

V A S A .
V A S A .

Justering av järnvägens områdesavgränsningar

DETALJPLAN OCH ÄNDRING AV DETALJPLAN NR 1134



DETALJPLANEBSKRIVNING

Vasa stad | Planläggningen 18.2.2026

53 sidor + 3 bilagor

1. BAS OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1. Identifikationsuppgifter

Kommun: 905 Vasa
Stadsdelarna 24., 25. Järnvägs-, skyddsgrön-, gatuområden
och planområde: 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
	Stads miljönämnden (förslag)	03.12.2025
	Stadsstyrelsen	02.03.2026
	Stadsfullmäktige	23.03.2026
	Lagakraftvunnen	11.05.2026

1.2. Detaljplaneområdets läge

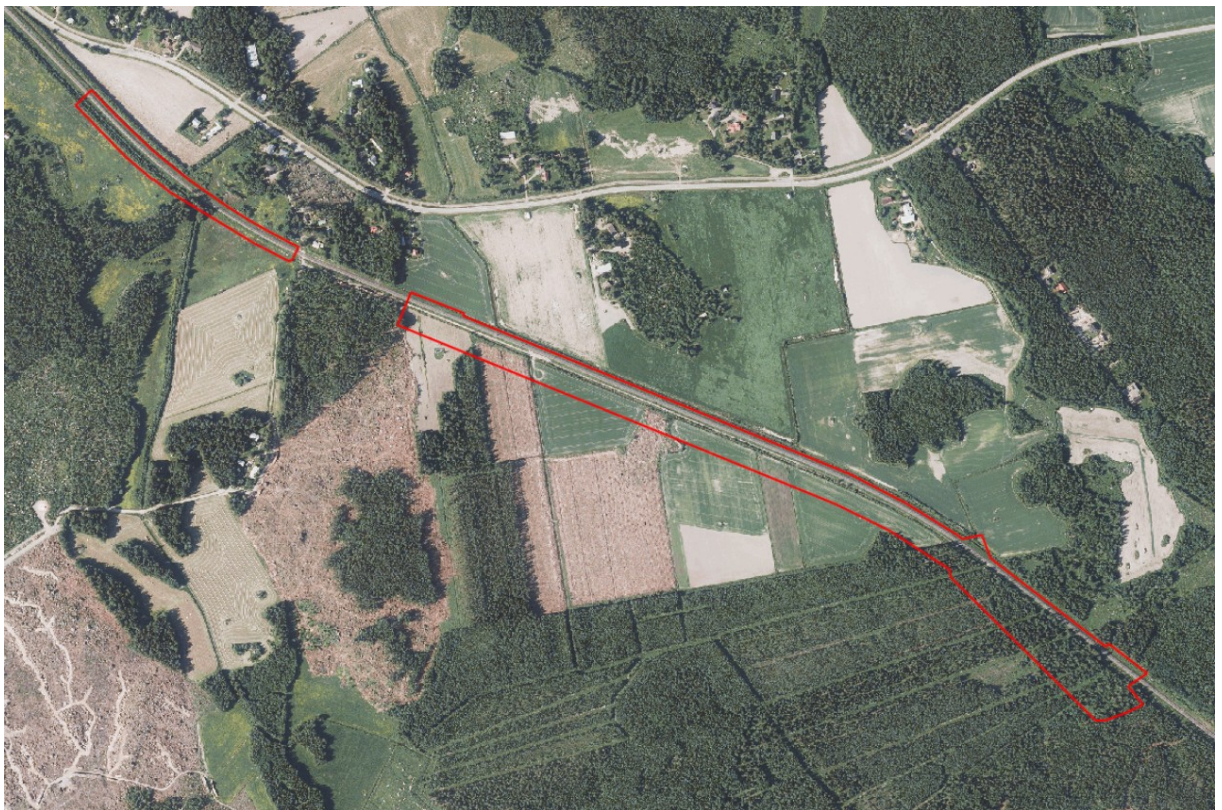
Planändringen gäller fem områden i den sydöstra delen av Vasa längs järnvägen som leder till Seinäjoki. Området närmast centrum är beläget på Högbacken. De två följande områdena finns i Gamla Vasa. De områden som ligger längst från centrum är belägna i Långskogen.

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 detaljplanlösningar 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.....	34

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.....	43
4.5.8.	Övervägande samt ändringar som gjorts i detaljplaneförslaget efter det offentliga framläggandet	46
5.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN.....	47
5.1.	Detaljplanens struktur	47
5.1.1.	Dimensionering.....	47
5.2.	Uppnående av målen för miljöns kvalitet.....	47
5.3.	Områdesreserveringar	48
5.4.	Planens konsekvenser	48
5.4.1.	Konsekvenser för den byggda miljön	48
5.4.2.	Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	49
5.4.3.	Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och trafiken	50
5.4.4.	Konsekvenser för näringslivet och företagen	50
5.4.5.	Övriga konsekvenser.....	51
5.5.	Planbeteckningar och -bestämmelser	52
5.6.	Namn	52
6.	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN.....	53
6.1.	Planer som styr och åskådliggör genomförandet.....	53
6.2.	Genomförande och tidsschema	53
6.3.	Uppföljning av genomförandet	53

1.5. Förteckning över bilagorna till beskrivningen

- BILAGA 1. Detaljplan (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: Pitkäsälän-Vanhan Vaasan kanaalin laakson maisemaselvitys ja ulkoilu- aluesuunnitelma. 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 11.12.-19.1.2026.

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.



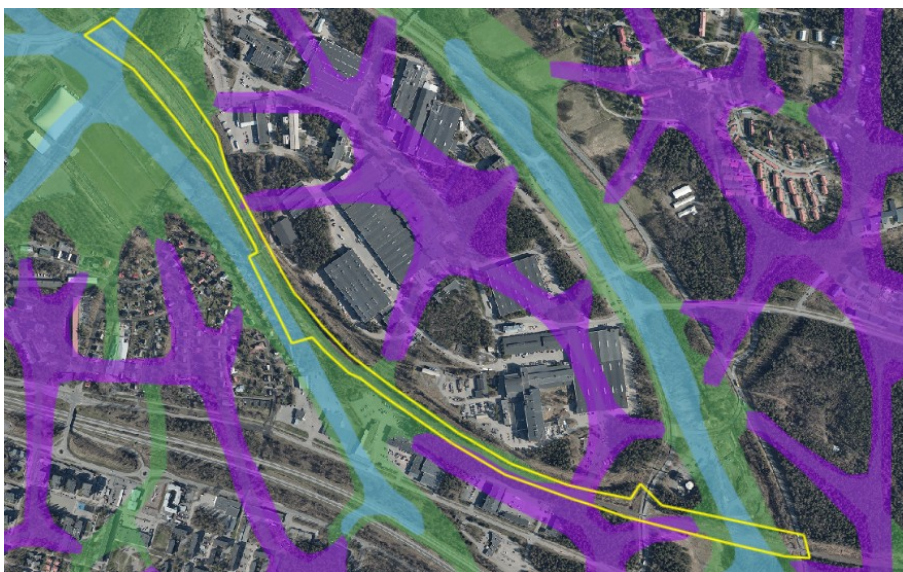


Bilder från planeringsområdet.

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

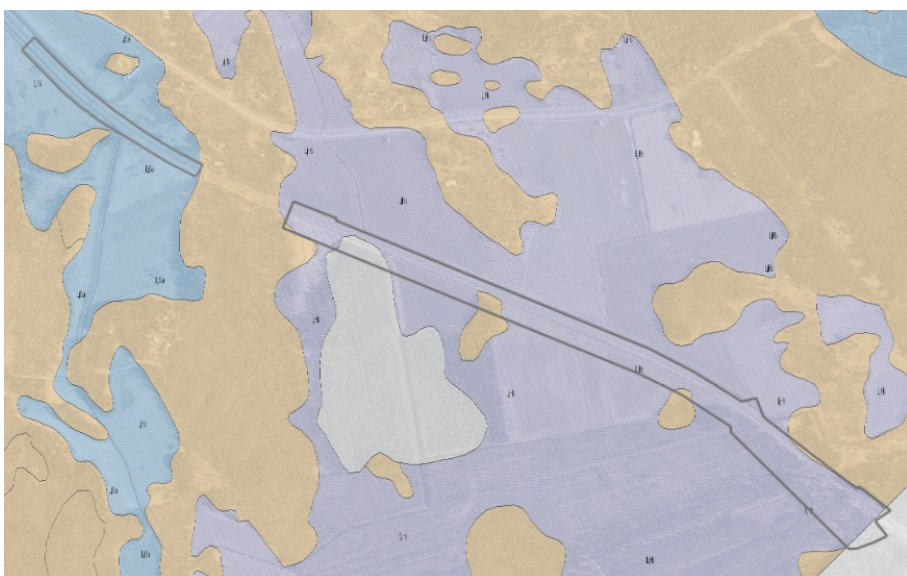
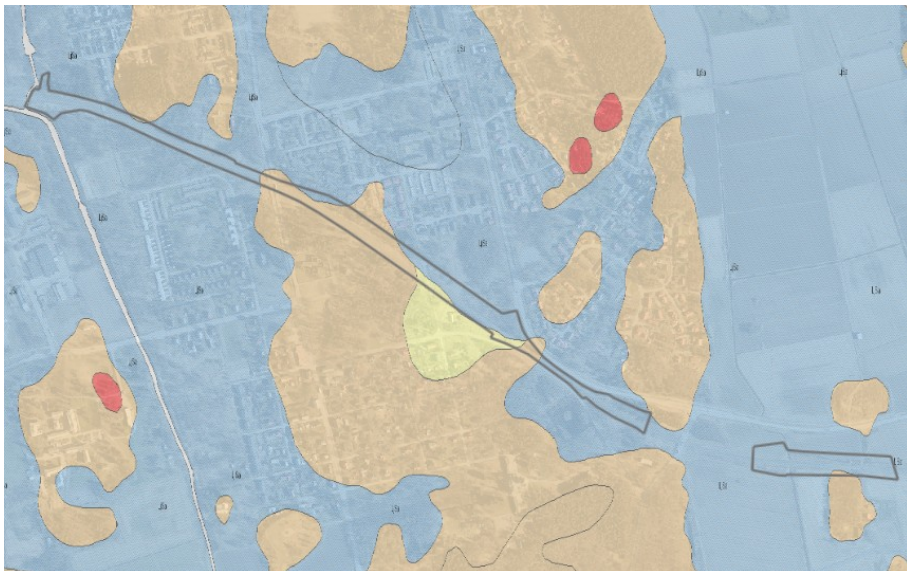
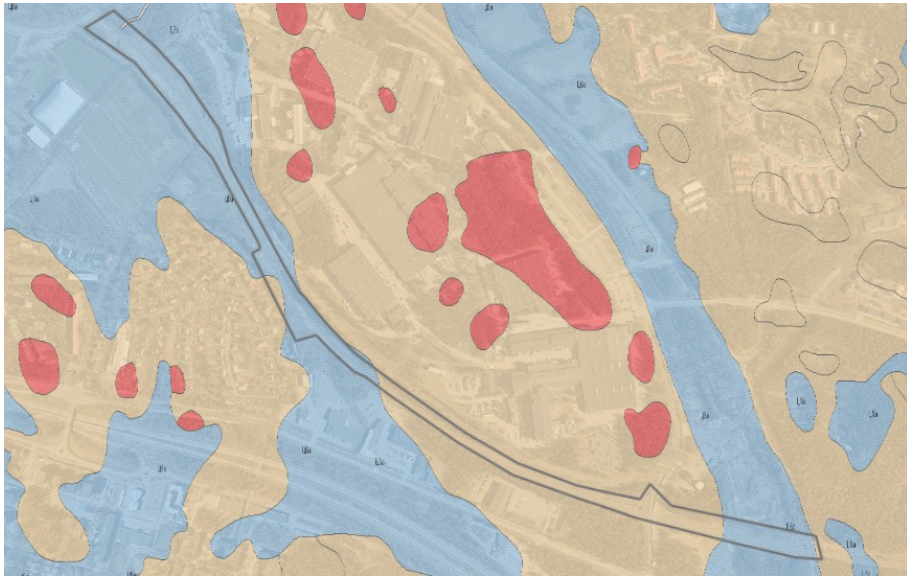
Landskapsstrukturen är en viktig utgångspunkt vid all planering i Vasa. Landskapsstrukturens grundläggande element är vattendelarna och åsarna, för byggande fördelaktiga slutningsområden samt dalgångarna, stränderna och vattendragen. På planeringsområdet växlar de olika elementen i landskapsstrukturen 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 obebbyggda på grund av den mjuka marken som finns där, har flera friluftsområden anvisats i närheten av planeringsområdet i Vasas grönområdesstruktur.





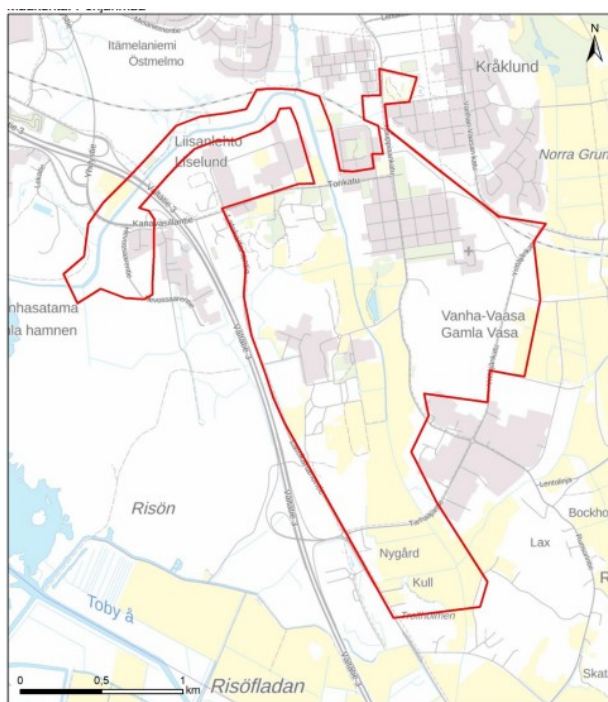
Områdets landskapsstruktur anges på bilderna ovan. Dalarna syns med grönt, vattendragen med blått och vattendelarna med violett. Sluttningarna har ingen områdesfärgsättning. Detaljplaneavgränsningarna anges med gult.

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 gyttjemjåla och i mindre utsträckning av vitmosstorv.



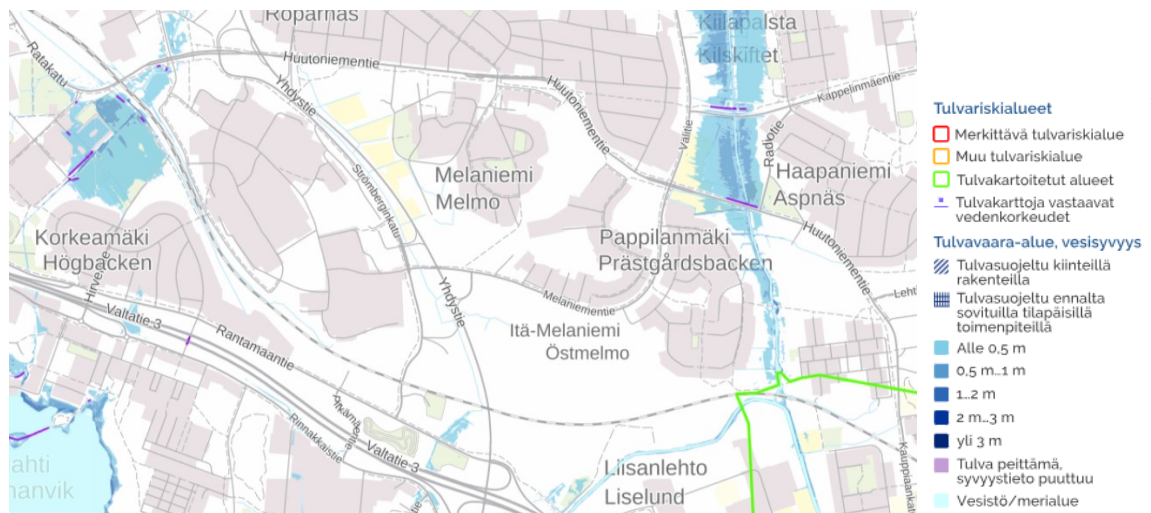
Jordmänen på planeringsområdet anges på kartorna ovan (gyttjeler: blått, sandmorän: brunt, strandavlagring: gult, gyttjemjåla: violett, vitmosstorv: vitt).

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*.

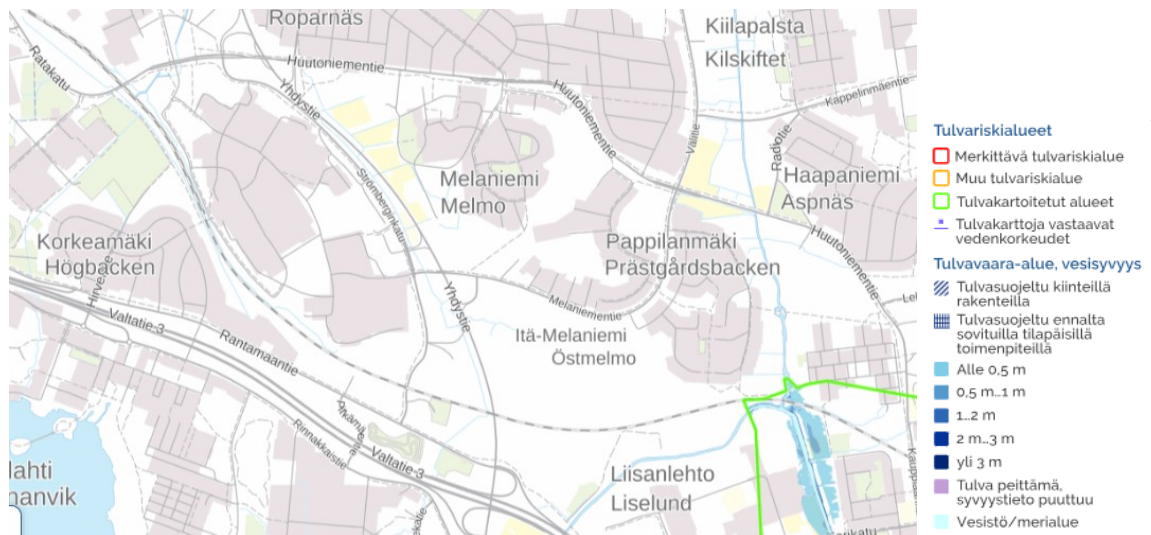


Avgränsningen av Gamla Vasas kulturlandskap. (Finlands Miljöcentral)

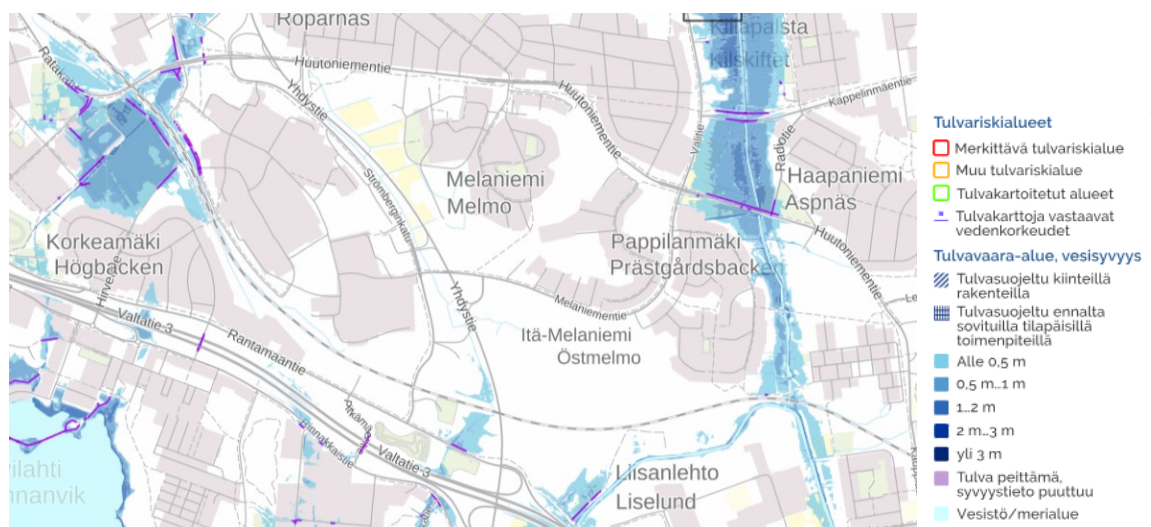
På planeringsområdet ligger två områden med översvämningsrisk. Den västligaste delen av planeringsområdet omfattas av ett område med risk för översvämnning från havet. Väster om Prästgårdsbacken finns områden med risk för översvämnning från både vattendrag och havet. Vid vanligt förekommande översvämnningar (en gång per tio år) är risken för en höjning av vattennivån relativt låg. Vid sällsynta översvämnningar (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 översvämnings från vattendrag och från havet återkommer 1/100a. Avgränsat med grönt område som kartlagts för översvämnings från vattendrag. (Vesi.fi)



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



Översvämningskarta där översvämnings 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 Järnvägmuseum)

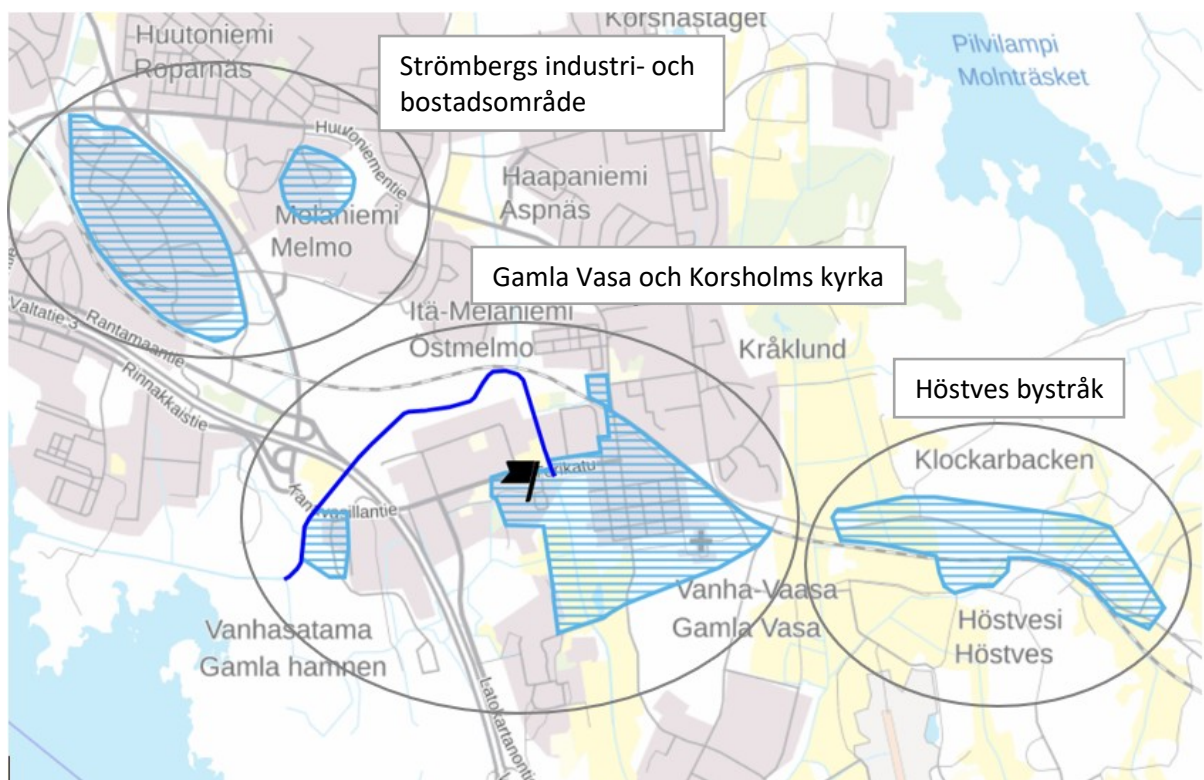


Almallén vid Gamla Vasas stationspark ligger några tiotals meter från järnvägen. Höger är den gamla stallbyggnaden.

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 gles 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 kulturhistorisk 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 flygbullerområde.

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 järnvägslektrifiering 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

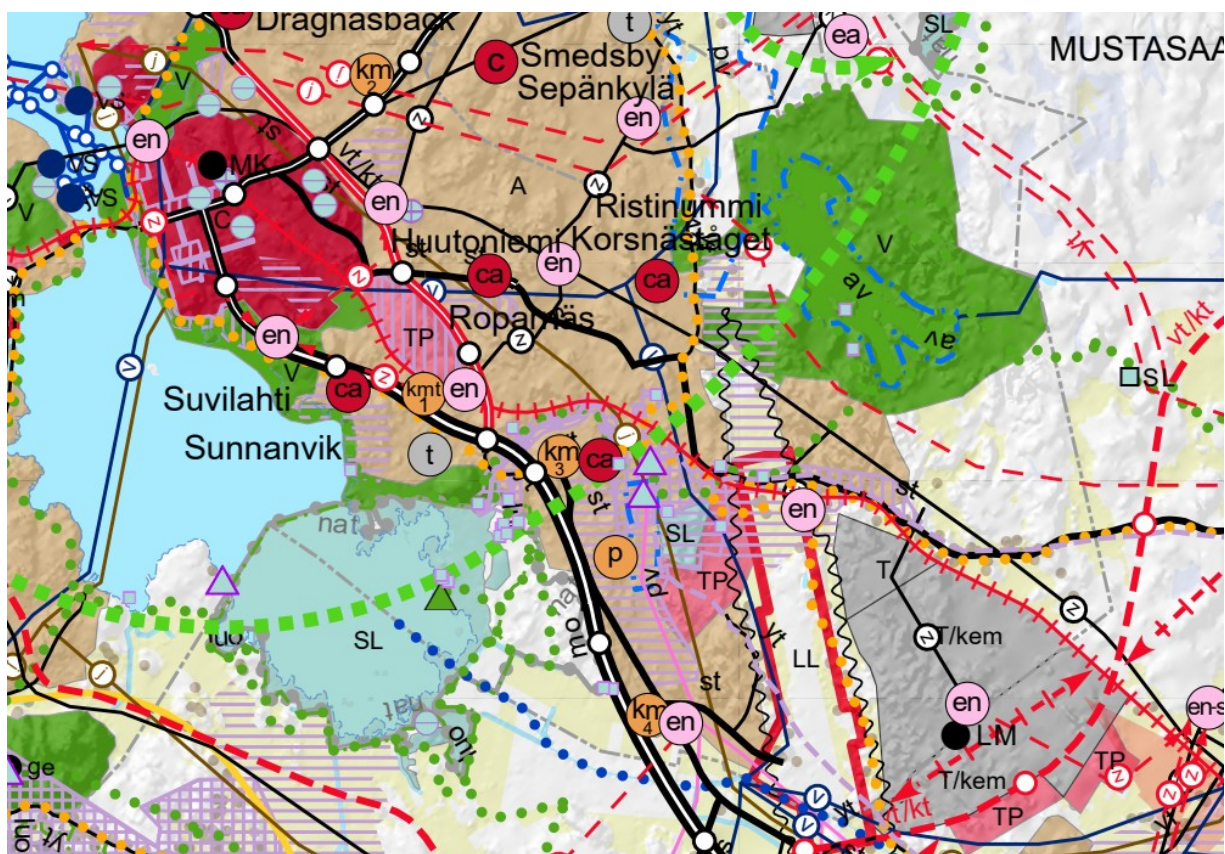
Österbottens landskapsplan 2050 godkändes av landskapsfullmäktige 7.4.2025 och trädde i kraft 2.7.2025. I landskapsplanen ligger planområdet till största delen på ett område för tätortsfunktioner. Den västligaste delen är rekreationsområde och de östligaste områdena ligger vid gränsen mellan ett område 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 flygbullerområde. Inom flygtrafikområdet ska det vid planeringen av markanvändningen kring flygplatsen säkerställas tillräckliga trafikförbindelser och nödvändig infrastruktur för flygplatsen. Byggnad som är relaterat till och stöder flygverksamheten tillåts på området. Flygplatsområdets kulturhistoriska värden ska beaktas. På flygtrafikområdet gäller byggnadskränkning 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 naturenligen 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 kolonitradgård (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. Bygga 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 översvämningssområde (tulva1), där byggnadsdelarna som är känsliga för översvämningsskador ska vara på minst 3,2 m höjd (N 60). På området finns även ett flygbullerområde (me) till följd av närheten till flygplatsen. Vid planeringen av områdesanvändningen och planläggningen på flygbullerområdet 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 rekreationservice (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

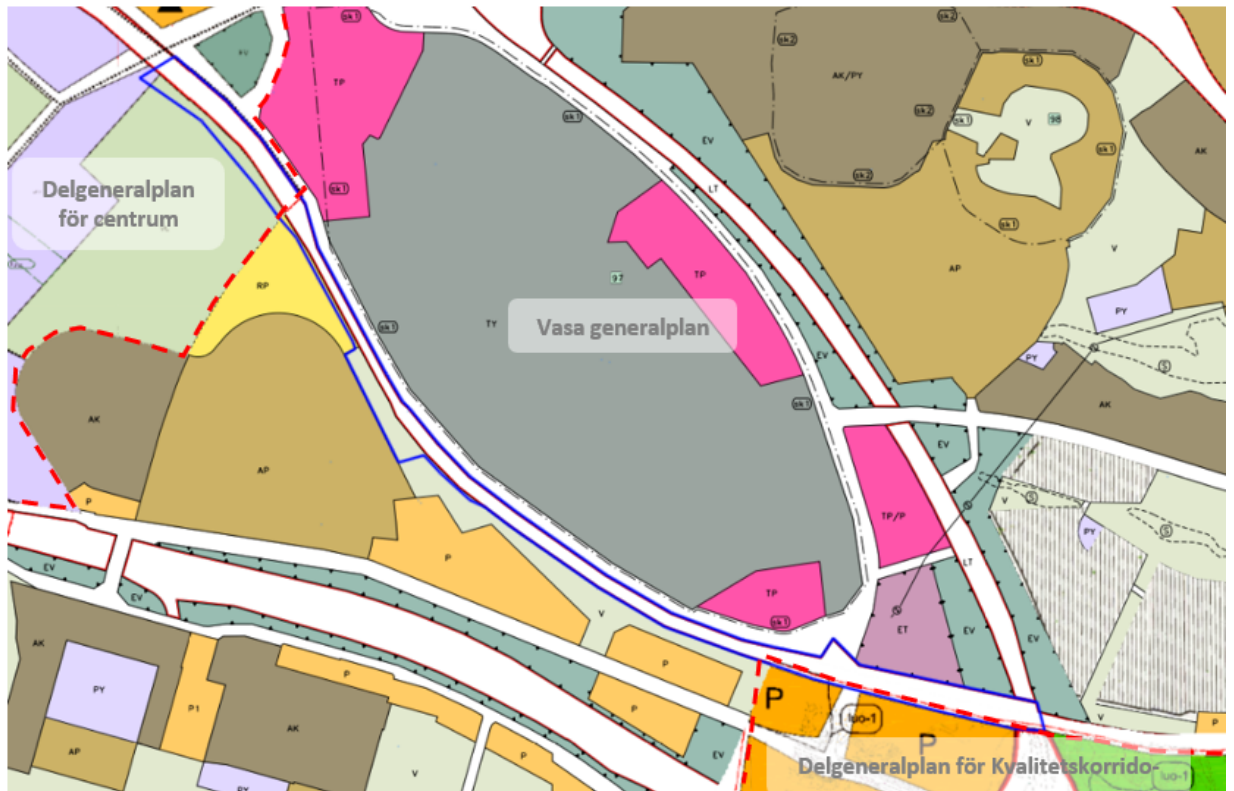
Delgeneralplanen för Långskogen vann laga kraft i november 2018. Delgeneralplanen för Långskogen är belägen i den östra delen av planområdet på området med samma namn söder om järnvägen. Området är jord- och skogsbruksdominerat område (M) samt område för industri- och lagerbyggnader, där en betydande 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.

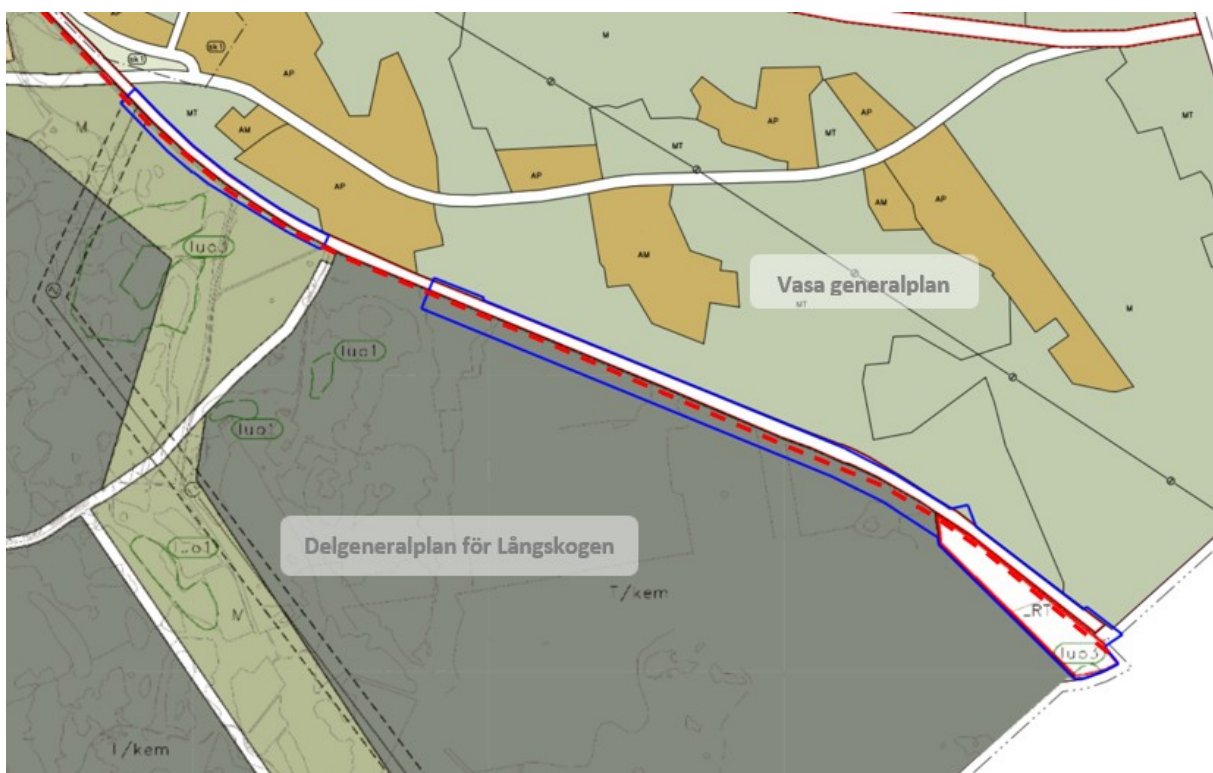
På det jord- och skogsbruksdominerade området går en riktgivande kraftledningslinje. Enligt planbestämmelsen får byggnader inte förläggas på ett område med bygginskränkning för en kraftledningslinje. I den östra delen av planområdet finns ett industrispår område (LRT). På detta område får förläggas järnvägsspår och uppföras byggnader eller konstruktioner som anknyter till områdets funktion. I den södra delen av industrispår området har en potentiellt värdefull livsmiljö för flygekorror 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 spår området. 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.





På

bilderna ovan anvisas planområdena med blå avgränsningar på en kombinerad karta över generalplanerna. I Långskogen sträcker sig järnvägsområdet inte till kommungränsen, utan där finns ett icke-generalplanerat område.

Detaljplaner

Planeringsområde är detaljplanerat 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*

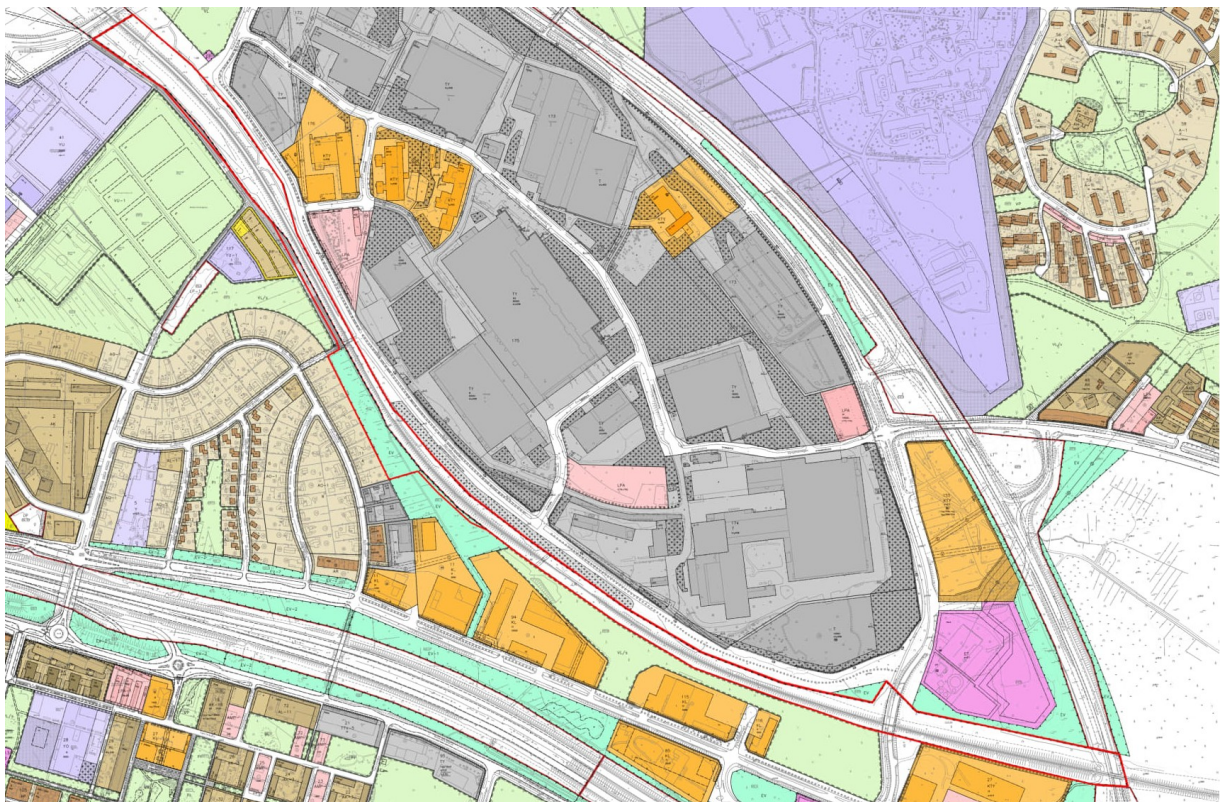
I detaljplanerna har följande användningsändamål anvisats för det planområde:

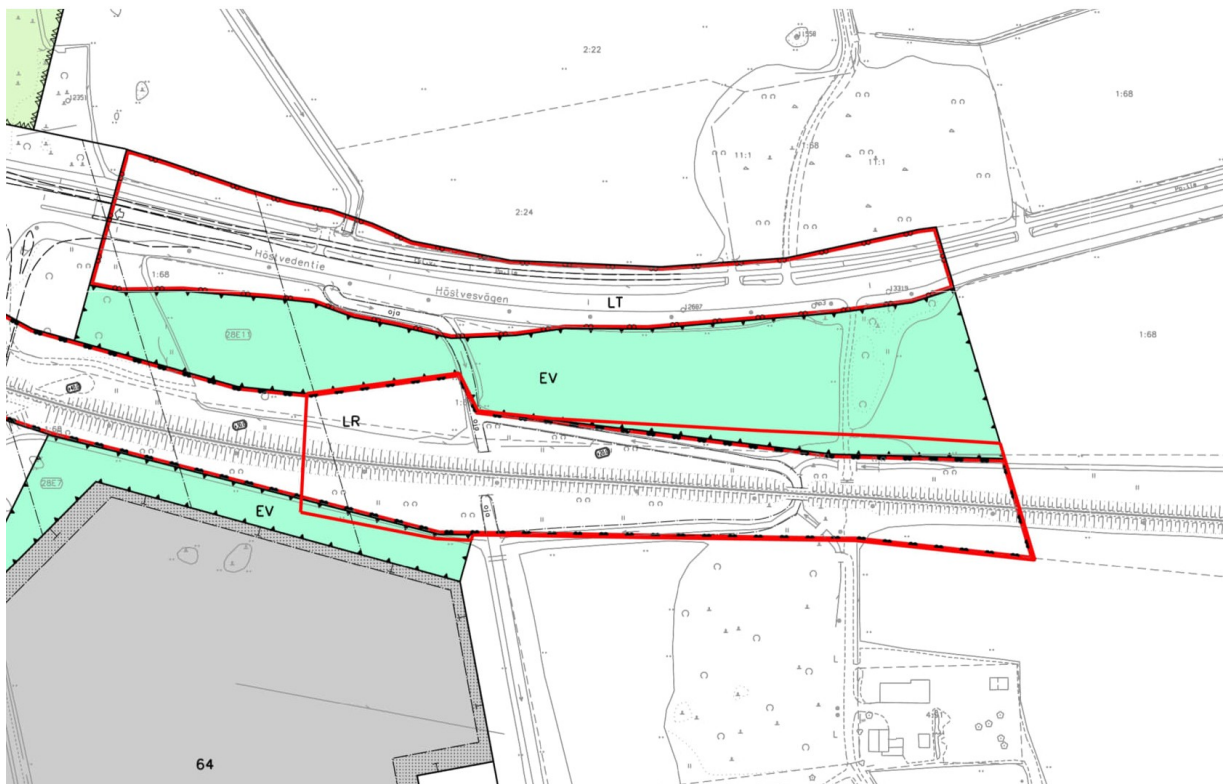
- **LR** järnvägsområde
- **EV** skyddsgrönområde

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 översvämningssängar 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 flygekorrrens 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







På bilderna ovan anges planavgränsningarna med rött ovanpå detalplanesammanställningen.

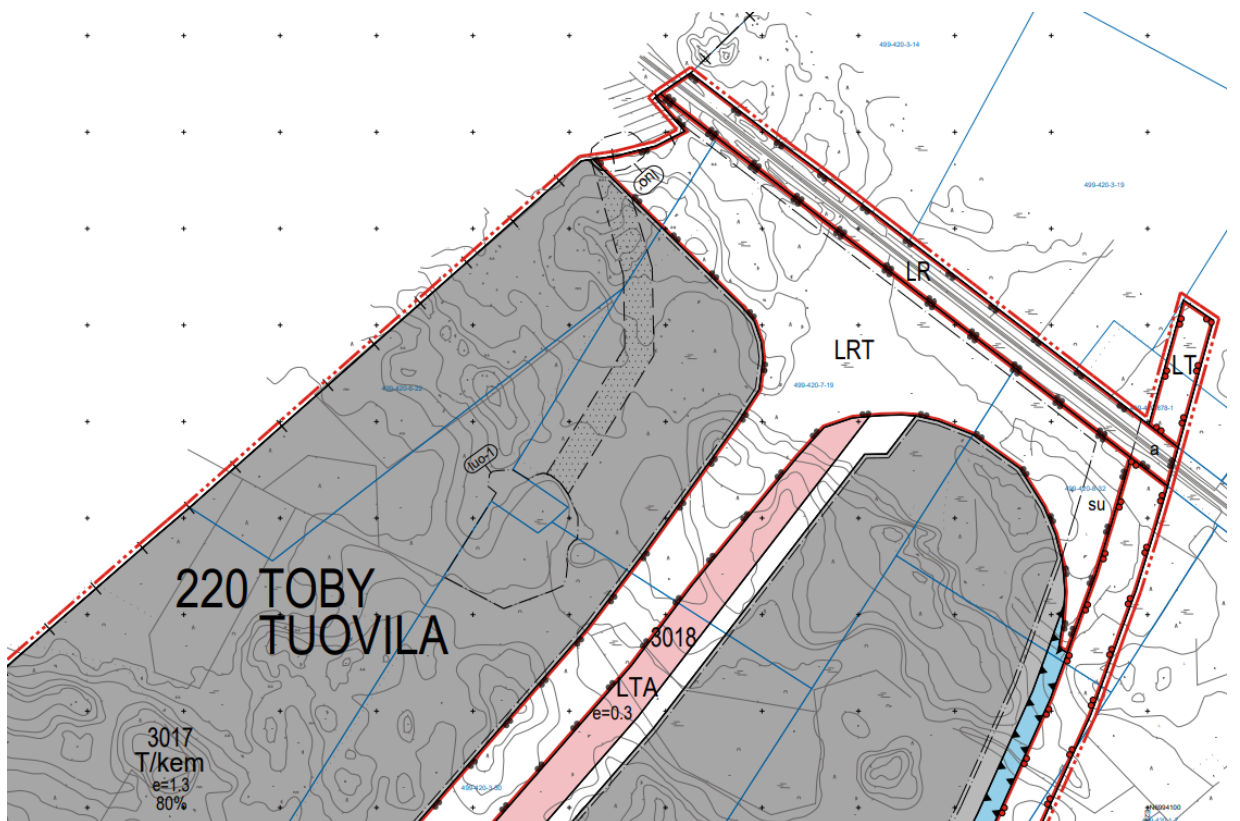
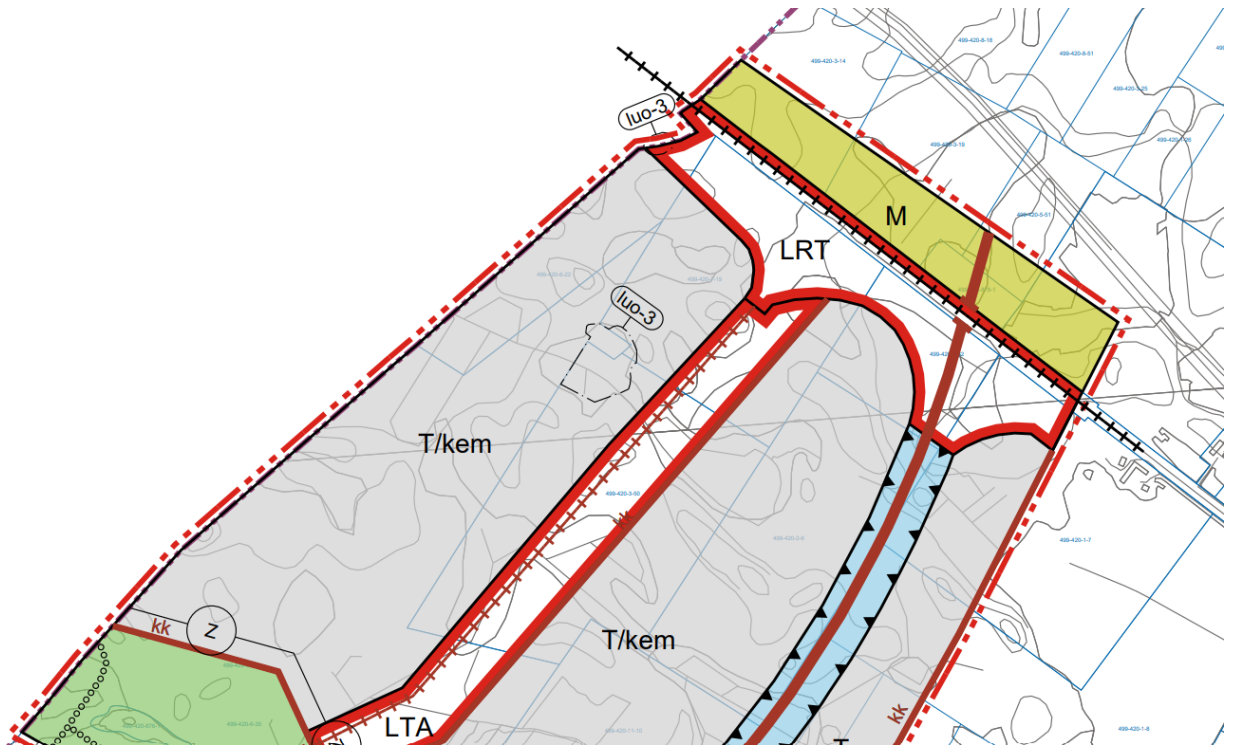
Planläggningsläget i Korsholm

Planeringsområdets östra del gränsar till Korsholms kommun. På Korsholms sida är delgeneralplanen för Toby-Granholmsbacken från 2018 samt detaljplanen Granholmsbacken II från 2021 i kraft.

I delgeneralplanen har det i närheten av kommungränsen anvisats industrispårområde, område för jord- och skogsbruk samt industri- och lagerområde, där det är tillåtet att placera en anläggning för tillverkning och lagring av betydande mängder farliga kemikalier. Inom industrispårområdet finns dessutom en kommungränsöverskridande områdebeteckning för ett ur biodiversitetssynpunkt särskilt värdefullt område, avseende en potentiell livsmiljö för flygekorre. De utredningar som beteckningen förutsätter ska genomföras i samband med detaljplaneringen.

I detaljplanen har motsvarande område anvisats som industri- och lagerområde för anläggningar med betydande mängder farliga kemikalier, industrispårområde samt ett järnvägsområde beläget norr om industrispårområdet. Inom industrispårområdet finns även ett flygekorreområde, för vilket särskilda preciserande bestämmelser gäller.

På området pågår för närvarande en ändring av detaljplanen för Granholmsbacken II, vars förslag varit framlagt i oktober 2024. Järnvägsområdet och industrispårområdet bildar en sammanhängande helhet vid kommungränsen.



Ovan ett utdrag ur den gällande delgeneralplanen för Tuovila Granholmsbacken, nedan ett utdrag ur den gällande detaljplanen Granholmsbacken II.

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

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. Inom skyddsgrönområdena ska det beaktas att eventuella vattentjänstlinjer inte får blockeras med trädplanteringar.

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, Polisnärheten 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 kungörelseskedan. 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 OMRÅDEANVÄNDNINGEN

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, driftsäkert 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 reseti-der samt främjar därigenom hållbara färdstätt.

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 inter-nationella 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 färdstätt på området. Natur- och kulturmiljövärdena på om-rådet ska tryggas. Detaljplan stöder Vasas strategiska mål som stadsfullmäktige godkände 14.2.2022: Finlands lyckligaste och tryggaste stad samt Klimatneutralitet före 202X. Hållbara färdstätt främjas ge-nom 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 för-bindelserna och främjar tillgängligheten till arbetsplatser och uppnåendet av målet om 100 000 invå-nare. 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 om-rådesreservationerna. Frisiktsområdet överlappar delvis ett område öster om Högbacken där flygek-orren 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 flygek-orren förökar sig och rastar. Den nuvarande planbeteckningen för området upplevdes fortfarande vara ända-målsenlig 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 pro-grammet 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 planlägg-ningens bemötanden med kursiv stil. Programmet för deltagande och bedömning finns som bilaga 2 till planbeskrivningen.

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 åkergrödan, beaktas.

Översvämningsskydd och dränering

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

En del av detaljplaneområdet kan beröra följande dikningssammanslutningar: Pitkänlahden ja Stocksundsdiketin ojitussyhteisö (fnr 1661va1), Tuovilanjoen ryhmä Ila (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 bystråk, 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://julka-isut.valtioneuvoisto.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 detaljplaneändringen 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 flygbullerområde där bullernivån Lden överskrider 55 dB. Förutom ett flygbullerområde 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 skyddsgronområden 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 skydds zoner.
- 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 afärstomterna. 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.*

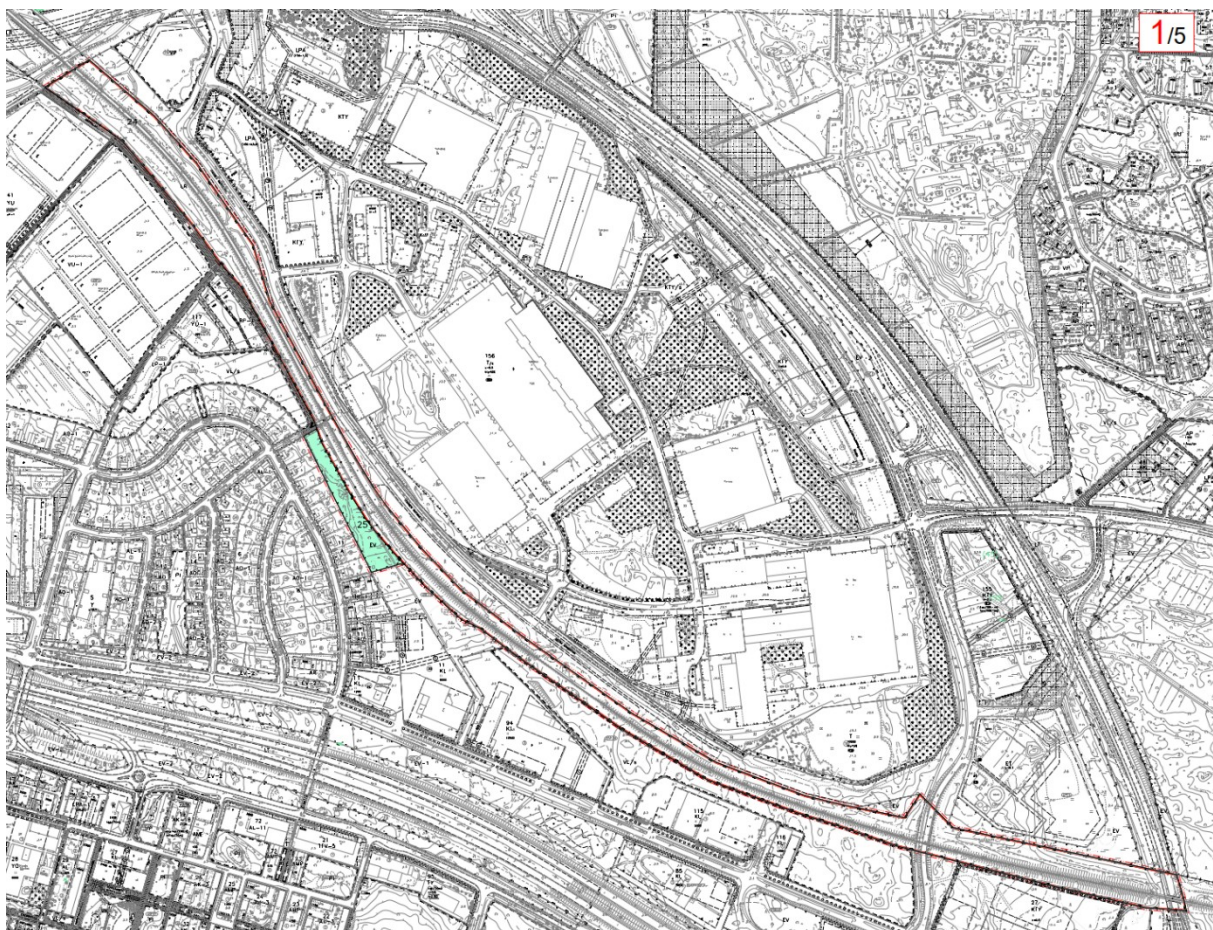
Medan programmet för deltagande och bedömning var framlagt fördes även diskussioner med en privat näringsidkare som är verksam i närheten av planområdet. Detaljplanen konstaterades inte påverka företagsverksamheten, utan den kan fortsätta såsom hittills.

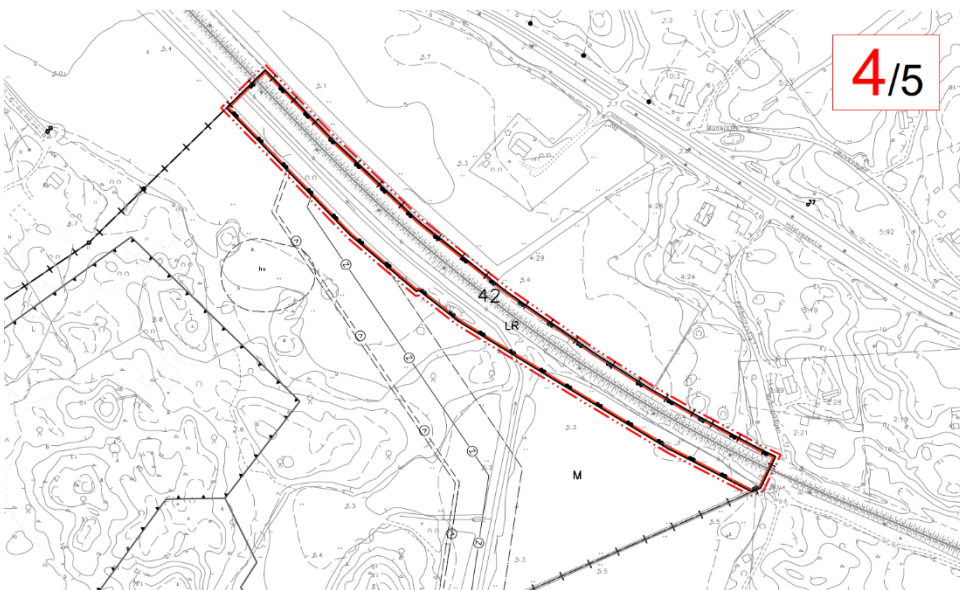
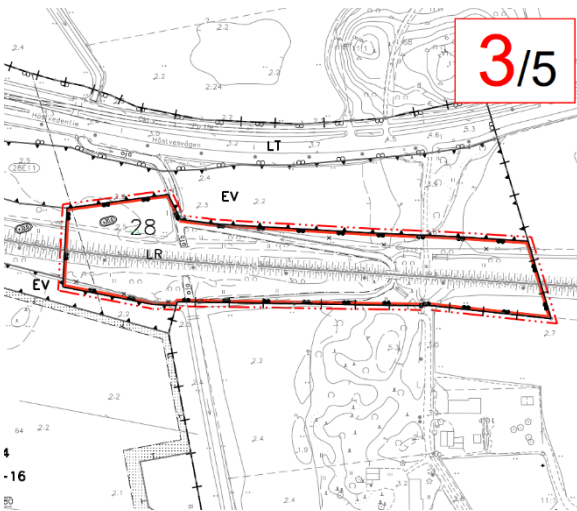
4.5.3. Detaljplaneutkast

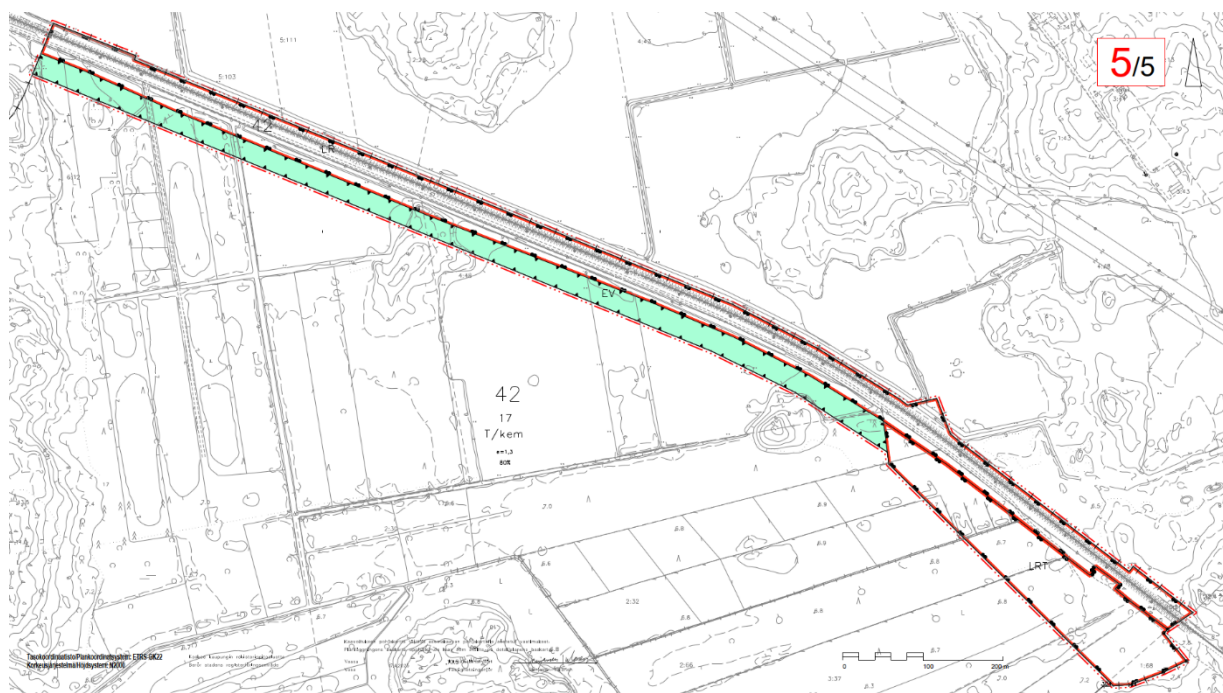
Med detaljplanen bildas ett järnvägsområde (LR) som sträcker sig över hela detaljplaneområdet. På Högbacken sträcker sig avsnittet som ska breddas delvis till Knattestigens område som reserveras för gång och cykling samt till skyddsgronområdet. I Gamla Vasa hamnar en liten del av ett parkområde, skyddsgronområden samt gatuområden under spårområdet. I Långskogen i sin tur jord- och skogsbruksområden, skyddsgronområden samt industrispårområden. Områdesreserveringen för det resterande industrispårområdet (LRT) bevaras i planen. Flygekorrreviret (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 Vasas 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 Vasas 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). Skydds-beteckningen (sr) för en byggnad som en gång i tiden stått och sedermera rivits i stationsparken i Gamla Vasas stryks. Byggnadens skydds-beteckning har redan strukits på parkens sida, men den syns fortfarande delvis på spårområdet i detaljplanesammanställningen.







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 erhöles 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 anknuter 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.

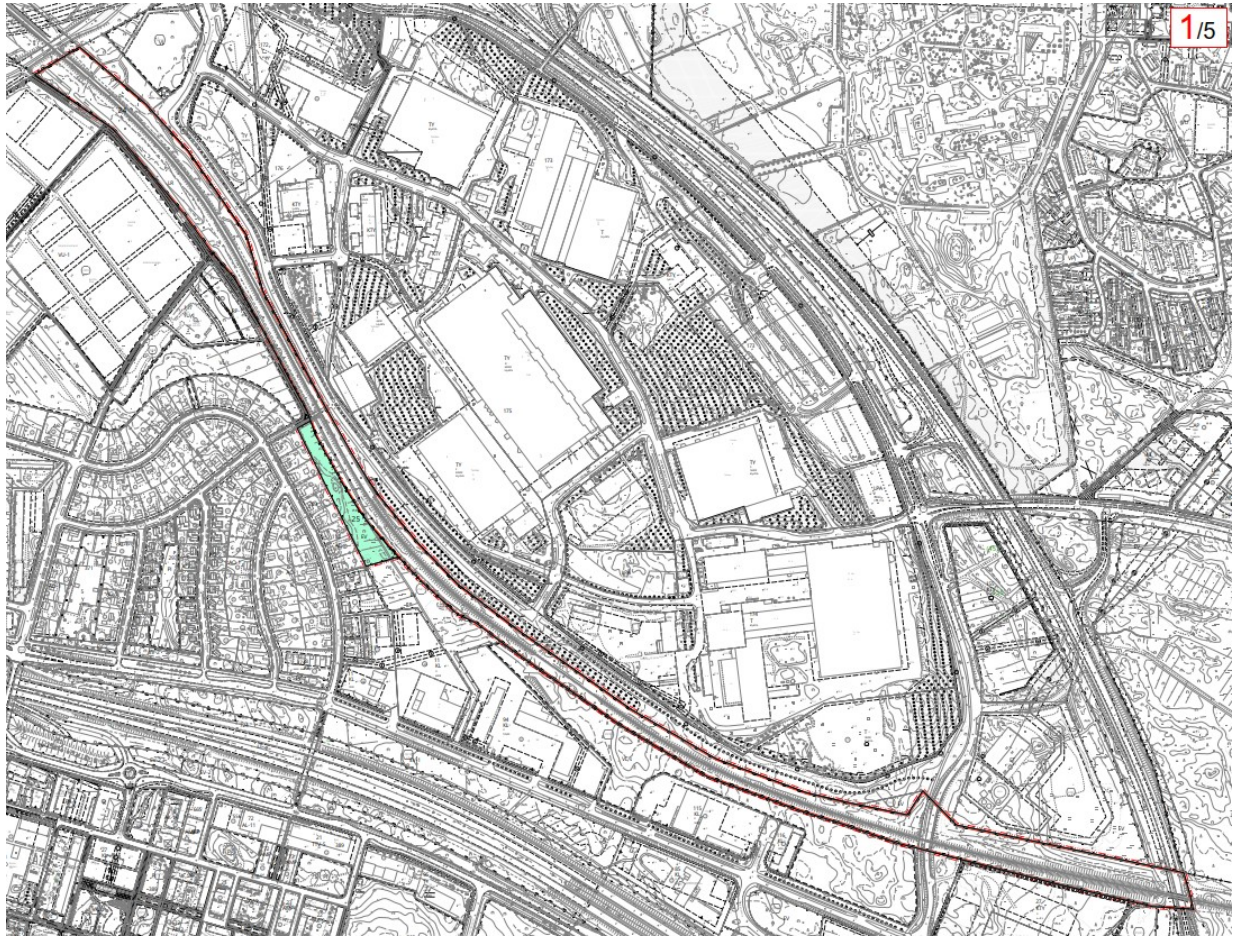
4.5.5. Övervägande efter utkastskedet

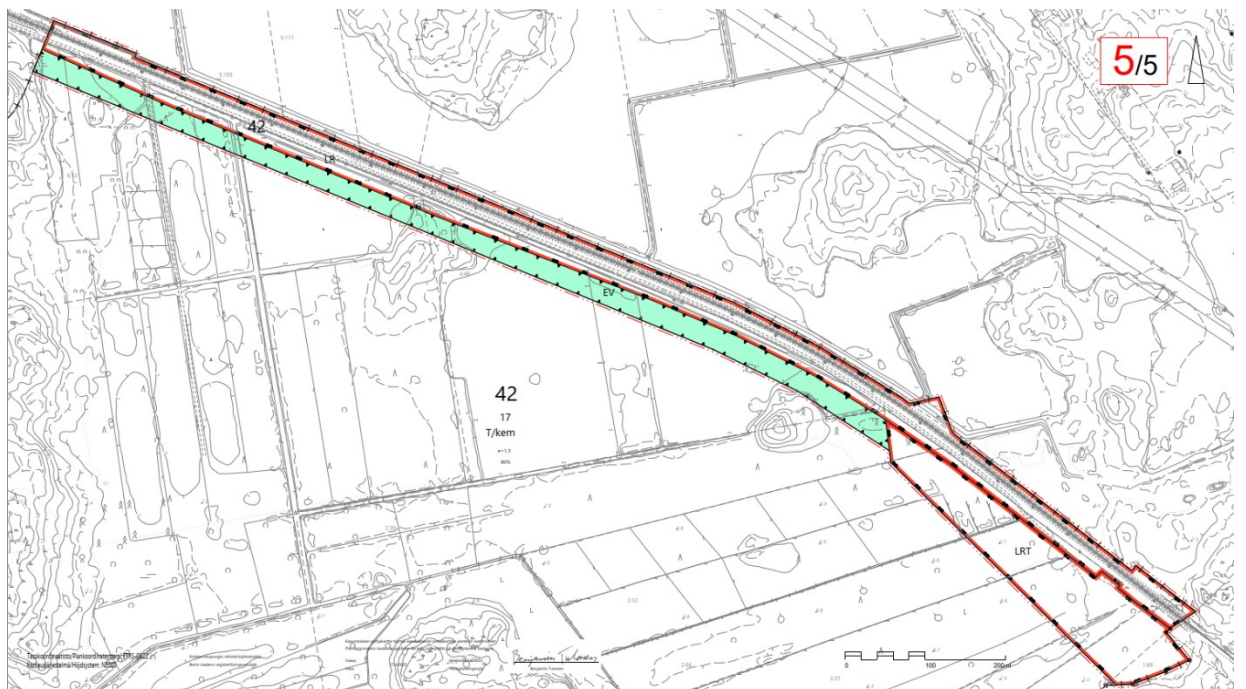
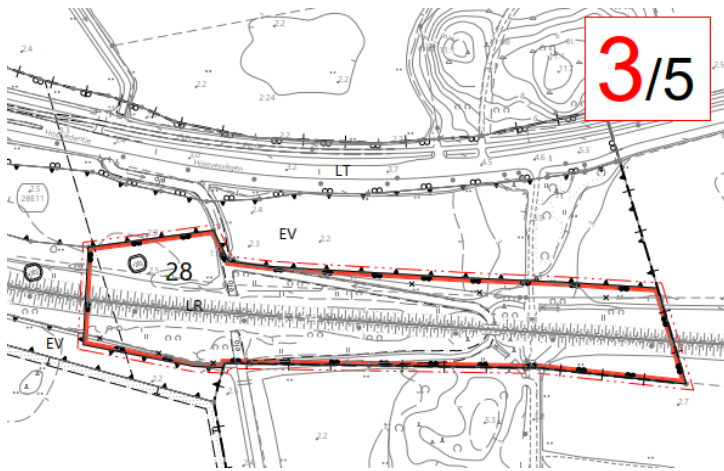
Utgående från de utlåtanden som kom in i utkastskedet gjordes följande justeringar i planmaterialet före det offentliga framläggandet:

- 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

Detaljplaneförslaget motsvarade planen i utkastskedet med beaktande av de justeringar som gjorts på kartan i kapitel 4.5.5 *Övervägande efter beredningsskedet*. Dessa var korrigerande av järnvägsområdet i Långskogen (plankarta 5/5), förlängning av den planskilda korsningen med beaktande av vägplanen för Förbindelsevägen (plankarta 1/5) samt tillägg till en allmän bestämmelse om sura sulfatjordar. Dessutom korrigerades skyddsgränsernas och järnvägsområdets gränser bredvid Gamla Vasagatan på plankarta 2/5.





Detaljplaneförslaget anges på bilderna ovan.

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

Det 25.11.2025 daterade detaljplaneförslaget var framlagt 11.12.2025 – 19.1.2026. Begäran om utlåtande besvarades av elva (11) aktörer av vilka sex (6) inte hade något att yttra om ärendet. Därmed erhöles fem (5) utlåtanden om detaljplanen. Inga anmärkningar lämnades in under den tid utkastet var framlagt. 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.

KORSHOLMS KOMMUN

Vasa stad har framlagt ett detaljplaneförslag, Justering av järnvägens områdesavgränsningar (ak1134), och begär utlåtande av Korsholms kommun. Utlåtandet ska ges senast 19.1.2026.

Enligt förvaltningsstadgan § 48 punkt 10 tillhör det samhällsbyggnadsutskottets (SBU) uppgifter att inom ansvarsområdet områdesanvändning (planläggning och markpolitik) avge kommunens utlåtanden om grannkommuners general- och detaljplaner samt om miljökonsekvensbedömningsprojekt. Eftersom tiden för att ge utlåtandet infaller mellan SBU:s möten, så ges kommunens utlåtande över planutkastet som tjänsteinnehavarbeslut.

I planbeskrivningen beskriver Vasa stad planförslaget enligt följande: 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 flygtrafikkonstruktionernas och anordningarnas högsta möjliga höjdläge.

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.

Korsholms kommuns utlåtande har delvis beaktats i detaljplanearbetet. I samband med utarbetandet av detaljplanen har järnvägens geometri utretts utifrån banplanen för hastighetshöjningen på sträckan för förbindelsebanan Vasa-Seinäjäki. En anslutning av Gigavasas industrispår till förbindelsebanan Vasa-Seinäjäki med erforderliga kurvradier på Vasas sida skulle förutsätta en minskning av det T/kemområde som gränsar till kommungränsen, detta bedöms i nuläget inte vara behövligt, varför lösningen inte har införts i planförslaget. Som en följd av åtgärden konstaterar Korsholms kommun att något industrispårvägsområde mellan förbindelsebanan Vasa-Seinäjäki och gatan Produktionsvägen inte heller anvisas i den pågående detaljplaneändringen för Granholmsbacken II, utan att industrispårvägsområdet i stället, även på Korsholms kommuns sida, enbart kommer att anvisas parallellt med förbindelsebanan Vasa-Seinäjäki. Enligt förda diskussioner kommunerna emellan understöder Korsholms kommun således åtgärden.

Delgeneralplanen, detaljplanerna och pågående detaljplaneändring i Korsholm, vilka angränsar till det aktuella detaljplaneområdet, omnämns inte i planhandlingarna. Båda planformerna är viktiga att nämna, men även att beakta så att geometrin planerna emellan stämmer. Som exempel förblir det oklart huruvida det mindre icke detaljplanerade delområdet som åtminstone tidigare funnits mellan

berörda kommuners detaljplaner och som berott av att detaljplanen på Vasa stads sida sedan kommungränsen granskats inte sträckt sig ända fram till kommungränsen är åtgärdat eller inte.

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. Den gällande detaljplanen och den detaljplaneändring som ska göras invid järnvägen gränsar till kommungränsen mot Korsholm. Generalplanen sträcker sig däremot inte till kommungränsen, vilket har förklarats i kapitel 3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet. I kapitlet har lagts till general- och detaljplanesituationen i Korsholm som gränsar till planeringsområdet.*

VASA VATTEN

Vasa Vatten anför som sitt utlåtande följande:

Inom de angivna områden där justering görs löper ett flertal för samhället viktiga vattentjänstlinjer som ska tryggas genom att servitutsområden för dem inrättas. 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. I de framlagda plankartorna i förslagsskedet har dessa servitutsområden för vattentjänster inte beaktats även om planläggaren har nämnt dem i detaljplaneförslagets planbeskrivning. Dessa servitutsområden bör läggas till på plankartorna. De vattentjänstlinjer som finns i skyddsgrönområdena får inte blockeras med trädplanteringar.

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

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. I detaljplanen anges inga ledningsservitut på allmänna områden, till skillnad från kvartersområden, förutom i det fall att byggande tillåts på området. På dessa grunder anges inte i planen ledningsservitut som baserar sig på behovet i fråga. Förbudet mot trädplantering på vattentjänstlinjer i skyddsgrönområdena har beaktats i kapitel 3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet i planbeskrivningen.*

TRAFIKLEDSVERKET

Trafikledsverket har bekantat sig med utkastet till detaljplan och ger sitt utlåtande ur järnvägarnas synvinkel.

Detaljplanen och detaljplaneändringen gäller fem olika områden invid järnvägen i sydöstra delen av Vasa. Områdena finns på Högbacken, i Gamla Vasa och Långskogen. Områdenas avstånd till centrum varierar från två till elva kilometer och omfattar sammanlagt 32 hektar. Utöver järnvägsområde finns på planområdet skog på järnvägens skyddsområde och annan randväxtlighet samt åkrar och diken. På området finns också gator samt cykel- och servicevägar.

I utlåtandet i utkastskedet har Trafikledsverket fäst uppmärksamhet på gränsen mellan järnvägsområdet (LR) och industrispårområdet (LRT) ungefär mellan sektionerna 481+080 och 481+110.

Avgränsning av järnvägsområdet

I planens förslagsskede har Trafikledsverkets anmärkning i utkastskedet beaktats gällande gränsen mellan järnvägsområdet och industrispårområdet. Den har också beaktats i planbeskrivningen. Därtill har det gjorts ändringar i förslagets områdesavgränsningar på plankarta 2/5. Trafikledsverket har inget att anmärka på i fråga om dessa ändringar.

Som en allmän observation konstaterar Trafikledsverket att järnvägens omfattning ändras också den sida som inte gränsar till detaljplanen. Om man vill att LR-området ska motsvara järnvägsområdets

omfattning på båda sidorna om järnvägen, bör hela planområdet och LR-området ändras även på andra sidan av järnvägen. Detta är dock inte nödvändigt för järnvägsplanen.

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

Bemötande: *Beaktas vid utarbetandet av detaljplanen. Planbeskrivningen har utökats med förslagsskedets ändring av avgränsningen av järnvägsområdet och skyddsgrönområdet på plankarta 2/5.*

VAASAN DIANA-57 ry

Bågskytteföreningen Vaasan Diana-57 ry förnyar sitt tidigare utlåtande (nedan) om planen för järnvägsområdet.

- *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. Planläggningens tidigare bemötande av utlåtandet har antecknats i kapitel 4.5.2 Program för deltagande och bedömning i planbeskrivningen. Därtill konstateras följande: I utkastskedet har en presentationsvideo om planen varit framlagd. Planen sträcker sig inte till tomten där bågskyttebanan är belägen, och i planen tas inte ställning till utförandet av arbetena på järnvägen. På Aspnäs sportområde har ett område för bågskytte anvisats i planen som trädde i kraft i januari 2023. I järnvägsplanen föreslås ingen hastighetshöjning för Vasa stadsområdet, utan byggarbetena gäller grundlig förbättring av järnvägen.*

TELIA FINLAND ABP

Telia har infrastruktur i bruk inom detaljplaneområdet. Om byggande i anslutning till detaljplanen orsakar flyttning av kablar, bör Telia kontaktas om detta 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.

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

I planmaterialet gjordes inga väsentliga förändringar efter framläggandet i förslagsskedet. Planbeskrivningen har kompletterats för general- och detaljplanesituationen för Korsholms kommun i fråga om Långskogens östra del, ändringar i planförslaget har preciserats jämfört med utkastet samt processens framskridande och beskrivningen av detaljplanen har behandlats allmänt. I uppgifterna om servitut för planeringsområdet har det lagts till en mening om att vattentjänsten ska beaktas när träd planteras på skyddsgrönområden.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1. Detaljplanens struktur

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

Spårområdet (LR) breddas i ringa mån inom så gott som hela planområdet utan att det medför betydande ändringar i markanvändningen. De nuvarande skyddsgrönområdena (EV) hamnar utanför spårvägsområdet. Dessutom innehåller planen de befintliga beteckningarna för en gata (pp) som reserveras för gång och cykling, en planskild korsning (e) och ett industrispårområde (LRT). Beteckningen för en underfart under järnvägen mellan Vargvägen och Östra bangatan stryks. I stället anvisas där en plankorsning (tr) som bättre motsvarar det nuvarande behovet. Även de övriga övergångarna över järnvägen anvisas i planen med beteckningar för plankorsning.

Skydds-beteckningen för en byggnad i Gamla Vasa, som finns ovanpå järnvägsområdet, och servitutet för värme på Högbacken stryks från spårvägsområdet av plantekniska skäl. Även flygekorreteret (s-1) vid industrispårområdets södra kant stryks, eftersom arten inte längre har observerats där under de senaste åren och området karaktär inte längre motsvarar en för flygekorren gynnsam livsmiljö. Inom en del av detaljplaneområdet begränsar närheten till flygtrafik konstruktionernas och anordningarnas högsta möjliga höjdläge. De högsta tillåtna höjdlägena i planen är +20.0 och +30.0 (höjdsystemet NN).

5.1.1. Dimensionering

Detaljplanen för justering av järnvägens områdesavgränsningar omfattar 32,4 hektar. I detaljplanen 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 frisksiktsområdena 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 skyddsbezeichnungar 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 torrlägningslösningar 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 flygekorrans 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 persontågtureturer 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. Den i järnvägsplanen presenterade dämpningen med sliprar minskar vibrationerna vid tågpassage med cirka tjugofem 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 rekreativ användning är neutrala, eftersom planen varken främjar eller försvagar rekreativ möjligheterna 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 företagets affärsmöjligheter.		X		Minskar företagets 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 jämnt.		X		Behandlar företag ojämnt.
Skapar förutsättningar för företagsnätverk.	X			Minskar företagets 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 företagets 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 utlösningens behoven 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.

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

5.5. Planbeteckningar och -bestämmelser

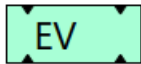
Planbeteckningar och -bestämmelser som gäller detaljplanen presenteras nedan.



Rautatiealue.
Järnvägsområde.



Teollisuusraidealue.
Alueelle saa sijoittaa rautatieraitteita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
Industri-spärvägsområde.
Inom området kan placeras spärvägar 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.



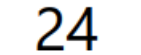
Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.



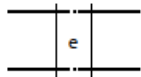
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gräns för område eller del av område.



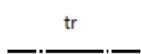
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.



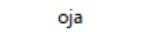
Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.



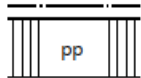
Eritasoristeys.
Planskild korsning.



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/åtgärderna påbörjas 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 och investeringsbeslutet har fattats.

6.3. Uppföljning av genomförandet

Detaljplanedokumenterna tjänar som grund för utvecklingen av området.



1/5

LR

LRT

EV

+

+

+

+

+

24

+

+

ojo

pp

+

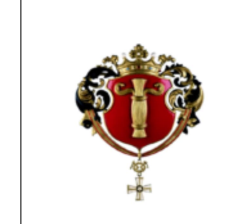
ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
DETALJIPLANEBETEKKINGAR OCH -BESTÄMMELSER

- Rautatiealue:
Järnvägsområde.
- Teollisuusalue:
Alueelle saa sijoittaa rautatierailleita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
- Industri- ja varastoalue:
Industri- ja varastoalueella sallitaan vain matala kasvillisuus.
- Järnvägsområde:
Inom området kan placeras spåravgar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.
- Suojaviheralue:
Alueelle tulee muodostaa puu- ja pensasistutuksilla monikerroksinen maisema ja maaperän sopiva ja raksojensa toimiva vyöhyke korttelialueiden ja rautatiealueen välillä. Rautatien suoga-alueella sallitaan vain matala kasvillisuus.
- Käytösområde:
En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområden och järnvägsområdet ska tillås på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet.
- 3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.
Linje 3 m utanför planområdets grän.
- Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgrens.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdelens- och områdesgrän.
- Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.
- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktlinjande gräns för område eller del av område.
- Ristilin merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
- Kaupunginosan numero.
Stadsdelnummer.
- Eritasoristeytys.
Planskild korsning.
- Tasoristeytys.
Planorsning.
- Ojo.
Dike.
- Jalankäyttö ja polkupyöräily varattu katualue.
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.
- Rakennuksen, rakenteiden ja laitteiden ylim. korkeusasetus.
Lukemat ovat korkeuksia metereinä korkeusasetelmassa MN.
Byggnaders, konstruktionernas och anläggningarnas högsta höjdt.
Siffrorna är höjdi i meter i höjdsystemet NN.

YLEISMÄÄRÄYKSET
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Häppamat sullafatlamat
Ennen rakennushankkeen/voimopieisin ryhmittä tulee selvittää mahdollisten häppämien sullafatlamien esiintymisen ja kastelely.

Sura sullafatlamat
Innan bygghögsked/begäröna påborjas ska förekomst och behandling av eventuell sura sullafatlamat fastställas.



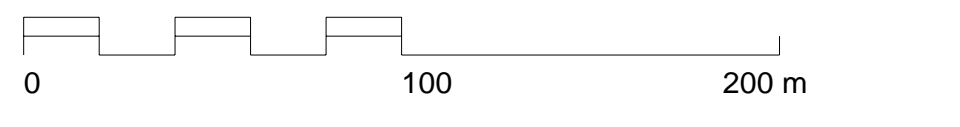
VAASA
VASA

- ASEMAKAAVAN MUUTOS
24. ja 25. kaupunginosan rautatie-, suojaviher- ja katualueet
28. kaupunginosan rautatie-, suojaviher- ja virkistysalueet
42. kaupunginosan rautatie-, suojaviher-, maa- ja metsätalousalue
- ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU
28. kaupunginosan rautatiealue

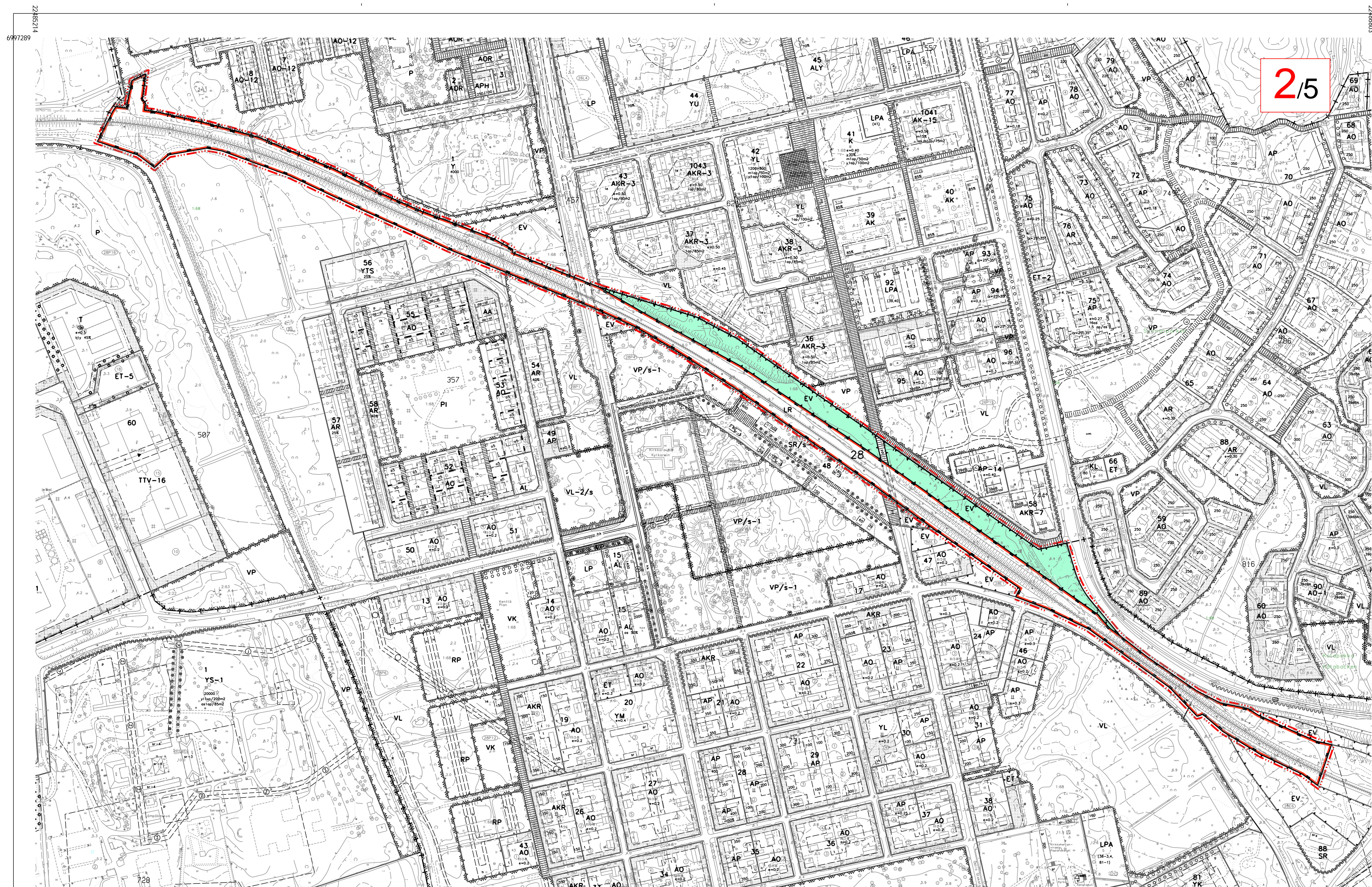
- DETALJIPLANEÄNDRING
stadsdel 24 och 25 järnvägs-, skyddsgrön- och gatuumråden
stadsdel 28 järnvägs-, skyddsgrön- och rekreationsområden
stadsdel 42 järnvägs-, skyddsgrön-, jord- och skogsbruksområde
- MED DETALJPLANEN BILDAS
stadsdel 28 järnvägsområden



KÄSITELTY BEHANDLINGAR		KAAVITUS PLANLÄGGNING	
Vireilistelu / Aktual	23.08.2024	Kaava Stadplan	1/2000
OAS määräily / MR	§ 63 / PDR 11.02.2024	Mittaus Skala	1/2000
Kaavotuspaikka / Planeringsområde	03.06.2025	Käytös Användning	MR
Väestövälven kuuleminen / MR	§ 30 / Hörande i beredningskod	Placering Placering	0,18
Kaupunkiympäristölaakunta / Stadsförändringen	03.12.2025	Area Area	25.11.2025
Julkisen nähtävillä / MR	§ 27 / Till allmänhet påbörjad		
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige	02.03.2026		
Kaupunginhallitus / Stadsförvaltning	23.03.2026		
Päättäjien voimaantulopäivä / Ilmoittaminen AKL	§ 200 11.05.2026		



Pari Kartat
Kartat ja suunnitelmien tekeminen



2/5

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
 DETALJPLANEKETTINGAR OCH -BESTÄMMELSER

- LR Rautatiealue.
Järnvägsområde.
- LRT Teollisuusalue.
Alueella saa sijoittaa rautatieraitteita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
Industriparkingsområde.
Inom området kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.
- EV Suojaviheralue.
Alueella tulee muodostaa puu- ja pensasistutuksilla monikerroksinen maisemaan ja maaperään sopeva ja näkösuojana toimiva vyöhyke korttelialueiden ja rautatiealueen välillä. Rautatien suojaa-alueella sallitaan vain matala kasvillisuus.
Skyddsgrönområde.
En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jorden och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområden 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 grän.
- Kaupunginosan raja.
Stadsdelsgrän.
- Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
Kvarters-, kvartersdels- och områdesgrän.
- Osa-alueen raja.
Gränns för delområde.
- Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.
Riktgivande gränns för område eller del av område.
- Ristiä merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
- 24 Kaupunginosan numero.
Stadsdelsnummer.
- e Ertasortsteyts.
Planskild korsning.
- tr Tasortsteyts.
Planorsning.
- ojo Oja.
Dike
- pp Jalankäytölle ja polkupyöräilylle varattu katulle.
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.

YLEISMÄÄRÄYKSET:
 ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Happamat sulfaattimaa
 Ennen rakennustankkeseen-toimintapöytäkirjan ryhmittä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaattimaiden esiintymisen ja käsittelyn.
 Sura sulfaattijordar
 Innan byggprojektet/utgårderna påörjas ska förekomst och behandling av eventuell sura sulfaattjordar fastställas.



VAASA
 VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS
 24. ja 25. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja katualueet
 28. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja virkistysalueet
 42. kaupunginosa rautatie-, suojaviher-, maa- ja metsätalousalue

ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU
 28. kaupunginosa rautatiealue

DETALJPLANEÄNDRING
 stadsdel 24 och 25 järnvägs-, skyddsgrön- och gatuumråden
 stadsdel 28 järnvägs-, skyddsgrön- och rekreationsområden
 stadsdel 42 järnvägs-, skyddsgrön-, jord- och skogsbruksområde

MED DETALJPLANEN BILDAS
 stadsdel 28 järnvägsområden



KÄSITTELYT BEHANDLINGAR	
Vireilletulo /	Aktuell 23.08.2024
OAS nähtävillä MRL § 63 / PDB till päsände	10.09.2024
Kaavoitusjohtaja / PlanlÄggningsdirektör	09.06.2025
Valmistavahon kuulem. MRA § 30 / Hörande i beredningskedet	18.06.2025
Kaupunkiympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden	03.12.2025
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt päsände	11.12.2025
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse	02.03.2026
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige	23.03.2026
Päätöksen voimaantuloa ilmoittaminen AKL § 200	11.05.2026

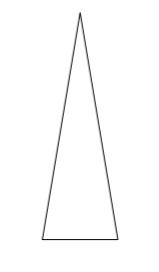
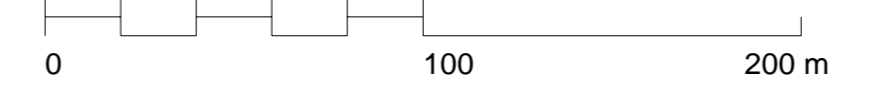
KAAVOITUS PLANLÄGGNING	
Kaava Stadplan nr	1134
Mittakaava Skala	1/2000
Leikkien Uppgjord av	HKa
Piirittynyt Ritad av	Ojo
Pvm Datum	25.11.2025

Päivi Korkealaakso
 Pääsihtööri
 Kaavoitusjohtaja
 PlanlÄggningsdirektör

Tasokoordinaatio/Plankoordinaation: ETRS-GK22
 Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

Kaavoituksen pohjakartta täyttää asemakaavan pohjakartalle asetetut vaatimukset.
 PlanlÄggningsens baskartor uppfyller de krav som ställts på detaljplanens baskartor.

Vaasa 17.4.2025
 Vaasa
 Kiinteistöinsinööri
 Fastighetssingenjör
Benjamin Tulonen
 Benjamin Tulonen

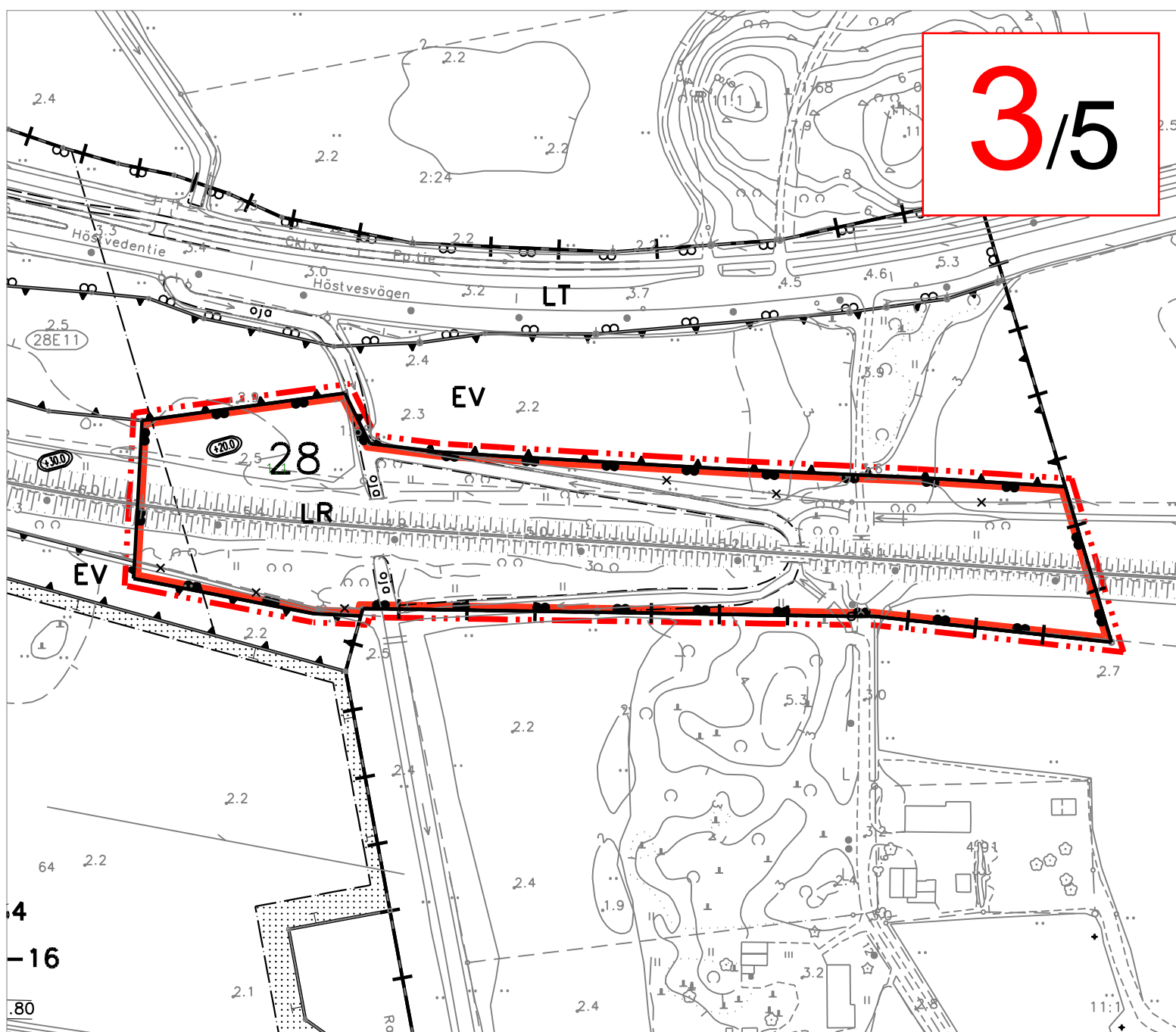


22486948

22487358

6996512

6996512



6996153

6996153

Tasokoordinaatisto/Plankoordinaatsystem: ETRS-GK22
Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

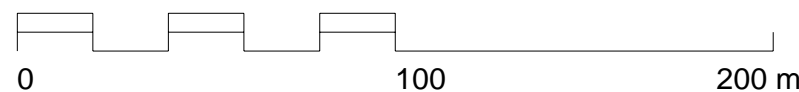
Koskee kaupungin rekisterinpitöaluetta
Berör stadens registerföringsområde

Kaavoituksen pohjakartta täyttää asemakaavan pohjakartalle asetetut vaatimukset.
Planläggningens baskarta uppfyller de krav som ställts på detaljplanens baskarta.

Vaasa
Vasa 17.4.2025

Kiinteistöinsinööri
Fastighetsingenjör

Benjamin Tulonen
Benjamin Tulonen



ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET

DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

Rautatiealue.
Järnvägsområde.

Teollisuusraidealue.
Alueelle saa sijoittaa rautatieraitteita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
Industrispårsvägsområde.
Inom området kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som an knyter 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 jordmänen 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/åtgärderna påbörjas ska förekomst och behandling av eventuell sura sulfatjordar fastställas.

LR

LRT

EV

-+--

--

24

e

tr

oja

pp

4500

VAASA
VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS

24. ja 25. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja katualueet
28. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja virkistysalueet
42. kaupunginosa rautatie-, suojaviher-, maa- ja metsätalousalue

ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU

28. kaupunginosa rautatiealue

DETALJPLANEÄNDRING

stadsdel 24 och 25 järnvägs-, skyddsgrön- och gatuumråden
stadsdel 28 järnvägs-, skyddsgrön- och rekreatiomsområden
stadsdel 42 järnvägs-, skyddsgrön-, jord- och skogsbruksområde

MED DETALJPLANEN BILDAS

stadsdel 28 järnvägsområden

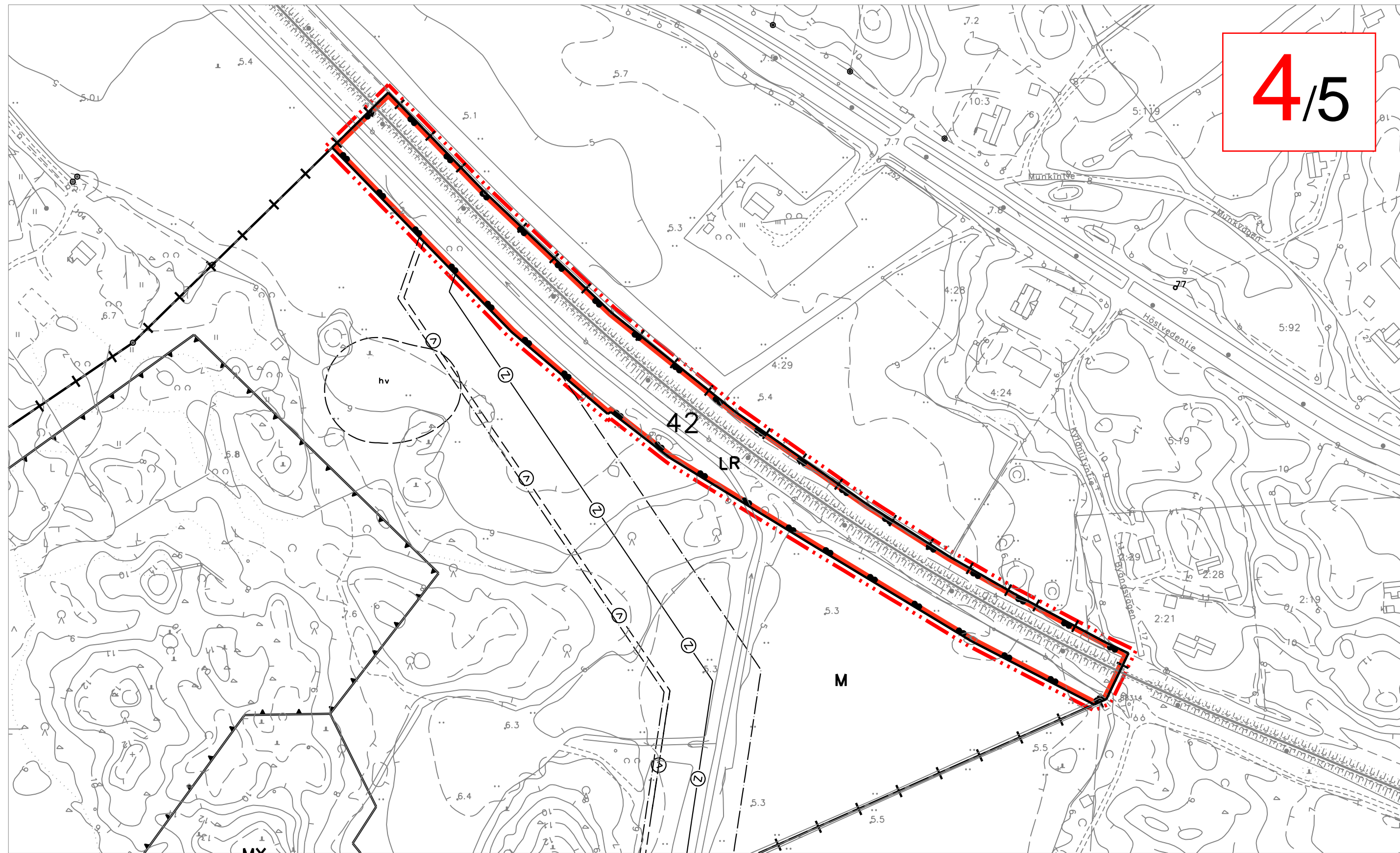
KÄSITTELYT
BEHANDLINGAR

Vireilletulo / Aktuell 23.08.2024
OAS nähtävillä MRL § 63 / PDB till påseende 10.09.2024
Kaavoitusjohtaja / Planläggningsdirektör 09.06.2025
Valmist.vaiheen kuulem. MRA § 30 / Hörande i beredningsskedet 18.06.2025
Kaupunkiympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden 03.12.2025
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt påseende 11.12.2025
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse 02.03.2026
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige 23.03.2026
Päätöksen voimaantulosta ilmoittaminen AKL § 200 11.05.2026

KAAVOITUS
PLANLÄGGNING

Kaava
Stadsplan nr 1134
Mittakaava
Skala 1/2000
Laatinut
Uppgjord av HKa
Piirtänyt
Ritad av OJa
Pvm
Datum 25.11.2025

Päivi Korkealaakso
Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör



4/5

LR

LRT

EV

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:

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

Rautatiealue.
Järnvägsområde.
Teollisuusraidealue.
Alueelle saa sijoittaa rautatieraitteita ja rakentaa alueen toimintoihin liittyviä rakennuksia ja rakennelmia.
Industrispärvägsområde.
Inom området kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknäyer 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 jordmänen 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/åtgärderna påbörjas ska förekomst och behandling av eventuell sura sulfatjordar fastställas.



VAASA
VASA

ASEMAKAAVAN MUUTOS
24. ja 25. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja katualueet
28. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja virkistysalueet
42. kaupunginosa rautatie-, suojaviher-, maa- ja metsätalousalue

ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU
28. kaupunginosa rautatiealue

DETALJPLANEÄNDRING
stadsdel 24 och 25 järnvägs-, skyddsgrön- och gatuumråden
stadsdel 28 järnvägs-, skyddsgrön- och rekreationsområden
stadsdel 42 järnvägs-, skyddsgrön-, jord- och skogsbruksområde

MED DETALJPLANEN BILDAS
stadsdel 28 järnvägsområden



KÄSITTELYT
BEHANDLINGAR

Vireilletulo / Aktuell 23.08.2024
OAS nähtävillä MRL § 63 / PDB till påseende 10.09.2024
Kaavoitusjohtaja / Planläggningsdirektör 09.06.2025
Valmist.vaiheen kuulem. MRA § 30 / Hörande i beredningskedet 18.06.2025
Kaupunkiympäristölautakunta / Stadsmiljönämnden 03.12.2025
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt påseende 11.12.2025
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse 02.03.2026
Kaupunginvaltuusto / Stadsfullmäktige 23.03.2026
Päätöksen voimaantulosta ilmoittaminen AKL § 200 11.05.2026

KAAVOITUS
PLANLÄGGNING

Kaava Stadsplan nr	1134
Mittakaava Skala	1/2000
Laatinut Uppgjord av	HKa
Piirtänyt Ritad av	OJa
Pvm Datum	25.11.2025

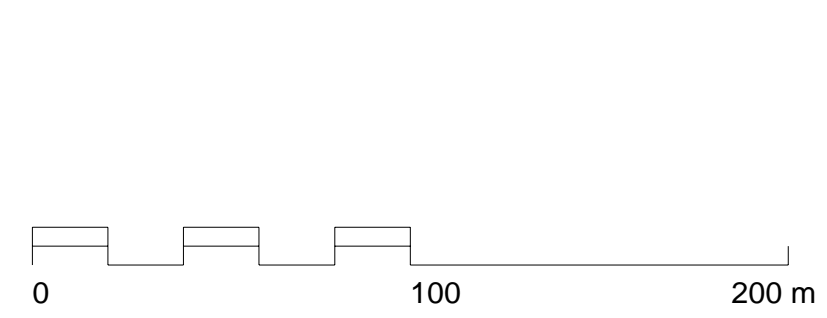
Päivi Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör

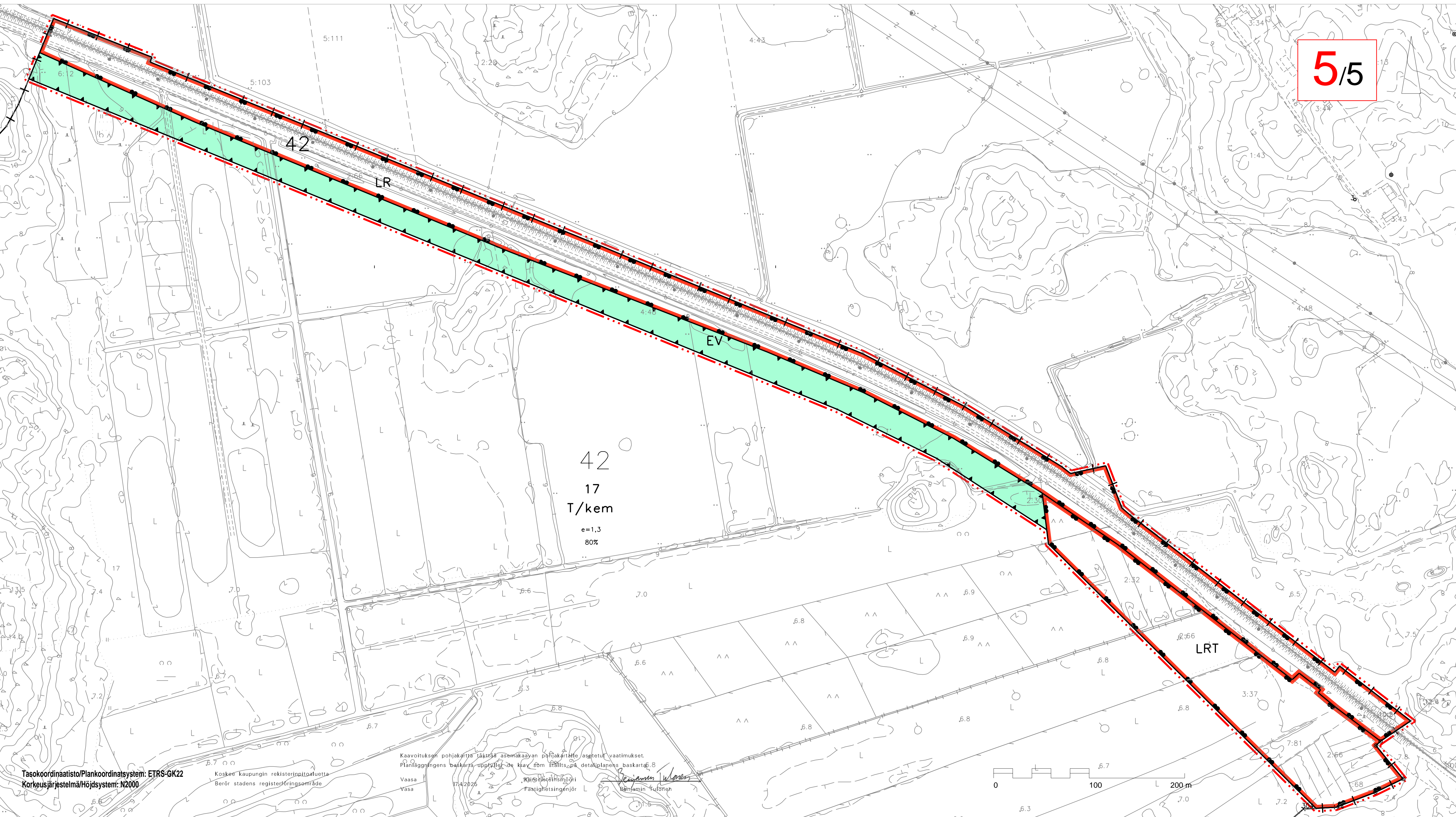
Tasokoordinaatio/Plankordinatsystem: ETRS-GK22
Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

Koskee kaupungin rekisterinpitäoaluetta
Berör stadens registerföringsområde

Kaavoituksen pohjakartta täyttää asemakaavan pohjakartalle asetetut vaatimukset.
Planläggningens baskarta uppfyller de krav som ställts på detaljplanens baskarta.

Vaasa 17.4.2025 Kiinteistöinsinööri Benjamin Tulonen
Vasa Fastighetsingenjör Benjamin Tulonen





ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET
 DETALJPLANE BETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

LR

Rautatiealue.
Järnvägsområde.

LRT

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

EV

Suojaviheralue.
Alueelle tulee muodostaa puu- ja pensasistutuksilla monikerroksinen maisemaan ja maaperään sojiva ja näkösuoja toimiva vyöhyke korttelialueiden ja rautatiealueen välin.
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.
Stadsdelgräns.

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

Osa-alueen raja.
Gräns för delområde.

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

---x---

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

24

Kaupunginosan numero.
Stadsdelnummer.

Eritasoristeyks.
Planskild korsning.

tr

Tasoristeyks.
Plankorsning.

ojo

Oja
Dike

pp

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

(S)

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

YLEISMAÄRÄYKSET:
ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Happamat sulfaatitmaat
Ennen rakennushankkeen/toimenpiteisiin ryhtymistä tulee selvittää mahdollisten happamien sulfaatitmaiden esiintymisen ja käsittely.
Sura sulfaatijordar
Innan byggprojektet/åtgärderna påbörjas ska förekomst och behandling av eventuell sura sulfaatjordar fastställas.



**VAASA
VASA**

ASEMAKAAVAN MUUTOS
24. ja 25. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja katualueet
28. kaupunginosa rautatie-, suojaviher- ja virkistysalueet
42. kaupunginosa rautatie-, suojaviher-, maa- ja metsätalousalue

ASEMAKAAVALLA MUODOSTUU
28. kaupunginosa rautatiealue

DETALJPLANEÄNDRING
stadsdel 24 och 25 järnvägs-, skyddsgrön- och gatuområden
stadsdel 28 järnvägs-, skyddsgrön- och rekreationsområden
stadsdel 42 järnvägs-, skyddsgrön-, jord- och skogsbruksområde

MED DETALJPLANEN BILDAS
stadsdel 28 järnvägsområden



KÄSITTELYT
BEHANDLINGAR

Vireillettulo / Aktuell 23.08.2024
OAS nshävill MRL § 63 / FDB till påseende 10.08.2024
Kaavoitusjohtaja / Planläggningsdirektör 09.06.2025
Valmistuvaiheen kuuleminen MRA § 30 / Hbände i beredningskedjet 18.06.2025
Kaupunkiympäristövaltuuston / Stadsfullmäktiges beslut 03.12.2025
Julkisesti nähtävillä MRA § 27 / Till allmänt påseende 11.12.2025
Kaupunginhallitus / Stadsstyrelse 02.03.2026
Kaupunginvaltuusto / Stadfullmäktige 23.03.2026
Päätöksen voimaantuloa ilmoittaminen AKL § 200 11.05.2026

KAAVOITUS
PLANLÄGGNING

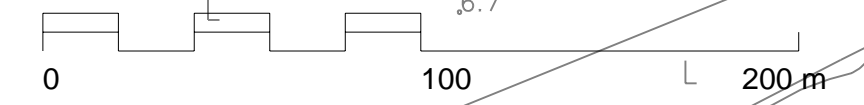
Kaava nr 1134
Mittakaava 1/2000
Skala
Laatinnut Oppijärvi av HKo
Pitännet Ritvad av OJo
Pvm 25.11.2025
Datum

Päivi Korkealaakso
Päätti Korkealaakso
kaavoitusjohtaja
planläggningsdirektör

Tasokoordinaatisto/Plankoordinaatsystem: ETRS-GK22
Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

Kaavoituksen pohjakartta tässä asemakaavan pohjakartalla asetettuihin vaatimukset.
Planläggningens baskartor uppfyller de krav som ställs på detaljplanens baskartor.
Vaasa 7742025
Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000

Kaavoituksen pohjakartta tässä asemakaavan pohjakartalla asetettuihin vaatimukset.
Planläggningens baskartor uppfyller de krav som ställs på detaljplanens baskartor.
Vaasa 7742025
Korkeusjärjestelmä/Höjdsystem: N2000



Detaljplan nr 1134

JUSTERING AV JÄRNVÄGENS OMRÅDESAVGRÄNSNINGAR

Detaljplan och detaljplaneändring

PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

UPPDATERAD 8.5.2025

Av PROGRAMMET FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING (PDB) framgår varför det utarbetas en plan, hur planläggningen framskrider och i vilket skede det är möjligt att påverka planen. Programmet för deltagande och bedömning kompletteras vid behov i takt med att planprocessen framskrider. En uppdaterad version av PDB finns tillgänglig på planprojektets webbplats:

<https://www.vaasa.fi/ak1134>

Planeringsobjekt

Detaljplan och detaljplaneändringen gäller fem olika områden invid järnvägen i Vasas sydöstra delar. Områdena finns på Högbacken, i Gamla Vasas och Långskogen. Områdenas avstånd till centrum varierar från två till elva kilometer. Områdenas area är 10, 6, 2, 2 och 12 hektar och utgör därmed ett planområde på totalt 32 hektar.

Utöver järnvägsområde finns på planområdet skog på järnvägens skyddsområde och annan randväxtlighet samt åkrar och diken. På området finns också gator, cykel- och servicevägar. Närmiljön är huvudsakligen industri- och grönområde. I närheten finns också bostadsområden och ett parkområde som har skyddats med stöd av Järnvägsavtalet 1998.

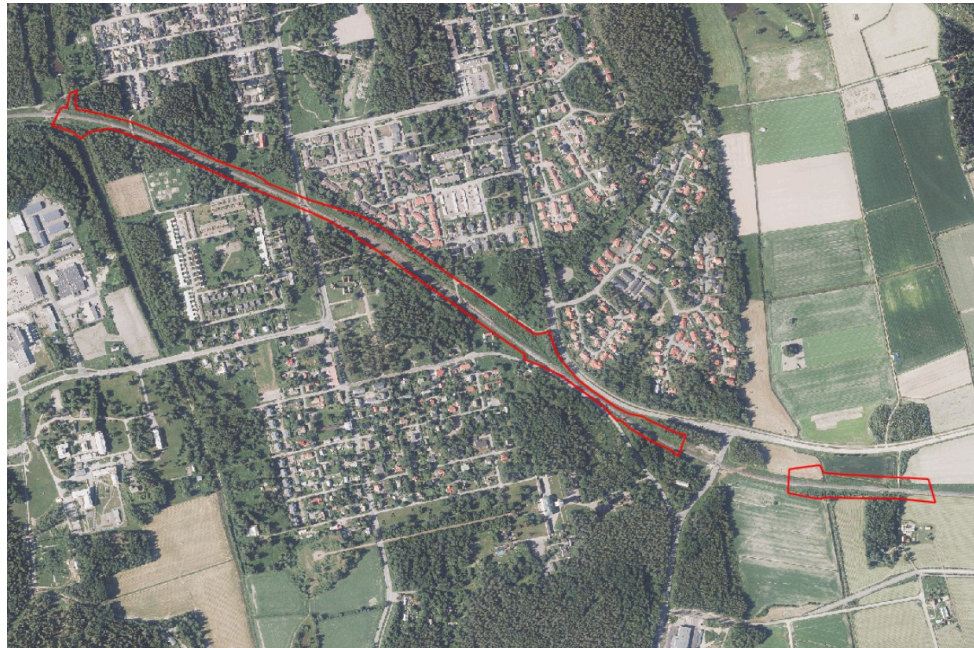
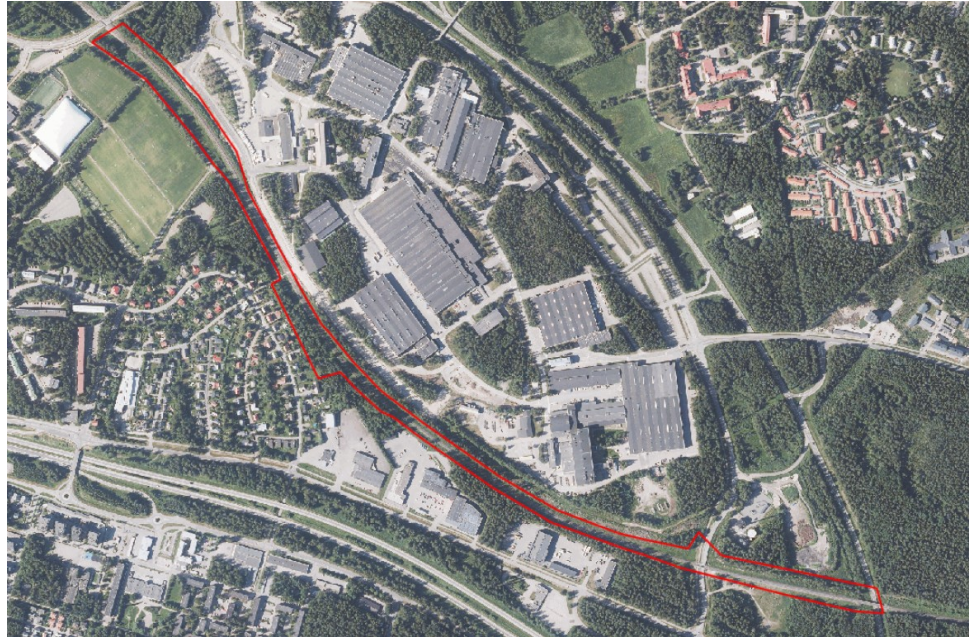


Läget på de områden som omfattas av detaljplanen finns angivet på guidekartan. Områdena har märkts ut med rött.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi



På ortoflygbilderna ovan från år 2021 har de preliminära detaljplanegränserna angivits enligt ordningen från väst till öst.

Mål för planeringen

På Trafikledsverket pågår utarbetandet av en järnvägsplan för höjande av hastigheten på järnvägen när det gäller sträckan mellan Vasa och Seinäjoki. Utifrån planen är det meningen att en grundlig förbättring görs på banavsnittet i anslutning till banans skick och hastighetsbegränsningar. Målet med detaljplanen är att undersöka en utvidgning av järnvägsområdet i och med konstaterade behov av tilläggsutrymmen som identifierats i järnvägsplanen. Breddningen av järnvägsområdet kommer att förbättra spårets geometri och stabilitet och möjliggöra utveckling av person- och godstrafik. Trafiksäkerheten kommer att förbättras genom att ta hänsyn till frisiktsområdena.

Anhängiggörande

Planläggningsbeslutet för detaljplanen har fattats av stadsmiljönämnden 13.12.2023 i samband med att planläggningsöversikten 2024 godkändes. Detaljplaneändringen anhängiggörs med ett tjänsteinnehavarbeslut 23.8.2024.

Plansituation

LANDSKAPSPLAN

Det område som detaljplanläggningen gäller hör till Österbottens landskapsplan 2040. Österbottens landskapsplan 2040 har godkänts av landskapsfullmäktige 15.6.2020 och trätt i kraft 11.9.2020. I landskapsplanen har för planområdet anvisats **Område för tätortsfunktioner** och **rekreationsområde**. De östligaste områdena finns på Långskogens område, som har anvisats som **Område för kemisk industri och lagring** samt **Industri- och lagerområde**. Den centralaste rollen har **banavsnittet som ska förbättras**, som går genom alla de fem områdena.



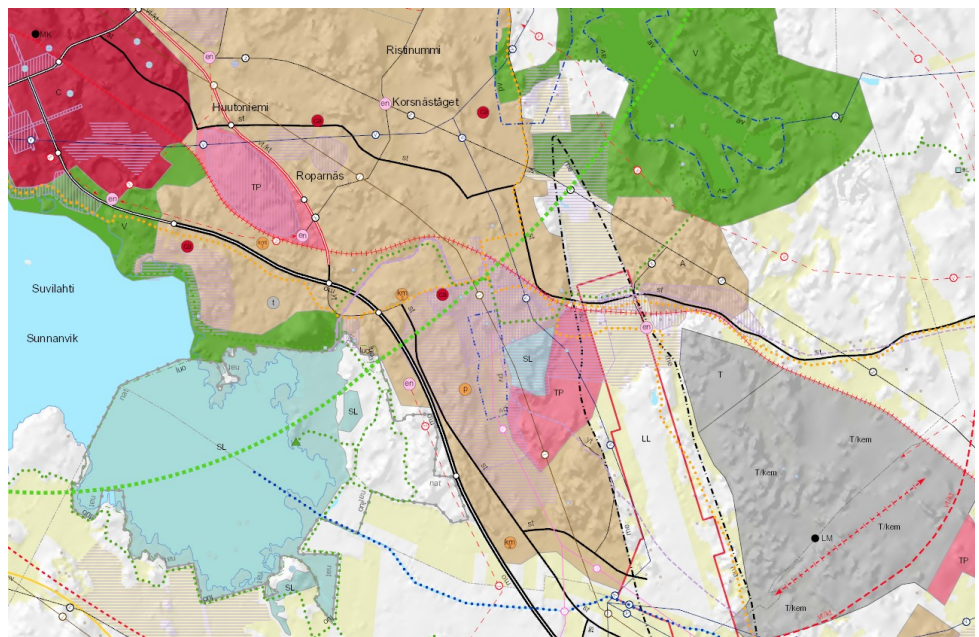
Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

I Gamla Vasa finns **byggd kulturmiljö av riksintresse** och **nationellt värdefullt landskapsområde**. Spårområdet på norra sidan av Runsor finns på **område för flygtrafik** och **flygbullerområde**.

På planområdet går en **riktgivande cykelled** från Gamla Vasa österut. Genom området går också en **stomvattenledning** samt **överföringsavlopp**. På motsvarande sätt går alldeles i områdets norra del på Högbacken en stomvattenledning och ett **förbindelsebehov för kraftledning**. Runt omkring Vasa från den södra kusten till den norra kusten på Korsholms sida bildas en ring för ett **behov av ekologisk förbindelse**.

Österbottens förbund har inlett utarbetandet av Österbottens landskapsplan 2050 i enlighet med landskapsstyrelsens beslut av 28.9.2020. Österbottens landskapsplan 2050 är en strategisk plan, där nationella målsättningar kombineras med landskapets egna målsättningar. Planen utarbetas som en helhetslandskapsplan som täcker hela landskapet och behandlar alla de delområden som har en betydande inverkan på samhällsstrukturen och markanvändningen. Utkastet till landskapsplan har varit framlagt våren 2023, och det är på det område som detaljplaneändringen gäller till innehållet likadant som i den gällande landskapsplanen. Den nya landskapsplanen innehåller mindre förändringar i kraftledningarnas sträckning och deras anslutningsbehov.



Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040. Spåret har avbildats på plankartan med en röd streckmarkering från nordväst till sydost.

De områden som omfattas av detaljplanering finns i tre olika generalplaner. Den östligaste delen av området, drygt 1200 kvadratmeter, är inte generalplanerad. Bestämmelserna i generalplanerna måste beakta att de inkluderar avsnitt från den gamla naturvårdslagen samt markanvändnings- och bygglagen.



GENERALPLAN

Större delen av planområdet hör till Vasa generalplan 2030. Generalplanen 2030 har godkänts i stadsfullmäktige 13.12.2011 och kungjorts tråda i kraft 18.9.2014. I planen anvisas följande användningsändamål för det område som planen gäller:

- **Område för järnvägstrafik (LR)**
- **Jordbruksområde (MT):** Området är avsett för jordbruk.
- **Område för rekreation (V):** Området reserveras för allmän rekreativ 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 friluftsområdesplanerna, vilka uppgjorts i samband med generalplanen.
- **Jordbruks-/rekreativsområde (MT/V)**
- **Skyddsgrönområde (EV)**
- **Bostadsområde dominerat av småhus (AP):** Området reserveras i huvudsak för småhus. I området får också placeras service- och arbetsplatsverksamhet som inte förorsakar miljöolägenheter.
- **Område för koloniträdgård (RP):** På området får byggas fritidsbostäder enligt detaljplan.
- **Översvämningssområde (tulva1):** Område där byggnadsdelar som är känsliga för översvämningsskador ska vara på minst 3,2 m höjd (N 60).
- **Bullerzon för flygtrafik (me):** Vid planeringen och planläggningen av områdesanvändningen bör flygbullerkonsekvenserna beaktas samt eventuella specialåtgärder och begränsningar för byggandet fastställas.
- **Nationellt värdefullt kulturmiljöområde (sk1):** Byggnadsarvet värnas genom att området hålls i ändamålsenlig användning. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd bör bevaras. När området bebyggs eller på annat sätt ändras bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras. På området ska ansökas om tillstånd för miljöåtgärder och rivningslov för byggnad enligt 128 och 127 § i markanvändnings- och bygglagen.
- **Nationellt värdefullt landskapsområde (ma1):** Området bör användas så att dess landskapsmässiga värden på nationell nivå tryggas. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd bör bevaras. När området bebyggs eller ändras på annat sätt bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras.
- **För landskapet värdefullt landskapsområde (ma2):** Området bör användas så att dess för landskapet viktiga landskapsmässiga värden tryggas. Områdets arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd bör bevaras. När området bebyggs eller ändras på annat sätt



bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras. Avgränsningen av området och principerna för markanvändningen fastställs med preciserande planer.

- **Område med fast fornlämning som fredats med stöd av lagen om fornminnen (sm):** Utgrävning, täckning och ändring av området eller andra åtgärder är förbjudna med stöd av lagen om fornminnen. Markanvändningsplanerna för området skall skickas till Museiverket för utlåtande.
- **Snöskoterled**

Den västligaste delen av planområden hör till delgeneralplan för centrum 2040. Delgeneralplan för centrum 2040 trädde i kraft i augusti 2019. I planen anvisas följande användningsändamål för det område som planen gäller:

- **Område för järnvägstrafik (LR)**
- **Område för offentlig service och förvaltning (PY):** Området reserveras i huvudsak för offentlig verksamhet och verksamhet med offentlig karaktär. På området får i viss mån även andra arbetsplatser och bostäder placeras.
- **Område för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU)**
- **Huvud- eller områdesled i cykelvägsnätverket**

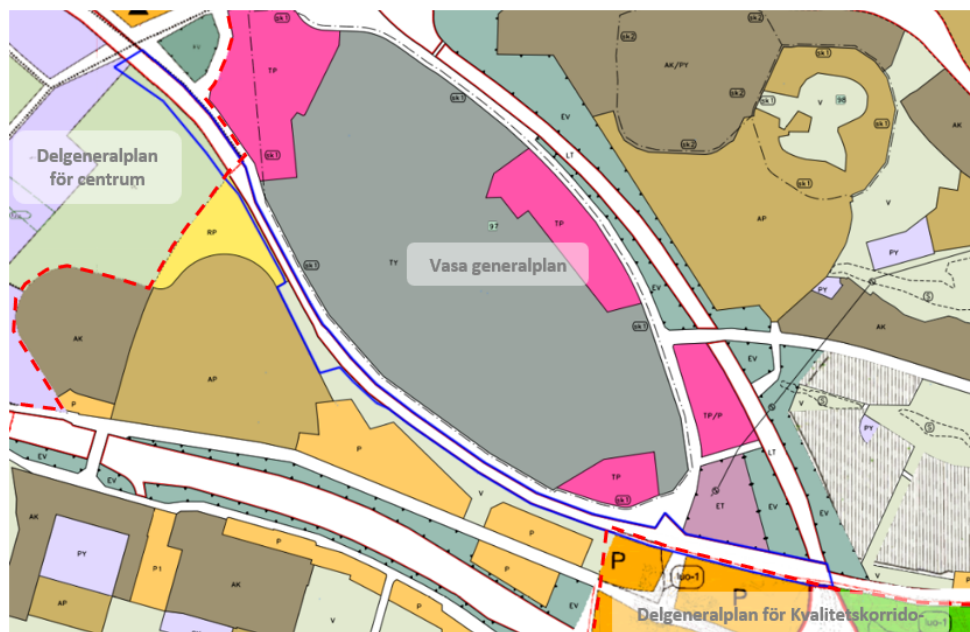
Delgeneralplan för Långskogen gäller för Långskogen söder om järnvägen. Delgeneralplan för Långskogen trädde i kraft i november 2018. I planen anvisas följande användningsändamål för det område som planen gäller:

- **Jord- och skogsbruksdominerat område (M):** 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 området får inte genomföras sådana åtgärder som försvagar den ekologiska förbindelsen genom området.
- **Riktgivande kraftledning:** Byggnader får inte placeras på kraftledningens byggnadsbegränsningsområde.
- **Industri- och lagerområde där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras (T/kem):** På området kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktiv om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen. Vid detaljplanering och annan noggrannare planering ska de skyddsavstånd som verksamheten kräver beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt. På området får även placeras byggnader, konstruktioner och anordningar som används för elöverföring samt byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och kylenergi samt nätverk som möjliggör deras drift och distribution. I den noggrannare planeringen ska en räddningsförbindelse till området från två håll säkerställas för räddning och evakuering. Räddningsvägen ska säkerställas även under byggnadstiden.
- **Industrispårvägsområde (LRT):** Inom området är det tillåtet att placera spårvägar och byggas byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktioner.



- **Område som är viktigt för naturens mångfald (luo3):** för flygekorrar möj-
ligen värdefull livsmiljö som ska utredas närmare vid detaljplanering

Dessutom ansluter gränsen för planeringsområdet till Kvalitetskorridorens delgeneralplan söder om området kring Strömbergsgatan och Förbindelsevägen. Kvalitetskorridorens delgeneralplan trädde i kraft i augusti 2014. Delgeneralplan utser ett **värdefullt område eller fauna med tanke på naturens mångfald (luo-1)**, som sträcker sig något över spårområdet. Enligt bestämmelsen ”På området finns flygekorrars föröknings- och viloplatser enligt naturskyddlagen 49 §. På området får inte åtgärder utföras som kan försämra flygekorrans livsmiljö. På området gäller en åtgärdsbegränsning enligt MBL 128 §.”



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vaasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi



På bilderna ovan anvisas plangränserna (blå) på en kombinerad karta över generalplanerna.

DETALJPLAN

Planeringsområdet är detaljplanerat med undantag för det västligaste järnvägsområdet i Gamla Vasa. Det finns åtta giltiga detaljplaner inom planeringsområdet:

- ak995 fastställd 21.8.2014
- ak885 fastställd 22.10.2002
- ak633 fastställd 5.9.1984
- ak412 fastställd 17.12.1970
- ak731 fastställd 23.12.1991
- ak975 fastställd 27.1.2012
- ak1115 fastställd 1.4.2022
- ak1110 fastställd 18.5.2021

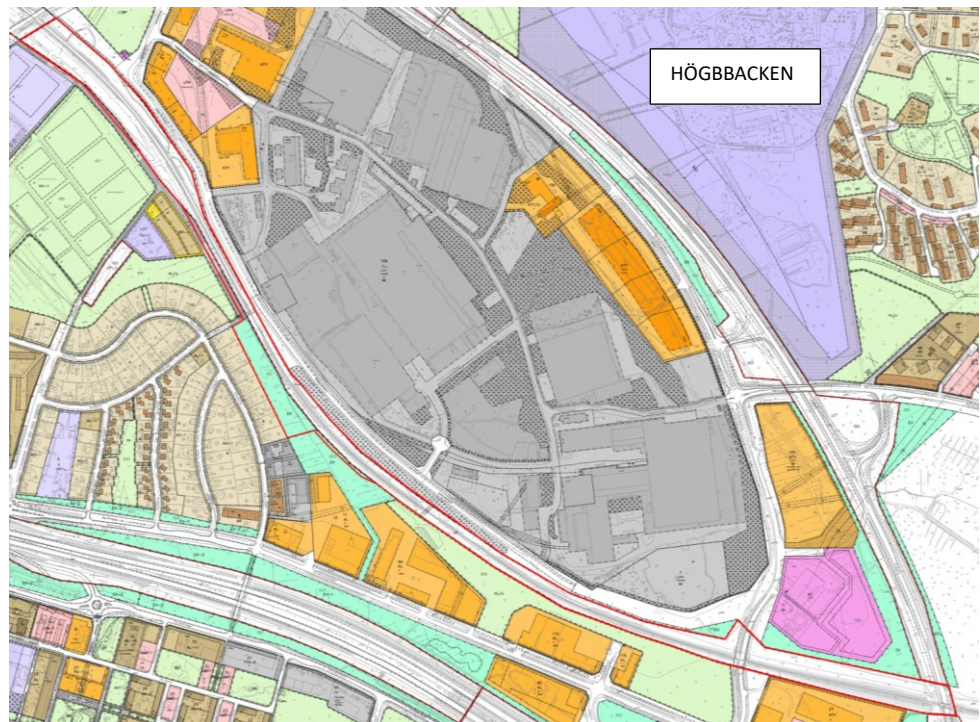
I detaljplanerna anvisas följande användningsändamål för det område som planen gäller:

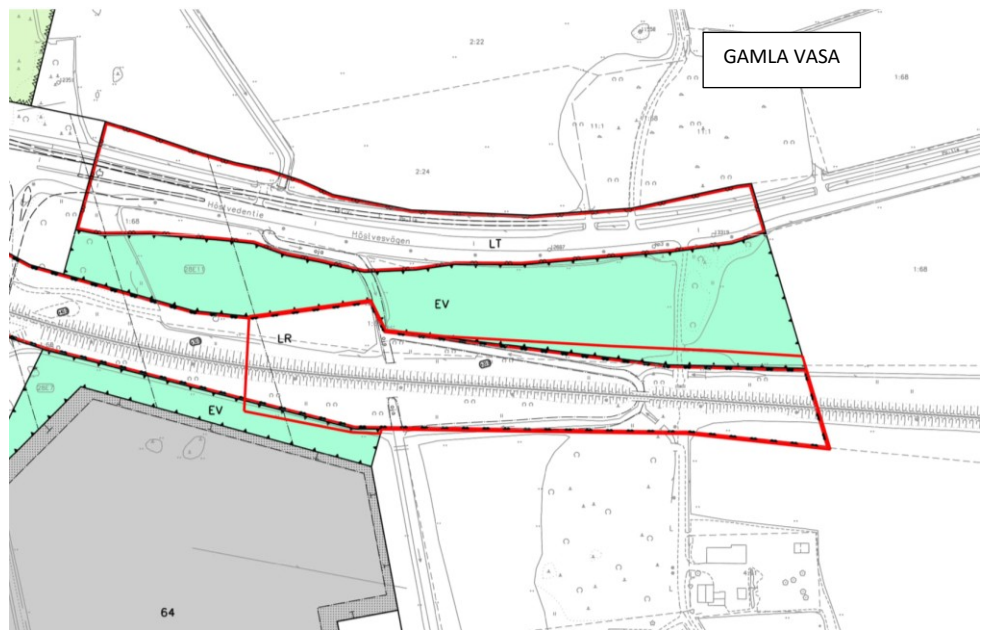
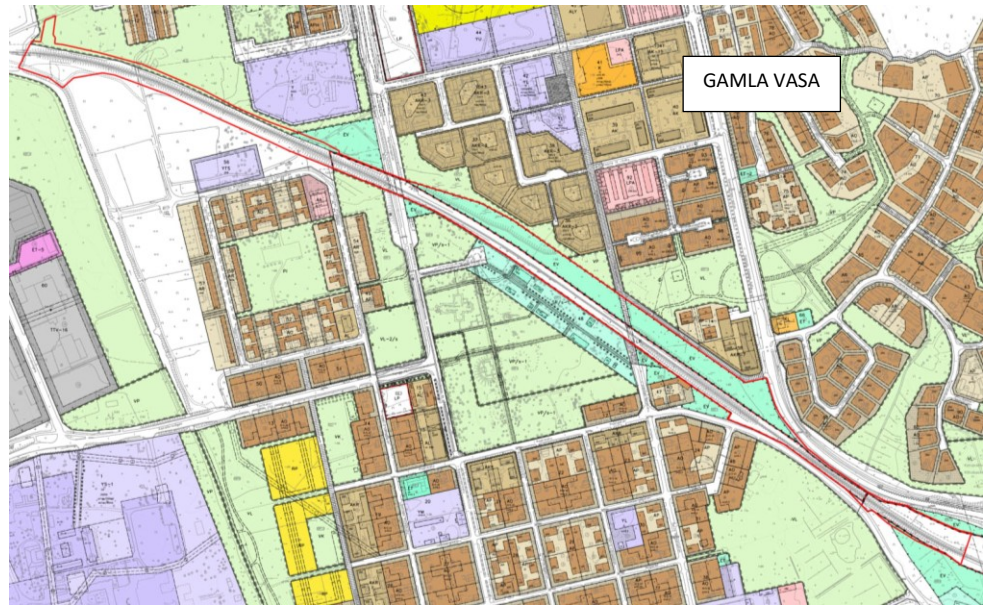
- **Järnvägsområde (LR)**
- **Skyddsgrönområde (EV)**
När det gäller ak1110: *En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområdet och järnvägsområdet ska bildas på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet.*
- **Jord- och skogsbruksområde (M)**
När det gäller ak1110: *Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området. Området är huvudsakligen skog. På området får inte utföras sådana åtgärder som försvagar den*



ekologiska förbindelsen som löper genom området. Flygekorrens förökning- och rastplatser samt artens passager ska beaktas då åtgärder för skogsvården planeras.

- **Industrispårvägsområde (LRT)**
Inom industrispårvägsområdet kan placeras spårvägar och byggas byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.
- **Alueen osa, jolla sijaitsee liito-oravan elinpiiri (s-1)**
Åtgärder och behandling av trädbeståndet som vidtas på området får inte försvaga flygekorrens livsmiljö.
- **Parkområde (P)**
- **Byggnad som bör bevaras (sr)**
- **Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik (pp)**
- **Gatuområde**
- **Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde (a)**
- **Planskild korsning (e)**
- **Del av trafikområde där gata går under järnvägsområde**
- **Ungefärligt läge för utfart**
- **För skyddsområde för järnväg och allmän väg reserverad del av område (su)**
- **För ledning reserverad del av område, elektricitet (z)**
- **För underjordisk ledning reserverad del av område, vatten (v)**
- **För underjordisk ledning reserverad del av område, värme (l)**





Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi



Bilderna ovan visar de preliminära detaljplangränserna i ordning från väst till öst ovanpå kartsammanställningen över detaljplanerna.

Utredningar

Vid planeringen av detaljplanen kommer man att utnyttja Trafikledsverkets planeringsmaterial för järnvägsplanen på sträckan Seinäjoki-Vasa. Dessutom kommer det användas naturutredningar av området som utarbetades under 2022 och 2024.

Andra eventuella undersöknings- och utredningsbehov i anslutning till detaljplaneändringen framgår under planprocessen och utredningar görs vid behov.

Markägförhållanden

Området som ska planeras ägs huvudsakligen av staten (Trafikverket) och Vasa stad. I Gamla Vasa ägs ett avsnitt på cirka tre hundra meter invid järnvägen av Vasas evangelisk-lutherska kyrkliga samfällighet som en del av Gamla Vasa prästgård.

Intressenter

Intressenter i planarbetet är:

- Planområdets och grannfastigheternas markägare, arrendatorer och invånare
- De företag och föreningar som är verksamma på området, alla andra som använder området
- Stadens sakkunnigmyndigheter:
 - Planläggningen, Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Miljösektorn, Koncernförvaltningen, Ungdomsfullmäktige, Rådet för personer med funktionsnedsättning i Vasa, Äldrerådet
- Övriga myndigheter och samarbetsparter:



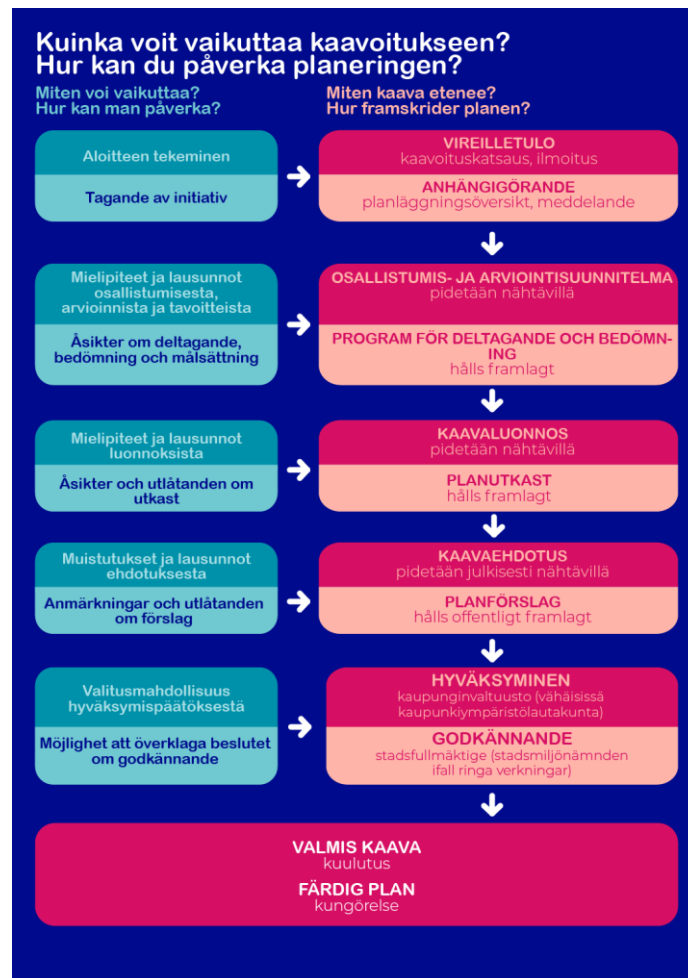
Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

Trafikledsverket, Vasas evangelisk-lutherska kyrkliga samfällighet, NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens räddningsverk, polisinspektionen i Österbotten, 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

Ordnanande av deltagande och växelverkan

Hur planläggningen framskrider:



Anhängiggörandet av detaljplaneändringen och framläggandet i de olika skedena meddelas per brev till de ägare och arrendatorer som framgår av fastighetsregistret samt med kungörelse i enlighet med stadens kungörelsepraxis.

Därtill ordnas det växelverkansmöten varvid intressenterna också har möjlighet att delta i beredningen av planen. Av myndigheterna begärs utlåtanden separat. Intressenterna kan delta i beredningen av planen på följande sätt:



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

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

Deltagande **med en muntlig eller skriftlig åsikt** under den tid som programmet för deltagande och bedömning är framlagt (14 dygn). Intressenterna hörs om utgångspunkterna och utredningarna, planarbetets tidtabell, de preliminära målen, fastställandet av intressenter samt om ordnandet av växelverkan. Åsikterna tillställs Vasa stads Planläggning.

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 tillställs Vasa stads Planläggning.

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

Deltagande **med en skriftlig anmärkning** under den tid planförslaget är framlagt (30 dygn). Anmärkningarna tillställs Vasa stads Planläggning. 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 detaljplanen får sökas genom besvär hos Vasa förvaltningsdomstol (OAL 188 §).

Konsekvensbedömning

I planbeskrivningen kommer det att redogöras för planens konsekvenser. Avsikten är att åtminstone följande konsekvenser ska bedömas i planarbetet:

- konsekvenser för samhällsstrukturen och trafiken
- konsekvenser för naturen, naturmiljön och landskapet
- konsekvenser för människornas levnadsförhållanden
- konsekvenser för den byggda miljön
- konsekvenser för samhällsekonomin

Konsekvenserna bedöms i samarbete med sakkunniga på de olika delområdena.

Myndighetssamarbete

Planläggningsarbetet görs i samarbete med representanter för olika förvaltningar. Utlåtanden om ärendet begärs av myndigheter och samarbetsparter i alla planskeden. Lagstadgade myndighetssamråd ordnas vid behov i början av planprocessen och efter det offentliga framläggandet.

Avtal

Planändringen förutsätter inget markanvändningsavtal.



Kaavoitus • Planläggningen

PL | PB 2, 65101 Vaasa | Vasa
Kirkkopuistikko 26 A, 2 krs | vån
Puh • Tfn +358 (0)40 188 4187
kaavoitus@vaasa.fi

Tidtabell

Målet är en lagakraftvunnen detaljplan i början av 2026.

Det är också möjligt att följa med planprocessens framskridande på Planläggningsens webbplats: www.vaasa.fi/sv/planlaggningen

Kontaktuppgifter


Det är möjligt att diskutera detaljplaneändringen genom att ett möte överenskoms med planeraren.

Planläggningsingenjör Heidi Kangasluoma, tfn +358 (0)40 170 3349
heidi.kangasluoma@vaasa.fi

Planläggningens kansli, tfn +358 (0)40 188 4187, planlaggningen@vasa.fi
Kyrkoesplanaden 26 A, 2 vån., 65100 Vasa

Det är också möjligt att följa med hur planläggningen framskrider på Planläggningens webbplats: www.vasa.fi/planlaggningen.

Underskrift



Planläggningsdirektör Päivi Korkealaakso

Laghänvisningar

Lag om områdesanvändning: 52 §, 62–67 §, 188 §
Markanvändnings- och byggförordningen: 27 § och 30–32 §



Blankett för uppföljning av detaljplanen

Detaljplanens basuppgifter och sammandrag

Kommun	Vasa	Datum för ifyllande	11.5.2026
Planens namn	Justering av järnvägens områdesavgränsningar		
Datum för godkännande	23.3.2026	Förslagsdatum	3.12.2025
Godkännare	V - kommunfullmäktige	Anmält datum för anhängiggörande	23.8.2024
Permanent plankod		Producentens plankod	1134
Planområdets areal [ha]	32,4427	Ny areal för detaljplan [ha]	1,3985
Underjordiska utrymmenas areal [ha]		Arealen för den ändrade detaljplanen [ha]	31,0442

Stranddetaljplan

Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

Byggplatser för fritidshus [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	32,4427	100,00	0	0,00	1,3985	0
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,3050	
R sammanlagt						
L sammanlagt	27,3165	84,2			5,2809	
E sammanlagt	5,1262	15,8			-2,6860	
S sammanlagt						
M sammanlagt					-0,8914	
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	0,0000	0,00	0	0,0000	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring av skyddade byggnader	
	[antal]	[k-m ²]	[antal ±]	[k-m ² ±]
Sammanlagt	0	0	0	0

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m ²]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m ² ±]
Sammanlagt	32,4427	100,00	0	0,00	1,3985	0
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt					-0,3050	
VP					-0,3050	
R sammanlagt						
L sammanlagt	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 sammanlagt	5,1262	15,8			-2,6860	
EV	5,1262	100,0			-2,6860	
S sammanlagt						
M sammanlagt					-0,8914	
M					-0,8914	
W sammanlagt						