



DETALJPLANEBESKRIVNING
DETALJPLAN NR 1086

LÅNGSKOGENS STORINDUSTRIOMRÅDE DETALJPLAN OCH DETALJPLANEÄNDRING

PLANLÄGGNINGEN 21.6.2018
JUSTERINGAR 13.7.2018, ÄNDRINGAR 14.9.2018, JUSTERINGAR 28.9.2018, 9.10.2018 KORRIGERING I PUNKT 9.0

detaljplaneändringsområdet i Långskogens södra del används namnet Långskogens storindustriområde till skillnad från verksamhetslokals-, industri och lagerområdet i Långskogens norra del. I beskrivningen som gäller det här detaljplaneprojektet används i allmänhet den förkortade formen Långskogens detaljplaneutkast eller Långskogens detaljplaneförslag.

1.3. Planens syfte

Målet för detaljplanearbetet är att ange principerna för markanvändning och byggande som möjliggör byggandet av ett storindustriområde i södra delen av Långskogen. Avsikten är att på planeringsområdet anvisa kvartersområden för industri- och lagerbyggnader där anläggningar för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras. Primärt mål är att göra det möjligt att placera en ackumulatorfabrik på området men ett önskemål med planen är även att möjliggöra anknytande funktioner och annan industri såsom underleverantörers etablering på området. Hela området Långskogens utvecklas som arbetsplats- och industriområde.

Målet är en funktionell och säker helhetslösning, där storindustrietablering skulle medföra så stor nytta som möjligt för hela Vasaregionen tack vare fler arbetsplatser och ökad dragningskraft för regionen. Utöver beaktandet av industrins behov bör även naturvärdena tryggas. Ett mål är också att värna om områdets kulturhistoriska värden och kulturmiljövärden.

Planeringen genomförs i samarbete med Korsholms kommun. Planområdena Långskogen och Granholmsbacken bildar tillsammans ett nytt storindustriområde.

1.4. Beskrivningens innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIKATIONSUPPGIFTER	3
1.1. Identifikationsuppgifter	3
1.2. Planområdets läge	3
1.3. Planens syfte	4
1.4. Beskrivningens innehållsförteckning	5
1.5. Förteckning över bilagor till beskrivningen	7
1.6. Förteckning över övriga handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör detaljplanen	7
2. SAMMANDRAG	9
2.1. Planprocessens olika skeden	9
2.2. Detaljplan	9
2.3. Genomförandet av detaljplanen	10
3. UTGÅNGSPUNKTER	11
3.1. Allmän beskrivning av området	11
3.2. Naturmiljö	12
3.3. Den byggda miljön	26
3.4. Kulturmiljö	28
3.5. Markägoförhållanden	32
3.6. Förorenad mark	32
4. SÄRSKILDA UTREDNINGAR	33
4.1. Etablering av kemisk storindustri	33
4.2. Program för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm	38
4.3. Vatten-/energifrågor beträffande Vasas och Korsholms ackumulatorfabriker	40
4.4. Energifrågor beträffande Långskogens och Granholmsbackens områden	40
4.5. Utvecklingskorridor på avsnittet Vasa-Seinäjäoki	41
4.6. Trafikutredningar beträffande områdena Långskogen och Granholmsbacken	43
4.7. Geotekniska granskningar i anslutning till Långskogens storindustriområde	57
4.8. Spårterminalområde för Vasaregionens logistikområde	58
4.9. Dagvattenutredning och –plan för områdena Långskogen och Granholmsbacken	59
4.10. Massaberäkning på Långskogens och Granholmsbackens områden	66
5. PLANER SOM BERÖR PLANERINGSOMRÅDET OCH ANDRA BESLUT	68
5.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen	68
5.2. Landskapsplaner	69
5.2.1. Österbottens landskapsplan	69
5.2.2. Österbottens landskapplan 2040	70

5.3.	Generalplaner	71
5.3.1.	Vasa generalplan 2030.....	71
5.3.2.	Delgeneralplan för Långskogen	73
5.3.3.	Delgeneralplan för Granholmsbacken	74
5.3.4.	Ändring av delgeneralplanen för Granholmsbacken	74
5.3.5.	Delgeneralplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken 14.9.2018	74
5.4.	Detaljplaner.....	76
5.4.1.	Detaljplanerna för Långskogens norra del	76
5.4.2.	Detaljplan för Långskogens södra del	77
5.4.3.	Detaljplan för Granholmsbacken I	77
5.4.4.	Detaljplan för Granholmsbacken II.....	77
5.5.	Andra beslut som berör planeringsområdet.....	77
6.	OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN	78
6.1.	Behovet av detaljplanering	78
6.2.	Planeringsstart och beslut som gäller den.....	78
6.3.	Deltagande och samarbete	78
6.3.1.	Intressenter	78
6.3.2.	Deltagande och växelverkansförfaranden	78
6.3.3.	Myndighetssamarbete.....	79
6.4.	Detaljplanens mål.....	79
6.4.1.	Mål utgående från högre plannivåer	79
6.4.2.	Vasa stads mål	80
6.4.3.	Säkerhets- och miljösynpunkter	80
6.5.	Programmet för deltagande och bedömning, utlåtanden och åsikter samt beaktandet av dem	80
6.6.	Detaljplaneutkastet	83
6.6.1.	Helhetsstruktur och dimensionering	83
6.6.2.	Utlåtanden och åsikter samt beaktandet av dem	86
6.6.3.	Detaljplaneutkastets konsekvenser	94
6.7.	Mål som uppkommit under beredningens gång, precisering av målen	96
6.8.	Detaljpanelösning och motiveringarna till den	96
7.	REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	99
7.1.	Helhetsstruktur och dimensionering, ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018.....	99
7.1.1.	Helhetsstruktur.....	101
7.1.2.	Dimensionering	101
7.2.	Områdesreserveringar, ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018	102

7.2.1.	Kvartersområden.....	102
7.2.2.	Gatu- och trafikområden.....	104
7.2.3.	Jord- och skogsbruksområden.....	105
7.2.4.	Specialområden	106
7.2.5.	Naturobjekt	106
7.2.6.	Kulturobjekt och -områden	106
7.2.7.	Dagvatten.....	107
7.2.8.	Samhällsteknisk försörjning	107
7.3.	Detaljplaneförslaget, offentligt framlagt 1 – 31.8.2018	108
7.4.	Utlåtanden och anmärkningar samt beaktandet av dem.....	111
7.5.	Ändringar i detaljplaneförslaget.....	126
7.6.	Ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018	128
7.7.	Detaljplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken 14.9.2018	132
7.8.	Konsekvensbedömning beträffande planläggningen för Långskogen och Granholmsbacken	133
8.	GENOMFÖRANDEN AV DETALJPLANEN	134
8.1.	Planer som styr eller åskådliggör genomförande.....	134
8.1.1.	Produktionsvägen och kraftledningar.....	134
8.1.2.	Skyddsgrönområdets växtlighetszoner	134
8.1.3.	Skötselklasser för grönområden.....	135
8.2.	Genomförande	136
9.	BLANKETT FÖR UPPFÖLJNING AV DETALJPLANEN	137

1.5. Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning
2. Konsekvensbedömning för planläggningen av GigaVasa-området. Förslagsskedet. FCG Design och planering Ab 27.6.2018, justeringar 19.9.2018

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

Långskogen: Kulturlandskapsinventering. Annika Harjula. Österbottens museum, Vasa stadsplanering 2007.

Genomförande av spårterminalområde för Vasaregionens logistikområde. Preliminär översiktsplan över genomförandet av spårterminalområdet 2011. VR Track Oy och Ramboll liikennejärjestelmä Oy.

Utvecklingskorridor mellan Vasa och Seinäjoki, Förberedande utredning 1/2015. Sito Oy.

Natur- och landskapsutredning i fråga om Långskogen i Vasa 2017, Planläggningen.

Naturtyps- och växtinventering på Långskogens storindustriområde 2017, Planläggningen 2017.

Långskogen i Vasa, Fornminnesutredning utgående från kartmaterial 2017. Mikrolitti Oy.

Konsekvensbedömning beträffande delgeneralplanen för Långskogen, utkastskedet. FCG Design och planering Ab 16.11.2017.

T-kem-planutredning beträffande Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy 28.11.2017.

Program för bedömning av miljökonsekvenserna av Vasas och Korsholms ackumulatorfabrik. Gaia Consulting Oy 22.12.2017.

Trafikutredning som berör Långskogen och Granholmsbacken. Sitowise 3.5.2018, revideringar i september 2018.

Stabilitetsgranskning av järnvägen vid detaljplaneområdena Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm. Ramboll Finland Oy 23.5.2018.

Dagvattenutredning och -plan för Långskogens och Granholmsbackens områden. Rapport. FCG Design och planering Ab 15.6.2018.

Översiktlig nivågranskning och massaberäkning för Långskogens och Granholmsbackens områden. Översiktsplan/ rapport. FCG Design och planering Ab 18.6.2018.

Situationen i fråga om flygekorrar och åkergrödor på Långskogens storindustriområde 18.6.2018. Vasa stad, Planläggningen.

2. SAMMANDRAG

2.1. Planprocessens olika skeden

Inledande och program för deltagande och bedömning

Stadsstyrelsens planeringssektion beslutade 29.8.2017 att detaljplaneringen inleds och godkände programmet för deltagande och bedömning för framläggande och begäran om nödvändiga utlåtanden.

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt under tiden 16.10–30.10.2017 för framförande av åsikter. Nio utlåtanden erhöles.

Detaljplaneutkast

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 16.1.2018 utkastet till detaljplan och detaljplaneändring för framläggande för hörande i beredningsskedet och begäran om utlåtande.

Detaljplaneutkastet var framlagt under tiden 8.2–9.3.2018 för framförande av åsikter och utlåtanden. Tre åsikter och 13 utlåtanden om utkastet lämnades in.

Detaljplaneförslag

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 26.6.2018 förslaget till detaljplan och detaljplaneändring för offentligt framläggande och begäran om utlåtande.

Detaljplaneförslaget var offentligt framlagt under tiden 1-31.8.2018. En anmärkning och 11 utlåtanden lämnades in beträffande förslaget.

2.2. Detaljplan

Detaljplaneförslaget möjliggör etablering av en kemiindustrikoncentration i Långskogen i Vasa. Kemiindustriområdet fortsätter över kommungränsen till Granholmsbacken i Korsholm. På dessa områden bildas ett enhetligt storindustriområde ca på 500 ha invid Vasaregionens logistikcentrum. Detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar 335 ha av detta område.

På Långskogens planeringsområde anvisas tre nya omfattande kvartersområden med beteckningen T/kem (Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras). T/kem-kvartersområdena omfattar totalt 228 ha där det är möjligt att bygga sammanlagt 748000 m² våningsyta. I den södra delen finns 10 ha kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T) och 11,5 ha kvartersområden för en godstrafik (LTA-3) för Vasas och Korsholms gemensamma logistikcenter.

Gränsen för logistikcentrets kvartersområde för godstrafik, vilket finns bredvid kommungränsen detaljplanerats år 2012, justeras på grund av en flyttning av kommungränsen.

På planeringsområdets anvisas två gator. Huvudgatan Produktionsgatan finns i mitten av området och förenar Långskogens och Granholmsbackens industri och logistikområden. Kurirvägen förenar logistikområdena och Långskogens T/kem-kvartersområden.

De nuvarande skogs- och åkerområdena som blir utanför byggnadskvarteren och gatorna anvisas som jord- och skogsbruksområde (M) eller jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY) eller område för närrecreation (VL).

En del av de värdefulla områdena och objekten i naturmiljön på planeringsområdet samt de viktigaste kulturmiljöobjekten och landmärken anslutning till lantbrukssamhället bevaras. De ovan nämnda områdena och objekten finns utanför kvartersområdena förutom två naturobjekt och ett landmärkesobjekt.

2.3. Genomförandet av detaljplanen

Byggandet i kvarteren i planeringsområdet sker sannolikt småningom efter behov. För den detaljerade planeringen av och byggandet i kvartersområdena behövs planer över gator och vatten- och avloppsnät, energi osv. Eftersom det kommer att finnas sådana funktioner på området som har särskilda krav, t.ex. stort behov av energi, är det inte möjligt att bygga alla samhällstekniska lösningar på förhand utan de måste anpassas till de krav som den kommande verksamheten förutsätter.

3. UTGÅNGSPUNKTER



Flygbild från år 2016. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med svart linje på flygbilden.

3.1. Allmän beskrivning av området

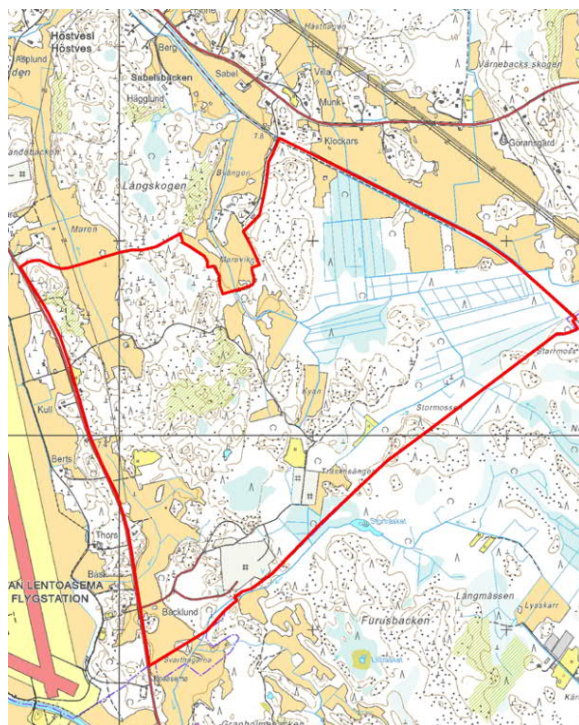
Väster om planeringsområdet finns flygfältets start-/landningsbana och bakom den bebyggelsen i Gamla Vasa, Vaasa Airport Park och bebyggelsen i Runsor. Norr om planeringsområdet finns nya Långskogens industriområde, i norr och öster Höstves bybebyggelse och järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa. Söder om planeringsområdet finns kommungränsen mellan Vasa och Korsholm och på Korsholms sida finns största delen av Vasaregionens logistikcentrum som är under uppbyggnad, jord- och skogsbruksområden samt Helsingby och Toby bybebyggelse.

Planeringsområdet består till största delen av obebyggt jord- och skogsbruksområde. Vid utkanterna av skogsområdena och mellan dem finns små åkrar. I planeringsområdets södra del

finns den del av Vasaregionens logistikcentrum som finns på Vasas sida, ett askuppsamlingsområde och motorsportbanor. I planeringsområdets närområden finns gles bebyggelse.

3.2. Naturmiljö

Planeringsområdets natur och landskap samt naturtyper och växtlighet har utretts på Vasa stads planläggning år 2017. Utredningarna är "Vaasan Laajametsän luonto- ja maisemaselvitys 2017, Planläggningen" och "Naturtyps- och växtinventering på Långskogens storindustriområde 2017, Planläggningen".

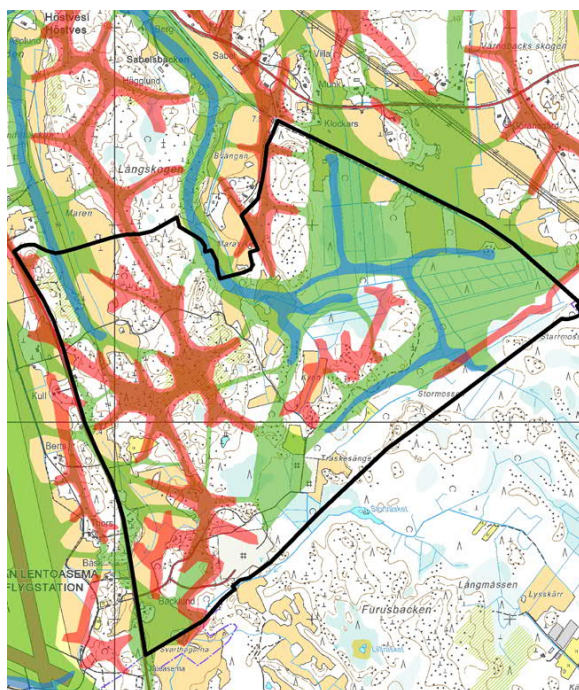


Utredningsområde

Område som natur- och landskapsutredningen samt naturtyps- och växtlighetsinventeringen berör.

Landskapsstruktur

I storlandskapet är Långskogen belägen på Höstvesåsen som går från sydost till nordväst mellan Grundfjärden och Kyrö älvdal. Långskogens grandominerade blandskogar, blockrika och låga moränåsar samt jämna åkerdalar är ett typiskt österbottniskt kustlandskap.



Landskapsstruktur

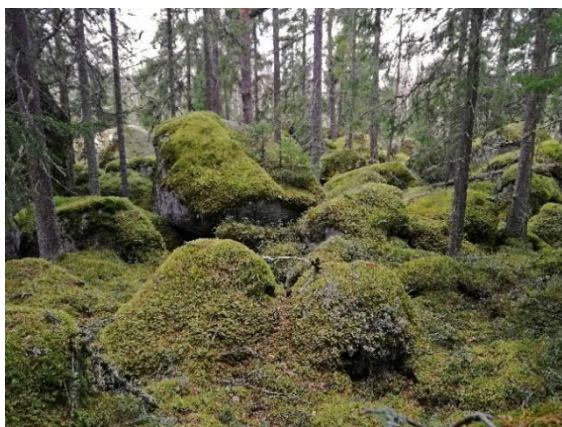
- Vattenuppsamlingsområde
- Vattendelare
- Dal



En del av planeringsområdets norra del från väster mot öster. I förgrunden åkerskiftet i dalen som går i riktningen sydost-nordväst och bakom dem skogsskiftet. I bakgrunden ett åkerområde där järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa samt Lillkyrovägen går.

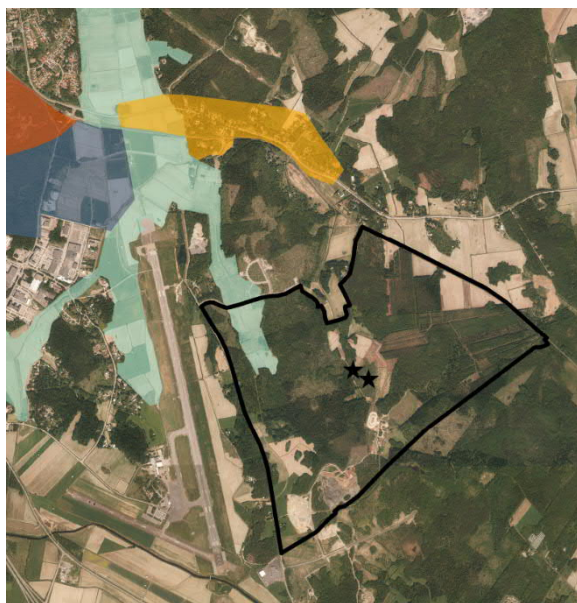


Planeringsområdets norra del från väster mot öster. I förgrunden en del av Höstvesåsen med ungt trädbestånd i stenig terräng. I bakgrunden åkerskiftet och skogsöar i dalen. Till vänster i den övre delen ett avverkat område och ett gatuområde som ingår i Långskogens norra dels detaljplaneområde.



Planeringsområdet är till största delen obebyggt jord- och skogsbruksområde. Skogsåsarna består av splittrade och till ytan varierande grundmoränområden där tydliga toppar saknas. På åsarna finns en uppseendeväckande stor mängd flyttblock och blockfält. På låglänta ställen finns mindre, försumpade områden. Skogarna består i allmänhet av grandominerad blandskog av varierande ålder. Väster om Långskogen finns Grundfjärdsdalen, vars sidodal sträcker sig till planeringsområdets norra och västra delar. I sidodalen samt mellan och öster om åsarna finns små åkrar. De obebyggda dalarna bidrar också till upprätthållandet av ekologisk hållbarhet och vattenbalans i området. Öster om Långskogen, på Korsholms kommuns område finns en omfattande dal i riktningen sydväst-nordost. Toby-Laihela ådal finns söder om Långskogen.

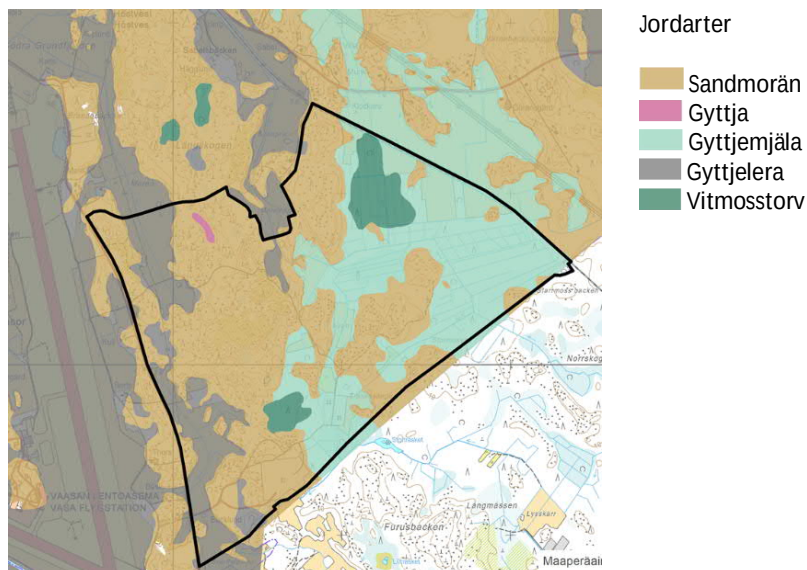
Värdefulla områden



Värdefulla områden på utredningsområdet och i dess närområden

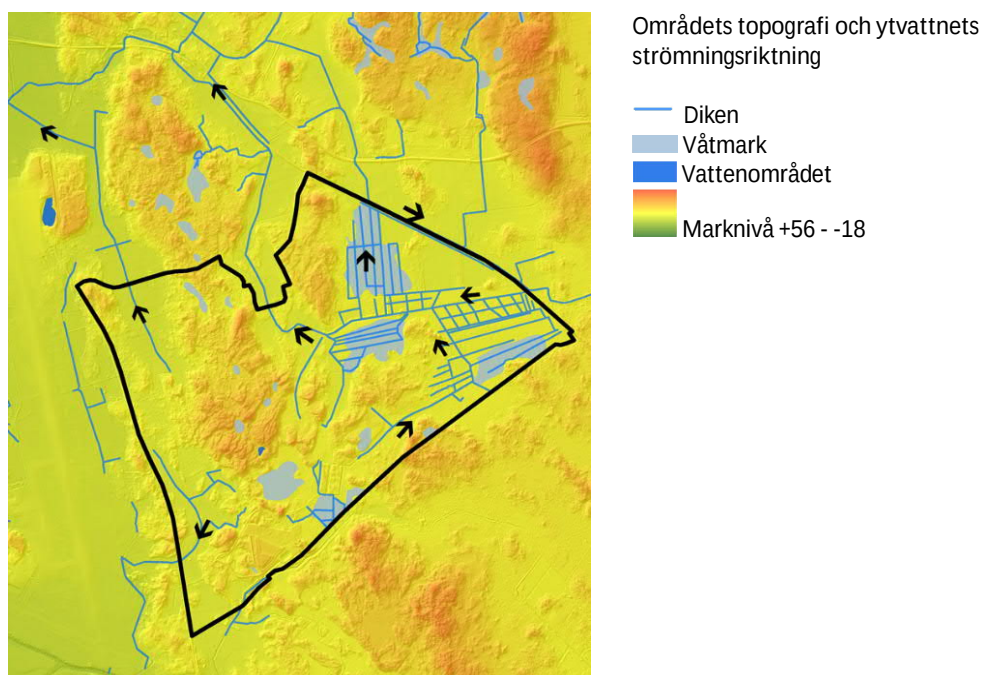
Grundfjärdsdalen med dess förgreningar är i Vasa generalplan 2030 angiven som för landskapet värdefullt landskapsområde. Utöver det värdefulla landskapsområdet bör man beakta fornminnena (stengärdsgårdarna), inventerade flyttblock samt eventuella konsekvenser av planeringsområdets förändrade markanvändning för den byggda kulturmiljön av riksintresse Höstves (2009) och Gamla Vasa nationellt värdefulla landskapsområde (Statsrådets beslut 1995).

Jordmån



Den låglänta östra delen består huvudsakligen av gyttjemjåla. Grundfjärdsdalen och dess sidodalar i den västra delen består av gyttjelera. Moränåsarna i mitten är mera lämpliga för byggande än de låglänta, leriga dalarna.

Avrinningsområden och vattenförhållanden



Markytan är i genomsnitt ca 5–15 meter över havet. På en del ställen höjer sig moränkullarna nästan 20 meter över havet. De låga åsområdenas, ca fem meter ovanför havet, ytformer varierar småskaligt. Dalarna är låglänta och mycket jämna.

De högsta ställena på skogsåsarna fungerar som planeringsområdets interna vattendelare, som leder ytvattnet till åkerdiken och från dem via en slingrande rutt till Toby/Laihela å. De låglänta skogarna i den östra delen är kraftigt dikade och från dem uppkommer avrinning. Från de obebyggda och huvudsakligen odikade skogsåsarna uppkommer just ingen avrinning.

I Grundfjärdsdalen finns risk för översvämningar. Det finns risk för att Toby/Laihela å svämmas över, eftersom vatten från omfattande jord- och skogsbruksområden ansamlas i den. Översvämningsrisken i Toby/Laihela å ökar på grund av landhöjningen vid det nedre loppet och dikningarna av jord- och skogsbruksområdena vid det övre loppet. Därtill ökar ytvattnet från den södra delen av Vasa till Toby-Laihela å i viss mån översvämningsrisken.

Naturtyper och växtlighet

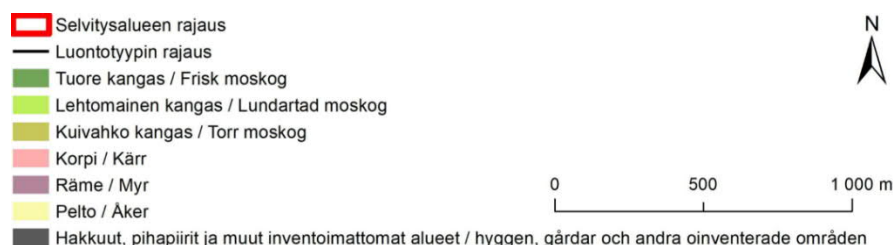
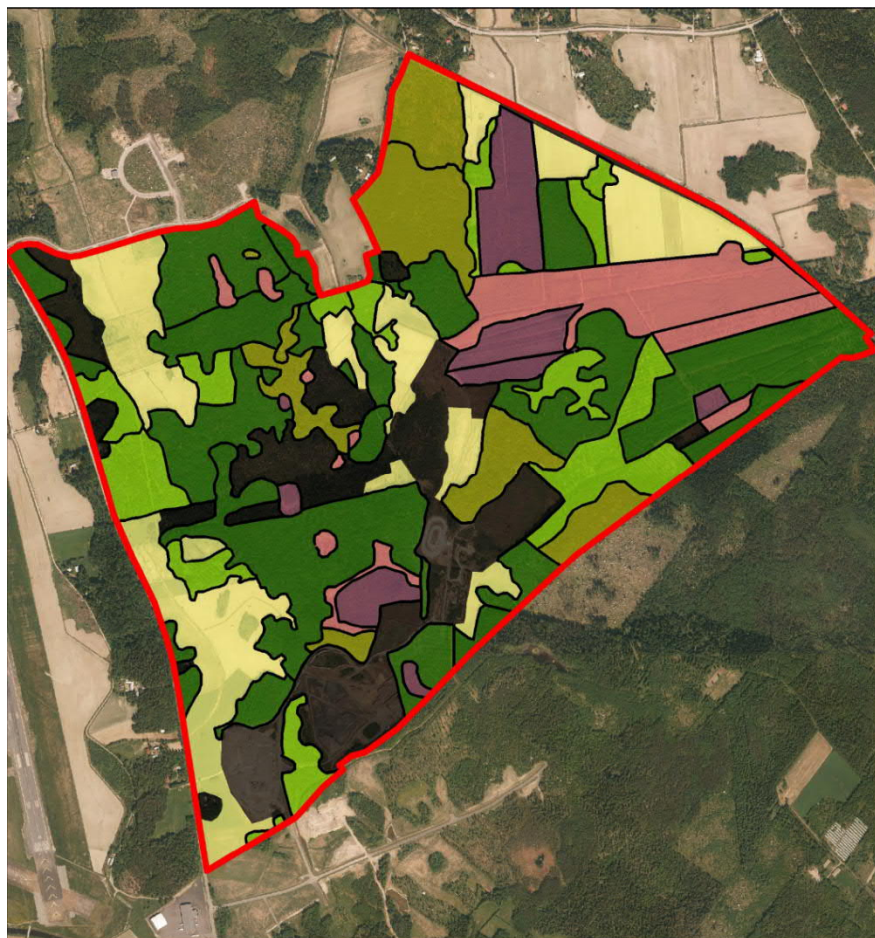


Gammal skog, avverkning, åker/äng

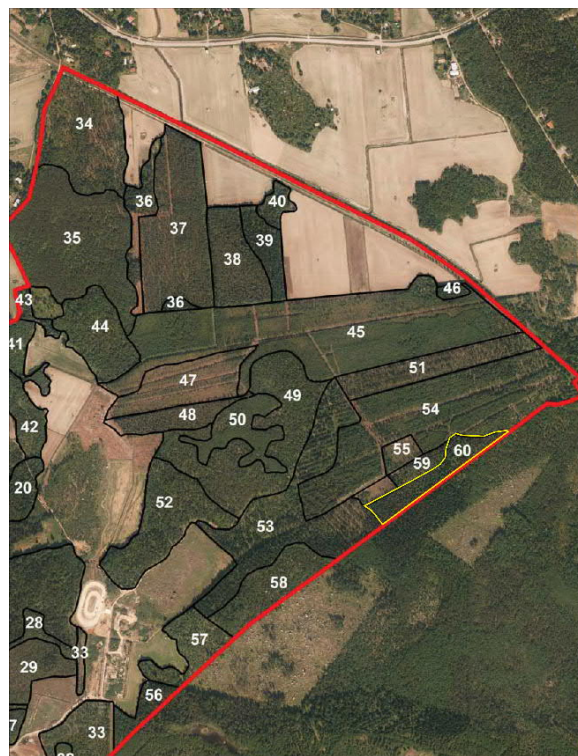
Naturtyperna och växtligheten på utredningsområdet inventerades i juni, juli och augusti 2017. I samband med naturtypskartläggningen granskades platser där värdefulla naturtyper i terrängen var kända sedan tidigare och bedömdes deras grad av naturtillstånd vid kartläggningstidpunkten. Figurerna och uppgifterna om trädbeståndet och skogstyperna är baserade på Vasa stads skogsvårdsplan men de har bedömts i inventeringssituationen. Utanför naturinventeringen har unga skogar, avverkningsområden, åkrar, gårdar och industriområden lämnats.

På utredningsområdet finns olika skogstyper i varierande utvecklingsstadier – friska, lundartade och torra moskogar, skogskärr och myrar. Den dominerande naturtypen är fuktig moskog, även lundartad moskog förekommer allmänt. Torr moskog förekommer sparsamt. Våtmark förekommer allmänt i små sänkor i terrängen. Terrängen är stenig och växtligheten varierande. Träskesängens skogsområde i planeringsområdets mittersta del med dess småskaliga träsk representerar den värdefullaste enhetliga naturhelheten i området. Åtgärder i närområdena har visserligen ändrat skogens naturliga gräns och dikningarna har ändrat vattenbalansen i området. De med tanke på naturskyddet viktigaste områdena är också viktiga för vattencirkulationen. Dylika områden är skogskärr och myrar i naturtillstånd.

Naturtyper



Naturtyper som inventerats på utredningsområdet är frisk moskog, lundartad moskog, torr moskog, skogskärr och myr. Utanför inventeringen har andra områden lämnats, såsom åkrar, hyggen och gårdsplaner. På nedanstående bilder anges avgränsningarna av naturtyperna dvs. figurerna och numren på dem. De figurer som är avgränsade med gult är värdefulla naturobjekt. Ett värdefullt naturobjekt kan vara en särskilt viktig livsmiljö i enlighet med 10 § i skogslagen eller någon annan värdefull livsmiljö. Som värdefullt naturobjekt har efter utkastskedets hörande Träskesängens skogsområde i figur 23 lagts till med statusen gammal skog. På utredningsområdet finns totalt två i 10 § i skogslagen avsedda livsmiljöer, tre andra värdefulla livsmiljöer och gammal skog. På följande sida 18 finns naturtypernas områdesavgränsningar d.v.s. figurer och på sidan 19 finns en förteckning som ansluter sig till naturtypernas områdesavgränsningar.



På ovanstående bild finns utredningsområdets västra del och på intilliggande bild utredningsområdets östra del.

— Selvitysalueen rajaus / Utredningsområdets avgränsning

— Luontotyyppin rajaus / Naturtypens avgränsning

1 Kuvion numero / Figurnummer

Arvokkaat luontokohteet / Värdefulla naturobjekt

- Metsälaki 10§ / Skogslag 10§
- Muu arvokas elinympäristö / Annan värdefull levnadsmiljö
- Vanha metsä / Gammal skog

Figur nummer	Naturtyp	Värdefulla naturobjekt
1	Frisk moskog	
2	Frisk moskog	
3	Frisk moskog	
4	Lundartad moskog	
5	Frisk moskog	
6	Kärr	Annan värdefull livsmiljö
7	Torr moskog	Skogslagen 10 § blockfält
8	Frisk moskog	
9	Frisk moskog	
10	Lundartad moskog	
11	Frisk moskog	
12	Torr moskog	
13	Frisk moskog	
14	Lundartad moskog	
15	Lundartad moskog	

Figur nummer	Naturtyp	Värdefulla naturobjekt
16	Frisk moskog	
17	Myr	
18	Torr mo	
19	Kärr	Annan värdefull livsmiljö
20	Frisk moskog	
21	Myr	Annan värdefull livsmiljö
22	Lundartad moskog	
23	Frisk moskog	Gammal skog (kompl. 2018)
24	Tjärn	Skogslagen 10 § tjärn
25	Frisk moskog	
26	Frisk moskog	
27	Torr moskog	
28	Kärr	
29	Myr	
30	Lundartad moskog	
31	Lundartad moskog	
32	Myr	
33	Frisk moskog	

Figur-nummer	Naturtyp	Värdefulla naturobjekt
34	Torr moskog	
35	Torr moskog	
36	Lundartad moskog	
37	Myr	
38	Lundartad moskog	
39	Lundartad moskog	
40	Lundartad moskog	
41	Lundartad moskog	
42	Frisk moskog	
43	Frisk moskog	
44	Frisk moskog	
45	Kärr	
46	Lundartad moskog	
47	Myr	

Figur-nummer	Naturtyp	Värdefulla naturobjekt
48	Myr	
49	Frisk moskog	
50	Lundartad moskog	
51	Kärr	
52	Torr moskog	
53	Lundartad moskog	
54	Frisk moskog	
55	Myr	
56	Frisk moskog	
57	Frisk moskog	
58	Torr moskog	
59	Kärr	
60	Frisk moskog	

De viktigaste områdena ur naturskyddssynvinkel är figur 6, 7, 19, 21 och 24, som också är viktiga för vattnets kretslopp i området. På utredningsområdet förekommer både en särskilt viktig livsmiljö och andra värdefulla livsmiljöer. En del av våtmarkerna är kärr (fi: korpi) eller myrar (fi: räme) i naturtillstånd och klassas som andra värdefulla livsmiljöer enligt skogslagen. Den särskilt viktiga livsmiljön består av ett litet blockfält. Några skyddsvärda eller hotade växtarter påträffades inte och inte heller naturtyper som är skyddade i naturvårdslagen eller vattenlagen. På utredningsområdet påträffades inte några naturtyper som är skyddade enligt naturvårdslagen eller vattenlagen. Våren 2018 har förteckningen över naturtyperna utökats med skogen Träskesängen som är ett värdefullt naturobjekt i figur 23 med statusen "gammal skog". Nedan presenteras de ovan nämnda för naturskyddet särskilt viktiga livsmiljöerna och andra värdefulla livsmiljöerna.



Figur 6. Kärr, annan värdefull livsmiljö.

Figur 6 består av två små bördiga kärr i naturtillstånd bredvid varandra i norra delen av inventeringsområdet. De klassas som andra värdefulla livsmiljöer.



Figur 7. Torr moskog, i 10 § i skogslagen avsett blockfält

Figur 7 ligger norr om figur 6 och utgörs av extra blockrik terräng. Blockfältet är en särskilt viktig livsmiljö (skogslagen 10 §).



Figur 19. Kärr, annan värdefull livsmiljö

Figur 19 består av tre små kärr i naturtillstånd, delområdet längst österut är störst och fungerar också som föröknings- och viloplats för åkerroda. Kärrarna är i naturtillstånd och klassas som andra värdefulla livsmiljöer.



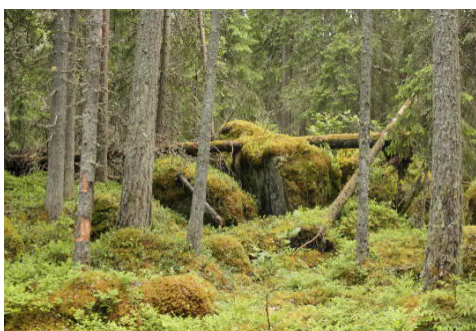
Figur 21. Myr, annan värdefull livsmiljö

Figur 21 är en delvis trädfattig myr i naturtillstånd, som lämnats orörd vid skogsbruksåtgärder i omgivningen. Myren är i naturtillstånd och klassas som annan värdefull livsmiljö.



Figur 24. Tjärn, i 10 § i skogslagen avsedd tjärn

Figur 24 är en tjärn som troligen har en öppen vattenyta året runt. Tjärnen är också en föröknings- och viloplats för åkerroda. Tjärnen är i naturtillstånd och klassas som en särskilt viktig livsmiljö (skogslagen 10 §).



Figur 23. Frisk moskog, gammelskog
(Gammelskogsstatusen har lagts till värdefullt objekt våren 2018)

Figur 23 är en stor figur med frisk moskog. Det sammanhängande skogsområdet var ännu större före avverkningar under vintern 2016-2017. Trädbeståndet är gammalt och det finns inslag av död ved, både som stående och liggande träd. Eftersom figuren är stor är den också varierande och på många ställen stenig och blockrik samt på andra områden fuktigare. Växtligheten är typisk för frisk moskog.

Häckande fågelarter

De häckande fåglarna har utretts enligt kartläggings- och fågelatlasmetoden och fågelräkningar har genomförts. Terrängbesöken i anslutning till utredningen av häckande fåglar har genomförts under tiden 24.3–12.7.2017. I Långskogen observerades 61 fågelarter, varav 50 arter uppskattades häcka på området. De observerade fågelarterna består huvudsakligen av barr- och blandskogsarter samt arter som är typiska på impedimentområden och åkrar.

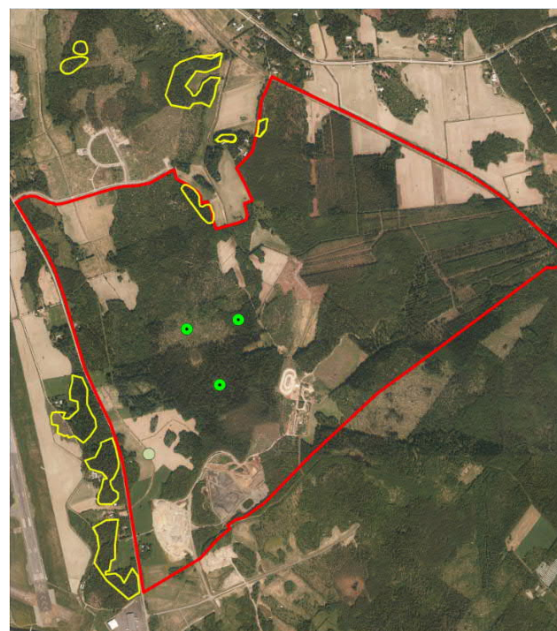
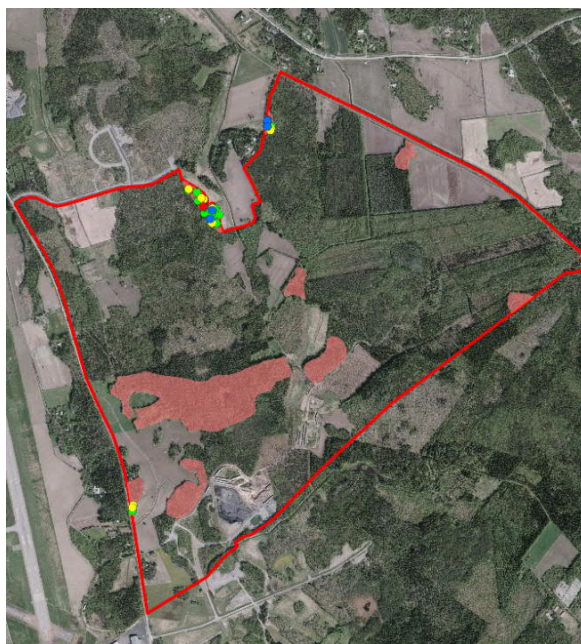
Bland de fåglar som häckar på området finns inga fågelarter som kräver särskilt skydd men sammanlagt 18 arter som ingår i EU:s fågeldirektiv och den finländska klassificeringen av hotade

arter påträffades. Till arterna i EU:s fågeldirektiv hör sångsvan, järpe, orre, trana, spillkråka och törnskata samt till arterna i den finländska klassificeringen över hotade arter hör ormvråk, mindre strandpipare, enkelbeckasin, tornseglare, backsvala, ladusvala, ängspiplärka, talltita, tofsmes, grönfink, rosenfink och domherre.

Flygekorror

Kartläggningarna av flygekorror har gjorts enligt en metod baserad på efterlämnad spillning. Grund för kartläggningen har under de senaste åren varit de flygekorrrkartläggningar som Vasa stad beställt. Alla områden på utredningsområdet som lämpar sig som livsmiljö för flygekorror har undersökts vid terrängbesök 6.4–18.5.2017. I norra kanten av utredningsområdet i närheten av en gård har man påträffat en föröknings- och viloplats för flygekorre och en annan eventuell föröknings- och viloplats. Dessutom har på den västra kanten av det östra utredningsområdet, nära Östra Runsorvägen påträffats flygekorrrspillning i liten mängd. På utredningsområdet har man också hittat andra skogsområden som lämpar sig som revir för flygekorre, men på andra områden har inga observationer gjorts om flygekorrrförekomster.

Flygekorror våren 2017



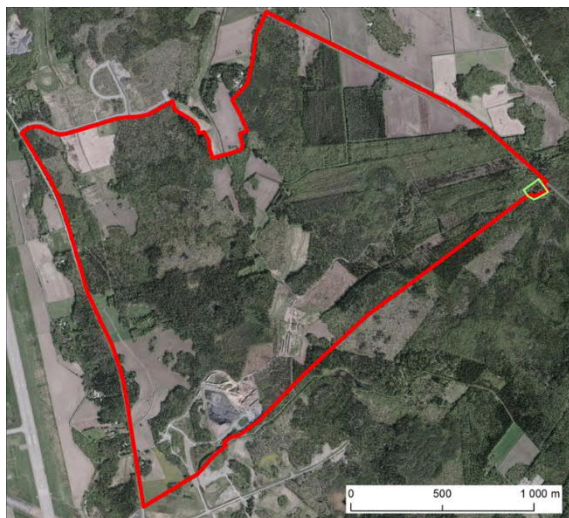
 För flygekorren lämplig skog, situationen våren 2017.

En bild som visar identifierade och eventuella föröknings- och viloplatser för flygekorre på utredningsområdet och i dess närområden (områden med gula avgränsningar). Situationen våren 2017

Flygekorror, preciserande terrängbesök våren 2018

”Ett preciserande terrängbesök gjordes i Långskogens storindustriområde 28.5.2018. Föremål för det preciserande terrängbesöket var ett mindre äldre skogsområde vid områdets östra kant och delvis på Korsholms sida. Området gränsar i norr till ett gammalt ängsområde med gles växande unga träd och i söder av en zon med ung skog. Pohjanmaan Luontotietos avgränsning år 2017 av flygekorrens kärnområde på bägge sidorna om kommungränsen inför detalj- och delgeneralplanen för Granholmsbacken i Korsholm har sannolikt av karttekniska orsaker fastslagits för omfattande. På området finns två hålträd men de var vid den aktuella tidpunkten inte bebodda. Omkring tre träd påträffade en aning flygekorrrspillning. Den egentliga plats där flygekorren förökar sig och

rastar finns sannolikt öster om järnvägen på ca 100 meters avstånd från utredningsområdet. Sannolikt har flygekorren funnit föda på utredningsområdet. Observationsplatserna är angivna på kartan påföljande sida.” (Situationen i fråga om flygekorror och åkergrödor på Långskogens storindustriområde 18.6.2018. Vasa stad, Planläggningen)



- Naturutredningsområde 2017
- Justerat område
- Eventuell del av flygekorrens livsmiljö
- Kommungräns
- 1-30 spillningar
- 31-100 spillningar
- Hålträd

Två för flygekorren lämpliga hålaspar 28.5.2018.

Flygekorranas kärnområden bör bevaras så att de är lämpliga för arten och det bör finnas nödvändiga förbindelser till dem. Flygekorrens vandringsrutter bör beaktas så att det finns trädförbindelser mellan reviren i de olika kommunerna.

För flygekorren gäller skydd i enlighet med bilaga IV a i EU:s naturdirektiv och detta skydd genomförs i Finland med stöd av naturvårdslagens 49 §, enligt vilken det är förbjudet att förstöra och försämra platser där individer av de djurarter som nämns i det ovan nämnda naturdirektivet förökar sig och rastar.

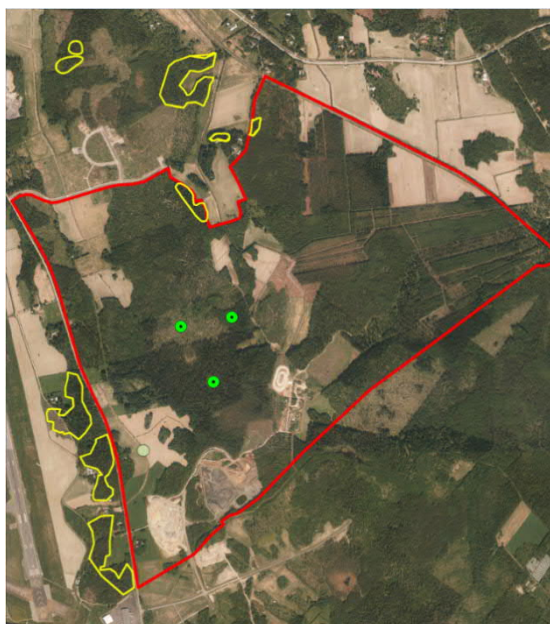
Fladdermöss

Fladdermuskartläggningen har gjorts enligt ruttkartläggningsmetoden, enligt vilken utredningsområdet ska inventeras minst tre gånger under en terrängsäsong. Kartläggningen har utförts under sju kvällar 8.8–27.9.2017. På utredningsområdet har 83 fladdermöss observerats. Fladdermössobservationerna är koncentrerade till bebyggda områdens närhet, där fladdermössen jagar insekter som flyger under gatlamporna. Den observerade mängden kan anses vara liten, eftersom fladdermössen är ganska många i Vasaregionen.

Fladdermössen är fridlysta i Finland sedan år 1923. Det nuvarande skyddet är baserat på bilaga IV a i EU:s naturdirektiv (1992/43/EEG) och detta skydd genomförs i Finland med stöd av naturvårdslagens 49 §, enligt vilken det är förbjudet att förstöra och försämra platser där individer av de djurarter som nämns i det ovan nämnda naturdirektivet förökar sig och rastar. Därtill är fladdermössen fridlysta enligt 38 § i naturvårdslagen, varvid det är förbjudet att avsiktligt fånga, döda eller störa dem.

Åkergrödor

Kartläggningarna av åkergrödor har utförts genom att man har gjort rundor på stränderna av utredningsområdets vattendrag under lektiden 22.5 och 23.5.2017. På utredningsområdet har tre platser där åkergrödan förökar sig och rastar påträffats.



De tre platser på utredningsområdet där åkergrödan skulle föröka sig och rasta har märkts upp med gröna avgränsningar och ljusgrön avgränsning betyder en anmärkning. Situationen våren 2017.

Åkergrödor, preciserande terrängbesök våren 2018

"Ett preciserande terrängbesök gjordes i Långskogens storindistriområde 17.5.2018. Målet för besöket var att granska den vid naturutredningen år 2017 upptäckta plats där åkergrödan förökar sig och rastar. För jämförelsens skull granskades även en annan plats där åkergrödan förökar sig och rastar. En göl som granskades våren 2018 och där åkergrödor påträffades föregående år konstaterades på ett högt beläget område i landskapsstrukturen mellan två berg. Vattnet till gölen rinner från närbelägna berg och någon naturlig vatten- eller våtmarksförbindelse har inte konstaterats från området till andra närbelägna våtmarker. Därför är det sannolikt att området torkar upp under regnfattiga vårar och somrar och att det därmed inte är lämpligt som plats för åkergrödan att föröka sig och rasta på. Våren 2018 gjordes inga observationer av åkergröda i gölen på området. Däremot påträffades ett tranbo med två ägg på området. På basis av det ovanstående kan ifrågavarande område inte anses som en sådan plats där åkergrödan permanent varje år skulle föröka sig och rasta. De granskade områdena har illustrerats på nedanstående karta." (Situationen

i fråga om flygekorrar och åkergrodor på Långskogens storindstriområde 18.6.2018. Vasa stad, Planläggningen.)



17.5.2018 granskat område där åkergrodan förökar sig och rastar.

-  Naturutredningsområde 2017
-  Objekt som ska utredas
-  Jämförelseobjekt, plats där åkergrodan skulle föröka sig och rasta

För åkergrodan gäller skydd i enlighet med bilaga IV a i EU:s naturdirektiv (1992/43/EEG) och detta skydd genomförs i Finland med stöd av naturvårdslagens 49 §, enligt vilken det är förbjudet att förstöra och försämra platser där individer av de djurarter som nämns i det ovan nämnda naturdirektivet förökar sig och rastar.

Dägg- och kräldjur

Utgående från observationerna i samband med naturtypsinventeringen bedömdes att det inte förekommer några andra i EU:s naturdirektiv (92/43/EEG) angivna dägg- eller kräldjursarter på planeringsområdet.

3.3. Den byggda miljön



Lagrings- och slutförvaringsplats för biprodukter från Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk samt lagrings- och flishuggningsområde för energivirke i förgrunden. I bakgrunden Kova Login Oy Ab:s och Kaukokiito Oy:s verksamhetslokaler.



En del av Långskogens södra del. Gränsen mellan Vasa stad och Korsholms kommun finns i förgrunden i riktningen sydväst-nordost på en plats där barrskogen övergår i lövträdsskog. I bakgrunden Vasa Motocross rf:s speedwaybana och motocrossbana som är under byggnad samt åkerskiftet i dalen.

Till planeringsområdet kommer man väster- och söderifrån via Laihelavägen och Tobyvägen och norrifrån via Östra Runsorvägen. Invid Laihelavägen och Tobyvägen finns en separat lätttrafikled.

När vi kommer söderifrån till planeringsområdet kommer vi till Vasaregionens logistikcentrums område, varav en del finns på Korsholms kommuns sida och en del på Vasa stads sida.

I planeringsområdets södra del finns Logistikcentrets del i Vasa. Till detta område leder Kurirvägen som har sin början på Korsholms sida. På Vasas sida på en tomt invid Kurirvägen finns Kova Login Oy Ab:s verksamhetslokal. Nordost om denna tomt finns ett av Vasa stad till Vaskiluodon Voima Oy utarrenderat ca 30 ha stort område för lagring och slutförvaring av biprodukter från kraftverket samt ett område för lagring och flishuggning av energivirke. För verksamheten finns miljöbeslut av Västra Finlands miljöcentral (24.11.2004/LSU-2004-Y-101) som har vunnit laga kraft 18.6.2009. Enligt miljötillståndet placeras i området Runsor flygaska, bottenaska, filterkakor, gips och fiberlera som komprimeringsskiktmaterial. Västra Finlands miljöcentral har 17.12.2009 (LSU-2009-Y-201) beviljat tillstånd att placera flyg- och bottenaska som uppkommer av verksamheten vid Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk i Seinäjoki på placeringsområdet i Runsor till den del som den inte har kunnat styras till återvinning. Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland har 15.12.2017 fattat ett beslut om justering av tillståndsbestämmelserna för miljötillståndet för askavstjälningsplatsen i Runsor. Miljötillståndet gäller vidare. För verksamheten finns miljöbeslut av Västra Finlands miljöcentral (24.11.2004/LSU-2004-Y-101) som har vunnit laga kraft 18.6.2009. Vaskiluodon Voima Oy har förfogat över området enligt olika beslut sedan 2.3.2004. Det nuvarande arrendeavtalet ingicks 1.1.2015 och gäller till år 2037. Nordost om detta område har Vasa Motocross rf en speedwaybana och en motocrossbana som är under byggnad på av Vasa stad ägd mark. För denna verksamhet finns miljöbeslut av Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland (LSSAVI/178/04.08/2010). Vasa Motocross rf har haft ett arrendeavtal för detta område på ca 6.3 ha under tiden 1.4.2008–31.12.2015.

Väster om planeringsområdet, invid Östra Runsorvägen finns det fem lantbruksdriftscentrum som till följd av nyskifte har flyttats från Runsor by och ett antal frontmannalägenheter byggda av evakuerade från Karelen. Av dessa gränsar två boplatser till planeringsområdet.

En jordbrukslägenhet som hör till Höstves by och dess driftscentrum finns omedelbart norr om planeringsområdet. Vid planeringsområdets nordöstra kant finns den år 1883 byggda järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa. Omedelbart nordost om järnvägen finns ett antal boplatser.



Åkrar och driftscentrum som hör till jordbrukslägenheten omedelbart norr om detaljplaneförslaget.



Vid detaljplaneförslagets nordöstra kant går järnvägen och ett antal boplatser.

3.4. Kulturmiljö

Det arkeologiska kulturarvet består av enligt fornminneslagen (1963) fredade fasta fornlämningar samt andra kulturarvsobjekt. Fasta fornlämningar är konstruktioner och avlagringar bevarade i landskapet, marken och vattnet och som har uppkommit genom verksamhet av människor som levt på platsen för länge sedan. Något klart ålderskrav i fråga om fasta fornlämningar finns inte. Övriga kulturarvsobjekt är minnen från tidigare generationers liv och verksamhet. Dessa objekt är i allmänhet en del av den rådande bebyggelsestrukturen och markanvändningen samt åldersmässigt unga. De kan skyddas i plan enligt markanvändnings- och bygglagen (1999). (Museiverkets planläggningsanvisning 4.10.2017).

Betydelsefulla geologiska objekt kan fredas med stöd av naturvårdslagen (1996) eller så kan de bevaras med stöd av marktäktslagen eller markanvändnings- och bygglagen. Skyddsvärdet bildas av en betydelsefull landskapsbild, kuriositet, vetenskapligt värde eller historisk betydelse.

Som naturminnesmärken kan med stöd av naturvårdslagen sådana träd, trädgrupper, flyttblock och andra naturformationer fridlysas som det med avseende på deras skönhet, sällsynthet, betydelse för landskapet, vetenskapliga värde eller motsvarande orsak är skäl att skydda.

Utredningar

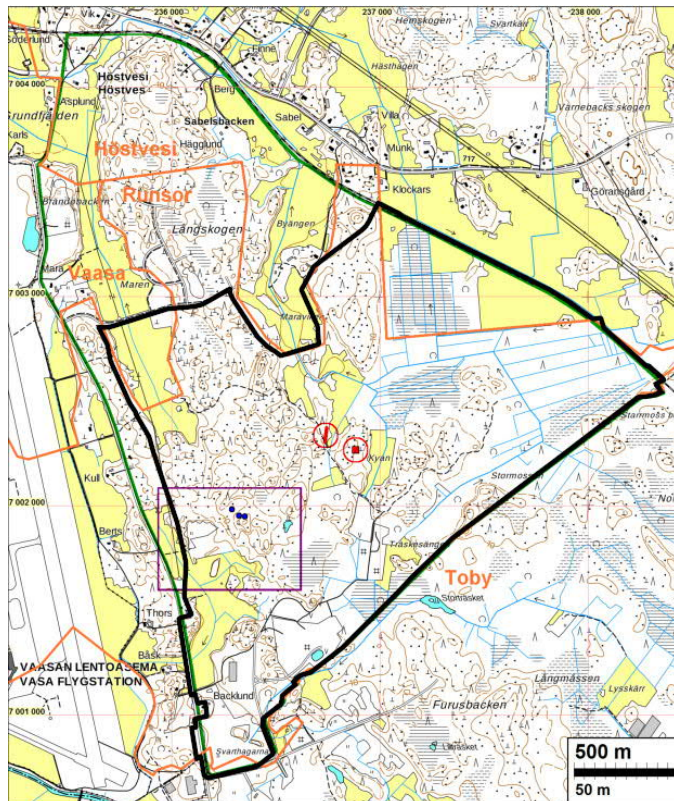
Byggnads- och miljöhistorien för Långskogens norra och mellersta del har utretts för detaljplanläggningen av Långskogens norra del år 2007 (Långskogen, Kulttuurimaisema-inventointiraportti, Annika Harjula. Österbottens museum/Vasa stadsplanering 2007).

För delgeneralplanläggningen av Långskogen har en fornminnesutredning gjorts på hela Långskogens område i december 2017 (Vaasa. Laajametsä. Muinaisjäännösselvitys. Karttamateriaalin perusteella. 2017. Mikroluisti Oy). Mikroluisti Oy har utgående från gamla och nuvarande kartor samt flygbilder och laserskanning samt uppgifter i Museiverkets fornlämningsregister uppskattat möjligheterna att fornlämningar förekommer.

Representanter för Vasa planläggning har våren 2018 gjort observationer terrängen i södra delen av Långskogen som detaljplaneras och intervjuat tre Runsorbor – Gunvor Back, Håkan Skata och Robert Pärus – om Runsors och i synnerhet Långskogens historia. Österbottens landskapsmuseums arkeolog Pentti Rislä har bekantat sig med de objekt som fördes fram i fornlämningsutredningen vid ett terrängbesök 18.4.2018 samt 1.6.2018 med den stengårdsgård som kom fram vid intervjuerna och bedömt deras betydelse med tanke på det arkeologiska kulturarvet.

Runsor bys östra del har i historisk tid varit obebott randområde mellan tre byar – Höstves, Runsor och Toby. Delgeneralplaneområdet Långskogen är huvudsakligen beläget på 5–10 meters höjdnivå, de lägsta områdena på höjdnivån 3–4 meter och de högsta på nästan 20 meters höjdnivå. Enligt Mikroluisti Oy:s utredning började det område som är föremål för behandling stiga ur vattnet ungefär 500–700 e.Kr. I slutet av järnåldern, när vattnet var på ca 7,5 meters nivå, har det funnits en ö i nord-sydlig riktning i utredningsområdets mittersta del. Vattnet har sjunkit till fem meters nivå i slutet av medeltiden, och då var utredningsområdets östra del redan förbunden med fastlandet och den västra kanten fanns vid stranden av en havsvik. De norra delarna av utredningsområdets västra utkant steg ur havet på 1600-talet. Utgående från höjdnivåerna är det möjligt att fornlämningar från järnåldern finns på utredningsområdet. I närregionen finns gravrösen ovanför höjdnivån 12,5 meter. På utredningsområdet kan det finnas s.k. tomting-lägerplatser i anslutning till fiske och sälfångst från järnåldern eller början av medeltiden, då

utredningsområdet var skärgård. Enligt kartorna från åren 1680–1925 fanns det bara ängar på utredningsområdet. På kartorna från början av 1900-talet och 1960-talet finns det åkrar på platser där åkrar fortfarande finns. Åkrarna är belägna mellan svagt sluttande backar på låglänta lerjordar. Det är möjligt att bygränsernas hörnpunkter har bestått av stenrösen. Vid laserskanningen fästes uppmärksamheten vid ett skogsområde på en höjdnivå som överskrider 7,5 meter och som har varit en vik i slutet av järnåldern. På detta område kunde tre bollar utskiljas och de kan vara kolmilor eller rösen. Något annat som tyder på fornlämningar påträffades inte i Mikrolitti Oy:s forminnesutredning.



Utredning över fornlämningar 2017.
Mikrolitti Oy

Utredningsområdet är Långskogens delgeneralplaneområde, vilket har presenterats på kartan med grönt.

Gränsen mellan byarna – Höstves, Runsor och Vasa – (enligt sockenkartan och kartan 1970) är ljusbrun.

I Museiverkets register över fornlämningar har två stengårdsgårdar Kyan 1 och Kyan 2 antecknats som fornlämningar, och de finns innanför de röda ringarna.

I laserskanningsmaterialet har man hittat ett intressant område som finns innanför den blå-röda rektangeln, och eventuella intressanta konstruktioner har utmärkts som blå punkter.

Karta från utredningen över fornlämningar, som gjorts av Mikrolitti Oy, där undersökningsområdet, fornlämningar och intressanta objekt har avgränsats.

Intressanta objekt i Mikrolitti Oy:s utredning

Intressanta objekt i Mikrolitti Oy:s utredning finns i skogen på höjdnivån +18-+19. Objektet har presenterats på den karta som Mikrolitti Oy har gjort upp. På den här platsen finns ett stenigt fält bestående av stora stenblock, men inga fornlämningar påträffades (Pentti Rislä, terrängbesök 18.4.2018).

Stengårdsgården Kyan 1

Stengårdsgården Kyan 1 finns på före detta Storgårds lägenhet registernummer 2:40 i en sluttning i en skogsdunge mellan en åker och en skogsväg, på höjdnivån +5.5. Sannolik kreatursinhegnad, som är några tiotals meter lång och ca en meter hög och bred. Gårdsgården har knappast byggts upp av stenar från den bredvidliggande åkern genom att stora stenar flyttats upp för sluttningen och åkern har vid den tid då gårdsgården byggts sannolikt ännu varit naturäng och till åldern såsom stengårdsgårdsobjektet Kyan 2. (Kulturlandskapsinventering 2007 och Pentti Risläs terrängbesök 18.4.2018)



Stengårdsgård Kyan 1. Bilden 18.4.2018.

Stengårdsgården Kyan 2

Stengårdsgården Kyan 2 finns på före detta Storgårds lägenhet registernummer 2:40 i en stenig backe där det växer ungt trädbestånd på höjdnivån +12, mellan två flyttblock. Den är ca 100 m lång, i genomsnitt en meter hög. Gårdsgården är gjord genom att naturstenar radats på varandra. Trots utförandet är gårdsgården väl bevarad. Backen omges av odlingar. Under den tid som gårdsgården byggts har odlingarna åtminstone delvis varit fuktiga naturängar utan diken. Orsaken till att gårdsgården byggts har varit användning som skogsbete eller kanske gränsdragning. Gårdsgården är sannolikt en kreatursinhägnad från 1700-talet eller nyare. (Kulturlandskapsinventering 2007 och Pentti Rislä på terrängbesök 18.4.2018)

Båda stengårdsgårdarna har varit fasta fornlämningar i Museiverkets register över fornlämningar. Skyddandet av stengårdsgårdarna har preciserats under planläggningen från situationen vid registreringstillfället så att det bättre motsvarar den nutida praxisen, vilket möjliggör att de skyddas enligt förfaringsätten i markanvändnings- och bygglagen. Bägge stengårdsgårdarnas skyddsstatus har ändrats i registret över fornlämningar till annat kulturarvsobjekt. Stengårdsgårdarna föreslås bli skyddade enligt detaljplanen med statusen "annat kulturarvsobjekt".



Stengårdsgård Kyan 2. På bilden bredvid syns ett flyttblock som finns invid åkern. Bilderna 18.4.2018.

Stenmur

Stenmuren finns bredvid Kurirvägen i kvarter 42. "I ändan av åkerfältet i en tät skogsdunge finns en tjugo meter lång ca en meter bred och hög stenmur, som gränsar till en jordvall som uppkommit genom grävning för kommunalteknik och som är i murens dimensionsklass. Bägge konstruktionerna finns bredvid och i riktning med den väg som leder till Schenker. I södra ändan är muren i en sluttning och slutar där med en höjd på ca två meter. Stenarna i muren är kantiga och stora och inga borrhål observerades i dem. Sprängt nytt stenmaterial med samma utseende fanns på andra sidan av vägen. Murens stenmaterial har sannolikt producerats på den här platsen genom att ett stort flyttblock har sprängts. På kanten av åkern fanns en grop kanske efter ett stort

flyttblock och på dess kant mindre flyttblock eller bitar som lossnat från ett större flyttblock. Det berättas att skyddskårens skjutbana har funnits på platsen. På murens stenar fanns små mosstofsar, som möjligen växer i groparna efter kulor där fukten bevaras bättre. I omgivningen finns inga konstruktioner som passar in på en skjutbana förutom fältet, och stenmuren är kanske en mur som varit bakgrund till tavlorna. Man har inte gått igenom området framför muren med metalldetektor.” (Pentti Rislä terrängbesök 1.6.2018). Kvarter 42 har i den gällande detaljplanen och också i detaljplaneförslaget planerats för terminallokaler för godstrafik (LTA-3). Stenmuren föreslås inte bli skyddad i detaljplanen med statusen ”annat kulturarvsobjekt”, eftersom det i omgivningen redan har utförts åtgärder som ändrar landskapet.



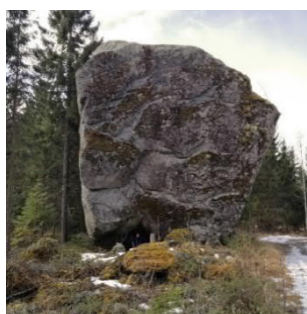
Stenmur invid Kurirvägen. Bilderna 8.5.2018.



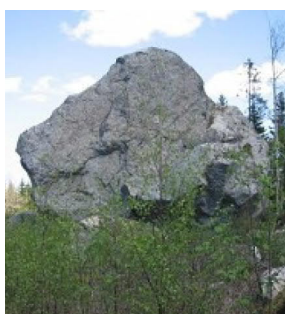
Stenmuren har blivit i skuggan av trädbeståndet. Framför stenmuren finns en jordvall som uppkommit vid grävning för kommunalteknik.

Två stora flyttblock

Det ena flyttblocket finns invid en gammal skogsväg. Bland lokalbefolkningen kallas den Stormossasten eller Stormossa storsten och för utomstående är den bekant under namnet Runsor storsten. I detaljplaneförslaget finns den i kvartersområdet för kemisk storindustri (T/kem). Det andra stenblocket finns på före detta Storgårds lägenhet registernummer 2:40 invid en åker benämnd Kyan och i närheten av stengårdsgården kallad Kyan 2. Detta flyttblock saknar namn. I detaljplaneförslaget finns det på rekreationsområde (VL). Bägge flyttblocken är exceptionellt stora, de är ca 11 m höga. Eftersom bägge flyttblocken är till storleken avvikande landmärken som syns i landskapet föreslås skydd för dem i detaljplanen på basis av markanvändnings- och bygglagen på landskapsmässiga grunder.



Flyttblock invid skogsvägen. Bilden våren 2017.



Flyttblock bredvid åkern. Bilden är från Långskogens kulturmiljöinventeringsrapport 2007.

Grottan

Grottan finns på lägenheten registernummer 2:54, bredvid en åker med namnet Skytteviken, på västra kanten av en brantare backe som stiger +18 meter över havet på en höjdnivå på +12 mellan

flyttblock. Enligt traditionen har fiskare använt den här grottan som en skyddad plats. Framför grottan bildas av grottstenarna och närliggande stenblock en "gård", som har varit i lå för vindar från havet. Platsen finns i viken på samma strand som också Mikrolitti Oy fäste uppmärksamhet på i sin utredning. Åkerfältets namn Skytteviken och mitt i det diket med namnet Segelbäcken stöder den här uppgiften. Platsen har lokalhistorisk betydelse. Backen i sin helhet och en del av åkern finns i detaljplaneförslaget på område för industri- och lagerbyggnader (T). Objektet kan inte bevaras på grund av att markanvändningen förändras.



Grotta i slutningen av en backe bredvid åkern.
Bilderna 8.5.2018.



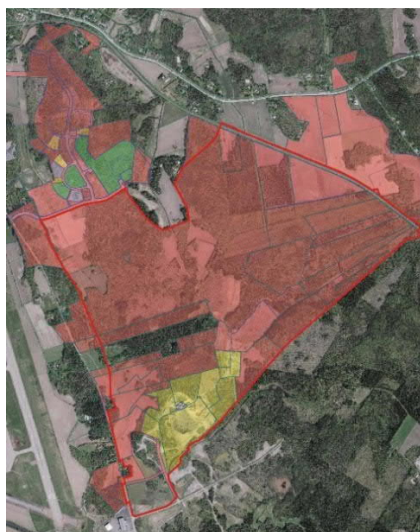
Värdefulla steniga fält

På Långskogsområdet finns inga värdefulla steniga fält av riksintresse på basis av de uppgifter som kommit från Geologiska forskningscentralen (GTK) 20.4.2018.

Fridlysta naturminnesmärken

På Långskogsområdet finns inga naturminnesmärken som är fridlysta med stöd av naturvårdslagen.

3.5. Markägoförhållanden



Markägoförhållanden inom detaljplane-förslaget 31.5.2018

Marker som ägs av Vasa stad

Markområde som staden arrenderar ut åt Vaskiluodon Voima Oy

På planeringsområdet finns såväl Vasa stads som privatägda fastigheter. Vasa stad har arrenderat ut områden i detaljplaneförslagets södra del till Vaskiluodon Voima Oy.

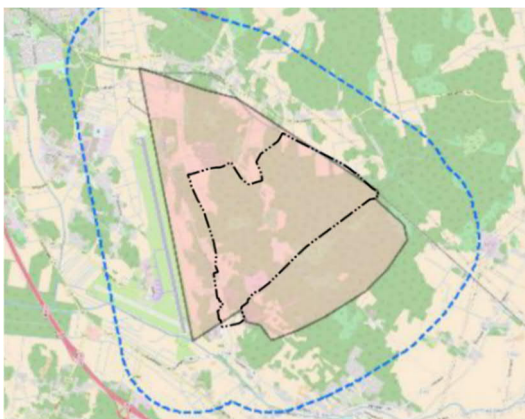
3.6. Förorenad mark

Enligt de uppgifter som Vasa stad har finns inte någon förorenad och inte heller någon eventuellt förorenad mark på planeringsområdet.

4. SÄRSKILDA UTREDNINGAR

4.1. Etablering av kemisk storindustri

Vasa stads planläggning och Korsholms kommun har av Gaia Consulting Oy beställt en T/kem-planutredning beträffande Vasaregionens storindustriområde och utredningen har fått följande namn: "T/kem-kaavaselvitys Vaasan seudun suurteollisuusalueella", Gaia Consulting Oy 28.11.2017". I utredningen har undersökts under vilka förutsättningar en omfattande hantering och lagring av farliga kemikalier kan placeras på ett ca 10 km² stort område öster om flygfältet på Vasa stads och Korsholms kommuns områden. Utredningsområdet, dvs. det område som har avgränsats för en översiktlig granskning, omfattar delgeneralplaneområdena Långskogen och Granholmsbacken. Därtill granskas en konsulteringszon på ca 1–2 km omkring utredningsområdet. Avsikten är att en plats för bl.a. en eller flera ackumulatorfabriker ska reserveras på utredningsområdet.



Utredningsområdet och en 1 km:s konsulteringszon (blå streckad linje). Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med svart punktstreckad linje.

Lagstiftning som berör beaktandet av risken för storolyckor

Det föreligger en risk för storolyckor i anslutning till produktionsanläggningar där farliga kemikalier hanteras och lagras och detta måste beaktas vid planläggningen. Enligt 57 § i markanvändnings- och byggförordningen 895/1999 ska man vid prövning av var ett byggnadsprojekt ska placeras och hur lämplig byggplatsen är se till att skyddsavstånden är tillräckliga för att sådana risker för storolyckor som orsakas av farliga ämnen ska kunna avväjas. Vid planläggningen bör man se till att verksamhet som är känslig för risker inte placeras för nära anläggningar och lager som medför fara. Säkerhets- och kemikalieverket Tukes har fastställt s.k. konsulteringszoner för produktionsanläggningar och lager, inom vilka man vid planläggningen ska fästa särskild uppmärksamhet vid riskerna och avväjandet av risken för storolyckor. Räddningslagen föreskriver att för s.k. anläggningar för säkerhetsutredningar ska uppgöras en extern räddningsplan. Sammanjämkningen av markanvändningen och säkerhetskonsekvenserna styrs av kemikaliesäkerhetslagen, markanvändnings- och bygglagen, miljöministeriets brev med anvisningar 22.6.2015 samt Säkerhets- och kemikalieverket Tukes handledning om placeringen av produktionsanläggningar. I praktiken styrs sammanjämkningen av den s.k. säkerhetskravsförordningen 856/2012. Platsens lämplighet för en produktionsanläggning bedöms slutligen av Säkerhets- och kemikalieverket Tukes i anslutning till verksamhetsidkarens ansökan om tillstånd.

Vid placeringen av en produktionsanläggning ska effekterna av sådana olyckor beaktas där de kemikalier som finns i produktionsanläggningen eller uppstår i en olyckssituation kan vara inblandade. Placeringen granskas med hänsyn till den olycksrisk som kemikalierna medför. Värmestrålningen, tryckeffekterna eller kemikalieutsläpp till följd av eventuella olyckor i produktionsanläggningen kan påverka människornas hälsa, naturobjekt och rekreationsområden, grundvattenskyddet eller infrastrukturen och kulturmiljön. (Säkerhetskravförordningen 856/2012).

Skyddsavstånd

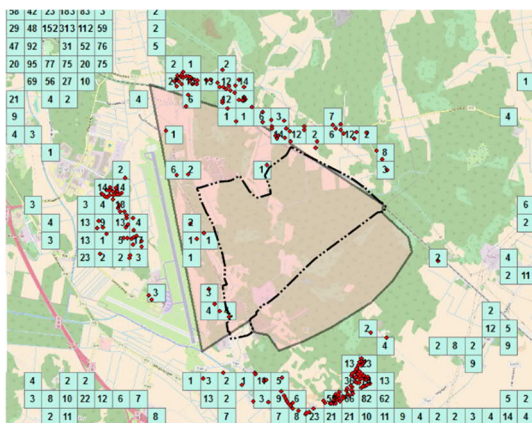
I utredningen har riskfyllda funktioner på utredningsområdet och dess närområden kartlagts och utredningsområdets och de omgivande områdenas sårbarhet vid olyckor och till följd därav bedömts.

Enligt utredningen kräver en ackumulatorfabrik ett skyddsavstånd på ca 200 meter till bebyggelse, arbetsplatser och andra känsliga objekt. Anläggningar med små konsekvenser, såsom värmecentraler, ytbehandlingsanläggningar, fabriker för kiselplattor kräver ett skyddsavstånd på 100 meter. Anläggningar med stora konsekvenser, såsom stora kylanläggningar, cellulosa- eller pappersfabriker eller andra storskaliga anläggningar, där stora mängder giftiga gaser hanteras kräver ett skyddsavstånd på 600 meter. Skyddsavstånden är relativt ovillkorliga när det gäller boende och andra känsliga objekt. I fråga om arbetsplatser är det dock möjligt att tillämpa kortare skyddsavstånd, eftersom man inte övernattar på arbetsplatser och de anställda har evakueringsförmåga.

Konsekvenser för människornas hälsa

Produktionsanläggningen ska placeras så att de människor som befinner sig inom influensområdet har möjlighet att söka skydd eller avlägsna sig från området utan att de därigenom ådrar sig allvarliga skador. Vid placeringen ska speciellt sådana objekt beaktas som är särskilt känsliga med tanke på människorna eller med avseende på befolkningens hälsa, såsom vårdinrättningar, hälsovårdscentraler, köpcentrum, skolor, daghem, samlingslokaler, samlingsområden, bostadsområden och andra objekt där det samtidigt kan finnas ett stort antal människor och som det i en olyckssituation kan vara särskilt svårt att avlägsna sig från eller där det kan vara särskilt svårt att söka skydd (Säkerhetskravsförordningen 856/2012 § 8).

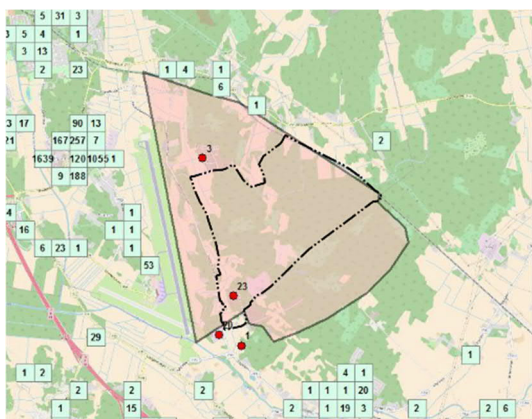
I utredningsområdets västra och norra del bor ca 40 invånare. Utredningsområdets norra del gränsar till Höstves bybebyggelse. Söder om utredningsområdet finns Toby by (ca 1,2 km). På Vasas och Korsholms logistikområde finns totalt ca 45 arbetsplatser. De mest betydande arbetsplatsområdena utanför utredningsområdet är Vasa Airport Park och Vasa flygstation samt Toby skola och daghem. Känsliga objekt som är svåra att evakuera utanför utredningsområdet är Yrkesakademin i Österbotten, Campus Kungsgården (ca 3 km), Kolibridalens daghem (ca 3,2 km), lekparkerna och Gamla Vasa sjukhus (över 3,5 km), Toby skola och daghem (ca 1km).



Befolkning, röda punkter

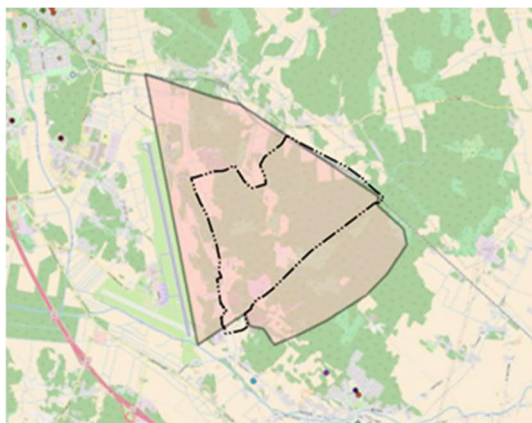
Befolkningsstatistik 250x250m, ljusblå rutor anger folkmängden

Bebyggelse på utredningsområdet och i dess omgivning. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.



Arbetsplatser 250x250 m, de röda punkterna och de ljusblå rutorna anger antalet arbetsplatser

Antalet arbetsplatser på utredningsområdet och i dess omgivning. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.



- Sjukhus
- Daghem
- Lekparker och-områden
- Grund- och specialskolor
- Gymnasier
- Vuxen- och yrkesutbildning
- Grupphem
- Äldringshem och serviceboende
- Ungdomslokaler
- Badstränder
- Idrottsområden
- Motions- och utevistelseplatser
- Bibliotek
- Kyrkor
- Utredningsområde

Andra känsliga objekt på utredningsområdet och i dess omgivning. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.

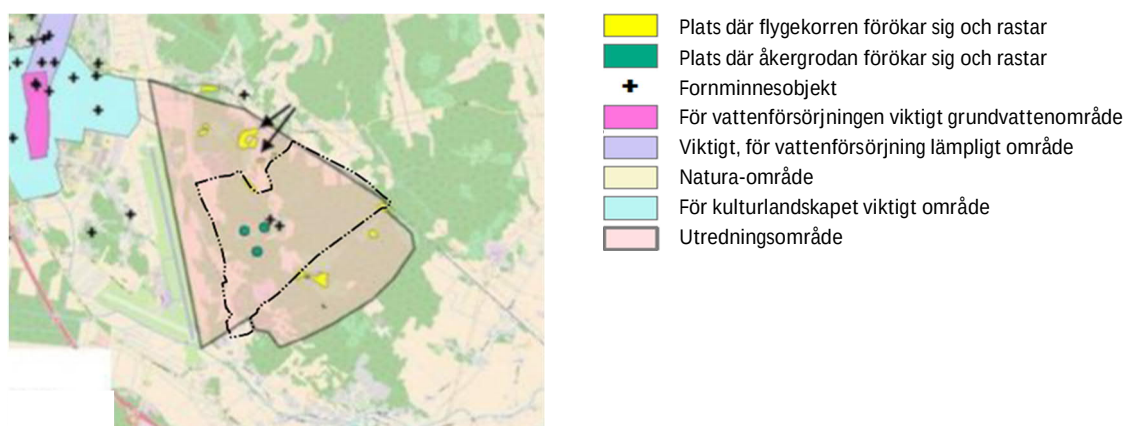
Konsekvenserna för naturobjekten och rekreationsområdena

Produktionsanläggningen ska placeras så att följden av en olycka inte kan vara 1) en skada som äventyrar områdets skyddsmål i sådana naturskyddsområden som har inrättats med stöd av naturvårdslagen (1096/1996), i områden som ingår i nätverket Natura 2000 eller i andra motsvarande områden som är centrala för bevarandet av naturens mångfald; 2) en betydande

försämring av möjligheterna att utnyttja markområden, vattendrag och andra vattenområden som är avsedda för rekreation. (Säkerhetskravsförordningen 856/2012 § 9)

I utredningsområdets närhet finns olika naturobjekt. Det närmaste Natura-2000-området finns ca 2,5 kilometer väster om utredningsområdet. Platser där flygekorren och åkergrodan förökar sig och rastar har påträffats på utredningsområdet. De områden där åkergrodan och flygekorren förekommer kan eventuellt anses som områden som enligt Säkerhets- och kemikalieverket Tukes anvisning är viktiga för bevarandet av naturens mångfald. Ett tillräckligt skyddsavstånd för åkergrodan och flygekorren är några tiotal meter från kvarterersområdets gräns. Något absolut förbud i fråga om skador på naturobjekt finns inte utan vid bedömningen av konsekvenserna av en olycka är det viktigt att bedöma eventuella konsekvensers omfattning och varaktighet, konsekvensen för skyddsnivån och bibehållandet av den.

Utredningsområdets naturvärden har ur säkerhetssynvinkel relativt liten betydelse. Det är dock skäl att med lämpliga medel försäkra sig om att kemikalieutsläpp och släckvatten inte hamnar på områden som är värdefulla med tanke på naturen.



Betydande natur- och kulturvärden på utredningsområdet och i dess omgivning. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.

Konsekvenserna för grundvattnet

På ett viktigt grundvattenområde eller ett annat grundvattenområde som lämpar sig för vattenförsörjning eller i dess närhet måste det säkerställas att en olycka inte förorsakar förorening av grundvatten enligt 8 § i miljöskyddslagen (86/2000) och att det i grundvattnet inte kommer ner något sådant ämne som avses i 4 a § i statsrådets förordning om ämnen som är farliga och skadliga för vattenmiljön (1022/2006). (Säkerhetskravsförordningen 856/2012 § 10).

Olyckor får inte förstöra grundvattnet. Det närmaste med tanke på vattenförsörjningen viktiga grundvattenområdet finns i Gamla Vasa. Molnträsket är en viktig ytvattenreservoar för vattenförsörjningen.

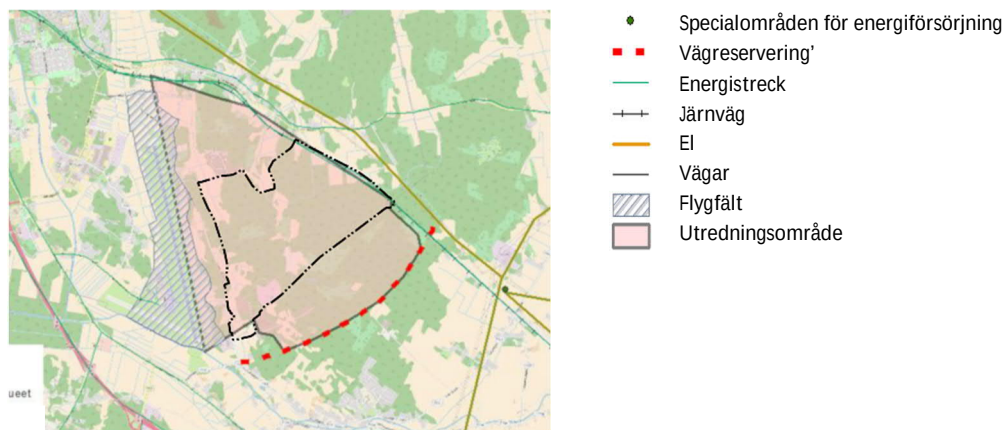
Konsekvenserna för infrastrukturen och kulturmiljön

En olycka kan leda till 1) en betydande störning av funktioner som är centrala för samhällenas verksamhet, såsom huvudtrafikleder, vatten-, avfalls- och energiförsörjningssystem, industri- och produktionsanläggningar och motsvarande funktioner; 2) bestående eller långvariga skador på kulturhistoriskt värdefulla byggnader, konstruktioner, parker eller motsvarande objekt samt objekt

som skyddas genom lagen om fornminnen (295/1963). (Säkerhetskravsförordningen 856/2012 § 11).

Enligt utredningen kan infrastruktur- och kulturkonsekvenserna beaktas fall för fall.

Vägarna omkring utredningsområdet har uppskattats ha liten betydelse ur säkerhetssynvinkel. Med tanke på säkerhetskonsekvenserna bör Höstvesvägen (väg 117) norr om järnvägen beaktas och en ny vägsträckning för en allmän väg från Helsingby till Vassor. En ny väg kan också finnas i närheten av produktionsutrymmena, vilket bör beaktas senast vid planeringen av produktionsanläggningarna. På övriga vägar, järnvägen, flygfältet, kraftledningarna finns inga särskilda krav. Ett tiotal meters skyddsavstånd till objekt som medför fara rekommenderas.



Vägar, järnväg, ellinjer, specialområden för energiförsörjning och flygfält. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.

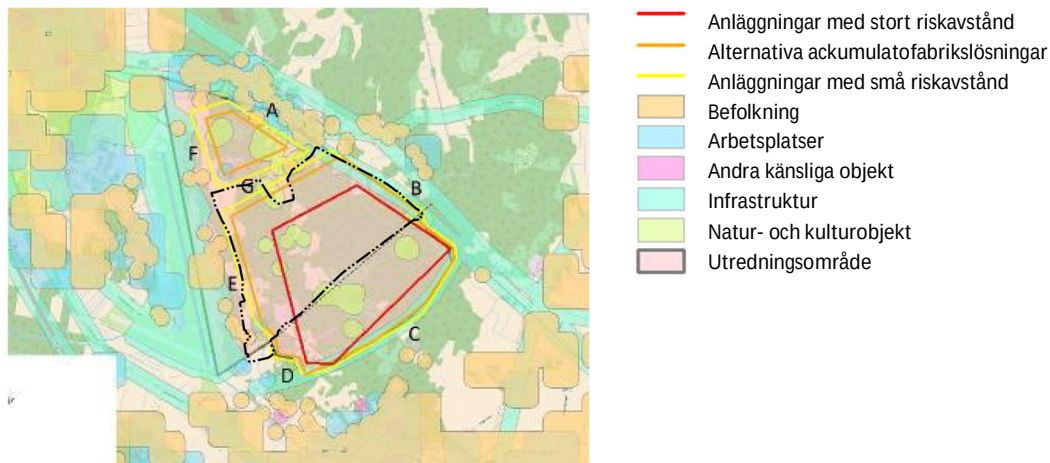
På utredningsområdet finns två fornminnesobjekt (stengärdsgårdar). Enligt en preliminär bedömning är objektens kulturvärden relativt små ur säkerhetssynvinkel.

Förutsättningarna för placeringen av en ackumulatorfabrik på Vasas och Korsholms storindustriområde

Förutsättningarna för placeringen av en ackumulatorfabrik på utredningsområdet är goda ur säkerhetssynvinkel förutom i fråga om utredningsområdets västra kant och norra del.

Förutsättningarna för placering av anläggningar med små riskavstånd, såsom värmecentral, ytbehandlingsanläggning, kiselplattfabrik på utredningsområdet är ur säkerhetssynvinkel goda förutom vid utredningsområdets yttersta västra kant och yttersta nordöstra kant.

Förutsättningarna för placering av anläggningar med stora riskavstånd på utredningsområdet, exempelvis en stor kylanläggning, en cellulosa- eller pappersfabrik eller någon annan storskalig anläggning, där stora mängder giftiga gaser hanteras är goda i den södra delens mellersta områden.



De största möjliga, för anläggningar av olika storlek lämpliga områdena. Det område som detaljplaneförslaget omfattar är avgränsat med en svart punktstreckad linje.

4.2. Program för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm

Miljökonsekvensbedömningsprogram

NLC Vasa Ab har beställt första delen av miljökonsekvensbedömningsförfarandet som berör den ackumulatorfabrik/de ackumulatorfabriker som skisserats upp på Långskogens och Granholmsbackens områden, miljökonsekvensbedömningsprogrammet (MKB-programmet) av Gaia Consulting Oy. Utredningen blev klar 22.12.2017 under namnet "Program för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm". En anläggning av typen ackumulatorfabrik förutsätter miljökonsekvensbedömningsförfarande (lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning 252/2017). Bedömningsprogrammet har varit framlagt 10.1–8.2.2018. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har gett utlåtande om MKB-programmet 6.3.2018. I miljökonsekvensbedömningsprogrammet beskrivs alternativen för genomförande av projektet, miljön nuläge och presenteras en plan över nödvändiga miljöutredningar och om hur genomförandeanternativens miljökonsekvenser kommer att bedömas.

Miljökonsekvensbedömning i MKB-beskrivningsskedet

I andra skedet görs en miljökonsekvensbeskrivning, dvs. en MKB-beskrivning, i vilken miljökonsekvenserna av projektets olika genomförandeanternativ bedöms på det sätt som anges i MKB-programmet med beaktande av kontaktmyndighetens, NTM-centralens utlåtande. I det här fallet kan enligt NTM-centralen inte något MKB-program göras, eftersom det inte finns någon verklig aktör. Ett MKB-program kan göras först när aktören är känd. Nedan följer dock utdrag ur den punkt i MKB-programmet, i vilken utreds vilka miljökonsekvenser av projektet som kommer att bedömas i MKB-beskrivningsskedet efter MKB-programmet beträffande en ackumulatorfabrik/ackumulatorfabriker.

Befolkning,
människornas hälsa,
levnadsförhållanden och
trivsel

Marken, vattnet, luften,
klimatet, växtligheten,
organismer och
naturens mångfald

Samhällsstrukturen, de
materiella tillgångarna,
landskapet, stadsbilden
och kulturarvet

Utnyttjande av
naturreсурserna

Enligt miljökonsekvensbedömningslagen (2017) bör de indirekta och direkta konsekvenserna bedömas samt deras konsekvenser för inbördes växelverkanförhållanden. Sakkunniga har

preliminärt bedömt ackumulatorfabrikernas viktigaste miljösynpunkter, dvs. de faktorer som ska beaktas med tanke på miljön, samt de mest betydande konsekvenserna.

Byggandet av en ackumulatorfabrik: konsekvenserna för byggplatsens natur, markanvändning, kulturmiljöobjekt och landskapet.

Hantering och lagring av lösningsmedel och andra farliga kemikalier: utsläpp i luften efter hantering och utsläpp vid störningar.

Hantering och transport av farligt avfall (speciellt cellavfall): avfallshanteringens miljökonsekvenser och konsekvenser vid undantagssituationer.

Trafik: synpunkter bland annat ökad trafik, trafikbuller, avgaser och trafiksäkerhet.

Kylsystem: konsekvenser av vattenintag och -utlopp samt utloppsvärmens konsekvenser för det mottagande vattendraget.

Energiåtgång

Direkta och indirekta konsekvenser för sysselsättningen och för kompetensen och innovationerna i området.



På ovanstående bild presenteras de viktigaste miljösynpunkter som har identifierats preliminärt dvs. faktorer som ska beaktas med tanke på miljön. Miljösynpunkterna är indelade i produktionsprocessen, faktorer som utgör skadliga konsekvenser av processen, åtgärder för minskning av de skadliga konsekvenserna och väsentliga miljökonsekvenser till följd av dessa åtgärder. Vid bedömningen beaktas även projektets positiva konsekvenser, såsom arbetsplatser som uppkommer till följd av projektet. Vid bedömningen granskas förutom den planerade verksamhetens omedelbara, dvs. direkta, konsekvenser (t.ex. produktionsanläggningens utsläpp i luften) i tillämpliga delar även indirekta konsekvenser (t.ex. avgaser i trafiken på grund av ordnandet av avfallshanteringen).

4.3. Vatten-/energifrågor beträffande Vasas och Korsholms ackumulatorfabriker

NLC Vasa, Vasa Elektriska Ab och Vasa stad har beställt en kondensvattenutredning av Gaia Consulting Oy. I utredningen behandlas frågor som anknyter till intag och avledning av kondensvatten som behövs i produktionsprocessen samt energifrågor i anslutning till produktionsprocessen. Utredningsrapporten blir klar i juni 2018. På ett internt möte 15.6.2018 beträffande utredningen kom följande preciseringar och frågor fram på basis av vilka materialet finslipas.

”GigaVasa-området är något utöver en ackumulatorfabrik/ackumulatorfabriker. Helheten kan utvecklas till en industriell symbios, där olika sidoströmningar eller energi utnyttjas. Vår utredning fann inga hinder för detta och i sammandraget för vi fram de alternativ som hållbarhetsförmåner kan ge.

I mån av möjlighet preciserar vi profilen i fråga om ackumulatortillverkningens energibehov i synnerhet i fråga om torkningen (möjligheterna till ånga) och det var värmen hamnar (luft, vatten). Dessa är emellertid starkt beroende av den teknologi som väljs.

För kondensvattnet behövs en utloppsplats som även kan förändras med tiden (rörläggning under Sundomviken, Kyrö älv). Det hur mycket värmeenergi som finns kvar i kondensvattnet när det rinner ut är beroende på värmeåtervinningslösningarna. Minimering av energiförlusten kan vara en grund för att återvinning även sker exempelvis sommartid. På området kan även aktörer etablera sig som utnyttjar energiströmmarna.

På kort sikt lämnas användningen av Molnträsket bort som alternativ när det gäller råvattenkällan. Sannolikt är Kyrö älv den bästa råvattenkällan men vid diskussion om olika investerares behov av sötvatten lönar det sig att även beakta möjligheterna till användning av bräckvatten exempelvis i kondenssystemet.

I fall olika industriella processer behöver extra rent vatten kan det framställas av hushållsvatten.” (Gaia Consulting, 15.6.2018)

Kondensvattnets/vattenintagets inverkan på detaljplaneförslaget: I fråga om kondensvattnet/vattenintaget kom inget särskilt nytt fram som borde beaktas vid beredningen av detaljplaneförslaget.

4.4. Energifrågor beträffande Långskogens och Granholmsbackens områden

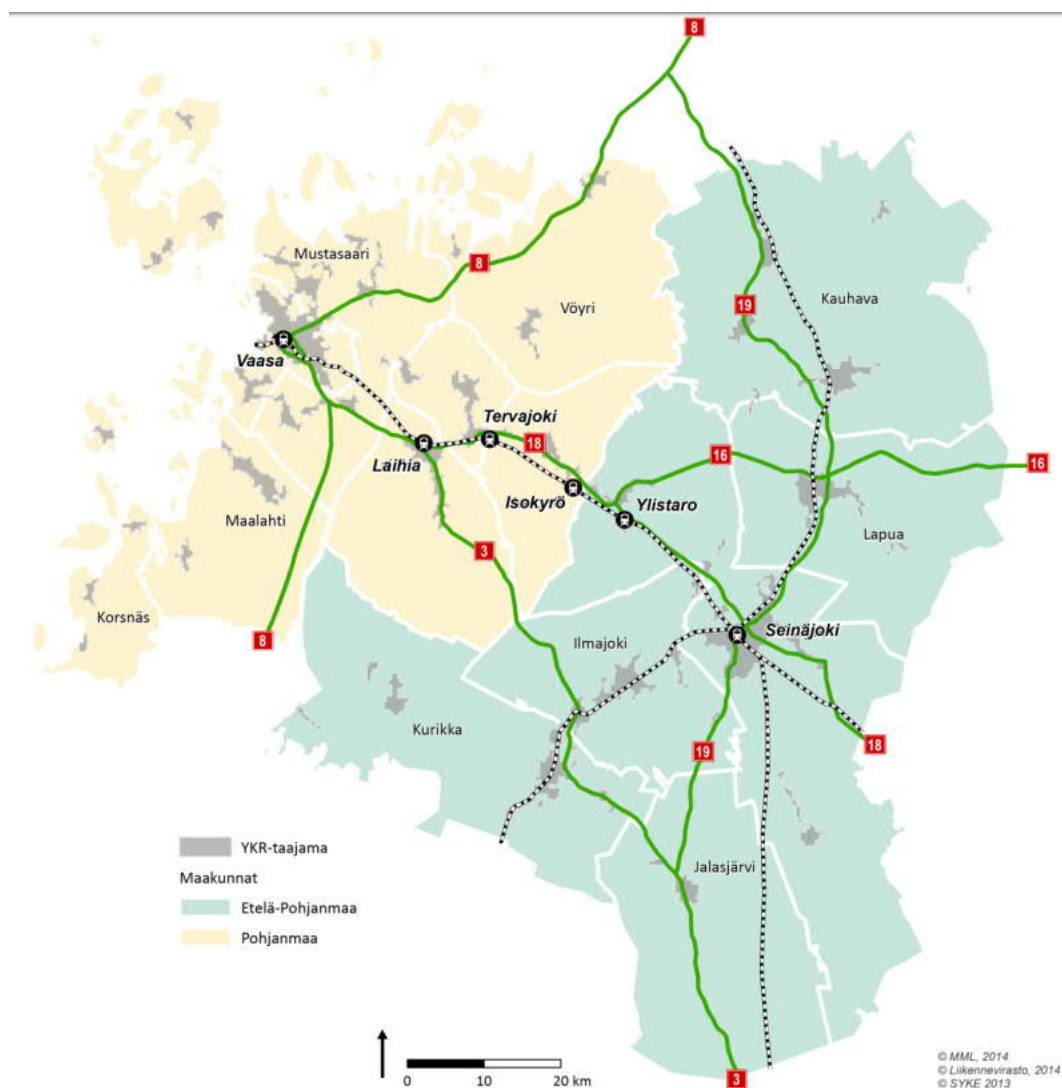
EPV Regionalnät Ab äger på avsnittet Toby-Vasklot två 110 kV:s kraftledningar i detaljplaneområdets norra del. Vid planläggningen bör man bereda sig på byggandet av två 110 kV:s luftledningar från elstationen i Toby genom området Granholmsbacken i Korsholm till Långskogens område och vidare till kraftledningen Vasklot-Toby. För industriområdet behövs sannolikt en elstation, ca 100 m x 100 m, som placeras under/bredvid kraftledningen. Från Toby elstation kommer man med två 110 kV:s kraftledningar till elstationen. Från elstationen fortsätter man med en kraftledning mot anslutningspunkten till kraftledningen Toby-Vasklot. Två kraftledningar jämsides kräver en 40 meter bred ledningsgata och 10 meter breda randzoner på båda sidorna. En kraftledning kräver en 26 meter bred ledningsgata och 10 meter breda randzoner på båda sidorna. (EPV Regionnät Ab, Mika Winter, 16.5.2018)

Elförbrukningen kommer att öka märkbart. Spillvärme kan kanske utnyttjas i det regionala fjärrvärmenätet. Nu finns det närmaste fjärrvärmenätet i Runsor. Beredskap bör finnas för byggande av dubbelriktat fjärrvärmenät och fjärrvärmecentral/värmeförråd på området för eventuella fjärrvärmekonsumenter. (Vasa Elektriska Ab, utlåtande 7.3.2018)

I det här skedet är det svårt att förutspå hur effektbehovet i området kommer att fördelas och vilken roll Vasa Elnät kommer att ha vid byggandet av eldistributionsnätet i området. (Vasa Elnät Ab, utlåtande 2.2.2018)

Elnätet kan byggas av EPV Regionalnät Ab, Vasa Elnät Ab eller industrianläggningens projektansvariga. (Fingrid Oyj, Aki Laurila 18.5.2018)

4.5. Utvecklingskorridor på avsnittet Vasa-Seinäjoki



Trafikinfrastruktur i utvecklingskorridoren

”Utredningen av en utvecklingskorridor på avsnittet Vasa-Seinäjoki har man undersökt utvecklingsbehoven gällande mobiliteten på området mellan Vasa och Seinäjoki samt utvecklingsåtgärderna gällande trafiken och infrastrukturen. Utredningen har gjorts på beställning av Österbottens förbund och Trafikverket. Beställarna har samarbetat med Södra Österbottens förbund, NTM-centralen i Södra Österbotten, Vasaregionens Utveckling Ab (VASEK), Österbottens handelskammare, Södra Österbottens handelskammare samt Vasa stad, Seinäjoki stad, Laihela

kommun och Storkyro kommun.” Utredningen har blivit klar under namnet ”Kehityskäytävä välillä Vaasa Seinäjoki, Esiselvitys 1/2015. Selvitystyön on tehnyt Sito Oy.

Målen för utvecklandet är höjande av attraktionskraften och imagen i influensområdet för utvecklingskorridoren på avsnittet Vasa-Seinäjoki, förbättrande av företagens verksamhetsförutsättningar, en smidig pendeltrafik och utvecklande av kollektivtrafiken. Vid utvecklandet av kollektivtrafiken strävar man även efter att stävja den ökande personbilstrafiken genom att styra mobilitetsbehoven till kollektivtrafiken.

Utvecklingskorridoren på avsnittet Vasa-Seinäjoki granskas som ett ekosystem som omfattar alla färd- och transportformer. I arbetet koncentrerade man sig på att granska huvudsakligen persontrafiken, och i fråga om godstrafiken utnyttjades andra genomförda och pågående utredningar.”

Utredningens resultat och utvecklingsmål

”Servicenivån är bäst i nuläget i fråga om personbil jämfört med andra färdssätt. I och med ökad folkmängd kommer mobilitetsbehovet i utvecklingskorridoren att öka ytterligare och en stor del av denna tillväxt strävar man efter att styra till kollektivtrafiken genom att förbättra dess servicenivå. Då har de som saknar bil (>20 % av hushållen) och alla åldersgrupper bättre möjligheter att röra sig än nu. Fastän kollektivtrafikanvändarna skulle öka märkbart kommer personbilen även i fortsättningen att ha en betydelsefull roll när det gäller mobiliteten. Därmed bör förhållandena, funktionaliteten och säkerheten förbättras också för personbilstrafikens del.

För uppnående av färdssättsneutrala servicenivåmål angavs fyra strategialternativ: tyngdpunkten på personbilstrafik, tyngdpunkten på busstrafik, tyngdpunkten på tågtrafik samt tyngdpunkten på kollektivtrafik.

De bästa förutsättningarna för utveckling av avsnittet mellan Vasa och Seinäjoki ger en strategi med huvudvikten på utveckling av kollektivtrafiken. Buss- och tågtrafiken utvecklas tillsammans så att utbudet på dem stöder och kompletterar varandra. Det ökande mobilitetsbehovet styrs kraftigt till användning av offentlig trafik. Offentliga instanser (staten, landskap, kommuner) deltar aktivt i utvecklingen med ett omfattande åtgärdsurval samt serviceutbud på offentlig trafik och infrastruktur. Vagnätet utvecklas så att även en ökande biltrafik ska fungera tryggt.

De föreslagna utvecklingsåtgärderna förverkligar den valda strategin. Åtgärderna angavs led- och färdssättsvis. Det viktigaste utvecklingsobjektet för tågtrafikens del ansågs vara utbudet av turer och tidtabellerna för att pendeltrafik mellan städer ska vara möjlig. För att möjliggöra detta rekommenderas som banåtgärd bland annat byggandet av ett elektrifierat mötesspår samt förbättring av perrongkonstruktionerna vid stationerna. Vid planeringen av mötesspår bör godstrafikens behov beaktas. Därtill föreslås att parkeringsområdena och fordonsförvaringen vid järnvägsstationerna ska förbättras. Föreslås att förhållandena för hämttrafiken ska förbättras genom utökning av kollektivtrafikruterna vid stationerna och genom att göra hämtplatserna för personbilstrafiken trygga. Därtill rekommenderas att busshållplatserna vid landsvägarna placeras i stationernas närhet och att förhållandena i fråga om gång- och cykelvägarna till stationerna förbättras. En långsiktiga åtgärd är planläggning av bostadsområden i närheten av stationer, varvid det blir attraktivt att använda tåg.

Åtgärdsförslagen i fråga om vägtrafiken gäller förbättring av trafiksäkerheten, tryggande av vägtransporternas funktion vid förbindelseavsnittets huvudvägar, förbättring av förhållandena för

och dragningskraften hos gång- och cykeltrafiken i tätorter samt trygghet av vägtrafikens funktion. Som förbättringsobjekt i fråga om vägarna föreslås förbättring av anslutningarna till riksväg 3 och 18, lätttrafikleder till tätorter och vid tätorterna åtgärder i fråga om vägnätet med anknytning till säkerhetsläget, ändringar i markanvändning eller trafiknät. Därtill rekommenderas förbättring av säkerheten och skicket på landsvägar och gator samt deras trafikerbarhet.

Åtgärdsrekommendationer i fråga om busstrafiken är förtydligande av arbetsfördelningen mellan tåg- och busstrafiken, utveckling av resekedjorna, förkortning av resetiderna, utveckling av biljettförsäljningen, utveckling av serviceutbudet samt utveckling av individuella kollektivtrafiklösningar (gemensamma skjutsar, anropstaxi, bybuss, arbetsplatsbuss osv.) Allmänna utvecklingsåtgärder i fråga om kollektivtrafiken är därtill ibruktagande av en riksomfattande kollektivtrafikbiljett samt förbättring av kollektivtrafikens image och imagemarknadsföring.”

Fortsatta åtgärder

”Utvecklandet av mobilitetsförutsättningarna i den växande regionen framskrider trafikleds- och färd-sättvis. För att målen ska kunna uppnås är det viktigt med samarbete och dialog mellan olika parter: staten, landskapen, kommunerna, NTM-centralen, operatörerna och näringslivet. I synnerhet ett aktivt samarbete mellan kollektivtrafikaktörerna har en väsentlig roll vid utvecklandet av resekedjorna och möjliggörandet av ett nytt serviceutbud.

Utvecklandet av infrastrukturen stöder utvecklandet av avsnittet Vasa-Seinäjoki. Förbättrande av banans servicenivå med de föreslagna åtgärderna förutsätter en närmare fortsatt planering med Trafikverket som ansvarig part. De framlagda vägregleringarna förutsätter även en fortsatt planering med NTM-centralen i Södra Österbotten som ansvarig part.

Verksamhetsförutsättningarna och utvecklingsbehoven för godstrafiken bör beaktas vid utarbetandet av mer detaljerade fortsatta planer. I granskningarna bör man även komma ihåg behoven för transportkorridorerna öster- och västerut.

Landskapsförbunden rekommenderas ta en aktiv roll vid inledandet av dialogen och koordineringen av helhetsutvecklandet av utvecklingskorridoren.”

4.6. Trafikutredningar beträffande områdena Långskogen och Granholmsbacken

Trafikprognoser i programmet för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm

I programmet för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm 2017 har Gaia Consulting Oy preliminärt uppskattat de trafikmängder som ackumulatorfabriker av olika storleksklasser medför. Antagandet har varit att transportererna sker på landsväg. Landsvägstransportkapaciteten har antagits vara 40 ton. Importen av råvaror och exporten av slutprodukter har uppskattats sannolikt ske huvudsakligen till havs. Kemikaliehamnar i närheten av ackumulatorfabrikerna är utöver Vasa hamn hamnarna i Torneå, Björneborg, Raumo och Karleby. En del av transportererna kan ske på järnvägen och en del på landsvägen med tunga transportfordon. Därtill medför ackumulatorfabriksverksamheten ökad persontrafik i form av fler anställda och besökare på området. I fråga om det större genomförandealternativet (100 GWh) har uppskattats att råvarorna, slutprodukterna och avfallstransportererna totalt skulle medföra ca 55 transporter per dygn. I det mindre genomförandealternativet (50 GWh) skulle transportererna vara hälften av det. De slutliga logistiklösningarna är beroende av den som genomförs

investeringsprojektet och det slutliga projektets skala samt trafikledslösningarna i kommunerna och området.

Trafikutredning för delgeneralplanerna och detaljplanerna för Långskogen och Granholmsbacken

Vasa stads planläggning har av Sitowise Oy beställt en trafikutredning för bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna av delgeneralplanerna och detaljplanerna för Långskogen och Granholmsbacken. Trafikutredningen beträffande Långskogen och Granholmsbacken blev klar i maj 2018. Den reviderades efter det offentliga framläggandet, eftersom Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten i sitt utlåtande ansåg att utredningen är bristfällig. Sitowise Oy:s revideringar blev klara i mitten av september 2018.

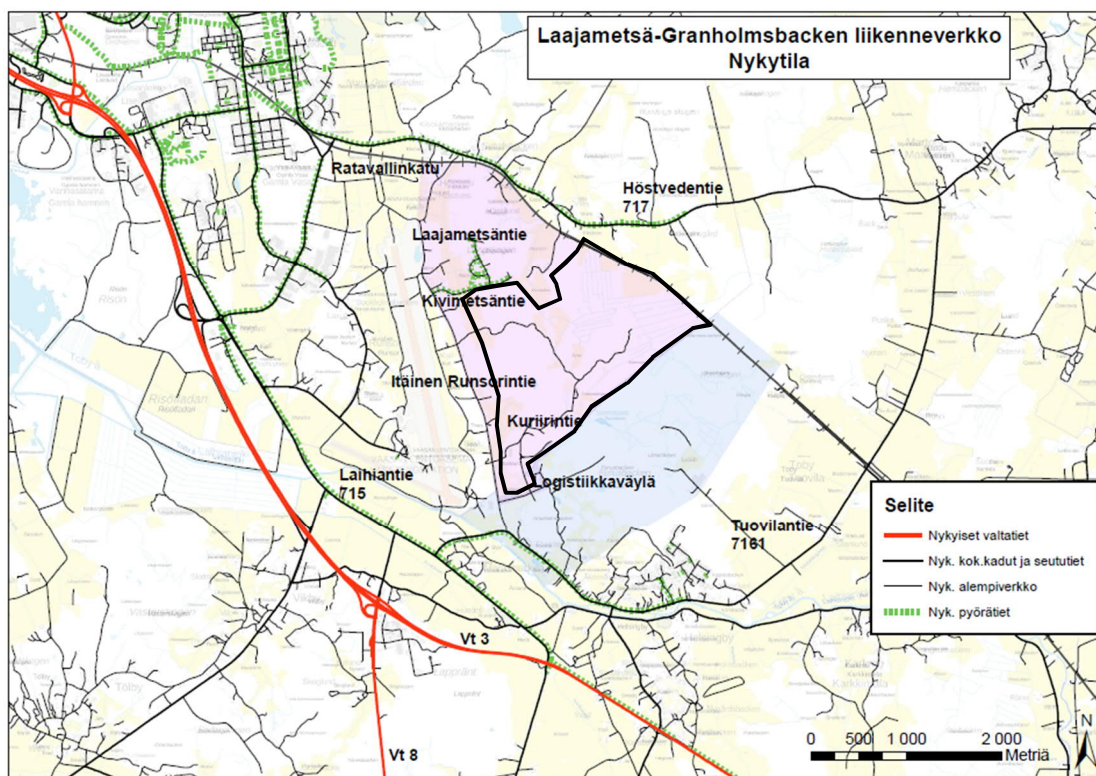
”Trafikutredningen innehåller trafikprognoser för delgeneralplaneområdena, fastställandet av landsvägsnät och internt gatunät i olika skeden, behov av utveckling av vägnätet och trafikmässiga konsekvenser. Därtill har både fotgängar- och cykelvägsnätet samt kollektivtrafiken undersökts.

Fokus i utredningen har varit delgeneralplaneområdena men på grund av de stora ändringarna beträffande markanvändningen har även behoven av ändring av trafiknät och trafiksystem i regionen och landskapet beaktats.

Nuvarande situation

Planeringsområdets nuvarande vägnät utgörs på Vasas sida huvudsakligen av Östra Runsorvägen och gatorna på två detaljplaneområden i anslutning till den. Därtill leder fyra vägar från området till norra sidan om järnvägen; Söderlandsvägen, Solbacksvägen, Södermansvägen och Byängsvägen. De övriga vägarna på Vasas sida är skogsvägar. Trafikmängderna på området är för närvarande mycket små.

På Korsholms sida är den viktigaste vägförbindelsen Tobbyvägen (lv 7161), och till den anknyter nuvarande bebyggelse utanför planområdet. Lyskärrvägen förenar inte Granholmsbackens planområde med Tobbyvägen.



Nuvarande trafiknät 2018 och nuvarande cykelvägar. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

- Förklaringar till alla bilder beträffande trafikutredningen
- ■ ■ ■ ■ Alternativ för hamnvägen
 - ■ ■ ■ ■ Förbindelsebehov
 - ■ ■ ■ ■ Nuvarande riksvägar
 - ■ ■ ■ ■ Sträckning för riksväg 8
 - ■ ■ ■ ■ Genväg
 - ■ ■ ■ ■ Nuvarande matargator och regionalvägar
 - ■ ■ ■ ■ Nya matargator
 - ■ ■ ■ ■ Nytt lägre nät
 - ■ ■ ■ ■ Nuvarande cykelvägar
 - ■ ■ ■ ■ Nya cykelvägar

Trafiknätet

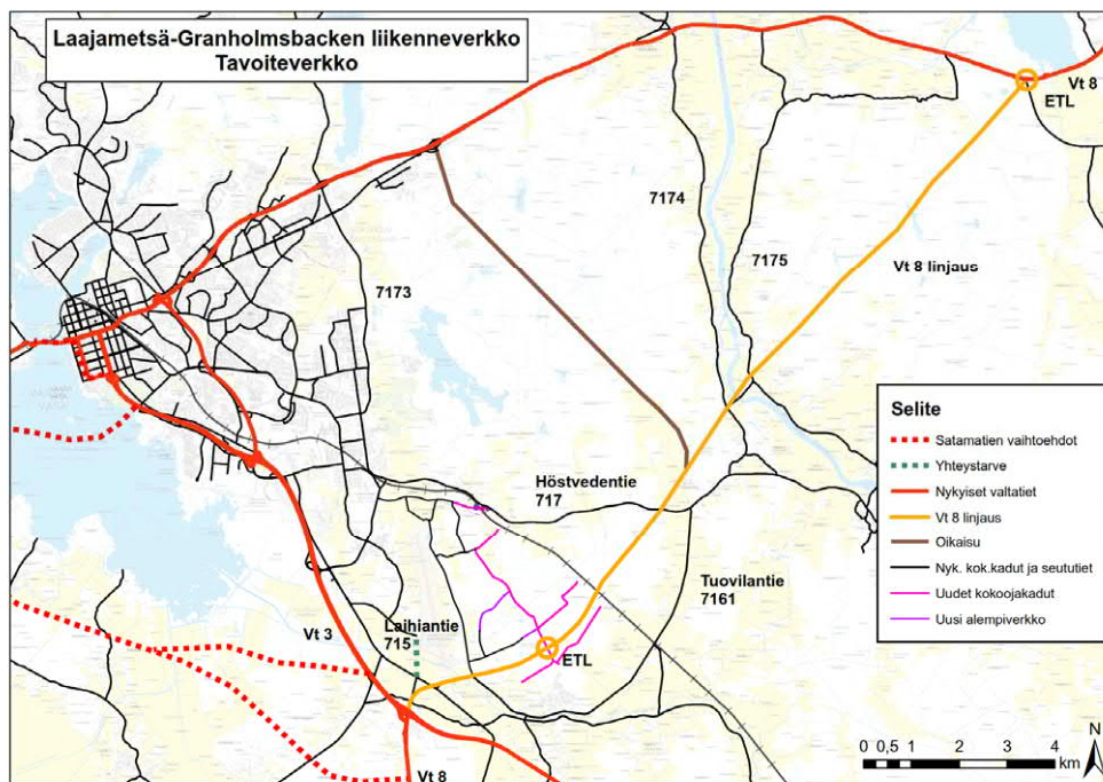
Det går bra att koppla planeringsområdet till det nuvarande fordonstrafiknätet. Området kan nås med fordonstrafik från söder och väster till riksväg 3 och 8 via Laihelavägen (regionväg 715) och Tobyvägen (landsväg 7161). Området gränsar i norr till järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki och Höstvesvägen (regionväg 717) norr om den, längs med vilken det finns förbindelse norrut till riksväg 8 längs med landsväg 7173 (Karperövägen, Vattentagsvägen, Lumivaaravägen, Gamla Vasa-gatan). Via Tobyvägen (landsväg 761) kommer man också norrut till riksväg 8 via landsvägarna 717 och 7174 (Veikarsvägen).

Långskogens och Granholmsbackens nya gatunät förenas vid kommungränsen. Trafiknätet kan förverkligas stegvis. De stegvisa trafiknäten presenteras på nedanstående bilder.

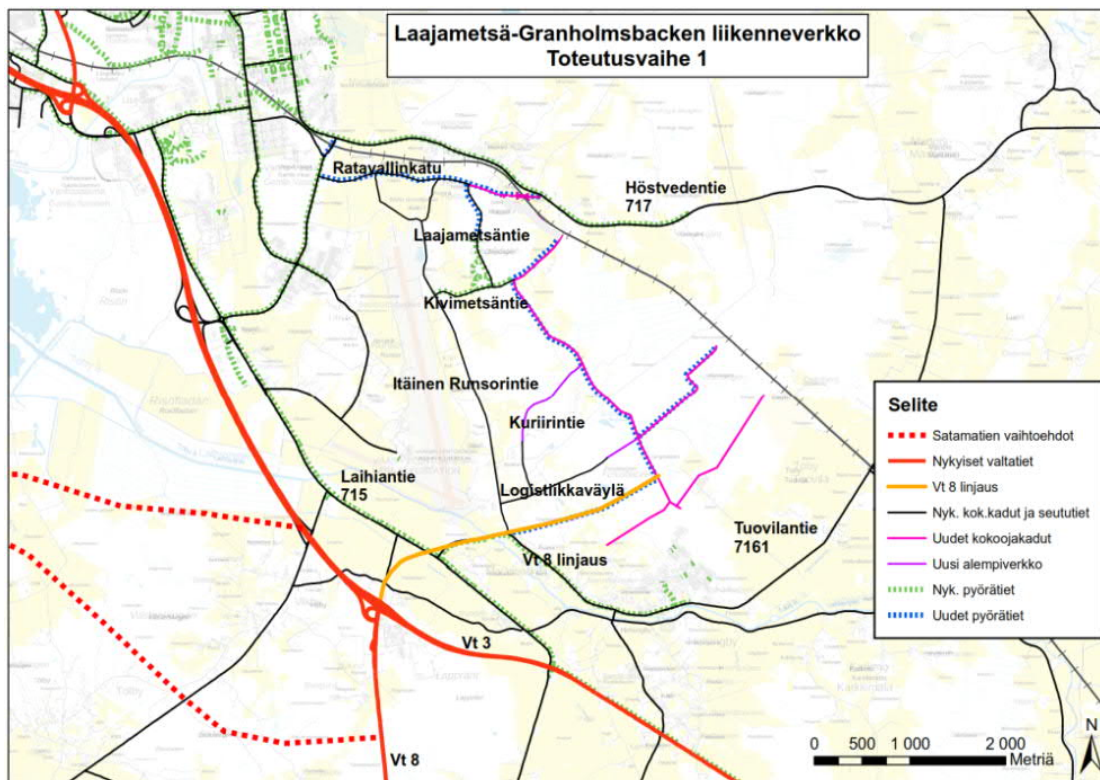
I trafikutredningen ingår trafikprognoser för markanvändning av olika omfattning så att arbetsplatsmängderna på planområdena är antingen 4500, 6500 eller 8500 arbetsplatser. Vid konsekvensgranskningarna har som jämförelseobjekt använts trafik som 3500 arbetsplatser alstrar. Måltidpunkt för första skedet är åren 2020-2025, då det kommer att finnas 4 500 personer

i arbete på delgeneralplaneområdena. Målför andra skedet är 2030, då det kommer att finnas 6500 personer i arbete på områdena. I målsituationen år 2040 kommer det att finnas 8500 personer i arbete på området.

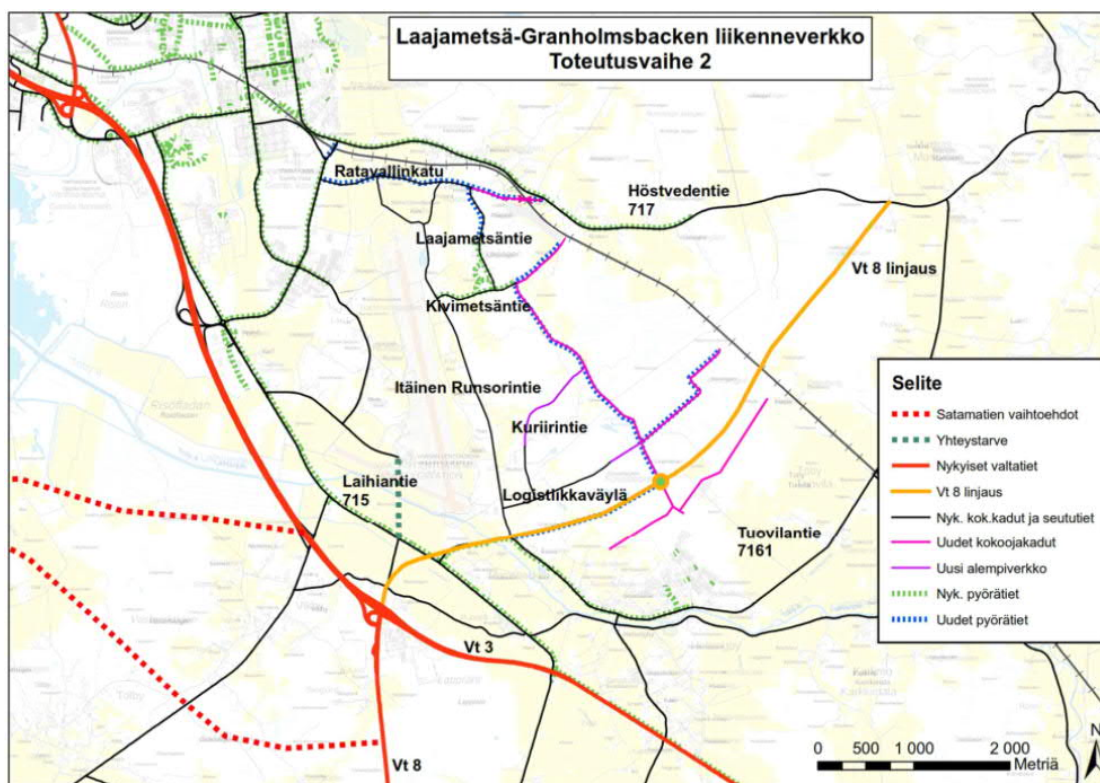
Vid norra kanten av det område som planen för Långskogen omfattar har en ny sträckning anvisats som förlängning av Banvallsgatan till Höstvesvägen (lv 717) och den minskar genomfartstrafiken från Höstves byområde. Denna nya gatuförbindelse över järnvägen gör det också möjligt att avlägsna de nuvarande plankorsningarna i området. Vid norra kanten av området Långskogen har en ny gatusträckning anvisats söder om järnvägen och därifrån finns förbindelse till nya riksväg 8.



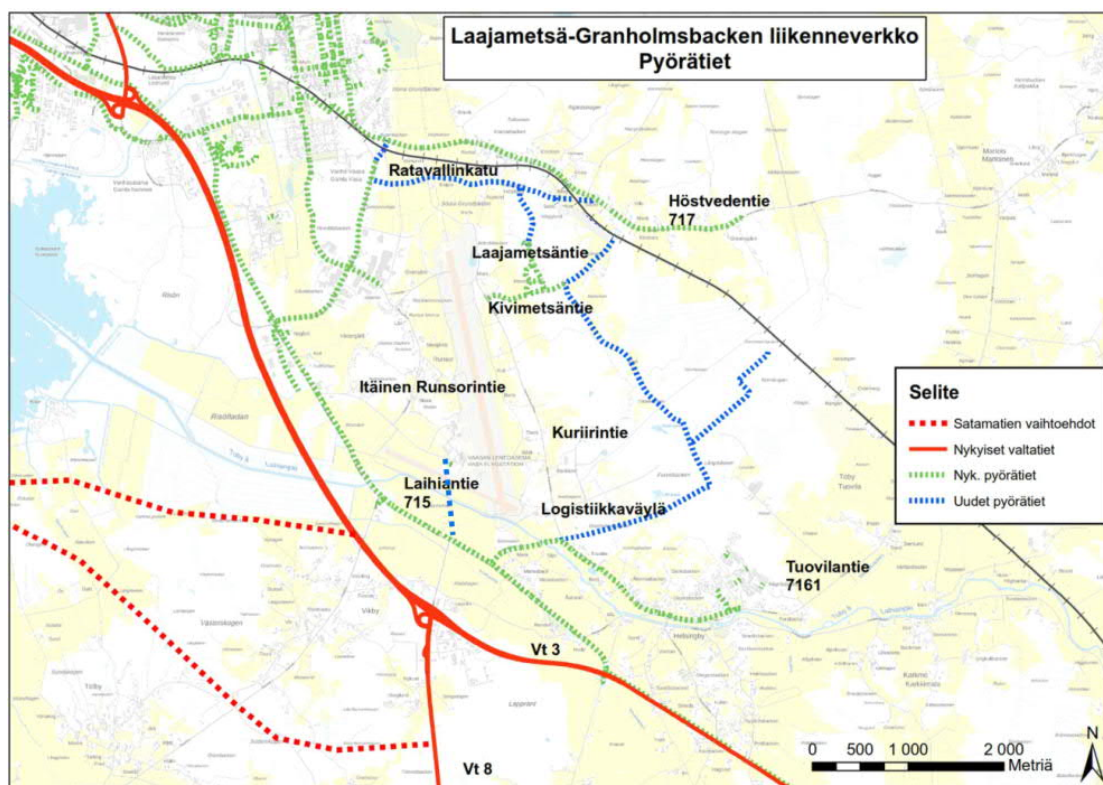
Målinriktat vägnät 2040 och dess funktionella klassificering. Förbindelsen från Granholmsbacken till riksväg 3 och 8 har byggts. Banvallsgatan har byggts över järnvägen till Höstvesvägen (Lillkyrovägen). Det interna vägnätet för Långskogen och Granholmsbacken har byggts.



Första skedets vägnät ca 2020–2025. Förbindelsen från Granholmsbacken till riksväg 3 och 8 har byggts. Banvallsgatan har byggts över järnvägen till Höstvesvägen (Lillkyrovägen). Det interna vägnätet för Långskogen och Granholmsbacken har byggts.



Andra skedets vägnät ca v. 2030. Förlängningen av riksväg 8 har byggts till Höstvesvägen (Lillkyrovägen). Banvallsgatan har byggts över järnvägen till Höstvesvägen (Lillkyrovägen). Det interna vägnätet för Långskogen och Granholmsbacken har byggts.



Målinriktat cykelvägsnät och nya cykelvägar år 2040. Nuvarande cykelvägsnät finns på bilden "Nuvande cykelvägsnät och nuvarande cykelvägar."

Fotgängar- och cykelvägsnät

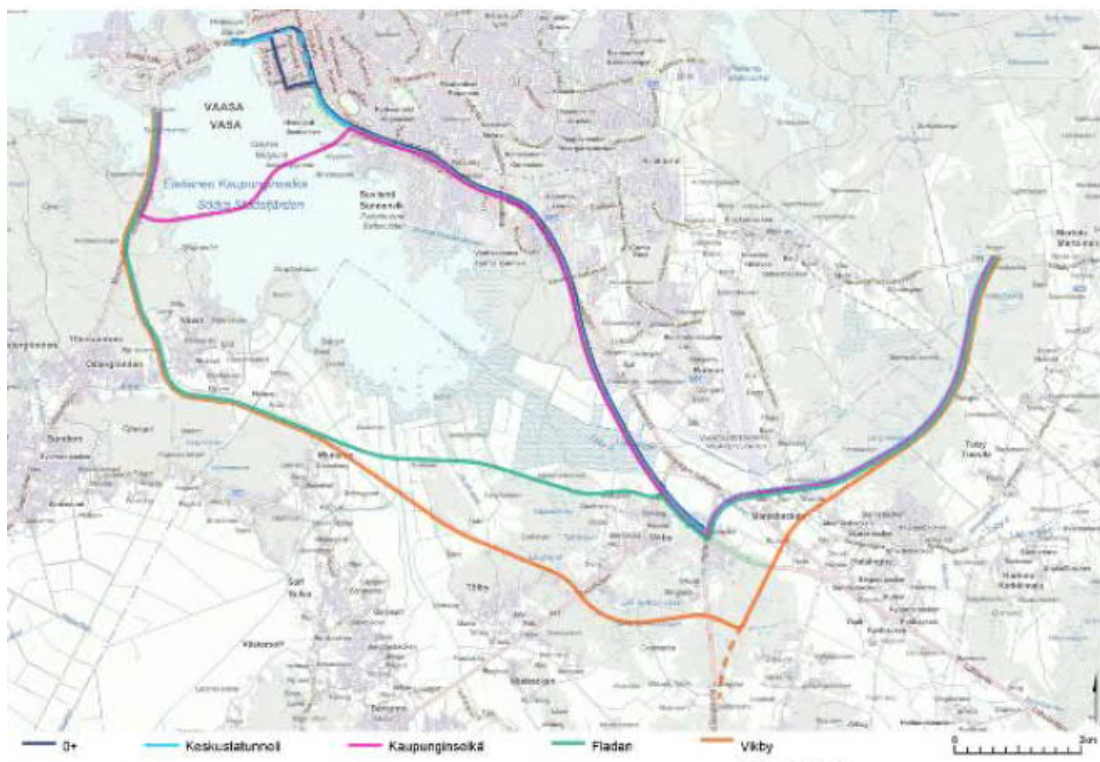
Till planeringsområdet leder i riktningen från Vasa centrum en gång- och cykelled längs med Laihelavägen och vidare längs med Tobyvägen. Norr om flygfältet finns en gång- och cykelled invid Höstvesvägen. Det kortaste avståndet från bebyggelse är ca två kilometer. Avståndet till Vasa centrum är ca åtta kilometer och till Smedsby i Korsholm ca sju kilometer.

Målet för utvecklingen av cykelvägsnätet är att öka cyklingens andel inom pendlingstrafiken.

Spårtrafiken

Planområdena gränsar till järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa. Banavsnittet elektrifierades år 2011 och efter det har antalet passagerare ökat mycket. År 2016 var antalet passagerare på banavsnittet 430 000. För närvarande trafikerar VR 12 turer/riktning på banavsnittet under vardagar. Utöver det används spåret även för godstrafik. År 2016 var mängden godstrafik på banavsnittet 4000 nettoton.

Invid järnvägen har ett industrispårsområde (LRT) anvisats i generalplanerna för både Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm, vilket möjliggör exempelvis ett virkeslastningsområde på området. I delgeneralplanernas södra delar har LRT-områden anvisats som möjliggör byggande av ett industrispår från huvudbanan till flygfältsområdet.



Planerade alternativ för Vasa hamnväg. Källa: miljökonsekvensprogrammet beträffande Vasa hamnväg

Förbindelserna till flygfält och hamnar

Landsvägsförbindelsen från planeringsområdet till hamnen i Vasklot går för närvarande via riksväg 3 genom centrum av Vasa. För att förbättra hamnens tillgänglighet har en vägförbindelse planerats som skulle förena hamnen i Vasklot med logistikcentret, och samtidigt med det nationella huvudvägnätet, riksvägarna 3 och 8. Målet för Vasa hamnvägsprojekt är att hitta en förbindelse som fungerar bättre än den nuvarande till Vasa hamn och att därmed utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är samtidigt minska olägenheterna och svårigheterna i anslutning till den tunga trafiken i Vasa centrum. Alternativa placeringar av vägen utreddes preliminärt redan år 2000 i en lokaliseringsutredning. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten har genomfört ett MKB-förfarande i fråga om alternativen för Vasa hamnväg.

Väster om planeringsområdet finns Vasa flygstation, som år 2016 hade det femte största passagerarantalet i Finland. År 2016 reste ca 290 000 passagerare via Vasa flygstation. För närvarande finns ruttflyg till Helsingfors och Stockholm och utöver dem även internationell beställningstrafik på Vasa flygstation. Därtill är regionens industri en betydande användare av flygfraktförbindelser.

I det målinriktade trafiknätet har en direkt vägförbindelse föreslagits från Laihelavägen (lv 715) till flygstationen.

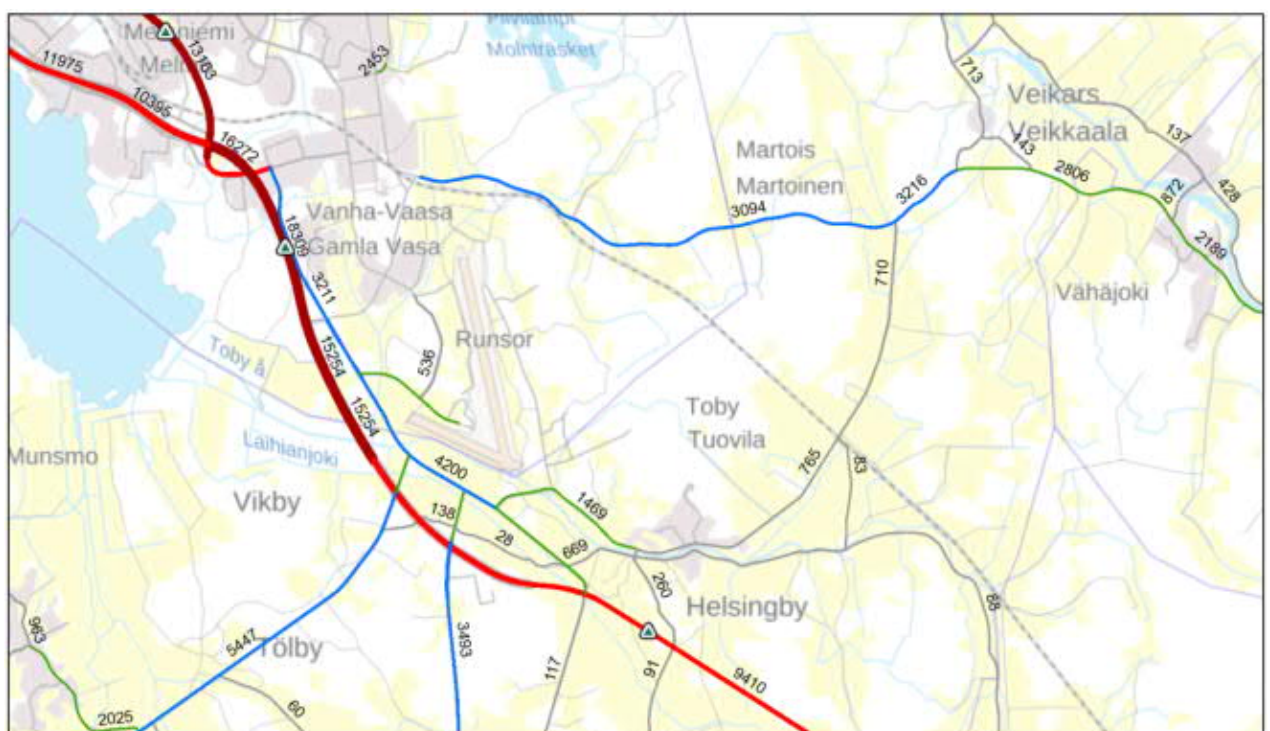
Trafikmängder

Den genomsnittliga dygnstrafiken på riksväg 3 är för närvarande ca 15 000 fordon per dygn. Mängden är lite större under sommaren och under vardagar än hela årets medeltal. De tunga fordonens mängd per dygn är ca tusen. På de andra vägarna och vägavsnitten är

trafikmängderna klart mindre. Trafikmängderna på trafikinätet år 2015 presenteras på bilderna 4.1 och 4.2.

Enligt den riksomfattande persontrafikundersökningen (HLT 2011) är färd-sättsfördelningen när det gäller trafiken i Österbotten exceptionell jämfört med övriga Finland, dvs. personbilstrafikens andel i regionen är exceptionellt stor. I Österbotten görs 65 % av resorna med personbil medan motsvarande andel i hela Finland är 58 %.

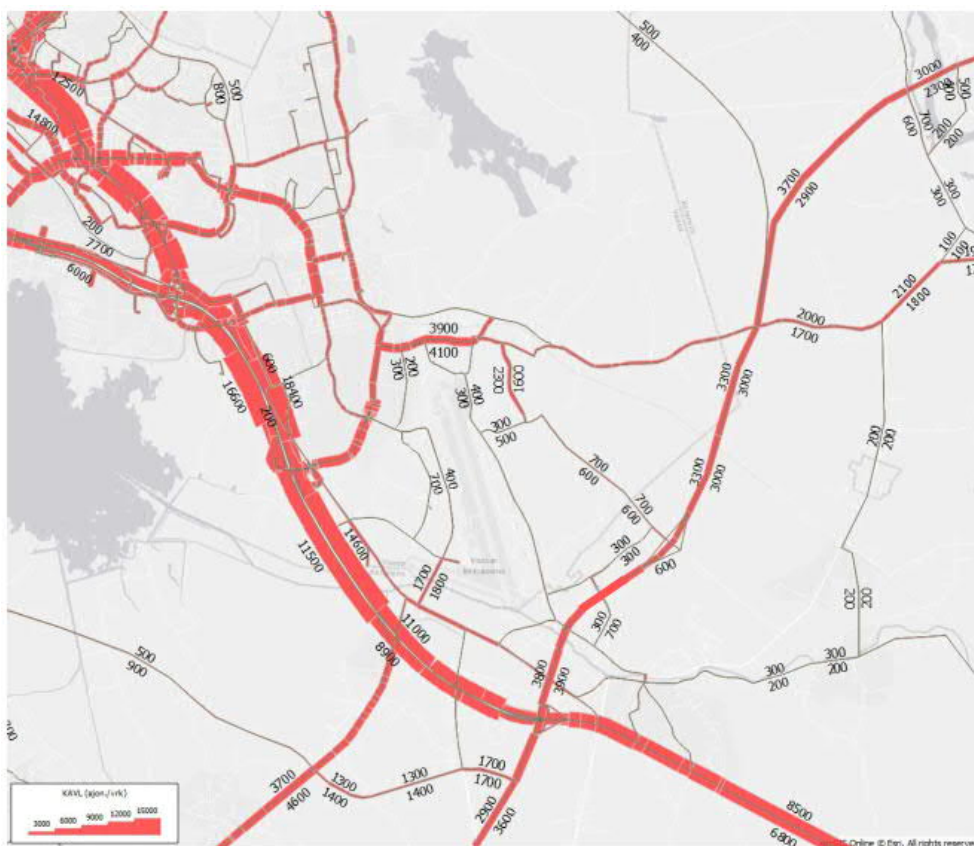
Enligt undersökningen Urban Zone 2013 är färd-sättsfördelningen i Vasa följande: personbil 64 %, till fots 19 %, cykel 12 % och kollektivtrafik 5 %. Av de korta sträckorna, 1–3 km, till fots och med cykel sker över 40 % med cykel och över 20 % till fots. Cyklingens andel är betydande ända upp till 5 km.



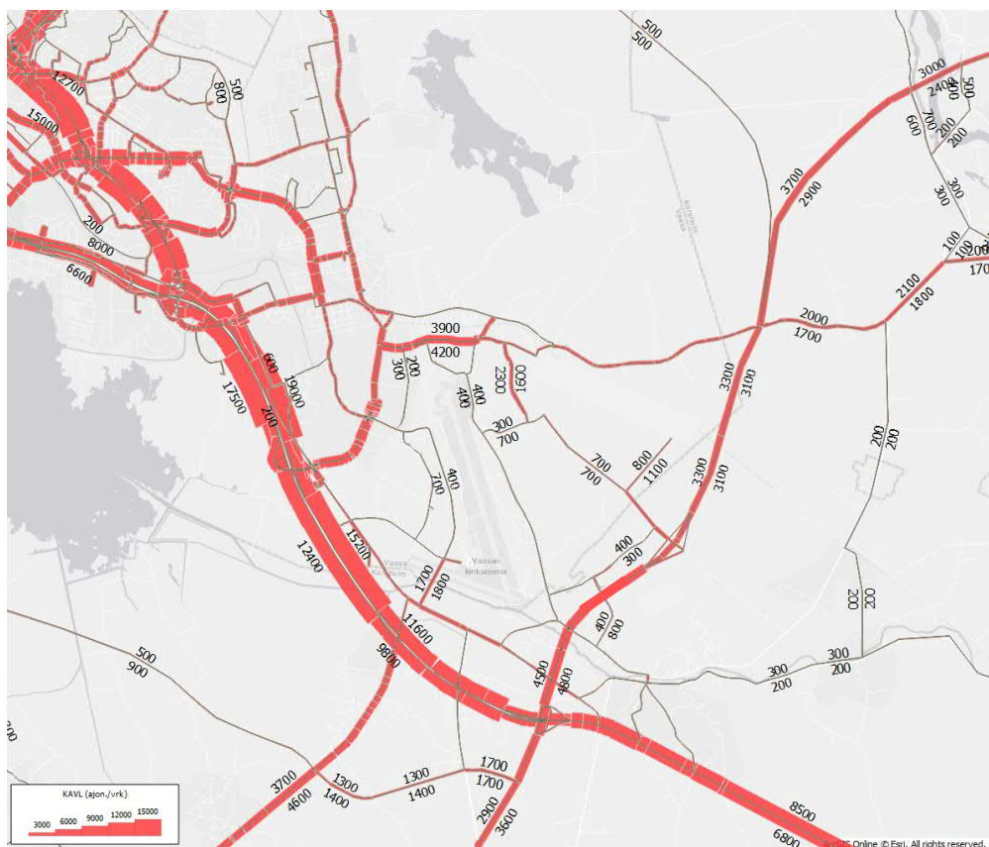
Nuvarande trafikmängder: fordon/dygn i genomsnitt (Källa: Trafikverket)



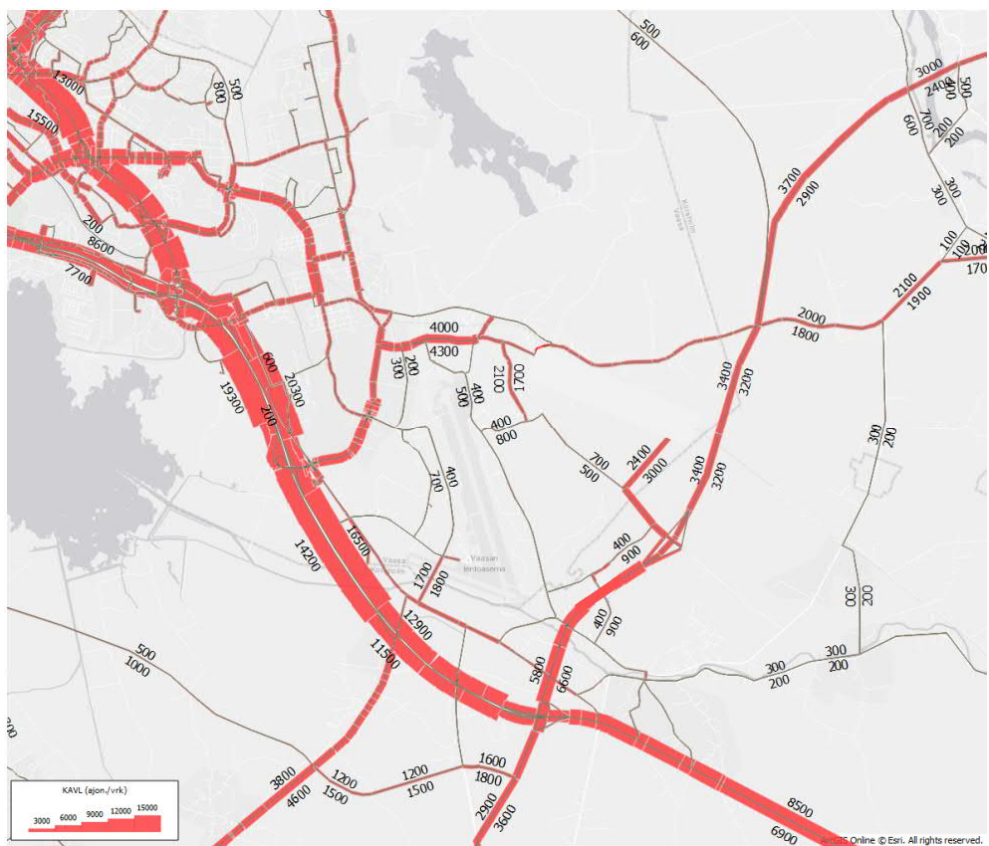
Nuvarande trafikmängder enligt den trafikmodell som utgör grund för prognosen: fordon/dygn/färdriktning. De här trafikmängderna är jämförelseobjekt vid konsekvensgranskningarna.



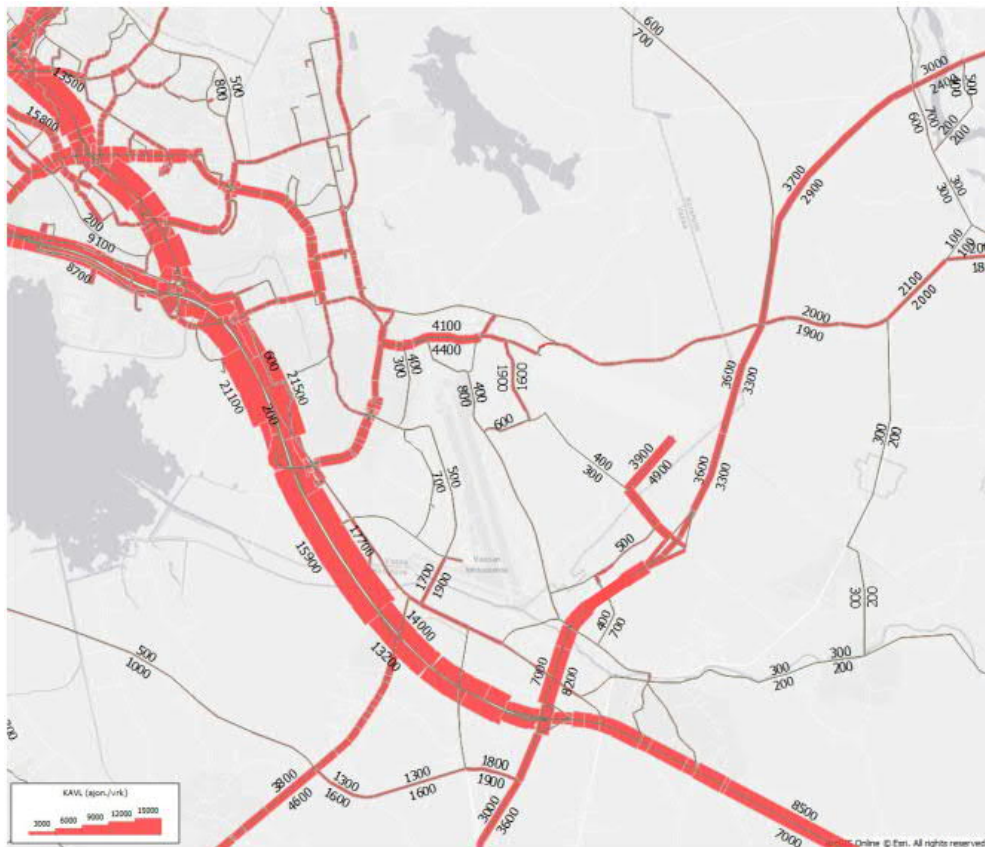
Trafikprognos för ett utgångsläge år 2040 där det finns totalt 3500 arbetsplatser på områdena Långskogen och Granholmsbacken och trafikens målnät är byggt.



Trafikprognos år 2040 med målnät. Antalet arbetsplatser på områdena Långskogen och Granholmsbacken 4500.



Trafikprognos år 2040 med målnät. På områdena Långskogen och Granholmsbacken finns totalt 6500 arbetsplatser.



Trafikprognos år 2040, med 8500 arbetsplatser på områdena Långskogen och Granholmsbacken och trafikens målnät byggt.



Total förändring i trafikmängden i en situation med 8500 arbetsplatser i stället för 3500 arbetsplatser på områdena Långskogen och Granholmsbacken och nya rv 8 byggd i dess helhet.

Trafikmässiga konsekvenser

Personbilstrafiken

Trafikalstringen på planeringsområdet är uppskattningsvis ca 7 000–17 000 fordon per dygn beroende på planernas genomförandegrad. Trafikförändringarna på det nuvarande väg- och gatunätet är beroende av de nya förbindelsernas byggtidtabell i förhållande till ökad markanvändning och trafik. Det mest betydande nya förbindelsebehovet är en förlängning av riksväg 8 till planområdet och genom det norrut/mot nordost. Trafiken från planområdena kommer att söka sig så snabbt som möjligt till huvudvägnätet, och därmed kommer de största trafikändringarna att beröra riksväg 3 och nya riksväg 8.

När markanvändningen på planområdena utvecklas och trafikalstringen ökar, kan det nuvarande trafiknätet inte betjäna den ökande trafiken utan kapacitetsökningar och åtgärder för att förbättra säkerheten. Av de regionala och riksomfattande förbindelserna accentueras förbindelsebehovet norrut/mot nordost till riksväg 8. Enligt trafikprognosen för år 2040 ökar trafiken norrut med ca 5000 fordon per dygn, det finns alltså efterfrågan på en ny förbindelse. Ifall någon ny sträckning inte byggs för riksväg 8, belastas de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173 (Vattentagsvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen). Då bör säkerhetsåtgärder vidtas i fråga om de här vägarna. I fråga om den nya sträckningen för riksväg 8 har en lokaliseringsutredning gjorts beträffande avsnittet Kuni-Martois och sträckningen är angiven i landskapsplanen. Den nya vägen är ca 13 kilometer lång.

Antalet arbetsplatser på planområdena och byggande eller inte byggande av förlängningen av riksväg 8 påverkar trafikmängderna på riksväg 3 betydligt. Trafikprognosen för rv 3 kommer vid flygfältet, norr om nuvarande riksväg 8:s planskilda korsning att vara 26 000-34 000 fordon per dygn beroende på antalet arbetsplatser. Byggandet av en ny rv 8 ända till Kuni skulle minska trafikmängden på rv 3 med 1 600 – 3 700 fordon. Trafikmängderna på rv 3 vid Gamla hamnen har beräknats öka till 33 000–43 000 fordon per dygn beroende på de nya arbetsplatsmängderna i Långskogen och Granholmsbacken. Motorvägens matarkapacitet räcker till för dessa trafikmängder men för att de planskilda korsningarna ska fungera förutsätts åtgärder som bör undersökas närmare vid den fortsatta planeringen.

Ändringen i trafikmängden på Laihelavägen (lv 717) berör endast ett kort vägavsnitt och är måttlig, så vägen klarar av trafikökningen. Åtgärder måste vidtas i anslutningarna för att trygga anslutningarnas säkerhet, funktionsduglighet och smidigheten i trafiken. Trafikmängderna på Tobyvägen och Höstvesvägen minskar om den nya dragningen för riksväg 8 genomförs.

De interna trafiknäten i delgeneralplanerna skapar goda förbindelser från arbetsplatsområdena till riks- och regionvägarna för såväl långväga resenärer som den lokala person- och godstrafiken. Förlängningarna av de centrala matargatorna förbättrar de nya områdenas tillgänglighet för närregionen. Det nät av matargator som bildas inne i områdena och gatunätet av lägre klass blir fungerande och säkert.

Ändringarna i trafikmängderna har beräknats enligt olika tillväxtprognoser för markanvändningen och de innehåller följande alternativa öknings- och minskningar i mängden arbetsplatser: 3500, 4500, 6500 och 8500. Av bilder i utredningen framgår trafikförändringarna (ökningar och minskningar) i olika riktningar och med olika vägnätslösningar.

I trafikstringen framhävs pendlingstrafiken beroende på att planområdet är arbetskraftsdominerat. Trafiken fördelas på ett vidsträckt område i hela landskapet men de största fordonsströmmarna går i riktning mot Vasa centrum, mot bebyggelsens tyngdpunkt. Mängden tung trafik på planområdet är beroende av den verksamhet som de företag som etablerar sig på området bedriver. Utgående från trafikprognosens bakgrundsuppgifter består de kommande funktionernas tunga fordonstrafik av mycket lite råvarutransporter och varutransporter, som inte kommer att belasta det nuvarande vägnätet. Den tunga trafiken går till riksväg 3 och 8. De kommande aktörerna bestämmer närmare om den tunga trafiken går till Vasklot, Tahkoluoto eller Karleby. En del av råvarorna till industrin på området torde komma från Harjavalta, från Karlebyhållet och från Mellersta Österbotten men även andra riktningar är möjliga.

För att säkerställa att trafiknätet fungerar bör enligt utredningen på grund av planområdenas trafikstring följande vägar och vägförbindelser byggas eller förbättras:

- en ny riksväg 8 bör byggas stegvis på avsnittet Kuni-Martois
- Vasa hamnväg bör byggas som godstrafikförbindelse
- planskilda anslutningar vid riksväg 3 bör förbättras på avsnittet rv 8 – flygstationen planskild anslutning, regionvägar bör förbättras, Lv 715 Laihelavägens anslutningar

Ifall de ovan nämnda vägförbindelserna inte byggs eller förbättras blir konsekvenserna följande:

- Om det nya förbindelseavsnittet rv 8 på avsnittet Kuni-Martois inte byggs ökar trafiken på landsväg
- 7173 (Vattentagsvägen), landsväg 717 (Gamla Vasa-gatan) och riksväg 3 och 8. Säkerställande av landsvägarnas funktion och säkerhet skulle i den här situationen förutsätta trafiktekniska åtgärder
- Om inte hamnvägen byggs, ökar trafiken på riksväg 3 och gatunätet i centrum av Vasa (Skolhusgatan – Vasaesplanaden - Blå vägen). I den här situationen försämras i synnerhet smidigheten och säkerheten i centrumtrafiken och trivseln i centrum. Om hamnvägen byggs, kommer trafikstringen på planområdet Långskogen inte att medföra några problem med tanke på smidigheten i trafiken på hamnvägen.
- Trafiken via Gamla Vasa och Liselund ökar och medför problem med smidigheten och försämrade trafiksäkerhet, ifall inte nya vägförbindelser anläggs och smidigheten på de nuvarande riksvägarna säkerställs. Pendlingstrafiken och den tunga trafiken genom den nuvarande bebyggelsen och serviceområdena borde inte öka. Staden har för centrum av Gamla Vasa utarbetat ett detaljplaneförslag (ruinområdet), i vilket bl.a. ingår sänkta körhastigheter och förbättrad trafiksäkerhet genom att delar av Köpmansgatan och Torggatan anvisas som lågfartsgator.

Fotgängartrafik och cykling

Tillgängligheten till området är för närvarande bra när det gäller cykling. I planeringsområdets närhet kan cyklingen spela en betydande roll ännu i fråga om medellånga arbetsresor, under 5

kilometer. Det finns behov av att bygga cykelvägar på de vägvsnitt som är angivna på nätbilderna i samband med byggandet av vägar och gator.

Pendlingstrafiken kommer inte att omfatta gångtrafik i någon betydande omfattning, eftersom avstånden till bebyggelse är långa.

Kollektivtrafiken

I och med utvecklingen av markanvändningen ökar eventuella potentiella kollektivtrafikanvändare betydligt. Det är nödvändigt att inbegripa planeringsområdet i kollektivtrafikruttnätet i ett tillräckligt tidigt skede för att det ska vara möjligt att tillgodose ökad efterfrågan. Området kommer att sysselsätta en betydande mängd personer från olika håll i landskapet och delvis även från grannlandskapet. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ, borde även fungerande resekedjor planeras vid utvecklingen av kollektivtrafiken. En resekedja från Vasas stadsområde kan vara exempelvis med cykel till busshållplatsen och därifrån med buss till planeringsområdet. Busshållplatsen bör då vara tillräckligt högklassig, vilket betyder att det exempelvis ska finnas möjlighet att parkera cykeln och en takförsedd väntplats.

För busstrafiken föreslås pendlingsturer till Vasa centrum och byteshållplatser vid riksväg 3.

I planerna har ett stickspår till det nya planområdet angivits samt byggande av en järnvägsanhalt vid järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki. För tågtrafikens del föreslås att närtågstrafiken ska stanna vid ifrågavarande anhalt. Tågen kunde samla upp passagerare från Seinäjokihållet och från järnvägsanhalten kunde en buss trafikera till olika delar av området och vidare till Vasa flygstation. En tågförbindelse till området skulle även möjliggöra resekedjor från glesare bebyggt område och skapa en anslutningsparkeringsplats för både bilar och cyklar.

Med tanke på hållbara färdssätt är det viktigt att säkerställa att kollektivtrafiken till området är attraktiv. En bra servicenivå lockar dem som ska till och från området att använda kollektivtrafiken. Det här minskar för sin del trafiken på väg- och gatunätet och samtidigt miljöolägenheterna av trafiken.

Fortsatta åtgärder

De fortsatta åtgärderna i fråga om trafiksystemet och trafiknätet är angivna i kapitel 5. Primär åtgärd för att säkerställa att vägnätet fungerar och är säkert och för att den långväga trafiken ska gå till det huvudvägsnät som är avsett för den är att främja landsvägsförbindelsen öster om Långskogens och Granholmsbackens industriområde på avsnittet Laihelavägen (lv 715) – Lillkyrovägen (lv 717) som en del av det nya avsnittet av riksväg 8 Kuni-Martois. Första skedet skulle vara att utarbeta en översiktsplan för vägvsnittet, och därefter väg- och byggplaner.

Vasa stad och Korsholms kommun bör även av de tre alternativ som ingår i beskrivningen över bedömningen av Hamnvägens miljökonsekvenser välja ett alternativ för den fortsatta planeringen och därefter inleda den fortsatta planeringen av hamnvägen tillsammans med NTM-centralen.

Likaså bör vägplanen över anslutningsarrangemangen i fråga om riksväg 3 motorvägen och Förbindelsevägen godkännas utan stegvis byggande på Trafikverket, och strukturplaneringen av den ovan nämnda vägplanen inledas.

Vasa stad och Korsholms kommun bör göra upp gatuplaner för planområdet och även göra upp tillfälliga trafikregleringsplaner för byggtiden. I det här sammanhanget bör även cykelvägarna på planområdet och invid dess förbindelser planeras.

För kollektivtrafikens del bör redan i planområdets genomförandeskede planeringen av bussrutter starta tillsammans med trafikanterna i området. För resekedjorna bör planeringen av anslutningshållplatser vid hållplatser vid motorvägen starta tillsammans med NTM-centralen. För att säkerställa möjligheterna att använda spårtrafiken är det skäl att fortsätta diskussionen med Trafikverket.

4.7. Geotekniska granskningar i anslutning till Långskogens storindustriområde

Vasa stads kommunteknik har av Ramboll Finland Ab beställt en geoteknisk granskning för säkerställande av stabiliteten hos järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa i en situation där ett 24 meter brett gatuområde anvisas invid järnvägen på dess skyddsområde. Utredningen om preliminära geotekniska granskningar i anslutning till planläggningen av Långskogens storindustriområde har namnet "Laajametsän suurteollisuusalue. Kaavoitukseen liittyvät alustavat geotekniset tarkastelut" och den blev klar 23.5.2018.

Grundläggningsförhållanden i närheten av järnvägen

Utgående från stabilitetsgranskningarna är det uppenbart att lerskiktet i markgrunden under järnvägsbanken i decennier småningom har komprimerats betydligt, varvid skiktens genomskärningshållfastighet under järnvägsbanken och i dess omedelbara närhet har ökat. Järnvägen färdigställdes ursprungligen redan år 1883 och då har man knappast vidtagit några grundförstärkningsåtgärder under järnvägen. Det är naturligtvis möjligt att banken har förstärkts senare i och med ökad tågbelastning.

De preliminära granskningarna ger inget direkt svar på frågan om hur nära järnvägsbanken en ny gata kan byggas. I princip skulle en gatustruktur alldeles intill järnvägsbanken fungera som en tryckbank och förbättra järnvägens stabilitet. Den leriga grunden under gatan borde då förstärkas med massa- eller pelarstabilisering, vilket ytterligare skulle förbättra järnvägsbankens stabilitet.

Eftersom järnvägsbankens stabilitet är svag bör hur som helst grävning undvikas i närheten av banken. Enligt preliminära granskningar sträcker sig de farligaste glidyterna i allmänhet på mindre än 5 meters avstånd från släntens nedre kant. Därför bör åtminstone inga schakt placeras i närheten av banken. Det är rekommendabelt att rörschakt o.d. inte placeras närmare än 10 meter från järnvägsområdets kant, som finns på ca 15 meters avstånd från järnvägens mittlinje. Eftersom exempelvis rörschakt ofta placeras under gatustrukturen föreslås att också gatan placeras på minst 10 meters avstånd från järnvägsbanken.

Grundläggningsförhållanden på andra ställen i storindustriområdet Långskogen

Vid den fortsatta planeringen och bebyggandet av kvarteret i nordöstra delen av Långskogens storindustriområde bör därtill följande faktorer i anslutning till jord- och grundbyggnaden beaktas:

Åkerområdena är relativt jämna (+5...+7); på backområdena når de högsta kullarna nivån +10...+ 15.

Byggnadernas grundläggning: På lerig mark måste byggnader huvudsakligen grundläggas på stödpålar. I fråga om eventuellt lågt belägen lerig mark kan massabyte och byggnader utan sockel komma i fråga. På bergiga och steniga backområden med mycket tät morän blir det relativt stora mark- och bergskärningsarbeten vid byggnaderna för att jämna ut områdena.

Grundläggningen av områden: När bankarna på områdena belastar lerskikten, uppkommer sänkor. För undvikande av skadliga sänkor torde det bli nödvändigt med olika typer av grundförstärkning (massa-/pelarstabilisering, strukturer för att lätta upp banken, förbelastningsbankar o.d.) samt val av höjdnivåerna för områdena så att inte bankarna blir onödigt höga. På de högt belägna områdena måste i sin tur mark- och bergsskärningsarbeten utföras för utjämning av områdena, liksom vid byggnaderna.

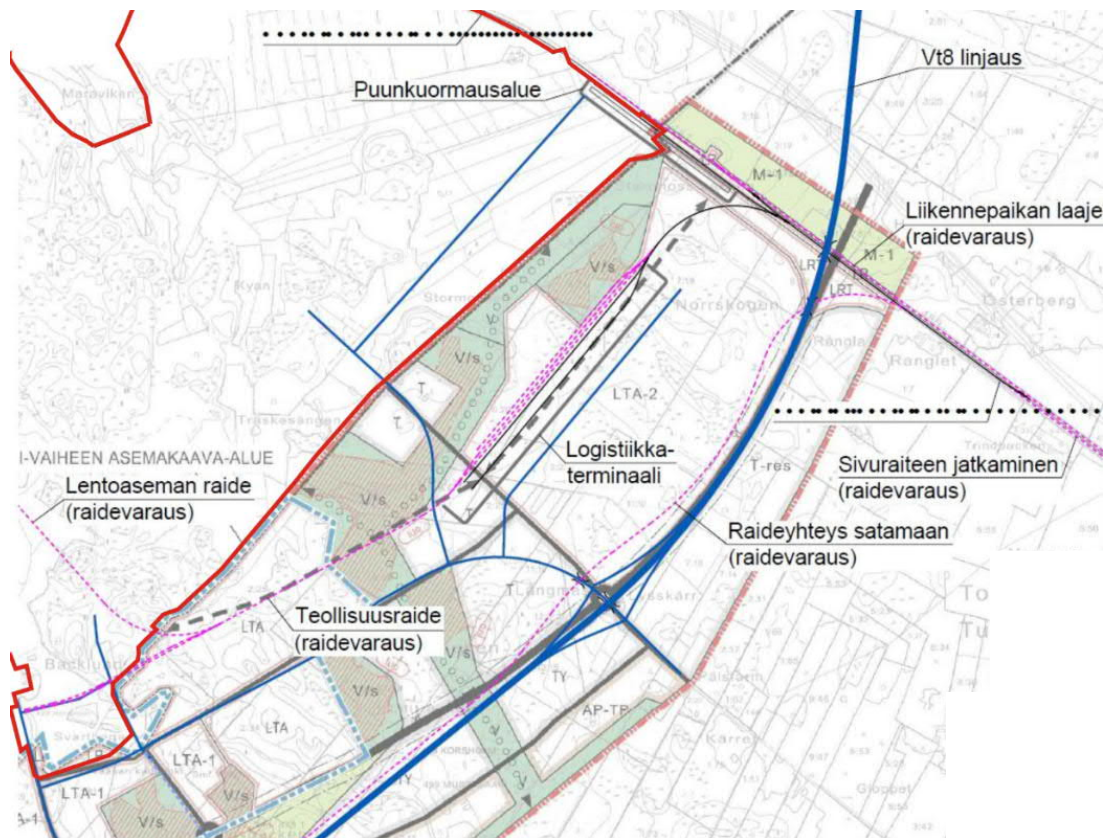
Fortsatta åtgärder med anledning av de geotekniska undersökningarna och planeringen

Kompletterande tryckborrningar invid järnvägen, vid de byggnader som planeras samt på trafikområdena för utredning av den leriga markens variationer i djupet och den relativa tätheten. Vingborrning invid järnvägen för utredning av genomskärningshållfastheten, markprovstagning för utredning av lerskiktets egenskaper (vattenhalten) och laboratorieundersökningar av proverna. Ritning av undersökningsresultatens hanterings- och undersökningsskärningar. Preciserade stabilitetskalkyler på minst tre olika tvärsnitt. Utarbetande av grundläggningsutredning. Planering av grundförstärkningar och markstrukturer.

4.8. Spårterminalområde för Vasaregionens logistikområde

Vasaregionens Utveckling Ab (VASEK) har av Vr Track Oy och Ramboll Liikennejärjestelmä Oy beställt en utredning om möjligheterna att förverkliga ett spårterminalområde på området Granholmsbacken. Utredningen blev klar hösten 2011 under namnet "Vaasan seudun logistiikka-alueen raideterminaalialueen toteutus". Utredningen gjordes i anslutning till planläggningen av Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma logistikcentrum (NLC Vasa).

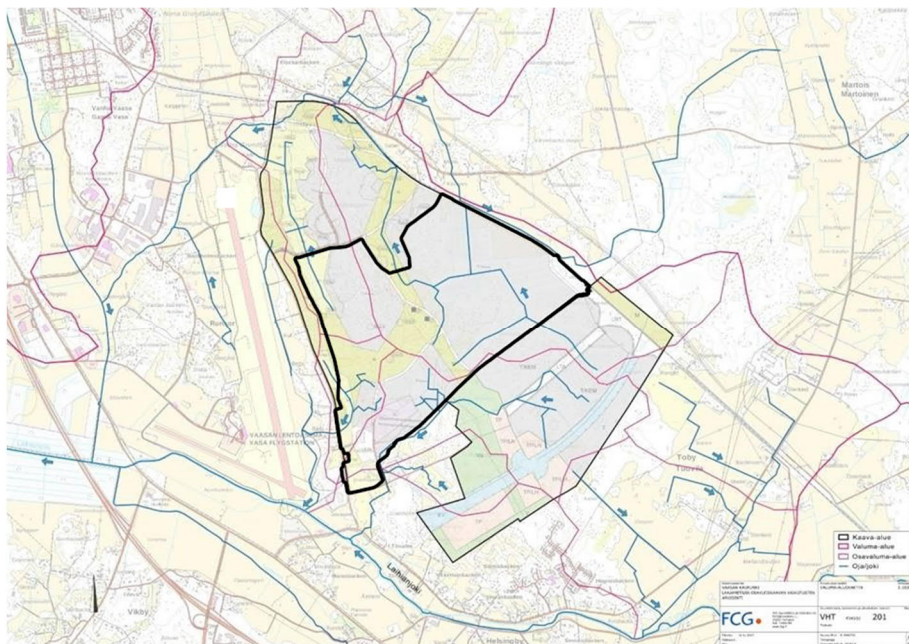
Målet för utredningen var att göra upp en preliminär översiktsplan över förverkligandet av en spårterminal på logistikområdet och ett funktionellt koncept för en spårterminal. I det funktionella konceptet skulle regionens näringslivs behov beaktas för användningen av spårtransporter, ett helhetslogistiksystem planerat för regionen samt en station i det internationella transportnätet. Primärt mål för planen var att inom markanvändningen säkerställa tillräckliga områdesreserveringar för genomförande av spår och terminaler med beaktande av genomförandet av området stegvis. I planen beaktas även genomförandet av industrispår/privata spår på logistikcentrumsområdet och en framtida förbindelse till Vasa hamn samt en reservering för den s.k. kustbanan. Därtill beaktades önskemålet av företagen på logistikområdet om en järnvägsförbindelse i det egna etableringsområdets omedelbara närhet i logistikcentrets västra del. Detta industri-/privatspår är delvis beläget på detaljplaneområdet för Vasa regionens logistikcentrum. Via industrispåret har i de tidigare planerna föreslagits en järnvägsförbindelse även för en eventuell framtida flygfraktterminal vid flygstationen. En betydande utgångspunkt som skulle beaktas i arbetet var också planeringsområdets känsliga naturvärden. I utredningen undersöktes även möjligheterna att flytta virkesterrnalfunktioner från Vasklot till området. En råvirkesterrnalfunkt skulle förutsätta ett lastningsområde på minst 550 meter.



Områdesreseveringsbehov för en logistikterminal och virkeslastningsterminal samt industrispår. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med röd linje på bilden.

4.9. Dagvattenutredning och –plan för områdena Långskogen och Granholmsbacken

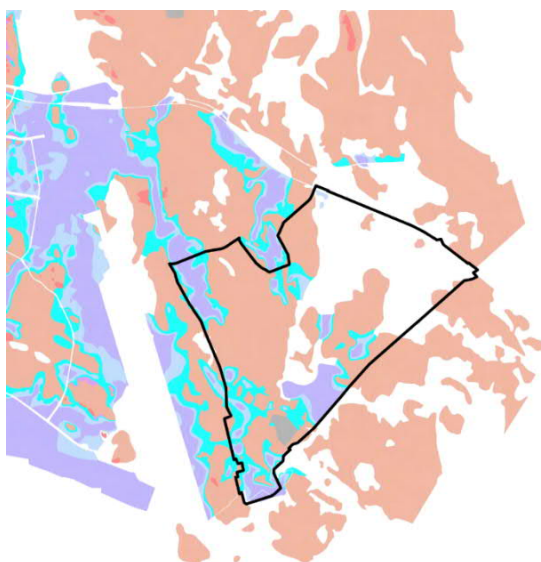
Vasa stads planläggning och Korsholms kommun har av FCG Planering och design Ab beställt en dagvattenutredning. Utredningen bär namnet "Dagvattenutredning och -plan för Långskogens och Granholmsbackens områden. Rapport 15.6.2018." Avsikten med arbetet var att lyfta fram behoven som berör dagvattnet till följd av den planerade markanvändningen med beaktande av områdets särdrag och att utarbeta en plan för minimering och förebyggande av skadliga dagvattenkonsekvenser. Inom arbetet gjordes till att börja med en granskning av nuläget, där avrinningsområdena och strömningsrutterna är angivna och områdets nuvarande markanvändnings hydrologiska drag har bedömts. Efter det gjordes hydrologiska granskningar av situationen enligt den planerade markanvändningen.



Huvudavrinningsrutter och avrinningsområden på områdena för delgeneralplanerna och detaljplanerna för Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm och omgivningarna. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

Jordmån, topografi och grundvatten

Jordmånen i delgeneral- och detaljplaneområdena Långskogen och Granholmsbacken utgörs delvis av blockrika moränåsar och mellan dem lerdalar. Jordbruksmarkerna vid utkanterna av området Långskogen består av lermark. Planområdenas nuvarande markyta är som högst på nivån +15 m och som lägst på nivån +4 m. På planeringsområdet finns inte något grundvattenområde. Det närmaste grundvattenområdet, Gamla Vasa, är beläget ca 3 km nordväst om planeringsområdet. På nedanstående bild presenteras en karta över områdets jordmån.



Jordmånskarta. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

Sura sulfatjordar

Med sura sulfatjordar avses svavelhaltiga sediment som förekommer i marken och från vilka till följd av oxidation metaller frigörs i marken och vattendragen. De sura sulfatjordarna består av lera, mjåla och finmo och är ofta även gyttejhaltiga. Det förekommer rikligt med sura sulfatjordar på de lågt belägna torv- och åkerområdena i Långskogens västra och nordöstra delar. När byggande planeras på sura sulfatjordar bör man bereda sig på åtgärder för att förhindra surhetsolägenheter. Jordmassor och torv som har grävts upp från sulfatrik mark får inte användas för utfyllnader utan jordmassorna bör placeras så att det sura avrinningsvattnet hindras från att rinna ut i vattendragen som är belägna längre ner. Detta bör beaktas vid jordbyggnadsarbetena på området. (Dagvattenutredningen 2018)

Om exempelvis ett dagvattensystem anläggs under marken borde det vara i ett syrafritt tillstånd så att inte tungmetaller frigörs. Om en dagvattencellstruktur planeras, så är villkoret att jorden ska vara sådan att den leder vatten. (NTM-centralen Sirpa Lindroos 21.5.2018)

Vattendrag

Dagvattnet rinner till Toby/Laihela å. För Toby/Laihela ås vattendragsområde har en plan för hantering av översvämningssriskerna utarbetats för åren 2016–2014. I planen ingår en preliminär bedömning av översvämningssriskerna, översvämningssfaror och översvämningssriskkartor, uppskattningar av översvämningsskador, mål och åtgärder för hantering av översvämningssrisker och åtgärder för att förhindra och inskränka översvämningssrisker.

Toby/Laihela ås nedre del har till ytvattentypen klassificerats som en medelstor torvmarkså. Vad beträffar det ekologiska tillståndet har det klassificerats som dåligt – försvarligt och vad beträffar det kemiska tillståndet sämre än bra.

Miljön och naturvärdena

Miljö- och naturvärdena på planområdena Långskogen och Toby har kartlagts i utredningarna av naturen på områdena. På Långskogens och Toby planområden eller i deras omedelbara närmiljö finns inga Naturaområden, naturskyddsområden och inte heller några skyddsprogramenliga områden.

Ärenden som bör beaktas med tanke på flygtrafiken

I anslutning till dagvattnet har Finavia konstaterat att i närheten av flygstationen bör inte placeras och bildas områden och funktioner som lockar fåglar och andra djur. Öppna vattenbassänger och diken som är fyllda längre tider (timmar, dygn) bör i mån av möjlighet undvikas eller täckas med nät och vajrar för att förhindra att fåglar vistas där.

Planering av dagvattenhanteringen

De viktigaste faktorerna som har styrt och begränsat dagvattenplaneringen:

De planerade funktionernas karaktär och kvalitet (kemiindustri) som har betydande konsekvenser för dagvattenmängden och –kvaliteten.

Naturvärdena på området och bevarandet av dem.

Översvämningen i Toby/Laihela å får inte öka.

Områdets läge i närheten av flygfältet och beaktandet av det. Dagvattenansamlingar med bestående vattenyta är inte lämpliga på området, eftersom de kan locka till sig fåglar och medföra risker för flygtrafiken.

Planområdenas nivåer och höjdskillnader kommer att ändras betydligt jämfört med nuläget och de slutliga höjdnivåerna är inte ännu kända. Dagvattnets kommande flödesriktningar och områdeshantering kan bedömas endast grovt.

Strävan har varit att utarbeta dagvattenplanen på en allmän nivå och markanvändningsplaneringen styrande så att markanvändningens dagvattenkonsekvenser och de åtgärder som behövs på området förs fram bl.a. med områdesreserveringar på planeringskartan och planbestämmelser. Dagvattenplanen fungerar som underlag för annan planering och den bör preciseras när planeringen preciseras.

I samband med denna dagvattenplan utarbetades en översiktlig massabalans och nivågranskning. I dagvattenplanen har bl.a. de preliminära nivåerna utnyttjats vid fastställandet av de kommande flödesriktningarna. Massagranskningens utjämningsnivåer är emellertid endast preliminära och riktgivande i det här skedet. De kommer att preciseras i samband med byggnadsplaneringen av området.

Hanteringen av process- och släckvatten, bl.a. med tanke på olyckor och undantagstillstånd bör utredas i samband med bygglovet och miljötillståndet. Ställning tas inte till de interna dagvattenlösningarna på fabriksområdena utan strävan har varit att föra fram behovet av dagvattenhantering och olika alternativ för genomförande av hanteringen. I samband med bygglovet för fabriksprojektet bör en tomtspecifik plan för hanteringen av dagvattnet läggas fram för byggnadstillsynen för godkännande.

De hydrologiska konsekvenserna av den planerade ändringen av markanvändningen bedöms utgående från ogenomsläppliga ytor, eftersom största delen av dagvattnet bildas på dem. På avrinningsområdena fastställdes den totala mängden ogenomsläppliga ytor och den beskrivs med begreppet Total Impervious Area (TIA). Till de ogenomsläppliga ytorna räknas även delvis ogenomsläppliga ytor, såsom gräsytor, eftersom de vid störtregn inte kan hålla eller absorbera allt vatten som regnar ned.

Utöver mängden ogenomsläppliga ytor bör beaktas att i och med nybyggandet jämnas kvaliteten på de ogenomsläppliga ytorna ut och lutningarna ökar. Därmed minskar byggandet mängden vatten som lagras i sänkorna på markytan. Exempelvis kan ett obebyggt område behålla upp till 10 mm regnmängd medan en asfaltyta kan behålla endast ca 1 millimeter. I och med byggandet förtätas även ytor som saknar beläggning. Byggnad leder till ökad mängd dagvattenmängd och -strömning. I och med den planerade markanvändningen ökar mängden ogenomsläppliga ytor mångfaldigt på detaljplaneområdet och på motsvarande sätt minskar vattenmängden i sänkor. Med hjälp av ogenomsläpplig yta, vatten som lagras i sänkor och regnmängden kan en flödeskoefficient anges som beskriver dagvattenflödets andel av mängden regn vid en viss tidpunkt.

Dagvattnets belastning på vattendrag kan variera mycket tidsmässigt och lokalt. Vid den planerade markanvändningen kan mängderna näringsämnen, fosfor kväve antas minska medan belastningen som består av fasta ämnen och mängden oljor och metaller som har lösts upp i den kommer att öka. Den största belastningen står asfaltområdena med trafik för, på dem ansamlas i synnerhet

fasta ämnen, tungmetaller samt oljebaserade ämnen från fordon och anordningar. Ett annat betydande problem med tanke på dagvattnets kvalitet och det vattendrag dit dagvattnet rinner är stora tillfälliga strömningstoppar, som bildas framför allt på områden med dagvattenavlopp. Detta kan vid utloppsställena och i öppna diken medföra erosion i vattenfåran och leda till att växtlighet lossnar. Även det relativt rena dagvattnet från takytorna kan medföra problem när det sköljer med sig fasta ämnen och orenheter. Med sakenliga dagvattenhanteringsåtgärder är det dock möjligt att ha ändringarna under kontroll och förhindra att orenheter hamnar direkt i utloppsrutterna och -vattendragen.

Dagvattenhanteringen på delgeneral- och detaljplaneområdena

Dagvattenhanteringen ska huvudsakligen ske tomt- och kvartersvis på grund av typen av aktörer som etablerar sig på området. Det är på aktörernas ansvar att ta hand om det dagvatten som bildas på tomterna kvantitativt och kvalitativt och för detta ändamål måste dagvattenhanteringen på tomten planeras. Den byggda dagvattenhanteringen lönar det sig att ordna med tillfälliga lösningar separat från systemet för hantering av dagvattnet i den slutliga situationen. Genom att genomföra jordbyggnadsarbetena i olika skeden är det möjligt att förhindra att dagvattnets kvalitet försvagas.

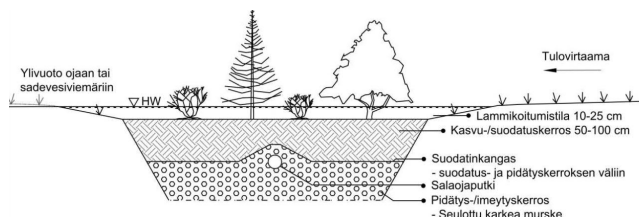
Föreslås att de tomt- och kvartersvisa hanteringsåtgärderna dimensioneras så att det ska vara 2 m³ fördröjningsvolym per 100 m² ogenomsläpplig yta. Detta motsvarar en regnmängd på 20 mm och exempelvis ett regn på 1/5a 1 h. Med denna dimensioneringsgrund kan dagvatten från sällan återkommande, kortvariga störtregn och även ofta återkommande långvarigare regn hanteras. Dagvattenströmmarna kan jämnas ut till nulägets nivå. Dagvattenmängderna är så pass stora att hanteringen bör genomföras redan på de platser där dagvattnet uppkommer, på tomterna. Det lönar sig att sprida ut hanteringen i flera olika delar. Spridd tomtvis hantering är en bättre lösning även med tanke på områdets dagvattensystem, eftersom tomternas utlopp blir på flera ställen.

Dimensioneringen av den tomt- och kvartersvisa dagvattenhanteringen är angiven enligt TIA, dvs. utgående från mängden ogenomsläppliga ytor och mängden vatten som lagras i sänkor samt flödeskoefficienten och dagvattenströmningen. I kalkylerna är takytorna beräknade enligt den i detaljplanen angivna exploateringen $e=0,3$, på industriområdena har asfaltytan uppskattats till hela 50 %. Då skulle mängden hård ogenomsläpplig yta vara 80–90 %, varvid fördröjningsbehovet skulle vara 2 m³/100 m². För fördröjning av dagvattnet används exempelvis underjordiska fördröjningsbehållare dvs. dagvattenceller, med vilka en stor dagvattenfördröjningsvolym uppnås med relativt liten strukturvolymer, och de underjordiska cellerna utgör inget hinder för trafiken på markplanet. De underjordiska cellerna ansluts till och dagvattnet rinner ut i dagvattenavloppet.

Utöver hanteringsåtgärder tomtvis har riktgivande områdesreserveringar angivits för tillfällig fördröjning av dagvattnet och översvämningshantering.



Bilden visar byggande av en underjordisk fördröjningsbehållare dvs. dagvattenceller, med en fördröjningsvolym på 300 m³



Exempel på en infiltreringssänka med ett växtskikt och under det ett lagringsskikt. Denna struktur kan användas när takvatten och annat relativt rent dagvatten infiltreras i marken.

Dagvattenbestämmelser och anvisningar i detaljplanen

Kravet på fördröjning av dagvattnet på tomterna är $2 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta. Det dagvatten som bildas på tomten bör fördröjas på tomten så att dimensioneringsvolymen för fördröjningsbehållarna och sänkorna ska vara två kubikmeter per varje hundra m^2 , de bör tömmas inom 12–24 timmar från att de fylls och ett översvämningsskydd bör vara planerat för dem.

Separat behandling för tak- och asfaltvattnet på T/kem- och T-tomterna rekommenderas så att smutsigare asfaltvatten behandlas med olje- och sandavskiljning och/eller filtrering. Ifall även takvattnet är förorenat bör det hanteras kvalitetsmässigt.

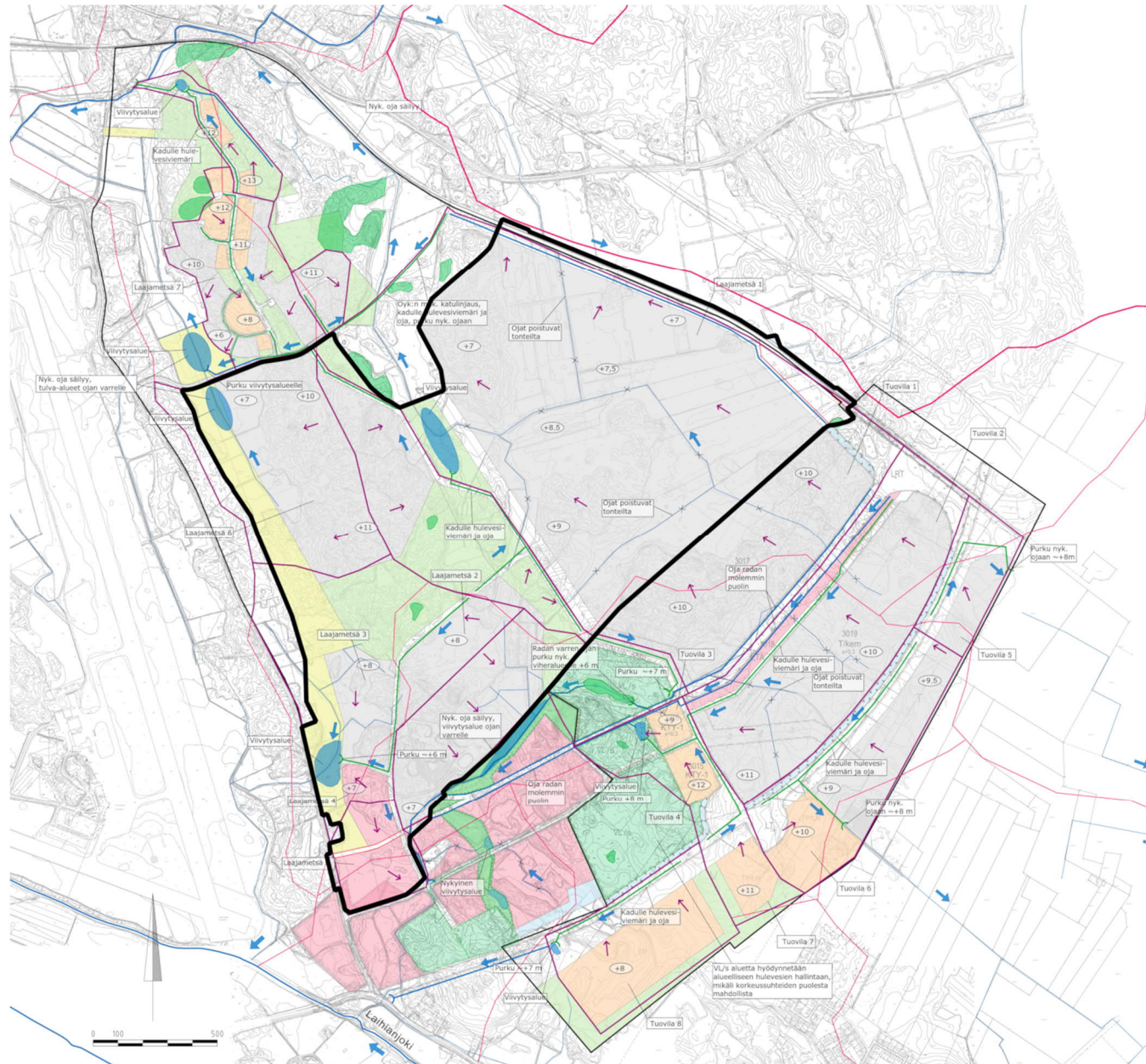
Aktörerna på tomten bör i sin miljöansökan utreda beskaftenheten och mängden i fråga om det dagvatten som bildas på tomten. Aktören på tomten bör utarbeta en tomtspecifik dagvattenplan som ska läggas fram för byggnadstillsynen för godkännande.

Dräneringen av gatuområdena sker med dagvattenavlopp och diken. Dagvattnet från gatuområdena får rinna ut på grönområden och/eller jordbruks- och skogsområden. Vid utloppen bör erosionsskydd anläggas och vid behov fördröjning.

Fortsatt planering och fortsatta åtgärder

Dagvattenplanen innehåller höjdnivåer som har erhållits vid en översiktlig massagranskning. Massagranskningen behandlas i följande punkt 4.9. En mera detaljerad nivåplanering behövs dock innan det är möjligt att planera exempelvis kommunaltekniken. Placeringen och dimensioneringen av fördröjnings- och översvämningssområden på allmänna områden bör preciseras när de kommande höjdnivåerna på området är kända med tillräcklig noggrannhet. Även för områdes- och tomtvis planering av dagvattensystemet behövs närmare höjdnivåer. I samband med mera detaljerad planering av tomterna bör även behoven av fördröjning preciseras, varvid dimensioneringsvolymen kan påverkas exempelvis genom att man lämnar grönområden på tomterna.

I takt med preciseringen av höjdnivåerna bör även dagvattenplanen preciseras och vid behov uppdateras. Vid den fortsatta planeringen bör man se till att aktörerna på tomterna åläggs att utreda dagvattenmängden och -kvaliteten på tomten i samband med ansökan om miljötillstånd. Tomtgärarna/-aktörerna bör i samband med bygglov utarbeta en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande. I den tomtspecifika dagvattenplanen bör enskilda hanteringsmetoders läge, dimensionering och detaljer presenteras. För den tomtspecifika dagvattenplanen bör Vasa stad ange tomtens höjdnivå och eventuella platser där dagvattnet rinner ut. För att de föreslagna hanteringsmetoderna ska förverkligas, rekommenderas föreskrifter och anvisningar i planhandlingarna. Dagvattenplanekartan finns på följande sida. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på dagvattenplanekartan.



Dagvattenplanekarta

- Nuvarande avrinningsområde
- Delavrinningsområde
- Nuvarande dike/å
- Naturvärde
- Nytt dike
- Ny gatas dagvattenavlopp eller dike
- Ny uppskattad avgränsning av avrinningsområde
- Ny uppskattad flödesriktning
- +11 Uppskattad preliminär tomtnivå
- Uppskattad preliminär flödesriktning på tomten
- Områdesreservering för fördröjnings-/översvåmningsområde

Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

4.10. Massaberäkning på Långskogens och Granholmsbackens områden

Vasa planläggning har av FCG Planering och design Ab beställt en preliminär massaberäkning beträffande områdena Långskogen och Granholmsbacken, som hjälp för utarbetandet av en dagvattenutredning, med namnet "Översiktlig nivågranskning och massaberäkning för Långskogens och Granholmsbackens områden. Översiktsplan/ rapport. 18.6.2018."

I samband med dagvattenutredningen konstaterades bl.a. att på grund av områdets omfattande areal behövs en riktgivande nivågranskning samt en översiktlig kalkyl över massabalansen för hela området. Nivågranskningen inleddes med utarbetande av en terrängmodell på basis av lantmäteriverkets punktmolnsmaterial (= 2 m höjdmodell). Strävan var att ange modellytor för tomterna och körlederna på med tanke på den befintliga terrängen förnuftiga höjdnivåer och att samtidigt nå en så bra massabalans som möjligt med tanke på hela området skärnings- och utfyllnadsmassor.

På massaberäkningskartan anges skärningar och utfyllnader samt nuvarande och planerade höjdnivåer. Därtill föreslås utfyllnads- och skärningsmängder i kubikmeter på de olika delområdena.

De höjdnivåer som anges i denna översiktliga massagranskning utnyttjades vid utarbetandet av dagvattenplanen. Höjdnivåerna och flyttningarna av massor granskas på nytt i samband med planeringen av kommunaltekniken och byggnaderna samt preciseringen av dagvattenplanen för området och den tomtspecifika dagvattenplaneringen.

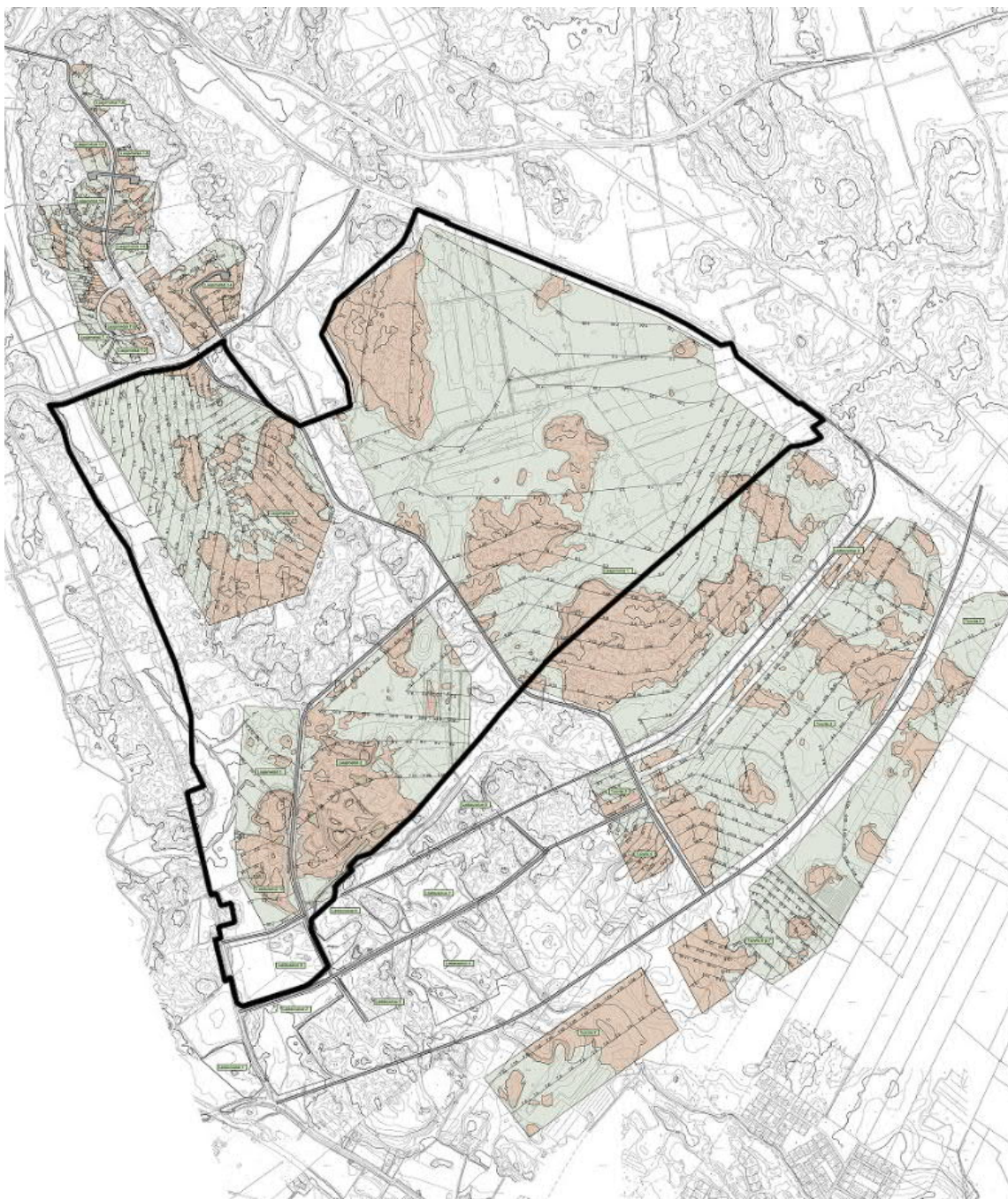
Granskningens resultat

Resultaten av nivågranskningen presenteras på kartbilden på nästa sida där de granskade ytorna anges som färgade områden delområdesvis och nivån på tomttemodellen är angiven med höjdkurva (svart). På kartunderlaget anges en höjdkurvskarta (kurvorna med grått) som anger den befintliga terrängens höjdnivå. Färgen på delområdena anger de områden där skärningar (ljusbruna) och utfyllnader (ljusgröna) ska genomföras. En del av lastningsområdena (1-8) i granskningsområdets sydvästra hörn har lämnats utanför granskningen.

Massabalanskalkylerna har presenterats separat för alla delområden i en sammanställning. Vid bestämmandet av modellytorna och massaberäkningen har en så god massabalans som möjligt eftersträvat för att det inte ska bli onödigt mycket överskott eller underskott. Det bör observeras att massakalkylerna är baserade enbart på lantmäteriverkets terrängmodell med punktmoln, där det kan förekomma avvikelser jämfört med nivån på den befintliga markytan och därför fungerar de presenterade kalkylerna enbart som riktgivande värden.

Överskottet enligt kalkylen underskrider 3 % av den totala mängden massa. I en granskning på denna nivå är det inte förnuftigt att eftersträva exakt 0-balans i fråga om skärnings-/utfyllnadsmassorna, eftersom de tomtor som mallarna gäller är så pass omfattande att redan en ändring på ett par centimeter i nivån ändrar kalkylen från överskott till underskott.

Det är möjligt att precisera kalkylerna enbart genom att använda en exaktare terrängmodell som utgångsuppgift och till den krävs preciserande mätningar på plats i terrängen.



Översiktlig massaberäkningsplan. Brunt anger skärning, grönt anger utfyllnad. I kvartersområdena anges planerade höjdnivåer, på baskartan den nuvarande höjdnivån. De slutliga höjdnivåerna på tomterna preciseras i byggnadsplaneringsskedet. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

5. PLANER SOM BERÖR PLANERINGSOMRÅDET OCH ANDRA BESLUT

5.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Reviderade riksomfattande mål för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Via dem drar statsrådet upp riktlinjerna i områdesanvändningsfrågor som är betydelsefulla för hela landet. De reviderade målen är uppdelade i fem helheter.

”Fungerande samhällen och hållbara färdssätt. En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion. Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i första hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mera sammanhängande. Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas. Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de lätt kan nås med kollektivtrafik, till fots eller med cykel.

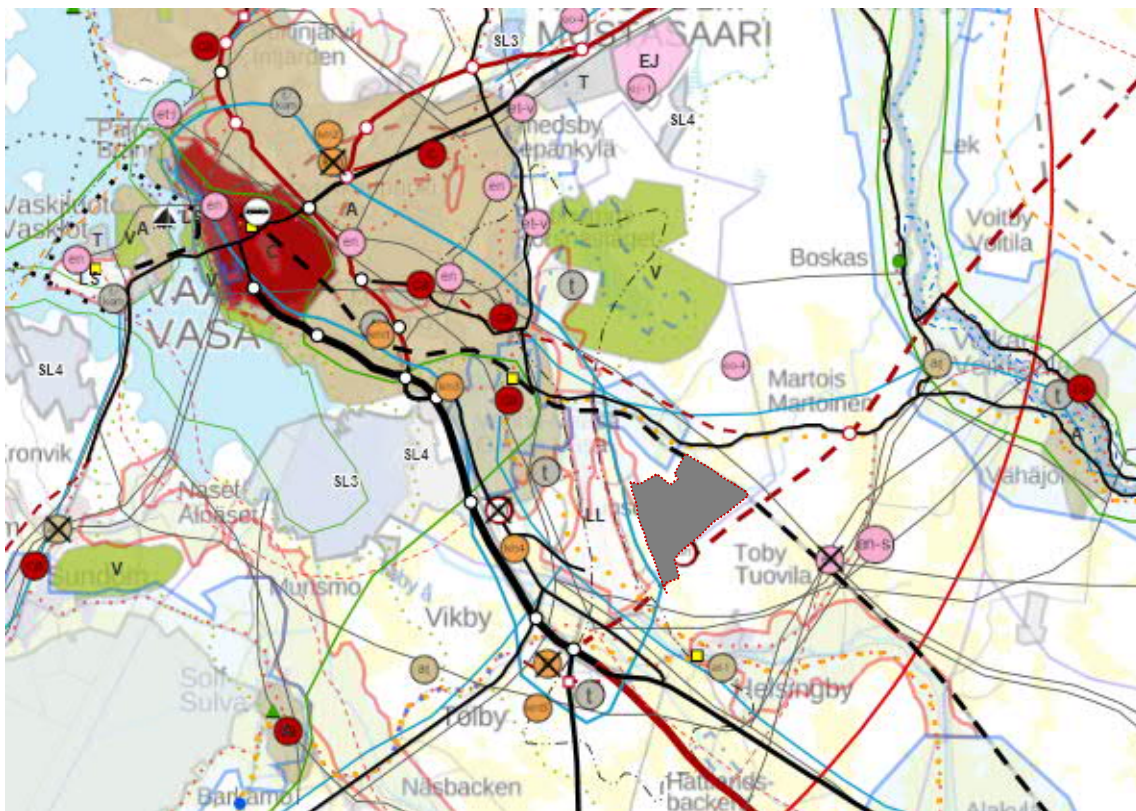
Ett effektivt trafiksystem. Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs. Kontinuiteten och utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande trafik- och kommunikationsförbindelser samt utvecklingsmöjligheterna i fråga om internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsställen tryggas.

En sund och trygg livsmiljö. Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningriskerna på annat sätt. Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs. Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt. Anläggningar som orsakar fara för storolyckor, transportrutter för farliga ämnen och de kemikaliebangårdar som betjänar dessa placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur. De behov som gäller samhällets övergripande säkerhet beaktas, i synnerhet försvarets och gränsbevakningens behov och för dem säkerställs tillräckliga regionala utvecklingsförutsättningar och verksamhetsmöjligheter.

En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar. Man ser till att nationellt värdefulla kulturmiljöer och naturarvsvärden tryggas. Bevarandet av för naturens mångfald värdefulla områden och ekologiska förbindelser främjas. Man ser till att det finns tillräckligt med områden som är lämpliga för rekreativ användning samt att rekreativförbindelserna är kontinuerliga. Förutsättningar skapas för bioekonomi och cirkulär ekonomi och hållbart utnyttjande av naturresurserna främjas. Man ser till att tillräckligt med sammanhängande åker- och

Förnybar energiförsörjning. Man bereder sig på de behov som produktionen av förnybar energi har på de logistiska lösningar den förutsätter. Vindkraftverken placeras i första hand i enheter som består av flera kraftverk. De linjedragningar som behövs för kraftledningar och för gasfjärrtransport, vilka har betydelse för den nationella energiförsörjningen, och möjligheterna att realisera dem säkerställs. Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.”

Enligt den gällande landskapsplanen för Österbotten är planeringsområdet beläget i en stadsutvecklingszon (kk-1, Vasa stadsregion). Med beteckningen anvisas Vasaregionens enhetliga samhällsstrukturiområde som bildar landskapscentrumets kärnområde. Planeringsområdet gränsar i väster till Vasa kvalitetskorrridor (kk-5) och flygtrafikområde (LL). I planeringsområdets norra och västra del har ett med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården för landskapet eller regionen värdefullt område anvisats, Grundfjärdsdalens förgrening. Norr om Långskogsområdet har ett med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården nationellt värdefullt område, Höstves by, anvisats. Söder om planeringsområdet, på Korsholms kommun område, har en riktgivande vägsträckning anvisats mellan Helsingby och Vassor. I närheten av kommungränsen mellan Vasa och Korsholm har ett logistikcentrum (LM1) anvisats, som i första hand är avsett för godsterminaler som betjänar landsvägs-, järnvägs- och flygtrafiken.



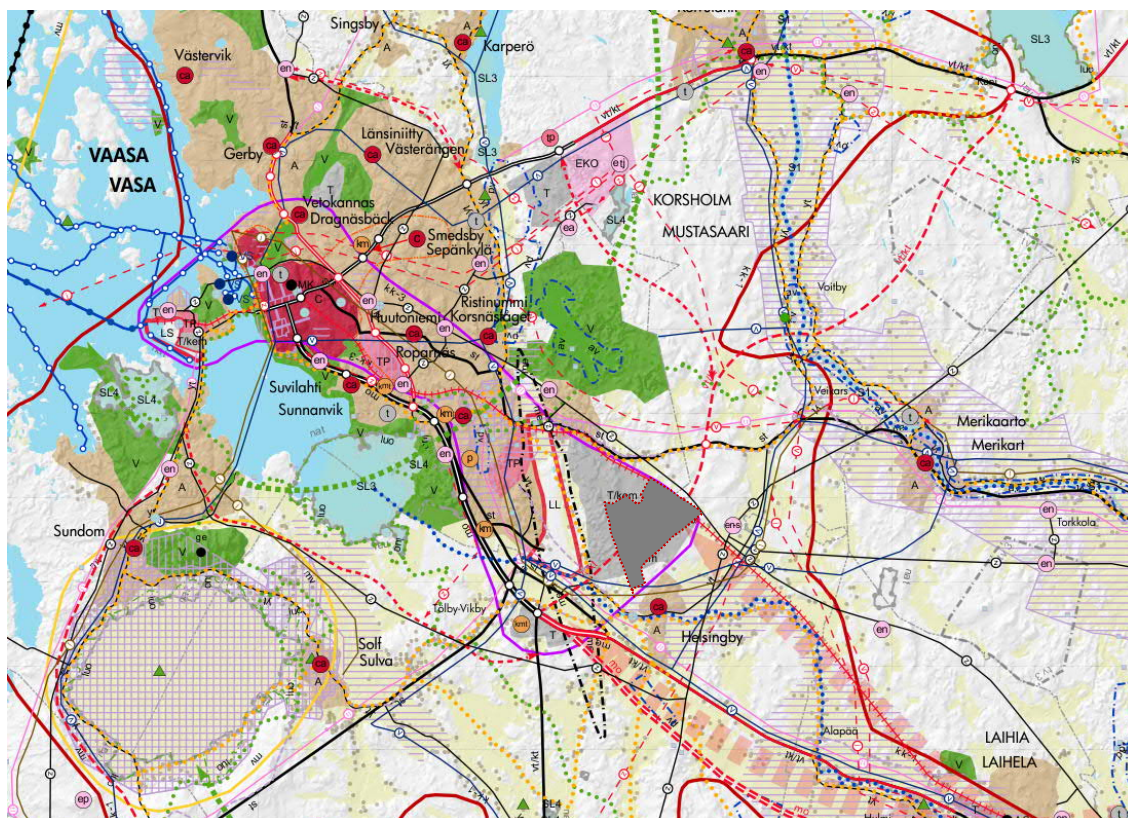
Landskapsplanens beteckningar och bestämmelser som berör detaljplaneförslaget och dess näromgivning finns nedan.

	Stadsutvecklingszon-Vasa stadsregion.
	Vasa kvalitetskorridor.
	Riktgivande/alternativ vägsträckning.
	Område som är nationellt värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden.
	Område som är värdefullt för landskapet eller regionen med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden.
	Bullerområde för flygtrafik.
	Område för flygtrafik.
	Logistikcentrum.
	Förbindelsebana

5.2.2. Österbottens landskaplan 2040

Österbottens landskapsplan 2040 är under beredning. Utkastet till landskapsplan har varit framlagt under tiden 5.2–9.3.2018. Landskapsstyrelsen har 28.5.2018 behandlat utlåtandena och åsikterna om utkastet samt godkänt bemötandena av dem.

Enligt utkastet till landskapsplan är planeringsområdet beläget i Vasa kvalitetskorridor, i en stadsutvecklingszon (kk-1) och i utvecklingskorridoren Vasa-Seinäjoki. Hela Långskogens område är beläget på T/kem-område (Område för kemisk industri och lagring av kemiska ämnen). Med beteckningen T/kem anvisas anläggningar samt industri- och lagerområden där farliga ämnen hanteras och som berörs av EU-direktiv 2012/18/EU (Seveso III-direktivet): Varje lagringsområde för kemiindustri och kemiska ämnen har en konsultationszon på minst 1 km. Vid mera detaljerad planering bör anläggningens konsultationszon samt riskerna med transporter och lagring av farliga ämnen beaktas. I synnerhet bör uppmärksamhet fästas vid anläggningens behov av utvidgning och av evakuering samt räddningsverkets aktionsförutsättningar. T/kem-området omfattar hela området Långskogen på Vasas sida och området Granholmsbacken på Korsholms sida. I landskapsplaneutkastet ingår fortfarande beteckningen LM (Logistikområde, -center eller trafikterminal) och vägsträckning. I landskapsplaneutkastet är inte Grundfjärdens sidodal längre angiven som ett område som är värdefullt med tanke på kulturmiljön och landskapsvärden.

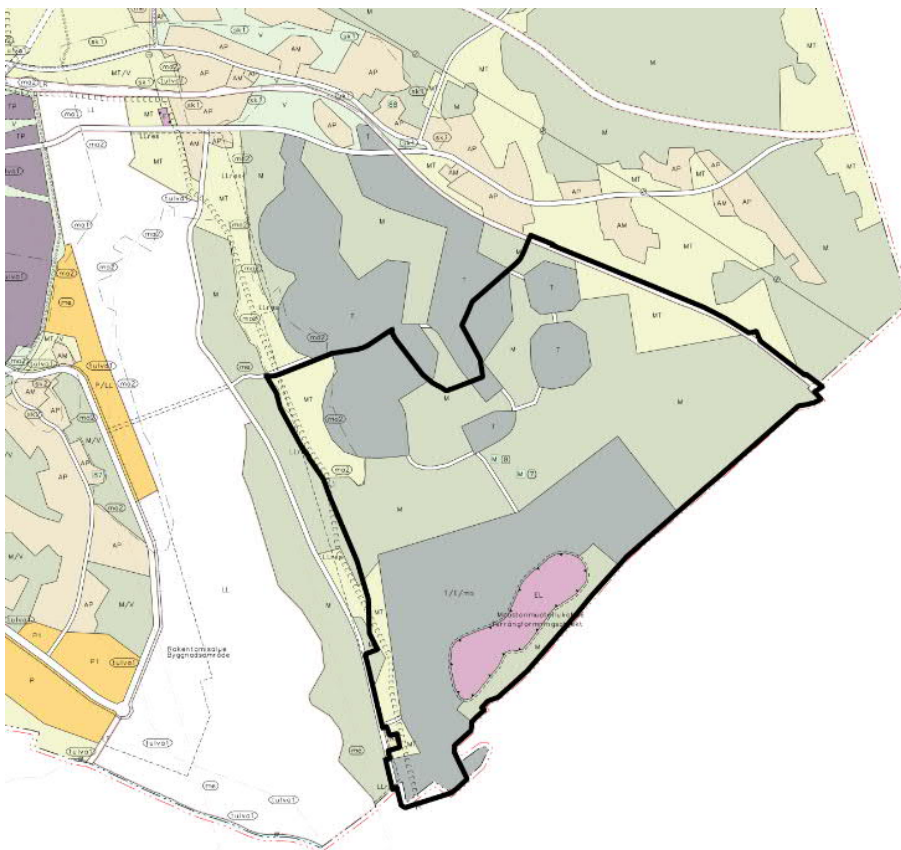


Utdrag ur utkastet till landskapsplan för Österbotten 2040. På landskapsplaneutkastet är T/kem-beteckningen (Lagringsområde för kemisk industri och kemiska ämnen) angiven med grått. Detta T/kem-område omfattar industri- och logistikområdena i Långskogen i Vasa och på Granholmsbacken i Korsholm. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är angivet med mörkgrått på T/kem-området i landskapsplaneutkastet.

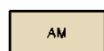
5.3. Generalplaner

5.3.1. Vasa generalplan 2030

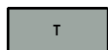
Vasa generalplan 2030 godkändes av stadsfullmäktige i Vasa 13.12.2011 och vann laga kraft 18.9.2014. Långskogens södra del är reserverad som industri- och lagerområde samt motorsportområde (T/E/mo). I den södra delen har också ett område för uppsamling av aska (EL) reserverats. Den övriga delen av Långskogen är reserverad som industri- och lagerområde (T) samt jord- och skogsbruksdominerat område (M) och jordbruksområde (MT). Grundfjärdsdalens sidodalen är anvisad som för landskapet värdefullt landskapsområde (ma2). I Långskogens mellersta del är två med stöd av lagen om fornminnen fredade fasta fornlämningar angivna (M7 och M8).



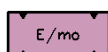
Utdrag ur kartan över Vasa generalplan 2030. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på kartan. Vasa generalplans planebeteckningar och -bestämmelser som berör det område som detaljplaneförslaget omfattar finns nedan.



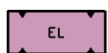
OMRÅDE FÖR LANTBRUKSLÄGENHETERS DRIFTSCENTRUM.
Området reserveras i huvudsak för lantbrukslägenheters driftcentrum.



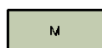
INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE.
På området kan anvisas utrymmen som stöder områdets huvudsakliga användningsändamål såsom kontors- och terminalutrymmen.



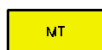
OMRÅDE FÖR MOTORSPORT.



PLACERINGSOMRÅDE FÖR ASKA.



JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.
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.



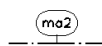
JORDBRUKSOMRÅDE.
Området är avsett för jordbruk. På området får uppföras byggnader och konstruktioner avsedda för jord- och skogsbruk. Området är huvudsakligen åkerområde eller traditionellt ängsområde.



FORNMINNESOBJEKT.
Fast fornlämnning som fredats med stöd av lagen om fornminnen. 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.



FÖR LANDSKAPET VÄRDEFULLT LANDSKAPSOMRÅDE.

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.



BULLERZON FÖR FLYGTRAFIK.

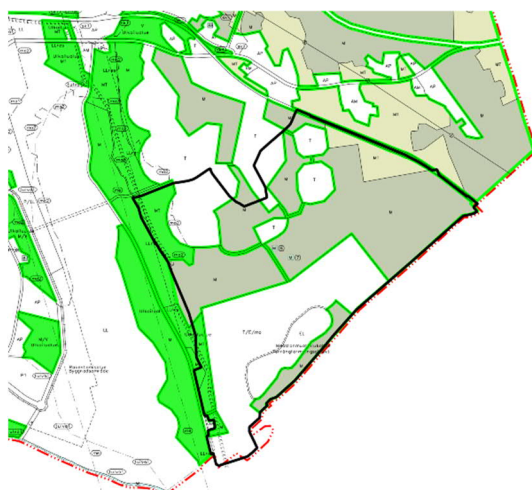
Vid områdesplanering och planläggning bör man beakta olägenheterna från flygbullret och slå fast eventuella specialåtgärder och byggbegränsningar.

KOMMUNGRÄNS.



Alternativt användningsändamål för området

Grönområdesstruktur i anslutning till Vasa generalplan 2030



Utdrag ur Vasas grönområdesstruktur.

Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med svart linje på bilden.

	RETKEILYALUE (VÄH. 150 HA, 5 KM:N ETÄISYYN) FRILUFTSOMRÅDE (MIN. 150 HA, 5 KM:S AVSTÄND)
	ULKOILUALUE (VÄH. 10 HA, 1 KM:N ETÄISYYN) REKREATIONSOMRÅDE (MIN. 10 HA, 1 KM:S AVSTÄND)
	LÄHIPUISTO / KAUPUNGINOSAPUISTO (VÄH. 1 HA, 0,5 KM:N ETÄISYYN) NÄRPARK / STADSDELPARK (MIN. 1 HA, 0,5 KM:S AVSTÄND)

Principen för Vasas grönområdesstruktur är att stränderna och dalarna lämnas obebyggda och reserveras som rekreationsområden. Utanför byggandet lämnas även de i naturvårds-, skogs- och vattenlagen angivna naturtyperna samt kärnområdena i de strikt skyddade djurarternas revir. Grundfjärdsdalen är i grönområdesstrukturen angiven som rekreationsområde och en del av Vasas grönområdesnät. Inga rekreationsleder är angivna på planeringsområdet. Med tanke på grönförbindelserna viktiga helheter i områdets närområden är miljön kring Molnträsket och Naturaområdet Södra Stadsfjärden.

5.3.2. Delgeneralplan för Långskogen

Delgeneralplanen för Långskogen är under beredning. Med delgeneralplanen justeras Vasa generalplan 2030 för området Långskogen. Målet för delgeneralplanearbetet är att utveckla Långskogen som arbetsplats- och industriområde och att göra det möjligt med kemisk storindustri i delgeneralplanens södra delar. Beredningsskedets utkast hölls framlagt under tiden 9.1–7.2.2018. Delgeneralplanen bereds samtidigt som delgeneralplaneändringen för Granholmsbacken i Korsholm.

5.3.3. Delgeneralplan för Granholmsbacken

Söder om gränsen mellan Vasa stad och Korsholms kommun gäller delgeneralplanen för Gransholmsbacken i Toby och den har godkänts av Korsholms kommunfullmäktige 19.3.2012. I delgeneralplanen har områden reserverats för godstrafikterminaler och ett industrispår, vilka är en del av Vasaregionens logistikcentrum, och därtill områden för industri- och lagerbyggnader samt rekreations- och skyddsgrönområden. På rekreations- och skyddsgrönområden finns miljövärden som bör skyddas.

5.3.4. Ändring av delgeneralplanen för Granholmsbacken

En ändring av delgeneralplanen för Granholmsbacken i Toby är under beredning. Målet är att revidera delgeneralplanen så att det utöver andra skedet av Vasaregionens logistikcentrum är möjligt att placera kemisk industri på delgeneralplaneområdet. Beredningsskedets utkast hölls framlagt under tiden 9.1–7.2.2018. Delgeneralplaneändringen bereds samtidigt som delgeneralplanen för Långskogen i Vasa.

5.3.5. Delgeneralplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken 14.9.2018



Kombinerad karta av delgeneralplaneförslaget för Långskogen och delgeneralplaneförslaget för Granholmsbacken 14.9.2018. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen och Granholmsbacken omfattar är avgränsat med svart linje på kartan. Alla beteckningarna och bestämmelserna i delgeneralplanförslaget för Långskogen finns nedan.



BOSTADSOMRÅDE DOMINERAT AV SMÅHUS.

Området reserveras i huvudsak för småhus. I området får också placeras service- och arbetsplatsverksamhet som inte förorsakar miljöolägenheter.



OMRÅDE FÖR LANTBRUKSLÄGENHETERS DRIFTSCENTRUM.
Området reserveras i huvudsak för lantbrukslägenheters driftcentrum.



INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE.

Området reserveras för industriverksamhet med tillhörande lagring. Dessutom får inom området placeras övriga huvudändamålet betjänande utrymmen, såsom kontors- och terminal utrymmen för godstrafik. 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.



INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE DÄR EN BETYDANDE ANLÄGGNING FÖR PRODUKTION ELLER LAGRING AV FARLIGA KEMIKALIER FÅR PLACERAS.

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.



TERMINALOMRÅDE FÖR GODSTRAFIK

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



INDUSTRISPÅRVÄGSOMRÅDE

Inom området är det tillåtet att placera spårvägar och byggas byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktioner.



JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.

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.



JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.

Jord- och skogsbruksdominerat naturmiljöområde vars huvudanvändningsändamål är skogsbruk. Förutom för områdets huvudanvändningsändamål har området värden för upprätthållande av naturmiljöns och livsmiljöernas biologiska mångfald vilka ska beaktas vid skogsvårdsåtgärder.



JORDBRUKSOMRÅDE.

Området är avsett för jordbruk. På området får uppföras byggnader och konstruktioner avsedda för jord- och skogsbruk. Området är huvudsakligen åkerområde eller traditionellt ängsområde.



OMRÅDE SOM ÄR VIKTIGT FÖR NATURENS MÅNGFALD

På området förekommer livsmiljöer viktiga för arter skyddade enligt naturvårdslagens § 49. Områdets naturvärden bör beaktas i planering och byggande på området.

luo 1: Värdefull livsmiljö, där föröknings- och rastplatser för flygekorrar förekommer och som ska utredas närmare vid detaljplanering

luo 2: Värdefull livsmiljö, där föröknings- och rastplatser för åkergrödor förekommer och som ska utredas närmare vid detaljplanering

luo 3: För flygekorrar möjligen värdefull livsmiljö som ska utredas närmare vid detaljplanering



PLACERINGSOMRÅDE FÖR FLYGASKA

På området finns miljötillstånd för upplagring och slutförvaring av flyg- och bottenaska, filterkaka för avsvavling och icke kurant gips.



OBJEKT SOM SKA BEVARAS

S-1: annat kulturarvsobjekt

S-2: naturarvsobjekt

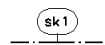
LLres

OMRÅDE FÖR FLYGTRAFIK. ALTERNATIVT ANVÄNDNINGSSÄNDAMÅL FÖR OMRÅDET.



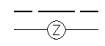
BULLERZON FÖR FLYGTRAFIK.

Vid områdesplanering och planläggning bör man beakta olägenheterna från flygbullret och slå fast eventuella specialåtgärder och byggbegränsningar.



NATIONELLT VÄRDEFULLT KULTURMILJÖOMRÅDE

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 ta hänsyn till 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.



RIKTGIVANDE KRAFTLEDNING

Byggnader får inte placeras på kraftledningens byggnadsbegränsningsområde.

CCCCC

SNÖSKOTERLED



PLANOMRÅDETS GRÄNS

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

DAGVATTEN

- Dagvatten som uppstår på området bör hanteras och behandlas på planområdet.
- Dagvatten ska i huvudsak hanteras och behandlas tomt- och kvartersvis.
- Dagvatten som uppstår på området bör hanteras och behandlas kvantitativt och kvalitativt.
- På allmänna områden bör utrymme reserveras för områdesvis hantering samt för eventuell översvämningshantering.
- Gatuområden bör i detaljplan planeras så breda att även diken och sänkor kan placeras på gatuområdet för att säkerställa att dagvattnet leds områdesvis.
- Dagvattenhanteringen bör planeras så att det i närheten av flygstationen inte bildas några bestående dammar som kan locka till sig fåglar och därmed medföra fara för flygtrafiken.

SLÄCKNINGS- OCH PROCESSVATTEN

Orena släcknings- och processvatten får inte ledas ut i områdets vattendrag eller natur.

FLYGHINDER

På planområdet bör behovet av ett eventuellt flyghindertillstånd beträffande både byggnader och byggda anordningar beaktas.

På området får inte idkas sådan verksamhet som kan förorsaka rök-, damm- eller andra olägenheter, som kan medföra fara för flygtrafiksäkerheten.

FÖR LANDSKAPET VÄRDEFULLT LANDSKAPSOMRÅDE.

Planområdets västra del ligger delvis på för landskapet värdefullt landskapsområde, vilket ska beaktas vid noggrannare planering och byggande. 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.

5.4. Detaljplaner

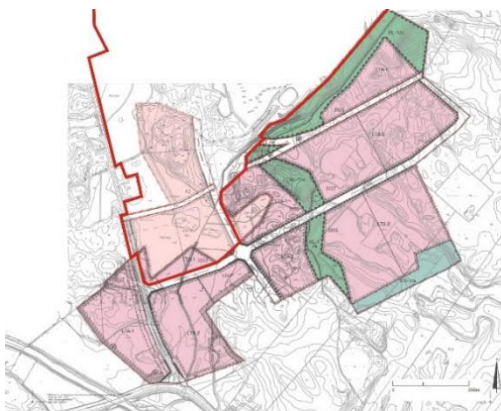
5.4.1. Detaljplanerna för Långskogens norra del

Planeringsområdet gränsar i norr till detaljplan ak953, som har godkänts av stadsfullmäktige i Vasa 10.5.2010 och vunnit laga kraft 22.9.2010. I den är kvarter för industribyggnader som inte förorsakar miljöstörningar, lagerbyggnader och verksamhetsbyggande anvisade. Detaljplan ak953 ändras och utvidgas med detaljplan ak998, som har godkänts av stadsfullmäktige i Vasa 18.12.2017 men inte ännu vunnit laga kraft. I detaljplan ak998 anvisas kvartersområden för

verksamhetsbyggnader, kombinationer av verksamhetsbyggnader och industribyggnader som inte förorsakar miljöstörningar, industribyggnader som inte förorsakar miljöstörningar samt industri- och lagerbyggnader.

5.4.2. Detaljplan för Långskogens södra del

För planeringsområdets södra del gäller detaljplan ak983, som har vunnit laga kraft 8.5.2012. I den har två områden för godstrafikterminaler (LTA-3), industrispår och gatuområde anvisats. De här områdena är den del av Vasaregionens logistikcentrum som förverkligas på Vasas sida. I samband med en ändring av kommungränsen 22.1.2015 har från denna detaljplan kvarter 11 överförs till Korsholms kommuns område och i stället har en del av kvarter 9 överförs till Vasa stads område. Denna detaljplan ändras i samband med detaljplaneringen för storindustriområdet Långskogen.



Detaljplan för södra delen av Långskogen och detaljplan för Granholmsbacken I. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med röd linje på bilden.

5.4.3. Detaljplan för Granholmsbacken I

Detaljplanen för Granholmsbacken I i Toby har godkänts av Korsholms kommunfullmäktige 19.3.2012. I den har områden anvisats för godstrafikterminaler, en servicestation, ett industrispår samt gatu- och rekreationsområden. De här områdena är en del av Vasaregionens logistikcentrum som förverkligas på Korsholms sida.

5.4.4. Detaljplan för Granholmsbacken II

En detaljplan för Granholmsbacken II i Toby är under beredning. Beredningen sker samtidigt som ändringen av delgeneralplanen för Granholmsbacken. Målet är att utarbeta en detaljplan för logistikcentrets andra byggnadsskede och kemisk industri. Beredningsskedets utkast hölls framlagt under tiden 9.1–7.2.2018.

5.5. Andra beslut som berör planeringsområdet

Baskartan över planeringsområdet har justerats våren 2018.

Vasa stads byggnadsordning godkändes av stadsfullmäktige 10.11.2003 och trädde i kraft 19.12.2003.

På planeringsområdet råder inga byggförbud.

6. OLIKA SKEDEN I UTARBETANDET AV DETALJPLANEN

6.1. Behovet av detaljplanering

Vasa stad och Korsholms kommun vill vara beredda att möjliggöra byggande av storindustri, t.ex. en ackumulatorfabrik, genom att detaljplanera mark för detta ändamål. Näringspolitiskt mål är att erbjuda stora industriaktörer en konkurrenskraftig placering på både Vasa stads och Korsholms kommuns område. Detaljplanläggningen av storindustriområdet Långskogen har ansetts vara ett av de viktigaste näringspolitiska projekten i regionen.

6.2. Planeringsstart och beslut som gäller den

Sammanställningen av bakgrunds- och utgångsuppgifter i anslutning till beredningen av delgeneralplanen och detaljplanen startade på Planläggningen våren 2017. Beslut om utarbetande av en delgeneralplan för Långskogen fattades av stadsstyrelsens planeringssektion 27.6.2017. Beslut om utarbetande av en detaljplan för Långskogens södra del d.v.s. storindustriområde fattades av stadsstyrelsens planeringssektion 29.8.2017.

6.3. Deltagande och samarbete

6.3.1. Intressenter

Intressenter i detta detaljplanearbete

Planeringsområdets och dess granntomters markägare och –innehavare, invånare, företagare och andra aktörer samt Höstves byaförening rf, Runsor byaförening rf och Vasa miljöförening rf

Företag: Finavia Abp, VR-koncernen Ab, Posti Ab, Fingrid Oyj, EPV Regionalnät Ab, Vasa Elnät Ab, Vasa Elektriska Ab/fjärrvärmeenheten, Oy Merinova Ab, VASEK Ab, Vaasa Parks Ab, Österbottens handelskammare, Österbottens företagarförening rf, Vaasan Yrittäjät ry, Telia, Elisa, DNA.

Myndigheter: Trafikverket, Säkerhets- och kemikalieverket (TUKES), Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (NTM-centralen), Österbottens förbund, Österbottens landskapsmuseum, Österbottens räddningsverk, Österbottens polisinrättning, Korsholms kommun.

Vasa stads förvaltningar och affärsverk: Fastighetssektorn, Kommuntekniken, Byggnadstillsynen, Miljösektorn, Stadsutvecklingen, Vasa Hussektor, Vasa Vatten.

6.3.2. Deltagande och växelverkansförfaranden

Inledande och program för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt under tiden 16-30.10.2017 för framförande av åsikter. Kungörelse om ärendet var införd i lokala tidningar och på Planläggningens webbplats. Planeringsområdets markägare och ägarna till mark som gränsar till planeringsområdet informerades per brev. Programmet för deltagande och bedömning var under den ovan nämnda tiden framlagt på Planläggningens anslagstavla och Planläggningens webbplats. Utlåtanden begärdes av myndigheter och andra samarbetsparter.

Några åsikter framfördes inte. Nio utlåtanden erhöles. Utlåtandena finns i stycke 6.5.

Detaljplaneutkast

Detaljplaneutkastet var framlagt under tiden 8.2–9.3.2018 (för hörande i beredningsskedet) och för framförande av åsikter. Kungörelse om ärendet var införd i lokala tidningar och på Planläggningens webbplats. Planeringsområdets markägare och ägarna till mark som gränsar till planeringsområdet informerades per brev. Plankartan och beskrivningen över detaljplaneutkastet var framlagda på Planläggningens anslagstavla och Planläggningens webbplats under den ovan nämnda tiden. Utlåtanden begärdes av myndigheter och andra samarbetsparter.

Tre åsikter och 13 utlåtanden om detaljplaneutkastet lämnades in. Utlåtandena och åsikterna finns i punkt 6.6.2.

Detaljplaneförslag

Detaljplaneförslaget var offentligt framlagt under tiden 1–31.8.2018 för framförande av anmärkningar. Kungörelse om ärendet var införd i lokala tidningar och på Planläggningens webbplats. Planeringsområdets markägare och ägarna till mark som gränsar till planeringsområdet informerades om ärendet per brev. Plankartan och beskrivningen över detaljplaneförslaget, programmet för deltagande och bedömning, en sammanställningskarta över detaljplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken samt "Konsekvensbedömning för planläggningen av GigaVasa-området" var framlagda på Planläggningens anslagstavla och Planläggningens webbplats under den ovan nämnda tiden. Utlåtanden begärdes av myndigheter och andra samarbetspartner. Därtill arrangerade Vasa stad och Korsholms kommun ett informationstillfälle om detaljplaneförslagen och delgeneralplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken i utrymmen på Oy Vaasa Parks Ab, Företagaregatan 17 i Runsor 8.8.2018.

En anmärkning och nio utlåtanden lämnades in beträffande detaljplaneförslaget. Utlåtandena och anmärkningen finns i punkt 7.4.

6.3.3. Myndighetssamarbete

Ett myndighetssamråd har hållits med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten (NTM-centralen) 23.3.2018 och 5.9.2018 samt arbetsförhandlingar 1.6.2018 och 18.6.2018.

6.4. Detaljplanens mål

6.4.1. Mål utgående från högre plannivåer

I den gällande landskapsplanen för Österbotten är ett logistikcentrum och en vägsträckning från Helsingby till Vassor angivna. Utöver dessa anvisas i det utkast till landskapsplan som är under beredning ett område för kemisk industri och lagring av kemiska ämnen (T/kem), som omfattar hela området Långskogen och området Granholmsbacken på Korsholms kommuns sida.

Vasa stad bereder en delgeneralplan för Långskogen och Korsholms kommun bereder en ändring av delgeneralplanen för Granholmsbacken. Målet för delgeneralplanerna är att reservera områden för kemisk storindustri på bägge sidorna om kommungränsen mellan Vasa och Korsholm.

6.4.2. Vasa stads mål

Målet är att möjliggöra etablering av en ackumulatorfabrik och annan kemisk storindustri i södra delen av Långskogen i Vasa och vid behov även på området Granholmsbacken i Korsholm.

6.4.3. Säkerhets- och miljösynpunkter

Vid etableringen av anläggningar för hantering och lagring av farliga kemikalier bör säkerhetssynvinkeln vid olyckstillbud och andra miljösynpunkter beaktas. För delgeneral- och detaljplaneringen har en T/kem-planutredning gjorts, i vilken det har uppskattats under vilka förutsättningar storskalig hantering och lagring av farliga kemikalier, såsom en storskalig ackumulatorfabrik kan förläggas på Vasa stads och Korsholms kommun områden, öster om flygfältet.

I miljökonsekvensbedömningsprogrammet har de viktigaste miljösynpunkterna beträffande ackumulatorfabriker och de mest betydande konsekvenserna bedömts preliminärt.

6.5. Programmet för deltagande och bedömning, utlåtanden och åsikter samt beaktandet av dem

I det 29.8.2017 daterade programmet för deltagande och bedömning presenteras detaljplanläggningens mål, utgångspunkter, nödvändiga utredningar, intressenter och deltagande samt konsekvensbedömningen.

Utlåtanden

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
2. Österbottens förbund
3. Museiverket
4. Österbottens museum
5. Österbottens räddningsverk
6. Korsholms kommun
7. Finavia Abp
8. Vasa Elnät Ab
9. Suomen Turvallisuusverkko Oy

Sammandrag av utlåtandena presenteras i följande stycken. Planläggningen ger ett gemensamt bemötande av utlåtandena nedan efter alla utlåtandena.

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 27.10.2017: Enligt Närings-, trafik- och miljöcentralens uppfattning är det ändamålsenligt att de ovan nämnda utredningarna som ska göras för delgeneralplanen/ miljökonsekvensbedömningen, bl.a. i fråga om trafiken, landskaps- och naturvärdena samt de arkeologiska värdena, infra, dagvatten och de sociala konsekvenserna, görs på en så detaljerad nivå att de direkt kan utnyttjas i detaljplanearbetet. På grund av projektets strama tidtabell bör utredningsarbetet/bedömningen av utredningsbehovet beträffande delgeneralplanen genomföras i nära samarbete med Närings-, trafik- och miljöcentralen och andra myndigheter med anknytning till projektet, varvid behovet av utlåtande beträffande detaljplanen kan minimeras. Ett separat myndighetssamråd bör ordnas om detaljplanen trots att planprojektet anknyter till den delgeneralplan som är under beredning och den med tanke på omfattningen och karaktären av projektplan innehållsmässigt

behöver utredas på samma sätt. Det är ändamålsenligt att ordna myndighetssamrådet när omfattningen på utredningarna i anslutning till delgeneralplanen och det eventuella innehållet är känt till största delen, varvid man närmare kan bedöma om utredningarna bör preciseras eller utvidgas för detaljplanen.

2. Österbottens förbund 30.10.2017: Enligt den gällande landskapsplanen för Österbotten är planeringsområdet beläget på en stadsutvecklingszon (kk-1). Planeringsområdet gränsar till Vasa kvalitetskorrridor (kk-5) och flygtrafikområde (LL) och i norr till nationellt eller för landskapet eller regionen värdefulla områden. I planeringsområdets södra del är ett logistikcentrum (LM1) anvisat. Söder om planeringsområdet på Korsholms kommuns sida har ett förbindelsebehov för vägtrafik anvisats mellan Helsingby och Vassor.

Österbottens förbund utarbetar för närvarande Österbottens landskapsplan 2040. Avsikten är att planutkastet ska vara framlagt under tiden december 2017-januari 2018. Enligt landskapsplaneutkastet är planeringsområdet beläget i Vasa kvalitetskorrridor, i en stadsutvecklingszon (kk-1) och i utvecklingszonen Vasa-Seinäjäki. Hela Långskogens område är beläget på T/kem-område (Område för kemisk industri och lagring av kemiska ämnen). T/kem-området fortsätter söder om detaljplanläggningsområdet in på Korsholms kommuns område. I landskapsplaneutkastet ingår fortfarande beteckningen LM (Logistikområde, -center eller trafikterminal) och förbindelsebehov för vägtrafik.

Programmet för deltagande och bedömning innehåller ett utdrag ur Österbottens landskapsplan 2030 och i det redogörs för beteckningen kk-5 och kulturlandskapsområdena. Det vore bra att komplettera programmet för deltagande och bedömning med ovanstående planbeteckningar och ett kartutdrag från plansammanställningen, där logistikcentret ingår. Det vore även bra att foga ett utdrag ur detaljplanekartan till programmet för deltagande och bedömning.

3. Museiverket 19.10.2017: Enligt samarbetsavtalet mellan Österbottens museum och Museiverket är det Österbottens museum som ger utlåtande i ärendet.

4. Österbottens museum 26.10.2017: I planeringsområdets norra del finns med tanke på kulturmiljön och landskapsvården samt för landskapet och på riksnivå betydelsefulla landskapsområden. Norr om planeringsområdet finns Höstves byggda kulturmiljö av riksintresse.

Naturutredningen från år 2017 har inte lagts fram för Österbottens landskapsmuseum. I samband med naturutredningarna är det skäl att utreda eventuella skyddade bergsområden och flyttblock, som på Långskogens område redan enligt kulturlandskapsinventeringen (2007) utgörs av ett flyttblock invid en skogsväg (13) och ett flyttblock, Kyan (14). Till dem kan även anknyta kulturhistoriskt värdefulla objekt och historiska platser. Kulturhistoriska utredningar har gjorts i fråga om Långskogens norra del: Långskogen – kulttuurimaisemaintentiraportti (Kulturlandskapsinventering, Harjula, Österbottens museum 2007). På området påträffades kulturhistoriskt värdefulla objekt. Stengårdsgårdarna på planeringsområdet i Kyan (6) och II Kyan (7) har i inventeringen nämnts som värdefulla objekt som ska bevaras och som enligt praxisen vid registreringstidpunkten är antecknade som fasta fornlämningar, eftersom de inte är skyddade enligt plan. Det bör föras förhandlingar om hur de ska skyddas när de övriga objekten på området är utredda.

Långskogens storindustriområde, som nu är under planering, kräver en kultur- och fornminnesinventering före planläggningen. Vid beredningen av en plan vore det alltid skäl att presentera den gällande planen och den plan som är under arbete på samma karta så att skillnaderna i områdesavgränsningarna mellan dem inte blir oklara.

5. Österbottens räddningsverk 20.10.2017: I programmet för deltagande och bedömning har för räddningsverket centrala utredningar nämnts – säkerhetsutredning, brandsäkerhetsberedskap och hanteringen av släckvatten. Dessa utredningar torde med tillräcklig noggrannhet täcka de utredningsbehov som räddningsverket har fört fram vid arbetsmöten i anslutning till projektet.

6. Korsholms kommun 1.11.2017: Korsholms kommun gör en revidering av delgeneralplanen för Granholmsbacken och uppgör en detaljplan Granholmsbacken II på Korsholms sida. I Korsholms planer är målsättningen i stort sett samma som på Vasas sida. Samhällsbyggnadsnämnden betonar vikten av samarbete eftersom planerna görs med i stort sett samma målsättningar samt samma tidtabell. Det pågående MKB-programmet och den pågående säkerhetsutredningen görs i nära samarbete mellan kommunerna.

7. Finavia Abp 30.10.2017: I programmet för deltagande och bedömning har konstaterats att ytterligare utredningar vid behov görs bl.a. i fråga om säkerhetsavstånden. Finavia anser att projektets eventuella konsekvenser för flygstationsverksamheten och luftfartssäkerheten bör bedömas. I planen bör nämnas att den som tar hand om byggprojektet ska ansöka om flyghindertillstånd i enlighet med 158 § i luftfartslagen. Planeringsområdet är beläget vid sidan om start-/landningsbanan på över 500 meters avstånd från den närmaste landningsbanans mittlinje, varvid hindret får vara högst 30 meter över markytan. Ytterligare uppgifter om flyghinderprocessen finns på ANS Finland Oy:s webbplats.

8. Vasa Elnät Ab 27.10.2017: Storindustri av denna storleksklass kommer sannolikt att kräva väldigt mycket eleffekt. Med tanke på det är läget exceptionellt bra, eftersom det bredvid området finns två elstationer av olika storleksklass, dvs. Runsor och Toby. Elanslutningen eller –anslutningarna kan trots det komma att kräva mycket stora investeringar och även att de beaktas vid planläggningen. Det kan komma att behövas en 110/20 kV:s elstation och för den en 110 kV:s luftledning på området, mest sannolikt från elstationen i Toby. Parter i de investeringar som behövs kan utöver själva industriaktören eller –aktörerna vara Vasa Elnät Ab och/eller EPV Regionalnät Ab. Bland intressenterna i programmet för deltagande och bedömning nämns inte EPV Regionalnät Ab, som borde vara med i de planläggningsprocesser som berör det här området.

9. Suomen Turvallisuusverkko Oy 27.10.2017: Suomen Turvallisuusverkko Oy har inget utlåtande och inte heller något behov av deltagande i planeringen.

Gemensamt bemötande av utlåtandena: Utredningarna görs på det sätt och den precisionsnivå som detaljplanens syfte kräver. Strävan är att beakta faktorer med anknytning till detaljplanens innehåll och framställningssätt vid beredningen av detaljplanen.

6.6. Detaljplaneutkastet

6.6.1. Helhetsstruktur och dimensionering

Detaljplanen och detaljplaneändringen gör det möjligt att bygga upp en kemiindustrikoncentration i Långskogen i Vasa. Kemiindustriområdet fortsätter över kommungränsen på området Granholmsbacken i Korsholm. Detaljplane- och detaljplaneändringsutkastet följer de allmänna principerna i utkastet till delgeneralplan för Långskogen.

På planeringsområdet Långskogen anvisas tre nya omfattande kvartersområden med beteckningen T/kem (Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras). Av dessa finns det största kvartersområdet i planeringsområdets östra del invid järnvägen och så att det tangerar Korsholms gräns, varvid det T/kem-kvartersområde som i detaljplaneförslaget är anvisat på Korsholms sida vid behov kan sammanslås med kvarteret på Vasas sida till en verksamhetsenhet. Området för slutförvaring av biprodukter från Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk och för behandling av energivirke i Långskogens södra del blir kvar huvudsakligen inom T/kem-kvartersområdet längst i söder. Träningsbanorna för motorsport blir kvar inom T/kem-kvarteraområdena och jord- och skogsbruksområdena (M). Gränsen för terminalområdet för det år 2012 detaljplanerade logistikcentrets godstrafik invid kommungränsen justeras på grund av en flyttning av kommungränsen.

Tre gator anvisas på planeringsområdet. Huvudgatan finns mitt i området och förenar Långskogens och Granholmsbackens industri- och logistikområden. Invid järnvägen anvisas en gata som fortsätter norrut ända till Banvallsgatan. Kurirvägen sammanbinder logistikområdet med Långskogsvägens T/kem-kvartersområden.

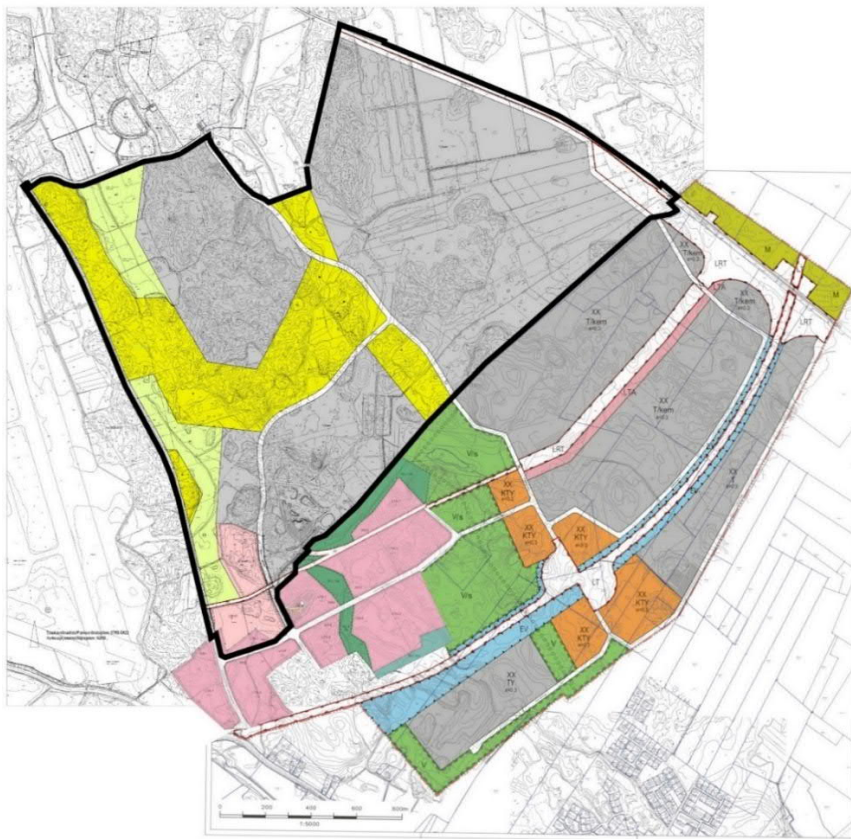
De nuvarande skogs- och åkerområdena som hamnar utanför byggnadskvarteren och gatorna anvisas som jord- och skogsbruksområden (M) eller jordbruksområden (MT).

Strävan är att bevara naturmiljöns särskilda värden genom att avgränsa kvartersområdena så att de värdefulla naturobjekten och områdena huvudsakligen finns utanför kvartersområdena. Fornminnesobjekten bevaras.

Planeringsområdet omfattar ca 360 ha. Kvartersområdena omfattar ca 240 ha. I samtliga kvarter används tomtexploateringen 0,3.



Det område som detaljplaneutkastet för Långskogen omfattar är avgränsat med röd linje. Norr om det syns en del av det för verksamhets-, industri- och lagerbyggande detaljplanerade området Långskogen.



Kombinerad karta av detaljplaneutkastet för Långskogen och detaljplaneutkastet för Granholmsbacken är undan. Centrala beteckningar och bestämmelser i detaljplanutkastet för Långskogen finns på följande sida.



Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras. Skyddsavstånd som verksamheten kräver ska beaktas gällande placeringen av byggnaderna.



Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.



Terminalområde för godstrafik.
Inom området kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras samt byggnader och konstruktioner anslutande till industrijärnvägsområdets funktioner. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen, som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors- och affärsutrymmen.



Område för allmän väg.



Järnvägsområde.



Industrijärnvägsområde.



Jord- och skogsbruksområde.



e= 0.30

Jordbruksområde

Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan den tillåtna våningsytan för byggande på tomten och tomtens yta.



För landskapet värdefullt landskapsområde.

Området bör användas så att dess för landskapet viktiga landskapsmässiga värden tryggas. Områdets arkitektonisk eller kulturhistorisk 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.



Fast fornlämnning som fredats med stöd av lagen om fornminnen. Utgrävning, täckning, ändring, förstörande, bortförande och annan rubbning av området är förbjuden. Utlåtande måste begäras av museimyndigheten gällande planer som rör objektet.



Område som är viktigt för naturens mångfald.

Värdefull livsmiljö, där föröknings- och rastplatser för åkergrodor förekommer.

ALMÄNNA BESTÄMMELSER

Förutom den på plankartan fastställda byggytan och byggrätten, kan det på kvartersområdena placeras konstruktioner som betjänar verksamheten och den tekniska försörjningen (t.ex. transformatorer).

Dagvattnet som rinner från ytor som inte släpper igenom vatten bör fördröjas på området genom att fördröjningssänkor, -bassänger eller behållare byggs. Till bygglovshandlingarna bör en plan för genomförandet av dagvattenhanteringen fogas innan byggandet startar. Planen ska godkännas av tillsynsmyndigheten.

På tomterna ska minst 1 bp/200 m² vy byggas.

För tomter på detta detaljplaneområde ska en separat bindande tomtindelning göras.

6.6.2. Utlåtanden och åsikter samt beaktandet av dem

Detaljplaneutkastet var framlagt under tiden 8.2–9.3.2018 och 13 utlåtanden och tre åsikter om det lämnades in. Utlåtandena och åsikterna presenteras delvis förkortade och delvis helt i nedanstående stycken. Planläggningen ger sitt bemötande efter varje utlåtande.

Utlåtanden

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
 2. Trafikverket
 3. Österbottens förbund
 4. Österbottens räddningsverk
 5. Korsholms kommun
 6. Vasa Hussektor
 7. Finavia Abp
 8. EPV Regionalnät Ab
 9. Vasa Elnät Ab
 10. Vasa Elektriska Ab/fjärrvärme
 11. Vaskiluodon Voima Oy
 12. Teleoperatörerna
-
1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten:

Utlåtande om detaljplaneutkastet 27.2.2018

NTM-centralen förde fram behov av utredning. Utredningarna beträffande detaljplanen kunde göras i samband med miljökonsekvensbedömningen och generalplanarbetet, eftersom detaljplanen är en projektplan som ska göras för storindustri. Detaljplanens karaktär förutsätter att de frågor som förts fram i utredningarna beträffande landskapet, naturskyddet, säkerheten, trafiken och ordnandet av annan infra kunde avgöras med tomt-/kvartersspecifika bestämmelser. NTM-centralen hänvisar till sitt utlåtande om delgeneralplanen. Det borde framgå av planmaterialet, beskrivningen och detaljplanekartan att markanvändningen fortsätter på andra sidan om kommungränsen. Före det offentliga framläggandet bör förhandlingar om utredningarna och planförslaget föras med NTM-centralen.

Utlåtande om delgeneralplaneutkastet 13.2.2018

NTM-centralen föreslår att på delgeneralplanenivå ska följande utredningar och konsekvensbedömningar göras.

Trafikutredning, i vilken ställning tas till och utreds planens/gigaprojektets konsekvenser för det externa trafiknätet och det interna gatunätet i området. I trafikutredningarna bör presenteras hur det är ändamålsenligt att ordna den byggtida trafiken och trafiken därefter med användning av det nuvarande trafiknätet och olika tillfälliga arrangemang som bör göras i fråga om det nuvarande nätet. I trafikutredningen bör också utvecklingsåtgärder i fråga om näten presenteras och tidtabellen för dem samt behovet av genomförande för trafikområdenas del. I planbeskrivningen har enbart nuläget konstaterats och redogjorts för eventuella transportrutter till området och konstaterats att efterfrågan på kollektivtrafik ökar. Den presenterade bedömningen av trafikkonsekvenserna är inte tillräcklig. Utöver en separat trafikutredning bör beskrivningen också kompletteras med bilder. I trafikutredningen bör utöver en ruttgranskning även uppskattningar av ökande trafikmängder beaktas och deras konsekvenser för trafiken med beaktande av samtliga trafikformer och invånarna i områdena samt även genomförandet av den s.k. Hamnvägen och de markanvändningsplaner som den förutsätter.

- Närmare planer för genomförandet av spårtrafik.
- En utredning om kommunalteknikens (el, vatten och avlopp) tillräcklighet och genomförande. Av utredningen bör framgå eventuella nya byggbehov som kan ha konsekvenser även för markanvändningen utanför planområdet samt interna områdesreserveringar. Behovet av avloppsvattenreningsverk?
- Åtgärdsrekommendationer som berör bedömningen och genomförandet av miljökonsekvenserna och landskapskonsekvenserna av bergsbrytningsarbeten.
- En utredning om behovet av ett flygaskområde och en eventuell ny placering på EPV:s verksamhetsområde.
- En dagvattenutredning där de dagvattenlösningar som den normala verksamheten och olyckor förutsätter och behovet av utrymme för dem.
- Bedömning av och eventuell utredning av behovet av en arkeologisk utredning
- Bedömning av de sociala konsekvenserna och det åtgärdsprogram som den förutsätter (bedömning av planläggningsbehovet och servicestrukturen samt ekonomin)

Bemötande: Under den fortsatta beredningen av detaljplanen görs de utredningar som behövs.

2. Trafikverket 1.3.2018: På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns i nuläget fyra icke-övervakade plankorsningar med enskilda vägar: Byholm (ban-km 0482+0812, Byängsvägen), Höstves (ban-km 0483+0633, Södermansvägen), Martta (ban-km 0484+0234, Söderlandsvägen) och Aspholm (ban-km 0484+0463, Solbacksvägen). Dessa är sparsamt trafikerade plankorsningar med enskilda vägar. Vid planeringen av nya vägförbindelser bör även nödvändiga plankorsningsarrangemang utredas och beskrivas i planmaterialet.

Plankorsningssäkerheten i området får inte försvagas på grund av den nya markanvändningen och vägförbindelserna.

Vid planeringsområdet är järnvägen på mjuk mark. Byggnad i närheten av järnvägen får inte medföra några säkerhetsrisker, olägenheter för järnvägens stabilitet eller dräneringen och inte heller några andra olägenheter för banhållningen och tågtrafiken. Vid byggnad i närheten av järnvägen bör det i banlagen (2007) angivna skyddsområdet för järnväg (30 meter från järnvägens mittlinje) och de i 39 § angivna åtgärdsbegränsningarna beaktas (grävarbetena får inte äventyra väg- och järnvägstrafikens säkerhet, banhållningen och järnvägens stabilitet; utredningar som godkänns av Trafikverket).

De nya industrispåren kommer att vara privata spår. Trafikverket har enligt nuvarande uppgifter inte behov av något virkeslastningsområde på den föreslagna platsen. Finns det någon plan för det privata spåret och lastningsområdet? I samband med planläggningen borde de bantekniska möjligheterna att förverkliga ett privat spår och anslutningen till banavsnittet Seinäjoki–Vasa utredas, för att säkerställa att spårförbindelsen är genomförbar och att områdesreserveringarna är tillräckliga. Tillämpande av föreskrifterna i banlagen (2007) kan även komma i fråga vid planering och byggnad av ett privat spår. Planering, byggnad, underhåll och förvaltning av ett privat spår kräver säkerhetstillstånd av Trafi. Anslutning av det privata spåret till statens järnvägsnät bör sedan avtalas med Trafikverket. Trafikverket deltar inte i kostnaderna för genomförandet av ett privat spår.

I fråga om landsvägar ger behörig NTM-central utlåtande.

Bemötande: Plankorsningar ingår inte i den detaljplan som bereds. Läget för det gatuområde som har planerats invid järnvägen utreds ännu.

3. Österbottens förbund 23.2.2018: Österbottens förbund gav sitt utlåtande om programmet för deltagande och bedömning 30.10.2017. I sitt utlåtande föreslog förbundet en del kompletteringar av dokumentet och konstaterar att det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning fattas bland de planhandlingar som har sänkts ut för utlåtande. I planbeskrivningen ingår sammandrag av utlåtandena om programmet för deltagande och bedömning men inga bemötanden.

I detaljplanebeskrivningen beskrivs den gällande landskapsplanen för Österbotten beträffande planeringsområdet samt landskapsplanen för Österbotten 2040 som är under utarbetande. Ett utkast till landskapsplan är för närvarande framlagt (5.2–9.3.2018). I planutkastet är planeringsområdet beläget i Vasa stadsutvecklingszon (kk-1), Vasa kvalitetskorridor (kk-3) och Vasa-Seinäjoki utvecklingskorridor (mkk-1). Planeringsområdet har i planutkastet beteckningen T/kem (Industri- och lagerområde där en betydande anläggning för produktion och lagring av farliga kemikalier finns/får förläggas). Med beteckningen T-kem har även ett område söder om planeringsområdet anvisats på Korsholms kommuns sida samt ett område norr om planeringsområdet.

I Vasa generalplan 2030 har planeringsområdet beteckningarna T, T/E/mo, M, MT och EL. Grundfjärdens förgrening är anvisad som för landskapet värdefullt landskapsområde (ma2).

Delgeneralplanen för Långskogen är under beredning. Med delgeneralplanen justeras Vasa generalplan 2030 för Långskogens del. Ett delgeneralplaneutkast var framlagt i januari 2018. Österbottens förbund gav sitt utlåtande 6.2.2018 och hänvisar till sitt utlåtande så att det även

gäller detta utlåtande. Vasa bereder delgeneralplanen för Långskogen och Korsholm bereder delgeneralplaneändringen för Granholmsbacken. Målet för delgeneralplanerna är att möjliggöra etablering av kemisk storindustri på båda sidorna om kommungränsen mellan Vasa och Korsholm. På bild 10 i planbeskrivningen finns både en karta över utkastet till delgeneralplan för Långskogen (Vasa) och en karta över utkastet till delgeneralplan för Granholmsbacken (Korsholm).

För planeringsområdets södra del gäller en detaljplan, som vann laga kraft år 2012. Enligt planbeskrivningen har en del av denna detaljplan överförts till Korsholms område och i stället har en del av Korsholms område överförts till Vasas område. I planbeskrivningen beskrivs detaljplanerna för Långskogens södra och norra del samt detaljplanerna för Granholmsbacken på Korsholms kommuns sida. Det skulle vara bra att foga utdrag ur detaljplanekartorna till planbeskrivningen.

I planutkastet har tre omfattande kvartersområden (ca 220 ha) anvisats på planeringsområdet med beteckningen T/kem (Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får förläggas). Det mest omfattande av dessa finns invid järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki. Områdena mellan dessa kvarter är anvisade som jord- och skogsbruksområden eller jordbruksområden. Ett för landskapet värdefullt område är anvisat med beteckningen ma-1. Med beteckningen luo-1 har områden som är extra viktiga för naturens mångfald anvisats.

På bild 18 i planbeskrivningen finns en karta över utkastet till detaljplan för Långskogen kombinerad med en karta över utkastet till detaljplan för Granholmsbacken. I planen för Granholmsbacken har ett stickspår anvisats från järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki mot Vasa flygfält. De kvartersområden som hör till logistikcentret (LTA-3) finns i planeringsområdets sydvästra del invid stickspåret.

En järnvägsförbindelse från järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki genom industri- och logistikområdet via Vasa flygfält mot Vasa hamn skulle medföra stora fördelar för person- och fraktrafiken, och järnvägsförbindelsen borde utredas närmare. I utkastet till landskapsplan för Österbotten 2040 har inte någon ny sträckning för förbindelsebanan anvisats men förbundet anser att olika sträckningsalternativ för förbindelsebanan borde utredas och att förbindelsebanan kunde anvisas som förbindelsebehov i förslaget till landskapsplan.

I detaljplanebestämmelserna har en allmän bestämmelse om dagvatten tagits med. Områden för avledning och infiltrering av dagvatten har angivits på illustrationerna men på plankartan har inte några riktgivande delområden för avledning och infiltrering av dagvatten anvisats. Österbottens förbund hänvisar till sitt utlåtande om delgeneralplanen för Långskogen och för fram att det som förts fram i det även gäller detta utlåtande. I sitt utlåtande föreslog förbundet att Vasa stad och Korsholms kommun tillsammans utarbetar en gemensam översiktsplan för dagvattenhanteringen och att i samband med de detaljplaner som utarbetas bör närmare planer utarbetas för dagvattenhanteringen och åtgärder för dagvattenhanteringen planeras.

Utkastet till detaljplan för Långskogens storindustriområde stämmer överens med utkastet till delgeneralplan för Långskogen. Likaså stämmer det överens med utkastet till landskapsplan för Österbotten 2040. I utkastet till landskapsplan för Österbotten 2040 har planeringsområdet beteckningen T-kem.

Bemötande: Bristerna i fråga om programmet för deltagande och bedömning och utkastskedets beskrivning korrigeras. Ett spår som fortsätter till Vasa flygfält har inte utretts närmare. En utredning om förbindelsebanans sträckning från järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki till Vasa hamn är viktig och den borde göras på landskapsnivå. En dagvattenutredning görs.

4. Österbottens räddningsverk 13.2.2018: Detaljplanen borde utökas med en detaljplanebestämmelse enligt vilken hanteringen av släckvatten till följd av eldsvådor styrs med förhandsplanering så att vatten eller annat släckmedel som används vid släckningen av eventuella eldsvådor inte leds ut i naturen och inte heller till vattendrag. Släckvatten från kemisk industri kan innehålla kemikalier som är farliga för naturen. Beteckningen T/kem borde utvecklas så att de skyddsavstånd som verksamheten kräver även skulle beröra annat än "byggnader", t.ex. kemikaliebehållare och andra eventuella konstruktioner. En detaljplanebestämmelse borde läggas till som begränsar förvaringen av varor vid tomtgränserna och i deras närhet så att risken för en områdesbrand inte ökar. Med gemensamma tomtgränser borde ställning tas till avstånden mellan byggnadstorna. Avståndet bör vara tillräckligt stort på grund av de exceptionellt stora byggnadstorna. På det sättet minskas risken för områdesbränder. Bestämmelsen säkerställer även en jämlik behandling av tomterna. Det vore bra att i fråga om bägge sidorna om kommungränsen använda texter med samma innehåll i planbestämmelserna. Förläggandet av en eventuell filialbrandstation i närheten av detaljplaneområdet kunde tas upp i kapitlet om planens konsekvenser. Bygandet av området förutsätter en omvärdering av räddningssektorns aktionsberedskap. Placering av en brandstation av typen 24/7 i planområdets närhet, eventuellt i Liselund, gör det snabbare att få räddningsservice. En behovsutredning om detta görs 2018.

Bemötande: Bestämmelserna om brandsäkerheten utformas i detaljplanebestämmelserna enligt de principer som förs fram i utlåtandet förutom den bestämmelse som gäller begränsning av förvaring av varor, den kan anges i samband med mera detaljerat planering för brandskydd.

5. Österbottens polisinsättning 5.3.2018: Inget att kommentera.

6. Korsholms kommun, Samhällsbyggnadsnämnden 21.2.2018: Samhällsbyggnadsnämnden betonar fortsättningsvis behovet av samarbete mellan Vasa stad och Korsholms kommun. Gemensamma utredningar bör göras i fortsättningen när det är möjligt, t.ex. gällande konsekvensbedömningar i förslagsskedet, dagvattenhanteringsutredningar och eventuellt andra nödvändiga utredningar.

Bemötande: Tidtabellerna för och innehållet i delgeneralplanernas och detaljplanernas beredningsprocesser anpassas till varandra. De utredningar som berör både Korsholms kommun och Vasa stad ska enligt planerna låta göras tillsammans.

7. Vasa Hussektor 9.3.2018: Vasa Hussektor fäster uppmärksamhet vid den säkerhetsrisk som flygtrafiken medför och hanteringen av den, farliga kemikalier och de säkerhetsavstånd som de förutsätter, ordnandet av parkering på detaljplaneområdet samt möjligheterna att genomföra industrispårrangemang.

Bemötande: Flygtrafiksäkerheten, se nedanstående utlåtande av Finavia Abp. Säkerhetsavstånden som farliga kemikalier kräver, se punkt 4.1 om etablering av kemisk

storindustri. Industrispår, se punkt 4.7 om spårterminalområde. Någon bilplatsnorm föreslås inte. Parkeringsplatserna förläggs i kvartersområdena på marknivå på lämpliga ställen med tanke på verksamheten. På tomterna finns utrymme, eftersom tomtexploateringen är 0,3.

8. Finavia Abp 8.3.2018: Tryggandet av flygfältets verksamhets- och utvecklingsmöjligheter bör beaktas i detaljplanen. Industrin får inte medföra rök, damm och andra olägenheter som kan medföra fara för flygtrafiksäkerheten. Flyghinderbegränsningarna i flygfältets omedelbara närhet bör beaktas och vid behov bör flyghindertillstånd ansökas även för höga anordningar under byggnadstiden (höjd max. 30 m när avståndet från start-/landningsbanan är över 500 meter). Beteckning i detaljplanen: Den som påbörjar ett byggprojekt bör ansöka om flyghindertillstånd i enlighet med 158 § i luftfartslagen (2014). I närheten av flygstationen får inte placeras öppna vattenbassänger och -diken som lockar till sig fåglar och andra djur. Beteckning i detaljplanen: "På området får inte byggas öppna dammar och öppna diken, som lockar till sig fåglar så att flygsäkerheten äventyras, eller så bör de täckas med nät eller band för att förhindra att fåglar vistas där. Befintliga dammar bör vid behov avlägsnas."

Bemötande: Synpunkterna om flygsäkerheten beaktas i detaljplaneförslaget.

9. EPV Regionalnät Ab 5.3.2018: EPV Regionalnät Ab äger på avsnittet Toby-Vasklot två 110 kV:s kraftledningar som finns norr om detaljplaneområdet. För betydande elförbrukning vore det skäl att ange ett förbindelsebehov för elöverföring även från det regionala elöverföringsnätet i den norra delen, platsen kunde exempelvis finnas i närheten av kommungränsen vid detaljplaneområdets sydöstra-södra kant.

Bemötande: Behovet av kraftledning beaktas i detaljplaneförslaget.

10. Vasa Elnät Ab 2.2.2018: I det här skedet är det svårt att förutspå hur effektbehovet i området kommer att fördelas och vilken roll Vasa Elnät kommer att ha vid byggandet av eldistributionsnätet i området. I detaljplanen behövs en allmän bestämmelse för de eltekniska konstruktioner som behövs: Utöver den på plankartan angivna byggnadsytan och byggrätten kan i kvartersområdena placeras konstruktioner som betjänar teknisk försörjning (såsom transformatorstationer).

Bemötande: Ställningstagandet beträffande konstruktionerna för teknisk försörjning beaktas i detaljplaneförslaget.

11. Vasa Elektriska Ab/fjärrvärme 7.3.2018: Värmeförbrukningen kommer sannolikt att vara betydande. Det kan också vara möjligt att utnyttja spillvärmen i det regionala fjärrvärmenätet. Nu finns det närmaste fjärrvärmenätet i Runsor. Beredskap bör finnas för byggande av ett dubbelriktat fjärrvärmenät och fjärrvärmecentral/värmeförråd på området för eventuella fjärrvärmekonsumenter.

Bemötande: Möjligheten att bygga fjärrvärme beaktas i detaljplaneförslaget.

12. Vaskiluodon Voima Oy 5.3.2018: Vid detaljplanläggningen bör på tillräckligt sätt de nuvarande funktioner som är angivna i Vasas lagakraftvunna generalplan 2030 säkerställas. På området finns ett miljötillståndsenligt område för upplagring och slutförvaring av flyg- och bottenaska, svavelreducerande filterkaka och icke kulant gips från Vaskiluodon Voima:s kraftverk i Vasa och Seinäjoki. Arrendeavtalet som gäller placeringsområdet och dess skyddszon

(ca 55 ha) går ut år 2037. Detta lager- och slutförvaringsområde är i detaljplaneutkastet angivet som T/kem-kvartersområde. Enligt T/kem-planbestämmelsen bör verksamhetens skyddsavstånd beaktas vid placeringen av byggnaderna.

Bemötande: Den nuvarande verksamheten kan fortsätta i enlighet med arrendeavtalet. Ifall den ovan nämnda verksamheten utvidgas, behövs minst undantagsbeslut för det, eftersom den nuvarande verksamheten inte är sådan verksamhet som stämmer överens med beteckningen T/kem.

13. Teleoperatörer 12.3.2018: Teleoperatörerna föreslår att i detaljplanen beaktas trådlösa teletjänster, som är nödvändiga för företagen i området. På området behövs åtminstone 1-2 basstationer, med ca 42 km antennrör och en telebyggnad på ca 10 m. I allmänhet är väggmaterialet i industribyggnaderna metallskiva som effektivt förhindrar trådlöst näts funktion. Även selektivglas är ett problem för att få servicen till inomhuslokaler, och därmed är behovet av basstationer på området uppenbart.

Bemötande: På grund av den speciella karaktären hos den detaljplan som är under beredning är det inte meningen att i detaljplanen ange enskilda platser för basstationer med anknytning till trådlösa teletjänster utan de avgörs med undantagsbeslut.

Åsikter

1. Privatperson
2. Vasa miljöförening rf
3. Vasa Motocross rf

1. Privatperson 8.3.2018: Det har funnits brister i fråga om framläggandet av utredningarna och rapporteringen av resultaten av utredningarna och i illustrationerna. För att illustrera skogsområdenas naturskyddsvärden borde utöver naturtypsfigurerna deras grad av naturenlighet anges för att de värdefullaste skogsområdena med rötträd ska urskiljas. Även hotade och sällsynta arter, såsom svampar och lavar borde utredas. För att de värdefulla skogs- och kärrområdena ska bevaras bör de skyddas med planbeteckning och –bestämmelser som även förhindrar idkande av skogsbruk. Det omfattande T-kem-området i utkastet splittrar nu det med tanke på naturens mångfald värdefullaste enhetliga skogs- och kärrområdet i både dess södra och dess norra del.

Omkring både åkergrödans och flygekorrens föröknings- och viloplatser måste en tillräcklig skyddszon anvisas för att också effektivt förhindra att de här arterna eventuellt försvagas och så att i 49 § i naturvårdslagen avsett undantag inte behöver ansökas.

För planförslaget bör områdets naturvärden på basis av nödvändiga kompletterande inventeringar presenteras sammanfattningsvis i lättläst och begriplig form. Konsekvenserna för naturvärdena bör presenteras bl.a. åskådligt på karta, varav det klart framgår på vilket sätt de värdefulla naturobjekten (naturtyperna och arternas livsmiljöer, förekomster och boplatser) är belägna i förhållande till de planerade markanvändningsreserveringarna och därmed blir lidande av genomförandet av projektet. I planbeskrivningen bör även tas upp om genomförandet av de planenliga funktionerna medför störningar i strid med 39 § i naturvårdslagen för individer av fridlysta arter (även fåglar) och på vilket sätt denna konsekvens kan förebyggas eller mildras. Samtidigt bör man bedöma om genomförandet av projektet till denna del förutsätter ansökan om undantag i enlighet med 49 § i naturvårdslagen.

Bemötande: Användningsändamålen och avgränsningen av dem i detaljplaneutkastet samt detaljplanebestämmelserna kommer att preciseras och kompletteras vid beredningen av detaljplaneförslaget. Detaljplanebeskrivningen kompletteras bl.a. med kartor som visar naturtyperna. Naturutredningarna justeras vid behov.

2. Vasa miljöförening rf 9.3.2018: Ungefär i mitten av detaljplaneområdet finns en för österbottniska förhållanden vad beträffar naturvärdena representativ koncentration av gammelskog på ca 20 ha. Naturvärdena som berör skogarna och kärren i området har inte utretts tillräckligt noggrant. På basis av utredningsmaterialet är det inte möjligt att dra några slutsatser om huruvida det finns betydande naturvärden i anslutning till naturtyperna eller arterna, bl.a. växtlighetsfigurernas naturenlighet, trädbeståndets utvecklingsgrad eller mängden rötträd (jfr det riksomfattande skogsskyddsprogrammet och METSO-programmet). Identifieringen av skogsnaturens mångfald är baserad närmast på identifiering av i 10 § i skogslagen avsedda mindre eller ekonomiskt mindre viktiga nyckelbiotoper. Oidentifierade blir bl.a. alla moskogsnaturtyper och en del av de skogskärrtyper som har mest träd fattas på skogskränen. Områdets betydelse för hotade arter har utretts otillräckligt med beaktande av karaktären hos områdets skogar. Av artgrupperna är det endast fågelbeståndet som har utretts heltäckande. Det vore motiverat att även utreda svamp- och lavarerna på de mest representativa områdena av typen gammelskog.

Flygekorrsplaneringsobservationerna och skogsområdena som är lämpliga för flygekorren har utretts. Eftersom området är omfattande borde olika revir och vandringsrutterna med träd i kärnområdena ha utretts. Trädförbindelserna mellan de olika kommunerna har inte rapporterats på kartan och inte heller med ord.

Avgränsningarna av de platser där åkergrodan förökar sig och rastar är för begränsade. Vid avgränsningarna av åkergrodans föröknings- och viloplatser bör även deras ekologiska funktionalitet, bl.a. förbindelserna till övervintringsplatsen och näringssökningsmiljöerna.

Ett centralt problem för den ekologiska korridoren från söder till norr är att den är smal (100-150 m) och ställvis av dålig kvalitet. I synnerhet i korridorens södra ända bryter kalhyggesområden och en väg av vandringsrutten. Flygekorren, järpen och andra arter behöver en skyddad trädförbindelse. I publikationen "Ekologinen verkosto ja kaupunkien maankäytön suunnittelu" från år 2005 rekommenderas på glesare bebyggda förortsområden 250-300 meters korridorer. Korridorerna bör utvidgas i enlighet med rekommendationen. I den södra delen bör en minst 50 meter bred förbindelse med träd sparas på T/kem-området.

Eftersom skogarna i planområdet blir ganska smala, bör bevarandet av trädbeståndet säkerställas med planbeteckning och bestämmelse. Det är skäl att ge den ekologiska korridoren från norr till söder en egen beteckning. Förslag till planbestämmelser. Med beteckningen har en led anvisats vars funktion bör tryggas. Den bör förverkligas på ett sådant sätt att djurens möjligheter att röra sig tryggas. Trädbeståndet i området bör utvecklas inom skogen som är av olika ålder, ifall inte bevarandet av naturvärdena kräver någon annan typ av behandling. Skogsbruk kan bedrivas på området. Förutom friluftslederna är annat byggande på området förbjudet. För jordbyggnadsarbete som förändrar landskapet, trädfällning och andra motsvarande åtgärder krävs tillstånd i enlighet med 128 § i MarkByggl. Beteckningen M är otillräcklig för att bevara värdefulla skogsområden, eftersom den tillåter normalt jord- och skogsbruk. På områden med naturvärden bör en skyddande planbeteckning användas, såsom MY, och i planbestämmelsen bör inbegripas en beskrivning av värdena samt en specifikation av

förbjudna funktioner. Som bestämmelse föreslås: För jordbyggnadsarbete som förändrar landskapet, trädfällning och andra motsvarande åtgärder krävs tillstånd i enlighet med 128 § i MarkByggl.

Det värdefulla skogsområdet i den mellersta delen och en mosse i naturtillstånd i anslutning till det finns på T/kem-område. Det värdefulla området bör bevaras i dess helhet, eftersom en inskränkning av det väsentligt försvagar dess naturskyddsvärde. Avgränsningen är angiven i Rambolls naturutredning 2009 i anslutning till logistikområdet.

Flygekorreviret utanför planområdet i det nordöstra hörnet har inte beaktats tillräckligt. En ny vägsträckning har dragits till revirets gräns, vilket sannolikt försvagar den plats där flygekorren förökar sig och rastar. Väster om reviret bör en ordentlig skyddszon läggas till. Det skogsområde i utredningsområdets norra del där det finns mycket spillning har avgränsats för snävt, omkring området med spillning bör en skyddszon med träd lämnas för att förhindra att skogen utsätts för vindar som faller träd och skydda djuret mot rovdjur. De skogsområden som är lämpliga för flygekorren har rapporterats i naturutredningen. En del av dem finns på T/kem-område, där de sannolikt förstörs när planen genomförs. Eftersom unga individer bygger bo i nya skogar, bör vid planläggningen även sådana skogsområden som var obebodda under utredningsåret men som är lämpliga för flygekorren beaktas.

Bemötande: Användningsändamålen och avgränsningarna av dem i detaljplaneutkastet samt detaljplanebestämmelserna kommer att justeras och kompletteras vid beredningen av detaljplaneförslaget. Detaljplanebeskrivningen kompletteras bl.a. med kartor som visar naturtyperna. Naturutredningarna justeras vid behov.

3. Vasa Motocross rf, muntliga åsikter, februari 2018: En speedway-bana och en motocrossbana som är under arbete finns invid det område som är utarrenderat till Vaskiluodon Voima Oy. För dessa finns miljötillstånd. Vasa Motocross rf vill om och när det inte längre är möjligt att fortsätta med motorsport på området i stället ha en ny plats för motorsportutövare i Vasa.

Bemötande: Vasa Motocross rf:s verksamhet finns på ett område som utvecklas för ackumulatorfabriker och/eller annan kemiindustri. Vasa stad har ingått ett användningsavtal om ett 6,3 ha stor område, som Vasa Motoklubb ry och Vasa Motocross rf får disponera, för tiden 1.4.2008–30.11.2015. Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland har beviljat ett miljötillstånd till Vasa Motocrossclub rf för en träningsbana för motocross-, enduro- och speedwaymotocyklar på den tidigare nämnda området. Fritidsnämnden har tagit 11.6.2015 ett investeringsbeslut för genomförande av en övningsbana för motorsport på det ovan nämnda området under åren 2015–2017. Till följd av detta sades användningsavtalet med motorsportföreningarna upp 30.11.2014 och området övergick i Vasa stads besittning. Om Vasa stad behöver speedwaybane- och/eller motocrossbaneområdet eller deras närområde för användning i anslutning till bebyggandet av industriområdet Långskogen, kan speedway- och/eller motocrossverksamheten inte fortsätta på området Långskogen.

6.6.3. Detaljplaneutkastets konsekvenser

Vasa planläggning och Korsholms kommun har beställt en konsekvensbedömning i Långskogens delgeneralplans utkastskede av FCG Design och planering Ab. Utredningen blev klar

16.11.2017. Denna konsekvensbedömning kan användas som utgångspunkt även vid bedömningen av konsekvenserna av detaljplanen och detaljplaneändringen för Långskogen. Av de konsekvenser som detaljplanen och detaljplaneändringen för Långskogen medför har i det här skedet noterats endast det som kom fram vid en brådsnande beredning av detaljplaneutkastet. Dessa konsekvenser berör planeringsområdet och dess närområde.

Konsekvenser för naturmiljön och den byggda miljön

Genomförandet av detaljplaneutkastet ändrar hela planeringsområdets karaktär kraftigt. Största delen av de nuvarande skogs- och åkerområdena ändras till industrikvarterksområden. I samband med byggandet av industrikvarteren och gatorna avlägsnas trädbestånd och växtlighet från byggplatsen, krossas berg, bearbetas och utjämnas samt fylls mark ut. Till följd av detta inskränks växternas och djurens levnadsplatser och levnadsförhållandena försvagas även utanför byggplatsen.

Konsekvenserna för den byggda miljön är ringa. De två nuvarande bostadsbyggnadsplatserna invid Östra Runsorvägen liksom de övriga boplatserna i närheten av flygfältet måste småningom ge rum för flygfältet och industriområdena. I närmiljön kring boplatserna norr om planeringsområdet sker förändringar till följd av byggandet av industrikvarteren och ökad trafik, vilket minskar fastigheternas värde.

De med stöd av fornminneslagen skyddade stengärdsgårdarna bevaras på jord- och skogsbruksområdet. Grundfjärdsdalen sidodal, som är värdefull för landskapet, förblir huvudsakligen åker, men en del av åkerområdet i dalen fogas till industrikvarteret, vilket sannolikt kommer att ändra dalens karaktär.

Konsekvenser för människorna

Genomförandet av detaljplaneutkastet påverkar de människor som bor på planeringsområdet och i dess närområden. Störande faktorer som minskar boendetrivselen kommer att öka betydligt till följd av byggandet av storindustri och en eventuell utvidgning av flygfältet. Störningsfaktorerna berör sannolikt mest boplatserna norr om planeringsområdet i närheten av det största industrikvarteret och trafiklederna.

Hela planeringsområdet kommer sannolikt att vara en halvfärdig byggplats i årtal. Luftutsläppen under byggnadstiden, byggavfallet, bullret, trafiken påverkar de människor som arbetar på byggplatsen eller bor och vistas i planeringsområdets närmiljö. Produktionsanläggningarnas verksamhet medför kontinuerligt buller och kontinuerlig trafik. Möjligheterna att röra sig i naturen inskränks betydligt. Det storskaliga byggandet kommer eventuellt att förstöra sådana naturområden och landskap som är extra betydelsefulla för dem som bor och rör sig på planeringsområdet och närområdena.

Konsekvenser för trafiken och mobiliteten

Många osäkerhetsfaktorer hör samman med fabriksarbetskraftens arbetsresor och de preciseras först senare. Om exempelvis en ackumulatorfabrik på ca 300 000 m² vy placeras i det största T/kem-kvarteret, är arbetskraftsbehovet där 1000 tjänstemän, 2000 fabriksarbetare och därtill 1000 besökare per arbetsdag, vilket innebär totalt ca 8000 per vardagsarbetsdag. Samtliga resor är nya resor som inte flyttas inom det nuvarande trafiksystemet till följd av ändringar i befintlig affärsverksamhet.

Akkumulatorfabriksverksamheten förutsätter transporter av råvaror, slutprodukter och avfall, vilket medför ökad tung trafik på planeringsområdet och transportvägar på ett mera omfattande område. De här transporterna sker delvis på järnvägen och delvis på landsvägen.

Planeringsområdets trafik anknyter huvudsakligen till det allmänna vägnätet via den anslutning som är anvisad i delgeneralplane- och detaljplaneutkastet för Granholmsbacken på Korsholms kommuns område. Denna planerade förlängning av riksväg 8 från Helsingby till Vasa bör byggas minst från Laihelavägen till Lillkyrovägen. Om en akkumulatorfabrik på 300 000 m² vy byggs, flyttas till denna nya väg enligt prognosen ca 6700 fordon per dygn till år 2040.

Stadens gatunät utanför planeringsområdet belastas i anslutningspunkterna mellan allmänna vägar och huvudgator. Trafiken på motorvägen mot Vasa centrum ökar med ca 3000-4000 fordon per dygn. Trafiken på förbindelsevägen ökar med 2000-3000 fordon per dygn.

Trafiken från bostadsområdena i Vasa till planeringsområdet består till största delen av personbilstrafik, och den utgör över 80 % av alla färdvägar. De närmaste bostadsområdena är Höstves, Gamla hamnen, Gamla Vasa, Runsör och Kråklund. Cykelavstånden är kortast från de här områdena och därmed kommer ca 10 % av resorna att ske med cykel eller till fots.

Eftersom behovet av arbetskraft är stort i en storindustri, såsom en akkumulatorfabrik, bör det finnas kollektivtrafiklinjer baserade på specialturer från både stadens centrum och bostadsområdena. Konsekvenserna berör i stor utsträckning landskapen Österbotten och Södra Österbotten. I början kan kollektivtrafiken vara baserad på busstrafik. Senare borde kollektivtrafikförbindelserna utvecklas så att spårtrafik mellan Vasa och Seinäjoki förenar Vasas och Seinäjokis pendlingsområden med en närtågstrafikförbindelse. Detta förutsätter att det nämnda banavsnittet godkänns som statlig stomtrafikförbindelse, där spårtrafiken kan trafikera med en hastighet på ca 140 km/h. Eftersom koldioxidutsläppen år 2030 borde vara ca hälften jämfört med nuläget, är den ovan nämnda åtgärden nödvändig.

6.7. Mål som uppkommit under beredningens gång, precisering av målen

Under beredningen av detaljplanen har utredningar gjorts, en del av dem på delgeneralplanens precisionsnivå, en del har varit mera detaljerade utredningar om detaljplaneområde eller en del av det. Jämsides med planläggningen har säkerhets- och miljösynpunkter i anslutning till etablering av en akkumulatorfabrik och annan betydande kemiindustri samt vatten-och energifrågor i anslutning till en akkumulatorfabrik utretts. Miljösäkerhetens och miljöskyddets betydelse har kommit upp. Placering av en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier i Långskogen begränsar markanvändningen i de närliggande områdena, vilket bör beaktas.

6.8. Detaljplanelösning och motiveringarna till den

Detaljplanelösningen för Långskogens storindustriområde har utvecklats utgående från målen och utgångspunkterna via sakkunniguppgifterna och planerna i utredningarna och ställningstaganden som framförts i utlåtandena och intressenters åsikter och de synpunkter och lösningsförslag som de personer som har deltagit i detaljplaneberedningen har fört fram. Detaljplanearbetet har framskridit i samarbete mellan Korsholms kommun och Vasa stad.

Detaljpanelösningen har utvecklats och preciserats betydligt efter utkastskedet. Det exceptionella användningsändamålet och planeringsområdets omfattning har lett till att detaljplanen är fri.

Ändringar och kompletteringar som har gjorts efter utkastskedet

Kvartersområden. Planbestämmelserna för T/kem-kvartersområde har justerats och kompletterats. Kvartersområdenas avgränsningar till rekreationsområden och jord- och skogsbruksområden har justerats, så att kvartersområdenas gränser inte bryter av betydelsefulla naturobjekt och -område. Bestämmelser har lagts till som gäller byggnadsavstånd från gränsen mellan tomterna och kvartersområdenas gränser, behandling av kvartersområdenas randområden, beläggning på och inhägnande av gårdar samt flyttning av jordmassor från byggandet. Någon bilplatsnorm föreslås inte. Parkeringsplatserna förläggs i kvartersområdena på marknivå på lämpliga ställen med tanke på verksamheten. På tomterna finns utrymme, eftersom tomtexploateringen är 0,3.

Ledningar och anordningar för teknisk service. Eftersom det är svårt att förutsäga placeringen för tekniska nätverk, har man lagt till möjligheter att placera tekniska anordningar och Utv

Gatu- och trafikområden. Efter det att trafikutredningen blev klar lyftes frågor fram om vilken betydelse en ny gata norrut invid järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa har för detaljplanen och hur den nya gatan påverkar trafikströmmarnas riktning utanför Långskogens område. Konstaterades att den nya gata som planerats invid järnvägen skulle styra den norrgående trafiken mot Korsnäståget, vilket stadsstrukturmässigt inte är önskvärt. Samtidigt var det osäkert hur nära järnvägen en ny gata kan byggas, eftersom det vid Ramboll Oy:s geotekniska granskning framgick att järnvägsbankens stabilitet är svag. Därför lämnades den nya gata som syns på de ovanstående kartorna från trafikutredningens genomförandeskede 1 och målnätsskede bort från delgeneralplanerna och detaljplanerna på både Vasa stads och Korsholms kommuns sida. I samband med avlägsnandet av den planerade gatan bredvid järnvägen avlägsnades gatuavsnittet som planerats bredvid lastområdet för virke. Detta förhindrar inte användningen av området för lastning av virke.

Gatornas sträckningar har justerats dels för att man ska få så stora industrikvarter som möjligt och dels för att det i mitten av planområdet skapas en trädbevuxen grönkorridor i sydost-nordvästlig riktning.

Specialområden. Mellan järnvägen och T/kem-kvartersområde har ett skyddsgrönområde anvisats, vilket samtidigt kan fungera som en skyddszon mellan kvartersområdet och järnvägsområdet och landskapsstrukturerande faktor.

Grönområden. Bland jord- och skogsbruksområdena har avskilts ett jord- och skogsbruksområde med särskilda naturvärden samt ett närrekreationsområde som fungerar som en ekologisk korridor.

Skyddsobjekt och -områden. Landskapsskyddet gällande Grundfjärdsdalens förgrening har tagits bort, eftersom Österbottens förbund inte längre i landskapsutkastet anvisar det som ett för landskapet värdefullt landskapsområde. Fornminnesobjekt har ändrats till kulturarvsobjekt enligt den nuvarande lagstiftningen. Två landmärkesobjekt har lagts till. Avgränsningar för naturobjekt har justerats och ett objekt har lagts till. Innehållet i skyddsbestämmelser både i anslutning till naturen och till kulturen har justerats och kompletteras.

Brandsäkerhet. Bestämmelser om minimiavstånden för byggnader, konstruktioner och anordningar från gränserna mellan tomterna samt ledande av släck- och processvatten har lagts till.

Flygsäkerhet. En bestämmelse om beaktande av flygsäkerheten har lagts till.

Dagvatten. För behandling och ledning av dagvatten i kvartersområden, gatuområden och grönområden har bestämmelser lagts till som baserar sig på den dagvattenplan som gjorts.

Planområde. Planområdet har minskats i kanten av Östra Runsorvägen och de privata boendeplatserna blir då utanför planområdet. I norra delen av planområdet, i närheten av järnvägen har planområdets gräns justerats genom vilket avståndet till den bosättning som finns bredvid järnvägen blir en aning längre.

7. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

7.1. Helhetsstruktur och dimensionering, ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018

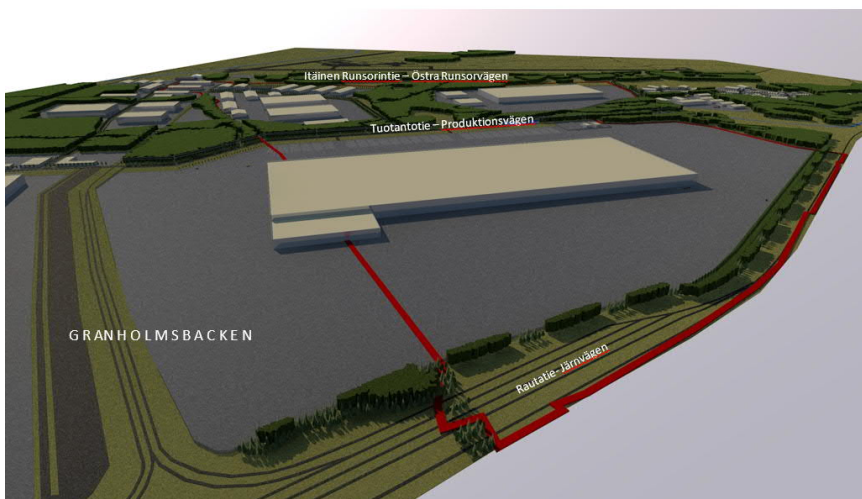
Kartan med beteckningar och bestämmelser för det ändrade detaljplaneförslaget finns i punkt 7.6.



Områden för detaljplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken finns i bilden. Det område som detaljplaneförslaget för Långskogen omfattar är avgränsat med röd linje. Detaljplaneförslaget för Granholmsbacken finns i bildens nedre del. Dessutom finns i bildens övre del det område som har detaljplanerats för verksamhetslokals-, industri- och lagerbyggande i Långskogens norra del.



Detaljplaneförslaget från sydväst mot nordost. Flygstation är i förgrunden.



Detaljplaneförslaget från öster mot väster. Järnvägen och industrispåret är i förgrunden. Fabriksbyggnaden har ritats över gränsen mellan Långskogen och Granholmsbacken, vilket detaljplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken tillåter. Så här bildas ett enhetligt T/Kem-kvartersområde vars storlek är ca 190 ha.



Detaljplaneförslaget från söder mot nord. Närrekreationsområdet anvisas mellan T/kem kvarterområdena från sydost till nordväst genom detaljplaneförslaget som samtidigt fungerar som ekologisk korridor för flygekorrar och andra djur. Den ekologiska korridoren fortsätter söderut över kommungränsen till Granholmsbacken i Korsholm som ett mångsidigt skogs- och kärrområde.



Detaljplaneförslaget från nordväst till sydost. I förgrunden finns Långskogens norra del där finns nya tomter för industri- och lagerbyggnader.

7.1.1. Helhetsstruktur

Detaljplaneförslaget möjliggör etablering av en koncentration med kemisk industri i Långskogen i Vasa. Området för kemisk industri fortsätter över kommungränsen på området Granholmsbacken i Korsholm. På dessa områden bildas ett ca 450 ha stort enhetligt industriområde invid Vasaregionens logistikcentrum.

På planeringsområdet anvisas tre nya omfattande kvartersområden med beteckningen T/kem (Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras).

Slutförvaringen för aska från Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk och området för hantering av energivirke finns innanför T/kem-kvartersområdet längst i söder. Slutförvaringen för aska kan fortsätta på T/kem-kvartersområdet.

Områden som används för motorsport finns på T/kem-kvartersområdet och närrekreationsområdet (VL) med ekologisk korridor. Det finns inte längre någon lämplig plats för motorsport på Långskogens område.

Gränsen för det år 2012 invid kommungränsen planerade och belägna kvarteret för logistikcentrets godstrafik (LTA-3) justeras på grund av en flyttning av kommungränsen år 2015.

På planeringsområdet anvisas endast två gator fastän planeringområdet är omfattande. Den i utkastskedet invid järnvägen planerade gatan faller bort. Produktionsvägen är huvudgata och den förenar Långskogens och Granholmsbackens industriområden och logistikcentret. Kurirvägen förmedlar trafiken mellan Långskogens storindustriområde och logistikcentret

Naturmiljöns särskilda värden bevaras genom avgränsning av kvartersområdena så att värdefulla naturobjekt och områden huvudsakligen finns utanför kvartersområdena. Även betydande kulturmiljö- och landskapsobjekt finns huvudsakligen utanför kvartersområdena. De skogs- och åkerområden som hamnar utanför industri- och logistikkvarteren och gatorna anvisas som jord- och skogsbruksområden (M, MY) i enlighet med nuvarande praxis eller som närrekreationsområde (VL).

7.1.2. Dimensionering

Detaljplaneområdet omfattar ca 335 ha. Byggrätten är totalt ca 748000 m² vy. Områdesexploateringen är 0,22. Tomtexploateringen på samtliga tomter är 0,30.

Kvartersområdena för industri- och lagerbyggnader, där betydande anläggningar för produktion eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) får placeras, omfattar totalt ca 228 ha. I den södra delen finns kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T) på 10 ha och kvartersområden för en godstrafikcentral som hör till Vasas och Korsholms gemensamma logistikcenter (LTA-3) på 11,5 ha. Nedan anges samtliga kvarters och områdens arealer samt de maximala våningsytorna i kvarteren.

Kvarter nummer	Användningsändamål	Areal, ha	Våningsyta, m²
Kvarter 16	T/kem	48.4795	145438
Kvarter 17	T/kem	141.6524	424957
Kvarter 18	T/kem	37.6783	113035
Kvarter 19	T	10.0033	30010
Kvarter 10	LTA-3	5.0431	15130
Kvarter 9	LTA-3	6.4569	19370
	VL-område	20.4761	
	M-område	24.4217	
	MY-område	20.3503	
	EV-område	4.7014	
	Järnvägs- och industrispårsområden	8,2396	
	Gatuområden	7,8855	
	Totalt	335,3880	747940

7.2. Områdesreserveringar, ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018

7.2.1. Kvartersområden

Kvartersområden för kemisk storindustri T/kem

Med beteckningen T/kem anvisas anläggningar samt industri- och lagerområden, där farliga ämnen används eller hanteras och vilka omfattas av EU-direktiv 2012 /18/EU (Seveso III-direktivet). ”Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras. På kvartersområdet kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktivet om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen. Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt. På området kan också placeras byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring, byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergi samt nätverk som möjliggör verksamheten och distributionen.”

De nya kvartersområdena är exceptionellt stora, eftersom med detaljplanen skapas beredskap för etablering av kemisk storindustri på planeringsområdet. I kvarteren anvisas i det här skedet inga tomtindelningar. När tomtindelningar övervägs, bör det beaktas att industri- eller lagerverksamhet för ändamålet T/kem förutsätter skyddsavstånd till andra verksamheter och framför allt bebyggelse och känsliga objekt.

På kvartersområdena kan man bygga mycket fritt. Byggnadernas våningstal eller höjd fastställs inte i detaljplanen. Närheten till Vasa flygplats ger upphov till begränsningar för byggandet och verksamheten. Byggnadernas, konstruktionernas och anordningarnas maximihöjd kan vara 30 m. För det här kan dock ansökas om undantag s.k. flyghindertillstånd hos Finavia Abp. Byggandet i kvartersområdena styrs endast vid kvartersområdenas randområden i sådan utsträckning att de i natur- och landskapsutredningen angivna särskilda natur- och landskapsvärdena kan bevaras i närheten av kvartersområdena. Vid kvartersområdenas kant mot gatan anges en 10 meter bred zon med träd och buskar som ska planteras. Då det finns mycket stenar av olika storlekar rekommenderas att vid kvartersområdenas utkanter, också på zonen där träd och buskar ska planteras, placeras stenar från kvartersområdet. Efter det offentliga framläggandet har en bestämmelse om utformning av terrängen lagts till beträffande T/kem-kvartersområdena och T-kvartersområdena. "På kvartersområdena T/kem och T ska fästas uppmärksamhet vid landskapet genom planteringar eller genom att bevara befintligt trädbestånd på ett sätt som är passande för områdets generella utseende. "

Det största T/kem-kvartersområdet (141 ha) finns i planeringsområdets östra del invid järnvägen och intill gränsen till Korsholm i kvarter 17. T/kem-kvartersområdet på Vasas sida vid behov kan förenas med T/kem-kvartersområdet på Korsholms sida till en verksamhetsenhet.

Det andra T/kem-kvartersområdet (48 ha) finns i planeringsområdets norra del i kvarter 16 och gränsar till byggda Stenskogsvägen. Grundfjärdsdalens gren som är för landskapet värdefullt landskapsområde sträcker sig till västra delen av detta kvartersområde. Mera om landskapsområde i punkt 7.1.9.

Det tredje T/kem-kvartersområdet (37 ha) finns i planeringsområdets södra del invid gränsen till Korsholm i kvarter 18. I detta kvarter finns också en slutförvaringsplats för aska från Vaskiluodon Voima Oy. Efter det offentliga framläggandet har ett ca 20 ha stort område för ett upplagsområde för aska (el) lagts till i T/kem-kvartersområdet i kvarter 18.

Kvartersområden för industri- och lagerbyggnader T

På planeringsområdets södra del i kvarter 19 anvisas ett nytt kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T). Det här kvartersområdet finns placerat som en fortsättning på logistikcentrets kvarter på västra sidan om Kurirvägen.

Kvartersområden för terminal för godstrafik LTA-3

På planeringsområdets södra del i kvarter 9 och 10 finns två kvartersområden för terminal för godstrafik (LTA-3) i den gällande detaljplanen. Dessa kvartersområden anges i enlighet med nuläget förutom ändringen av kvartersområdesgränsen på grund av flyttningen av kommungränsen. Till kvarter 9 fogas det flyttade området varvid kvarterets slingrande gräns rätas ut. I kvarter 10 finns transportföretaget Schenker.

Parkeringsplatser på T/kem-, T- och LTA-3-kvartersområdena

Efter det offentliga framläggandet har parkeringsplatskrav beträffande T/kem-, T- och LTA-3-kvartersområdena lagts. För T/kem- och T-kvartersområdena anges ingen till våningsytan bunden parkeringsplatsmängd, eftersom typen av industri som etablerar sig på området samt de lätttrafikleder och kollektivtrafikförbindelser m.m. som betjänar området inverkar på hur många parkeringsplatser som behövs på tomterna. För LTA-3-kvartersområdet anvisas ett

bilparkeringskrav på samma sätt som i detaljplanerna för logistikområdet, ett cykelplatskrav anvisas på samma sätt som i detaljplanerna för norra delen av Långskogen. "På tomterna på kvartersområdena T/kem och T bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt behov. På tomterna på LTA-3-kvartersområdena bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt följande: affärslokaler 1 bp/100 m² vy, godstrafikens terminalutrymmen 1 bp/150 m² vy, lagerutrymmen 1 bp/350 m² vy, 1 cp/200 m² vy."

7.2.2. Gatu- och trafikområden

Gator

Storindustriområdets huvudgata, Produktionsvägen förenar Vasas och Korsholms industri- och logistikområden. Den andra gatan, Kurirvägen, förmedlar trafiken mellan Långskogens T/kem-kvartersområden och logistikcentralen. Produktionsvägen går från sydost till nordväst mellan T/kem-kvartersområdena. Den börjar vid Stenskogsvägen i Vasa och tar slut på Korsholms sida vid den nya allmänna väg (T) som enligt planerna ska byggas från Helsingby till Vassor.

I planeringsområdets södra del finns Kurirvägen som börjar på Korsholms sida. Början av den har detaljplanerats redan i detaljplanen för logistikcentret 2012. Nu förlängs den till Produktionsvägen.

Produktionsvägens gatuområde är 24 meter brett och av det utgör körbanan 7 meter och lätttrafikleden 4 meter. Mellan körbanan och lätttrafikleden finns ett 7,5 meter brett dagvattendike. Vid dagvattendikets kant mot lätttrafikleden planteras en trädrad. Kurirvägens gatuområde är 22 meter och av det utgör körbanan, lätttrafikleden och dagvattendiket men inte trädrad. Om genomförande av grönområdena på Produktionsvägen i punkt 8.1.1.

Järnväg LR

Vid planeringsområdets östra kant finns ett järnvägsområde (LR) för den nuvarande järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa. Järnvägsområdet anges enligt statens nuvarande markäggande. Till järnvägen hör ett skyddsområde som är 30 meter från järnvägens mittlinje. En del av detta skyddsområde sträcker sig utanför det statliga markägandet på av staden ägd mark. Mellan järnvägen och det största kvartersområdet finns ett skyddsgrönområde på 40 meter. Mera om skyddsområdet i punkt 7.2.5.

Industrispårvägsområde LRT

På Korsholms sida mellan järnvägen på avsnittet Seinäjoki–Vasa och Östra Runsorvägen anvisas ett industrispårvägsområde (LRT) och ett kvartersområde för terminal för godstrafik (LTA-3) i anslutning därtill. Planer för denna har redan gjorts upp i samband med planläggningen av Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma logistikcentrum 2011. En del av det industrispårvägsområde som har anvisats invid järnvägen sträcker sig till Vasa stads område och det var reserverat som virkeslastningsområde i spårterminalutredningen.

Räddningsvägsförbindelser på T/kem-kvarterområdena och LRT-området

Efter det offentliga framläggandet har en bestämmelse beträffande byggande av räddningsvägsförbindelser lagts till i fråga om T/kem-kvartersområdena och LRT-industrispårvägsområdet.

Närrekreationsområde VL

Närrekreationsområdet anvisas mellan T/kem kvarterområdena från sydost till nordväst genom detaljplaneförslaget. Närrekreationsområdet fungerar samtidigt som ekologisk korridor för flygekorror och andra djur. Det är ca 100 m brett. Eftersom det finns flera revir och rast- och förökningsplatser för flygekorre utanför området för detaljplaneförslaget fortsätter den ekologiska korridoren söderut över kommungränsen till Granholmsbacken i Korsholm som ett mångsidigt skogs- och kärrområde och vidare till området Risö. Norrut fortsätter den ekologiska korridoren till Långskogens norra dels skogs- och kärrområden och vidare mot Molnträsket. Korridoren har anpassats till terrängen, där åker- och skogsskiftet och steniga backar växlar. På de öppna högre belägna platserna planteras trädgrupper. De låglänta åkerskiftena i norra delen kan användas som tillfälliga fördröjningsområden för dagvatten.

Efter det offentliga framläggandet har bestämmelsen beträffande närrekreationsområdena (VL) justerats så att den framhäver naturvärdena mera. "Närrekreationsområde. Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Området utvecklas som en ekologisk korridor, där en minst 30 m bred zon med träd bildas genom att träd bevaras och planteras för vandringsrutter som flygekorren behöver. Den gamla skogsvägen används som områdets interna stig eller cykelväg. Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området."

Efter det offentliga framläggandet har en bestämmelse lagts till om maximistorleken på byggnader och konstruktioner som ska byggas på närrekreationsområdet (VL) och jord- och skogsbruksområdet med särskilda miljövärden (MY). .

7.2.3.Jord- och skogsbruksområden

Jord- och skogsbruksområden M

Ungefär hälften av åker- och skogsområdena öster om Östra Runsorvägen ingår i planeringsområdet. De anvisas som jord- och skogsbruksområden (M) enligt nuvarande användning. På detta område förblir hälften av åkern i Grundfjärdsdalens förgrening och andra hälften av åkern förblir inom T/kem-kvartersområdet i kvarter 16. Åkern i sin helhet anvisas som värdefullt landskapsområde (ma). Mera om landskapsområde i punkt 7.2.7.

Jord- och skogsbruksområden med särskilda miljövärden MY

Bakom åker- och skogszonen finns en ås med mångsidig natur i den södra delen: ställvis små skogskärr och mossar, färsk moskog, blockfält och stora flyttblock, höjdskillnader. På området växer relativt gammal granskog förutom ett skifte där nästan all skog avverkades år 2016. En del av dessa områden anvisas som jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY).

Efter det offentliga framläggandet har bestämmelsen beträffande jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY) ändrats så att naturvärdena framhävs mera. "Jord-och skogsbruksområde med särskilda miljövärden. Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Området utvecklas med beaktande av naturens särdrag. Skyddade arter enligt 49 § i naturvårdslagen ska tas hänsyn till. Ifall skogsvårdsåtgärder vidtas, ska övriga naturvärden utredas.

7.2.4. Specialområden

Skyddsgrönområde EV

Invid järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa anvisas ett skyddsgrönområde (EV). Detta område fungerar delvis som järnvägens skyddsområde, delvis bildar det en landskapsgräns mellan järnvägsområdet i åkerlandskapet och det största T/kem-kvartersområdet. På detta cirka 40 meter breda område bör med träd- och buskplanteringar bildas en lämplig zon med många skikt som sikthinder. Om genomförande av skyddsgrönområdet i punkt 8.1.2.

7.2.5. Naturobjekt

Åkergrodar

På detaljplaneförslagets område har vid naturinventeringen år 2017 tre i bilaga IV a i EU:s naturdirektiv angivna livsmiljöer för åkergröda påträffats. Av dessa finns två på gammelskogsområdet, och för det gäller detaljplanebeteckningen MY (jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden). På detta skogsområde har två platser där åkergrödan förökar sig och rastar upptäckts. De här platserna anvisas skyddade. "Områdesdel där åkergrödan har en enligt 49 § i naturvårdslagen skyddad föröknings- och rastplats. De skogsvårdsåtgärder som vidtas på området får inte äventyra åkergrödans livsmiljö. Den tredje platsen där åkergrödan förökar sig och rastar som upptäcktes vid naturutredningen 2017 finns i kvarter 16 i T/kem-kvartersområdet, men våren 2018 gjordes inga observationer av åkergröda i gölen på området. På grund av detta är skyddsbestämmelsen följande. "Områdesdel där det möjligen finns en i 49 § i naturvårdslagen avsedd skyddad plats där åkergrödan förökar sig och rastar. Områdets naturvärde ska granskas och hänsyn ska tas till det före byggande."

Flygekorrrar

Flygekorrrboträd påträffades på industrispårvägsområdet (LRT) våren 2018. Detaljplanekartan utökades med detta område (luo) och efter det offentliga framläggandet har bestämmelsen justerats.

7.2.6. Kulturobjekt och -områden

Grundfjärdsdalens förgrening

Efter det offentliga framläggandet har plankartan utökats med ett för landskapet värdefullt landskapsområde (ma) som anknyter till Grundfjärdsdalens förgrening. Av det här området finns ungefär hälften på T/kem- kvartersområdet i kvarter 16 och hälften på jord- och skogsbruksområde (M). I Österbottens landskapsplan 2040, som är under beredning, har detta landskapsområde inte längre anvisats men den gällande skyddsbestämmelsen kan inte strykas innan Österbottens landskapsplan 2040 har vunnit laga kraft. På grund av detta har skyddsbestämmelsen utökats med villkoret att om skyddsbestämmelsen lämnas bort från landskapsplanen, faller den även bort från detaljplanen.

Två stengärdsgårdar

Två stengärdsgårdar finns på närrekreationsområdet (VL). De skyddas med statusen "annat kulturarvsobjekt" enligt markanvändnings- och bygglagen.

Två flyttblock

Ett flyttblock finns i T/kem-kvartersområdet och det andra stenblocket finns på närrekreationsområde (VL). Eftersom bägge flyttblocken är till storleken avvikande landmärken som syns i landskapet skyddas de på landskapsmässiga grunder enligt markanvändnings- och bygglagen.

7.2.7. Dagvatten

Detaljplanebestämmelser för dagvattenhantering

”Dagvattnet från tomterna bör fördröjas på tomt- eller kvartersområdena innan de rinner ut i dagvattensystemet. Volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och -behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) bör vara minst 2 m³/100 m² ogenomsläpplig yta. Smutsigt asfaltvatten och takvatten bör ledas via olje- eller sandavskiljning eller filtrering till dagvattenavloppet. Dräneringen av gatuområdena sker med dagvattenavlopp och diken. Dagvattnet från gatuområdena leds till rekreationsområden (VL) och/eller jord- och skogsbruksområden (M, MY). Vid utloppen bör erosionsskydd och vid behov fördröjning ombesörjas. Aktörerna på tomterna bör utarbeta en dagvattenplan för tomten i samband med bygglov och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande.”

Efter det offentliga framläggandet har ordet ”minst” lagts till i bestämmelsen om volymen på konstruktioner som fördröjer dagvattnet och det är understreckat i ovanstående bestämmelsetext.

Dagvattenplanen innehåller höjdnivåer som har erhållits vid en översiktlig massagranskning. För områdes- och tomtvis planering av dagvattensystemet behövs närmare höjdnivåer. I samband med mera detaljerad planering av tomterna bör även behoven av fördröjning preciseras, varvid dimensioneringsvolymen kan påverkas exempelvis genom att man lämnar grönområden. Placeringen och dimensioneringen av fördröjnings- och översvämningsskeden bör preciseras när de kommande höjdnivåerna på området är kända. Kommunaltekniken kan inte planeras utan en mera detaljerad nivåplanering.

7.2.8. Samhällsteknisk försörjning

Vattenförsörjning

Vatten- och avloppsledningarna placeras på gatuområdena. På planeringsområdet byggs vid behov en lågvattenreservoar för hushållsvatten. För avloppsvatten byggs de pumpstationer som behövs. Ifall man beslutar dela in kvartersområdena i flera tomter är det möjligt att avloppsledningarna måste byggas via jord- och skogsbruksområdet eller kvartersområdet.

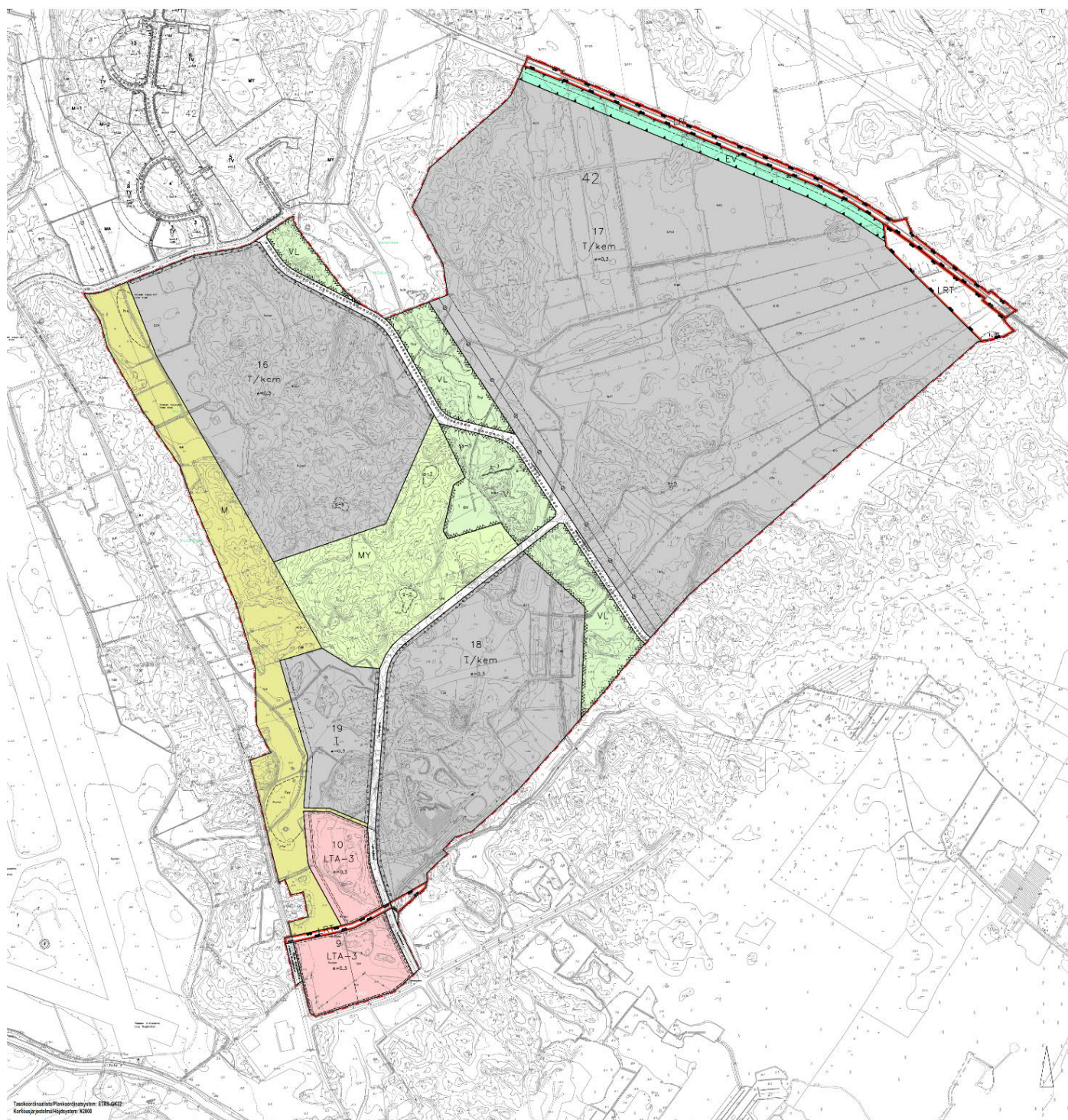
Vattentjänsterna byggs i samband med den övriga kommunaltekniken. Vatten- och avloppsnätet på planeringsområdet går längs med Långskogsvägen till Stenskogsvägens korsning. Bygget av vattentjänster på planeringsområdet bör starta vid korsningen av Stenskogsvägen och Långskogsvägen. Långskogsvägen borde byggas klar från Banvallsgatans riktning.

Vasa Vattens åsikt är att Molnträskets vattenreservoar inte kan användas som områdets kondensvatten, åtminstone inte innan projektet med grundvatten från Kurikka är klart. Konsekvensen för Molnträsket av ett nedfall till följd av en eventuell brandbelastning på planeringsområdet borde utredas.

Elnät

För kraftledningar anvisas ett 60 meter brett område vid kanten av den största T/kem-kvartersområdet. På detta område ryms två 110 kV:s luftledningar. För industriområdet behövs sannolikt en elstation, ca 100m x100 m, som placeras under eller bredvid kraftledningen. Kraftledningen är centralt placerad på Långskogens och Granholmsbackens planeringsområden varifrån det är möjligt att dra kablar i olika delar av planeringsområdena. Mera om kraftledningsområde i punkt 8.1.1.

7.3. Detaljplaneförslaget, offentligt framlagt 1 – 31.8.2018



T/kem

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras. På kvartersområdet kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktivet om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen. Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt. På området kan också placeras byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring, byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergi samt nätverk som möjliggör verksamheten och distributionen

T

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

LTA-3

Kvartersområde för godstrafik. Inom kvartersområdet kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras samt byggnader och konstruktioner anslutande till industrispårvägsområdets funktioner. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors- och affärsutrymmen.

LR

Järnvägsområde.

LRT

Industrispårvägsområde. Inom industrispårvägsområdet kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.

VL

Närrekreationsområde. Området utvecklas som ekologisk korridor, som bör förverkligas på ett sätt som tryggar djurens möjligheter att röra sig. Trädbeståndet på området ska kompletteras med trädslag som passar i flygekorrens livsmiljö. Den gamla skogsvägen används som områdets interna stig eller cykelväg. Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området.

EV

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.

M

Jord- och skogsbruksområde. Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området.

MY

Jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden. Skyddade arter enligt 49 § i naturvårdslagen ska tas hänsyn till. Ifall skogsvårdsåtgärder vidtas, ska övriga naturvärden utredas. Området ska bevaras som skog.

$e=0,3$

Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan tillåtna våningsytan för byggande på tomten och tomtens yta.

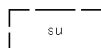
Byggnadsyta.

h_v

Områdesdel där ett område för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras.

o_v

Områdesdel som huvudsakligen ska bevaras som öppen plats.



För skyddsområde för järnväg reserverad del av område.



Områdesdel som ska planteras.



Trädrad som ska bevaras / planteras.



Områdesdel som ska planteras med träd och buskar.
Området ska skötas som växtlighet i flera skikt enligt växtplats.



Gata.



För ledning reserverad del av område.
z=elektricitet

luo

Områdesdel där flygekorrens livsmiljö finns.
De skogsvårdsåtgärder som vidtas på området får inte försvaga flygekorrens livsmiljö.

s-2

Områdesdel där åkergrödan har en enligt 49 § i naturvårdslagen skyddad föröknings- och rastplats.
De skogsvårdsåtgärder som vidtas på området får inte äventyra åkergrödans livsmiljö.

s-3

Stenmur som ska skyddas.

s-4

Flyttblock som ska skyddas.

s-5

Flyttblock som ska skyddas.
Om flyttblocket försvårar ändamålsenlig placering av byggnaderna på kvartersområdet, kan det flyttas på kvartersområdet eller till rekreationsområdet VL.

s-6

Områdesdel där det möjligen finns en i 49 § i naturvårdslagen avsedd skyddad plats där åkergrödan förökar sig och rastar.
Områdets naturvärde ska granskas och hänsyn ska tas till det före byggande.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Byggnadens, konstruktionernas, anläggningarnas avstånd från kvartersområdets gräns ska vara minst 4 meter om inte annat anvisats med byggandsytorna på detaljplanekartan.

Byggnadens och konstruktionernas och anläggningarnas avstånd från gränsen mellan tomterna ska vara minst 4 meter. Om byggnadens fasad är högre än 4 meter ska avståndet från gränsen mellan tomterna motsvara minst byggnadens höjd. Det ovan nämnda gäller inte ifall byggnaden i kvarter 17 uppförs så att den fortsätter över kommungränsen in på kvartersområdet i Korsholms kommun.

Inom kvartersområdena T/kem, T och LTA-3 får inte placeras industri eller annan verksamhet, som är kraftigt rökalande, till sin höjd eller på andra sätt kan inverka försämrande på flygförhållanden och försvåra flygverksamheten. Vid planeringen av byggnaderna, konstruktionerna och anläggningarna, byggandet och verksamheten under användningen ska de i luftfartslagen uppställda kraven som gäller flyghindertillstånd och eventuella begränsningar för byggandet och användningen av byggnaderna med anledning därav beaktas. Om det på planområdet bildas vattenområden som lockar till sig fåglar så att flygsäkerheten äventyras, bör vattenområdena täckas t.ex. med nät för att förhindra att

fåglar vistas där.

Lastnings- och lossningsområden samt områden som används till fordonstrafik ska ytbeläggas med vattenogennomträngliga material.

Det rekommenderas att stenar flyttas från kvartersområdet till sådana platser vid randområden på kvartersområdena T/kem och T, inklusive områdesdelar som planteras, som är lämpliga med tanke på jordmånen.

Kvarterområdena ska inhägnas till de delar som verksamheten förutsätter.

Konstruktioner för teknisk service såsom transformatorer, pumpstationer samt vatten- och avloppsledningar kan vid behov placeras på kvartersområdena T/kem och T samt rekreatiomsområdet VL och jord- och skogsbruksområdena M och MY så att de inte stör avledningen av dagvatten.

Dagvattnet på tomterna ska fördröjas på tomt- eller kvartersområden innan det leds till dagvattensystemet. Volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara 2 m³/100 m² ogenomsläpplig yta. Smutsigt asfalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller filtreringssystem till dagvattenavloppet. Dräneringen av gatuområdena genomförs med dagvattenavlopp och diken. Dagvattnet från gatuområdena leds till rekreatiomsområden VL och/eller jordbruks- och skogsområden M och MY. Vid utloppen ska erosionsskydd anläggas och vid behov fördröjning. Aktörerna på tomterna ska i samband med bygglovet göra upp en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande.

Vid detaljerad planering av byggnationen, användningen av tomten och dagvatten ska man se till att byggnationen på detaljplaneområdet inte äventyrar närmiljöns värden som anknyter till natur och djurliv inom rekreatiomsområdena VL /s och VL-1/s i Korskolms kommun eller rekreatiomsområdet VL och jord- och skogsbruksområdena M och MY i Vasa stad och inte heller vattenkvaliteten i Toby å.

Orenade släcknings- och processvattenmassor får inte ledas ut i vattendrag eller i omgivningen.

Jordmassor från byggandet ska i första hand placeras inom kvartersområdena och de kan även flyttas från ett kvartersområde till ett annat inom detaljplaneområdet. Inga jordmassor får flyttas till rekreatiomsområdet VL eller jordbruks- och skogsbruksområdena M och MY. Överskottsjord kan transporteras till en mottagningsplats för överskottsjord.

För tomter på detta detaljplaneområde skall en separat bindande tomtindelning göras.

7.4. Utlåtanden och anmärkningar samt beaktandet av dem

Om detaljplaneförslaget (framlagt under tiden 1 – 31.8.2018) lämnades in tio utlåtanden och en anmärkning. Utlåtandena och anmärkningen presenteras helt i nedanstående stycken. Planläggningen ger sitt bemötande efter varje utlåtande.

Utlåtanden

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten
2. Trafikverket
3. Österbottens förbund
4. Österbottens räddningsverk
5. Österbottens landskapsmuseum
6. Korsholms kommun
7. Vasa Vatten
8. Tekniska nämnde i Vasa, fastighetssektionen ja kommunaltekniken

9. Idrottsservicen i Vasa
10. Fingrid Abp
11. Österbottens handelskammare

1.Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten 7.9.2018:

Utlåtande om delgeneralplaneförslaget

Den för området (Långskogen och Granholmsbacken) anvisade markanvändningen har betydande regionala konsekvenser för Vasas och Korsholms trafiknät, kommunalteknik samt invånar- och arbetsplatsstruktur. Konsekvenserna har huvudsakligen utretts i konsekvensbedömningen för planläggningen av GigaVasa-området (FCG 19.6.2018) och trafikutredningen beträffande Långskogen och Granholmsbacken (Sitowise maj 2018). På grund av projektets tidtabell och miljökonsekvensbedömningsförfarandeskedet har konsekvensbedömningen dock delvis blivit ytlig och det finns stora skillnader i mängden arbetsplats- och trafikprestationer mellan utredningarna och beskrivningarna och exempelvis åtgärderna för förbättring av gatunätet eller tyngdpunktsområdena för bostadsbyggandet/planläggningen i förhållande till det nya arbetsplatsområdet har inte beskrivits närmare. Av den egentliga generalplanebeskrivningen framgår det inte heller klart vilka justeringar som har gjorts på plankartan och i bestämmelserna under beredningsarbetets gång och varför. En kort beskrivning om detta borde ingå antingen (tillägg: Långskogens DGP) i planprocessens skeden 2.2 eller i anslutning till beskrivningen av generalplanen.

Enligt trafikansvarsområdets uppfattning är beskrivningarna bristfälliga. I beskrivningarna måste de väsentliga uppgifterna om utredningen föras fram i komprimerad form. Nedan det viktigaste som bör föras fram i beskrivningarna:

I beskrivningen (Långskogen DGP) presenteras en målinriktad vägnätskarta över storindustriområdet på bild 20. På kartan är fortfarande tre planskilda korsningar angivna och av dem borde den mittersta vara enbart en korsningsbro. Det vore också bra att presentera det eftersträlvade fotgångar- och cykelvägsnätet i planbeskrivningarna och förbindelsen till flygfältet anses vara viktig.

Även en stor mängd tung trafik kommer att trafikera till planeringsområdet. Några avsnitt för tung trafik är dock inte angivna i beskrivningarna och beskrivningen borde kompletteras till den här delen. En omfattande tung trafik påverkar bl.a. säkerheten och smidigheten på transportrutterna och att lämna bort uppgifterna ger en felaktig bild av planens konsekvenser. Beskrivningarna borde innehålla en kartbild, som också förs fram i utlåtandena, där rutterna med transporter till området skulle framgå.

Beskrivningarna borde innehålla en uppskattning av trafikökningen med olika arbetsplatsmängder och trafiknät samt dess inriktning med motiveringar.

En uppskattning av trafikmängderna under byggnadstiden och en plan för organisering av trafiken under byggnadstiden bör ingå i beskrivningen.

Många av planens konsekvenser kommer att märkas utanför planområdet men eftersom konsekvenserna uppkommer på grund av den nya markanvändningen på planområdet som är

på utlåtanderunda, borde konsekvenserna för trafiknätet klart föras fram under planprocessens gång.

Trafikutredningen är enligt trafikansvarsområdets uppfattning i stor utsträckning baserad på att Vasa hamnväg och en ny sträckning för riksväg 8 till Vassorfjärden blir verklighet. Det vore bra att i utredningen bedöma konsekvenserna, om nya förbindelser inte byggs innan planen genomförs och vilka åtgärder som det nuvarande vägnätet i det fallet skulle kräva.

Trafikutredning och delgeneralplan: På arbetsmötet om planprojektet 18.6.2018 förde NTM-centralen fram att för landsvägarnas del borde trafikverkets uppgifter om trafikmängderna användas. Den i utredningen presenterade trafik som Långskogens och Granholmsbackens planeringsområde alstrar har uppskattats till ca 7000–17 000 fordon/dygn. Av beskrivningarna/utredningen framgår inte på vilken grund man har kommit fram till dessa siffror. Motiveringarna till den avvikande trafikstringen samt den uppskattade andelen tung trafik och trafikprestationen under byggnadstiden bör presenteras i planbeskrivningen.

Eftersom projektet har betydande konsekvenser för den kommande trafikmängden och trafiknätet utanför planområdet borde man i trafikutredningen eller planbeskrivningen närmare ta ställning till enskilda åtgärder för förbättring av gatunätet och deras konsekvenser för ifrågavarande närmiljö. Likaså vore det bra att där bedöma hur olika alternativa sträckningar för hamnvägen fungerar med tanke på den kommande användningen och trafikprestationen. I beskrivningen fattas den kartbild som begärdes i utlåtandena och av vilken transportrutterna till området skulle framgå.

I trafikutredningen har i punkt 5 bilder av de totala ändringarna i trafikmängderna med olika arbetsplatsmängder och trafiknät presenterats och av dem är största delen tyvärr nästan oläsbara på grund av skalan. Trafikökningen konstateras huvudsakligen komma från Vasa centrums håll och motiveringar till detta borde ingå i beskrivningen. NTM-centralen anser att trafikökningen i större utsträckning borde anges från söder från riksväg 8, från riksväg 3 från Laihelahållet och från riksväg 8 längs med den nya sträckningen från Vassorhållet, eftersom en stor del av arbetskraften säkert även kommer från olika delar av landskapet.

I trafikutredningen har inte heller trafikmängderna under områdets byggnadstid angetts eller hur det är ändamålsenligt att organisera denna trafik genom att utnyttja det nuvarande trafiknätet.

Det vore bra att i trafikutredningen presentera ett sammandrag och/eller fortsatta åtgärder. Konsekvenserna av de detalj- och generalplaner som är på utlåtanderunda är omfattande och de trafikutredningar som har gjorts nu kommer sannolikt att användas i framtiden vid planeringen av trafikregleringarna på konsekvensområdet och även i ifrågavarande planers MKB-skede åtminstone som preliminär utredning.

Konsekvensbedömningsutredning: Den beträffande projekten gjorda konsekvensbedömningsutredningen beskriver på allmän nivå på ett bra sätt projektets konsekvenser för boendetrivseln i närområdet och för Vasas och Korsholms ekonomiområdes utveckling i vidare socioekonomiskt avseende. I ifrågavarande utredning ansågs att om projektet förverkligas kommer det att ha en sysselsättande inverkan på totalt ca 8400 direkta och indirekta arbetsplatser, varav 2700-3000 kommer att finnas på planeringsområdena. Det hade varit bra att i den egentliga planbeskrivningen beskriva vilka utvecklingsåtgärder staden

har för avsikt att inleda utgående från projektet för planläggningens, servicens och bostadsproduktionens del.

Utlåtande angående detaljplaneförslaget

Detaljplanearbetet framskrider i form av en projektplan och som grund för den utarbetar Vasa stad och Korsholms kommun separata delgeneralplanerevideringar för sina områden (delgeneralplan för Långskogen och revidering av delgeneralplanen för Granholmsbacken).

Detaljplanen och detaljplaneändringen för Långskogen överensstämmer vad beträffar kvartersområdesavgränsningarna, bestämmelserna och det bifogade materialet/utredningarna med förslaget till delgeneralplan för området, och därmed berör de faktorer som NTM-centralen för fram i sitt utlåtande 3.9.2018 om delgeneralplanen även dess utredningsmaterial och anknytningen till samhällsstrukturen.

Ett myndighetssamråd i beredningsskedet har ordnats om planen 19.6.2017 och NTM-centralen har gett sitt utlåtande om detaljplaneutkastet 13.2.2018 och i det konstaterades att det är bristfälligt i fråga om utredningsmaterialet. Detaljplanen och generalplaneprojekten har efter detta beretts vidare och ett separat arbetsmöte hölls om projekten 18.6.2018. På mötet behandlades utredningar beträffande planerna samt justeringar som ska göras i utkasten utgående från arbetsmötet och utredningarna. Utöver arbetsmötet har NTM-centralen deltagit i en arbetsgrupp som hade till uppgift att leda måluppställningen för dagvattenutredningen beträffande Långskogen och Toby i Vasa stad respektive Korsholms kommun.

I utkastskedet har NTM-centralen föreslagit att följande utredningar görs för att stöda planen och att de beaktas i planprocessen: Komplettering av naturutredningen (Granholmsbacken)/korrigeringar på plankartan.

- En trafikutredning, i vilken planens konsekvenser för det externa trafiknätet och det interna gatunätet i området utreds. I fråga om utredningen önskades att i den också presenteras hur det är tänkt att trafiken under byggtiden och därefter ska ordnas genom utnyttjande av det nuvarande trafiknätet och vilka tillfälliga arrangemang som ska göras i fråga om det nuvarande nätet.
- Närmare planer för genomförande av spårtrafik
- Utredning av kommunalteknikens (el-, vatten- och avloppsnät) tillräcklighet och genomförande eller en redogörelse för de byggnadsbehov som projektet förutsätter på planeringsområdet och utanför det.
- Bedömning av miljökonsekvenserna av de sprängningsarbeten som byggandet förutsätter samt konsekvenserna för landskapet och eventuella rekommendationer.
- Utredning om behovet av område för flygaska och eventuell ny placering för det på EPV:s verksamhetsområde.
- Dagvattenutredning, i vilken dagvattenlösningar som den normala verksamheten och olyckor förutsätter och konsekvenserna för översvämningsområdet behandlas.
- Arkeologisk utredning

- Bedömning av de sociala konsekvenserna och det åtgärdsprogram som den förutsätter (uppskattning av planlägningsbehov och utveckling av servicestrukturen samt ekonomin).

Efter utkastskedet har utredningarna i anslutning till planprojekten kompletterats utgående från NTM-centralens utlåtanden och i fråga om de öppna frågorna (el och vattentjänster) har ansvariga myndigheters ställningstaganden erhållits även om de på grund av osäkerhetsfaktorer i anslutning till projektet är preliminära. Vad gäller frågorna om dagvattnet har NTM-centralen även deltagit i utredningens styrningsgrupp.

Allmänt: Vad gäller storindustriprojektet pågår delgeneralplane- och detaljplanarbetena beträffande Vasas och Korsholms områden samtidigt. Utredningarna och de områdesmässiga konsekvenserna beträffande planprojekten är delvis samstämmiga för bägge kommunernas del och därför har NTM-centralens utlåtanden beträffande kommunerna och de olika planprojekten delvis samma innehåll och de bör ses som en del av projektens markanvändningshelhet.

I det här utlåtandet bedömer NTM-centralen hur man vid beredningen av detaljplaneprojekten har beaktat och löst de mål som har kommit fram i delgeneralplanarbetet och utredningarna beträffande Långskogen och hur bra detaljplanen motsvarar de allmänna kvalitetsmål som har ställts upp för detaljplanarbetet. Vid en granskning av planens innehåll har även det MKB- och miljötillståndsförfarande som projektet förutsätter beaktats, i vilket närmare föreskrifter ges bland annat om projektets dagvatten- och kondensvattenlösningar som inte har beskrivits närmare i utredningarna/beskrivningen.

Utredningarna, beskrivningen och överensstämmelse med delgeneralplanen.

NTM-centralens kommentarer om förslaget till delgeneralplan berör detaljplaneförslaget till den del konsekvenserna är utanför området. I fråga om områdesavgränsningarna och den allmänna regleringen av markanvändningen stämmer detaljplanen överens med delgeneralplanen. I detaljplanebeskrivningen beskrivs och refereras dock mera omfattande/mera detaljerat än i delgeneralplanebeskrivningen planens konsekvenser både på stadsnivå och innanför detaljplaneområdet och redogörelsen ger en bra bild av de separata utredningarnas innehåll och beredningen av planprojekten och justeringarna efter utkastskedet. Det vore dock bra att komplettera illustrationsmaterialet med olika områdesgenomsärningar, av vilka preliminär byggnadshöjd, preliminära utfyllnader och projektets skala skulle framgå.

Plankartan och bestämmelserna: I enlighet med industriplanens karaktär är anvisningarna och bestämmelserna om byggandet i detaljplanen huvudsakligen begränsade till hantering av miljöstörningarna och dimensionering. I planbeskrivningen har personbilstrafikens betydelse för områdets tillgänglighet förts fram men i utredningarna och på plankartan fattas kvartersområdenas parkeringsdimensionering och en uppskattning av mängden lastnings-/trafikutrymmen i kvartersområdena. Med hänvisning till utlåtandet om delgeneralplaneförslaget föreslår NTM-centralen att detaljplanekartan/-beskrivningen kompletteras enligt följande:

- Beskrivningen kompletteras i fråga om dimensioneringsgrunderna för cykel- och bilparkeringen samt kollektivtrafiken och planbestämmelserna kompletteras till den här delen.
- I detaljplanebestämmelserna föreslås utgående från dagvattenutredningen som dimensioneringsgrund för fördröjande konstruktioner $2 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ ogenomsläpplig yta. I uppskattningen har inte den prognostiserade regnmängdsökningen beaktats och inte heller eventuellt regn i samband med olyckor. Det slutliga fördröjningsbehovet anges i samband med miljötillståndet, vilket borde beaktas i bestämmelsen (t.ex. minst $2 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$).
- I detaljplanebestämmelserna borde ställning tas till terrängvårdande åtgärder i T/kem-kvartersområdena exempelvis genom att förutsätta att kvartersområdesdelar utanför produktions- och trafikområdena planteras/bevaras.
- Grönområdesleden i riktning med Produktionsvägen bildar en till dimensionen smal biologisk korridor, som vad beträffar plantering/bevarande borde komplettera planbestämmelserna.
Likaså bör mera detaljerade villkor/maximal dimensionering anges för det tillåtna byggandet av kommunalteknik på VL- och MY-områdena.
- I detaljplanen har inte någon avgränsning av det för landskapet värdefulla landskapsområdet anvisats. Österbottens landskapsplan 2040 är ännu endast under beredning och därför bör avgränsningen av det i landskapsplanen anvisade för landskapet värdefulla landskapsområdet ännu vara i enlighet med landskapsplan 2030. Det är dock bra att redogöra för en eventuell justering av områdesavgränsningen i planbeskrivningen.
- Placeringsområdet för flygaska (EL) i enlighet med Vasa generalplan 2030 bör bibehållas i den omfattning som anges i miljötillståndet.
- Objektsbeteckningen för det kan preciseras EL/T/kem (område för placering av flygaska, vilket när lagringen upphör reserveras som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier finns/får förläggas) eller så bör askuppsamlingsområdet anges med en separat avgränsning på kvartersområdet.
- Objektsbeteckningen luo på LRT-området är enligt utredningarna korrekt men med beaktande av LRT-områdets karaktär är det bättre att ersätta ordet "skogsvårdsåtgärder" med "åtgärder".

I övrigt har NTM-centralen inget att anmärka på planförslaget i det här skedet.

Bemötande: Trafikutredningen har reviderats, punkt 4.5. Plankartan har kompletterats i enlighet med de kompletteringar som NTM-centralen föreslår, punkt 7.5. Någon genomskärning av planeringsområdet har inte gjorts, eftersom lösningarna utgående från detaljplaneförslaget kan vara mycket varierande. I detaljplaneförslaget anges inte byggnadernas placering, storlek, form, höjd eller markytans höjdnivåer.

2. Trafikverket 27.8.2018: "Trafikverket har gett sitt utlåtande om planutkastet 1.3.2018 och det har beaktats i planarbetet. Trafikverket har inget att tillägga om utkastet i utkastskedet. I fråga om landsvägarna ges utlåtande av behörig NTM-central."

Bemötande: Inget att kommentera.

3. Österbottens förbund 27.8.2018: "Österbottens förbund har 6.2.2018 gett utlåtande om utkasten till delgeneralplaner för Granholmsbacken och Långskogen samt 23.2.2018 utlåtande om utkastet till detaljplan för Långskogens storindustriområde. Förbundet lyfte i sina utlåtanden fram bland annat behovet av gemensam dagvattenhanteringsplan, inventering av naturområden samt även behovet av en helhetsbild över området med de två delgeneralplanerna. I utlåtandena lyfte förbundet också fram att en järnvägsförbindelse från Vasa–Seinäjäoki förbindelsebana via industriområdet/logistikområdet och Vasa flygfält till Vasa hamn skulle ge stora fördelar för person- och fraktrafiken i Vasaregionen och borde utredas noggrannare. I Vasa stads bemötande konstateras att dragningen av en förbindelsebana via flygfältet borde utredas på landskapsnivå. Österbottens förbund har lyft fram och diskuterat behovet av en sådan förbindelsebana i den regionala trafiksystemarbetsgruppen. Utredningar om en ny dragning av förbindelsebana via Vasa flygplats och andra logistiska trafiklösningar i området ligger i hela regionens intresse men bör diskuteras på såväl lokal som regional nivå. Förbundets utlåtanden har i övrigt beaktats väl i förslagen till delgeneralplanerna.

Österbottens förbund har inget att anmärka mot detaljplaneförslagen för Långskogens storindustriområde och Granholmsbacken II."

Bemötande: Inget att kommentera.

4. Österbottens räddningsverk 21.8.2018: "Räddningsverket har tidigare i ärendet gett utlåtande 20.10.2017 (PDB) och 31.1.2018 (detaljplaneutkastet) samt deltagit i möten om sammanjämkning av storindustriområdets tillståndprocess och myndighetsmöten. I sina utlåtanden och på mötena har räddningsverket fört fram bl.a. räddningsverkets nuvarande utmaningar när det gäller aktionsberedskapen på området, krav som berör industriell hantering och lagring av farliga kemikalier, frågor som ska beaktas vid planläggning i anslutning till uppförandet av byggnader, ärenden som anknyter till beaktandet av släckvatten och förpliktelser på grund av räddningslagstiftningen. Utlåtandena och de ärenden som har kommit fram vid mötena om sammanjämkning samt myndighetsmötena har beaktats i planmaterialet på ett för räddningsverket tillfredsställande sätt.

I punkt 4.1 i detaljplanebeskrivningen "Lagstiftning som berör beaktandet av risken för storolyckor" kunde även räddningslagen 379/2011 nämnas. I räddningslagens 48 § föreskrivs om räddningsverkets uppgifter i fråga om objekt som medför särskild risk, s.k. säkerhetsutredningsanläggningar (objekt med risk för storolyckor).

I punkt 6.5 i planbeskrivningen Trafik anges att gatuförbindelsen (Banvallsgatans förlängning) i trafikplanen och detaljplaneutkastet invid järnvägen från Banvallsgatan till det område som planerna för Granholmsbacken i Korsholm omfattar inte är nödvändig och därmed har lämnats bort. Med tanke på säkerheten är det inte någon bra lösning att vägen lämnas bort, eftersom den skulle möjliggöra bl.a. tillgänglighet till och möjlighet till evakuering i två riktningar på LRT-området och Korsholms kommuns område, det kommande T/kem-området söder om Industrivägen i Toby (bl.a. kvarter 3019), i samtliga byggnadsalternativ för kvarteret.

Tillgänglighet till och möjlighet till evakuering i två riktningar är extra viktiga i fråga om kemikalieobjekt - dvs. räddningsfordon kan alltid köra fram och sköta evakueringen i en riktning dit det inte blåser eller med sidovind. Räddningsverket förutsätter klarhet i fråga om hur man når och kan evakueras vederbörande T/kem-område i alla byggnadsalternativ i två riktningar, och att planläggaren tillsammans med Korsholms kommuns planläggare utreder behovet av planbestämmelse för säkerställande av vederbörande förbindelse i denna detaljplan.

I övrigt har räddningsverket inget behov av ytterligare kommentarer.”

Bemötande: Bestämmelsen om räddningsvägar har lagts till på detaljplanekartan.

5. Österbottens landskapsmuseum 30.8.2018:” Österbottens landskapsmuseum har gett utlåtanden 26.10.2017 om programmet för deltagande och bedömning av detaljplanen (LA126/2017PM) samt 1.2.2018 om detaljplaneutkastet (LA06/2018PM) och anmärkt på behovet att undersöka förekomsten av fornlämningar på planeringsområdet. Utredningen gjordes av en konsult inom arkeologibranschen.

Planeraren har varit i tät kontakt med museet och diskussioner har förts också på planeringsområdet objektsvis. Planeraren har beaktat skyddsbehoven i sitt förslag.

Museet har inget att anmärka på detaljplaneförslaget för Långskogens storindustriområde.”

Bemötande: Inget att kommentera.

6. Korsholms kommun 29.8.2018: ”Detaljplanen möjliggör en etablering av en koncentration med kemisk industri både på Vasas sida om kommungränsen och med fortsättning på Korsholms sida så att det bildas ett cirka 450 ha stort enhetligt industriområde. På Vasas sida anvisas tre nya omfattande kvartersområden med beteckningen T/kem. På planeringsområdet utvisas endast två nya gator fastän planeringsområdet är omfattande. Som huvudgata finns Produktionsvägen, som förenar Långskogens och Granholmsbackens industri- och logistikområden. Detaljplaneområdet omfattar ca 335 ha. Byggrätten är totalt ca 748 000 m² vy. I kvarteren anvisas i det här skedet inga tomtindelningar. På kvartersområdena kan man bygga mycket fritt.

Tidtabellerna för och innehållet i detaljplanerna på Vasas och Korsholms sida har hela tiden anpassats till varandra. Alla utredningar som berör båda har gjorts tillsammans.

Samhällsbyggnadsnämnden konstaterar att Korsholms kommun är nöjd med det intensiva samarbetet mellan Korsholms kommun och Vasa stad gällande storindustriplanerna och man har inget att anmärka på detaljplanen.”

Bemötande: Inget att kommentera.

7. Vasa Vatten 24.8.2018: ”På området finns delvis Vasa Vattens ledningar men huvudsakligen fattas kommunalteknik helt på området. För området har man låtit göra en partiell översiktsplan för vattentjänsterna tillsammans med Kommuntekniken och den bör beaktas. Planen finns i Kommunteknikens arkiv (Siri Gröndahl).

Avloppsvattenpumpstationer ska byggas på området och eventuellt, ifall stora vattenförbrukare kommer till området, en lågvattenreservoar för hushållsvatten. På området finns en del bostads- och hobbyfastigheter med Vasa Vattens vattenledning. Flyttningar av

ledningar till eventuella gatuområden eller allmänna områden bör beaktas. Vattentjänsterna byggs i samband med byggandet av övrig gatu- och kommunalteknik.

Med tanke på vattentjänsterna bör byggandet i området starta vid korsningen av Stenskogsvägen och Långskogsvägen, likaså bör Långskogsvägen byggas klar från Banvallsgatan. Det förbehandlade råvattnet från Molnträsket kan åtminstone inte ännu i det här skedet användas som kondensvatten som eventuellt behövs på området. Vasa stad har tillstånd att ta 50000 m³/d vatten från Kyro älv och det räcker eventuellt också till för det kondensvatten som behövs. Situationen bör granskas på nytt när Vasa stad eventuellt får sin grundvattenkälla från Kurikka år 2025-2030.

Konsekvenserna för råvattenkällan Molnträsket av ett nedfall på grund av eventuell brandbelastning på det område som ska bebyggas bör utredas och uteslutas med riskbedömningar. ”

Bemötande: Konsekvenserna för råvattenkällan Molnträsket av ett nedfall på grund av eventuell brandbelastning kommer troligen att bedömas i samband med bedömning av miljökonsekvenserna av de enskilda projekten.

8. Tekniska nämnde i Vasa 29.6.2018, fastighetssektionen ja kommunaltekniken: ”Med planerna skapas förutsättningar för en eller flera ackumulatorfabriksaktörer att etablera sig på området och främjas på ett utmärkt sätt utvecklingsmöjligheterna för energiklustret i staden. De förutsättningar som skapas på området främjar Finlands dragningskraft i konkurrensen om internationella aktörer. Långskogens industriområde och NLC-området, vilka redan finns, samt storindustriområdet kompletterar varandra.

Den mark som detaljplanen omfattar är till ca 99 % i stadens ägo när redan avtalade men inte ännu genomförda köp beaktas (St 13.8.2018/219). Den privatägda marken finns huvudsakligen på ett område som är anvisat för jord- och skogsbruksanvändning (M/MY). Fastighetssektorn för förhandlingar om anskaffning av markområdet i stadens ägo.

Tidigare gav Kommuntekniken sitt utlåtande om delgeneralplaneutkastet. Efter det har närmare utredningar gjorts om områdets natur, trafik och dagvatten och utredningarna har beaktats i föreliggande delgeneralplaneförslag.

I planförslaget har byggrätten på området inte förändrats jämfört med utkastskedet. Därmed har inga ändringar gjorts beträffande trafikmängderna på området för huvudledernas del. Den största ändringen i fråga om matarlederna var att matargatan i riktning med järnvägen till Vasa lämnades bort, eftersom markförhållandena och närheten till järnvägen skulle ha gjort det dyrt att bygga gatuförbindelserna och trafikmängden på gatan uppskattades bli liten. Gatuområdet fogades till den mera omfattande t-kem-stortomten som en del av den.

I fråga om trafiknätet förutsätter delgeneralplanen att de ca 8500 arbetsplatserna på området år 2040 (Vasas och Korsholms planområden tillsammans) förutsätter minst en ny vägförbindelse till Laihelavägen men även ändringar som berör vägnätet till Vasa hamn, motorvägen och förbindelsevägen. I Korsholms kommun behövs därtill förbindelseavsnittet Kuni-Martois-Helsingby.

Beträffande dagvattnet anser Kommuntekniken att den höjdnivå på stortomtens markyta som eftersträvas i järnvägens riktning är tillräcklig. Ledningen av dagvatten från området till Toby-Laihela å förutsätter fördröjningsbassänger för vattnet.”

Bemötande: Inget att kommentera.

9. Idrottsservicen 31.8.2018. ”I Runsor har en speedwayträningsbana anlagts samt en halvfärdig motocrossbana i samarbete mellan Vasa stad och Vaasan Motocrosskerho ry. Vasas speedwayföreningar har varit utan bana sedan år 1987, då körningen upphörde på Travbanan. Vaasan Motocrosskerho ry har under de senaste 15 åren arbetat för att få en träningsbana till Vasa.

Nu då Långskogens storindustriområde planläggs blir båda banorna under de planerade tomterna. Speedwaybanan är i sin helhet inom en tomt, vilket sannolikt blir den sista tomten som i framtiden blir utnyttjad, eftersom det på samma tomt också finns ett lagerområde för EPV:s aska. Motocrossbanan blir under den stora tomten och vägen, varvid den borde flyttas till samma tomt som speedwaybanan är. Målet ska vara att speedway- och crossbanorna skulle få vara på området så länge som möjligt.

Bemötande: Områden som används för motorsport finns på T/kem-kvartersområdet och närrekreatoonsområde (VL) med ekologisk korridor i detaljplaneförslaget. Det finns inte längre någon lämplig plats för motorsport på Långskogens område. Den nuvarande speedway-banan kan användas tills vidare, möjligen ända till förverkligandet av detaljplanen börjar.

10. Fingrid Abp 30.8.2018: ”På området finns inte Fingrid Oyj:s kraftledningar, och därför har vi inga kommentarer i anslutning till planförslaget. ”

Bemötande: Inget att kommentera.

11. Österbottens handelskammare 2.8.2018: ”Österbottens handelskammare förordar fastställande av den presenterade planen. Planen ger oss möjlighet att vara med och utveckla ackumulatorindustrin. Projektet stöder ett starkt energikluster i området och bidrar för sin del i kampen mot klimatförändringen. Det planerade området på 500 ha finns i närheten av transportleder och även invid ett starkt elnät. Flygfältet och vindkraftsparken intill gör det bara intressantare.”

Bemötande: Inget att kommentera.

Anmärkning

1. Vasa miljöförening rf 31.8.2018:

”Planområdets naturvärden: Planområdet är vidsträckt, huvudsakligen sammanhängande skogsområde, som i sig är en värdefull naturresurs som minskar i Vasa-Korsholmsregionen. Bland annat de riksomfattande områdesanvändningsmålen uppmuntrar till bibehållande av dylika områden obebyggda.

Inne i området finns även med tanke på naturenligheten och rötträd särskilt värdefulla skogar och myrar. I mitten av planområdet finns en i österbottnisk skala betydande (ca 20 hektar) koncentration av gammal skog. Enligt Naturresursinstitutets trädbeståndsuppgifter har det

här området ett trädbestånd på 88-168-år (Källa: Paikkatietoikkuna). Området är utifrån terrängbesök som miljöföreningens representanter gjort till naturvärdet äkta representativ gammal skog.”

Bemötande: De naturområden som ingår i detaljplanen för Långskogen består av en varierande helhet av åkrar, skogar och mindre myrar. På området finns ingen bebyggelse men mänsklig verksamhet har haft konsekvenser för hur områdets natur har utvecklats. Planeringsområdets skogar har huvudsakligen varit skogsbruksområde och kalhyggen i anslutning till skogsbruket samt utdikning av skogar har genomförts. Därtill har jordbruket utformat landskapet.

Den av människan byggda infrastrukturen har också inverkat på områdets natur. I Långskogens västra del finns Östra Runsorvägen. Öster om området finns järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki. I Långskogens södra del finns en motorsportbana. I den södra delen finns också ett flisupplagsområde och en plats som är reserverad för lagring och slutförvaring av flygaska. En trafiklogistikcentral finns i närheten av områdets sydvästra hörn. Väster om Runsorvägen finns Vasa flygfält. I nuläget kan Långskogens planområde anses vara splittrat och oenhetligt vad gäller naturförhållandena.

De ovan nämnda funktionerna har ändrat områdets karaktär som obebyggt naturområde och har för sin del fört med sig olika typer av störningsfaktorer i naturen.

I första skedet av storindustriprojektet jämfördes flera platser där omfattande industriverksamhet kunde placeras. Av alternativen ansågs Långskogen även med tanke på naturen vara den fördelaktigaste platsen i Vasaregionen.

Planläggningen har känt till områdets mest enhetliga gammelskogsområde ända sedan naturutredningen år 2009. Området har visserligen inte som helhet bevarats i naturtillstånd, eftersom skogsbruksåtgärder genomfördes i områdets norra del år 2016.

”Utgångsuppgifter: I natur- och landskapsutredningen från år 2017 har naturvärdena i anslutning till områdets skogar inte utretts tillräckligt noggrant. Utredningsmaterialet innehåller inte någon sådan information på basis av vilken det skulle vara möjligt att bedöma huruvida det finns betydande naturvärden som berör naturtyperna eller arterna på området. Av utredningen framgår inte bland annat växtlighetsfigurernas naturtillstånd, trädbeståndets utvecklingsklass eller antalet rötträd, fastän dessa strukturfaktorer för skogarna har varit centrala värderingsfaktorer för gammal moskog redan sedan de riksomfattande skyddsprogrammen för gammal skog som genomfördes i början av 1990-talet samt i METSO-programmets pilotskede (2003).

I natur- och landskapsutredningen baserar sig identifieringen av värdefulla objekt med tanke på skogsnaturens mångfald närmast på identifiering av i 10 § i skogslagen avsedda mindre eller ekonomiskt mindre viktiga nyckelbiotoper. Det här identifierar dock inte mer än en liten del av särskilt värdefulla objekt med tanke på naturens mångfald, bl.a. alla moskogsnaturtyper samt en del av kärrtyperna med mest trädbestånd saknas från skogslagsobjekten. I utredningen har ingen moskogsfigur getts ens statusen ”Annan värdefull livsmiljö”.

Områdets betydelse för hotade arter har inte utretts tillräckligt med beaktande av några av skogstyperna på området, som s.k. gammelskog. Av artgrupperna är det endast fågelbeståndet som har utretts tillräckligt. Med tanke på en mångsidigare naturdatabas vore det motiverat att

också utreda svamp- och lavarterna på de mest representativa områdena av gammelskogskaraktär.

Flygekorren har ett år utretts täckande utifrån spillningsobservationer. Utöver det här har skogsdungar som lämpar sig för flygekorrrar utretts, vilket är bra. Skogsdungen med mycket spillning i utredningsområdets norra del har dock avgränsats för snävt, så att där ingår bara området med spillning, vilket är ca 1,3 hektar stort och smalt till formen. Runt området med spillning borde ha lämnats en skyddszon med träd för att skydda skogen mot vindfälle och flygekorren mot rovdjur. I planförslaget har behovet av en skyddszon beaktats, vilket är en bra sak.”

Bemötande: Vid utarbetandet av naturutredningarna har Huttunens & Pahtamaas anvisningar från år 2002 om naturutredningar i general- och detaljplaner ”Luontoselvitykset yleis- ja asemakaavoissa” följts. Anvisningarna för inventeringen av arter som kräver särskilt skydd är från Sierlas m.fl. verk från år 2004 om beaktande av direktivarter vid planering ”Direktiivilajien huomioon ottaminen suunnittelussa”.

Under planprocessen har nivån på naturutredningen som ska utgöra grundläggande uppgifter vid utarbetandet av delgeneralplanen och detaljplanen för Långskogen fastställts vid ett möte mellan Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten och Vasa stads planläggning 16.5.2017.

Vid utarbetandet av generalplanen har ett omfattande informationsmaterial om naturen varit tillgängligt i fråga om området Långskogen. För Långskogens detaljplaneområde har gjorts ”Vaasan Laajametsän maisema- ja luontoselvitys 2017” samt ”Naturtyp och växtinventering för Långskogens storindustriområde 2017”.

Utgående från uppgifterna i naturutredningarna har en planlösning kunnat göras i enlighet med kraven på innehåll i detaljplanen (MarkByggl § 9 och § 54).

Skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren är gjorda i enlighet med miljöministeriets anvisningar (YM1/501/2017). Under planprocessens gång har skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren behandlats vid arbets- och myndighetsförhandlingar med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten. Planbeteckningen för gammelskogen har i detaljplanen ändrats från M till MY (Jord- och skogsbruksområde med särskilda naturvärden). Gammelskogsområdet finns i dess helhet på område med denna planbeteckning och från detta område finns grönförbindelser till grönzonen i såväl nordlig som sydlig riktning samt till skogszonen i väster.

”Eftersom planen gäller ett så omfattande skogsområde, borde det för flygekorrens del ha utretts och noggrannare uppskattas de trädbevuxna vandringsrutterna mellan olika revir och kärnområden. Detta har inte gjorts. I naturutredningen konstateras att i Långskogen bör flygekorrens vandringsrutter beaktas så att det finns trädförbindelser mellan reviren i de olika kommunerna (s. 23). Trädförbindelserna har dock inte rapporterats på kartan och inte skriftligt, varvid deras placering blir helt öppen.

Vasa stads planläggning har 28.5.2018 gjort en kompletterande flygekorrrkartläggning i planområdets östra del, utifrån vilken den tidigare avgränsningen av flygekorrens kärnområde

har minskats. Vi vill fästa uppmärksamhet på att slutet av maj är en sen tidpunkt i Vasaregionen för en flygekorrtkartläggning. Det här gäller speciellt år 2018, då maj var exceptionellt varm. Därför anser vi att resultatet av den kompletterande utredningen kan ifrågasättas.

På planområdet har man hittat tre platser där åkergrodan förökar sig och rastar. Avgränsningen av dessa är dock så snäv att de troligen omfattar bara artens lekområden. Vid avgränsningen av föröknings- och rastplatser ska också deras ekologiska funktionalitet beaktas. Det här betyder bl.a. att tillräckliga förbindelser bevaras som en del av föröknings- och rastplatsen. Åkergrodan behöver förbindelser till exempel till sin övervintringsplats. I föröknings- och rastplatsens omedelbara närhet ska det också finnas en miljö som lämpar sig som rastplats och för att hitta föda. (Källa: Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt. Marko Nieminen & Aapo Ahola (red.). Suomen ympäristö 1/2017). Avgränsningarna för åkergrodan i naturutredningen innehåller inte dessa nödvändiga resurser.

I naturutredningens utgångsuppgifter nämns naturutredningarna i anslutning till Vasas/Korsholms logistikcentrum (Ramboll) som färdigställdes år 2009 och som berör planområdets södra del. I utredningen har dock inte alla resultat av denna utredning beaktats. Utredningarna år 2009 har varit uppenbart högklassiga och mångsidiga. Skogarnas naturvärden har utretts enligt sådana kriterier som även identifierar moskogarnas naturvärden (exempelvis mängden rötträd och trädbeståndets naturtillstånd). I utredningarna har det ca 20 hektar stora gammelskogsområdet i planområdets södra del identifierats och i anslutning till det ett kärr i naturtillstånd med gammalt trädbestånd och naturlig vattenekonomi, och det föreslås att dessa områden ska beaktas vid markanvändningsplaneringen. Det är skäl att iaktta det här förslaget i planen också då det gäller kärret i naturtillstånd.”

Bemötande: Som bilaga till Vasa generalplan 2030 finns en plan ur Vasa stads grönområdesstruktur, där de ekologiska förbindelserna är angivna i mera omfattande skala.

Utgående från uppgifterna i naturutredningarna beträffande Långskogen har uppgiften om var värdefulla naturområden finns på området och behovet av grönförbindelser preciserats under planeringsprocessens gång. I detaljplanen har områdesreserveringar angivits för värdefulla naturområden och ekologiska förbindelser. En ekologisk förbindelse har i planen genomförts som en grönkorridor i nord-sydlig riktning och att den fortsätter på Korsholms sida har säkerställts med Korsholms kommun under planläggningens gång. Det är meningen att de ekologiska förbindelserna också ska fungera som vandringsrutter för flygekorror.

Vasa stads preciserande terrängbesök 28.5.2018 beträffande flygekorror hörde ihop med en granskning av skyddsområdesgränsen för det tidigare påträffade flygekorreviret i enlighet med naturvårdslagens 49 §. Målet för kontrollbesöket var att förenhetliga uppgifterna av Korsholms kommuns naturkartläggare och Vasa stads naturinventerare. Det handlade alltså inte om ett terrängbesök för kartläggning av flygekorrsplanering. Vid terrängbesöket konstaterades att flygekorreviret till stor del finns öster om järnvägen och därmed även utanför planområdet.

Den i Europeiska unionens habitatdirektiv (92/43/EEC) strikt skyddade åkergrodans levnadsmiljöer har delvis förändrats under planprocessens gång i och med det tidigare nämnda skogsbruket och underhållet av diken. I detaljplanen har skyddet av arten beaktats

genom att skogstjärnarna i områdets delar längst i söder och öster finns på MY-område. På dessa områden finns en enhetlig skogsförbindelse.

"Planförslag: I detaljplaneförslaget ingår mer bevarande planbeteckningar, såsom MY, där man i Långskogens delgeneralplaneförslag använder den mera tillåtande M-beteckningen. Användningen av bevarande planbeteckningar är nödvändig. Eftersom planförslaget innehåller så mycket som ändrar markanvändningen (T, T/kem), förutsätter tryggheten av naturvärdena att bevarande planbeteckningar används.

I detaljplaneförslagets planbestämmelser för MY- och V-områdena är det dock skäl att inbegripa en ännu noggrannare beskrivning av områdenas naturvärden samt en specificering av förbjudna åtgärder. I sin nuvarande form blir planbestämmelsernas styrande verkan liten. Vi föreslår att följande mening intas i planbestämmelsen för VL-områden: "För jordbyggnadsarbete som förändrar landskapet, trädfällning och andra motsvarande åtgärder krävs tillstånd i enlighet med 128 § i MarkByggl." Det här skulle vara ett effektivt sätt att säkerställa att det på området inte utförs åtgärder som försvagar den ekologiska korridoren".

Bemötande: Bestämmelserna beträffande MY- och VL-områdena har justerats, bl.a. förs områdenas betydelse för naturens mångfald fram. Markanvändnings- och bygglagens 128 § berör i detaljplanen anvisade MY- och VL-områden. På de här områdena får jordbyggnadsarbeten inte utföras, träd inte fällas och inte heller annan därmed jämförbar verksamhet genomföras utan åtgärdstillstånd förutom mindre åtgärder.

"I förslagsskedet har i planen lagts till en ny kraftledningslinje, som är klart problematisk med tanke på beaktande av naturvärden. Kraftledningslinjen finns bredvid den ekologiska korridoren och går också utanför detaljplaneområdet helt genom den ekologiska korridoren. Den ca 70 meter breda kraftledningslinjen har en mycket splittrande inverkan och det försvårar betydligt bland annat flygekorrens möjligheter att röra sig. Alternativa rutter för kraftledningslinjen, till exempel österut till T/kem-området, ska på grund av flygekorrens förbindelser utredas."

Bemötande: Avsikten är att kraftledningen ska betjäna de industriområden som är angivna i både Granholmsbackens och Långskogens delgeneralplaner. Kraftledningen är centralt placerad på Långskogens detaljplaneområde, vid kanten av det största industrikvarterområdet, och varifrån är det möjligt att dra kablar till industrikvarterområdena på planeringaområdet. Vid kanten av T/kem-kvarterområdet, på den 10 meter breda randzonen för kraftledningens kan träd planteras. En principritning har presenterats över detta i punkt 8.1.1 i beskrivningen. Samma princip gäller också kraftledningen invid VL-området.

"Ett centralt problem i planförslaget är fortsättningsvis att den ekologiska korridoren i nord-sydlig riktning är smal och ställvis av katastrofalt dålig kvalitet. Korridorens bredd på detaljplaneområdet varierar mellan 100-150 meter.

De ekologiska förbindelser som bevaras bör vara tillräckligt omfattande. Expertpublikationer (bl.a. Väre & Krisp 2005: Ekologinen verkosto ja kaupunkien maankäytön suunnittelu) rekommenderar att dylika förbindelser på mer glesbebyggda förortsområden ska vara minst 250–300 meter breda för att fungera. Korridoren ska breddas så att den uppfyller denna rekommendation.

Korridoren är i synnerhet i södra ändan helt oduglig för flygekorre, järpe och andra arter som behöver en trädbevuxen och skyddad förbindelse. Ur flygekorrens synvinkel sett avbryts korridoren av ett brett (över 150 meter), färskt kalhygge och lite längre norrut en ny väg samt ett kalhygge invid den.

Avsaknaden av en trädförbindelse i den södra delen av den ekologiska korridoren ska kompenseras genom att en tillräckligt bred förbindelse med träd (minst 50 meter) sparas på det angränsande T/kem-området. Läget på den här existerande förbindelsen har märkts ut på en flygbild, som vi lämnade in som bilaga till vår åsikt i planens utkastskede. Det är skäl att bredda trädförbindelsen jämfört med nuläget. Den befintliga trädförbindelsen kan inte förstöras innan den huvudsakliga ekologiska förbindelsen har utvecklats så att den blir lämplig för flygekorre. Därför är en kompenserande trädförbindelse nödvändig att märka ut på planen.”

Bemötande: Den föreslagna bredden är acceptabel med beaktande av detaljplanens syfte. Detaljplanen har utökats med en bestämmelse enligt vilken en minst 30 m bred zon med träd bör bildas för den ekologiska korridoren genom att bevara och plantera träd för förbindelser som flygekorren behöver.

”Mossen i naturtillstånd som ansluter sig till det värdefulla skogsområdet i planområdets mittersta del finns på T/kem-området. Det värdefulla naturområdet bör bevaras i sin helhet, eftersom en inskränkning av dess storlek och ökande av dess randeffekter väsentligt försvagar dess naturskyddsvärde. Avgränsningen av det värdefulla området finns i naturutredningen över logistikområdet som Ramboll gjort år 2009. Det är bra att en bevarande MY-planbeteckning har getts för det värdefulla skogsområdet, men det är skäl att i planbestämmelsen ta in en ännu noggrannare beskrivning av värdena samt en specificering av förbjudna åtgärder. Vasa stad har skäl att främja skaffandet av det här området till staden samt lagstadgat skydd.”

Bemötande: Största delen av mossen finns enligt detaljplaneförslaget på gatu- och kvartersområde. Mossens naturtillstånd har efter år 2009 förändrats på grund av avverkningar och dikningar i närheten. Det här framgår av sidan 12 i utredningen från år 2017 ”Naturtyps- och växtinventering på Långskogens storindustriområde 2017”. Därför har mossen inte värderats som ett område i naturtillstånd. En del av mossen berörs av ett miljötillstånd som beviljats Vaskiluodon Voima Oy för en upplagsplats för aska.

”Fastän det i naturutredningen har rapporterats också om skogsområden som är lämpliga för flygekorre, har många av de här inte beaktats i planförslaget. En del av dem finns på T/kem-område, där de sannolikt förstörs när planen genomförs. De plättar som flygekorren använder varierar årligen och unga individer bebor varje sensommar-förhöst nya skogar. Därför ska i planläggningen också beaktas de obebyggda, för flygekorre lämpliga skogar som är obebyggda under utredningsåret.”

Bemötande: Enskilda separata skogsområden kan inte bevaras i industrikvarteren eller motsvarande områden. De med tanke på naturens mångfald viktigaste områdeshelheterna i detaljplaneområdets mellersta delar hamnar utanför byggnadskvarteren.

”En av åkergradans föröknings- och rastplatser finns mitt i T/kem-området utan några i planen antecknade förbindelser. Den här föröknings- och rastplatsen har inga förutsättningar att bevaras i åkergradans användning när planen genomförs. Om planen förutsätter att ett

undantagstillstånd söks enligt 49 § i naturvårdslagen, ska det finnas ett omnämnande om det i planbeskrivningen. Det skulle vara förnuftigare att utforma planen så att sökande av undantagstillstånd kan undvikas.”

Bemötande: De platser där åkergrödor förökar sig och rastar har beaktats i detaljplanen med en skyddsområdesavgränsning. Skyddsområdesavgränsningarna för åkergrödor har behandlats vid arbets- och myndighetsförhandlingar med Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten. Den plats där åkergrödan förökar sig och rastar i T/kem-kvarteret är redan nu kritisk på grund av kalhyggen. Att ta området i industrianvändning kommer högst sannolikt att ytterligare ändra terräng- och vattenförhållandena på platsen.

7.5. Ändringar i detaljplaneförslaget

Två tillägg har gjorts på plankartan och justeringar och kompletteringar har gjorts i planbestämmelserna. Ändringarna och tilläggen berör områden som är i Vasa stads ägo och ett område som Vaskiluodon Voima Oy förfogar över. Förhandlingar har förts med Vaskiluodon Voima Oy om saken. Ändringarna medför inte att detaljplaneförslaget läggs fram offentligt på nytt.

Tillägg på detaljplanekartan

För landskapet värdefullt landskapsområde. Med anledning av NTM-centralens utlåtande har plankartan utökats med ett för landskapet värdefullt landskapsområde (ma) som anknyter till Grundfjärdsdalens förgrening. Av det här området finns ungefär hälften på kvartersområde för kemisk industri (T/kem) och hälften på jord- och skogsbruksområde (M). I Österbottens landskapsplan 2040, som är under beredning, har detta landskapsområde inte längre anvisats men den gällande skyddsbestämmelsen kan inte lämnas bort innan Österbottens landskapsplan 2040 har vunnit laga kraft. Bestämmelse som har lagts till: ”För landskapet värdefullt landskapsområde. Området bör användas så att dess för landskapet viktiga landskapsmässiga värden tryggas. När området bebyggs eller ändras på annat sätt bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras. Områdets avgränsning och bestämmelser för området gäller om inte annat anvisas i landskapsplanen för Österbotten.”

Upplagsplats för aska i kvartersområdet för kemisk industri (T/kem). I kvartersområdet för kemisk industri (T/kem) i kvarter 18 har en byggnadsyta för en upplagsplats för aska (el) lagts till på plankartan utgående från NTM-centralens utlåtande. Det område som byggnadsytan anger är i miljötillståndet angivet som upplagsplats för aska från Vaskiluodon Voima Oy. För byggnadsytan har följande bestämmelse lagts till: ”Byggnadsyta för upplagsområde för aska. Verksamheten får inte medföra olägenheter eller fara för omgivningen medan verksamheten pågår och inte heller när den är avslutad. Vid behov ska marken saneras när verksamheten är avslutad.”

Tillägg till och justeringar av detaljplanebestämmelserna

Terrängarbeten i kvartersområdena för kemisk industri (T/kem) och annan industri och lagring (T). En bestämmelse beträffande det ovan nämnda har lagts till med anledning av NTM-centralens utlåtande. ”På kvartersområdena T/kem och T ska fästas uppmärksamhet vid landskapet genom planteringar eller genom att bevara befintligt trädbestånd på ett sätt som är passande för områdets generella utseende.”

Parkeringsplatser i kvartersområdena för kemisk industri (T/kem), annan industri och lagring (T) samt logistikfunktioner (LTA-3). Bestämmelsen om antalet parkeringsplatser som ska byggas på tomterna i de ovan nämnda kvarteren har lagts till utgående från NTM-centralens utlåtande. "På tomterna på kvartersområdena T/kem och T bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt behov. På tomterna på LTA-3-kvartersområdena bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt följande: affärslokaler 1 bp/100 m² vy, godstrafikens terminalutrymmen 1 bp/150 m² vy, lagerutrymmen 1 bp/350 m² vy, 1 cp/200 m² vy."

Fördröjning av dagvattnet på tomterna. Bestämmelsen om volymen på de konstruktioner som fördröjer dagvattnet har utökats med ordet "minst", och det är understreckat i nedanstående bestämmelsetext. "Dagvattnet på tomterna ska fördröjas på tomt- eller kvartersområden innan det leds till dagvattensystemet. Volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filtrerings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst 2 m³/100 m² ogenomsläpplig yta.

Tekniska byggnader och konstruktioner på närrekreationsområdet (VL) och jord- och skogsbruksområdet med särskilda miljövärden (MY). En bestämmelse om maximistorleken på de tekniska byggnader och konstruktioner som byggs på de ovan nämnda områdena har lagts till med anledning av NTM-centralens utlåtande. "Bottenytan på en byggnad och en konstruktion på VL-området och MY-området får vara högst 6 m²."

Bestämmelse om flygekorrevir. Bestämmelsen om flygekorreviret (luo) på industrispårsområdet RLT har justerats på grund av NTM-centralens utlåtande. Ordet skogsvård har strukits i bestämmelsen, eftersom det finns bara en liten skogsdunge på området. "Områdesdel där flygekorrens livsmiljö finns. Åtgärder och behandling av trädbeståndet som vidtas på området får inte försvaga flygekorrens livsmiljö."

Bestämmelserna beträffande närrekreationsområden (VL) och jord- och skogsbruksområdet med särskilda miljövärden (MY) har justerats så att naturvärdena framhävs mera. Ändringarna har gjorts med anledning av NTM-centralens utlåtande och Vasa miljöförenings anmärkning.

Bestämmelsen för närrekreationsområden (VL) är följande. Skyddsgrönområde.

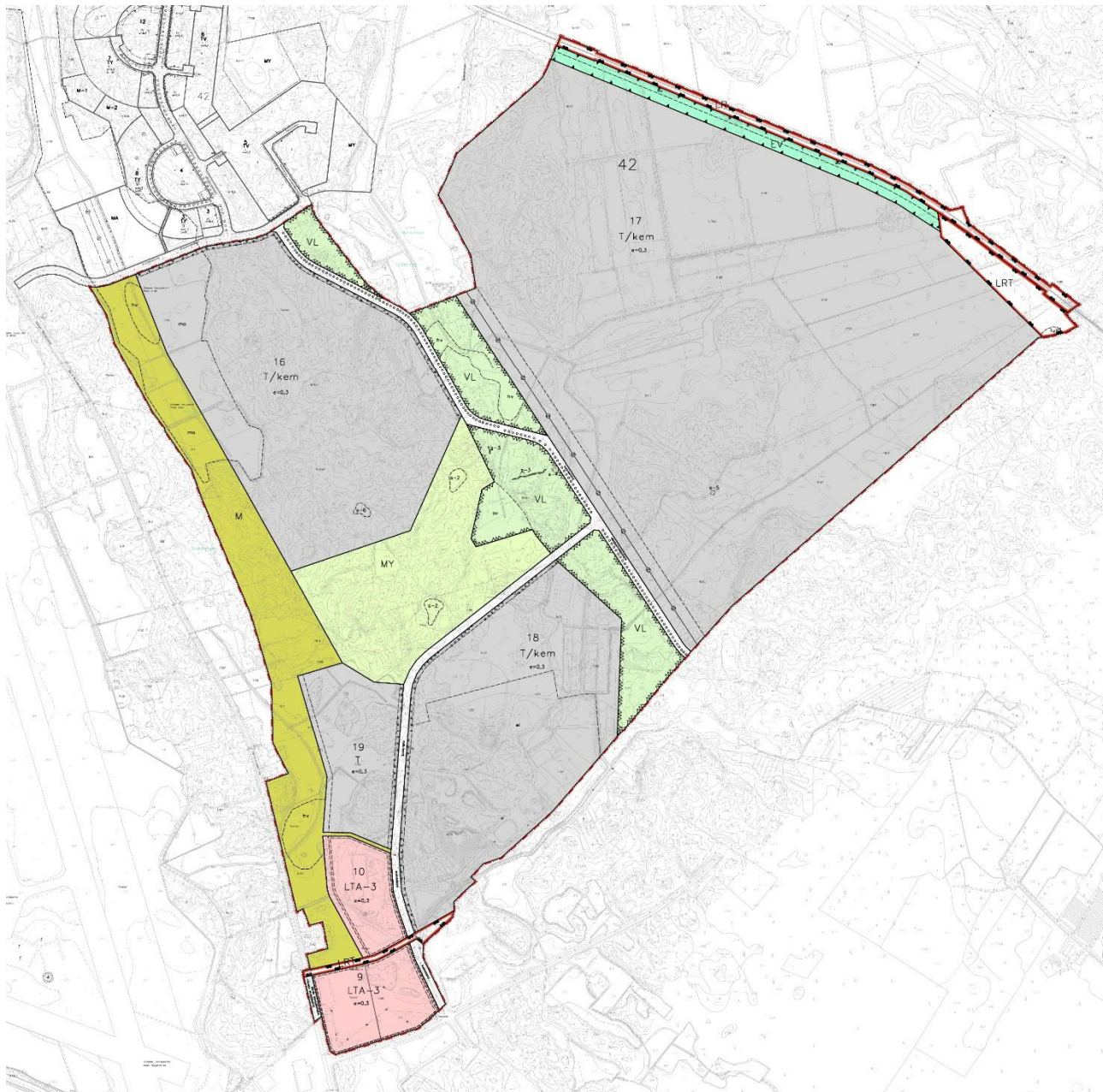
En zon med träd- och buskplanteringar i flera skikt som passar in i landskapet och jordmånen och som skyddar tillräckligt mot insyn mellan kvartersområdet och järnvägsområdet ska bildas på området. På skyddsområdet för järnvägen tillåts bara låg växtlighet

Bestämmelsen för jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden (MY) är följande. "Jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden. Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Området utvecklas med beaktande av naturens särdrag. Skyddade arter enligt 49 § i naturvårdslagen ska tas hänsyn till. Ifall skogsvårdsåtgärder vidtas, ska övriga naturvärden utredas."

Räddningsvägar. I kvartersområdena för kemisk industri (T/kem) har för industrispårsområdet (LRT) en bestämmelse lagts till i fråga om byggande av räddningsvägsförbindelser med anledning av Österbottens räddningsverks utlåtande. "En räddningsvägsförbindelse från två riktningar ska ordnas för varje tomt på T/kem-kvartersområdet. Från LRT-området på Korsholms kommuns sida ska en räddningsvägsförbindelse byggas till LRT-området på Vasa stads sida och vidare genom kvarter 17 till Stenskogsvägen. Räddningsvägarna på tomten ska läggas fram för

godkännande i samband med bygglovet. Räddningsvägsplanen för LRT-området ska godkännas enligt behov.”

7.6. Ändrat detaljplaneförslag 14.9.2018



T/kem

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får placeras.

På kvartersområdet kan placeras verksamhet som berörs av EU-direktivet om åtgärder för att förebygga storolyckor förorsakade av farliga ämnen. Vid noggrannare planering ska de skyddsavstånd beaktas speciellt för bosättning och känsliga objekt. På området kan också placeras byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring, byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergi samt nätverk som möjliggör verksamheten och distributionen.

T

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

LTA-3

Kvartersområde för godstrafik.
Inom kvartersområdet kan förutom godstrafikens terminalfunktioner även industri- och lagerbyggnader placeras samt byggnader och konstruktioner anslutande till industrispårvägsområdets funktioner. Dessutom kan inom området placeras övriga utrymmen som betjänar områdets huvudsakliga funktioner, såsom kontors- och affärsutrymmen.

LR

Järnvägsområde.

LRT

Industrispårvägsområde.
Inom industrispårvägsområdet kan placeras spårvägar och bygga byggnader och konstruktioner som anknyter till områdets funktion.

VL

Närrekreationsområde.
Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Området utvecklas som en ekologisk korridor, där en minst 30 m bred zon med träd bildas genom att träd bevaras och planteras för vandringsrutter som flygekorren behöver. Den gamla skogsvägen används som områdets interna stig eller cykelväg. Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området.

EV

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.

M

Jord- och skogsbruksområde.
Områden för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras på området.

MY

Jord- och skogsbruksområde med särskilda miljövärden.
Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Området utvecklas med beaktande av naturens särdrag. Skyddade arter enligt 49 § i naturvårdslagen ska tas hänsyn till. Ifall skogsvårdsåtgärder vidtas, ska övriga naturvärden utredas.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

—+—

Stadsdelsgräns.

=====

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Gräns för delområde.

---|---

Riktgivande gräns för område eller del av område.

=====

Riktgivande tomt-/byggnadsplatsgräns.

—x—x—

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

42

Stadsdelsnummer.

17

Kvartersnummer.

e=0,3



luo

s-2

s-3

s-4

Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

Exploateringstal, dvs. förhållandet mellan tillåtna våningsytan för byggande på tomten och tomtens yta.

Byggnadsyta.

Byggnadsyta för upplagsområde för aska.

Verksamheten får inte medföra olägenheter eller fara för omgivningen medan verksamheten pågår och inte heller när den är avslutad. Vid behov ska marken saneras när verksamheten är avslutad.

Områdesdel där ett område för tillfällig fördröjning av dagvatten och översvämning kan placeras.

Områdesdel som huvudsakligen ska bevaras som öppen plats.

För skyddsområde för järnväg reserverad del av område.

Områdesdel som ska planteras.

Trädrad som ska bevaras / planteras.

Områdesdel som ska planteras med träd och buskar.

Området ska skötas som växtlighet i flera skikt enligt växtplats.

Gata.

För ledning reserverad del av område.

z=elektricitet

För landskapet värdefullt landskapsområde.

Området bör användas så att dess för landskapet viktiga landskapsmässiga värden tryggas. När området bebyggs eller ändras på annat sätt bör man vinnlägga sig om att områdets särskilda värden bevaras.

Områdets avgränsning och bestämmelser för området gäller om inte annat anvisas i landskapsplanen för Österbotten.

Områdesdel där flygekorrens livsmiljö finns.

Åtgärder och behandling av trädbeståndet som vidtas på området får inte försvaga flygekorrens livsmiljö.

Områdesdel där åkergrödan har en enligt 49 § i naturvårdslagen skyddad föröknings- och rastplats.

De skogsvårdsåtgärder som vidtas på området får inte äventyra åkergrödans livsmiljö.

Stenmur som ska skyddas.

Flyttblock som ska skyddas.

s-5

Flyttblock som ska skyddas.

Om flyttblocket försvårar ändamålsenlig placering av byggnaderna på kvartersområdet, kan det flyttas på kvartersområdet eller till rekreationsområdet VL.

s-6

Områdesdel där det möjligen finns en i 49 § i naturvårdslagen avsedd skyddad plats där åkergrödan förökar sig och rastar.

Områdets naturvärde ska granskas och hänsyn ska tas till det före byggande.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Byggnadens, konstruktionernas och anläggningarnas avstånd från kvartersområdets gräns ska vara minst 4 meter om inte annat anvisats med byggandsytorna på detaljplanekartan.

Byggnadens, konstruktionernas och anläggningarnas avstånd från gränsen mellan tomterna ska vara minst 4 meter. Om byggnadens fasad är högre än 4 meter ska avståndet från gränsen mellan tomterna motsvara minst byggnadens höjd. Det ovan nämnda gäller inte ifall byggnaden i kvarter 17 uppförs så att den fortsätter över kommungränsen in på kvartersområdet i kvarter 3017 i Korsholms kommun.

Inom kvartersområdena T/kem, T och LTA-3 får inte placeras industri eller annan verksamhet, som är kraftigt rökalstrande, till sin höjd eller på andra sätt kan inverka försämrande på flygförhållanden och försvåra flygverksamheten. Vid planeringen av byggnaderna, konstruktionerna och anläggningarna, byggandet och verksamheten under användningen ska de i luftfartslagen uppställda kraven som gäller flyghindertillstånd och eventuella begränsningar för byggandet och användningen av byggnaderna med anledning därav beaktas. Om det på planområdet bildas vattenområden som lockar till sig fåglar så att flygsäkerheten äventyras, bör vattenområdena täckas t.ex. med nät för att förhindra att fåglar vistas där.

Lastnings- och lossningsområden samt områden som används till fordonstrafik ska ytbeläggas med vattenogenomträngliga material.

På kvartersområdena T/kem och T ska fästas uppmärksamhet vid landskapet genom planteringar eller genom att bevara befintligt trädbestånd på ett sätt som är passande för områdets generella utseende. Det rekommenderas att stenar flyttas från kvartersområdet till sådana platser vid randområden på kvartersområdena T/kem och T som är lämpliga med tanke på jordmånen, inklusive de områdesdelar som enligt detaljplanekartan ska planteras.

Kvarterområdena ska inhägnas till de delar som verksamheten förutsätter.

Byggnader och konstruktioner för teknisk service såsom transformatorer, pumpstationer samt vatten- och avloppsledningar kan vid behov placeras på kvartersområdena T/kem och T samt rekreationsområdet VL och jord- och skogsbruksområdena M och MY så att de inte stör avledningen av dagvatten. Bottenytan på en byggnad och en konstruktion på VL-området och MY-området får vara högst 6 m².

Dagvattnet på tomterna ska fördröjas på tomt- eller kvartersområden innan det leds till dagvattensystemet. Volymen på de fördröjande strukturerna (underjordiska fördröjningsschakt och behållare, filterings-, fördröjnings- och absorberingssänkor) ska vara minst 2 m³/100 m² ogenomsläpplig yta. Smutsigt asfalt- och takvatten ska ledas via olje- eller sandavskiljning eller filtreringssystem till dagvattenavloppet. Dräneringen av gatuområdena genomförs med dagvattenavlopp och diken. Dagvattnet från gatuområdena leds till rekreationsområden VL och/eller jordbruks- och skogsområden M och MY. Vid utloppen ska erosionsskydd anläggas och vid behov fördröjning. Aktörerna på tomterna ska i samband med bygglovet göra upp en dagvattenplan för tomten och lägga fram den för byggnadstillsynen för godkännande.

Vid planering av byggnationen, användningen av tomten och dagvatten ska man se till att byggnationen på detaljplaneområdet inte äventyrar närmiljöns värden som anknyter till natur och djurliv inom rekreationsområdena VL /s och VL-1/s i Korsholms kommun eller rekreationsområdet VL och jord- och skogsbruksområdena M och MY i Vasa stad och inte heller vattenkvaliteten i Toby å.

Orenade släcknings- och processvattenmassor får inte ledas ut i vattendrag eller i omgivningen.

En räddningsvägsförbindelse från två riktningar ska ordnas för varje tomt på T/kem-kvartersområdet. Från LRT-området på Korsholms kommuns sida ska en räddningsvägsförbindelse byggas till LRT-området på Vasa stads sida och vidare genom kvarter 17 till Stenskogsvägen. Räddningsvägarna på tomten ska läggas fram för godkännande i samband med bygglovet. Räddningsvägsplanen för LRT-området ska godkännas enligt behov.

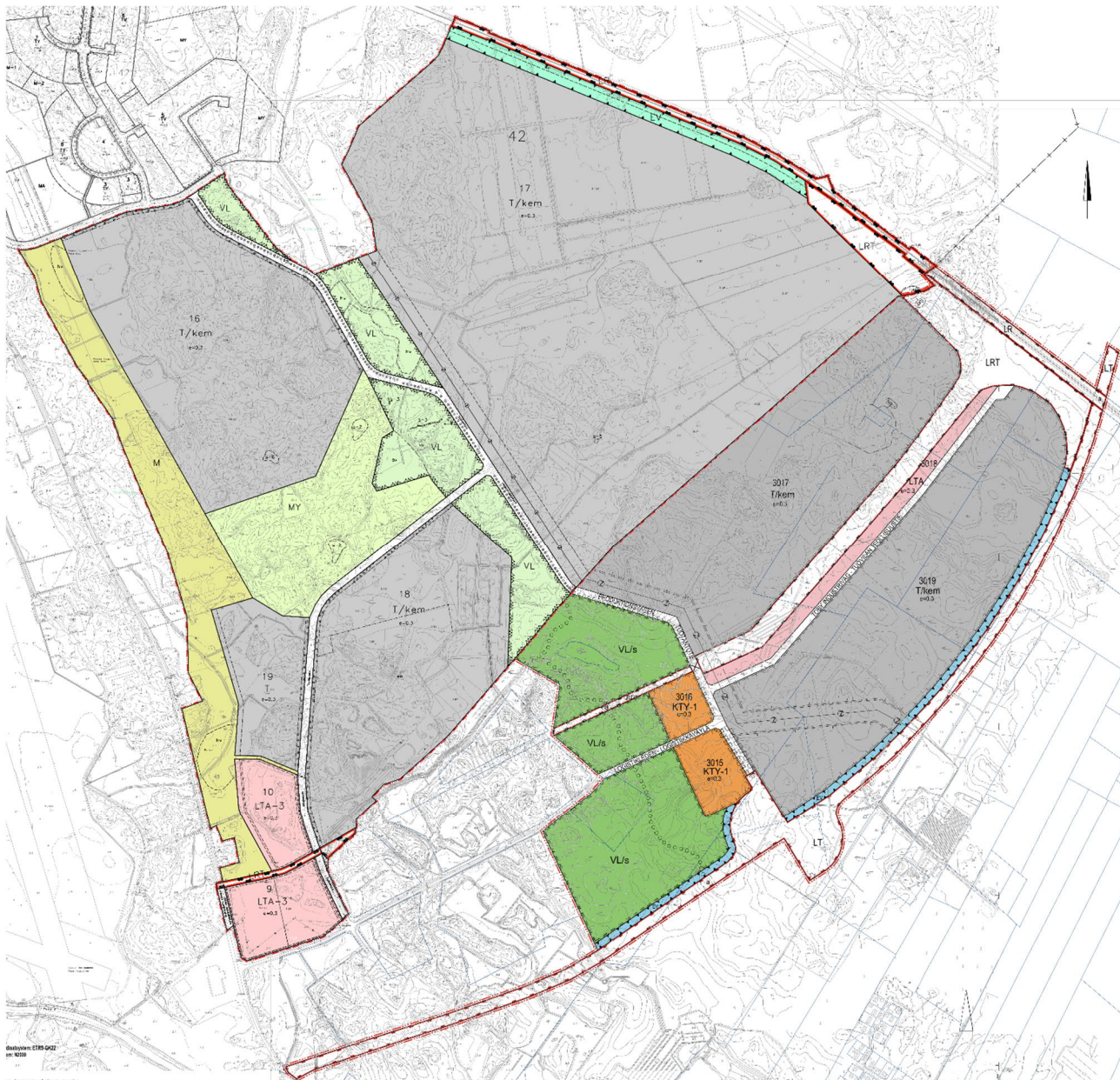
Jordmassor från byggandet ska i första hand placeras inom kvartersområdena och de kan även flyttas från ett kvartersområde till ett annat inom detaljplaneområdet. Inga jordmassor får flyttas till rekreationsområdet VL eller jordbruks- och skogsbruksområdena M och MY. Överskottsjord kan transporteras till en mottagningsplats för överskottsjord.

På tomterna på kvartersområdena T/kem och T bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt behov.

På tomterna på LTA-3-kvartersområdena bör parkeringsplatser för bilar och cyklar byggas enligt följande: affärslokaler 1 bp/100 m² vy, godstrafikens terminalutrymmen 1 bp/150 m² vy, lagerutrymmen 1 bp/350 m² vy, 1 cp/200 m² vy

För tomter på detta detaljplaneområde skall en separat bindande tomtindelning göras.

7.7. Detaljplaneförslagen för Långskogen och Granholmsbacken 14.9.2018



7.8. Konsekvensbedömning beträffande planläggningen för Långskogen och Granholmsbacken

Vasa stads planläggning och Korsholms kommun har beställt en konsekvensbedömning av FCG Design och planering Ab. Konsekvensbedömningen med namnet "Konsekvensbedömning för planläggningen av GigaVasa-området. Förslagsskede" blev klar 27.6.2018.

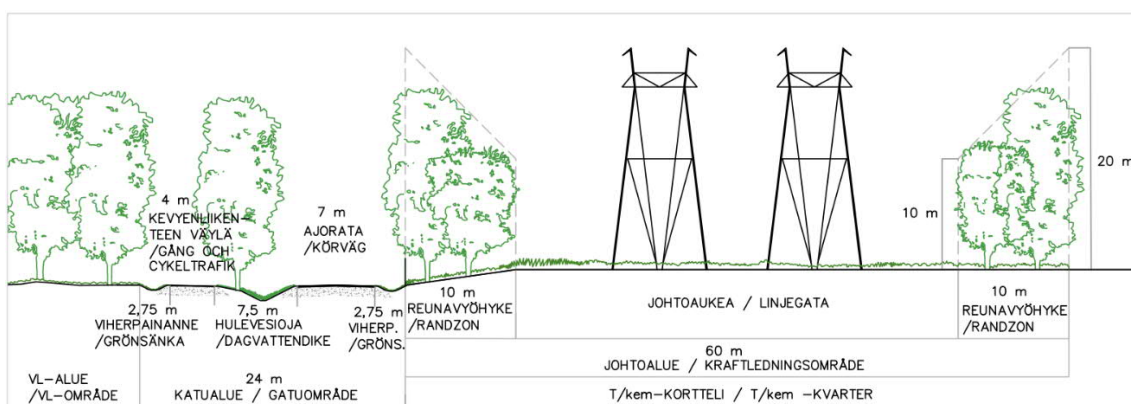
Konsekvensbedömningen omfattar både delgeneralplaneförslagen och detaljplaneförslagen för Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm. I bedömningen framhävs betydande direkta och indirekta konsekvenser som orsakas av planen. Utredningen finns som bilaga.

8. GENOMFÖRANDEN AV DETALJPLANEN

8.1. Planer som styr eller åskådliggör genomförande

8.1.1. Produktionsvägen och kraftledningar

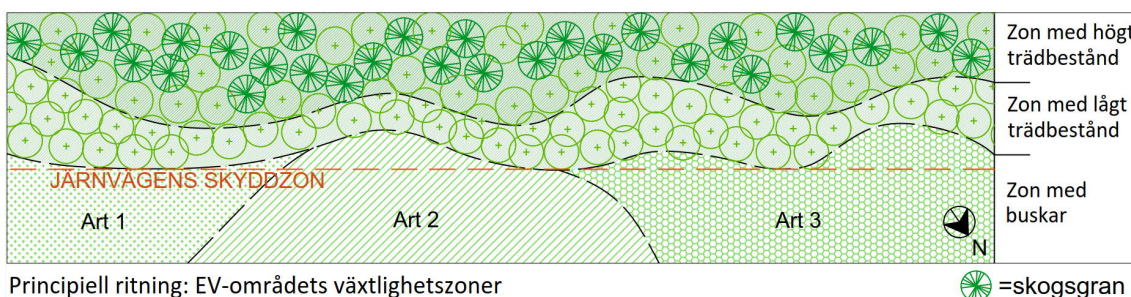
Produktionsvägen går mellan T/kem-kvartersområdena och närrekreationsområdena (VL). Ett 60 meter brett ledningsområde för två 110 kV:s elkraftledningar finns vid kanten av den största T/kem-kvartersområdet. Produktionsvägens gatuområde är 24 meter brett och av det utgör körbanan 7 meter och lätttrafikleden 4 meter. Mellan körbanan och lätttrafikleden finns ett 7,5 meter brett dagvattendike. Vid dagvattendikets kant mot lätttrafikleden finns utrymme för en trädrad. Nedan finns det schematiska tvärsnittet av Produktionsvägen och det intilliggande kraftledningsområdet. Nedanstående bild visar närrekreationsområdet (VL) till vänster och på Produktionsvägen och dess högra sida finns det största T/kem-kvarterets kant med kraftledningarna.

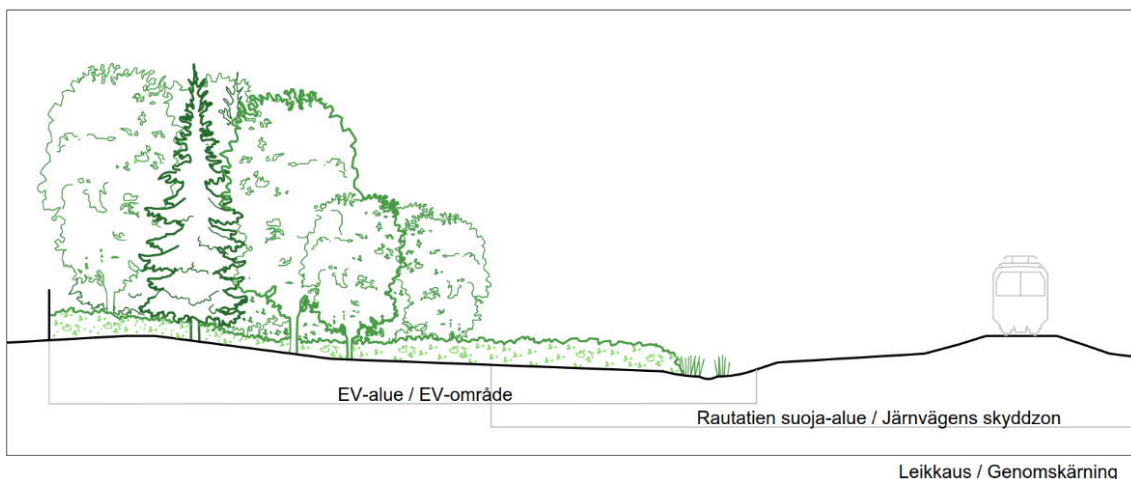


Planteringar för gatuområdet och linjegatan: På ledningsområdet sås en fjärilsäng (t.ex. Finlands Ängsfrö Ab:s fjärilsängsblandning "Perhosniittysiemen") och vid utkanterna av det planteras träd. Möjliga arter i zonen med höga träd är exempelvis asp, björk, al, skogstall och skogsgran. I den låga zonen passar exempelvis rönn, hägg och vide. Grönsänkorna vid gatuområdenas kanter och dagvattendikesbankarnas övre delar besås med vägkantsfröblandningen "Tienvarsi" och den del av dagvattendiket som tidvis hamnar under vatten med en fröblandning som är avsedd för ängar som svämmas över "Tulvaniitty". Lämpliga i trädraden som ska planteras mellan lätttrafikleden och körbanan är bl.a. vårtbjörk och klibbal.

8.1.2. Skyddsgrönområdets växtlighetszoner

Invid järnvägen mellan Seinäjoki och Vasa anvisas ett skyddsgrönområde. Detta område fungerar delvis som järnvägens skyddsområde, delvis bildar det en landskapsgräns mellan järnvägsområdet i åkerlandskapet och kvarteret för kemisk storindustri. Principiell ritning och genomskärning för skyddsgrönområdet finns nedan, förklaring för dem finns på följande sida.

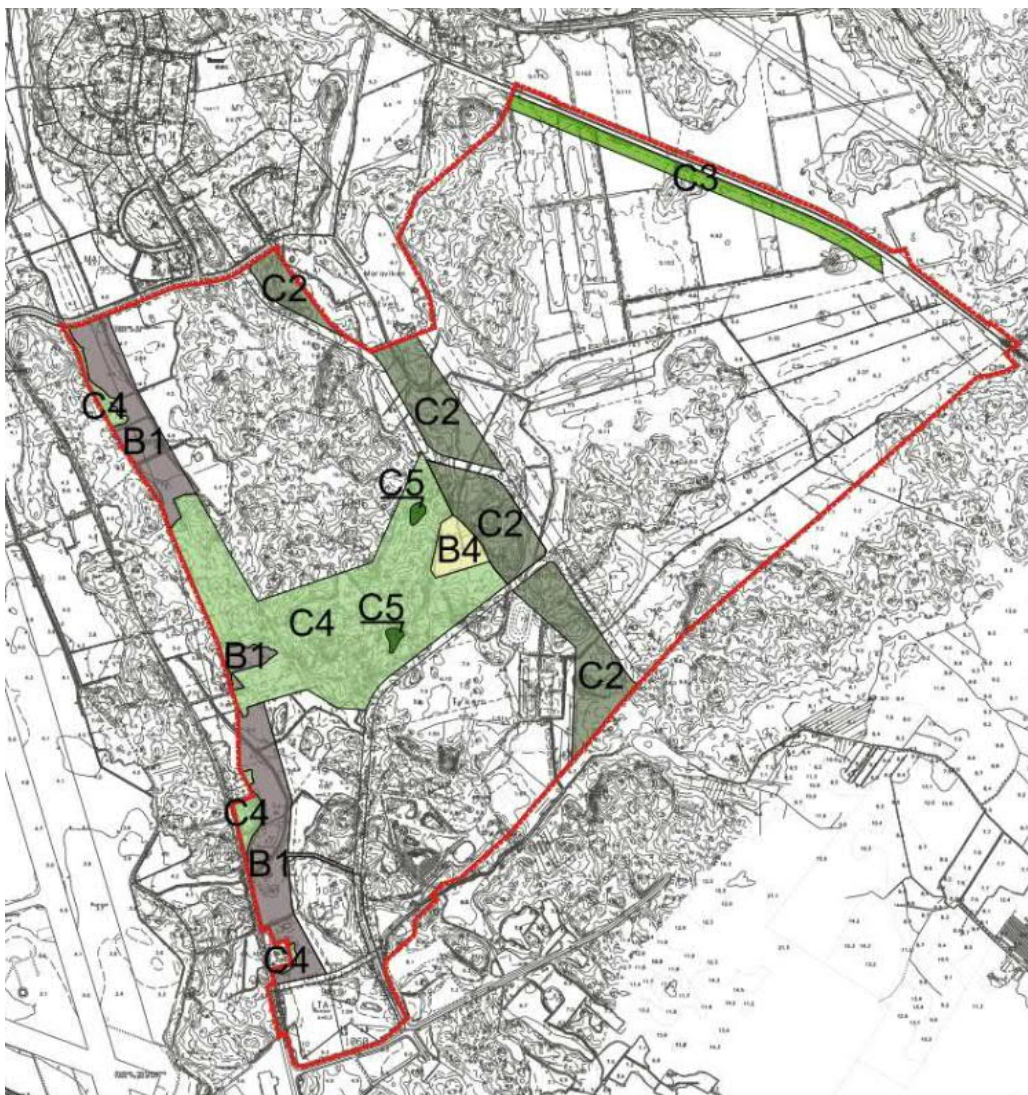




Planteringar för skyddsgrönområdet: Skyddsgrönområdet består av en zon med höga träd, en zon med låga träd och en zon med buskar. Mitt i zonen med höga träd planteras skogsgranar, som fungerar som sikthinder under alla årstider. För att skydda dem planteras även andra höga träd i zonen, såsom aspar, klibbalar och tallar. Lämpliga arter i zonen med lägre trädbestånd är exempelvis rönn och hägg. Som undervegetation i trädzonerna planteras buskar, exempelvis måbär. Buskzonen består av zoner med olika arter. Vid artvalet fästs uppmärksamhet vid arternas färger under olika årstider så att områden intill varandra har olika färg. Möjliga arter är exempelvis blåtry, rosentry, måbär och oxbär. Zonernas kanter inom skyddsgrönområdet har varierande, bågformade linjer.

8.1.3. Skötselklasser för grönområden

Till detaljplaneförslaget hör skötselklassificeringen för grönområden d.v.s. rekreationsområden och jord- och skogsbruksområden. Syftet med skötselklassificeringen är att fungera som anvisning när skötsel- och utvecklingsåtgärder utförs eller planeras för ovan nämnda område. Skötselklassificeringen för det område som detaljplaneförslaget omfattar finns på följande sida.



B1 Maisemapello. Landskapsäker.

PINTA-ALAT
AREALER 59876 m²
8726 m²
77228 m²

Kokonaispinta-ala 145830 m²
Totalareal

B4 Avoin alue ja näkymä. Öppet område och vy.

PINTA-ALAT
AREALER 17560 m²
Kokonaispinta-ala 17560 m²
Totalareal

C2 Ulkoilu- ja virkistymetsä. Friluft- och rekreationsskog.

PINTA-ALAT
AREALER 18708 m²
53784 m²
52103 m²
626111 m²

Kokonaispinta-ala 750706 m²
Totalareal

C3 Suojametsä. Skyddsskog.

PINTA-ALAT
AREALER 47017 m²
Kokonaispinta-ala 47017 m²
Totalareal

C4 Talousmetsä. Ekonomiskog.

PINTA-ALAT
AREALER 6607 m²
280535 m²
9006 m²
1509 m²

Kokonaispinta-ala 301858 m²
Totalareal

C5 Arvometsä. Viitasammakon elinympäristö Värdeskog. Åkergrödas livsmiljö

PINTA-ALAT
AREALER 2174 m²
2027 m²

Kokonaispinta-ala 301858 m²
Totalareal

8.2. Genomförande

Byggandet i kvarteren i planeringsområdet sker sannolikt småningom efter behov. För den detaljerade planeringen av och byggandet i kvartersområdena behövs planer över gator och vatten- och avloppsnät, energi osv. Eftersom det kommer att finnas sådana funktioner på området som har särskilda krav, t.ex. stort behov av energi, är det inte möjligt att bygga alla samhällstekniska lösningar på förhand utan de måste anpassas till de krav som den kommande verksamheten förutsätter.

9. BLANKETT FÖR UPPFÖLJNING AV DETALJPLANEN

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	905 Vasa	Datum för ifyllning	09.10.2018
Planens namn	Långskogens storindustriområde		
Datum för godkännande	08.10.2018	Förslagsdatum	26.06.2018
Godkännare	V-kommunfullmäktige	Dat. för meddel. om anh.gör.	16.10.2017
Godkänd enligt paragraf	66	Kommunens plankod	1086
Genererad plankod	905V081018A66		
Planområdets areal [ha]	335,3880	Ny detaljplaneareal [ha]	322,1046
Areal för underjordiska utrymmen [ha]		Detaljplaneändringens areal [ha]	13,2834

Stranddetaljplan	Strandlinjens längd [km]
Byggplatser [antal]	Med egen strand Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal]	Med egen strand Utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Exploateringsstäl [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	335,3880	100,0	747940	0,22	322,1046	713440
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt	237,8134	70,9	713440	0,30	237,8134	713440
V sammanlagt	20,4761	6,1			20,4761	
R sammanlagt						
L sammanlagt	27,6251	8,2	34500	0,12	14,3417	
E sammanlagt	4,7014	1,4			4,7014	
S sammanlagt						
M sammanlagt	44,7720	13,3			44,7720	
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt					

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m²vy]	[antal +/-]	[m²vy +/-]
Sammanlagt				

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Exploateringsstäl [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	335,3880	100,0	747940	0,22	322,1046	713440
A sammanlagt						
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt	237,8134	70,9	713440	0,30	237,8134	713440
T	10,0033	4,2	30010	0,30	10,0033	30010
T/kem	227,8101	95,8	683430	0,30	227,8101	683430
V sammanlagt	20,4761	6,1			20,4761	
VL	20,4761	100,0			20,4761	
R sammanlagt						
L sammanlagt	27,6251	8,2	34500	0,12	14,3417	
Gator	7,8855	28,5			6,6581	
LR	3,9344	14,2			3,9344	
LRT	4,3052	15,6			3,7492	
LTA-3	11,5000	41,6	34500	0,30		
E sammanlagt	4,7014	1,4			4,7014	
EV	4,7014	100,0			4,7014	
S sammanlagt						
M sammanlagt	44,7720	13,3			44,7720	
M	24,4217	54,5			24,4217	
MY	20,3503	45,5			20,3503	
W sammanlagt						