



Detaljplan för Granholmsbacken II

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.....	2
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	5
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	6
3.1.2.2	Djur.....	7
3.1.2.3	Natura- och skyddsområden	7
3.1.2.4	Yt- och grundvatten.....	7
3.1.2.5	Översvämningsområden.....	7
3.1.2.6	Landskapsstruktur	9
3.1.3	Den byggda miljön	9
3.1.3.1	Befolkning och arbetsplatser.....	9
3.1.3.2	Service och rekreation	10
3.1.3.3	Samhällsteknik	10
3.1.3.4	Trafik.....	11
3.1.3.5	Trafikvolym	11
3.1.3.6	Gatunät	12
3.1.3.7	Gång- och cykeltrafik	12
3.1.3.8	Kollektivtrafik	12
3.1.3.9	Den byggda kulturmiljön	13
3.1.3.10	Fornminnen	13
3.1.3.11	Specialverksamhet, Vasa flygplats	13
3.1.3.12	Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar	14
3.1.3.13	Specialverksamhet, generellt för kemiindustrin i Finland.....	14
3.1.3.14	Specialverksamhet, säkerhetsaspekten för kemiindustrin i Finland	15
3.1.3.15	Specialverksamhet, kemiindustrin i Finland och miljöfrågor.....	16
3.2	Planeringssituationen	16
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	16
3.2.1.1	Strukturmodeller.....	22
3.2.1.2	Trafiksystemplaner	23
3.2.1.3	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till planeringsområdet	25
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	28
4.2.3	Planeringsprocessen och växelverkan	28
4.2.4	Myndighetssamarbete	29
4.3	Mål för detaljplanen	30

- 4.4 Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området
30

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN32

5.1	Planens struktur	32
5.1.1	Den primära markanvändningen för området är storindustri/ kemisk industri.	32
5.1.2	Dimensionering	32
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	33
5.3	Områdesreserveringar	33
5.3.1	Kvartersområden	33
5.3.2	Övriga områden.....	34
5.4	Planbeteckningar och planbestämmelser	36
5.5	Namn.....	36

6 KONSEKVENSER AV DETALJPLAN36

6.1	Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.....	36
6.2	Region- och samhällsstrukturen.....	39
6.2.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	39
6.2.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	39
6.3	Trafiken	40
6.3.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	40
6.3.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	43
6.4	Energi- och samhällsekonomi	44
6.4.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	44
6.4.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	45
6.5	Marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet	45
6.5.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	45
6.5.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	49
6.6	Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna.....	49
6.7	Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	49
6.7.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	49
6.7.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	50
6.8	Människors levnadsförhållanden och livsmiljö.....	50
6.8.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	50
6.8.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	50
6.9	Näringslivets verksamhetsbetingelser	50
6.9.1	Konsekvenser av detaljplanen som helhet	50
6.9.2	Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen	51
6.10	Förhållande till landskapsplaneringen och de gällande generalplanerna	51
6.11	Riskkartering.....	51

7 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....52

7.1	Uppföljning av genomförandet.....	52
-----	-----------------------------------	----

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

Kommun: Korsholm (499)
Kommundel: Toby, Helsingby (022)
By: Toby (420)

Fastigheter

och allmänna områden: 499-420-6-45 FRIHEM (kommunal)
499-7-9901-2 LOGISTIKOMRÅDETS GATOR (kommunal)
499-871-1-1 JÄRNVÄGSOMRÅDE KORSHOLM (statlig)
499-420-876-1 TOBY BYS VATTENOMRÅDE (privat)
499-420-878-1 SAND-TORV-STRÖ-MULLTÄKTER (privat)
499-420-3-19 RÖNNLUND (privat)
499-420-5-51 SMEDS (privat)
499-420-12-11 SMEDS (privat)
499-420-6-42 KRONHOLMS MÅLERI (privat)
499-420-6-39 NLC 5 (privat)
499-420-6-41 NLC 7 (privat)

Planens namn: Detaljplan för Granholmsbacken II
Planens skala: 1: 2 000
Plankod: 499/1418-22

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. Området finns söder om järnvägen och norr om detaljplaneområdet för Granholmsbacken I.

Enligt den preliminära avgränsningen är områdets areal ca 191,7 ha. Under planprocessen kan planområdets avgränsning justeras.

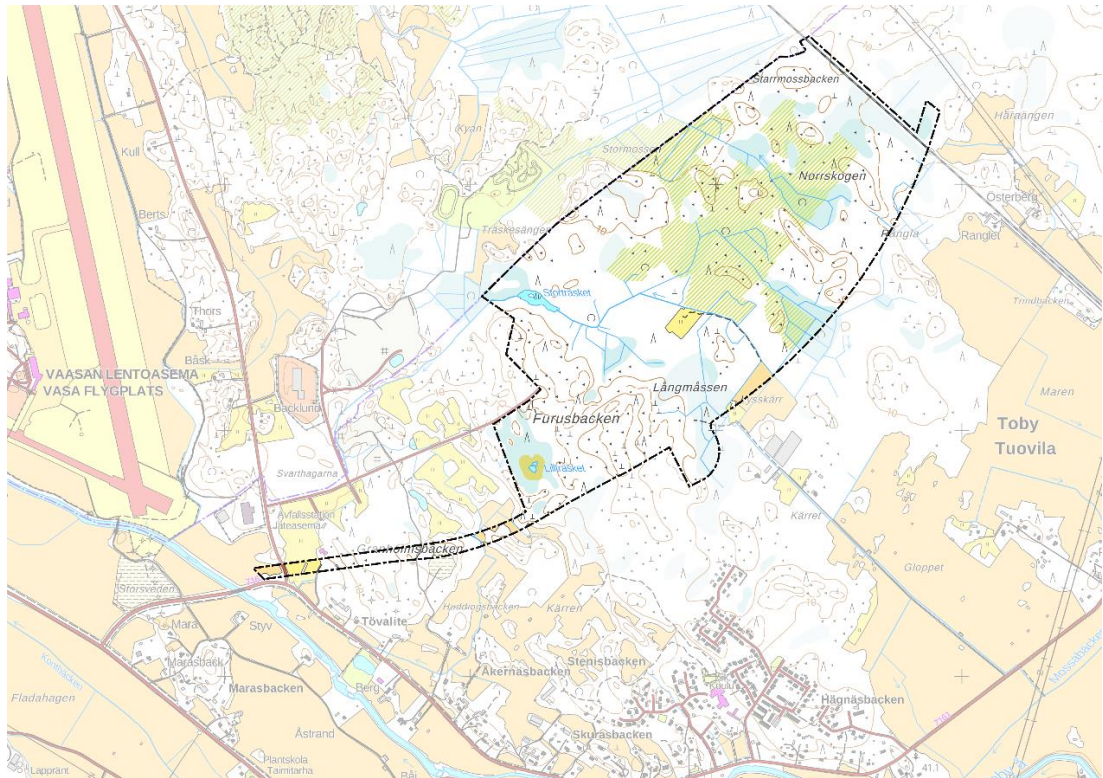


Bild 1. Planområdets ungefärliga läge markerad med en svart avgränsning.

1.3

Planens syfte och målsättningar

Huvudsyftet är att området kvarstår som ett område för storindustri/ kemisk industri. För detaljplaneändringen har följande målsättningar definierats:

- 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.
- Järnvägsområdet (LR) och området för industrispårväg (LRT) granskas och modifieras. 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.
- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-1) granskas och

modifieras där förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas en förstöring av tomerna i kvarter 3015 och 3016. I planbeteckningen tydliggörs möjligheten till försäljning av drivmedel.

- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA) granskas och modifieras. Med åtgärden eftersträvas en breddning av kvarter 3018.
- 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:

- Tuovilan Granholmsbacken II -asemakaavan muutos (15.4.2021 §32)
- Detaljplan över Granholmsbacken I (19.3.2012)
- 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. (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
- Fornlämningsutredning Granholmsbacken II, Mikrolitti Oy 2018

- Komplettering av naturutredning för Toby delgeneralplanen, FCG 2018
- Förekomst av flygekorre och åkergröda i Långskogens storindustrialområde, uppdatering 2018
- Trafikutredning för Långskogen och Granholmsbacken, SitoWise 2018
- Utjämningsplan för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- Dagvattenutredning för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- 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 § 147	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 storindustri/ kemisk industri.

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.

Innan bygglov beviljas kräver de funktioner som placeras i T/Kem-området ett miljötillstånd som beviljas av Regionförvaltningsverket om förutsättningarna i miljöskyddslagen 527/2014 uppfylls. Även förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB) kan ingå i tillståndprocessen.

Ifall verksamheten kräver ett stort antal kvadratmeter våningsyta kan de möjliga olycksriskerna kräva att verksamhetsidkaren tar till åtgärder för egen beredskap i enlighet med Räddningslagen 379/2011 §14. Behovet för detta bedöms i samband med tillståndprocesserna för verksamheten i enlighet med dess utsträckning och kvalitet.

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 storindustri/ kemisk industri. Inga av de fem tomterna är förverkligade. Innan den första detaljplanen för området bestod området i huvudsak jord- och skogsbruksmark.

På ca 600 meters avstånd söderut 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 191,7 ha.

3.1.2 Naturmiljö

Naturinventering av området har utförts år 2017.

Planeringsområdet utgörs av mycket steniga och klippiga moskogar och myrar som uppstått på siltmark.

I detaljplanen anvisas ett stort VL/s-2-område som innefattar största delen av områdets naturvärden. Inom området ingår bland annat lekplatser för åkergrödan vid Storträsket (figur 23) samt vid en tidvis torr tjärn på Furusbacken (figur 14).

På T/kem tomten i kvarter 3017 finns det ett luo-3-område i som utgör en livsmiljö för flygekorre. I T/kem-området ligger även ett luo-1-område som är en föröknings- och rastplats för flygekorre.

I samband med det pågående förverkligandet av infrastrukturen i detaljplaneområdet så har huggningsarbeten utförts längs vägområdena och i T/kem och KTY-5 kvartersområdena. Detta har medfört att trädbeståndet är kraftigt reducerat i dessa områden.

Vad gäller luo-2 området så har området delvis avverkats i strid med gällande detaljplan. Vid tillfället för beställning av skogsavverkning fanns planutkastet till den nya detaljplanen tillgänglig, i det planutkastet fanns dock ännu ingen information om behovet av att anvisa en passage för flygekorren. Frågan behandlades dock redan i samband med utarbetandet av skogsavverkningsplanen för området, därav finns ett behov av att granska områdets funktion som passage för flygekorren. För ändamålet utförs en naturinventering år 2023.



Bild 2. Natur- och naturtypsobjekt i naturutredningen (Tmi Pohjanmaan Luontotieto 2017).

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 Sumdomfjärden 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.

I planeringsområdet 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.

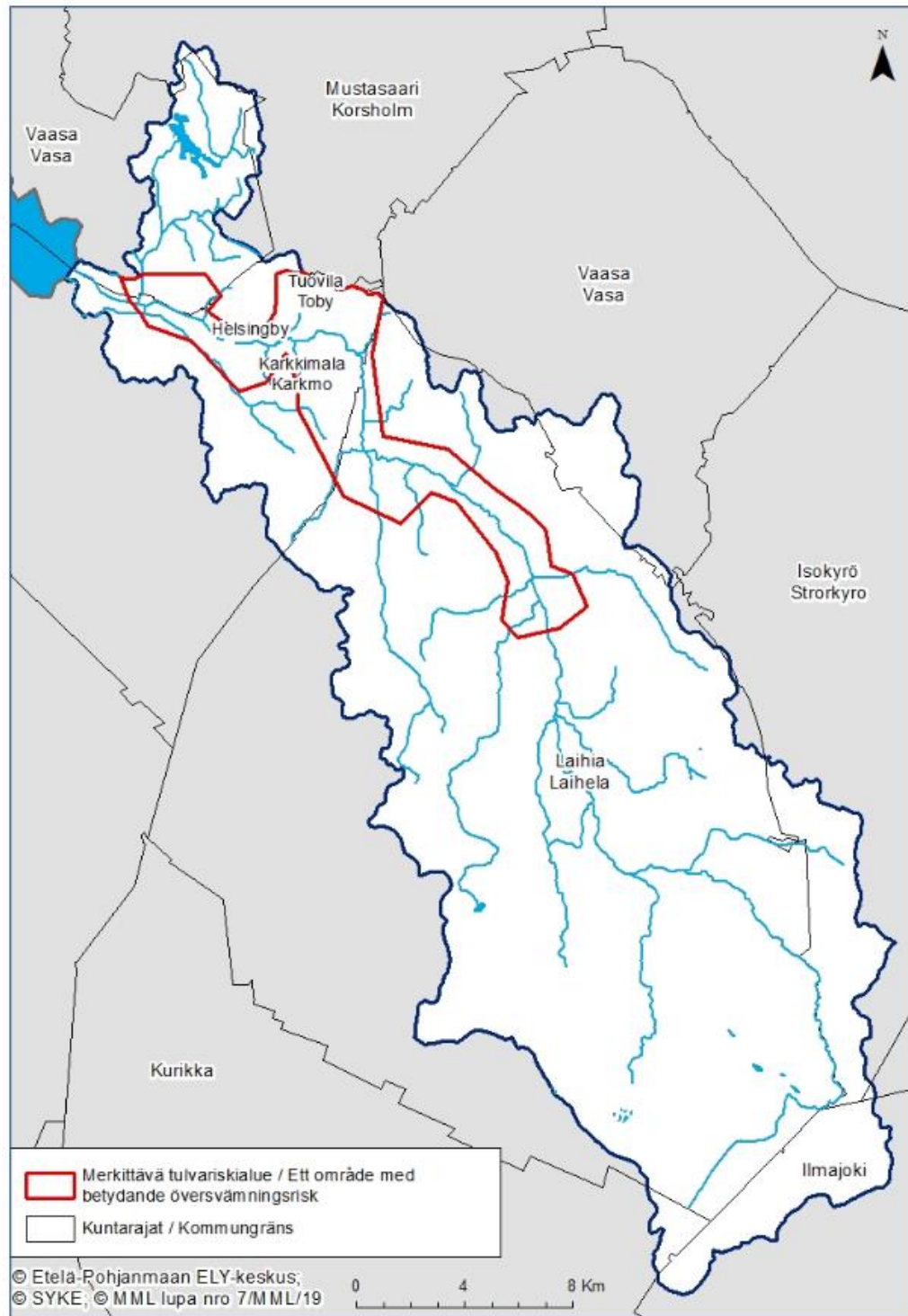


Bild 3. Toby–Laihela ås avrinningsområde och området med betydande översvämningsrisk.

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.

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

Planområdet har i stort sett bestått av skog, men i samband med det pågående förverkligandet av infrastrukturen i detaljplanområdet så har huggningsarbeten utförts längs vägområdena och i T/kem och KTY-5 kvartersområdena. Detta har medfört att trädbeståndet är kraftigt reducerat i dessa områden.

Terrängen i planområdet 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. på Furusbacken.

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 Tobylvägens och Östra-Runsorvägens riktning i områdets södra del. Invid områdets östra del finns en bebodd gård med odlingar.

Internt på det aktuella detaljplaneområdet är infrastrukturen delvis förverkligad. Inga av de fem tomterna är förverkligade. Innan området detaljplanerades bestod det i huvudsak av jord- och skogsbruksmark.

3.1.3.1 Befolkning och arbetsplatser

År 2021 hade Korsholms kommun 19 536 invånare och Vasa stad 67 615 invånare. Antalet personer i arbetsför ålder var 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)

I samhällsstrukturen är planområdet 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.

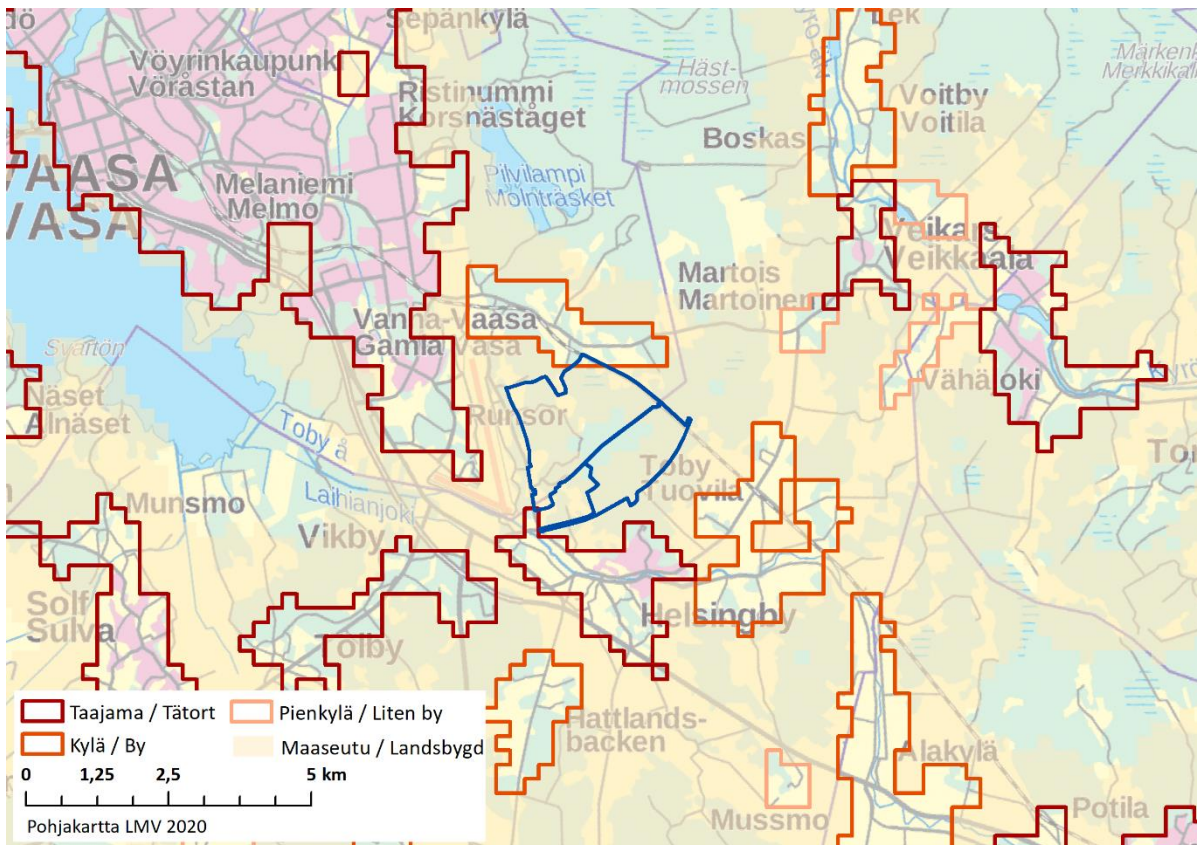


Bild 4. YKR-klassificeringen (SYKE) i planeringsområdets omgivning.

3.1.3.2 Service och rekreation

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).

3.1.3.3 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 Tobylvägen.

Arbetet med utbyggandet av vägnätet och infrastrukturen i planområdet påbörjades år 2022, men är ej ännu slutfört.

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

3.1.3.4 Trafik

Detaljplaneområdets vägnätsstomme är delvis förverkligat. Östra Runsörvägen som delvis finns inom det angränsande Granholmsbacken I området leder trafiken från Tobylvägen (landsväg 1701) och från Vasa stads sida i norr till detaljplanområdet. Produktionsvägen och Logistikleden sammanbinder Granholmsbacken II med angränsande industriområden, Långskogens industriområde på Vasa stads sida och Granholmsbacken I på Korsholms sida.

3.1.3.5 Trafikvolym

Enligt Trafikverkets vägregister trafikerar under 1 500 fordon per dygn längs landsväg 7161 (Tobylvägen) 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.

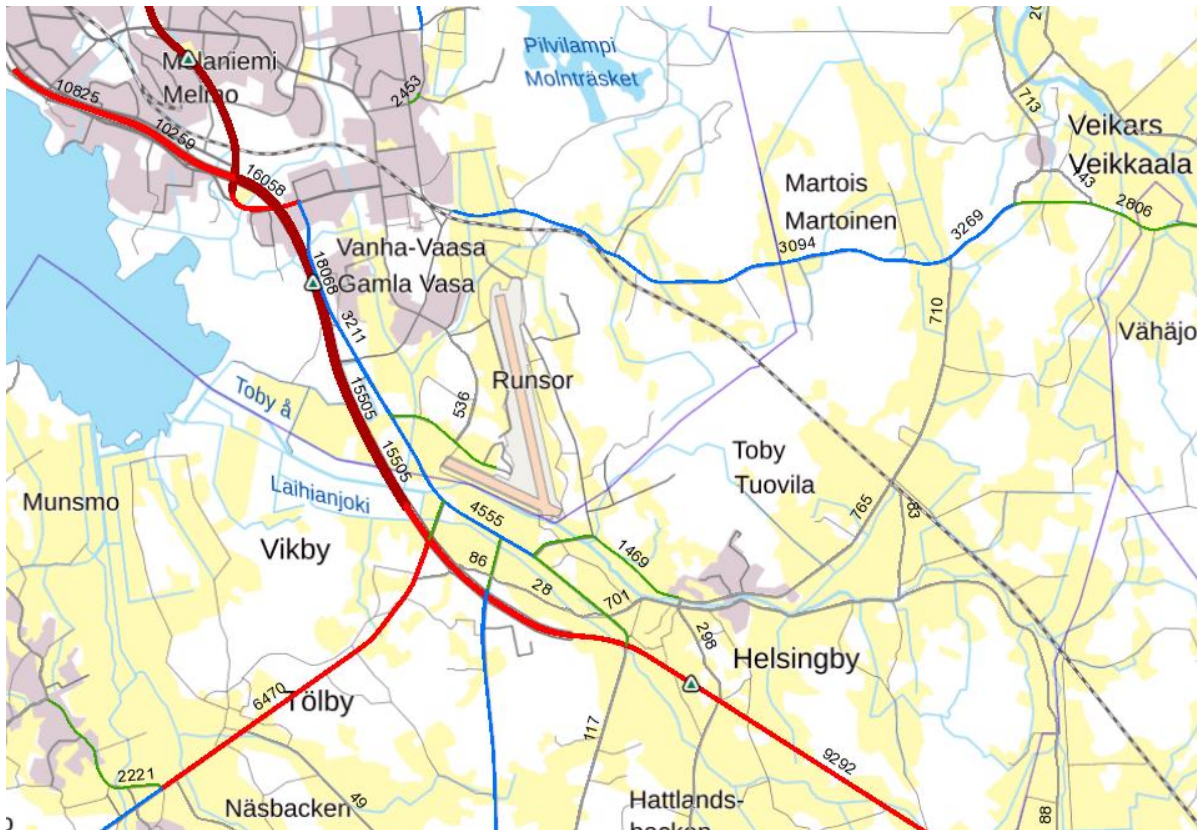


Bild 5. Trafikvolym 2019. (Trafikledsverket)

3.1.3.6 Gatunät

På området 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.

3.1.3.7 Gång- och cykeltrafik

I de tidigare detaljplanerna, för logistikområdet på Granholmsbacken I och storindustriområdet 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 Runsovägens korsning och vidare ända till Laihelavägen.

3.1.3.8 Kollektivtrafik

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

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.

3.1.3.9 Den byggda kulturmiljön

Inom planläggningsområdet finns inga på riksnivå värdefulla landskapshelheter. Inga områden eller objekt för landskapsskydd har anvisats till området.

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

3.1.3.10 Fornminnen

En fornlämningsutredning har utarbetats för området utifrån kartmaterial (Mikroliitti Oy, 2018). Enligt utredningen finns det inga tidigare kända fornlämningar i området, men i projektområdet, på Vasa stads sida finns två stenmurar som klassats som fornlämningar. Med tanke på områdets höjdnivå kan det i princip finnas fornlämningar från järnåldern i området. Det är emellertid osannolikt, men inte helt omöjligt, att det finns sådana i området. Under historisk tid har området varit ett obebyggt perifert område mellan två byar. Intill Storträsket har det funnits mindre ängar på 1700- och 1800-talen och några åkerskiften på 1900-talet. I den nordvästra kanten av området kan det finnas gamla rämärken mellan byarna. Det finns en liten möjlighet att det finns tomtningar, dvs. lägerplatser med stenkonstruktioner från (tidig) medeltid i området. Området har ett förhållandevis litet, men inte helt obetydligt potential i fråga om fornlämningar.

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 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.

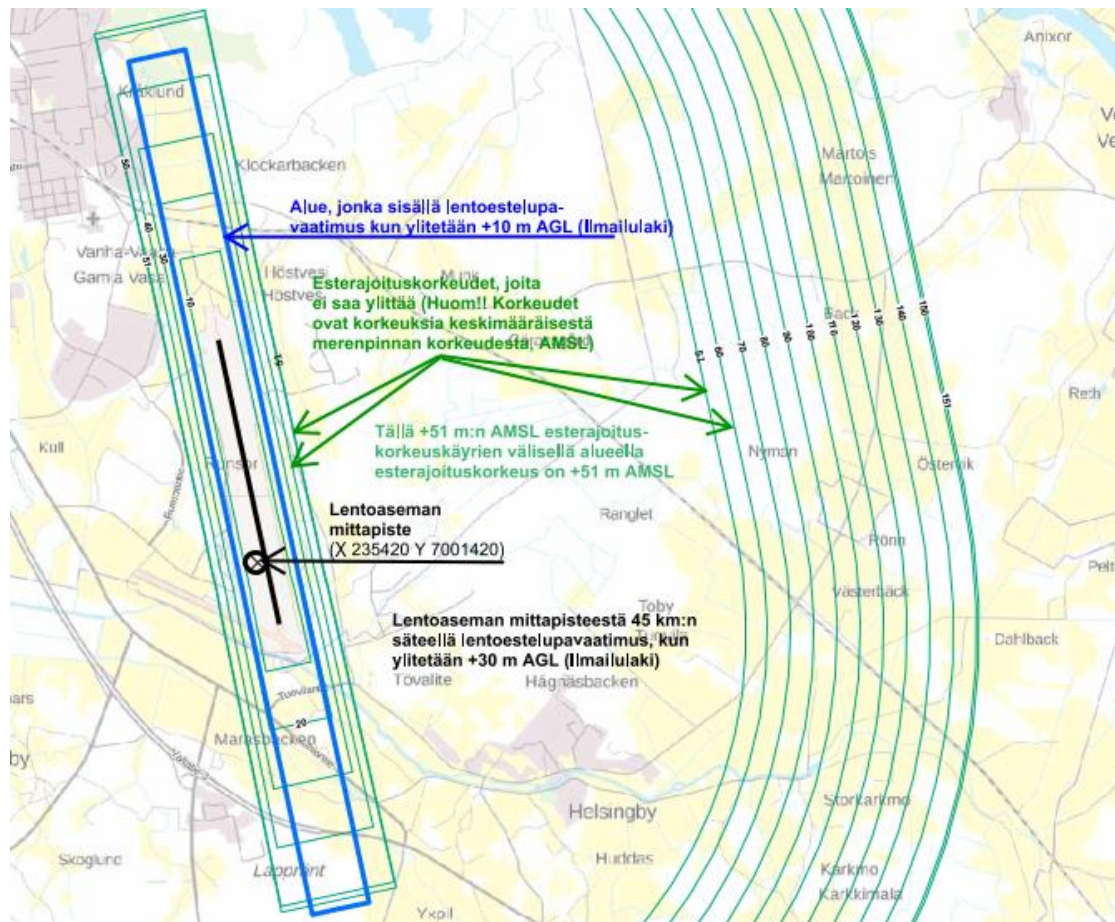


Bild 6. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. Karta uppgjord av Finavia.

3.1.3.12 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

Kända miljöskydd och miljöstörningar finns inte på området.

3.1.3.13 Specialverksamhet, generellt för kemiindustrin i Finland

I kemiindustrin i Finland ingår till exempel petrokemi (oljeraffinering), jordbrukskemikalier, såsom gödsel och bekämpningsmedel, medicinindustri, målfärgsindustri och plastindustri. Kemiindustrin är en processindustri och dess produktion karaktäriseras av att produktionsanläggningarna förädlar och förändrar kemiska föreningar till andra föreningar genom olika processer.

Kemiindustrin motsvarar cirka en fjärdedel av den sammanlagda industriproduktionen i Finland. År 2014 bestod upp till 23 procent av värdet på Finlands export av kemiindustrin. Samtidigt var kemiindustrin den största enskilda exportsektorn.

Kemiindustrin är en betydelsefull sysselsättare eftersom den sysselsätter cirka 34 000 personer direkt i Finland (år 2016). Under de senaste åren har antalet anställda förblivit stabilt. Branschen sysselsätter främst personer med en yrkesexamen från andra stadiet och personer med yrkeshögskole- eller högskoleexamen.

Utöver arbetsplatser har kemiindustrin även uppskattats ha en stor effekt på indirekta arbetsplatser och på skatteintäkterna (Kemiindustrins effekter för ekonomin och sysselsättningen i Finland utreddes 2017 av KPMG på uppdrag av Kemiindustrin rf):

10 arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 18 arbetsplatser på andra ställen i ekonomin

Tre arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 4 arbetsplatser inom service

Kemiindustrin skapar årligen ett nästan tio miljarders värdetillskott i Finland

En miljards värdetillskott i kemiindustrin skapar ett värdetillskott på 0,9 miljarder inom andra branscher

Kemiindustrin ger årligen över 3 miljarder euro i skatteintäkter till Finland.

3.1.3.14 Specialverksamhet, säkerhetsaspekten för kemiindustrin i Finland

I området gäller planbeteckningen T/kem. Genom T/Kem-beteckningarna har Korsholms kommun och Vasa stad framfört ett ställningstagande enligt kemikaliesäkerhetslagen om att de har behandlat placeringsmöjligheten och anslutande risker för stora olyckor i sina egna markanvändningsprocesser och förstår konsekvenserna av placeringen. I placeringen beaktas en samordning av kemikaliesäkerhetslagen och markanvändnings- och bygglagen bl.a. beträffande känsliga objekt. T/Kem-beteckningen är en förutsättning enligt Säkerhets- och kemikalieverket Tukes för att placera en anläggning av högsta tillsynsklass (s.k. säkerhetsutredningsskyldiga).

En säkerhetsutredning för projektområdet har utarbetats i samband med MKB-processen och det har konstaterats att projektområdet med vissa villkor lämpar sig för batterifabriksfunktioner.

Då en produktionsanläggning placeras ska det beaktas hur eventuella olyckor i anläggningen påverkar omgivningen samt hur olyckorna utvecklas under tidens gång. Placeringen undersöks utifrån den olycksrisk som kemikalierna orsakar (värmestrålning, tryckvåg, konsekvenser för hälsan och miljön). Vid placeringen ska man beakta i synnerhet känsliga objekt i anläggningens omgivning (t.ex. bostadsområden, skolor, sjukhus, vårdanläggningar, daghem) som kan utsättas för fara till följd av eventuella olyckor. Dessutom ska objekt som kan orsaka tilläggsfara för produktionsanläggningens verksamhet (t.ex. andra industrianläggningar) beaktas. Planeringen av projektets säkerhetsfrågor är i sin helhet krävande och förutsätter att en säkerhetsutredning utarbetas.

Produktionsanläggningar och lager där det hanteras farliga kemikalier och sprängämnen ska placeras så att de inte kan orsaka fara för människor, miljön eller egendom vid objekt i omgivningen om en olycka skulle ske. Då omgivningen till objekt som är utsatta för en fara för olyckor planläggs bör det begäras utlåtanden från Tukes och räddningsmyndigheten. En konsultationszon har fastställts för alla

kemikalieobjekt som övervakas av Tukes. Vid planläggningsändringar eller mera omfattande byggande som sker i dessa områden bör det begäras ett utlåtande från Tukes och räddningsmyndigheten.

En produktionsanläggning (anläggning som hanterar eller lagrar farliga kemikalier eller gaser) får inte utan särskild motiverad orsak placeras på ett grundvattenområde som är viktigt för eller som på annat sätt är lämpligt för vattenanskaffningen. Planeringsområdet är inte beläget i ett grundvattenområde, men det finns grundvattenområden förhållandevis nära området. Även kontrollen av dagvatten spelar en viktig roll. En dagvattenutredning för hela projektområdet har utarbetats i samband med planläggningen av batterifabriksprojektet 2018.

I samband med processen i det föregående skedet kom det fram att räddningsverkets beredskap inte räcker till i nuläget om det placeras omfattande kemiindustri vid gränsen mellan Vasa och Korsholm. Det är sannolikt att projektet skulle innebära att en ny brandstation byggs i södra Vasa. I planeringen bör även det vatten som krävs av släckningsanordningarna beaktas. Det är väsentligt att tillräckliga vattenmängder säkerställs för verksamheten samt att släckvattnet beaktas på ett ändamålsenligt sätt. Även eventuell uppsamling och kontroll av släckvattnet bör beaktas.

3.1.3.15 Specialverksamhet, kemiindustrin i Finland och miljöfrågor

Under de senaste åren har betydelsen av miljöfrågor betonats mer i den finländska kemiindustrin. Med hjälp av effektivare reningsmetoder har utsläppen minskat, vilket hindrar vattendragen från att eutrofieras och minskar luftföroreningarna och växthusutsläppen. Energieffektiviteten och materialeffektiviteten har även förbättrats, och produktionen inom kemiindustrin konsumerar allt mindre energi och vatten. Det uppstår även mindre avfall.

Kemiindustrin har utvecklat ett internationellt miljö-, hälso- och säkerhetsprogram, Responsible Care. I programmet deltar 52 länder runtom i världen. I Finland deltar över 100 företag inom kemiindustrin i programmet.

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

Landskapsplan 2040

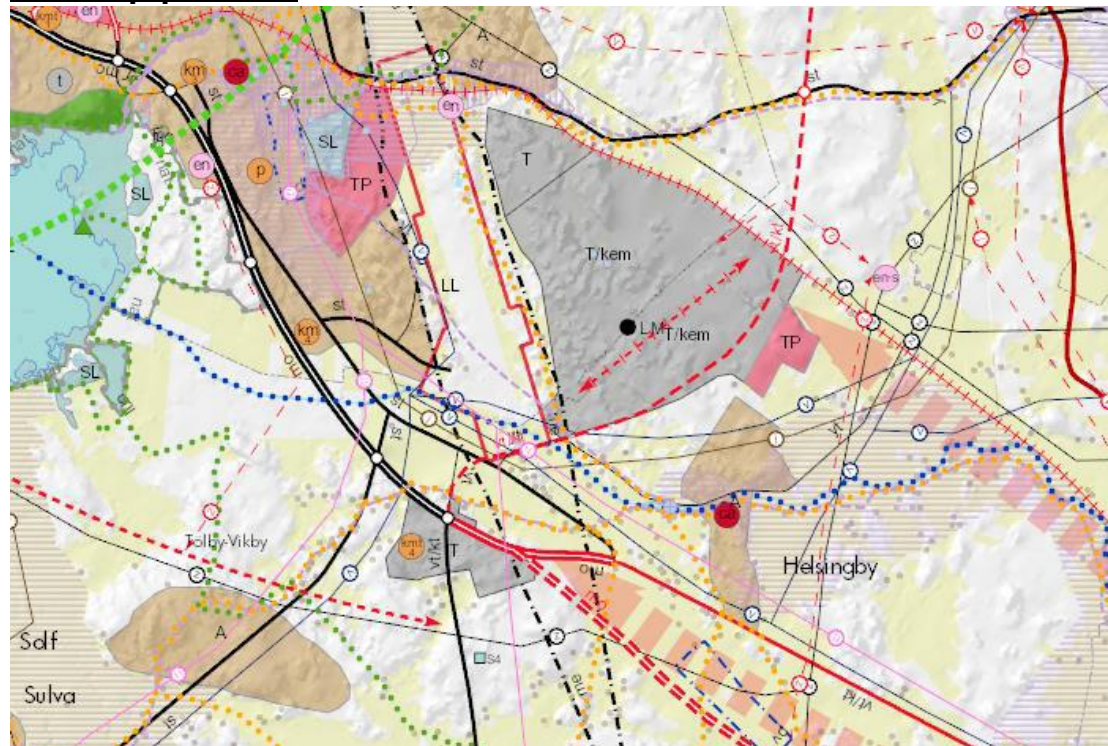


Bild 7.Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040

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

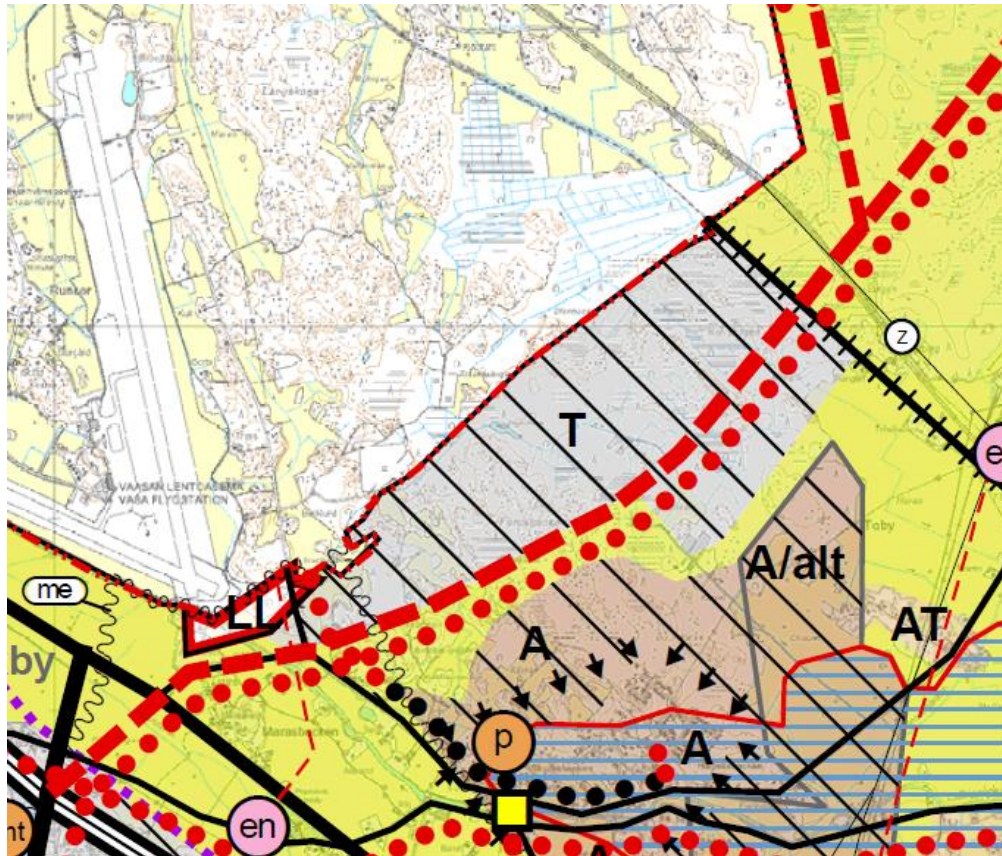


Bild 8.Utdrag ur den strategiska generalplanen.

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

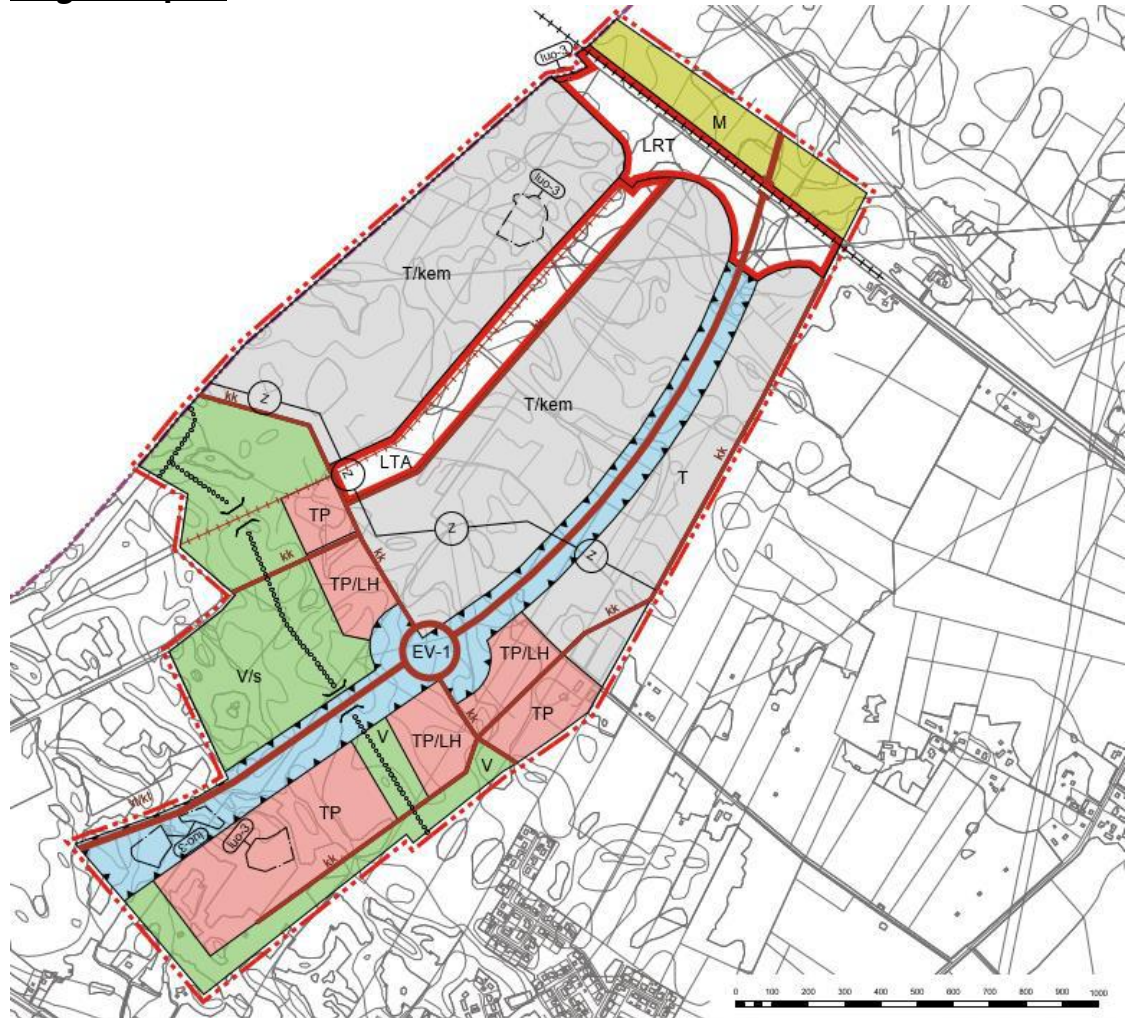


Bild 9. Utdrag ur den gällande delgeneralplanen

I den gällande generalplanen anvisas områden för kemisk industri (T/kem), arbetsplatsområden samt områden för en eventuell servicestation (TP/LH och TP), ett industrispårsvägsområde (LRT) och ett terminalområde för godstrafik (LTA) samt rekreationsområden med miljövärden som ska skyddas.

Detaljplan

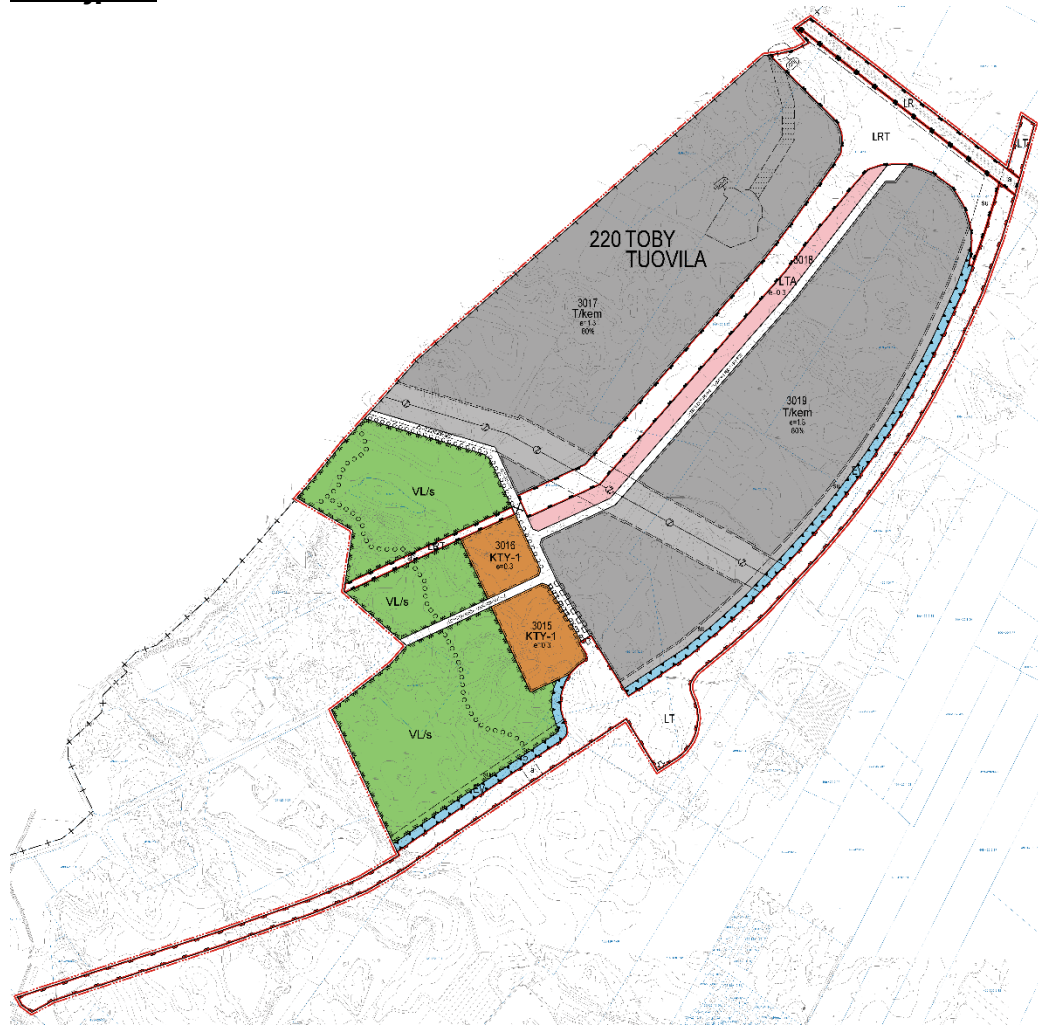


Bild 10. Utdrag ur den gällande detaljplanen.

I den gällande detaljplanen, godkänd av kommunfullmäktige 15.4.2021 §32, anvisas områden för kemisk industri (T/kem), utöver kemisk industri möjliggör planen även byggande av en terminal för godstrafik samt verksamhetsutrymmen. I detaljplanen anvisas utöver dessa även trafikområden och områden för rekreation och naturskydd.

Granholmsbacken II gränsar till två andra detaljplaneområden. Granholmsbacken I sydväst om området och Långskogen i nordväst.

Granholmsbacken I, godkänd 19.3.2012 §22, är främst planerat för godsterminalverksamhet. Ett ändringsarbete av detaljplanen pågår parallellt med Granholmsbacken II.

Långskogen på Vasa stads sida, godkänd 29.3.2021, är främst planerat för kemisk industri. Områdets verksamhet är direkt sammankopplad med den i Granholmsbacken II.

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 11. 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.

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 och 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 regionaltågstrafik 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.

Vägarangemang

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

Ett projekt i prioriteringsklass 1 är landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning 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.

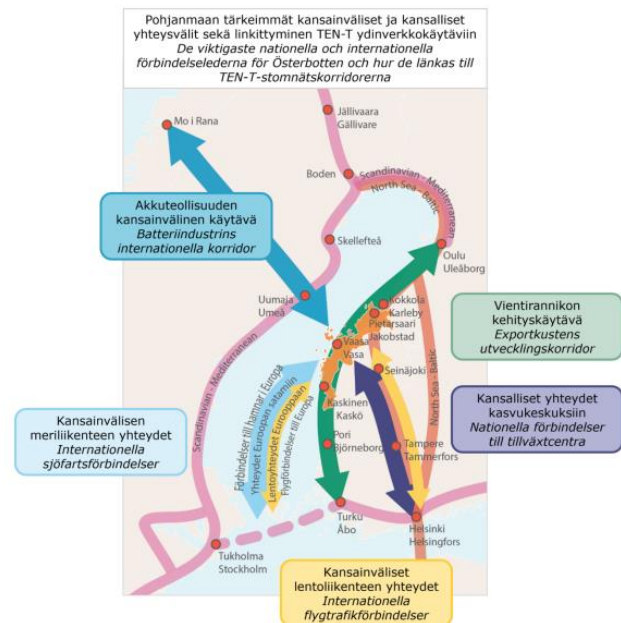


Bild 12. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

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

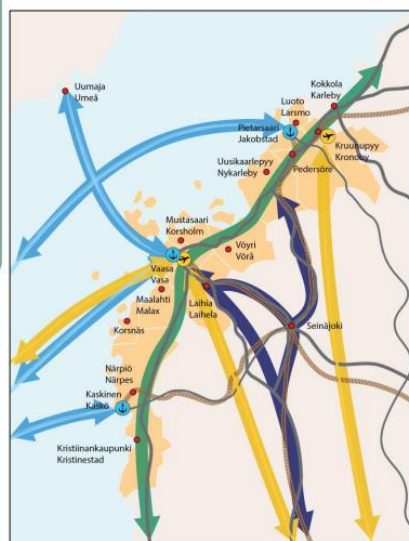
Spetsåtgärder

Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

- Projektering av exportkustens utvecklingskorridor samt partnerskapsamarbete 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 spårforbindelserna 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 förutsättningarna 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 betalningssystemen för resekedjor

Bild 13. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

3.2.1.3 Trafikutredningar och trafiknätsplatser 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 försees med ett mitträcke då vägen omvandlas till riksväg.
- Vid landsväg 715 Laihelavägen och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.
- I korsningen med Vasa–Seinäjäki-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 företagens 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.

I vägplaneringsgruppen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois

Den nya landsvägsförbindelsen mellan Vikby och Martois är belägen söder om GigaVasa-storindistriområdet 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-storindistriområdet med riksvägarna och blir den viktigaste förbindelsen till området. Storindistriområdet 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-storindistriområdet, 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 7 st 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 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.
- **Fingrid** har inga kraftledningar eller annan infrastruktur i området och har inte behov av att ta ställning till detaljplanen.
- **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 medtagits 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
- **Telia Finland Oyj** 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 behövt.

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.
- Försäljning av drivmedel på kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY-1).

4.4 Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området

- **Kvarter 3015,**
 - Arealen på KTY-5 tomten minskar från 34 640 m² till 33 463 m² (-1 177 m²). Arealjusteringen beror på att LT-området har justerats utgående från det reviderade utrymmesbehovet på den planskilda korsningen.
 - Exploateringstalet på tomten ökar från $e=0,3$ till $e=0,5$
 - Tomten har fått ett våningstal på II, i den nu gällande detaljplanen har inte tomten något våningstal.
 - Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 10 meter, med en 5 meter bred planteringszon ytterst.
 - Områdesbeteckningen har justerats för att tillåta drivmedelsförsäljning.
- **Kvarter 3016**
 - Ingen ändring i areal
 - Exploateringstalet på tomten ökar från $e=0,3$ till $e=0,5$
 - Tomten har fått ett våningstal på II, i den nu gällande detaljplanen har inte tomten något våningstal.
 - Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 10 meter, med en 5 meter bred planteringszon ytterst.
 - Områdesbeteckningen har justerats för att tillåta drivmedelsförsäljning.
- **Kvarter 3017**
 - Arealen på T/kem-tomten ökar från 467 006 m² till 475 617 m² (+8 611 m²). Arealförändringen beror på förändringen av det intilliggande LRT-området samt på justeringen av rån mot Vasa stad, utgående från rågång av fastighet 499-420-6-45 FRIHEM.
 - Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 10 meter, med en 5 meter bred planteringszon ytterst.
- **Kvarter 3018**
 - Bredden på LTA-2 området ökar från 40 m till 60 m, vilket medför en arealökning från 47 414 m² till 65 491 m² (+18 077 m²). Åtgärden utförs för att säkerställa en mer ändamålsenlig bredd för tilltänkta lastnings- och lossningsutrymmen.

–För tomten i kvarteret så har en byggyta som ligger 5 meter från Toby industriväg definierats.

- **Kvarter 3019**

–Arealen på T/kem-tomten minskar från 486 310 m² till 435 692 m² (-50 618 m²).

Arealförändringen beror på förändringen av det intilliggande LRT-området och på breddningen av LTA- och EV-områdena samt på justeringen av vändplanen i änden av Toby industriväg.

–Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 10 meter, med en 5 meter bred planteringszon ytterst.

- **Område för närrekreation (VL)**

–Det breddade LT-området har medfört att VL-området har minskat med motsvarande bredd, omkring 15 meter.

–I korsningsområdet mellan Logistikleden och Logistikgränden så har kanten på området avfasats för att säkerställa utrymmesbehovet.

- **Skyddsgrönområde (EV-1)**

–För skyddsområde för järnväg och allmän väg reserverad del av område (su) i gällande plan har införlivats i EV-1 området, vilket medför en ökning på områdets bredd från 20 meter till 38,75 meter.

–Områdesbeteckningen justeras för att tillåta byggandet av en vall av oförorenat utvinningsavfall (överskottsjord) i området.

- **Industrispårvägsområde (LRT)**

–Området har justerats utgående från en anslutning mot järnvägen med en kurvradie på 300 meter, i enlighet med önskemål från Trafikledsverket. Bredden på LRT-området mellan kvarter 3017 och 3019 har ökat från ca 60 meter till ca 70 meter.

- **Järnvägsområde (LR)**

– Den planskilda korsningen mellan LR- och LT-området har ändrats till en underfart för järnvägstrafiken. Behovet har framkommit i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning.

- **Område för allmän väg (LT)**

–Området har justerats utgående från ett utkast på trafikområde som Ramboll Finland Oy har utarbetat i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning.

–Vägområdet breddas från ca 35 meter till ca 50 meter

–Vägområdets slut i väst flyttas ca 70 meter norrut.

–Den planskilda korsningen mellan LR- och LT-området har ändrats till en underfart för järnvägstrafiken. Behovet har framkommit i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning.

De allmänna bestämmelserna har justerats enligt följande:

–På samtliga kvartersområden kan nu placeras byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring, för produktion och/eller lagring av värme- och/eller nedkylningsenergi samt för nätverk som möjliggör verksamheten och/eller distributionen.

–Kravet om att laddningsplatser för elbilar ska byggas enligt behov, har tagits bort.

–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

5.1.1 Den primära markanvändningen för området är storindustri/ kemisk industri.

5.1.2 Dimensionering

Detaljplanen omfattar kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras (T/kem), kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5), kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2), område för närrekreation (VL), skyddsgrönområde (EV-1), område för allmän väg (LT), järnvägsområde (LR) samt industrispårvägsområde (LRT).

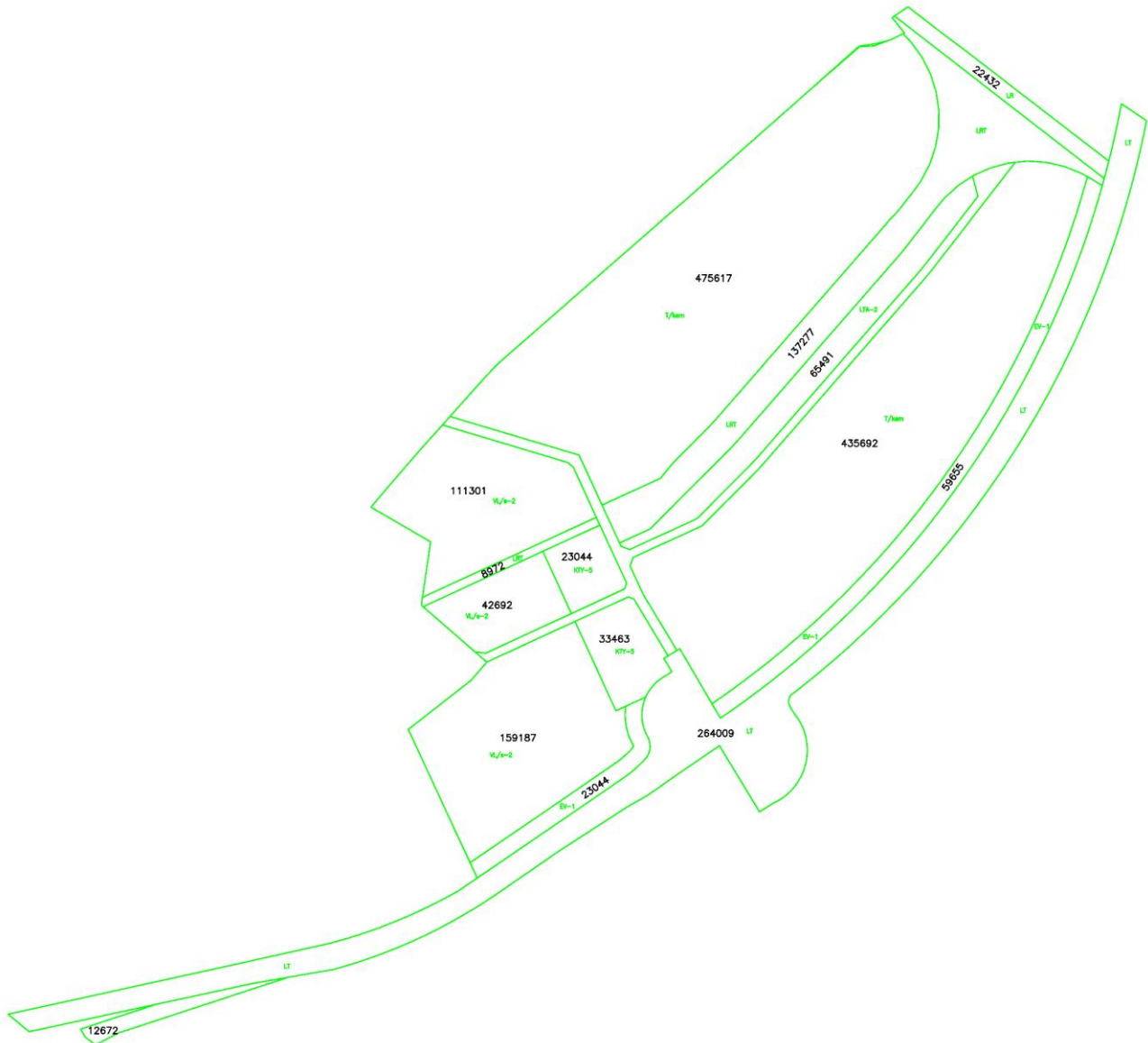


Bild 14. Arealer (m²) på detaljplanestrukturen utkastet.

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 skyddsgrönområden (EV -1) områdets naturvärden och funktion för dagvattenhanteringen. Områdesbeteckningarna har på behövliga delområden kompletterats med skild tilläggsbeteckning för område där miljön bevaras (/s-2).

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras (T/kem)

- På kvartersområdet kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktiven om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen samt andra objekt med liknande miljökonsekvenser som ungefär kan jämföras med föregående inrättningar. Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd som verksamheten kräver beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt.
- Dagvattnet på tomterna ska fördröjas på tomt- eller kvartersområden innan det leds till dagvattenssystemet. Volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst $2 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta.

Som kvartersområde för T/kem har reserverats två tomter, en i kvarter 3017 och en i kvarter 3019. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=1.3$. Tomternas arealer varierar mellan ca 43,57 - 47,56 ha, och deras totala areal är 91,1309 ha. Den totala byggrätten är 118,4702 ha. Inom tomten i kvarter 3017 ligger flygekorrens föröknings- och rastplats (luo-1), riktgivande passage för flygekorren (luo-2), områdesdel där flygekorrens livsmiljö finns (luo-3) samt för ledning reserverad del av område.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5)

- På kvartersområdet kan placeras kontors- och serviceverksamhet, industri som inte orsakar miljöstörningar, lagring, verkstadsfunktioner, servicestationer med drivmedelsförsäljning samt butiks- och restaurangutrymmen som ansluter till alla nämnda verksamhetsformer.

Som kvartersområde för KTY-5 har reserverats två tomter, en i kvarter 3015 och en i kvarter 3016. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0,5$ och det är tillåtet att bygga i två våningar. Tomternas arealer varierar mellan ca 2,30 - 3,35 ha, och deras totala areal är 5,6507 ha. Den totala byggrätten är 2,8253 ha.

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2)

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

Som kvartersområde för KTY-5 har reserverats en tomt i kvarter 3018. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0,3$. Tomtens areal är 6,5491 ha och den totala byggrätten är 1,9647 ha.

5.3.2 Övriga områden

Område för närrecreation (VL)

För detta ändamål har reserverats totalt 3 områden om 31,3179 ha. Inom områdena finns angivet en friluftsled samt riktgivande områden för konstruktioner och anläggningar för samhällsteknisk service (et)

Skyddsgrönområde (EV)

- På området byggs en vall av oföröreneat utvinningsavfall, på vilken träd och buskar planteras.

För detta ändamål har reserverats totalt två områden om 8,2699 ha. Inom ett område finns angivet en del av en friluftsled.

Område för allmän väg (LT)

För detta ändamål har reserverats totalt 26,4009 ha.

Järnvägsområde (LR)

För detta ändamål har reserverats totalt 2,2432 ha.

Industrispårvägsområde (LRT)

- Inom området får byggas järnvägsspår, byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktioner.

För detta ändamål har reserverats totalt 14,6248 ha.

Gatuområden

För detta ändamål har reserverats totalt 5,5214 ha.

Alternativ vägdragning av Toby industriväg (alt-2)

Områdesreserveringen i detaljplanen utvisar en alternativ väglösning med en rondell med en innerdiameter på ca 20 meter i korsningsområdet mellan Produktionsområdet och Logistikleden, denna lösning skulle också innefatta en justering av Toby industriväg så att vägen leds direkt in till rondellen.

Detaljplaneområde som upphävs

En del av LT-området i den nu gällande detaljplanen 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.

Justeringen av rån mot Vasa stad, utgående från rågång av fastighet 499-420-6-45 FRIHEM medför behovet av att upphäva gällande detaljplan i ett smärre område i norränden av T/kem-tomten i kvarter 3017.

Genom detaljplanen upphävs totalt 1,2945 ha av den nu gällande detaljplanen för Granholmsbacken II-området.

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 AV 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 detaljplanerna godkända 11.10.2018 §72 och 15.4.2021 §32 utarbetades. Direkta projektuppgifter som det redogörs för i detta kapitel kan delvis ha ändrat varefter projekten har framskridit, men informationen är fortsatt relevant för förståelsen av konsekvensbedömningen som helhet.

Som helhet bedöms detaljplanen medföra betydande konsekvenser inom enskilda bedömningsområden. Vad gäller den aktuella detaljplaneändringen är de enskilda konsekvenserna av ringa karaktär. Konsekvensen av detaljplaneändringen är dock av betydande karaktär för att överhuvudtaget kunna förverkliga området på ett ändamålsenligt sätt.

Den största förändringen av själva detaljplaneändringsarbetet härrör från vägplaneringen av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Vägplaneringen medför att anslutningen från

Tobyvägen till Östra Runsorvägen inte kan anvisas i detaljplanen för Granholmsbacken I, den enda infarten till området blir en planskild korsning vid Produktionsvägen.

Konsekvenserna blir att trafiken till området går via färre anslutningar, vilket kan ge ett försämrat trafikflöde.

För detaljplaneändringens del baserar sig konsekvensbedömningen på en bedömning i förhållande till det nuvarande planläget, vilket möjliggör placering av kemisk industri, logistikfunktioner samt arbetsplatser och servicefunktioner i området. I de gällande detaljplanerna i området anvisas även rekreations- och skyddsområden.

Genom detaljplaneändringen har man gjort arealändringar i områdesreserveringarna med planbeteckningarna T/kem, KTY-5, LTA-2, VL, EV-1, LT, LR och LRT. Ändringar av teknisk karaktär har också utförts. Ändringsåtgärderna framkommer i sin helhet i kapitel 4.4. Konsekvenserna av den gällande detaljplanen förblir huvudsakligen oförändrad eftersom ändringar inte görs i till exempel typerna av områdesreserveringarna. De konsekvenser som förblir oförändrade har sammanfattats i korthet i samband med konsekvensbedömningen.

I samband med arbetet med den nu gällande detaljplanen för Granholmsbacken II har man undersökt motsvarande projekt med verksamhet som eftersträvas till området i USA och Europa (bl.a. Teslas Giga-projekt och Northvolts projekt i Sverige). Den offentliga informationen som finns tillgänglig för projekten är relativt knapp och informationen anknyter långt till affärshemligheter. Därför är det inte möjligt att för denna detaljplan erhålla direkta tal gällande kvadratmeter våningsyta eller noggrannare beskrivningar av dessa. Då en projektör har fastställts för området och i samband med en MKB-process är det sannolikt att informationen finns tillgänglig. Den yta (ha) som verksamheten kräver ger inte direkta svar gällande den mängd kvadratmeter våningsyta som krävs inne i byggnaden för produktionsverksamheten. Dessa behov kan även variera olika verksamhetsidkare emellan.

Mellan de olika projekten uppkommer det även skillnader mellan processerna; hur mycket arbetskraft och transporter till området de kräver. Då man ex. jämför Teslas Giga-projekt mellan varandra kan man konstatera, att projektet som är beläget i Berlin är till den planerade ytan ca 300 ha¹ och har en uppskattad mängd kommande arbetstagare på 8 000 personer², medan projektet som planerats till Austin i USA har en planerad yta på 850 ha³ och en uppskattad mängd arbetstagare

¹ <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/tesla-zahlt-41-millionen-euro-fuer-gelaende-in-brandenburg-a-5f9a3c9a-097f-4617-9a34-f93d18f10f0e>

² <https://www.tesmanian.com/blogs/tesmanian-blog/tesla-giga-berlin-seeking-8-000-employees-as-plant-construction-speed-escalades>

³ <https://www.cnn.com/2020/07/22/tesla-will-build-its-next-gigafactory-near-austin-texas.html>

på 5 000 personer⁴. Northvolts industriprojekt i Skellefteå uppgår till ca 50 ha och den planerade mängden arbetstagare är 2500 personer⁵. På basen av Northvolts MKB-process⁶ bedöms det att i tillägg till 1–5 tågtransporter genererar projektet 200 tunga transporter och 1 800 personbilstransporter per dygn (100 lastbilar och 900 personbilar). I MKB-processen gällande verksamhetens utvidgning från 2018 konstateras, att fastän verksamheten kommer att utökas hålls trafikmängderna som likadana, eftersom verksamhetsidkaren kommer att satsa på användningen av kollektivtrafik för persontransporterna.

Med beaktande av dessa presenterade tal kan man konstatera att det för Granholmsbacken II och Långskogens detaljplaneområden uppskattade antalet arbetstagare på 3 000 personer och delvis från detta tal härlett kommande trafikmängder 7 000 – 17 000 fordon i dygnet beskriver den kommande situationen i enlighet med detaljplanen på ett realistiskt sätt. När den kommande verksamhetsidkaren på området har fastställts bör verksamhetens konsekvenser utredas i ett MKB-förfarande. Då det finns en verksamhetsidkare på området kommer det i MKB-processen att finnas tillgänglighet till noggrannare information gällande verksamhetens storlek, kvalitet, uppskattade personalmängder och trafikmängder. Konsekvensbedömningarna som har gjorts på basen av dessa uppgifter kan även användas som grund för granskningen av de kommande ingreppen som krävs för det regionala trafiknätet. Områdets detaljplan har utarbetats på det sättet att markområdena möjliggör att verksamheten för kemisk industri lokaliseras till området och att denna verksamhet har utvidgningsmöjligheter även i framtiden.

I detaljplanen har man styrt byggandet så, att av arealen på T/kem-kvarteren kan 80% exploateras. Av Korsholms kommuns och Vasa stads sammanlagda ytor för T/kem-kvartersområden (ca 321 ha) innebär detta att ca 64 ha förblir obebyggt. Vid definitionen av detta tal har man beaktat att motsvarande projekt oftast är mycket stora och enhetliga byggnadsmassor, som har en fyrkantig eller rektangulär form. Kvartersområdena som möjliggörs för verksamheten på detaljplaneområdet utgör även delvis begränsningar för hur det är möjligt att placera byggnadsmassorna. Dessutom har man under planläggningsprocessens gång även sett det som viktigt att man vid placeringen av byggnadsmassorna inom kvarteren även kan beakta byggbarheten på noggrannare nivå och därmed även planens ekonomiska aspekter. Verksamheten inom området kan kräva att det bevaras tillräckliga avstånd mellan kvarteren och inom kvarteren och med det anvisade %-talet har man strävat till att den noggrannare planeringsnivån har tillräckliga möjligheter att försäkra detta.

⁴ <https://www.bizjournals.com/austin/news/2020/10/30/teslas-impact-on-austin-economy.html>

⁵ <https://www.svenskbyggtidning.se/2019/11/25/northvolt-utveckling-och-tillverkning-av-batterier-i-megaskala/>

⁶ https://www.nexi.go.jp/environment/info/pdf/18-028_EIA2.pdf

För de delgeneralplaner och detaljplaner som utarbetats för Korsholms kommuns och Vasa stads områden och som möjliggör bl.a. kemisk industri har det gjorts en gemensam konsekvensbedömningsrapport där konsekvenserna för helheten bedöms i det planskede som var aktuellt år 2018.

6.2

Region- och samhällsstrukturen

6.2.1

Konsekvenser av detaljplanen som helhet

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.

Enligt utredningarna bedömdes att tillräckliga avstånd till känsliga objekt som skall beaktas i planeringen av markanvändningen skulle vara 100 m för en anläggning med små konsekvenser, 200 m för en eventuell batterifabrik och 600 m för en anläggning med stora konsekvenser. Utifrån detta kan det konstateras att tillräckliga avstånd kan uppnås i fråga om planeringsområdets delgeneralplaner och detaljplaner.

Den lämpliga placeringen av anläggningarna inom T/kem-områdena bedöms i samband med den noggrannare planeringen, i verksamhetsutövarens tillståndsansökningsprocess. Placeringens lämplighet bedöms av Tukes.

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.

6.2.2

Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

Genom detaljplaneändringen förändras inte konsekvenserna för region- och samhällsstrukturen i förhållande till den gällande plansituationen.

6.3

Trafiken

6.3.1

Konsekvenser av detaljplanen som helhet

Som basuppgifter för detaljplanen finns inte tillgängligt noggrannare uppgifter gällande krävda kvadratmeter våningsyta eller antalet arbetstagare, eftersom detta är information som klassas under affärshemligheter. För området har det inte slagits fast en kommande projektör eller dennas underleverantörer, som kan med beaktande av verksamhetens art vara flera. I samband med utarbetandet av den nu gällande detaljplanen för området har man jämfört olika projekt och kunnat konstatera att ytan som krävs för byggnaderna inte direkt är i förhållande till verksamhetens utsträckning eller dess uppskattade behov av arbetstagare eller transporter. På basen av utförd bakgrundsutredning har man kunnat konstatera att det Teslas Giga-projekt i Texas Austin har uppskattats kräva största yta men har den minsta uppskattade mängden arbetstagare i förhållande till detta. Northvolts projekt i Skellefteå i Sverige har uppskattats uppgå till 50 ha och kräva 2 500 arbetstagare. I Skellefteå har man sammanlagt planlagt för industri på ett område av 200 ha. Med beaktande av dessa uppgifter kan man anta att de mängder personal och delvis därav härledda mängder trafik beskriver en realistisk situation och kan anses vara tillräcklig som grund för konsekvensbedömningen.

I samband med uppgörandet av den nu gällande detaljplanen för området har det vid myndighetssamråd samt i NTM-centralens utlåtande framhävts kollektivtrafikens och den lätta trafikens möjligheter gällande trafikarrangemangen i området. Den regionala kollektivtrafiken använder riksväg 3 och 8 samt regionalväg 715 (Laihelavägen). Troligen kommer arrangementet av smidiga och säkra kollektivtrafikförbindelser till området att förutsätta att det byggs några nya trafikhallplatser för kollektivtrafiken vid regionalväg 715. Den regionala trafiken borde tillsammans med lokaltrafiken bilda färdkedjor för att optimera trafikens smidighet och för att kollektivtrafiken ska vara ett lockande alternativ för färd till och från området. Då området förverkligas kommer det att kräva att Korsholms kommun och Vasa stad ökar på alternativ för boende och att man planlägger nya områden för bostadsändamål, liksom har konstaterats i planens konsekvensbedömning (kapitel 6.2.1). Redan i nuläget finns det en del planreserver i de gällande delgeneralplanerna. 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.

Med tanke på trafikkonsekvenserna så kommer man troligen att behöva åtgärder vid Laihelavägens anslutningar på grund av den ökade mängden trafik. I slutet av motorvägen vid korsningen av regionalväg 715 och riksväg 3 kan det uppkomma konsekvenser för trafikens smidighet och säkerhet, ifall trafiken ökar betydande. Då det gäller riksväg 3 är den tvåfiliga andelen från Helsingby mot Laihela mycket belastad på morgonen och eftermiddagen. Ökad trafik på detta avsnitt kan

försvåra möjligheterna att ansluta till riksvägen från sidovägarna. Trafiken från nordost kan innebära konsekvenser för trafiksäkerheten på sådana andelar där det inte finns lätta trafikleder.

Trafiken inom Granholmsbacken II och Långskogens detaljplaneområden är uppskattningsvis cirka 7 000–17 000 fordon per dygn beroende på i vilken grad planerna genomförs. Det mest betydande nya förbindelsebehovet gäller landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Ändringarna i trafikmängd riktas huvudsakligen till riksvägarna 3 och 8 samt nämnda landsvägsförbindelse.

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 Runsörvägen.

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.

Trafik från och till detaljplaneområdena för Granholmsbacken I och II samt Långskogen 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 Runsörvägen), det vill säga genom hela Toby tätorts- och byområde.

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.

Tillgängligheten till området till fots och med cykel är god i nuläget. I fråga om gång- och cykeltrafik kommer arbetsplatstrafiken sannolikt inte att öka avsevärt eftersom avståndet till bosättningen är längre än det vanliga gång- och cykelavståndet.

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 kollektivtrafikutrustningen 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.

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. 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.

Antalet arbetsplatser i planområdena och om landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, byggs eller inte påverkar avsevärt trafikmängderna längs riksväg 3. Trafikprognosen för rv 3 vid flygplatsen, på den norra sidan av den planskilda korsningen till rv 8, är 26 000–34 000 fordon per dygn beroende på arbetsplatsmängderna. Byggnad av den nya rv 8 ända fram till Kuni minskar trafikmängderna längs rv 3 med 1 600–3 700 fordon. Vid Gamla hamnen har trafiken uppskattats öka till 33 000–43 000 fordon per dygn beroende på antalet nya arbetsplatser i Granholmsbacken och Långskogen. Motorvägens förmedlingsförmåga räcker för dessa trafikmängder, men de planskilda korsningarnas funktion förutsätter åtgärder som bör undersökas noggrannare i samband med vägplaneringen.

Förändringarna i trafikmängden för Laihelavägen (lv 717) gäller endast ett kort vägavsnitt och är måttligt. Därför klarar vägen av trafikökningen. Anslutningarna måste åtgärdas för att trygga deras säkerhet, funktion och trafikens smidighet. Trafikmängderna längs Tobyvägen och Höstvesvägen minskar om den nya dragningen av riksväg 8 genomförs.

Till detaljplaneområdet anvisas en plankorsning mellan industrispårvägsområdet och Produktionsvägen. I trafikarrangemangen ska i synnerhet trafiksäkerheten för såväl biltrafiken som den lätta trafiken beaktas. Plankorsningen placeras på en plats där det är möjligt att skapa goda siktförhållanden och där plankorsningen kan utrustas med skyddsanordningar. Beträffande den friluftsled som anvisats till

VL/s-2-området anvisas en underfart både beträffande industrispåret och den nya sträckningen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Raka gatusträckningar kan för sin del orsaka svårigheter med att hålla hastighetsbegränsningarna.

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.

6.3.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

På basen av en preliminär modellering mottagen 14.2.2023, vilken Ramboll Finland Oy har utarbetat i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, så har det allmänna vägområdet (LT) utvidgats i förhållande till den gällande detaljplanen. I och med breddningen av det allmänna vägområdet har man även breddat underfarten under järnvägsområdet (LR) i norr, flyttat på skyddsgrönområdets (EV) avgränsning samt utvidgat det från 20 meter till 38,75 meter. Med dessa justeringar strävar man till att ge tillräckligt med områdesreservation för den noggrannare vägplaneringen. Planeringen av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois pågår parallellt med detaljplaneändringen.

Området för industrispårväg (LRT) har justerats så att spårvägen får en kurvradie på 300 meter mot sin väst- och östgående anslutning till järnvägsområdet (LR). Denna förändring medför att T/kem-tomterna i kvarter 3017 och 3019 förstoras i norr.

Dimensioneringen av alt-2 området som anvisas på plankartan är uppgjord utgående från en rapport av Ramboll Finland Oy (Analys av gatunätets kapacitet och alternativa lösningar för korsningsområde på Granholmsbacken II, 15.3.2023). I rapporten används en trafikmängd på 5600 fordon per dygn till och från området. Trafikmängden i fråga härrör av den trafikprognos som framkommit i vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois. Enligt rapporten begränsas trafikflödet av lösningen med två T-korsningar som utvisas i gällande detaljplan, om den antagna trafikmängden på 5600 fordon per dygn skulle öka med 25%–50%. Slutsatsen av rapporten är att en rondell är en mer ändamålsenlig trafiklösning i stället för T-korsningarna vid Produktionsvägen–Logistikvägen och Produktionsvägen–Toby Industriväg. Rondellen skulle enligt planutkastet anvisas i

området för Produktionsvägen–Logistikleden, varpå Toby industrivägs sträckning delvis justeras. I sammanhanget bör det också beaktas att en ökning med 50% resulterar i 8400 fordon per dygn. Nämnade trafikmängd ligger i det undre spannet av den trafikprognos med 7000–17000 fordon per dygn, men det bör noteras att denna större trafikprognos även inkluderar anslutningstrafik som ansluter till området norrifrån. Det bör också beaktas att infarten till detaljplaneområdena idag sker från Tobyvägen in på Östra Runsörvägen, 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.

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.

6.4 Energi- och samhällsekonomin

6.4.1 Konsekvenser av detaljplanen som helhet

Nedan ett utdrag ur detaljplanebeskrivningen för den godkända detaljplanen för Granholmsbacken II (15.4.2021 §32).

Texten beskriver konsekvensen för den tidigare detaljplanen för Granholmsbacken II (11.10.2018 §72) och Långskogen på Vasa stads sida. T/kem–områdena hade då ett exploateringsstal på 0,3 mot exploateringsstalet på 1,3 i nu gällande detaljplan:

”Byggandet av gatorna och nätet samt förbyggnadsarbetena i områdena orsakar kostnader på cirka 30 miljoner euro för kommunen. För underhållet av dessa (50 år) uppstår sammanlagt 18 miljoner euros kostnader.

Genomförandet av området ger under granskningsperioden sammanlagt 87 miljoner euros intäkter till kommunerna. Av dessa intäkter uppstår cirka 23 miljoner genom försäljning av byggrätter, 20 miljoner för anslutningsavgiften, 5 miljoner för bygglovsavgifter och resten, cirka 39 miljoner euro, genom fastighetsskatteintäkter.

I området uppstår även cirka 6 800 arbetsplatser, vilket ger avsevärda indirekta effekter för kommunerna; kommunalskatteintäkter och bolagsskatteintäkter.

Planerna möjliggör ca 1,4 miljoner m²vy byggande, vilket innebär cirka 3,6 miljarders investeringar i byggnader, interna nät och parkeringsområden för den privata sektorn.

Stora trafikinvesteringar som förutsätts av områdena utgörs av följande: planskild korsning i Korsholms kommuns område (ca 5 milj. euro), byggande av ett nytt sidospår (ca 1,8 km) i delgeneralplaneområdet på Korsholms kommuns sida (ca 10 milj. euro), underfarter till järnvägen (2 st., sammanlagt ca 2 milj. euro), byggande av två 110 kV:s luftledning från Toby elstation genom Granholmsbackens område i

Korsholm och Långskogens område från söder till norr och tillbaka till Toby–Vasklot kraftledningslinje på den östra sidan av planområdena (ca 7 km, ca 4 milj. euro), elstationer (3 st., sammanlagt ca 1,5 milj. euro)

I byggnadsskedet uppstår betydande sysselsättningseffekter. De totala effekterna för sysselsättningen som delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken skapar är i storleksklassen 44 000 årsverken, av vilka 26 000 årsverken riktas till byggbranschen och cirka 18 000 årsverken indirekt till andra branscher.

Efter att områdets bebyggts kommer det att ha ett årligt energibehov på 160 GWh. Det är mycket väl möjligt att det kommer att etableras energiintensiv industri i området, vilket innebär att det sannolika behovet av elenergi är ännu större. Å andra sidan producerar den batteriindustri som eventuellt etableras i området rikligt med värme som kan användas för att minska behovet av energi för uppvärmning.

Elbehoven i området säkerställs genom att bygga två 110 kV:s luftledningar från Toby elstation genom Granholmsbackens område i Korsholm och Långskogens område i Vasa från söder till norr och tillbaka till Toby–Vasklot kraftledningslinje på den östra sidan av planområdena. I området kan det även bli aktuellt att bygga tre elstationer.”

6.4.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

I och med detaljplanändringen ändras inte konsekvenserna för energi- och samhällsekonomin i betydande mån.

6.5 Marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet

6.5.1 Konsekvenser av detaljplanen som helhet

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.

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.

I nuläget består området så gott som helt av obebyggt skogs- och jordbruksområde. Genom byggandet uppstår vidsträckta industriområden. Detta orsakar ofrånkomliga och betydande konsekvenser för mängden och kvaliteten av dagvatten. Genom byggandet försvinner områden som reserverats för dag- och ytvatten och deras strömningsrutter. Det finns behov av att kontrollera dagvattnet för att lindra konsekvenserna. Riskhanteringen i anslutning till ytvattnet i området är också viktig på grund av karaktären av den industri som planerats i området och de olycks- och undantagstillstånd som kan uppstå.

För Granholmsbackens och Långskogens planområden utarbetades en separat dagvattenutredning och -plan (FCG 2018) där den planerade markanvändningens dagvattenkonsekvenser och nödvändiga åtgärder för hanteringen av dagvatten presenterades.

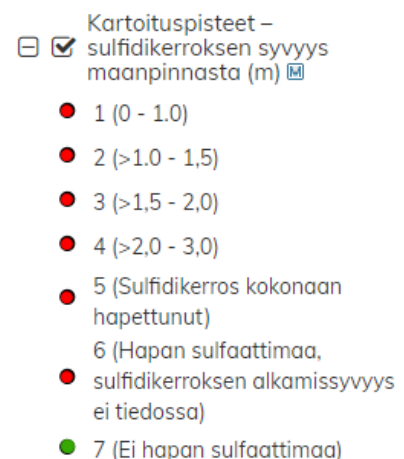
I dagvattenplanen framfördes att hanteringen av dagvattnet i planområdena i regel bör ske på tomterna och inom kvarteren på grund av karaktären av de kommande aktörerna i området. Aktörerna har ansvaret för att hantera det dagvatten som uppstår på tomten, både när det gäller mängd och kvalitet. Av denna orsak ska hantering av dagvattnet planeras för tomterna. Hantering av dagvattnet på tomterna och inom kvarteret är motiverat även eftersom tomterna och de dagvattenmängder som bildas på dem är så stora att det inte är möjligt att reservera tillräckligt stora områden för hantering av dagvatten i de allmänna

områdena. I området planeras industri- och bl.a. kemiindustriområden och dagvattnet kan därför vara smutsigt. Dessutom finns det naturvärden som skall bevaras i planeringsområdets grönområden, och därför kan eventuellt förorenade och stora dagvattenmängder inte ledas som sådana till grönområdena i fråga. Som dimensioneringskrav för åtgärderna för hantering av dagvatten på tomterna och inom kvarteret föreslogs $2 \text{ m}^3 / 100 \text{ m}^2$, vilket motsvarar en regnmängd på 20 mm och t.ex. ett regn på 1/5a 1 h. Som tomt- och kvartersspecifika hanteringsåtgärder lämpar sig bl.a. underjordiska fördröjningssvackor och behållare, filtrering och infiltrering. Smutsigt dagvatten skall behandlas även med olje- och sandavskiljning eller filtrering.

Utöver tomt- och kvartersspecifik hantering rekommenderas att det reserveras utrymme för områdesspecifik hantering av dagvatten samt för eventuell kontroll av översvämningar i allmänna grönområden. Det rekommenderas även att gatuområdena byggs med gott om utrymme så att det är möjligt att placera diken och sänkor i gatuområdena för att säkerställa ledningen av dagvattnet i området.

Mikroklimatet i planeringsområdet förändras då markanvändningen förverkligas. Det från början obebyggda skogs- och jordbruksområdet förändras till stor del till ett område utan träd och vegetation med markbeläggning och bebyggelse. Detta innebär att områdets fukt-, vind- och ljusförhållanden förändras märkbart. Mikroklimatet i de återstående jord- och skogsbruksområdena i hela planområdet kommer att förändras märkbart när det gäller vind- och fuktförhållanden. Omfattningen av den kolsänka som minskar tillsammans med skogen är liten och har ingen nämnvärd betydelse på lokal, regional eller nationell nivå.

Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska utredas i samband med byggnation och vid behov vidta åtgärder för att förhindra och minska konsekvenserna.

-  Kartoituspisteet –
☒ sulfidikerroksen syvyys
maapinnasta (m) 
-  1 (0 - 1,0)
 -  2 (>1,0 - 1,5)
 -  3 (>1,5 - 2,0)
 -  4 (>2,0 - 3,0)
 -  5 (Sulfidikerros kokonaan hapettunut)
 -  6 (Hapan sulfaattimaa, sulfidikerroksen alkamissyvyys ei tiedossa)
 -  7 (Ei hapan sulfaattimaa)

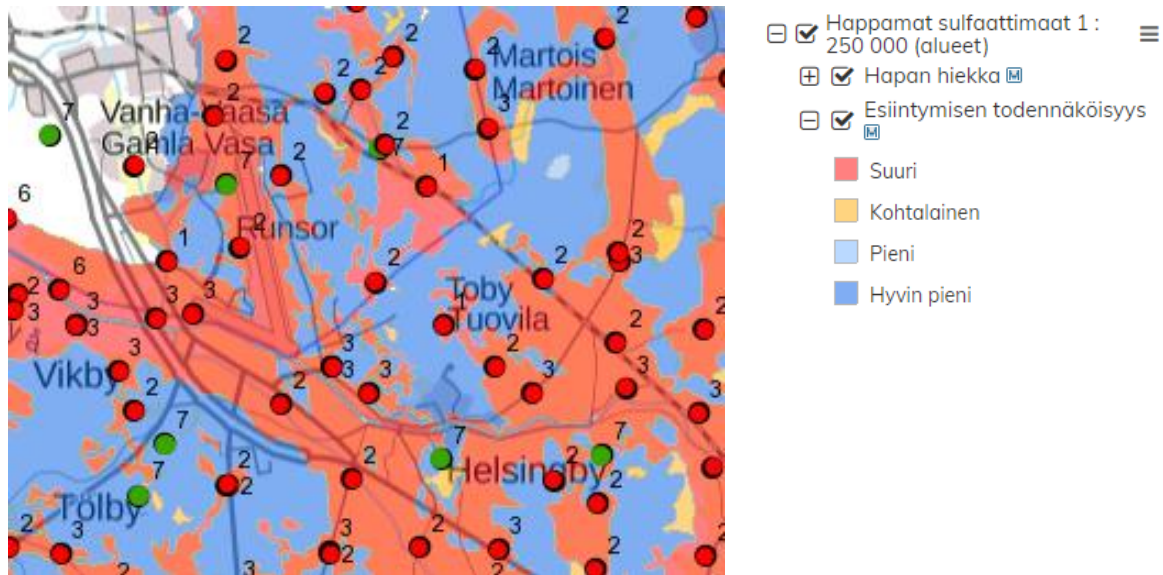


Bild 15. Utdrag ur GTK:s förhandstolkningskarta och karteringspunkter.

I dagvattenutredningen som utfördes år 2018 beaktas den höga nivån av ytor som inte släpper igenom vatten i de områden som anvisats som områden för industriella funktioner. Beträffande delgeneralplanerna beaktades ett TIA-värde (Total Impervious Area, dvs. den totala mängden av ogenomtränglig yta) på 55,2 % för Långskogen och 58,3 % för Granholmsbacken. Detaljplanändringen orsakar inga betydande förändringar för dessa värden.

I dagvattenutredningen föreslås att tomt- och kvartersspecifika hanteringsåtgärder dimensioneras enligt 2 m³ fördröjning per 100 m² ogenomtränglig yta. Dessa dimensioneringstal är relativt höga. Tomterna samt den mängd dagvatten som bildas på tomterna är ändå så stora, att hanteringen ska förverkligas på tomterna där dagvattnet uppstår. På stora områden lönar det sig att fördela hanteringen i flera delar så att storlekarna på systemen hålls måttliga och man inte behöver leda eller pumpa dagvatten långa sträckor. För det områdesvisa dagvattensystemet är det också bättre att ha en fördelad lösning så att utlöpningspunkterna finns på flera platser.

De tomt- och kvartersvisa dagvattenhanteringslösningarna är dimensionerade så att via dem är det möjligt att styra dagvattenflödet till motsvarande nivåer som i dagsläget. För dimensioneringen har man använt hydrologiska grunder för att beskriva dagsläget och den hydrologiska situationen i framtiden (TIA, avstanning i svackor samt flödeskoefficient och dagvattenavrinning med dimensioneringsregn 1/5a 1 h). För asfaltytor har man använt en bedömning i enlighet med industriområden, d.v.s. ofta t.o.m. 50 %. Vid det här fallet skulle mängden hårda ytor vara 80–90 %, i enlighet med vilket fördröjningsbehovet (2 m³/100 m²) skulle fastställas. I samband med den noggrannare planeringen av områdena bör man även granska fördröjningsbehovet och då kan man även inverka på detta behov genom att lämna grönområden på tomterna.

För hanteringen av dagvattnet från tomterna och dimensioneringen av samhällstekniska nät ska det utarbetas en mer detaljerad plan i samband med genomförandet och den mer detaljerade planeringen. I denna plan bör man även beakta dagvattenhanteringen under byggnation. I samband med den noggrannare dagvattenplaneringen bör man fästa uppmärksamhet vid att lösningarna för dagvattenhanteringen kan samordnas med naturskyddet på VL/s-2 områdena samt med planerade planteringar.

6.5.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

Ändringen av detaljplanen lyfter fram möjligheten till förverkligandet av anläggningar för dagvattenhantering i ledningsområdet som går genom kvarter 3017 och 3019. Detta underlättar den tomtvisa dagvattenhanteringen och ger ledningsområdet ett mervärde.

Konsekvenserna för jordmånen, grundvattnet eller sura sulfatjordar ändras inte jämfört med den gällande detaljplanen.

6.6 Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

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

6.7 Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

6.7.1 Konsekvenser av detaljplanen som helhet

Variationer i markytan måste jämnas ut genom markskärningar och -fyllningar i de områden som planlagts för stora industriområden. Även träden fälls i området. Utöver trädfällningen och utjämningen av markytan kommer även de kommande byggnadsmassorna att framträda märkbart i landskapet. Troligtvis kommer det inte att vara möjligt att gömma byggnaderna bakom skyddande träd, men sådana kan användas för att mjuka upp den industriella vyn som avviker från det nuvarande landsbygds- och skogslandskapet. Konsekvenserna för landskapet kan lindras genom att, om möjligt, bevara en tillräckligt bred skogsremsa eller genom att plantera träd så att de bildar en tillräckligt bred skyddszon. I skyddszonen borde man plantera barrträd, eftersom de har en täckande effekt även vintertid.

I allmänhet är konsekvenserna störst för bosättningen på den norra sidan av planområdet och för den passerande trafiken och mindre i flygplatsområdet på den västra sidan av planområdet. Träden begränsar synligheten på ett avgörande sätt. Konsekvenserna för landskapet minskar också i takt med att avståndet ökar.

Från Gamla Vasa-området uppstår troligtvis ingen sikt mot planområdet eftersom Gamla Vasa kantas av en skog på den östra sidan. Det är sannolikt att de industri- och lagerområden som planlagts i planeringsområdet inte kommer att synas i området för Höstves byaväg, om träd bevaras som skyddszon.

I sin helhet bedöms planläggningen inte orsaka några konsekvenser för fornminnen, övriga kulturarvsobjekt eller naturarvsobjekt.

6.7.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

Ändringen av detaljplanen orsakar inga konsekvenser för värdefulla kulturmiljöområden eller -objekt som ligger på längre avstånd från detaljplaneområdet eftersom dessa ligger på tillräckligt långt avstånd från detaljplaneområdet.

6.8 Människors levnadsförhållanden och livsmiljö

6.8.1 Konsekvenser av detaljplanen som helhet

Då sysselsättningen ökar växer också områdets livskraft och invånarnas välmående förbättras.

Ökningen av arbetsplatser ökar även inflyttningen till Vasaregionen. Kommunerna kan förbereda sig på en ökad efterfrågan genom att trygga utbudet på hyresbostäder och genom att skaffa och planlägga tillräckligt med mark för bostadsproduktion. Kommunerna borde förbereda sig på en ökad efterfrågan på bostäder och service genom att utarbeta en uppskattning av behovet av bostadsproduktion och service och en plan för att trygga en tillräcklig bostads- och serviceproduktion.

I närheten (600 meter) av de T/kem-områden som anvisas i delgeneralplanerna för Granholmsbacken och Långskogen finns cirka 100 invånare och i delgeneralplanernas närområden (under 2 kilometer) finns cirka 2 760 invånare. Bosättningen i näromgivningen består främst av utspridd byabebyggelse. Boendetrivselsn påverkas av industriområdenas landskapskonsekvenser och de konsekvenser som uppstår genom den ökande trafiken, i synnerhet i byggnadsskedet.

Etableringen av den kemiska storindustrin i området kan försämra trivselsn för de människor som bor i närheten, även till följd av trafik samt av rädsla för hälso- och säkerhetsrisker.

Då planen genomförs och området byggs om till ett område för logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet kan åker- och skogsområdena i området inte längre användas för rekreation. Ur närinvånarnas perspektiv är konsekvenserna negativa eftersom frilufts- och motionsmöjligheterna försämras i området. Området är inte klassificerat som något officiellt rekreativt område i nuläget, och därför kan inte heller konsekvenserna anses vara särskilt betydande.

6.8.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

Ändringen av detaljplanen innebär inga förändringar för de tidigare bedömda konsekvenserna för människor och människors levnadsförhållanden samt de sociala konsekvenserna.

6.9 Näringslivets verksamhetsbetingelser

6.9.1 Konsekvenser av detaljplanen som helhet

Genomförandet av området ökar arbetsplatserna både under byggnadstiden och under verksamheten. Etableringen av enheter inom kemisk industri i områdena

som framkommer i områdenas delgeneralplaner förstärker industrins ställning och betydelse i Vasaregionens näringsstruktur. De arbetsplatser inom kemiindustrin som uppstår i områdena ökar antalet arbetsplatser i regionen.

Enligt Kemiindustrin rf:s utredning skapar 10 arbetsplatser inom kemiindustrin 18 arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Således leder 2 700–3 000 arbetsplatser inom kemiindustrin i området till indirekta sysselsättningseffekter genom 4 800–5 400 arbetsplatser, av vilka största delen uppstår inom servicebranscherna. I praktiken begränsas de indirekta sysselsättningseffekterna inte endast till Vasaregionen eller de närliggande landskapen utan över ett vidsträckt område, både i Finland och i utlandet.

Etableringen av kemisk storindustri i området håller på att skapa en exceptionellt stor tillväxtpotential i Vasaregionen. Det är sannolikt att den nuvarande naturliga befolkningsökningen och det utbud av arbetskraft som stöder sig på den inte erbjuder en tillräcklig lösning för behovet av arbetskraft i Vasaregionen. Av denna orsak måste balansen mellan efterfrågan och utbud förbättras beträffande arbetskraften. Medvetenheten om möjligheterna i Vasaregionen, ett tillräckligt bostadsutbud, fungerande trafikförbindelser och andra livskraftsfaktorer är förutsättningar för tillgången på arbetskraft och dess rörlighet.

Arbetskraftens regionala rörlighet kan påverkas genom effektiv arbetsförmedling, ekonomiska fördelar som stöder inflyttningen av både enskilda personer och hela familjer samt genom att utveckla bostadsmarknaden.

Det nya området för logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet skapar förutsättningar för att utveckla regionens näringar och en välmående ekonomi. I praktiken innebär främjandet av en fungerande konkurrens att tillräckligt med platser anvisas för företagsverksamhet och att även nya aktörer har förutsättningar att etablera sig i området. Genomförandet av området gör det möjligt för nya aktörer att etablera sig i Vasaregionen, vilket främjar förutsättningarna för en fungerande konkurrens.

6.9.2 Tilläggskonsekvenser av detaljplaneändringen

Genom detaljplaneändringen förändras inte de tidigare bedömda konsekvenserna.

6.10 Förhållande till landskapsplaneringen och de gällande generalplanerna

Detaljplanen är samstämmig med Österbottens landskapsplan 2040 samt de generalplaner som gäller i Korsholms kommun och på Vasa stads områden.

6.11 Riskkartering

På området för detaljplaneändringen gäller en detaljplan som möjliggör lokaliseringen av kemisk industri i området, liksom även andra funktioner som härrör till industri och logistik. I och med ett godkännandebeslut från kommunfullmäktige, beaktat att det inte lämnats in överklagan om detaljplaneändringen, träder detaljplaneändringen i kraft på området. Ifall

kommunfullmäktige av någon orsak inte skulle godkänna detaljplaneändringen förblir den nuvarande detaljplanen i kraft i området.

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).

Planbeteckningen T/kem möjliggör inte ensam placeringen av en industrianläggning, utan förutsättningen för den slutliga placeringen av batterifabriken är även till exempel följande tillstånd:

- Tillstånd för omfattande hantering och upplagring av farliga kemikalier från Tukes.
- Miljötillstånd som beviljats av Regionförvaltningsverket eller kommunen om förutsättningarna i miljöskyddslagen 527/2014 uppfylls. I tillståndsprcessen kan ingå förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB)
- Bygglov från kommunen
- Eventuella övriga tillstånd

Korsholm den xx.xx.xxxxx

Planlägningsavdelningen

Planlägningschef

Jonas Aspholm

Planläggare

Anne Holmback
Jim Åkerholm

Korsholms kommun
2023



KORSHOLM
MUSTASAARI