



Toby detaljplan

Kvarter 3013–3015, 3019–3020 samt allmänna områden Granholmsbacken II

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	Detaljplanområdets läge	2
1.3	Planens syfte och målsättningar	2
1.4	Förteckning över bilagor till beskrivningen	3
1.5	Bakgrundsutredningar och källmaterial	3
2	SAMMANDRAG.....	4
2.1	Olika skeden i planprocessen	4
2.2	Detaljplanen.....	4
2.3	Genomförandet av detaljplanen.....	5
2.4	Detaljplanens rättsverkningar	5
3	UTGÅNGSPUNKTER	5
3.1	Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet	5
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	5
3.1.2	Naturmiljö.....	6
3.1.2.1	Vegetations- och naturtyper	8
3.1.2.2	Djur.....	9
3.1.2.3	Natura- och skyddsområden	12
3.1.2.4	Yt- och grundvatten.....	12
3.1.2.5	Översvänningsområden.....	12
3.1.2.6	Landskapsstruktur	14
3.1.3	Den byggda miljön	14
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	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
3.1.3.15	Specialverksamhet, generellt för kemiindustrin i Finland	18
3.1.3.16	Specialverksamhet, säkerhetsaspekten för kemiindustrin i Finland.....	19
3.1.3.17	Specialverksamhet, kemiindustrin i Finland och miljöfrågor	20
3.2	Planeringssituationen	20
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör detaljplaneområdet.....	20
3.2.1.1	Strukturmodeller.....	28
3.2.1.2	Trafiksystemplaner	29
3.2.1.3	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till detaljplaneområdet	31
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.....	35
4.2.3	Planeringsprocessen och växelverkan	35
4.2.4	Myndighetssamarbete	36

4.3	Mål för detaljplanen	37
4.4	Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till tidigare godkänd detaljplan över området 37	
5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	40
5.1	Planens struktur	40
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	Områdesreserveringar	43
5.3.1	Kvartersområden	43
5.3.2	Övriga områden.....	45
5.4	Planbeteckningar och planbestämmelser	47
5.5	Namn.....	47
6	KONSEKVENSER AV DETALJPLAN	47
6.1	Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.....	48
6.2	Region- och samhällsstrukturen.....	49
6.3	Trafiken	52
6.3.1	Fordonstrafiken.....	53
6.3.2	Kollektivtrafiken.....	57
6.3.3	Gång- och cykeltrafiken.....	58
6.3.4	Järnvägstrafik.....	58
6.3.5	Flygtrafiken.....	59
6.4	Energi- och samhällsekonomin	60
6.5	Marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet	63
6.5.1	Marken och berggrunden.....	64
6.5.2	Vattnet och dagvatten.....	65
6.6	Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna.....	69
6.7	Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	72
6.8	Människors levnadsförhållanden och livsmiljö.....	73
6.9	Näringslivets verksamhetsbetingelser	73
6.10	Konsekvenser gällande förhållandet till delgeneralplanering och planering på landskapsnivå.....	74
7	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	76
7.1	Uppföljning av genomförandet.....	76

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

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

Fastigheter

och allmänna områden: 499-420-6-45 FRIHEM (kommunal)
499-7-9901-2 LOGISTIKOMRÅDETS GATOR (kommunal)
499-871-1-1 JÄRNVÄGSOMRÅDE KORSHOLM (statlig)
499-420-876-1 TOBY BYS VATTENOMRÅDE (privat)
499-420-878-1 SAND-TORV-STRÖ-MULLTÄKTER (privat)
499-420-1-36 ÖRNS (privat)
499-420-3-19 RÖNNLUND (privat)
499-420-5-51 KALEVANMETSÄ (privat)
499-420-12-11 SMEDS (privat)

Planens namn: Toby detaljplan
Kvarter 3013–3015, 3019–3020 samt allmänna områden
Granholmsbacken II

Planens skala: 1: 2 000
Plankod: 499–1418/22

1.2 Detaljplanområdets läge

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

Enligt den preliminära avgränsningen är detaljplaneområdets areal ca 190,3 ha. Under planprocessen kan detaljplaneområdets avgränsning justeras.

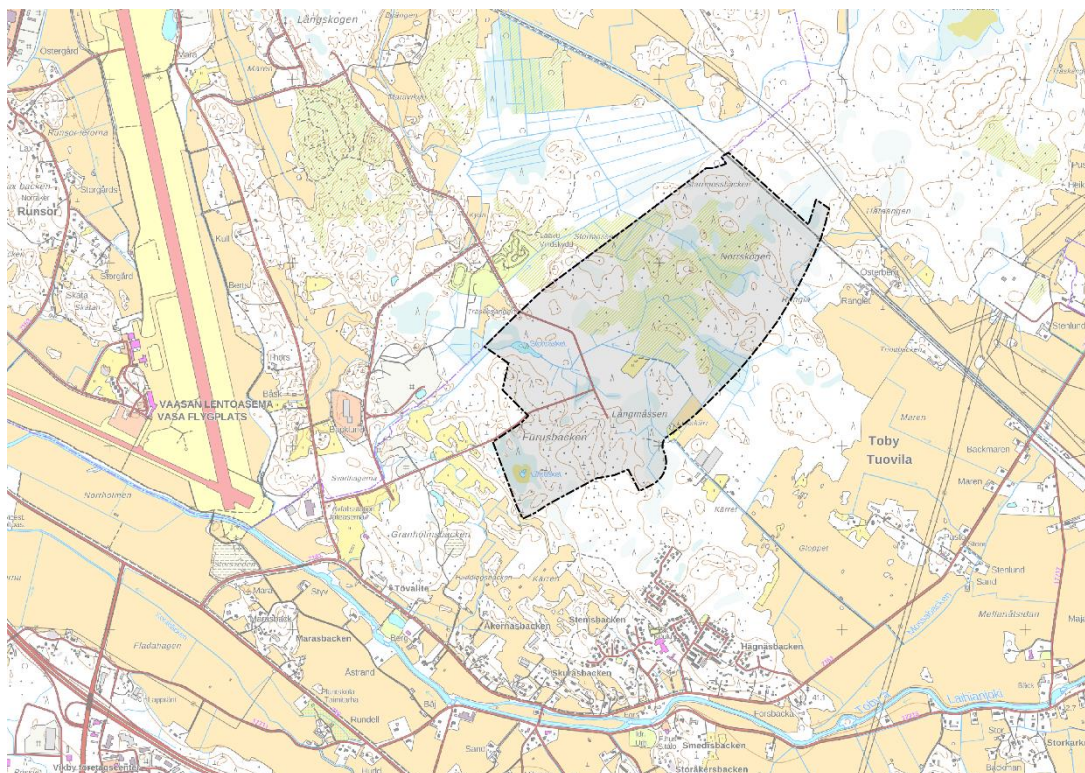


Bild 1. Detaljplaneområdets ungefärliga läge markerat med en svart avgränsning.

1.3 Planens syfte och målsättningar

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

- Området för allmän väg (LT) granskas och modifieras. Med åtgärden eftersträvas att ett tillräckligt stort område för det allmänna vägområdet anvisas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet till den vägplan som utarbetas för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, och som omfattas av detaljplanen. Med åtgärden kan ändamålsenliga trafiklösningar och tekniska krav som framkommer av vägplanen tillgodoses.
- Järnvägsområdet (LR) och området för industrispårväg (LRT) granskas och modifieras. Med åtgärden kan ett tillräckligt stort område säkerställas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet i enlighet med Trafikledsverkets direktiv för uppnåendet av ändamålsenliga lösningar och tekniska krav.
- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-1) granskas och

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

- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA) granskas och modifieras. Med åtgärden eftersträvas en breddning av kvarter 3018.
- Skyddsgrönområdet (EV) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- 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, 2024.
4. Dagvattenutredning och plan för hantering, 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:

- Tuovilan Granholmsbacken II -asemakaavan muutos (15.4.2021 §32)
- Detaljplan över Granholmsbacken I (19.3.2012)
- Delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby 2030 (19.3.2012 §21)
- Delgeneralplanändring över Toby-Granholmsbacken (11.10.2018 §71)
- Delgeneralplan för Långskogen (8.10.2018)
- Vasa stads detaljplan nr 1110. (29.3.2021)
- Österbottens landskapsplan 2040
- Utkastet till Österbottens landskapsplan 2050
- 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 Luontotieto 2017
- Fornlämningsutredning Granholmsbacken II, Mikrolitti Oy 2018
- 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
- Trafikutredning för detaljplanen för Granholmsbacken, Ramboll 2024
- PM från myndighetssamråd 28.11.2022.

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

12.10.2022 § 147	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett program för deltagande och bedömning samt anhängiggöra påbörjandet av detaljplaneändring.
25.10–23.11.2022	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
26.4.2023 § 74	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
5.5–5.6.2023	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till påseende.
xx-xx.xx.xxxx	Ett planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunstyrelsen godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är storindustri/ kemisk industri.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

På detaljplaneområdet gäller inte ett byggförbud så det är möjligt att inleda byggnation i enlighet med den gällande detaljplanen. 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.

Innan bygglov beviljas i områden med någondera T/Kem-beteckning ska det utredas huruvida miljötillstånd som beviljas av Regionförvaltningsverket om förutsättningarna i miljöskyddslagen 527/2014 krävs. Även förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB) kan ingå i tillståndprocessen.

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

2.4 Detaljplanens rättsverkningar

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

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

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

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

På ca 600 meters avstånd från kvartersområde med T/kem-beteckning i detaljplanen finns bostadsbebyggelse på Toby detaljplaneområde. Närmaste glesbebyggelse i näromgivningen finns på ca 300 meter ifrån kvartersområde med T/kem-beteckning. 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 är ca 190,3 ha.

3.1.2 Naturmiljö

En naturinventering av detaljplaneområdet som helhet har utförts år 2017. År 2023 har en kompletterande naturinventering gjorts inom de tidigare detaljplanerade områdena som inte utvisats som tomtmark på Granholmsbacken I och II. Även området som reserverats för flygekorren i norra delen detaljplanen har naturinventerats.

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

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

Vad gäller norra delen av detaljplanen, så har området delvis averkats i strid med detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32. Vid tillfället för beställning av skogsavverkning fanns planutkastet till den gällande detaljplanen tillgänglig, i det planutkastet fanns dock ännu ingen information om behovet av att anvisa en passage för flygekorren. För ändamålet utfördes en naturinventering år 2023, vilken inte kunde påvisa flygekorre inom området.



Bild 2. Natur- och naturtypsobjekt i naturinventeringen från år 2017 (Tmi Pohjanmaan Luontotieto 2017).

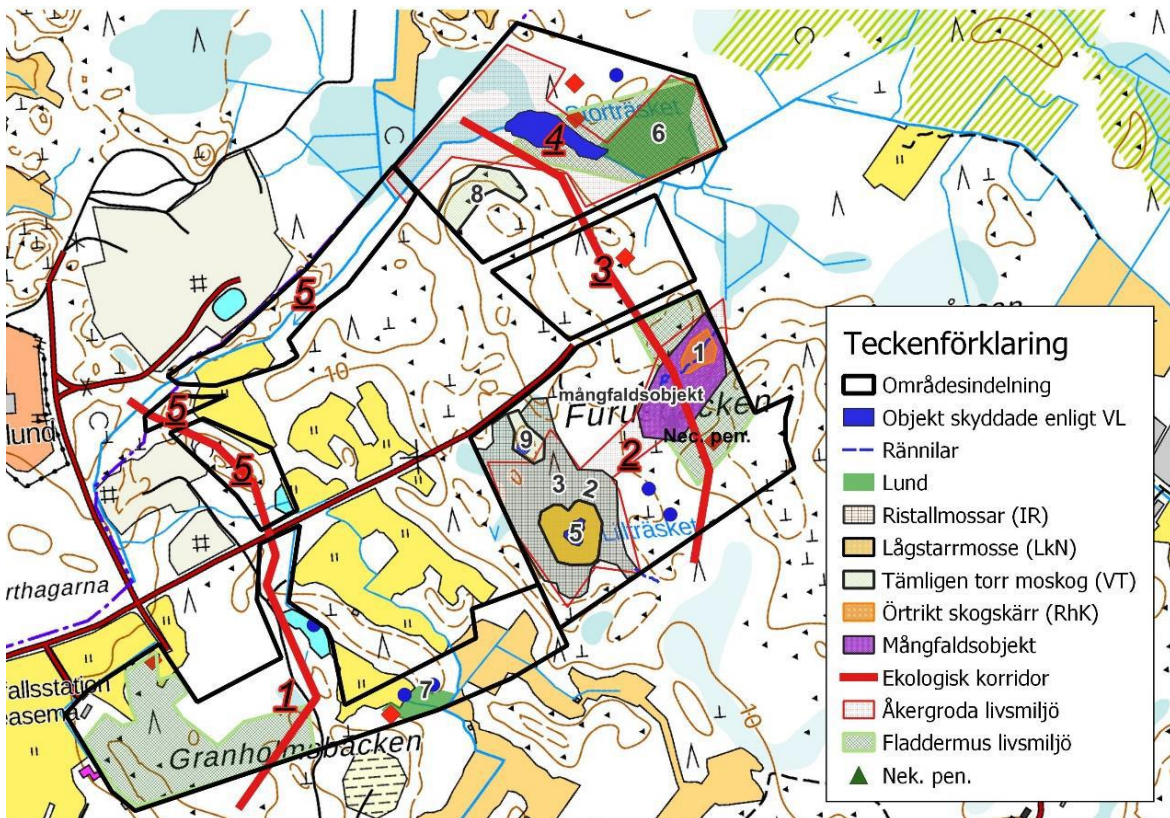


Bild 3. Livsmiljöer och mångfaldsobjekt inom inventeringsområdet i den kompletterande naturinventeringen. (Kvarken nature and fishing 2023)

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 närrekreationsområden år 2023:

Frisk moskog (MT) av blåbärstyp eller blåbär-lingontyp dominerar som skogstyp (MT), på de högsta moränåsarna förekommer även tämligen torr moskog (VT). På lägre belägen mark och omkring åkrarna är skogstypen lundartad moskog (OMT). Det finns även två mindre lundområden. Skogarna på området är till stor del i naturtillstånd och har ett äldre trädbestånd, i delområde 1, 2 och 5 (bild 4) finns yngre och äldre tallekonomiskogar. I delområde 3 och 4 hittas lunglav på äldre aspar, en indikator för äldre skog.

Trädbeståndet i den friska moskogen är grandominerat men speciellt inom delområde 3 och 4 förekommer gott om gamla grova aspar och även björk är vanlig. I fältskiktet växer bland annat blåbär, lingon, skogstjärna, linnea och skogsbräken. Grova tallar finns på högre belägen mark inom delområde 2, 3 och 4, på stenblocken hittar man bland annat stensöta. Norr om Lillträsk växer äldre planterad tallekonomiskog och på rismossen som omger Lillträsk hittar man även torrare skogsplättar med grov tall och även död ved i form av torrakor. Dessa gamla tallar kan eventuellt uppfylla kriterierna för gammelskog.

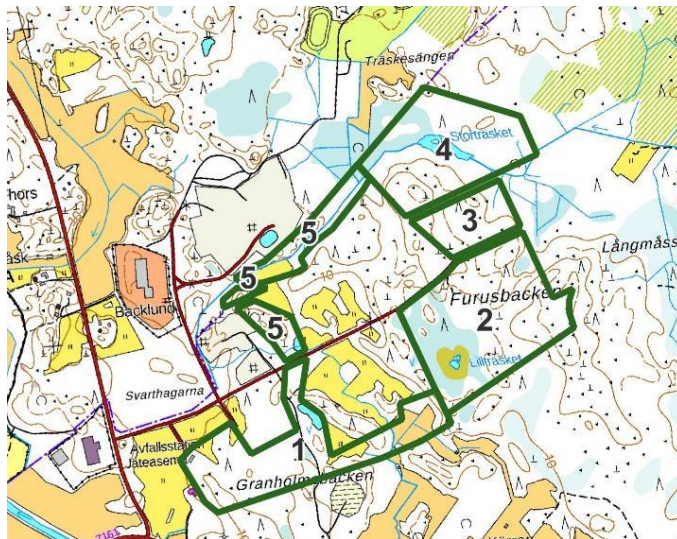


Bild 4. Delområdesindelning av inventeringsområdet. Till de olika delområdena hänvisas i texten enligt numrering. (Kvarken Nature and Fishing 2023)

Detaljplaneområdet har i stort sett kalhuggits till dom delar som inte har inventerats 2023.

Se naturinventeringen (bilaga 2) för mer ingående information gällande vegetations- och naturtyper i området.

3.1.2.2 Djur

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

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.

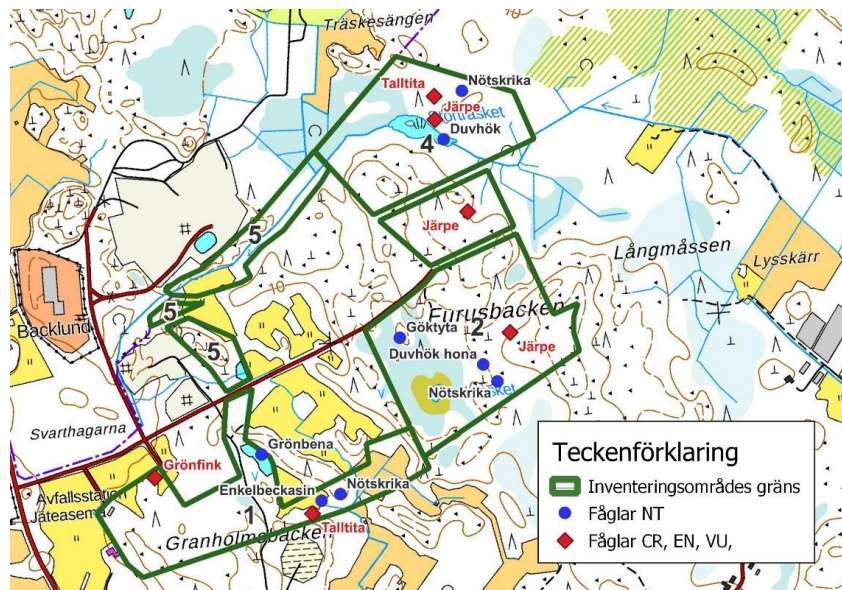


Bild 5. Häckande hotade (EN), sårbara (VU) eller nära hotad (NT) fågelarter inom utredningsområdet. (Kvarken nature and fishing 2023)

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. Inom tilläggsområdet Starrmossbacken (norränden av kvarter 3017 i detaljplanen godkänd 15.4.2021) hittades inte heller spår av flygekorre. Enligt laji.fi observerades avföring av flygekorre i området senast år 2021. Området beskrevs då som ett skogsområde med ett trädbestånd bestående av äldre och grova träd omgivet av kalhyggen. Den beskrivningen passar fortfarande in på området. Någon självklar korridor av träd som leder till/från skogsdungen för flygekorrens förflyttningar existerar inte heller.

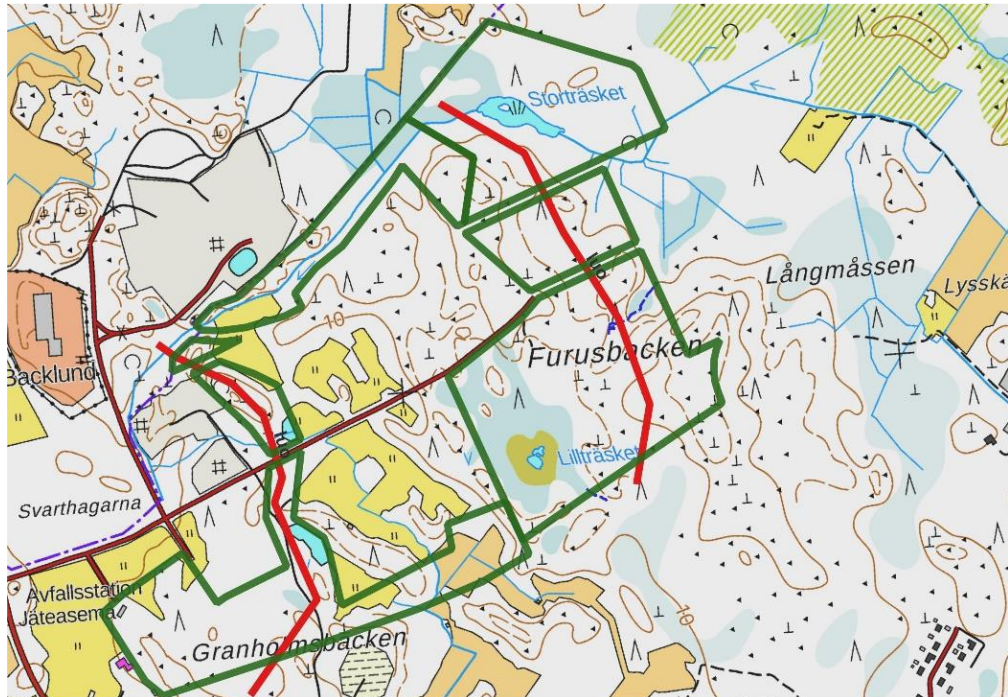


Bild 6. Naturinventeringens rekommenderade ekologiska korridorer för flygekorren, markerade med röda linjer. (Kvarken nature and fishing 2023)

Åkergröda

Åkergröda observerades på två platser inom inventeringsområdet, även tidigare inventeringar har observerat åkergröda i Storträsket och kärret. I övriga vattensamlingar eller i Lillträsket hittades inga lekande åkergrödor.

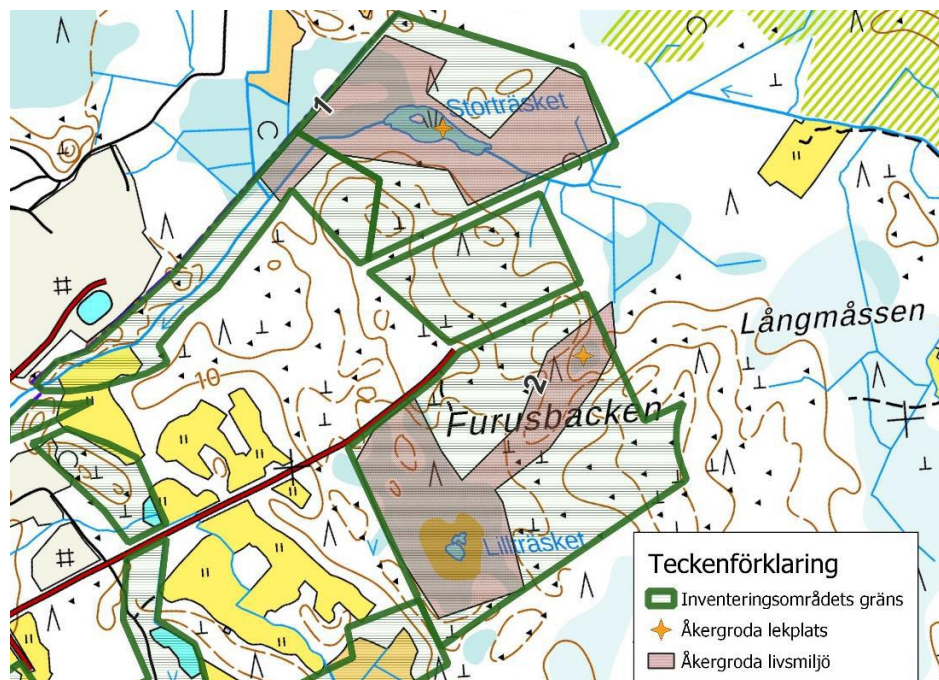


Bild 7. Åkergrödans lekplats och avgränsade livsmiljöer. (Kvarken nature and fishing 2023)

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 (bild 7). 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.

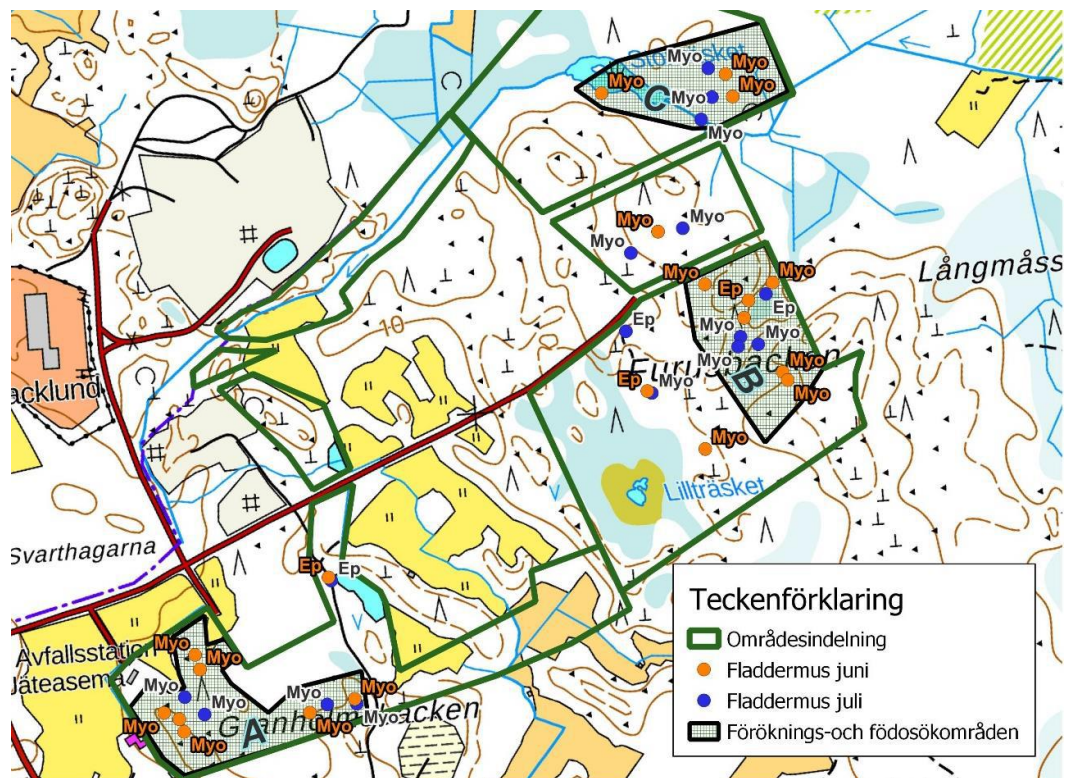


Bild 8. På kartan presenteras observationer av fladdermöss i juni och juli samt avgränsning av tre betydelsefulla föröknings- och födosökområden för arterna. Myo = myotis sp, taigafladdermus och mustachfladdermus, Ep = *Eptesicus nilssonii*, nordfladdermus. (Kvarken nature and fishing 2023)

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.

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

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

Inom detaljplaneområdet finns inga grundvattenområden. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 3 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 4 km nordväst från detaljplaneområdet. Grundvattenområdet benämns Gamla Vasa och har en total yta på ca 0,42 km² samt en uppskattad produktivitet på 1000 m³/d. Bägge grundvattenområdena är av klass I.

3.1.2.5 Översvämningssområden

Toby å får sin början vid gränsen Laihela-Ilmajoki och flödar mot Bottenviken till södra Stadsfjärden söder om Vasa stad. Ån är en typisk översvämningssbenägen 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 översvämningssriskerna i Toby ås avrinningsområde 2022–2027 (Vatten.fi) framkommer följande:

- *Området med betydande översvämningssrisk ligger i kommunerna Vasa, Korsholm och Laihela. Översvämningssrisken 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 år har det inte gjorts särskilda åtgärder för översvämningskydd av bosättning och byggnader. I nedre loppet av Toby å har det gjorts rensningar 2014–2018.

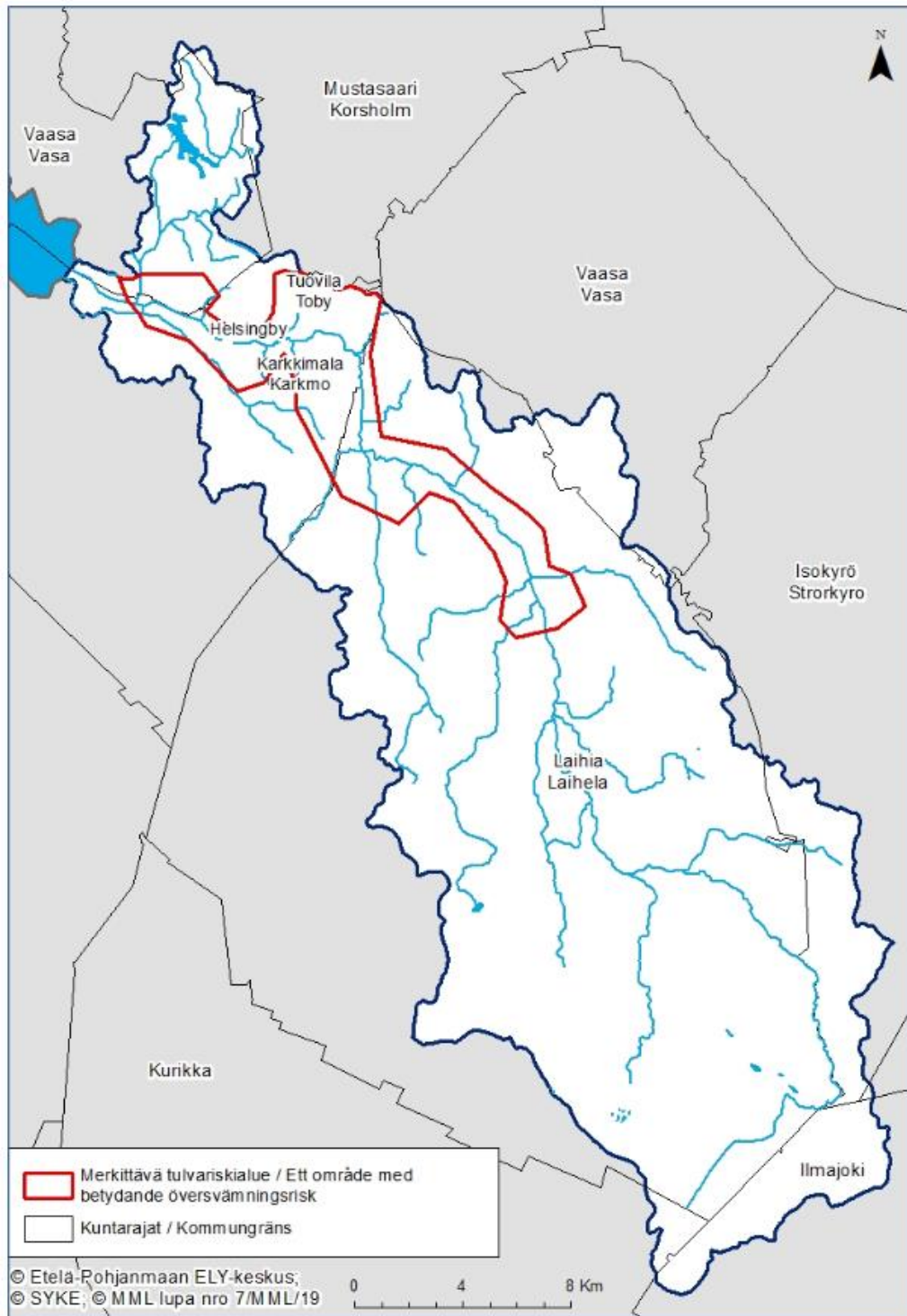


Bild 9. Toby–Laihela ås avrinningsområde och området med betydande översvämningsrisk. (Plan för hantering av översvämningsrisker i Toby ås avrinningsområde för åren 2022–2027.)

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 vattenfårör flödar. Moränåsarnas terräng är svårframkomlig på grund av stenar och block.

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

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

Terrängen i 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. på Furusbacken.

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

Terrängformerna går i riktningen sydost–nordväst.

Jordmånen i 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. Öster om detaljplaneområdet finns en bebodd gård med jordbruk.

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

3.1.3.1 Befolkning och arbetsplatser

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

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.

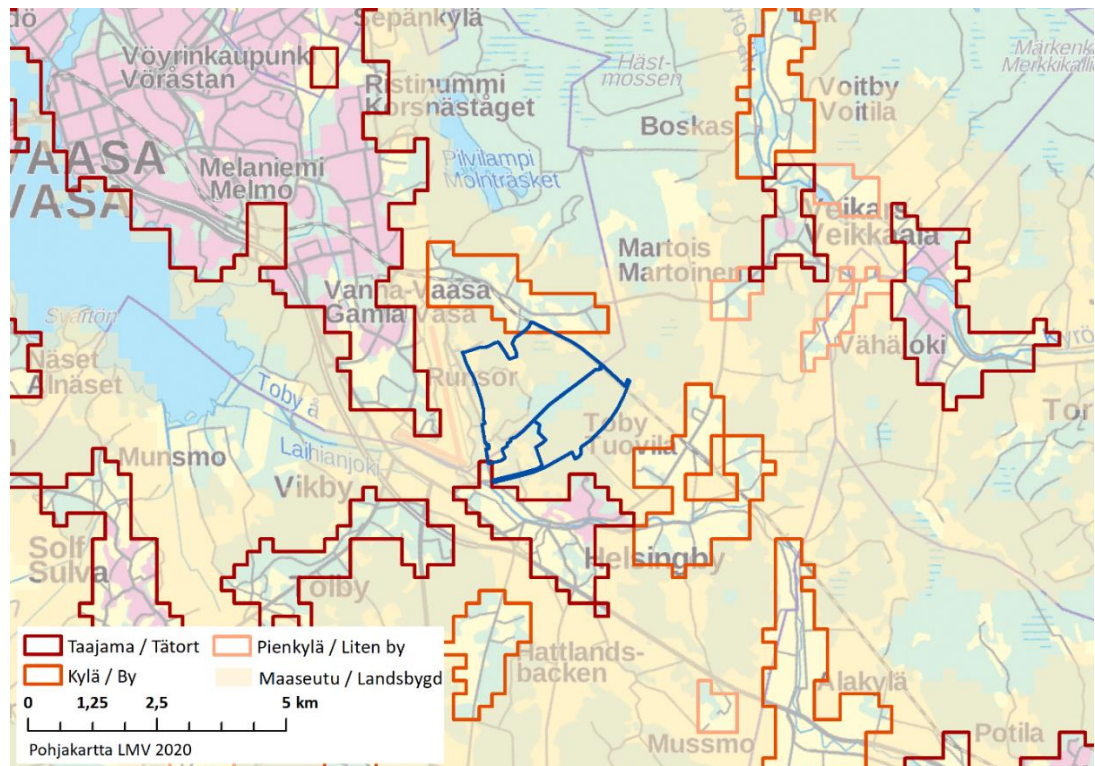


Bild 10. YKR-klassificeringen (SYKE) i detaljplaneområdets omgivning. GigaVasa-områdets avgränsning anvisas med blå färg. Delområdet i sydväst är Granholmsbacken I, delområdet i öst är Granholmsbacken II och delområdet i norr är Långskogen.

3.1.3.3 Service och rekreation

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 delvis finns inom det angränsande Granholmsbacken I området leder trafiken från Tobyvägen (landsväg 1701) och från Vasa stads sida i norr till detaljplaneområdet. Produktionsvägen och Logistikleden sammanbinder Granholmsbacken II med angränsande industriområden, Långskogens industriområde på Vasa stads sida och Granholmsbacken I på Korsholms sida.

3.1.3.6 Trafikvolym

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

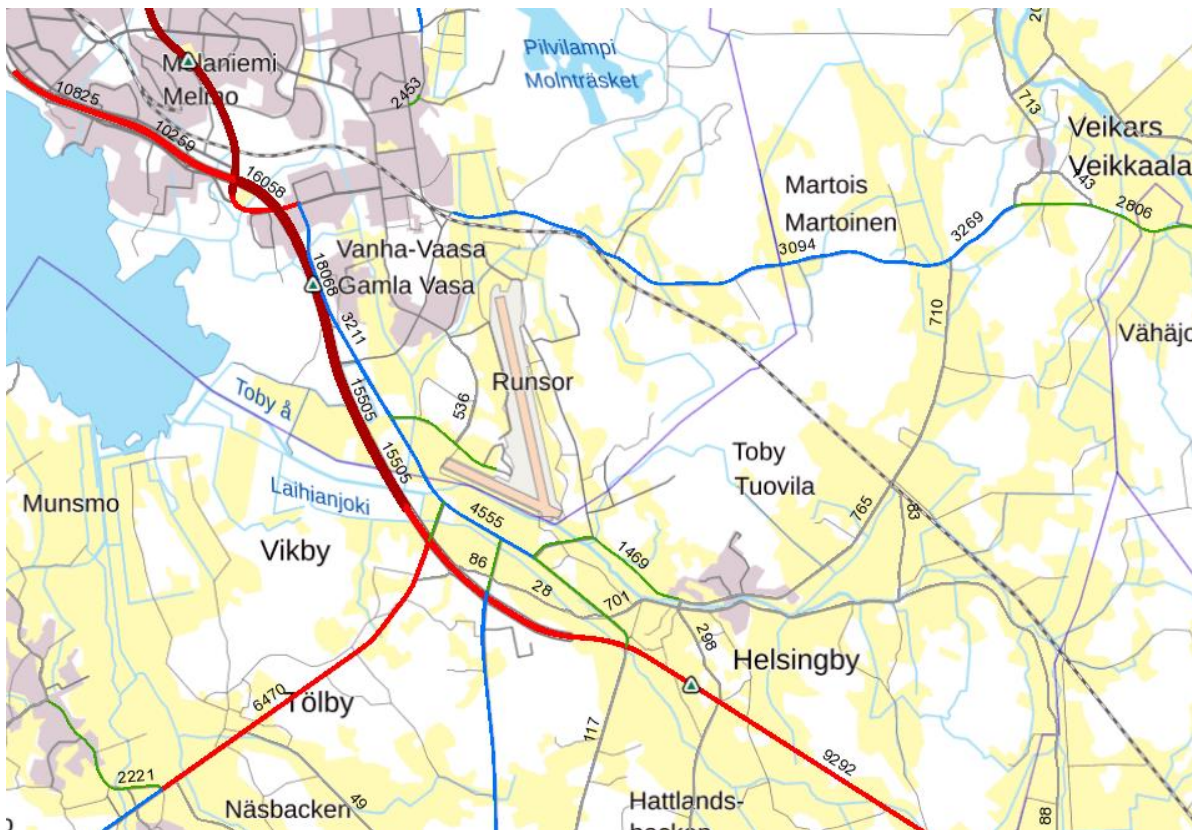


Bild 11. Trafikvolym 2019. (Trafikledsverket)

3.1.3.7 Gatunät

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

I närområdet finns förverkligade gatunät på bostadsområdena i Toby.

3.1.3.8 Gång- och cykeltrafik

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

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

3.1.3.9 Kollektivtrafik

De hållplatser för kollektivtrafiken som ligger närmast 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

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

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

I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas en 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

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

3.1.3.12 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 hinderbegränsningsytorna 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 hinderbegränsningsytorna.

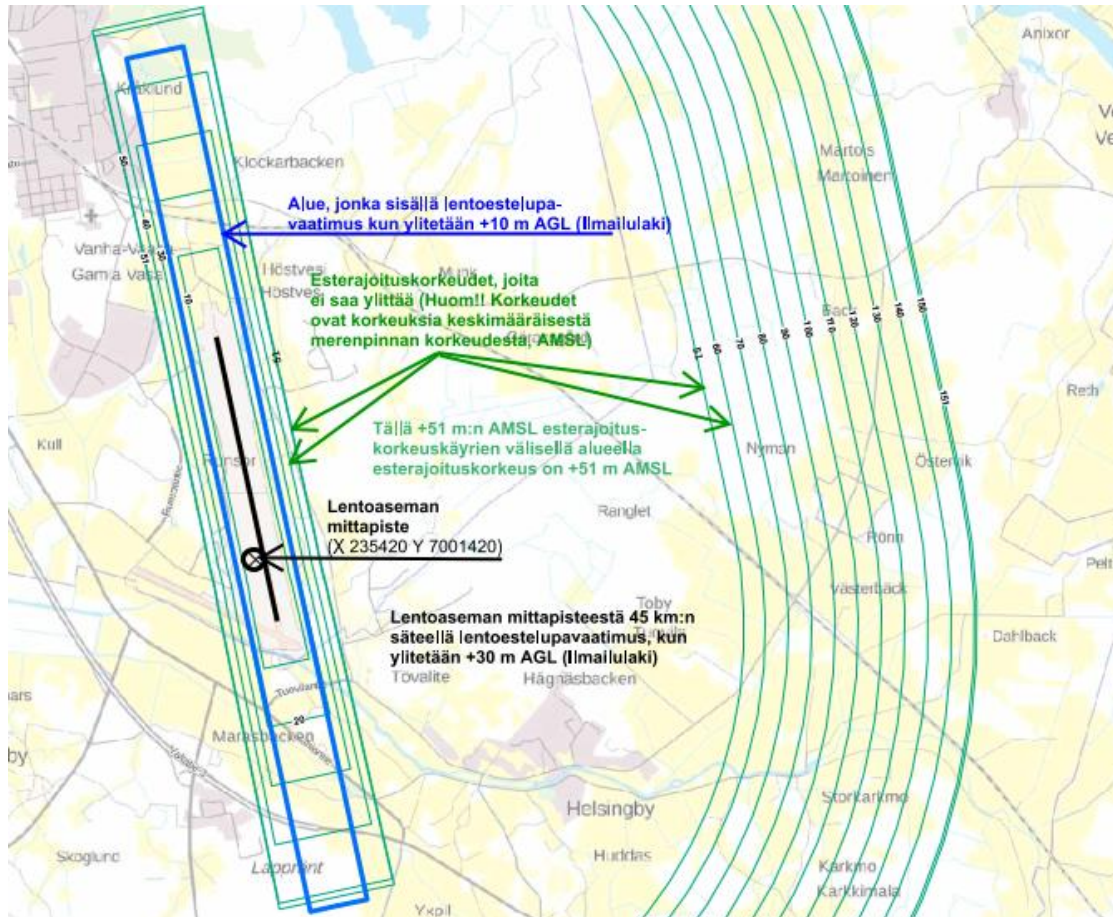


Bild 12. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. (Finavia)

3.1.3.13 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

Miljöskydd och miljöstörningar finns inte på området.

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.

3.1.3.15 Specialverksamhet, generellt för kemiindustrin i Finland

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

Kemiindustrin motsvarar cirka en fjärdedel av den sammanlagda industriproduktionen i Finland. År 2014 bestod upp till 23 procent av värdet på

Finlands export av kemiindustrin. Samtidigt var kemiindustrin den största enskilda exportsektorn.

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

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

- 10 arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 18 arbetsplatser på andra ställen i ekonomin
- Tre arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 4 arbetsplatser inom service
- Kemiindustrin skapar årligen ett nästan tio miljarders värdetillskott i Finland
- Ett värdetillskott på en miljard i kemiindustrin skapar ett värdetillskott på 0,9 miljarder inom andra branscher
- Kemiindustrin ger årligen över 3 miljarder euro i skatteintäkter till Finland.

3.1.3.16 Specialverksamhet, säkerhetsaspekten för kemiindustrin i Finland

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

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

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

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

En produktionsanläggning (anläggning som hanterar eller lagrar farliga kemikalier eller gaser) får inte utan särskild motiverad orsak placeras på ett grundvattenområde som är viktigt för eller som på annat sätt är lämpligt för vattenanskaffningen. Detaljplaneområdet är inte beläget i ett grundvattenområde, men det finns grundvattenområden förhållandevis nära området. Även kontrollen av dagvatten spelar en viktig roll. En dagvattenutredning för hela projektområdet har utarbetats i samband med planläggningen av batterifabriksprojektet 2018. En uppdaterad dagvattenutredning som beaktar höjningen av exploateringsstalet från $e=0.3$ till $e=1.3$ gjordes år 2024.

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

3.1.3.17 Specialverksamhet, kemiindustrin i Finland och miljöfrågor

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

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

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör 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, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt förbättra möjligheterna att reformera näringarna. Målen ska också underlätta anpassningen till följderna av klimatförändringen och till extrema väderförhållanden.

De reviderade målen är uppdelade i följande fem helheter:

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

Landskapsplan 2040

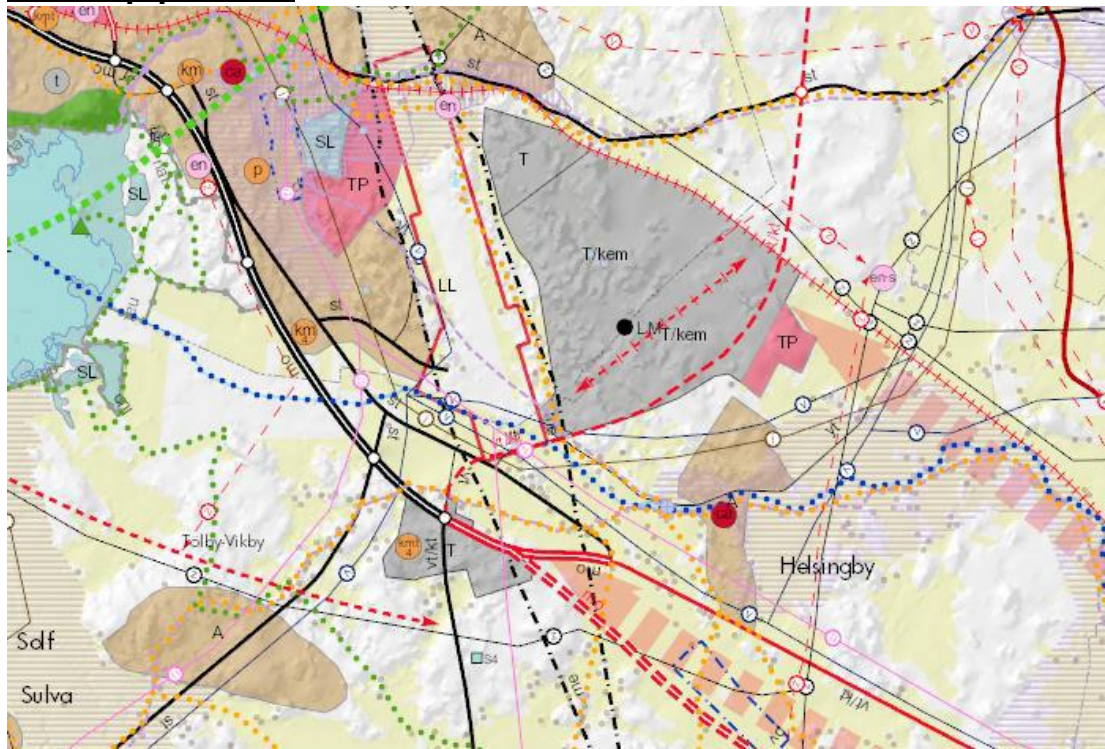


Bild 13. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040

Österbottens landskapsplan 2040, godkändes av landskapsfullmäktige 15.6.2020 och trädde i kraft 11.9.2020. Enligt landskapsplanen finns följande områdesreserveringar på detaljplanområdet: Området anvisas för kemisk industri (T/kem) och logistikområde eller trafikterminal. Till området anvisas dessutom ett förbindelsebehov för bantrafik (banförbindelse till flygplatsen) samt en alternativ vägsträckning. Området gränsar till banförbindelsen Vasa–Seinäjoki och till Vasa flygplatsområde.

Övrigt; kk-1; Vasa stadsutvecklingszon, Vasa – Seinäjoki utvecklingszon, riktgivande eller alternativ vägsträckning (riksväg) går genom eller alldeles intill området, behov av tågtrafikförbindelse, förbindelsebehov för kraftledning strax norr och till området. Beteckningar för områdets särdrag; (sv) hinderfri zon för flygtrafik. Området finns invid område för flygtrafik och strax söder om banavsnitt som skall förbättras. Vid planeringen på landskapsnivå har man i enlighet med markanvändnings- och bygglagens 25§ beaktat de riksomfattande målen som samordnas med landskapets mål och de lokala målen för områdesanvändningen.

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 detaljplanområdet:

Hinderfri zon för flygtrafik; Vasa-Seinäjäjoki 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.

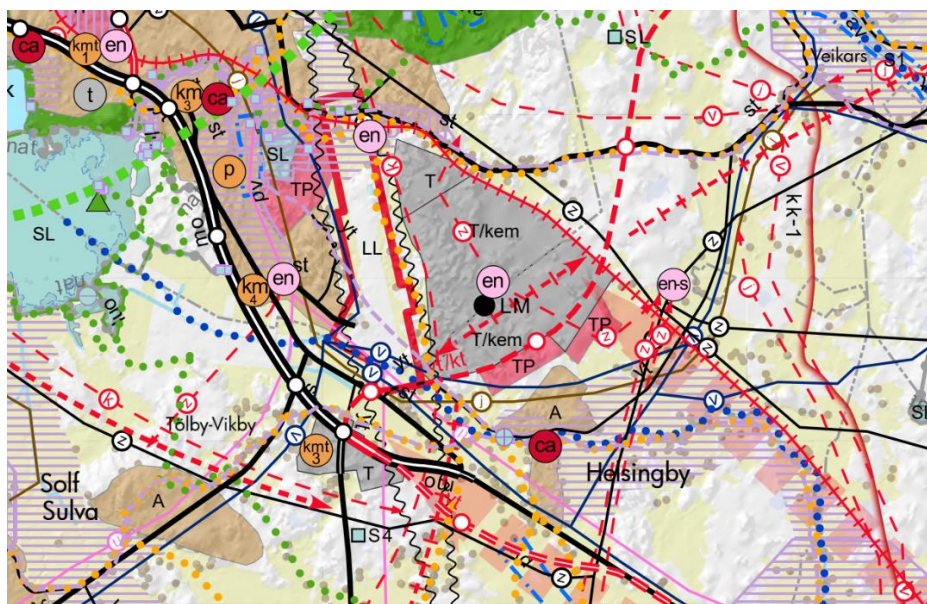


Bild 14. Utdrag av utkast till Österbottens landskapsplan 2050.

Strategisk generalplan

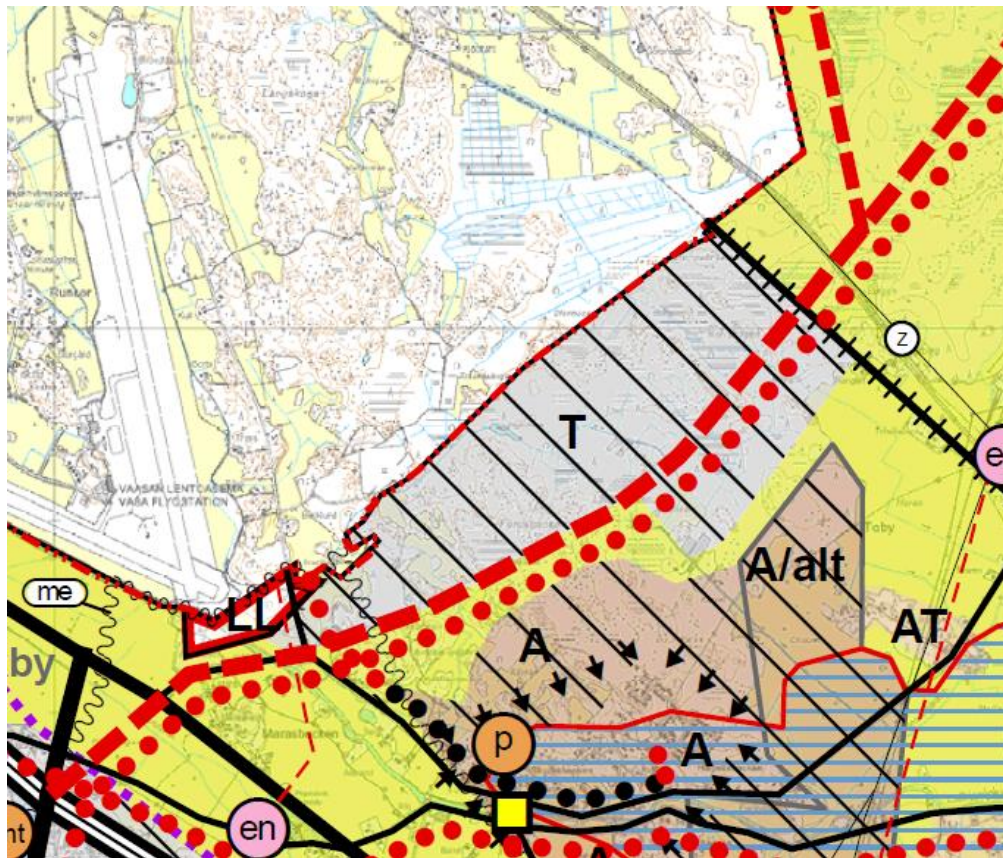


Bild 15. Utdrag ur den strategiska generalplanen.

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

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

Delgeneralplan

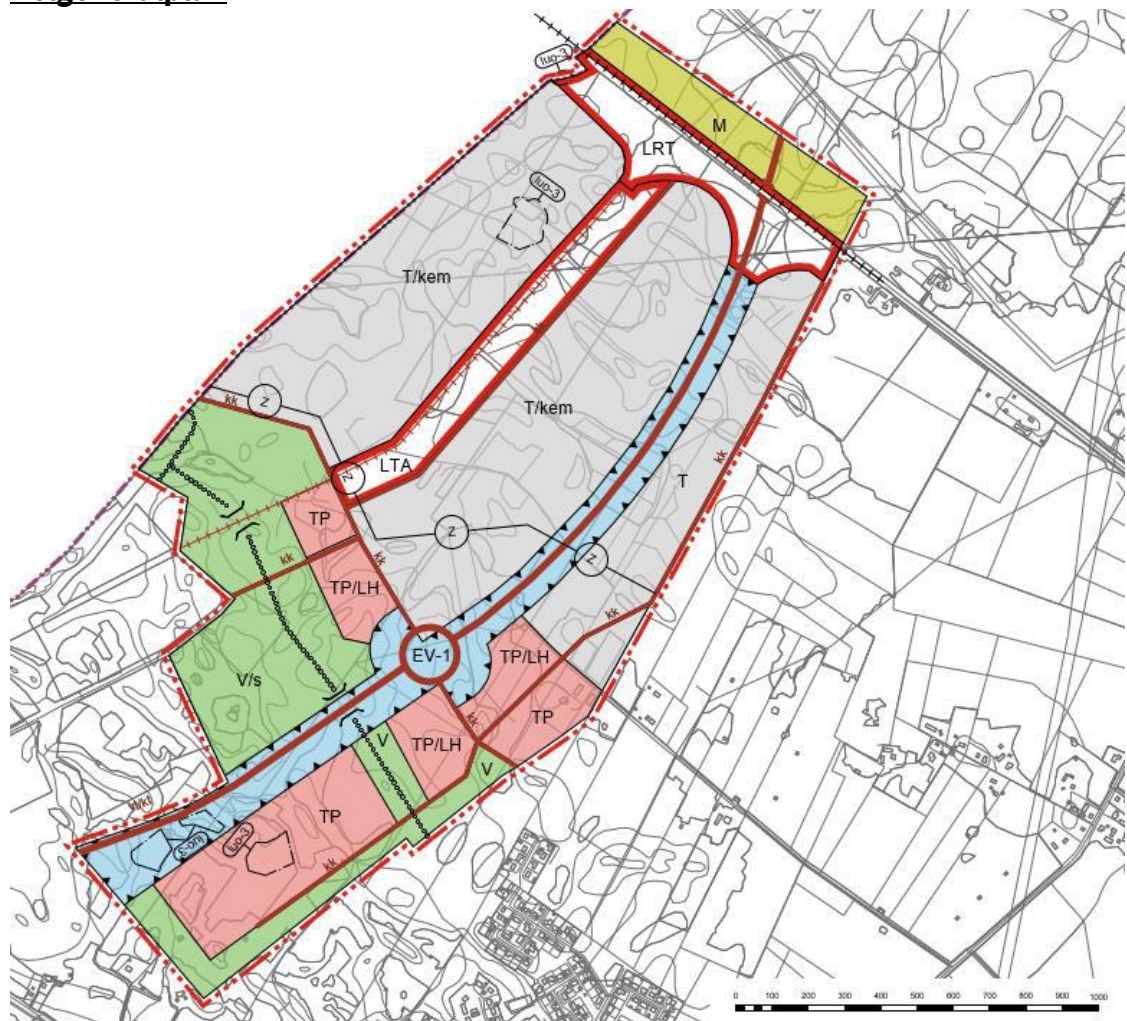


Bild 16. Utdrag av den gällande delgeneralplanen.

I den gällande generalplanen: Delgeneralplanändring över Toby-Granholmsbacken som är godkänd i kommunfullmäktige 10.11.2018 § 71, anvisas områden för kemisk industri (T/kem), arbetsplatsområden samt områden för en eventuell servicestation (TP/LH och TP), ett industrispårvägsområde (LRT) och ett terminalområde för godstrafik (LTA), Riksväg/stamväg, ny planskild anslutning samt rekreationsområden med miljövärden som ska skyddas.

Detaljplan

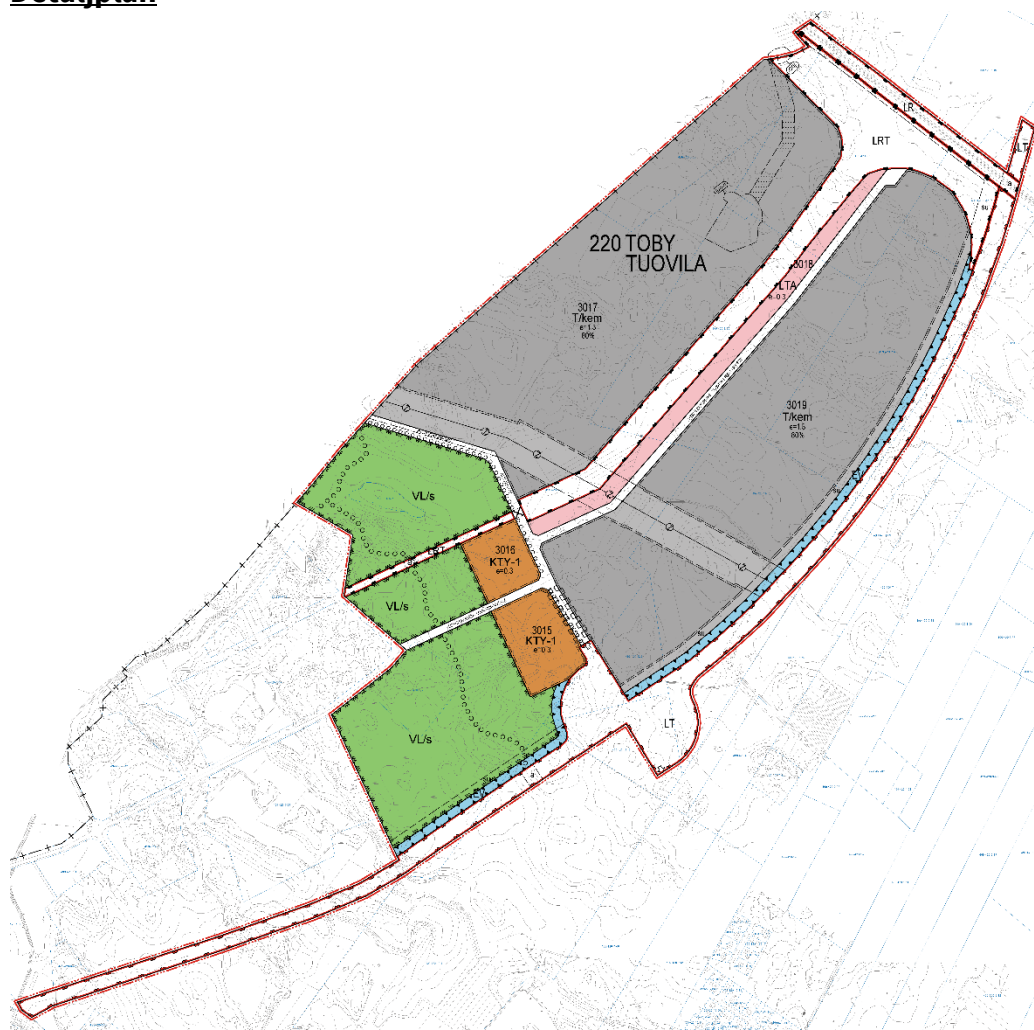


Bild 17. Utdrag ur den gällande detaljplanen.

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

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

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

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

Detaljplaneområdena bildar en helhet för kemisk industri och logistik. Infarten till områdena kommer att ske främst via den planskilda anslutningen vid

landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning och i andra hand via Östra Runsörvägen. Trafiken leds sedan smidigt via det interna vägnätet som sammankopplar alla områden.

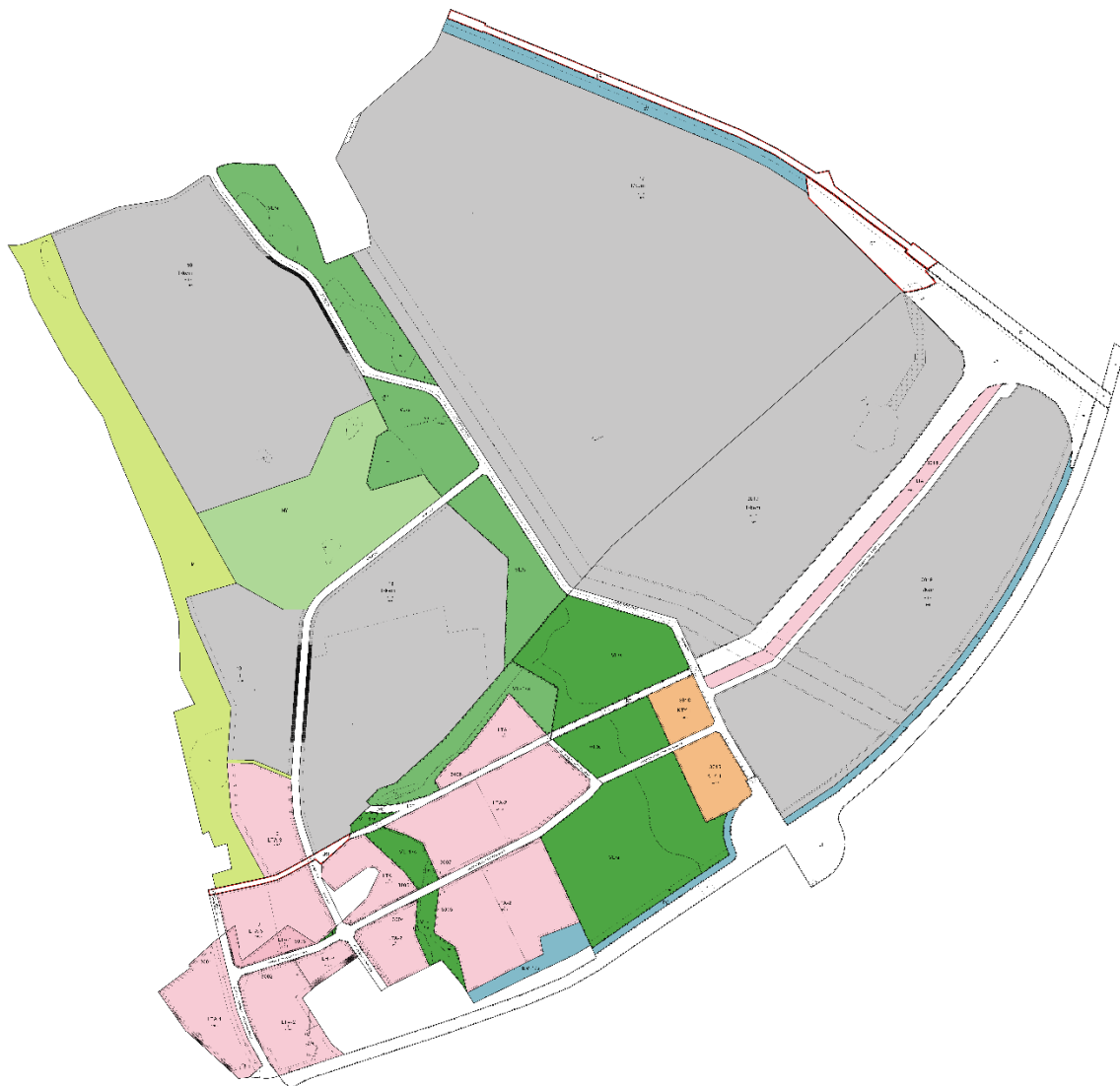


Bild 18. Översiktsbild på detaljplanestrukturen med Granholmsbacken I och Granholmsbacken II samt Långskogen.

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har godkänts av Korsholms kommuns planläggningschef Jonas Aspholm den 5.9.2024.

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

Inom detaljplaneområdet finns det stiftat servitut för skyddsområdet kring den befintliga järnvägen i norr, nyttjanderättsenheter 000–2016-K50400 och 000–2016-K50372.

3.2.1.1

Strukturmodeller

Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

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

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

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

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

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

3.2.1.2 Trafiksystemplaner Österbottens trafiksystemplan 2040

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

Hamnbanan

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

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

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 landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning och rv 724 Vasa förbindelseväg. Detta projekt förbättrar trafikens smidighet på rv 8 och flyttar den nya sträckningen av rv 8 längs med logistikområdet längre fram i framtiden.

Österbottens trafiksystemplan 2050

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

Österbottens trafiksystemplan 2050

Vision 2050

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

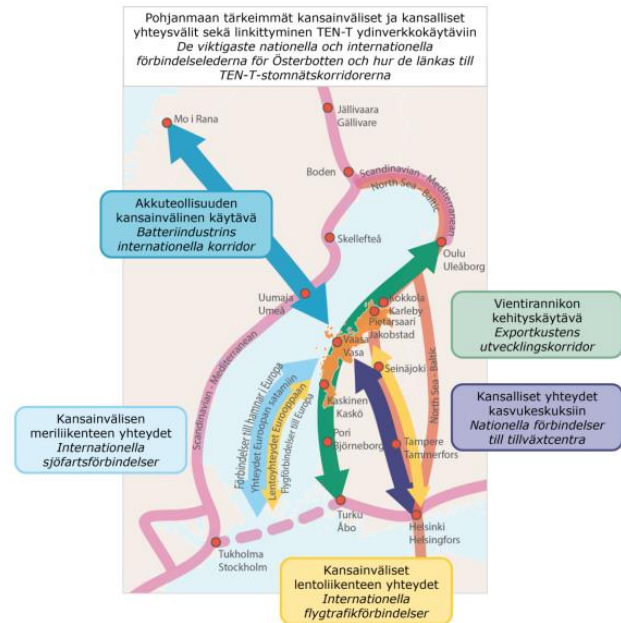


Bild 19. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

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 målfåret 2050 ska Österbottens trafiksystem;

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

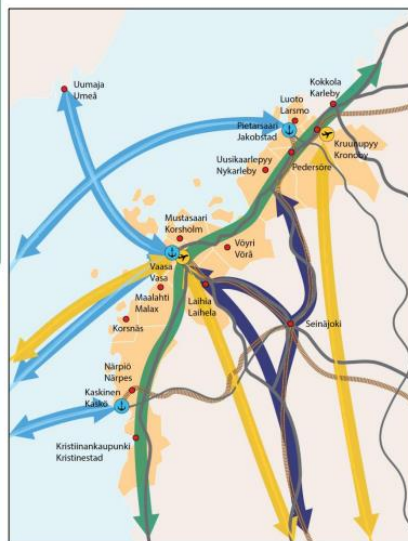
Spetsåtgärder

Utveckling av Kasikäytävä (E8-korridoren)

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

Utveckling av hamnförbindelserna och samarbetet

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



Stärkande av flygtrafikens konkurrenskraft

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

Utvecklingen av förbindelserna till tillväxtcentra

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

Bild 20. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

3.2.1.3 Trafikutredningar och trafiknätsplatser 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 huvudvägnätet. Som en del av planeringen har det gjorts upp ett bedömningsprogram enligt lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning (468/1994). Programmet är en plan om vilka utredningar som behövs och hur bedömningsförfarandet ska ordnas.

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

- I MKB presenteras utöver 0-alternativet även 4 andra alternativ där alla innebär att det byggs en ny väg mellan motorvägens (riksväg 3) planskilda korsning vid Vikby och Lillkyrovägen. Denna väg är en del av riksväg 8 Helsingby–Vassor som eventuellt kommer att byggas i framtiden. Vägens tvärsnitt är 10,5/7,5 m, och den kommer att kunna förses med ett mitträcke då vägen omvandlas till riksväg.
- Vid landsväg 715 Laihelavägen och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.
- I korsningen med Vasa–Seinäjäki-banan byggs en underfart. Underfartshöjden kommer att vara tillräcklig för 7 meter höga transporter.
- På avsnittet Vikby–Toby finns separata promenad- och cykelarrangemang samt arrangemang för den lokala trafikens behov. På den östra sidan av Toby å vid Östra Runsorvägen byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken.

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

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

utöver riksväg 8 även rutter som betjänar lokala behov. De flesta specialtransportbehoven riktas till Vasklot hamn.

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

Översiktsplanens preliminära utkast över hamnvägen vid 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 Vasabanan. Utifrån utredningen kommer marknads-/influensområdet för Vasaregionens logistikcentrum att förstärkas i logistiksystemet under de närmaste åren både med tanke på den nationella och internationella logistiken.

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

industrispåret till den eventuella framtida flygfraktterminalen i anslutning till flygplatsen.

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

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 färdigställts år 2017.

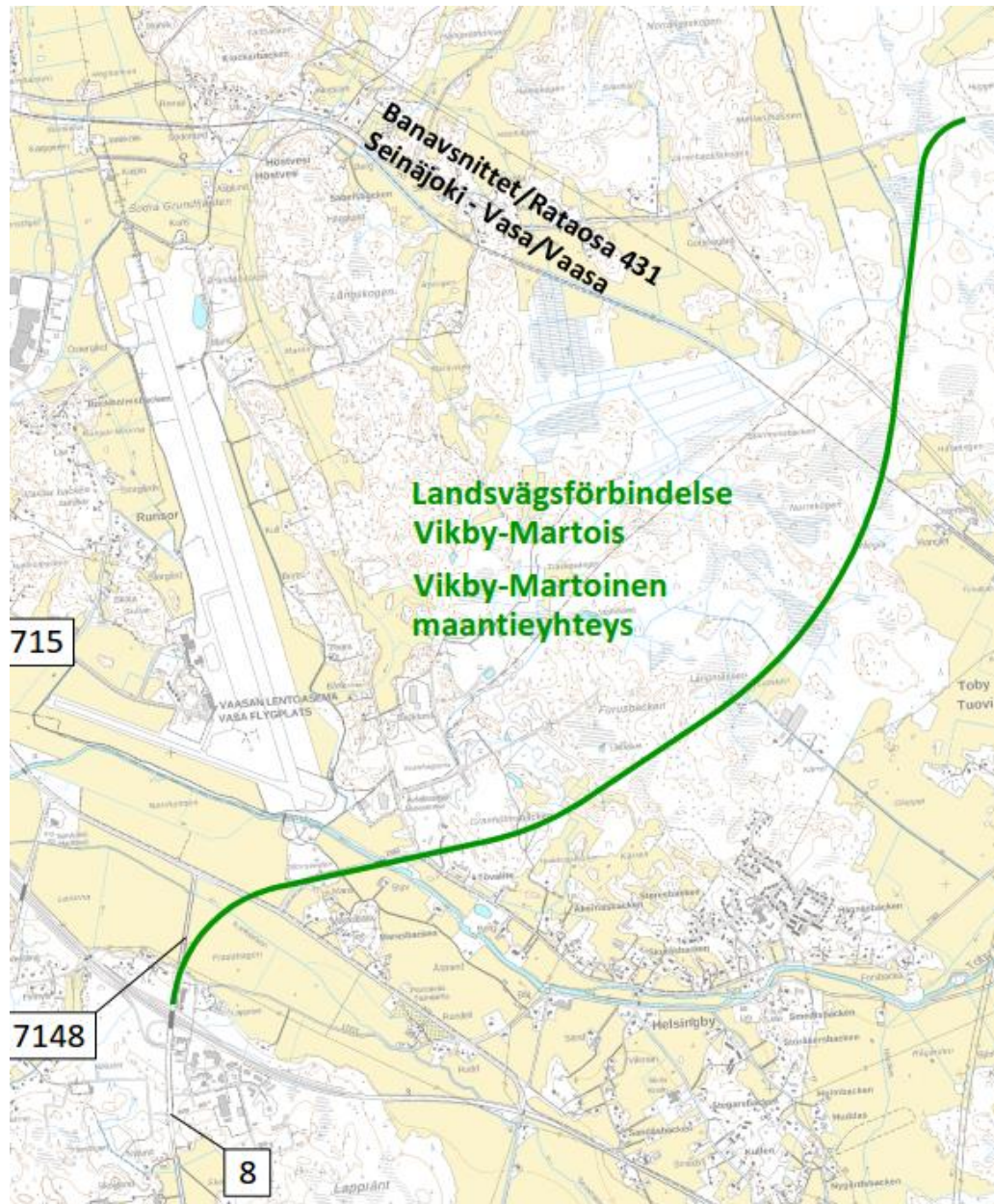


Bild 21. Beredningens hörande till vägplanen skedde 05/2023 (Trafikledsverket).

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

4.2.2 Anhängiggörande

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

4.2.3 Planeringsprocessen och växelverkan

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

Under tiden för framläggandet lämnades 7 st utlåtanden in. Den inkomna responsen tas i beaktande i samband med utarbetandet av planutkastet. Responsen lämnades in av NTM-centralen, Fingrid, Traficom, Västkustens miljöenhet, Österbottens förbund, Österbottens museum och Telia. Nedan finns ett sammandrag av responsen.

- **NTM-centralen** skriver att om planändringen berör naturmiljön så skall planeringen baseras på aktuella utredningar. Träskängsdikets (2502va1) och Kärrdikets (4208va1) dikningssammanslutning ingår helt eller delvis i planområdet och deras rättigheter skall beaktas i den fortsatta planeringen. Dräneringen för åkerområdet vid Lyskärr skall även beaktas i planeringen.
- **Fingrid** har inga kraftledningar eller annan infrastruktur i området och har inte behov av att ta ställning till detaljplanen.
- **Traficom** lyfter fram att höjdbegränsningarna för byggnader och även höjden på lyftkranarna som krävs i byggskedet skall tas i beaktande vid planläggningen, med tanke på flygsäkerheten vid Vasa flygfält. På planområdet skall inte anläggas verksamhet som lockar till sig fåglar.
- **Västkustens miljöenhet** tycker att det är bra att det reds ut redan i detta skede var förutsättningar för deponering av överskottsmassor finns.
- **Österbottens förbund** håller på med att utarbeta Österbottens landskapsplan 2050 där det medtaget ett behov för järnvägsförbindelse "kustbanan" som sträcker sig mellan Helsingfors-Torneå. En viktig fråga är om järnvägen skall gå genom planområdet, och om det finns rum till den eller om järnvägen borde byggas på utsidan av planområdet.
- **Österbottens museum** har inga kommentarer angående PDB
- **Telia Finland Oyj** meddelar att de kommer att sätta ner kabelrör längs detaljplanevägarna.

Beredningsfas: Ett planutkast har varit framlagt 5.5-5.6.2023. Över planutkastet lämnades 11 utlåtanden samt 2 åsikter 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 3013**
 - Kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY-5) finns inom det område som i gällande detaljplan är anvisat som *Rekreationsområde, med skyddsvärda miljövärden (VL/s)*. I naturinventeringen som utfördes år 2023 så hittades dock inga naturvärden som skulle kräva särskilt skydd inom området.
 - Kvarteret har en tomt med en storlek på 2,9129 ha
- **Kvarter 3014**
 - Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT) finns inom det område som i gällande detaljplan är anvisat som *Rekreationsområde, med skyddsvärda miljövärden (VL/s)*. I naturinventeringen som utfördes år 2023 så hittades dock inga naturvärden som skulle kräva särskilt skydd inom området.
 - Kvarteret har en tomt med en storlek på 2,4395 ha
- **Kvarter 3015**
 - Kvarter 3015 i gällande detaljplan ligger i stort sett inom tomt 1 i kvarter 3015 i planförslaget, dock utökas kvartersområdet med en tomt med KL-1 beteckning (*Kvartersområde för hotellbyggnader*).
 - Exploateringsstalet på tomt 1 ökar från $e=0,3$ till $e=0,5$. Jämfört med gällande detaljplan.
 - Våningstal har anvisats för tomt 2.
 - Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 10 meter, med en 5 meter bred planteringszon ytterst.
 - Områdesbeteckningen för tomt 1 har ändrats till LH (*Kvartersområde för servicestation*)
 - Tomt 1 med en LH beteckning har en storlek på 2,6897 ha medan tomt 2 med en KL-1 beteckning har en storlek på 1,3558 ha, totalt 4,0455 ha. Kvarter 3015 i gällande plan har en storlek på 3,4640 ha.
- **Kvarter 3019**
 - Arealen på T/kem-kvartersområdet ökar från 48,6310 ha till 95,8118 ha (+47,1809 ha).
 - Arealförändringen beror på att kvarter 3017 i gällande detaljplan (15.4.2021 §32) har införlivats i kvarter 3019, justeringen av de intilliggande LRT och LTA-3 kvartersområdena, det att man i planförslaget har införlivat EV-området som ligger intill kvarter 3019 i kvarter 3019, samt på förkortningen av Toby industriväg.
 - Riktgivande räddningsvägar (SOS) mellan kvarter 3019 och LT-området samt Produktionsvägen har anvisats.

- Byggytans avstånd från tomtgränsen ökas från 4 meter till 15 meter, med en 10 meter bred planteringszon ytterst. Mot LT-området är avståndet till byggytan 25 meter med en 20 meter bred planteringszon ytterst.
- lu0 och lu0-1 områdena vilka anvisar flygekorrens livsmiljö, föröknings- och rastplatser i den gällande detaljplanen har tagits bort på basen av rekommendationerna i naturinventeringen utförd år 2023.
- Arealen på T/kem-kvartersområdet minskar från 46,7006 ha till 39,7341 ha (-6,9665 ha). Arealförändringen beror på justeringen av det intilliggande LRT-området, justeringen av rån mot Vasa stad utgående från rågång av fastighet 499-420-6-45 FRIHEM samt på anvisandet av en gata som går till tomt 2 i kvarteret.
- **Kvarter 3020**
 - Bredden på LTA-3 området ökar från 40 m till 80 m, vilket medför en arealökning från 4,7414 ha till 10,3458 ha (+5,6044 ha). Åtgärden utförs för att säkerställa en mer ändamålsenlig bredd för tilltänkta lastnings- och lossningsutrymmen.
 - För tomten i kvarteret så har ett våningstal på en våning samt en byggyta som ligger 10 meter från Toby industriväg definierats.
 - För tomten i kvarteret har en byggyta definierats.
 - En riktgivande serviceväg (h) som sträcker sig till tomt 2 i kvarter 3019 har anvisats.
 - En riktgivande räddningsväg (SOS) mellan kvarter 3019 och Långskogen på Vasa stad sida har anvisats.
- **Område för närrekreation (VL)**
 - Arealen på närrekreationsområdena har minskats från 32,3661 ha till 27,4336 ha (-4,9325 ha)
 - Arealförändringen berör främst på breddningen av LT-området, utvidgningen av kvarter 3015, tillkomsten kvarter 3013 och 3014 samt det nya E-6 området.
- **Skyddsgrönområde (EV-1)**
 - EV-1 området som ligger intill kvarter 3019 i gällande detaljplan har införlivats i kvarter 3019 i planförslaget.
 - Arealen för skyddsområde (EV-1) har minskat från 3,9777 ha till 0,7217 ha (-3,2560 ha)
- **Industrispårvägsområde (LRT)**
 - LRT-området har flyttats så att det ligger mot gränsen till Vasa stad
 - Bredden på LRT-området har ökat från ca 60 meter till ca 70 meter.
 - Området har justerats utgående från en anslutning mot järnvägen med en kurvradie på 300 meter, i enlighet med önskemål från Trafikledsverket.
 - Sträckningen väster om Produktionsvägen har tagits bort, denna skulle möjliggöra en industrispårvägsförbindelse till Vasa flygfält, men behovet av denna har i samråd med Finavia bedömts vara liten.
- **Järnvägsområde (LR)**

- Den planskilda korsningen mellan LR- och LT-området har ändrats till en underfart för järnvägstrafiken. Behovet har framkommit i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning.
- **Område för allmän väg (LT)**
 - 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 rv 8:s framtida sträckning.
 - Vägområdet breddas från ca 35 meter till ca 70 meter.
 - Området för den planskilda korsningen som leder till Produktionsvägen har förstörats.
 - Den planskilda korsningen mellan LR- och LT-området har ändrats till en underfart för järnvägstrafiken. Behovet har framkommit i samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning.
 - LT-området har delats upp så att den del av området som ligger intill Granholmsbacken I nu är del av förslaget till detaljplan för Granholmsbacken I.
- **Övriga områden**
 - *"Del av område som skall planteras"* bestämmelsen har kompletterats med följande: *"Inom planteringszonerna är det tillåtet att anlägga bullerbekämpande åtgärder, om behov uppstår."*
- **Huvudsakliga justeringar av de allmänna bestämmelserna enligt följande:**
 - Ändrade bestämmelser
 - På samtliga kvartersområden kan nu placeras byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring, för produktion och/eller lagring av värme- och/eller nedkylningsenergi samt för nätverk som möjliggör verksamheten och/eller distributionen.
 - 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 kravet på en räddningsvägsförbindelse från två riktningar för varje tomt på T/kem-kvartersområdet har gjorts likalydig som den för Långskogen på Vasa stads sida.
 - Kraven på volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänk) har gjorts kvartersområdesspecifika.
 - Bestämmelsen kring flyghindertillstånd vid uppförande av byggnader, konstruktioner eller anordningar har ändrats till att direkt referera till Luftfartslagen (7.11.2014/864).
 - En del övriga förtydliganden har gjorts på andra bestämmelser, bland annat har majoriteten av förekomsterna av ordet "bör" ändrats till "ska".

- I bestämmelserna kring sura sulfatjordar har behovet kring att vidta åtgärder för att minska på olägenheterna som de kan medföra förtydligats.
- Kravet på minimum 0,7 bilplatser / anställd har tagits bort och ersatts med ”*På tomterna på kvartersområdet T/kem bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt behov. Vid dimensioneringen av antalet bilplatser bör beaktas antalet anställda, andelen skiftarbetande samt antal arbetsskiften.*”

Borttagna bestämmelser

- Kravet om att laddningsplatser för elbilar ska byggas enligt behov, har tagits bort.
- Bestämmelsen gällande kontinuiteten av passageförbindelsen som tillhör flygekorrens föröknings- och rastplats i kvarter 3019 har tagits bort.
- Bestämmelsen ”*I samband med den noggrannare planeringen av T/kem-områdena ska man fästa uppmärksamhet vid landskapet genom planteringar eller genom att bevara befintligt trädbestånd på ett sätt som är passande för områdets generella utseende.*” har tagits bort.
- Bestämmelserna kring våningstal har tagits bort på en del av tomterna, byggnadernas höjdbegränsning utgörs istället av flyghinderområdet för Vasa flygplats på +51 m N2000.

Nya bestämmelser

- Byggnadernas fasader ska till sin arkitektur vara högklassiga och representativa speciellt mot gatuområdets sida.
- 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.
- Delar av en tomt som används för utomhuslagring och som ligger på gränsen mellan tomter eller intill gatan, ska avskiljas med planteringar som skyddar tillräckligt mot insyn eller med staket som passar in i gatubilden.
- Storträsket och Lillträsket ska bevaras i naturtillstånd, vattnet som leds till dem ska till sin mängd, flödes hastighet och kvalitet motsvara den naturliga vattentillströmningen. Inga terränggrepp får göras i dem, förutom sådana som krävs för att säkerställa vattenflödet.
- Bestämmelserna angående dagvatten har kompletterats med ” *För att upprätthålla vattenbalansen i området för åkergrödan är det viktigt att även det byggda dagvattnet leds till området, men särskild uppmärksamhet ska ägnas åt dess kvalitet. En plan för hantering av det byggda dagvattnet ska utarbetas innan byggandet påbörjas.*”

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Den primära markanvändningen för området

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är storindustri/ kemisk industri.

5.1.2 Dimensionering

Detaljplanen omfattar områden för:

- Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras. (T/kem)
- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5)
- Kvartersområde för hotellbyggnader (KL-1)
- Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT)
- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-3)
- Kvartersområde för servicestation (LH)
- Område för närrekreation (VL)
- Område som betjänar underhållet av infrastrukturen (E-6)
- Skyddsgrönområde (EV)
- Skyddsgrönområde (EV-1)
- Område för allmän väg (LT)
- Järnvägsområde (LR)
- Industrispårvägsområde (LRT)
- Gatuområde

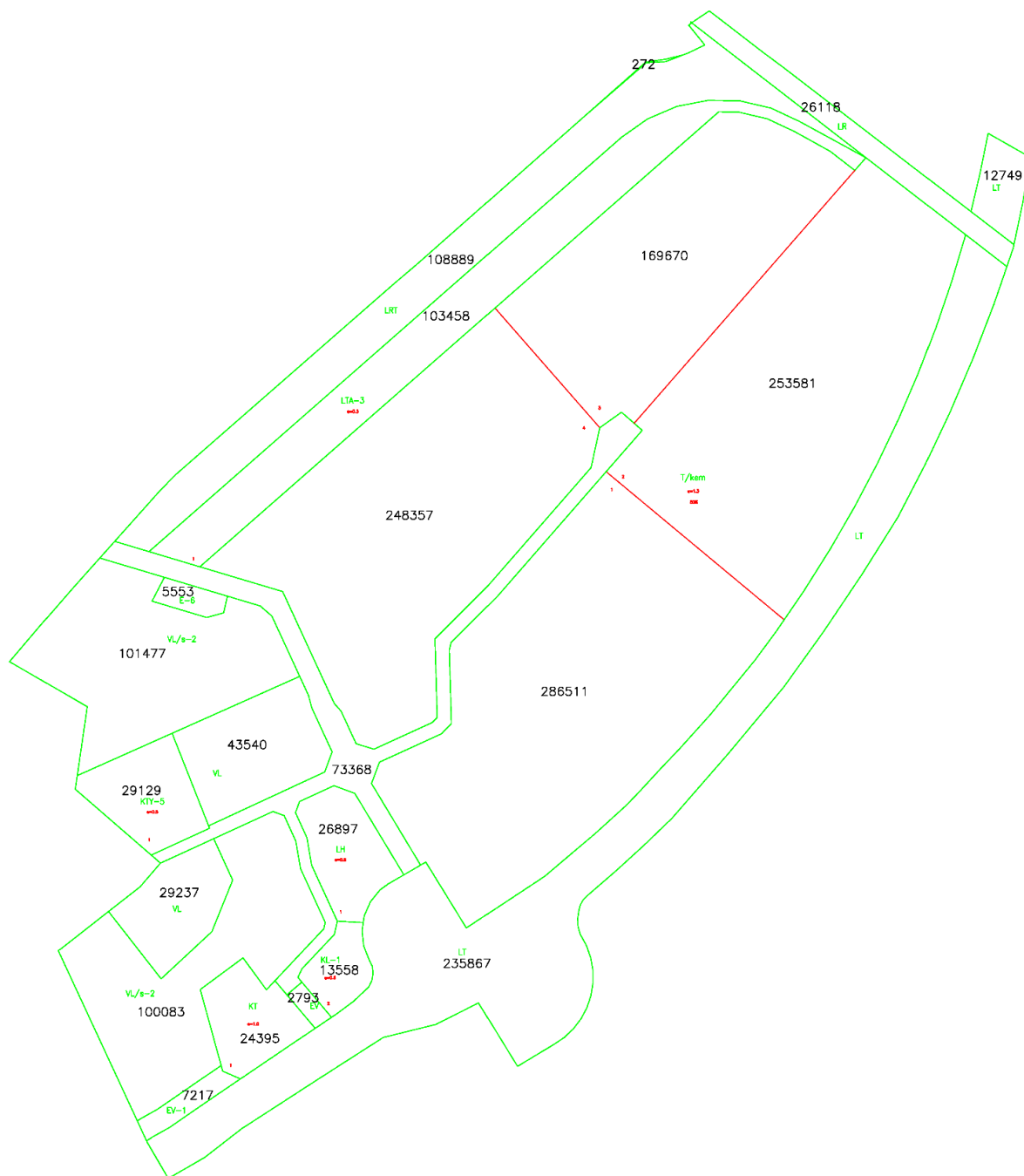


Bild 22. Arealer utskrivna med svart text (m²) på detaljplanestrukturen.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

I detaljplanen har anvisats ändamålsenliga områdesreservationer för att säkerställa miljöns kvalitet. I huvudsak säkerställer områdena för närrekreation (VL) och skyddsgronområden (EV, EV-1) områdets naturvärden och funktion för dagvattenhanteringen. Områdesbeteckningarna har på behövliga delområden kompletterats med skild tilläggsbeteckning för område där miljö bevaras (/s-2) samt vattenområde skyddat enligt Vattenlagen 11 § (27.5.2011/587) (luo-1).

Naturvärdena som finns i Storträsket och Lillträsket, bland annat åkergröda, har beaktats vid uppgörandet av dagvattenhanteringsplanen för området

(WSP/Sitowise 2024). Dagvattenutredning med tillhörande plan för hantering 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. Rännilarna i området har skyddats med lu-1 beteckning. De riktgivande avgränsningarna för avledning av dagvatten har anvisats så att de inte äventyrar värden som bevaras och framkommer av /s-2 planbeteckningen. Därtill styr de allmänna planbestämmelserna hur avledningen av dagvatten kan förverkligas med tanke på områdets naturvärden.

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

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. Dagvattnets mängd, flöde och kvalitet kontrolleras via sedimenteringsbassänger innan det leds vidare till känsliga objekt så som Storträsket och Lillträsket, så att det ska motsvara den naturliga vattentillströmningen och inte äventyra områdenas skyddsvärden.

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 skogsbeväxade 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.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

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

- *På kvartersområdet kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktiven om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen samt andra objekt med liknande miljökonsekvenser som ungefär kan jämföras med föregående inrättningar. Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd som verksamheten kräver beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt.*

Som kvartersområde för T/kem har reserverats fyra tomter i kvarter 3019. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=1.3$. Tomternas arealer varierar mellan ca 17,35 – 28,65 ha, och deras totala areal är 95,9119 ha. Den totala byggrätten är 124,6855 ha. Inom kvartersområdet finns angivet:

- För ledning reserverad del av område.
- För ledning riktgivande del av område.
- Riktgivande körförbindelse som endast får användas till bortförel av de överskottsmassor som uppstår vid anläggandet av kvarter 3019, 3020, LRT-området samt kommunaltekniken. Körförbindelsen kan förhindras av LT-områdets förverkligande. (ajo-1)
- För skyddsområde för järnväg reserverad del av område. (su)
- Riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1)
- Riktgivande del av område, som är reserverat för byggnader och konstruktioner för samhällsteknisk service. (et)

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5)

- *På kvartersområdet kan placeras kontors- och serviceverksamhet, industri som inte orsakar miljöstörningar, lagring, verkstadsfunktioner, samt affärs- och restaurangutrymmen.*

Som kvartersområde för KTY-5 har reserverats en tomt i kvarter 3013. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=0,5$. Tomtens areal är 2,9129 ha. Den totala byggrätten är 1,4565 ha.

Kvartersområde för kontorsbyggnader (KT)

Som kvartersområde för KT har reserverats en tomt i kvarter 3014. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=1,0$ och det är tillåtet att bygga i fyra våningar. Tomtens areal är 2,4395 ha. Den totala byggrätten är 2,4395 ha.

Kvartersområde för hotellbyggnader (KL-1)

Som kvartersområde för KT har reserverats en tomt i kvarter 3015. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=0,6$ och det är tillåtet att bygga i fyra våningar. Tomtens areal är 1,3558 ha. Den totala byggrätten är 0,813 ha.

- *Inom området kan placeras hotell- och restaurangverksamhet.*

Kvartersområde för servicestation (LH)

Som kvartersområde för LH har reserverats en tomt i kvarter 3015. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=0,6$. Tomtens areal är 2,6897 ha. Den totala byggrätten är 1,6138 ha.

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-3)

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

Som kvartersområde för LTA-3 har reserverats en tomt i kvarter 3020. Byggrätten har angetts genom exploateringstal $e=0,3$. Tomtens areal är 10,3458 ha och den totala byggrätten är 3,1037 ha.

Inom kvartersområdet finns angivet:

- Riktgivande del av kvartersområdesgräns där infart till tomt ska möjliggöras för utryckningsfordon. (SOS)
- För områdets interna servicetrafik riktgivande reserverad del av område. (h)

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 totalt 3 områden om totalt 27,4337 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.

Ingen förekomst av flygekorre observerades i naturinventeringen som utfördes år 2023, den ekologiska förbindelsen anvisas för att sammanbinda flygekorrens livsmiljöer på utsidan av detaljplaneområdet.

- Riktgivande del av område, som är reserverat för byggnader och konstruktioner för samhällsteknisk service. (et)
- Riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu)
- Riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1)
- Riktgivande alternativt eller kompletterande område för avledning av dagvatten. (w-2)

- Vattenområde skyddat enligt Vattenlagen 11 § (27.5.2011/587). Åtgärder som försämrar dess naturtillstånd är förbjudna. På området får vidtas åtgärder som syftar till att bevara objektens skyddsvärde (luo-1).

Skyddsgrönområde (EV)

För detta ändamål har reserverats ett område på 0,2793 ha. Inom området finns det angivet en del av en friluftsled.

Skyddsgrönområde (EV-1)

- *På området kan en vall anläggas, på vilken träd och buskar ska planteras. Släntlutningen får inte överstiga 1:3. Trädbeståndet inom området bör uppgå till ca 500 träd/ha.*

För detta ändamål har reserverats ett område om 0,7217 ha. Inom området finns ett vattenområde skyddat enligt Vattenlagen 11 § (27.5.2011/587).

Område för allmän väg (LT)

För detta ändamål har reserverats totalt 23,5867 ha.

Inom området finns angivet:

- För ledning reserverad del av område.
- Riktgivande körförbindelse som endast får användas till bortförel av de överskottsmassor som uppstår vid anläggandet av kvarter 3019, 3020, LRT-området samt kommunaltekniken. Körförbindelsen kan förhindras av LT-områdets förverkligande. (ajo-1)
- Planskild korsning. (e)

Järnvägsområde (LR)

För detta ändamål har reserverats totalt 2,6118 ha.

Inom området finns angivet:

- Planskild korsning. (e)

Industrispårvägsområde (LRT)

- *Inom industrispårvägsområdet kan placeras spårvägar, byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.*

För detta ändamål har reserverats totalt 10,8889 ha.

Inom området finns angivet:

- Planskild korsning. (e)
- Riktgivande del av kvartersområdesgräns där infart till tomt ska möjliggöras för uttryckningsfordon. (SOS)
- För skyddsområde för järnväg reserverad del av område. (su)

Område som betjänar underhållet av infrastrukturen (E-6)

- *Inom området kan mellanlagring av materiel och maskiner ske vid utbyggnaden och underhållet av Granholmsbacken-området.*

- *Kemikalieförvaring som kan hota Storträsket eller andra omkringliggande naturvärden är förbjuden.*
- *Del av området får användas till parkering för besökare av närrekreationsområdet.*

För detta ändamål har reserverats totalt 0,5553 ha.

Gatuområden

För detta ändamål har reserverats totalt 7,3368 ha.

Detaljplaneområde som upphävs

Justeringen av rån mot Vasa stad, utgående från rågång av fastighet 499-420-6-45 FRIHEM medför behovet av att upphäva gällande detaljplan i ett smärre område i norrändan LRT-området.

Genom detaljplanen upphävs totalt 0,0274 ha av den nu gällande detaljplanen (godkänd 15.4.2021 §32) för Granholmsbacken II-området.

5.4 Planbeteckningar och planbestämmelser

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

5.5 Namn

Med detaljplanen så bildas gatan Katodvägen. Gatunamnen Logistikleden, Produktionsvägen och Toby industriväg kvarstår.

6 KONSEKVENSER AV DETALJPLAN

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

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

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

6.1 Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.

Konsekvensbedömningen utgår från den bedömning som gjordes i samband med att detaljplanerna godkända 11.10.2018 §72 och 15.4.2021 §32 utarbetades.

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 i förhållande till gällande detaljplan av ringa karaktär, specifikt för dagvattenhanteringen medför detaljplaneändringen betydande positiva konsekvenser. 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 rv 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.

I samband med arbetet, och specifikt för tomterna för kemisk industri (T/kem), som redan finns detaljplanerade på Granholmsbacken II har man undersökt motsvarande projekt med verksamhet som eftersträvas till området i USA och Europa (bl.a. Teslas Giga-projekt och Northvolts projekt i Sverige). Den offentliga informationen som finns tillgänglig för projekten är relativt knapp och informationen anknyter långt till affärshemligheter. Därför är det inte möjligt att för denna detaljplan erhålla direkta tal gällande kvadratmeter våningsyta eller noggrannare beskrivningar av dessa. I samband med en MKB- och miljötillståndsprocess kan dylika aspekter närmare klargöras. Den yta (ha) som verksamheten kräver ger inte direkta svar gällande den mängd kvadratmeter våningsyta som krävs inne i byggnaden för produktionsverksamheten. Dessa behov kan även variera olika aktörer emellan.

Mellan de olika projekten uppkommer det även skillnader mellan processerna; hur mycket arbetskraft och transporter till området de kräver.

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 T/kem, KTY-5, LTA-3, VL, EV-1, LT, LR och LRT samt gjort nya områdesreserveringar med planbeteckningarna KL-1, KT, LH och E-6. Ändringar av teknisk karaktär har också utförts. De väsentliga ändringsåtgärderna framkommer i kapitel 4.4. Konsekvenserna i förhållande till detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32 förblir huvudsakligen oförändrade 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-Seinäjoki 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 rv 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.

I detaljplanen har man styrt byggandet så, att av arealen på T/kem-kvarteren kan 80% exploateras. Av Korsholms kommuns och Vasa stads sammanlagda ytor för T/kem-kvartersområden (ca 326 ha. Varav 95,8 ha är på Granholmsbacken II och 230,2 ha är på Långskogen) innebär detta att ca 65 ha förblir obebyggt. Vid definitionen av detta tal har man beaktat att motsvarande projekt oftast är mycket stora och enhetliga byggnadsmassor, som har en fyrkantig eller rektangulär form. Kvartersområdena som möjliggörs för verksamheten på detaljplaneområdet utgör även delvis begränsningar för hur det är möjligt att placera byggnadsmassorna. Dessutom har man under planläggningsprocessens gång även sett det som viktigt att man vid placeringen av byggnadsmassorna inom kvarteren även kan beakta byggbarheten på noggrannare nivå och därmed även planens ekonomiska aspekter. Verksamheten inom området kan kräva att det bevaras tillräckliga avstånd mellan kvarteren och inom kvarteren och med det anvisade %-talet har man strävat till att den noggrannare planeringsnivån har tillräckliga möjligheter att försäkra detta.

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

Området är beläget på ett tillräckligt långt avstånd från bostadsområdena så att dess förverkligande inte förorsakar betydande konsekvenser för bosättningen. Enskilda aktörer kan behöva miljötillstånd för sin verksamhet, varpå verksamhetens storlek också dimensioneras för att kraven på behövliga avstånd till bebyggelse ska uppfyllas. Placeringens lämplighet bedöms då av tillståndsmyndigheterna.

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 noggrannare 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 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.

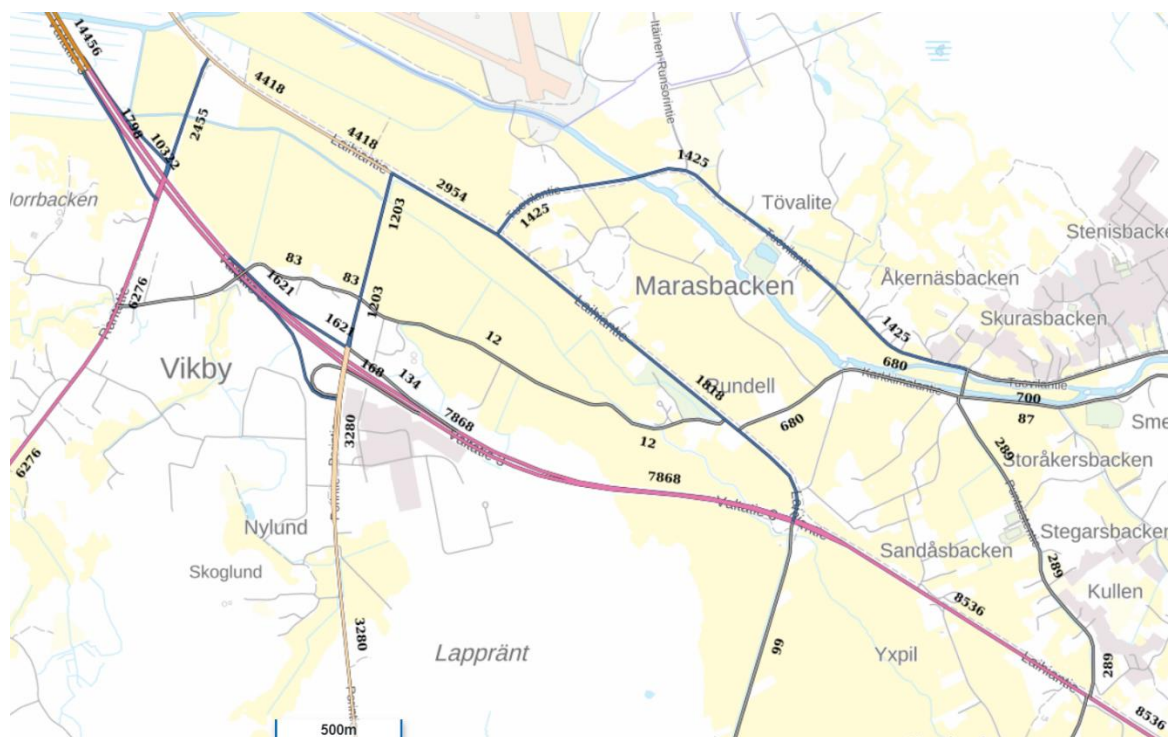


Bild 23. Trafikmängderna längs vägnäteten i området, enligt Trafikledsverkets karttjänst år 2024.

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

Västerifrån blir tillgängligheten inget problem trots att trafiken ökar jämfört med nuläget. Trafikmängden längs Laihelavägen är måttlig och klarar av en ökad trafik. I

fråga om vissa korsningar kan det uppstå behov av förbättringsåtgärder för att trygga anslutningarnas funktion och en smidig trafik. Med nuvarande trafikarrangemang ökar trafikmängden och speciellt andelen tung trafik betydligt längs Tobyvägen. Trafikökningen inverkar i huvudsak på bosättningen invid korsningen Tobyvägen och Östra Runsorvägen.

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

Söderifrån leds trafiken till området via Tobyvägen och norrifrån från Lillkyrohållet leds den via Tobyvägen (mellan Lillkyrovägen–Östra Runsorvägen), det vill säga genom hela Toby tätorts- och byområde.

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 tätortsområden, 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 rv 3 och flertalet tätortsområden, 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 rv 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 tätortsområden 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 detaljplaneområdet 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 detaljplaneområdets 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 detaljplanens 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 färdstätt, 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 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 anknötning till cirkulationsplatsen samt i avtagfilen till vänster i korsningen Logistikleden-Katodvägen.

Genom att man i detaljplanelösningen 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 detaljplaneområdets 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 detaljplaneområdet 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 minskas, vilket är positivt för områdets trafiksäkerhet. Behovet av kollektivtrafiken ökar i takt med att området förverkligas, och man har i detaljplanen reserverat utrymme för busshållplats samt gångförbindelse till

busshållplatsen vid anslutningen Produktionsvägen-Logistikleden. En annan faktor som skulle öka området tillgänglighet kollektiv är en hållplats för regionalståg 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

Inom detaljplaneområdet finns möjlighet att anlägga lättrafikleder längs huvudgatorna. Därtill möjliggörs i samband med den allmänna vägområdets planskilda korsning samt strax sydväst om densamma. Med åtgärden säkerställs att Toby tätorts- och byområde även i fortsättningen har en ändamålsenlig förbindelse.

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

Österbottens förbund håller på med att utarbeta Österbottens landskapsplan 2050 där det medtaget ett behov för tågtrafikförbindelse, Kustbanan, som sträcker sig mellan Helsingfors-Torneå. En viktig fråga är om Kustbanan skall gå genom detaljplaneområdet, och om det finns rum till den eller om Kustbanan 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 Kustbanan inte kommer i konflikt med annan markanvändning i framtiden.

Eftersom ingen noggrannare projektering av Kustbanans sträckning har utförts i samband med utarbetandet av landskapsplanen, samt att det fortfarande är osäkert om den överhuvudtaget ska ingå i landskapsplanen, så är det inte möjligt att

reservera en sträckning för Kustbanan 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. Om Kustbanan ska anvisas så måste den anvisas utanför detaljplaneområdena, och antagligen på sydöstra sidan av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois.

Området för industrispårväg (LRT) har justerats så att spårvägen får en kurvradie på 300 meter mot sin väst- och östgående anslutning till järnvägsområdet (LR). LRT-området har i sin helhet flyttats norrut till gränsen mot Vasa stad.

LRT-området väster om Produktionsvägen 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) för att få tillgång till industrispårvägsområdet (LRT) på vilken lastning och lossningen sker. Genom detta undviks även betydande terrängingrepp norr om kvarter 3013, vilka skulle krävas för områdets förverkligande.

Konsekvenserna för järnvägstrafiken bedöms obetydliga med tanke på själva placeringen av industrispårvägsområdet, men för spårvägsförbindelserna till GigaVasa-området som helhet bedöms konsekvenserna som 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 hinderbegränsningarna. I byggnadsskedet berör höjdbegränsningarna även bl.a. lyftkranar. Därför ska höjdbegränsningarna för fasta lyftkranar även beaktas i byggnadsskedet. Till ansökan om flyghinder ska läggas som bilaga den behöriga för flygtrafiktjänster ansvariga tjänsterbjudarens (i nuläget Fintraffic Lennonvarmistus Oy:s 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 samhällsekonomin

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 exploateringstal 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 exploateringstal på $e=0,3$ medan exploateringstalet 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 II kan följande belysas:

Detaljplanen innehåller i sin helhet ca 2 470 m gata, varav ca 1 420 m är oförverkligad. Med en uppskattad löpmeterkostnad på 1 200 €/lm så skulle byggandet av den oförverkligade delen kosta ca 1 704 000 €.

Underhållet och skötseln av gatunätet har en uppskattad löpmeterkostnad på 10,5 €/m. Detta ger en livscykelkostnad på ca 26 000 €/år för gatunätet.

Kostnaden för byggandet av rondellen i korsningen mellan Produktionsvägen–Logistikleden–Toby industriväg uppskattas kosta omkring 400 000 € för en tvåfilig rondell. Om en enfilig rondell förverkligas inledningsvis uppskattas denna kosta omkring 250 000 €.

Kostnaden för gång- och cykelbron som ligger intill kvarter 3014 och 3015, har ett uppskattat pris på ca 450 000 €. Detta med ett antagande på att man bygger en 85 meter lång och 3,5 meter bred bro, med ett pris på 1500 €/m².

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.

Inom detaljplaneområdet har anvisats ca 1 370 meter industrispårvägsområde (LRT). Den teoretiska kostnaden för förverkligandet av industrispårvägen beräknas uppgå till ca 7 600 000 €.

Investeringsobjekt	Längd/areal	Enhetspris	Pris (€)
Gatunät	1 420 m	1 200 €/m	1 704 000
Rondell			400 000
Gång- och cykelbro	85 m	1500 €/m	450 000
Dagvattensystem			400 000
Industrispårväg	1 370 m		7 600 000
Totalpris			10 554 000

Bild 24. Riktgivande kostnader för förverkligandet av den kommunala infrastrukturen inom Granholmsbacken II.

Utarrenderingen av tomterna på området uppskattas ge en årlig intäkt på 416 813 € vid en prissättning enligt tabellen nedan och ett årligt arrende på 5% av tomtpriset. De faktiska priserna kan avvika från priserna i tabellen, eftersom det i detaljplanen delvis anvisas nya kvartersområdestyper samt att samhällstrukturella faktorer kan påverka de enskilda kvarteren så behöver en ny värdering göras för markanvändningen som anvisas i detaljplanen. Nedanstående prisuppgifter ska ses som riktgivande i väntan på en ny värdering.

Områdestyp	Areal (m ²)	m ² -pris (€/m)	Totalpris (€)
T/kem	958 118	6,5	6 227 774
KTY-5	29 129	12	349 548
KT	24 395	12	292 740
KL-1	13 558	12	162 696
LH	26 897	10	268 970
LTA-3	103 458	10	1 034 580
Totalpris	1 155 555 m²		8 336 308 €

Bild 25. Riktgivande tomtpris på de olika kvartersområdena.

Det är sannolikt att det kommer att etableras energiintensiv industri i 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.

Utgående från det uppskattade elförbrukningen för tomt 1 och tomt 2 i kvarter 3019 på 1 500 GWh/år och vattenförbrukningen (process- och hushållsvatten) på 90 000 m³/år, vilket framkommer i programmet för Shanshan New Material Oy:s miljökonsekvensbedömning (MKB), så har elbehovet för T och T/kem kvartersområdena i hela GigaVasa-området uppskattats till ca 9 500 GWh/år och vattenbehovet till ca 570 000 m³/år.

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 (€)
T/kem	958 118	1,3	1 245 553	7	8 718 874
KTY-5	29 129	0,5	14 565	7	101 952
KT	24 395	1	24 395	7	170 765
KL-1	13 558	0,6	8 135	7	56 944
LH	26 897	0,5	13 449	7	94 140
LTA-3	103 458	0,3	31 037	7	217 262
Totalt	1 155 555 m²		1 337 134 m²		9 359 935 €

Bild 26. 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 (€)
T/kem	958 118	1,3	1 245 553	4	4 982 212
KTY-5	29 129	0,5	14 565	4	58 260
KT	24 395	1	24 395	4	97 580
KL-1	13 558	0,6	8 135	4	32 540
LH	26 897	0,5	13 449	4	53 796
LTA-3	103 458	0,3	31 037	4	124 148
Totalt	1 155 555 m²		1 337 134 m²		5 348 536 €

Bild 27. Uppskattning av bygglovsavgifterna.

Gällande anslutningsavgifter till det kommunala vatten- och avlopps nätet 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 (€)
T/kem	958 118	1,3	1 245 553	3	3 736 659
KTY-5	29 129	0,5	14 565	3	43 695
KT	24 395	1	24 395	4,5	109 778
KL-1	13 558	0,6	8 135	4,5	36 608
LH	26 897	0,5	13 449	3	40 347
LTA-3	103 458	0,3	31 037	3	93 111
Totalt	1 155 555 m²		1 337 134 m²		4 060 197 €

Bild 28. Anslutningsavgifterna uppskattade enligt taxan i Vasa stad.

I norrsidan av tomt 2 i kvarter 3019 har det anvisats en körförbindelse som möjliggör transport österut av överskottsmassor som uppstår vid anläggandet av kvarter 3019, 3020, LRT-området samt kommunaltekniken. Möjligheten till att kunna använda en direkt väg österut ger en betydande inbesparning av bränsle och lönekostnader vid transport, om en transport av överskottsmassor österut blir aktuell. Körförbindelsens användning kan förhindras av LT-områdets förverkligande.

I och med detaljplaneändringen ändras inte de helhetsmässiga konsekvenserna på något betydande vis för energi- och samhällsekonomin. För energiekonomin och tryggandet av elförsörjningen för näringsidkarna på området har anvisats en ledningsgata för behövliga kraftledningar. Vatten- och avloppsnät kan anläggas inom anvisade gatu- och närrekreationsområden. För processvattnet har i tillägg anvisats ett separat ledningsområde. El- och vattenförsörjningen som sannolikt krävs av näringsverksamheterna i området är nationellt sett betydande.

För samhällsekonomin på det kommunala planet har detaljplaneändringen positiva konsekvenser iom. att de anvisade detaljpanelösningarna är mer kostnadseffektiva, bla. har gatuområdet för Toby industriväg förkortats och industrispårvägen söder om Produktionsvägen tagits bort. Därtill har det anvisade gatunätet och det allmänna dagvattenhanteringssystemet dimensionerats på ett ändamålsenligt sätt för att även klara behovet som ett fullt utbyggt område kräver.

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

Jordmånen i utredningsområdet består huvudsakligen av finkornig jordart med blandfraktion och gyttjig jord (Bild 29). En jordmånskarta över utredningsområdet finns endast i skalan 1:200 000, det vill säga det finns ingen detaljerad information om jordarterna i utredningsområdet.

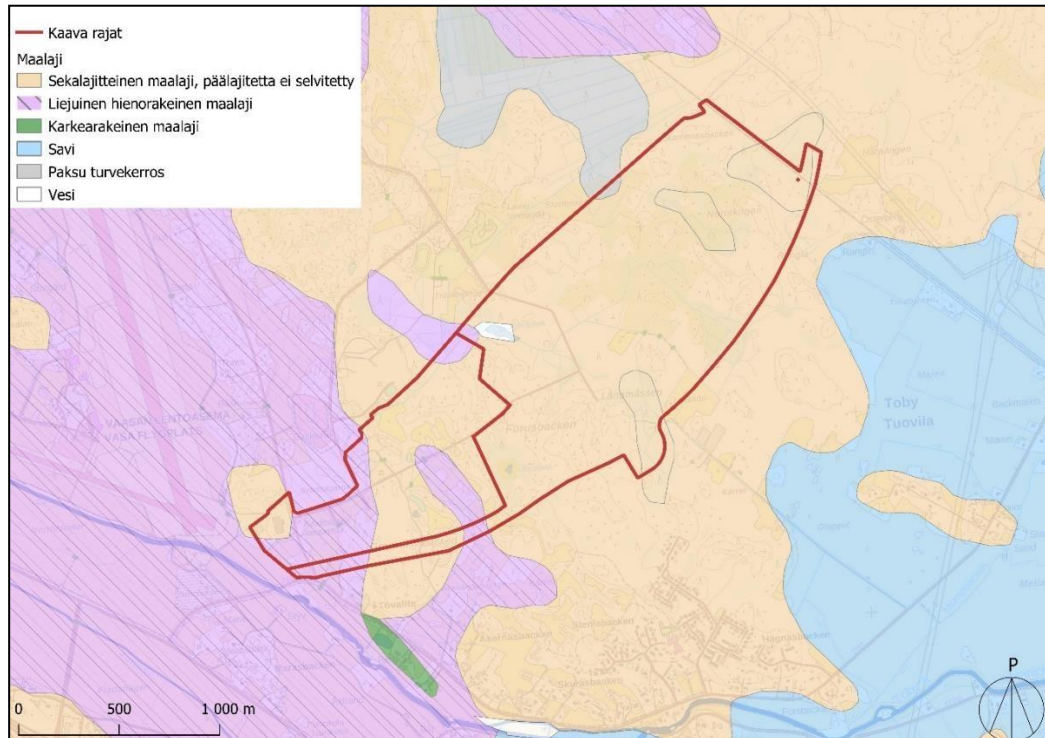


Bild 29. Jordmån i utredningsområdet (jordmånskarta: GTK, bakgrundskarta: Lantmäteriverket).

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.

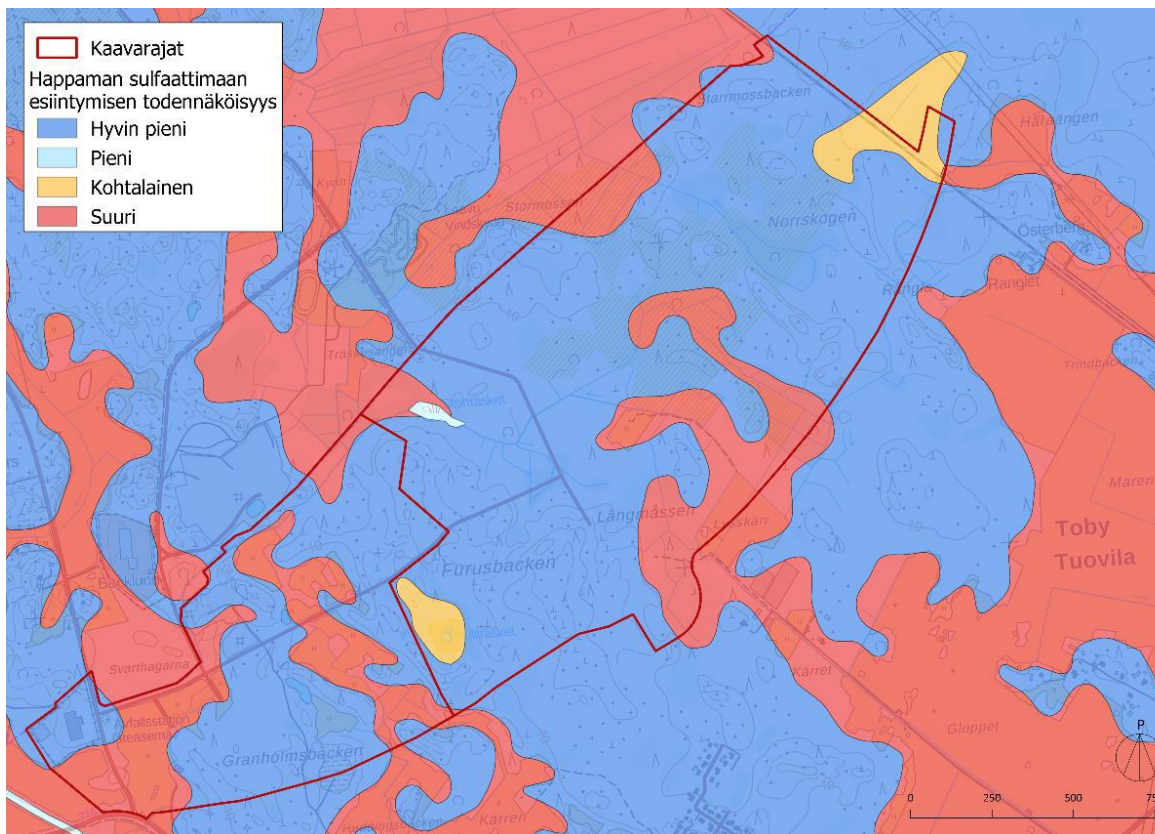


Bild 30. Sannolikheten för förekomst av sura sulfatjordar i utredningsområdet (sura sulfatjordar: GTK, terrängkarta: Lantmäteriverket).

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 de allmänna 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 3 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 dagvattenutredning och -plan från 2018 framfördes att hanteringen av dagvattnet i detaljplaneområdena i regel bör ske på tomterna och inom kvarteren på grund av karaktären av de kommande verksamhetsidkarna i GigaVasa-området. Verksamhetsidkarna har ansvaret för att hantera det dagvatten som uppstår på tomten, både när det gäller mängd och kvalitet. Av denna orsak ska hantering av dagvattnet planeras för tomterna. Hantering av dagvattnet på tomterna och inom kvarteret är motiverat även eftersom tomterna och de dagvattenmängder som bildas på dem är så stora att det inte är möjligt att reservera tillräckligt stora områden för hantering av dagvatten i de allmänna områdena. I området planeras bl.a. industriområden och områden för kemisk industri och dagvattnet kan därför vara smutsigt. Dessutom finns det naturvärden som skall bevaras i detaljplaneområdets grönområden, och därför kan eventuellt förorenade och stora dagvattenmängder inte ledas som sådana till grönområdena i fråga.

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 den nya dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering beaktats. Bland annat genom att skapa en ny fördröjningsbassäng i korsningen Logistikleden-Produktionsvägen, där det i detaljplanen godkänd 15.4.2021 är anvisat en KTY-1-tomt. 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.

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.

Som allmänna bestämmelser angående den tomtvisa dagvattenhanteringen har krav ställts på både rening av dagvatten och fördröjningskapaciteten. Gällande rening framkommer att smutsigt asphalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller annat filtreringssystem till dagvattenavloppet. Gällande fördröjningskapacitet framkommer att det beroende på kvartersområdestyp ska förverkligas 1,5 m³/100 m² eller 2 m³/100 m² fördröjningskapacitet per ogenomsläpplig yta på tomten. Flödes hastigheten vidare ut till det allmänna dagvattenhanteringssystemet från alla kvartersområden har angetts till 0,2 l/s/100 m² maximal flödes hastighet per tomtyta.

I Storträsket finns åkerrodans livsmiljö samt lekplats, genom att leda dagvattnet genom Storträsket så garanterar man att träsket inte torkar ut och därigenom tillgodoses förutsättningarna för åkerrodan i området. Enligt dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering är det sannolikt att åkerrodan 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.

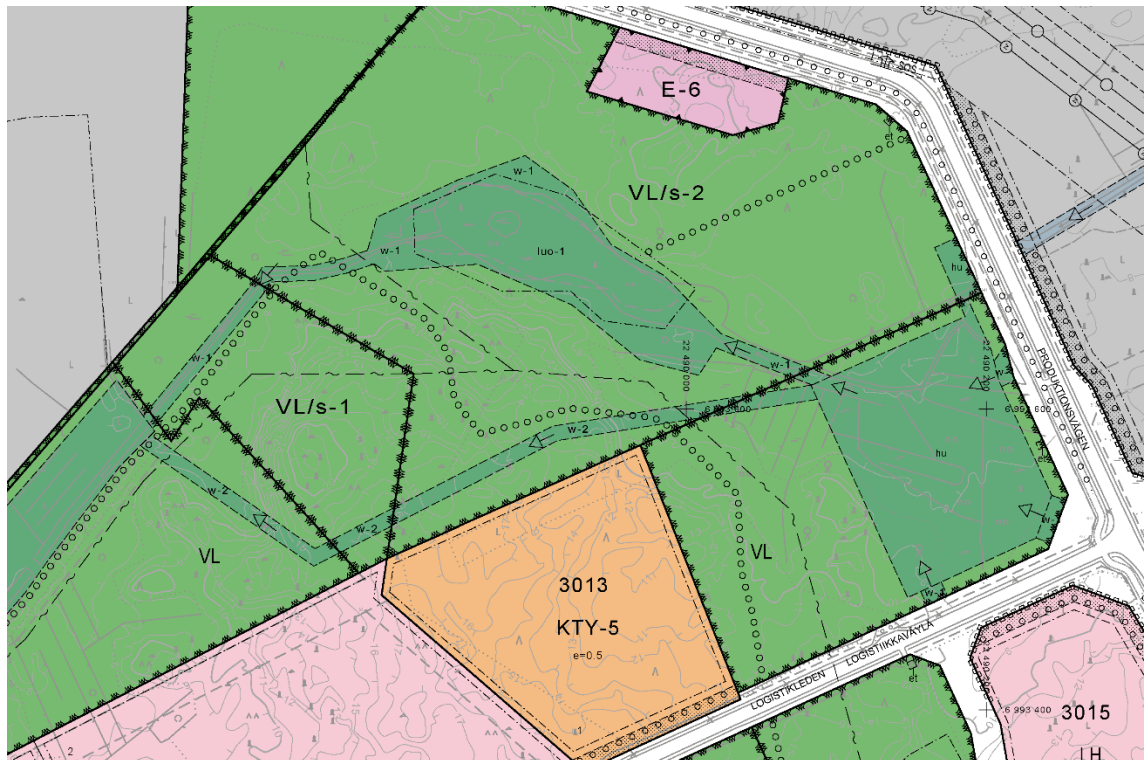


Bild 31. Del av detaljplanens dagvattenhanteringslösningar. Det alternativa/kompletterande området för dagvattenavledning är anvisat med w-2 beteckning på plankartan.

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 bygglovets 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 delgeneralplan 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 lu-områden (flygekorrens och åkergradans livsmiljöer) i Vasa och i VL/s-områdena i Korsholm. Det konstaterades att bevarandet av lu-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 lu-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 förminskas. 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

I samband med detaljplaneringen har samtliga områden frånsett tidigare detaljplanerad tomtmark naturinventerats år 2023. Med undantag av en inventering av flygekorre i norra delen av detaljplanen. 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.

Den största förändringen med tanke på de områden som i detaljplanen, godkänd 15.4.2021, är anvisade som rekreationsområde med skyddsvärda miljövärden (VL/s) är tillkomsten av kvarter 3013 och 3014 samt tomt 2 i kvarter 3015. Kvartersområdena har inte placerats på sådant område där det enligt naturinventeringen förekommer arter/ objekt som kräver lagstadgat skydd.

I detaljplanen har de områden som skyddas med stöd av vattenlagen, dvs. rännilar och träsk erhållit en lu0-1 beteckning. För att trygga flygekorrens förflyttning mellan områdena belägna utanför detaljplaneområdets avgränsning har tillräckliga ekologiska förbindelser anvisats. Objekt som är skyddade med stöd av naturvårdslagen, bland annat åkergradans och fladdermusens livsmiljöer har anvisats med planbeteckningen område för närrekreation där miljön bevaras (VL/s-2). En del av dessa livsmiljöer sammanfaller också med objekt som är skyddade med stöd av vattenlagen. VL/s-2 områdena ska bevaras så naturenligen som möjligt. Fladdermusens, flygekorrens och åkergradans livsmiljöer ska iaktas enligt Naturvårdslagen 70 § och 78 § (5.1.2023/9). Områdets naturvärden ska beaktas vid anläggandet av infrastruktur på närrekreatiomsområdena, så som vid planering och byggande av friluftsleder samt vid anläggandet av riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1) och riktgivande alternativt eller kompletterande område för avledning av dagvatten (w-2).

I Storträsket finns åkergradans livsmiljö samt lekplats. Genom att leda dagvatten genom Storträsket så garanterar man att träsket inte torkar ut och därigenom tillgodoses förutsättningarna för åkergradan i området också efter att GigaVasa-området har förverkligats. Enligt dagvattenutredningen med tillhörande plan för hantering är det sannolikt att åkergradan 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.

I detaljplanen, godkänd 15.4.2021, och i planutkastet till detaljplaneändringen, framlagd 5.5.2023–5.6.2023, fanns planbeteckningarna luo-1 och luo-2 i detaljplaneområdets norra del. Luo-1 anvisade flygekorrens föröknings- och rastplats medan luo-2 anvisade flygekorrens passager. Vid naturinventeringen 2023 har områdena med luo-1 och luo-2 beteckningarna inventerats, och på områdena har inte hittats något spår av flygekorre.

Det tidigare luo-1 området utgörs av ett litet skogsområde med ett trädbestånd bestående av äldre och grova träd omgivet av kalhyggen. Området är i dagsläget isolerat, och det finns inte någon självklar korridor av träd till och från området. Områdets isolerade läge samt naturinventeringens resultat har medfört att det inte längre anses ändamålsenligt att anvisa skydds-beteckningar på områdena i detaljplanens förslagsskede. Eftersom ingen flygekorre har observerats på områdena så bedöms detaljplanens lösningar inte medföra några konsekvenser för den skyddade arten och inga betydande konsekvenser för dess potentiella livsmiljö. I sammanhanget bör noteras att det med VL/s-2 områdena säkerställs att fladdermusens, flygekorrens och åkergradans livsmiljöer ska iakttas enligt naturvårdslagen 70 § och 78 § (5.1.2023/9). VL/s-2 områdena utgörs av stora enhetliga och sammanhängande områden och tryggar därmed de potentiella livsmiljöerna på ett ändamålsenligt sätt. Därtill har fungerande ekologiska förbindelser för flygekorren har anvisats inom VL och VL/s-2 områdena samt vidare till andra potentiella livsmiljöer utanför detaljplaneområdet.

Om man ser på markanvändningen som helhet i norra delen av detaljplaneområdet vore det en betydande negativ konsekvens för markanvändningen att anvisa luo-områden på sådana områden där det inte har konstaterats arter och objekt som kräver lagstadgat skydd. Området är i dagsläget ingen föröknings- eller rastplats för flygekorren, utan enbart en potentiell livsmiljö till vilken det inte finns någon existerande självklar korridor av träd som leder till och från skogsdungen för flygekorrens förflyttningar. Med beaktande av resultatet av naturinventeringen har både de anvisade luo-1 och luo-2 områdena avlägsnats från detaljplanen i förslagsskedet.

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 åkergrödan bedöms konsekvenserna vara positiva då det är sannolikt att den sprider sig vidare till de nya dagvattenbassängerna och därigenom får ett större utbredningsområde.

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 fälls i området. Utöver trädfällningen och utjämningen av markytan kommer även de kommande byggnadsmassorna att framträda märkbart i landskapet. Troligtvis kommer det inte att vara möjligt att gömma byggnaderna bakom skyddande träd, men sådana kan användas för att mjuka upp den industriella vyn som avviker från det nuvarande landsbygds- och skogslandskapet. Konsekvenserna för landskapet kan lindras genom att, om möjligt, bevara en tillräckligt bred skogsremsa eller genom att plantera träd så att de bildar en tillräckligt bred skyddszon. I skyddszonen 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 Høstves 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.

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.

I närheten (600 meter) av de T/kem-områden som anvisas i delgeneralplanerna för GigaVasa-området finns cirka 100 invånare och i delgeneralplanernas närområden (under 2 kilometer) finns cirka 2 760 invånare. Bosättningen i näromgivningen består främst av utspridd byabebyggelse. Boendetrivseln påverkas av industriområdenas landskapskonsekvenser och de konsekvenser som uppstår genom den ökande trafiken, i synnerhet i byggnadsskedet. Buller och luftkvalitet är faktorer som måste tryggas för att boendetrivseln ska bibehållas på nuvarande nivå. För att säkerställa detta har man i planbeteckningen för kemisk industri (T/kem) angett följande: *Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd som verksamheten kräver beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt.* Det finns skäl att i miljötillståndsprocessen för kemisk industri säkerställa specifika krav på buller och luftkvalitet. Etableringen av den kemiska storindustrin i området kan försämra trivseln för de människor som bor i närheten, även till följd av trafik samt av rädsla för hälso- och säkerhetsrisker.

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 rekreativområde 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.

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 konsekvenserna för näringslivets verksamhetsbetingelser.

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:

- Delgeneralplanens TP-område på norra sidan av Logistikleden har flyttats västerut eftersom området som anvisats i delgeneralplanen är ett låglänt område som har en naturlig vattentillströmning. Detta område har därför anvisats som en

fördröjningsbassäng för dagvatten (hu) inom område för närrekreation (VL) i detaljplanen. Det i delgeneralplanen anvisade TP-området har anvisats som KTY-5 område i kvarter 3013 i detaljplanen. Markbeskaffenheten på detta område ger en betydligt bättre förutsättning för byggande och en mer naturlig dagvattenhantering för området som helhet.

- Delgeneralplanens LTA-område med ny förbindelsebana har flyttats norrut mot gränsen till Vasa stad i detaljplanen. Flytten ger området bättre samhällsekonomiska förutsättningar för dess förverkligande. Flytten ger också samhällsstrukturella fördelar, bland annat pga. en bättre struktur för T/kemtomtarna i detaljplanen och genom att GigaVasa-områdets största T/kem-tomt erhåller en direkt anslutning till det anvisade LRT-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. Nämda 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 kvarter 3013 och dagvattenbassängen. Därtill finns anvisat en ekologisk förbindelse för flygekorren mellan kvarter 3013 och fördröjningsbassängen för dagvatten (hu).
- TP/LH-området intill den planskilda korsningen har i detaljplanens förslagsskede utvidgats jämfört med avgränsningen i delgeneralplanen. Tomt 2 i kvarter 3015 och tomt 1 i kvarter 3014 tillkommit till förslagsskedet. Mellan kvartersområdena 3014 och 3015 så har en ekologisk förbindelse för flygekorren och en friluftsled reserverats inom skyddsgrönområde (EV). Friluftsleden finns också reserverad på norra och västra sidan av kvarterområde 3014. Områdesreserveringarna är gjorda med beaktande av den naturinventering som har utförts över området under våren/sommaren 2023. På de aktuella kvartersområdena i kvarter 3013–3015 så finns inga områden eller objekt som enligt den utförda naturinventeringen kräver

lagstadgat skydd, varpå avvikelser från delgeneralplanen bedöms vara av ringa betydelse.

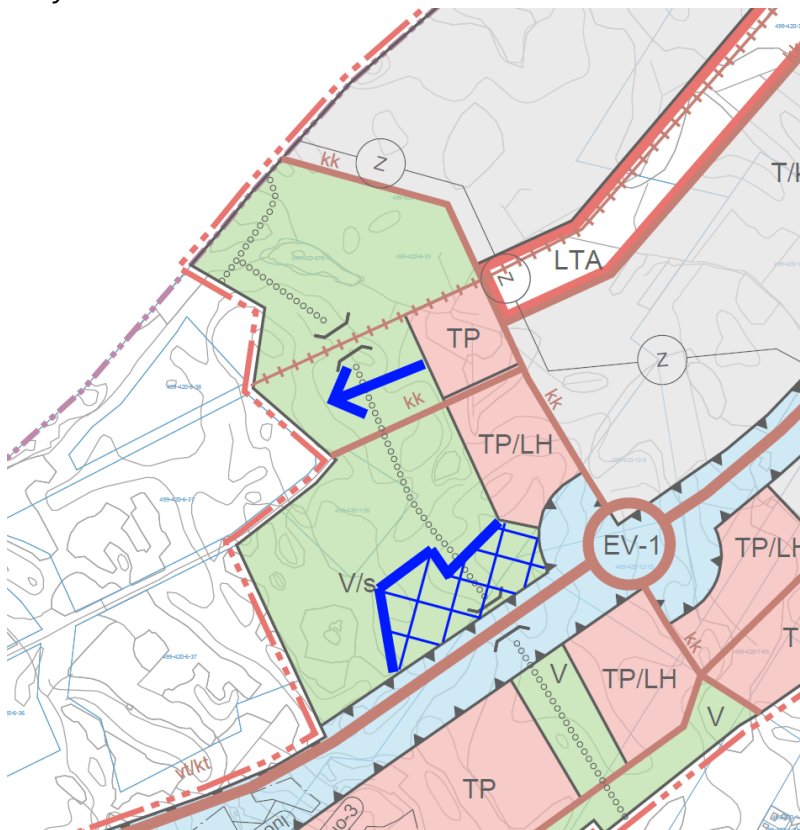


Bild 32. Gällande delgeneralplan, förändringarna i kvartersområden i detaljplanen är utvisade med blåa linjer och pilar.

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).

Planbeteckningen T/kem möjliggör inte ensam anläggandet av en industrianläggning, utan förutsättningen för det slutliga anläggandet av kemisk industri är även till exempel följande tillstånd:

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

Område som betjänar underhållet av infrastrukturen (E-6) har anvisats på sydsidan om Produktionsvägen. Användningssyftet för detta område är i huvudsak sådan mellanlagring av maskiner och materiel som behövs vid underhållet av infrastrukturen. Detta område är av stor vikt då detaljplanen förverkligas, eftersom den i övrigt utgörs av tomtmark och grönområden med skyddsvärden vilka inte är ändamålsenliga för tillfällig mellanlagring.

I tillägg så ger området goda parkeringsmöjligheter åt besökarna av de angränsande rekreationsområdena.

Korsholm den 5.9.2024

Planlägningsavdelningen

Planlägningschef

Jonas Aspholm

Planläggare

Anne Holmback

Planläggare

Jim Åkerholm

Korsholms kommun
2024



KORSHOLM
MUSTASAARI