VAASA.
VASA.

Justering av järnvägens områdesavgränsningar

DETALJPLAN OCH ÄNDRING AV DETALJPLAN NR 1134



DETALJPLANEBESKRIVNING

FÖRSLAG

Vasa stad I Planläggningen 25.11.2025

47 sidor + 3 bilagor

1. BAS OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1. Identifikationsuppgifter

Kommun:	905 Vasa	
Stadsdelarna och planområde:	24., 25.	Järnvägs-, skyddsgrön-, gatuområden
	28.	Järnvägs-, skyddsgrön- och rekreationsområden samt icke-detaljplanerat område
	42.	Järnvägs-, skyddsgrön- samt jord- och skogsbruksområden

Planeringstyp:	Detaljplan och ändring av detaljplan
Planens namn:	Justering av järnvägens områdesavgränsningar
Planens nummer:	1134

Uppgjord av: Vasa stad, planläggningen
Planläggningsingenjör Heidi Kangasluoma
Planassistent Outi Jalava

Kyrkoesplanaden 26 A, 2:a vån.
PB 3, 65101 VASA
fornamn.efternamn@vasa.fi
+358 (0)40 188 4187

Behandling:	Inledande	23.08.2024
	Meddelande om att planprocessen har inletts	10.09.2024
	Tjänsteinnehavarbeslut i utkastskedet	09.06.2025
	Stadsstyrelsen	xx.xx.xxxx
	Stadsfullmäktige	xx.xx.xxxx

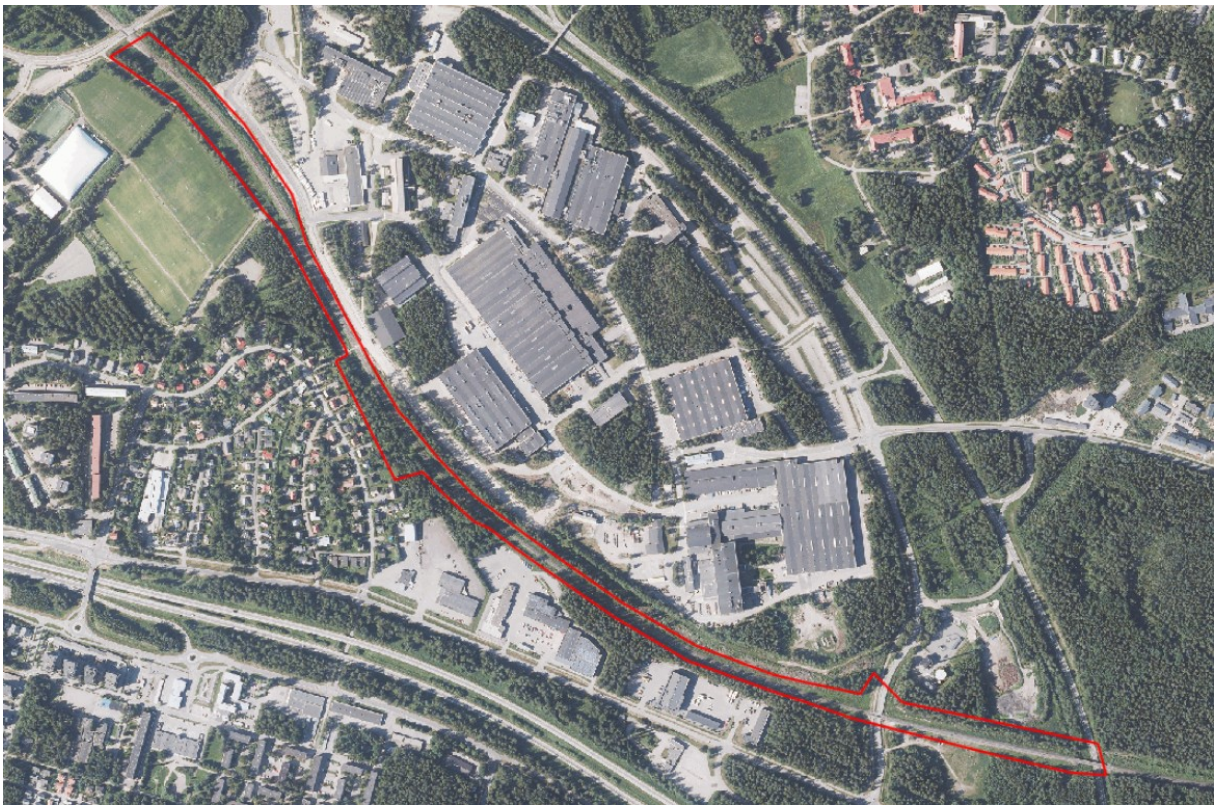
1.2. Detaljplaneområdets läge

Planändringen gäller fem områden i den sydöstra delen av Vasa längs järnvägen som leder till Seinäjoki. Området närmast centrum är beläget på Högbacken. De två följande områdena finns i Gamla Vasa. De områden som ligger längst från centrum är belägna i Långskogen.

Planområdet sträcker sig till de statistiska storområdena Sunnanvik, Roparnäs, Korsnäståget och Höstves samt till småområdena Högbacken, Roparnäs, Gamla Vasa, Alkula, Runsor och Höstves. Områdenas avstånd till centrum varierar från två kilometer till elva kilometer. Detaljplaneområdet är cirka 6,3 kilometer långt och omfattar cirka 32 hektar. Området består huvudsakligen av järnvägsområde och skogs- och åkermark i dess skyddsområde samt av annan växtlighet längs järnvägen och diken. På området finns också gator, cykel- och servicevägar. I närmiljön finns grön- och rekreationsområden, odlade åkrar, industri och boende.



Områdena som utgör detaljplanen anges på guidekartan med rött.





Ovan de preliminära detaljplanegränserna grupperade i delområden (Högbacken, Gamla Vasa, Långskogen) på ortoflygfoton från 2021.

1.3. Planens namn och syfte

Namnet på planen är Justering av järnvägens områdesavgränsningar och dess nummer i stadens detaljplanesystem är 1134.

På Trafikledsverket pågår utarbetandet av en järnvägsplan för höjning av hastigheten på järnvägen på sträckan mellan Vasa och Seinäjoki. Utifrån planen är det meningen att en grundlig förbättring görs på banavsnittet anknutet till banans skick och hastighetsbegränsningar. I och med planen kan också resehastigheten för persontrafikens höjas och säkerheten förbättras. I detaljplanen undersöks en utvidgning av järnvägsområdet i Vasa till följd av ytterligare utrymmesbehov som konstateras i järnvägsplanen. I planen kommer därtill områdets naturvärden att utredas. Planeringsområdet är detaljplanlagt med undantag av det västligaste spårområdet i Gamla Vasa.

1.4. Beskrivningens innehåll

Innehåll

1. BAS OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER 1
1.1. Identifikationsuppgifter 1
1.2. Detaljplaneområdets läge 1
1.3. Planens namn och syfte 4
1.4. Beskrivningens innehåll 4
1.5. Förteckning över bilagorna till beskrivningen 5
1.6. Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen 5
2. SAMMANDRAG 6
2.1. Olika skeden i planprocessen 6
2.2. Detaljplan 6
2.3. Detaljplanens tidtabell 6
3. UTGÅNGSPUNKTER 7
3.1. Utredning om förhållandena på planeringsområdet 7
3.1.1. Allmän beskrivning av området 7
3.1.2. Naturmiljö och landskap 8
3.1.3. Byggd miljö 14
3.1.4. Markägoförhållanden 17
3.2. Planeringssituation 17
3.2.1. Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet 17
4. OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN 28
4.1. Behov av detaljplanering, planeringsstart och beslut som gäller denna 28
4.2. Anhängiggörande 28
4.3. Deltagande och samarbete 28
4.3.1. Intressenter 28
4.3.2. Deltagande och växelverkan 28
4.3.3. Myndighetssamarbete 29
4.4. Detaljplanens mål 29
4.4.1. Mål enligt utgångsmaterialet 29
4.5. Alternativa detaljplanelösningar och deras konsekvenser 30
4.5.1. Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen 30
4.5.2. Program för deltagande och bedömning 30
4.5.3. Detaljplaneutkast 35

4.5.4. Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede....37
4.5.5. Övervägande efter utkastskedet....40
4.5.6. Detaljplaneförslag....40
4.5.7. Utlåtanden och anmärkningar som kommit in under det offentliga framläggandet....40
4.5.8. Övervägande samt ändringar som gjorts i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet....40
5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN....41
5.1. Detaljplanens struktur....41
5.1.1. Dimensionering....41
5.2. Uppnående av målen för miljöns kvalitet....41
5.3. Områdesreserveringar....42
5.4. Planens konsekvenser....42
5.4.1. Konsekvenser för den byggda miljön....42
5.4.2. Konsekvenser för naturen och naturmiljön....43
5.4.3. Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och trafiken....44
5.4.4. Konsekvenser för näringslivet och företagen....44
5.4.5. Övriga konsekvenser....45
5.5. Planbeteckningar och -bestämmelser....46
5.6. Namn....46
6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN....47
6.1. Planer som styr och åskådliggör genomförandet....47
6.2. Genomförande och tidsschema....47
6.3. Uppföljning av genomförandet....47

1.5. Förteckning över bilagorna till beskrivningen

BILAGA 1. Detaljplaneförslag (plankarta och bestämmelser)
BILAGA 2. Program för deltagande och bedömning (8.5.2025)
BILAGA 3. Uppföljningsblankett för detaljplan

1.6. Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

Vid beredningen av planen kommer man att utnyttja Trafikledsverkets planeringsmaterial gällande järnvägsplanen för sträckan Seinäjoki–Vasa. Därtill utnyttjas:

Rautatien aluerajausten tarkistuksen luontokartoitus. 2024. Vasa stad, planläggning

Pappilanmäen laajennuksen luontokartoitus. 2022. Vasa stad, planläggning

Vaasan kaupungin linnustoselvitys. 2024. FCG Finnish Consulting Group Oy

Laajametsän suurteollisuusalueen liito-orava- ja viitasammakkoseuranta. 2024. Vasa stad, planläggning

Nationellt värdefulla landskapsområden. 2021. Miljöministeriet

Vanhan Vaasan laaksot: Pitkäselän-Vanhan Vaasan kanaalin laakson maisemaselvitys ja ulkoilualuesuunnitelma. 2008. Vasa stad, planläggning, A-K. Aalto

Vanhan Vaasan kaupunkiarkeologinen inventointi. 2007. Museiverket, P. Hakanpää

2. SAMMANDRAG

2.1. Olika skeden i planprocessen

Planläggningsbeslutet för detaljplanen har fattats av stadsmiljönämnden i december 2023 i samband med att planläggningsöversikten 2024 godkändes.

Detaljplan anhängiggjordes i augusti 2024 med planläggningsdirektörens tjänsteinnehavarbeslut om framläggande av programmet för deltagande och bedömning för utlåtanden och åsikter. Programmet för deltagande och bedömning var offentligt framlagt i september 2024.

Planläggningsdirektören godkänner utkastet till detaljplan för hörande i beredningsskedet. Detaljplaneutkastet var framlagt 18.6.–2.7.2025.

Stadsmiljönämnden godkänner förslaget till detaljplan för offentligt framläggande för utlåtanden. Detaljplaneförslaget var framlagt XX.XX–XX.XX.XXXX.

Stadsstyrelsen godkänner förslaget till detaljplan för beslut i stadsfullmäktige, varefter det kungörs att detaljplanen har vunnit laga kraft.

2.2. Detaljplan

I detaljplanen kommer det att anvisas de ytterligare utrymmesbehoven för spårområdet enligt järnvägsplanen för hastighetshöjningen mellan Seinäjoki och Vasa samt även områdesreserveringarna gällande det övriga grön- och spårområdet. Därtill kommer det i detaljplanen att anvisas beteckningar som gäller trafik- och korsningsområden. Områdets naturvärden utreds i samband med planarbetet. Detaljplanen omfattar cirka 1,4 hektar nytt detaljplanerat område.

2.3. Detaljplanens tidtabell

Avsikten är att detaljplanen ska vara färdig sommaren 2026. Genomförandet av detaljplanen behandlas mer ingående i kapitel *6. Genomförande av detaljplanen.*

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1. Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1. Allmän beskrivning av området

Detaljplaneområdet består av fem olika områden som är belägna i den sydöstra delen av Vasa bland industri- och bostadsområden, öppna odlingsområden samt skogsklädda åsar. De två västligaste områdena, som ligger närmast centrum, är huvudsakligen belägna inom tätortsområdet, medan de tre övriga ligger utanför tätorten. Avståndet till centrum är cirka två kilometer från områdets västra del och elva kilometer från den östra delen. Områdena bildar tillsammans ett 32,4 stort planområde.









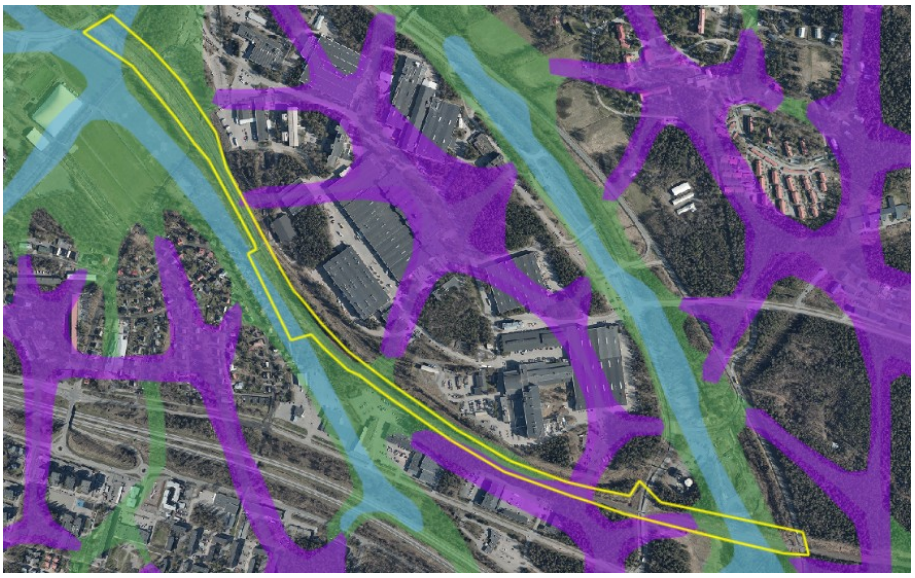



Bilder från planeringsområdet.

Genom planområdet går elbanan mellan Vasa och Seinäjoki. Utöver järnväg finns det på området växtlighet inom järnvägens skyddsområde samt skog, åkrar och diken. På området finns också gator, cykel- och servicevägar. Miljön kring planeringsområdet är mångsidig och omfattar grön-, rekreations-, jordbruks-, industri-, affärslokals- och bostadsområden. I Gamla Vasa gränsar planeringsområdet till ett parkområde som har skyddats med stöd av Järnvägsavtalet 1998. Därtill finns det på området flera nationellt och landskapsmässigt värdefulla kulturhistoriska värden och landskapsvärden. I närheten av planeringsområdet finns livsmiljöer för flygekorrar.

3.1.2. Naturmiljö och landskap

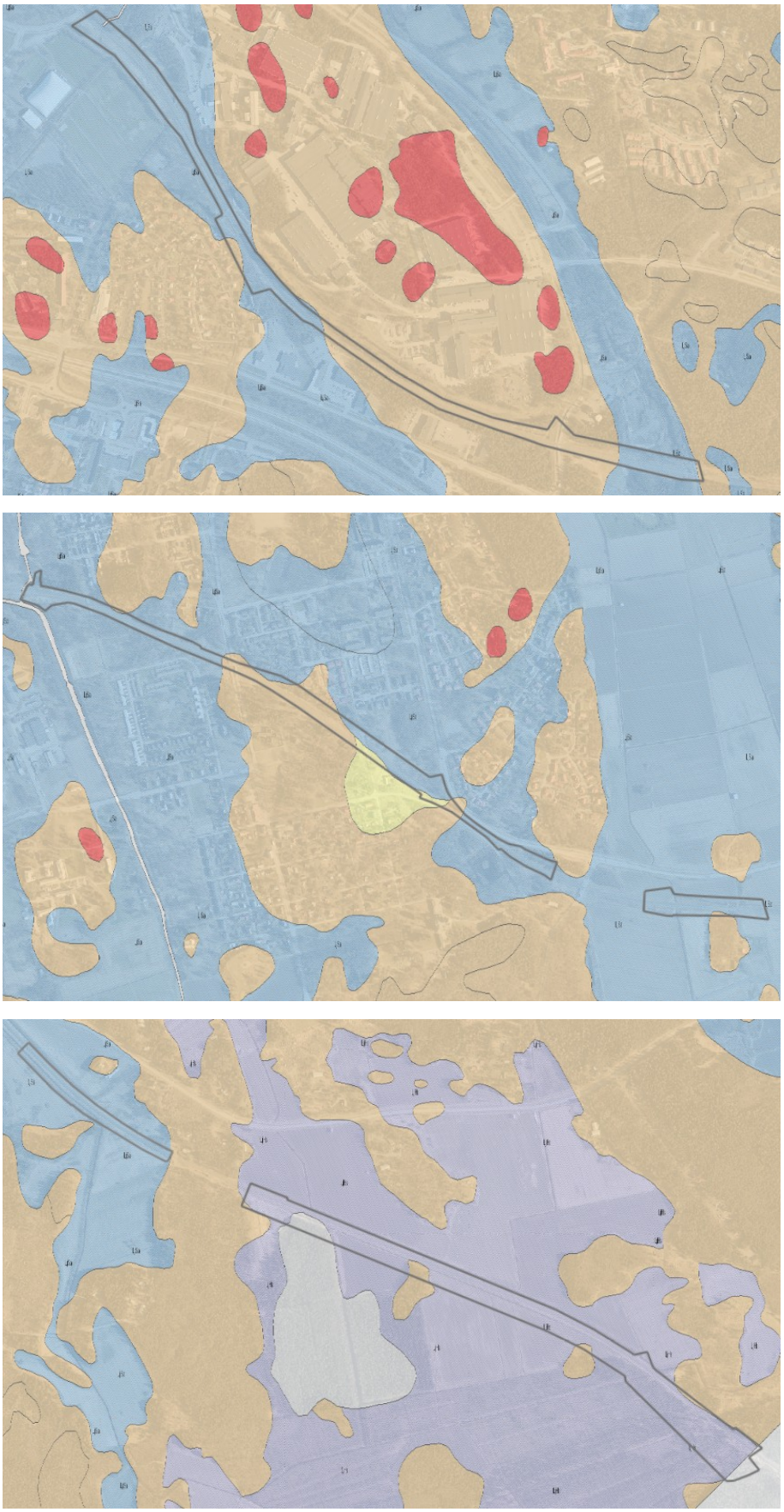
Landskapsstrukturen är en viktig utgångspunkt vid all planering i Vasa. Landskapsstrukturens grundläggande element är vattendelarna och åsarna, för byggande fördelaktiga sluttningsområden samt dalgångarna, stränderna och vattendragen. På planeringsområdet växlar de olika elementen i landskapsstrukturen så att största delen av området är beläget i dalgångar. I storlandskapet börjar planeringsområdet från väster från Sunnanvik–Bobäcksåsen och fortsätter via Gamla Vasa-åsen till Grundfjärdsdalen och dess sidodal. Eftersom dalarna ofta förblir obebyggda på grund av den mjuka marken som finns där, har flera friluftsområden anvisats i närheten av planeringsområdet i Vasas grönområdesstruktur.





Områdets landskapsstruktur anges på bilderna ovan. Dalarna syns med grönt, vattendragen med blått och vattendelarna med violett. Sluttningarna har ingen områdesfärgsättning. Detaljplaneavgränsningarna anges med gult.

Jordmånen på planeringsområdet består till största delen av ljus gyttjelera. På Högbacken och i Gamla Vasa finns även sandmorän. I Gamla Vasa finns det därtill en mindre strandavlagring, vars nordliga och östra kanter sträcker sig till planeringsområdet. Det allra östligaste planeringsområdet täcks nästan helt av gyttjemjäla och i mindre utsträckning av vitmosstorv.



Jordmånen på planeringsområdet anges på kartorna ovan (gyttjelera: blått, sandmorän: brunt, strandavlagring: gult, gyttjemjäla: violett, vitmosstorv: vitt).

Höjdkurvorna på planeringsområdet varierar mellan i genomsnitt +3,5 och +9,5 meter (N2000) över havet. Den högsta punkten (+10,5) finns längst till öster på planeringsområdet i Långskogen. Även i Gamla Vasa närmar sig höjden på markytan tio meter. Den lägsta punkten (+1,2) finns i den västra ändan av området längs Knattestigen på Högbacken.

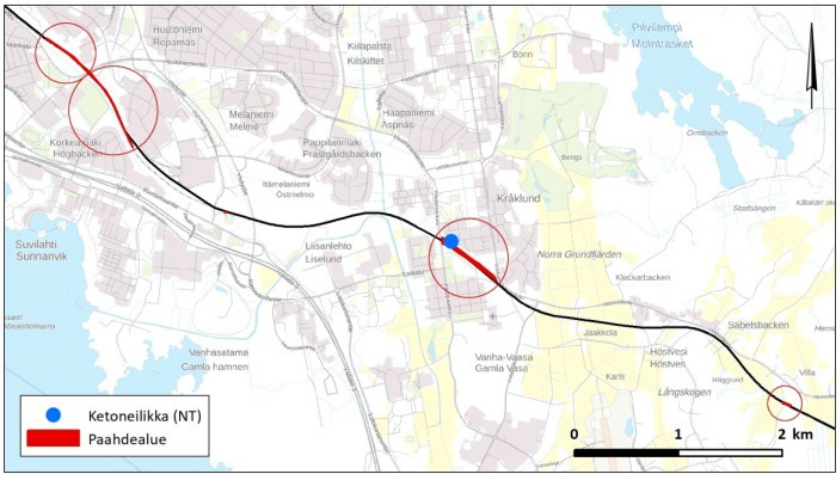
Västkusten i Finland är särskilt känslig för förekomsten av sura sulfatjordar i och med landhöjningen. Sura sulfatjordar uppstår när bakterier bryter ner organiskt material i syrefria förhållanden på havsbotten. Då grundvattennivån sjunker i och med landhöjningen och torrläggningen, stiger gammal havsbotten upp på torra land, varvid sulfiden börjar oxidera med luften och det ur marken sköljs upp mycket metaller som rinner ner i vattendragen via diken med bland annat regnvattnet. I synnerhet dalområden är känsliga med tanke på uppkomst av sura sulfatjordar. På planeringsområdet finns inga förorenade markområden.

På planeringsområdet har det i samband med naturkartläggningar 2022 och 2024 inte gjorts några observationer av flygekorrar. Den östra kanten av områdesavgränsningen för Högbacken gränsar till ett i 78 § i naturvårdslagen (9/2023) avsett område där flygekorrar förökar sig och rastar och som ligger i den sydvästra kanten av Strömberg Park. Även i den sydvästra delen av planeringsområdets östra ända har ett område där flygekorrar förökar sig och rastar observerats i tidigare utredningar. I Finlands Artdatacenters portal (laji.fi/sv) har sparats enskilda observationer av flygekorre i närheten av spårområdet i synnerhet på Högbacken och i Gamla Vasa. Eftersom planeringsområdet delvis ligger i ett relativt öppet åkerlandskap bildas där inga ekologiska korridorer som är gynnsamma för flygekorren.

Antalet fladdermöss på terrängbesöken under 2024 var normalt eller lågt. På två avsnitt användes vid fladdermuskartläggningarna ultraljudsdetektorn Audio Moth som registrerade jagande och förbiflygande nordfladdermöss och mustaschfladdermössarter på områdena. På planeringsområdet konstateras det inte finnas några platser där fladdermöss förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen (9/2023) eller födoområden för över tio individer.

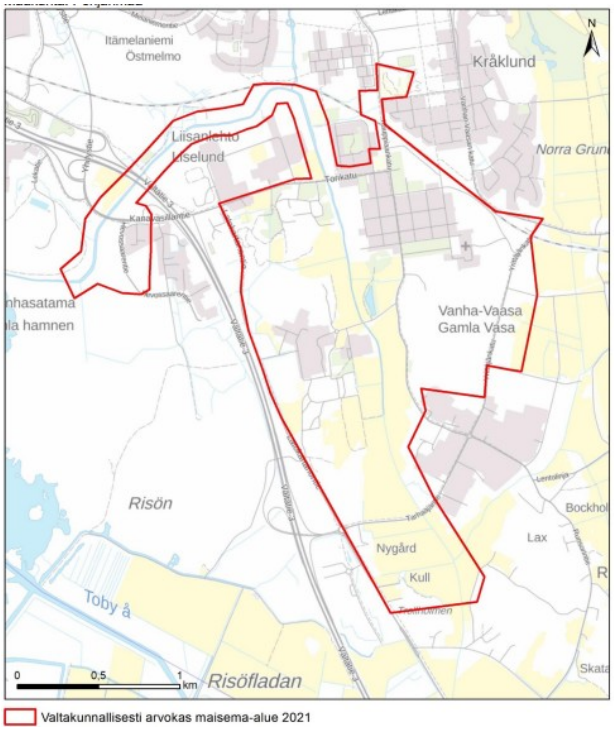
I närheten av planeringsområdet finns det inte några nationella naturskyddsområden eller lokala objekt enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen. På planeringsområdet förekommer inte några andra i bilaga IV (a) till Europeiska unionens habitatdirektiv upptagna däggdjurs- och kräldjursarter eller groddjur som åkergrodan.

För planeringsområdet har en kartläggning av häckande fåglar gjorts för Högbackens del 2024. På området påträffades 19 fågelarter, av vilka två tolkades flyga över. Arterna var huvudsakligen vanliga skogsarter som representerade typiska löv- och blandskogsarter. Arter värda att beakta var grönfinken som är starkt hotad, sädesärlan som är nära hotad och rödstjärt som är en internationell ansvarsart.



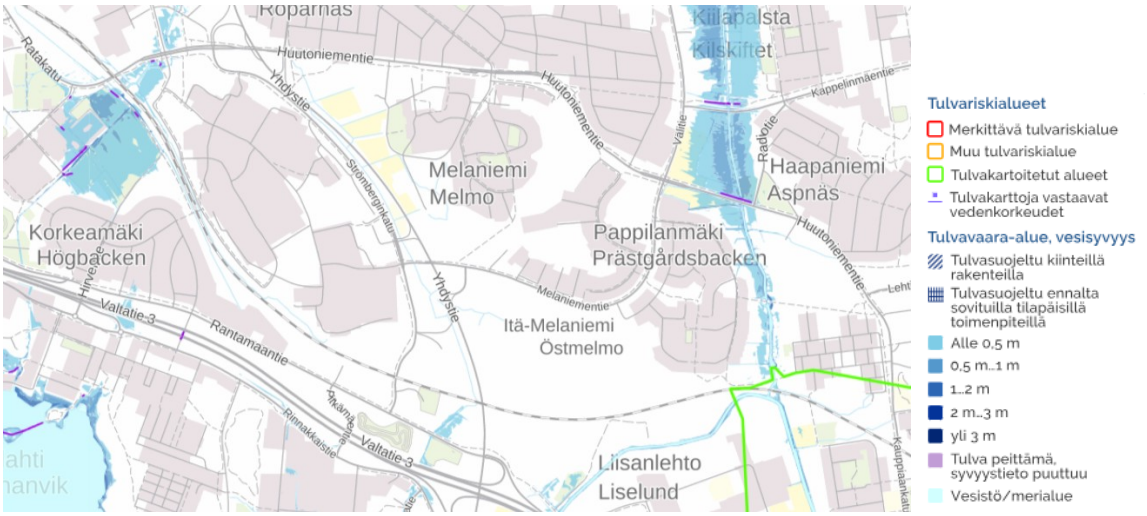
I samband med järnvägsplaneringen kartlades på området solexponerade områden 2020 (Trafikledsverket/Sitowise).

På planeringsområdet ligger ett nationellt värdefullt landskapsområde (VAMA), *Gamla Vasa kulturlandskap*, vars norra gräns går på järnvägsavsnittet i cirka två kilometer. Enligt beskrivningen av området ”ligger Gamla Vasa kulturlandskap cirka sju kilometer sydost om Vasas nuvarande centrum. Området med sina kanaler är ett representativt exempel på landhöjningskust och det utgör en landskapsmässigt och ekologiskt sett mångsidig och intressant helhet. Gamla Vasas rutplaneområde med sina omgivande värdebyggnader samt ruin- och parkområden utgör en viktig del av den österbottniska urbaniseringens historia. Jordbruket i området har pågått i det landskapsmässigt centralt belägna dalområdet eventuellt ända sedan 1200-talet”. Öster om det nationellt värdefulla landskapsområdet ligger det landskapsmässigt värdefulla landskapsområdet *Norra Grundfjärden och Gamla Vasas begravningsplats*.



Avgränsningen av Gamla Vasas kulturlandskap. (Finlands Miljöcentral)

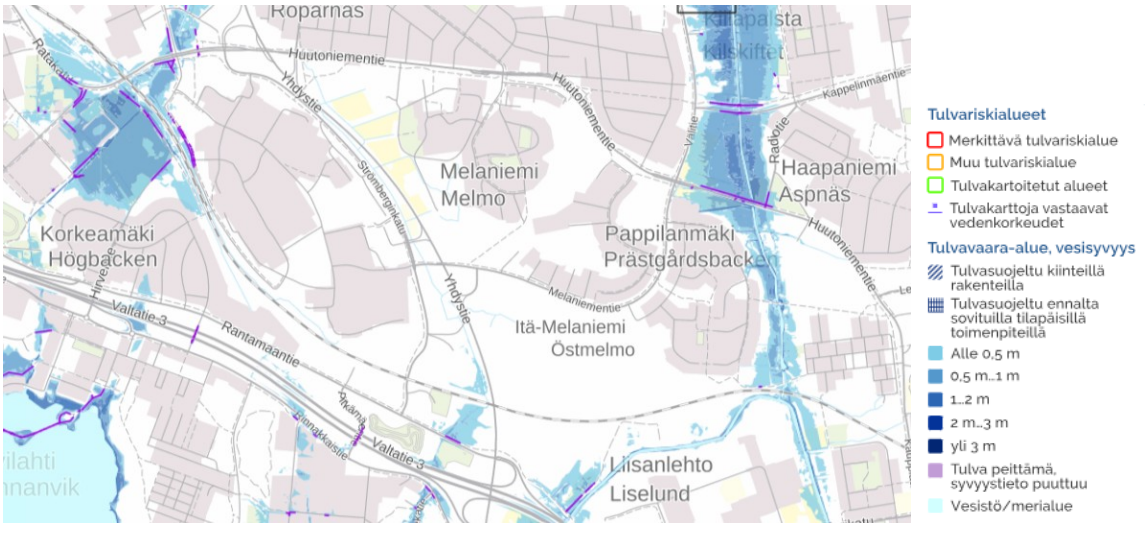
På planeringsområdet ligger två områden med översvämningsrisk. Den västligaste delen av planeringsområdet omfattas av ett område med risk för översvämning från havet. Väster om Prästgårdsbacken finns områden med risk för översvämning från både vattendrag och havet. Vid vanligt förekommande översvämningar (en gång per tio år) är risken för en höjning av vattennivån relativt låg. Vid sällsynta översvämningar (en gång per hundra år) är risken emellertid betydligt större. De öppna fårorna och dalarna i området ökar översvämningsrisken. Översvämningsriskerna har beaktats vid planeringen av spårområdet, och området verkar inte bli översvämmat enligt kartorna över översvämningshotade områden.



Översvämningskarta där översvämning från vattendrag och från havet återkommer 1/10a. Avgränsat med grönt område som kartlagts för översvämning från vattendrag. (Vesi.fi)



Översvämningskarta där översvämning från vattendrag återkommer 1/100a. Avgränsat med grönt område som kartlagts för översvämning från vattendrag. (Vesi.fi)



Översvämningskarta där översvämning från havet återkommer 1/100a. (Vesi.fi)

3.1.3. Byggd miljö

De västligaste delarna av planeringsområdet på Högbacken och i Gamla Vasa är tätortsområde och till sitt landskap byggd stadsmiljö. I områdenas omgivning finns både industri- och bostadsområden samt grön- och rekreationsområden. Den östra delen av planeringsområdet består av odlingsmark och skog. Det elektrifierade spårområdet går längs hela planeringsområdet vid ett grönzon. Planeringsområdet omfattar inga byggnader. På området finns en del konstruktioner som är relaterade till järnvägens funktion.

Söder om Gamla Vasa gränsar området till byggnadsskyddsområdet *Korsholms järnvägsstation* som är skyddat med stöd av Järnvägsavtalet 1998. Järnvägsavtalet är ett myndighetsavtal från 1998 om tillvägagångssätten för bevarande och skyddande av nationellt betydelsefulla järnvägsstationsområden. Byggnaderna på området, som bland annat omfattade en stationsbyggnad, en dubbelvaktstuga, ett godsmagasin, källare, bastu och uthus, byggdes 1908 baserat på ritningar av Statsjärnvägarnas arkitekt Bruno Ferdinand Granholm. Persontrafiken vid stationen upphörde 1992, varefter byggnaderna blev tomma och började förfalla. Själva stationsbyggnaden har brunnit och revs därför 2000. På parkområdet finns fortfarande en stallbyggnad, stenkällare och stensocklar.



Korsholms järnvägsstation fotograferad av Uolevi Lappi på 1950-talet. (Finlands Järnvägsmuseum)

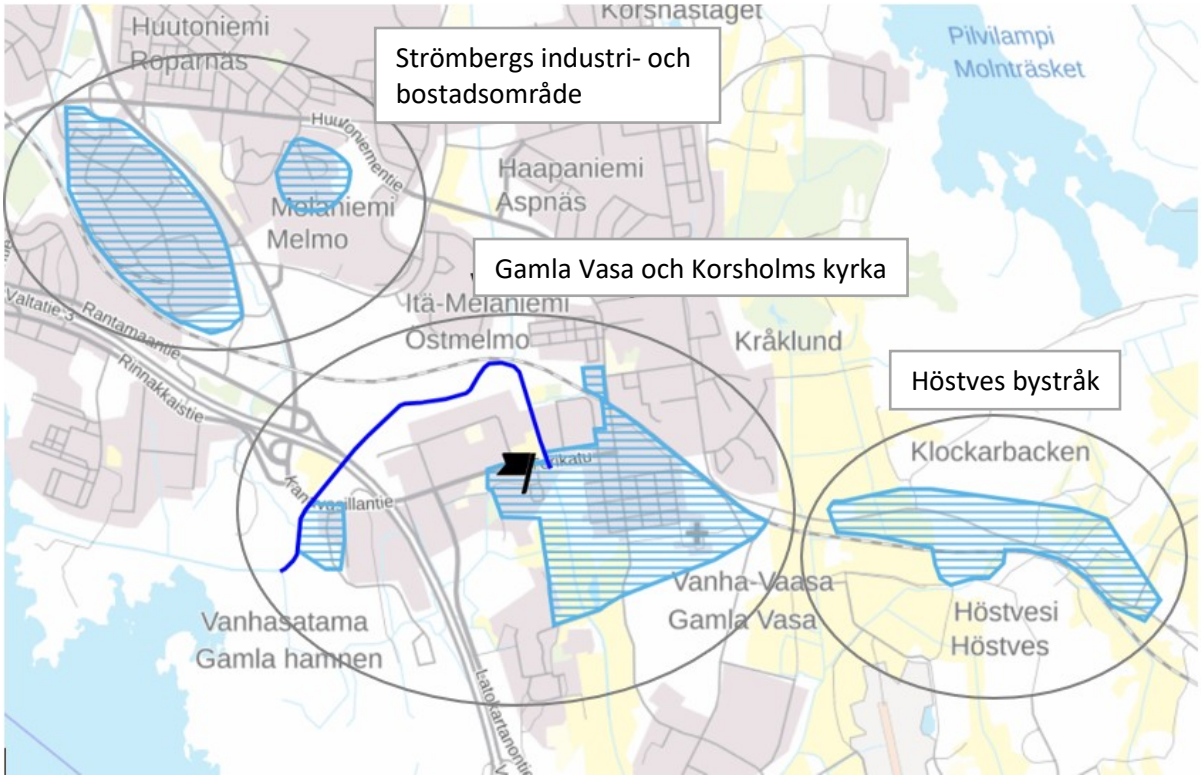


Almallén vid Gamla Vasas stationspark ligger några tiotals meter från järnvägen. Höger är den gamla stallbyggnaden.

Området Gamla Vasa gränsar till de byggda kulturmiljöerna av riksintresse *Gamla Vasa och Korsholms kyrka* (RKY 2009). Den norra gränsen av det värdefulla området går längs med spårområdet i drygt en kilometer och korsar planeringsområdet bredvid Köpmansgatan. Korsholms slott, som uppfördes på en av Österbottens äldsta hamn- och handelsplatser, och staden Vasa, som uppstod invid slottet, har fungerat som ett administrativt centrum för Österbotten från 1300-talet till stadens brand 1852.

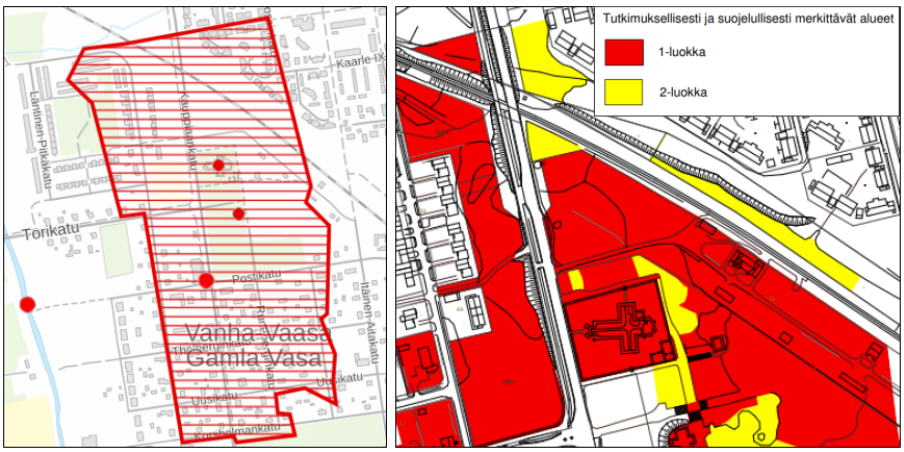
Området öster om Företagaregatan gränsar till den byggda kulturmiljön av riksintresse *Höstves bystråk* (RKY 2009). Den värdefulla kulturmiljön är belägen mellan området invid Företagaregatan och den västligaste delen av Långskogen i byn Höstves. Områdets byggnadsbestånd, Klockar-, Lassas- och Sabbelsbackens gårdar liksom Högbackens stugbostäder och deras placering avspeglar jordbrukssamhällets sociala hierarki. En av byns stomlägenheter ligger söder om järnvägen Seinäjoki–Vasa som färdigställdes 1883. De bebodda backarna är stenöar som reser sig ur det omgivande odlingslandskapet. I närheten av backarna finns små åkrar.

Den byggda kulturmiljön av riksintresse *Strömbergs industri- och bostadsområde* (RKY 2009) ligger öster om spårområdet på Högbacken. De olika enheterna på Strömbergs produktionsanläggning vid fabriken i Vasa samt arbetarnas bostadshus ligger luftigt utspridda i en parkliknande skogsmiljö enligt detaljplaner som arkitekt Alvar Aalto utarbetade i mitten av 1940-talet. På industriområdet ligger produktionsbyggnaderna som ritats av olika arkitekter längs ett bågformat vägnät. Vid planeringen av industriområdet har stor vikt lagts vid arbetarnas trivsel: den stora fabriken har byggts i enheter av mänsklig storlek enligt produktgrupp och placerats glest i terrängen. Industribyggnaderna med fyra våningar som påminner om bostadshus har lämpat sig väl för produktion av styckegods. De låga industrihallarna som förtätat områdets struktur är från 1960–1970-talen. Till området, som är en byggd kulturmiljö av riksintresse, hör dessutom ett radhusområde från 1940-talet, känt som Aaltoparken. Radhusen med två våningar i trä- och stenkonstruktion finns längs de bågformade vägarna som bildar en solfjäder. De flesta bostadshusen har bevarats.



I närheten av planeringsområdet finns byggda kulturmiljöer av riksintresse. (Museiverket)

I Gamla Vasa finns det med fornminneslagen (295/63) fredade fasta fornminnesobjektet *Gamla Vasa* på en cirka fyrahundra meter lång sträcka. Vid objektet finns detaljplaneområdet för den medeltida staden Vasa, som grundades 1606 och brann ner 1852. Området sträcker sig på båda sidorna om järnvägen. Enligt en stadsarkeologisk inventering som gjordes 2007 hör området söder om järnvägen skydds- och undersökningsmässigt till högsta klass 1, medan områdena i norr hör till klass 2 med mindre betydelse. Endast området söder om järnvägen anvisas i den gällande detaljplanen som fast fornlämning. Det fasta fornlämningsområdet i Gamla Vasa sammanfaller med det arkeologiska området av riksintresse, VARK. Inventeringen av VARK-områdena godkändes av stadsrådet i november 2024 och trädde i kraft i början av mars 2025.



Det fasta fornlämningsområdet Gamla Vasa samt forsknings- och skyddsmässigt betydelsefulla områden (Museiverket).

Den för landskapet viktiga Kyrönkankaantie är en kulturhistoriskt och landskapsmässigt värdefull historisk vägförbindelse från Tavastkyro via Kauhajoki till Gamla Vasa. Järnvägen korsar vägsträckningen i närheten av plankorsningen vid Företagaregatan alldeles intill den östra kanten av Gamla Vasas områdesavgränsning.

Vasa flygplats ligger i Runsor cirka tre kilometer från planeringsområdet. Landningsbanan ligger som närmast mindre än en kilometer bort, nästan vinkelrätt södra om spåret i Grundfjärdsdalen. Området öster om Företagaregatan ligger inom ett flygbulleområde.

På planeringsområdet går gator samt gång- och cykelvägar i tätortsområdet. Plankorsningen för gång och cykling mellan Vargvägen och Strömberg Parks industriområde längst i väster inom området kallas Strömberg I. Strömbergsgatan samt den bredvidliggande cykelvägen korsar spårområdet vid Beckbrukets plankorsning. Några hundra meter österut går spåret över Förbindelsevägen via en bro. Cykelvägen som förbinder Gamla Vasa och Prästgårdsbacken korsar spårområdet vid Bergs plankorsning. På samma sätt korsar cykelvägen i Korsnäståget, som är en förlängning av Östra Staketgatan, spårområdet vid Korsholms plankorsning. Mellan dessa plankorsningar finns Prästgårdens plankorsning, där Köpmansgatan och cykelvägen korsar spårområdet. Korsnäståget och Köpmansgatans cykelväg beskrivs i målnätet i Vasas program för främjande av gång och cykling 2021 som områdesleder för cykling. I områdena utanför tätorten går åker- och servicevägar.

Tågtrafiken i planeringsområdet omfattar för närvarande fjorton tåg för persontrafik på dagtid (kl. 7 - 22) och två tåg för persontrafik nattetid (kl. 22-7). För närvarande går det inga godståg i spårområdet. På planeringsområdet finns förutom järnvägselektrifiering på markplan även underjordisk infrastruktur.

3.1.4. Markägoförhållanden

Järnvägsområdet som planläggningen berör ägs av staten (Trafikledsverket). I Gamla Vasa ägs ett avsnitt på cirka tre hundra meter invid järnvägen av Korsholms kyrkliga samfällighet. Det övriga planområdet är i Vasa stads ägo.

3.2. Planeringssituation

3.2.1. Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet

Österbottens landskapsplan 2050

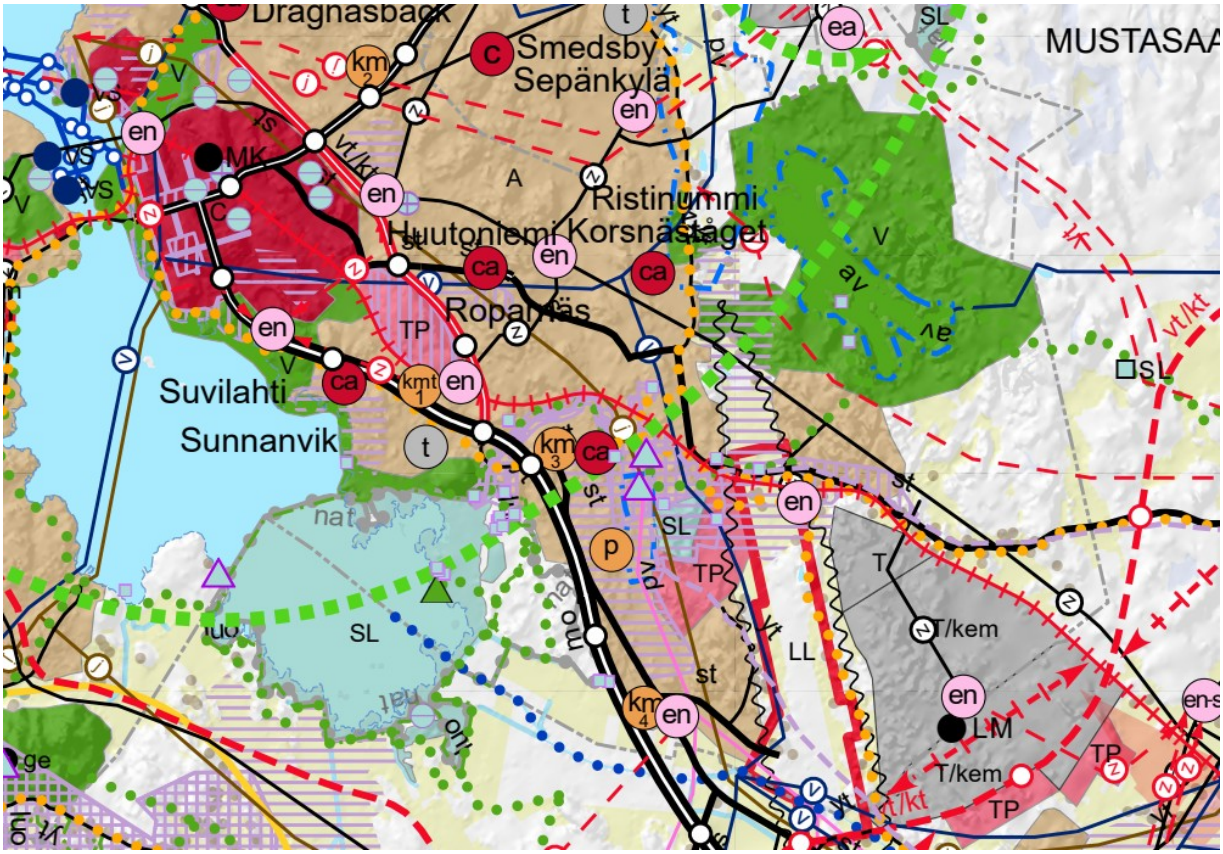
Österbottens landskapsplan 2050 godkändes av landskapsfullmäktige 7.4.2025 och trädde i kraft 2.7.2025. I landskapsplanen ligger planområdet till största delen på ett område för tätortsfunktioner. Den västligaste delen är rekreationsområde och de östligaste områdena ligger vid gränsen mellan ett område för kemisk industri och lagring samt ett industri- och lagerområde. Viktigast är banavsnittet som går genom områdena och som ska förbättras. Enligt planeringsbestämmelsen ska det på banavsnittet mellan Vasa och Seinäjoki fästas uppmärksamhet vid utvecklande av en snabb och säker spårtrafik, vilket förutsätter avsnitt med dubbelspår eller mötesplatser i närheten av trafikplatserna Vasa och Laihela samt ett minskat antal plankorsningar. Dubbelspår och mötesplatser möjliggör även en utveckling av närtågstrafiken. På banområdet gäller bygginskränkning enligt 33 § i lagen om områdesanvändning.

I Gamla Vasa finns byggd kulturmiljö av riksintresse, kulturmiljö som är värdefull på landskapsnivå och nationellt värdefullt landskapsområde. Enligt bestämmelsen om byggd kulturmiljö av riksintresse ska det vid användningen av områdena säkerställas att kulturmiljöernas och naturarvets värden bevaras. Vid den detaljerade planeringen och byggandet ska den byggda kulturmiljön som helhet, dess särdrag och tidsmässiga skikt beaktas så att de värden som ingår i dem säkerställs och området kan utvecklas.

Motsvarande bestämmelse gäller även för kulturmiljön som är värdefull på landskapsnivå och för det nationellt värdefulla landskapsområdet. I dessa föreskrivs också att målet ska vara att fälten bevaras öppna och i jordbruksanvändning samt att skogarna sköts. Byggplatser bör inte planeras på enhetliga åkerområden med undantag av sådana som behövs för jord- och skogsbruket.

Spårområdet på norra sidan av Runsor finns på ett område för flygtrafik och ett flygbulleromräde. Inom flygtrafikområdet ska det vid planeringen av markanvändningen kring flygplatsen säkerställas tillräckliga trafikförbindelser och nödvändig infrastruktur för flygplatsen. Byggande som är relaterat till och stöder flygverksamheten tillåts på området. Flygplatsområdets kulturhistoriska värden ska beaktas. På flygtrafikområdet gäller bygginskränkning enligt 33 § i lagen om områdesanvändning. Inom flygbullerområdet får det vid den mer detaljerade planeringen inte placeras ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller. Befintlig bebyggelse och annan bullerkänslig verksamhet kan finnas kvar i området.

I närheten av planområdet går en riktgivande cykelled i riktning med Höstvesvägen. För Gamla Vasa har en huvudvattenledning och ett överföringsavlopp anvisats över järnvägen. På motsvarande sätt har det alldeles i områdets norra del på Högbacken anvisats ett övergångsställe över huvudvattenledningen och ett förbindelsebehov för en kraftledning. Dessutom går det en kraftöverföringsledning över järnvägsområdet i Långskogen. I landskapsplanen har angivits ett behov av en ekologisk förbindelse som sträcker sig över planområdet runt Vasa från den södra kusten till den norra kusten i Korsholm.



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2050.

Vasas generalplan 2030

Vasas generalplan 2030 vann laga kraft 18.9.2014. Den omfattar största delen av planområdet. Spårområdet anvisas i Vasas generalplan som område för järnvägstrafik (LR). I planen anvisas även rekreationsområde (V), skyddsgrönområde (EV), jordbruksområde (MT) jord- och skogsbruksdominerat område (M) och jordbruksområde med särskilda rekreationsvärden (MT/V). Rekreations- och skyddsgrönområdena är koncentrerade västerut närmare Vasa centrum, medan de områden som är reserverade för jordbruk ligger i öster. Enligt bestämmelsen som gäller rekreationsområden ska området reserveras för allmän rekreations- och friluftsanvändning. På området är byggande som betjänar rekreation och friluftsliv tillåtet. Området är i första hand ett grönområde som bibehålls naturenligt eller som ska anläggas som ett sådant. Bygg- och skötselåtgärderna fastställs i en grönområdesplan som avses i 46 § i MarkByggF. Planerna ska i tillämpliga delar basera sig på de friluftsområdesplaner som uppgjorts i samband med generalplanen. Enligt bestämmelsen som gäller jordbruksområden får det på områden som är avsedda för jordbruksanvändning uppföras byggnader och konstruktioner avsedda för jord- och skogsbruk. Området består till största delen av åker eller traditionell äng. Jord- och skogsbruksdominerat området har huvudsakligen reserverats för idkandet av jord- och skogsbruk. På området får uppföras byggnader och konstruktioner avsedda för jord- och skogsbruk. Området är huvudsakligen skog. På planområdet finns det i mycket begränsad omfattning småhusdominerat område (AP) samt område för koloniträdgård (RP).

I Gamla Vasa och Höstves finns flera kulturmiljömässigt, historiskt och landskapsmässigt värdefulla områden. Byggnadsarvet på ett med tanke på kulturmiljön nationellt värdefullt område (sk1) värnas genom att området hålls i ändamålsenlig användning. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd ska bevaras. Vid byggande på området eller när området i övrigt ändras ska man se till att områdets särskilda värden bevaras. På området ska ett tillstånd för miljöåtgärder och ett rivningslov för byggnad enligt 53 och 55 § i bygglagen sökas. Byggda kulturmiljöer av riksintresse på planområdet är *Gamla Vasa och Korsholms kyrka* samt *Höstves bystråk*.

Gamla Vasa kulturlandskap är ett nationellt värdefullt landskapsområde (ma1). Den norra kanten av detta nationellt värdefulla landskapsområde löper längs järnvägen på en sträcka av cirka två kilometer. Enligt bestämmelsen för området ska det användas på ett sätt som tryggar de nationella landskapsmässiga värdena. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd ska bevaras. Vid byggande på området eller när området i övrigt ändras ska man se till att dess särskilda värden bevaras. Till planområdet sträcker sig även det landskapsmässigt värdefulla kulturlandskapet *Norra Grundfjärden och Gamla Vasas begravningsplats*. Det för landskapet värdefulla landskapsområdet (ma2) omfattas av samma planbestämmelse som det nationellt värdefulla landskapsområdet, och det har därtill fastställts att områdesavgränsningarna och markanvändningsprinciperna ska fastställas genom mera detaljerade planer.

I Gamla Vasa finns ett fast fornlämningsområde. På ett område med fast fornlämning (sm), som fredats med stöd av lagen om fornminnen, är det med stöd av den nämnda lagen förbjudet att gräva, täcka, ändra eller vidta andra åtgärder kring objektet. Markanvändningsplanerna för området ska skickas till Museiverket för utlåtande.

Grundfjärdsdalen anvisas i generalplanen som översvämningsområde (tulva1), där byggnadsdelarna som är känsliga för översvämningsskador ska vara på minst 3,2 m höjd (N 60). På området finns även ett flygbulleområde (me) till följd av närheten till flygplatsen. Vid planeringen av områdesanvändningen och planläggningen på flygbulleområdet bör inverkan av flygbuller beaktas samt eventuella specialåtgärder och begränsningar för byggandet fastställas. Söder om järnvägen finns det i mindre utsträckning en snöskoterled.

Delgeneralplanen för centrum 2040

Delgeneralplanen för centrum 2040 vann laga kraft i augusti 2019. Delgeneralplanen för centrum omfattar den västligaste delen av planområdet på Högbacken. På området i fråga har anvisats område för järnvägstrafik (LR), område för idrotts- och rekreationsservice (VU) samt område för offentlig service och förvaltning (PY). Området som anvisas för offentlig service är så litet till ytan att det inte har någon inverkan på detaljplanen som utarbetas. Längs den norra kanten av järnvägsområdet går cykelvägnätets huvud- eller områdesled.

Delgeneralplanen för Långskogen

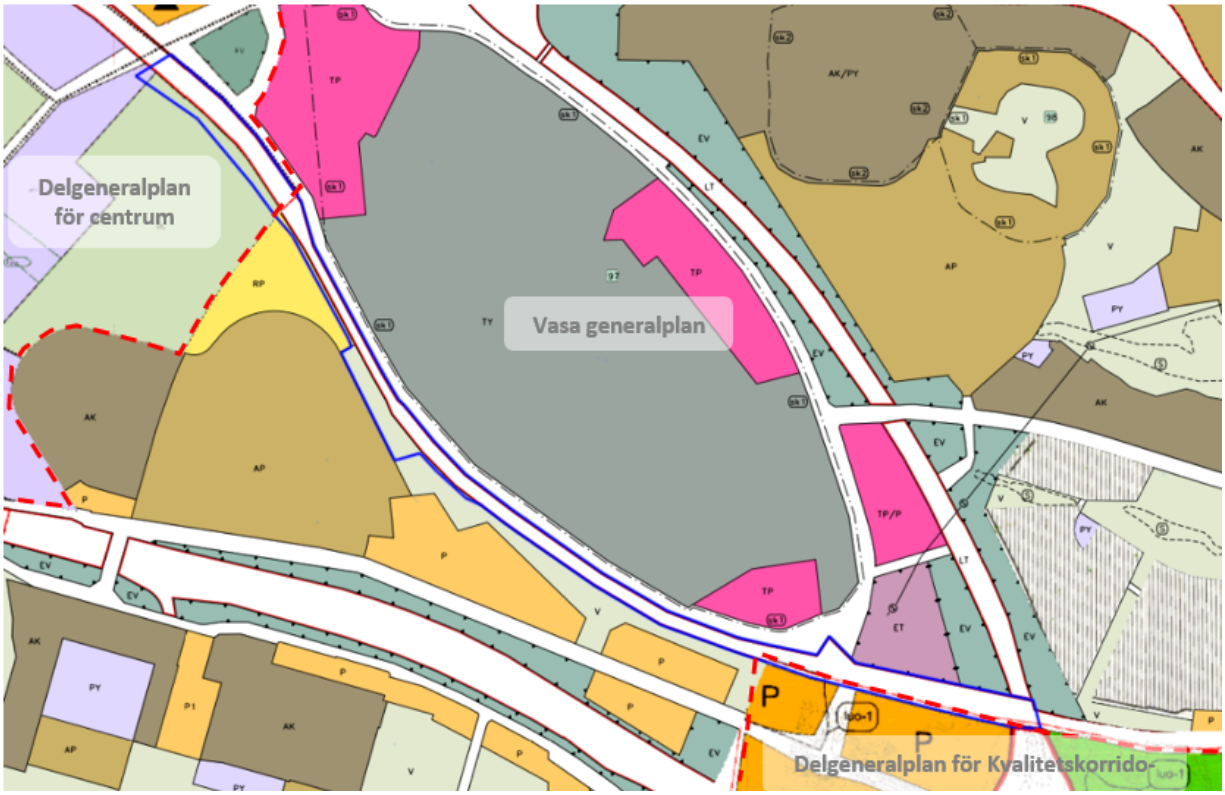
Delgeneralplanen för Långskogen vann laga kraft i november 2018. Delgeneralplanen för Långskogen är belägen i den östra delen av planområdet på området med samma namn söder om järnvägen. Området är jord- och skogsbruksdominerat område (M) samt område för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för tillverkning eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) får förläggas. Det jord- och skogsbruksdominerade området reserveras huvudsakligen för idkande av jord- och skogsbruk. På området får uppföras byggnader och konstruktioner avsedda för jord- och skogsbruk. Området består huvudsakligen av skog och där får inga sådana åtgärder vidtas som försvagar den ekologiska korridoren genom området. På industri- och lagerområdet som anvisas i planen får det däremot förläggas verksamhet som berörs av EU-direktivet om åtgärder för att förebygga och begränsa allvarliga olyckshändelser där farliga ämnen ingår. I samband med detaljplanering och annan detaljerad planering ska skyddsavstånden för verksamheten i synnerhet till bosättning och känsliga objekt beaktas. På området får även förläggas byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring samt byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergi samt nät som möjliggör distribution av dem. Vid mer detaljerad planering ska det säkerställas att det finns räddningsvägar till området från två håll för räddningsinsatser och evakuering. En räddningsväg ska även säkerställas under byggandet.

På det jord- och skogsbruksdominerade området går en riktgivande kraftledningslinje. Enligt planbestämmelsen får byggnader inte förläggas på ett område med bygginskränkning för en kraftledningslinje. I den östra delen av planområdet finns ett industrispårområde (LRT). På detta område får förläggas järnvägsspår och uppföras byggnader eller konstruktioner som anknyter till områdets funktion. I den södra delen av industrispårområdet har en potentiellt värdefull livsmiljö för flygekorrar anvisats, vilket bör utredas närmare i samband med detaljplanläggningen (luo 3). Enligt bestämmelsen har arter observerats i området som ska syddas enligt 78 § i naturvårdslagen (9/2023). Områdets naturvärden ska beaktas vid planeringen och byggandet på området.

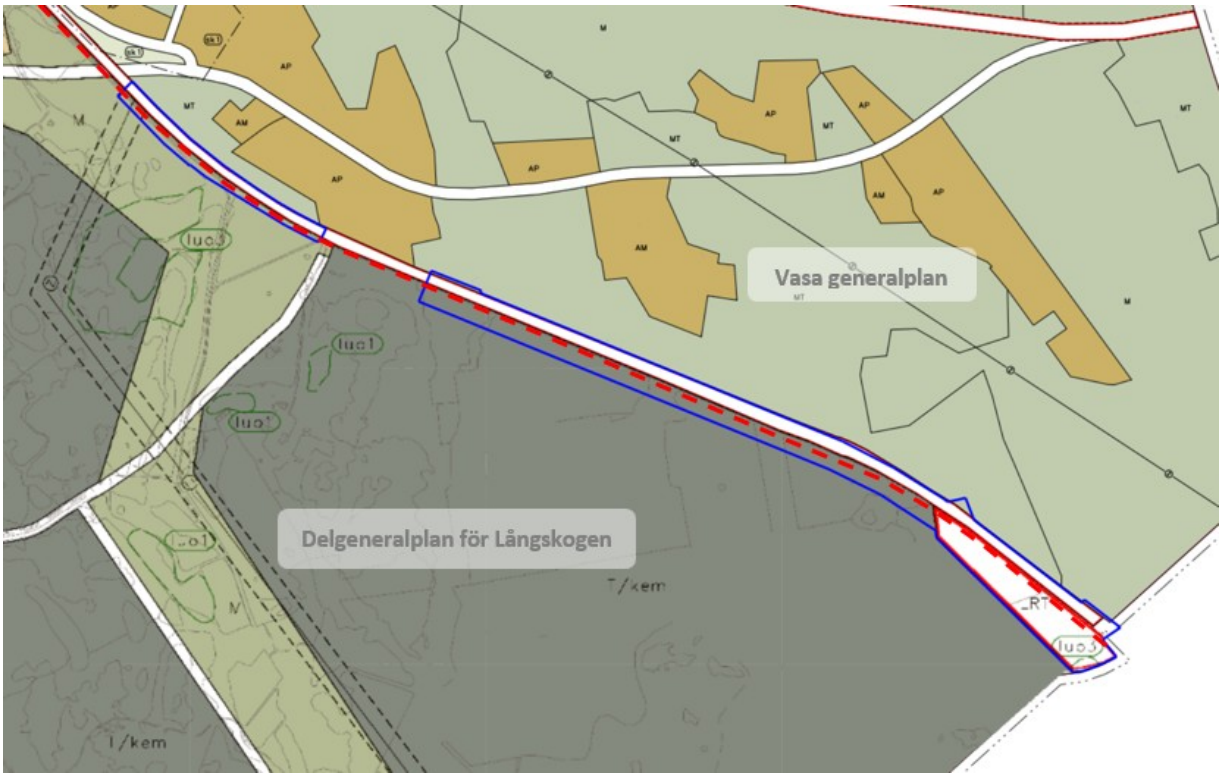
Delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren

Därtill ansluter delgeneralplanen för Kvalitetskorridoren till planområdets gräns söder om området kring Strömbergsgatan och Förbindelsevägen. Kvalitetskorridorens delgeneralplan har kungjorts träda i kraft 2014. I delgeneralplanen anvisas ett område/fauna som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo-1) och som sträcker sig en aning på spårområdet. Enligt beteckningen finns det på området platser där flygekorren förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen (9/2023). På området får det inte vidtas åtgärder som kan försvaga flygekorrens livsmiljö. På området gäller bygginskränkning enligt 53 § i bygglagen.

Det finns ett litet område utan generalplan i den östra delen av planeringsområdet.


Delgeneralplan
för centrum
Vasa generalplan
Delgeneralplan för Kvalitetskorrido-


Vasa generalplan
Delgeneralplan för
Kvalitetskorridoren



På bilderna ovan anvisas planområdena med blåa avgränsningar på en kombinerad karta över generalplanerna.

Detaljplaner

Planeringsområde är detaljplanerad med undantag för det västligaste järnvägsområdet i Gamla Vasa. På planområdet gäller åtta detaljplaner:

- *Detaljplan nr 995, fastställd 21.8.2014*
- *Detaljplan nr 885, fastställd 22.10.2002*
- *Detaljplan nr 633, fastställd 5.9.1984*
- *Detaljplan nr 412, fastställd 17.12.1970*
- *Detaljplan nr 731, fastställd 23.12.1991*
- *Detaljplan nr 975, fastställd 27.1.2012*
- *Detaljplan nr 1115, fastställd 1.4.2022*
- *Detaljplan nr 1110, fastställd 18.5.2021*

I detaljplanerna har följande användningsändamål anvisats för det planområde:

- **LR** järnvägsområde
- **EV** skyddsgrönområde

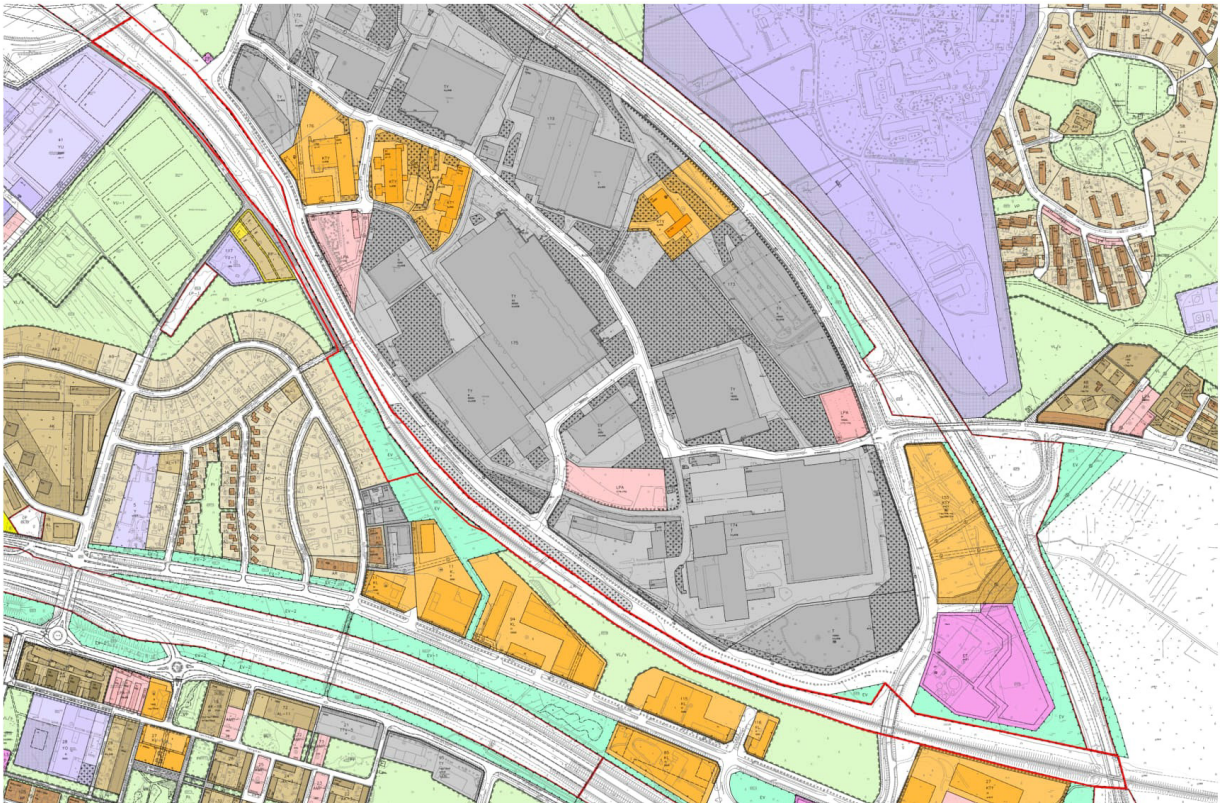
  I fråga om detaljplan 1110 ska en zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområdet och järnvägsområdet bildas på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet.
- **M** jord- och skogsbruksområde

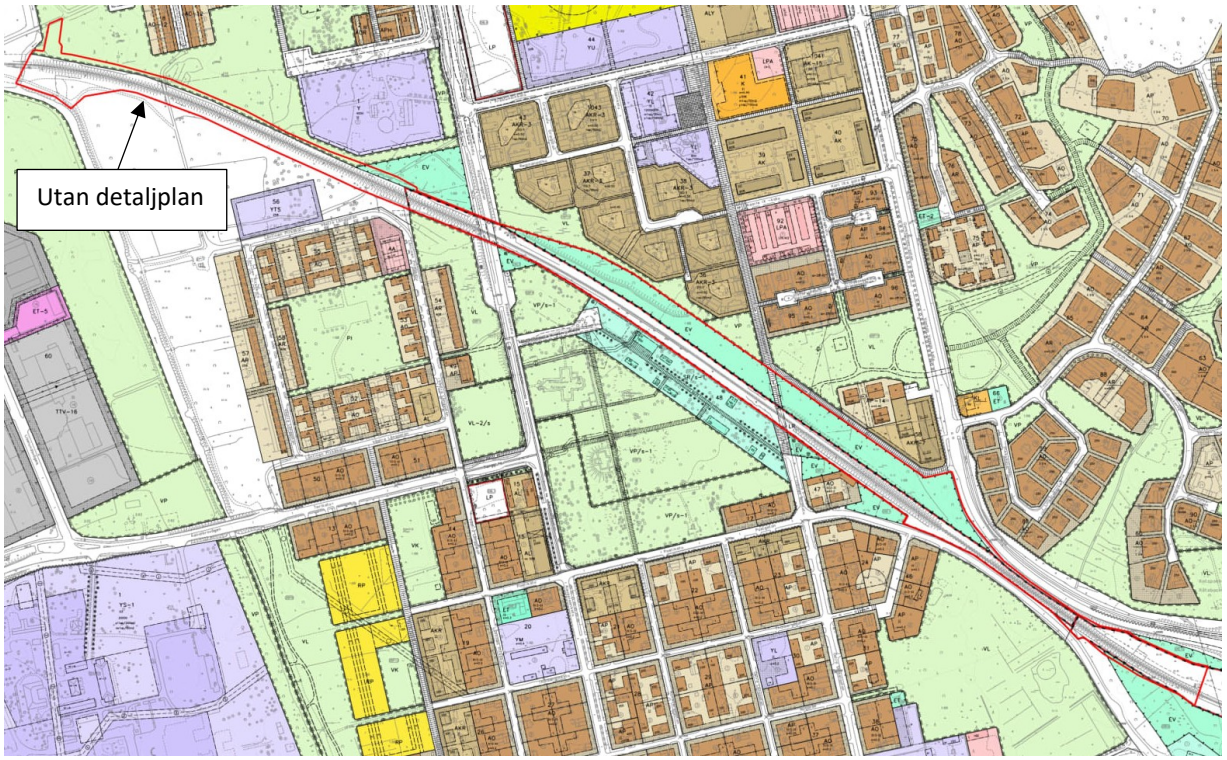
  I fråga om detaljplan 1110 kan det på området förläggas tillfälliga fördröjnings- och översvämningsbassänger för dagvatten. På området får inte utföras sådana åtgärder som försvagar den ekologiska förbindelsen som löper genom området. Flygekorrens föröknings- och rastplatser samt artens passager ska beaktas då åtgärder för skogsvården planeras.
- **LRT** industrispårvägsområde

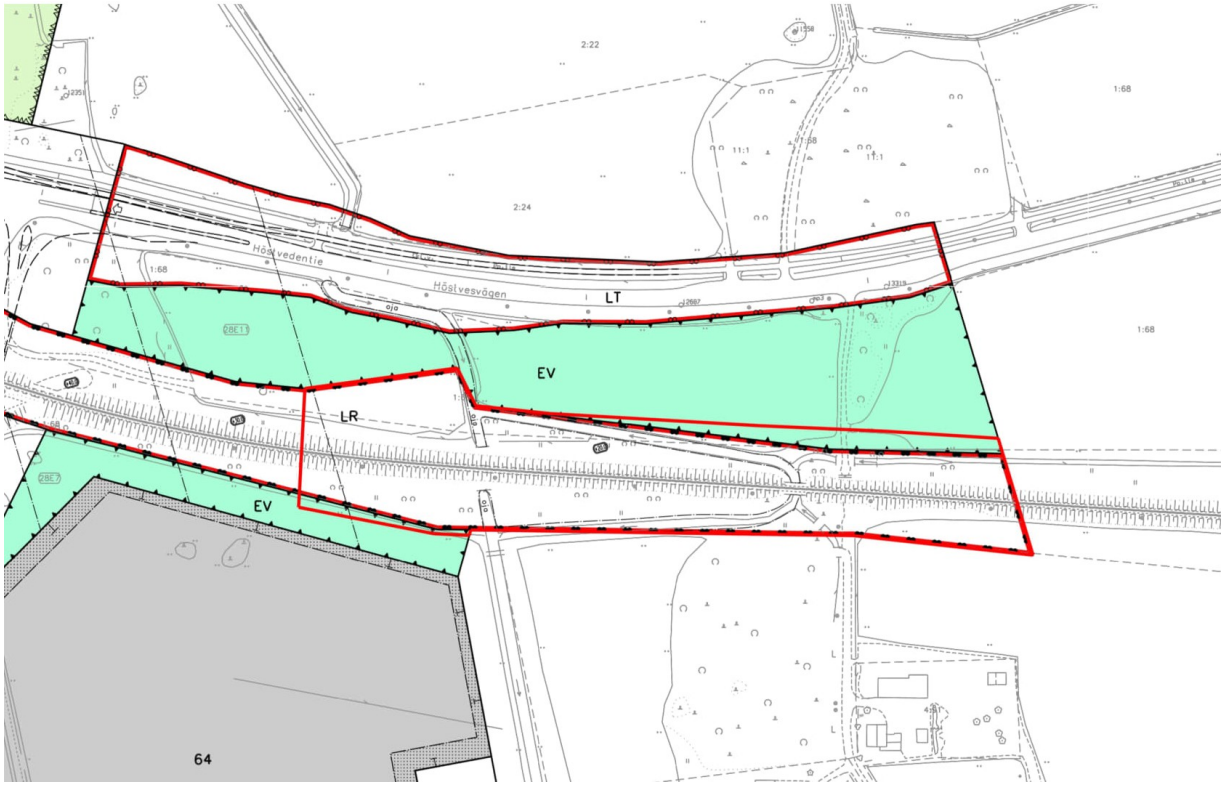
Inom industrispårvägsområde kan placeras spårvägar och bygga byggnader eller konstruktioner som anknyter till områdets funktion.

- **s-1** områdesdel där det finns en livsmiljö för flygekorrar

  Åtgärder och behandling av trädbeståndet som vidtas på området får inte försvaga flygekorrens livsmiljö.
- **P** parkområde
- **pp** gata/väg som reserveras för fotgängare och cyklister
- **a** gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde
- **e** planskild korsning
- **su** för skyddsområde för järnväg och allmän väg reserverad del av område
- **sr** byggnad som ska skyddas
- **z** för ledning reserverad del av område, elektricitet
- **v** för underjordisk ledning reserverad del av område, vatten
- **l** för underjordisk ledning reserverad del av område, värme
- gatuområde
- del av trafikområde där gata går under järnvägsområdet
- ungefärligt läge för utfart




Utan detaljplan


Höstvedentie
Höstvesvägen
LT
EV
LR
EV
64



På bilderna ovan anges planavgränsningarna med rött ovanpå detaljplanesammanställningen.

Utredningar

För planeringsområdet har gjorts naturkartläggningar åren 2022 och 2024 samt en flygekorreuppföljning och en kartläggning av häckande fåglar år 2024. Naturkartläggningarna har gjorts för de områden för vilka detaljplanen uppskattas ha väsentliga konsekvenser och som är de mest potentiella med tanke på förekomsten av flygekorrar och fladdermöss. Flygekorrar har följts upp i planeringsområdets östra del i Långskogen. I kartläggningen av häckande fåglar kartlades förekomsten av arter som kräver särskild uppmärksamhet kring järnvägen på Högbacken.

Naturkartläggningen som utarbetades 2024 är indelad i tre utredningsområden. Utredningsområde 1 ligger på Sunnanvik–Bobäcksåsen mellan bostadsområdet Högbacken och industriområdet Strömberg Park. Mellan järnvägsspåret och bostadsområdet finns ett smalt skogsområde som huvudsakligen består av lövträd. I nordväst gränsar utredningsområdet till en gång- och cykelled. På västra sidan av leden finns björkskog. Dagvattnet på utredningsområdet rinner längs öppna fåror mot norr. På utredningsområdet växer jättebalsamin som klassificeras som en invasiv främmande art. Den närmaste livsmiljön för flygekorrar ligger öster om utredningsområdets gräns.

Utredningsområde 2, som är beläget mitt i bostadsstrukturen, består av spårområdet samt dess trädlösa randområden med låg örtartad vegetation. Området gränsar huvudsakligen till grönområden, såsom Gamla Vasa stationspark samt till Postgatan och Gamla Vasa gatan. Utredningsområdet ligger i Vasas landskapsstruktur på åsryggen i Gamla Vasa. Dagvattnet på utredningsområdet rinner ut i de låga öppna fårorna som är avsedda för dränering av järnvägsspåret på båda sidor om spåret. På området har flera enskilda observationer av flygekorrar gjorts. Utifrån granskningen av flygbilder, bakgrundsuppgifterna och områdets storlek finns det på området inte några livsmiljöer som lämpar sig som föröknings- och rastplatser för arter som kräver särskilt skydd. Därmed gjordes inga terrängbesök i området.

Utredningsområde 3, som ligger i Långskogen, gränsar i nordost till en öppen fåra som löper i riktning med järnvägsspåret och i sydväst till åker och skog. Området är beläget i en dalgång i

landskapsstrukturen och dagvattnet samlas längs spåret i öppna diken. De närmaste livsmiljöerna för flygekorrar ligger cirka 30 och 60 meter från utredningsområdet.

På planeringsområdet har det i samband med naturkartläggningen 2024 inte gjorts några observationer av flygekorrar. På området konstateras det inte finnas några platser där de förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen (9/2023). Det är sannolikt att flygekorrarna använder utredningsområde 1 för att äta och för att förflytta sig mellan livsmiljöerna. Den skogsbevuxna ekologiska korridoren genom området ska bevaras som en del av den planerade markanvändningen. Eftersom omgivningen i utredningsområde 3 består av ett ganska öppet åkerlandskap, är det osannolikt att det finns lämpliga ekologiska korridorer för flygekorrar på området.

Antalet fladdermöss på terrängbesöken i samband med naturkartläggningen 2024 var normalt eller lågt. På två avsnitt användes vid fladdermuskartläggningarna därtill ultraljudsdetektorn Audio Moth som bekräftade att det finns jagande och förbiflygande nordfladdermöss och mustaschfladdermössarter på områdena. På planeringsområdet konstateras det inte finnas några platser där fladdermöss förökar sig och rastar enligt 78 § i naturvårdslagen (9/2023) eller födoområden för över tio individer. De planerade ändringarna i markanvändningen är småskaliga och kan genomföras utan att de medför olägenheter för fladdermössen som använder området.

I naturkartläggningen året 2024 angavs att i närheten av utredningsområdet finns det inga nationella naturskyddsområden eller lokala objekt enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen. På utredningsområdet förekommer inte några andra i bilaga IV (a) till Europeiska unionens habitatdirektiv upptagna däggdjurs- och kräldjursarter eller groddjur (åkergrodan).



Utredningsområden 1–3 i naturkartläggningen 2024.

Naturkartläggningen år 2022 gjordes vid Prästgårdsbacken norr om järnvägen i Gamla Vasa. I kartläggningen år 2022 observerades inte heller några flygekorrar. År 2024 granskades en liten skog på cirka en hektar vid gränsen mellan Vasa och Korsholm i Långskogen. Den har tolkats vara ett område där flygekorren förökar sig och rastar. I terrängkartläggningen hittades inga spillningar ens under kända hålträd, och därmed konstaterades området som i detaljplanen reserverats med beteckningen s-1 vara obebott.

I kartläggningen av häckande fåglar år 2024 utreddes huruvida det på området förekommer arter som är hotade i Finland, arter enligt bilaga I till EU:s fågeldirektiv eller internationella ansvarsarter. Kartläggningen gjordes upp för Högbacken där 19 fågelarter påträffades. Av dessa tolkades två flyga över och resten häcka på området. Arterna var huvudsakligen sedvanliga arter som är typiska i löv- och blandskogar. Arter värda att beakta var grönfink, som är starkt hotad, sädesärla, som är nära hotad, och rödstjärt, som är en internationell ansvarsart.

Järnvägsplanen

Trafikledsverket bereder en järnvägsplan med syftet att höja hastigheten mellan Seinäjoki och Vasa. Utifrån planen görs grundliga förbättringar anknutna till banans skick och hastighetsbegränsningar. Målet är också att förbättra trafiksäkerheten i plankorsningarna. Det smala järnvägsområdets struktur uppfyller inte de nuvarande bestämmelserna, vilket innebär att järnvägens tvärsnitt behöver breddas. Genom att förnya banstrukturen säkerställs banans tekniska funktion och stabilitet.

Järnvägsplanen innehåller åtgärder som syftar till hastighetshöjning, såsom korrigering av geometriska fel på banan, förbättring av banans stabilitet och konstruktioner, breddning i fråga om bankar, avlägsnande av plankorsningar och förbättring av säkerheten samt reparationer av broar och trummor. De planerade åtgärderna i Vasa fokuserar på att anpassa järnvägsbanken enligt nuvarande krav, förstärka banunderlaget med tryckbankar, förbättra de vibrationsdämpande konstruktionerna samt frisiktsområdena. Dessutom kartläggs dräneringen på området och behovet av att förnya trummorna samt föreslås utvecklingsåtgärder för Vasas station.

Byggnadsordning

Vasa stads byggnadsordning trädde i kraft 1.2.2019.

Byggförbud

Planeringsområdet är inte belagt med byggförbud. På det område som i landskapsplanen har definierats som järnvägsområde och flygtrafikområdet gäller bygginskränkning i enlighet med 33 § i lagen om områdesanvändning.

Baskarta

Baskartan över planeringsområdet har reviderats 17.4.2025 och uppfyller kraven på detaljplanens baskarta.

Tomtindelningar och allmänna områden

Området som planläggs omfattar följande fastigheter helt eller delvis:

905-871-1-2
905-25-9908-15
905-403-123-25
905-28-9901-0
905-416-1-68
905-895-2-5
905-405-1-92
905-26-9903-8
905-26-9901-0
905-28-9908-6
905-28-9908-7
905-28-9908-11
905-426-2-66
905-425-6-12
905-425-4-48
905-426-2-30
905-426-2-32
905-426-3-37
905-426-7-81

Servitut

Uppgifter om servitut på planeringsområdet har begärts av Vasa Elektriskas Fjärrvärmeenhet, Vasa Elnät, Vasa Vatten, Suomen Erillisverkot, Johtotieto samt av JNT. Enligt de erhållna svaren finns det servitut på planområdet.

4. OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

4.1. Behov av detaljplanering, planeringsstart och beslut som gäller denna

I järnvägsplanen för avsnittet mellan Seinäjoki och Vasa framförs behov av att på vissa ställen bredda spårområdet för att geometrin ska kunna korrigeras och stabiliteten samt trafiksäkerheten förbättras. Järnvägsbankarna ska byggas om så att de motsvarar dagens krav. Utifrån dessa åtgärder har man kommit fram till att utarbeta en detaljplan och en detaljplaneändring för de områden där ytterligare utrymme behövs. I och med att det utarbetas en detaljplan kan järnvägsplanen sedermera godkännas. Detaljplaneringen inleddes med ett program för deltagande och bedömning 10.9.2024. Planläggningsdirektören beslutade om framläggandet av programmet 23.8.2024.

4.2. Anhängiggörande

Detaljplaneändringen blev anhängig då planläggningsdirektören med sitt tjänsteinnehavarbeslut 23.8.2024 § 30/2024 godkände att programmet för deltagande och bedömning ska läggas fram.

4.3. Deltagande och samarbete

4.3.1. Intressenter

- Markägare och arrendatorer av planområdet och de intilliggande fastigheterna samt alla som bor där
- De företag och föreningar som är verksamma på området, alla andra som använder området
- Alla de vilkas boende, arbete eller andra förhållanden planen kan påverka på ett betydande sätt
- Stadens sakkunnigmyndigheter: Planläggningen, Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Miljösektorn, Koncernförvaltningen, Ungdomsfullmäktige, Rådet för personer med funktionsnedsättning i Vasa, Äldrerådet
- Övriga myndigheter och samarbetspartner: Trafikledsverket, Korsholms kyrkliga samfällighet, NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens räddningsverk, Polisinrättningen i Österbotten, Försvarsmakten 2:a logistikregementet (2LOGR), Österbottens förbund, Österbottens museum, Vasa Vatten, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheten, Vasa Elnät Ab, Suomen Erillisverkot och Suomen Turvallisuusverkko, JNT, Elisa Abp, LOIHDE, Telia, Digita, TUKES, Finavia Abp, Korsholms kommun

4.3.2. Deltagande och växelverkan

Om anhängiggörandet av detaljplaneändringen samt om framläggandet meddelas i Vasa stads officiella kungörelsetidningar (Ilkka-Pohjalainen, Vasabladet), i stadens officiella anmälnings- och informationskanaler samt på Planläggningens webbplats www.vaasa.fi/sv/planlaggningen. Till de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret sänds brev. Intressenterna kan delta i beredningen av planen på följande sätt:

1. START: Program för deltagande och bedömning (OAL 63 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med **en muntlig eller skriftlig åsikt** under den tid programmet för deltagande och bedömning är framlagt (minst 14 dygn). Intressenterna hörs om utgångspunkterna och utredningarna, planarbetets tidtabell, de preliminära målen, fastställandet av intressenter samt om ordnandet av växelverkan. Åsikterna skickas till Vasa stads planläggning per e-post

(planlaggningen@vasa.fi) eller post eller så lämnas de in personligen till besöksadressen (kom överens om besöket på förhand). Programmet för deltagande och bedömning revideras och kompletteras vid behov, varvid det finns en uppdaterad version av programmet på detaljplaneprojektets webbplats: www.vaasa.fi/sv/ak1134

2. PLANUTKAST: hörande i beredningsskedet (OAL 62 §, MarkByggF 30 §)

Deltagande med **en muntlig eller skriftlig åsikt** under den tid planutkastet är framlagt (30 dygn). Intressenterna hörs om planens mål, utredningsarbetet och planutkastet. Åsikterna skickas till Vasa stads planläggning per e-post (planlaggningen@vasa.fi) eller post eller så lämnas de in personligen till besöksadressen (kom överens om besöket på förhand).

3. PLANFÖRSLAG: offentligt framläggande (OAL 65 §, MarkByggF 27 §)

Deltagande med **en skriftlig anmärkning** under den tid planförslaget är framlagt (30 dygn). Anmärkningarna skickas till Vasa stads planläggning per e-post (planlaggningen@vasa.fi) eller post eller så lämnas de in personligen till besöksadressen (kom överens om besöket på förhand). Efter behandlingen av myndighetsutlåtandena och eventuella anmärkningar går planförslaget vidare för godkännande.

4. GODKÄNNANDE AV DETALJPLANEN (OAL 52 §)

Stadsfullmäktige godkänner detaljplanen på framställning av stadsstyrelsen. Ändring i stadsfullmäktiges beslut om godkännande av planen får sökas genom besvär hos Vasa förvaltningsdomstol (OAL 188 §).

Därtill kan det ordnas växelverkansmöten varvid intressenterna också har möjlighet att delta i beredningen av planen.

4.3.3. Myndighetssamarbete

Planläggning görs i samarbete med representanter för de olika intressentgrupperna. Utlåtande om planen begärs av myndigheter och samarbetsparter i planens alla tre kungörelseskeden. På grund av planändringens natur behövs det inget separat lagstadgat samråd för myndigheter (OAL 66 §).

4.4. Detaljplanens mål

4.4.1. Mål enligt utgångsmaterialet

RIKSOMFATTANDE MÅL FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN

De reviderade riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Avsikten med dem är att minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt att förbättra möjligheterna att reformera näringarna. Målen för områdesanvändningen är uppdelade i följande fem helheter:

- fungerande samhällen och hållbara färdsätt
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar och
- en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen är ett fungerande, driftssäkert och tryggt trafiksystem en grundläggande förutsättning för utvecklingen i hela landet. Ett effektivt trafiksystem omfattar även järnvägstrafiken. Målet är att förbättra trafiksystemets funktionsduglighet och

resurshushållning genom att utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Den ombyggnad av järnvägen som detaljplanen möjliggör förbättrar säkerheten, möjliggör ökade trafikmängder och kortare resetider samt främjar därigenom hållbara färdsätt.

Målet är också att främja en polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk i hela landet samt att stödja livskraften i olika områden. Detta stöder ett allt bättre fungerande och smidigare trafiksystem och transportkedjor, något som har positiva konsekvenser för både ekonomin, invånarna och miljön. Effektiva trafikförbindelser tryggar verksamhetsbetingelserna för både den inhemska och den internationella handeln.

Det att befintliga strukturer, såsom trafikinfrastrukturen, utnyttjas har flera positiva konsekvenser. Detaljplanen stöder uppnåendet av målen genom att förbättra trafiksystemets funktionsduglighet och säkerhet samt genom att beakta områdets naturvärden och kulturhistoriska värden.

AV KOMMUNEN UPPSTÄLLDA MÅL

Vasa stad har som mål att möjliggöra en ombyggnad av banan enligt järnvägsplanen och därigenom bidra till säkerheten, trafiken och hållbara färdsätt på området. Natur- och kulturmiljövärdena på området ska tryggas. Detaljplan stöder Vasas strategiska mål som stadsfullmäktige godkände 14.2.2022: Finlands lyckligaste och tryggaste stad samt Klimatneutralitet före 202X. Hållbara färdsätt främjas genom satsningar på kollektivtrafiken och genom att minska utsläppen. Ombyggnaden av spårområdet möjliggör ökad trafik och ökade passagerarmängder samtidigt som beaktandet av frisiktsområdena förbättrar trafiksäkerheten för såväl spår-, fordons-, fotgängar- som cykeltrafiken. Planen stärker förbindelserna och främjar tillgängligheten till arbetsplatser och uppnåendet av målet om 100 000 invånare. Genomförandet av planen bidrar till både Vasas och hela Österbottens dragningskraft.

AV MYNDIGHETERNA UPPSTÄLLDA MÅL

Trafikledsverkets mål är att göra det möjligt att utveckla järnvägsområdet mellan Seinäjoki och Vasa och förbättra trafiksäkerheten i enlighet med järnvägsplanen.

4.5. Alternativa detaljplanelösningar och deras konsekvenser

4.5.1. Beskrivning och gallring av de preliminära alternativen

Vid fastställandet av områdesavgränsningarna i detaljplanen har man beaktat behovet av ytterligare utrymme för bankar och frisiktsområden inom spårområdet, de gällande planbeteckningarna och områdesreservationerna. Frisiktsområdet överlappar delvis ett område öster om Högbacken där flygekorren förökar sig och rastar. Eftersom området redan nu är väldigt smalt och glest trädbevuxet är det inte möjligt att gallra träd utan att det har betydande konsekvenser för området där flygekorren förökar sig och rastar. Den nuvarande planbeteckningen för området upplevdes fortfarande vara ändamålsenlig i och med att den svarar på planeringsbehoven och målen för området. Därmed ansågs det inte föreligga behov av att ändra markanvändningen på området, och man kom fram till att avgränsa det aktuella området utanför detaljplaneområdet.

4.5.2. Program för deltagande och bedömning

Det 21.8.2024 daterade programmet för deltagande och bedömning var framlagt 10–23.9.2024. Om programmet gavs åtta (8) utlåtanden och en (1) åsikt. De ursprungliga ställningstagandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. Nedan följer ett sammandrag av vart och ett av dem samt planläggningens bemötanden med kursiv stil.

NTM-CENTRALEN

Närings-, trafik- och miljöcentralen (NTM-centralen) tar ställning till planprojektet utgående från 18 § i markanvändnings- och bygglagen samt 3 § i lagen om närings-, trafik- och miljöcentralerna: i beredningsarbetet har beaktats projektets verkningar som är riksomfattande och betydande på landskapsnivå samt de markanvändningsfrågor som är viktiga med tanke på vård av kulturmiljön och naturens mångfald och även med tanke på nyttjande och vård av vattentillgångarna.

Trafikmiljö

Vad gäller trafikmiljön finns det inget att anmärka på i fråga om planläggningsprojektet.

Naturskydd

I samband med detaljplaneprojektet ska det säkerställas att åtgärderna inte försvagar flygekorrarnas ekologiska korridorer eller äventyrar förhållandena på de områden där arten förökar sig och rastar. Avbrott i de ekologiska korridorerna kan leda till att de platser där arten förökar sig och rastar drabbas inom ett större område än bara inom detaljplaneområdet. I projektet bör även byggarbetenas konsekvenser för direktivarterna, såsom åkergrodan, beaktas.

Översvämningsskydd och dränering

Enligt översvämningskartläggningarna ligger en del av detaljplaneområdet inom ett översvämningskänsligt område. Exempelvis pumpstationer eller fördämmande konstruktioner har inte beaktats i översvämningskartläggningarna och därför måste översvämningskartorna revideras från fall till fall. Kartor över vattnets utbredningsområden vid olika översvämningssituationer finns på webbplatsen för samlad information om hanteringen av översvämningsrisker på adressen https://www.vesi.fi/sv/samlad-information-om-hanteringen-av-oversvamningsrisker/.

En del av detaljplaneområdet kan beröra följande dikningssammanslutningar: Pitkänlahden ja Stocksundsdiketin ojitusyhteisö (fnr 1661va1), Tuovilanjoen ryhmä IIa (fnr 2607ava1) och Höstves bys nyskifteslag (fnr 3725va1). Sammanslutningarna har i uppgift att hålla bäddarna inom dikningssammanslutningens område i planenligt skick. I samband med projektet bör det beaktas att åtgärderna inte försvårar uppgifterna för dikningssammanslutningarna på området.

Kulturmiljö och byggnadsskydd

Detaljplaneprojektet som presenteras i programmet för deltagande och bedömning gäller följande nationellt värdefulla landskapsområden och byggda kulturmiljöer av riksintresse eller områden i närheten av dessa: kulturlandskapet i Gamla Vasa, Höstves byström, Gamla Vasa och Korsholms kyrka samt Strömbergs industriområde. Även Korsholms järnvägsstation (helhet) som skyddades med stöd av Järnvägsavtalet 1998 ligger inom projektområdet. De ovan nämnda nationellt värdefulla landskapsområdena, de byggda kulturmiljöerna av riksintresse och det skyddade objektet samt deras särdrag ska anges i detaljplanematerialet och
beaktas i projektet så att deras värden inte äventyras eller försvagas. Projektets konsekvenser för objekten ska utredas och bedömas. Det verkar också finnas fornminnen inom projektområdet. Om dessa ska Österbottens regionala ansvarsmuseum höras.

Områdesanvändning

Eftersom det enligt Geologiska forskningscentralens webbplats
(https://gtkdata.gtk.fi/hasu/index.html) förmodligen förekommer sura sulfatjordar på detaljplaneområdet, bör det vid planeringen och genomförandet följas och
utnyttjas anvisningarna i den nationella guiden om byggnadsprojekt på sura sulfatjordar (Guide för beaktande av sura sulfatjordar och hantering av effekter,

https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163782). Vid behov ska det utfärdas bestämmelser om sura sulfatjordar.

I samband med den fortsatta beredningen av planen ska även behandlingen av dagvatten beaktas vid planeringen. Därtill bör olägenheterna till följd av buller och vibrationer utredas och beaktas vid planläggningen så att de inte påverkar tryggheten, trivseln eller miljön. För ett eventuellt utlåtande i utkast-/förslagsskedet ska man till NTM-centralen lämna in handlingar och utredningar om hur detaljplaneprojektet framskrider. Gamla utredningar kan användas i tillämpliga delar. I det här skedet har NTM-centralen inte något annat att anmärka på i fråga om projektet.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. För planeringsområdet har gjorts upp utredningar där bland annat direktivarter har kartlagts. I planen kommer att beaktas översvämningsskyddet och dräneringen på området samt tryggas skötseln av dikningssammanslutningarnas uppgifter. De landskapsområden som är värdefulla på nationell nivå eller landskapsnivå, de byggda kulturmiljöerna, skyddning med stöd av Järnvägsavtalet 1998 samt fornlämningarna beaktas i planen. Därtill beaktas eventuella sura sulfatjordar, hantering av dagvatten samt buller- och vibrationsolägenheter.*

FINAVIA ABP

Målet för detaljplaneänderingen är att undersöka utvidgning av järnvägsområdet på grund av en förbättring av banan i syfte att höja hastigheten på avsnittet mellan Vasa och Seinäjoki. Ett av objekten som granskas ligger på norra sidan av Runsor norr om Vasa flygplats. I Österbottens gällande landskapsplan anvisas det aktuella området som LL-område och som flygbulleområde där bullernivån Lden överskrider 55 dB. Förutom ett flygbulleområde anvisas i Vasas generalplan även hela södra sidan av järnvägen som LL- och grönområde och dess norra sida som jordbruksområde. Planavgränsningen i programmet för deltagande och bedömning sträcker sig något till grönområdet och jordbruksområdet, men enligt materialet inte till LL-området. Enligt programmet för deltagande och bedömning har objektet som granskas en gällande detaljplan där utvidgningsområdena för järnvägsområdet anvisas som skyddsgrönområden bredvid järnvägen.

Finavia anser att enligt materialet i programmet för deltagande och bedömning sträcker sig utvidgningen av järnvägsområdet inte till Vasa flygplats LL-område och påverkar därmed inte Finavias eller flygplatsens verksamhet. Finavia vill emellertid påminna om att höjningen av banhastigheten kan påverka driften av flygplatsen eller utrustningen för tillhandahållande av flygtrafiktjänster, om en betydande höjning av hastigheten ökar vibrationerna på området. Därför anser Finavia att det ska föras förhandlingar med de aktörer som äger utrustningen för att eventuella vibrationsolägenheter ska kunna bedömas och behövliga dämpningsåtgärder beredas. I norra ändan av startbanan på Vasa flygplats finns Finavias, Meteorologiska institutets och Fintraffic Flygtrafiktjänst Ab:s anordningar. För Finavias anordningar svarar Trafikområdesservicen. Enligt de nuvarande uppgifterna anser Finavia att det inte är sannolikt att vibrationerna från banan i någon betydlig utsträckning påverkar Finavias anordningar, såsom PAPI-armaturerna. För närmare information om Meteorologiska institutets anordningar och hur känsliga de är för vibrationer, kontakta *(borttagen).* För mer information om utrustningen för Fintraffic Flygtrafiktjänst, som erbjuder flygtrafiktjänster, kontakta *(borttagen).*

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. Det förs förhandlingar med de nämnda aktörerna om vilka konsekvenser vibrationerna eventuellt har för driften av flygplatsen och utrustningen för tillhandahållande av flygtrafiktjänster.*

VASA VATTEN

Inom de angivna områden där justering görs löper ett flertal för samhället viktiga vattentjänstlinjer som ska tryggas genom att inrätta servitutsområden för dem. Servitutsområdena ska vara minst 15 meter breda mätt vid mitten av rören. På det sättet tryggas att eventuella flyttningar och

skyddsarbeten inte behöver bekostas av de Vasabor som använder vatten utan att kostnaderna kan överföras till projektet. Samtidigt gör man det möjligt att vattentjänstlinjerna kan sättas i stånd och saneras vid behov.

Vasa Vatten motsätter sig inte höjningen av banhastigheten, bara de befintliga vattentjänsterna kan tryggas.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen.*

KORSHOLMS KOMMUN

Korsholms kommun har inget att anmärka på i det här skedet, men vi tar gärna emot planhandlingar i takt med att planprojektet framskrider.

Bemötande: *Antecknas för kännedom.*

ÖSTERBOTTENS FÖRBUND

Österbottens förbund ger inget utlåtande om programmet för deltagande och bedömning i anslutning till detaljplanen för justering av järnvägens områdesavgränsningar.

Bemötande: *Antecknas för kännedom.*

TELIA FINLAND OYJ

Telia har infrastruktur i användning på detaljplaneområdet. Om byggande i anslutning till detaljplanen orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa minst 12 veckor före flyttningsbehovet. Flyttningar under barmarkstid. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen.

Bemötande: *Antecknas för kännedom.*

TUKES

Tukes ger inget utlåtande om ärendet.

Bemötande: *Antecknas för kännedom.*

VAASAN DIANA-57 RY

- Bågskytteföreningen vill få information om planernas innehåll och hur de framskrider inom området KTY27 (bågskyttebanan).
- Det ska ända från början ordnas allmänna informationsmöten om projekthelheten.
- Det ska utarbetas en bedömning av miljökonsekvenserna (MKB) som omfattar hela banprojektet.
- Då järnvägsområdet planeras är det skäl att också beakta bågskyttebanan och att det på banan har ordnats hobby- och tävlingsverksamhet i bågskytte i över 20 år.
- Det bör beaktas att om bågskyttebanan inte kan användas medan järnvägsarbetena pågår, har föreningen inget annat utomhusområde att ordna träningar eller tävlingar på sommartid.
- Linjerna som anger järnvägsområdets gränser i planen är oklara: anges det på bilderna de nuvarande eller de preliminära planerna för detaljplaneavgränsningen? Föreningen vill få veta både de nuvarande och de planerade gränserna.
- Bågskyttebanan kan inte användas för upplagring eller motsvarande ändamål om byggarbetena utförs vid någon annan tidpunkt än på vintern. Från april till oktober används bågskyttebanan aktivt för hobbyverksamhet.
- Om det bara är möjligt ska byggarbetet utföras på norra sidan av banan.
- Är det ekonomiskt och med tanke på miljön förnuftigt att höja tågtrafikens hastighet inom ett stadsområde?

- I samband med detaljplaneändringen kunde bågskyttebanan helt omvandlas till ett grönområde som samtidigt tjänar som bågskyttebana. Detta motiveras med att det även inom andra områden vid järnvägen finns grönområden som skyddszoner.
- De av stadens detaljplaneområden där de nuvarande reserveringarna för järnvägen i detaljplanen ändras bör också öppnas upp på nytt för planering och granskning i tillräcklig omfattning.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. I programmet för deltagande och bedömning anges en preliminär avgränsning av detaljplaneområdet. Områdesavgränsningen har utarbetats med beaktande av de områden i järnvägsplanen där ytterligare utrymme behövs, frisiktsområdena och detaljplanesammanställningen. Fastigheten som används för bågskytte avgränsas utanför detaljplaneområdet. Planens innehåll, såsom närmare beteckningar och avgränsningar för spårområdet, kommer att anges i följande skeden av planen. De gällande avgränsningarna, områdesreserveringarna och de övriga beteckningarna för området finns att hitta i Vasa stads karttjänst.*

Om möjligt, ordnas det ett informationsmöte för allmänheten om detaljplaneprojektet. Ett eventuellt miljökonsekvensbedömningsförfarande i anslutning till järnvägsprojektet gäller den egentliga järnvägsplanen som Trafikledsverket gjort upp, inte detaljplaneprocessen. I samband med planen kommer man emellertid att utreda och beakta områdets natur- och miljövärden och projektets konsekvenser för miljön. Tidpunkten för och placeringen av arbetena under byggtiden är på den aktörs ansvar som utför arbetena.

PRIVATPERSON

Angående meddelandet om anhängiggörande av detaljplanen som jag fått, efter att ha studerat programmet för deltagande och bedömning har jag några frågor beträffande min egen tomt och några grannars tomter.

Hittills har våra tomter gränsat till ett rekreationsområde som vi haft direkt tillgång till från våra tomter. Nu föreslås det att hela rekreationsområdet på detta ställe ska omvandlas till järnvägsområde. Samtidigt bevaras emellertid största delen av rekreationsområdet vid de intilliggande industri- och affärstomterna. Lösningen verkar ologisk.

Har ni någon specifik anledning att totalt stryka grönområdet vid våra tomter och på det sättet hindra tillträdet från våra tomter till rekreationsområdet?

Jag vill påminna er om att även rekreationsområden är sådana viktiga områden för invånarna som hellre ska skyddas än strykas vid planläggning. Strykningen lär kräva mycket starka grunder för att de också ska hålla i längden.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. I programmet för deltagande och bedömning anges en preliminär avgränsning av detaljplaneområdet. I områdesavgränsningen beaktas de ytterligare utrymmesbehoven enligt järnvägsplanen, frisiktsområdena och detaljplanesammanställningen. Planens innehåll, såsom närmare beteckningar och avgränsningar för spårområdet, kommer att presenteras i följande skeden av planen.*

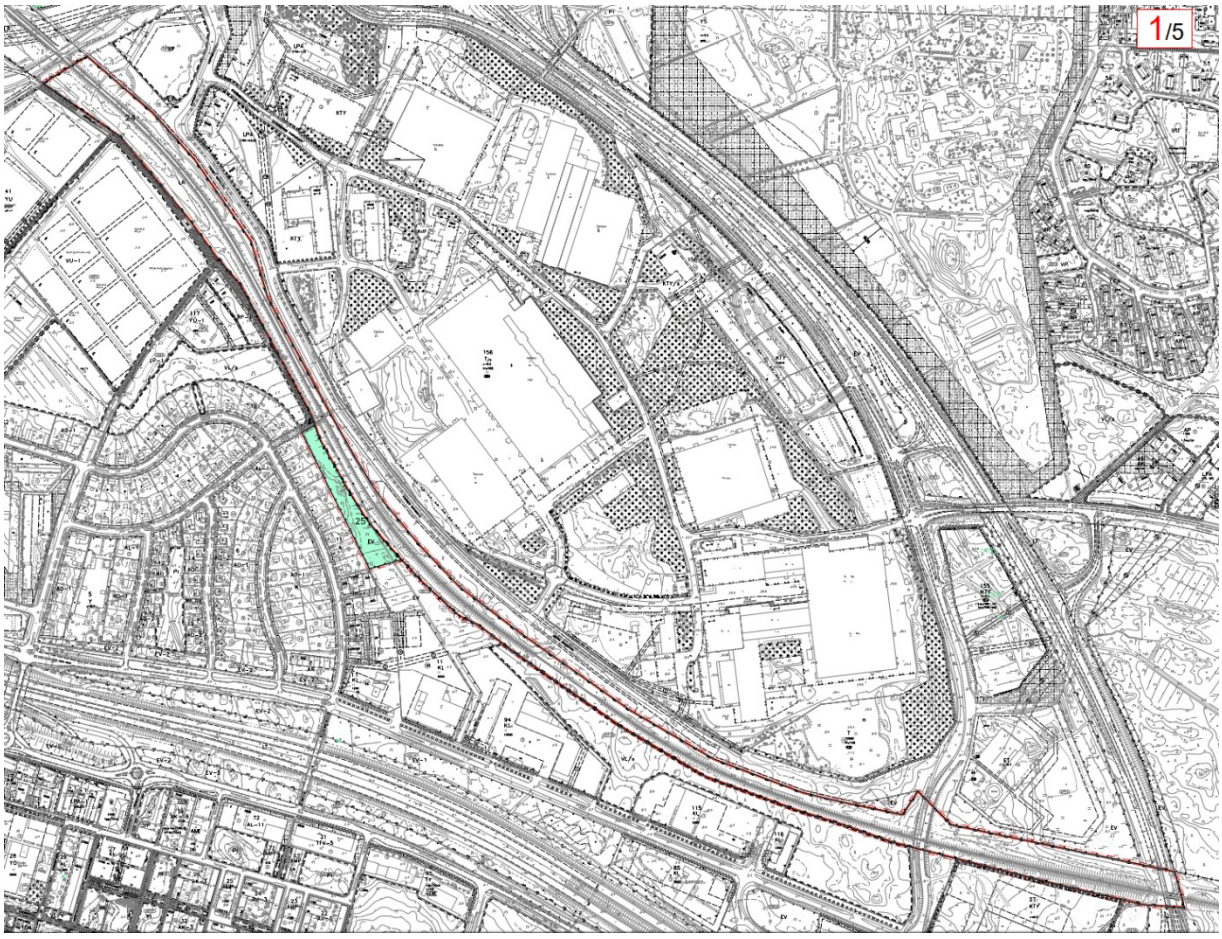
Medan programmet för deltagande och bedömning var framlagt fördes även diskussioner med en privat näringsidkare som är verksam i närheten av planområdet. Detaljplanen konstaterades inte påverka företagsverksamheten, utan den kan fortsätta såsom hittills.

4.5.3. Detaljplaneutkast

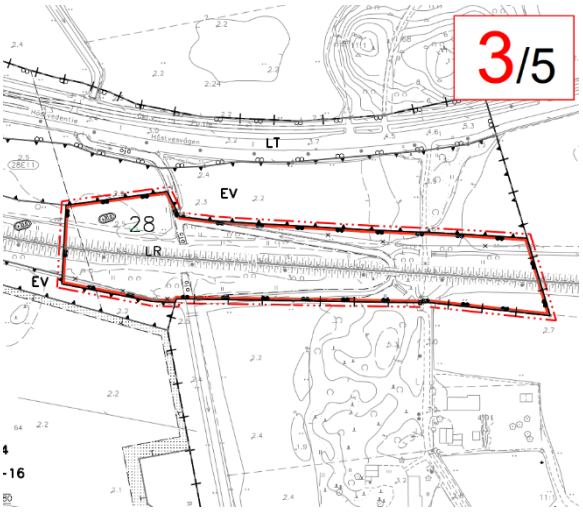
Med detaljplanen bildas ett järnvägsområde (LR) som sträcker sig över hela detaljplaneområdet. På Högbacken sträcker sig avsnittet som ska breddas delvis till Knattestigens område som reserveras för gång och cykling samt till skyddsgrönområdet. I Gamla Vasa hamnar en liten del av ett parkområde, skyddsgrönområden samt gatuområden under spårområdet. I Långskogen i sin tur jord- och skogsbruksområden, skyddsgrönområden samt industrispårområden. Områdesreserveringen för det resterande industrispårområdet (LRT) bevaras i planen. Flygekorrereviret (s-1) vid industrispårområdets södra kant stryks, eftersom arten inte längre har observerats där under de senaste åren och områdets karaktär inte längre motsvarar en för flygekorren gynnsam livsmiljö.

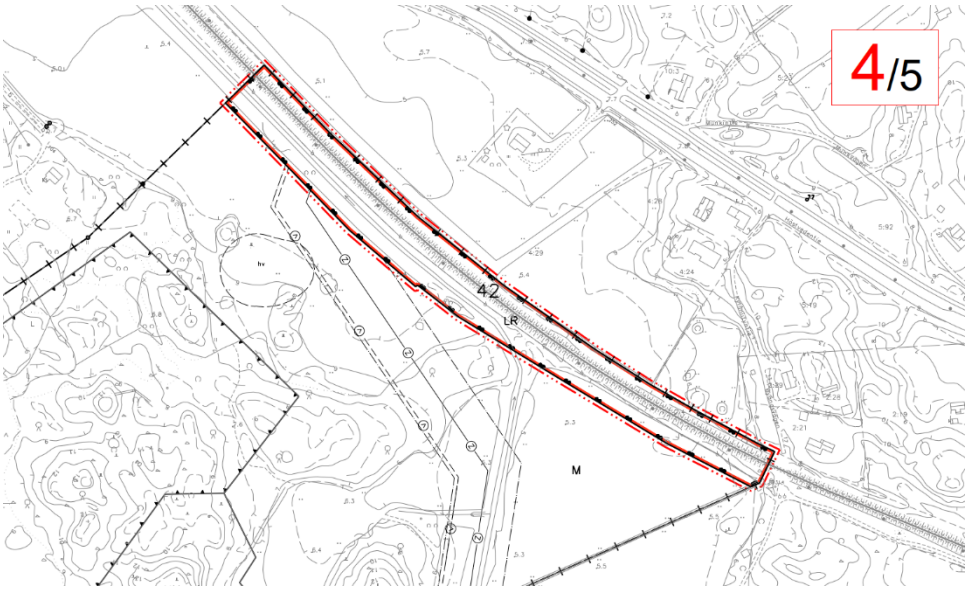
De grönområden som bildas utanför spårområdena anvisas som skyddsgrönområden (EV) i likhet med det nuvarande. Enligt bestämmelsen om skyddsgrönområden ska det på området som insynsskydd mellan kvartersområdena och järnvägsområdet finnas en zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet. De tidigare beteckningarna för en del av trafikområde där gatan går under järnvägen i Gamla Vasa samt det ungefärliga läget för en fordonsanslutning vid Långbacken anvisas med beteckningar för plankorsning (tr) i planutkastet. Den gata som reserveras för gång och cykling (pp) och som går över spårområdet i Gamla Vasa finns kvar, liksom även beteckningen för planskild korsning (e) över Förbindelsevägen. Mellan Vargvägen och Östra Bangatan anvisas en plankorsning i stället för en underfart för att bättre svara på det nuvarande behovet.

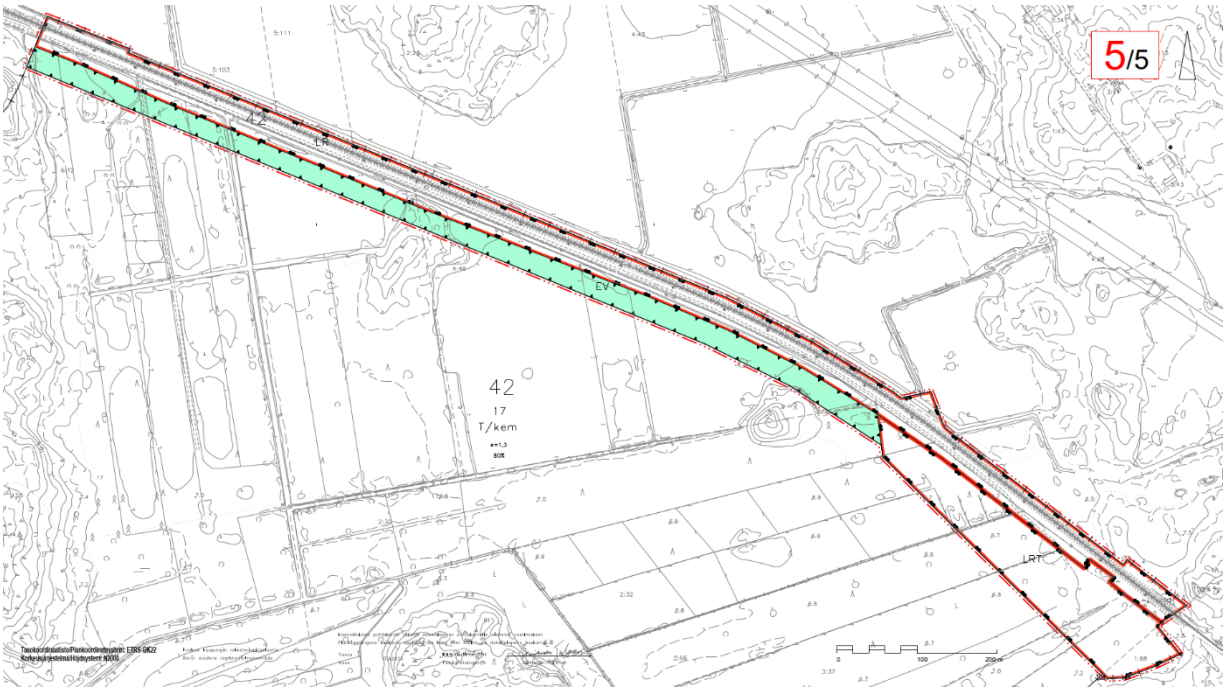
I planen beaktas det högsta gällande höjdläget för byggnader, konstruktioner och anordningar i närheten av flygplatsen. Höjdlägena i planen är +20.0 och +30.0 (höjdsystemet NN). Skyddsbeteckningen (sr) för en byggnad som en gång i tiden stått och sedermera rivits i stationsparken i Gamla Vasa stryks. Byggnadens skyddsbeteckning har redan strukits på parkens sida, men den syns fortfarande delvis på spårområdet i detaljplanesammanställningen.




2/5


3/5
LT
EV
28
LR
EV


4/5
42
LR
M



Detaljplaneutkastet anges på bilderna ovan.

4.5.4. Utlåtanden och åsikter som kommit in under detaljplanens beredningsskede

Det 28.5.2025 daterade planutkastet i beredningsskedet var framlagt 18.6–2.7.2025. Begäran om utlåtande besvarades av nio (9) aktörer av vilka tre (3) inte hade något att yttra om ärendet. Därmed erhölls det sex (6) utlåtanden men inga åsikter om detaljplanen. De ursprungliga ställningstagandena är arkiverade som en del av detaljplanematerialet. Nedan följer ett sammandrag av vart och ett av dem samt Planläggningens bemötanden med kursiv stil.

NTM-CENTRALEN

Trafikmiljö
Plankarta 1 i materialet gränsar i östra änden till det ställe där riksväg 8 korsar Förbindelsevägen. Projektet Riksväg 8 och regionväg 742, Vasa Förbindelseväg, fas 1 för förbättring av landsvägar omfattar det avsnitt av riksväg 8 som ligger mellan riksväg 3 och Smedsbyvägen. Projektet ingår i Trafikledsverkets investeringsprogram. I samband med de åtgärder för förbättring av järnvägen som möjliggörs genom planen bör åtgärderna inom ramen för det nämnda vägprojektet beaktas.

Vattenvård (sura sulfatjordar)
I utkastet till planbeskrivning konstateras att schaktmassorna inte kommer att innehålla sura sulfatjordar enligt järnvägsplanen i och med att schaktningen sker nära markytan. Om sådana emellertid upptäcks, bör de behandlas och deponeras ändamålsenligt. NTM-centralen anser att planen ska innehålla en bestämmelse om beaktande av sura sulfatjordar.

Områdesanvändning
För ett eventuellt utlåtande i förslagsskedet ska man till NTM-centralen lämna in handlingar och utredningar om hur detaljplaneprojektet framskrider. Gamla utredningar kan användas i tillämpliga delar. I det här skedet har NTM-centralen inte något annat att anmärka på i fråga om projektet.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. Vid beredningen av planen har de åtgärder beaktats som vidtas inom ramen för projektet Riksväg 8 och regionväg 742, Vasa Förbindelseväg, fas 1 för förbättring av landsvägar. Dessutom har de allmänna bestämmelserna kompletterats med en punkt om beaktande av sura sulfatjordar.*

KORSHOLMS KOMMUN

Söder om det område som detaljplaneändringen berör (kartblad 5) gäller delgeneralplanen Ändring av delgeneralplanen för Granholmsbacken i Toby, som gränsar till området på Korsholms sida av kommungränsen och som vann laga kraft 27.11.2007. I delgeneralplanen anvisas följande som områdesbeteckningar i norra delen: industri- och lagerområde där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras (T/kem), industrispårområde (LRT), terminalområde för godstrafik (LTA) samt jord- och skogsbruksdominerat område (M).

På Korsholms sida gäller också detaljplanen Ändring av detaljplanen för Granholmsbacken II i Toby, som gränsar till området och som vann laga kraft 26.5.2021. Detaljplanen Granholmsbacken II revideras just nu. Planförslaget har varit framlagt 23.9–22.10.2024. I planförslaget anvisades det angränsande området som industrispårområde (LRT) samt som järnvägsområde (LR). Planförslaget har därefter diskuterats och behandlats 28.1.2025 vid det arbetsmöte i Korsholms kommun som fokuserade på trafikfrågor och spårsträckningar i detaljplanerna för Granholmsbacken.

Förslag av planläggningschef Jonas Aspholm:

Korsholms kommun har studerat Vasa stads planutkast för justering av järnvägens områdesavgränsningar (ak1134).

Allmänt konstateras att den aktuella detaljplaneändringen är ett viktigt led i arbetet med att stärka möjligheterna att utveckla järnvägsförbindelsen mellan Vasa och Seinäjoki samt regionens konkurrenskraft.

Det södra delområde som omfattas av detaljplaneändringen gränsar till Korsholms kommuns område som har både general- och detaljplan samt till ett område där en detaljplaneändring pågår. Det finns skäl att närmare utreda områdesplaneringssituationen inom det södra delområdet som helhet och klargöra den. Det anvisade industrispårområdet (LRT) bör utredas eller, i mån av möjlighet, även anvisas på ett ändamålsenligt sätt med beaktande av den angränsande områdesplaneringen, i synnerhet med tanke på området som kallas Granholmsbacken II och behovet av att säkerställa tillräckliga kurvradier för att kunna koppla industrispårområdet inom GigaVaasa-området till förbindelsespåret Vasa–Seinäjoki. Vid utredningen av industrispåren för GigaVaasa har områdesbehovet av geometriska kurvradier beräknats i riktning mot både Vasa och Seinäjoki.

Korsholms kommun deltar gärna och vid behov i fortsatta diskussioner under arbetsmöten.

***Bemötande**: Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. I detaljplanen har geometrin enligt banplanen för hastighetshöjningen på sträckan Seinäjoki–Vasa utretts. En anslutning av Giga-Vasas industrispår till förbindelsebanan Vasa–Seinäjoki med erforderliga kurvradier på Vasas sida skulle förutsätta en minskning av det T/kem-område som gränsar till kommungränsen, vilket i detta skede inte bedöms vara ändamålsenligt.*

ÖSTERBOTTENS MUSEUM

Österbottens regionala ansvarsmuseum har studerat planhandlingarna och framför följande:

Planläggningen anknyter till Trafikledsverkets järnvägsplanering för höjning av hastigheten mellan Vasa och Seinäjoki.

I beskrivningen av planutkastet har inte beaktats att planens områdesavgränsning 2/5 omfattar ett arkeologiskt område av riksintresse (VARK). (Länk) VARK-statusen trädde i kraft 1.3.2025. VARK-området märks ut i planen i enlighet med Katja-förordningen: miljöministeriets förordning om utformningen av planbestämmelser och planobjekt i landskaps-, general- och detaljplaner (311/2024).

Vad gäller VARK-statusens inverkan på planläggningen konstaterar museet att VARK-områden i praktiken ska hanteras enligt samma principer som föreskrivs i lagen om fornminnen (295/1963) och som gäller för fasta fornlämningar.

Avgränsningen av VARK-området i Gamla Vasa sammanfaller med områdesavgränsningen för den fasta fornlämningen Gamla Vasa (1000006122) från historisk tid som skyddas med stöd av lagen om fornminnen, (länk). De stadsarkeologiska områden i klass 1 och 2 bredvid järnvägen som är forsknings- och skyddsmässigt betydande och som ska beaktas i planarbetet redogörs för på sida 16 i planbeskrivningen.

Museet konstaterar att lagen om fornminnen främst gäller städer som grundats före 1700-talet samt de bevarade kulturlager inom sådana områden i dessa städer som har bebyggts före Stora ofreden (åren 1713–1721), från grundande av staden fram till 1800-talet (länk), och att den arkeologiskt relevanta tidsperioden i Gamla Vasa upphör ungefär vid stadens brand år 1852.

Avslutningsvis konstaterar museet att det inte har några särskilda anmärkningar mot planutkastet.

***Bemötande**: Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. Planmaterialet har kompletterats med information om VARK-området.*

TELIA FINLAND ABP

Telia har infrastruktur i bruk inom detaljplaneområdet. Om byggande i anslutning till detaljplanen orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om dessa minst 12 veckor före flyttningsbehovet. Flyttningar under barmarkstid. I regel är det beställaren som bekostar flyttningen. Mera detaljerade kartor och visningar kan fås av Johtotieto.

***Bemötande:** Antecknas för kännedom.*

VASA ELNÄT AB

Vasa Elnät har kabelrutter nedgrävda i marken inom planområdet. KJ-kablarna bildar stomnätet samt ett ledningsservitut. Ledningsservitutet omfattar 1,5 meter på vardera sidan om kabeln, den totala bredden 3,0 meter.

Vid eventuell schaktning ska kabelrutterna beaktas. Kontakta (länk) för kartmaterial över andra ledningsägares ledningar eller för att beställa en kabelvisning på plats innan schaktningen påbörjas. Nedan en bild på Vasa Elnäts kablar. Om marknivån ändras, bör kablarna flyttas eller skyddas.

Flyttningen eller skyddet bekostas av den som orsakar arbetet.

***Bemötande**: Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen.*

TRAFIKLEDSVERKET

Behoven av ytterligare utrymme enligt Trafikledsverkets järnvägsplan har beaktats bra i planmaterialet. Trafikledsverket önskar dock att gränsen mellan järnvägsområdet (LR) och industrispårområdet (LRT) ännu ska justeras ungefär mellan sektionerna 481+080 och 481+110. Enligt plankartan (5/5) tycks det finnas en liten avvikelse mellan järnvägsplanen och detaljplanekartan vid den aktuella punkten. Dessutom bör LR-området utvidgas i planen.

Trafikledsverket har inget annat att anmärka på i fråga om planprojektet. Utlåtandet om landsvägar ges av den NTM-central som har behörighet i ärendet.

***Bemötande**: Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. LR-området har utvidgats mellan de nämnda sektionerna för att det ska motsvara områdesavgränsningarna i järnvägsplanen.*

ÖSTERBOTTENS RÄDDNINGSVERK

Räddningsverket har inget att anmärka på i fråga om utkastet till detaljplan (ak1134).

***Bemötande**: Antecknas för kännedom.*

SUOMEN ERILLISVERKOT

Med hänvisning till er begäran om utlåtande av 17.6.2025 om utkastet till detaljplan, Justering av järnvägens områdesavgränsningar. Projektet påverkar inte Suomen Erillisverkot Oy:s affärsverksamhet med nätoperatörstjänster.

***Bemötande**: Antecknas för kännedom.*

SÄKERHETS- OCH KEMIKALIEVERKET

Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes) har inget att yttra om ärendet.

***Bemötande**: Antecknas för kännedom.*

4.5.5. Övervägande efter utkastskedet

Utgående från de utlåtanden som kom in i utkastskedet gjordes följande justeringar i planmaterialet före det offentliga framläggandet:

- I planen har åtgärderna som berör vägplanen för Förbindelsevägen (riksväg 8 och regionväg 724) beaktats.
- De allmänna bestämmelserna i planen har kompletterats med en punkt om beaktande av sura sulfatjordar.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om att det vid Gamla Vasa finns ett arkeologiskt område av riksintresse (VARK).
- Breddningen av spårområdet har utökats på det östra avsnittet mellan sektionerna 481+080 och 481+110 i Långskogen i enlighet med järnvägsplanen.
- Planbeskrivningen har också kompletterats vad gäller redogörelsen för detaljplanen och hur processen framskrider.

4.5.6. Detaljplaneförslag

Behandlas i kapitel 5.

4.5.7. Utlåtanden och anmärkningar som kommit in under det offentliga framläggandet

Kompletteras senare.

4.5.8. Övervägande samt ändringar som gjorts i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet

Kompletteras senare.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1. Detaljplanens struktur

I avgränsningen av planområdet har man beaktat det utvidgningsbehov som anges i järnvägsplanen, siktområden samt den gällande detaljplanen. Spårområdet breddas i ringa mån inom så gott som hela planområdet utan att det medför betydande ändringar i markanvändningen. De nuvarande skyddsgrönområdena hamnar utanför spårområdet. Dessutom innehåller planen de befintliga beteckningarna för gator som reserveras för gång och cykling, planskilda korsning och industrispårområden. Beteckningen för en underfart under järnvägen mellan Vargvägen och Östra Bangatan stryks. I stället anvisas där en plankorsning som bättre motsvarar det nuvarande behovet. Även de övriga övergångarna över järnvägen anvisas med beteckningar för plankorsning i planen. Inom en del av detaljplaneområdet begränsar närheten till flygtrafik konstruktionernas och anordningarnas högsta möjliga höjdläge.

Planen består av fem karthelheter. De områdesavgränsningar som bildar detaljplaneområdet anges på indexkartor och separata plankartor. Beteckningarna är enhetliga på alla plankartor.

5.1.1. Dimensionering

Detaljplanen för justering av järnvägens områdesavgränsningar omfattar 32,4 hektar. I utkastet föreslås följande områdesreserveringar:

Områdesreservering	**Areal (ha)**
Järnvägsområde, LR	24,2376
Industrispårområde, LRT	3,0557
Gång- och cykelleder (jk/pp)	0,0232
Skyddsgrönområde, EV	5,1262
Totalt	**32,4427**

5.2. Uppnående av målen för miljöns kvalitet

Detaljplanen har bara ringa inverkan på miljöns kvalitet. Stadsstrukturen eller landskapet på området ändras inte väsentligt. Förbättring av frisiktsområdena vid plankorsningarna bidrar till säkerheten vid områdesanvändningen.

I planen beaktas de nationellt och landskapsmässigt värdefulla landskapsområdena, de byggda kulturmiljöerna av riksintresse samt fornminnena på området och i närheten av det samt även *Korsholms järnvägsstation*, som skyddas med stöd av Järnvägsavtalet. Planen försvagar inte deras värden.

De naturvärden som berör detaljplanen har utretts och beaktats i planlösningen. Tryggandet av att flygekorrens skogbevuxna ekologiska korridorer bevaras bör tas i beaktande. Den planerade markanvändningen har inga betydande konsekvenser för fladdermöss.

Även faktorerna som gäller miljöns kvalitet bör beaktas under byggarbetet. Schaktmassor från dräneringen kan utnyttjas i nya tryckbankar eller i de vägförbindelser som ska förbättras. Byggandet kan ge upphov till tillfälliga buller- och dammolägenheter samt olägenheter med omvägar.

Den höjning av resehastigheten och det ökade antal turer som planen möjliggör främjar kvalitetsfaktorer inom tågtrafiken.

5.3. Områdesreserveringar

Med detaljplanen bildas järnvägsområde (LR), industrispårområde (LRT) och skyddsgrönområde (EV). Spårområdet utvidgas i någon mån, medan industrispårområdet och skyddsgrönområdet minskar något i areal jämfört med de befintliga områdesreserveringarna. Planbeteckningarna och -bestämmelserna om områdesreserveringar anges i tabellen nedan.

Planbeteckning för områdesreservation	Planbestämmelse
Järnvägsområde, LR	
Industrispårvägsområde, LRT	Inom industrispårvägsområdet kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.
Skyddsgrönområde, EV	En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområdet och järnvägsområdet ska bildas på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet

5.4. Planens konsekvenser

Detaljplanens konsekvenser för planområdet och dess närmiljö har bedömts. På grund av detaljplanens karaktär att bevara det nuvarande användningsändamålet för området har planen måttliga konsekvenser. Banavsnittet förbättras i den nuvarande trafikkorridoren genom att utnyttja de befintliga konstruktionerna. Åtgärderna på spårområdet tar knappast upp utrymme för övrig markanvändning. Planens konsekvenser kommer huvudsakligen fram i takt med att järnvägsplanen genomförs. Planens konsekvenser har bedömts utifrån bedömningen av järnvägsplanens konsekvenser.

5.4.1. Konsekvenser för den byggda miljön

Detaljplanen har neutrala konsekvenser för samhällsstrukturen i och med att den stöder den nuvarande samhällsstrukturen. Användningen av området förändras inte och det anvisas inga nybyggnader och inget förtätande byggande på området. Detaljplanen splittrar inte heller samhällsstrukturen.

Planen har ringa konsekvenser för stadsbilden. Spårområdet behöver delvis breddas, vilket gör att det också finns behov av markbearbetning och -byggnad på området. Det bredare spårområdet och dess frisiktsområden sträcker sig i ringa mån till gång- och cykelleden, gatuområdet, grönområdet, jord- och skogsbruksområdet samt till industrispårområdet. Den nuvarande användningen av dessa områden kommer dock att bestå.

I järnvägsplanen föreslås inga omfattande förändringar i de byggda kulturmiljöerna av riksintresse och därmed har planen bara ringa konsekvenser för RKY-områdena. Spårområdet behöver breddas på norra sidan av järnvägen i Gamla Vasa. Det äventyrar inte skyddsvärdena för *Korsholms järnvägsstation* som skyddas med stöd av Järnvägsavtalet.

Så som det nu är finns det ett fornminnesobjekt som fredats med stöd av lagen om fornminnen på banavsnittet i Gamla Vasa. Det hamnar också delvis under spårområdet som breddas norrut. Eventuell dikesgrävning och terrängbearbetning på området kan göra att historiska värden hamnar därunder. Området har identifierats som *ett sannolikt åtminstone delvis bevarat och/eller*

forskningsmässigt intressant område (klass 2), men det omfattas av inga skyddsbeteckningar i detaljplaner. Genomförandet av järnvägsplanen har endast ringa skadliga konsekvenser för skyddsvärdena för den fasta fornlämningen. Innan byggarbetena inleds kan det göras en precisionsinventering på området. Dessutom kan eventuella grävningar utföras under tillsyn av en arkeolog. Det anvisas ingen breddning eller andra åtgärder för den arkeologiskt viktigare södra sidan av spårområdet.

5.4.2. Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Detaljplanens konsekvenser för landskapet är måttliga och gäller banans omedelbara närhet. I ombyggnaden av banavsnittet ingår byggande av tryckbankar, byte av bantrummor samt måttlig gallring av trädbestånd, vilket formar närlandskapet på området på vissa ställen. De tryckbankar som föreslås i planen byggs huvudsakligen på svag mark på öppna områden där även de värdefulla landskapsområdena huvudsakligen finns. I *Gamla Vasas* nationellt värdefulla *kulturlandskap* och på det landskapsmässigt värdefulla området *Norra Grundfjärden och Gamla Vasa begravningsplats* anvisas i järnvägsplanen 20–30 meter breda tryckbankar som är 1–3 meter lägre än den egentliga järnvägsbanken. Bankarna kommer att anpassas till landskapet och förhållandena på växtplatsen. Därmed ändrar tryckbankarna landskapet nära järnvägen endast i ringa mån. De framträder inte heller i fjärrlandskapet. Tryckbankarna försvagar inte de värdefulla landskapsområdenas landskapsmässiga värden eller blockerar den öppna utsikten över åkrarna. Byggplatserna och upplagringsområdena under byggtiden har en tillfällig och lokal inverkan på landskapsbilden. Planen påverkar inte storlandskapet på området och den stärker inte järnvägsmiljön i landskapet.

Konsekvenserna för naturförhållandena, såsom växtligheten, djurlivet, naturtyperna och naturens mångfald, är ringa. Det att grönområdena minskar i omfattning till följd av byggandet av tryckbankar och torrläggningslösningar och att det i ringa mål avlägsnas växtlighet medför inga betydande olägenheter för naturförhållandena på området. Enligt den gjorda naturkartläggningen har den markanvändning som planeras på området inga betydande konsekvenser för fladdermöss. Det observerades inga flygekorrar på detaljplaneområdet, men i närheten av kända livsmiljöer bör det ses till att tillräckligt med trädbestånd bevaras för att ekologiska korridorer ska kunna säkerställas. Det har inte gjorts några observationer inom flygekorrens livsmiljö i östra ändan av planområdet i Långskogen och därför uppskattas ändringarna i markanvändningen inte medföra några olägenheter. Det egentliga spårområdet som ska breddas sträcker sig inte till detta ställe. Flygekorreuppföljningar bör fortsätta på området för att det ska kunna konstateras att området inte är en sådan plats där arten förökar sig och rastar som avses i 78 § i naturvårdslagen. I närheten av detaljplaneområdet finns inga nationella naturskyddsområden eller lokala objekt enligt naturvårds-, skogs- eller vattenlagen och där förekommer inte heller några dägg- eller kräldjursarter eller groddjur enligt bilaga IV till Europeiska unionens naturdirektiv. Utvecklandet av området bedöms inte äventyra fågelhäckningen.

De identifierade solexponerade miljöerna på Högbacken och i Gamla Vasa hamnar förmodligen under byggandet. Banhållningen upprätthåller de solexponerade miljöerna och arterna torde återvända till området efter avslutade byggarbeten. Ängsnejlikaförekomsten i Gamla Vasa kan utplanteras och flyttas tillbaka bredvid järnvägen då byggarbetena har slutförts.

Enligt järnvägsplanen kommer schaktmassorna inte att innehålla sura sulfatjordar i och med att schaktningen sker nära markytan. Om sådana emellertid upptäcks, bör de behandlas och deponeras ändamålsenligt. Förbättringen av spårområdet uppskattas inte ha några betydande konsekvenser för ytvatten med undantag av eventuell tillfällig grumling under byggtiden. Dagvatten från området leds ut i vattendragen längs öppna fåror. Översvämningsriskerna har beaktats vid planeringen av spårområdet, och området verkar inte bli översvämmat enligt kartorna över översvämningshotade områden. Projektet uppskattas inte ha några betydande skadliga konsekvenser för grundvattnets kvalitet eller dess nivå.

5.4.3. Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och trafiken

Genomförandet av detaljplanen har ingen inverkan på arrangemanget för gång-, cykel- eller fordonstrafik och inte heller på verksamheten vid Vasa flygplats, med beaktande av de högsta höjdnivåerna för byggnader och konstruktioner inom området. Planens trafikmässiga konsekvenser berör huvudsakligen järnvägstrafik. Genomförandet av järnvägsplanen främjar trafikerbarheten och framkomligheten på banavsnittet, förbättrar trafikflödet på järnvägen och även servicenivån på landskapsnivå. Det ger bättre förutsättningar för underhållet av järnvägen och förkortar resetiden. Med järnvägsplanen tryggas trafik på banavsnittet även i framtiden. Förbättringen av frisiktsområdena i plankorsningarna samt en bättre geometri bidrar till såväl järnvägs-, gång- och cykel- som fordonstrafikens säkerhet.

Järnvägsplanen gör det möjligt att öka antalet persontågturer och inleda godstrafik mellan Seinäjoki och Vasa. Passagerarmängderna uppskattas öka på avsnittet. Med detaljplanen främjas hållbara färdsätt och åstadkoms en effektivare trafikförbindelse, vilket förbättrar möjligheterna att välja tåget för såväl vardags- som fritidsresor. Verkställandet av järnvägsplanen främjar fjärrtrafiken samt det nationella trafiksystemets funktionalitet och resurshushållning genom att utveckla de befintliga trafikförbindelserna. Detaljplanen minskar mängden koldioxidutsläpp i och med att utvecklandet av trafiken på banavsnittet lockar till att övergå från fordonstrafik till spårtrafik.

Planens konsekvenser för servicen berör möjligheterna för det järnvägsbolag som trafikerar avsnittet att utveckla sin verksamhet i samband med ombyggnaden av spårområdet. Detta kan i sin tur ha en positiv inverkan på passagerarmängderna. Dessutom använder passagerarna också andra eventuella tjänster under sina besök.

I och med att antalet tåg ökar, ökar även mängden buller i närheten av järnvägen i någon mån. Ökad trafik orsakar också mera vibrationer. Vibrationer hanteras med hjälp av de vibrationsdämpande lösningar som föreslås i järnvägsplanen. Det bidrar till boendetrivseln på området. Bekämpningen med hjälp av sliprar med slipermattor minskar vibrationerna från passerande tåg med cirka 25 procent.

Byggandet av banan medför tillfälliga olägenheter, såsom buller-, vibrations- och dammolägenheter. Det kan även bli svårare att röra sig på och i närheten av området på grund av besittningstagandet för tiden då arbetena pågår. Eftersom konsekvenserna är relativt kortvariga, medför de inga betydande sanitära olägenheter eller olägenheter för trivseln. Besittningstagandet av områdena kan emellertid medföra tillfälliga olägenheter med omvägar för trafiken. Avbrott i spårtrafiken torde kunna åtgärdas med ersättande bussförbindelser. Konsekvenserna för rekreationsanvändningen är neutrala, eftersom planen varken främjar eller försvagar rekreationsmöjligheterna på området.

5.4.4. Konsekvenser för näringslivet och företagen

Planens konsekvenser för företag framgår i stora drag av tabellen nedan. Konsekvensernas omfattning och betydelse kan variera beroende på om frågan granskas som helhet eller med tanke på det statsägda företaget som trafikerar rutten (VR Group). I denna beskrivning granskas företagskonsekvenserna överlag. Med planen stöds förutsättningarna för näringslivet och affärsverksamheten såväl lokalt, regionalt som på landskapsnivå. Planen uppskattas inte ha några negativa konsekvenser för företagen.

Positiva konsekvenser	positiva	neutrala	negativa	**Negativa konsekvenser**
Främjar förutsättningarna för företagsverksamheten på orten.	X			Begränsar förutsättningarna för företagsverksamheten på orten.
Främjar en mångsidig näringsstruktur.		X		Utgör hinder för en mångsidigare näringsstruktur.
Ökar företagens affärsmöjligheter.		X		Minskar företagens affärsmöjligheter.

Gör det enklare för företag att få arbetskraft.	X			Gör det svårare för företag att få arbetskraft.
Har beslutet en positiv inverkan på uppkomsten av nya arbetstillfällen?	X			Har beslutet en negativ inverkan på uppkomsten av nya arbetstillfällen eller ökar det inte antalet arbetsplatser i regionen?
Har beslutet en positiv inverkan på affärsklimatet?		X		Har beslutet en negativ inverkan på affärsklimatet?
Underlättar företagens logistik.	X			Försvårar företagens logistik.
Bidrar till attraktionsfaktorerna i kommunen.	X			Minskar attraktionsfaktorerna i kommunen.
Bidrar till konkurrensen mellan företag.		X		Minskar konkurrensen mellan företag.
Behandlar alla företag jämlikt.		X		Behandlar företag ojämlikt.
Skapar förutsättningar för företagsnätverk.	X			Minskar företagens möjligheter att bilda nätverk.
Främjar uppnåendet av strategiska mål.		X		Försvårar uppnåendet av strategiska mål.
Har en positiv inverkan på regionalekonomin.		X		Ingen inverkan på regionalekonomin.

Inledande av godstågtrafik, säkerställande av trafiken samt förbättring av trafiksäkerheten har en positiv inverkan på både företagens och näringslivets tillgänglighet och på trafikförbindelserna. En snabbare förbindelse förbättrar även förutsättningarna för arbetsresetrafik.

Utvidgningen av spårområdet medför ändringar i markanvändningen och minskar bland annat den åkerareal som finns tillgänglig för jordbruket. Omfattningen av de markområden där användningsändamålet ändras är väldigt liten, men jordbrukarna kan uppleva i synnerhet utlösningsbehoven gällande åkerområden som något negativt.

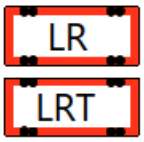
5.4.5. Övriga konsekvenser

Planen främjar en regionstruktur som baserar sig på goda förbindelser och även utnyttjandet av kollektivtrafiken. Landskapscentrumen i Österbotten respektive Södra Österbotten blir bättre tillgängliga och kopplas bättre samman tack vare genomförandet av detaljplanen och järnvägsplanen. Dessutom får Vasa en starkare ställning vad gäller näringsliv och boende.

Dikningssammanslutningarnas uppgifter bedöms inte bli svårare än i nuläget. Det uppstår inga särskilda konsekvenser för barn, utan konsekvenserna motsvarar dem som gäller människors levnadsförhållanden och som behandlas i kapitel 5.4.3.

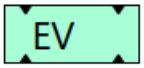
5.5. Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningar och -bestämmelser som gäller detaljplanen presenteras nedan.



Rautatiealue.
Järnvägsområde.

Teollisuusraidealue.
Alueelle saa sijoittaa rautatieraiteita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
Industrispårvägsområde.
Inom området kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.



Suojaviheralue.
Alueelle tulee muodostaa puu- ja pensasistutuksilla monikerroksinen maisemaan ja maaperään sopiva ja näkösuojana toimiva vyöhyke korttelialueiden ja rautatiealueen väliin.
Rautatien suoja-alueella sallitaan vain matala kasvillisuus.
Skyddsgrönområde.
En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområdet och järnvägsområdet ska bildas på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet.

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
Linje 3 m utanför planområdets gräns.



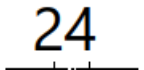
Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgräns.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

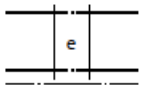
Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gräns för område eller del av område.

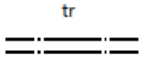
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.



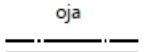
Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.



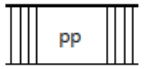
Eritasoristeys.
Planskild korsning.



Tasoristeys.
Plankorsning.



Oja
Dike



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.



Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden ylin korkeusasema.
Lukemat ovat korkeuksia metreinä korkeusjärjestelmässä NN.
Byggnadens, konstruktionernas och anläggningarnas högsta höjd.
Siffrorna är höjd i meter i höjdsystemet NN.

YLEISMÄÄRÄYKSET:
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Happamat sulfaattimaat
Ennen rakennushankkeeseen/toimenpiteisiin ryhtymistä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintyminen ja käsittely.
Sura sulfatjordar
Innan byggprojektet/åtgärdena påbörjäs ska förekomst och behandling av eventuell sura sulfatjordar fastställas.

5.6. Namn

Det anvisas inga nya namn på planområdet.

6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1. Planer som styr och åskådliggör genomförandet

Genomförandet av detaljplanen styrs av och åskådliggörs i Trafikledsverkets järnvägsplan för höjning av hastigheten mellan Seinäjoki och Vasa med anknytande material.

6.2. Genomförande och tidsschema

Detaljplanen kan genomföras efter att planen har vunnit laga kraft och utvecklingsarbetet enligt den godkända järnvägsplanen är aktuellt.

6.3. Uppföljning av genomförandet

Detaljplanedokumenten tjänar som grund för utvecklingen av området.

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vaasa	**Täyttämispvm**	10.11.2025
Kaavan nimi	Rautatien aluerajausten tarkistus		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä	V - kunnanvaltuusto	**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.8.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	1134
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	32,4427	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	1,3985
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	31,0442

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**32,4427**	**100,00**	**0**	**0,00**	**1,3985**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä					-0,3050	
R yhteensä						
L yhteensä	27,3165	84,2			5,2809	
E yhteensä	5,1262	15,8			-2,6860	
S yhteensä						
M yhteensä					-0,8914	
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**32,4427**	**100,00**	**0**	**0,00**	**1,3985**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä					-0,3050	
VP					-0,3050	
R yhteensä						
L yhteensä	27,3165	84,2			5,2809	
LR	24,2376	88,7			5,9796	
LRT	3,0557	11,2			-0,3728	
Kev.liik.kadut (jk/pp)	0,0232	0,1			-0,2359	
Kadut					-0,0900	
E yhteensä	5,1262	15,8			-2,6860	
EV	5,1262	100,0			-2,6860	
S yhteensä						
M yhteensä					-0,8914	
M					-0,8914	
W yhteensä						