



Toby detaljplan

Kvarter 3001–3008 samt allmänna områden

Granholmsbacken I

Planläggningsavdelningen

Utkast 17.4.2023

Förslag 5.9.2024

Detaljplanen godkänd av kommunfullmäktige

xx.xx.xxxx § xx



KORSHOLMS KOMMUN
MUSTASAAREN KUNTA

PLANFÖRSLAG

Korsholms kommun
Planläggningsavdelningen
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Planbeskrivningen uppgjord av
Planläggare Anne Holmback
Planläggare Jim Åkerholm
9/2024

Innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Detaljplanens grunduppgifter och namn	1
1.2	Detaljplaneområdets 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.....	5
2.3	Genomförandet av detaljplanen.....	5
2.4	Detaljplanens rättsverkningar	5
3	UTGÅNGSPUNKTER	6
3.1	Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet	6
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	6
3.1.2	Naturmiljö.....	6
3.1.2.1	Vegetations- och naturtyper	6
3.1.2.2	Djur.....	8
3.1.2.3	Natura- och skyddsområden	10
3.1.2.4	Yt- och grundvatten.....	10
3.1.2.5	Översvämningsområden.....	11
3.1.2.6	Landskapsstruktur	12
3.1.3	Den byggda miljön	13
3.1.3.1	Befolkning och arbetsplatser.....	14
3.1.3.2	Region- och samhällsstrukturen.....	14
3.1.3.3	Service och rekreation	15
3.1.3.4	Samhällsteknik.....	15
3.1.3.5	Trafik.....	15
3.1.3.6	Trafikvolym	16
3.1.3.7	Gatunät.....	16
3.1.3.8	Gång- och cykeltrafik	16
3.1.3.9	Kollektivtrafik.....	17
3.1.3.10	Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap	17
3.1.3.11	Fornminnen.....	17
3.1.3.12	Specialverksamhet, Vasa flygplats.....	17
3.1.3.13	Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar	18
3.1.3.14	Specialverksamhet, massadeponi Lyskärr	18
3.2	Planeringssituationen	18
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör detaljplaneområdet.....	18
3.2.1.1	Strukturmodeller.....	27
3.2.1.2	Trafiksystemplaner	28
3.2.1.3	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till detaljplaneområdet	30
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN.....	34
4.1	Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart.....	34
4.2	Deltagande och samarbete	34
4.2.1	Intressenter	34
4.2.2	Anhängiggörande.....	34
4.2.3	Planeringsprocessen och växelverkan.....	35
4.2.4	Myndighetsarbete	36
4.3	Mål för detaljplanen	36

- 4.4 Konkrete ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området
36

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN41

- 5.1 Planens struktur41
5.1.1 Den primära markanvändningen för området.....41
5.1.2 Dimensionering.....41
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet.....42
5.3 Områdesreserveringar43
5.3.1 Kvartersområden43
5.3.2 Övriga områden.....44
5.4 Planbeteckningar och planbestämmelser45
5.5 Namn.....45

6 KONSEKVENSER FÖR DETALJPLAN46

- 6.1 Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.....46
6.2 Region- och samhällsstrukturen.....48
6.3 Trafiken49
6.3.1 Fordonstrafiken.....50
6.3.2 Kollektivtrafiken.....55
6.3.3 Gång- och cykeltrafiken.....55
6.3.4 Järnvägstrafik.....56
6.3.5 Flygtrafiken.....57
6.4 Energi- och samhällsekonomin57
6.5 Marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet60
6.5.1 Marken och berggrunden.....60
6.5.2 Vattnet och dagvatten.....62
6.6 Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna.....67
6.7 Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön69
6.8 Människors levnadsförhållanden och livsmiljö.....71
6.9 Näringslivets verksamhetsbetingelser72
6.10 Konsekvenser gällande förhållandet till delgeneralplanering och planering på landskapsnivå.....73

7 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....75

- 7.1 Uppföljning av genomförandet.....75

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

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

Fastigheter och allmänna områden:

499-7-9901-2 LOGISTIKOMRÅDETS GATOR (kommunal)
499-420-6-45 FRIHEM (kommunal)
499-420-6-36 NLC2 (privat)
499-420-6-37 NLC3 (privat)
499-420-6-38 NLC4 (privat)
499-420-6-39 NLC5 (privat)
499-420-6-40 NLC6 (privat)
499-420-6-41 NLC7 (privat)
499-420-6-42 KRONHOLMS MÅLERI (privat)
499-420-6-43 NLC1 (privat)
499-420-12-11 SMEDS (privat)
499-895-2-12 NORRHOLMEN-TOBY-MARTOIS (statlig)

Planens namn: Toby detaljplan
Kv.3001–3008 samt allmänna områden
Granholmsbacken I

Planens skala: 1: 2 000

Plankod: 499–1417/22

1.2 Detaljplaneområdets läge

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

Enligt den preliminära avgränsningen är detaljplaneområdets areal ca 77,97 ha. Under planprocessen kan detaljplaneområdets avgränsning justeras.

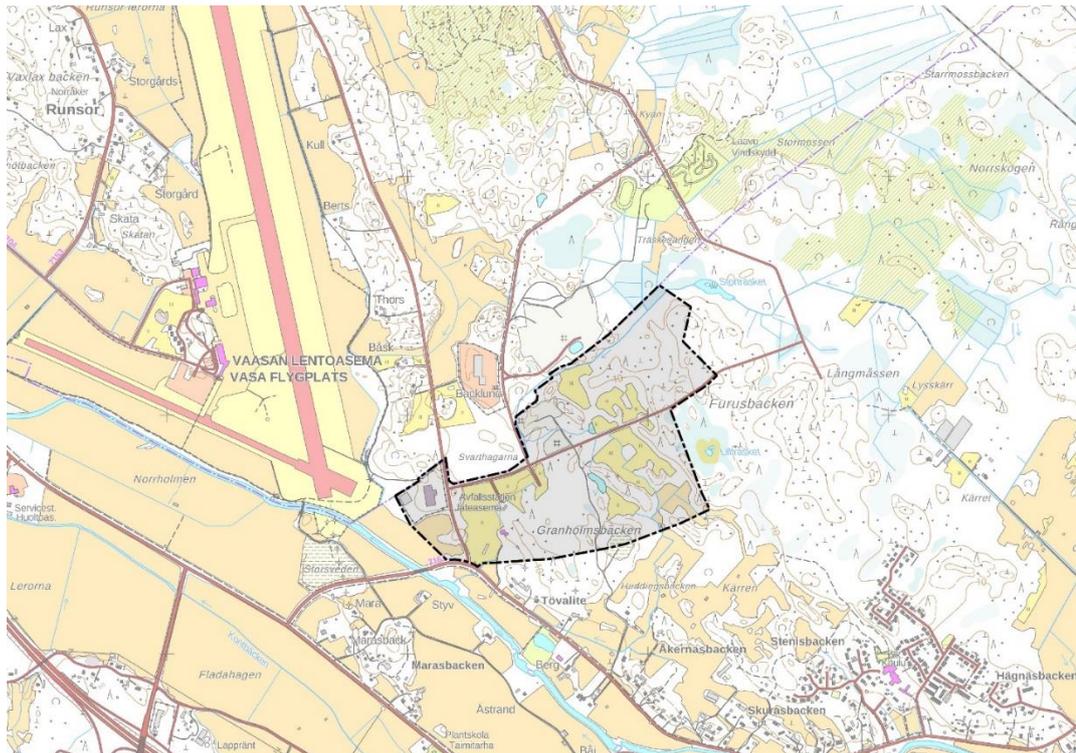


Bild 1. Detaljplaneområdets ungefärliga läge markerat med en svart avgränsning.

1.3 Planens syfte och målsättningar

Huvudsyftet är att detaljplaneområdet kvarstår som ett område för godstrafikterminaler. För detaljplaneändringen har följande målsättningar definierats:

- Detaljplanens avgränsning justeras i enlighet med utförd och godkänd kameral indelning mellan Korsholms kommun och Vasa stad.
- För att uppnå en ändamålsenlig helhet justeras detaljplanens avgränsning för att medta den icke detaljplanerade del som utgör del av fastighet 499-420-6-44 och som är belägen mellan detaljplanen för Granholmsbacken I och det allmänna vägområdet som ingår i detaljplanen för Granholmsbacken II.
- Utförd tomtindelning enligt samhällsbyggnadsutskottets beslut 24.11.2021 § 74 beaktas i sin helhet.
- Området för allmän väg (LT) granskas och modifieras. Med åtgärden eftersträvas att ett tillräckligt stort område för det allmänna vägområdet

anvisas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet till den vägplan som utarbetas för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, och som omfattas av detaljplanen. Med åtgärden kan ändamålsenliga trafiklösningar och tekniska krav som framkommer av vägplanen tillgodoses.

- Området för industrispårväg (LRT) granskas och modifieras till de delar där behov eventuellt föreligger. Med åtgärden kan ett till arealen tillräckligt stort område säkerställas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet i enlighet med Trafikledsverkets direktiv för uppnåendet av ändamålsenliga lösningar och tekniska krav.
- Skyddsgrönområdet (EV) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- Rekreationsområde, 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.

Målsättningar som uppkommit i samband med utarbetandet av detaljplanen:

- Skapa förutsättningarna för att kunna bygga ändamålsenliga och tillräckliga lösningar för områdets dagvattenhantering.

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning.
2. Naturinventering, 2023.
3. Trafikutredning för detaljplanen för Granholmsbacken, 2024.
4. Dagvattenutredning och plan för hantering Granholmsbacken I och II, 2024.
5. Sammanställning över inkomna utlåtanden och åsikter i beredningsfasen över planutkast, samt förslag till bemötande.
6. Sammanställning över inkomna utlåtanden och anmärkningar i förslagsfasen, samt förslag till bemötande.
7. Blankett för uppföljning av detaljplanen (efter godkännandebehandling).

1.5 Bakgrundsutredningar och källmaterial

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

- Detaljplan över Granholmsbacken I (19.3.2012 §22).
- Tuovilan Granholmsbacken II -asemakaavan muutos (15.4.2021 §32)
- Delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby 2030 (19.3.2012 §21)
- Delgeneralplanändring över Toby-Granholmsbacken (11.10.2018 §71)
- Delgeneralplan för Långskogen (8.10.2018)

- Vasa stads detaljplan nr 1110./ Granskning av Långskogens storindustriområde (29.3.2021)
- Österbottens landskapsplan 2040
- Vasaregionens strukturmodell 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2050
- T/kem-planutredning för Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy 2017
- Program för miljökonsekvensbedömning för batterifabrikerna i Vasa och Korsholm, Gaia Consulting Oy 2017
- Industribaneutredning, VR Track & Ramboll 2012
- Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017
- Natur- och landskapsutredning för Långskogen i Vasa 2017
- Naturutredning för detaljplanen för Korsholms logistikområde, Tmi Pohjanmaan Luonto-tieto 2017
- Komplettering av naturutredning för Toby delgeneralplanen, FCG 2018
- Förekomst av flygekorre och åkergröda i Långskogens storindustriområde, uppdatering 2018
- Trafikutredning för Långskogen och Granholmsbacken, SitoWise 2018
- Utjämningsplan för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- Dagvattenutredning för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- MKB-utredning av Suomen Malminjalostus Oy (MKB-program 3.3.2020)
- Trafikutredning för detaljplanen för Granholmsbacken, Ramboll 2024
- PM från myndighetssamråd 28.11.2022.

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

12.10.2022 § 146	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett program för deltagande och bedömning samt anhängiggöra påbörjandet av detaljplaneändring
25.10–23.11.2022	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
26.4.2023 § 73	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningskedet.
5.5–5.6.2023	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt om offentligt framläggande av planförslag.
xx-xx.xx.xxxx	Ett planförslag var offentligt framlagt.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet förordade detaljplanens godkännande.

xx.xx.xxxx § xx

Kommunstyrelsen

förordade

detaljplanens

godkännande.

xx.xx.xxxx § xx

Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 **Detaljplanen**

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är godstrafikterminalområden, inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjäna området huvudsakliga funktioner, såsom kontors och affärsutrymmen.

2.3 **Genomförandet av detaljplanen**

Utgående från MBL 53 § kan kommunen utfärda byggförbud på ett område där frågan om att ändra en detaljplan har väckts. Byggförbud gäller högst två år. Är planläggningen oavslutad, kan kommunen förlänga förbudstiden med två år åt gången. Ett byggförbud som kommunen utfärdat för utvidgning av detaljplaneområdet kan dock gälla högst åtta år. Oberoende av beslut om byggförbud under planlägningsprocessen gäller byggförbud på ett område för vilket en detaljplan eller en ändring av detaljplanen har godkänts till dess beslutet om godkännande har vunnit laga kraft.

På detaljplaneområdet gäller byggförbud för kvarteren 3006–3008 som anvisas i detaljplanen godkänd 19.3.2012. Byggförbudet enligt beslut av samhällsbyggnadsutskottet 12.10.2022 § 146. På övriga delar av detaljplaneområdet är det möjligt att inleda byggnation i enlighet med detaljplan godkänd 19.3.2012. Efter kommunfullmäktiges godkännandebeslut är detaljplaneområdet i byggnadsförbud under tiden för överklagan.

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

2.4 **Detaljplanens rättsverkningar**

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

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

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

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

På ca 900 meters avstånd österut finns bostadsbebyggelse på Toby detaljplaneområde. Närmsta bosättningen i näromgivningen består främst av utspridd byabebyggelse, närmaste bostadshus ligger ca 150 meter från det utvisade LT området. 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 77,97 ha.

3.1.2 Naturmiljö

En naturinventering av detaljplaneområdet som helhet har utförts för detaljplanen godkänd år 19.3.2012. År 2023 har en kompletterande naturinventering gjorts inom de tidigare detaljplanerade områdena som inte utvisats som tomtmark på Granholmsbacken I och II.

Detaljplaneområdet utgörs av mycket steniga och klippiga moskogar och myrar som uppstått på siltmark, dock har en del av dessa försvunnit i samband med förverkligandet av området. I den gällande detaljplanen anvisas ett stort VL-1/s-område med största delen av områdets naturvärden.

Inventeringsområdet består till största delen av skogsmark, men även åkrar och ängsmark i någon mån. Området är splittrat i mindre områden skilda från varandra av vägar och avverkade linjegator. Skogen är stenig och blockrik och området har en kuperad terräng med höga moränåsar med lägre partier med våtmarker. Skogarna är till största delen äldre friska moskogar av blåbärstyp, blåbärs-lingontyp eller lundartad moskog med gran som det dominerade trädslaget.

3.1.2.1 Vegetations- och naturtyper

Området består i huvudsak av skogsmark, men även åkrar och ängsmark förekommer i någon mån.

Utdrag av den kompletterande naturinventeringen som utfördes i detaljplanens närreklamationsområden år 2023:

Delområde 1 i bild 2 nedan består till största delen av frisk grandominerad äldre moskog. Kring kanterna av åkrarna förekommer lundartad moskog med stort inslag av grov asp. I södra delen av delområde 1 finns ett lundområde med övervägande grov gran men även gott om asp. Inom området finns en grävd vattensamling, åkrar samt en del av en övergiven äng. Mindre lundområden är särskilt viktiga livsmiljöer enligt skogslagens 10 §.

Delområde 5 som ses i bilden nedan, är splittrat i flera mindre delar, terrängen är kuperad, på högre mark växer äldre frisk moskog. Längs diket och på tvinmark växer buskartad lövskog. Inom området finns en äldre tallplantering och längs diket en nyligen avverkad kalyta. På den övergivna ängsmarken växer ett stort antal olika örter. Här hittas även en främmande art amerikansk dunört.

I områdets södra kant närmast vägen finns en liten gytjig vattensamling, i den hittas bland annat gropnate, gäddnate, hästsvans, bredkaveldun och gulkavle. Gräsand och kricka trivs i pölen på våren, omfånget minskar betydligt under sommaren, men den torkar inte ut helt. Vattensamlingen har sannolikt uppstått vid vägbygge, i kanten av den går något som kan vara en igenvuxen väg. En liten del av delområdets norra del ingår i åkergrödans livsmiljö. Genom området har rekommenderats att det skall beaktas en ekologisk korridor för flygekorre.

I det följande beskrivs de olika delområdena enligt områdesindelning i bild 2 (urklipp).

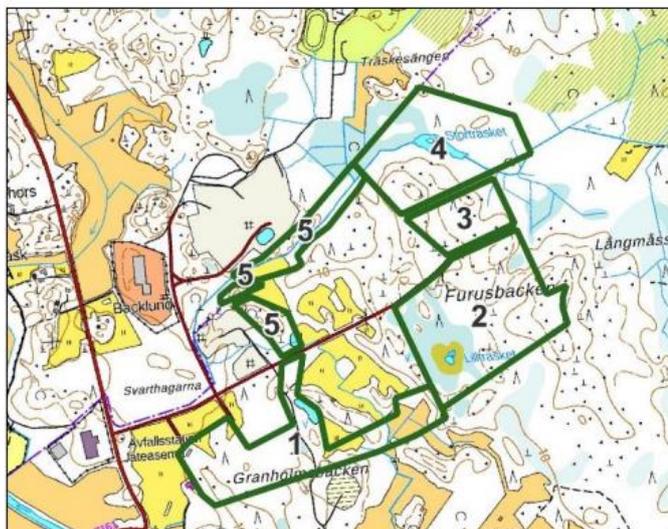


Bild 2. Delområdesindelning av inventeringsområdet. Till de olika delområdena hänvisas i texten enligt numrering. (Kvarken Nature and Fishing 2023)

Inom Granholmsbacken I, finns en lund (objekt 7, bild 3) som är en sårbar naturtyp (VU), har dock ingen officiell status till exempel genom att vara skyddade i naturvårdslagstiftningen. En ekologisk korridor bevaras för den biologiska mångfalden, röd linje på bilden nedan.

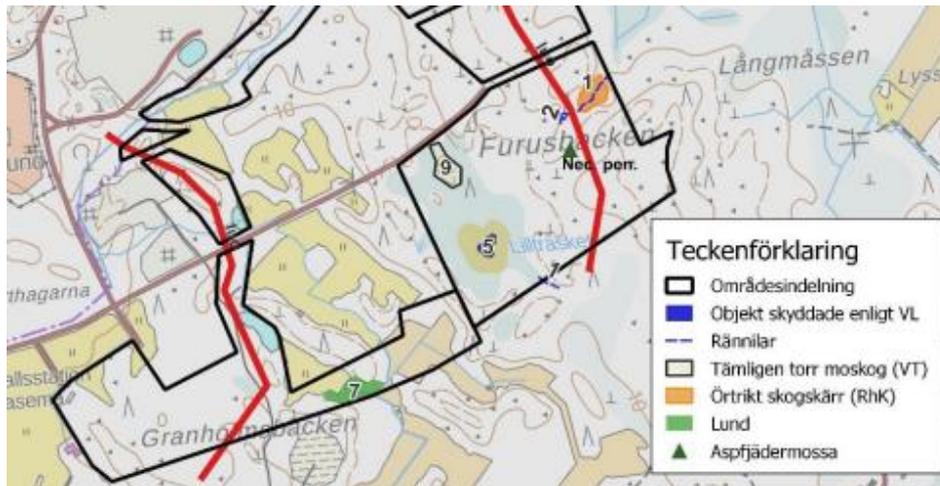


Bild 3. Utdrag ur naturinventeringen (Kvarken Nature and Fishing 2023)

3.1.2.2 Djur

Utdrag av den kompletterande naturinventeringen som utfördes i detaljplanens närrekreationsområden år 2023:

Fladdermöss förekommer inom inventeringsområdet, man bör även säkerställa flygekorrens möjligheter att röra sig inom området. Inom delområde 1 (bild 2) har observerats de hotade fågelarterna (EN) talltita och grönfink men även fågelarter som är nära hotad (NT) grönbena, nötskrika och enkelbeckasin. Den äldre granskogen är ett viktigt födosöks- och rastområde för fladdermöss och har avgränsats som livsmiljö för dem.

Fåglar

Sammanlagt har det observerats 45 fågelarter av vilka 43 arter bedöms vara sannolikt häckande. Inga arter som nämns i naturvårdslagens 77 § (5.1.2023/9) och som kräver särskilt skydd observerades. Två fågelarter som är starkt hotade häckar inom området; talltita och grönfink. Varav grönfinken finns inom Granhöjden I. Grönfinken häckar i skogsbackar, yngre granskog och parklikande miljöer. Den observerades i utkanten av inventeringsområdet.

Av EU direktivarter, vilka hör till Finlands ansvarsområde, häckar sångsvan, orre, järpe, trana, grönbena, och spillkråka inom området, slaguggla observerades vid uggle inventeringen i mars, men inget bo har hittats inom området, varför den sannolikt inte häckar inom området.

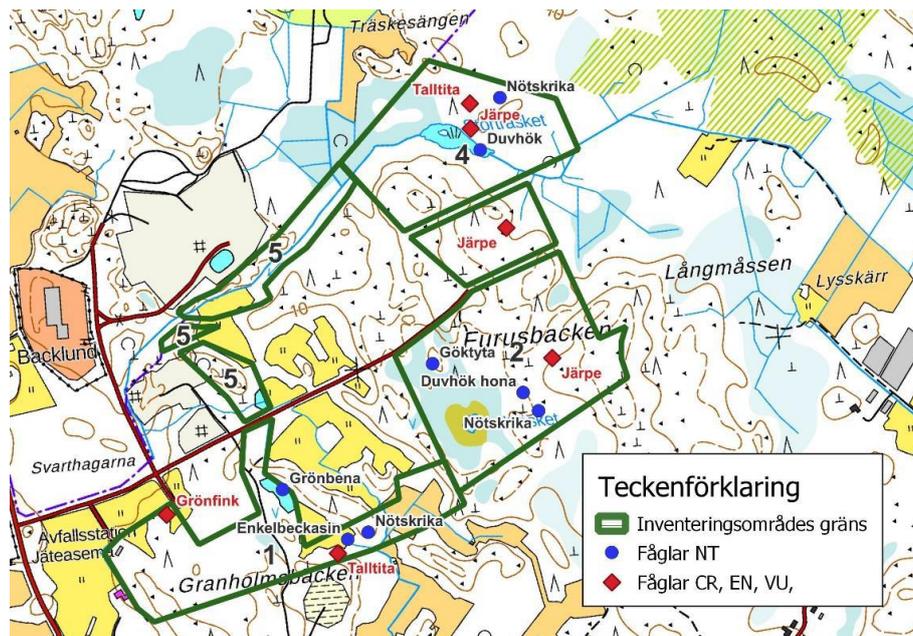


Bild 4. Urklipp ur Naturinventeringen. Häckande hotade (EN), sårbara (VU) eller nära hotad (NT) fågelarter inom utredningsområdet. (Delområde 1 och 5 inom Granholmsbacken I). (Kvarken Nature and fishing 2023)

Flygekorre

Vid inventeringen hittades inga tecken på förekomst av flygekorre inom inventeringsområdet. I tidigare naturinventeringar har det funnits flera flygekorre-
revir inom området och det finns fortfarande gott om lämpliga habitat för flygekorren.

Flygekorren har fortfarande tillgång till området från Toby-hållet, mot Vasa-hållet är det knepigare för flygekorren på grund av kalhyggen, men fortfarande möjligt att ta sig till eller igenom området.

Åkergröda

Inom Granholmsbacken I området observerades inga åkergrödor i samband med inventeringen. Livsmiljö för åkergröda finns i norra delen av delområde 5.

Fladdermus

Inom inventeringsområdet har observerats nordfladdermus och taiga/mustachfladdermus (*Myotis* sp). Möjligen förekommer även vattenfladdermus, men med säkerhet har den inte kunnat skiljas från övriga myotis-arter i denna undersökning. I tidigare inventeringar har alla tre arter observerats.

Nordfladdermusen förekommer rätt sparsamt i området, den jagar i huvudsak i närheten av mera öppna habitat som kärret, vattensamlingen och i den glesa tallskogen strax norr om Lillträsket.

*Myotis*fladdermusarter förekommer det däremot rikligt av och den trivs även i den naturtyp som dominerar på området äldre grandominerad skog. Det är framförallt tre avgränsade områden med större populationer av myotis som under juni och juli

månader utgör viktig föröknings- och födo-områden för arten. Dessa är södra delen av Granholmsbacken, Furusbacken och området öster om Storträsket. I den fladdermusundersökning som gjordes med passiv detektor under senare delen av augusti, var fladdermusaktiviteten fortfarande mycket hög i Furusbacken-området. Kring Storträsket fanns det däremot nästan inga fladdermöss kvar i augusti. Furusbacken omges av mycket blockrik terräng och höga moränåsar.



Bild 5. På kartan presenteras observationer av fladdermöss i juni och juli samt avgränsning av tre betydelsefulla föröknings- och födosökområden för arterna. Myo = myotis sp, taigafladdermus och mustachfladdermus, Ep = Eptesicus nilssonii, nordfladdermus. (2023 Kvarken Nature and fishing)

Se naturinventeringen (bilaga 2) för mer ingående information gällande djurarterna som förekommer i området.

3.1.2.3 Natura- och skyddsområden

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

3.1.2.4 Yt- och grundvatten

Detaljplaneområdet 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 Södra stadsfjärden i Vasa.

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

Dagvattnet från Granholmsbacken II området leds till Granholmsbacken I via ett befintligt dike från Storträsket. Dagvattnet från Granholmsbacken I rinner via diken mot sydväst och vidare till Toby å.

Inom detaljplaneområdet finns inga grundvattenområden. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 2,7 kilometers avstånd i söder. Grundvattenområdet har en total yta på ca 0,54 km² samt en uppskattad produktivitet på 600 m³/d. Följande grundvattenområde är beläget ca 3,7 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.

3.1.2.5 Översvämningsområden

Toby 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 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 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 ås och Kyro älvs avrinningsområden rinner samman i det s.k. bifurkationsområdet i Korsholm och Vasa. Toby ås avrinningsområde är tämligen litet och sjöprocenten är 0,04, vilket innebär att det knappt finns några sjöar i avrinningsområdet.*
- *I Toby 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 å har det inte gjorts särskilda åtgärder för översvämningskydd av bosättning och byggnader. I nedre loppet av Toby å har det gjorts rensningar 2014–2018.*

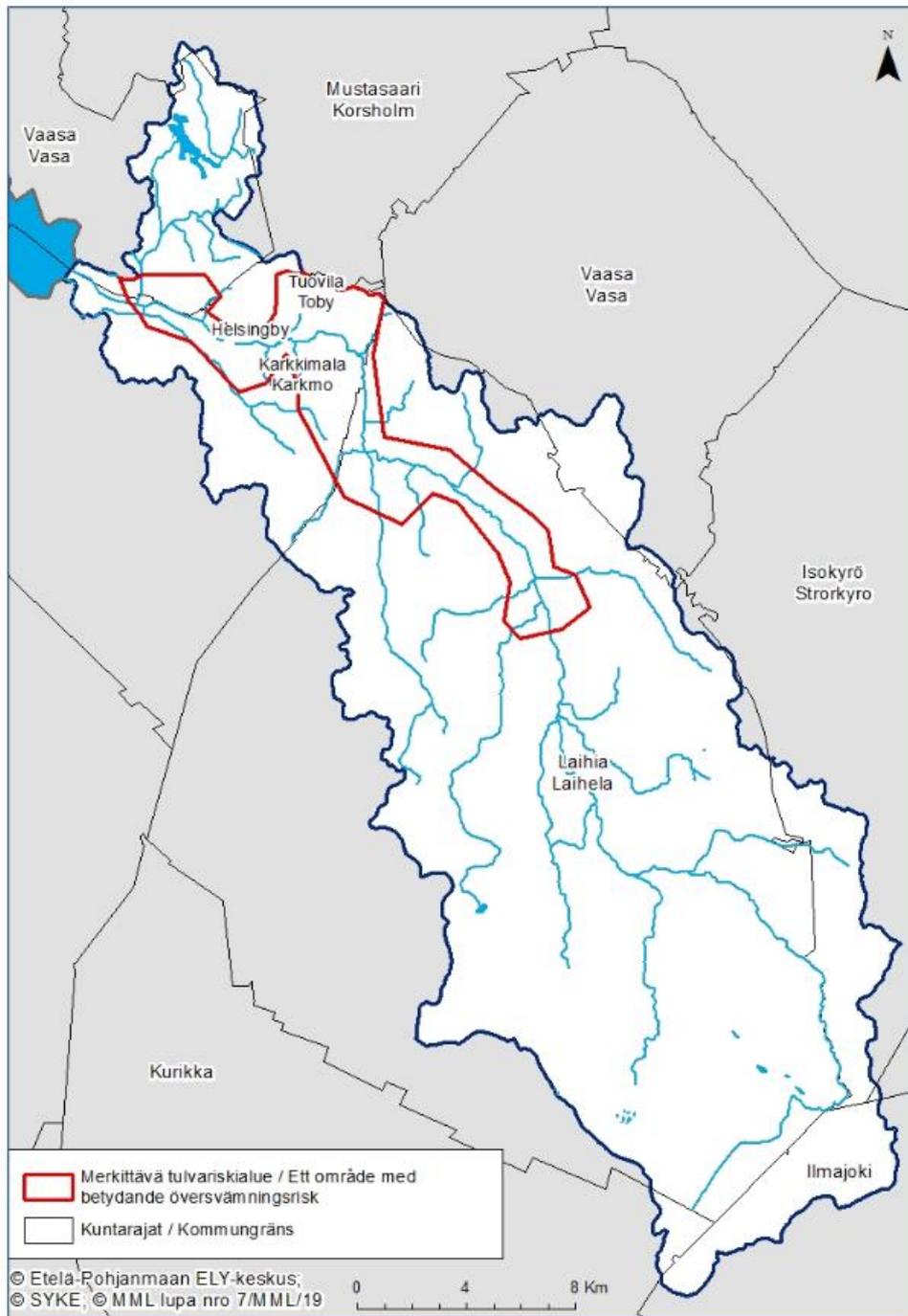


Bild 6. Toby-Laihela ås avrinningsområde och området med betydande översvämningsrisk. (Plan för hantering av översvämningsrisker i Toby ås avrinningsområde för åren 2022–2027.)

3.1.2.6 Landskapsstruktur

För hela Österbotten är typiska karaktärsdrag, relativt stora floddalar och mellan dem belägna, närapå obebodda, ås områden samt relativt flack terräng, med i allmänhet ringa höjdskillnader. Den snabba landhöjningen formar kontinuerligt naturen längs med hela kusten.

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

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

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

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

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

Terrängformerna går i riktningen sydost–nordväst.

Jordmånen i detaljplaneområdet består av moränryggar och lerdalar mellan dessa.

3.1.3 Den byggda miljön

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

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

På det från tidigare icke detaljplanerade delområdet finns en jaktstuga på fastigheten 499-420-6-45 Frihem. Jaktstugan är gammal och består av två ihop byggda stockbodar och har mest bruksvärde. Idag kör de in från Logistikleden.



Bild 7. Jaktstugan på fastighet 499-420-6-45.

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 11 311 personer i Korsholm och 43 544 i Vasa. År 2021 hade Vasa ekonomiska region 113 460 invånare och antalet personer i arbetsför ålder var 69 550. (Statistikcentralen, kommunernas nyckeltal).

3.1.3.2 Region- och samhällsstrukturen

I samhällsstrukturen är detaljplaneområdet beläget på ett landsbygdsområde eller oklassificerat område mellan tätorter och byar. Tätorter i detaljplaneområdets närhet är Vasa centrum / Gamla Vasa samt i Korsholm Helsingby, Toby och Vikby. Delar av Toby i Korsholm och Höstves i Vasa är klassade som byar.

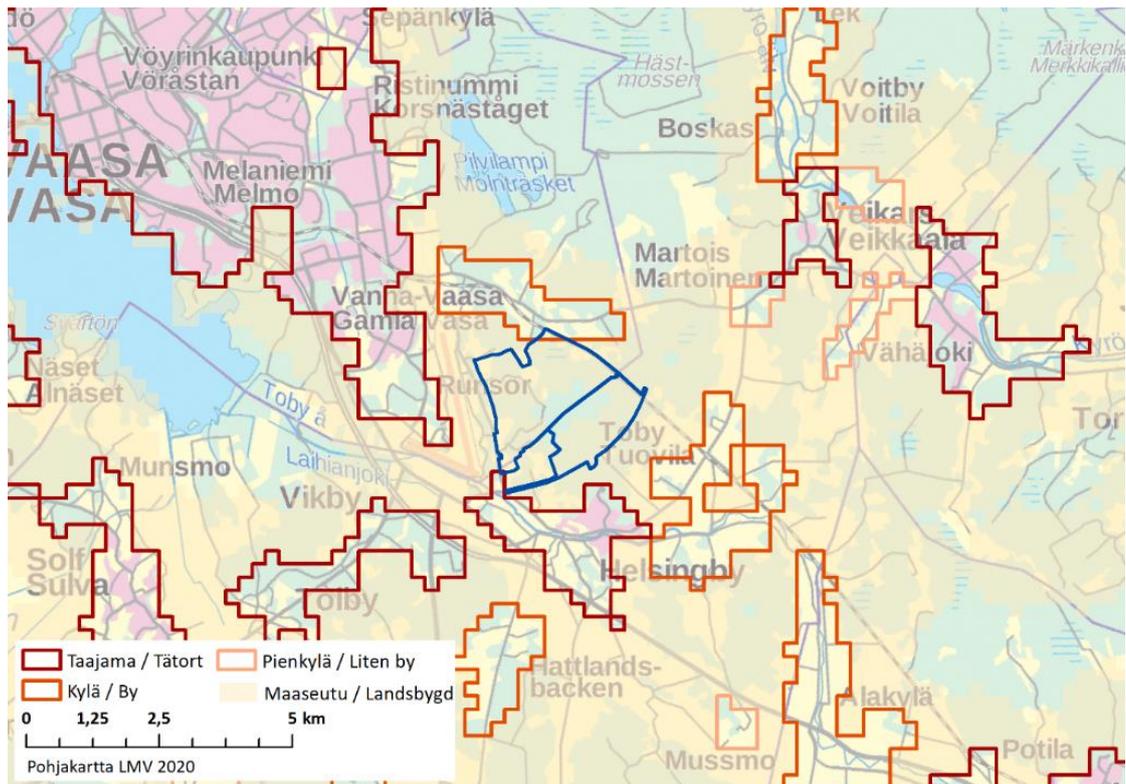


Bild 8. YKR-klassificeringen (SYKE) i detaljplaneområdets omgivning. GigaVasa-områdets avgränsning anvisas med blå färg. Delområdet i sydväst är Granholmsbacken I, delområdet i öst är Granholmsbacken II och delområdet i norr är Långskogen.

3.1.3.3 Service och rekreation

Inom detaljplaneområdet finns en bilreparationsverkstad som utför plåt- och måleriarbeten.

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

I Helsingby finns en svenskspråkig skola och ett daghem samt en idrottsplan och ett utegym.

Bokbussen trafikerar i området för både Helsingby och Toby.

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

3.1.3.4 Samhällsteknik

Vatten-, avlopp- och elnätet samt dagvattenhantering är utbyggt inom Granholmsbacken-området till de delar som gatunätet är förverkligat. Det finns även förberett med skyddsror för ytterligare kabeldragningar, så som fiber.

3.1.3.5 Trafik

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

3.1.3.9 Kollektivtrafik

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

Från Toby finns i nuläget kollektivtrafik 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 kollektivtrafik (i form av fjärrtrafik) mot Vasa centrum varje dag med tolv olika turer. Turerna infaller under förmiddagar och eftermiddagar och betjänar på så sätt arbets- och skolresetraffiken. Korsholms och Vasas gemensamma kollektivtrafik trafikerar regelbundet mellan flygfältet vidare in mot Vasa.

3.1.3.10 Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap

Inom detaljplaneområdet finns inga på riks nivå värdefulla landskapshelheter. Inga områden eller objekt för landskapskydd 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 i landskapet 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.

3.1.3.11 Fornminnen

Enligt Museiverkets fornminnesregister finns det inga kända fornminnen på området.

3.1.3.12 Specialverksamhet, Vasa flygplats

Detaljplaneområdet ligger i sin helhet på flygbegränsningsområdet för Vasa flygplats. Det här innebär att då höjden av en byggnad, konstruktion eller anordning överskrider 30 meter från markytan ska det alltid ansökas om flyghindertillstånd. I omgivningen av flygplatsen är det emellertid möjligt att tillåta över 30 meter höga byggnader och konstruktioner så att de gällande hinderbegränsningssytor 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 hinderbegränsningssytor.

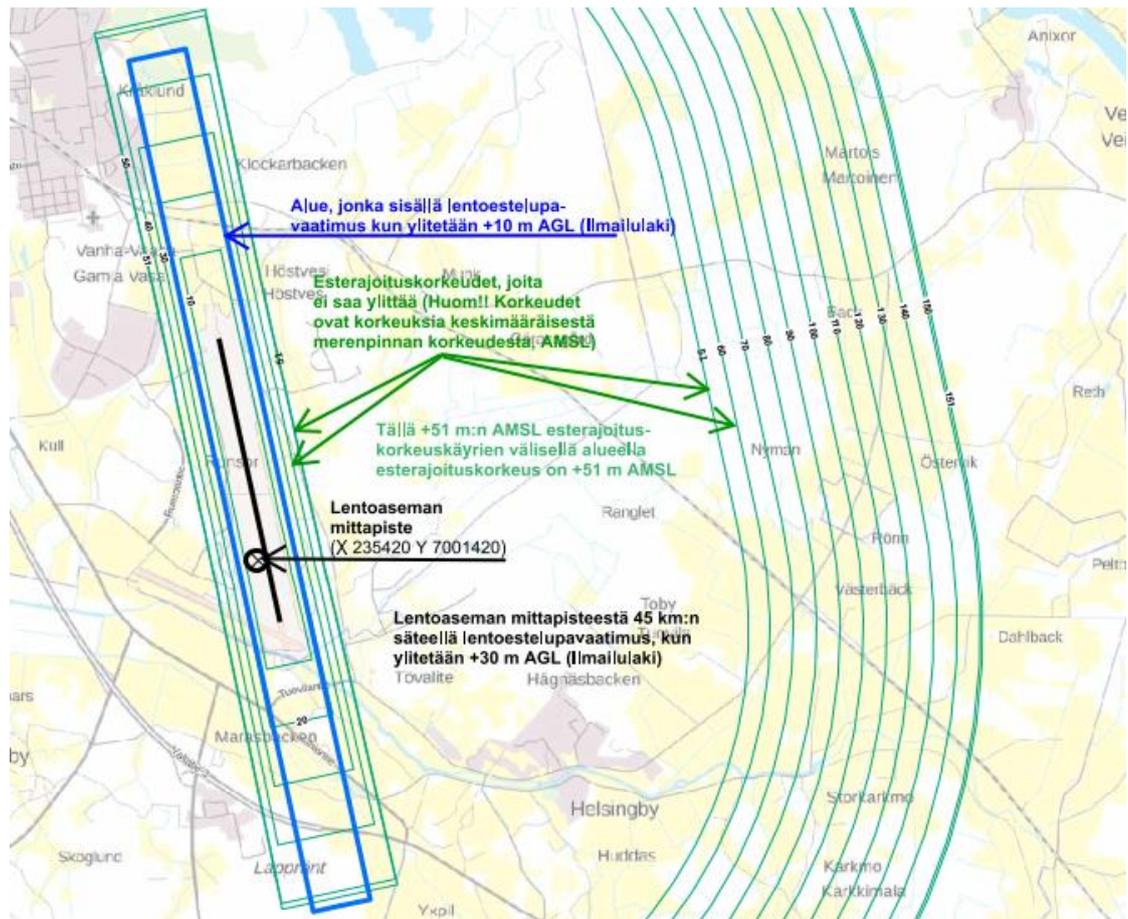


Bild 10. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. (Finavia)

3.1.3.13 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

Inom detaljplaneområdet finns en ur bruk tagen avstjälningsplats, i områdets södra del.

3.1.3.14 Specialverksamhet, massadeponi Lyskärr

Vid Lyskärr, strax söder om detaljplaneområdet har Korsholms kommun ett miljötillstånd för en massadeponi. Jordbyggnadsmassor från detaljplaneområdena kommer att tas emot och deponeras på området, på vilket har uppskattats att det ska rymmas ca 123 000 m³. I dagsläget har inga massor ännu deponerats vid Lyskärr.

3.2 Planeringsituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör detaljplaneområdet

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,

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

Utkastet till Österbottens landskapsplan 2050

Österbottens landskapsplan 2040 godkändes av landskapsfullmäktige 15.6.2020 och trädde i kraft 11.9.2020. Österbottens förbund har gått in för en rullande planläggning och därför beslutade landskapsstyrelsen 28.9.2020 att påbörja uppgörandet av Österbottens landskapsplan 2050.

Österbottens landskapsplan 2050 är en strategisk plan, där nationella målsättningar kombineras med landskapets egna målsättningar. Planen utarbetas som en helhetslandskapsplan som täcker hela landskapet Österbotten och behandlar alla de delområden i samhället som har en betydande inverkan på samhällsstrukturen och markanvändningen. Enligt landskapsstyrelsens beslut är det energiförsörjning och stenmaterialförsörjning som i första hand bör uppdateras.

Enligt landskapsplanen finns följande områdesreserveringar på eller invid detaljplaneområdet:

Hinderfri zon för flygtrafik; Vasa-Seinäjäki utvecklingszon; Vasa stadsutvecklingszon; Behov av tågtrafikförbindelse; Område för kemisk industri och lagring (T/kem), Logistikområde, -centrum eller trafikterminal (LM), Ny planskild anslutning jämte trafiklösningar, Förbindelsebehov för kraftledning (Toby-Långskogen), Område för arbetsplatser (TP) och Område för energiförsörjning (en).

Utkastet till landskapsplan 2050 skiljer sig från landskapsplan 2040 på det aktuella området beträffande beteckningarna: ny planskild anslutning jämte trafiklösningar samt förbindelsebehov för kraftledning (Toby-Långskogen). Därtill så har område för arbetsplatser (TP) utvidgats betydande jämfört med i nuvarande landskapsplan. Samtliga ändringar från landskapsplan 2040 till utkast till landskapsplan 2050 är i enlighet med den gällande delgeneralplanen för området.

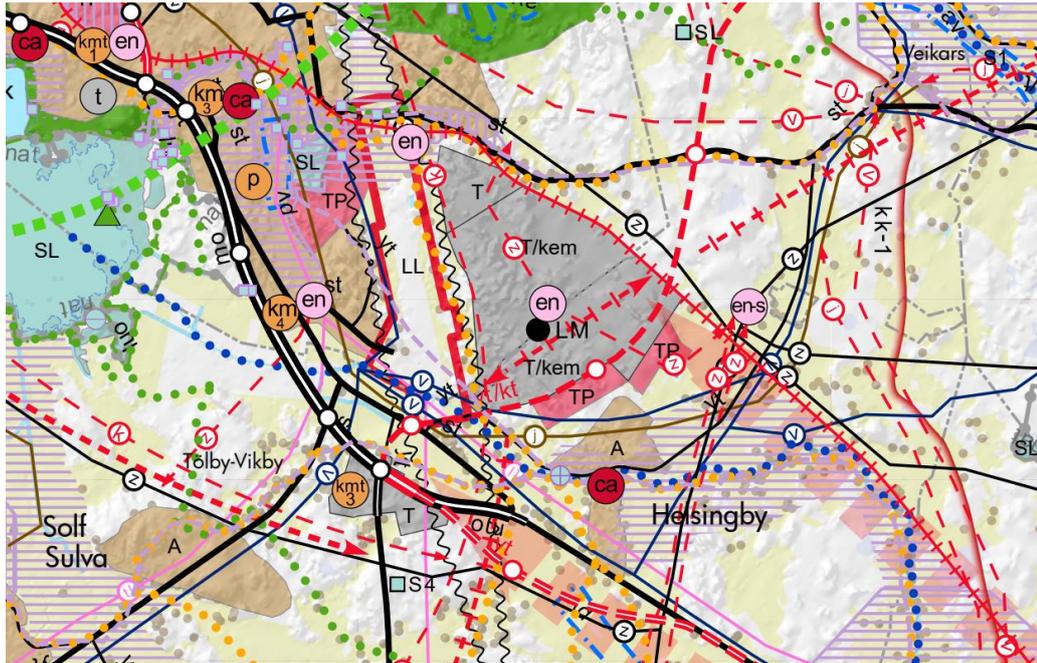


Bild 12. Utdrag av utkast till Österbottens landskaplan 2050.

Strategisk generalplan

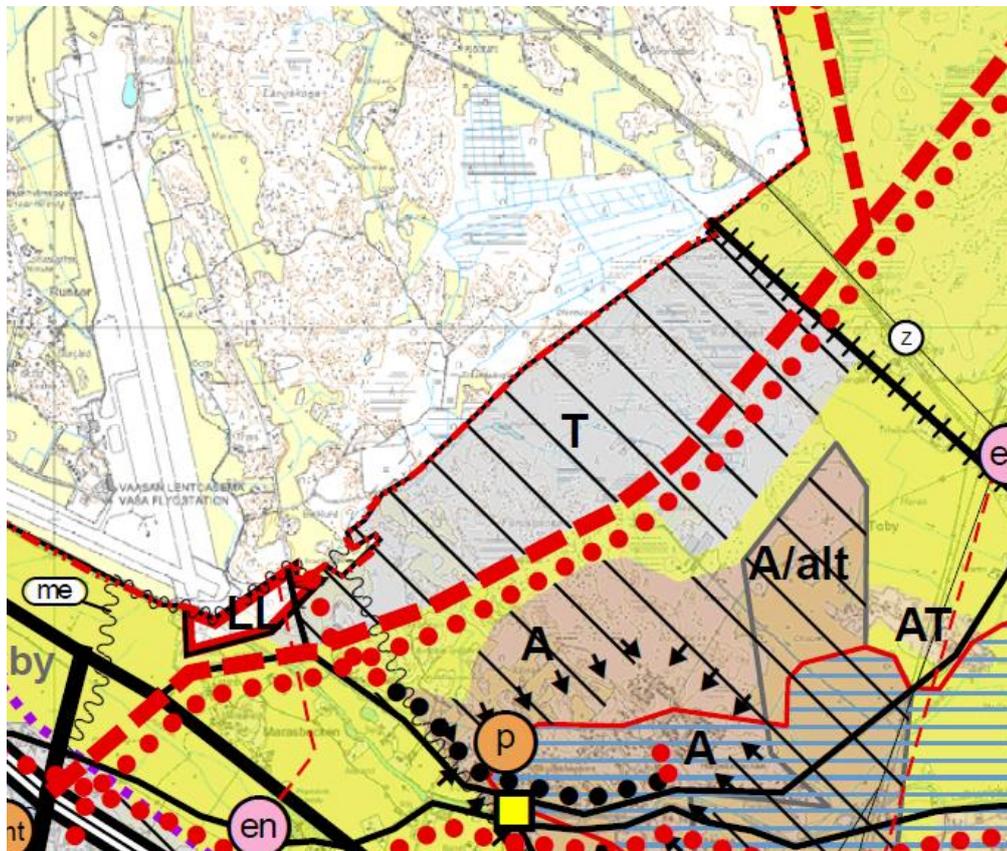


Bild 13. Utdrag ur den strategiska generalplanen

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

Delgeneralplan

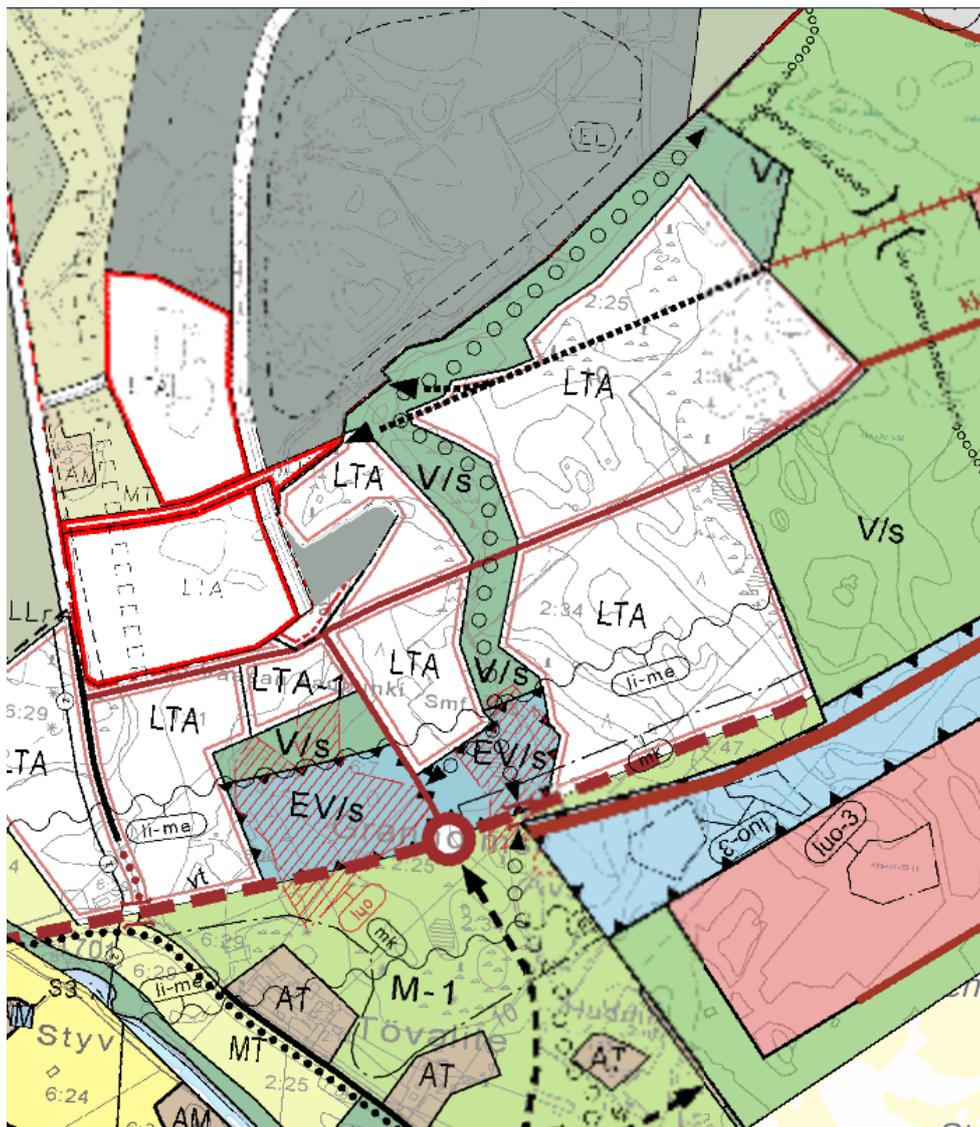


Bild 14. Utdrag ur delgeneralplanen.

Det aktuella detaljplaneområdet är på delgeneralplanen (Toby-Granholmsbacken delgeneralplan, godkänd 19.3.2012 §21) beläget inom områden för terminalområde för godstrafik (LTA), riktgivande riksväg, riktgivande planskild anslutning, rekreationsområden med skyddsvärda miljövärden (V/s) samt skyddsgronområden med skyddsvärda miljövärden (EV/s).

Detaljplan



Bild 15. Utdrag ur detaljplanen.

I den gällande detaljplanen, godkänd av kommunfullmäktige 19.3.2012 § 22), anvisas terminalområden för godstrafik (LTA-1 och LTA-2), område för servicestation (LH-P). I detaljplanen anvisas utöver dessa även trafikområden och områden för rekreation och naturskydd.

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

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

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

Detaljplaneområdena bildar en helhet för kemisk industri och logistik. Infarten till områdena kommer att ske 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.

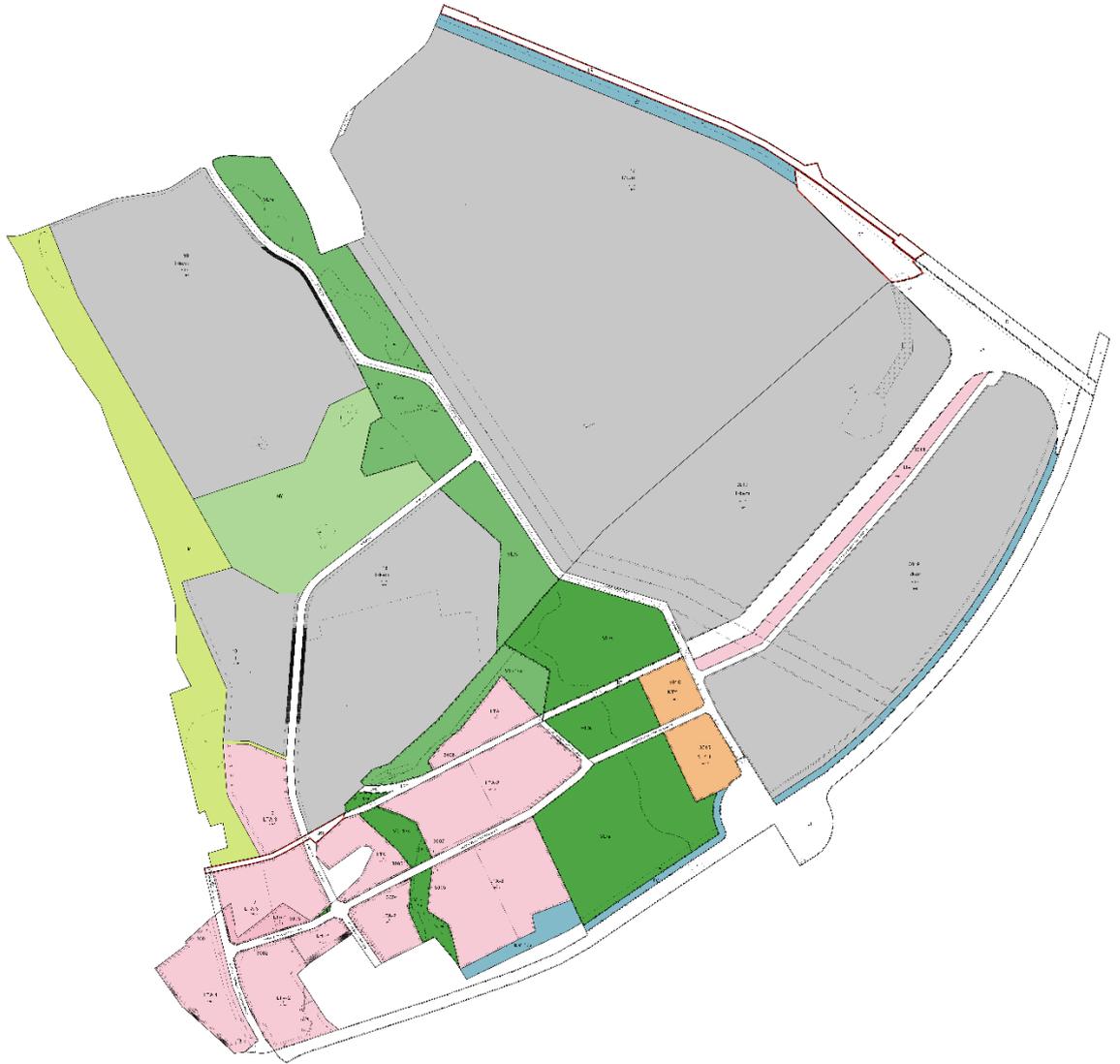


Bild 16. Översiktsbild på detaljplanstrukturen med Granholmsbacken I och Granholmsbacken II samt Långskogen

Tomtindelning

En tomtindelning har gjorts 24.11.2021 för kvarter 3002.

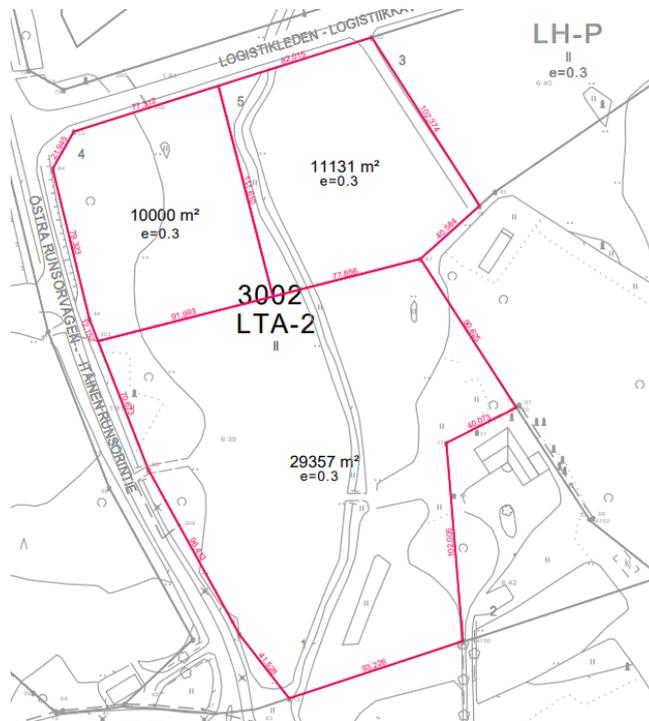


Bild 17. Utdrag av gällande tomtindelning.

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har godkänts av Korsholms kommuns planläggningschef Jonas Aspholm den 9.8.2024.

Byggnadsordning

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

Miljöskyddsföreskrifter för Korsholm, Närpes, Kaskö, Kristinestad

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

Servitut

Plåt och bilmåleriet på tomt 2 i kvarter 3002 (godkänd 19.3.2012) har sedan år 2003 ett utvisat servitut till Tobbyvägen, detta är förverkligat och används idag (Y2003-31160). I samband med detaljplanen 2012 utvisades en körförbindelse (ajo) till Östra Runsorvägen som belastar tomt 1 i samma kvarter. Körförbindelsen är inte förverkligad men är i fastighetsregistret stiftat som ett servitut (000-2014-K46332).

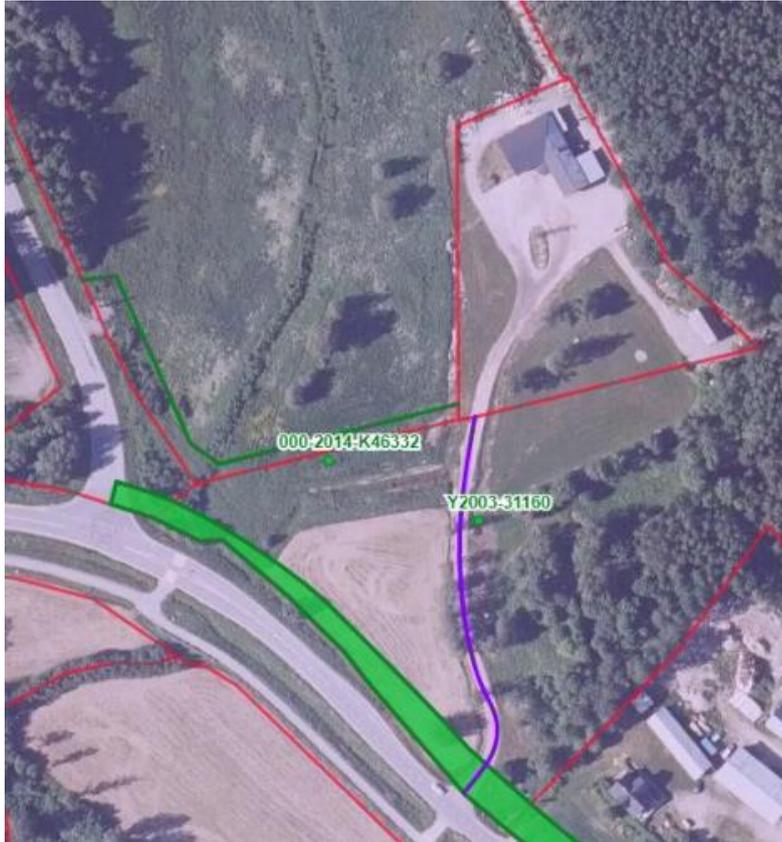


Bild 18. Bilmåleriets två utvisade servitut i fastighetsregistret

På fastighet 499-420-6-45 Frihem finns en jaktstuga. Till jaktstugan finns en körförbindelse (ajo) utvisad på tomt 1 i kvarter 3002 i detaljplan godkänd 19.3.2012. Vägen till tomten är inte förverkligad i enlighet med detaljplanens körförbindelse. Den är förverkligad enligt ett servitut stiftat i fastighetsregistret (000-2014-K46313).

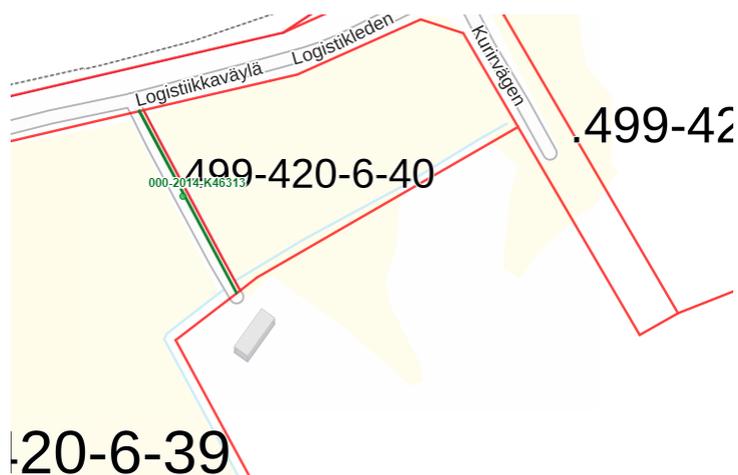


Bild 19. Utvisat servitut till jaktstugan

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

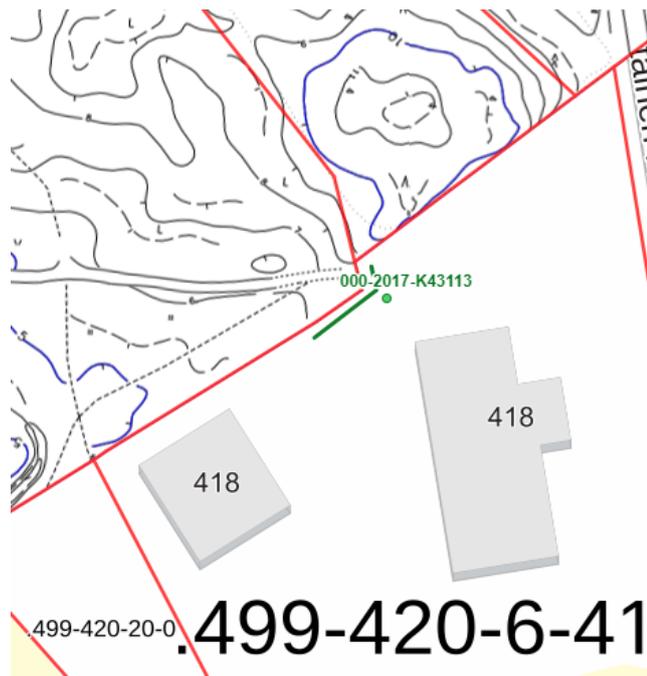


Bild 20. Utvisat servitut för Finavia.



Bild 21. Översiktsbild på utvisade servitut för Finavia och jaktstugan.

3.2.1.1

Strukturmodeller

Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

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

boende; näringar, logistik och trafik; service och regionens identitet och attraktionskraft. I enlighet med relevanta teman föreslås följande för Granholmsbacken:

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

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

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

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

3.2.1.2 Trafiksystemplaner Österbottens trafiksystemplan 2040

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

Hamnbanan

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

I samband med trafiksystemarbetet undersöktes Vasa hamns förbindelse genom centrum samt bristen på en direkt förbindelse från riksvägarna 3 och 8 till det

kommande logistikområdet och till hamnen. I trafiksystemplanen ingår projektet för järnvägsförbindelsen från Vasa–Seinäjoki-banan från logistikområdet till Vasklot (stadsbana). Projektet har prioriterats som ett projekt i den tredje kategorin.

Vägarrangemang

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

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

Österbottens trafiksystemplan 2050

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



Bild 22. 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

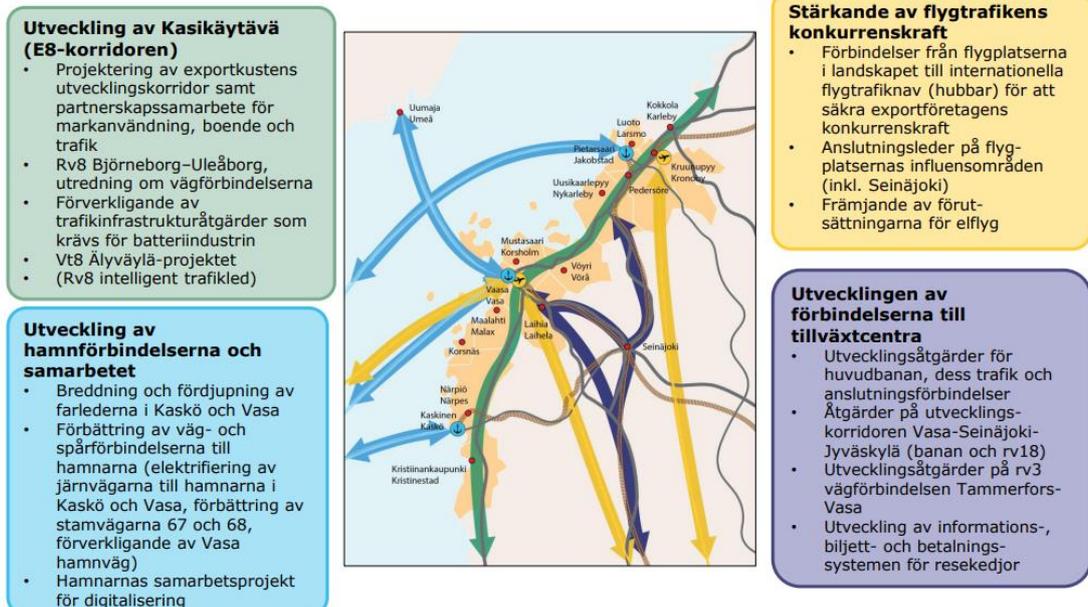


Bild 23. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

3.2.1.3 Trafikutredningar och trafiknätplatser som ansluter till detaljplaneområdet

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 huvudvägnet. 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 förses med ett mitträcke då vägen omvandlas till riksväg.
- Vid landsväg 715 Laihelavägen och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.
- I korsningen med Vasa-Seinäjoki-banan byggs en underfart. Underfartshöjden kommer att vara tillräcklig för 7 meter höga transporter.

- På avsnittet Vikby–Toby finns separata promenad- och cykelarrangemang samt arrangemang för den lokala trafikens behov. På den östra sidan av Toby å vid Östra Runsorvägen byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken.

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

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

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

Översiktsplanens preliminära utkast över hamnvägen vid detaljplaneområdet:

- 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 Liikennejärjestelmät Oy (före detta Liidea Oy) och VR Track Oy.

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

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

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

Landsvägsförbindelsen Vikby-Martois

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

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

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

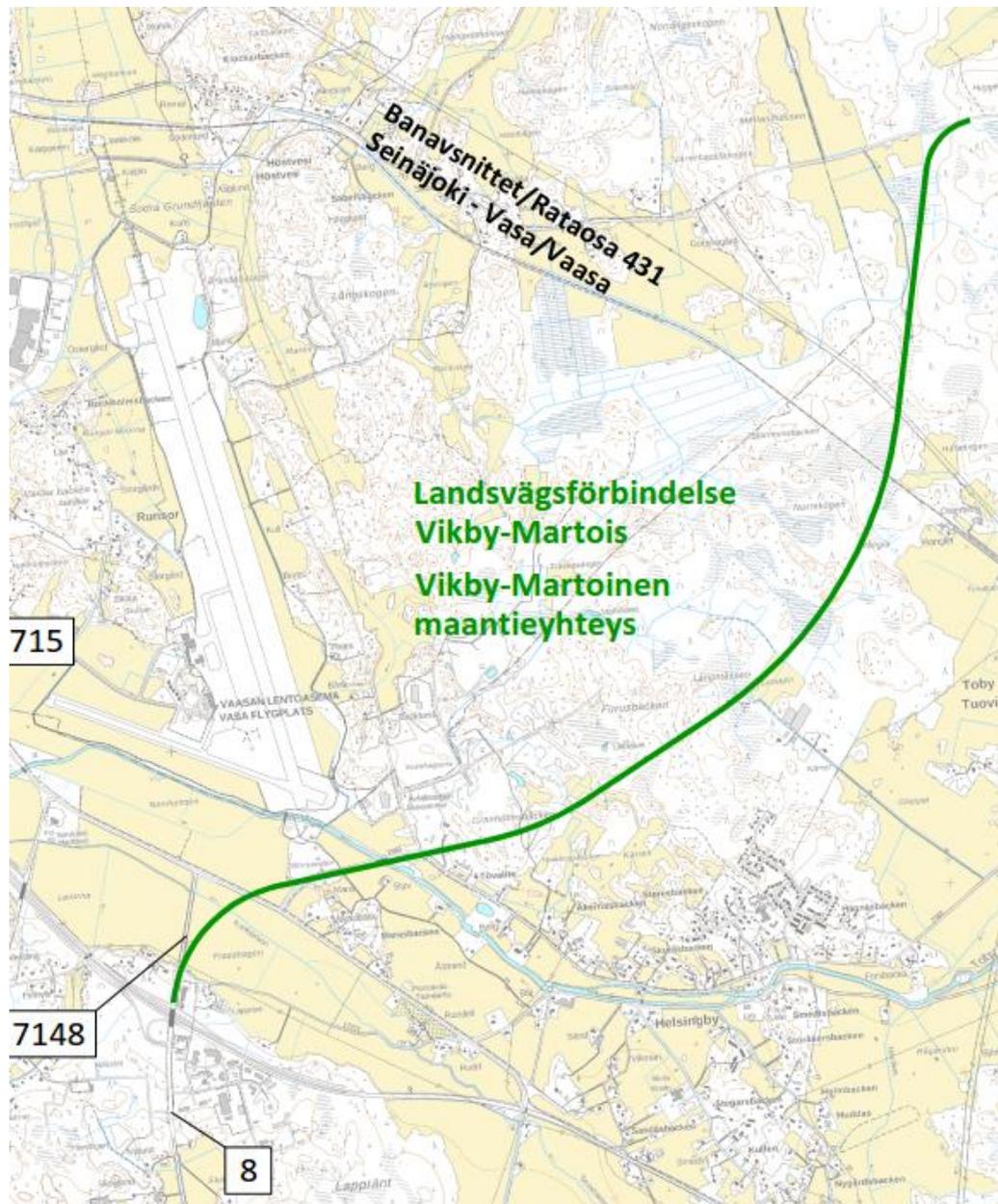


Bild 24. Beredningens hörande till vägplanen skedde 05/2023 (Trafikledsverket).

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 Alueverkkko Oy
 - Jakobstadsnejdens Telefon Ab
 - DNA Oyj
 - Telia Finland Oyj
 - Elisa Oyj
 - Toby Jaktklubb R.F.
 - Toby skifteslag
 - Helsingby skifteslag
 - Karkmo skifteslag
 - Träskängsdikets diknings sammanslutning (2502va1)
 - Kärrdikets diknings sammanslutning (4208va1)

4.2.2 Anhängiggörande

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

4.2.3 Planeringsprocessen och växelverkan

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

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

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

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

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

Beredningsfas: Ett planutkast har varit framlagt 5.5–5.6.2023. Över planutkastet lämnades 10 utlåtanden samt en åsikt in. En sammanställning av inkomna utlåtanden och åsikter över planutkastet samt förslag till bemötande framkommer i bilaga 5 till planbeskrivningen.

Förslagsfas: Ett förslag till detaljplan har varit offentligt framlagt xx-xx.xxxx. Över planförslaget lämnades xx utlåtanden och xx anmärkningar in. En sammanställning av inkomna utlåtanden och anmärkningar över planförslaget samt förslag till bemötande framkommer i bilaga 6 till planbeskrivningen.

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

Se kapitel 1.3.

4.4 Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området

- **Kvarter 3001**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1), kvarteret har justerats pga. rågång med Vasa stad och ändringen av vägområdet för landsvägsförbindelsen Vikby–Martois (LT)
 - Arealen på kvarteret med en tomt minskar från 54 884 m² till 53 018 m² (-1866 m²)
 - Den översvämningsvall som är anvisad i gällande detaljplan har tagits bort i planförslaget, på basen av den uppdaterade planen för hantering av översvämningsriskerna för Toby å.

- **Kvarter 3002 i godkända planen 19.3 2012**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1), kvarteret har justerats pga. anvisandet av snötipp (E-5) och ändringen av vägområdet för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois (LT).
 - Arealen på kvarteret minskar från 50 487 m² till 15 500 m² (-34 987 m²), tomt 1 har utvisats med en areal på 10 000 m² och tomt 2 på 5 500 m².
 - I södra delen av i tidigare godkänd detaljplan utvisade tomt 2 i kvarter 3002 kvarstår som ett separat kvarter med kvartersnummer 3008, tomt 1, med LTA-1 beteckning och har en areal om 5 296 m².
- **Kvarter 3003 i godkända planen 19.3 2012**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1) upphävs som en följd av den kamerala indelningen.
- **Kvarter 3003**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2).
 - Kvartersområdet är del av kvarter 3002, tomt 1 och 3 i gällande detaljplan godkänd 19.3.2012.
 - Arealen på kvarteret med en tomt är 13 763 m²
- **Kvarter 3004**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)
 - Kvartersområdet är del av kvarter 3004, med LTA-2 beteckning i gällande detaljplan, samt delvis utanför tidigare detaljplanerat område.
 - Arealen på kvarteret med fyra tomter ökar från 30 886 m² till 41 732 m² (+10 846 m²) jämfört med kvarter 3004 i gällande detaljplan.
- **Kvarter 3005**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1), kvartersområdet har justerats.
 - Arealen på kvarteret med en tomt justeras från 108 456 m² till 110 418 m² (+1962 m²).
- **Kvarter 3006**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)
 - Kommunrån har justerats i enlighet i enlighet med utförd och godkänd kameral indelning mellan Vasa stad och Korsholms kommun.
 - I samband med arbetet med att trygga avledningen av dagvatten från Granholmsbacken-området så har ett ca. 25 m brett skyddsgrönområde (EV) anvisats på tomtens norra och västra sida.
 - Arealen på kvarteret med en tomt ökar från 31 991 m² till 35 297 m² (+3 306 m²).
- **Kvarter 3007**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)
 - Kvartersområdet har justerats pga. det intilliggande LRT-området samt gatan Logistikgränden tas bort.

- Arealen på kvarteret med två tomter ökar från 105 433 m² till 121 304 m² (+15 871 m²).
- **Kvarter 3008 i godkända planen 19.3 2012**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1) tas bort och anvisas som närrekreationsområde (VL) pga. tilläggsbehovet för dagvattenhantering samt som kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1) i kvarter 3007.
- **Kvarter 3008**
 - Tidigare kvarter 3002 tomt 2 i den godkända planen 19.3.2012 har i planförslaget anvisats med kvartersnummer 3008 tomt 1. Tomten har minskats med cirka 1/3 av den tidigare arealen till 5296 m² på grund av att LT området breddats, byggrätten har höjts till e=0,4.
- **Område för allmän väg (LT)**
 - Det allmänna vägområdet har tidigare varit en del av detaljplanen för Granholmsbacken II, i samband med detaljplanändringen så har det delats upp så att den sträckning av vägområdet som ligger intill Granholmsbacken I finns med i Granholmsbacken I detaljplanen.
 - Området har justerats utgående från ett 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 70 meter, längst i sydväst flyttas vägområdet ca 35 meter norrut jämfört med Granholmsbacken II (gällande plan 5.4.2021).
- **Övriga områden**
 - Skyddsgrönområdet (VL) nordväst om korsningen mellan Logistikleden och Kurirvägen ändras till Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET).
 - Ett ca. 38,75 m brett skyddsgrönområde (EV) har anvisats intill det allmänna vägområdet (LT) i planförslaget på platser där vägområdet annars skulle ligga intill ett närrekreationsområde (VL).
 - Riktgivande områden för avledning av dagvatten samt utjämningsmagasin för dagvatten har anvisats enligt dagvattenhanteringsplanen (Sitowise 2024)
 - Industrispårvägsområdet (LRT) anses obehövlig och tas bort till planförslaget.
 - Riktgivande ekologisk förbindelse har tillkommit i planens närrekreationsområde. Detta för att trygga flygekorrens passageförbindelser.
 - Körförbindelsen till jaktstugan (jakt) har flyttats och går nu från Kurirvägen i sydvästlig riktning i VL och VL/s-1 området.

- På plankartan har linjer som visar bullernivån utanför byggnaden, på basis av vilken man kan fastställa kravet på ytterväggens totala ljudisoleringsförmåga. Bullerkällan är flygtrafik vid Vasa flygplats.
 - –”Del av område som skall planteras” bestämmelsen har kompletterats med följande: ”Inom planteringszonerna är det tillåtet att anlägga bullerbekämpande åtgärder, om behov uppstår.”
 - Logistikgränden tas bort till planförslaget och området införlivas i kvarter 3007.
- **Huvudsakliga justeringar av de allmänna bestämmelserna enligt följande:**

Ändrade bestämmelser

- Förbud mot att leda dagvatten till det allmänna vägområdet (LT)
- Bestämmelserna kring byggnadens, konstruktionernas och anordningars avstånd från gränsen mellan tomterna, har ändrats till att i tillägg till de anvisade byggnadsytorna, referera reglerna i Miljöministeriets förordning om byggnaders brandsäkerhet § 29 (848/2017) samt Markanvändnings- och byggförordning § 57 (10.9.1999/895) gällande avståndet mellan byggnader.
- Bestämmelsen kring flyghindertillstånd vid uppförande av byggnader, konstruktioner eller anordningar har ändrats till att direkt referera till Luftfartslagen (7.11.2014/864).
- Byggnaders, konstruktioners eller anordningars höjd får ej överstiga +51 meter i N2000-höjdsystemet, med beaktande av flyghinderområdet för Vasa flygplats.
- Bestämmelsen om att konstruktioner för teknisk service kan placeras utanför det på plankartan angivna byggnadsområdet har ersatts av ”*På samtliga kvartersområden kan 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.*”
- Kraven på volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) har gjorts kvartersområdesspecifika.
- Inom området får inte placeras industri eller annan verksamhet, som är kraftigt rökalande, till sin höjd eller på andra sätt inverka försämrande på flygförhållanden och försvåra flygverksamheten.
- Bestämmelserna om det på planområdet bildas vattenområden som lockar till sig fåglar har kompletterats med krav om att vattenområdena ska täckas med till exempel nät för att förhindra att fåglar vistas där.
- I bestämmelserna kring sura sulfatjordar har behovet kring att vidta åtgärder för att minska på olägenheterna som de kan medföra förtydligats.
- Bestämmelserna kring antalet parkeringsplatser har ändrats till:
 - *Affärsutrymmen 1 bilplatser/100 v-m²*
 - *0,7 bilplatser/anställd/skift*

- En del övriga förtydliganden har gjorts, bland annat har majoriteten av förekomsterna av ordet ”bör” ändrats till ”ska”.

Borttagna bestämmelser

- Kravet på en lagringsplats för snö inom tomten har tagits bort.
- Bestämmelsen på att avståndet mellan byggnader bör vara större än höjden av den högsta byggnaden, dock minst 8 meter har tagits bort.
- Bestämmelsen ”För tomtens räddningsväg bör godkännande sökas i samband med byggnadstillståndet.” har tagits bort.
- Bestämmelsen ”Vid lagring av farliga kemikalier och sprängämnen bör stadgade säkerhetskrav följas och anmälningskyldighet beaktas.” har tagits bort.
- Våningstalet har tagits bort.

Nya bestämmelser

- *Ledningar och rör som betjänar områdets samhällstekniska försörjning ska i första hand placeras i gatuområdena.*
- *Vid tomtgränserna, där gårds- och gatunivån eller de intilliggande tomternas gårdsnivå har en höjdskillnad på över en meter, ska tomterna avgränsas från gatan eller intilliggande tomt med en stödmur av sten eller med planteringar.*
- *Vid detaljerad planering av byggnationen, tomtens bruk och avvattning ska söras för att inom området skeende byggnation inte riskerar närmiljöns värden som anknyter till natur och djurliv, Storsträskets miljö eller Toby ås vattenkvalitet.*
- *Vid bestämmandet av anläggningshöjder för byggnaderna, konstruktionerna eller anordningarna ska man beakta lösningarna i dagvattenhanteringsplanen och gatuplaneringen.*
- Bestämmelserna kring sulfatjord på området och överskottsmassa som uppstår vid jordbyggnadsarbeten, har gjorts samstämmiga med de som finns på planförslaget till Granholmsbacken II-detaljplanen:
 - o *Jordmassorna från byggandet på kvartersområdena ska i första hand placeras inom kvartersområdena.*
 - o *Inga jordmassor får placeras på Område där miljön bevaras (/s-1).*
 - o *Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska beaktas vid flytt av jordmassor. Sulfatjorden ska behandlas på ett ändamålsenligt sätt så att risken för att olägenheter uppstår vid uppgrävning och deponering av den minimeras.*

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Den primära markanvändningen för området

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är godstrafikterminalområden, inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors och affärsutrymmen.

5.1.2 Dimensionering

Detaljplanen omfattar områden för:

- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)
- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2)
- Område för allmän väg (LT)
- Område för närrekreation (VL)
- Specialområde avsett för snötippning (E-5)
- Skyddsgronområde (EV)
- Skyddsgronområde (EV-1)
- Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)
- Gatuområden

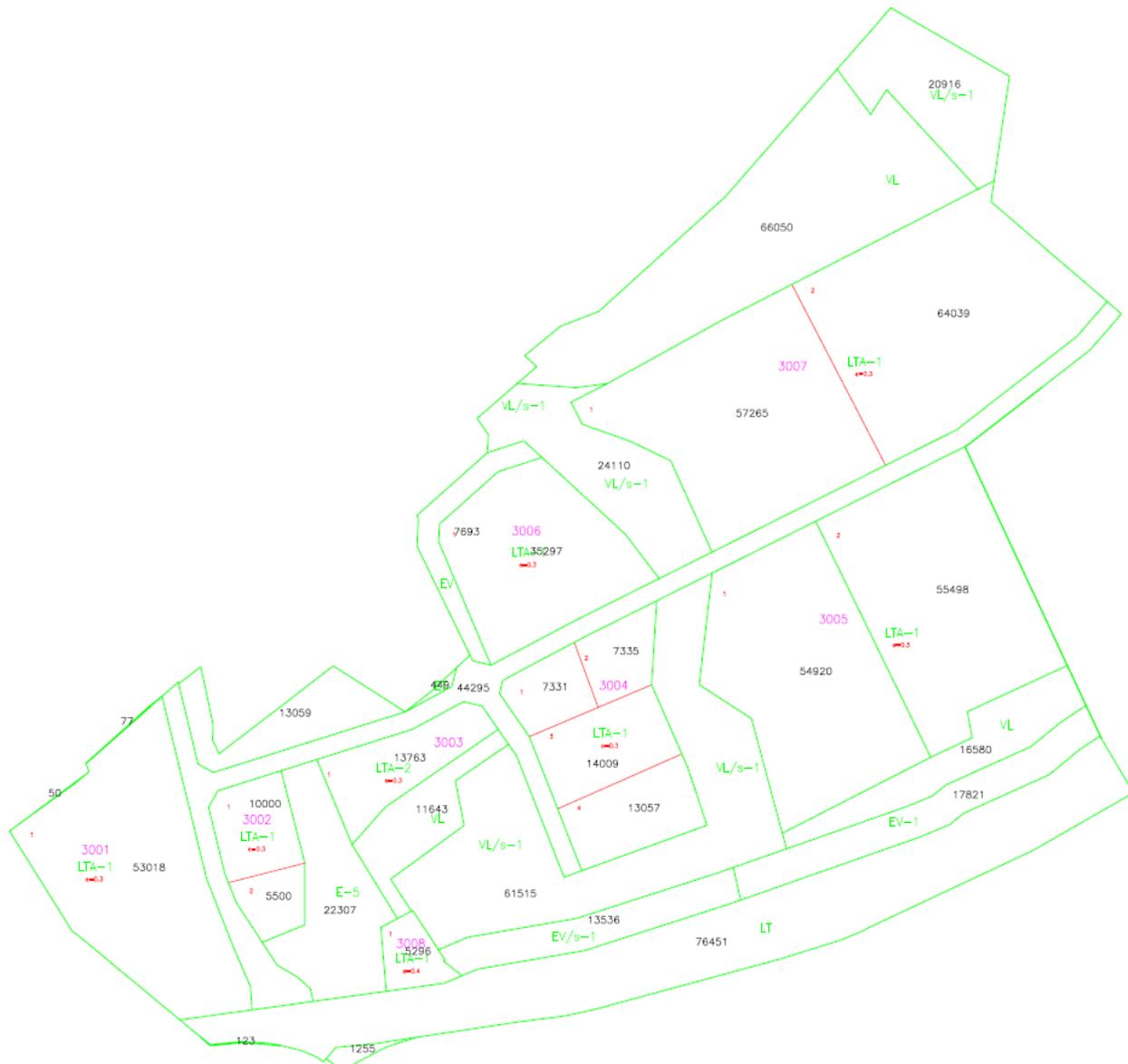


Bild 25. Arealer utskrivna med svart text (m²) på detaljplanestrukturen.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

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

Dagvattenutredning med tillhörande plan för hantering (WSP/Sitowise 2024) har utarbetats på en översiktlig nivå, men på ett sådant vis som uppfyller kraven som ställs i MBL §103 (5.2.1999/132). Dagvattenhanteringsplanen ligger till grund för anvisandet av tillräckliga dagvattenlösningar i detaljplanen, och därtill säkerställs även skyddet av naturvärdena. De riktgivande avgränsningarna för avledning av dagvatten har anvisats så att de inte äventyrar värden som bevaras och framkommer av /s-1 planbeteckningen. Därtill styr de allmänna

planbestämmelserna hur avledningen av dagvatten kan förverkligas med tanke på områdets naturvärden.

Avledning och hantering av dagvatten på området har anvisats i förslaget till detaljplan utgående från den dagvattenutredning som har gjorts år 2024. På basen av dagvattenutredningen så har man anvisat riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu) samt riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1) och riktgivande alternativt eller kompletterande område för avledning av dagvatten (w-2). I dagsläget sker områdets dagvattenflöden via naturliga recipienter på området, via träsk och diken. När området är förverkligat kommer dagvattnet fortsättningsvis delvis att ledas via de naturliga recipienterna.

Mängden områden för närrekreation (VL) inom detaljplaneområdet som helhet är också en sak som är positivt för absorbering av dagvatten. Från nu gällande detaljplaner och till de aktuella detaljplanernas (Granholmsbacken I och Granholmsbacken II) förslagsskeden så har mängden närrekreationsområden ökat med 14,4 %. Närrekreationsområdena inbegriper såväl skogsbeklädda delar som områden för dagvattenhantering, absorberingskapaciteten av vatten varierar således inom området, men som helhet bidrar hela närrekreationsområdet till ett fungerande dagvattenhanteringssystem. Dagvattenhanteringssystemet är endast dimensionerat för de dagvattenmängder som uppstår inom detaljplaneområdena för Granholmsbacken I och II i Korsholms kommun, inget dagvatten får ledas in i dagvattenhanteringssystemet från andra områden.

I VL-området söder om kvarter 3003 finns /s-1 områden (område där miljön bevaras), skogsområden som är betydande med avseende på natur och djurliv. Området ska bevaras i möjligast naturenligt tillstånd. En beteckning för riktgivande ekologisk förbindelse finns utvisat i VL området, förbindelsen ger möjligheten för flygekorren att färdas genom hela Granholmsbacken-området. Flygekorrens livsmiljöer, existerande trädbestånd ska bevaras och vid behov förnyas så att tillräcklig kronförbindelse för flygekorren bevaras.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)

- Inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjäna områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors och affärsutrymmen.

För kvartersområden med LTA-1-beteckning har reserverats totalt 13 tomter i kvarter 3001, 3002, 3004–3007. Byggrätten har angetts genom exploateringstal

$e=0.30-0.40$. Tomternas arealer varierar mellan ca 0,53 – 6,40 ha, och deras totala areal är 36,8556 ha. Den totala byggrätten är 11,1093 ha. En körförbindelse (ajo) finns utvisad i kvarter 3001 till åkermark invid Toby å.

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2)

- Inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors och affärsutrymmen samt servicestationer med försäljning av drivmedel.

För kvartersområden med LTA-2-beteckning har reserverats en tomt i kvarter 3003. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=0.30$. Tomtens areal är 1,3763 ha. Den totala byggrätten är 0,4129 ha.

5.3.2

Övriga områden

Område för närrekreation (VL)

- De riktgivande lösningarna för dagvattenhantering får kompletteras, om behov föreligger.
- Ledningar och rör som betjänar områdets samhällstekniska försörjning kan placeras på området.

För detta ändamål har reserverats sex områden med en sammanlagd areal på 20,0814 ha. Inom områdena finns angivet:

- Friluftsled
- Riktgivande ekologisk förbindelse. Ekologiskt förbindelsebehov mellan flygekorrens livsmiljöer där det existerande trädbeståndet ska bevaras eller förnyas så att en tillräcklig kronförbindelse för flygekorren bevaras. (finns utvisad i nordsydlig riktning från Tobyhållet mot Vasas sida samt vidare mot nordost till Granholmsbacken II).
- Riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1)
- Riktgivande område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu).
- Området är miljön bevaras (/s-1) med bestämmelser främst angående skogsvårdsåtgärder.

I området finns en befintlig jaktstuga, den har beaktats med områdesreserveringen: Område reserverat för jaktstuga eller annan motsvarande verksamhet med motsvarande eller mindre miljöpåverkan (jakt). En körförbindelse (ajo) finns utvisad från Kurirvägen genom närrekreatiomsområdet (VL).

Specialområde avsett för snötippning (E-5)

För detta ändamål har anvisats ett område på 2,2307 ha. Genom området går en körförbindelse (ajo) till kvarter 3008. Ett ledningsområde samt en riktgivande del av ett område för avledning av dagvatten (w-1) finns utvisad i östra delen.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)

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

Skyddsgrönområde (EV)

För detta ändamål har reserverats områden med sammanlagd areal på 2,1229 ha. Områdena omfattas delvis av en /s-1 beteckning med bestämmelser främst angående skogsvårdsåtgärder. Inom området finns även riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu) samt riktgivande del av område för avledning av dagvatten (w-1).

Skyddsgrönområde (EV-1)

För detta ändamål har reserverats områden med en total areal på 1,7821 ha.

Väg- och gatuområden

För detta ändamål har reserverats områden med en areal på 4,4295 ha.

Allmän väg (LT)

För detta ändamål har reserverats områden med en areal på 7,6451 ha. I det allmänna vägområdet finns utvisat riktgivande del av område för avledning av dagvatten (w-1) samt ett område för planskild korsning (e).

Detaljplaneområde som upphävs

Genom detaljplanen upphävs sammanlagt 1,4564 ha av den nu gällande detaljplanen (godkänd 19.3.2012 § 22) för Granholmsbacken I-området. Hela kvarter 3003, del av kvarter 3001, 3002 samt vägområde (gata) vilka inte är förenliga med områdesbehovet.

5.4 Planbeteckningar och planbestämmelser

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

5.5 Namn

Genom detaljplanen tas gatan och gatunamnet Logistikgränden bort. Gatunamnen Logistikleden, Kurirvägen och Östra Runsorvägen kvarstår.

6 KONSEKVENSER FÖR DETALJPLAN

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

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

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

6.1 Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.

Konsekvensbedömningen utgår från den bedömning som gjordes i samband med att detaljplanen godkänd 19.3.2012 §22 utarbetades.

Med tanke på att det aktuella området i princip är oexploaterat så bedöms detaljplanen som helhet medföra betydande konsekvenser inom enskilda bedömningsområden.

Vad gäller den aktuella detaljplaneändringen är de enskilda konsekvenserna av ringa karaktär, för dagvattenhanteringen är detaljplaneändringen av betydande positiv 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 berör det allmänna vägområdet (LT) och härrör från vägplaneringen av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Vägplanering 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. I praktiken tas anslutningen bort när landsvägsförbindelsen förverkligas som 2+2 filig riksväg. Konsekvenserna blir att trafiken till området går via färre anslutningar, vilket ger en något sämre tillgänglighet för tomterna på Granholmsbacken I.

Flyttningen av det allmänna vägområdet (LT) innebär att arealen av tre tomter inom kvartersområde för godsterminal (LTA-1) minskar, detta medför konsekvenser för den byggda miljön och framför allt för de näringsidkare vars tomt påverkas. Andelen tomtmark har även minskat genom att dessa dels utvisats till snötippningsområde (E-5) och dels till närrekreationsområde (VL).

Gällande uppskattade arbetsplatser och den prognostiserade trafikmängden till och från området har helheten av verksamhetsmöjligheterna på Granholmsbacken I, Granholmsbacken II och Långskogen beaktas, dvs. det som kallas GigaVasa-området, eftersom de har samverkande konsekvenser. Som bakgrund för beräkningen av antalet arbetstagare och trafikmängden till och från området har man sett på Teslas fabriker i Austin och Berlin samt Northvolts fabrik i Skellefteå. Därtill har uppgifter erhållits av intressenter på GigaVasa-området som Freyr Battery Finland Oy, Epsilon Advanced Materials Oy och Finnish Battery Chemicals Oy, Shanshan New Material Oy. Specifikt för detaljplanens konsekvensbedömning har uppgifter gällande antalet arbetstagare och förväntade trafikmängder beräknats för hela GigaVasa-området utgående från de uppgifter Shanshan New Material Oy har presenterat. Uppgifter från Shanshan New Material Oy har använts eftersom de har kommit längst med sina etableringsplaner i området.

Det uppskattade antalet arbetstagare är 6500–8000 personer och den prognostiserade trafikmängden är ca 17 000 fordon i dygnet. Siffrorna beskriver den kommande situationen på GigaVasa-området på ett realistiskt sätt. 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. Kommande aktörer på området bör vid behov utreda verksamhetens konsekvenser i ett MKB-förfarande i samband med miljötillståndansökan om verksamheten så kräver. Då det finns en aktör för en enskild tomt på området kommer det att noggrannare redogöras för verksamheternas storlek, kvalitet, uppskattade personalmängder och trafikmängder.

Genom detaljplaneändringen har man gjort arealändringar i områdesreserveringarna med planbeteckningarna LTA-1, LTA-2, LH-P, VL, EV-1, LT och LRT samt gjort nya områdesreserveringar med planbeteckningarna EV och E-5. Ändringar av teknisk karaktär har också utförts. De väsentliga ändringsåtgärderna framkommer i kapitel 4.4. Konsekvenserna i förhållande till detaljplanen godkänd 12.3.2012 § 22 förblir huvudsakligen oförändrad eftersom enbart mindre ändringar görs i till exempel typerna av områdesreserveringar.

För detaljplaneändringens del baserar sig konsekvensbedömningen i detta kapitel på en helhetsmässig bedömning samt på en bedömning i förhållande till det nuvarande planläget.

6.2 Region- och samhällsstrukturen

Förverkligandet av Korsholms (Granolmsbacken, 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-Seinäjäki samt riksvägarna 3 och 8 utnyttjas. Centralt i regionen och på ett fördelaktigt avstånd finns Vasa hamn med ett farledsdjup på 9 meter. I norr på ca 130 km avstånd finns Karleby hamn med ett farledsdjup på 14 meter. I söder på ca 90 km avstånd finns Kaskö hamn med ett farledsdjup på 9 meter.

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

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

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.

För att säkerställa att GigaVasa-området på ett ändamålsenligt sätt ska kopplas till riksvägsnätet behöver landsvägsförbindelsen Vikby-Martois förverkligas. Efter förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois och beroende av vilket hamnvägsalternativ som kommer att anvisas i den pågående landskapsplaneringen så påverkar det både region- och samhällsstrukturella aspekter. Ifall hamnvägsalternativet Vikby anvisas i landskapsplaneringen finns behov att Martois-Stormossen förverkligas parallellt med Vikby-alternativet för hamnvägen. Annars kvarstår trafikproblematiken från Vasklot norrut genom regioncentrum, stadsdelar och kommuncentrum. Det är osannolikt att norrgående trafik från Vasklot skulle använda sig av Vikby-alternativet för att ta sig ut till riksvägsknutpunkten för riksväg 3 och riksväg 8 och därefter svänga tillbaka på riksväg 3 och vidare på den del av riksväg 8 som benämns förbindelsevägen innan man når Smedsbyvägen där riksväg 8 fortsätter norrut. Utöver den region- och samhällsstrukturella samverkan med Vikby-alternativet för trafiken till och från norr så tillgodoser förbindelsen Martois-Stormossen i sig själv betydande fördelar för regionen och samhällsstrukturen i och med att den omfattande avfallshanteringen vid Stormossen skulle erhålla en direkt förbindelse till både GigaVasa-området och Vikby företagscenter samt den kringliggande bebyggelsen utan att gå igenom tätortsområden.

På basen av en modellering daterad 12.6.2024, vilken Ramboll Finland Oy har utarbetat i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, så har det allmänna vägområdet (LT) utvidgats i förhållande till detaljplanen

godkänd 15.4.2021 §32. I och med breddningen av det allmänna vägområdet har man även breddat underfarten under järnvägsområdet (LR) i norr. Med dessa justeringar strävar man till att reservera ett tillräckligt brett område för den noggrannare vägplaneringen, i vilken man också beaktat framtida behov för 2+2 filig riksväg. Planeringen av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois pågår parallellt med detaljplaneändringen.

I den övergripande områdesplaneringen finns anvisat två planskilda korsningar från landsvägsförbindelsen Vikby-Martois till GigaVasa-området. Den ena planskilda korsningen är ämnad att ansluta till Produktionsvägen och den andra till Kurirvägen. I samband med statens vägplanering av landsvägsförbindelsen Vikby-Martios, vilken pågår parallellt med detaljplaneringen, har det från vägplaneringens sida framförts att det inte får anvisas två planskilda korsningar samt att Östra Runsorvägens anslutning till Tobyvägen inte kan anvisas i detaljplanen eftersom den ska stängas när landsvägsförbindelsen Vikby-Martois omklassificeras till riksväg. Utgående från att det i detaljplanen endast kan anvisas en planskild korsning har det gjorts en analys av korsningsområdets funktionalitet vid korsningen Logistikleden-Produktionsvägen-Toby industriväg. Nämda korsning kommer att utgöra huvudanslutning för GigaVasa-området ut till riksvägsnätet och därav behöver dess möjliga kapacitet säkerställas.

Genom detaljplaneändringen utförs enbart tekniska justeringar som påverkar region- och samhällsstrukturen. Varpå inga betydande konsekvenser är att vänta. En förutsättning är dock att de trafikrelaterade lösningarna i regionen förverkligas i takt med detaljplaneområdets utbyggnad och behov.

Vartefter området förverkligas ökar behovet av att förverkliga landsvägsförbindelserna Vikby-Martois och Martois-Stormossen. Landsvägsförbindelsen Vikby-Vasa hamn fyller en viktig funktion tillsammans med Vikby-Martois och Martois-Stormossen, men dock inte enskilt pga. andra hamnmöjligheter. Förverkligandet av GigaVasa-området medför därmed konsekvenser för regionens kommuner och den lokala NTM-centralen för att förverkliga landsvägsförbindelserna Vikby-Martois och Martois-Stormossen, även om dessa oberoende av GigaVasa-området bidrar till ett mera ändamålsenligt riksvägsnät i Finland som helhet.

6.3 Trafiken

Som basuppgifter för detaljplanen finns inte tillgängligt noggranna uppgifter gällande behov av kvadratmeter våningsyta eller antalet arbetstagare som omfattas av kommande byggnation, eftersom detta är information som kan klassas under affärshemligheter. För området har det i nuläget inte slagits fast en kommande projektör eller dennas underleverantörer, som kan med beaktande av verksamhetens art vara flera. I samband med utarbetandet av detaljplanen godkänd 11.10.2018 §72 för bredvidliggande området har man jämfört olika projekt och kunnat konstatera att ytan som krävs för byggnaderna inte direkt är i förhållande till

verksamhetens omfattning eller dess uppskattade behov av arbetstagare eller transporter.

I samband med uppgörandet av detaljplanen, godkänd 11.10.2018 §72, så har det vid myndighetssamråd samt i NTM-centralens utlåtande framhävts kollektivtrafikens och den lätta trafikens möjligheter gällande trafikarrangemangen i området. Den regionala kollektivtrafiken använder rv 3 och rv 8 samt regionalväg 715 (Laihelavägen). Troligen kommer arrangemanget av smidiga och säkra kollektivtrafikförbindelser till området att förutsätta att det byggs några nya trafikhallplatser för kollektivtrafiken vid regionalväg 715 (Laihelavägen). 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. Redan i nuläget finns det en del planreservationer i de gällande delgeneralplanerna. 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 beaktande av uppgifterna som framkommer i kapitel 6.1 gällande den allmänna konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet, kan man anta att de mängder personal och delvis därav härledda mängder trafik som används i detaljplaneringen beskriver en realistisk situation och kan anses vara tillräcklig som grund för den trafikrelaterade konsekvensbedömningen.

Justeringar i gatunätet har utförts bland annat utifrån de samhällstrukturella förändringarna som framgår ur kapitel 6.2 gällande konsekvenser för region- och samhällsstruktur.

6.3.1 Fordonstrafiken

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 (Laihelavägen) och rv 3 kan det uppkomma konsekvenser för trafikens smidighet och säkerhet, ifall trafiken ökar betydande. Då det gäller rv 3 är den del av vägen som är tvåfilig 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 avsnitt där det inte finns lätta trafikleder.

Vid förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, kommer trafiken till GigaVasa-området att i huvudsak använda sig av nämnda landsvägsförbindelse, varvid genomfartstrafik genom Toby tätorts- och byområde då reduceras.

Genomförandet av Vasa hamnväg skulle förbättra förbindelsen mellan Vasa hamn och GigaVasa-området. Efter att vägen byggts behöver trafiken till hamnen inte längre köra genom Vasa centrum.

I takt med att området förverkligas 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 mot nordost längs rv 8 (landsvägsförbindelsen Vikby-Martois och Martois-Stormossen alternativt Martois-Vassor). 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 rv 8 inte byggs kommer de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173 (Vattentagsvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen) att belastas. I ett sådant fall leds trafiken genom tätorsområden, för att vid behov då förhindra eventuella betydande trafikrelaterade olägenheter längs med nämnda vägar bör ändamålsenliga åtgärder av tillfällig karaktär vidtas av väghållaren.

Antalet arbetsplatser i GigaVasa-området påverkar trafikmängderna avsevärt längs riksväg 3 och flertalet tätorsområden, för ändamålet är det viktigt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, förverkligas. På basen av trafikprognosen som gjordes år 2018 så beräknas det att det att trafikmängden för rv 3 vid flygplatsen, på den norra sidan av den planskilda korsningen till riksväg 8, kommer att uppgå till 26 000–34 000 fordon per dygn beroende på arbetsplatsmängderna. Byggandet av den nya rv 8 från Martois fram till Stormossen eller Vassor 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 GigaVasa-området. Motorvägens förmedlingsförmåga räcker för dessa trafikmängder, men de planskilda korsningarnas funktion förutsätter åtgärder som bör undersökas noggrannare i samband med vägplaneringen. Det som inte framgår ur Långskogens och Granholmsbackens trafikutredningen som gjordes år 2018 är en analys av potentiella synergieffekter som uppstår mellan GigaVasa-området och Stormossen, gällande avfallshantering och återvinning. Genom att prioritera Martois-Stormossen framom Martois-Vassor som en första förlängning på Vikby-Martois så kan synergieffekterna tillgodoses och en stor del av den tunga trafiken kan också i praktiken undvika genomfart i flertalet tätorsområden i regionen.

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 rv 8 genomförs.

Internt på Granholmsbackens del av GigaVasa-området har det anvisade gatunätet närmare granskats. Justeringar i gatunätet har utförts bland annat utifrån de samhällstrukturella förändringarna som framgår ur kapitel 6.2 gällande konsekvenser för region- och samhällsstruktur. Nedan framkommer de specifika konsekvenserna för områdets interna trafik som uppstår av förändringen.

För att noggrannare utreda och bedöma funktionalitet och områdesreserveringar med avseende på en eventuell cirkulationsplats vid Produktionsvägen och Logistikleden till Granholmsbacken I och II: detaljplaners förslagsskede, så har en uppdaterad trafikutredning utarbetats av Ramboll 09/2024. En resealstringsbaserad trafikprognos som omfattar hela GigaVasa-området och som beaktar de huvudsakliga trafikflödena som kommer utifrån till området, har gjorts som grund för bedömning av cirkulationsplatsens funktionalitet. Behovet av en framtida tvåfilig rondell eller en turborondell har också bedömts, samt behov av avtagsfiler vid de anslutningar som är närmast belägna rondellen och vilket utrymme som behövs för dessa. De trafikmässiga målen är att säkerställa en smidig och säker trafik i området. Smidigheten i rondellen är av största vikt, rondellen är belägen i direkt anslutning till den framtida planskilda korsningen, och när området är utbyggt i sin helhet bör trafiken löpa smidigt, eftersom rondellen kommer att förmedla all trafik i området från den planskilda korsningen, och även betydande trafikströmningar från Vasahållet.

I resealstringen och trafikprognos 2040 har man inte beaktat andelar av olika färd sätt, utan hela resealstringen har beräknats som personbilstrafik. Resealstringen av lastningsområdet för tåg (kvartersområde för godstrafikterminal, LTA-3) har inte beaktats, eftersom den tunga trafiken har beräknats separat i resealstringen för respektive tomt. Möjligheterna för gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik i området har därtill bedömts med avseende på nuläge och framtiden.

I trafikprognos 2040 har man utgått från den i vägplanen för Vikby-Martois icke kalibrerade maximala prognosen för alternativet med en planskild korsning vid området.

Enligt resealstringskalkylen är den totala resealstringen via den anvisade cirkulationsplatsen för GigaVasa-området ca 11 700 fordon/dygn, varav den tunga trafiken utgör ca 1 700 fordon/ dygn. Av denna trafik uppskattas ca 80 % gå till Produktionsvägen söderut mot den planskilda korsningen, ca 15 % till Produktionsvägen norrut, och ca 5 % till Östra Runsorvägen norrut.

Trafikmängderna inom området baserar sig på resealstringskalkylen och trafikmängderna enligt trafikprognosen 2040, när området är förverkligat och utbyggt i sin helhet. Utgående från detta har man i trafikutredningen konstaterat att

det största trafikflödet i området är mellan Logistikleden och Produktionsvägen söderut. De stora mängderna tung trafik i området är också anmärkningsvärda.

Cirkulationsplatsens funktion enligt trafikmängderna 2040 och de facto att området är fullt utbyggt har granskats i trafikutredningen för att man ska kunna bedöma smidigheten i trafiken. Granskningen har gjorts under trafiktoppen på eftermiddagen, vilken motsvarar ca 10 % av hela dygnets trafik. På Produktionsvägen söderifrån, vilken har den största belastningen är väntetiden i genomsnitt 27 sekunder under den livligaste timmen, med en kö på maximalt 13 fordon. Enligt den största beräknade belastningen så bedöms rondellens servicenivå som försvarlig (D). Av anslutningens kapacitet används 80 % och enligt trafikmängderna i prognosen 2040 så fungerar Produktionsvägens och Logistikledens cirkulationsplats ganska bra som enfilig, men tål inte någon ökning av trafikmängden.

En känslighetsanalys av en enfilig cirkulationsplats med en beräknad trafikmängd på 1,1-falt utfördes också. Under den livligaste timmen är väntetiden på Produktionsvägen söderut i genomsnitt 48 sekunder, vilket betyder att anslutningens servicenivå sjunker till dålig (E). Vid denna trafikmängd uppstår köer med genomsnitt 20 fordon och 92 % av anslutningens kapacitet används. Då trafiken ökar till över 1,1-falt från prognosen börjar det redan uppstå behov av att göra cirkulationsplatsen tvåfilig eller till en turborondell.

I detaljplanen för Granholmsbacken II har man beaktat de i trafikutredningen 09/2024 givna rekommendationerna. Man har reserverat ett tillräckligt stort gatuområde för cirkulationsplatsen, vilket i framtiden också möjliggör byggandet av en tvåfilig cirkulationsplats alternativt en turborondell, om trafikmängderna ökar till en sådan nivå att detta är behövligt för korsningsområdets funktionalitet och trafiksäkerhet. Vidare så har man reserverat tillräckligt breda gatuområden, vilket möjliggör förverkligandet av separata avtagsfiler i direkt anknytning till cirkulationsplatsen samt i avtagfilen till vänster i korsningen Logistikleden-Katodvägen.

Genom att man i detaljpanelösningen för Granholmsbacken II har beaktat rekommendationerna som har givits i trafikutredningen 09/2024 så möjliggör man ett smidigt och säkert trafikflöde i GigaVasa-området även då det är fullt utbyggt. Den stora mängden tung trafik i området ökar olycksrisken och försämrar särskilt säkerheten för gång- och cykeltrafiken i anslutningsområdena. För att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kommer det att byggas kombinerade gång- och cykelbanor längs Produktionsvägen, i början av Industrivägen i Toby, mellan de första kvarteren på Logistikleden samt längs Katodvägen. I samband med byggandet av lederna för lätt trafik så bör det fästas uppmärksamhet vid säkra arrangemang vid anslutningsområdena.

När detaljplanernas trafiklösningar förverkligas enligt de målsättningar som detaljplanerna möjliggör och de i detaljplanerna reserverade områdesbehoven, så

bedöms det att inga betydande negativa konsekvenser för trafiken inom detaljplaneområdena samt de närbelägna tätorts- och byaområdena uppstår. Inom detaljplaneområdet har inga fyrvägs korsningar anvisats, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynvinkel.

Med tanke på funktion, smidighet och säkerhet i fordonstrafiken till och från området så är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois förverkligas när detaljplaneområdet bebyggs, eftersom den utgör en betydande aspekt för trafikflödet och trafiksäkerheten i GigaVasa-området och närområdet i allmänhet.

Konsekvenserna för fordonstrafiken som detaljplanen medför bedöms vara förbättrade jämfört med nuläget. Betydande negativa konsekvenser är inte att vänta om de trafikrelaterade detaljplanelösningarna förverkligas i takt med GigaVasa-områdets utbyggnad.

6.3.2 Kollektivtrafiken

Då området förverkligas ökar efterfrågan för kollektivtrafik. För att kunna svara på den ökande efterfrågan finns det ett behov av att ta med GigaVasa-området i kollektivtrafikrutterna 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 till och från området.

Genom utveckling av möjligheter till kollektivtrafik till området samt att tryggt kunna färdas med cykel till området och inom området så kan mängden personbilstrafik i området minska, vilket är positivt för områdets trafiksäkerhet. Behovet av kollektivtrafiken ökar i takt med att området förverkligas, och man har i detaljplanen för Granholmsbacken II reserverat utrymme för busshållplats samt gångförbindelse till busshållplatsen vid anslutningen Produktionsvägen-Logistikleden. En annan faktor som skulle öka områdets tillgänglighet kollektivt är en hållplats för regionaltåg i områdets närhet. Med tanke på främjandet av en hållbar utveckling borde järnvägsspåret användas både för godstrafik och för arbetsresor.

Konsekvenserna för kollektivtrafiken som detaljplanen medför bedöms vara förbättrade jämfört med nuläget. Positiva konsekvenser är att vänta om de trafikrelaterade detaljplanelösningarna förverkligas i takt med detaljplaneområdets utbyggnad.

6.3.3 Gång- och cykeltrafiken

En separat lättrafikled går längs Tobyvägen. Inom detaljplaneområdet finns möjlighet att anlägga lättrafikleder längs huvudgatorna. Därtill har en underfart för lättrafik anvisats för att koppla ihop Östra Runsorvägen med Tobyvägen. Med åtgärden säkerställs att Toby tätorts- och byområde och bosättningen längs med Östra Runsorvägen även i fortsättningen har en ändamålsenlig förbindelse.

Därtill möjliggörs anläggandet av lättrafikleder strax sydväst om den allmänna vägområdets planskilda korsning i samband med anläggandet av densamma.

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.

Konsekvenserna för gång- och cykeltrafiken som detaljplanen medför bedöms vara förbättrade jämfört med nuläget. Betydande negativa konsekvenser specifikt för trafiksäkerhetsaspekter i den centrala delen av GigaVasa-området är inte att vänta om de trafikrelaterade detaljplanelösningarna förverkligas i takt med detaljplaneområdets utbyggnad.

I detaljplanen finns anvisat en ny riktgivande friluftsvägs- och serviceled huvudsakligen på en befintlig skogsväg.

6.3.4 Järnvägstrafik

För vägtrafikens del belastar en betydande del av godstrafiken till Vasklot gatunätet i Vasa centrum, vid förverkligandet av kvartersområdet för godstrafikterminal på Granholmsbacken II i anknytning till järnvägsförbindelsen kan godstransporter styras till spårtrafiken i stället för det allmänna vägnätet.

LRT-området som anvisats i detaljplanen godkänd 19.3.2012 § 22 har tagits bort, denna skulle möjliggöra en industrispårvägsförbindelse mot Vasa flygfält, men behovet av denna har i samråd med Finavia bedömts vara av ringa betydelse. Finavia kan, för Vasa flygplats del, använda sig av godstrafikterminalområdet (LTA-3) på Granholmsbacken II för att få tillgång till industrispårvägsområdet (LRT) på vilken lastning och lossningen sker. Genom detta undviks även betydande terrängingrepp norr om kvarter 3007, vilka skulle krävas för områdets förverkligande.

Näringsverksamheterna inom hela Granholmsbackenområdet kan dra nytta av industrispårvägen tack vare det lättillgängliga lastnings- och lossningsområdet. En ökad andel järnvägstransporter har positiva konsekvenser i och med minskade koldioxidutsläpp och en mindre belastning på det allmänna vägnätet.

Österbottens förbund håller på med att utarbeta Österbottens landskapsplan 2050 där det medtaget ett behov för järnvägsförbindelse "kustbanan" som sträcker sig mellan Helsingfors-Torneå. En viktig fråga är om järnvägen skall gå genom detaljplaneområdet, och om det finns rum till den eller om järnvägen borde byggas på utsidan av detaljplaneområdet.

En reservation i detaljplanen för en järnvägssträckning genom Granholmsbacken utan någon noggrannare projektering att utgå ifrån skulle i praktiken betyda att man måste reservera ett mycket brett område för ändamålet, för att kunna säkerställa att järnvägen inte kommer i konflikt med annan markanvändning i framtiden.

Eftersom ingen noggrannare projektering av järnvägssträckningen har utförts så är det inte möjligt att reservera en sträckning för järnvägen genom

detaljplaneområdena på Granholmsbacken. Områdesanvändningen har i detaljplanen optimerats för att både säkerställa en ändamålsenlig tomtareal för näringslivet och för att säkerställa bevarandet av naturvärdena som finns i området. En dylik järnväg måste anvisas utanför detaljplaneområdena, och antagligen på sydöstra sidan av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois.

Konsekvenserna för järnvägstrafiken bedöms positiva då funktionen kan koncentreras till ett område som betjänar både Granholmsbackens och Långskogens delar av GigaVasa-området. Avlägsnandet av industrispårvägsförbindelsen mot Vasa flygfält bedöms inte ha några betydande negativa konsekvenser för näringslivet.

6.3.5 Flygtrafiken

Byggnaders, konstruktioners eller anordningars höjd får ej överstiga +51 meter i N2000-höjdsystemet, med beaktande av flyghinderområdet för Vasa flygplats. 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 bland annat 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.

Om det på planområdet bildas vattenområden som lockar till sig fåglar så att flygsäkerheten äventyras, ska vattenområdena täckas t.ex. med nät för att förhindra att fåglar vistas där.

Konsekvenserna för flygtrafiken som detaljplanen medför bedöms vara oförändrade jämfört med nuläget. Betydande negativa konsekvenser är inte att vänta om detaljplanens bestämmelser gällande flygtrafiken efterföljs.

6.4 Energi- och samhällsekomin

För förverkligandet av GigaVasa-området kommer det att behövas betydande investeringar och betydande energitillförsel därtill tillkommer betydande sysselsättningseffekter att tillkomma i byggnadsskedet, i kapitlet redogörs även för uppskattade skatteintäkter samt övriga uppskattade kommunala intäkter och utgifter. Då sysselsättningen ökar växer också regionens livskraft.

Av betydande investeringsobjekt kan följande belysas:

- Landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken i första skedet kan förverkligas som landsväg även om det allmänna vägområdet i detaljplanen har dimensionerats så att landsvägen i framtiden kan förverkligas som riksväg.
- Industrispårvägsområdet på GigaVasa-området.

- Möjliggörande av en 400 kV och två 110 kV luftledningar från Toby elstation till GigaVasa-områdets elstation på Långskogen.
- Anläggandet av det kommunala gatunätet med tillhörande infrastruktur.
- Anläggandet av det allmänna dagvattenhanteringssystemet.

Av betydande sysselsättningseffekter kan följande belysas:

- I byggnadsskedet uppstår betydande sysselsättningseffekter. De totala effekterna för sysselsättningen som delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken skapar har analyserats i delgeneralplaneskedet med ett antaget exploateringsstal på $e=0,3$. Storleksklassen 44 000 årsverken, av vilka 26 000 årsverken riktas till byggbranschen och cirka 18 000 årsverken indirekt till andra branscher. I detaljplanen godkänd 11.10.2018 §72 hade T/kem-områdena ett exploateringsstal på $e=0,3$ medan exploateringsstalet i detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32 är $e=1,3$ vilket kan påverka det totala antalet årsverket.
- Inom GigaVasa-området uppskattas uppstå ca 6500–8000 arbetsplatser, vilket ger avsevärda indirekta effekter för kommunerna; kommunalskatteintäkter och bolagsskatteintäkter.

Bland betydande intäkter och kostnader för delområdet Granholmsbacken I kan följande belysas:

Detaljplanen innehåller i sin helhet ca 1 850 m gata, varav ca 150 m är oförverkligad. Med en teoretisk kostnad på 1 200 euro per löpmeter huvudgata/ industriväg med tillhörande lätttrafikled uppskattas den teoretiska totalkostnaden uppgå till ca 180 000 euro.

Underhållet och skötseln av gatunätet har en uppskattad löpmeterkostnad på 10,5 €/m. Detta ger en livscykelkostnad på ca 19 425 €/år för gatunätet.

Kostnaderna för dagvattenbassängerna samt dikes- och rörsystemen, vilka krävs för förverkligandet av det allmänna dagvattensystemet i området uppskattas kosta ca 400 000 €.

För Granholmsbacken I-området uppstår kostnader för markköp på ca 235 000 €, genom markköpen kan man säkerställa funktionen och tillräckligheten i det allmänna dagvattensystemet som är gemensamt för Granholmsbacken I och II.

Det tillkommer kostnader för behövliga ändringsarrangemang vid Östra Runsorvägen. Ändringsarrangemangen är ett resultat av statens vägplanering gällande landsvägsförbindelsen Vikby-Martois. Konkret gäller ändringsarrangemangen följande:

- Nuvarande tomtanslutning till tomt 1 i kvarter 3008 behöver anläggas till i detaljplanen anvisad plats.

- Nuvarande infart till fastighet 499-420-1-36 Örns måste avlägsnas. Ny infart anvisas som körförbindelse genom tomt 1 i kvarter 3001. Den anvisade körförbindelsen anses dock inte skälig för innehavaren av tomt 1 i kvarter 3001. Därmed behöver körförbindelsen korrigeras genom en teknisk justering efter att planförslaget varit offentligt framlagt. En lösning behöver hittas i samband med den till detaljplanen parallellt pågående vägplaneringen av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois.
- Anslutningen mellan Tobyvägen och Östra Runsorvägen avlägsnas i samband med förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois. Östra Runsorvägens anslutning kan kvarstå så länge förbindelsen Vikby-Martois klassificeras som landsväg. Oberoende om förbindelsen Vikby-Martois är klassificerad som riksväg eller landsväg ges Tobyvägen inte någon anslutningsmöjlighet. Av nämnda orsak behöver en underfart som tillgodoser tillgängligheten i området som helhet samt att den redan byggda miljön inte ska splittras.

Det är inte ändamålsenligt att anvisa körförbindelsen (ajo) till jaktstugan genom tomt 1 kvarter 3008 och därför har en ny körförbindelse (ajo) anvisats från Kurirvägen genom närrekreationsområde. Den befintliga körförbindelsen genom tomt 1 i kvarter 3003 bör dock kunna användas tills tomten bebyggs. Eftersom det finns ett redan stiftat servitut från logistikleden med fyra meters bredd till jaktstugan, bekostas flytten av körförbindelsen av fastighetsbesittaren till fastighet 499-420-6-39 NLC 5.

Det är sannolikt att det kommer att etableras energiintensiv industri i GigaVasa-området. Å andra sidan producerar den industri 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 en 400 kV och två 110 kV luftledningar till en elstation på GigaVasa-området. Luftledningen dras från Toby elstation via GigaVasa-området och vidare mot Vasklot.

Fastighetsskatten som kommunen erhåller för byggnaderna på området är svårberäknad då det är många faktorer som påverkar nivån (så som om byggnaden är uppvärmd, användningsändamål, byggnadens storlek, etc.). I kalkylen så antas att alla tomter är utarrenderade av kommunen, vilket gör att ingen fastighetsskatt upp bärs för marken.

Områdestyp	Areal (m ²)	E-tal	Byggrätt (m ²)	Skatt (€/m ²)	Årlig skatt (€)
LTA-1	368 556	0,3–0,4	111 093	5	555 465
LTA-2	1 3763	0,3	4 129	5	20 645
Totalt	382 319 m²		115 222 m²		576 110 €

Bild 27. Ungefärlig beräkning av den årliga fastighetsskatten.

Avgifterna som kommunen erhåller för behandlingen av byggloven på området har beräknats enligt byggnadstillsynens förslag på taxa för år 2025 på 4 €/m².

Områdestyp	Areal (m ²)	E-tal	Byggrätt (m ²)	Bygglovsavgift (€/m ² byggrätt)	Bygglovsavgift (€)
LTA-1	368 556	0,3-0,4	111 093	4	444 372
LTA-2	1 3763	0,3	4 129	4	16 516
Totalt	382 319 m²		115 222 m²		460 888 €

Bild 28.Uppskattning av av bygglovsavgifterna.

Gällande anslutningsavgifter till det kommunala vatten- och avloppsnätet har Korsholms vattentjänstverk inga tariffer att utgå ifrån för dylik helhet med storskalig industriverksamhet. Korsholms vattentjänstverk utför därför en separat beräkning för dylika områden vartefter som behov uppstår. Anslutningsavgifterna uppskattas nedan enligt taxan i Vasa stad.

Områdestyp	Areal (m ²)	E-tal	Byggrätt (m ²)	Anslutningsavgift (€/m ² byggrätt)	Anslutningsavgift (€)
LTA-1	368 556	0,3-0,4	111 093	3	333 279
LTA-2	1 3763	0,3	4 129	3	12 387
Totalt	382 319 m²		115 222 m²		345 666

Bild 29.Anslutningsavgifterna uppskattade enligt taxan i Vasa stad.

I sin helhet så kräver förverkligandet av GigaVasa-området som helhet betydande investeringar, vilket ger stora konsekvenser för samhällsekonomin på både det kommunala och statliga planet.

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

Mikroklimatet i detaljplaneområdet 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.

6.5.1 **Marken och berggrunden**

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.

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

Till planförslaget har utretts ett område för landskapsbyggnadsobjekt där man hade kunnat placera överskottsmassor med en höjd upp till 35 meter. Teoretiskt hade området kunnat motta 800 000 m³ men vid noggrannare granskning och sondering av området konstaterades det att utan stabiliseringsåtgärder kunnat rymma endast 240 000 m³ varför området utvisas som LTA-1 tomt till planförslaget. Området hade

anpassats till landskapet genom att planteras eller beskogas i enlighet med omgivande terräng och området kunde ha använts för närrekreation i kombination med friluftslederna.

Jordmånen i utredningsområdet består huvudsakligen av finkornig jordart med blandfraktion och gyttjig jord (Bild 30). En jordmånskarta över utredningsområdet finns endast i skalan 1:200 000, det vill säga det finns ingen detaljerad information om jordarterna i utredningsområdet.

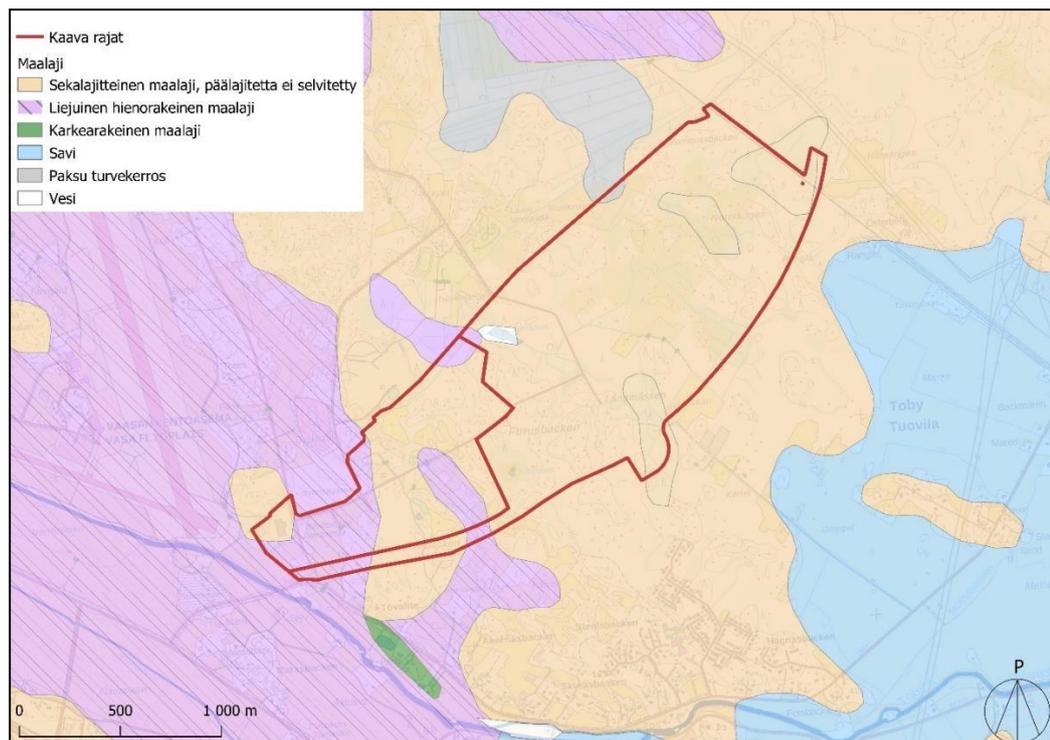


Bild 30. Jordmån i utredningsområdet (jordmånskarta: GTK, bakgrundskarta: Lantmäteriverket).

Utgående från förhandstolkningsmaterialet 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 detaljplaneområdet, 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 arbetsätt 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.

Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska utredas i samband med byggnation och vid behov vidta åtgärder för att förhindra och minska konsekvenserna. Genom de allmänna bestämmelserna har de sura sulfatjordarnas behandling definierats.

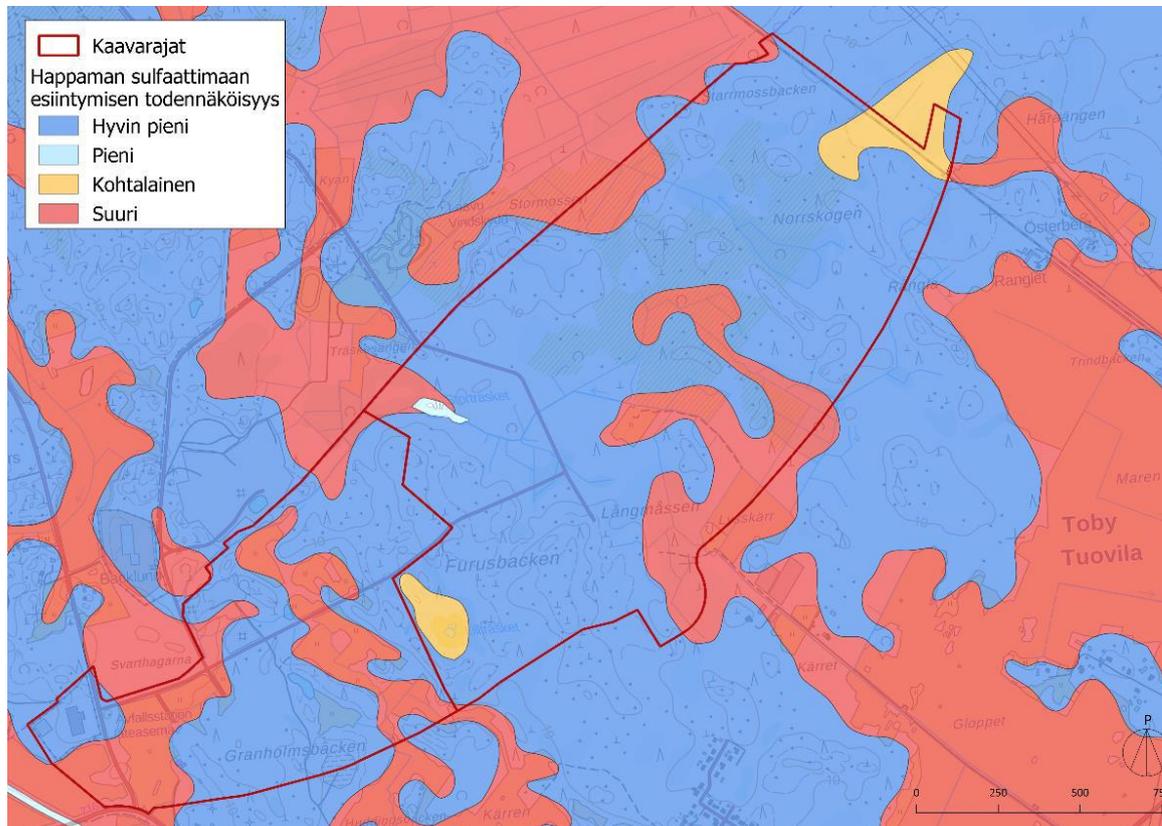


Bild 31. Sannolikheten för förekomst av sura sulfatjordar i utredningsområdet (sura sulfatjordar: GTK, terrängkarta: Lantmäteriverket).

6.5.2 Vattnet och dagvatten

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 grönområdena. Grundvattenområden finns inte anvisade längs med de tilltänkta rutterna för dagvattenavledning, varken inne på detaljplaneområdet eller utanför detsamma. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 2 kilometers avstånd i söder. Därav är det andra faktorer än detaljplanens anvisade markanvändning som eventuellt kan medföra betydande konsekvenser för grundvattenområden.

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. För Granholmsbackens del av GigaVasa-området utarbetades en uppdaterad dagvattenutredning och plan för hantering år 2024 (WSP), denna tar i beaktande den nya detaljpanelösningen samt höjandet av exploateringstalet på T/kem-kvartersområdena från $e=0,3$ till $e=1,3$.

I samband med utarbetandet av planförslaget så har en ny dagvattenutredning med tillhörande plan för hantering utarbetats för Granholmsbackens del av GigaVasa-området (Sitowise 2024), bilaga 4 till detaljplanebeskrivningen. Denna tar i beaktande att man i detaljplan för Granholmsbacken II, godkänd 15.4.2021, har höjt exploateringstalet för T/kem-kvartersområdena från $e=0.3$ till $e=1.3$. Höjningen av exploateringstalet medför en stor ökning av arealen av vattenogenomsläppliga ytor.

I detaljplanen har man anvisat att de stora dagvattenmängder som uppstår i kvarter 3019 och 3020 samt LRT-området ska ledas in till dagvattennätet via en förbehandlingsbassäng som är kopplad till en dagvattenbassäng vid korsningen av Produktionsvägen och Logistikleden. Från dagvattenbassängen leds vattnet vidare till Storträsket och därefter vidare mot Granholmsbacken I och Toby å.

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. 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.

Det nya föreslagna dagvattensystemet är dimensionerat för ett skyfall med en varaktighet på 10 minuter som återkommer vart femte år (192 l/s/ha), där hänsyn har tagits till klimatförändringens effekt med en ökad nederbörd på +20 %.

De föreslagna översvämningsrutterna och vägtrumorna för dessa har dimensionerats för ett skyfall som inträffar en gång vart 50:e år. Som varaktighet för dimensioneringsregnet har 20–30 minuter använts, beroende på storleken av det övre avrinningsområdet.

I detaljplanen har den nya dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering beaktats. Bland annat genom att skapa förbättrade förutsättningar för att anlägga fördröjningsbassänger intill kommunrån mot Vasa stad. Planförslaget anvisar även diken för dagvattenavledning (w-1) i enlighet med dagvattenutredningens

tillhörande plan för hantering. I detaljplanen har diken till största delen placerats inom områden som förblir i kommunens ägo, vilket tryggar skötseln av diken. I planbestämmelserna finns också anvisat kvartersområdesspecifika dagvattenbestämmelser gällande krav på fördröjningskapacitet/ogenomsläpplig yta samt maximal flödes hastighet/tomtyta.

Som allmänna bestämmelser angående den tomtvisa dagvattenhanteringen har krav ställts på både rening av dagvatten och fördröjningskapaciteten. Gällande rening framkommer att smutsigt asfalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller annat filtreringssystem till dagvattenavloppet. Gällande fördröjningskapacitet framkommer att det på alla kvartersområden ska förverkligas $1,5 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ fördröjningskapacitet per ogenomsläpplig yta på tomten. Flödes hastigheten vidare ut till det allmänna dagvattenhanteringssystemet från alla kvartersområden har angetts till $0,2 \text{ l/s}/100 \text{ m}^2$ maximal flödes hastighet per tomtyta.

I Storträsket på området benämnt Granholmsbacken II finns åkergodans livsmiljö samt lekplats, genom att leda dagvattnet genom Storträsket så garanterar man att träsket inte torkar ut och därigenom tillgodoses förutsättningarna för åkergodan i området. Enligt dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering är det sannolikt att åkergodan även sprider sig vidare till de framtida dagvattenbassängerna.

I tillägg till dagvattenlösningarna som anvisats på basen av dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering så anvisas det i detaljplanen en rutt för avledning av dagvatten på sydsidan om Storträsket med planbeteckningen *Riktgivande alternativt eller kompletterande område för avledning av dagvatten (w-2)*. Denna rutt tas i bruk ifall dagvattnet till sin mängd eller kvalitet förorsakar olägenheter för

naturvärdena i Storträsket. Genom att ta denna alternativa/kompletterande lösning i bruk så kan dagvattenströmningen genom Storträsket regleras.

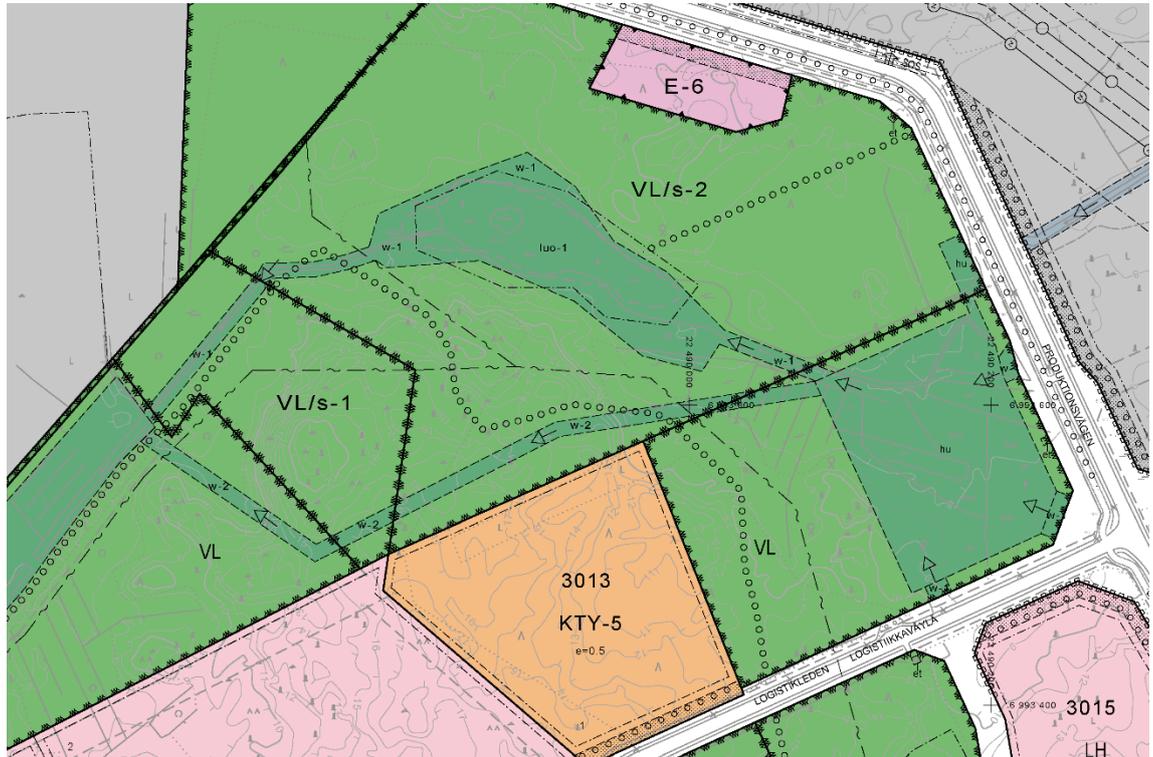


Bild 32. Del av dagvattenhanteringslösningar kring Storträsket. Det alternativa/ kompletterande området för dagvattenavledning är anvisat med w-2 beteckning på plankartan.

På grund av osäkerheten kring dagvattenmängderna som uppstår inom Granholmsbacken-området och översvämningssäkerheten vartid har merparten av LTA tomterna i kvarter 3002 anvisade i detaljplanen, godkänd 19.3.2012, ersatts med ett specialområde avsett för snötippning (E-5). Utöver snötippning utgör E-5 området en väsentlig del av dagvattenhanteringsystemet, både för den vanliga dagvattenavledningen och för områdesbehoven vid översvämningstillfällen.

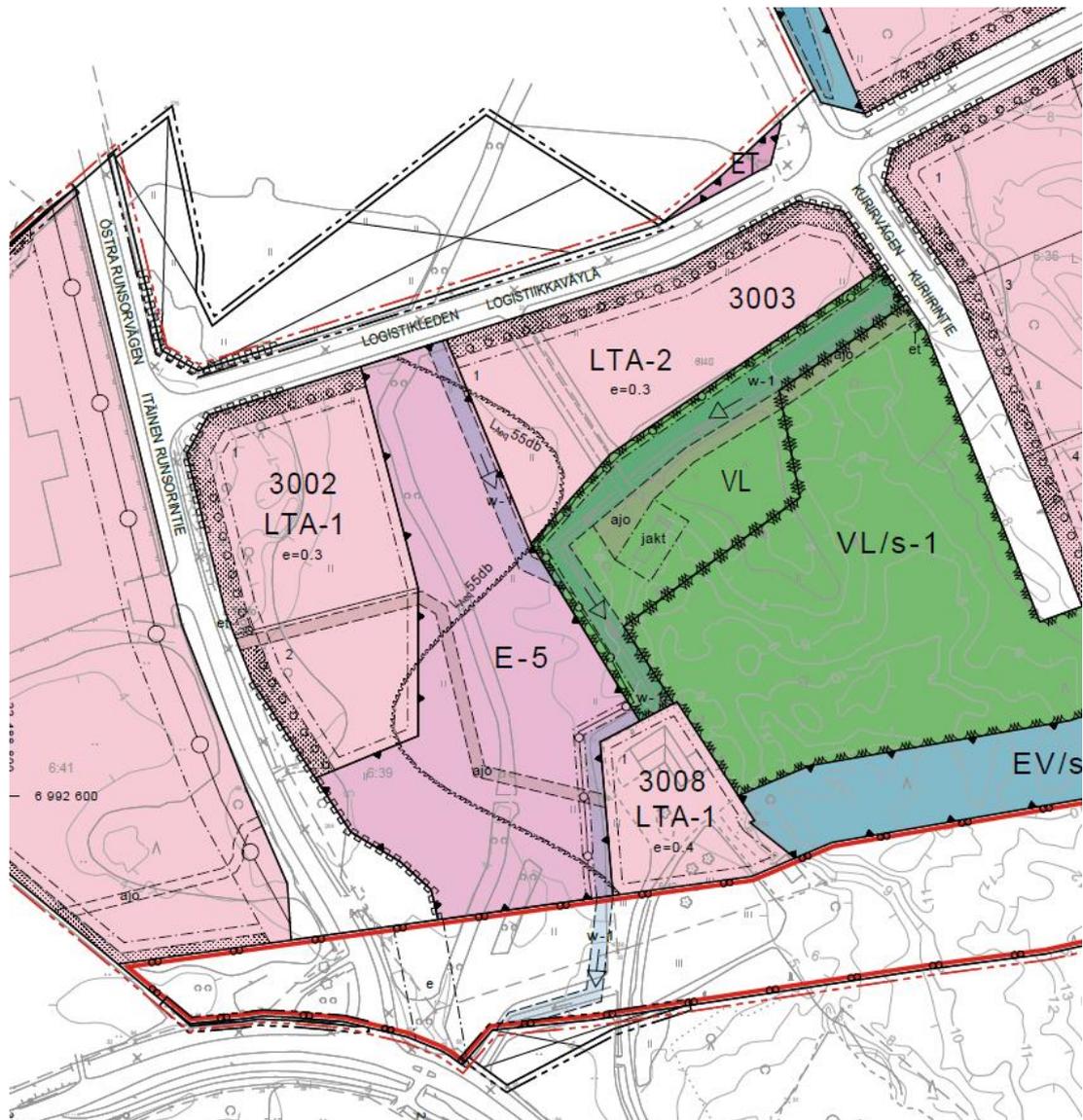


Bild 33. I och kring E-5 området har anvisats flertalet områden för avledning av dagvatten.

De nya dagvattenlösningarna som anvisas i detaljplanerna för Granholmsbackens del på GigaVasa-området tryggar en ändamålsenlig dagvattenhantering för delområdet som helhet, både med tanke på naturvärdena i området och med tanke på Toby ås översvämningskänslighet. Konsekvenserna för åkergrödan bedöms vara positiva då det är sannolikt att den sprider sig vidare till de nya dagvattenbassängerna och därigenom får ett större utbredningsområde.

För hanteringen av dagvattnet från tomterna i dimensioneringen av samhällstekniska nät ska det utarbetas en mer detaljerad plan för dagvattenhanteringen. I denna plan bör man även beakta dagvattenhanteringen under byggnation. Detta har säkerställts genom en allmän bestämmelse där det framkommer att aktörerna på tomterna i samband med bygglov ska göra upp en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande. I dagvattenhanteringsplanen ska hanteringen av det byggda dagvattnet även beaktas.

Detaljplanens förverkligande 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 för marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet eller luften och klimatet.

6.6 Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna Sammandrag av konsekvensbedömningen på generalplanenivå

I Korsholms kommuns delgeneralplaner ligger en stor del av de värdefulla naturtypsobjekten och växtplatsen för en utrotningshotad mossa inom gränserna för områdesreserveringen V/s. Till denna del kommer de värdefulla naturtyperna att bevaras, även om det uppstår s.k. randeffekter vid kanterna av de naturtypsfigurer som gränsar till byggda miljöer. Randeffekterna består av förändringar i vindhastighet, ljusförhållanden och avrinningsförhållanden. På Korsholms kommuns sida finns figurer med friska lundskogar samt medelålders lundliknande och friska moskogsfigurer i kvartersområdena. Dessa naturtypsfigurer kommer delvis eller helt att gå förlorade. De delar som bevaras är utsatta för vindskador och det är sannolikt att deras flödesförhållanden förändras måttligt eller avsevärt.

I Vasa stads delgeneralplan ligger en del av de värdefulla naturtypsobjekten på områdesreserveringen M. Dessa naturtypsobjekt beaktas inom ramarna för skogslagstiftningen i samband med utövandet av skogsbruk. På Vasa stads sida finns det värdefulla naturtypsobjekt i form av små skogskärr och tallmyrar samt gammal frisk moskog i kvartersområdena. Dessa naturtypsfigurer kommer delvis eller helt att gå förlorade. De delar som bevaras är utsatta för vindskador och det är sannolikt att deras flödesförhållanden förändras måttligt eller avsevärt, i synnerhet när det gäller myrnaturtypsfigurerna.

Som sammanfattning med tanke på naturens mångfald bedömdes det på generalplanenivå att den planerade markanvändningen förändrar områdets naturmiljö kraftigt då det nuvarande obebyggda skogsområdet förändras till ett kompakt industriområde. Det ansågs anmärkningsvärt att beakta, att områdena i nuläget redan är delvis i skogsbruksanvändning, vilket har setts i området som skogens kalhyggen, gallringar och dikningar. I tillägg konstaterades det att det i de södra delarna av Långskogen redan länge funnits människoverksamhet som orsakar störningar för naturen. Det konstaterades att man inom området går miste både om en skogsnaturtyp som är vanlig i regionen och om lokalt värdefulla naturtypsobjekt. En del av de lokalt värdefulla naturobjekt som hade avgränsats i naturutredningarna på generalplanenivå ingår i generalplanernas luo-områden (flygekorrens och åkergradans livsmiljöer) i Vasa och i VL/s-områdena i Korsholm. Det konstaterades att bevarandet av luo-områdenas särdrag ska värnas i detaljplaneringsskedet. Vid förverkligande av detaljplanen ska man beakta risken för vindfällningar samt för åkergradans livsmiljöer ska det ses till att vattenbalansen och kvaliteten av det

avrinnande vattnet förblir ostörd både under byggnadsskedet och användningen av området. Om det är möjligt att upprätthålla en god kvalitet i de områden som anvisats med luo-beteckning är de skadliga konsekvenserna för naturens mångfald måttliga på lokal nivå, men i ett större regionalt perspektiv förblir konsekvenserna förhållandevis lindriga. En förutsättning för denna slutsats är att åkergradans och flygekorrens levnadsmöjligheter och flygekorrens förbindelser bevaras på ett sätt som förutsattes i 49 § i naturvårdslagen (20.12.1996/1096). Med tanke på fåglarna bedömdes konsekvenserna förbli måttliga då de mest känsliga arterna bedömdes försvinna från området och livsmiljöerna förminsas. Det bedömdes att inga konsekvenser riktas till fladdermusen eftersom det inte upptäcktes några föröknings- och rastplatser för fladdermöss i utredningarna. I Korsholm ingår dock ett område som är viktigt för fladdermusen i VL/s-området.

Konsekvensbedömningen på detaljplanenivå

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

I samband med detaljplaneringen har samtliga områden frånsatt tidigare detaljplanerad tomtmark naturinventerats år 2023. Naturinventeringen har utförts av Kvarken Nature and Fishing för behövliga delar inom området för Granholmsbacken I och Granholmsbacken II. På basen av resultatet av den nya naturinventeringen har en utvidgning och omfördelning av kvartersområdena gjorts.

I naturinventeringen från år 2023 påträffades inga vegetations- och naturtyper med lagskydd, men med detaljplanen bevaras större sammanhängande skogsområden än vad som anvisats i detaljplanen godkänd 19.3.2012.

I naturinventeringen från år 2023 påträffades ingen flygekorre, fast dessa har observerats i samband med tidigare naturinventeringar. En riktgivande ekologisk förbindelse för flygekorren anvisas ändå i detaljplanen eftersom livsmiljö för flygekorren finns utanför detaljplaneområdet. Med detaljplanen bevaras därtill större sammanhängande områden för närrekreation än vad som anvisats i detaljplanen godkänd 19.3.2012.

I naturinventeringen från år 2023 påträffades fladdermusens livsmiljö, föröknings- eller rastplats, vilka ligger söder om kvarter 3003, har beaktats med reserveringen VL/s-1 i planen.

Delområdet invid Kurirvägen som inte är detaljplanerad sedan tidigare är i naturtillstånd. Enligt naturinventeringen från år 2023 finns skyddsvärda arter och

området bevaras orört till största delen genom att det anvisats som område för närrekreation (VL). I området för närrekreation anvisas ett befintligt dike/ bäck med w-1 beteckning (riktgivande del av område för avledning av dagvatten) för dagvattenavrinningen samt anvisas en riktgivande körförbindelsebeteckning (ajo) från Kurirvägen till den befintliga jaktstugan (jakt) i området.

I södra delen av planområdet reserveras ett område för snötippning (E-5). Området ligger utanför översvämningssområdet. Området bör förverkligas så att partikelavrinningen från området vidare till Toby å minimeras.

Området för närrekreation (VL) norr och väster om kvarter 3007 har förstörats då tidigare kvarter 3008 (gällande detaljplan 19.3.2012) och reserveringen för industrispårväg (LRT) i den gällande detaljplanen har tagits bort.

I detaljplanen reserveras en sammanhängande grönområdesstruktur. Planändringen medför inga betydande konsekvenser för naturen och naturmiljön då man i planen har gjort tillräckliga områdesreserveringar med skydds-beteckningar enligt den senaste naturinventeringen från 2023.

För Granholmsbacken I och Granholmsbacken II som helhet har arealen av närrekreationsområde (VL) ökat från 41,5427 ha i gällande detaljplaner till 47,515 ha till planernas förslagsskede. En ökning med 14,4 % är positivt för området som helhet. Inom Granholmsbacken I och II har 17,7% av den totala arealen anvisats med områdesbeteckningen VL.

De lagstadgade skydden för arter och objekt har beaktats genom att på plankartan anvisa ändamålsenliga planbeteckningar och allmänna bestämmelser för ändamålet. Därmed bedöms det att detaljplanen inte har betydande konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald eller naturresurserna. Specifikt för fladdermusen bedöms konsekvenserna vara positiva eftersom deras livsmiljö tryggas genom detaljplanen och dess skyddsbestämmelser. I tillägg har områdena för närrekreation ökat i areal.

6.7 Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

Variationer i markytan måste jämnas ut genom markskärningar och -fyllningar i de områden som planlagts för stora industriområden. Även träden faller 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 kan man med fördel plantera barrträd, eftersom de har en täckande effekt även vintertid.

Konsekvenserna av områdets förverkligande är störst för bosättningen på den norra och södra sidan av detaljplaneområdet och för den passerande trafiken och mindre

i flygplatsområdet på den västra sidan av detaljplaneområdet. Träden begränsar synligheten på ett avgörande sätt, däremot i bybosättningen väster om flygplatsområdet kan flygplatsområdets karaktär göra att insynen ökar från enskilda hus. Konsekvenserna för landskapet minskar generellt i takt med att avståndet ökar, men trädbestand och terrängläget är också avgörande.

Från Höstves byområde i norr och Toby tätorts- och byområde i söder kan insynen mot GigaVasa-området begränsas genom att anlägga landskapsbyggnadsobjekt mellan områdena. Förutsättningar för sådana finns på grönområdena som finns anvisade i ikraftvarande delgeneralplan. I samband med detaljplaneringen av området söder om landsvägsförbindelsen Vikby-Martois kan landskapsbyggnadsobjekten säkerställas, alternativt kan förverkligandet ske via miljötillstånd utan detaljplanering. Ett dylikt delområde på Lyskärr har erhållit miljötillstånd och finns anlagt för att kunna förverkligas. För denna detaljplan väntas inga konsekvenser för bebyggelsen i norr, denna aspekt bör beaktas vid detaljplaneringen i Vasa stad.

Gamla Vasa kantas av en skog på den södra sidan vilken kommer att reducera insynen till GigaVasa-området. För bybosättningen i Runsor kan insynen öka från enskilda hus.

Internt på detaljplaneområdet kan konstateras att den statliga vägmyndighetens behov av att granska och modifiera området för allmän väg (LT) påför delvisa konsekvenser för den byggda miljön. Rent konkret minskar arealerna på några tomter i detaljplanen godkänd 19.3.2012.

- Tomt 1 i kvarter 3001 är bebyggd. Tomtarealen har minskat till planförslaget med ca 1866 m² till 53 018 m² och en körförbindelse (ajo) utvisas i södra delen av tomten till åkern i sydväst, planbeteckningen kvarstår som LTA-1. Näringsverksamheten finns placerad i norra delen av tomten och berörs således inte på ett direkt sätt av den förminskade tomtarealen.
- Tomt 1 i kvarter 3008 som anvisas i detaljplanen anvisades i detaljplanen godkänd 19.3.2012 som tomt 2 i kvarter 3002. Planbeteckningen har ändrats från LTA-2 till LTA-1. Fastigheten bebyggdes innan den detaljplanerades som tomt. Med detaljplanen minskar tomtarealen från 7007 m² till 5296 m² (-1712 m²).
Detaljplanen har därmed konsekvenser för tomten där den befintliga näringsverksamheten bedrivs. Orsaken till den minskade tomtarealen är att området för allmän väg (LT) skär av södra delen av tomten där en ekonomibyggnad är uppförd. Därtill berörs andra tomtarrangemang för bland annat vatten och logistik. Tomten använder i dagsläget infart från Tobyvägen och infarten flyttas i detaljplanen till Östra Runsorvägen med en utvisad körförbindelse (ajo), vilken anvisas genom specialområde avsett för snötippning (E-5) och genom tomt 2 i kvarter 3002.

Förutsättningar att fortsätta verksamheten på tomten finns, men försämras efter att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois (1+1 filig) förverkligas. Gårdsplanen minskas i det skedet, men alla byggnader kan troligen kvarstå. Då landsvägen (1+1 filig) i ett senare skede förverkligas som riksväg (2+2 filig) försämras läget ytterligare eftersom den ekonomibyggnad som ligger inom området för allmän väg måste rivas och tomtens areal minskar med 1711 m².

Större långa fordonskombinationer körs in via huvudbyggnadens södra gavel mot det anvisade området för allmän väg (LT). I detaljplaneringen har det säkerställts att så även kan göras när landsvägen (1+1 filig) har förverkligats som riksväg (2+2 filig).



Bild 34. Bilmåleriet, den ungefärliga dragningen av LT-området visas med orange raster.

Den befintliga jaktstugan har anvisats inom område för närrekreation (VL) söder om kvarter 3003 med planbeteckningen jakt (Område reserverat för jaktstuga eller annan motsvarande verksamhet med motsvarande eller mindre miljöpåverkan). Körförbindelsen till jaktstugan har flyttats och finns utvisad genom grönområdet från Kurirvägen.

I sin helhet bedöms detaljplanen inte orsaka några betydande konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.

6.8 Människors levnadsförhållanden och livsmiljö

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.

Då GigaVasa-området förverkligas 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 friluft- och motionsmöjligheterna försämras i området. Området är inte klassificerat som något officiellt rekreativsområde i nuläget, och därför blir inte heller konsekvenserna betydande.

Detaljplanen medför inga betydande konsekvenser för människors levnadsförhållanden och livsmiljö förutsatt att detaljplanens bestämmelser efterföljs.

6.9 Näringslivets verksamhetsbetingelser

Förverkligandet av GigaVasa-området ökar arbetsplatserna både under byggnadstiden och under verksamheten. Möjligheten till etablering av verksamhet inom kemisk industri förstärker industrins ställning och betydelse i Vasaregionens näringsstruktur som helhet. Specifikt för Granholmsbacken I anvisas inga områden för kemisk industri, men däremot utgör området en viktig del i logistikkedjan.

Arbetsplatser inom kemiindustrin skapar arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Således leder arbetsplatser i GigaVasa-området till indirekta sysselsättningseffekter i regionen, 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.

För GigaVasa-området förväntas ca 6000 nya arbetsplatser skapas inom kvartersområdena för kemisk industri (T/kem). För godstrafikterminalområdena (LTA-1) är uppskattningen av antalet nya arbetsplatser svårbedömt, eftersom det på godstrafikterminalområdena även kan förekomma industri-, lager-, kontors- och affärsverksamhet i olika utsträckning. Med ett antagande om ca 500–2000 nya arbetsplatser på godstrafikterminalområdena skulle det resultera i totalt ca 6500–8000 nya arbetsplatser på området. Enligt Kemiindustrin rf:s utredning skapar 10 arbetsplatser inom kemiindustrin 18 arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Gällande indirekta sysselsättningseffekter så kan därmed uppskattningsvis 10 800 nya arbetsplatser i regionen skapas. Antalet direkta och indirekta arbetsplatser är svåruppskattat då det finns betydande skillnader på hur många anställda olika verksamhetstyper kräver samt i vilken grad tomterna optimeras till sin byggrätt.

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 stort 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.

GigaVasa-området 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 inom Korsholm och Vasaregionen, vilket främjar förutsättningarna för en fungerande konkurrens.

Genom detaljplanen förbättras därmed konsekvenserna för näringslivets verksamhetsbetingelser.

Inom detaljplaneområdet finns även tre tomtägare som påverkas av de justeringar som är ett resultat av detaljplaneändring. På ett direkt sätt påverkas tomtägarna av att kvarters- och tomtgränser justeras. Under detaljplaneprocessen har planläggningsmyndigheten informerat tomtägarna och fört dialog med dem vart efter behov och frågor har uppstått. Eftersom detaljplaneändringen utarbetas på initiativ av kommunen ersätter kommunen den förlorade tomtarealen samt står för alla lagfarts- och lantmäterikostnader som uppstår i och med att tomterna omformas för att motsvara den nya detaljplanen, förutom till de delar som marken tillfaller staten.

De tre tomtägarna påförs också ändrade trafikarrangemang, vilka ur en enskild tomtägars perspektiv kan anses medföra en försämrad tillgänglighet på sikt. Helhetsmässigt behöver dock de kommunala gatuområdena och statens allmänna vägområde tillsammans möjliggöra en ändamålsenlig och fungerande trafikstruktur. Den lösning som anvisas i detaljplanen bedöms förbättra möjligheterna att förverkliga ett fungerande gatu- och vägnät.

6.10 Konsekvenser gällande förhållandet till delgeneralplanering och planering på landskapsnivå

Detaljplanen följer delgeneralplanens struktur och huvudprinciper. Justeringar som har gjorts i samband med den noggrannare detaljplaneringen av området är:

- LTA-, V- och EV-områden som anvisas i delgeneralplanen har i detaljplanen specificerats och anvisats på ett ändamålsenligt sätt.
- Befintliga och nya vägar samt den riktgivande vägsträckningen som anvisas i delgeneralplanens har i detaljplanen specificerats och anvisats på ett ändamålsenligt sätt. Kurirvägens fortsättning mot Toby tätorts- och bybosättning via landsvägsförbindelsen Vikby-Martois planskilda korsning anvisas dock inte i detaljplanen. Orsaken är att statens vägmyndighet har, via den till detaljplanen parallellt pågående vägplanering för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, meddelat att den planskilda korsningen inte kan anvisas eftersom avståndet till den planskilda korsningen vid Produktionsvägen blir för kort.
- Behov av förbindelse för logistikspår som anvisas i delgeneralplanen har inte anvisats i detaljplanen. Ett anvisande anses inte ändamålsenligt eftersom dess förverkligande bedöms medföra betydande kostnader och terrängingrepp i förhållande till den potentiella användningsgraden. Under detaljplaneprocessen har Finavia hörts i ärendet. Vid behov kan Finavia använda sig av industrispårvägsområde (LRT) och kvartersområdet för godstrafikterminal (LTA-3) som anvisas norr om Produktionsvägen i detaljplanen för Granholmsbacken II benämnda område och som betjänar hela GigaVasa-området.
- I detaljplanen har inte delgeneralplanens järnvägsförbindelse som går parallellt med landsvägsförbindelsen Vikby-Martois anvisats, detta då ingen noggrannare teknisk planering av järnvägsförbindelsen som helhet har utförts.
I förslaget till landskapsplan är tågtrafikförbindelsen anvisad på ett icke ändamålsenligt sätt eftersom den leds rakt genom GigaVasa-områdets storindustri- och logistikverksamhet. Den anvisade områdesanvändningen för en terrängkorridor i Toby-Granholmsbacken delgeneralplan kan utgöra utgångspunkt för kustbanans sträckning i just detta delområde. Nämnda terrängkorridor kan dock på intet sätt anses tillräckligt utredd med tanke på att kustbanan är av både nationell och internationell betydelse. I området kring förbindelsebanan mellan Vasa och Seinäjoki kommer det att behövas väl tilltagna markområden för att kunna styra tågtrafiken i alla väderstreck. Delgeneralplanens terrängkorridor är inte anvisad för att tillmötesgå behoven av en ny stambana. Med beaktande av detta och på grund av att området utgör en knutpunkt i regionen och landskapet samt för kustbanans del så måste dylika frågor utredas i landskapsplanen om kustbanan ska anvisas. Eftersom frågan inte är utredd i samband med landskapsplaneringen är det inte möjligt att anvisa en del av tågförbindelsen i detaljplanen.
- Friluftsleden i delgeneralplanen har anvisats i detaljplanen på ett ändamålsenligt sätt mellan de anvisade kvartersområdena för godstrafikterminal. Den anvisade friluftsleden säkerställer också

tillgängligheten till det anvisade VL-området med tillhörande riktgivande område för dagvattenbassäng. Därtill finns anvisat en ekologisk förbindelse för flygekorren.

Förslaget till detaljplan följer strukturerna och målsättningarna i gällande delgeneralplaner på Korsholms sida och Vasas sida och följer huvudprinciperna i Österbottens landskapsplan 2040 och utkastet till landskapsplan 2050.

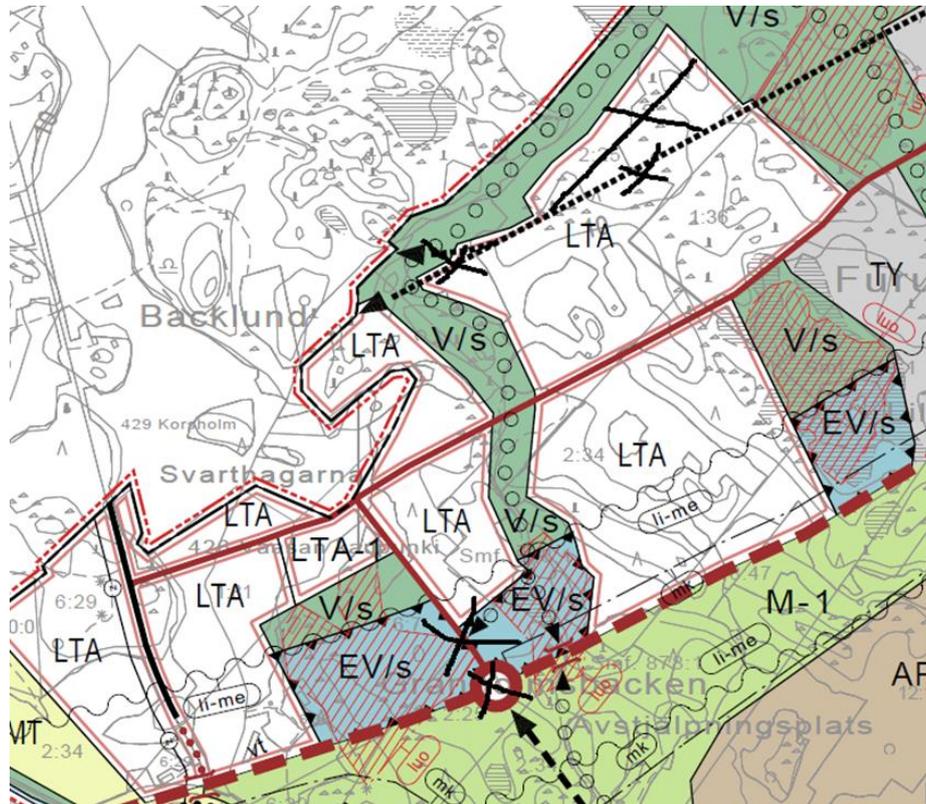


Bild 35. Toby-Granholmsbacken delgeneralplan, svarta kryss har ritats över kvartersområdet, förbindelse för logistikspår och Kurirvägens fortsättning samt planskilda korsningen som inte utvisas i detaljplanen.

I detaljplanen har strukturerna och målsättningarna som framkommer i den övergripande områdesplaneringen preciserats på ett ändamålsenligt sätt. Detaljplanen följer gällande delgeneralplaner på både Korsholms och Vasas sida. Detaljplanen följer också huvudprinciperna i Österbottens landskapsplan 2040 och utkastet till landskapsplan 2050. Detaljplanen medför inga betydande negativa konsekvenser för den övergripande planeringen.

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).

Korsholm den 5.9.2024

Planlägningsavdelningen

Planlägningschef

Jonas Aspholm

Planläggare

Anne Holmback
Jim Åkerholm

Korsholms kommun
2024



KORSHOLM
MUSTASAARI