



Toby detaljplan

Kvarter 3001–3009 samt allmänna områden

Granholmsbacken I

Planläggningsavdelningen

Utkast

17.4.2023

Förslag

5.9.2024

Ändrat förslag

16.6.2026

Detaljplanen godkänd av kommunfullmäktige

xx.xx.xxxx § xx



KORSHOLMS KOMMUN
MUSTASAAREN KUNTA

ÄNDRAT PLANFÖRSLAG

Korsholms kommun
Planläggningsavdelningen
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Planbeskrivningen uppgjord av
Planläggare Anne Holmback
Planläggare Jim Åkerholm
6/2026

Innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Detaljplanens grunduppgifter och namn	1
1.2	Detaljplaneområdets läge	2
1.3	Planens syfte och målsättningar	2
1.4	Förteckning över bilagor till beskrivningen	3
1.5	Bakgrundsutredningar och källmaterial	3
2	SAMMANDRAG.....	5
2.1	Olika skeden i planprocessen	5
2.2	Detaljplanen.....	5
2.3	Genomförandet av detaljplanen.....	6
2.4	Detaljplanens rättsverkningar	6
3	UTGÅNGSPUNKTER	6
3.1	Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet	6
3.1.1	Allmän beskrivning av området.....	6
3.1.2	Naturmiljö.....	7
3.1.2.1	Vegetations- och naturtyper	7
3.1.2.2	Djur.....	9
3.1.2.3	Natura- och skyddsområden	11
3.1.2.4	Yt- och grundvatten.....	11
3.1.2.5	Översvämningsområden.....	12
3.1.2.6	Landskapsstruktur	14
3.1.3	Den byggda miljön	15
3.1.3.1	Befolkning och arbetsplatser.....	16
3.1.3.2	Region- och samhällsstrukturen.....	16
3.1.3.3	Service och rekreation	17
3.1.3.4	Samhällsteknik	17
3.1.3.5	Trafik.....	17
3.1.3.6	Trafikvolym	18
3.1.3.7	Gatunät	18
3.1.3.8	Gång- och cykeltrafik	18
3.1.3.9	Kollektivtrafik	19
3.1.3.10	Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap	19
3.1.3.11	Fornminnen.....	19
3.1.3.12	Specialverksamhet, Vasa flygplats	19
3.1.3.13	Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar	20
3.1.3.14	Specialverksamhet, massadeponi Lyskärr	20
3.2	Planeringsituationen	20
3.2.1	Planer, beslut och utredningar som berör detaljplaneområdet.....	20
3.2.1.1	Strukturmodeller.....	30
3.2.1.2	Trafiksystemplaner	31
3.2.1.3	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till detaljplaneområdet	33
4	OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN.....	37
4.1	Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart.....	37
4.2	Deltagande och samarbete	37
4.2.1	Intressenter	37
4.2.2	Anhängiggörande	38
4.2.3	Planeringsprocessen och växelverkan	38
4.2.4	Myndighetssamarbete	39
4.3	Mål för detaljplanen	39

- 4.4 Konkrete ändringsåtgärder i förhållande till 19.3 2012 godkänd detaljplan över området
39

5	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	43
5.1	Planens struktur	43
5.1.1	Den primära markanvändningen för området.....	43
5.1.2	Dimensionering	43
5.2	Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	44
5.3	Områdesreserveringar	47
5.3.1	Kvartersområden	47
5.3.2	Övriga områden.....	48
5.4	Planbeteckningar och planbestämmelser	49
5.5	Namn.....	50
6	KONSEKVENSER AV DETALJPLAN	50
6.1	Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.....	50
6.2	Region- och samhällsstrukturen.....	52
6.3	Trafiken	54
6.3.1	Fordonstrafiken.....	55
6.3.2	Kollektivtrafiken.....	60
6.3.3	Gång- och cykeltrafiken.....	61
6.3.4	Järnvägstrafik.....	61
6.3.5	Flygtrafiken.....	63
6.4	Energi- och samhällsekonomin	64
6.5	Marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet	69
6.5.1	Marken och berggrunden.....	70
6.5.2	Vattnet och dagvatten.....	71
6.6	Växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna.....	76
6.7	Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	78
6.8	Människors levnadsförhållanden och livsmiljö.....	80
6.9	Näringslivets verksamhetsbetingelser	81
6.10	Konsekvenser gällande förhållandet till delgeneralplanering och planering på landskapsnivå.....	82
7	GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN.....	86
7.1	Uppföljning av genomförandet.....	86

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

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

Fastigheter och allmänna områden:

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

Planens namn: Toby detaljplan
Kv.3001–3009 samt allmänna områden
Granholmsbacken I

Planens skala: 1: 2 000

Plankod: 499–1417/22

Åtgärd: Ändring och utvidgning av detaljplan som trätt i kraft
8.5.2012

1.2 Detaljplaneområdets läge

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

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

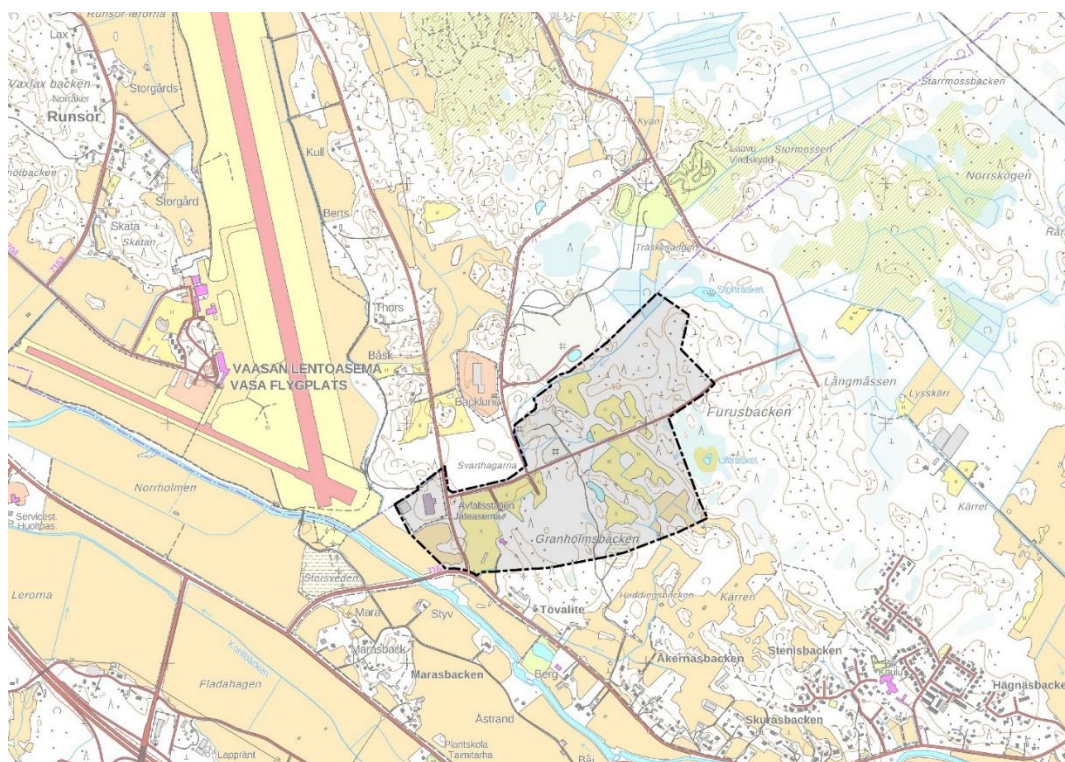


Bild 1. Detaljplaneområdets ungefärliga läge markerat med en svart avgränsning.

1.3 Planens syfte och målsättningar

Huvudsyftet är att detaljplaneområdet kvarstår som ett område för logistik- samt industriverksamhet.

För detaljplaneändringen har följande målsättningar definierats:

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

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

- Området för industrispårväg (LRT) granskas och modifieras till de delar där behov eventuellt föreligger. Med åtgärden kan ett till arealen tillräckligt stort område säkerställas. För säkerställandet anpassas områdesbehovet i enlighet med Trafikledsverkets direktiv för uppnåendet av ändamålsenliga lösningar och tekniska krav.
- Skyddsgrönområdet (EV) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- Rekreationsområde, med skyddsvärda miljövärden (VL/s) granskas och modifieras om förutsättningar finns. Med åtgärden eftersträvas att område för deponering av överskottsmassor anvisas där förutsättningar finns.
- Planskilda korsningarnas antal och placering granskas och anvisas för att uppnå ändamålsenliga helhetslösningar vad gäller detaljplaneområdet i sig, infrastruktursatsningar i närområdet samt tillgängligheten till Helsingby och Toby tätortsområden.

Målsättningar som uppkommit i samband med utarbetandet av detaljplanen:

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

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning.
2. Naturinventering, 2023.
3. Trafikutredning, 2026.
4. Dagvattenutredning och -plan, 2026
5. Sammanställning över inkomna utlåtanden och åsikter i beredningsfasen över planutkast, samt förslag till bemötande.
6. Sammanställning över inkomna utlåtanden och anmärkningar i förslagsfasen, samt förslag till bemötande.
7. Blankett för uppföljning av detaljplanen (efter godkännandebehandling).

1.5 Bakgrundsutredningar och källmaterial

Den detaljplaneändring som utarbetas nu baserar sig på befintliga planer, utredningar och annat väsentligt material:

Planer

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

- Delgeneralplanändring över Toby-Granolmsbacken (11.10.2018 §71)
- Delgeneralplan för Långskogen (8.10.2018)
- Vasa stads detaljplan/ *Revidering av Långskogens storindustriområde*, nr 1110 (29.3.2021)
- Vasa stads detaljplan / Justering av järnvägens områdesavgränsningar, nr 1134 (23.3.2026)
- Österbottens landskapsplan 2050
- Vasaregionens strukturmodell 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2040
- Österbottens trafiksystemplan 2050

Utredningar

- T/kem-planutredning för Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy 2017
- Program för miljökonsekvensbedömning för batterifabrikerna i Vasa och Korsholm, Gaia Consulting Oy 2017
- Industribaneutredning, VR Track & Ramboll 2012 / *Vaasan seudun logistiikka-alueen raideterminaalialueen toteutus - Alustava ylesissuunnitelma logistiikkakeskuksen rautaterminaalialueen toteutuksesta (Ramboll – VR Track, 1.2.2012).*
- Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017
- Natur- och landskapsutredning för Långskogen i Vasa 2017
- Naturutredning för detaljplanen för Korsholms logistikområde, Tmi Pohjanmaan Luonto-tieto 2017
- Komplettering av naturutredning för Toby delgeneralplanen, FCG 2018
- Förekomst av flygekorre och åkergröda i Långskogens storindustriområde, uppdatering 2018
- Trafikutredning för Långskogen och Granolmsbacken, SitoWise 2018
- Utjämningsplan för Långskogen och Granolmsbacken, FCG 2018
- Dagvattenutredning för Långskogen och Granolmsbacken, FCG 2018
- MKB-utredning av Suomen Malminjalostus Oy (MKB-program 3.3.2020)
- **Industrispåsutredningar**
 - *Giga-Vaasa teollisuusraiteiston esiselvitys*, loppuraportti 13.8.2021
 - Rahoitus- ja haltijuusvaihtoehtojen selvitys yksityisraiteelle, loppuraportti 14.9.2021.
 - Teollisuusraiteiston vaihtoehtoinen sijainitarkastelu, loppuraportti 3.3.2022.
 - GigaVaasan esiselvityksen täydennys, liikennöinti- ja raiteistomalliselvitys, 22.12.2022
 - GigaVaasan esiselvityksen täydennys, Raiteistomallisuunnitelma – Suunnitelmaseloste, 23.1.2023

- GigaVaasan esiselvityksen täydennys, Rautatiekuljetusten edellyttämien investointien mukautettu kannattavuuden arviointi, 14.9.2023.
- Strategiska järnvägslinjer i Vasaregionen, 2026
- Granholmsbackenin ja Långskogenin LRT-alueen mitoitus, 2026.

Annat väsentligt material

- PM från myndighetssamråd 28.11.2022.
- PM från myndighetssamråd 13.11.2024.
- PM från arbetsmöte angående naturvärden 23.1.2025.
- PM från arbetsmöte angående trafik och spårdragningar 28.1.2025.
- PM från arbetsmöte angående behov av fabriksbrandkår/ brandstation på området 28.1.2025.
- PM från arbetsmöte mellan Korsholm, Vasa stad och Österbottens förbund 9.12.2024.

2 SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

12.10.2022 § 146	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett program för deltagande och bedömning samt anhängiggöra påbörjandet av detaljplaneändring
25.10–23.11.2022	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
26.4.2023 § 73	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
5.5–5.6.2023	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
18.9.2024 § 132	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till påseende.
23.9-22.10.2024	Ett planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett ändrat förslag till detaljplan till påseende.
xx.xx–xx.xx.xxxx	Ett ändrat planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet förordade detaljplanens godkännande.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunstyrelsen förordade detaljplanens godkännande.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är logistik- samt industriverksamhet.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

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

Samhällsbyggnadsutskottet har genom sitt beslut 12.10.2022 § 146 utfärdat byggförbud för kvarteren 3006–3008 enligt hur de anvisas i detaljplanen godkänd 19.3.2012. Samhällsbyggnadsutskottet har genom sitt beslut 18.9.2024 §132 förlängt byggförbudet med två år och utökat det för att samtidigt gälla kvarter 3002. Beslut om byggförbud avslutas efter två år alternativt avslutas byggförbudet ifall att den pågående ändringen av detaljplanen godkänns inom två år efter att beslutet har fattats. När detaljplanen godkänts gäller byggförbud per automatik fram till det att detaljplanen vinner laga kraft. Efter kommunfullmäktiges godkännandebeslut är detaljplaneområdet i byggnadsförbud under tiden för överklagan.

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

2.4 Detaljplanens rättsverkningar

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

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

3 UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i detaljplaneområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

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

På ca 900 meters avstånd österut finns bostadsbebyggelse på Toby detaljplaneområde. Närmsta bosättningen i näromgivningen består främst av

utspridd byabebbyggelse, närmaste bostadshus ligger ca 150 meter från det anvisade LT området. I Helsingby-Toby området finns ca 1218 invånare (enligt uppgifter 2021). Söder om området går Tobyvägen med bebyggelse främst på norrsidan. En badplats finns invid Toby å strax söder om vägen. I närområdet finns både svensk- och finskspråkigt lågstadium och daghem.

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

Detaljplaneområdets areal ca 77,97 ha.

3.1.2 Naturmiljö

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

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

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

3.1.2.1 Vegetations- och naturtyper

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

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

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

Delområde 5 som ses i bilden nedan, är splittrat i flera mindre delar, terrängen är kuperad, på högre mark växer äldre frisk moskog. Längs diket och på tvinmark växer

buskartad lövskog. Inom området finns en äldre tallplantering och längs diket en nyligen avverkad kalyta. På den övergivna ängsmarken växer ett stort antal olika örter. Här hittas även en främmande art amerikansk dunört.

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

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

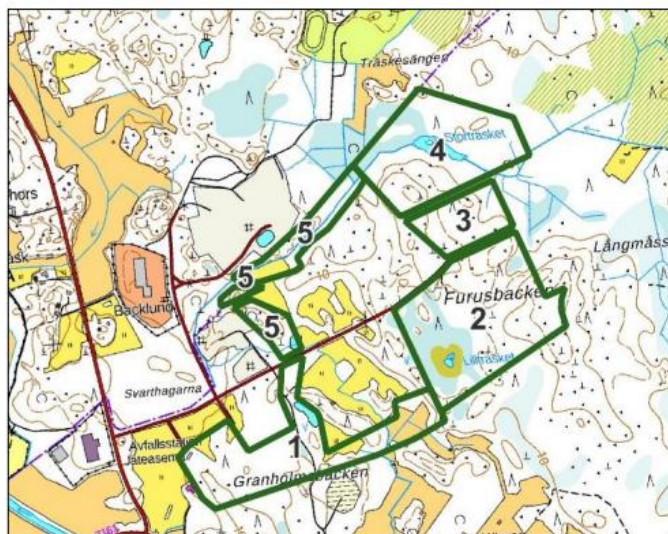


Bild 2. Delområdesindelning av inventeringsområdet. Till de olika delområdena hänvisas i texten enligt numrering. (Kvarken Nature and Fishing 2023)

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

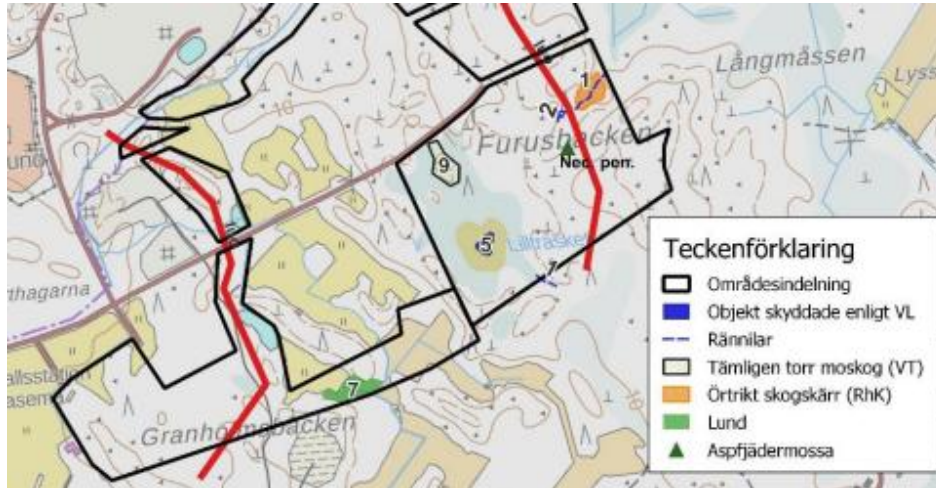


Bild 3. Utdrag ur naturinventeringen (Kvarken Nature and Fishing 2023)

3.1.2.2 Djur

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

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

Fåglar

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

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

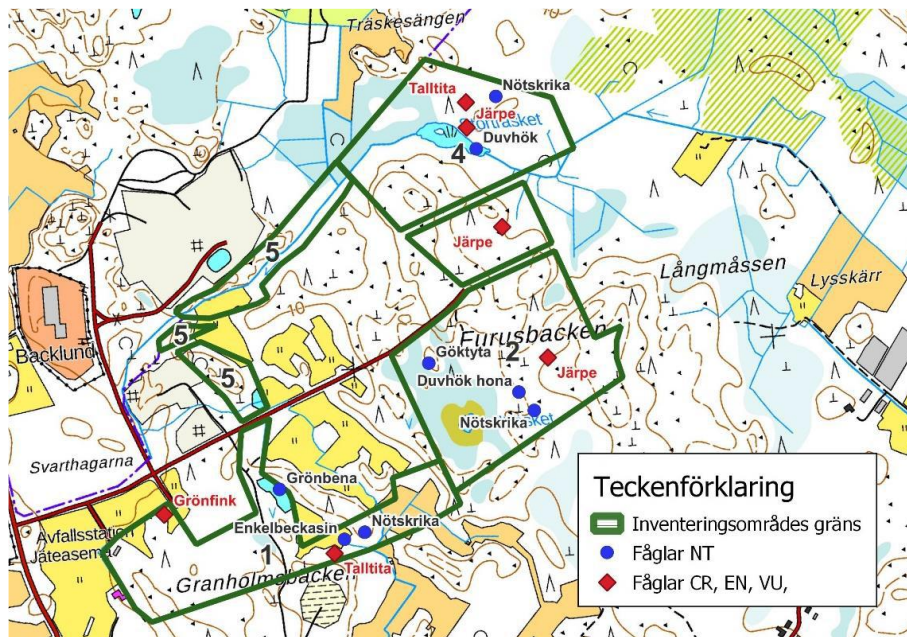


Bild 4. Urklipp ur Naturinventeringen. Häckande hotade (EN), sårbara (VU) eller nära hotad (NT) fågelarter inom utredningsområdet. (Delområde 1 och 5 inom Granholmsbacken I). (Kvarken Nature and fishing 2023)

Flygekorre

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

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

Åkergröda

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

Fladdermus

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

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

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

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

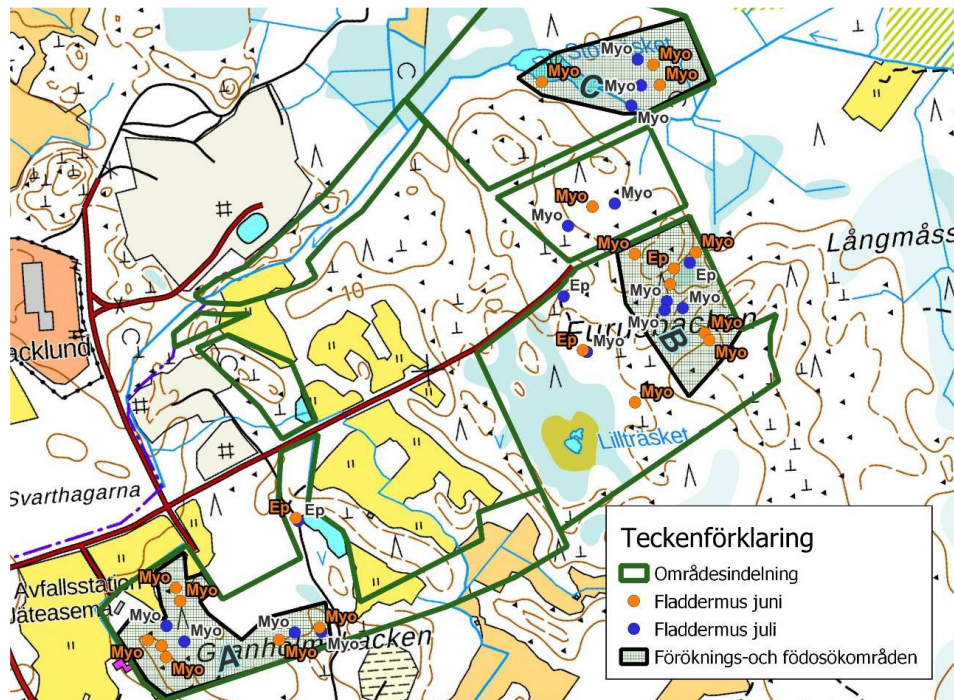


Bild 5. På kartan presenteras observationer av fladdermöss i juni och juli samt avgränsning av tre betydelsefulla föröknings- och födosökområden för arterna. Myo = myotis sp, taigafladdermus och mustachfladdermus, Ep = Eptesicus nilssonii, nordfladdermus (2023).

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

3.1.2.3 Natura- och skyddsområden

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

3.1.2.4 Yt- och grundvatten

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

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

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

Inom detaljplaneområdet finns inga grundvattenområden. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 2,7 kilometers avstånd i söder. Grundvattenområdet har en total yta på ca 0,54 km² samt en uppskattad produktivitet på 600 m³/d. Följande grundvattenområde är beläget ca 3,7 km nordväst från detaljplaneområdet. Grundvattenområdet benämns Gamla Vasa och har en total yta på ca 0,42 km² samt en uppskattad produktivitet på 1000 m³/d. Bägge grundvattenområdena är av klass I.

Inom närrekreationsområde (VL) finns två anlagda dagvattenbassänger, vilka har förverkligats i enlighet med dagvattenhanteringsplanen utarbetad 2024. Dagvattenbassängerna betjänar främst dagvattenavledningen från Granholmsbacken II och ger ett hanterbart flöde genom Granholmsbacken I.



Bild 6. Dagvattenbassäng norra delen av detaljplanområdet.

3.1.2.5 Översvämningsområden

Toby å får sin början vid gränsen Laihela-Ilmajoki och flödar mot Bottenviken till södra Stadsfjärden söder om Vasa stad. Ån är en typisk översvämningsbenägen österbottnisk å, som kantas av vidsträckta åkerområden. Toby ås totala längd är ca 60 km och dess fallhöjd ca 75 m. Åns flöde är som högst under vårar vid

snösmältningstider. Flödet växer då snabbt, delvis till följd av effektiv skogs- och åkerdikning samt avsaknad av flödesutjämnande sjöbassänger.

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

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

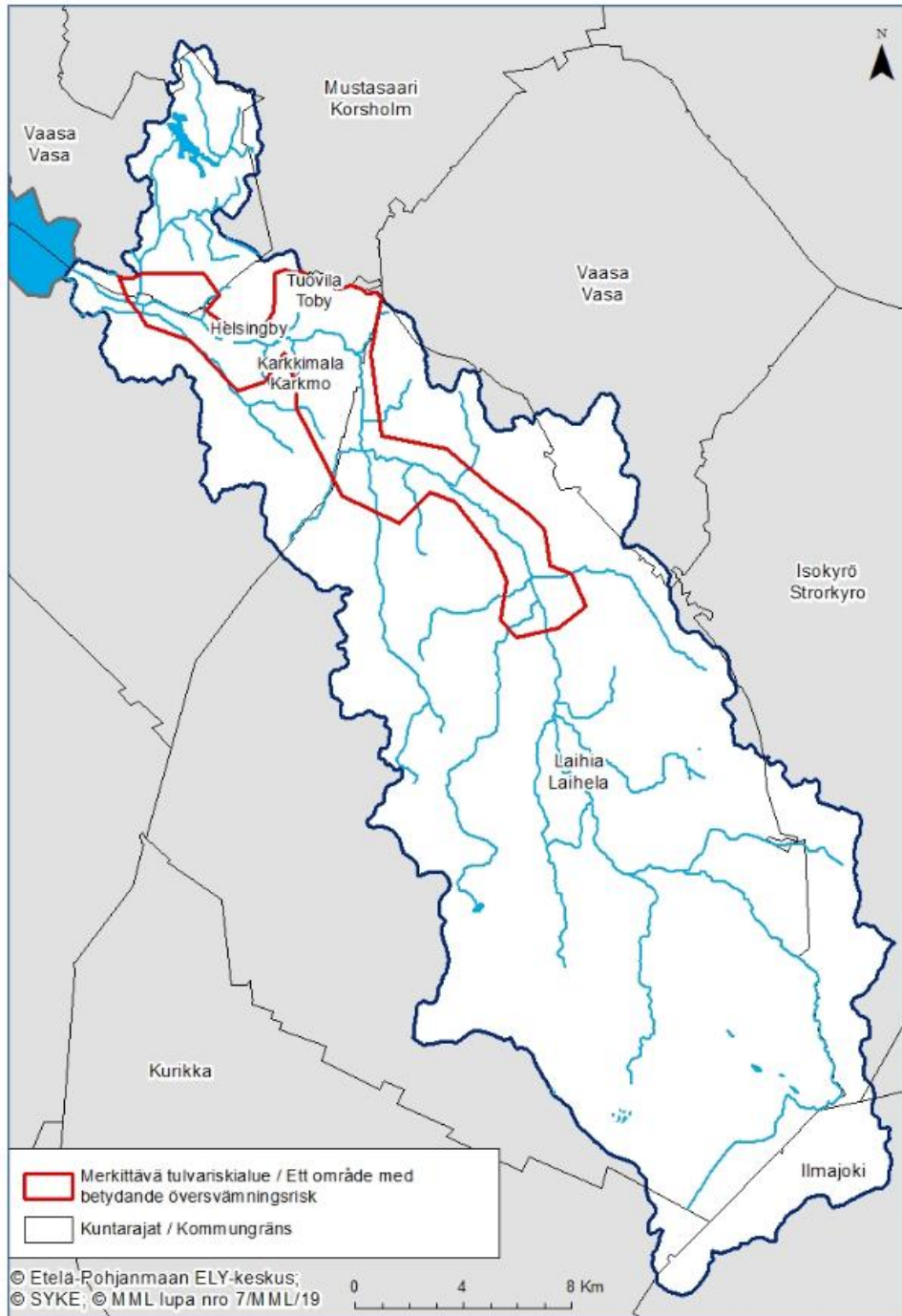


Bild 7. Toby–Laihela ås avrinningsområde och området med betydande översvämningsrisk. (Plan för hantering av översvämningsrisker i Toby ås avrinningsområde för åren 2022–2027.)

3.1.2.6 Landskapsstruktur

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

Detaljplaneområdets landskapsstruktur är omväxlande brokig. Moränåsars och kullars växlingar gör landskapet splittrat och således småskaligt. Mellan åsarna finns

lerrika dalar, på vilkas botten vattenfåror flödar. Moränåsarnas terräng är svårframkomlig på grund av stenar och block.

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

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

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

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

Terrängformerna går i riktningen sydost–nordväst.

Jordmånen i detaljplaneområdet består av moränryggar och lerdalar mellan dessa.

3.1.3 Den byggda miljön

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

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

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



Bild 8. Jaktstugan på fastighet 499-420-6-45.

3.1.3.1 Befolkning och arbetsplatser

År 2024 hade Korsholms kommun 19 738 invånare och Vasa stad 70 361 invånare. Antalet personer i arbetsför ålder var 11 448 personer i Korsholm och 46 227 i Vasa. År 2024 hade Vasa ekonomiska region 111 366 invånare och antalet personer i arbetsför ålder var 69 492. (Statistikcentralen, kommunernas nyckeltal)

3.1.3.2 Region- och samhällsstrukturen

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

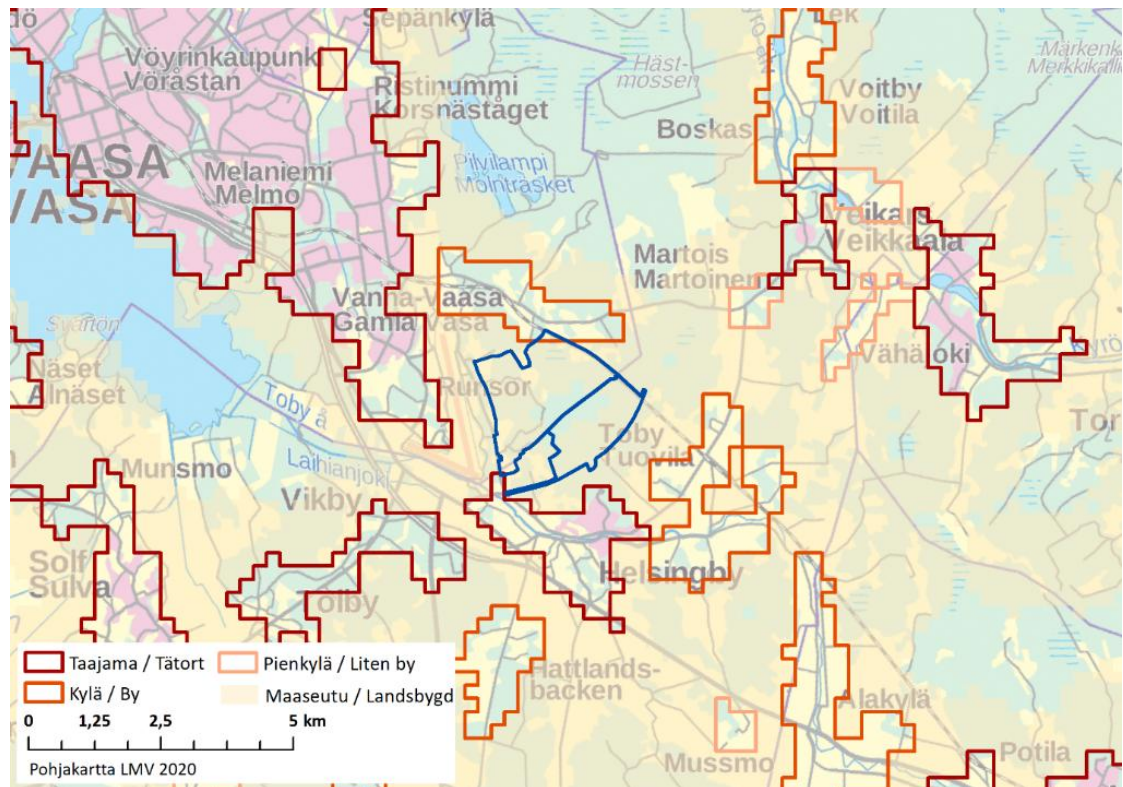


Bild 9. YKR-klassificeringen (SYKE) i detaljplaneområdets omgivning. GigaVasa-områdets avgränsning anvisas med blå färg. Delområdet i sydväst är Granholmsbacken I, delområdet i öst är Granholmsbacken II och delområdet i norr är Långskogen.

3.1.3.3 Service och rekreation

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

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

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

Bokbussen trafikerar i området för både Helsingby och Toby.

En friluftsled finns anvisad i grönområdet (VL, område för närrökreation).

3.1.3.4 Samhällsteknik

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

3.1.3.5 Trafik

Detaljplaneområdets vägnätsstomme är delvis förverkligat. Östra Runsörvägen som finns delvis inom planavgränsningen leder trafiken från Tobyvägen (landsväg 1701) och från Vasa stad sida i norr till detaljplaneområdet. Kurirvägen

och Logistikleden sammanbinder Granholmsbacken I med angränsande industriområden, Långskogens industriområde på Vasa stads sida och Granholmsbacken II på Korsholms sida.

3.1.3.6 Trafikvolym

Enligt Trafikledsverkets vägregister trafikerar ca 1 500 fordon per dygn längs landsväg 7161 (Tobyvägen) på den södra sidan av detaljplaneområdet. Längs landsväg 715 (Laihelavägen) är trafikmängden mellan 3 600 och 4 200 fordon per dygn, beroende på vägavsnitt. På regionväg 717 (Höstvesvägen/Lillkyrovägen) som går på den norra sidan av detaljplaneområdet är trafikmängderna drygt 3000 fordon per dygn. Trafikvolymen längs rv 3 vid detaljplaneområdet var cirka 10 000 fordon per dygn 2025.

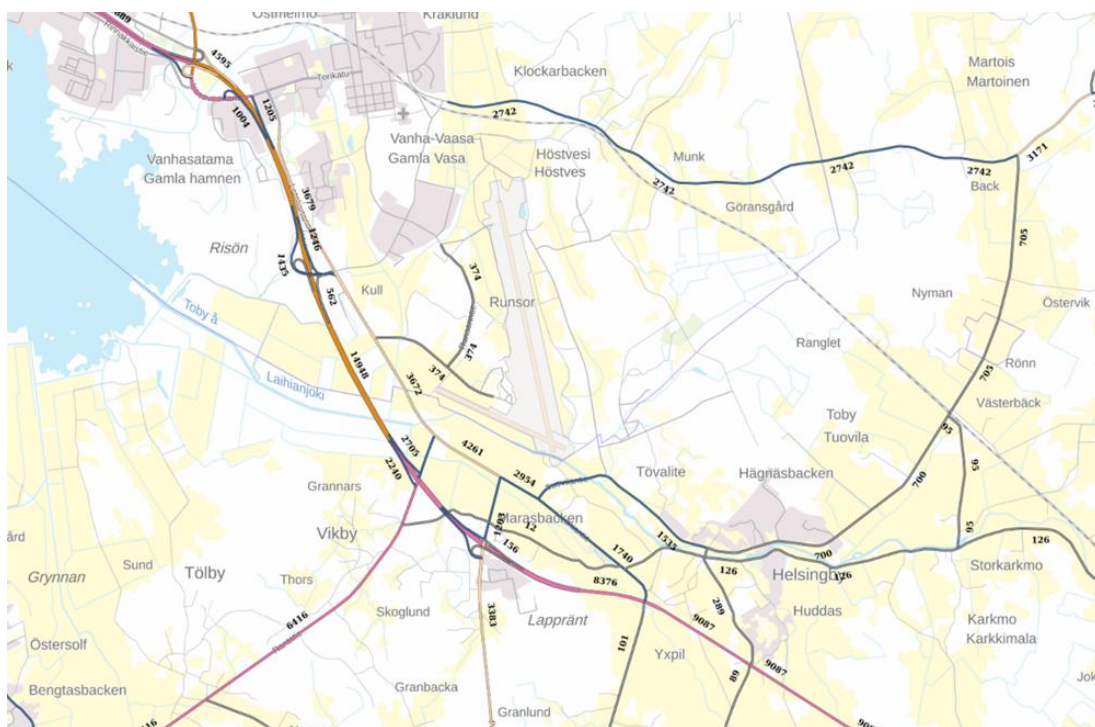


Bild 10. Trafikvolym 2025. (Trafikledsverket)

3.1.3.7 Gatunät

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

I närområdet finns förverkligade gatunät på bostadsområdena i Toby.

3.1.3.8 Gång- och cykeltrafik

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

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

3.1.3.9 Kollektivtrafik

Hållplatser för kollektivtrafiken finns inte i gatuområdet. Hållplatser närmast detaljplaneområdet finns i korsningen mellan Tobyvägen och Östra Runsorvägen.

Från Toby finns i nuläget kollektivtrafik med 3 dagliga turer under skoldagar. Korsholms byabuss, en minibuss med 16 platser, trafikerar regelbundet på onsdagar från Toby till Smedsby och Vasa. Från Toby kan man ta sig med kollektivtrafik (i form av fjärrtrafik) mot Vasa centrum varje dag med tolv olika turer. Turerna infaller under förmiddagar och eftermiddagar och betjänar på så sätt arbets- och skolresetrafiken. Korsholms och Vasas gemensamma kollektivtrafik trafikerar regelbundet mellan flygplatsen vidare in mot Vasa.

3.1.3.10 Den byggda kulturmiljön och kulturlandskap

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

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

I Österbottens landskapsplan 2050 anvisas en i landskapet värdefull kulturmiljö, Laihela och Toby ås kulturlandskap, till den sydöstra sidan av detaljplaneområdet. Landskapet vid objektet domineras av öppna odlade åkrar i Laihela och Toby ådal. Bebyggelsen följer landskapsstrukturen och ligger längs ån eller på de högsta platserna i landskapet.

3.1.3.11 Fornminnen

Enligt Museiverkets fornminnesregister finns det inga kända fornminnen på området.

3.1.3.12 Specialverksamhet, Vasa flygplats

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

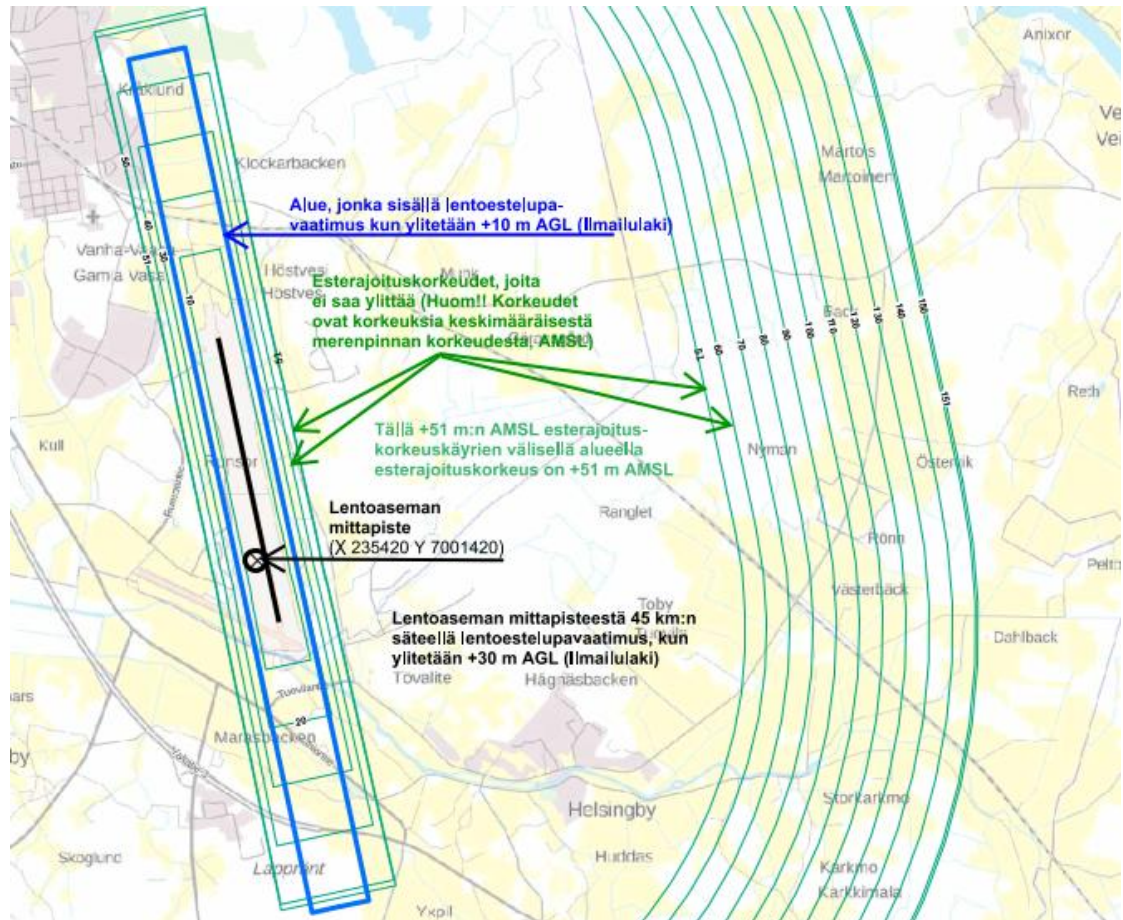


Bild 11. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. (Finavia)

3.1.3.13 Specialverksamhet, miljöskydd och miljöstörningar

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

3.1.3.14 Specialverksamhet, massadeponi Lyskärr

Vid Lyskärr, strax söder om detaljplaneområdet har Korsholms kommun ett miljötillstånd för en massadeponi. Jordbyggnadsmassor från detaljplaneområdena kommer att tas emot och deponeras på området, på vilket har uppskattats att det ska rymmas ca 123 000 m³. Deponin har hittills använts för deponering av överskottsmassa som uppstått vid anläggandet av Toby industriväg samt anläggandet av dagvattenbassänger inom Granholmsbacken I och II.

3.2 Planeringsituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör detaljplaneområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådets beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Med hjälp av målen för områdesanvändningen vill man minska utsläppen från samhällena och trafiken, 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 godkändes på landskapsfullmäktiges möte 7.4.2025 och trädde i kraft 2.7.2025 i enlighet med 201 § i lagen om områdesanvändning. Härmed upphävde Österbottens landskapsplan 2050 Österbottens landskapsplan 2040. Sju besvär över landskapsfullmäktiges beslut lämnades in till Vasa förvaltningsdomstol.

Verkställigheten av Österbottens landskapsplan 2050 påverkas genom beslut av förvaltningsdomstolen. Vasa förvaltningsdomstol avbryter verkställigheten av Österbottens landskapsplan 2050 till den del planen anvisar områden för havsbaserad vindkraft. Förvaltningsdomstolen ger i sitt beslut den 26.3.2026 samtidigt avslag på övriga yrkanden om att avbryta verkställigheten. Beslutet gäller tills förvaltningsdomstolen har avgjort ärendet eller tills något annat beslutas. Förvaltningsdomstolen kommer senare att fatta ett separat beslut om besvärerna.

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 områdesanvändningen. Landskapsplanens mål är att Österbotten år 2050 ska vara en ledande region för hållbar utveckling, med bra livsmiljö, invånarna i centrum och ett blomstrande näringsliv.

Enligt landskapsplanen finns följande områdesreserveringar på eller invid detaljplaneområdet:

- Hinderfri zon för flygtrafik
- Vasa-Seinäjäjoki utvecklingszon
- Vasa stadsutvecklingszon
- Behov av tågtrafikförbindelse (Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas Kustbanan samt behov av tågtrafikförbindelser mellan Vasa förbindelsebana och Vasa flygplats samt från Sydbottenbanan till Björnö hamn. Järnvägssträckningarnas exakta läge bestäms i den mer detaljerade planeringen)
- Område för kemisk industri och lagring (T/kem)
- Logistikområde, -centrum eller trafikterminal (LM)
- Riktgivande eller alternativ vägsträckning
- Ny planskild anslutning jämte trafiklösningar
- Förbindelsebehov för kraftledning (Toby-Långskogen)
- Område för arbetsplatser (TP)
- Banavsnitt som ska förbättras (Vasabanan)
- Område för energiförsörjning (en)
- Stomvattenledning, riktgivande cykelled och flygbullerområde

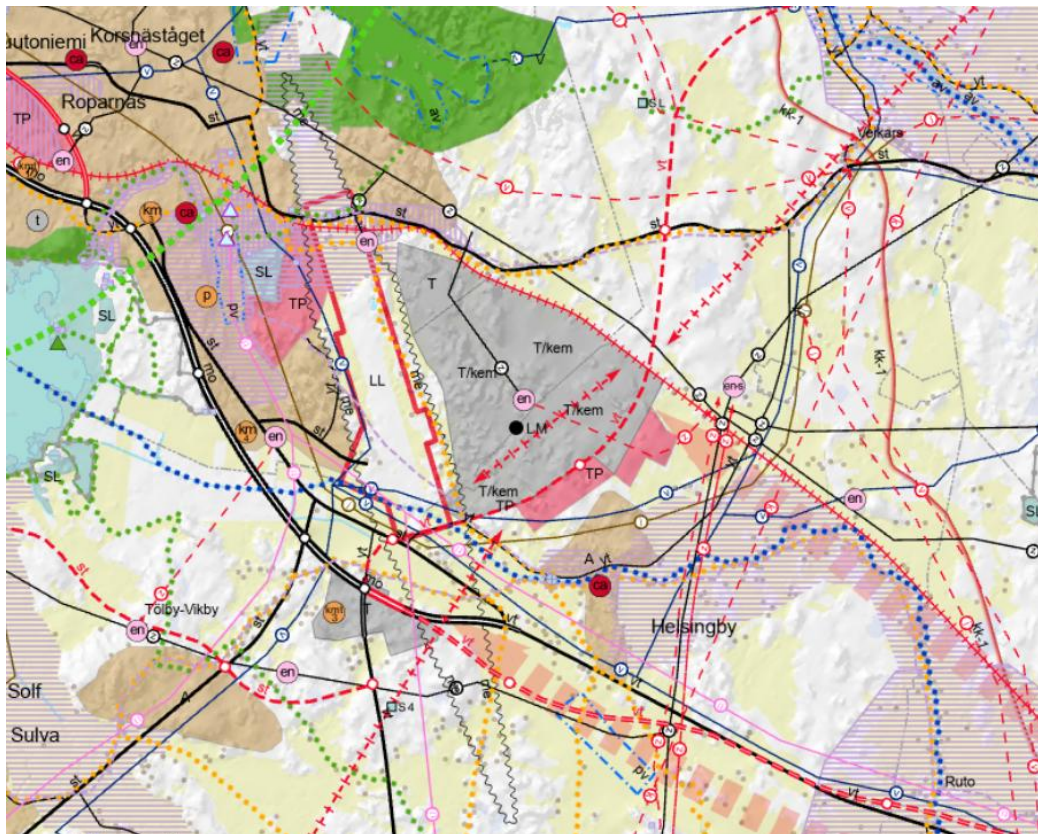


Bild 12. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2050.

Strategisk generalplan

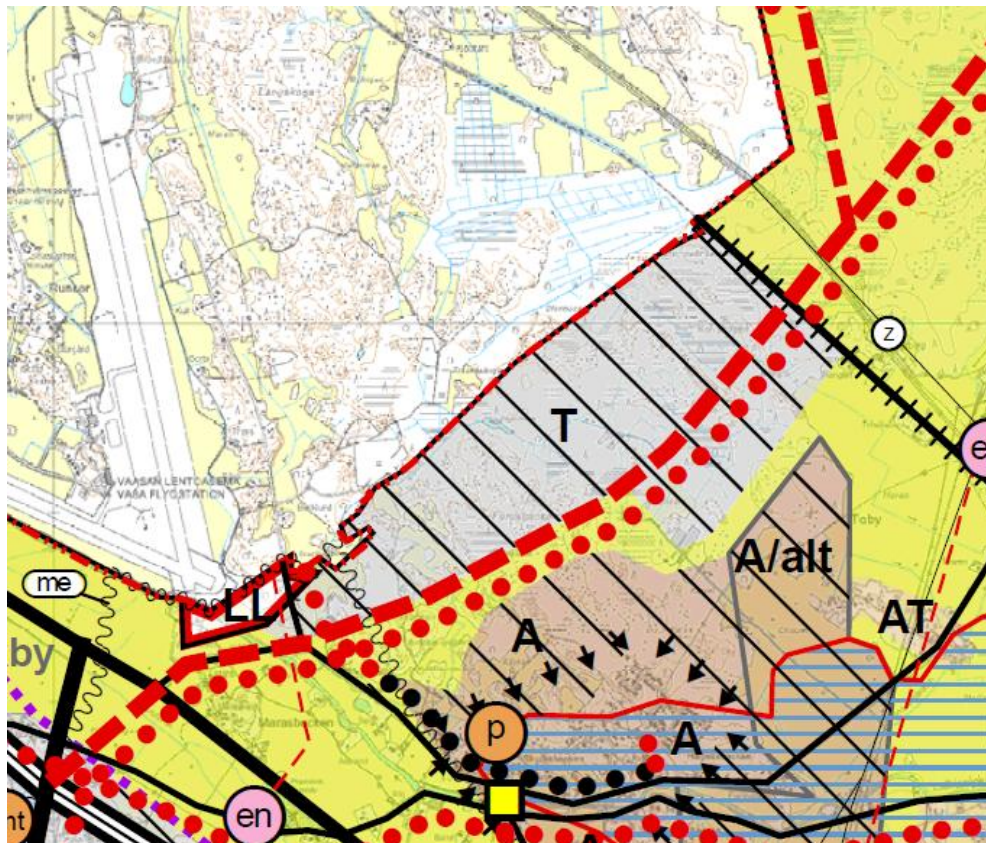


Bild 13. Utdrag ur den strategiska generalplanen

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

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

Delgeneralplan

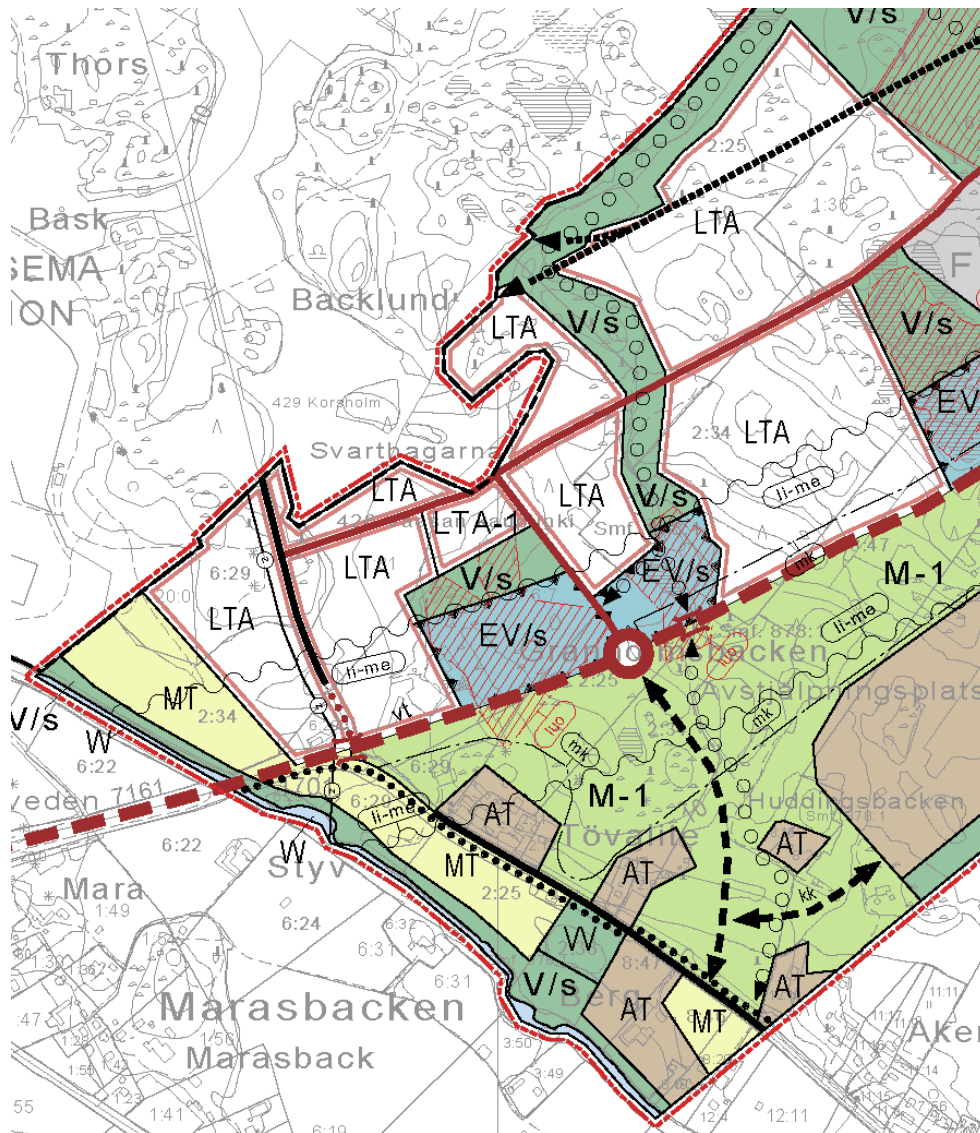


Bild 14. Utdrag ur delgeneralplanen.

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

I nordost gränsar delgeneralplanen till delgeneralplanändring över Toby-Granholsbacken som är godkänd 11.10.2018 § 71, vilken även har beaktats i helheten.

Detaljplan



Bild 15. Utdrag ur detaljplanen.

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

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

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

Långskogen på Vasa stads sida, godkänd 29.3.2021, är främst planerat för kemisk industri. Den norra delen av Långskogens detaljplan har ändrats genom detaljplanen "Justering av järnvägens områdesavgränsningar" (AK 1134) godkänd 23.3.2026.

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

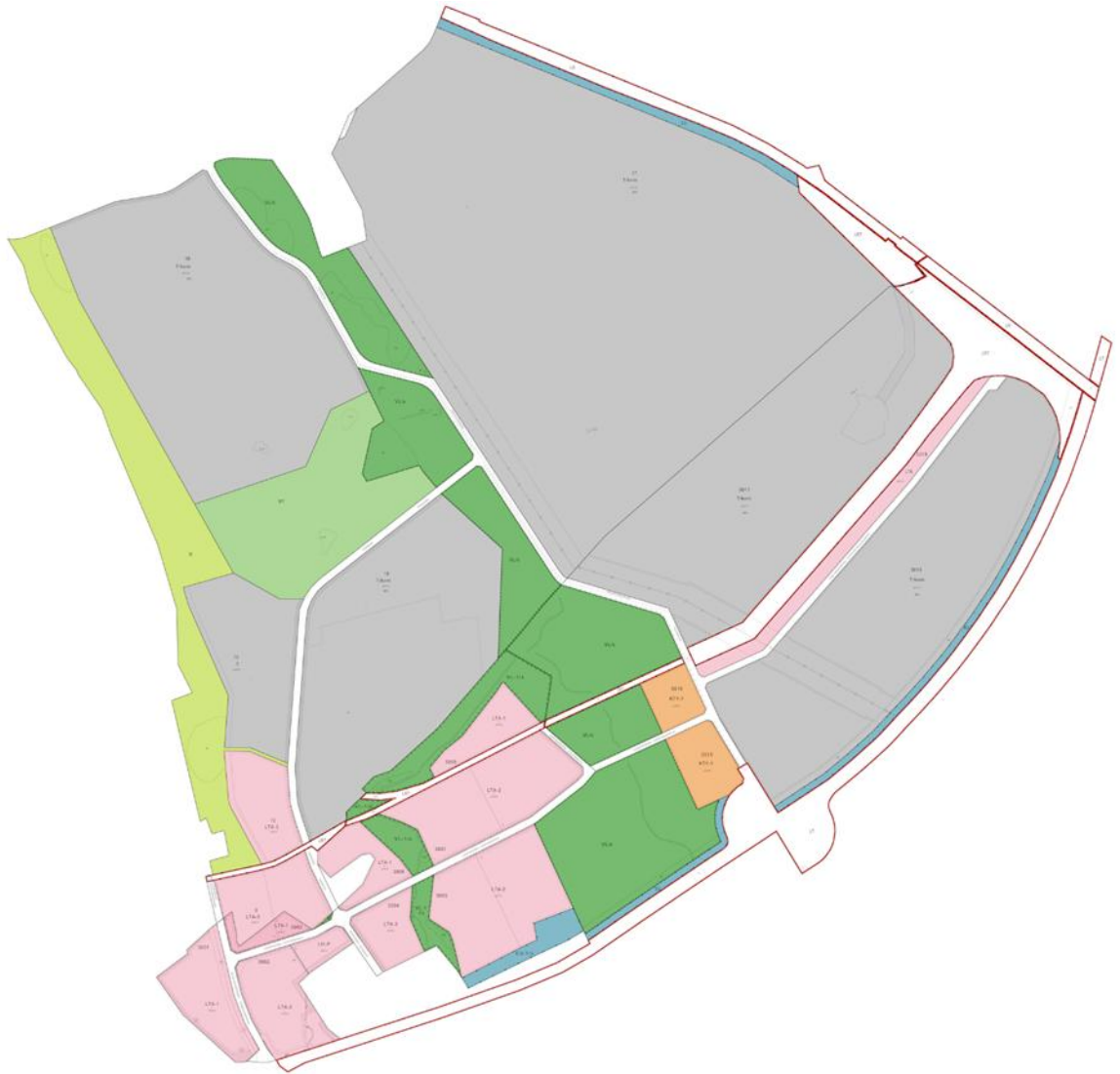


Bild 16. Översiktsbild på detaljplanestrukturen med Granholmsbacken I och Granholmsbacken II samt Långskogen.

Tomtindelning

En tomtindelning har gjorts 24.11.2021 för kvarter 3002.

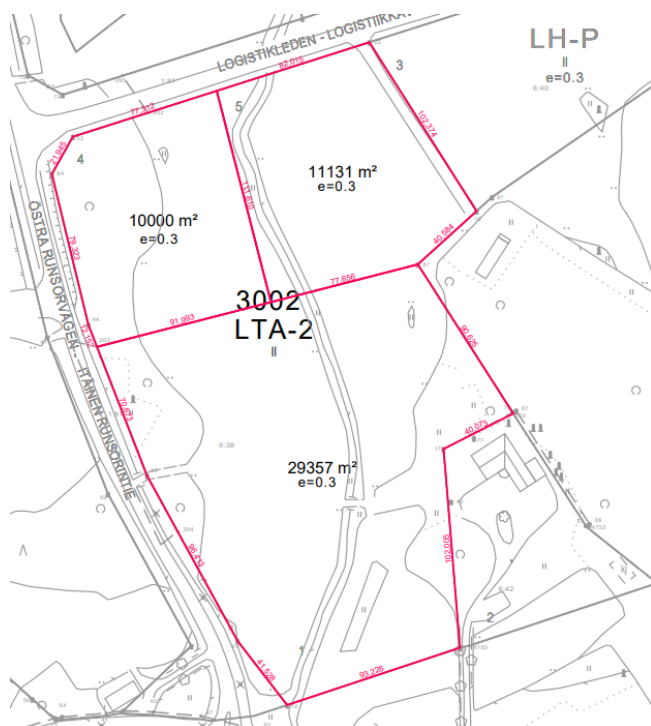


Bild 17. Utdrag av gällande tomtindelning.

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har godkänts av Korsholms kommuns planläggningschef Jonas Aspholm den 20.5.2026.

Byggnadsordning

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

Miljöskyddsföreskrifter för Korsholm, Närpes, Kaskö, Kristinestad

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

Servitut

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

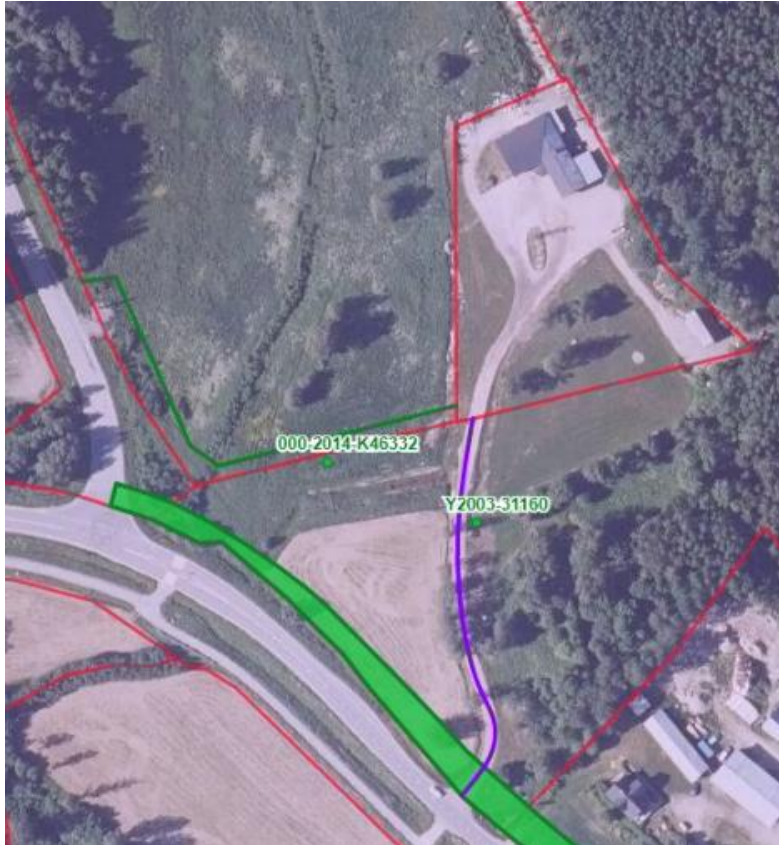


Bild 18. Bilmåleriets två anvisade servitut i fastighetsregistret

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

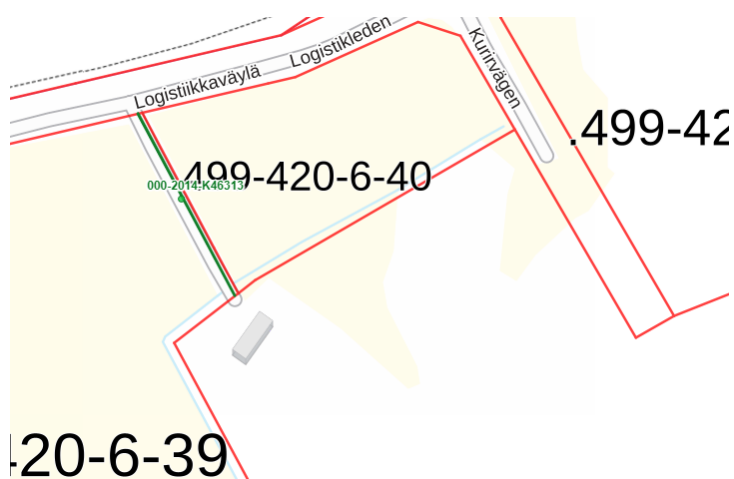


Bild 19. Utvisat servitut till jaktstugan

Enligt fastighetsregistret finns ett servitut utvisat på tomt 1 i kvarter 3001 (000-2017-K43113) för 499-420-20-0 LENTOASEMA. Servitutet finns inte anvisat i den gällande

detaljplanen. Fastighet 499-420-20-0 LENTOASEMA gränsar till fastighet 905-426-11-1 LENTOASEMA. Fastigheterna ägs av FINAVIA OYJ varpå servitutet anses onödigt.

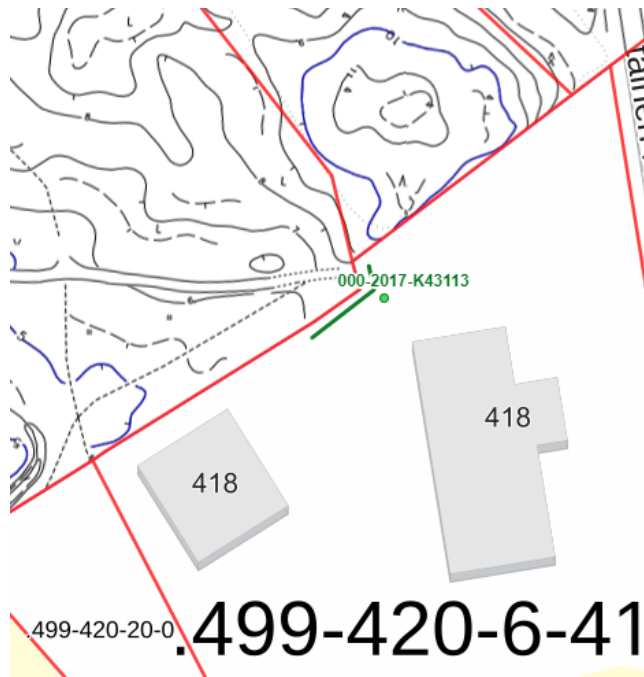


Bild 20. Utvisat servitut för Finavia.



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

3.2.1.1

Strukturmodeller

Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

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

profileras som en havsnära stadsregion där man satsar på rekreation, kvalitativt boende och utveckling av turismen. ”Solmodellen 2040” beskrivs genom fyra teman: boende; näringar, logistik och trafik; service och regionens identitet och attraktionskraft. I enlighet med relevanta teman föreslås följande för Granholmsbacken:

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

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

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

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

3.2.1.2 Trafiksystemplaner **Österbottens trafiksystemplan 2040**

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

Hamnbanan

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

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

Vägarrangemang

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

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

Österbottens trafiksystemplan 2050

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



Bild 22. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

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

Med målåret 2050 ska Österbottens trafiksystem;

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

- vara tryggt och effektivt

Spetsåtgärder

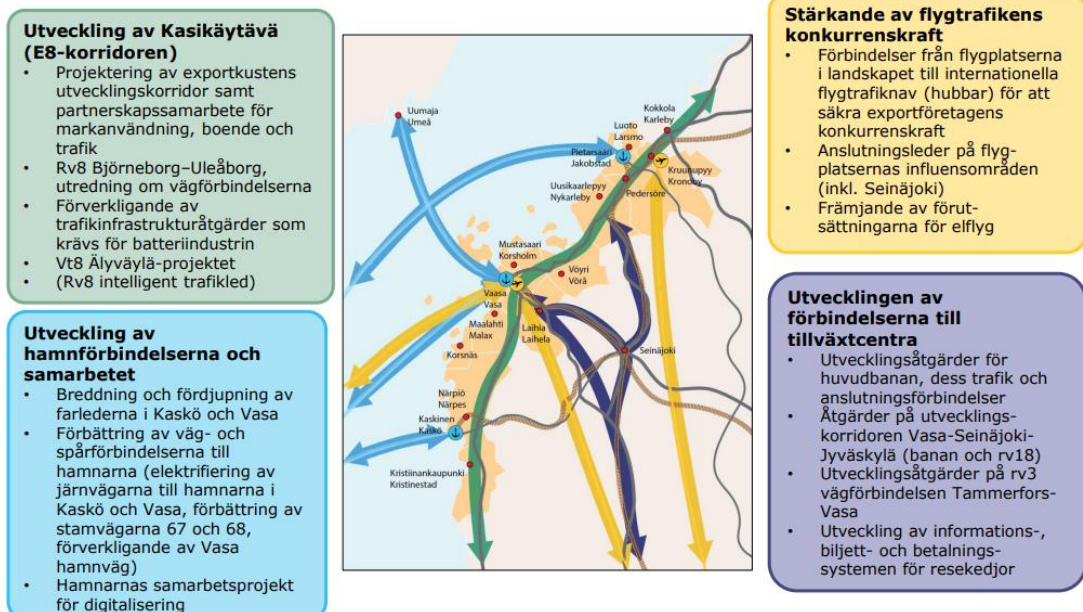


Bild 23. Urklipp ur Österbottens trafiksystemplan 2050

3.2.1.3 Trafikutredningar och trafiknätplatser som ansluter till detaljplaneområdet

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

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

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

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

industrispåret till den eventuella framtida flygfraktterminalen i anslutning till flygplatsen.

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

MKB-förfarandet för projektet om Vasa hamnväg

MKB-förfarandet gäller Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens ansvarsområde för trafik och infrastrukturs planerade vägförbindelse till Vasa hamn i Vasa stads och Korsholms kommuns område. Syftet med projektet Vasa hamnväg är att hitta en förbindelse till Vasa hamn som fungerar bättre än den nuvarande och på detta sätt utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är att skapa en vägförbindelse som effektivt förenar Vasklot hamn med logistikcentret och samtidigt riksvägarna 3 och 8 som är en del av det riksomfattande huvudvägnätet.

I MKB handlingarna framkommer information, vilken delvis är tidsenlig. Bland annat kan man konstatera att följande är av betydelse för den fortsatta planeringen och verkställandet:

- I MKB presenterade man utöver 0-alternativet även fyra andra alternativ där alla innebär att det byggs en ny väg mellan motorvägens (riksväg 3) planskilda korsning vid Vikby och Lillkyrovägen, vilken oberoende av hamnvägsalternativen har stöd i den övergripande områdesplaneringen och är en del av riksväg 8:s framtida sträckning mellan Helsingby och Vassor.
- Vid landsväg 715 Laihelavägen och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.
- I korsningen med Vasa–Seinäjäki-banan byggs en underfart. Underfartshöjden kommer att vara tillräcklig för 7 meter höga transporter.
- På avsnittet Vikby–Toby finns separata promenad- och cykelarrangemang samt arrangemang för den lokala trafikens behov. På den östra sidan av Toby å vid Östra Runsorvägen byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken.

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

Till projektet med Vasa hamnväg ansluter logistikcentrumets förbindelse till Lillkyrovägen (lv 717) som en del av förbindelsen för riksväg 8 Helsingby–Vassor. Avsikten är att ansluta logistikcentrumet och flygplatsområdet till Vasa hamn på Vasklot. Standardmålet för Hamnvägen är en hastighetsnivå på 80 km/h (100 km/h på motorvägsavsnittet), trygga anslutningar och förutsättningar för specialtransporter. På det kommande riksvägsavsnittet tillåts inga direkta

markanvändningsförbindelser eller jord- och skogsbruksförbindelser. Förbindelsen är en del av vägnätverket för stora specialtransporter (SEKV). I planen beskrivs att rutterna för specialtransporter bör förberedas för transporter med en höjd och bredd på 7 meter och en längd på 40 meter. I både Vasa och i Korsholm finns det utöver riksväg 8 även rutter som betjänar lokala behov. De flesta specialtransportbehoven riktas till Vasklot hamn.

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

Av den preliminära översiktsplanens utkast över hamnvägen vid detaljplaneområdet kan man konstatera att följande är av betydelse för den fortsatta planeringen och verkställandet:

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

Landsvägsförbindelsen Vikby-Martois

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

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

Vid början av detaljplaneområdet förenar sig landsvägsförbindelsen med det nuvarande vägnätet. Den planskilda anslutningen av riksväg 3 och riksväg 8 förbättras, nya planskilda anslutningar (2 st) byggs vid landsväg 715 (Laihelavägen)

och vid GigaVasa-storindistriområdet, övriga anslutningar består av plankorsningar. I vägplanen finns en reservering för att vägförbindelsen som i målsituationen byggs kommer att fungera som ny sträckning för riksväg 8 från Vikby norrut, där den skulle förenas med nuvarande sträckning av riksväg 8 senast vid Kuni. Hastighetsbegränsningen på vägförbindelsen är i huvudsak 80–100 km/h.

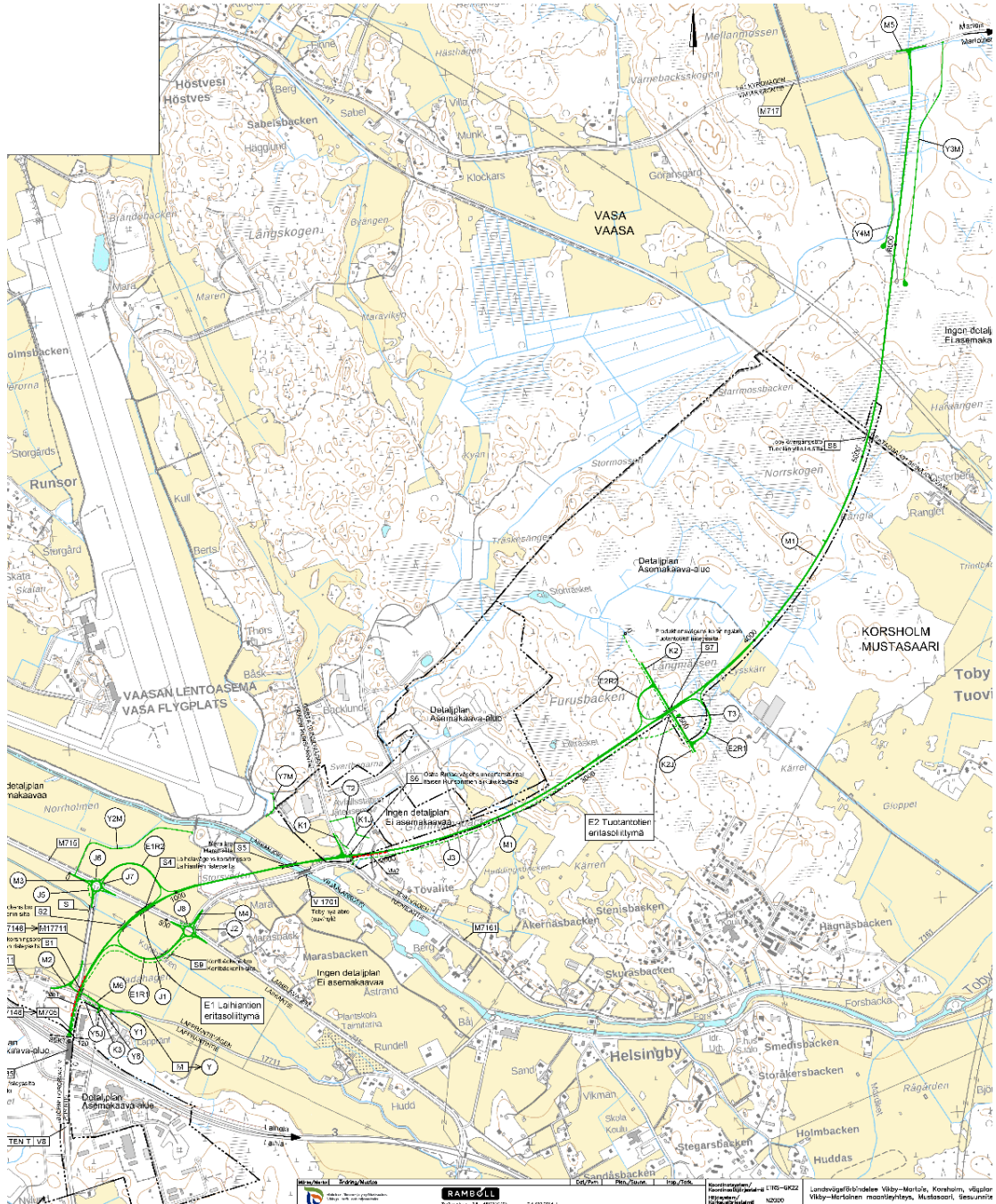


Bild 24. Översiktskarta i vägplan för landsvägförbindelsen Vikby-Martois, framlagd 27.2–30.3.2026.

4 OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenterna är följande:

- Markägare, rågrannar och alla de som planen kan ha betydande verkningar för
- Kommunens förvaltningsenheter
 - Samhällsbyggnadsutskottet, teknisk service
 - Samhällsbyggnadsutskottet, vattentjänstverket
 - Byggnadsnämnden
 - Västkustens tillsynsnämnds miljösektion
 - Näringslivsrådet
- Övriga myndigheter
 - Tillstånds- och tillsynsverket
 - Livskraftscentralen i Österbotten
 - Österbottens förbund
 - Österbottens räddningsverk
 - Österbottens museum
 - Vasa stad
 - Transport- och kommunikationsverket Traficom
 - Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
- Övriga
 - Finavia Abp
 - Vasa Elnät Ab
 - EPV Alueverkko Oy
 - Jakobstadsnejdens Telefon Ab
 - DNA Oyj
 - Telia Finland Oyj
 - Elisa Oyj
 - Toby Jaktklubb R.F.
 - Toby skifteslag
 - Helsingby skifteslag
 - Karkmo skifteslag
 - Träskängsdikets dikningsammanslutning (2502va1)
 - Kärrdikets dikningsammanslutning (4208va1)

4.2.2 Anhängiggörande

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

4.2.3 Planeringsprocessen och växelverkan

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

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

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

- **Österbottens museum** har inga kommentarer angående PDB
- **Österbottens räddningsverk** Påpekar att kemikaliesäkerheten ska tas i beaktande vid utarbetandet av planen då området gränsar till T/kem tomter. De anser att ett par befintliga utredningar gällande frågan tas med i utarbetandet av planen.
- **Telia Finland Oyj** meddelar att de kommer att sätta ner kabelrör längs detaljplanevägarna.
- **DNA** meddelar att de kommer att sätta ner kabelrör längs detaljplanevägarna.

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

Förslagsfas: Ett förslag till detaljplan har varit offentligt framlagt 23.9-22.10.2024. Över planförslaget lämnades 14 utlåtanden och 2 anmärkningar in. En sammanställning av inkomna utlåtanden och anmärkningar över planförslaget samt förslag till bemötande framkommer i bilaga 6 till planbeskrivningen.

4.2.4 Myndighetssamarbete

- **Utlåtande av kommunens förvaltningsenheter och berörda myndigheter** begärs i planläggningens inlednings-, berednings- och förslagsfas.
- **Myndighetssamråd** OAL 66 § och MBF 26 § i inledningsfasen ordnades 28.11.2022. Över samrådet uppgjordes en promemoria.
- **Arbetsmöte** angående planläggningsprocessen, 20.12.2023
- **Arbetsmöte** angående överskottsmassor, 6.2.2024
- **Myndighetssamråd** OAL 66 § och MBF 26 § i förslagsfasen ordnades 13.11.2024. Över samrådet uppgjordes en promemoria.
 - Arbetsmöten angående naturvärden, 23.1.2025, 30.4.2025.
 - Arbetsmöte angående trafik och spårdragningar, 28.1.2025.
 - Arbetsmöte angående behov av fabriksbrandkår/ brandstation på området, 28.1.2025.
- **Arbetsmöte** angående trafik- och spårdragningar 9.12.2024.

4.3 Mål för detaljplanen

Se kapitel 1.3.

4.4 Konkreta ändringsåtgärder i förhållande till 19.3 2012 godkänd detaljplan över området

- **Kvarter 3001**

- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1), kvarteret har justerats pga. rågång med Vasa stad och ändringen av det allmänna vägområdet (LT) för landsvägsförbindelsen Vikby–Martois
- Översvämningsvallen har tagits bort, på basen av den uppdaterade planen för hantering av översvämningsriskerna för Toby å.
- Arealen på kvarteret med en tomt minskar från 54 884 m² till 53 017 m² (-1867 m²)
- **Kvarter 3002**
 - Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1), kvarteret har justerats pga. anvisandet av område avsett för snötippning (E-5) och ändringen av det allmänna vägområdet (LT) för landsvägsförbindelsen Vikby–Martois.
 - I södra delen av den ikraftvarande detaljplanen anvisade tomt 2 i kvarter 3002 kvarstår som ett separat kvarter med kvartersnummer 3008, tomt 1, med LTA-1 beteckning och har en areal om 5 296 m².
 - En del av tidigare kvarteret har anvisats som kvarter 3009 (LTA-1) med en tomt och en del har anvisats som kvarter 3003 (LH-P) även den som en tomt.
 - Arealen på kvarteret med en tomt minskar från 50 487 m² till 11 095 m² (-39 392 m²).
- **Kvarter 3003**
 - Kvarter 3003 upphävs i sin tidigare form, kvartersnumret används istället för en del av det tidigare kvarter 3002.
 - Det upphävda kvartersområdet anvisades för godstrafikterminal (LTA-1), men upphävs som en följd av den kamerala indelningen.
 - Det nybildade kvartersområdet anvisas för servicestation (LH-P).
 - Arealen på kvarteret med en tomt är 13 763 m².
- **Kvarter 3004**
 - Kvarstår som kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2).
 - Arealen på kvarteret med en tomt ökar från 30 886 m² till 38 824 m² (+7 938 m²).
- **Kvarter 3005**
 - Kvarstår som kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2).
 - Exploateringstalet har höjts från e=0,3 till e=0,7.
 - Arealen på kvarteret med en tomt ökar från 108 456 m² till 110 417 m² (+1961 m²).
- **Kvarter 3006**
 - Kvarstår som kvartersområde för godstrafikterminal, LTA-1 har ändrats till LTA-2.
 - Kommunrån har justerats i enlighet med utförd och godkänd kameral indelning mellan Vasa stad och Korsholms kommun.
 - I samband med arbetet med att trygga avledningen av dagvatten från Granholmsbacken-området så har ett ca. 25 m brett skyddsgrönområde (EV) anvisats på tomtens norra och västra sida.
 - Arealen på kvarteret med en tomt ökar från 31 991 m² till 35 297 m² (+3 306 m²).

- **Kvarter 3007**
 - Kvartersområdet för godstrafikterminal (LTA-1, kvarter 3008 och LTA-2, kvarter 3007), gatuområdet för Logistikgränden samt del av industrispårvägsområde (LRT) har ändrats till ett kvartersområde för industri-och lagerbyggnader (T).
 - Exploateringsstalet har höjts från $e=0,3$ till $e=0,7$.
 - Arealen på kvarteret med en tomt ökar från $105\,433\text{ m}^2$ till $141\,896\text{ m}^2$ (+ $36\,463\text{ m}^2$).
- **Kvarter 3008**
 - Det nybildade kvartersområdet anvisas för godstrafikterminal (LTA-1).
 - En del av kvarter 3002, kvartersområdet för godstrafikterminal (LTA-2) tomt 2, har anvisats med kvartersnummer 3008.
 - Arealen har också påverkats av ändringen av det allmänna vägområdet (LT) för landsvägsförbindelsen Vikby–Martois
 - Arealen på tomt 2 i det tidigare kvarter 3002 har minskat från 7007 m^2 till $5\,296\text{ m}^2$ (- $1\,711\text{ m}^2$).
- **Kvarter 3009**
 - Det nybildade kvartersområdet anvisas för godstrafikterminal (LTA-1).
 - En del av kvarter 3002, kvartersområdet för godstrafikterminal (LTA-2) tomt 1, har anvisats med kvartersnummer 3009.
 - Kvarteret som består av en tomt har en areal på 2149 m^2 .
- **Område för allmän väg (LT)**
 - Vägområdet för landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning, har tidigare enbart varit en del av detaljplanen för Granholmsbacken II. I samband med detaljplaneändringen så har LT-området delats upp så att den sträckning av vägområdet som ligger intill Granholmsbacken I finns med i detaljplanen för Granholmsbacken I.
 - Vägområdet har anvisats utgående från geometrin i vägplaneringen som pågår parallellt med detaljplaneringen.
 - Vägområdet breddas från ca 35 meter till ca 70 meter, längst i sydväst flyttas vägområdet ca 35 meter norrut.
 - Riktgivande ekologiska förbindelser för flygekorrens har anvisats i enlighet med beslut EPOELY/6457/2025, fattat av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten.
- **Övriga områden**
 - Området för närrekreation (VL) väster om korsningen mellan Logistikleden och Kurirvägen ändras till Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET).
 - Ett ca. $38,75\text{ m}$ brett skyddsgrönområde (EV) har anvisats intill det allmänna vägområdet (LT) i planförslaget på platser där vägområdet annars skulle ligga intill ett närrekreationsområde (VL).

- Riktgivande områden för avledning av dagvatten samt utjämningsmagasin för dagvatten har anvisats enligt dagvattenhanteringsplanen (2024, uppdaterad 2026).
 - Industrispårvägsområdet (LRT) anses inte ändamålsenligt och tas bort.
 - Riktgivande ekologisk förbindelse har tillkommit i planens närrekreationsområde. Detta för att trygga flygekorrens passageförbindelser.
 - Körförbindelsen till jaktstugan (huolto) har flyttats och går nu från Kurirgränden i sydvästlig riktning i VL och VL/s-1 området.
 - På plankartan har linjer som visar bullernivån utanför byggnaden, på basis av vilken man kan fastställa kravet på ytterväggens totala ljudisoleringsförmåga. Bullerkällan är flygtrafik vid Vasa flygplats.
 - ”Riktgivande del av område som ska planteras” bestämmelsen har kompletterats med följande: *”Inom planteringszonerna är det tillåtet att anlägga bullerbekämpande åtgärder, om behov uppstår” och ”området ska planteras både med träd som växer sig höga och lägre buskar exempelvis kan vintergröna träd som tall, gran eller tuja samt lövbuskar som schersmin och hortensia planteras”.*
- **De allmänna bestämmelserna har huvudsakligen justerats enligt följande:**

De allmänna bestämmelserna i den reviderade detaljplanen har justerats jämfört med detaljplanen godkänd 19.3.2012 för att bli mer detaljerade, tekniskt preciserade och styrande. Medan den gällande detaljplanens allmänna bestämmelser främst består av övergripande riktlinjer, innehåller revideringen ett flertal nya och mer specificerade krav, särskilt inom dagvattenhantering, byggnadsteknik, brandsäkerhet, flygsäkerhet, och miljöhänsyn.

Den reviderade planen inför bland annat krav på undersökning av markförhållanden (sura sulfatjordar), reglering av sockelhöjd och brandsäkerhet samt en tydlig höjdbegränsning kopplad till flygplatsens hinderfria ytor. Bestämmelserna kring dagvattenhanteringen inklusive dimensioneringskrav har förtydligats. Därtill har kraven på beaktandet av natur- och vattenområden vid förverkligandet av planen förtydligats, särskilt gällande Storträsket och Lillträsket samt Toby å.

Vissa tidigare allmänna bestämmelser utgår, såsom krav på specifik placering av snölagring inom tomt och särskilt godkännande av räddningsväg, och vissa frågor hänvisas i högre grad till annan lagstiftning. Sammantaget innebär revideringen att de allmänna bestämmelserna i detaljplanen får en tydligare koppling till tekniska, miljömässiga och säkerhetsrelaterade aspekter samt minskat tolkningsutrymme.

5 REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Den primära markanvändningen för området

Den primära markanvändningen för detaljplaneområdet är logistik- samt industriverksamhet.

5.1.2 Dimensionering

Detaljplanen omfattar områden för:

- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)
- Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2)
- Kvartersområde för servicestation (LH-P)
- Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T)
- Område för allmän väg (LT)
- Område för närrekreation (VL)
- Specialområde avsett för snötippning (E-5)
- Skyddsgronområde (EV)
- Skyddsgronområde (EV-1)
- Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)
- Jord- och skogsbruksområde (M)
- Gatuområden

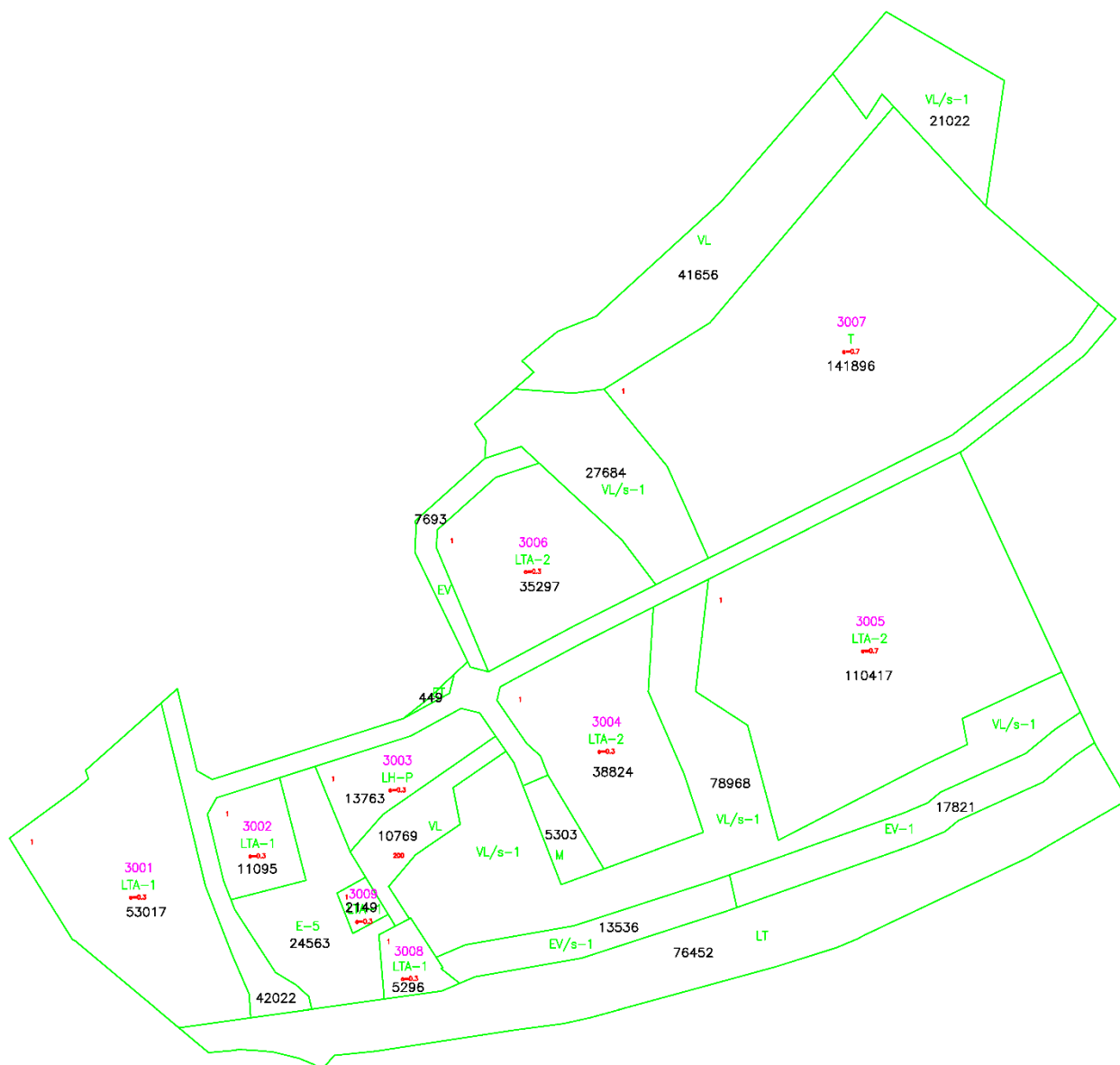


Bild 25. Arealer utskrivna med svart text (m²) på detaljplanestrukturen.

5.2

Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

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

Dagvattenutredning med tillhörande plan för hantering (WSP/Sitowise 2024, uppdaterad 2026) har utarbetats på en översiktlig nivå, men på ett sådant vis som uppfyller kraven som ställs i OAL §103 (132/1999). Dagvattenhanteringsplanen ligger till grund för anvisandet av tillräckliga dagvattenlösningar i detaljplanen, och därtill säkerställs även skyddet av naturvärdena. De riktgivande avgränsningarna för avledning av dagvatten har anvisats så att de inte äventyrar värden som bevaras och framkommer av /s-1 planbeteckningen. Därtill styr de allmänna

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

Avledning och hantering av dagvatten på området har anvisats i förslaget till detaljplan utgående från den dagvattenutredning som har gjorts år 2024 och uppdaterats år 2026. På basen av dagvattenutredningen så har man anvisat riktgivande del av område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu) samt riktgivande område för avledning av dagvatten (w-1). I dagsläget sker områdets dagvattenflöden via naturliga recipienter på området, via träsk och diken. När området är förverkligat kommer dagvattnet fortsättningsvis delvis att ledas via de naturliga recipienterna.

Mängden områden för närrekreation (VL) inom detaljplaneområdet som helhet är också en sak som är positivt för absorbering av dagvatten. Jämfört med de gällande detaljplanerna för Granholmsbacken I och Granholmsbacken II har mängden närrekreationsområden ökat med 16,7 %. Närrekreationsområdena inbegriper såväl skogsbeklädda delar som områden för dagvattenhantering, absorberingskapaciteten av vatten varierar således inom området, men som helhet bidrar hela närrekreationsområdet till ett fungerande dagvattenhanteringssystem.

Det kommunala dagvattenhanteringssystemet har kapacitet att fördröja och avleda de dagvattenmängder som uppstår inom detaljplaneområdena för Granholmsbacken I och II i Korsholms kommun, inget dagvatten får ledas in i dagvattenhanteringssystemet från andra områden förutom delområdena 19, 20 och 22 i Vasa stad vilka anvisas i dagvattenhanteringsplanens bilaga 2 daterad 4.6.2026.

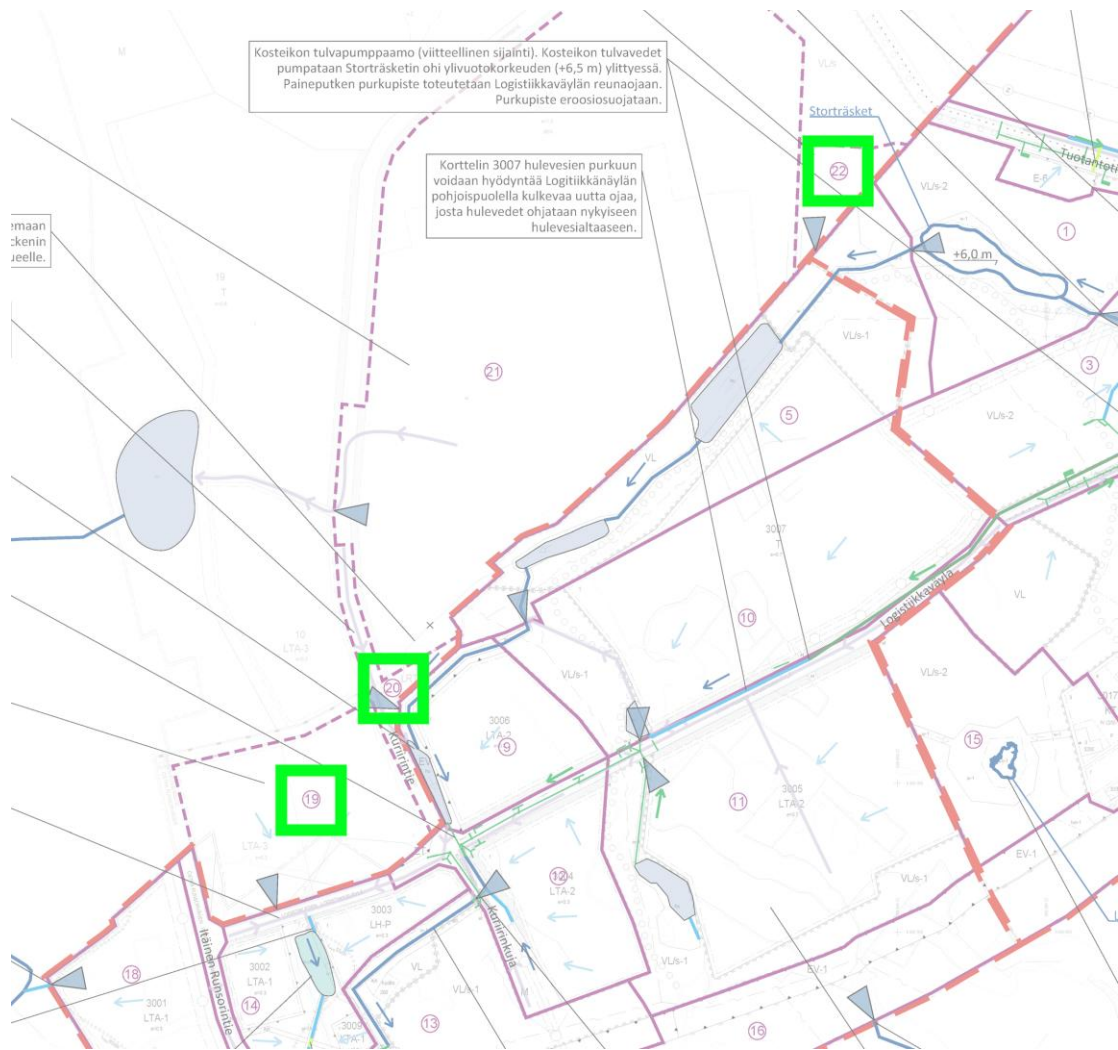


Bild 26. Urklipp ur dagvattenhanteringsplanen daterad 4.6.2026, där områdena 19, 20 och 22 är markerade med grönt.

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

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-1)

- Inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors och affärsutrymmen. Inom kvartersområdet finns angivet:
 - För ledning reserverad del av område.
 - Bullernivå utanför byggnaden, på basis av vilken man kan fastställa kravet på ytterväggens totala ljudisoleringsförmåga. Bullerkällan är flygtrafik vid Vasa flygplats
 - Riktgivande del av område, som är reserverat för byggnader och konstruktioner för samhällsteknisk service (et).

För kvartersområden med LTA-1-beteckning har reserverats totalt 4 tomter i kvarter 3001–3002 och 3008–3009. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.30$. Tomternas arealer varierar mellan ca 0,21 – 5,30 ha, och deras totala areal är 7,1557 ha. Den totala byggrätten är 2,1467 ha.

Kvartersområde för godstrafikterminal (LTA-2)

- Inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras, förutsatt att verksamheten inte förorsakar buller, luftföroreningar, vibrationer eller liknande olägenheter för miljön och därmed kan placeras i omedelbar anknytning till grönområden som är betydelsefulla med avseende på naturens mångfald. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors- och affärsutrymmen. Inom kvartersområdet finns angivet:
 - Riktgivande del av område, som är reserverat för byggnader och konstruktioner för samhällsteknisk service (et).

För kvartersområden med LTA-2-beteckning har reserverats totalt tre tomter i kvarter 3004, 3005 och 3006. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.30$ – $e=0.7$. Tomternas arealer varierar mellan ca 3,53 – 11,04 ha, och deras totala areal är 18,4539 ha. Den totala byggrätten är 9,9528 ha.

Kvartersområde för servicestation (LH-P)

- Inom kvartersområdet kan placeras servicestation. Dessutom kan inom kvartersområdet placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom lager-, kontors- och affärsutrymmen. Inom kvartersområdet finns angivet:
 - Bullernivå utanför byggnaden, på basis av vilken man kan fastställa kravet på

ytterväggens totala ljudisoleringsförmåga. Bullerkällan är flygtrafik vid Vasa flygplats

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

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T)

- För kvartersområden med T-beteckning har reserverats en tomt i kvarter 3007. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.70$. Tomtens areal är 14,1896 ha. Den totala byggrätten är 9,9327 ha. Inom kvartersområdet finns angivet:
 - För underjordisk ledning reserverad del av område.
 - Riktgivande del av område, som är reserverat för byggnader och konstruktioner för samhällsteknisk service (et).

5.3.2 Övriga områden

Område för närrekreation (VL)

- Förverkligandet av ledningar och rör för samhällsteknisk försörjning vilka inte har anvisats genom en specifik delområdesbeteckning ska föregås av ett placeringstillstånd.

För detta ändamål har reserverats fem områden med en sammanlagd areal på 18,0099 ha. Inom områdena finns angivet:

- Riktgivande friluftsled.
- Riktgivande ekologisk förbindelse. Förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer, där det existerande trädbeståndet ska bevaras och vid behov förnyas så att en tillräcklig kronförbindelse för flygekorren bevaras.
- För underjordisk ledning reserverad del av område.
- Riktgivande illustrativ planskild korsning. (e-il)
- Riktgivande område för avledning av dagvatten. (w-1)
- Riktgivande område, i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas. (hu)
- Området är miljön bevaras (/s-1) med bestämmelser främst angående skogsvårdsåtgärder.

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

Specialområde avsett för snötippning (E-5)

För detta ändamål har anvisats ett område på 2,4563 ha. Genom området går en körförbindelse (ajo) till kvarter 3008 och 3009. Ett ledningsområde, en riktgivande

del av ett område för avledning av dagvatten (w-1) samt en riktgivande del av område i vilket utjämningsmagasin för dagvatten kan byggas (hu) finns även anvisad.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning (ET)

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

Skyddsgrönområde (EV)

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

Skyddsgrönområde (EV-1)

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

Jord- och skogsbruksområde (M)

För detta ändamål har reserverats ett område med en areal på 0,5303 ha.

Väg- och gatuområden

För detta ändamål har reserverats områden med en total areal på 4,4022 ha.

Område för allmän väg (LT)

För detta ändamål har reserverats områden med en areal på 7,6452 ha. Inom områdena finns angivet:

- Riktgivande område för avledning av dagvatten. (w-1)
- Planskild korsning. Gatan leds under område för allmän väg (LT). (e-1)
- Riktgivande illustrativ planskild korsning. (e-il)
- Riktgivande ekologisk förbindelse. Förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer, där det existerande trädbeståndet ska bevaras och vid behov förnyas så att en tillräcklig kronförbindelse för flygekorren bevaras. Förbindelsens funktion inom område för allmän väg (LT) ska säkerställas i vägplaneringen och följas upp av väghållaren i enlighet med beslut EPOELY/6457/2025, fattat av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten.

Detaljplaneområde som upphävs

Genom detaljplanen upphävs sammanlagt 1,4566 ha av den nu gällande detaljplanen (godkänd 19.3.2012 § 22) för Granholmsbacken I-området. Hela kvarter 3003, en mindre del av kvarter 3001 samt en mindre del av gatuområde.

5.4 Planbeteckningar och planbestämmelser

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

5.5 Namn

Genom detaljplanen tas gatan och gatunamnet Logistikgränden bort. Gatunamnen Logistikleden och Östra Runsorvägen kvarstår. Den delen av Kurirvägen som finns på Korsholms kommuns sida ändras till Kurirgränden.

6 KONSEKVENSER AV DETALJPLAN

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

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

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

6.1 Allmänt om konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet.

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

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

Vad gäller den aktuella detaljplaneändringen är de enskilda konsekvenserna till största delen av ringa karaktär. Till delar har verksamhetsförutsättningarna förändrats när planbeteckningarna har ändrats. Specifikt för dagvattenhanteringen medför detaljplaneändringen betydande positiva konsekvenser. Konsekvensen av detaljplaneändringen är som helhet av betydande karaktär för att överhuvudtaget kunna förverkliga området på ett ändamålsenligt sätt.

Den största förändringen av själva detaljplaneändringsarbetet berör det allmänna vägområdet (LT) och härrör från vägplaneringen av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av riksväg 8:s framtida sträckning. Vägplanering medför att anslutningen från Tobbyvägen till Östra Runsorvägen inte kan anvisas i detaljplanen

för Granholmsbacken I, den enda infarten till området blir en planskild korsning vid Produktionsvägen. I praktiken tas anslutningen bort när landsvägsförbindelsen förverkligas som 2+2 filig riksväg. Konsekvenserna blir att trafiken till området går via färre anslutningar, vilket ger en något sämre tillgänglighet för tomterna på Granholmsbacken I.

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

Gällande uppskattade arbetsplatser och den prognostiserade trafikmängden till och från området har helheten av verksamhetsmöjligheterna på Granholmsbacken I, Granholmsbacken II och Långskogen beaktas, dvs. det som kallas GigaVasa-området, eftersom de har samverkande konsekvenser. Som bakgrund för beräkningen av antalet arbetstagare och trafikmängden till och från området har man sett på Teslas fabriker i Austin och Berlin samt Northvolts fabrik i Skellefteå. Därtill har uppgifter erhållits av intressenter på GigaVasa-området som Freyr Battery Finland Oy, Epsilon Advanced Materials Oy, Finnish Battery Chemicals Oy, Shanshan New Material Oy och Microsoft 3465 Finland Oy. Specifikt för detaljplanens konsekvensbedömning har uppgifter gällande antalet arbetstagare och förväntade trafikmängder beräknats för hela GigaVasa-området utgående från de uppgifter Shanshan New Material Oy har presenterat. Uppgifter från Shanshan New Material Oy har använts eftersom deras verksamhet är i en sektor som medför ett högre trafikflöde, vilket ger ett tillräckligt underlag för att utreda och bedöma de trafikkonsekvenser som detaljplanen på grund av sina planbeteckningar kan medföra.

Det uppskattade antalet arbetstagare är 2500–6500 personer och den maximalt prognostiserade trafikmängden är ca 17 900 fordon i dygnet. Siffrorna beskriver den kommande situationen på GigaVasa-området utifrån vad den anvisade markanvändningen möjliggör. Konsekvensbedömningarna som har gjorts på basen av dessa uppgifter kan även användas som grund för granskningen av de kommande ingreppen som krävs för det regionala trafiknätet. Områdets detaljplan har utarbetats på det sättet att markområdena möjliggör att verksamheten för kemisk industri lokaliseras till området och att denna verksamhet har utvidgningsmöjligheter även i framtiden. Kommande aktörer på området bör vid behov utreda verksamhetens konsekvenser i ett MKB-förfarande i samband med miljötillståndansökan om verksamheten så kräver.

Genom detaljplaneändringen har man gjort arealändringar i områdesreserveringarna med planbeteckningarna LTA-1, LTA-2, LH-P, VL, EV-1, LT och LRT samt gjort nya områdesreserveringar med planbeteckningarna T, M, EV och E-5. Ändringar av teknisk karaktär har också utförts. De väsentliga

ändringsåtgärderna framkommer i kapitel 4.4. Konsekvenserna i förhållande till detaljplanen godkänd 12.3.2012 § 22 förblir huvudsakligen oförändrad eftersom enbart mindre ändringar görs i till exempel typerna av områdesreserveringar.

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

6.2 Region- och samhällsstrukturen

Detaljplanen utgör en del av en sammanhållen samhällsstruktur över kommungränsen mellan Vasa och Korsholm. Då funktionerna förverkligas innebär de direkta konsekvenser för utvecklandet/förverkligandet av förbindelser samt även för bostads- och tomtproduktionsbehoven i regionen. Med detaljplanen utvidgas samhällsstrukturen till delvis obebyggda områden (landsbygdsområden och oklassificerade områden enligt YKR-klassificeringen). YKR-klassificeringen beskriver placeringen av boende och bebyggelse samt tätheten. Detaljplaneområdena gränsar till tätorts- och byområden.

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

Förverkligandet av Korsholms (Granholmsbacken, Toby) och Vasas (Långskogen, Gamla Vasa) detaljplaner förenhetligar Vasaregionens stadsstruktur på lång sikt genom att skapa betydande förutsättningar för anläggandet av ny logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet inom ett stadsstrukturellt fördelaktigt område. Området är beläget i knutpunkten av olika trafikslag. Vid områdets förverkligande kan närheten till Vasa flygplats, järnvägsförbindelsen mellan Vasa-Seinäjäki samt riksvägarna 3 och 8 utnyttjas. Centralt i regionen och på ett fördelaktigt avstånd finns Vasa hamn med ett farledsdjup på 9 meter. I norr på ca 130 km avstånd finns Karleby hamn med ett farledsdjup på 14 meter. I söder på ca 90 km avstånd finns Kaskö hamn med ett farledsdjup på 9 meter. Centralt i regionen finns även en industriell infrastruktur vid området som benämns Stormossen. På Stormossen benämnda område finns bland annat betydande avfallshantering, bränsleproduktion, energiproduktion och energiåtervinning. På grund av den omfattande verksamheten utgör området en central aktör för företagsområden och betydande etableringar på dessa.

Vad gäller region- och samhällsstrukturens funktion, tillgänglighet och utvecklingspotential är det av stor vikt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, förverkligas. Med förverkligandet kan GigaVasa-området på ett ändamålsenligt sätt ska kopplas till riksvägsnätet.

I den övergripande områdesplaneringen finns anvisat två planskilda korsningar från landsvägsförbindelsen Vikby-Martois till GigaVasa-området. Den ena planskilda

korsningen är ämnad att ansluta till Produktionsvägen och den andra till Kurirgränden. I samband med statens vägplanering av landsvägsförbindelsen Vikby-Martios, vilken pågår parallellt med detaljplaneringen, har det från vägplaneringens sida framförts att det i vägplaneringen inte kan anvisas två planskilda korsningar. För att beakta den övergripande planeringen anvisas ändå en planskild korsning i nämnda område. Föresättningen på Kurirgränden samt den planskilda korsningen har dock i stället för ett allmänt vägområde anvisats med planbeteckningen "riktgivande illustrativ planskild korsning". Syftet med planbeteckningen är att om behov för den planskilda korsningen uppstår i framtiden ska detaljplanen för området och vägplanen för det allmänna vägområdet uppdateras på sätt som samtidigt beaktar naturvärdena i området. Utgående från att det i detaljplanen endast anvisas en planskild korsning inom det allmänna vägområdet har det i samband med detaljplaneringen gjorts en analys av korsningsområdets funktionalitet vid korsningen Logistikleden-Produktionsvägen-Toby industriväg. Nämnda korsning kommer att utgöra huvudanslutning för GigaVasa-området ut till riksvägsnätet och därav behöver dess möjliga kapacitet säkerställas. Gatuområdet i den nämnda korsningen har därför dimensionerats för att möjliggöra en 2-filig rondell alternativt en turborondell.

Från vägplaneringens sida har man även meddelat att Östra Runsorvägens anslutning för fordonstrafik till Tobyvägen inte kan anvisas i detaljplanen, eftersom den ska stängas när landsvägsförbindelsen Vikby-Martios omklassificeras till riksväg. Också av nämnda orsak finns ett behov av att kapaciteten i den ena planskilda anslutningen är tillräckligt stor ifall båda inte förverkligas.

I samband med vägplaneringen för landsvägsförbindelsen Vikby-Martios, så har det allmänna vägområdet (LT) breddats i förhållande till detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32. Breddningen har utförts baserat på en modellering daterad 12.6.2024, vilken Ramboll Finland Oy har utarbetat i samband med vägplaneringen. I och med breddningen av det allmänna vägområdet har man även breddat området för den planskilda lösningen mellan det allmänna vägområdet (LT) och järnvägsområdet (LR) i norr. Med dessa justeringar säkerställs att ett tillräckligt brett område anvisas för den noggrannare vägplaneringen, i vilken man också behöver beakta framtida behov för 2+2 filig riksväg samt 2 spårig järnväg. Vägplaneringen av landsvägsförbindelsen Vikby-Martios pågår parallellt med detaljplaneändringen.

Med beaktande av redan befintliga företagsetableringar i regionen, åtminstone etablerade i knutpunkten av rv 3 och rv 8, finns det betydande problematik att nå hamnarna i västra Finland med tunga specialtransporter, varpå ändamålsenliga vägförbindelser till hamnarna behöver förverkligas. Det skulle även vara fördelaktigt om den betydande avfallshanteringen, bränsleproduktionen, energiproduktionen och energiåtervinningen vid Stormossen skulle erhålla en direkt förbindelse till både GigaVasa-området och Vikby företagscenter, och i förlängningen också till Vasa hamn. På så vis kan det samtidigt undvikas att tungtrafik och specialtransporter leds genom tätortsområden mellan GigaVasa-området och Stormossen-området. För region- och samhällsstrukturens del finns även trafikproblematiken från hamnen på

Vasklot och vidare norrut genom regioncentrum, stadsdelar och kommuncentrum att beakta. Det är osannolikt att norrgående trafik från Vasklot skulle använda sig av Vasa hamnväg för att ta sig ut till riksvägsknutpunkten för riksväg 3 och riksväg 8 och därefter svänga tillbaka på riksväg 3 och vidare på den del av riksväg 8 som benämns förbindelsevägen innan man når Karlebyvägen där riksväg 8 fortsätter norrut. Mot denna bakgrund finns det även ett region- och samhällsstrukturellt behov för förverkligandet av förbindelsen Vasa hamnväg och förbindelsen Martois–Stormossen.

Av de tre vägförbindelserna ifråga (landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, förbindelsen Vasa Hamnväg och förbindelsen Martois–Stormossen) kan det konstateras att de enskilt för sig bidrar till region- och samhällsstrukturens utveckling, men att de tillsammans ger ett betydligt större mervärde för strukturen som helhet.

Genom detaljplaneändringen utförs justeringar som främjar region- och samhällsstrukturen. Varpå inga betydande negativa konsekvenser är att vänta. En förutsättning är dock att de trafikrelaterade lösningarna i regionen förverkligas i takt med detaljplaneområdets utbyggnad och behov. Därmed medför förverkligandet av GigaVasa-området att regionens kommuner och Livskraftscentralen behöver förverkliga landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, även om denna oberoende av GigaVasa-områdets förverkligande bidrar till ett mera ändamålsenligt riksvägsnät i Finland som helhet. För att optimera mervärdet för region- och samhällsstrukturens del borde även Vasa hamnväg och Martois–Stormossen förverkligas.

6.3

Trafiken

Som basuppgifter för detaljplanen finns inte tillgängligt noggrannare uppgifter gällande behov av kvadratmeter våningsyta eller antalet arbetstagare som omfattas av kommande byggnation, eftersom detta är information som kan klassas under affärshemligheter. I samband med utarbetandet av detaljplanen för Granholmsbacken II godkänd 11.10.2018 §72 har man jämfört olika projekt och kunnat konstatera att ytan som krävs för byggnaderna inte direkt är i förhållande till verksamhetens omfattning eller dess uppskattade behov av arbetstagare eller transporter.

I samband med uppgörandet av detaljplanen för Granholmsbacken II, godkänd 11.10.2018 §72, så har det vid myndighetssamråd samt i NTM-centralens utlåtande framhävts kollektivtrafikens och den lätta trafikens möjligheter gällande trafikarrangemangen i området. Den regionala kollektivtrafiken använder rv 3 och rv 8 samt regionalväg 715 (Laihelavägen). Troligen kommer arrangemanget av smidiga och säkra kollektivtrafikförbindelser till området att förutsätta att det byggs några nya trafikållplatser för kollektivtrafiken vid regionalväg 715 (Laihelavägen). Den regionala trafiken borde tillsammans med lokaltrafiken bilda färdkedjor för att optimera trafikens smidighet och för att kollektivtrafiken ska vara ett lockande

alternativ för färd till och från området. Då området förverkligas kommer det att kräva att Korsholms kommun och Vasa stad ökar på alternativ för boende och att man planlägger nya områden för bostadsändamål. Redan i nuläget finns det en del planreservationer i de gällande delgeneralplanerna. Man bör fästa uppmärksamhet vid att området är tillgängligt via lätta trafikformer även då man uppgör detaljplanerna utanför detta detaljplaneområde. Då kan man inverka på att förbindelserna inte bryts.

Med beaktande av uppgifterna som framkommer i kapitel 6.1 gällande den allmänna konsekvensbedömningen i detaljplaneområdet, kan man anta att de mängder personal och delvis därav härledda mängder trafik som används i detaljplaneringen beskriver en realistisk situation och kan anses vara tillräcklig som grund för den trafikrelaterade konsekvensbedömningen.

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

6.3.1 Fordonstrafiken

Med tanke på trafikkonsekvenserna tillför detaljplanen trafikmängder som påverkar detaljplaneområdet och de intilliggande förbindelserna.

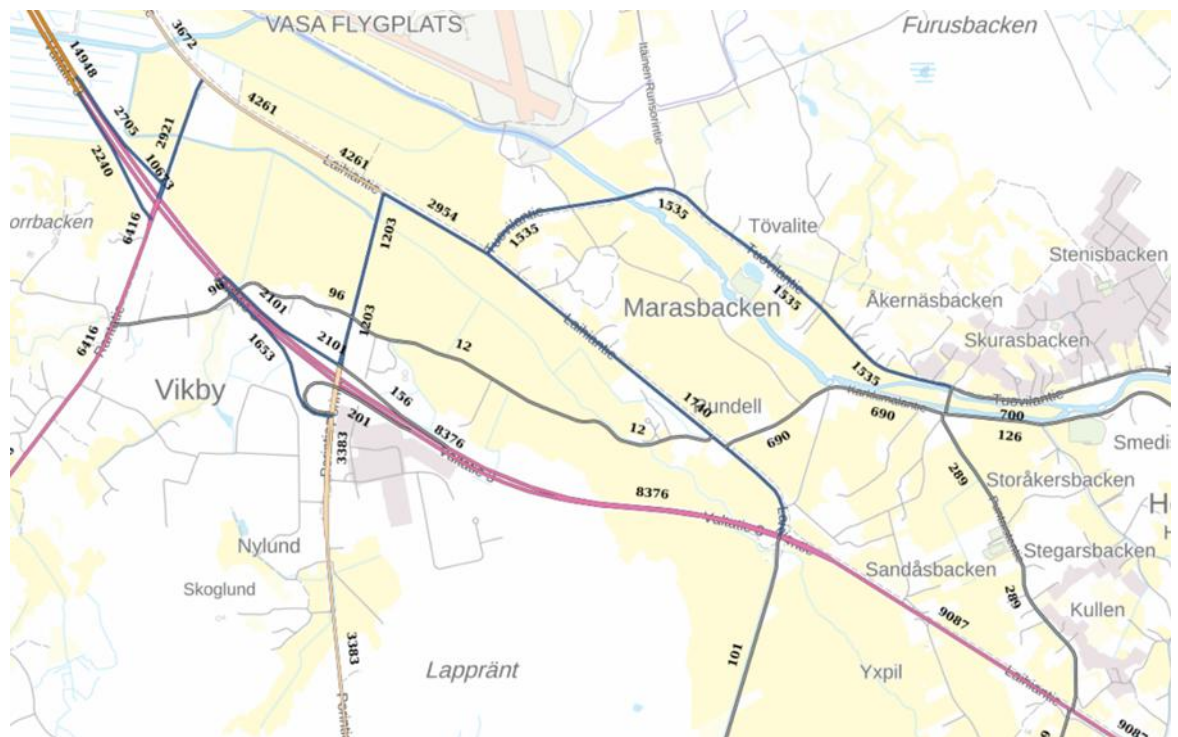


Bild 27. Trafikmängderna längs vägnätet i området, enligt Trafikledsverkets karttjänst år 2025.

Trafiken till och från GigaVasa-området är uppskattningsvis ca 17 900 fordon per dygn beroende på i vilken grad planerna genomförs. Det mest betydande nya förbindelsebehovet gäller landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av

rv 8:s framtida sträckning. Ändringarna i trafikmängd riktas huvudsakligen till riksvägarna 3 och 8 samt nämnda landsvägsförbindelse.

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

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

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

I takt med att området förverkligas och trafiken ökar, klarar det nuvarande trafiknätet inte av att betjäna den ökande trafiken utan att kapaciteten utökas och säkerheten förbättras. I de regionala och nationella förbindelserna framhävs ett behov av en förbindelse mot nordost längs rv 8 (landsvägsförbindelsen Vikby-Martois och Martois-Stormossen alternativt Martois-Vassor). Enligt trafikprognosen för 2040 ökar trafiken norrut med cirka 5 000 fordon per dygn och därför finns det en efterfrågan på en ny förbindelse. Om den nya sträckningen för rv 8 inte byggs kommer de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173 (Vattentagsvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen) att belastas. I ett sådant fall leds trafiken genom tätortsområden, för att vid behov då förhindra eventuella betydande trafikrelaterade olägenheter längs med nämnda vägar bör ändamålsenliga åtgärder av tillfällig karaktär vidtas av väghållaren.

Antalet arbetsplatser i GigaVasa-området påverkar trafikmängderna avsevärt längs riksväg 3 och flertalet tätortsområden, för ändamålet är det viktigt att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, förverkligas. På basen av trafikprognosen som gjordes år 2018 så beräknas det att det att trafikmängden för rv 3 vid flygplatsen, på den norra sidan av den planskilda korsningen till riksväg 8, kommer att uppgå till 26 000–34 000 fordon per dygn beroende på arbetsplatsmängderna. Byggandet av den nya rv 8 från Martois fram till Stormossen eller Vassor minskar trafikmängderna längs rv 3 med 1 600–3 700 fordon. Vid Gamla hamnen har trafiken uppskattats öka till 33 000–43 000 fordon

per dygn beroende på antalet nya arbetsplatser i GigaVasa-området. Motorvägens förmedlingsförmåga räcker för dessa trafikmängder, men de planskilda korsningarnas funktion förutsätter åtgärder som bör undersökas noggrannare i samband med vägplaneringen. Det som inte framgår ur Långskogens och Granholmsbackens trafikutredningen som gjordes år 2018 är en analys av potentiella synergieffekter som uppstår mellan GigaVasa-området och Stormossen, gällande avfallshantering och återvinning. Genom att prioritera Martois-Stormossen framom Martois-Vassor som en första förlängning på Vikby-Martois så kan synergieffekterna tillgodoses och en stor del av den tunga trafiken kan också i praktiken undvika genomfart i flertalet tätortsområden i regionen.

Förändringarna i trafikmängden för Laihelavägen (lv 717) gäller endast ett kort vägavsnitt och är måttligt. Därför klarar vägen av trafikökningen. Anslutningarna måste åtgärdas för att trygga deras säkerhet, funktion och trafikens smidighet, vilket säkerställs om landsvägsförbindelsen Vikby-Martois, vilken utgör del av rv 8:s framtida sträckning, förverkligas. Trafiken till GigaVasa-området kommer att i huvudsak använda sig av nämnda landsvägsförbindelse, varvid även genomfartstrafik genom Toby tätorts- och byområde reduceras. Trafikmängderna längs landsväg 7161 (Tobyvägen) och landsväg 717 (Höstvesvägen) minskar även om den nya dragningen av rv 8 genomförs.

Genomförandet av Martois-Stormossen skulle förbättra förbindelsen mellan Stormossen och GigaVasa-området. Efter att vägen byggts behöver trafiken till Stormossen-området inte längre köra via landsväg 717 (Höstvesvägen), 7173 (Vattentagsvägen), landsväg 7174 (Veikarsvägen) eller 7175 (Voitbyvägen).

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

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

För att noggrannare utreda och bedöma funktionalitet och områdesreserveringar med avseende på en eventuell cirkulationsplats vid Produktionsvägen och Logistikleden till Granholmsbacken I och II: detaljplaners förslagsskede, så har uppdaterade trafikutredningar utarbetats av Ramboll 09/2024 och 06/2026. En resealstringsbaserad trafikprognos som omfattar hela GigaVasa-området och som beaktar de huvudsakliga trafikflödena som kommer utifrån till området, har gjorts som grund för bedömning av cirkulationsplatsens funktionalitet. Behovet av en framtida tvåfilig rondell eller en turborondell har också bedömts, samt behov av avtagsfiler vid de anslutningar som är närmast belägna rondellen och vilket utrymme som behövs för dessa. De trafikmässiga målen är att säkerställa en smidig

och säker trafik i området. Smidigheten i rondellen är av största vikt, rondellen är belägen i direkt anslutning till den framtida planskilda korsningen, och när området är utbyggt i sin helhet bör trafiken löpa smidigt, eftersom rondellen kommer att förmedla all trafik i området från den planskilda korsningen, och även betydande trafikströmningar från Vasahållet.

I resealstringen och trafikprognos 2040 har man inte beaktat andelar av olika färdstätt, utan hela resealstringen har beräknats som personbilstrafik. Resealstringen av industrispårvägsområdet har inte beaktats, eftersom den tunga trafiken har beräknats separat i resealstringen för respektive tomt. Möjligheterna för gångtrafik, cykeltrafik och kollektivtrafik i området har därtill bedömts med avseende på nuläge och framtiden.

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

Enligt resealstringskalkylen är den totala resealstringen via den anvisade cirkulationsplatsen för GigaVasa-området ca 11 600 fordon/dygn, varav den tunga trafiken utgör ca 2100 fordon/ dygn. Av trafiken uppskattas ca 80 % gå till Produktionsvägen söderut mot den planskilda korsningen, ca 15 % till Produktionsvägen norrut, och ca 5 % till Östra Runsorvägen norrut.

Trafikmängderna inom området baserar sig på resealstringskalkylen och trafikmängderna enligt trafikprognosen 2040, när området är förverkligat och utbyggt i sin helhet. Utgående från detta har man i trafikutredningen konstaterat att det största trafikflödet i området är mellan Logistikleden och Produktionsvägen söderut. De stora mängderna tung trafik i området är också anmärkningsvärda.

Resultaten av funktionsgranskningen visas i bild 28. Avfarten med störst belastning, Produktionsvägen söderifrån, är fördröjningen i genomsnitt 22 sekunder under den livligaste timmen, varvid anslutningens servicenivå är Nöjaktig (C) enligt bild 29. Då kan det i genomsnitt uppstå köer med tio fordon på Produktionsvägen (söder). Av anslutningens kapacitet används 78 %. På grundval av trafikmängderna enligt prognosen fungerar Produktionsvägens och Logistikledens rondell ännu bra att fungera i nuläget ännu bra som enfilig, men tål inte någon ökning av trafiken.

Trafik: Livligaste timme Prognos 2040 3600 s (T)	Kritisk intervall			Ledens kapacitet med hjälp av strömmen på infartsfilen			Inkommande total kapacitet		Genomsnittlig fördröjning (t) och längden på kön (n)			
	Motortrafik Sekund	Cykel Sekund	Genomkörning Sekund	Intensitet Fordon/T	Kapacitet Fordon/T	Korrektionsfaktor Fordon/T	Fordon/T	Enhet/T	Belastningsfaktor	t (sek/kt)	fordon	
Logistikleden	4,7	2,5	3	403	834	834	1,00	834	612	0,49	12	4
Produktionsvägen S	4,7	2,5	3	108	1090	1090	0,85	926	739	0,78	22	10
Industrivägen i Toby	4,7	2,5	3	635	675	675	1,00	675	624	0,28	8	2
Produktionsvägen N	4,7	2,5	3	481	777	777	1,00	777	647	0,41	9	3

Bild 28. Resultaten av Dankap-granskningen, trafikutredningen 06/2026.

Servicenivå	Beskrivning	Väntetid i genomsnitt (s) vid rondell eller en korsning utan trafikljus
A	Mycket bra	< 10
B	God	10–15
C	Nöjaktig	15–25
D	Försvarlig	25–35
E	Dålig	35–50
F	Mycket dålig	>50

Bild 29. Anslutningens servicenivåklassificering, urklipp trafikutredningen 06/2026.

Av funktionsgranskningen gjordes en beräkning med en trafikmängd på 1,1-falt som känslighetsanalys. Resultaten av känslighetsanalysen visas på bild 30. Under den livligaste timmen är den genomsnittliga väntetiden 34 sekunder på infarten med störst belastning och anslutningens servicenivå sjunker till Försvarlig (D). Då uppstår det i genomsnitt köer med 15 fordon på Produktionsvägen (söder) och 87 % används av anslutningens kapacitet. Om trafiken ökar jämfört med prognosen uppstår behov av att göra rondellen tvåfilig eller ersätta den med en turborondell.

Trafik: Livligaste timme x 1,1 Prognos 2040 3600 s (T)	Kritisk interval			Ledens kapacitet med hjälp av strömmen på infartsfilen			Inkommande total kapacitet			Genomsnittlig fördröjning (t) och längden på kön (n)		
	Motortrafik	Cykel	Genomkörning	Intensitet	Kapacitet	Korrektionsfaktor	Belastningsfaktor	t (sek/kt)	fordon			
	Sekund	Sekund	Sekund	Fordon/T	Fordon/T	Fordon/T						Fordon/T
Logistikleden	4,7	2,5	3	444	804	804	0,90	724	531	0,62	18	5
Produktionsvägen S	4,7	2,5	3	119	1079	1079	0,85	917	732	0,87	34	15
Industrivägen i Toby	4,7	2,5	3	698	636	636	1,00	636	589	0,32	9	2
Produktionsvägen N	4,7	2,5	3	529	744	744	1,00	744	620	0,47	11	3

Bild 30. Resultaten av Dankap-granskningen utförd som en känslighetsanalys med en faktor på 1,1, urklipp ur trafikutredningen 06/2026.

Sammanfattningsvis har man i detaljplanen för Granholmsbacken II har man beaktat de i trafikutredningen 06/2026 givna rekommendationerna. Man har reserverat ett tillräckligt stort gatuområde för cirkulationsplatsen, vilket i framtiden också möjliggör byggandet av en tvåfilig cirkulationsplats alternativt en turborondell, om trafikmängderna ökar till en sådan nivå att detta är behövligt för korsningsområdets funktionalitet och trafiksäkerhet. Vidare så har man reserverat tillräckligt breda gatuområden, vilket möjliggör förverkligandet av separata avtagsfiler i direkt anknytning till cirkulationsplatsen samt i avtagfilen till vänster i korsningen Logistikleden-Innovationsgränden.

Genom att man i detaljpanelösningen för Granholmsbacken II har beaktat rekommendationerna som har givits i trafikutredningen 06/2026 så möjliggör man ett smidigt och säkert trafikflöde i GigaVasa-området även då det är fullt utbyggt. Den stora mängden tung trafik i området ökar olycksrisken och försämrar särskilt säkerheten för gång- och cykeltrafiken i anslutningsområdena. För att förbättra förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken kommer det att byggas kombinerade gång- och cykelbanor längs Produktionsvägen, i början av Toby Industriväg, mellan

de första kvarteren på Logistikleden och Produktionsvägen samt längs Innovationsgränden. I samband med byggandet av lederna för lätt trafik så bör det fästas uppmärksamhet vid säkra arrangemang vid anslutningsområdena.

När detaljplanernas trafiklösningar förverkligas enligt de målsättningar som detaljplanerna möjliggör och de i detaljplanerna reserverade områdesbehoven, så bedöms det att inga betydande negativa konsekvenser för trafiken inom detaljplaneområdena samt de närbelägna tätorts- och byaområdena uppstår. Inom detaljplaneområdet har inga fyrvägs korsningar anvisats, vilket är positivt ur trafiksäkerhetssynvinkel.

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

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

6.3.2 Kollektivtrafiken

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

Genom utveckling av möjligheter till kollektivtrafik till området samt att tryggt kunna färdas med cykel till området och inom området så kan mängden personbilstrafik i området minskas, vilket är positivt för områdets trafiksäkerhet. Behovet av kollektivtrafiken ökar i takt med att området förverkligas, och man har i detaljplanen för Granholmsbacken II medvetet reserverat tilläggsutrymme för busshållplats samt gångförbindelse till busshållplatserna längs Produktionsvägen i närheten av korsningen Logistikleden-Produktionsvägen-Toby industriväg. Anläggandet av övriga busshållplatser avgörs i gatuplaneringen. En annan faktor som skulle öka områdets tillgänglighet kollektivt är en hållplats för regionaltåg i områdets närhet. Med tanke på främjandet av en hållbar utveckling kunde industrispårvägen användas både för godstrafik och för arbetsresor om det finns kundunderlag och det är möjligt att genomföra det med beaktande av godstrafiken på området.

Konsekvenserna för kollektivtrafiken som detaljplanen medför bedöms vara förbättrade jämfört med nuläget. Positiva konsekvenser är att vänta om de

trafikrelaterade detaljpanelösningarna förverkligas i takt med detaljplaneområdets utbyggnad.

6.3.3 Gång- och cykeltrafiken

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

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

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

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

6.3.4 Järnvägstrafik

I Österbottens landskapsplan 2050 är det medtaget ett behov för tågtrafikförbindelse, Kustbanan, som sträcker sig mellan Helsingfors-Torneå. En viktig fråga har varit om Kustbanan kan gå genom detaljplaneområdet, och om det finns rum till den, eller om Kustbanan borde byggas på utsidan av detaljplaneområdet. En reservation i detaljplanen för en järnvägssträckning genom Granholmsbacken utan någon noggrannare projektering att utgå ifrån skulle i praktiken betyda att man måste reservera ett mycket brett område för ändamålet, för att kunna säkerställa att Kustbanan inte kommer i konflikt med annan markanvändning i framtiden. Av nämnda orsak behöver det utföras noggrannare utredningar för behovet av Kustbanan, både vad gäller landskapet som helhet och regionen som knutpunkt för den. I samband med utarbetandet av landskapsplan 2050 har någon ändamålsenlig noggrannare utredning inte funnits som underlag och därför har Kustbanan enbart anvisats som ett ”behov av tågtrafikförbindelse” i landskapsplanen. Därmed är det inte möjligt att med beaktande av landskapsplan 2050 reservera en sträckning för Kustbanan genom detaljplaneområdena på Granholmsbacken. Frågan har bland annat behandlats på myndighetssamrådet 13.11.2024 och på arbetsmötet angående trafik och spårdragningar 28.1.2025 som utgjorde en förlängning av myndighetssamrådet för denna fråga. På arbetsmötet 28.1.2025 konstaterade Österbottens förbund att trafiklösningarna i planförslaget som var framlagt 23.9.2024–22.10.2024 inte strider mot landskapsplan 2050.

Områdesanvändningen i detaljplanen har således optimerats för att istället främja ändamålsenliga planlösningar för en ekonomisk samhällsstruktur och områdesanvändning, möjligheterna att bevara naturens mångfald och andra naturvärden, välfungerande samhällen, ett ekonomiskt samhällsbyggande, näringslivets verksamhetsbetingelser och utvecklandet av en fungerande konkurrens samt ändamålsenliga trafikarrangemang. Om Kustbanan ska anvisas måste den anvisas utanför detaljplaneområdena. Med beaktande av övergripande planering (delgeneralplanerna på området) ska den styras till sydöstra sidan av landsvägsförbindelsen Vikby–Martois. Kustbanan är dock inledningsvis beroende av noggrannare utredningar på landskapsplanenivå. Som en första del i utredandet av Kustbanans sträckning i denna knutpunkt av regionen har ”Strategiska järnvägslinjer i Vasaregionen” från år 2026 utarbetats. I den finns inget alternativ som leder Kustbanan genom detaljplaneområdet.

Oberoende om frågan gäller Kustbanan eller en industrispårväg mellan förbindelsebanan Vasa–Seinäjäki och Vasa flygplats kan en ändamålsenlig områdesreservation i detaljplanen inte anvisas utan någon noggrannare projektering för områdesbehovet. Utan sådan betyder det i praktiken att man måste anvisa ett mycket brett område för ändamålet i detaljplanen. Detta för att kunna säkerställa att järnvägen är möjlig att anlägga med beaktande av topografi, naturvärden, annan markanvändning och spårtekniska parametrar.

LRT-området som anvisats nordost om Produktionsvägen i detaljplanen för Granholmsbacken II godkänd 15.4.2021 § 32 har omdefinierats så att det utgör ett parallellspår till förbindelsebanan Vasa–Seinäjäki istället för ett stickspår ner mot Produktionsvägen genom T/kem-kvartersområdet. Korsningen mellan landsvägsförbindelsen Vikby–Martois och förbindelsebanan Vasa–Seinäjäki har anvisats som planskild korsning (e-3, e-4) i detaljplanen. Bredden på området för den planskilda korsningen är likt det som anvisats i detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32, men längden på området har ökat från ca 48 m till ca 95 m. Detta medför att kurvradierna norrut och söderut för en eventuell kustbana måste placeras ca 47 m längre öster om den planskilda korsningen. Detta medför i sin tur negativa konsekvenser för markanvändningen öster om Granholmsbacken II, då järnvägsförbindelserna kommer att splittra markanvändningen i högre grad än om kurvradierna kunde börja i den planskilda korsningen eller väster om densamma. Området för industrispårväg (LRT-1) har justerats så att spårvägen får en kurvradie på 300 meter mot sin väst- och östgående anslutning till järnvägsområdet (LR). LRT-1-området har i sin helhet förminskats från ca 14,72 ha till ca 3,08 ha och flyttats norrut till gränsen mot järnvägsområdet (LR).

LRT-området som anvisats sydväst om Produktionsvägen i detaljplanen för Granholmsbacken I godkänd 19.3.2012 § 22 och i detaljplanen för Granholmsbacken II godkänd 15.4.2021 § 32 har i sin helhet tagits bort. LRT-området mot sydväst skulle ha möjliggjort en industrispårvägsförbindelse mot Vasa flygplats, men sträckningsalternativet har inte bedömts vara ett ändamålsenligt alternativ.

Planläggningsmyndigheten har diskuterat behovet av en industrispårvägsförbindelse med Finavia, men de har bedömt behovet som obefintligt. Om behov uppstår i framtiden kan Finavia, för Vasa flygplats del, använda sig av industrispårvägsområdet (LRT-1), som anvisats parallellt med förbindelsebanan Vasa–Seinäjoki. Genom att inte anvisa en industrispårvägsförbindelse mot Vasa flygplats enligt det tidigare sträckningsalternativet undviks även betydande terrängingrepp, vilka skulle krävas för områdets förverkligande, samtidigt som den övriga markanvändningen kan optimeras. Åtgärden svarar även mot näringslivets önskemål om att anvisa ett samlat område för järnvägstransporter.

Konsekvenserna för järnvägstrafiken (tågens framfart längs rälsen) är inte beroende av var på detaljplaneområdet industrispårvägen placeras, i likhet med gällande detaljplan anvisas ett industrispårvägsområde och därför bedöms konsekvenserna för själva järnvägstrafiken som detaljplaneändringen medför som obetydande.

Konsekvenserna för logistikhanteringen som industrispårvägsförbindelserna möjliggör till GigaVasa-området som helhet bedöms som positiva då funktionen kan koncentreras till ett område som betjänar både Granholmsbackens och Långskogens delar av GigaVasa-området samt näringsidkare utanför detaljplaneområdet, vilka har ett behov för spårlogistik.

Med en justerad planbeteckning för LRT-området kan även flygplatsen oberoende av den fysiska placeringen av LRT-området garanteras tillgänglighet för både lossning och lastning av gods. Eventuell framtida passagerartrafik till flygplatsen bedöms dock inte ändamålsenlig via LRT-området. Bland annat på grund av en konflikt med den övergripande planeringen, som uttryckligen utvisar ”behov av förbindelse för logistikspår”, och dessutom inom ett område för bland annat kemisk storindustri. Därmed finns det behov av att närmare utreda en annan lösning för eventuell utveckling av passagerartrafiken till och från Vasa flygplats med beaktande av regionens utveckling på lång sikt. Avlägsnandet av industrispårvägsförbindelsen mot Vasa flygplats bedöms således inte ha några betydande negativa konsekvenser, däremot kan det allmänt konstateras att åtgärden även har betydande positiva konsekvenser för bland annat marken och berggrunden, vattnet, växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna, region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin och trafiken, landskapet samt utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet.

6.3.5 Flygtrafiken

Byggnaders, konstruktioners eller anordningars höjd får ej överstiga +51 meter i N2000-höjdsystemet, med beaktande av flyghinderområdet för Vasa flygplats. Med beaktande av markytans höjder innebär det här i praktiken att cirka 40 meter höga byggnader kan byggas i området med beaktande av hinderbegränsningarna. I byggnadsskedet berör höjdbegränsningarna även bland annat lyftkranar. Därför ska höjdbegränsningarna för fasta lyftkranar även beaktas i byggnadsskedet. Till

ansökan om flyghinder ska läggas som bilaga den behöriga för flygtrafiktjänster ansvariga tjänsterbjudarens (i nuläget Fintraffic Lennonvarmistus Oy) utlåtande.

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

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

6.4 **Energi- och samhällsekonomin**

För förverkligandet av GigaVasa-området kommer det att behövas betydande investeringar och betydande energitillförsel. I byggnadsskedet tillkommer betydande sysselsättningseffekter, i det förverkligade skedet kan sysselsättningsgraden variera kraftigt. I kapitlet redogörs även för kommunala intäkter och utgifter utgående från en grov uppskattning.

Av betydande investeringsobjekt på Granholmsbacken kan följande belysas:

- Landsvägsförbindelsen Vikby–Martois, vilken i första skedet kan förverkligas som landsväg även om det allmänna vägområdet i detaljplanen har dimensionerats så att landsvägen i framtiden kan förverkligas som riksväg.
- Anläggandet av industrispårvägsområdet intill GigaVasa-området.
- Anläggandet av en 400 kV och 2x110 kV luftledning från Toby elstation till GigaVasa-områdets elstation på Långskogen. Om flyghindertillstånd beviljas enligt luftfartslagens (405/2025) 158a § så är området även dimensionerat för att förverkligas med en 2x110 kV samt en 2x400 kV luftledning.
- Anläggandet av det kommunala gatuområdet.
- Anläggandet av det allmänna dagvattenhanteringsystemet.
- Anläggandet av fjärrvärmenät för överföring av överskottsvärme från verksamheterna på området till närregionen.

Av betydande sysselsättningseffekter på Granholmsbacken kan följande belysas:

- I byggnadsskedet uppstår betydande sysselsättningseffekter. De totala effekterna för sysselsättningen som delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken skapar är i storleksklassen 44 000 årsverken, av vilka 26 000 årsverken riktas till byggbranschen och cirka 18 000 årsverken indirekt till andra branscher. I detaljplanen godkänd 11.10.2018 §72 hade T/kem-områdena ett exploateringsstal på $e=0,3$ medan exploateringsstalet i detaljplanen godkänd 15.4.2021 §32 är $e=1,3$ vilket kan påverka det totala antalet årsverken.
- Inom GigaVasa-området uppskattas uppstå ca 2500–6500 permanenta arbetsplatser, vilket ger betydande direkta och indirekta intäkter för kommunerna bland annat kommunalskatteintäkter och bolagsskatteintäkter. Antalet

arbetsplatser är svåruppskattat eftersom den verksamhet som kan förverkligas på T/kem samt LTA-1 och LTA-2 kvartersområdena kan vara av väldigt olik karaktär gällande personalbehov.

Bland betydande kommunala kostnader och intäkter för Granholmsbacken kan följande belysas:

Granholmsbacken I

Granholmsbacken I innehåller ca 1 740 m gata som är förverkligad i sin helhet bortsatt från vändplanen i änden av Kurirgränden. Med en teoretisk kostnad på 1 600 €/lm huvudgata/ industriväg med tillhörande lätttrafikled uppskattas den kostnaden för att färdigställa gatunätet uppgå till ca 16 000 €. Helhetskostnaden för utbyggandet av det kommunala gatunätet, inklusive redan förverkligade delar, uppskattas till ca 2 784 000 €.

Underhållet och skötseln av gatunätet har en uppskattad löpmeterkostnad på 10,5 €/m. Detta ger en livscykelkostnad på ca 18 270 €/år för gatunätet.

Kostnaderna för dagvattenbassängerna samt dikes- och rörsystemen, vilka krävs för förverkligandet av det allmänna dagvattensystemet utanför gatuområdena uppskattas kosta ca 500 000 €.

Det är inte ändamålsenligt att anvisa körförbindelsen (ajo) till jaktstugan genom tomt 1 kvarter 3003 och därför har en ny körförbindelse anvisats från Kurirgränden genom närrekreationsområdet. Den befintliga körförbindelsen genom tomt 1 i kvarter 3003 är stiftad genom ett ständigt servitut (000-2014-K46313) med en bredd på fyra meter. Körförbindelsen blir svår att använda då tomten (tomt 1 kvarter 3003) bebyggs. Den nya anvisade körförbindelsen är även till för underhållsåtgärder i närrekreationsområdet. Flytten av körförbindelsen bekostas av kommunen.

Granholmsbacken II

Granholmsbacken II innehåller i sin helhet ca 2 480 m gata, varav ca 395 m är helt oförverkligad och ca 720 m är oasfalterad. Med en uppskattad löpmeterkostnad på 1 600 €/lm så skulle byggandet av den helt oförverkligade delen kosta ca 632 000 € och asfalteringen av den oasfalterade delen ca 330 000 €, vilket ger en total kostnad på ca 804 000 € för att färdigställa gatunätet. Helhetskostnaden för utbyggandet av det kommunala gatunätet, inklusive redan förverkligade delar, uppskattas till ca 3 968 000 €.

Kostnaden för byggandet av rondellen i korsningen mellan Produktionsvägen-Logistikleden-Toby industriväg uppskattas kosta omkring 750 000 € för en tvåfilig rondell. Om en enfilig rondell förverkligas inledningsvis uppskattas denna kosta omkring 500 000 €. Rondellen som kan förverkligas vid behov i korsningen mellan Logistikleden och Innovationsgränden har en uppskattad kostnad på 200 000€.

Kostnaden för gång- och cykelbron som ligger intill kvarter 3017 och 3018, har ett uppskattat pris på ca 450 000 €. Detta med ett antagande på att man bygger en 85 meter lång och 3,5 meter bred bro, med ett pris på 1500 €/m².

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

Kostnaderna för dagvattenbassängerna samt dikes- och rörsystemen, vilka krävs för förverkligandet av det allmänna dagvattensystemet utanför gatuområdena uppskattas kosta ca 500 000 €.

Inom detaljplaneområdet har anvisats ca 400 meter industrispårvägsområde (LRT-1). Den teoretiska kostnaden för förverkligandet av industrispårvägsområdet på både Korsholms kommuns och Vasa stads sida uppskattas uppgå till ca 3 000 000 €, denna kostnad är uppskattad utgående från rapporten ”*GigaVaasan esiselvityksen täydennys, Rautatiekuljetusten edellyttämien investointien mukautettu kannattavuuden arviointi, 14.9.2023*” där andra industrispårvägslösningar utreddes.

I gränsen mellan tomt 2 och tomt 3 i kvarter 3019 har anvisats en riktgivande körförbindelse som ska kunna användas av utryckningsfordon för trafik mellan Toby industriväg och LRT-1-området. Den kan vid behov även användas för fordonstrafik om den eller T/kem-kvartersområdet till behövliga delar förverkligas som planskilda från varandra. Kostnaden för förverkligandet av denna är svårbedömd, men beräknas enligt enhetspriset för tomtgata i gatunätet, 1000 €/m, detta gör att kostnaden för att förverkliga den ca 580 m långa körförbindelsen uppgår till ca 580 000 €. Som en fortsättning på den riktgivande körförbindelsen ska en ca 400 m lång räddningsvägsförbindelse byggas från LRT-området på Korsholms kommuns sida till LRT-området på Vasa stads sida och vidare genom kvarter 17 till Stenskogsvägen. Kostnaden för förverkligandet av denna uppskattas till 1000 €/m, totalt ca 400 000 €.

Tilläggskostnader för eventuella planskilda delar har inte beaktats i uppskattningen.

Uppskattningar på kostnader för Granholmsbackenområdet som helhet

I tabellen nedan framkommer en sammanfattning av de uppskattade kommunala kostnaderna för området förverkligande.

Investeringsobjekt	Längd/areal	Enhetspris	Pris (€)
Markköp	2 682 700 m ²	1,20 €/m ²	3 219 240
Gatunät	4220 m	1 600 €/m	6 752 000
Körförbindelse LRT-1	580 m	1 000 €/m	580 000
Räddningsväg	400 m	1 000 €/m	400 000
Rondeller			950 000
Gång- och cykelbro	85 m/298 m ²	1500 €/m ²	446 250
Dagvattensystem			1 000 000
Industrispårväg (LRT-1)			3 000 000
Totalt			13 347 490

Bild 10. Riktgivande uppskattade totala kostnader för förverkligandet av den kommunala infrastrukturen inom Granholmsbacken I och II.

Uppskattningar på intäkter för Granholmsbackenområdet som helhet

Nedan framkommer en sammanfattning av de uppskattade kommunala intäkterna av områdets förverkligande. Det finns en stor osäkerhet kring intäkterna, vilket är beroende av den förda markpolitiken och den prisnivå som är marknadsmässig på området.

Prisuppgifterna i bild 32 har ett prisspann som varierar från självkostnadspris för förverkligandet av både Granholmsbacken I och Granholmsbacken II till uppskattat maximalt marknadsvärde. Värdering ska ändå göras för kvartersområdena i detaljplanen i samband med tomtutdelning. I väntan på värderingarna och anbuden på tomtmarken ska prisuppskattningarna ses som riktgivande. I samband med värderingen är det flertalet faktorer som kan påverka prisnivån eller prisspannet för respektive planbeteckning, väsentliga sådana är bredden av verksamhetstypen och eventuell specialverksamhet som den enskilda planbeteckningen tillåter. Trots att prisspannen nedan är identiska för olika planbeteckningar emellan kan värderingen resultera i avvikande prisnivåer jämfört med priserna i tabellen.

Områdestyp	Areal (m ²)	m ² -pris (€/m)	Totalpris (€)	Årligt arrende (€) vid 5%
LTA-1	71 557	8–50	572 456–3 577 850	28 623–178 893
LTA-2	184 539	8–50	1 476 312–9 226 950	73 816–461 348
LH-P	13 763	8–15	110 104–206 445	5 505–10 322
T	141 896	8–50	1 135 168–7 094 800	56 758–354 740
T/kem	1 139 623	8–70	9 116 984–79 773 610	455 849–3 988 681
KT	24 261	8–35	194 088–849 135	9 704–42 457
KL-1	12 130	8–35	97 040–424 550	4 852–21 228
LH	26 373	8–25	210 984–659 325	10 549–32 966
LRT-1	30 845	8–15	246 760–462 675	12 338–23 134
Totalt	1 644 987		13 159 896–102 275 340	657 995–5 113 767

Bild 11. Riktgivande tomtpris på de olika kvartersområdena. Värdering ska göras för kvartersområdena i detaljplanen i samband med tomtutdelning. I väntan på värderingar och anbud på tomtmarken ska prisuppskattningarna ses som riktgivande.

Avgifterna som kommunen erhåller för behandlingen av byggloven på området har beräknats enligt byggnadstillsynens taxa som har fastställts av byggnadsnämnden 11.12.2024 § 135.

Områdestyp	Areal (m ²)	E-tal	Byggrätt (m ²)	Bygglövsavgift (€/m ² byggrätt)	Bygglövsavgift (€)
LTA-1	71 557	0,3	21 467	4	85 868
LTA-2	184 539	0,3–0,7	99 528	4	398 112
LH-P	13 763	0,3	4 129	4	16 516
T	141 896	0,7	99 327	4	397 308
T/kem	1 139 623	1,3	1 481 510	4	5 926 040
KT	24 261		12 800	4	51 200
KL-1	12 130	0,6	7 278	4	29 112
LH	26 373	0,15	3 956	4	15 824

LRT-1	30 845	0,15	4 627	4	18 508
Totalt	1 644 987		1 734 622		6 938 488

Bild 12. Uppskattning av bygglövsavgifterna.

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

Områdestyp	Areal (m ²)	E-tal	Byggrätt (m ²)	Anslutningsavgift (€/m ² byggrätt)	Anslutningsavgift (€)
LTA-1	71 557	0,3	21 467	3	64 401
LTA-2	184 539	0,3-0,7	99 528	3	298 584
LH-P	13 763	0,3	4 129	3	12 387
T	141 896	0,7	99 327	3	297 981
T/kem	1 139 623	1,3	1 481 510	3	4 444 530
KT	24 261		12 800	4,5	57 600
KL-1	12 130	0,6	7 278	4,5	32 751
LH	26 373	0,15	3 956	3	11 868
LRT-1	30 845	0,15	4 627	1,5	6941
Totalt	1 644 987		1 734 622		5 227 043

Bild 34. Anslutningsavgifterna uppskattade enligt taxan i Vasa stad.

Fastighetsskatten som kommunen kan erhålla för tomterna och byggnaderna på området är svårberäknad. Det är många faktorer som påverkar nivån på skatten (så som om byggnaden är uppvärmd, användningsändamål, byggnadens storlek, etc.). Fastighetsskatten påverkas även av om kommunen arrenderar ut tomterna eller säljer dem. Därav har ingen uppskattning gjorts för fastighetsskatten.

Det är sannolikt att det kommer att etableras energiintensiv industri i området. Å andra sidan producerar den industri som eventuellt etableras i området rikligt med värme som kan användas för att minska behovet av energi för uppvärmning. Elbehoven i området säkerställs genom att bygga en 400 kV (alternativt 2x400 kV) och 2x110 kV luftledning till en elstation på GigaVasa-området. Luftledningarna dras från Toby elstation via GigaVasa-området och vidare mot Vasklot. I sammanhanget bör noteras att det anvisade ledningsområdet är bredare i detaljplanen för Granholmsbacken II än på detaljplanen för Långskogen, vilket kan medföra problem vid förverkligandet.

Som en del av förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois tillkommer kostnader för behövliga ändringsarrangemang vid Östra Runsorvägen. Ändringsarrangemangen är ett resultat av statens vägplanering för landsvägsförbindelsen ifråga. Rent konkret gäller ändringsarrangemangen följande:

- Nuvarande tomtanslutning till tomt 1 i kvarter 3008 behöver anläggas till i detaljplanen anvisad plats.
- Nuvarande infart till fastighet 499-420-1-36 Örns, skiftet sydväst om kvarter 3001, tomt 1 måste avlägsnas på grund av vägplaneringen av det allmänna vägområdet

(LT). En lösning som inte påverkar näringsidkarna inom detaljplanen på ett oskäligt sätt har anvisats i vägplaneringen.

- Anslutningen mellan Tobyvägen och Östra Runsorvägen avlägsnas i samband med förverkligandet av landsvägsförbindelsen Vikby-Martois. Östra Runsorvägens anslutning kan kvarstå så länge förbindelsen Vikby-Martois klassificeras som landsväg. Oberoende om förbindelsen Vikby-Martois är klassificerad som riksväg eller landsväg ges Tobyvägen inte någon anslutningsmöjlighet. Av nämnda orsak har en ersättande förbindelse anvisats i vägplaneringen. Den ersättande förbindelsen tillgodoser att tillgängligheten i området som helhet kvarstår så att den redan byggda miljön inte splittras.

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

För samhällsekonomin på det kommunala planet har detaljplaneändringen positiva konsekvenser iom. att de anvisade detaljpanelösningarna är mer kostnadseffektiva, bla. har gatuområdet för Toby industriväg förkortats och industrispårvägen har endast anvisats parallellt intill järnvägsförbindelsen Vasa-Seinäjäki. Med åtgärderna uppnås även en betydligt mer ändamålsenlig kvarterstruktur för T/kem-områdeshelheten, bland annat med tanke på tomtindelningen och placeringen av stora byggnader. Därtill har det anvisade gatunätet och det allmänna dagvattenhanteringssystemet dimensionerats på ett ändamålsenligt sätt för att även klara behovet som ett fullt utbyggt område kräver.

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

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

Mikroklimatet i detaljplaneområdet förändras då markanvändningen förverkligas. Det från början obebyggda skogs- och jordbruksområdet förändras till stor del till ett område utan träd och vegetation med markbeläggning och bebyggelse. Detta innebär att områdets fukt-, vind- och ljusförhållanden förändras märkbart. Mikroklimatet i de återstående jord- och skogsbruksområdena i hela planområdet kommer att förändras märkbart när det gäller vind- och fuktförhållanden.

Omfattningen av den kolsänka som minskar tillsammans med skogen är liten och har ingen nämnvärd betydelse på lokal, regional eller nationell nivå.

6.5.1 Marken och berggrunden

I planförslagsfasen utreddes förutsättningarna för att anvisa ett landskapsbyggnadsobjekt för att placera överskottsmassor med en höjd upp till 35 meter. Teoretiskt hade objektets volym uppgått till 800 000 m³, men vid noggrannare granskning och sondering av området konstaterades det att utan stabiliseringsåtgärder hade varit möjligt att endast placera 240 000 m³ överskottsmassor i området, varpå området istället anvisas som LTA-2 kvartersområde.

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

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

Jordmånen i utredningsområdet består huvudsakligen av finkornig jordart med blandfraktion och gyttjig jord (Bild 35). En jordmånskarta över utredningsområdet finns endast i skalan 1:200 000, det vill säga det finns ingen detaljerad information om jordarterna i utredningsområdet.

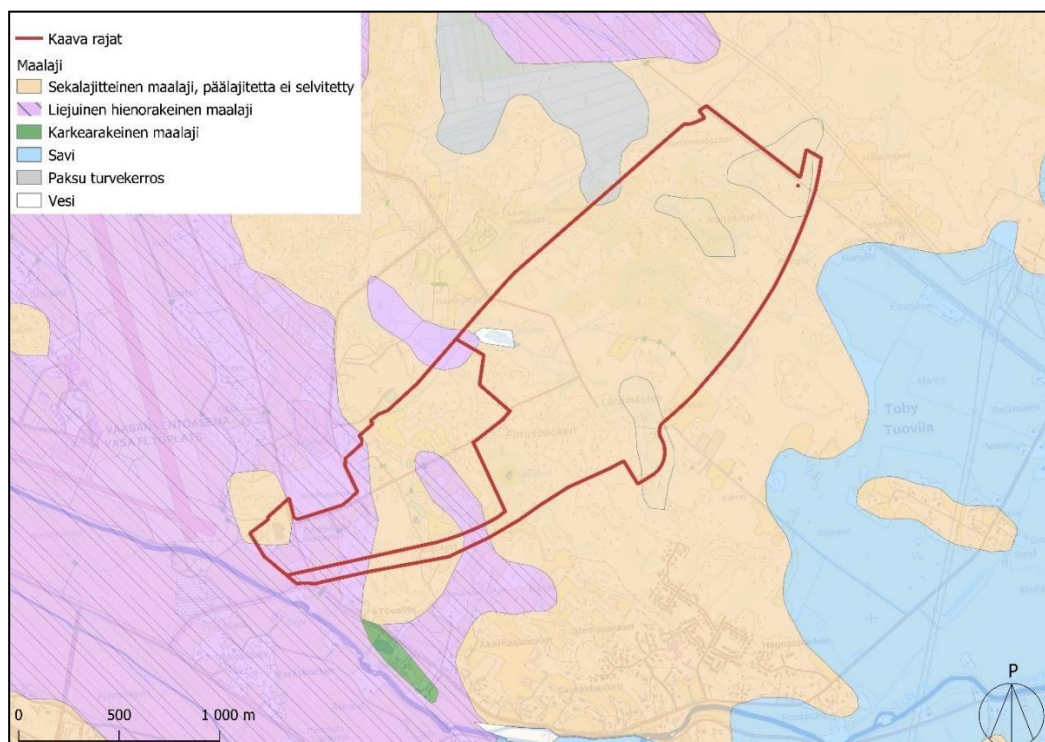


Bild 35. Jordmån i utredningsområdet (jordmånskarta: GTK, bakgrundskarta: Lantmäteriverket).

Utgående från förhandstolkningsmaterialet är sannolikheten för att det ska förekomma sura sulfatjordar liten i de blockrika moränområdena i den mellersta och

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

Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska utredas i samband med byggnation och vid behov ska åtgärder vidtas för att förhindra och minska konsekvenserna. I de allmänna bestämmelserna finns krav för behandling av sura sulfatjordar.

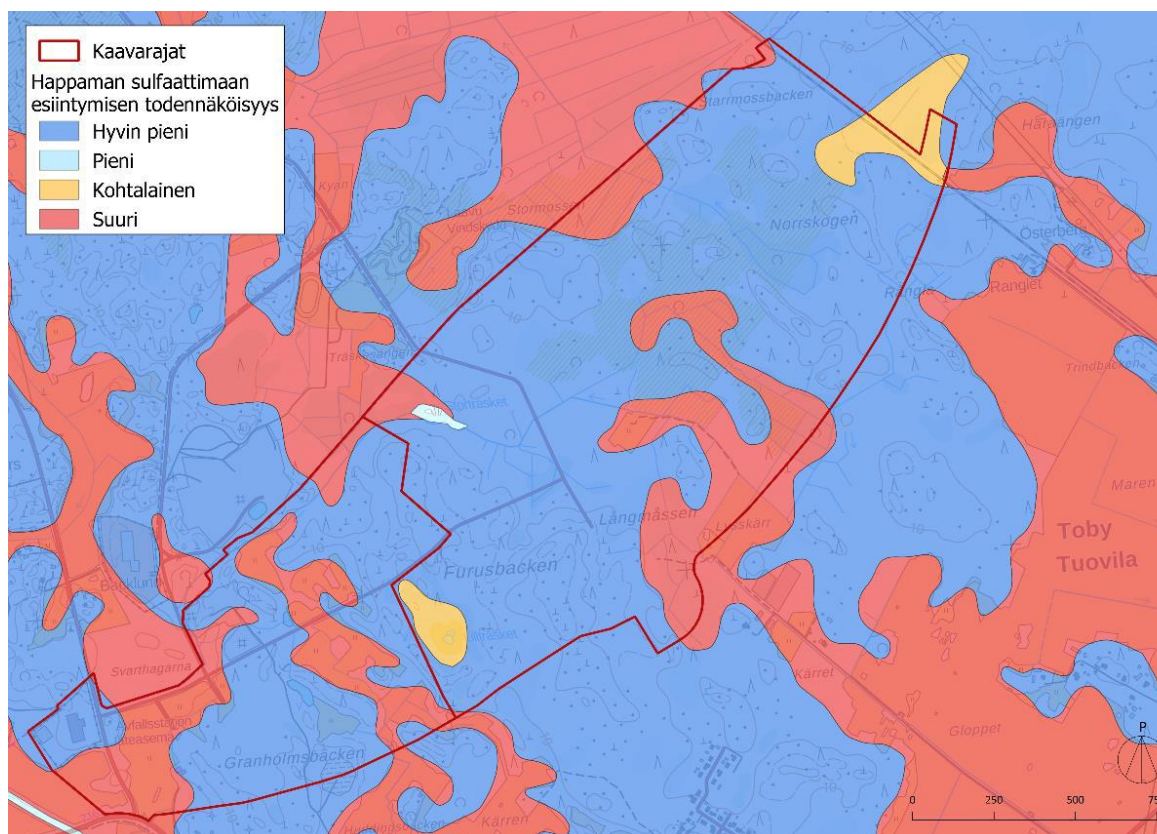


Bild 36. Sannolikheten för förekomst av sura sulfatjordar i utredningsområdet (sura sulfatjordar: GTK, terrängkarta: Lantmäteriverket).

6.5.2 Vattnet och dagvatten

Största risken för grundvattenområden utgörs av omgivande åkrar, korsande fordonsleder samt annan verksamhet i grundvattenområdenas influensområde. Även förorenat dagvatten utgör en risk för grundvattenområden, men ändamålsenliga behandlings- och avvattningslösningar minskar riskerna. För hantering av dagvatten har tillräckliga bestämmelser återgetts i detaljplanen.

Bestämmelserna gäller både för enskilda kvarter/tomter samt för allmänna dagvattenlösningar på grönområdena. Grundvattenområden finns inte anvisade längs med de tilltänkta rutterna för dagvattenavledning, varken inne på detaljplaneområdet eller utanför detsamma. Det närmaste grundvattenområdet Rismarken finns på cirka 2 kilometers avstånd i söder. Därav är det andra faktorer än detaljplanens anvisade markanvändning som eventuellt kan medföra betydande konsekvenser för grundvattenområdena.

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

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

För Granholmsbackens del av GigaVasa-området utarbetades en uppdaterad dagvattenutredning och plan för hantering år 2024, denna tar i beaktande den nya detaljpanelösningen samt höjandet av exploateringsstalet på T/kem-kvartersområdena från $e=0,3$ till $e=1,3$. Dagvattenutredningen och -planen, som utgör bilaga 4 till detaljplanen, uppdaterades ytterligare år 2026 utgående från detaljplanens bestämda markanvändning, i uppdateringen granskades även dagvattenavrinningen noggrannare i randområdet intill Vasa stad.

I detaljplanen har dagvattenutredningen och -planen från år 2026 beaktats. Bland annat genom att skapa en ny fördröjningsbassäng i korsningen Logistikleden-Produktionsvägen, där det i detaljplanen för Granholmsbacken II godkänd 15.4.2021

är anvisat en KTY-1-tomt. Detaljplanen anvisar även diken för dagvattenavledning (w-1) i enlighet med dagvattenutredningens tillhörande plan för hantering. I detaljplanen har diken till största delen placerats inom områden som förblir i kommunens ägo, vilket tryggar skötseln av diken. I planbestämmelserna finns också anvisat kvartersområdesspecifika dagvattenbestämmelser gällande krav på fördröjningskapacitet/ogenomsläpplig yta samt maximal flödes hastighet/tomtyta.

I detaljplanen har man anvisat att de stora dagvattenmängder som uppstår i kvarter 3019 i Granholmsbacken II ska ledas in till dagvattennätet via en förbehandlingsbassäng som är kopplad till en dagvattenbassäng vid korsningen av Produktionsvägen och Logistikleden. Från dagvattenbassängen leds vattnet vidare till Storträsket och därefter vidare mot Granholmsbacken I och Toby å. I uppdateringen av dagvattenutredningen och -planen från år 2026 beskrivs även möjligheten att anlägga en pumpstation för dagvatten intill dagvattenbassängen. Med en dylik lösning kan man vid behov pumpa dagvatten till Logistikledens gatudike och därmed undgå att leda dagvatten till Storträsket. Genom att pumpa dagvatten kan man undgå att Storträskets vattennivå ändras vid de översvämningssituationer som uppstår färre än vart 15:e år, pumpningen kan även användas vid underhållsåtgärder av dagvattensystemet.

De tomt- och kvartersvisa dagvattenhanteringslösningarna är dimensionerade så att via dem är det möjligt att styra dagvattenflödet till motsvarande nivåer som i dagsläget. För dimensioneringen har man använt hydrologiska grunder för att beskriva dagsläget och den hydrologiska situationen i framtiden. I samband med den noggrannare planeringen av områdena bör man även granska fördröjningsbehovet och då kan man även inverka på detta behov genom att lämna grönområden på tomterna.

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

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

I detaljplanerna för Granholmsbacken I och II har dagvattenutredningen och -planen från år 2026 beaktats. Bland annat genom att skapa förbättrade förutsättningar för att anlägga fördröjningsbassänger intill kommunrån mot Vasa stad. Detaljplanerna anvisar även diken för dagvattenavledning (w-1) i enlighet med dagvattenplanen. I detaljplanerna har diken till största delen placerats inom områden som förblir i kommunens ägo, vilket tryggar skötseln av diken. I planbestämmelserna finns också anvisat kvartersområdesspecifika dagvattenbestämmelser gällande krav på fördröjningskapacitet/ogenomsläpplig yta samt maximal flödes hastighet/tomtyta.

Som allmänna bestämmelser angående den tomtvisa dagvattenhanteringen har krav ställts på både rening av dagvatten och fördröjningskapaciteten. Angående rening framkommer att smutsigt asfalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller annat filtreringssystem till dagvattenavloppet. Angående fördröjningskapacitet framkommer att det på alla kvartersområden ska förverkligas 1,5 m³/100 m² fördröjningskapacitet per ogenomsläpplig yta på tomten. Flödeshastigheten vidare ut till det allmänna dagvattenhanteringssystemet från alla kvartersområden har angetts till 20 l/s/ha maximal flödeshastighet per tomtyta.

I Storträsket på Granholmsbacken II finns åkergradans livsmiljö samt lekplats, genom att leda dagvattnet genom Storträsket så garanterar man att träsket inte torkar ut och därigenom tillgodoses förutsättningarna för åkergradan i området. Enligt dagvattenutredningen och -planen från år 2026 är det sannolikt att åkergradan även sprider sig vidare till de framtida dagvattenbassängerna.

På grund av osäkerheten kring dagvattenmängderna som uppstår inom Granholmsbacken-området som helhet och översvämningssäkerheten speciellt vårtid har merparten av LTA tomterna i kvarter 3002 anvisade i detaljplanen för Granholmsbacken I, godkänd 19.3.2012, ersatts med ett specialområde avsett för snötippning (E-5). Utöver snötippning utgör E-5 området en väsentlig del av dagvattenhanteringssystemet, både för den vanliga dagvattenavledningen och för områdesbehoven vid översvämningstillfällena. Åtgärden är av betydande betydelse även för Granholmsbacken II.

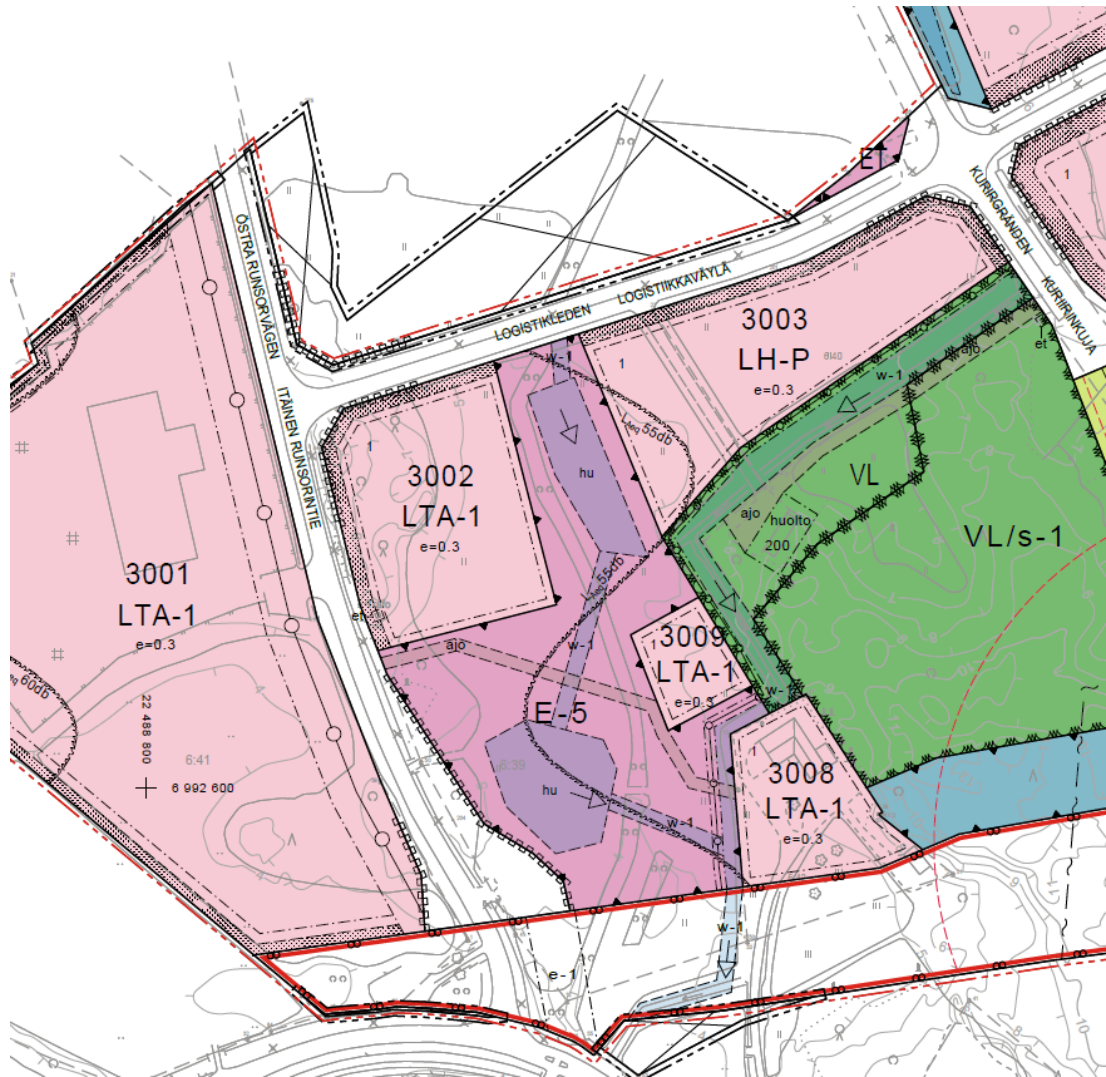


Bild 37. I och kring E-5 området har anvisats flertalet områden för avledning av dagvatten.

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

För hanteringen av dagvattnet från tomterna i dimensioneringen av samhällstekniska nät ska det utarbetas en mer detaljerad plan för dagvattenhanteringen. I denna plan bör man även beakta dagvattenhanteringen under byggnation. Detta har säkerställts genom en allmän bestämmelse där det framkommer att aktörerna på tomterna i samband med bygglovets ska göra upp en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande. I dagvattenhanteringsplanen ska hanteringen av det byggda dagvattnet även beaktas. Förverkligandet av detaljplanen kräver byte av ett antal vägtrummor i det kommunala gatunätet på Granholmsbacken I-området samt på statens vägområden då de ökade dagvattenmängderna medför ett större

vattenflöde och därmed krävs en större rördiameter. Detaljplanens förverkligande bedöms medföra betydande åtgärder i marken och berggrunden. Åtgärdernas konsekvenser bedöms betydande till sin omfattning, men vad gäller eventuella föroreningar och indirekta skadliga konsekvenser bedöms inga betydande konsekvenser uppstå för marken och berggrunden, vattnet, dagvattnet eller luften och klimatet.

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

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

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

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

avrinnande vattnet förblir ostörd både under byggnadsskedet och användningen av området. Om det är möjligt att upprätthålla en god kvalitet i de områden som anvisats med luo-beteckning är de skadliga konsekvenserna för naturens mångfald måttliga på lokal nivå, men i ett större regionalt perspektiv förblir konsekvenserna förhållandevis lindriga. En förutsättning för denna slutsats är att åkergradans och flygekorrens levnadsmöjligheter och flygekorrens förbindelser bevaras på ett sätt som förutsattes i 49 § i naturvårdslagen (1096/1996). Med tanke på fåglarna bedömdes konsekvenserna förbli måttliga då de mest känsliga arterna bedömdes försvinna från området och livsmiljöerna förminska. Det bedömdes att inga konsekvenser riktas till fladdermusen eftersom det inte upptäcktes några föröknings- och rastplatser för fladdermöss i utredningarna. I Korsholm ingår dock ett område som är viktigt för fladdermusen i VL/s-området.

Konsekvensbedömningen på detaljplanenivå

För detaljplaneområdet har tidigare utarbetade utredningar beträffande naturvärden beaktats. Enligt utredningarna finns det inga speciellt viktiga livsmiljöer enligt skogslagens (1093/1996) 10 §, objekt enligt vattenlagen, naturtyper enligt naturvårdslagens (1096/1996) 4 kapitel 29 § eller objekt värdefulla med tanke på naturens mångfald. Naturvårdslagens (1096/1996) 4 kapitel 29 § gäller fram till 31.5.2023. Från 1.6.2023 gäller naturvårdslagens (9/2023) 7 kapitel 64 § med delvis ändrat innehåll för skydd av naturtyper.

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

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

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

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

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

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

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

I detaljplanen reserveras en sammanhängande grönområdesstruktur och tillräckliga områdesreserveringar med tillhörande skydds-beteckningar enligt naturinventeringen från 2023 har gjorts. Planändringen medför därmed inga betydande konsekvenser för naturen och naturmiljön.

För Granholmsbacken I och Granholmsbacken II som helhet har arealen av närrekreatiomsområde (VL) ökat från 41,5427 ha i gällande detaljplaner till 48,4926 ha. En ökning med 16,7 % är positivt för området som helhet. Inom Granholmsbacken I och II har 18,1% av den totala arealen anvisats med områdesbeteckningen VL.

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

6.7 Stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

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

Konsekvenserna av områdets förverkligande är störst för bosättningen på den norra och södra sidan av detaljplaneområdet och för den passerande trafiken och mindre i flygplatsområdet på den västra sidan av detaljplaneområdet. Träden begränsar synligheten på ett avgörande sätt, däremot i bybosättningen väster om flygplatsområdet kan flygplatsområdets karaktär göra att insynen ökar från enskilda

hus. Konsekvenserna för landskapet minskar generellt i takt med att avståndet ökar, men trädbestånd och terrängläget är också avgörande.

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

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

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

- Tomt 1 i kvarter 3001 är bebyggd. Tomtarealen har minskat med ca 1866 m² till 53 018 m², planbeteckningen kvarstår som LTA-1. Näringsverksamheten finns placerad i norra delen av tomten och berörs således inte på ett direkt sätt av den förminskade tomtarealen.
- Tomt 1 i kvarter 3008 anvisas i detaljplanen godkänd 19.3.2012 som tomt 2 i kvarter 3002. Planbeteckningen har ändrats från LTA-2 till LTA-1. Fastigheten bebyggdes innan den detaljplanerades som tomt. Med detaljplanen minskar tomtarealen från 7007 m² till 5296 m² (-1712 m²).
Detaljplanen har därmed konsekvenser för tomten där den befintliga näringsverksamheten bedrivs. Orsaken till den minskade tomtarealen är att området för allmän väg (LT) skär av södra delen av tomten där en ekonomibyggnad är uppförd. Därtill berörs andra tomtarrangemang för bland annat vatten och logistik. Tomten använder i dagsläget infart från Tobyvägen och infarten flyttas i detaljplanen till Östra Runsorvägen med en anvisad körförbindelse (ajo), vilken anvisas genom specialområde avsett för snötippning (E-5). Den nya anvisade körförbindelsen går även via tomt 1 i kvarter 3009.
Förutsättningar att fortsätta verksamheten på tomten finns, men försämras efter att landsvägsförbindelsen Vikby-Martois (1+1 filig) förverkligas. Gårdsplanen minskas i det skedet, men alla byggnader kan troligen kvarstå. Då landsvägen (1+1 filig) i ett senare skede förverkligas som riksväg (2+2 filig) försämras läget ytterligare eftersom den ekonomibyggnad som ligger inom området för allmän väg måste rivas och tomtens areal minskar med 1712 m².

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



Bild 38. Bilmåleriet, den ungefärliga dragningen av LT-området visas med orange raster.

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

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

6.8 Människors levnadsförhållanden och livsmiljö

Om arbetsplatser tillkommer, ökar även inflyttningen till Vasaregionen. Kommunerna kan förbereda sig på en ökad efterfrågan genom att trygga utbudet på hyresbostäder och genom att skaffa och planlägga tillräckligt med mark för bostadsproduktion. Kommunerna borde förbereda sig på en ökad efterfrågan på bostäder och service genom att utarbeta en uppskattning av behovet av bostadsproduktion och service och en plan för att trygga en tillräcklig bostads- och serviceproduktion. I sammanhanget bör beaktas att verksamheterna som kan etableras i området kan ha en stor variation gällande behovet av arbetskraft.

Då GigaVasa-området förverkligas och området byggs om till ett område för logistik-, storindustri- och övrig företagsverksamhet kan åker- och skogsområdena i området inte längre användas för rekreation. Ur närinvånarnas perspektiv är konsekvenserna negativa eftersom friluft- och motionsmöjligheterna försämras i området. Området är inte klassificerat som något officiellt rekreativområde i nuläget, och därför blir inte heller konsekvenserna betydande.

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

6.9 Näringslivets verksamhetsbetingelser

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

Arbetsplatser inom kemiindustrin skapar arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Således leder arbetsplatser i GigaVasa-området till indirekta sysselsättningseffekter i regionen, av vilka största delen uppstår inom servicebranscherna. I praktiken begränsas de indirekta sysselsättningseffekterna inte endast till Vasaregionen eller de närliggande landskapen utan över ett vidsträckt område, både i Finland och i utlandet.

För GigaVasa-området förväntas ca 2000–4500 nya arbetsplatser skapas inom kvartersområdena för kemisk industri (T/kem). För godstrafikterminalområdena (LTA-1) är uppskattningen av antalet nya arbetsplatser svårbedömt, eftersom det på godstrafikterminalområdena även kan förekomma industri-, lager-, kontors- och affärsverksamhet i olika utsträckning. Med ett antagande om ca 500–2000 nya arbetsplatser på godstrafikterminalområdena skulle det resultera i totalt ca 2500–6500 nya arbetsplatser på området. Enligt Kemiindustrin rf:s utredning skapar 10 arbetsplatser inom kemiindustrin 18 arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Gällande indirekta sysselsättningseffekter inom kemiindustrin så kan därmed uppskattningsvis 3600–8100 nya arbetsplatser i regionen skapas. Antalet direkta och indirekta arbetsplatser är svåruppskattat då det finns betydande skillnader på hur många anställda olika verksamhetstyper kräver samt i vilken grad tomterna optimeras till sin byggrätt.

Förutsättningarna för etablering av kemisk storindustri i GigaVasa-området kan skapa en betydande tillväxtpotential i Vasaregionen. Det är sannolikt att den nuvarande naturliga befolkningsökningen och det utbud av arbetskraft som stöder sig på den inte erbjuder en tillräcklig lösning för behovet av arbetskraft i Vasaregionen. Av denna orsak måste balansen mellan efterfrågan och utbud förbättras beträffande arbetskraften. Medvetenheten om möjligheterna i

Vasaregionen, ett tillräckligt stort bostadsutbud, fungerande trafikförbindelser och andra livskraftsfaktorer är förutsättningar för tillgången på arbetskraft och dess rörlighet.

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

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

Genom detaljplanen förbättras därmed konsekvenserna för näringslivets verksamhetsbetingelser.

Inom detaljplaneområdet finns även två tomtägare som på ett direkt sätt påverkas av detaljplaneändringen. Under detaljplaneprocessen har planläggningsmyndigheten informerat tomtägarna och fört dialog med dem vart efter behov och frågor har uppstått. Detaljplaneändringen har utarbetats av kommunen på direkt initiativ av vägmyndigheten gällande det allmänna vägområdet. Med undantag av den areal som tidigare utgjort tomtmark och som på grund av detaljplaneändringen anvisas som allmänt vägområde (LT) ersätter kommunen den förlorade tomtarealen samt står för alla lagfarts- och lantmäterikostnader som uppstår i och med att tomterna omformas för att motsvara den nya detaljplanen. Vägmyndigheten ansvarar för ersättningen till de delar där allmänt vägområde (LT) anvisas istället för tomtmark.

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

6.10 Konsekvenser gällande förhållandet till delgeneralplanering och planering på landskapsnivå

Detaljplanen följer delgeneralplanens struktur och huvudprinciper. En sammanfattning av de utförda ändringarna som har gjorts i samband med detaljplaneringen av området framkommer nedan. Ovan i kapitel 6 framkommer mer information om ändringarna.

- LTA-, V- och EV-områden som anvisas i delgeneralplanen har i detaljplanen specificerats och anvisats på ett ändamålsenligt sätt.

- Befintliga och nya gator och vägar samt den riktgivande vägsträckningen som anvisas i delgeneralplanen har i detaljplanen specificerats och anvisats på ett ändamålsenligt sätt.
- I den övergripande områdesplaneringen finns anvisat två planskilda korsningar från landsvägsförbindelsen Vikby-Martois till GigaVasa-området. Den ena planskilda korsningen är ämnad att ansluta till Produktionsvägen och den andra till Kurirgränden. I samband med statens vägplanering av landsvägsförbindelsen Vikby-Martios, vilken pågår parallellt med detaljplaneringen, har det från vägplaneringens sida framförts att det i vägplaneringen inte kan anvisas två planskilda korsningar.

För att beakta den övergripande planeringen anvisas ändå en planskild korsning i nämnda område. Försättningen på Kurirgränden samt den planskilda korsningen har dock i stället för ett allmänt vägområde anvisats med planbeteckningen ”riktgivande illustrativ planskild korsning”. Syftet med planbeteckningen är att om behov för den planskilda korsningen uppstår i framtiden ska detaljplanen för området och vägplanen för det allmänna vägområdet uppdateras på sätt som samtidigt beaktar naturvärdena i området. Utgående från att det i detaljplanen endast anvisas en planskild korsning inom det allmänna vägområdet har det i samband med detaljplaneringen gjorts en analys av korsningsområdets funktionalitet vid korsningen Logistikleden-Produktionsvägen-Toby industriväg. Nämnda korsning kommer att utgöra huvudanslutning för GigaVasa-området ut till riksvägsnätet och därav behöver dess möjliga kapacitet säkerställas. Gatuområdet i den nämnda korsningen har därför dimensionerats för att möjliggöra en 2-filig rondell alternativt en turborondell.

Från vägplaneringens sida har man även meddelat att Östra Runsorvägens anslutning för fordonstrafik till Tobyvägen inte kan anvisas i detaljplanen, eftersom den ska stängas när landvägsförbindelsen Vikby-Martois omklassificeras till riksväg. Också av nämnda orsak finns ett behov av att kapaciteten i den ena planskilda anslutningen är tillräckligt stor ifall båda inte förverkligas.

- Behov av förbindelse för logistikspår som anvisas i delgeneralplanen har inte anvisats i detaljplanen. Ett anvisande anses inte ändamålsenligt eftersom dess förverkligande bedöms medföra betydande kostnader och terrängingrepp i förhållande till den potentiella användningsgraden. Under detaljplaneprocessen har Finavia hörts i ärendet. Vid behov kan Finavia använda sig av industrispårvägsområde (LRT-1) som anvisas norr om Produktionsvägen i detaljplanen för Granholmsbacken II benämnda område och som betjänar hela GigaVasa-området.

- I detaljplanen har inte delgeneralplanens järnvägsförbindelse som går parallellt med landsvägsförbindelsen Vikby-Martois anvisats. Järnvägsförbindelsen i fråga saknar noggrannare teknisk planering och enligt den planlagda situationen lämpar det sig att utreda den sydost om landsvägsförbindelsen Vikby-Martois.

I Österbottens landskapsplan 2050 är tågtrafikförbindelsen anvisad schematiskt på områdets norra och södra sida. Den anvisade områdesanvändningen för en terrängkorridor i Toby-Granholmsbacken delgeneralplan kan utgöra utgångspunkt för kustbanans sträckning i just detta delområde. Nämnade tågtrafikförbindelse kan dock på intet sätt anses tillräckligt utredd med tanke på att kustbanan är av både nationell och internationell betydelse. I området kring förbindelsebanan mellan Vasa och Seinäjoki kommer det att behövas väl tilltagna markområden för att kunna styra tågtrafiken i alla väderstreck. Delgeneralplanens terrängkorridor är inte anvisad för att tillmötesgå behoven av en ny stambana. Kustbanan är därför inledningsvis beroende av noggrannare utredningar på landskapsplanenivå. Som en första del i utredandet av Kustbanans sträckning i denna knutpunkt av regionen har ”Strategiska järnvägslinjer i Vasaregionen” från år 2026 utarbetats. I den finns inget alternativ som leder Kustbanan genom detaljplaneområdet.

- Friluftsleden i delgeneralplanen har anvisats i detaljplanen på ett ändamålsenligt sätt mellan de anvisade kvartersområdena för godstrafikterminal. Den anvisade friluftsleden säkerställer också tillgängligheten till det anvisade VL-området med tillhörande riktgivande område för dagvattenbassäng. Därtill finns anvisat en ekologisk förbindelse för flygekorren.

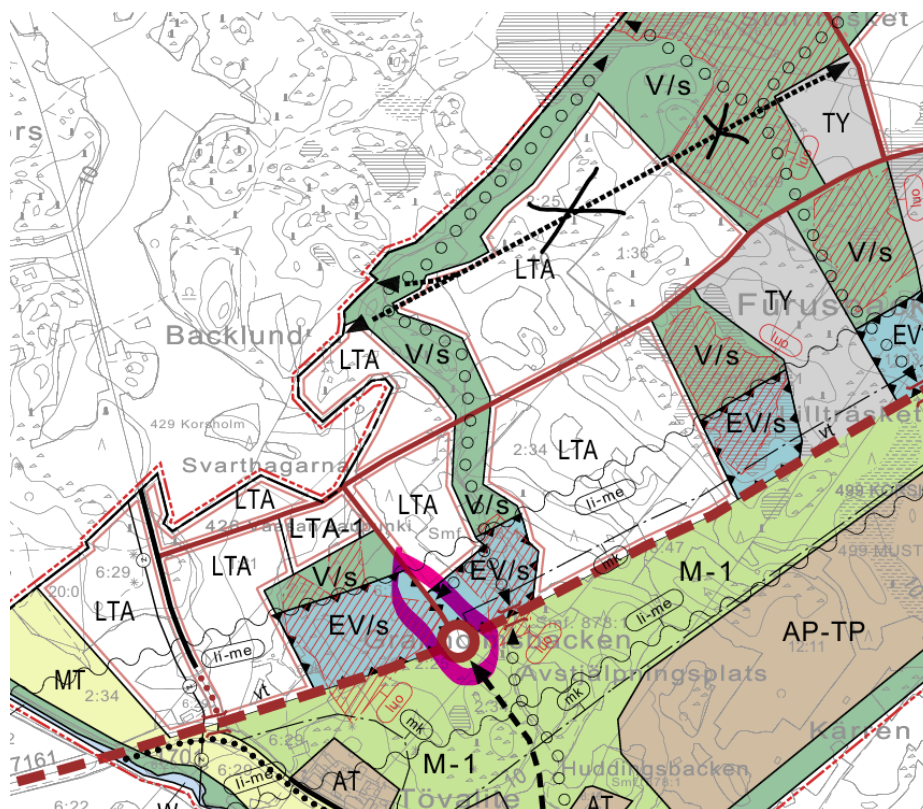


Bild 39. Toby-Granholmsbacken delgeneralplan, svarta kryss har ritats över förbindelse för logistikspår. Den planskilda korsningen och Kurigrändens koppling till den har markerats med röd färg.

Sammanfattningsvis konstateras att:

- I detaljplanen har strukturerna och målsättningarna som framkommer i den övergripande områdesplaneringen preciserats på ett ändamålsenligt sätt.
- Detaljplanen följer delgeneralplanerna i både Korsholms kommun och Vasas stad, såtillvida att åtgärder vid behov kan vidtas för att den planskilda anslutningen till Kurigrändens kan förverkligas alternativt att den andra planskilda anslutningen vid Produktionsvägen säkerställs med en tillräcklig kapacitet. I vägplaneringen behöver det även säkerställas att Toby tätorts- och byområde erhåller en alternativ anslutningsväg till det övergripande vägnätet istället för den planskilda anslutningen vid Kurigrändens som annars skulle förmedla trafiken till och från nämnda område. Om detta förbises resulterar det i en ohållbar situation där Toby stenbro utgör den enda naturliga förbindelsen mot söder, sydväst och väst.
- Detaljplanen följer huvudprinciperna i Österbottens landskapsplan 2050.
- Detaljplanen medför inga betydande negativa konsekvenser för den övergripande planeringen.

7 GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

7.1 Uppföljning av genomförandet

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

Korsholm den 16.6.2024

Planlägningsavdelningen

Planlägningschef

Jonas Aspholm

Planläggare

Anne Holmback

Jim Åkerholm

Korsholms kommun
2026



KORSHOLM
MUSTASAARI