



Vikby detaljplan, kvarter 20–25 samt allmänna områden

Planläggningsavdelningen

Utkast 23.4.2025
Förslag 5.11.2025

Detaljplanen godkänd av kommunfullmäktige

xx.xx.xxxx §xx



KORSHOLMS KOMMUN
MUSTASAAREN KUNTA

Korsholms kommun
Planläggningsavdelningen
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Planbeskrivningen uppgjord av
Planläggningsingenjör Martina Bäckman
11/2025

Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn.....	1
1.2 Planområdets läge.....	1
1.3 Planens syfte.....	1
1.4 Beskrivningens innehållsförteckning.....	2
1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen	2
1.6 Bakgrundsutredningar och källmaterial.....	2
2. SAMMANDRAG	2
2.1 Olika skeden i planprocessen.....	2
2.2 Detaljplanen	3
2.3 Genomförandet av detaljplanen	3
2.4 Detaljplanens rättsverkningar.....	3
3. UTGÅNGSPUNKTER	4
3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet	4
3.1.1 Allmän beskrivning av området.....	4
3.1.2 Naturmiljön	5
3.1.3 Den byggda miljön.....	6
3.1.4 Service	7
3.1.5 Trafik.....	7
3.1.6 Den byggda kulturmiljön och fornminnen	9
3.1.7 Specialverksamhet.....	9
3.1.8 Teknisk service och vattentjänster	9
3.1.9 Dagvatten.....	10
3.1.10 Jordmån och berggrund	11
3.1.11 Sura sulfatjordar	12
3.1.12 Grundvatten.....	15
3.1.13 Markägförhållanden	15
3.2 Planeringssituationen	15
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	15
4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN.....	25
4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart	25
4.2 Deltagande och samarbete	26
4.2.1 Intressenter.....	26
4.2.2 Anhängiggörande	27
4.2.3 Deltagande i planeringsprocessen och växelverkan.....	27
4.2.4 Myndighetssamarbete.....	29
4.3 Mål för detaljplanen.....	30
4.4 Alternativen i detaljpanelösningen och deras konsekvenser.....	31
5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	33
5.1 Planens struktur	33
5.1.1 Dimensionering	33
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet.....	34
5.3 Områdesreserveringar.....	35
5.3.1 Kvartersområden	35
5.3.2 Övriga områden.....	37
5.4 Planens konsekvenser	39
5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön	39
5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön.....	42
5.4.3 Konsekvenser för samhällsteknisk försörjning	45
5.4.4 Konsekvenser för region-, och samhällsstrukturen	45
5.4.5 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.....	46
5.4.6 Konsekvenser för trafiken	46
5.4.7 Samhällsekonomiska konsekvenser.....	52
5.4.8 Konsekvenser för markanvändningen och förhållande till den övergripande planeringen	53
5.4.9 Riskbedömning vid olyckor och andra exceptionella situationer	54
5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser.....	57
5.6 Namn.....	57
6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	58
6.1 Uppföljning av genomförandet.....	58

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

Kommun: Korsholm
Kommundel: Vikby
Fastigheter: Rössle RNr 499-423-4-74, Kyykäärmeentie 1 RNr 499-423-4-78, Enholm RNr 499-423-2-31, del av Turku-Oulu RNr 499-895-2-2 och del av Helsinki-Vaasa RNr 499-895-2-1.

Planens namn: Vikby detaljplan, kvarter 20–25 samt allmänna områden.
Planens skala: 1: 2 000
Plankod: 499-2063/24

1.2 Planområdets läge

Detaljplanområdet är beläget i Vikby by Korsholms kommun. Avståndet till Korsholms kommuncentrum (fågelvägen) är ca 10 km, och avståndet till regioncentrum i Vasa (fågelvägen) är ca 10 km. Området är beläget intill riksväg 3 och riksväg 8 (Björneborgsvägen). Områdets ungefärliga läge framgår av bild 1.

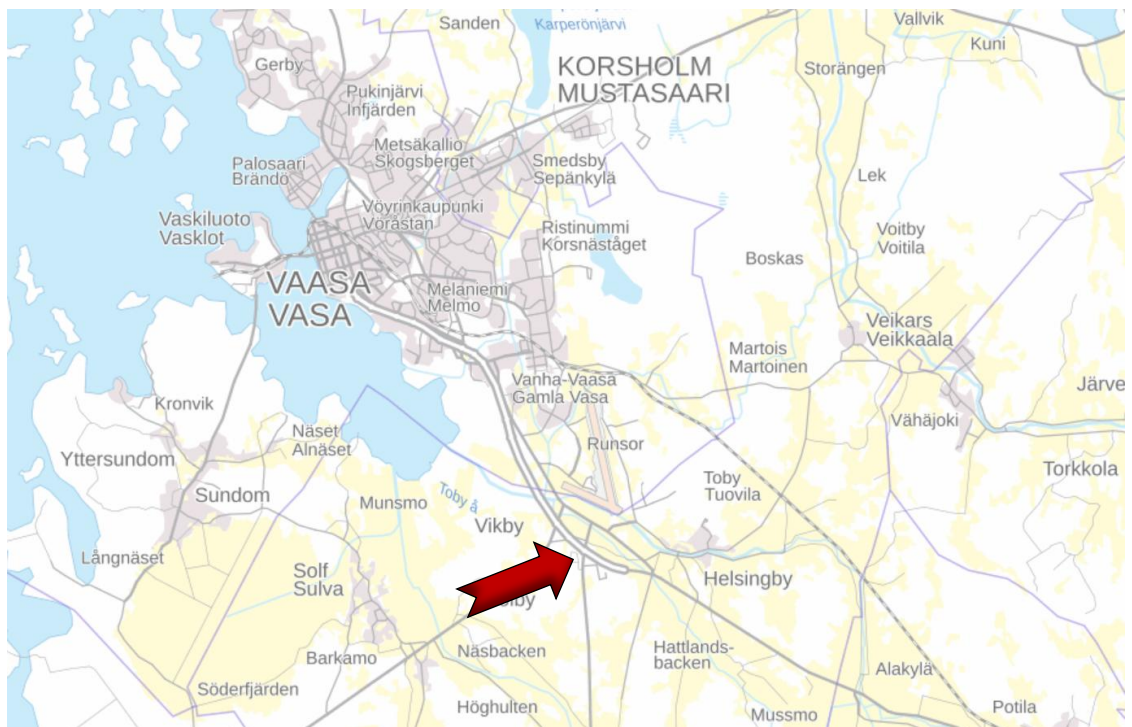


Bild 1. Områdets ungefärliga läge.

1.3 Planens syfte

Målsättningen med detaljplanen är att undersöka möjligheterna till att ändra områdesanvändningen på två tomter på området, höja byggrätter och se över det allmänna gatunätets utformning samt trygga möjligheterna för förverkligandet av en underfart för lätttrafik under riksväg 8. Korsholms kommuns framtids- och utvecklingssektion har noggrannare definierat detaljplanens målsättningar, och de finns återgivna under rubriken: 4.3 Mål för detaljplanen.

I planläggningens inledningsskede har avtal om detaljplanering ingåtts med tre olika aktörer på området.

Under planprocessens gång har tilläggsmålsättningar tillkommit, och avtal om detaljplanering har ingåtts med ytterligare två aktörer på området. Tilläggsmålsättningarna finns noggrannare återgivna under rubriken 4.3 *Mål för detaljplanen*.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

Detaljplanen består av kartan, planbestämmelserna samt planbeskrivningen. I planbeskrivningen presenteras utgångsuppgifter om planområdet samt uppställda mål och motiveringar till detaljplanen.

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning.
2. Dagvattenutredning för Vikby II detaljplaneområde 2015/ FCG.
3. Uppdaterad dagvattenutredning för Vikby II detaljplaneområde 2025/ Ramboll.
4. Trafikutredning för detaljplan vid Vikby industriområde 2025/ Ramboll.
5. Trafikutredning för detaljplan vid Vikby industriområde 2025 - trafikutredning för planförslag/ Ramboll.
6. Naturinventering för Vikby företagscenter, Vikby II, Korsholm 2025 / Kvarken Nature and Fishing.
7. Sammanställning över inkomna utlåtanden och åsikter över planutkast, samt förslag till bemötande.
8. Sammanställning över inkomna utlåtanden och anmärkningar över planförslag, samt förslag till bemötande (till justerat förslag/ godkännandebehandling).
9. Blankett för uppföljning av detaljplanen.

1.6 Bakgrundsutredningar och källmaterial

- Kartor över el-, tele-, avlopps-, och vattenledningsnät.
- Naturinventering 2014/ Ramboll.
- Trafikutredning 2014/ Ramboll.
- Jämningsplan – Vikby II 2015/ FCG.
- Kemikaaliturvallisuuslupa 573105 Hakemus 17.12.2024.
- PM från myndighetssamråd 27.3.2025.

2. SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

- | | |
|-----------------|--|
| 12.12.2024 § 56 | Framtids- och utvecklingssektionen har godkänt målsättningarna för ändring av detaljplanen. |
| 29.1.2025 § 12 | Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att inleda detaljplaneringen för det aktuella området och kungöra anhängiggörandet, samt omfatta program för deltagande och bedömning, och framlägga det till påseende. |

31.1-3.3.2025	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
23.4.2025 § 75	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
29.4-28.5.2025	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
26.6.2025 § 124	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att utfärda byggförbud på en del av tomterna på området, samt undersöka förutsättningarna för att ta med ytterligare parter i planändringen.
8.7.2025	Beslut om byggförbud kungjordes.
5.11.2025 § 173	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till offentligt påseende.
xx-xx.xx.2025	Ett planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.202x	Samhällsbyggnadsutskottet godkände detaljplanen.
xx.xx.202x	Kommunstyrelsen godkände detaljplanen.
xx.xx.202x	Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

Genom detaljplanen eftersträvar man att utveckla markanvändningen för redan etablerade aktörer på området. Detaljplaneringen stödjer utvecklingen av näringslivet, och möjliggör byggandet av en stor teknologihelhet på området. Detaljplaneringen medför på sikt ett utvecklingsbehov gällande förbindelser och trafiknät. Genom detaljplaneringen skapas en betydande mängd nya arbetsplatser.

Detaljplanen avviker från Tölby-Vikby delgeneralplan och Österbottens landskapsplan 2050 i och med att man i detaljplanen har för avsikt att inte längre möjliggöra byggandet av en stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel på området.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när detaljplaneändringen har vunnit laga kraft.

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

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Detaljplanen omfattar ett ca 47,6 ha stort område, beläget vid knutpunkten riksväg 3 – riksväg 8 (Björneborgsvägen) och utgör en del av Vikby företagscenter. Det aktuella området benämns även ”Vikby II”.

Områdets byggnation består av byggnader för industri, lager och produktion. Områdets byggnation har uppförts med början från år 2018, efter att den första detaljplanen för området har vunnit laga kraft, och aktiv byggnation pågår på området som bäst. Inom närområdet finns även bostadsbebyggelse samt jordbruksdriftcentrum.

Samtliga tomter på området är reserverade eller utarrenderade, alternativt sålda. Inom området finns i dagsläget fem obebyggda tomter, och för samtliga dessa tomter ska undersökas bland annat ändring av användningsändamål samt höjning av byggrätt i den aktuella planändringen. Vid behov kan också andra ändringar till planen göras, om behov uppstår under planeringsprocessen. Området ligger på höjder varierande mellan ca +8,0 – 17,0 m.

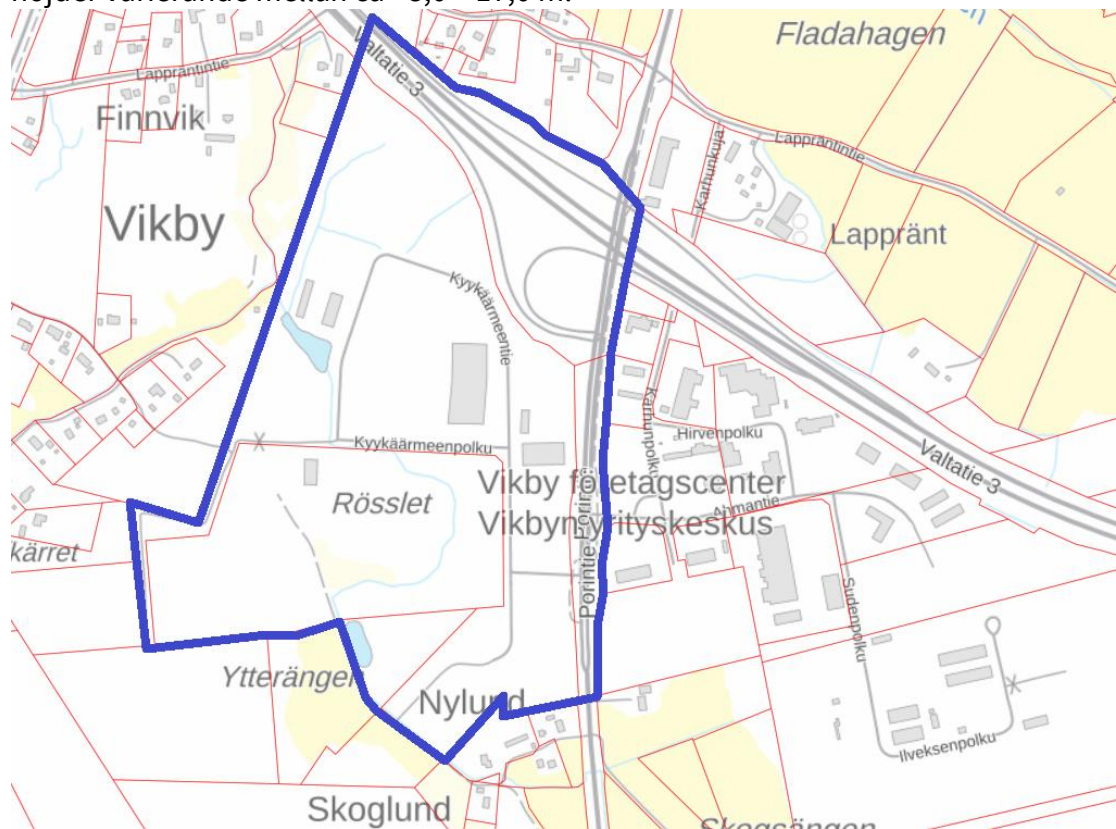


Bild 2. Planområdets ungefärliga avgränsning.

3.1.2 Naturmiljön

Planområdet utgörs till största delen av exploaterad mark. I planområdets södra del mot bebyggelsen finns ett mindre skogbevuxet område. Längs planområdets västra kant finns också ett randområde med skogbevuxen mark. I samband med att den ursprungliga detaljplanen för området utarbetades så uppgjordes en naturinventering för området år 2014. Utgående från den inventeringen så har i gällande detaljplan reserverats ett luo-område inom skyddsgronområde där miljön bevaras (EV/s) i planområdets södra del: *område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald. Med beteckningen anvisas en livsmiljö för flygekorre.*

Därtill har den västra delen av planområdet i gällande detaljplan beteckningen skyddsgronområde (EV-3), med följande tillägg: *Intill EV-3-området på den västra sidan av detaljplaneområdet finns ett behov av en ekologisk förbindelse som är avsedd som förflytningsrutt för flygekorre. På området är det tillåtet att hantera dagvatten enligt den separata dagvattenutredningen, med beaktande av områdets naturvärden och den ovan nämnda förflytningsrutten.*

I samband med den aktuella planändringen så har en naturinventeringen uppgjorts våren/ sommaren 2025 för de oexploaterade områdena inom planområdets avgränsning, dvs. för de olika EV-områdena. Enligt en preliminär muntlig rapport från naturinventeraren 04/2025 så har inventeraren inte funnit något spår av flygekorre inom planområdets avgränsning. Den slutliga naturinventeringen har färdigställts till planens förslagsskede, och finns som bilaga 6 till planbeskrivningen.

Inom planområdet har tidigare funnits flera diken i och med att en del av planområdet ursprungligen har varit åkermark. I och med planområdets förverkligande har en del av diken ersatts med diken längs gatorna. Inom skyddsgronområdena finns byggt dagvattenfördröjningsbassänger, en fördröjningssänka samt diken för avledning av dagvatten.





Bild 3–4. Markanvändningens utveckling under 30 år.
Ortobilder från paikkatietoikkuna år 1994 och 2024.

Ca 0,9 km sydost om planområdet finns ett objekt som är skyddat enligt 64 § Naturvårdslagen (9/2023). Området utgörs av en skyddad naturtyp (klibbalskog) i naturtillstånd.

Närmaste belägna Natura 2000 område är en del av området *Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Öjen (FI0800057)*. Natura 2000 området är beläget ca 3,5 nordväst om planområdet.

3.1.3 Den byggda miljön

Byggnationen inom planområdet har förverkligats med början från år 2018. I dagsläget pågår det livlig byggnation i flera kvartersområden inom planområdets avgränsning. Byggnationen på området består av verksamhetsbyggnader för olika typer av användningsändamål för industri-, produktions-, och lagerverksamhet samt verkstäder och småskalig försäljning.

På en av tomterna inom planområdet, tomt 1 i kvarter 24, har påbörjats byggande av Hitachi Energy Finlands produktions-, och teknologicampus – Hitachi Energy Park. Tomtens byggnation omfattar en totalyta om ca 47 000 m², varav våningsytan utgör 36 493 m². Vid den nya campusen kommer högteknologiska produktions- och testlinjer för transformatorproduktion samt moderna kontorslokaler att byggas.

Öster om planområdet är den äldre delen av Vikby företagscenter, även kallat "Vikby I" beläget. Närmaste bostadshusen är belägna i direkt anknäytning till planområdet, väster och söder om planområdet. I områdets närhet finns också jordbruksdriftcentrum.



Bild 5. Byggd miljö inom planområdet 02/2025.

3.1.4 Service

Servicestation med café finns på ett avstånd av ca 2 km från planområdet. Servicestation med dagligvaruaffär, restaurang och café finns på ca 4 km avstånd från planområdet. Lunchrestauranger och övrig caféverksamhet finns vid arbetsplatsområdet i Runsor samt vid Vasa flygfält. Övrig service finns närmare regioncentrumet, bland annat i Liselund.

3.1.5 Trafik

Planområdet är beläget i knutpunkten av två för regionen, men också nationellt sett viktiga vägar: riksväg 8 (Björneborgsvägen) och riksväg 3 (motortrafikleden).

Trafiken till det aktuella planområdet ansluter från Björneborgsvägen vid infarten vid Wattvägen (Huggormsvägen). Det finns avkörningsfiler till området både från norr och från söder längs Björneborgsvägen. Hastighetsbegränsningen vid det aktuella stället är 60 km/ h. Från anslutningen Björneborgsvägen – Wattvägen (Huggormsvägen) finns dessutom en lätttrafikled, som går söderut till en befintlig busshållplats.

Från området så leder också en väg i västlig riktning ut mot Strandvägen – Skogsängsvägen. Denna väg är dock inte tilltänkt för trafik till och från området, utan ska endast användas vid eventuella nödsituationer.

Vasa flygplats är belägen ca 2 km (fågelvägen) från planområdet.



Bild 6. Anslutningen vid Björneborgsvägen – Wattvägen (Huggormsvägen).

En trafikutredning för den aktuella planändringen har utarbetats under vintern/våren 2025. Till planens förslagsskede har en uppdaterad trafikutredning utarbetats. En närmare beskrivning av trafikutredningarnas omfattning och resultat finns under rubriken 5.4.6. *Konsekvenser för trafiken*.



Bild 7. Lätttrafikleden som går söderut från anslutningen Björneborgsvägen – Wattvägen (Huggormsvägen).

3.1.6 Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Området är inte beläget inom regionalt eller nationellt värdefullt kulturområde, eller inom byggda miljöer av riksintresse. Kulturlandskapet vid Laihela och Toby å är närmaste belägna kulturmiljö som är värdefull på landskapsnivå, vilket är beläget ca 2,5 km nordost om planområdet.

I Vikby delgeneralplan finns sex värdefulla eller beaktansvärda byggnader i planområdets närhet - nordväst, norr samt söder om planområdet. Dessa byggnader har inventerats år 1997 av Korsholms kommun, Michael Ek. En byggnad har beteckningen sr-värdefull byggnad; kulturhistoriskt och/ eller arkitektoniskt värdefull byggnad. De övriga byggnaderna har beteckningen s-beaktansvärd byggnad; byggnad som är värd att beaktas med tanke på kulturhistoria, byggnadskonst och/ eller landskapsbild.

I Vikby delgeneralplan finns också angivet ett landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA-1) norr om detaljplaneområdet. Med tanke på landskapsbilden är det viktigt att områdena bevaras öppna och i odlingsbruk.

På området förekommer inga kända fornlämningar eller fornminnen.

3.1.7 Specialverksamhet

I planområdets näromgivning både nordost, söderut och västerut inom ca 0,35–0,5 km finns flera jordbruksdriftcentrum. Vid två av driftcentrumen finns ikraftvarande miljötillstånd för slaktsvin, med inga slaktsvin har funnits på gårdarna sedan år 2018 respektive år 2019. Vid driftcentrumet västerut från planområdet har verksamheten varit i så pass liten skala att den inte har varit tillståndspliktig. Vid den aktuella gården finns inga nötdjur (mjölkkor) i dagsläget.

Vid Vikby företagscenter, på Vikby I benämnde område, på östra sidan av rikväg 8 finns bränsleförsäljning inom kvartersområde för bränslestationer (LH-1).

3.1.8 Teknisk service och vattentjänster

Samhällsbyggnadsnämnden har den 10.10.2018 § 176 fastställt verksamhetsområdena för vattenledningsnät och avloppsledningsnät i Korsholm. Det aktuella området är beläget inom verksamhetsområde för vattenledningsnät och inom verksamhetsområde för avloppsledningsnät. Både vattenledningsnät och avloppsledningsnät är utbyggda till alla tomter på området. På området finns en pumpstation inom område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET). Vattnet till området kommer från partivattenbolaget Poronkakaan Vesi Oy i Laihela.

Kommunaltekniken på området har förverkligats i två skeden. Det första skedet som omfattade byggandet av en infart till planområdet, samt kanaliseringar vid Björneborgsvägen (riksväg 8) färdigställdes år 2016. Under år 2020–2021 har

resterande del av kommunaltekniken på området byggts; gator, gatubelysning, V+A ledningar samt dagvattenfördröjningsbassänger. Inom planområdet finns också byggt två brandposter.

3.1.9 Dagvatten

Det aktuella planområdet är beläget inom Toby ås avrinningsområde. Dagvattnet från planområdet rinner norrut till Kontbäcken och vidare till Toby å och slutligen södra Stadsfjärden. Kontbäcken hör till dikningssammanslutning Toby åmynning område II och IV (2308va1).

Vid underfarten till riksväg 3 finns en pumpstation för dagvatten. Diket från planområdet och ända fram till Kontbäcken, en sträcka på ca 1,0 km har under hösten/ vintern 2024 rensats. Genom rensningen har sedimenterad fast substans på botten av diket avlägsnats och onödig växtlighet, som kan få diket att täppas till har röjts bort.

Förverkligandet av kommunaltekniken på området har påbörjats under år 2016 och färdigställts år 2021. I samband med detta har också ett system för hantering och avledning av dagvatten byggts på området. Inom skyddsgrönområdena har kommunen under år 2020–2021 byggt två dagvattenfördröjningsbassänger och en fördröjningssänka. Öppna diken, samt delvis dagvattenrör leder dagvattnet till fördröjningsbassängerna och vidare mot nordväst längs det nackdike som leder ut från området.

När byggnationen på tomterna har förverkligats så har aktörerna i samband med bygglovsansökan lämnat in tomtvisa planer för dagvattenhanteringen på området. På tomterna finns byggt separata dagvattenbassänger och retardationskassetter för hantering av dagvatten, samt dagvattenrör, vilka leder dagvattnet vidare till dagvattenbassängerna inom skyddsgrönområdena.



Bild 8. Dagvattenbassäng, vilken har byggts år 2021 mellan kvartersområde 20 och 21 (numrering enligt planförslag) inom skyddsgrönområde (EV-3).



Bild 9. Utdrag av Översvämningscentrets karttjänst - översiktlig dagvattenöversvämningskarta 2024. Kartan åskådliggör vattendjupet vid ett 52 mm regn under en timmes tid.

3.1.10

Jordmån och berggrund

Områdets jordmån består till största delen av grus- och sandmorän (Sr och Mr). Till övriga delar gyttjig lerjord (LjSa) och berg i dagen (ka).

Berggrunden består av glimmergnejs och ådergnejs.

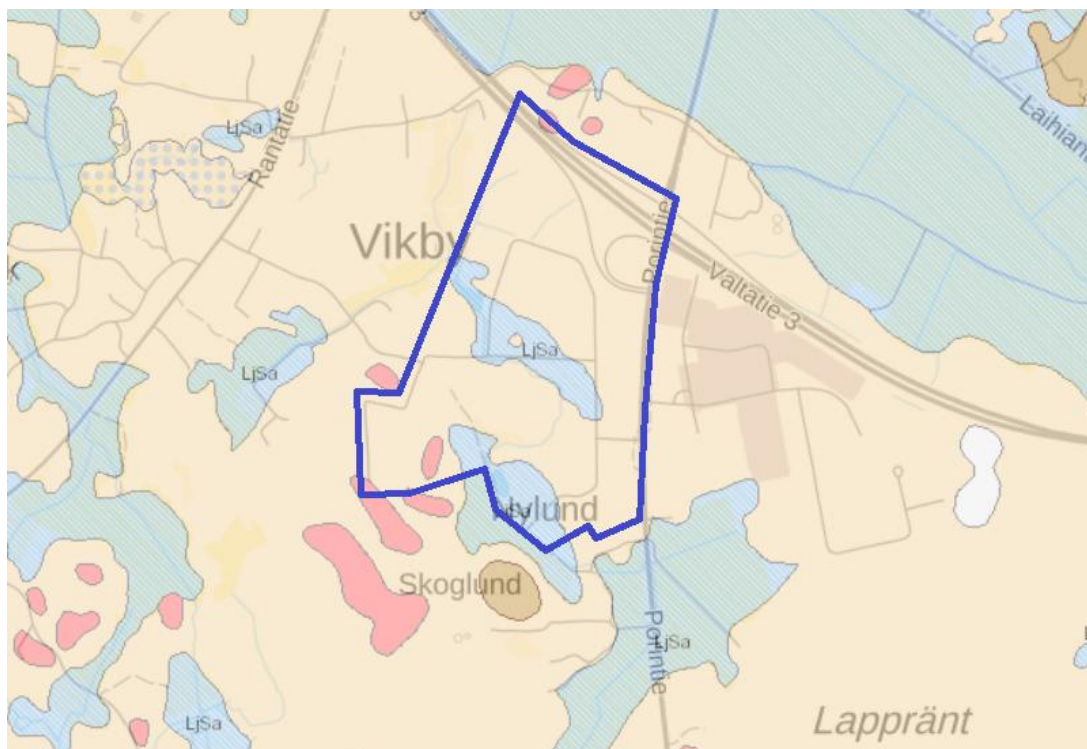


Bild 10. Utdrag av jordmånskarta från geologiska forskningscentralen.

3.1.11 Sura sulfatjordar

Sura sulfatjordar förekommer på Finlands södra och västra kust och särskilt i området mellan Kristinestad och Uleåborg. Med sura sulfatjordar avses svavelhaltiga sediment som förekommer i marken och från vilka till följd av oxidation metaller frigörs i marken och vattendragen. Sura sulfatjordar består av lera, silt eller fin sand och är ofta även gyttejhaltiga. I ett syrelöst tillstånd nedanför grundvattennivån orsakar sulfidsediment ingen skada för omgivningen och därför kallas dessa sediment för potentiella sura sulfatjordar. Genom landhöjningen och förändringar i markanvändningen (grävarbeten, torrläggning av områden osv.) sänks grundvattenytan och skikten i fråga utsätts för syre och på så sätt förförurning, vilket gör dem till verkliga sura sulfatjordar. När sulfiden oxideras, uppkommer frätande svavelsyra i jordmånen som i sin tur försurar avrinningsvatten, löser upp metaller som finns i jordmånen och som är giftiga för vattenorganismer när de kommer ut i vattendragen och skapar en skadlig korrosionsmiljö för stål- och betongkonstruktioner.

Från geologiska forskningscentralens karttjänst för sura sulfatjordar finns tre kartläggningspunkter för förekomst av sura sulfatjordar inom ett avstånd av ca 0,2–0,3 km från planområdet. Av kartläggningsresultatet framkommer att det vid två av kartläggningspunkter (röda punkterna) förekommer sura sulfatjordar, och att de sura sulfatjordarna har påträffats på ett djup om 1,0–1,5 meter från markytan. Vid den tredje kartläggningspunkten (grön punkt) har ingen sur sulfatjord påträffats.

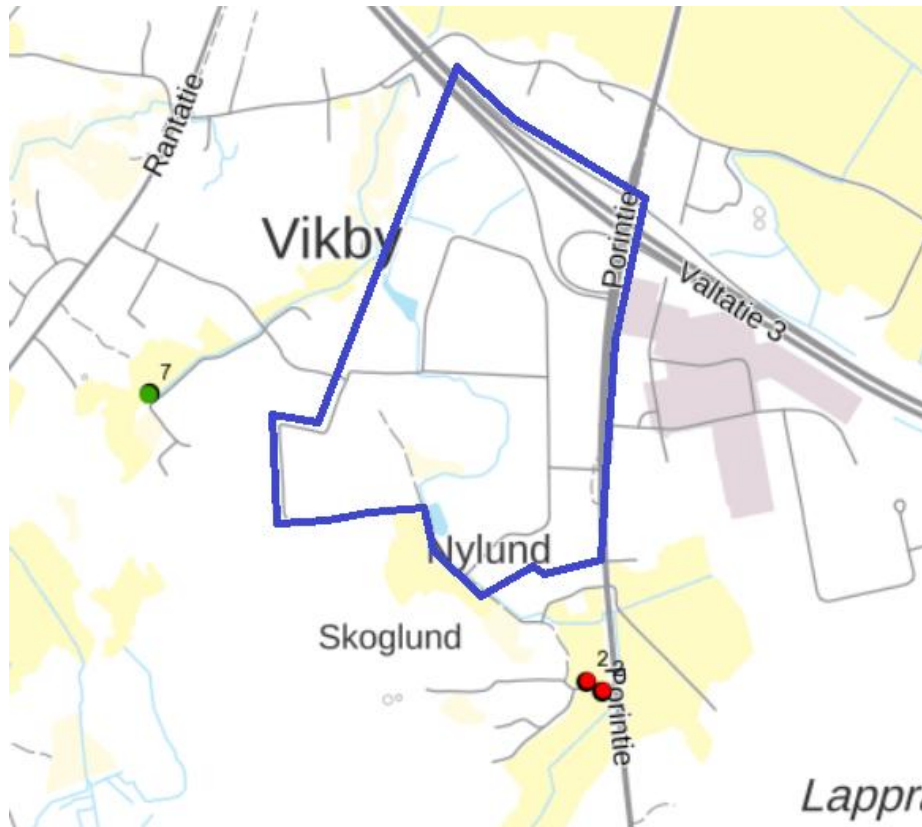


Bild 11. Utdrag av geologiska forskningscentralens karttjänst, där de tre kartläggningspunkterna för sura sulfatjordar i planområdets närhet framgår.

Geologiska forskningscentralen har skapat en förhandstolkningskarta där sannolikheten för förekomsten av sura sulfatjordar i olika områden framkommer. Utgående från den kartan så är sannolikheten för förekomst av sura sulfatjordar stor inom begränsade delar av det aktuella området.

Det väsentliga när det gäller bekämpningen av effekterna av jordmånens förurning är att vara medveten om potentiell förekomst av sura sulfatjordar. När hänsyn tas till de risker som sura sulfatjordar medför vid markplanering och byggande så är sannolikheten större för att hitta lösningar som lämpar sig för objektet och att därigenom slippa oförutsedda och kostsamma överraskningar.

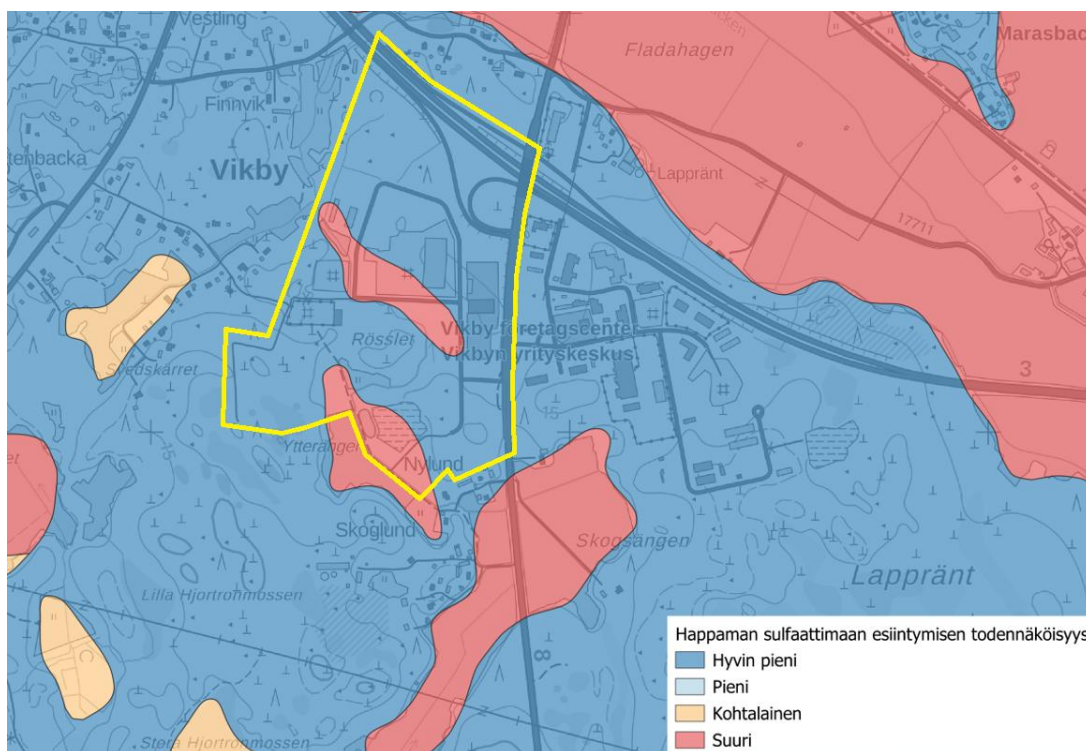


Bild 12. Utdrag av förhandstolkningskartan gällande förekomst av sura sulfatjordar från geologiska forskningscentralen.

Uppgrävda sura sulfatjordar klassificeras i sig inte som förorenade jordmassor eller avfall, utan de är jämförbara med vilken annan uppgrävd jordmassa som helst och deras återvinning sker i princip enligt samma kriterier. På grund av de sura sulfatjordarnas syrabildande förmåga kan dock deras hantering, mellanlagring eller slutdeponering orsaka extra belastning på miljön eller vattendrag, vilket kan kräva miljötillstånd.

Den nuvarande lagstiftningen tar inte tydligt ställning till beaktandet av sura sulfatjordar i samband med olika byggprojekt. Varje verksamhetsutövare styrs dock av miljöskyddslagens skyldighet att vara medveten om miljöpåverkan, miljörisker och deras hantering samt möjligheterna att minska skadliga effekter (konsekvensmedveten, MSL § 6). Förutom medvetenhetsskyldigheten föreskrivs även skyldigheten att förebygga och begränsa miljöföroreningar (MSL § 7). Om verksamheten kan orsaka påverkan, ska tillståndsbehovet övervägas.

Med hantering av massor avses i samband med sura sulfatjordar neutralisering av massorna, vilket görs med kalkprodukter. Syftet med kalkningen är att förändra materialets kemiska egenskaper så att de miljö- och hälsoskadliga effekterna eller riskerna minskar. Om neutralisering sker med material som klassificeras som avfall, såsom flygaska, krävs fortfarande miljötillstånd.

Alternativen för slutdeponering av uppgrävda sura sulfatjordar är att använda dem som fyllnadsmaterial i landskaps-, och bullervallar eller som åkermassa samt slutdeponering på en deponi. Säker deponering kräver antingen neutralisering eller

skyddsstrukturer samt ofta övervakning och ändamålsenlig planering. Därför kräver användning av sura sulfatjordar i landskaps-, och bullervallar miljötillstånd. Deponering på en deponi sker enligt deponins miljötillståndsvillkor.

3.1.12 Grundvatten

Planområdet ligger inte inom eller i direkt närhet till grundvattenområde. Det närmaste grundvattenområdet – Rismarken (1049906 - klass 2), ligger cirka 2,7 km sydost om planområdet.

3.1.13 Markägoförhållanden

Planområdet ägs av Korsholms kommun, Hitachi Energy Finland Oy, Scania Real Estate Finland Oy och finska staten (allmänna vägområden).

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

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

De reviderade målen är uppdelade i följande fem helheter:

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

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.

Landskapsfullmäktige vid Österbottens förbund godkände Österbottens landskapsplan 2050 vid sitt möte 7.4.2025. Landskapsstyrelsen beslutade 23.6.2025 att landskapsplanen ska träda i kraft med stöd av 201 § i lagen om områdesanvändning innan den har vunnit laga kraft. Österbottens förbund har

genom kungörelse den 2.7.2025 meddelat att landskapsplan 2050 träder i kraft. Österbottens landskapsplan 2050 ersätter härmed Österbottens landskapsplan 2040 i sin helhet.

I Österbottens landskapsplan 2050 finns följande områdesreserveringar på eller i direkt anknytning till det aktuella detaljplanområdet:

Vasa stadsutvecklingszon (kk-1)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas de centrala områdena av Vasa stadsregion där stadens påverkan är betydande. Området består av Vasa med närliggande tätorter och stadsnära landsbygdsområden. I avgränsningen ingår även Korsholms, Laihela och Malax centrum.

Planeringsbestämmelse: Vasa ska utvecklas som landskapets centrum och som en del av det nationella nätverket av stadsregioner. För området ska utvecklas en fungerande samhällsstruktur som tryggar de ekologiska funktionerna. Landskapsstrukturen och enhetliga planeringsprinciper för en högklassig stads- och landskapsbild ska ligga till grund för allt byggande. Ny bebyggelse ska placeras så att den inte förhindrar framtida utvidgning av den enhetliga samhällsstrukturen, som ska främja ekologisk hållbarhet och biologisk mångfald samt trygga tillgången och tillgängligheten till rekreationsområden. Nya bostads- och arbetsplatsområden ska placeras fördelaktigt med tanke på utveckling av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken. Service av regional betydelse ska styras till områden i stadens centrum eller i dess närhet.

Området ska utvecklas som ett internationellt sett attraktivt område för forskning och utbildning samt innovations- och företagsverksamhet. Områdets tillgänglighet ska säkerställas och utvecklas. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid de internationella förbindelserna via väg, järnväg, hamn och flygplats.

Vasa-Seinäjoki utvecklingszon

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas en trafikzon som baserar sig på Vasa och Seinäjoki stadsregioners pendlingsområden. Planeringsbestämmelse: Zonen ska utvecklas med sikte på hållbar pendling. Särskild vikt ska fästas vid utveckling av fungerande rese- och transportkedjor och deras knutpunkter samt kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Färjetrafiken över Kvarken samt flyg- och tågförbindelserna ska säkerställas. För Vasa hamn, Vasa flygplats och Vasa resecentrum samt för Laihela anslutningsstation ska anslutningstrafiken och tillgängligheten utvecklas.

Industri- och lagerområde (T)

Beskrivning av beteckningen: Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas industri- och lagerområden. Nya eller till arealen mindre industri- och lagerområden anvisas med en objektsbeteckning.

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska fästas uppmärksamhet vid områdets tillgänglighet och trafikarrangemang samt vid kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden. Vid planering av ett område som ligger inom eller intill tätort ska stads- och tätortsbilden beaktas och tillräcklig skyddszon till bostads- och rekreationsområden anvisas. I området kan på grundval av noggrannare utredningar anvisas industrianläggningar med betydande miljökonsekvenser och anläggningar som hanterar farliga kemikalier. Betydande miljöolägenheter ska förhindras genom att tillräckliga skyddszoner anvisas eller med tekniska lösningar. Om det i området lagras eller tillverkas bränsle eller andra farliga ämnen, ska de miljörisker som lagringen eller tillverkningen orsakar beaktas vid planeringen av området och dess närmiljö. I området får inget nytt boende anvisas.

Stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel (kmt3)

Beskrivning av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas en stor detaljhandelsenhet eller -koncentration för utrymmeskrävande specialvaruhandel i Kronoby, Vikby i Korsholm samt i Lålby och Åsändan i Kristinestad. **Planeringsbestämmelse:** I området är det möjligt att placera en stor detaljhandelsenhet eller -koncentration med utrymmeskrävande specialvaruhandel, dvs. handel med motorfordon, järnvaror, byggnadsmaterial, trädgårdsartiklar samt lantbrukshandel. Detaljhandelsenhetens eller -koncentrationens totala våningsyta får vara högst 6 000 v-m². I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid samordning av den kommersiella verksamheten och trafikarrangemangen samt vid landskapsbilden.

Hinderfri zon för flygtrafik (sv)

Beskrivning av beteckningen: Med egenskapsbeteckningen anges de hinderfria zoner vid Vasa och Karleby-Jakobstad flygplatser som krävs med tanke på flygsäkerheten.

Planeringsbestämmelse: Den största tillåtna höjden på byggnader, konstruktioner och anordningar samt växande trädbestånd och annan växtlighet inom zonen varierar beroende på läget. Vid placering av byggnader och konstruktioner ska kraven i 158 § i luftfartslagen beaktas.

Motorväg (Riksväg 3)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas motorvägar. På vägområdet gäller bygginstränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Planskild anslutning eller anslutning som ska förbättras jämte trafiklösningar (Riksväg 8 – Riksväg 3, Vikby)

Beskrivning av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas befintliga planskilda anslutningar och anslutningar som ska förbättras jämte trafiklösningar. I vägområdet gäller bygginstränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. **Planeringsbestämmelse:** Förbättringen av en planskild anslutning ska planeras och utföras samtidigt med övrig planering av områdesanvändningen och förverkligande

av den. I den mer detaljerade planeringen ska nödvändiga trafikarrangemang beaktas och tillräckliga arealer reserveras för dem.

Ny vägsträckning eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang (Riksväg 3, Helsingby-Laihela)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas nya vägsträckningar eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang. Som ny vägsträckning anvisas Skarpängsvägen i Närpes och Fäbodavägen i Jakobstad, medan de övriga anvisade vägavsnitten bör förbättras. Vägavsnitt med behov av omkörningsfiler anvisas på riksväg 8, norr om Vasa, samt på riksväg 18. På vägområdet gäller bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Planeringsbestämmelse: Nya vägsträckningar eller vägavsnitt som bör förbättras och speciellt avsnitt med omkörningsfiler ska planeras och anläggas samtidigt med övrig planering av områdesanvändningen och förverkligande av den. I den mer detaljerade planeringen ska nödvändiga trafikförbindelser (ss. anslutnings- och parallellvägsarrangemang, under- och överfarter, ekologiska korridorer) beaktas och tillräckliga arealer reserveras för dem. Vid planering och förverkligande av en vägsträckning ska konsekvenserna för den omkringliggande områdesanvändningen samt kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningarna för primärnäringarna tryggas.

Riktgivande eller alternativ vägsträckning (Riksväg 3, Helsingby – Laihela)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas de riktgivande vägsträckningarna för Vasa Hamnväg samt Ena och Kaustby (stamväg 63), Grönvik och Alskat (Grönviks omfartsväg), Alskatvägen och Smedsby, Martois och Stormossen, Helsingby och Vassor (riksväg 8), Helsingby och Laihela (riksväg 3) Öjen och Malax (Sundom omfartsväg) samt mellan Närpes och Kaskö (regional väg 676). För dessa vägsträckningar har gjorts en utredning, utredningsplan eller preliminär vägplan. Vägsträckningarnas exakta lägen bestäms i den mer detaljerade planeringen.

Planeringsbestämmelse: Den områdesanvändning och de åtgärder som planeras längs med vägsträckningen får inte äventyra förverkligande av vägen. I den fortsatta planeringen ska kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärnäringarna tryggas.

Väg med två körbanor (Förbindelseväg 7148)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas vägar med två körbanor. I vägområdet gäller bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Riktgivande eller alternativ vägsträckning (Vikby-Martois-Kuni)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas de riktgivande vägsträckningarna för Vasa Hamnväg samt Ena och Kaustby (stamväg 63), Grönvik och Alskat (Grönviks omfartsväg), Alskatvägen och Smedsby, Martois och Stormossen, Helsingby och Vassor (riksväg 8), Helsingby och Laihela (riksväg 3) Öjen och Malax (Sundom omfartsväg) samt mellan Närpes och Kaskö (regional väg

676). För dessa vägsträckningar har gjorts en utredning, utredningsplan eller preliminär vägplan. Vägsträckningarnas exakta lägen bestäms i den mer detaljerade planeringen.

Planeringsbestämmelse: Den områdesanvändning och de åtgärder som planeras längs med vägsträckningen får inte äventyra förverkligande av vägen. I den fortsatta planeringen ska kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärnäringarna tryggas.

Väg med två körbanor (Riksväg 8)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas vägar med två körbanor. I vägområdet gäller byggränskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Ny planskild anslutning jämte trafiklösningar (Vikby)

Beskrivning av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas nya planskilda anslutningar jämte trafiklösningar. I vägområdet gäller byggränskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Planeringsbestämmelse: En planskild anslutning ska planeras och anläggas samtidigt med övrig planering av områdesanvändningen och förverkligande av den. I den mer detaljerade planeringen ska nödvändiga trafikarrangemang beaktas och tillräckliga arealer reserveras för dem. Kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden ska beaktas. Förverkligande av ett planlagt bostads- eller serviceområde som i betydande grad stöder sig på en ny planskild anslutning får inte påbörjas innan den planskilda anslutningen har byggts eller innan det finns ett finansieringsbeslut.

Riktgivande eller alternativ vägsträckning (Vasa Hamnväg)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas de riktgivande vägsträckningarna för Vasa Hamnväg samt Ena och Kaustby (stamväg 63), Grönvik och Alskat (Grönviks omfartsväg), Alskatvägen och Smedsby, Martois och Stormossen, Helsingby och Vassor (riksväg 8), Helsingby och Laihela (riksväg 3) Öjen och Malax (Sundom omfartsväg) samt mellan Närpes och Kaskö (regional väg 676). För dessa vägsträckningar har gjorts en utredning, utredningsplan eller preliminär vägplan. Vägsträckningarnas exakta lägen bestäms i den mer detaljerade planeringen.

Planeringsbestämmelse: Den områdesanvändning och de åtgärder som planeras längs med vägsträckningen får inte äventyra förverkligande av vägen. I den fortsatta planeringen ska kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärnäringarna tryggas.

Kulturrehistoriskt betydande vägsträckning (Strandvägen, södra delen)

Beskrivning av beteckningen: Med egenskapsbeteckningen anvisas av Trafikverket kulturmärkta museivägar samt andra kulturrehistoriskt och landskapsmässigt värdefulla vägsträckningar. Dessa är Strandvägen och Kyrönkangas väg samt Kållby–Esse gamla vägsträckning.

Planeringsbestämmelse: Vid planering av områdesanvändning och åtgärder ska vägsträckningens landskapsmässiga och kulturhistoriska värden beaktas. Möjligheterna att använda den historiska rutten för att främja turism och rekreation ska uppmärksammas.

Datakommunikationsförbindelse (Kristinestad-Närpes-Malax-Korsholm, rv 8)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas ett datakommunikationsnät med mycket hög kapacitet som sammanbinder kommuner och orter inom landskapet och som ansluts till nationella och internationella knutpunkter.

Stomvattenledning (Solf-Korsnäståget)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas stomvattenledningar.

Kraftledning (Vasklot – Toby 3)

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas kraftledningar med en spänning på 110 eller 400 kV. I ledningsområden gäller bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

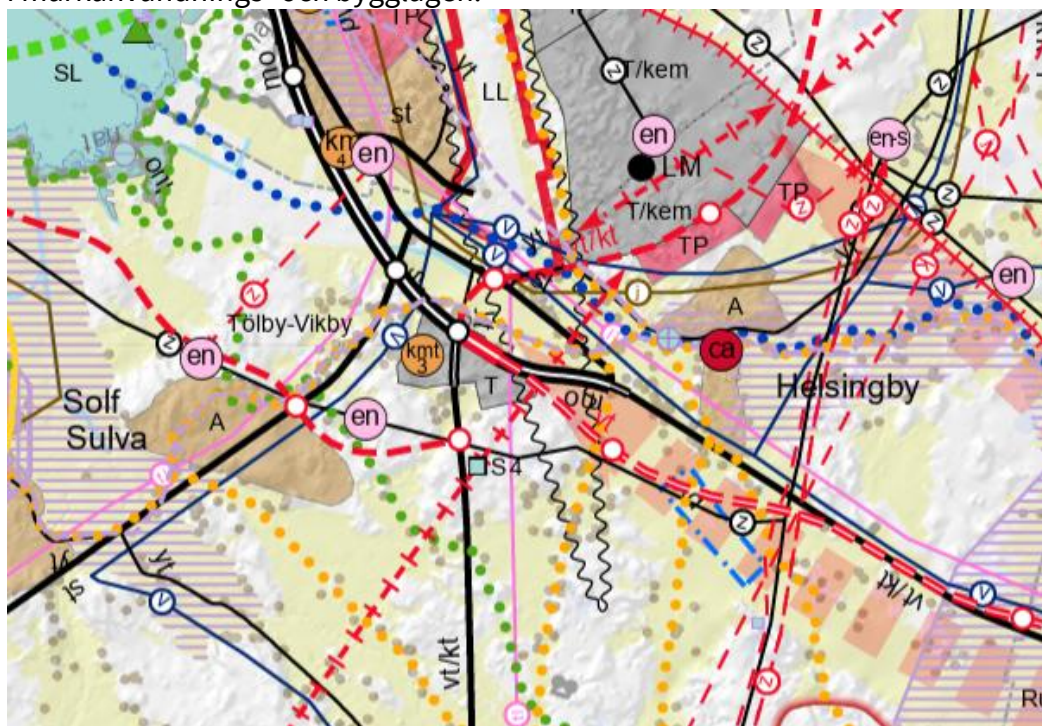


Bild 13. Utdrag av Österbottens landskapsplan 2050.

Strategisk generalplan

I Korsholms kommun finns en strategisk generalplan med syfte att styra de allmänna principerna för kommunens samhällsstruktur och markanvändning, vilken godkändes i kommunfullmäktige den 10.6.2013 § 85. I den strategiska generalplanen finns följande områdesreserveringar på det aktuella området:

Industri- och lagerområde (T), stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande handel (kmt), Vasa-Vikby kvalitetskorridor, område för markanvändning i

förändring, motorväg, riksväg/ stamväg, riktgivande/ alternativ vägsträckning (Vikby-Martois landsvägsförbindelse), flygbullerområde (me).

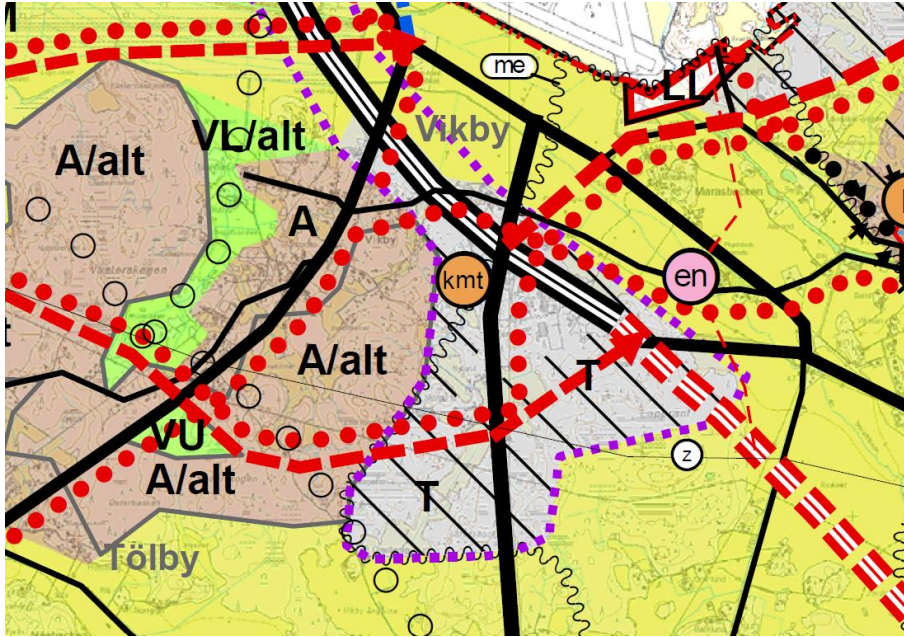


Bild 14. Utdrag av Strategiska generalplanen för Korsholm.

Generalplan

Tölby-Vikby delgeneralplan godkändes 30.3.2015 § 20 av kommunfullmäktige. I delgeneralplanen finns följande områdesbeteckningar på det aktuella detaljplanområdet: Stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel (KM-1), område för allmän väg (LT), skyddsgrönområde (EV), trafikbullerområde (li-me), flygbullerområde (le-me), ny gång- och cykelväg, ny underfart för gång- och cykelväg, ekologisk korridor/ grönförbindelse samt riksväg/ stamväg (vt/kt).

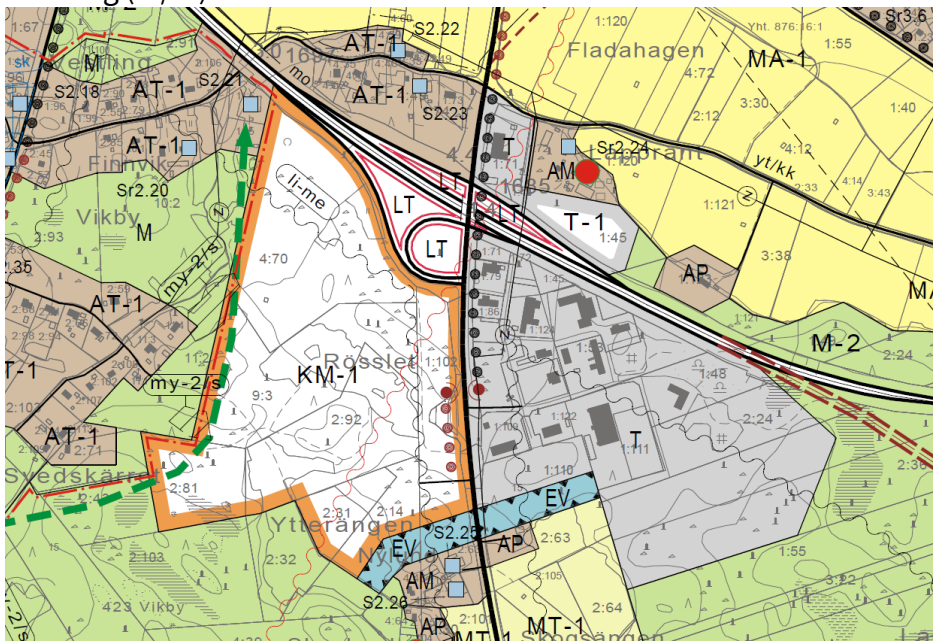


Bild 15. Utdrag av Tölby-Vikby delgeneralplan.

Detaljplan

Gällande detaljplan för Vikby II området har godkänts av kommunfullmäktige 15.6.2015 §49. I detaljplanen finns följande områdesbeteckning på det aktuella området: kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras (KM), kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY), kvartersområde för industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar (TY), område för allmän väg (LT), område för byggnader eller anläggningar som betjänar samhällsteknisk försörjning (ET), skyddsgrönområde (EV-1), skyddsgrönområde, där överskottsmassor får placeras (EV-2), skyddsgrönområde (EV-3), skyddsgrönområde där miljön bevaras (EV/s).

En del av det aktuella detaljplanområdet ingår också i ändring av detaljplan för kvarter 4, 7 och 12 på Vikby företagsområde, vilken har godkänts i kommunfullmäktige 27.9.2018 § 63. I detaljplanen finns följande områdesbeteckning på det aktuella området: område för allmän väg (LT) samt gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde (a).

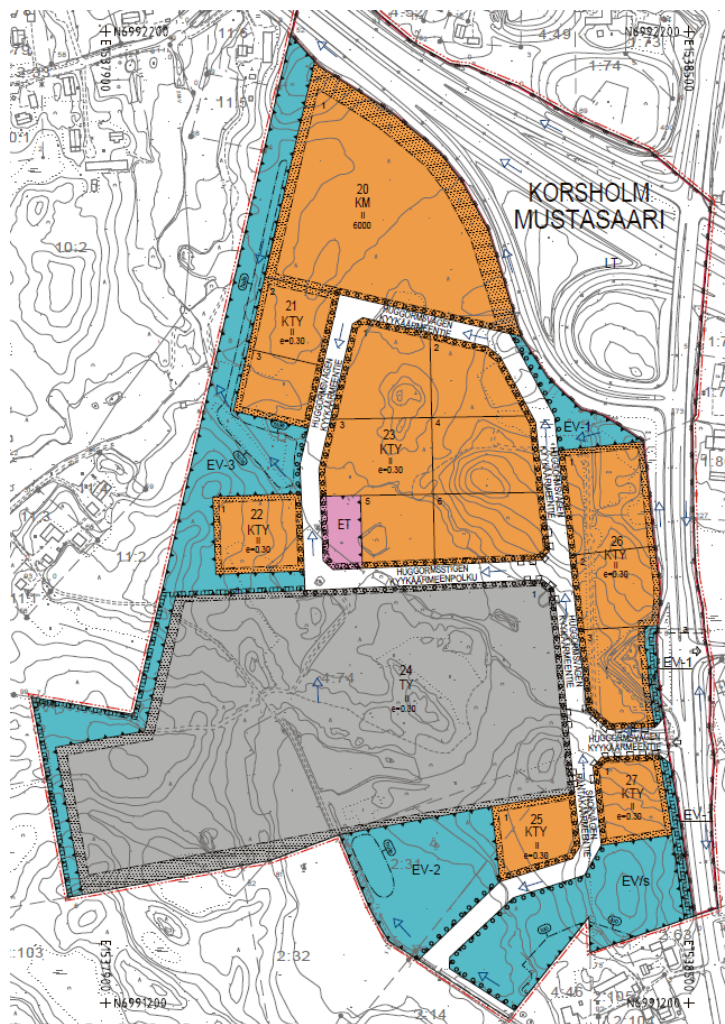


Bild 16. Gällande detaljplan för Vikby II området.



Bild 17. Gällande detaljplan för det allmänna vägområdet (LT).

Byggnadsordning

Korsholms kommuns reviderade byggnadsordning har vunnit laga kraft den 1.8.2013 enligt kommunfullmäktiges beslut 10.6.2013 § 91. En revidering av byggnadsordningen har påbörjats till följd av den nya bygglagen som trädde i kraft 1.1.2025.

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.

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har kompletterats vintern 2025. Den kompletterade baskartan har godkänts av planläggningschef Jonas Aspholm den 15.10.2025.

Naturinventering

En naturinventering över området har gjorts år 2014. I gällande detaljplan (godkänd 15.6.2015 § 49) har områdesreserveringarna gjorts utgående från den naturinventeringen.

För den aktuella planändringen har en inventering av de oexploaterade områdena (EV-områdena) utförts under våren/ sommaren 2025. I inventeringen har områdets växtlighet, naturtyper, värdefulla naturobjekt, skyddade naturtyper, häckande fågelfauna, däggdjur, fladdermöss, flygekorre och åkergroda kartlagts.

Av konsekvensbedömningen rubrik 5.4.1. *Konsekvenser för naturen och naturmiljön* framgår inventeringens resultat och rekommendationer.

Trafikutredning för ändring av detaljplan

En trafikutredning för den aktuella planändringen har utarbetetas under vintern/våren 2025 av Ramboll.

Målsättningen med trafikutredningen har varit att på basen av ändrad markanvändning beräkna prognoser för kommande trafikmängder, jämfört med trafikprognoser enligt markanvändningen i gällande detaljplan. Hur påverkas anslutningsarrangemangen vid Björneborgsvägen när området är fullt utbyggt, dvs. vad är kapaciteten på anslutningen? Vad är områdesbehovet för underfarten för lätttrafik vid Björneborgsvägen? Finns det möjligheter till en direkt koppling mellan tomt 1 i kvarter 20 och tomt 1 i kvarter 24 utan att man använder sig av det kommunala gatunätet?

För att undersöka möjligheterna till att bygga en rondell på området samt till följd av att ytterligare två aktörer på området har anhängit om att tas med i detaljplaneändringen så har behovet av en uppdaterad trafikutredning aktualiserats. En uppdaterad trafikutredningen har således utarbetats till detaljplanens förslagsskede.

Av konsekvensbedömningen rubrik 5.4.6. *Konsekvenser för trafiken* framgår trafikutredningarnas resultat och rekommendationer. Trafikutredningarna finns som bilaga 4 och bilaga 5 till planbeskrivningen.

Dagvattenutredning

I samband med utarbetandet av den ursprungliga detaljplanen för Vikby II området så har en omfattande dagvattenutredning utarbetats år 2015. I dagvattenutredningen har man gjort en hydrologisk granskning av planområdet och vad förändringarna i markanvändningen medför för avrinningsområdena och strömningsrutterna samt förändringar i dagvattnets mängd och kvalitet.

I dagvattenutredningen har man bland annat tagit fasta på principer för hantering av dagvatten, minskad dagvattenbildning, avledning av dagvatten på tomter och gatuområden, fördröjning samt infiltrering och lagring av dagvatten. Hur man ska hantera dagvatten under byggnadstiden, samt översvämningsrutter och avledning vid exceptionella regn. Dimensioneringsgranskningar har gjorts för området och krav på fördröjning har beräknats utifrån mängden av nya tak- och asfaltytor enligt den anvisade markanvändningen i detaljplanen. Därtill har getts förslag på dagvattenbestämmelser samt anvisningar för den fortsatta planeringen.

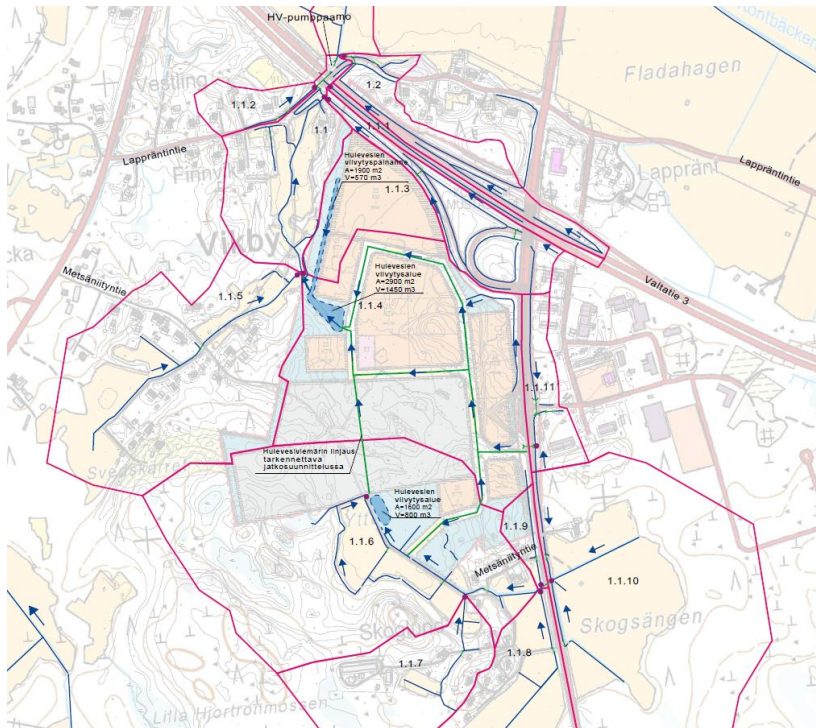


Bild 18. Utdrag av dagvattenutredningen från år 2015.

Till detaljplanens förslagsskede har en uppdaterad dagvattenutredning utarbetats under hösten 2025. I den uppdaterade dagvattenutredningen har man utgått från den ändrade markanvändningen på området, enligt markanvändningen som presenteras i förslag till detaljplan.

Av konsekvensbedömningen rubrik 5.4.1. *Konsekvenser för naturen och naturmiljön* framgår utredningens rekommendationer för markanvändningen. Den uppdaterade dagvattenutredningen finns som bilaga 3 till planbeskrivningen.

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart

Under hösten 2024 har Hitachi Energy Finland Oy anhållit om att få reservera en företagstomt på Vikby II företagscenter. Den aktuella tomten, tomt 1 i kvarter 20 har kvartersområdesreserveringen kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras (KM). Hitachi Energy Finland Oy har planer på att förverkliga ett kontors-, produktions-, och industricenter på tomten. Byggnationen på tomt 1 i kvarter 20 ska stödja Hitachis verksamhet på tomt 1 i kvarter 24 på området.

För att möjliggöra Hitachi Energy Finland Oy:s inplanerade verksamhet på tomten så behöver kvartersområdesreserveringen på området ändras. Därtill behöver man se på möjligheterna till att öka tomtens byggrätt. Ett planeringsreserveringsavtal samt ett avtal om detaljplanering har ingåtts med sökande.

Hallipatruuna Oy, som arrenderar tomt 2 i kvarter 21 har också under hösten 2024 anhållit om en ändring av detaljplan för deras tomt. Företaget önskar att tomtens exploateringstal ska höjas, så att de ska kunna förverkliga sina planer gällande byggnation på tomten. Ett avtal om detaljplanering har ingåtts med sökande.

Wasagroup Oy, som arrenderar tomt 1 i kvarter 27 har också under hösten 2024 anhållit om en ändring av detaljplan för deras tomt. Företaget önskar att tomtens kvartersområdesreservering ska ändras, så att de ska kunna förverkliga sina planer gällande byggnation på tomten. Ett kompletterat avtal om detaljplanering har ingåtts med sökande.

Framtids- och utvecklingssektionen har den 12.12.2024 § 56 godkänt målsättningarna för ändringen av detaljplanen. Samhällsbyggnadsutskottet har den 29.1.2025 § beslutat att inleda en ändring av detaljplanen på området samt att kungöra anhängiggörandet och framlägga ett program för deltagande och bedömning till påseende.

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, vattentjänstverket)
 - Byggnadsnämnden
 - Miljösektionen
 - Näringslivsrådet
- Övriga
 - NTM-centralen i Södra Österbotten
 - Österbottens förbund
 - Österbottens museum
 - Österbottens räddningsverk
 - Trafikledsverket
 - Transport- och kommunikationsverket Traficom
 - Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
 - EPV Alueverkko Oy
 - Fingrid Oyj
 - Finavia Abp
 - Vasa stad
 - Vasa Elnät Ab
 - Elisa Oyj
 - JNT Ab
 - DNA Oyj
 - Telia Finland Oyj

4.2.2 Anhängiggörande

Om framläggandet av program för deltagande och bedömning annonserades i Vasabladet, Ilkka-Pohjalainen, på kommunens webbplats www.korsholm.fi och på kommunens officiella anslagstavla i Ämbetshuset.

4.2.3 Deltagande i planeringsprocessen och växelverkan

Inledningsfas: Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt 31.1-3.3.2025. Under tiden för framläggandet lämnades sex utlåtanden och två åsikter in. Utlåtandena kom från NTM-centralen i södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, Telia Finland Oyj och Vasa Elnät Ab. Fingrid Oyj har meddelat att de inte har några kraftledningar eller andra funktioner på planområdet, och därför ger de inte utlåtande. Västkustens miljöenhet har meddelat att de inte ger något utlåtande över program för deltagande och bedömning. Åsikterna lämnades av två rågrannar, boende intill planområdet och i planområdets direkta närhet.

NTM-centralen har i sitt utlåtande påpekat att man i samband med planändringen bör granska möjligheterna med en körförbindelse västerut eller söderut med tanke på räddningsfordon, eftersom det i dagsläget endast finns en anslutning till området. Områdets naturvärden bör inventeras, och på området finns det bassänger/ dammar, som kan vara möjliga föröknings-, och viloplatser för åkergrödan. Funktionaliteten av den ekologiska förbindelsen som finns medtagen i delgeneralplanen bör bevaras.

Vidare så anser NTM-centralen att en dagvattenutredning bör göras, där man reder ut och beaktar de nuvarande dagvattensystemens kapacitet. Utgående från dagvattenutredningen bör planbestämmelser för dagvattenhanteringen presenteras i planen. I samband med planen bör man också presentera hur området vattenförsörjning ordnas. Vidare konstateras att det enligt Geologiska forskningscentralens karttjänst troligtvis förekommer sura sulfatjordar på området, vilket bör beaktas i planeringen och beskrivas i planbeskrivningen. Vidare har NTM-centralen påpekat att man i planeringen bör uppmärksamma säkerhetsaspekter, särskilt för nödsituationer. Planhandlingarna bör innehålla bedömningar av olycksrisker och deras påverkningsområden, och utifrån dessa bör omfattningen av planområdet bedömas. Planområdet bör täcka minst det område där en eventuell risk kan ha en påverkan. I planeringen bör man också beakta klimatfrågor. I planhandlingarna vore det bra att redogöra för exempelvis antalet specialtransporter och deras färdriktningar. Slutligen konstaterar NTM-centralen att tidigare gjorda utredningar kan användas i tillämpliga delar.

Österbottens förbund har i sitt utlåtande konstaterat att om detaljplanen inte är i enlighet med generalplanen för området så är det landskapsplanen och de riksomfattande målen för områdesanvändningen som styr planeringen. Förbundet anser att det är positivt att detaljplaneändringen möjliggör utvecklingen av

företagsverksamheten på området men om detaljplanen inte följer generalplanens målsättningar eller landskapsplanens målsättningar gällande utrymmeskrävande specialvaruhandel så borde orsaken till detta framgå ur planhandlingarna. Program för deltagande och bedömning bör också kompletteras med en beskrivning av landskapsplan 2040, eftersom landskapsplan 2050 inte har trätt i kraft ännu.

Österbottens räddningsverk har i sitt utlåtande påpekat att de utgår att nuvarande planbestämmelser ur säkerhetssynvinkel kvarstår oförändrade. Vidare har de konstaterat att byggnader inte ska placeras närmare än 4 meter från tomtgränsen, samt vilka regler som ska tillämpas vid avstånd mellan byggnader. Hantering av kontaminerat släckningsvatten finns inte beskrivet i program för deltagande och bedömning, men det bör utredas i planeringen, och ingå i planbestämmelserna. Tillgång till släckningsvatten och dess tillräcklighet bör säkerställas. Slutligen har räddningsverket betonat skyldigheten till egen beredskap på området, i enlighet med Räddningslagen § 14 (379/2011).

Österbottens museum har i sitt utlåtande konstaterat att dom i detta skede inte har någonting att tillägga eller anmärka på programmet för deltagande och bedömning.

Vasa Elnät Ab har i sitt utlåtande konstaterat att behovet av elkapacitet för kvarter 24, tomt 1 kommer att vara stort. Vasa elnät planerar att bygga nya mellanspänningskablar till tomten. I första etappen kommer kablarna att dras från Skogsängsvägen. I den andra etappen dras kablarna norrifrån och till tomtens norra gräns, rutten är ännu oklar. För områdets utveckling är det viktigt att säkerställa byggandet av ytterligare transformatorstationer vid behov. Byggandet av transformatorstationer i området bör möjliggöras i planen med en planbestämmelse: "Förutom byggnadsytan och byggnadsrätten som definieras på plankartan kan tekniska servicebyggnader (som till exempel transformatorer) placeras i kvartersområdena". Slutligen har Vasa elnät påpekat att de ha mellanspänningskablar i området, som utgör ett stamnät och en kabelreservation. Reservation för kablar är 1,5 meter på vardera sidan av kabeln, totalt 3,0 meter brett område.

Telia Finland Oyj har i sitt utlåtande påpekat att de har byggt infra vid planområdets gräns. Om byggandet på området orsakar att deras infra behöver flyttas så bör de kontaktas 12 veckor innan en flytt, och en flytt bör ske när det är barmark. Utgångspunkten är att den som önskar en flytt av infra också betalar flytten.

I åsikt 1 som lämnades av en rågranne så har framförts en stor önskan om att huset där personen bor fortsättningsvis ska ha känslan av att vara på landet och inte på ett industriområde. Rågrannen vill bevara så mycket skog som möjligt mellan tomten och industriområdet, och önskar att industriområdet avgränsas med ett plank eller dylikt som skyddar mot insyn från båda hållen, samt eventuellt buller. Slutligen funderar rågrannen på vad olika beteckningar angivna i Tölby-Vikby delgeneralplan, på den aktuella fastigheten betyder.

I åsikt 2 som lämnades av en rågranne har det påpekats att det bör bibehållas en grön korridor längs med industriområdets västra gräns, på samma sätt som övriga rågrannar förväntas ha, utanför industriområdets avgränsning. Vidare så bör all körning till planområdet längs Skogsängsvägen upphöra. All trafik till området bör gå via riksväg 8. Den lilla servicevägen genom skogspartiet på Skogängsvägen ska användas endast av markägare. Nuvarande påbörjade väg på sydsidan av industriområdet byggs ut så att servicevägen går längs skogskanten till åkrarna, inte rakt genom hela industriområdet. Den lilla delen av servicevägen från Huggormsstigen stängs av. Endast skyltar vid Skogängsvägen hjälper inte, man kör ändå igenom, så en annan lösning behövs.

Beredningsfas: Ett planutkast har varit framlagt 29.4-28.5.2025. Över planutkastet inkom utlåtande från NTM-centralen i södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens museum, Västkustens miljöenhet, byggnadsnämnden, näringslivsrådet, Kemikalie- och säkerhetsverket (Tukes), Traficom, Vasa elnät Ab och Telia Finland Oyj.

Österbottens räddningsverk har meddelat att de inte ger något utlåtande över utkast till detaljplan, eftersom förorenat släckvatten, vattentillgången och en andra väg in till området har beaktats i utkastet till detaljplan.

Fingrid har konstaterat att de inte ger något utlåtande över planutkastet, eftersom de inte har några kraftledningar eller annan verksamhet på det aktuella området.

Därtill lämnades tre åsikter in. En sammanställning över inkomna utlåtanden och åsikter över planutkast, samt förslag till bemötande finns som bilaga 7 till planbeskrivningen.

Inför förslagsfasen har ett informations- och diskussionstillfälle hållits den 13.8.2025 för de boende söder om planområdet, vilka påverkas av nya vägarangemang vid förverkligande av Vasa Hamnväg. Under rubriken 5.4.2. *Konsekvenser för den byggda miljön* finns diskussionstillfället mera ingående beskrivet. Till följd av informations- och diskussionstillfället har en terrängsyn också hållits på området den 18.9.2025. Från det tillfället finns också mera beskrivet under rubriken 5.4.2. *Konsekvenser för den byggda miljön*.

Förslagsfas: Ett förslag till detaljplan har varit offentligt framlagt xx-xx.xxxx. Över planförslaget lämnades utlåtande in från xxxxx. Därtill lämnades xxxxx anmärkningar in. Myndigheternas samråd ordnades xx.xx.xxxx/ansågs inte behövligt. En sammanställning över inkomna utlåtanden och åsikter över planförslag, samt förslag till bemötande finns som bilaga xx till planbeskrivningen.

4.2.4 Myndighetssamarbete

Utlåtande av kommunens förvaltningsenheter och berörda myndigheter inbegärs över program för deltagande och bedömning, samt över planutkast och planförslag. Myndighetssamråd enligt 66 § i OAL och 26 § i MBF har hållits den 27.3.2025 mellan

planens inledningsskede och beredningsskede. PM från myndighetssamrådet finns som källmaterial till planhandlingarna.

Myndighetssamråd hålls i förslagsskedet om behov föreligger.

Vid utarbetande av utkast till detaljplan har diskussioner förts med kommunens byggnadstillsyn, vattentjänstverk och teknisk service.

Vid utarbetande av förslag till detaljplan har diskussioner förts med Österbottens räddningsverk och NTM-centralen gällande säkerhetsaspekter och övriga aspekter som bör beaktas om man anvisar en rutt för specialtransport inom detaljplanområdet.

4.3

Mål för detaljplanen

Målsättningarna för detaljplanändringen har godkänts av framtids- och utvecklingssektionen den 12.12.2024 § 56. Målsättningarna är:

- Att undersöka möjligheterna till att anvisa områdesreservationer som stödjer och omfattar den nya eftersträlvade verksamheten på tomt 1 i kvarter 20 och på tomt 1 i kvarter 27.
- Att undersöka möjligheterna att höja byggrätten på tomt 1 i kvarter 20 och på tomt 2 i kvarter 21. Den eftersträlvade byggrätten på tomt 1 i kvarter 20 är minst 15 000 m² våningsyta, och på tomt 2 i kvarter 21 minst 3 000 m² våningsyta.
- Att undersöka möjligheterna till att få en direkt koppling mellan tomt 1 i kvarter 20 och tomt 1 i kvarter 24.
- Att se över anslutningsarrangemang vid riksväg 8 och områdesbehovet för en underfart för lättrafik under riksväg 8.
- Att se över planområdets gatunamn, och vid behov ändra namnen.
- Att trygga och möjliggöra vidareutveckling av nya och befintliga verksamheter på planområdet.
- Att stödja de befintliga strukturerna samt skapa möjligheter för en vidareutveckling av området i framtiden.
- Att skapa en flexibel helhet med goda trafikförbindelser.

Under planprocessens gång har det konstaterats att detaljplanens målsättningar delvis behöver kompletteras, till följd av de behov som preciserats under processen. Kompletteringarna gäller följande saker:

- Att undersöka möjligheterna att höja byggrätten på tomt 1 i kvarter 24 från $e=0,30$ till $e=0,40$, samt att höja tomtens våningstal från 2-våningar till 4-våningar.
- Att undersöka möjligheterna att höja byggrätten på tomt 1 i kvarter 25 till minst 3000 m² våningsyta (i dagsläget ca 1 800 m² våningsyta).

Två anhänganden om att delta i detaljplanen har inkommit till kommunen under planens beredningsfas. För att inte äventyra den pågående detaljplaneändringens tidtabell behöver förutsättningarna som framkommit i anhängandena utredas.

Tilläggsmålsättningarna som ska utredas specificeras enligt följande:

- Att undersöka möjligheterna att höja byggrätten på tomt 1–6 i kvarter 23 från $e=0,30$ till $e=0,50$ (i dagsläget ca 14 000 m² våningsyta), vilket innebär en ökning av byggrätten med ca 9 300 m². Samt undersöka möjligheten till att ändra kvartersområdesreserveringen i kvarteret.
- Att undersöka möjligheterna att höja byggrätten på tomt 1 i kvarter 22 från $e=0,30$ till totalt 4 000 m² våningsyta eller $e=0,60$ (i dagsläget ca 2 200 m² våningsyta).

I samband med att beslut om att utreda tilläggsmålsättningarna har tagits i samhällsbygggnadsutskottet den 26.6.2025 § 124 så har också byggförbud utfärdats för tomt 1 i kvarter 20, tomt 2 i kvarter 21, tomt 1 i kvarter 22, tomt 1–6 i kvarter 23, tomt 1 i kvarter 25 och tomt 1 i kvarter 27 i detaljplanen godkänd 15.6.2015 § 49, men inte så att byggförbudet belastar sådant byggande som redan pågår och är beviljat. Beslut om utfärdande av byggförbud har kungjorts 8.7.2025.

4.4. Alternativen i detaljpanelösningen och deras konsekvenser

I den gällande detaljplanen är kvartersområdenas sammanlagda byggrätt är ca 72 300 m² våningsyta, och exploateringstalet för området som helhet är $e=0,15$.

I utkastet till detaljplan är kvartersområdenas sammanlagda byggrätt 100 493 m² våningsyta, och exploateringstalet för området som helhet är $e=0,21$. Exploateringen för kvartersområdena uppgår till $e=0,38$. Detaljplaneändringen medför att områdets byggrätt ökar med ca 39 %, vilket kan upplevas som högt procentuellt sett, men sett till exploateringstalet för området som helhet – $e=0,21$, så är det med tanke på områdesanvändningen (industri-, kontor-, lager-, och verksamhetsbyggnader) lågt.

Jämfört med den gällande detaljplanen så har också en del av planbeteckningarna preciserats. Därtill har tillkommit en del nya planbestämmelser, bland annat gällande dagvattenhantering samt vad som bör uppmärksammas pga. trolig förekomst av sura sulfatjordar inom en del av planområdet. Ändringarna och preciseringarna medför positiva konsekvenser för detaljpanelösningen, eftersom det är frågan om preciseringar, som förbättrar områdesanvändningen som helhet.

I förslaget till detaljplan är kvartersområdenas sammanlagda byggrätt 112 011 m² våningsyta, och exploateringstalet för området som helhet är $e=0,24$. Exploateringen för kvartersområdena uppgår till $e=0,43$. Detaljplaneändringen medför att områdets byggrätt ökar med ca 55 %, vilket kan upplevas som högt procentuellt sett, men sett till exploateringstalet för området som helhet – $e=0,24$, så är det med tanke på områdesanvändningen (industri-, kontor-, lager-, och verksamhetsbyggnader) fortsättningsvis lågt.

En av detaljplanens delmålsättningar har varit att skapa möjligheter för en vidareutveckling av området i framtiden. En vidareutveckling av Vikby företagscentrum mot syd-sydväst och den framtida Vasa Hamnvägs sträckning,

genererar också ett ökat trafikflöde. Genom god framförhållning i planeringen så vill man säkerställa tillräckliga trafiklösningar för framtida behov. För att säkerställa detta har man till förslagsskedet anvisat ett tillräckligt stort gatuområde, som möjliggör byggandet av en rondell i den nuvarande T-korningen vid Wattvägen-Elkraftsvägen (nuvarande: Huggormsvägen – Snokvägen). Utgående från den kompletterade trafikutredningen, som har gjorts till detaljplanens förslagsskede så bedöms att trafiken på området fördelas och flyter smidigare med en rondell, än med nuvarande T-korsning, om en framtida koppling fås mellan Vikby II företagsområde och Vasa Hamnväg. Områdesbehovet för en rondell kräver att ca 430 m² av tomt 1 i kvarter 24 samt ca 219 m² av tomt 3 i kvarter 23 (numrering enligt planförslag) ändras från tomtmark till gata.

Ändring av en del av gatuområdet till en rutt för specialtransporter, vilket har utretts som en delmålsättning i detaljplaneprocessen, har diskuterats under förslagsfasen. För att en rutt för specialtransporter ska kunna anvisas så behövs godkännande av samtliga sex tomtinnehavare som berörs av denna rutt. Att anvisa en rutt för specialtransport mellan kvarter 20 och 24 innebär att hela vägområdet ska stängslas in och förses med bommar. På en av de berörda tomterna bedrivs bland annat försäljningsverksamhet, vilket skulle påverkas negativt om området framöver inte har samma tillgänglighet som i dagsläget. Denna tomtinnehavare ger inte sitt samtycke till rutten för specialtransporter, och därför kan denna delmålsättning i detaljplaneringen inte uppfyllas.

Med tanke på en eventuell framtida planändring, där det allmänna gatuområdet skulle ändras till en rutt för specialtransporter så har en riktgivande del av område som vid behov ska kunna användas av utryckningsfordon för trafik till kvarter 21 (pp/h-1) anvisats i förslaget till detaljplan.

Till förslagsskedet har man också granskat om det skulle ha någon inverkan på trafikmängderna, att ändra kvartersområdesreserveringen i kvarter 22 tomt 1–6 (numrering enligt planförslag) från kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY) till kvartersområde för lagerbyggnader (TV). Utgående från den kompletterade trafikutredningen och trafikfunktionsanalyserna som har gjorts med beaktande av tilläggsmålsättningarna för detaljplanen, som samhällsbyggnadsutskottet godkände den 26.6.2025 § 124 så finns det inte behov av att ändra kvarterområdesreserveringen i kvarter 22 med tanke på trafikmängderna och funktionaliteten vid riksväg 8.

Till förslagsskedet har man ändrat tomtindelningen i kvarter 22, så att den är anpassad till gällande arrendeavtal och till den förverkligade byggnationen inom kvartersområdet. Vid granskning av tomtindelningen har man också säkerställt tillgängligheten till tomterna, till följd av förslaget till ny tomtindelning.

Till förslagsskedet har områdets vägnamn omdisponerats, så att områdets huvudgata går söderut från rondellen. Gatunamn har också preciserats till

förslagsskedet, och ett gatunamn har anvisats på gatan mot bostadsfastigheterna söder om planområdet.

Utöver detta har justeringar i byggnadsytor gjorts på flertalet tomter till följd av befintliga ledningsområden. I de markanvändningsavtal för byggandet av dagvattenledningar på tomt 1 i kvarter 24, vilka har undertecknats 10.10.2022 och 4.9.2024, har konstaterats att vid en framtida planändring ska dagvattenledningsområde anvisas i detaljplanen. Därtill har konstaterats att kommunen har rätt till att underhålla och sköta dagvattenledningen, men att det inte får förorsaka onödig skada eller olägenheter för markägaren.

För att man ska kunna underhålla och sköta dagvattenledningen på tomt 1 i kvarter 24 har mot ledningsområdet anvisats ett område med följande planbeteckning: *Del av område för parkering, trafik och avfallssortering där byggnader ej får uppföras. Området ska utformas på ett ändamålsenligt sätt så att det anpassar till angränsande planteringszon (p-1).* I gällande detaljplan är detta område anvisat som byggnadsyta.

Till förslagsskedet har också kompletteringar till planbestämmelser gjorts, i enlighet med de önskemål som myndigheterna har lyft fram i sina utlåtande över planutkast, samt till följd av rekommendationerna i de uppgjorda inventeringarna och utredningarna för området.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplanen omfattar kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5), kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY), kvartersområde för industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar (TY), kvartersområde för servicebyggnader (P), område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET), skyddsgrönområde (EV och EV-3), skyddsgrönområde där överskottsmassor flår placeras (EV-2), skyddsgrönområde där miljön bevaras (EV/s) samt allmänt vägområde (LT). Därtill innehåller detaljplanen också område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo), fördröjningsområde för dagvatten (hule), riktgivande delområde, till vilket en reklampelare får placeras (mt), riktgivande område för parkering, trafik och avfallssortering (p-1), dagvattnets strömningsriktning (pilsymbol), trädrad som ska bevaras/planteras, del av område som ska planteras, del av område som reserverats för fotgängare och cyklister (pp), riktgivande del av område som reserverats för fotgängare och cyklister där lantbrukstrafik är tillåten, området ska vid behov kunna användas av utryckningsfordon (pp/h), riktgivande del av område som vid behov ska kunna användas av utryckningsfordon för trafik till kvarter 21 (pp/h-1), riktgivande förbindelse för gång- och cykeltrafik som går under en gata eller ett trafikområde (a),

för ledning delvis riktgivande reserverad del av område, för ledning reserverad del av område samt detaljplanegator.

Detaljplanen omfattar också smala randområden kring planens yttre gränser där detaljplanen upphävs. Justeringarna är små, och görs så att planens gränser ska vara enligt den nuvarande fastighetsindelningen.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

Till planområdet anvisas skyddsgrönområden (EV). Skyddsgrönområden anvisas både som skyddsområden mot bosättningen, för naturmångfaldsobjekt, och för hantering av dagvatten. Dagvattenhanteringen bör ske så att det inte förekommer någon skadlig inverkan på miljön.

I detaljplanens utkastskede har skyddsgrönområden (EV) innefattande flygekorrens förbindelsebehov samt område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo) anvisats i samma omfattning som i den gällande detaljplanen för området. Utgående från den naturinventering som har uppgjorts våren/ sommaren 2025 har konstaterats att ytterligare skyddsbe-teckningar eller bestämmelser inte behöver anvisas, än det som redan har anvisats i planens utkastskede.

Områdets skyddsgrönområden samt den tidigare uppgjorda planen för ytjämning har planerats med beaktande av dagvattenhanteringen. För hantering av dagvatten har det även tagits fram allmänna planbestämmelser för kvartersområdena. Utgående från den uppdaterade dagvattenutredningen som har gjorts under 2025 så är planbestämmelserna beträffande dagvattenhanteringen som presenterats i planens beredningsskede tillräckliga, och inga preciseringar behöver göras till planförslaget, utgående från dagvattenutredningens resultat.

I de allmänna planbestämmelserna finns hanteringsmetoder för dagvatten inom kvartersområdena framtagna, och de lyder enligt följande:

- Dagvatten från sådana ytor på tomten som inte släpper igenom vatten ska fördröjas på tomten så att den dimensionerade volymen för fördröjningssvackor, -bassänger eller -tankar ska vara en kubikmeter per varje hundra kvadratmeter område som inte släpper igenom vatten.
- Förorenat dagvatten får inte orenat ledas ut i miljön, utan ska ledas via olje- och sandavskiljare, eller annat infiltreringssystem innan det leds vidare till dagvattenavlopp och diken.
- Ifall jordmånen och dräneringen av konstruktionerna tillåter, rekommenderas det att oförorenat takvatten infiltreras i marken.

Därtill finns i de allmänna planbestämmelserna hanteringsmetoder för dagvatten inom allmänna områden, och de lyder enligt följande:

- På allmänna områden ska det reserveras utrymme för områdesspecifika fördröjningsområden för dagvatten, via vilka dagvatten från kvarteren leds och dagvatten från gatuområdena fördröjs med bassäng- och dikeskonstruktioner.

Därtill innehåller de allmänna planbestämmelserna bestämmelser om att kontaminerat släckningsvatten inte får ledas ut i vattendrag eller i omgivningen, och att aktören ska lämna in en plan för hantering av kontaminerat släckningsvatten till kommunen, vilken ska godkännas av kommunens byggnadstillsyn innan verksamhet på området inleds.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-5)

- På kvartersområdet är det tillåtet att placera kontors-, och produktionsbyggnader samt industri-, och lagerbyggnader eller kombinationer av sådana som inte medför miljöolägenheter.

Tomt 1 i kvarter 20 har reserverats med denna planbeteckning. Tomten är obebyggd. Tomtens areal är oförändrad, men dess byggrätt och användningsändamål har ändrats i och med den aktuella planändringen. Tomtens byggrätt har höjts från 6000 m² våningsyta till 20 000 m² våningsyta. Tomtens areal är 4,0865 ha och man får bygga i 2-våningar på tomten. I den nordligaste delen av tomten finns reserverat ett riktgivande delområde, till vilket en reklampelare får placeras (mt). Inom tomten finns också angivet del av område för parkering, trafik och avfallssortering där byggnader ej får uppföras. Området ska utformas på ett ändamålsenligt sätt så att det anpassar till angränsande planteringszon (p-1).

På tomten planeras att byggas ett kontors-, produktions-, och industricentrum, vilket uppskattas medföra ca 150–175 arbetsplatser. Bestämmelser i anknytning till byggnadernas utformning, parkeringar, planteringar, etcetera finns noggrannare angett i de allmänna planbestämmelserna.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)

- På kvartersområdet är det tillåtet att placera kontorsbyggnader samt industri och lagerbyggnader eller kombinationer av sådana som inte medför miljöolägenheter.
- Av våningsytan får högst 10 procent användas för butiks- eller motsvarande utrymmen.

I detaljplanen har reserverats 9 tomter med denna kvartersområdesreservering: tomt 2–3 i kvarter 20, tomt 1 i kvarter 21, tomt 1–2 i kvarter 22, tomt 1–3 i kvarter 23 och tomt 2 i kvarter 24. Tre av tomterna är obebyggda. För tomt 3 i kvarter 20 och tomt 1–3 i kvarter 23 har byggrätten angivits med exploateringsstal $e=0,30$ och är i enlighet med den gällande detaljplanen för området. För resterande tomter har byggrätten höjts enligt följande:

Tomt 2 i kvarter 20: $e=0,30$ (1794 m^2) $\rightarrow 3000 \text{ m}^2$.
Tomt 1 i kvarter 21: $e=0,30$ (2183 m^2) $\rightarrow e=0,60$ (4365 m^2).
Tomt 1–2 i kvarter 22: $e=0,30$ ($13\,997 \text{ m}^2$) $\rightarrow e=0,50$ ($23\,329 \text{ m}^2$).
Tomt 2 i kvarter 24: $e=0,30$ (1819 m^2) $\rightarrow 3000 \text{ m}^2$.

Våningstalet för samtliga tomter är 2-våningar. KTY-tomternas sammanlagda areal uppgår till 9,4145 ha. Bestämmelser i anknytning till byggnadernas utformning, parkeringar, planteringar, etcetera finns noggrannare angett i de allmänna planbestämmelserna.

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar (TY)

- På kvartersområdet är det tillåtet att placera industriutrymmen såsom fabriker, industrihallar och verkstäder samt därtill anknutna lager- och hjälputrymmen och lagerbyggnader.

Tomt 1 i kvarter 24 har reserverats med denna kvartersområdesreservering. Byggrätten för den 11,9972 ha stora tomten har höjts från $e=0,30$ till $e=0,40$, vilket ger en total byggrätt om $47\,989 \text{ m}^2$ våningsyta. En höjning av byggrätten möjliggör framtida utbyggnation och utveckling av verksamheten på tomten. Tomtens våningstal har också höjts från 2-våningar till 4-våningar. På tomten pågår byggandet av ett $36\,493 \text{ m}^2$ stort teknologacentrum, vilket uppskattas medföra 750–800 arbetsplatser.



Bild 19. Byggnation på tomt 1 i kvarter 24, 03/2025.

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

- På kvartersområdet är det tillåtet att placera byggnader för restaurangverksamhet samt mötes-, kontors-, och konferensutrymmen.

Tomt 1 i kvartersområde 25 har anvisats med denna kvartersområdesreservering. Tomtens användningsändamål har ändrats från gällande detaljplan. Byggrätten är oförändrad och har angivits med exploateringstal om $e=0,30$ och man får bygga i 2-

våningar på tomten. Tomtens areal är 0,5426 ha och byggrätten uppgår därmed till 1628 m² våningsyta. På tomten har man för avsikt att bygga en lunchrestaurang som preliminärt ska kunna servera 300–500 lunchgäster/dag.

Till följd av den trafikutredning som har uppgjorts för detaljplanändringen, samt granskning för utrymme gällande en underfart för gång- och cykeltrafik (a) under riksväg 8, så har kvartersområdets avgränsning justerats mot Wattvägen och riksvägen med tanke på kommande behov för trafiklösningar. Wattvägen har också breddats på sträckningen söderut från rondellen, vilket också marginellt påverkar kvartersområdets utformning.

5.3.2 Övriga områden

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)

I anknytning till kvartersområde 22 har ett ca 0,3009 ha stort område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service anvisats. På området får man bygga totalt 250 m² våningsyta. I dagsläget finns byggt en pumpstation inom området.

Skyddsgrönområde (EV)

Skyddsgrönområde har anvisats i anknytning till det allmänna vägområdet (LT). Inom skyddsgrönområde finns anvisat riktgivande del av område som reserverats för fotgängare och cyklister (pp). Mot gatuområdet finns angivet med planbeteckning trädrad som ska bevaras/planteras. EV områdenas areal är totalt 0,7389 ha.

Skyddsgrönområde där överskottsmassor får placeras (EV-2)

- Efter att massor placerats på området bör det rustas upp till ett parkliknande område.
- På åkerområdena kan placeringen av överskottsmassor inledas efter att odlingsrätten har upphört.

I södra delen av planområdet har reserverats ett 1,6257 ha stort område med denna planbeteckning. I och med att förverkligandet av planområdet pågår så finns redan i dagsläget deponerat överskottsmassor inom området. För deponiområdet finns angivet en maximalhöjd på plankartan, vilken är +17,00 m N2000. Därtill finns en anlagd dagvattenbassäng inom området (hule) vilken används för fördröjning av dagvatten som uppkommer inom planområdet. Dagvattnets strömningsriktning har också anvisats genom pilar inom EV-2 området. Mot gatuområdet finns angivet med planbeteckning trädrad som ska bevaras/planteras.

Skyddsgrönområde (EV-3)

- Området får inte kalhuggas. Trädbeståndet på området ska bevaras.
- På området är det tillåtet att hantera dagvatten enligt den separata dagvattenutredningen, med beaktande av områdets naturvärden.

Längs hela den västra delen av planområdet har anvisats beteckningen skyddsgrönområde (EV-3). Området fungerar också som skyddsområde mot

bosättningen väster om planområdet. Inom området finns en anlagd dagvattenbassäng (hule) vilken används för fördröjning av dagvatten som uppkommer inom planområdet. Dagvattnets strömningsriktning har också anvisats genom pilar inom EV-3 området. Därtill finns anvisat riktgivande del av område som reserverats för fotgängare och cyklister där lantbrukstrafik är tillåten. Området ska vid behov kunna användas av utryckningsfordon (pp/h). Denna beteckning finns längs redan befintliga rutten inom planområdet, samt mot Skogsängsvägen, västerut från planområdet. Rutten som anvisas mot Skogsängsvägen får inte användas för genomfartstrafik mot Strandvägen. Vid eventuella exceptionella situationer på området kan trafiken, så som räddningsfordon och evakueringsstrafik till och från området ledas via Skogsängsvägen. Inom EV-3 området finns också anvisat riktgivande del av område som vid behov ska kunna användas av utryckningsfordon för trafik till kvarter 21 (pp/h-1). Mot gatuområdet finns angivet med planbeteckning trädrad som ska bevaras/planteras. EV-3 områdets areal är 3,4904 ha.

Skyddsgrönområde (EV/s)

- Område där miljön bevaras.

I planområdets sydöstra del har anvisats ett område med denna beteckning. Området fungerar som skyddsområde mot bosättningen söder och sydost om planområdet, som skyddszon mot den äldre granskogen där det tidigare (2014) påträffats flygekorre samt som förbindelsekorridor för flygekorren. Inom området finns också angivet område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo). Med beteckningen anvisas en livsmiljö för flygekorre. Vid den naturinventering som har gjorts för området våren/ sommaren 2025 har ingen spillning av flygekorre konstaterats inom luo-området, men eftersom det inom området tidigare (2014) har påträffats spillning av flygekorre, så kvarstår luo-beteckningen till detaljplanens förslagsskede. EV/ s-området är också i förslaget till detaljplan större, än vad som rekommenderas i naturinventeringen från 2025. Mot gatuområdet finns angivet med planbeteckning trädrad som ska bevaras/planteras. EV/s områdets areal är 1,7321 ha.

Trafik- och gatuområden

Inom planområdet har anvisats område för allmän väg (LT) längs Björneborgsvägen (riksväg 8) samt längs motorvägen (riksväg 3) samt vid ramperna kring dessa två vägar. Vid infarten till planområdet vid Björneborgsvägen finns byggt kanaliseringar både från norr och från söder.

Med tanke på gång- och cykeltrafiken är tanken att planområdet ska anslutas till Vikby I-området med hjälp av en underfart för gång- och cykeltrafik under riksvägen (a). Gång- och cykelled, vilken är byggd längs riksväg 8, finns anvisad inom skyddsgrönområde (EV). Enligt Tölby-Vikby delgeneralplan så anvisas gång- och cykelleden från Vikby II-området till byarna Vikby och Tölby via Björneborgsvägen, Laihelavägen och Strandvägen. Dagvattnets strömningsriktning har också anvisats

genom pilar inom området för allmän väg. Område för allmän väg (LT) är till sin areal 10,1661 ha.

I detaljplanen finns anvisat ca 1 600 meter gatuområde, varav största delen är förverkligat i dagsläget. Gatuområdets bredd är 20 meter på största delen av Elkraftsvägen och hela Högspänningsvägen, och omfattar körbana samt en reservering för en gång- och cykelled.

Infartsgatan till området – Wattvägen, har breddats i den nu aktuella planändringen, och är således 34 meter bred på den första sträckan av gatan, med tanke på framtida trafikströmmar och byggandet av lättrafikled längs del av gatan. I T-korsningen vid Wattvägen-Elkraftsvägen har reserverats gatuområde, där det ska finnas möjlighet att bygga en rondell i framtiden. Wattvägens fortsättning söderut har också breddats från 20 meter till 26 meter i den aktuella planändringen, med tanke på framtida utvecklingsbehov för företagscentrumet mot sydväst.

I dimensioneringen av gatuområdet har beaktats specialtransporter inom planområdet och i samband med att den ursprungliga detaljplanen för området utarbetades så granskades områdesreserveringarna genom modellering av körspår. Utformningen av områdets gatunät och beaktandet av områdesbehov för en rondell möjliggör en fortsättning av gatuområdet söderut sett med tanke på framtida utvidgning av planområdet mot sydväst. Dagvattnets strömningsriktning har också anvisats genom pilar inom gatuområdet. Område för gata är till sin areal 3,5320 ha.

Detaljplaneområde som upphävs

Kring planens yttre gränser finns smala randområden där detaljplanen upphävs. Justeringarna är små, och görs så att planens gränser ska vara i enlighet med den nuvarande fastighetsindelningen. Områdena där detaljplanen upphävs utgör totalt en areal om 228 m².

5.4 Planens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Området består till största delen av redan exploaterad byggnadsmark, eller mark som är reserverat för tomtmark i gällande detaljplan. I gällande detaljplan har kvartersområdena reserverats utgående från den naturinventering som gjordes för området sommaren 2014. Vid utarbetande av utkast till detaljplan har man utgått från den tidigare uppgjorda naturinventeringen och områdesreserveringarna i gällande detaljplan.

Vid den naturinventering som har gjorts för området våren/ sommaren 2025 har man inte hittat några områden eller objekt som omfattas av lagstadgat skydd.

De två befintliga dagvattenbassängerna på området har inventerats för att undersöka potentiell förekomst av åkergroda, men åkergroda har inte påträffats.

Den skog där spillning av flygekorre hittades år 2014 är fortfarande intakt och utgör en god miljö för flygekorren, men i inventering 2025 hittades ingen spillning av flygekorre i området. I inventeringen rekommenderas att skyddsgronområde (EV/s) bibehålls åtminstone för skogsområdet enligt karta 4 i inventeringen, vilket även omfattar en förbindelsekorridor för flygekorren österut från området och en skyddszon mot den äldre granskogen.

Vid inventeringen 2025 har fladdermus inventerats både med aktiv detektor och med passiv detektor. I juni noterades korta besök av nordfladdermus inom en figur på EV/s-området (karta 2, figur 3 i inventeringsrapporten). I närheten av det området finns bostadshus, som kan vara lämpliga tillhåll för nordfladdermusen. I juli noterades inga fladdermöss. Nordfladdermus söker sporadiskt föda i den äldre granskogen (karta 2, figur 3 i inventeringsrapporten). Området har liten betydelse som rast- eller födosöksplats för fladdermöss. På inventeringsområdet hittades inga fortplantnings- eller viloplatser som skulle vara lämpliga för fladdermöss.

EV/s har en förvånansvärt rik fågelfauna trots att området till sin areal är litet. Området är varierat med ängsmark, buskage, äldre granskog och yngre blandskog med mycket björk. Ingen fågelart, som är akut hotad (CR), starkt hotade (EN) eller sårbar (VU), häckar inom inventeringsområdet. Inom området häckar inte heller direktivarter eller arter som omfattas av naturvårdsförordningen.

Det finns inte områden eller objekt som omfattas av lagstadgat skydd inom inventeringsområdet. Gronområde EV-1 har ingen sådan natur som är i behov av skydd, områdets natur lämpar sig varken för flygekorre eller fladdermöss och det finns inget behov av att upprätthålla en förbindelsekorridor för flygekorre inom området, eftersom det inte finns något revir eller miljö dit en förbindelsekorridor skulle leda.

Till planens förslagsskede kvarstår skyddsgronområdet (EV/s) med luobeteckningen. Eftersom skyddsgronområdet också har en funktion som buffertzona mellan företagscentrumet och den befintliga bebyggelsen så är det viktigt att området bevaras.

I och med att det enligt geologiska forskningscentralens förhandstolkningskarta för förekomst av sura sulfatjordar finns en stor sannolikhet för förekomst av sura sulfatjordar inom delar av det aktuella planområdet så har man utformat planbestämmelser för beaktande av sura sulfatjordar enligt följande:

- I samband med bygglovsansökan ska förekomsten av sura sulfatjordar undersökas genom noggrannare jordmånsutredningar byggnadsplatsvis, och vid behov ska åtgärder för förebyggande av miljö- och byggnadstekniska skador presenteras.
- Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska beaktas vid flytt av jordmassor. Sulfatjorden ska behandlas på ett ändamålsenligt sätt så att risken för att det uppstår olägenheter vid uppgrävning och deponering minimeras.

När hänsyn tas till de risker som sura sulfatjordar medför vid markarbete och byggande så är sannolikheten större för att hitta lösningar som lämpar sig för helheten och därmed slippa oförutsedda och kostsamma överraskningar.

Till detaljplanens förslagsskede har en uppdaterad dagvattenutredning gjorts. Målsättningen med utredningen har varit att uppdatera den gamla dagvattenutredningen från år 2015, så att den motsvarar nuläget samt att granska om de nuvarande dagvattenlösningarna är tillräckliga i nuläget och när området är fullt utbyggt i enlighet med den pågående detaljplaneändringen.

Planområdets förverkligande har påverkat flödesrutterna och avrinningsområdena jämfört med läget i dagvattenutredningen som uppgjordes år 2015. Diket som går genom kvarter 24 har rörlagts och de fördröjningskonstruktioner som föreslogs byggas i den tidigare dagvattenutredningen – två fördröjningsbassänger och en fördröjningssänka, har förverkligats. Fördröjningsvolymen i fördröjningssänkan är 570 m³ och bassängernas volym är 1450 m³ samt 800 m³. Deras totala volym är således ca 2 820 m³.

I den uppdaterade dagvattenutredningen har en avrinningsanalys uppgjorts. Enligt avrinningsområdesanalysen har delavrinningsområdena förändrats något under årens lopp till följd av förändringar i markanvändningen. Områdesavgränsningarna i analysen har gjorts i tillräcklig omfattning, så att det även omfattar områden utanför planområdet, för att kunna få en helhetsbild av dagvattenflödena i området. Den sammanlagda arealen för de granskade delavrinningsområdena är cirka 200 hektar.

I dagvattenutredningen har man räknat ut den dagvattenmängd som ansamlas på planområdet vid olika tidpunkter. Vid utgångsläget 2007, vid nuläget år 2025 samt när området är förverkligat i sin helhet enligt detaljplaneändringen. Vid beräkningen för år 2025 har man beaktat den pågående byggnationen i kvarter 24.

Den ackumulerade dagvattenmängden enligt situationen 2007 är 900 m³, enligt situationen år 2025 är den 2 914 m³ och när detaljplanen är förverkligad i sin helhet 3 230 m³. Skillnaden mellan situationen 2025 och utgångsläget 2007 är 2 014 m³. Från nuläget 2025 till fullt utbyggt område så ökar dagvattenmängden med ytterligare 316 m³.

Fördröjningskapaciteten hos hanteringssystemen som byggts på planområdet är ca 2 820 m³. Fördröjningsbassängerna och -sänkan kan således beräkningsmässigt fördröja nästan hela den dagvattenmängd som uppkommer när detaljplanområdet är förverkligat i sin helhet, när det dimensionerande regnet är ett 10 minuters skyfall på 10 år. Utöver de förverkliga dagvattenhanteringssystemen inom de allmänna områdena så har även byggts tomt- och kvartersspecifika fördröjningssystem.

I detaljplanen har dessutom angetts specifika planbestämmelser för hanteringen av dagvatten, både för kvartersområdena och för de allmänna områdena.

I dagvattenutredningen har konstaterats att de redan byggda dagvattenhanteringssystemen är tillräckliga också när detaljplaneområdet är utbyggt i sin helhet enligt detaljplaneändringen och att en ökning av ogenomtränglig yta på planområdet inte orsakar någon extra belastning på dagvattenpumpstationen vid riksväg 3, vilken underhålls av NTM-centralen.

Det har också konstaterats att byggandet enligt detaljplaneändringen inte kommer att öka ytvattnets avrinning till åkerområdena vid Kontbäcken och Toby å i en situation med skyfall.

I dagvattenutredningen har också påpekats att om planområdet i framtiden utvidgas mot syd-sydväst så vore det önskvärt att dagvattnet från det området inte leds till Kontbäcken, utan att en ny dagvattenrutt skulle anvisas och förverkligas i riktning mot sydväst-väst, mot Marakärret.

Utgående från ovan nämnda aspekter så bedöms att detaljplanens genomförande inte medför några betydande konsekvenser för naturen, naturmiljön eller omkringliggande översvämningsområden.

5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön

Genom planeringen skapas möjligheter för att anvisa områdesreservationer som stödjer och vidareutvecklar befintliga etableringar inom planområdet. Kvartersområdesreserveringarna ändras och byggrätterna höjs, för att svara emot de behov som uppstått till följd av nuvarande markanvändning på området.

Bosättningen kring området, på dess södra och västra sida, har beaktats genom att anvisa breda skyddsgronområden (EV) mellan bosättningen och de anvisade kvartersområdena samt genom planteringsområden vid kvartersområdenas gränser. Den närmaste bostadsbyggnaden ligger på cirka 72 meters avstånd från närmaste byggytas gräns, nordväst om planområdet, och på området däremellan anvisas ett 30 meter brett skyddsgronområde (EV-3) vilket till stor del är trädbevuxet. Den näst närmaste bostadsbyggnaden i förhållande till de anvisade kvartersområdena ligger på cirka 120 meters avstånd mätt från närmaste byggytas gräns, på östra sidan av Björneborgsvägen.

Jordbruksdriftcentrumen i planområdets närhet är belägna inom ca 0,35–0,5 km avstånd från planområdets gränser, men ingen uppfödning av djur har funnits på gårdarna efter 2018 respektive 2019. Driftcentrumen bedöms vara på så långt avstånd från planområdet, att de inte påverkas av planområdets förverkligande, utifall att produktionen på gårdarna återupptas enligt ikraftvarande miljötillstånd för verksamheterna.

Byggnadstida konsekvenser så som buller och skakningar till följd av jordbyggnadsarbete och transporter av grus samt och andra dylika olägenheter är kortvariga och övergående konsekvenser.

När planområdet är utbyggt till sin helhet enligt utkast till detaljplan bedöms planområdet utgående från den uppgjorda trafikutredningen alstra mindre trafikströmmar jämfört med prognosticerad trafikmängd enligt den gällande detaljplanen för området. Fastän det till området planeras ett stort antal arbetsplatser, så ger dessa upphov till något mindre trafikmängd, jämfört med vad byggnation för 6000 m² utrymmeskrävande specialvaruhandel skulle ha alstrat. För de boende i näromgivningen är detta en positiv aspekt.

Till detaljplanens förslagsskede har en uppdaterad trafikutredning utarbetats. I den uppdaterade trafikutredningen har man bland annat granskat prognosticerade trafikmängder och -strömmar enligt förslaget till detaljplan. Från utkastskedet till förslagsskedet har byggrätten höjts på tomt 1 i kvarter 21 samt tomt 1–2 i kvarter 22. Detta i sin tur medför att trafikmängden när området är fullt utbyggt enligt förslag till detaljplan ger upphov till samma trafikmängd som den gällande detaljplanen för området, och 230 fordon mer per dygn än vad planutkastet skulle ha alstrat. Med beaktande av att trafikmängden hålls på samma nivå som den prognosticerade trafikmängden enligt gällande detaljplan, trots att topptimmarna prognosticerats något högre, bedöms att trafiken inte har någon negativ effekt på de boende i näromgivningen.

NTM-centralen i Södra Österbotten håller på och utarbetar en utredningsplan för Vasa Hamnväg. Vid förverkligandet av hamnvägen så är tanken att de direkta infarterna till de bebyggda bostad- och jordbruksfastigheterna söder om planområdet, på båda sidorna av riksväg 8 ska stängas. I utredningsplanen har NTM-centralen fört en dialog med kommunen med anledning av detta, och till planens förslagsskede så kommer den i planutkastet (och gällande detaljplanen) anvisade gatan mot bostadsfastigheterna att breddas, och gatan får ett eget namn.

Tanken är att bostadsfastigheterna söder om planområdet (i dagsläget 10 fastigheter) i framtiden ska ha möjlighet att trafikera till sina tomter via anslutningen vid riksväg 8 – Wattvägen.

Två av de boende söder om planområdet har i planens beredningsskede framfört sina åsikter kring de framtida vägarangemangen. Åsikterna framgår noggrannare av bilaga 7 till planbeskrivningen. De boende har också lämnat in respons till NTM-centralen den 4.12.2024 gällande den pågående utredningsplanen för Hamnvägen och anslutning till bostadsfastigheterna.

Ett informations- och diskussionsmöte har hållits den 13.8.2025 med de som berörs av de nya trafikarrangemangen. Vid mötet diskuterades bland annat möjligheten till en direkt anslutning till riksväg 8 också i framtiden via en parallellväg, jordbrukstrafik i anknytning till riksväg 8/ hamnvägen och trafikökning till följd av hamnvägens förverkligande. PM från mötet finns som bakgrundsmaterial till planehandlingarna. Till följd av diskussionerna den 13.8.2025 så har en terrängsyn med de boende hållits den 18.9.2025. Detta för att se på möjligheterna till en annan

väganslutning till tomterna, jämfört med den anslutning som finns i den nu gällande detaljplanen, och som i planutkastet har varit anvisad på samma plats, men nu med en bredd om 14 meter i stället för 10 meter.

Vid terrängsynen 18.9.2025 fördes en diskussion kring möjliga alternativ för dragning av anslutningsvägen norrut mot Vikby företagscenter. Alternativens för- och nackdelar belystes. Syftet med terrängsynen var att skapa en bredare förståelse för de valmöjligheter som föreligger samt att lägga grunden för fortsatt analys och beslut för hur man eventuellt skulle kunna göra i en framtida detaljplaneprocess.

Majoriteten av de närvarande vid terrängsynen önskade att kommunen i första hand tar upp frågan med NTM-centralen om möjligheten att behålla en anslutning till riksvägen, förutsatt att den flyttas något norrut och utanför de rödfärgade linjedragningarna i bild 20. Utdrag av utredningsplan 22.11.2024. Som andrahandsalternativ ansåg majoriteten, med hänsyn till rådande omständigheter/förutsättningar, att det vore bra att behålla anslutningsmöjligheten till detaljplaneområdet enligt gällande detaljplan. Några av de närvarande motsatte sig dock detta alternativ. Det konstaterades även att anslutningen via detaljplaneområdet i praktiken endast kan ses som en s.k. bonusanslutning, eftersom den enligt räddningsverkets ställningstagande inte får utgöra primär anslutningsväg för gårdarna på riksvägens västra sida. PM från terrängsynen finns som bakgrundsmaterial till planehandlingarna.

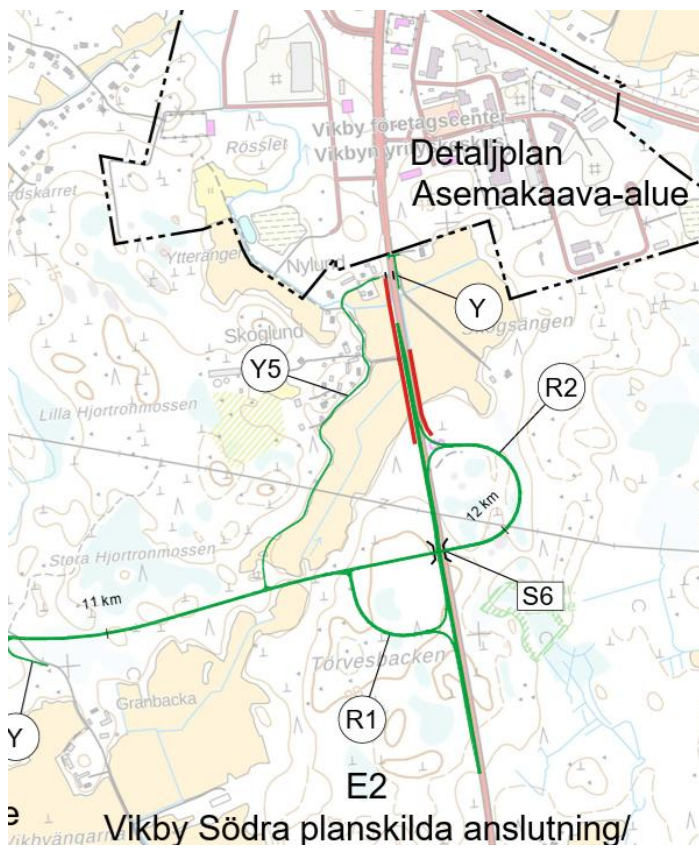


Bild 20. Utdrag av utredningsplan 22.11.2024.

Utgående från ovan nämnda aspekter så bedöms att detaljplanens genomförande inte medför några betydande konsekvenser för den byggda miljön som helhet.

5.4.3 Konsekvenser för samhällsteknisk försörjning

Kapacitet på planområdet gällande vatten- och avloppsledningsnät är tillräcklig för den inplanerade markanvändningen på området. Kapaciteten gällande släckningsvatten på området är tillräcklig, och svarar mot kommunens skyldighet i enlighet med § 29 Lagen om räddningsväsendet (561/1999).

I det kommunala vattenledningsnätet finns inte kapacitet för sprinklersystem. Behovet av sprinklersystem är bundet till inplanerad verksamhet på tomterna, och bör ordnas via egna tomtspecifika vattenlagringscisterner.

Beroende på inplanerad verksamhet på tomterna så är verksamhetsidkaren/byggnadsägaren ansvarig för att egen beredskap inom tomten uppfylls, enligt Räddningslagen § 14 (379/2011).

Utgående från ovan nämnda aspekter så bedöms att detaljplanens genomförande inte medför några konsekvenser för samhällsteknisk försörjning.

5.4.4 Konsekvenser för region-, och samhällsstrukturen

Förverkligandet av planområdet stödjer de stora satsningarna som Korsholm gör vid Granholmsbacken och som Vasa gör vid Långskogen, vilka tillsammans utgör Gigaområdet. Gigaområdet kommer när landsvägsförbindelsen Vikby-Martois byggs att få en naturlig koppling till det aktuella planområdet. Gigaområdets detaljplaner samt det aktuella området förenhetligar Vasaregionens stadsstruktur på lång sikt genom att skapa betydande förutsättningar för anläggandet av ny logistik-, storindustri-, produktions-, 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.

Vad gäller region- och samhällsstrukturens funktion, tillgänglighet och utvecklingspotential är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning förverkligas. En förbindelse från Stormossen till Martois, samt en Hamnväg från riksväg 8 via Strandvägen bildar tillsammans med landsvägsförbindelsen Vikby-Martois en ringväg kring kommun-, och regioncentrum. Nämnda vägnätshelhet medför betydande fördelar för regionen och samhällsstrukturen. Vasa hamnväg samt den omfattande avfallshanteringen vid Stormossen skulle därmed erhålla en direkt förbindelse till både Gigaområdet och Vikby företagscenter samt den kringliggande bebyggelsen utan att gå igenom tätortsområden.

En betydande aktör på det aktuella planområdet har också påtalat ett behov av tillgången till den industrispårväg som anvisas vid den pågående detaljplaneändringen för Granholmsbacken II området. Industrispårvägen kommer att utgöra en viktig roll för företagets framtida logistiska behov. Ett par betydande aktörer på det aktuella planområdet har också påtalat behovet av en mer ändamålsenlig förbindelse till Vasa hamn.

Detaljplaneändringen bidrar på sikt till ändringar i region- och samhällsstrukturen, till följd av de övergripande trafikrelaterade lösningarna i planområdets närhet, vilka bör förverkligas i takt med utbyggnaden av det aktuella planområdet och Gigaområdet. Förverkligandet av landsvägsförbindelserna, bidrar oberoende av planområdenas markanvändning, till ett mera ändamålsenligt riksvägsnät i Finland som helhet. Därmed bidrar planändringen med betydande konsekvenser för regionens kommuner och den lokala NTM-centralen gällande region- och samhällsstrukturen.

5.4.5 Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet

En väl fungerande konkurrens är en förutsättning för innovation, utveckling och tillväxt. Olika företags förutsättningar att verka och utvecklas i olika delar av landet kan skilja sig åt beroende på en rad faktorer såsom transportmöjligheter, digital infrastruktur, tillgång till samhällstjänster och kontakt med myndigheter. Sådana aspekter bör beaktas i utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.

Det aktuella detaljplaneområdet har en strategiskt bra placering i landskapet, intill två stora riksvägar och i direkt anknytning till regioncentrumet Vasa. Genom nya vägförbindelser som planeras i närområdet, så som landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, så kommer tillgängligheten mellan till exempel Gigaområdet och det aktuella planområdet att förbättras, vilket också öppnar upp förutsättningar och möjligheter till synergieffekter och utveckling.

Genom att detaljplaneändringen öppnar upp för byggnation som ska stödja och kunna vidareutveckla det produktions-, och teknologicampus som är under byggnation på området, så stärks också regionens konkurrenskraft både nationellt och globalt.

Detaljplanens genomförande bedöms medföra positiva konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.

5.4.6 Konsekvenser för trafiken

Detaljplaneområdet är lättillgängligt för trafiken tack vare det ypperliga läget i knutpunkten av riksväg 3 (motorvägen) och riksväg 8 (Björneborgsvägen).

I den trafikutredning som har färdigställts i april 2025 så har man utgående från markanvändningen enligt gällande detaljplan samt den inplanerade markanvändningen i utkast till detaljplan beräknat den prognosticerade

trafikmängden enligt tre olika scenarier, samt gjort kapacitetsberäkningar vid anslutningen till området utgående från trafikprognoserna för de olika scenarierna.

Som grund för trafikprognoserna längs riksväg 8 har man utgått från Vasa hamnvägsutredning 2024 med prognosticerade trafikmängder fram till år 2050. I alternativet att detaljplaneområdet förverkligas enligt gällande detaljplan så har man utgått från trafikprognoser fram till år 2035, vilket användes som beräkningsgrund i den trafikutredning som uppgjordes för området år 2014.

Längs riksväg 8 färdas i dagsläget ca 3300 fordon/ dygn. Om Vasa Hamnväg byggs så ökar trafikmängden längs riksväg 8 vid planområdet med uppskattningsvis ca 85 % eller totalt till ca 6100 fordon/ dygn. Om Vasa Hamnväg inte byggs så uppskattas att trafikmängden längs riksväg 8 vid planområdet ökar med ca 23 % eller totalt till ca 4000 fordon/ dygn fram till år 2050. I trafikprognosen har också beaktats förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois.

Scenario 1 utgår från markanvändningen enligt gällande detaljplan, scenario 2 utgår från den nya markanvändningen baserat på kvartersområdesreservering och total byggrätt och scenario 3 utgår från en bedömning av antalet arbetsplatser på området som helhet. Av bild 21 framgår trafikprognosen, som anger antal fordon/dygn. Medeldygnstrafiken enligt prognosen beräknad på de inplanerade kvartersområdesreserveringarna samt inplanerad byggrätt (scenario 2) ger uppskattningsvis 2260 fordon/dygn, varav den tunga trafiken utgör ca 203 fordon.

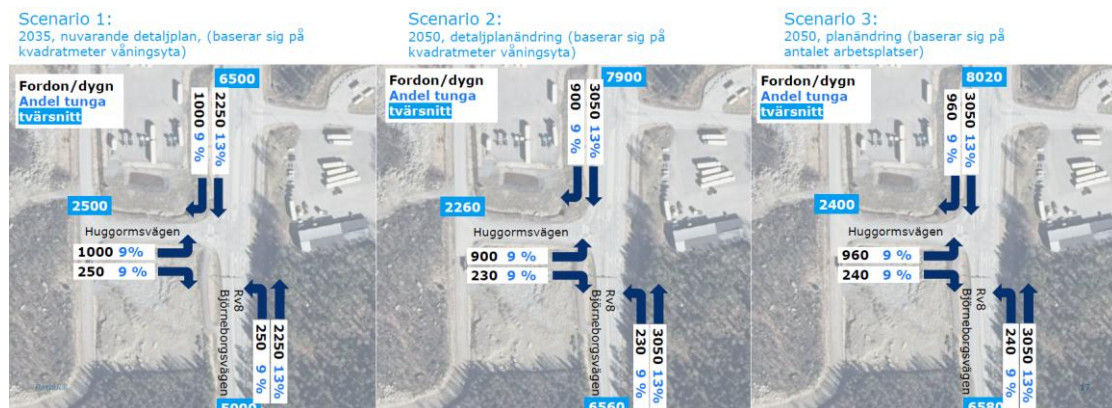


Bild 21. Utdrag av trafikutredningen 04/2025, antal fordon/ dygn.

Av de olika scenarierna så kan man konstatera att medeldygnstrafiken är prognosticerad att minska enligt markanvändningen i den aktuella detaljplaneändringen, jämfört med medeldygnstrafiken om planområdet skulle förverkligas enligt den nu gällande detaljplanen.

Ser man till antal fordon/ timme (bild 22) så är det aningen högre vid topptimmarna/ rusningstimmarna enligt markanvändningen i utkastet till detaljplan, jämfört med vad det skulle vara om detaljplanen förverkligas enligt gällande detaljplan. Detta beror på en ökning av arbetsplatstrafiken, där andelen trafik under

rusningstimmarna (eftermiddagen) är något högre jämfört med vad kundtrafik till handelstomten skulle ha alstrat.

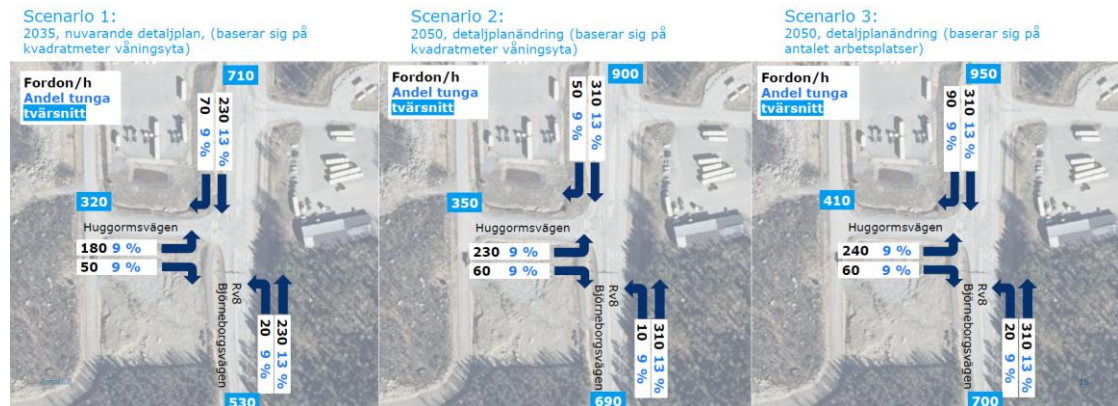


Bild 22. Utdrag av trafikutredningen 04/2025, antal fordon/ timme.

I kapacitetsberäkningar vid anslutningen har de tre olika scenarierna bedömts. I scenarierna 2 och 3 har man också beaktat förverkligandet av Vasa Hamnväg. Om Hamnvägen inte byggs så kommer trafikmängderna att vara mindre än de förutspådda. Kapacitetsberäkningen har utförts med mikrosimulationsprogrammet PTV Vissim2025, och servicenivån vid anslutningen har bedömts enligt servicenivåklasser (A-F).

I scenario 1 ligger servicenivån i klass A-B, vilket är mycket bra (A) och bra (B). Detta genom att medeldygnstrafiken fördelar sig jämnare under dygnet, utan specifik koncentration till toptimmarna/ rusningstimmarna. I scenario 1 är funktionaliteten vid anslutningen vid Björneborgsvägen mycket bra.

I scenario 2 och scenario 3 ligger servicenivån i klass A-C, vilket är mycket bra (A), bra (B) och tillfredsställande (C). Vänstersvängande trafik från planområdet ligger i servicenivåklass C. Den längsta uppskattade kölängden längs Huggormsvägen vid vänstersvängande trafik är ca 75 meter, men en typisk köbildning uppskattas vara några bilar. Denna mängd medför inte något behov av en separat grupperingsfil längs Huggormsvägen. I kapacitetsberäkningen har man konstaterat att den aktuella detaljplaneändringen inte har några konsekvenser för anslutningens funktionalitet.



Bild 23. Utdrag av trafikutredningen 04/2025, kapacitetsberäkning.

Uppskattning av tung trafik till och från planområdet i trafikutredningen har gjorts på basen av områdets inplanerade markanvändning. Färdriktningar för den tunga trafiken är svårbedömda, och beror helt på hur de regionalt och nationellt viktiga trafiklederna i planområdets närhet utvecklas och förverkligas – Vasa Hamnväg, landsvägsförbindelsen Vikby-Martois samt vägförbindelsen Martois-Stormossen.

I trafikutredningen har man också granskat utrymmesbehovet för en lättrafikled under riksväg 8. Två olika alternativ har tagits fram. I alternativ VE1 har man utgått från att underfarten byggs enligt nuvarande detaljplaner och med nuvarande kvartersområdesreserveringar med en 8 % lutning mot Huggormsvägen. I alternativ VE2 har man utgått från att underfarten byggs med en 6 % lutning mot Huggormsvägen, samt mindre justeringar i avgränsningen av nuvarande kvarterområde 27. I utredningen har också gjorts bedömningen att behovet av att korsa Björneborgsvägen till fots eller med cykel är litet, men att underfarten möjliggör ett säkert alternativ för den lätta trafiken.

I utkastet till detaljplan har man utgått ifrån alternativ VE2, eftersom det ur helhetsperspektiv är en bättre lösning för området. Med tanke på eventuell framtida kollektivtrafik till området och tillgänglighet till busshållplats längs med Björneborgsvägens östra sida samt cykeltrafik till och från detaljplaneområdet så bör möjligheterna till att bygga en underfart under Björneborgsvägen kvarstå.

Gång- och cykeltrafikens roll som en del av trafiksystemet och människors vardag har under de senaste åren fått en allt viktigare roll. I samband med byggandet av Hitachi Energy Finlands nya produktions- och teknologiscampus så har man reserverat 64 parkeringsplatser under tak för cyklar inom tomt 1 i kvarter 24. Genom att främja gång- och cykeltrafiken stöder man människor att allt oftare välja hållbara färdssätt som en del av vardagen.

Utgående från en aktörs önskemål så har man i trafikutredningen också rätt ut olika alternativ för en smidigare trafik av specialtransporter mellan tomt 1 i kvarter 24 och tomt 1 i kvarter 20. Tre olika alternativ har undersökts: att ansöka om tillstånd för specialtransporter, att bygga en ny privat väg utanför gatuområdet eller att ändra den befintliga gatan till en privat väg. Utgående från granskningen så har man kommit fram till att alternativet med att bygga en ny privat väg utanför gatuområdet inte är möjligt att förverkliga. Gällande de två övriga alternativen så har konstaterats att fördelarna med att ändra den befintliga gatan till en privat väg är att det inte behövs några tillstånd för specialtransporter, förutsatt att den privata vägen är inhägnad. Om vägen är privat så behöver vägens konstruktioner inte heller uppfylla kommunens riktlinjer för vägens utformning, vilket till exempel gör det möjligt att använda grövre grus i vägkonstruktionen.

Antal specialtransporter mellan kvartersområdena kommer uppskattningsvis att vara 4–6/ dygn. Dessutom tillkommer mindre typer av transportbehov mellan tomterna, så som trucktrafik, etcetera. På vilket sätt man ska tillgodose behoven av

specialtransporter och övrig regelbunden daglig trafik mellan de nämnda tomterna samt se på de olika alternativen utreds noggrannare till detaljplanens förslagsskede.

Utgående från ovan nämnda aspekter så kan konstateras att gällande detaljplan möjliggör byggandet av en storhandelsenhet, vilket vid förverkligandet skulle medförande betydande kundtrafik. I den nu aktuell detaljplaneändringen finns ingen motsvarande kommersiell byggnation. Även fast områdets byggrätt ökar, så är trafikprognosen för detaljplaneområdet på dygnsnivå mindre jämfört med trafikprognosen i den gällande detaljplanen. Vid rusningstrafik/ topptimmarna ökar trafikmängden något, eftersom arbetsplatstrafiken är mera koncentrerad till topptimmarna under eftermiddagen jämfört med kundtrafiken till en storhandelsenhet. Av kapacitetsberäkningarna vid anslutningen så framgår att detaljplaneändringen inte påverkar trafikens smidighet eller funktionalitet vid Björneborgsvägen.

I utkastet till detaljplan har man också beaktat behoven för den lätta trafiken, och detaljplanen möjliggör att fotgängare och cyklister kan färdas tryggt till området. Detaljplanens genomförande bedöms således medföra positiva konsekvenser för trafiken som helhet, eftersom trafiken på dygnsnivå också uppskattas bli mindre i detaljplaneändringen jämfört med dygnstrafikmängden om gällande detaljplan skulle förverkligas.

Till detaljplanens förslagsskede har en uppdaterad trafikutredning enligt planförslagets markanvändning utarbetats. Enligt de uppdaterade trafikfunktionsanalyserna så har bedömts att ökningen av byggrätt från utkastskedet till förslagsskedet för tomt 1 i kvarter 21 (tomt 1 i kvarter 22 i gällande detaljplan) och tomt 1-2 i kvarter 22 (tomt 1-6 i kvarter 23 i gällande detaljplan) inte har någon inverkan på riksvägens funktionalitet. Köerna och fördröjningarna vid Wattvägen-riksväg 8 förlängs en aning i sidled men är ändå acceptabla. Enligt funktionsanalysens resultat är den längsta observerade kön 110 m lång, och servicenivån vid riksväg 8 är försvarlig (D).

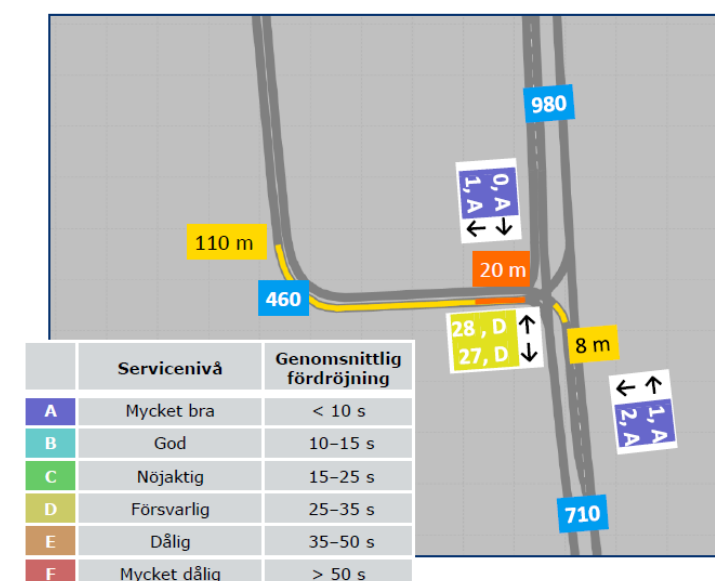


Bild 24. Utdrag av uppdaterad trafikutredningen 10/2025, kapacitetsberäkning.

Därtill har man rätt ut om det har någon inverkan på trafikmängd och kapacitetsberäkningarna vid riksväg 8 om man anvisar planbeteckningen TV för tomt 1-2 i kvarter 22 (tomt 1-6 i kvarter 23 i gällande detaljplan) i stället för den nuvarande KTY beteckningen. I samband med utarbetandet av den uppdaterade trafikutredningen har det konstaterats att det finns många olika typer av lagerbyggnader, och att de kan generera betydligt mindre trafik än en produktionsanläggning (KTY), eller lika mycket, om det till exempel är ett handelslager där varor omsätts snabbt. Därav har det beräknats att det uppkommer samma trafik vid markanvändningen, oavsett om det är KTY-, eller TV-beteckning. Det finns således inget behov av att begränsa byggrätten med en TV-beteckning med hänsyn till anslutningens funktionalitet vid riksväg 8.

I den uppdaterade trafikutredningen har man också gjort en känslighetsanalys för att reda ut hur mycket trafiken kan öka på Wattvägen innan servicenivån vid anslutningen vid riksväg 8 blir för dålig. Vidare så har man granskat vilken typ av anslutning som skulle vara att föredra i korsningen av Wattvägen-Elkraftsvägen, samt rätt ut områdesbehovet för en rondell i korsningen av Wattvägen-Elkraftsvägen.

Utgående från känslighetsanalysen som har gjorts så skulle trafiken kunna öka högst 10-20 % från det prognostiserade trafikmängden enligt planförslaget under den livligaste timmen innan fördröjningarna och köerna i sidled vid riksväg 8 blir så långa att de stör trafiken till och från området. Men även i en sådan situation är trafiken på riksvägen smidig. Genom att koordinera arbetspassens slut/ början på eftermiddagarna (under topptimmen) så kan man påverka att köbildningar minskar.

Vid framtida planering av ett nytt arbetsplatsområde, som en fortsättning sydväst från Wattvägen så bör man som en del av detaljplaneprocessen utreda effekterna på korsningen vid Wattvägen/riksväg 8 med nya trafikberäkningar, prognoser och anslutningssimuleringar. I den uppdaterade trafikutredningen har det också konstaterats att det i den aktuella planändringen finns skäl att förbereda för en rondell i korsningen Wattvägen-Elkraftsvägen. Om trafiken på Wattvägen ökar till följd av att Vikby II området i framtiden utvidgas mot sydväst så skulle en rondell leda trafiken jämnare än en likvärdig korsning och förmodligen också mer effektivt.

Genom denna rekommendation - att det finns skäl att förbereda för en rondell, så har också områdesbehovet och utformningen av en rondell retts ut i den uppdaterade trafikutredningen. Man har genom kontroll av svepytor undersökt specialtransporters svängmanövrar i rondellen, så att de ska fungera från och till samtliga fyra förgreningar i rondellen. Områdesbehovet för en framtida rondell har således anvisats i förslaget till detaljplan, med beaktande av gjorda utredningar.

Med beaktande av området som helhet, avseende trafikarrangemang både omfattande specialtransporter och lätttrafik, kapacitetberäkningar vid anslutningen till riksväg 8, känslighetsanalyser och framförhållning med tanke på en utvidgning

av företagsområdet mot sydväst och mot Vasa Hamn i framtiden, så har gjorts bedömningen att den aktuella planändringen inte har några negativa konsekvenser för trafiken. Reservationer i detaljplanen (rondell och breddning av gator) öppnar upp för framtida tillväxt och utvecklingsmöjligheter för redan etablerade företag på området, genom att möjliggöra goda och välfungerande trafikförbindelser både nu och i framtiden.

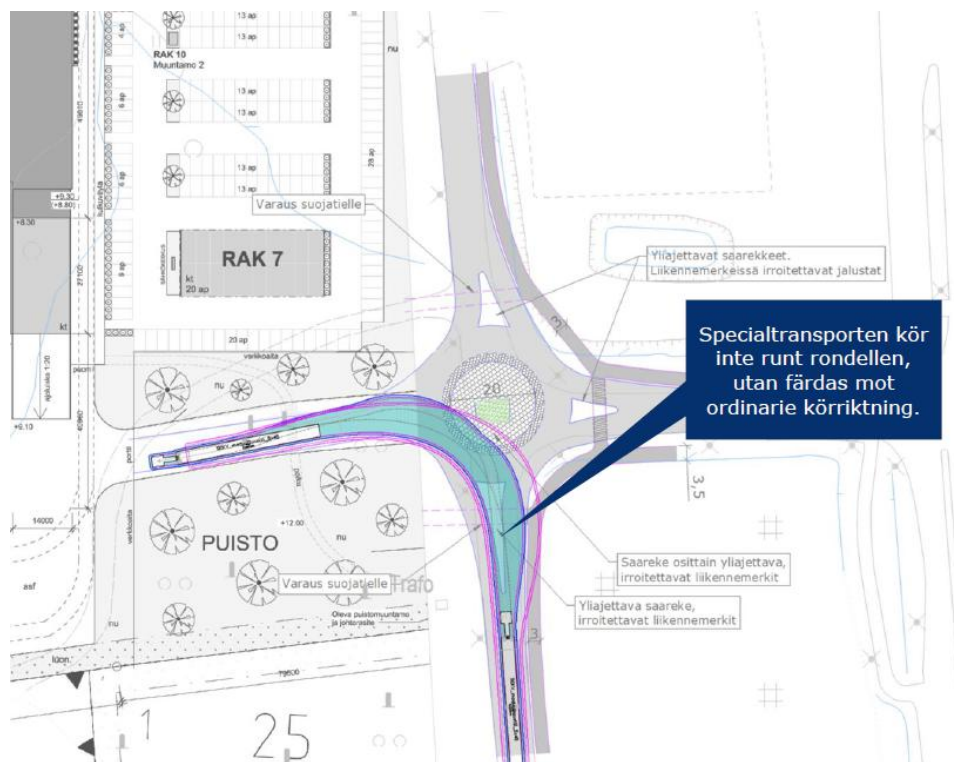


Bild 25. Exempel på granskning av svepyta med riktning från söder till väster.

5.4.7 Samhällsekonomiska konsekvenser

Detaljpanelösningen stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen och redan förverkligade kommunaltekniska lösningar. Om man till följd av planändringen behöver öka kapaciteten i redan byggda pumpstationer och ledningsnät, så blir det en ekonomisk konsekvens för kommunen. I nuläget finns inga kända aspekter som tyder på att en ökning av kapaciteten är nödvändig.

I detaljplanen finns anvisat gatuområde för byggande av en rondell i korsningen av Wattvägen-Elkraftsvägen. Förverkligandet av en rondell är dock inte aktuellt i nuläget, till följd av den anvisade markanvändningen i den aktuella detaljplanen, och har därför inte heller beaktats som en samhällsekonomisk konsekvens till följd av detaljplanens förverkligande. Byggandet av en rondell ligger an på framtiden, i samband med en utvidgning av detaljplaneområdet mot syd-sydväst och en sammankoppling med Vasa Hamnväg.

Områdets förverkligande medför att sysselsättningen ökar under byggtiden, och när området är färdigt utbyggt i enlighet med detaljplaneändringen så öppnar det upp

för uppskattningsvis ca 1000 arbetsplatser. En ökad sysselsättning medför att regionens livskraft växer.

För tomterna på planområdet erhåller kommunen fastighetsskatt vilken beräknas utgående från byggnadernas storlek, användningsändamål, uppvärmning, etcetera. För de tomter som ägs av kommunen erhåller kommunen också ett årligt arrende enligt de taxor som fastställts av kommunfullmäktige i Korsholm.

Förverkligandet av detaljplanen stärker områdets betydelse som arbetsplatsområde för innovationer och utveckling, samt som ett starkt växande företagscentrum i kommunen.

Utgående från ovan nämnda aspekter så bedöms att detaljplanens genomförande medför positiva konsekvenser för samhällsekonomin som helhet.

5.4.8 Konsekvenser för markanvändningen och förhållande till den övergripande planeringen

Detaljplaneområdet ligger i korsningen mellan två livligt trafikerade vägar, i knutpunkten av riksväg 3 och riksväg 8. Områdets ypperliga läge har gjort att området i både övergripande planering och tidigare detaljplanering har anvisats för kommersiell service och industribehov.

I Tölby-Vikby delgeneralplan har området planbeteckningen stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel (KM-1). Planbeteckningen möjliggör också placering av kontorsutrymmen samt industri som inte orsakar miljöolägenhet på området. I den gällande detaljplanen för området har endast ca 4 ha, eller 10,5% av det i delgeneralplanen ca 38 ha angivna KM-1 området anvisats med planbeteckning för utrymmeskrävande handel (KM). Med beaktande av detta så avviker den nu aktuella detaljplaneändringen i väldigt liten mån från gällande detaljplan, men avvikelserna från delgeneralplanen blir ju att man inte längre möjliggör en stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel på området, utan i stället tar fasta på kontorsutrymmen samt industri som inte orsakar miljöolägenhet på området.

Med tanke på områdets utveckling som helhet, och de etableringar som är under byggnation på området så har konstaterats att den obebyggda handelstomten inom planområdet behövs för att stödja och utveckla andra funktioner på området, än handel. Under den 10-årsperiod som har löpt sedan den gällande detaljplanen för området blev godkänd, så har det inte heller funnits någon aktiv tomtreservation på området, med avseende att bygga för utrymmeskrävande specialvaruhandel. Handelskoncentrationen i sig är arealmässigt liten för att locka potentiella aktörer till området, och en större handelskoncentration i området kring knutpunkten riksväg 3 – riksväg 8 borde utredas i framtida landskapsplanering och generalplanering. Med beaktande av framtida vägdragningar så som Vikby-Martois

landsvägsförbindelse och Vasa hamnväg, så blir denna knutpunkt ännu mera intressant ur handelns perspektiv regionalt sett.

I landskapsplan 2040 har området planbeteckningen industri- och lagerområde (T) samt objektsbeteckningen stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel (kmt3) om totalt 6000 m². Huvudbeteckningen är således tilltänkt för industri och lager, men det möjliggör också en stor detaljhandelsenhet för utrymmeskrävande specialvaruhandel.

I landskapsplanen konstateras att man vid planering av industri- och lagerområden (T) ska lägga fokus på områdets tillgänglighet och trafikarrangemang samt vid kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden. Därtill ska tillräcklig skyddszon till bostads- och rekreationsområden anvisas. På området kan i den mer detaljerade planeringen på grundval av noggrannare utredningar anvisas industrianläggningar med betydande miljökonsekvenser och anläggningar som hanterar farliga kemikalier. Betydande miljöolägenheter ska förhindras genom att tillräckliga skyddszoner anvisas eller med tekniska lösningar.

Med beaktande av både delgeneralplanens och landskapsplanens områdesbeteckningar och objektsbeteckning så kan konstateras att riktlinjerna i övergripande planering efterföljs i den nu aktuella detaljplaneändringen, trots att detaljplanen inte följer generalplanens målsättningar eller landskapsplanens målsättningar gällande utrymmeskrävande specialvaruhandel. Genom att anvisa tomten för utrymmeskrävande specialvaruhandel (KM) som en KTY-tomt så stödjer detaljplaneändringen områdets helhetsutveckling, och området får som helhet mera samstämmiga markanvändningsformer.

Med beaktande av ovannämnda aspekter så bedöms konsekvenserna för markanvändningen och förhållandet till den övergripande planeringen enbart som positiva, eftersom planen motverkar en splittrad markanvändning, och stödjer utvecklingen av helheten.

5.4.9 Riskbedömning vid olyckor och andra exceptionella situationer

Miljökonsekvenserna av olyckor och exceptionella situationer som kan inträffa i och med detaljplanens förverkligande har bedömts utifrån den planerade områdesanvändningen. Utgångspunkten i bedömningen är att verksamhet och konsekvenser av verksamheten bör riktas inom den egna tomtens gränser.

I augusti 2024 genomfördes en HAZID (Hazard Identification) riskbedömning gällande den inplanerade byggnationen på tomt 1 i kvarter 24. HAZID är en preliminär riskbedömning som främst syftar till att identifiera faror som kan orsaka en storolycka eller som annars har betydande effekter på hälsa, säkerhet och miljö. Bedömningen fokuserar på anläggningens avvikelse- och nödsituationer under drift och deras möjliga konsekvenser.

För den pågående byggnationen på tomt 1 i kvarter 24 inom området har ansökan om kemikalietillståndslov kungjorts av säkerhets- och kemikalieverket den 21.2.2025. Ansökan gäller byggande av transformatorfabrik och transformatorservice. Av ansökan framgår bland annat de olika skedena i produktionen samt vilka processer produktionen omfattar samt bedömning av konsekvenser vid en potentiell olyckssituation så som eldsvåda eller explosion. Brandrisker har kartlagts och en plan för brandtekniska lösningar har utarbetats. Fabrikens produktionslokaler och vissa utrustningsområden har avdelats baserat på brandriskbedömningen.

Olycksscenarierna på anläggningen på tomt 1 i kvarter 24 är huvudsakligen relaterade till brandrisker med isoleringsvätskor och explosionsrisker med lösningsmedel och väte. Kemikalierna som används på fabriken utgör inga hälsorisker utanför fabriksområdet vid utsläpp i luften. Det största enskilda brandscenariot är en brand i invallningen på grund av ett läckage i isoleringsvätskebyggnaden. Byggnaden är uppdelad i tre delar med brandbeständiga väggar, så att två större invallningar finns i dess botten. Invallningarna samlar upp eventuella läckage av isoleringsvätska. En brand i invallningen kan producera värmestrålning som sträcker sig cirka 31–53 meter (8 kW/m^2 – 3 kW/m^2). Denna värmestrålning når inte utanför tomtgränserna och isoleringsvätskebyggnaden är placerad på avstånd från andra objekt och fabriken. Effekten av brandväggarna på värmestrålningen har undersökts med en egen 3D-brandmodell. Enligt modellen begränsar skyddsväggarna värmestrålningseffekterna, men värmestrålningen är fortfarande tillräckligt hög för att antända närliggande brännbara material.

Bränder i invallningen för Exxol D60, uppsamlingsbassängen vid påfyllningsplatsen och skyddsbassängerna för kemikalieförvaringscontainrar har mindre påverkan än en brand i invallningen för isoleringsvätskor. Värmestrålningen från dessa bränder når inte utanför tomtgränserna. Som en dominoeffekt kan värmestrålningen från en brand vid påfyllningsplatsen nå isoleringsvätskebyggnaden och antända brännbara material. Det är lämpligt att göra uppsamlingsbassängen vid påfyllningsplatsen tvådelad och utrustad med en sump, så att slangläckage kan samlas upp i sumpen och inte spridas över en stor yta och brinna.

Bränder i uppsamlingskärlet för Exxol D60, uppsamlingsbassängen vid påfyllningsplatsen och kemikalieförrådets invallning har mindre påverkan än branden i isoleringsvätskebyggnadens invallning. Värmestrålningen från dessa bränder sträcker sig inte utanför tomtgränsen. Som en dominoeffekt kan värmestrålningen från en brand vid påfyllningsplatsen nå ända till isoleringsvätskebyggnaden och antända brännbara material. Det rekommenderas att uppsamlingsbassängen vid påfyllningsplatsen görs tvådelad och utrustad med en sump så att eventuella slangläckage kan samlas upp i sumpen och inte spridas över en stor yta.

Ett läckage av Exxol D60 och förångning i hörnet av isoleringsvätskebyggnaden kan skapa en explosiv gas-luftblandning. Utrymmet bör lättas med en stor ventilationsöppning eller vara delvis öppet mot utomhusluften. I den modellerade explosionen är övertrycket tillräckligt för att krossa fönster på cirka 15 meters avstånd och de utströmmande explosionsgaserna kan nå upp till 30 meters avstånd. Den valda ventilationsriktningen är säker eftersom det inte finns några andra närliggande byggnader eller kritiska objekt i denna riktning. Exxol D60-tanken kan, när designen av isoleringsvätskebyggnaden fortskrider, också placeras på den södra sidan av änden, vilket skulle rikta ventilationsriktningen mot tomtgränsen. Avståndet till tomtgränsen är då cirka 40 meter och tryck- eller värmeeffekterna sträcker sig inte utanför tomtgränsen ens med denna ventilationsriktning.

I riskbedömningen modellerades också en explosion av en väte-luftblandning orsakad av ett läckage från en väteflaska i vätekontainern. Gasvolymen i vätekontainern på sidan med väteflaskorna är begränsad och ventilerad från två sidor. Explosionen är snabb och relativt kraftig men gasvolymen är liten, så den frigjorda värmemängden är fortfarande låg. Övertrycket på sidan med väteflaskorna i kontainern kan nå 10 kPa, vilket kan bryta kontainerns väggar och tak, vilket orsakar splitter i närmiljön. Övertrycket från ventilationsgaserna runt kontainern kan krossa fönster men orsakar inga strukturella skador på närliggande byggnader.

I de modellerade scenarierna över tomt 1 i kvarter 24 så begränsas konsekvenserna av bränder och explosioner till fabriksområdet. Bränder i isoleringsvätskehanteringsanläggningen och dess påfyllningsplats ger de största konsekvenserna enligt modellen och det är möjligt att andra strukturer kan antändas av bränderna. Isoleringsvätskebyggnaden är uppdelad i två delar med brandväggar, vilket gör att brandens spridning går långsammare. När det gäller explosionsscenarierna är riskerna mer begränsade och relaterade till närheten till ventilationsriktningarna och övertrycken i själva utrymmena. Övertrycken begränsas till dessa utrymmen och deras omgivning, så att det inte finns någon risk för övertryck från explosioner utanför tomtgränsen.

Beträffande de övriga tomterna inom detaljplaneområdet, på vilka det inte finns någon hantering av kemikalier, som kräver kemikaliesäkerhetstillstånd eller kemikalieanmälan, så finns ingen risk för exceptionella situationer och olyckor i anknytning till kemikaliehantering. Beträffande brandsäkerhet så avgörs byggnadernas brandtekniska lösningar utgående från inplanerade verksamheter i samband med bygglovsansökan.

Vid en eldsvåda så får inte kontaminerat släckningsvatten avledas ut i vattendrag eller i omgivningen. Aktören ska lämna in en plan för hantering av kontaminerat släckningsvatten till kommunen, vilken ska godkännas av kommunens byggnadstillsyn innan verksamhet på området inleds. Av planen bör framgå en bedömning av förekomsten av kontaminerat släckningsvatten samt på vilket sätt tomtens ytor och beläggning planeras så att spillvatten från släckning av en

eldsvåda stannar inom asfalterade områden och inte rinner ut i marken. Genom att denna plan ska inlämnas och godkännas av kommunen så identifieras risker och deras påverkan på omkringliggande miljö och vattendrag.

Vid en eventuell trafikolycka på området är det möjligt att bränsle eller kemikalier läcker ut. Dessa läckor kan börja brinna eller spridas i jordmånen eller atmosfären. Mängderna bränsle eller kemikalier begränsas dock till mängden i respektive fordon.

Trafik bort från området och trafik till området i form av räddningsfordon vid en eventuell olyckssituation sker i första hand via anslutningen vid Elkraftsvägen-Björneborgsvägen. Om den anslutningen är blockerad pga. olyckssituationen så kan trafiken också ske från Högspänningsvägen med fortsättning mot Skogsängsvägen och ut till Strandvägen. Med beaktande av dessa trafikarrangemang så bedöms att säkerheten för trafik till och från området vid olyckor och andra exceptionella situationer är tillräcklig.

Utgående från de identifierade olycksriskerna, som markanvändningen enligt detaljplanen möjliggör, så är bedömningen att detaljplanens förverkligande inte medför direkta risker gällande olyckor och andra exceptionella situationer för omkringliggande områden, eftersom olycksrisker bekämpas inom tomterna och planområdet. Med beaktande av detta så har gjorts bedömningen att planområdet till sin omfattning är tillräckligt, eftersom eventuella risker vid olyckor och andra exceptionella situationer inte har någon påverkan utanför planområdets gränser.

Den enda avvikande olycksrisken är i frågan om brand, och ifall det sprids giftiga gaser i omgivningen. Påverkan på närliggande områden av en sådan olycksrisk är omöjlig att förutspå, eftersom bedömningen inte bara är utgående från olyckssituationen, utan också yttre faktorer så som väderförhållanden och vindriktningar har inverkan på en eventuell spridning.

Om det i framtiden blir aktuellt för någon av de övriga aktörerna på planområdet att ha sådan verksamhet som kräver kemikaliesäkerhetstillstånd eller kemikalieanmälan så bör respektive aktör uppgöra separata riskbedömningar, innefattande modelleringar och simuleringar av de tilltänkta processerna.

5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna finns presenterade under punkt 5.3 *områdesreserveringar*.

5.6 Namn

En av målsättningarna för detaljplanändringen har varit att se över planområdets gatunamn, och vid behov ändra namnen. De nya gatunamnen har tagits fram av kommunens vägnamnsgrupp, och föreslås enligt följande: Elkraftsvägen, Högspänningsvägen, Wattvägen och Ytterängsvägen.

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

6.1 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).

Markanvändningsavtal och föravtal om marköverlåtelse ska ingås med Hitachi Energy Finland Oy innan detaljplanen godkänns i kommunfullmäktige. När detaljplanen vunnit laga kraft så ska slutliga köpebrev gällande marköverlåtelse ingås med Hitachi Energy Finland Oy och Scania Real Estate Finland Oy, och därefter ska behövliga lantmäteriförrättningar till följd av ändringar i kvartersgränser och allmänna områden genomföras.

Förverkligandet av detaljplaneändringen kan påbörjas när detaljplanen har vunnit laga kraft.

Korsholm den 23.4.2025, 5.11.2025

Planläggningsavdelningen

Planläggningschef

Jonas Aspholm

Planläggningsingenjör

Martina Bäckman

Planläggare

Jim Åkerholm

Korsholms kommun 2025



KORSHOLM
MUSTASAARI