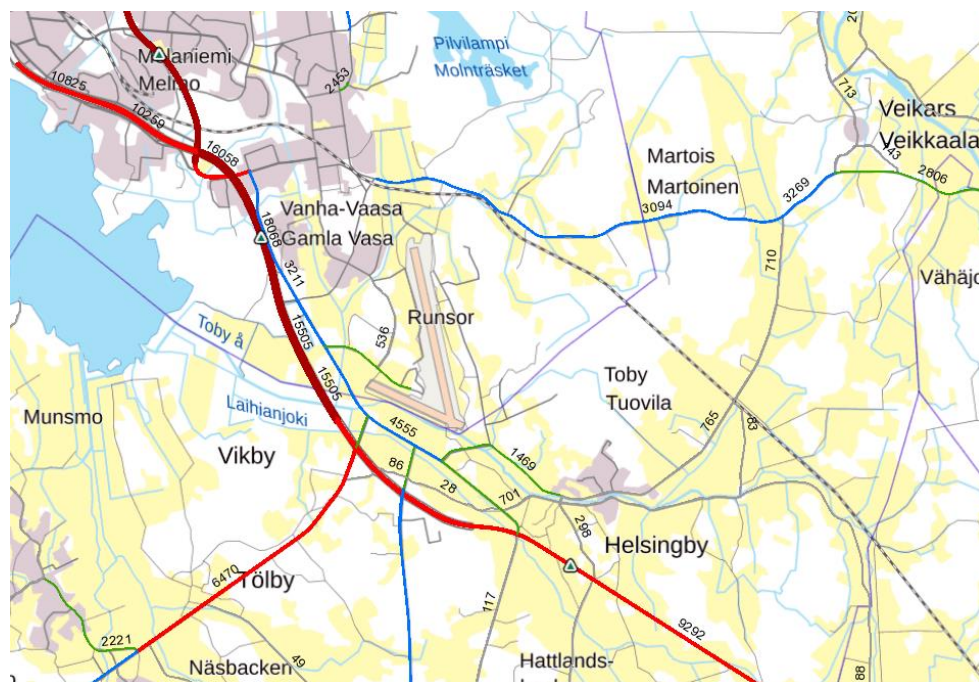


Bild 4. Trafikvolym 2019. (Trafikledsverket)

3.1.3.7 Gatunät

På detaljplaneområdet finns ett delvis förverkligat gatunät, vilket är förverkligat i enlighet med gällande detaljplaner för logistikområdet på Granholmsbacken I och storindustriområdet på Granholmsbacken II.

I närområdet finns förverkligade gatunät på bostadsområdena i Toby.

3.1.3.8 Gång- och cykeltrafik

I de tidigare detaljplanerna, för logistikområdet på Granholmsbacken I och storindustiområdet på Granholmsbacken II, har en tillräcklig bredd på gatuområdet anvisats för att säkerställa byggandet av en gång- och cykelled i gatuområdet. Gång- och cykelleden har delvis förverkligats.

I närområdet går en gång- och cykeltrafikled längs Tobyvägen från Toby skola till Östra Runsorvägens korsning och vidare ända till Laihelavägen.

3.1.3.9 Kollektivtrafik

De hållplatser för kollektivtrafiken som ligger närmast planeringsområdet finns i korsningen mellan Tobyvägen och Östra Runsorvägen.

Från Toby trafikerar i nuläget Wasabus med 3 dagliga turer under skoldagar. Korsholms byabuss, en minibuss med 16 platser, trafikerar regelbundet på onsdagar från Toby till Smedsby och Vasa. Från Toby kan man ta sig med Matkahuolto mot Vasa centrum varje dag med tolv olika turer. Turerna infaller under förmiddagar och eftermiddagar och betjänar på så sätt arbets- och skolresetrafiken. Korsholms och Vasas gemensamma kollektivtrafik Lifti trafikerar regelbundet mellan flygfältet vidare in mot Vasa längs rutt 4.

3.1.3.10 Kulturarvet

Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap

Inom detaljplaneområdet finns inga nationellt värdefulla landskapsområden eller byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY). Inga områden eller objekt på landskapsnivå har heller anvisats till området.

Närmsta nationellt värdefulla landskapsområden är Gamla Vasa kulturlandskap på ca 4 km:s avstånd och Söderfjärdens odlingslätt på ca 9 km:s avstånd.

Närmsta byggda kulturmiljö av riksintresse (RKY) är Gamla Vasa och Korsholms kyrka (ID 1713) på ca 4 km:s avstånd, Höstves bystråk (ID 2054) på ca 3,5 km:s avstånd samt Museibron (i folkmun benämnd Toby stenbro) (ID 4845) på ca 1,3 km:s avstånd.

I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas en regionalt värdefull kulturmiljö, Laihela och Toby ås kulturlandskap, till den sydöstra sidan av detaljplaneområdet. Landskapet vid objektet domineras av öppna odlade åkrar i Laihela och Toby ådal. Bebyggelsen följer landskapsstrukturen och ligger längs ån eller på de högsta platserna i landskapet.

Fornminnen

Enligt Museiverkets fornminnesregister finns det inga kända fornminnen på området.

3.1.3.11 Specialverksamhet, Vasa flygplats

Planeringsområdet för ändringen av detaljplanen ligger i sin helhet på flygbegränsningsområdet för Vasa flygplats. Det här innebär att då höjden av en byggnad, konstruktion eller anordning överskrider 30 meter från markytan ska det alltid ansökas om flyghindertillstånd. I omgivningen av flygplatsen är det emellertid möjligt att tillåta över 30 meter höga byggnader och konstruktioner så att de gällande hinderbegränsningssystemen i flygplatsens omgivning beaktas enligt AGA M3-6. Med beaktande av markytans höjder innebär det här i praktiken att cirka 40 meter höga byggnader kan byggas i området med beaktande av hinderbegränsningssystemen.

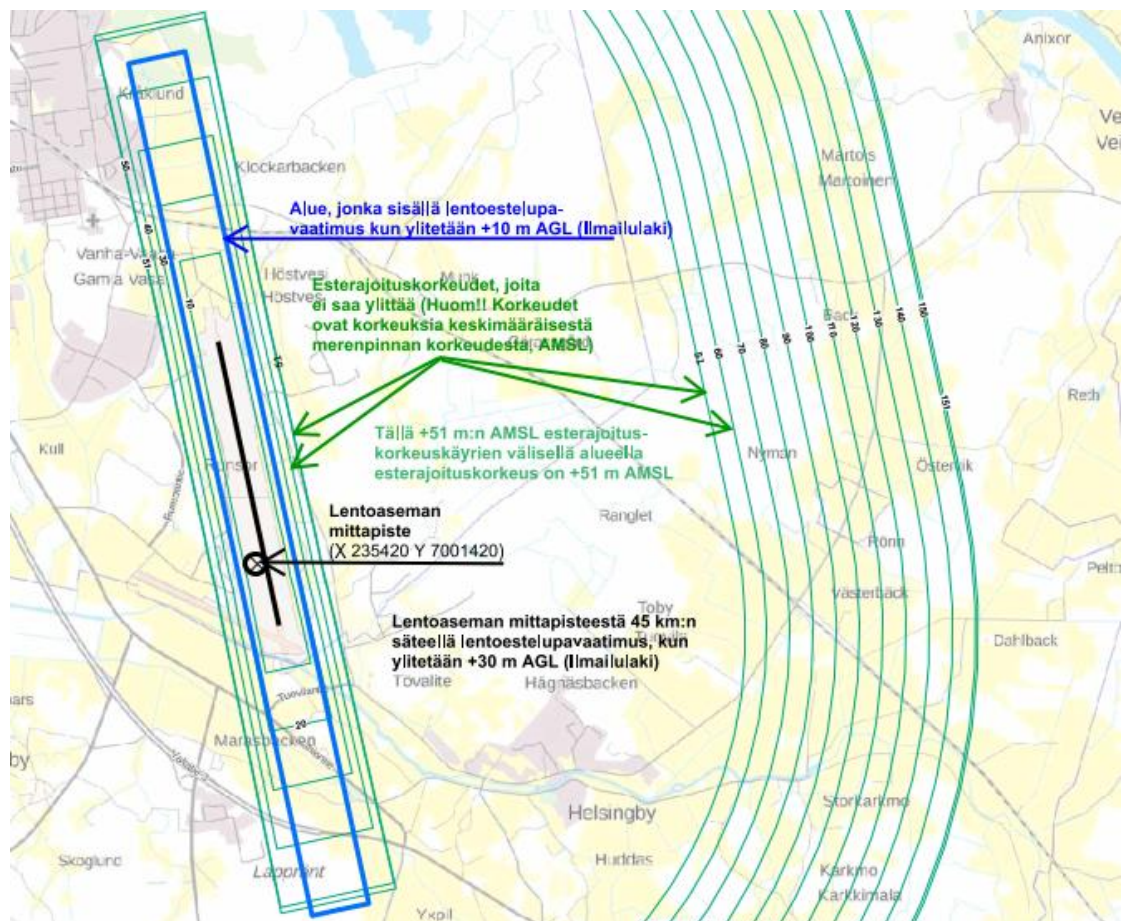


Bild 5. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. Karta uppgjord av Finavia.

3.1.3.12 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

Inom planområdet finns en ur bruk tagen avstjälningsplats, i områdets södra del, invid privatvägen.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådets beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Med hjälp av målen för områdesanvändningen vill man minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt förbättra möjligheterna att reformera näringarna. Målen ska också underlätta anpassningen till följderna av klimatförändringen och till extrema väderförhållanden.

De reviderade målen är uppdelade i följande fem helheter:

- Fungerande samhällen och hållbara färdvägar
- Ett effektivt trafiksystem
- En sund och trygg livsmiljö
- En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

Landskapsplan 2040

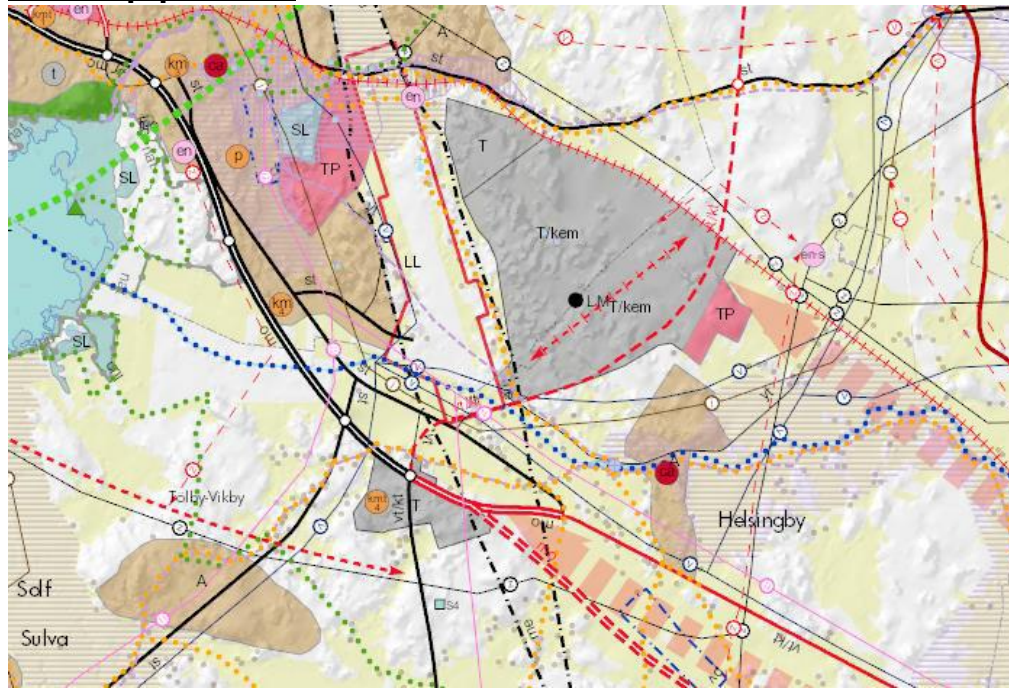


Bild 6. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040

Österbottens landskapsplan 2040 gäller i området. Enligt landskapsplanen finns följande områdesreserveringar på detaljplanområdet: Området anvisas för kemisk industri (T/kem) och logistikområde eller trafikterminal. Till området anvisas dessutom ett förbindelsebehov för bantrafik (banförbindelse till flygplatsen) samt en alternativ vägsträckning. Området gränsar till banförbindelsen Vasa–Seinäjoki och till Vasa flygplatsområde.

Övrigt; kk-1; Vasa stadsutvecklingszon, Vasa – Seinäjoki utvecklingszon, riktgivande eller alternativ vägsträckning (riksväg) går genom eller alldeles intill området, behov av tågtrafikförbindelse, förbindelsebehov för kraftledning strax norr och till området.

Beteckningar för områdets särdrag; (sv) hinderfri zon för flygtrafik.

Området finns invid område för flygtrafik och strax söder om banavsnitt som skall förbättras.

Vid planeringen på landskapsnivå har man i enlighet med markanvändnings- och bygglagens 25§ beaktat de riksomfattande målen som samordnas med landskapets mål och de lokala målen för områdesanvändningen

Strategisk generalplan

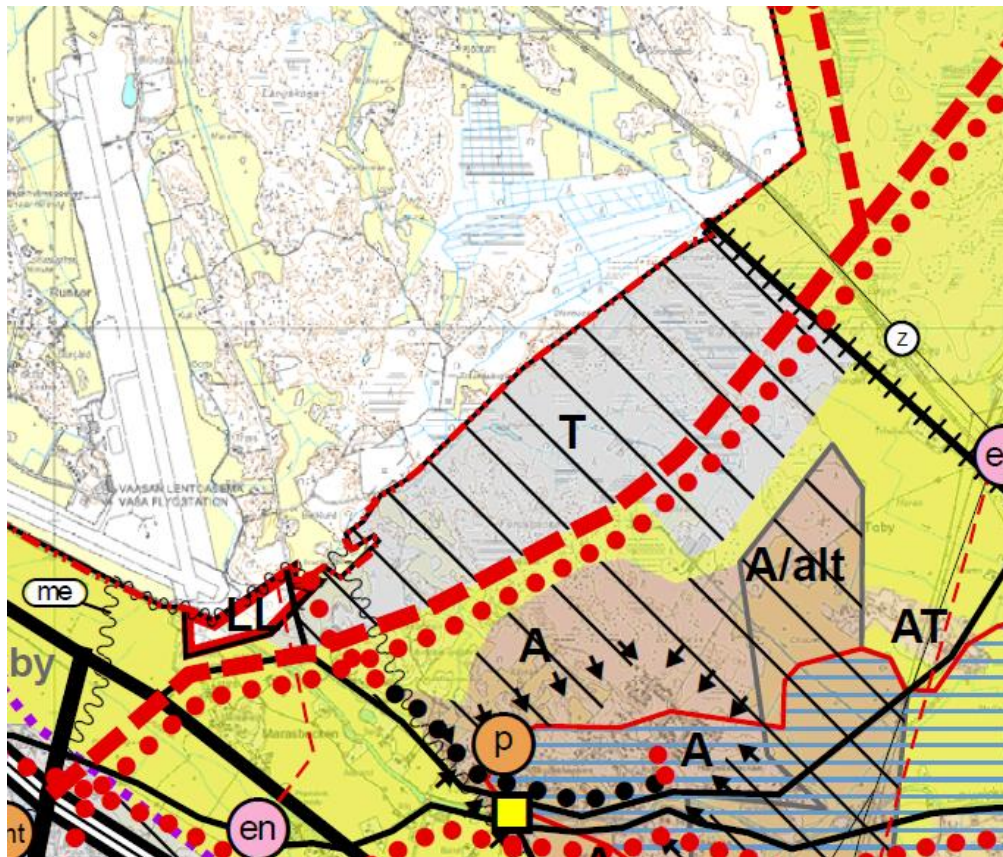


Bild 7. Utdrag ur den strategiska generalplanen

I Korsholms kommun finns en strategisk generalplan utan rättsverkningar (MBL §45) med syfte att styra de allmänna principerna för kommunens samhällsstruktur och markanvändning, vilken godkändes i kommunfullmäktige den 10.6.2013 § 85.

Det aktuella detaljplanområdet är beläget inom Industri- och lagerområde (T), Område för markanvändning i förändring, Riktgivande/ alternativ riksväg/ stamväg samt ny gång- och cykelled.

Delgeneralplan

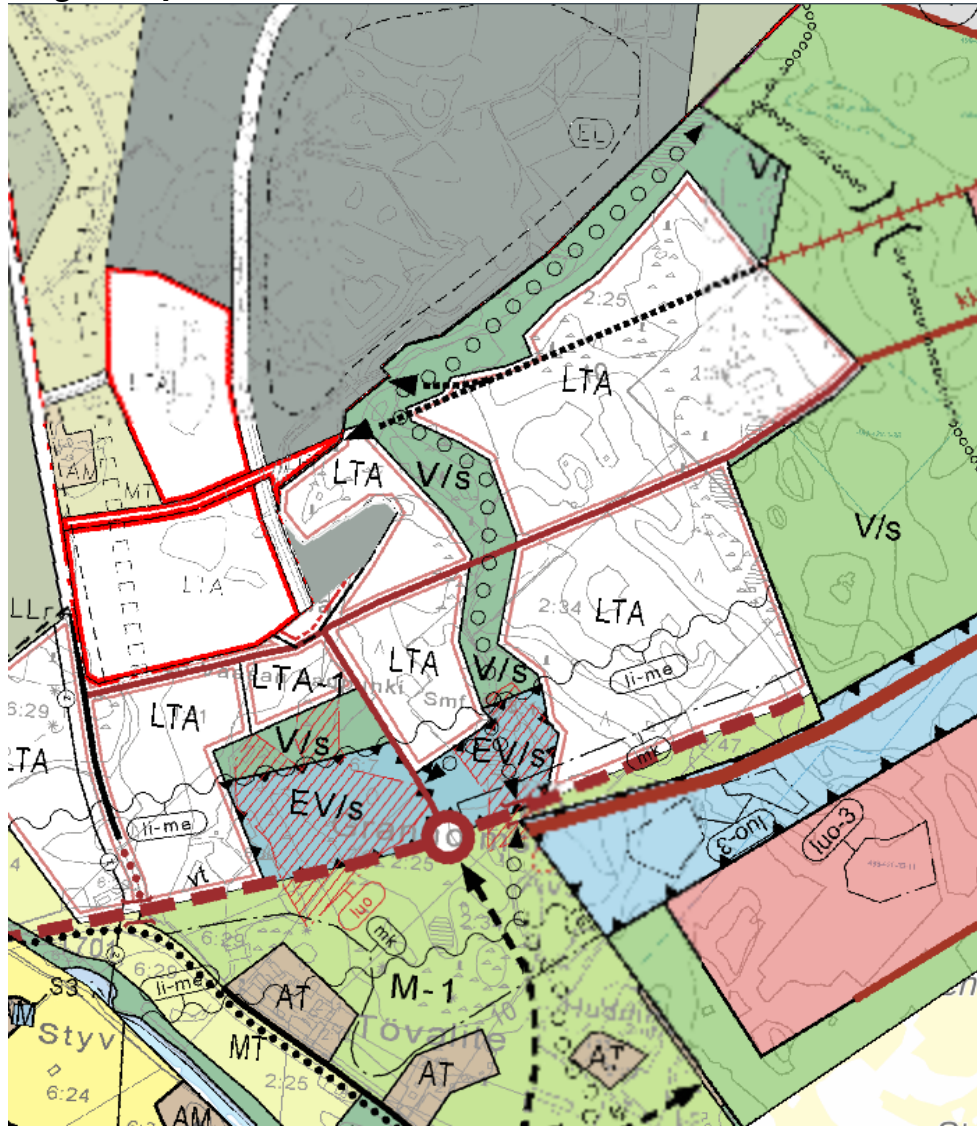


Bild 8. Utdrag ur delgeneralplanen.

Det aktuella detaljplanområdet är på delgeneralplanen beläget inom områden för terminalområde för godstrafik (LTA), rekreationsområden med skyddsvärda miljövärden (V/s) samt skyddsgrönområden med skyddsvärda miljövärden (EV/s).

Detaljplan

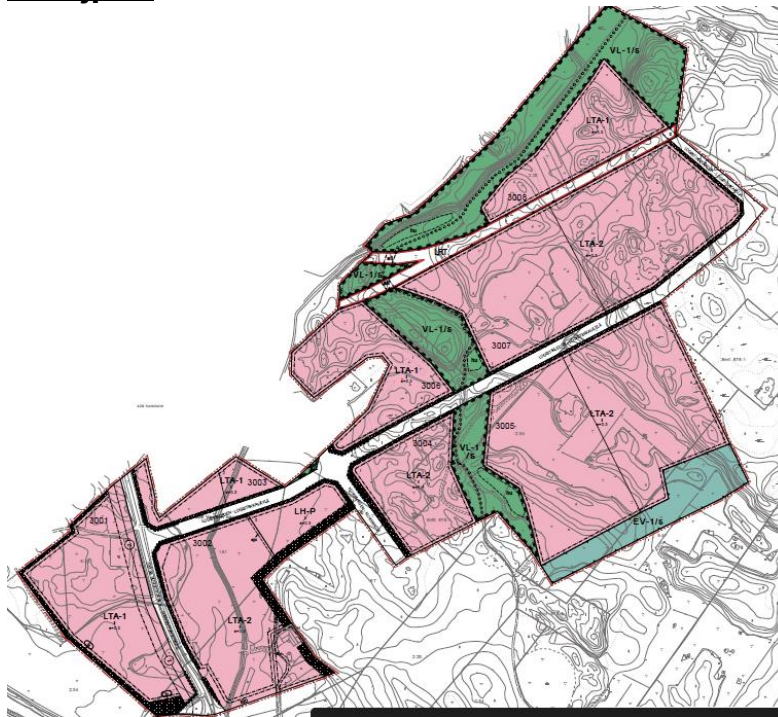


Bild 9. Utdrag ur detaljplanen.

I den gällande detaljplanen anvisas terminalområden för godstrafik (LTA-1 och LTA-2), område för servicestation (LH-P). I detaljplanen anvisas utöver dessa även trafikområden och områden för rekreation och naturskydd.

Granholmsbacken I gränsar till två andra detaljplaneområden. Granholmsbacken II nordost om området och Långskogen i norr.

Granholmsbacken II, godkänd 15.4.2021 §32, är främst planerat för kemisk industri. Ett ändringsarbete av detaljplanen pågår parallellt med Granholmsbacken I.

Långskogen på Vasa stads sida, godkänd 29.3.2021, är främst planerat för kemisk industri.

Detaljplaneområdena bildar en helhet för kemisk industri och logistik. Infarten till områdena sker främst via den planskilda anslutningen vid landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning och i andra hand via Östra Runsorvägen. Trafiken leds sedan smidigt via det interna vägnätet som sammankopplar alla områden.

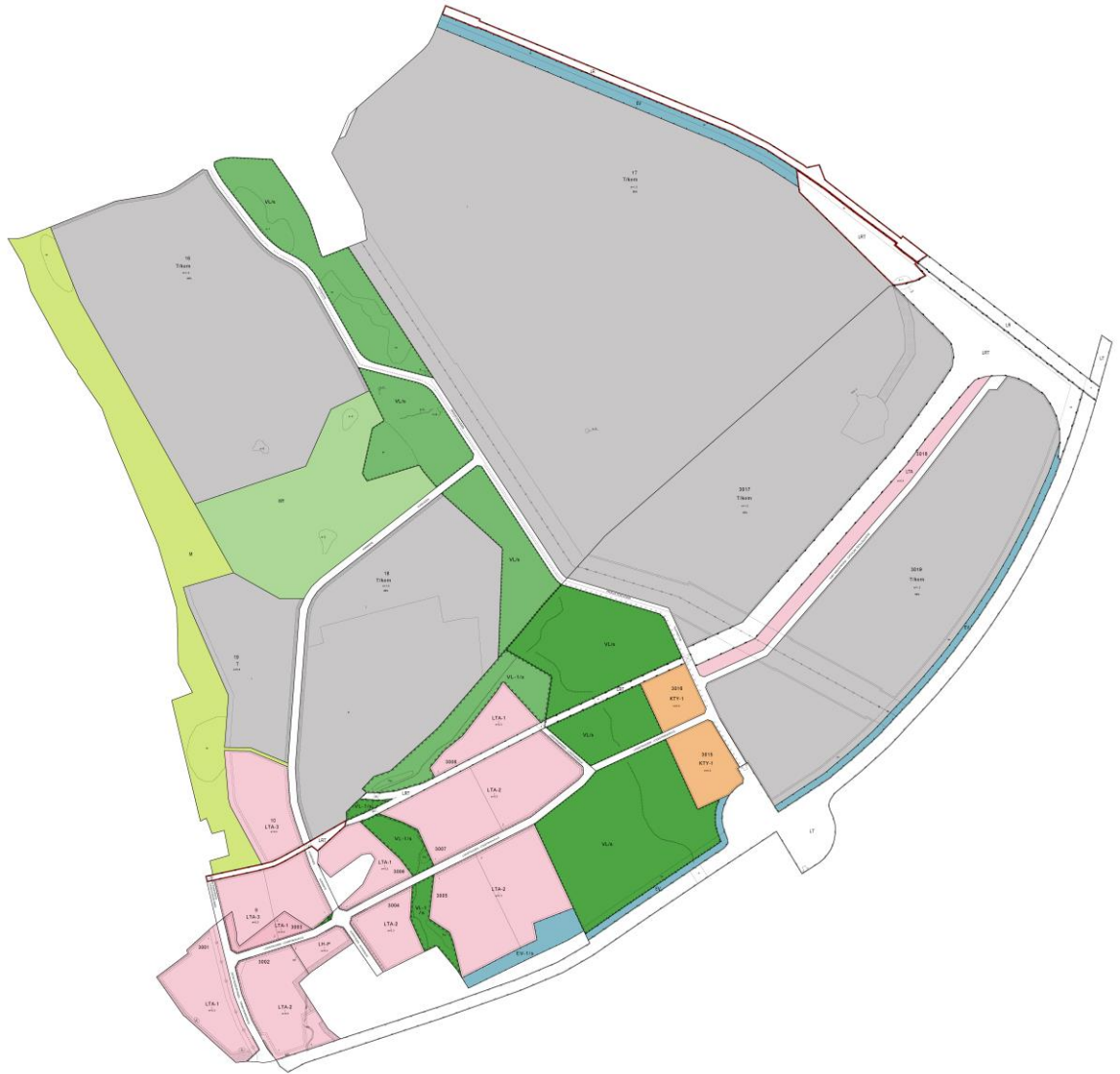


Bild 10.Översiktsbild på detaljplanestrukturen med Granholmsbacken I och Granholmsbacken II samt Långskogen

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har godkänts av Korsholms kommuns planläggningschef Jonas Aspholm den 9.3.2023.

Byggnadsordning

Korsholms kommuns reviderade byggnadsordning har vunnit laga kraft den 1.8.2013 enligt kommunfullmäktiges beslut 10.6.2013 § 91.

Miljöskyddsföreskrifter för Korsholm, Närpes, Kaskö, Kristinestad

Miljöskyddsföreskrifterna har godkänts av kommunfullmäktige i Korsholm den 22.9.2014 § 60 och har trätt i kraft fr.o.m. 3.11.2014.

Servitut

Bilmåleriet på tomt 2 i kvarter 3002 har sedan 2003 ett utvisat servitut till Tobylvägen, detta är förverkligat och används idag (Y2003-31160). I samband med detaljplanen 2012 utvisades en körförbindelse (ajo) till Östra Runsörvägen som belastar tomt 1 i samma kvarter. Körförbindelsen är inte förverkligad men är i fastighetsregistret stiftat som ett servitut (000-2014-K46332).

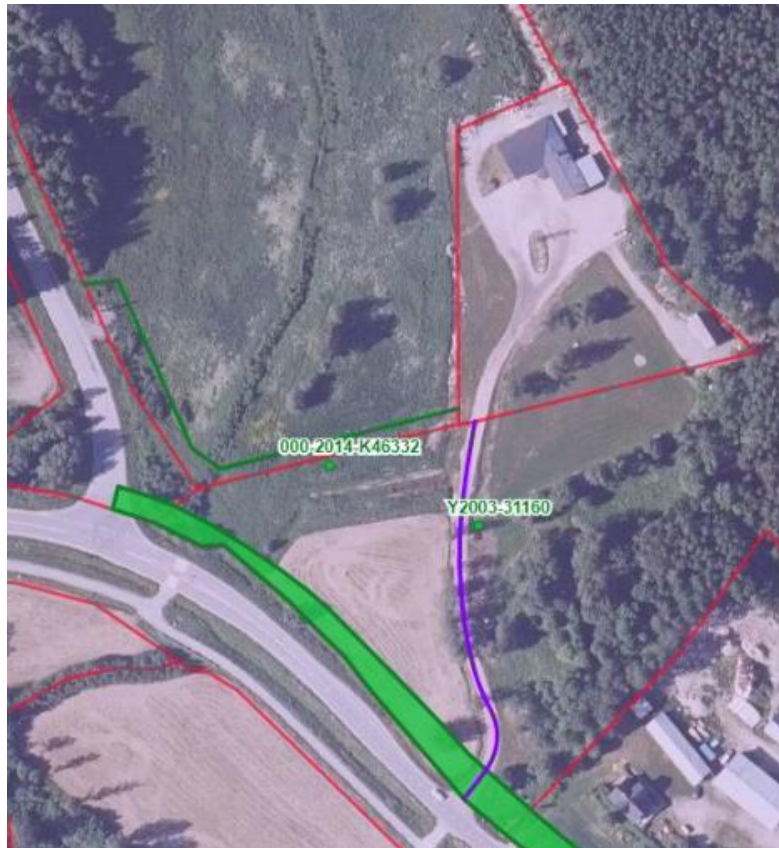


Bild 11 Bilmåleriets två utvisade servitut i fastighetsregistret

På fastighet 499-420-6-45 Frihem finns en jaktstuga. Till jaktstugan, vilken ligger utanför detaljplanens avgränsning, finns en körförbindelse (ajo) utvisad på tomt 1 i kvarter 3002 i den gällande detaljplanen. Körförbindelsen är förverkligad och är i fastighetsregistret stiftat som ett servitut (000-2014-K46313).

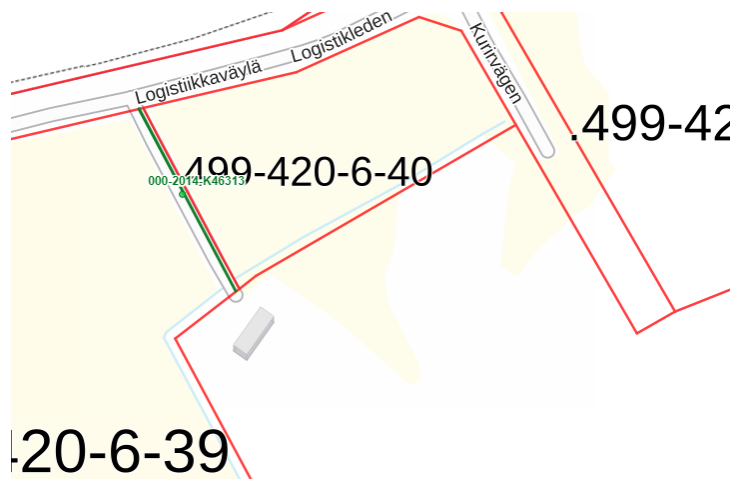


Bild 12. Utvisat servitut till jaktstugan

Enligt fastighetsregistret finns ett servitut utvisat på tomt 1 i kvarter 3001 (000-2017-K43113) för 499-420-20-0 LENTOASEMA. Servitutet finns inte anvisat i den gällande detaljplanen. Fastighet 499-420-20-0 LENTOASEMA gränsar till fastighet 905-426-11-1 LENTOASEMA. Fastigheterna ägs av FINAVIA OYJ varpå servitutet anses onödigt.

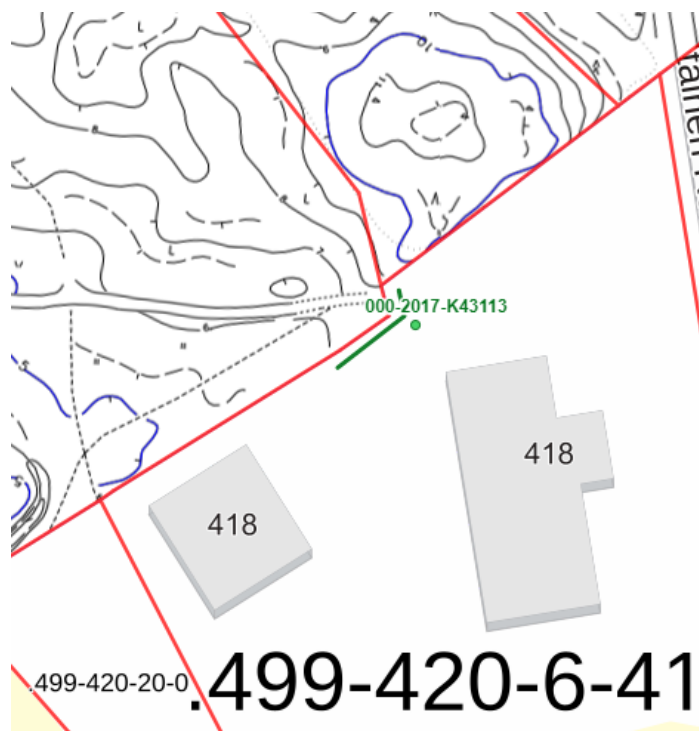


Bild 13. Utvisat servitut för Finavia.



Bild 14. Översiktsbild på utvisade servitut för Finavia och jaktstugan.

3.2.1.1 Strukturmodeller

Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

En långsiktig markanvändningsplan, Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040, har utarbetats för Vasa stadsregion (Storkyro, Korsnäs, Laihela, Korsholm, Vasa och Vörå) 2014. Avsikten med strukturmodellarbetet var att hitta en gemensam ståndpunkt för huvudriktlinjerna för samhällsstrukturen i stadsregionen. Strukturmodellen för den framtida markanvändningen i regionen skapades genom att studera alternativa strukturmodeller och konsekvenser i anslutning till dem. Som resultat av processen skapades "Solmodellen 2040" som framhäver Vasaregionens ledande ställning som en internationell energikompetensregion. Vasaregionen profileras som en havsnära stadsregion där man satsar på rekreation, kvalitativt boende och utveckling av turismen. "Solmodellen 2040" beskrivs genom fyra teman: boende; näringar, logistik och trafik; service och regionens identitet och attraktionskraft. I enlighet med relevanta teman föreslås följande för Granholmsbacken:

Näringar, logistik och trafik: Från Vasaregionen skapas fungerande förbindelser som tjänar näringslivet och turismen västerut till Umeå, Norge och Atlanten samt österut och söderut till Seinäjoki, Helsingfors. Ökande betydelse av riksvägar som är viktiga för logistiken, deras anslutningsområden, hamnen, spårförbindelsen och av flygplatsen med sina internationella flygförbindelser. Tyngdpunkten för utvecklingen är de logistiska korridorerna Rv 3 + spårförbindelsen samt Rv 8 och Rv 18. Nya förbindelsebehov är: Vasa hamnväg (hamnen – Rv 3 och Rv 8), förbindelse

från Helsingby och Fågelberget till Vassor och förbindelser från Alskatvägen till Runsor och till Karperö.

Arbetsplatsområdet i Vasa centrum (med nuvarande 18 000 arbetsplatser), Vasaregionens logistikområde, Strömberg Park (4 000 arbetsplatser), Airport Park (4 000 arbetsplatser), Science Park och Smedsby/Fågelberget (2 500 arbetsplatser) utvecklas som näringslivets "hotspot"-områden i stadscentrumområdet.

En förutsättning för tillväxten är att 2000-talets kraftiga ökning av arbetsplatser fortsätter. Under 2000 - talet har antalet arbetsplatser i regionen ökat med cirka 6 200. Detta stöds av regionens näringspolitiska mål att fördubbla antalet arbetsplatser inom energibranschen från nuvarande nivå fram till år 2020 (till ca 20 000 arbetsplatser). En fortsatt kraftig ökning av antalet arbetsplatser förutsätter bland annat att nuvarande arbetsplatsområden byggs ut samt att det skapas nya arbetsplatsområden och nya verksamhetsutrymmen.

Som åtgärd föreslås att utreda möjligheterna och förutsättningarna för att förverkliga regionalstågstrafik och/eller snabbspårvägstrafik i regionen.

3.2.1.2 Trafiksystemplaner

Österbottens trafiksystemplan 2040

Österbottens trafiksystemplan 2040 godkändes av landskapsfullmäktige 12.5.2014. I landskapsplanen behandlas trafikfrågor som berör logistikområdet i följande kapitel:

Hamnbanan

VASEK har utarbetat en rapport över den fortsatta utredningen av Vasa industrispårväg 2015. Syftet med arbetet var att utreda hur banavsnittet Vasklot (Vasa hamn)–Vasa Resecentrum kunde utnyttjas för industritransporter. Avsikten var dessutom att genom utredningsarbetet skapa en industrispårvägsförbindelse som möjliggör kostnadseffektiva, högkvalitativa och miljövänliga transporter.

I samband med trafiksystemarbetet undersöktes Vasa hamns förbindelse genom centrum samt bristen på en direkt förbindelse från riksvägarna 3 och 8 till det kommande logistikområdet och till hamnen. I trafiksystemplanen ingår projektet för järnvägsförbindelsen från Vasa–Seinäjoki-banan från logistikområdet till Vasklot (stadsbana). Projektet har prioriterats som ett projekt i den tredje kategorin.

Vägarrangemang

Före den nya banförbindelsen är ett projekt i prioriteringsklass 2 att förverkliga en ny sydlig hamnförbindelse till Vasklot.

Ett projekt i prioriteringsklass 1 är rv 8 och rv 724 Vasa förbindelseväg. Detta projekt förbättrar trafikens smidighet på riksväg 8 och flyttar den nya sträckningen av rv 8 längs med logistikområdet längre fram i framtiden.

Österbottens trafiksystemplan 2050

Föregående trafiksystemplan godkändes 2014. I den planen ingår en omfattande beskrivning av nuläget som till stora delar fortfarande är aktuell. Därför har trafiksystemets tillstånd i den nya planen granskats endast vad gäller de strategiska målen.



Österbottens trafiksystemplan 2050

Vision 2050

**Det innovativa
trafiksystemet stödjer
den internationella
konkurrenskraften
i Österbotten och stärker
landskapets
attraktionskraft genom att
möjliggöra en smidig
och trygg vardag för alla.**

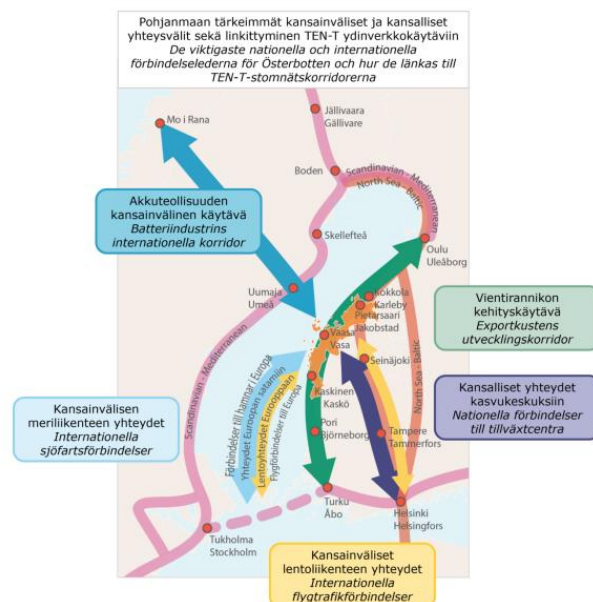


Bild 15. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

Visionen och målen i den här planen godkändes av landskapsstyrelsen i mars 2021. Målen i planen utgår från målen i den riksomfattande trafiksystemplanen, Trafik12,

Med målåret 2050 ska Österbottens trafiksystem;

- säkerställa landskapets externa och interna tillgänglighet
- vara socialt och ekologiskt hållbart
- vara tryggt och effektivt

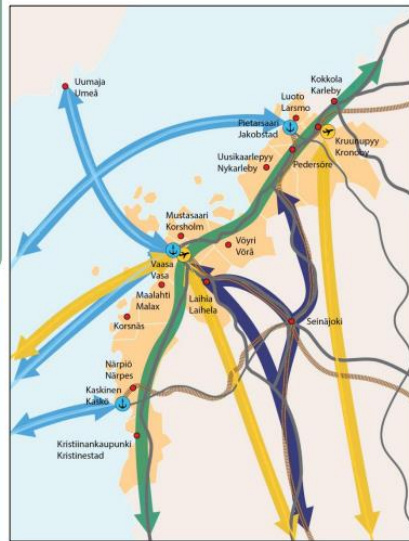
Spetsåtgärder

Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

- Projektering av exportkustens utvecklingskorridor samt partnerskapssamarbete för markanvändning, boende och trafik
- Rv8 Björneborg–Uleåborg, utredning om vägförbindelserna
- Förverkligande av trafikinfrastrukturåtgärder som krävs för batteriindustrin
- Vt8 Älyväylä-projektet (Rv8 intelligent trafikled)

Utveckling av hamnförbindelserna och samarbetet

- Breddning och fördjupning av farlederna i Kaskö och Vasa
- Förbättring av väg- och spårförbindelserna till hamnarna (elektrifiering av järnvägarna till hamnarna i Kaskö och Vasa, förbättring av stamvägarna 67 och 68, förverkligande av Vasa hamnväg)
- Hamnarnas samarbetsprojekt för digitalisering



Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft

- Förbindelser från flygplatserna i landskapet till internationella flygtrafiknav (hubbar) för att säkra exportföretagens konkurrenskraft
- Anslutningsleder på flygplatsernas influensområden (inkl. Seinäjoki)
- Främjande av förut-sättningarna för elflyg

Utvecklingen av förbindelserna till tillväxtcentra

- Utvecklingsåtgärder för huvudbanan, dess trafik och anslutningsförbindelser
- Åtgärder på utvecklingskorridoren Vasa-Seinäjoki-Jyväskylä (banan och rv18)
- Utvecklingsåtgärder på rv3 vägförbindelsen Tammerfors-Vasa
- Utveckling av informations-, biljett- och betalnings-systemen för resekedjor

Bild 16. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

3.2.1.3 Trafikutredningar och trafiknätplatser som ansluter till planeringsområdet

MKB-förfarandet för projektet om Vasa hamnväg

MKB-förfarandet gäller Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens ansvarsområde för trafik och infrastrukturs planerade vägförbindelse till Vasa hamn i Vasa stads och Korsholms kommuns område. Syftet med projektet Vasa hamnväg är att hitta en förbindelse till Vasa hamn som fungerar bättre än den nuvarande och på detta sätt utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förenar Vasklot hamn med logistikcentret och samtidigt riksvägarna 3 och 8 som är en del av det riksomfattande huvudvägnätet. Som en del av planeringen har det gjorts upp ett bedömningsprogram enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994). Programmet är en plan om vilka utredningar som behövs och hur bedömningsförfarandet ska ordnas.

I MKB handlingarna framkommer information, vilken delvis är tidsenlig. Bland annat framkommer följande:

- I MKB presenteras utöver 0-alternativet även 4 andra alternativ där alla innebär att det byggs en ny väg mellan motorvägens (riksväg 3) planskilda korsning vid Vikby och Lillkyrovägen. Denna väg är en del av riksväg 8 Helsingby–Vassor som eventuellt kommer att byggas i framtiden. Vägens tvärsnitt är 10,5/7,5 m, och den kommer att kunna föras med ett mitträcke då vägen omvandlas till riksväg.
- Vid landsväg 715 Laihelavägen och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.

- I korsningen med Vasa–Seinäjoki-banan byggs en underfart. Underfartshöjden kommer att vara tillräcklig för 7 meter höga transporter.
- På avsnittet Vikby–Toby finns separata promenad- och cykelarrangemang samt arrangemang för den lokala trafikens behov. På den östra sidan av Toby å vid Östra Runsorvägen byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken.

Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017

Till projektet med Vasa hamnväg ansluter logistikcentrumets förbindelse till Lillkyrovägen (lv 717) som en del av förbindelsen för riksväg 8 Helsingby–Vassor. Avsikten är att ansluta logistikcentrumet och flygplatsområdet till Vasa hamn på Vasklot. Standardmålet för Hamnvägen är en hastighetsnivå på 80 km/h (100 km/h på motorvägsavsnittet), trygga anslutningar och förutsättningar för specialtransporter. På det kommande riksvägsavsnittet tillåts inga direkta markanvändningsförbindelser eller jord- och skogsbruksförbindelser. Förbindelsen är en del av vägnätverket för stora specialtransporter (SEKV). I planen beskrivs att rutterna för specialtransporter bör förberedas för transporter med en höjd och bredd på 7 meter och en längd på 40 meter. I både Vasa och i Korsholm finns det utöver riksväg 8 även rutter som betjänar lokala behov. De flesta specialtransportbehoven riktas till Vasklot hamn.

I översiktsplanens konsekvensbedömning framkommer att de mest betydande negativa konsekvenserna som vägprojektet orsakar riktas till naturvärden. Naturvärdena påverkas i synnerhet av de nya terrängkorridorer som vägen förutsätter. De nya terrängkorridorerna förorsakar förlust och splittring av livsmiljöerna.

Översiktsplanens preliminära utkast över hamnvägen vid planeringsområdet:

- Den totala bredden av den nya vägen: 10,5 m och bredden av körbanan 7,5 m.
- Vägen förbereds för att förses med ett mitträcke då den byggs om till riksväg.
- Den planskilda korsning som planerats vid logistikcentrumet avviker från placeringen av den anslutning som beskrivs i den gällande delgeneralplanen för området.
- Under planeringen har det konstaterats att planerna om att ansluta hamnvägen och den eventuella nya järnvägen till samma terrängkorridor förkastas.

Genomförande av järnvägsterminalområdet på Vasaregionens logistikområde, preliminär översiktsplan om förverkligandet av ett järnvägsterminalområde i logistikcentrumet, VASEK Slutrapport 1.2.2012.

Planeringsarbetet för modellen för förverkligandet av och konceptet för en järnvägsterminal i Vasaregionens logistikcentrum har gjorts på uppdrag av Vasaregionens Utveckling Ab (VASEK) 2011. För planeringsarbetet svarade Ramboll Liikennejärjestelmä Oy (före detta Liidea Oy) och VR Track Oy.

Genom utredningen undersöktes byggandet av en järnvägsförbindelse till planeringsområdet från den närliggande Vasabanan. Utifrån utredningen kommer marknads-/influensområdet för Vasaregionens logistikcentrum att förstärkas i logistiksystemet under de närmaste åren både med tanke på den nationella och internationella logistiken.

I planen för järnvägsterminalen beaktas byggandet av industri-/privata banor i logistikcentrumets område och den framtida förbindelsen till Vasa hamn samt reserveringen för den s.k. kustbanan. Dessutom beaktades det önskemål som framförts av företag som planerar att etablera sig i logistikområdet om att bygga en banförbindelse i den omedelbara närheten av företagets etableringsområde i den västra delen av logistikcentrumet. Detta industri-/privatspår ligger delvis i detaljplaneområdet för logistikcentrumets etapp I och har beaktats i de detaljplaner som berör området. I tidigare planer föreslås även en banförbindelse via industrispåret till den eventuella framtida flygfraktterminalen i anslutning till flygplatsen.

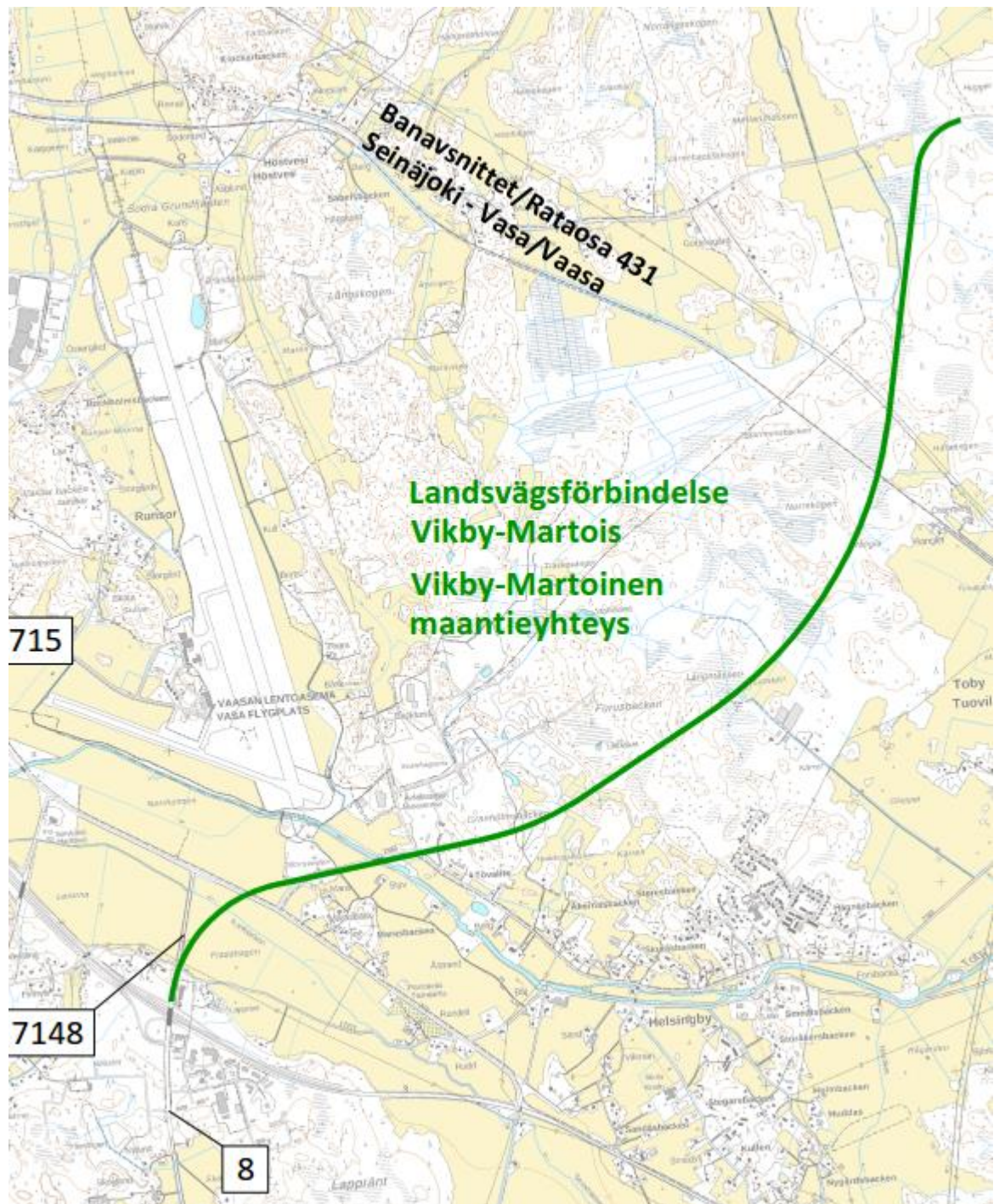
I utredningen beskrivs att områdets transport- och servicebehov består av transporter av träråvara (flytt av råvirkesterminalen från Vasklot), projekttransporter och på längre sikt transporter av intermodala enheter. Via terminalen och dess spårförbindelser samt via hamnen i Vasklot är det i framtiden dessutom möjligt att styra den internationella trafiken mellan Skandinavien och OSS-länderna.

Landsvägsförbindelsen Vikby-Martois

Den nya landsvägsförbindelsen mellan Vikby och Martois är belägen söder om GigaVasa-storindustriområdet som byggs intill Vasa flygfält och sträcker sig från den planskilda anslutningen mellan riksväg 3 och riksväg 8 (Vikby planskilda anslutning) till Lillkyrovägen. Den nya landsvägen byggs i huvudsak i en ny terrängkorridor och vägen kopplar samman GigaVasa-storindustriområdet med riksvägarna och blir den viktigaste förbindelsen till området. Storindustriområdet GigaVasa som är beläget på gränsen av Vasa stad och Korsholms kommun kommer att leda till att trafiken i området ökar märkbart.

Vid början av planeringsområdet förenar sig landsvägsförbindelsen med det nuvarande vägnätet. Den planskilda anslutningen av riksväg 3 och riksväg 8 förbättras, nya planskilda anslutningar (2 st.) byggs vid landsväg 715 (Laihelavägen) och vid GigaVasa-storindustriområdet, övriga anslutningar består av plankorsningar. I vägplanen finns en reservering för att vägförbindelsen som i målsituationen byggs kommer att fungera som ny sträckning för riksväg 8 från Vikby norrut, där den skulle förenas med nuvarande sträckning av riksväg 8 senast vid Kuni. Hastighetsbegränsningen på vägförbindelsen är i huvudsak 80-100 km/h.

Sträckningen av vägen har tidigare planerats i samband med miljökonsekvensbedömningen för Vasa hamnväg och i den preliminära utredningsplaneringen av Vasa hamnväg som färdigställts år 2017.



4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenterna är följande:

- Markägare, rågrannar och alla de som planen kan ha betydande verkningar för
- Kommunens förvaltningsenheter
 - Samhällsbyggnadsutskottet, teknisk service
 - Samhällsbyggnadsutskottet, vattentjänstverket
 - Byggnadsnämnden
 - Västkustens tillsynsnämnds miljösektion
 - Näringslivsrådet
- Övriga myndigheter
 - NTM-centralen i Södra Österbotten
 - Österbottens förbund
 - Österbottens räddningsverk
 - Österbottens museum
 - Vasa stad
 - Trafikledsverket
 - Transport- och kommunikationsverket Traficom
 - Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland
 - Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
- Övriga
 - Finavia Abp
 - Vasa Elnät Ab
 - EPV Alueverkko Oy
 - Fingrid Oyj
 - Elisa Oyj
 - DNA Oyj
 - Telia Finland Oyj
 - JNT Ab
 - Träskängsdikets dikningssammanslutning (2502va1)
 - Kärrdikets dikningssammanslutning (4208va1)

4.2.2 Anhängiggörande

Om anhängiggörandet annonserades i Vasabladet, Ilkka-Pohjalainen, på kommunens hemsida www.korsholm.fi och på kommunens officiella anslagstavla i ämbetshuset.

4.2.3 Planeringsprocessen och växelverkan

Inledningsfas: Om framläggandet av program för deltagande och bedömning annonserades i Vasabladet, Ilkka-Pohjalainen, på kommunens hemsida www.korsholm.fi och på kommunens officiella anslagstavla i ämbetshuset. Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt 25.10-23.11.2022.

Under tiden för framläggandet lämnades 10st utlåtanden in. Den inkomna responsen tas i beaktande i samband med utarbetandet av planutkastet. Responsen lämnades in av NTM-centralen, Fingrid, Traficom, Västkustens miljöenhet, Österbottens förbund, Österbottens museum, Österbottens räddningsverk, DNA och Telia. Nedan finns ett sammandrag av responsen.

- **NTM-centralen** skriver att om planändringen berör naturmiljön så skall planeringen baseras på aktuella utredningar. Träskängsdikets (2502va1) och Kärrdikets (4208va1) dikningssammanslutning ingår helt eller delvis i planområdet och deras rättigheter skall beaktas i den fortsatta planeringen. Dräneringen för åkerområdet vid Lyskärr skall även beaktas i planeringen. Toby ås översvämningsrisker ska tas i beaktande.
- **Fingrid** har inga kraftledningar eller annan infrastruktur i området och har inte behov av att ta ställning till detaljplanen.
- **Finavia** poängterar flygfältets närhet och höjdbegränsningar som gäller i området. De påpekar att det finns nyare utredningar gällande flygfarten än vad som nämns i PDB.
- **Traficom** lyfter fram att höjdbegränsningarna för byggnader och även höjden på lyftkranarna som krävs i byggskedet skall tas i beaktande vid planläggningen, med tanke på flygsäkerheten vid Vasa flygfält. På planområdet skall inte anläggas verksamhet som lockar till sig fåglar.
- **Västkustens miljöenhet** tycker att det är bra att det reds ut redan i detta skede var förutsättningar för deponering av överskottsmassor finns.
- **Österbottens förbund** håller på med att utarbeta Österbottens landskapsplan 2050 där det medtagit ett behov för järnvägsförbindelse "kustbanan" som sträcker sig mellan Helsingfors-Torneå. En viktig fråga är om järnvägen skall gå genom planområdet, och om det finns rum till den eller om järnvägen borde byggas på utsidan av planområdet.
- **Österbottens museum** har inga kommentarer angående PDB
- **Österbottens räddningsverk** Påpekar att kemikaliesäkerheten ska tas i beaktande vid utarbetandet av planen då området gränsar till T/kem tomter. De

anser att ett par befintliga utredningar gällande frågan tas med i utarbetandet av planen.

- **Telia Finland Oyj** meddelar att de kommer att sätta ner kabelrör längs detaljplanevägarna.
- **DNA** meddelar att de kommer att sätta ner kabelrör längs detaljplanevägarna.

Beredningsfas: Ett planutkast har varit framlagt xx-xx.xxxx. Över planutkastet lämnades utlåtande in från

Förslagsfas: Ett förslag till detaljplan har varit offentligt framlagt xx-xx.xxxx. Över planförslaget lämnades utlåtande in från xxxxx. Därtill lämnades xxxxx anmärkningar in.
Myndigheternas samråd ordnades xx.xx.xxxx/ansågs inte behövligt.

4.2.4 Myndighetssamarbete

- **Utlåtande av kommunens förvaltningsenheter och berörda myndigheter** begärs i planläggningens inlednings-, berednings- och förslagsfas.
- **Myndigheternas samråd i inledningsfasen ordnades den 28.11.2022.** Över samrådet uppgjordes en promemoria.

4.3 Mål för detaljplanen

Att med detaljplaneändringen ge förutsättningar till:

- Ändamålsenliga områdesreserveringar för trafiklösningarna som behövs för områdets funktion. Främst med avseende på konsekvenser i förhållande till områdesbehovet för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning.
- Områden som lämpar sig för deponering av överskottsmassor.

4.4 Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området

Kvartersvisa ändringar:

- Ändring av område för allmän väg (LT) samt upphävning av detaljplan i ett smärre område av kvartersområdets norra gräns resulterar i en minskad areal för tomt 1 i kvarter 3001.
 - Tomten minskas med 3319 m² från 54 884 m² till 51 565 m².
- Ändring av område för allmän väg (LT) resulterar i en minskad areal på tomt 1 och 2 i kvarter 3002
 - Tomt 1 minskar med 7312 m², från 29 357 m² till 22 045 m²
 - tomt 2 minskar med 4614 m² från 7007 m² till 2393 m²

- För tomt 2 i kvarter 3002 har anslutningen till Tobylvägen flyttats till en utvisad körförbindelse (ajo) till Östra Runsorvägen.
- Skyddsgrönområdet (EV-1) tillkommer men minskar på skyddsgrönområdet (EV/s-1) med 2185 m², från 20 384 m² till 18 199 m².
- Kommunrån har justerats i enlighet i enlighet med utförd och godkänd kameral indelning mellan Vasa stad och Korsholms kommun. Den resulterar i en ökad areal för tomt 1 i kvarter 3006. Arealen ökar med 10 999 m² och tomtens storlek är idag 42 990 m² och i sin helhet på Korsholms kommuns sida.
- Tidigare del av tomt 1 och 2 i kvarter 3003 (13 059 m²) har i sin helhet upphävts och ingår i Vasa stads detaljplan.

Kvartersområden och verksamhetsförutsättningar:

- 7 styck LTA-2 tomter har ändrats till LTA-1. LT-2 beteckningen bedömdes som icke ändamålsenlig pga kravet med att buller, luftföroreningar, vibrationer eller liknande olägenheter för miljön inte får förekomma på området.
- En LH-P tomt har ändrats till LTA-1. I samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, har det konstaterats att den planskilda korsningen vid Kurirvägen inte kan förverkligas enligt övergripande områdesplanering. Av nämnda orsak är LH-P tomten inte ändamålsenlig.
- Ett mindre grönområde (VL) intill korsningen av Logistikleden och Kurirvägen har fått beteckningen (ET) Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

De allmänna bestämmelserna har justerats enligt följande:

- En del övriga förtydliganden har gjorts på andra bestämmelser, bland annat har majoriteten av förekomsterna av ordet "bör" ändrats till "ska".

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Den primära markanvändningen för området är terminalområden för godstrafik, dvs tomter för logistikområden.

5.1.1 Dimensionering

Detaljplanen omfattar kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1). Mindre områden finns utvisade för; industrispårvägsområde (LRT), område för närrekreation (VL), skyddsgrönområde (EV), skyddsgrönområde, på området byggs en vall av oförörenat utvinningsavfall, på vilken träd och buskar planteras (EV-1), område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET), gatuområden samt ett område där områdesanvändningen bestäms i förslaget till detaljplan (Ö-1).

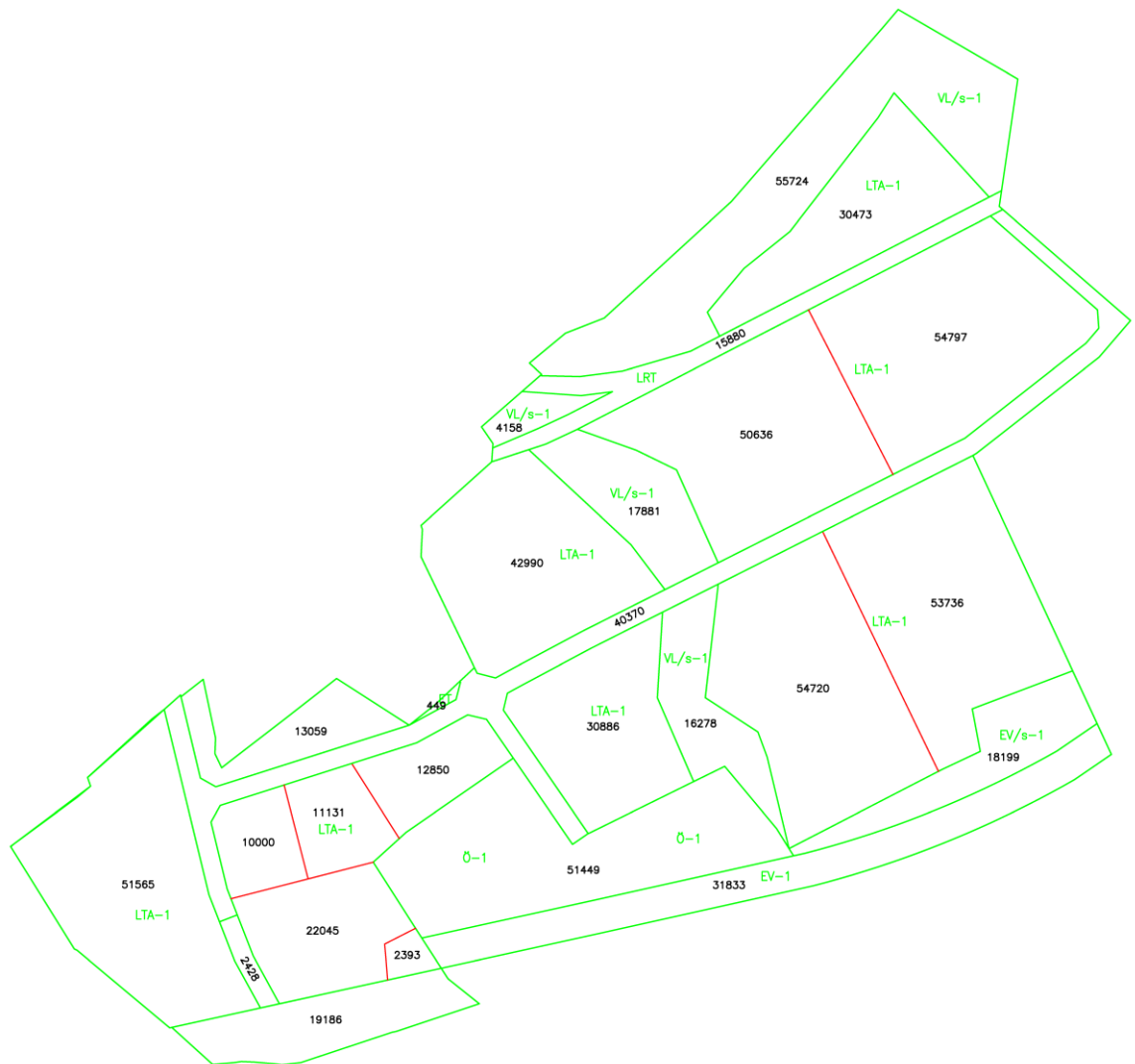


Bild 17. Arealer (m²) på detaljplanestrukturen utkastet.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

I detaljplanen har anvisats ändamålsenliga områdesreservationer för att säkerställa miljöns kvalitet. I huvudsak säkerställer områden för närrekreation (VL) och skyddsgronområden (EV och EV -1) områdets naturvärden och funktion för dagvattenhanteringen. Områdesbeteckningarna har på behövliga delområden kompletterats med skild tilläggsbeteckning för område där miljön bevaras (/s-1).

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)

- Inom kvartersområdet kan placeras terminalområde. Dessutom kan inom kvartersområdet placeras övriga utrymmen, som betjäna områdets huvudsakliga funktioner, såsom lager-, kontors- och affärsutrymmen

I kvartersområden med LTA-1-beteckning har reserverats totalt 13 tomter i kvarter

3001 - 3008. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.30$ och det är tillåtet att bygga i två våningar. Tomternas arealer varierar mellan ca 0,24 - 5,48 ha, och deras totala areal är 42,8224 ha. Den totala byggrätten är 12,8467 ha.

5.3.2 Övriga områden

Närrekreationsområde (VL)

För detta ändamål har reserverats fyra områden med en sammanlagd areal på 9,4041 ha. Inom områdena finns angivet friluftsleder och riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu).

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 0,0449 ha.

Skyddsgrönområde (EV)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 1,8199 ha. Området omfattas av en /s-1 beteckning med bestämmelser främst angående skogsvårdsåtgärder.

Skyddsgrönområde (EV-1)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 3,1833 ha.

Industrispårvägsområde (LRT)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 1,5880 ha.

Väg- och gatuområden

För detta ändamål har reserverats områden med en areal på 4,2798 ha.

Områdesbestämningen bestäms i förslaget till detaljplan (Ö-1)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 5,1449 ha.

En naturinventering av området utförs under våren-sommaren 2023, områdesanvändningen fastslås i planförslagsskedet baserat på resultaten av inventeringen.

Upphävning av detaljplan

En del av kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1) i kvarter 3001 och 3002 samt vägområde (gata) är inte förenlig med områdesbehovet av som framkommit i den pågående vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilket medför behovet av att upphäva detaljplanen till dessa delar.

Sammanlagt 19186 m² upphävs i detaljplanen.

5.4 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna finns presenterade under punkt 5.3 områdesreserveringar i planbeskrivningen samt i sin helhet på plankartan.

5.5 Namn

Inga nya namn bildas med detaljplanen.

6 KONSEKVENSER FÖR DETALJPLAN

I markanvändnings- och bygglagen (MBL 9 §) konstateras följande: *"En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenser av planen, utredas i nödvändig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område för vilket planen kan bedömas ha väsentliga konsekvenser."*

I samband med planläggningen ska också konsekvenserna i enlighet med 1 § i markanvändnings- och byggförordningen (MBF) granskas för följande angelägenheter:

- människornas levnadsförhållanden och livsmiljö;
- marken och berggrunden, vattnet, luften och klimatet;
- växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna;
- region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin och trafiken;
- stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön;
- utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.

6.1 Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.

Konsekvensbedömningen utgår från den bedömning som gjordes i samband med att detaljplanen godkänd 19.3.2012 §22 utarbetades. Detaljplanen samt de utförda detaljplaneändringarna bedöms i sin helhet inte utgöra betydande konsekvenser.

Den största förändringen av själva detaljplaneändringsarbetet härrör från landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Detta medför att anslutningen till Tobylvägen tas bort samt att det endast utvisas en planskild korsning vid Produktionsvägen i detaljplanen för Granholmsbacken II.

Konsekvenserna blir att trafiken till området går via färre anslutningar, vilket kan ge ett försämrat trafikflöde. Flyttningen av vägområdet innebär att arealen av tre tomter inom kvartersområde för godsterminal (LTA–1) minskar, detta medför stora konsekvenser för den byggda miljön och specifikt för en tomt.

6.1.1 Naturen och naturmiljön

Huvuddelen av områdets natur kommer vid förverkligande av området att förvandlas till bebyggd miljö.

Det tidigare oplanerade området invid Kurirvägen är i naturtillstånd och utvisas i utkastet till detaljplan med planbeteckningen Ö–1. Naturinventering görs under år 2023 och i förslagsskedet utvisas en ny markanvändning.

6.1.1.1 Vegetations- och naturtyper

För detaljplaneområdet har tidigare utarbetade utredningar beträffande naturvärden beaktats. Enligt utredningarna finns det inga speciellt viktiga livsmiljöer enligt skogslagens (12.12.1996/1093) 10 §, objekt enligt vattenlagen, naturtyper enligt naturvårdslagens (20.12.1996/1096) 4 kapitel 29 § eller objekt värdefulla med tanke på naturens mångfald. Naturvårdslagens (20.12.1996/1096) 4 kapitel 29 § gäller fram till 31.5.2023. Från 1.6.2023 gäller naturvårdslagens (5.1.2023/9) 7 kapitel 64 § med delvis ändrat innehåll för skydd av naturtyper.

På detaljplaneområdets allmänna områden utförs en naturinventering år 2023. Vid behov uppdateras konsekvenserna till förslagsskedet.

6.1.1.2 Djurarter

För detaljplaneområdet har tidigare utarbetade utredningar beträffande flygekorre, fladdermus och fågelarter beaktats. I närheten av planområdet har iakttagits flygekorrars revir och en viktig födoplatz för fladdermöss. Förverkligandet av detaljplanen bedöms inte ha negativa konsekvenser för ifrågavarande delområdets djurarter.

På detaljplaneområdets allmänna områden utförs en naturinventering år 2023. Vid behov uppdateras konsekvenserna till förslagsskedet.

6.1.1.3 Natura- och skyddsområden

På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inga Natura- eller naturskyddsområden.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för natura- eller skyddsområden.

6.1.1.4 Yt- och grundvatten

Inom detaljplaneområdet finns inga grundvattenområden. Det närmsta grundvattenområdet är beläget ca 2 km söderut från detaljplaneområdet. Grundvattenområdet benämns Rismarken och har en total yta på ca 0,54 km² samt en uppskattad produktivitet på 600 m³/d. Följande grundvattenområde är beläget ca 4 km nordväst från detaljplaneområdet. Grundvattenområdet benämns Gamla Vasa och har en total yta på ca 0,42 km² samt en uppskattad produktivitet på 1000 m³/d. Bägge grundvattenområdena är av klass I.

Största risken för grundvattenområden utgörs av omgivande åkrar, korsande fordonsleder samt annan verksamhet i grundvattenområdenas influensområde. Även förorenat dagvatten utgör en risk för grundvattenområden, men ändamålsenliga behandlings- och avvattningslösningar minskar riskerna. För hantering av dagvatten har tillräckliga bestämmelser återgetts i detaljplanen. Bestämmelserna gäller både för enskilda kvarter/tomter samt för allmänna dagvattenlösningar på de allmänna grönområdena. Grundvattenområden finns

inte anvisade längs med de tilltänkta rutterna för dagvattenavledning, varken inne på detaljplaneområdet eller utanför detsamma. Därav är det andra faktorer än detaljplanens anvisade markanvändning som eventuellt kan medföra betydande konsekvenser för grundvattenområden.

Utgående från förhandlingstolkningsmaterialet är sannolikheten för att det ska förekomma sura sulfatjordar liten i de blockrika moränområdena i den mellersta och östra delen av Långskogens delgeneralplaneområde och i hela Granholmsbackens område i Korsholm. I den västra och norra delen av planområdet, på lägre belägna torv- och åkerområden, ökar potentialen för förekomsten av sura sulfatjordar snabbt, och sannolikheten är stor på många ställen. Skadliga konsekvenser som sulfatjordar orsakar i byggområden där marken är sulfathaltig kan stävjas genom ändamålsenliga arbetssätt med hjälp av vilka onödiga vegetations-, träd- och terrängskador kan undvikas. Då grävarbeten planeras bör vid behov åtgärder som minimerar surhetsskadorna planeras. I områden som innehåller sulfathaltig mark får utgrävt jordmaterial och torv inte användas för utfyllnad, utan massorna ska placeras så att surt flödesvatten inte rinner ut i vattendrag. Massor som orsakar surhetsskador bör kalkas tillräckligt för att neutralisera surheten.

Verksamheten i kvarter 3001 kan komma att försvaga ytvattens kvalitet något, men inverkar inte betydande på Toby å eller via denna på Bottniska viken. Bedömning gällande ytvatten preciseras noggrannare i samband med den dagvattenutredning och -planering, vilken enligt detaljplanens allmänna bestämmelser ska uppgöras i samband med bygglovsprocessen.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för yt- eller grundvatten.

6.1.1.5 Översvämningsområden

En förverkligad detaljplan medför vattenansamlade ytor, vilka i huvudsak utgörs av tak och belagda gårdsområden. Vid byggnation bör översvämningsrisken beaktas. Industrianläggningars verksamhet kan komma att avstanna vid större översvämningar och transporter som anknyter till verksamheten kan förhindras då transportvägar skärs av.

För att minimera risken för miljöolägenheter som förorenat ytvatten kan medföra har med detaljplanens allmänna bestämmelser ställts ett krav om att lastnings- och lossningsområden samt områden som används till fordonstrafik ska ytbeläggas med vattenogennomträngliga material samt att smutsigt asfalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller annat filtreringssystem till dagvattenavloppet. Bestämmelserna föranleder att mängden ytvatten som ansamlas och inte absorberas i marken vid nederbörd ökar.

För att i sammanhanget undvika ytterligare belastning på den redan översvämningskänsliga Toby-Laihela å så har också behovet om fördröjning lyfts

fram i de allmänna bestämmelserna. För ändamålet har i detaljplanen anvisats riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas. Därtill påtalas att erosionsskydd ska anläggas vid utloppen, vilket i sin tur har en indirekt betydelse på Toby-Laihela å i och med att onödig uppslamning minimeras.

I de allmänna bestämmelserna lyfts det också fram att aktörerna på tomterna ska i samband med bygglovets göra upp en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande. I dagvattenplanen ska man även beakta dagvattenhanteringen under byggnation.

Så till vida att en dagvattenplan enligt markanvändnings- och bygglagens § 103 l utarbetas för området som helhet samt för de enskilda tomterna, så bedöms det att inga betydande negativa konsekvenser för översvämningssområden (Toby-Laihela å) uppstår.

6.1.1.6 Marken och berggrunden

Förverkligandet av logistikcentret förutsätter bearbetning och utjämning av markområden i syfte att möjliggöra byggnation.

Detaljplanen bedöms medföra betydande åtgärder i marken och berggrunden. Åtgärdernas konsekvenser bedöms betydande till sin omfattning, men vad gäller eventuella föroreningar och indirekta skadliga konsekvenser bedöms inga betydande konsekvenser uppstå.

6.1.1.7 Klimatet

Detaljplanen möjliggör betydande förutsättningar för anläggandet av ny logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet på en trafikmässigt fördelaktig plats, vilket ger goda logistiska förbindelser som bland annat minskar på transportsträckorna för såväl gods- som pendlingstrafik. Intensionen med Korsholms kommuns och Vasa stads gemensamma logistik- och storindustriområde är att möjliggöra klimatsmarta företagsetableringar för den gröna omställningen. Klimatsmarta i den bemärkelsen att företagsetableringarnas elenergi skulle i första hand bestå av grön elenergi från vindkraftsindustrin i landskapet. Gröna omställningen i den bemärkelsen att de eftersträvade företagsetableringarna bildar en värdekedja inom segmentet för batteritillverkning.

För de kvarter som anvisas med direkt anslutning till ett område för järnvägstrafik finns extra goda förutsättningar till klimatvänliga godstransporter via järnväg. För övriga kvarter, vilka inte har en egen anslutning till området för järnvägstrafik, har det i direkt närhet med detaljplanen för Granholmsbacken II anvisats ett lastnings- och lossningsområde som dessa kan använda. En ökad andel järnvägstransporter har positiva konsekvenser bland annat i och med minskade koldioxidutsläpp.

6.1.2 Den byggda miljön

Huvuddelen av detaljplaneområdet är i naturtillstånd. Vid förverkligandet av detaljplanen förändras detaljplaneområdet i huvudsak till bebyggd miljö.

Detaljplaneändringen har stora konsekvenser för tomt 2 i kvarter 3002 där den befintliga näringsverksamheten bedrivs under namnet Kronholms bilmåleri. Området för allmän väg (LT) ämnat för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, förminskar tomten med 4 614 m² och endast 2 393 m² tomt återstår. Området för allmän väg (LT) går alldeles intill huvudbyggnaden samtidigt som ett förråd ligger inom detsamma. Tomten använder i dagsläget infart från Tobyvägen, men den körförbindelse från Östra Runsorvägen som finns anvisad i gällande detaljplan kvarstår i utkastet till detaljplan.

Tomt 1 i kvarter 3001 förminskas med 3 319 m² från 54 884 m² till 51 565 m². Orsaken är området för allmän väg (LT).

6.1.2.1 Människors levnadsförhållanden och livsmiljö

Detaljplanens förverkligande förändrar inte Tobys traditionella byområdes nuvarande landsbygdsrättsliga karaktär. Förläggning av det första skedet av ett betydande arbetsplatsområde nära byns infartsled inverkar ändå på Tobys image: "staden" kommer närmare. Å andra sidan kan Tobys attraktivitet som bostadsområde i någon mån öka på grund av närliggande arbetsplatsmöjligheter.

Toby tätortsområdes och -bys nuvarande bosättning:

- Förverkligandet av planen inverkar inte nämnvärt på den nuvarande bostadsmiljön i Toby tätortsområde och -by, eftersom de nya byggnadsområdena placeras helt skilt från den nuvarande bosättningen.

Närmsta hushåll:

- Planens förverkligande kan inverka negativt på bostadsmiljöns kvalitet vid de bostäder som är belägna längs Östra Runsorvägen samt närmast vid Tobyvägen och i närheten av kvarteren 3001 och 3002.

Service:

- Förverkligandet av både Vasa stads och Korsholms kommuns detaljplaner kan ha positiva konsekvenser för Tobyområdets kommersiella serviceutbud. På Granholmsbacken II-området finns det möjligheter att placera servicestationer med drivmedelsförsäljning samt butiks- och restaurangutrymmen. Helhetsområdet för logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet ger således möjligheter för etablering av till exempel café- och lunchrestaurang samt service inom Tobys tätorts- och bystruktur.
- Detaljplanens förverkligande ger även bättre förutsättningar för utveckling av områdets kollektivtrafik.

6.1.2.2 Region- och samhällsstrukturen

Förverkligandet av Korsholms (Granholmsbacken, Toby) och Vasas (Långskogen, Gamla Vasa) detaljplaner förenhetligar Vasaregionens stadsstruktur på lång sikt genom att skapa betydande förutsättningar för anläggandet av ny logistik-,

storindustri- och övrig företagsverksamhet inom ett stadsstrukturellt fördelaktigt område. Området är beläget i ”knutpunkten” av olika trafikslag – vid områdets förverkligande kan närheten till Vasa flygplats, järnvägsförbindelsen mellan Vasa-Seinäjoki samt riksvägarna 3 och 8 utnyttjas. Å andra sidan är området beläget på ett tillräckligt långt avstånd från bostadsområdena så att dess förverkligande inte förorsakar betydande men för bosättningen.

Planen utvidgar samhällsstrukturen till delvis obebyggda områden (landsbygdsområden och oklassificerade områden enligt YKR-klassificeringen). YKR-klassificeringen beskriver placeringen av boende och bebyggelse samt tätheten. Planeringsområdena gränsar till tätorts- och byområden.

Planen bildar en sammanhållen samhällsstruktur över kommungränsen mellan Vasa och Korsholm. Då funktionerna förverkligas innebär de direkta konsekvenser även för bostads- och tomtproduktionsbehoven i närområdet.

Vad gäller områdes- och samhällsstrukturens funktion, tillgänglighet och utvecklingspotential är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, förverkligas.

6.1.2.3 Samhälls- och energiekonomin

Enligt konsekvensbedömningen i planstommen (A-Konsult 2010):

- *”Planens förverkligande skapar betydande utveckling inom ekonomiområdet i framtiden. Det nya området för godslogistik och industri skapar erforderliga förutsättningar för utveckling av regionens näringsliv och skapar grund för ekonomisk välfärd i regionen. Jord- och skogsbrukets roll viker undan till en biroll i och med områdets byggnation. De logistiska och industriella verksamheterna förväntas växa inom regionen till en ytterst betydelsefull andel”.*

Detaljplanen bedöms medföra betydande positiva konsekvenser för samhälls- och energiekonomin.

6.1.2.4 Regionens arbetsplatser och näringslivsverksamhet

Detaljplanen skapar markanvändningsmässiga förutsättningar för positiv utveckling av främst logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet i Vasaregionen samt indirekt även för andra servicerelaterade arbetsplatser.

Detaljplanen bedöms medföra betydande positiva konsekvenser för regionens arbetsplatser och näringslivsverksamhet. Beroende på antalet arbetsplatser som skapas på området kan tillgången på arbetskraft i regionen utgöra en utmaning.

6.1.2.5 Samhällstekniska kostnader

Samhällstekniska kostnader uppstår i huvudsak av gatuhållningen, vilken omfattar planering, byggande, underhåll och renhållning av gator samt andra åtgärder som

är nödvändiga för att samordna gatuområdet och ledningar, anordningar och konstruktioner ovanför och under gatuområdet.

Inom detaljplaneområdet har anvisats ca 2 000 meter gatuområde. Med en teoretisk kostnad på 1 200 euro per löpmeter huvudgata/industriväg med tillhörande lätttrafikled uppskattas den teoretiska totalkostnaden uppgå till ca 2 400 000 euro.

Inom detaljplaneområdet har anvisats ca 800 meter industrispårvägsområde. Den teoretiska kostnaden för industrispårvägsområdet har inte analyserats.

Den kommunala infrastrukturen har till största del förverkligats år 2021-2023. Bland annat asfaltering av gatunätet återstår.

Detaljplanen bedöms medföra betydande konsekvenser för samhällstekniska kostnader.

6.1.2.6 Organisering av service

Förverkligandet av planen inverkar positivt på utbudet av kommersiell service inom Tobyområdet. Förverkligandet av logistikområdets framtida arbetsplatsområde skapar ökade förutsättningar till etablering av bland annat café- och lunchrestaurang inom Granholmsbacken II samt Toby tätorts- och byområde.

Detaljplanen bedöms medföra betydande positiva konsekvenser för organisering av service.

6.1.2.7 Fordonstrafiken

Planeringsområdet ansluter väl till det nuvarande fordonstrafiknätet och tillgängligheten med bil är god.

Västerifrån blir tillgängligheten inget problem trots att trafiken ökar jämfört med nuläget. Trafikmängden längs Laihelavägen är måttlig och klarar av en ökad trafik. I fråga om vissa korsningar kan det uppstå behov av förbättringsåtgärder för att trygga anslutningarnas funktion och en smidig trafik. Med nuvarande trafikarrangemang ökar trafikmängden och speciellt andelen tung trafik betydligt i början av Tobyvägen. Trafikökningen inverkar i huvudsak på bosättningen invid korsningen Tobyvägen och Östra Runsorvägen.

Från nordost kan trafiken till området ske via flera olika rutter. Då trafiken riktar sig till planeringsområdet via riksväg 8 går den antagligen till största delen via landsväg 7173. Då trafikmängderna ökar och rutternas smidighet försämras, finns det en risk för att en del av trafiken använder gatunätet i Vasa eller Veikarsvägen längs Kyro älv som rutt. Veikarsvägens roll i vägnätet är inte att fungera som en förbindelse för stora trafikmängder. Dessa förbindelser förmedlar också den ökande trafiken men trafikens smidighet kan försämras.

I takt med att markanvändningen i planområdena utvecklas och trafiken ökar, klarar det nuvarande trafiknätet inte av att betjäna den ökande trafiken utan att

kapaciteten utökas och säkerheten förbättras. I de regionala och nationella förbindelserna framhävs ett behov av en förbindelse norrut/mot nordost längs riksväg 8 (landsvägsförbindelsen Vikby-Martois). Enligt trafikprognosen för 2040 ökar trafiken norrut med cirka 5 000 fordon per dygn och därför finns det en efterfrågan på en ny förbindelse. Om den nya sträckningen för riksväg 8 inte byggs kommer de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173 (Vattentagsvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen) att belastas. I sådana fall bör säkerhetsåtgärder vidtas på dessa vägar.

Trafik från och till detaljplaneområdena för Granholmsbacken I och II kommer vid förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, att använda sig av nämnda landsvägsförbindelse, varvid genomfartstrafik genom Toby tätorts- och byområde då reduceras. Före förverkligandet av nämnda förbindelse leds trafiken söderifrån till området via Tobyvägen och norrifrån från Lillkyrohållet leds den via Tobyvägen (mellan Lillkyrovägen – Östra Runsorvägen), det vill säga genom hela Toby tätorts- och byområde.

Vad gäller fordonstrafikens funktion, smidighet och säkerhet är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, förverkligas.

6.1.2.8 Järnvägstrafiken

I detaljplaneområdet har anvisats industrispårväg (LRT) och därtill har i intilliggande detaljplan Genom landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, säkerställs en fungerande järnvägstrafik samtidigt som det trafikmässiga läget förbättras på ett helhetsplan för alla trafikformer. För vägtrafikens del belastar en betydande del av godstrafiken till Vasklot gatunätet i Vasa centrum, men tack vare lastnings- och lossningsfunktioner i anknytning till järnvägsförbindelsen kan godstransporter styras till spårtrafiken istället för det allmänna vägnätet.

För de kvarter som anvisas med direkt anslutning till ett område för järnvägstrafik finns extra goda förutsättningar till klimatvänliga godstransporter via järnväg. För övriga kvarter, vilka inte har en egen anslutning till området för järnvägstrafik, har det i direkt närhet med detaljplanen för Granholmsbacken II anvisats ett lastnings- och lossningsområde som dessa kan använda. En ökad andel järnvägstransporter har positiva konsekvenser i och med minskade koldioxidutsläpp och en mindre belastning på det allmänna vägnätet.

6.1.2.9 Gång- och cykeltrafiken

En separat lättrafikled går längs Tobyvägen. Inom detaljplaneområdet finns möjlighet att anlägga lättrafikleder längs huvudgatorna. Därtill har en underfart för lättrafik anvisats för att koppla ihop Östra Runsorvägen med Tobyvägen. Med

åtgärden säkerställs att Toby tätorts- och byområde och bosättningen längs med Östra Runsorvägen även i fortsättningen har en ändamålsenlig förbindelse.

Då användningen av elcykel ökar kan även de resor som görs per lätt trafik t.o.m. fördubblas. Man bör fästa uppmärksamhet vid att området är tillgängligt via lätta trafikformer även då man uppgör detaljplanerna utanför detta detaljplaneområde. Då kan man inverka på att förbindelserna inte bryts.

I detaljplanen finns anvisat en ny friluftsled, som utnyttjar befintlig skogsväg genom logistikcentret mot Toby by.

6.1.2.10 Kollektivtrafik

Inom detaljplaneområdet finns möjlighet att anlägga hållplatser för kollektivtrafiken längs huvudgatorna. Möjligheterna att utveckla kollektivtrafiken inom området korrelerar med antalet arbetstagare. Förutsättningarna för utveckling av kollektivtrafik i området och dess närhet bedöms vara god.

Då markanvändningen utvecklas ökar underlaget för kollektivtrafik. För att kunna svara på den ökande efterfrågan finns det ett behov av att ta med planeringsområdet i kollektivtrafikutrusterna i ett tillräckligt tidigt skede. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ borde det även planeras fungerande resekedjor i samband med utvecklingen av kollektivtrafiken. Med tanke på hållbara möjligheter att röra sig är det viktigt att säkerställa en attraktiv kollektivtrafik i området.

6.1.2.11 Trafiksäkerheten

Infart till detaljplaneområdena sker idag från Tobyvägen in på Östra Runsorvägen, som delvis ingår i detaljplanen för Granholmsbacken I. Vid förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, flyttas anslutningen till den planskilda korsningen vid Produktionsvägen som finns anvisad i detaljplanen för Granholmsbacken II. Förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois inverkar således positivt på trafiken inom Toby tätorts- och byområde. Före förverkligandet kan dock trafik från detaljplaneområdet mot Lillkyrovägen använda Tobyvägen.

I takt med att markanvändningen i planområdena utvecklas och trafiken ökar, klarar det nuvarande trafiknätet inte av att betjäna den ökande trafiken utan att kapaciteten utökas och säkerheten förbättras. I de regionala och nationella förbindelserna framhävs ett behov av vägförbindelsen norrut/mot nordost längs riksväg 8 (landsvägsförbindelsen Vikby-Martois). Enligt trafikprognosen för 2040 ökar trafiken norrut med cirka 5 000 fordon per dygn och därför finns det en efterfrågan på en ny förbindelse. Om den nya sträckningen för riksväg 8 inte byggs kommer de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173 (Vattentagsvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen) att belastas. För att vid behov förhindra eventuella betydande

trafikrelaterade olägenheter längs med nämnda vägar bör ändamålsenliga åtgärder av tillfällig karaktär vidtas av väghållaren, närings- trafik och miljöcentralen i Södra Österbotten, på detta delområde.

Förverkligandet av Vasa stads och Korsholms kommuns detaljplaner har betydande inverkan på trafikmängderna i början av Tobyvägen. Tack vare en separat led för lätt trafik, bedöms inte detaljplanens förverkligande påverka den lätta trafikens säkerhet negativt.

Genomförandet av Vasa hamnväg förbättrar förbindelsen mellan hamnen och Vasklotsområdet och planeringsområdet. Efter att vägen byggts behöver trafiken till hamnen inte längre köra genom Vasa centrum.

Så till vida att detaljplanernas trafiklösningar förverkligas, så bedöms det att inga betydande negativa konsekvenser för trafiken samt Toby tätorts- och byområde uppstår. Vad gäller fordonstrafikens funktion, smidighet och säkerhet är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, förverkligas.

6.1.2.12 Bybild

Detaljplaneområdet ligger relativt avskilt från Toby tätorts- och byområde.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för bybilden.

6.1.2.13 Landskapsbild

Vad gäller själva detaljplaneområdet är infrastrukturen delvis förverkligad. Två av 11 tomter är förverkligade. Innan området detaljplanerades bestod det i huvudsak av jord- och skogsbruksmark. På grund av den ändrade markanvändningen, i förhållande till det oexploaterade området, sker en omfattande förändring av landskapet, men i förhållande till detaljplanen godkänd 19.3.2012 § 22 är förändringen av ringa karaktär.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för landskapsbilden.

6.1.2.14 Kulturarvet

Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap

Inom detaljplaneområdet finns inga byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY) eller nationellt värdefulla landskapsområden. Inga områden eller objekt på landskapsnivå har heller anvisats i området.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för den byggda kulturmiljön och kulturlandskapet.

Fornminnen

Inom detaljplaneområdet har inte några forminnen konstaterats.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för forminnen.

6.1.2.15 Specialverksamhet, Vasa flygplats

Detaljplaneområdet ligger i sin helhet på flygbegränsningsområdet för Vasa flygplats. Det här innebär att då höjden av en byggnad, konstruktion eller anordning överskrider 30 meter från markytan ska det alltid ansökas om flyghindertillstånd. I omgivningen av flygplatsen är det emellertid möjligt att tillåta över 30 meter höga byggnader och konstruktioner så att de gällande hinderbegränsningssyftorna i flygplatsens omgivning beaktas enligt AGA M3-6. Med beaktande av markytans höjder innebär det här i praktiken att cirka 40 meter höga byggnader kan byggas i området med beaktande av hinderbegränsningssyftorna. I byggnadsskedet berör höjdbegränsningarna även bl.a. lyftkranar. Därför ska höjdbegränsningarna för fasta lyftkranar även beaktas i byggnadsskedet. Till ansökan om flyghinder ska läggas som bilaga den behöriga för flygtrafiktjänster ansvariga tjänsterbjudarens (i nuläget Air Navigation Services Finland Oy, ANS Finland Oy) utlåtande.

6.1.2.16 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

Trafikbuller

Tung trafik med koppling till logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet kommer att öka trafikbullret rent generellt. I förhållande till närområdets samhällsstruktur och det planerade vägnätet samt dess förhållande till närliggande bosättning bedöms inga betydande konsekvenser uppstå av trafikbullret.

Vad gäller det allmänna vägområdet (LT) som anvisas i detaljplanen för Granholmsbacken II är det ämnat att även fungera som huvudled för den anslutningstrafik som tillkommer av den anvisade verksamheten i detaljplanen för Granholmsbacken I. På det allmänna vägområdet utförs vägplanering för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. I den undersöks och anvisas eventuella behov av bullerskydd varpå konsekvenserna av trafikbullret minimeras för omkringliggande verksamhet.

I detaljplanen har anvisats skyddsgrönområde (EV-1), på vars område byggs en vall av oförorenat utvinningsavfall, på vilken träd och buskar planteras.

Skyddsgrönområdet i fråga är anvisat längs med det allmänna vägområdet (LT) och kommer att utgöra en reducerande faktor för bullerspridning både till och från de verksamheter som anvisats inom det aktuella detaljplaneområdet.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för trafikbuller.

Luftkvalitet

Den anvisande markanvändningen möjliggör verksamhetsetableringar och ökade trafikmängder. Luftkvaliteten påverkas främst av verksamhetens art samt fordonens drivmedel och avgasrengöring. I förhållande till ett oexploaterat område uppstår negativa konsekvenser för luftkvaliteten. Vad gäller verksamhetsetableringarnas påverkan på luftkvaliteten säkerställs i samband med

den fortsatta processen (eventuell miljökonsekvensbedömning, bygglov osv) att betydande negativa konsekvenser inte uppstår för omkringliggande verksamhet.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande konsekvenser för luftkvaliteten.

6.1.3 Övrig planläggning

Detaljplanens innehåll motsvarar reserveringar och bestämmelser i delgeneralplanen och landskapsplanen samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

7 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

7.1 Uppföljning av genomförandet

Genomförandet övervakas för byggandets del av byggnadsövervakande myndigheter (byggande och trädbestånd), för kommunaltekniska konstruktionernas del av samhällsbyggnadsutskottet (vägar, vattenledningar och avloppsledningar) och i övrigt av miljömyndigheterna (miljöskydd, avfallsservice).

Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas xxxxxx.

Korsholm den xx.xx.xxxxx

Planlägningsavdelningen

Planlägningschef

Jonas Aspholm

Planläggare

Anne Holmback
Jim Åkerholm

Korsholms kommun
2023



KORSHOLM
MUSTASAARI