



DELGENERALPLAN FÖR LÅNGSKOGEN

Vasa stads planläggning

Innehållsförteckning

1. Bas- och identifikationsuppgifter	4
1.1. Planens identifikationsuppgifter.....	4
1.2. Delgeneralplanens syfte och verkningar	4
1.3. Planområdets läge och avgränsning	4
1.4. Planeringsorganisation	6
1.5. Förteckning över delgeneralplanens bakgrundsutredningar	6
2. Sammandrag.....	8
2.1. Planens mål.....	8
2.2. Planprocessens olika skeden	8
2.3. Planens centrala innehåll.....	8
3. Delgeneralplanens utgångspunkter.....	9
3.1. Planer och mål som styr delgeneralplanen	9
3.1.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	9
3.1.2. Österbottens landskapsplan.....	9
3.1.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040	11
3.1.4. Vasa generalplan 2030	12
3.1.5. Detaljplanläggningen och annan planering på området	12
3.2. Bakgrundsinformation	13
3.2.1. Befolkning.....	13
3.2.2. Arbetsplatser	14
3.2.3. Annan verksamhet.....	14
3.2.4. Markägförhållanden.....	15
3.2.5. Trafik.....	15
3.2.6. Förorenade markområden	17
3.2.7. Vattendrag och översvämningsrisker	18
3.3. Utredningar.....	20
3.3.1. Natur- och landskapsutredningar.....	20
3.3.2. Kulturmiljö och historia	24
3.3.3. T/kem-planutredning	29
3.3.4. Miljökonsekvensbedömning.....	30
3.3.5. Utredningar om trafiken.....	31
3.3.6. Spårterminalutredning	33
3.3.7. Dagvattenutredning	35
3.3.8. Kondensvattenutredning.....	36
3.4. Samhällsteknisk försörjning.....	36
3.4.1. Vattentjänster.....	36
3.4.2. Energiförsörjning	37
4. Mål för planeringen.....	38
5. Planeringens olika skeden och växelverkan.....	39
5.1. Anhängiggörande.....	39
5.2. Beredningsskede.....	39
5.3. Förslagsskedet	41
5.4. Godkännande.....	43
5.5. Växelverkan.....	43
5.5.1. Intressenter	43
5.5.2. Myndighetssamarbete.....	44
6. Redogörelse för delgeneralplanen	45
6.1. Storindustriområdet som helhet	45
6.2. Planens allmänna motiveringar	46

6.3.	Boende	47
6.4.	Arbetsplatser och service	47
6.5.	Trafik	48
6.6.	Landskap och natur.....	49
6.6.1.	För landskapet värdefullt landskapsområde	49
6.6.2.	Värdefulla naturobjekt	49
6.6.3.	Jord- och skogsbruksområden.....	50
6.6.4.	Dag-, process- och släckvatten	51
6.7.	Kulturhistoriska värden.....	51
6.7.1.	Byggd kulturmiljö av riksintresse.....	51
6.7.2.	Objekt som ska bevaras.....	51
6.8.	Samhällsteknisk försörjning	51
6.9.	Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå	52
6.9.1.	Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	52
6.9.2.	Landskapsplanen	52
6.9.3.	Strukturmodell för Vasaregionen 2040	52
6.9.4.	Vasa generalplan 2030	52
7.	Delgeneralplanens konsekvenser.....	53
8.	Delgeneralplanens genomförande	54

Bilagor:

Bilaga 1 Planbeteckningar och -bestämmelser

Bilaga 2 Planens konsekvensbedömningsrapport

Bilaga 3 Utlåtanden och åsikter om planutkastet samt deras bemötanden

Bilaga 4 Utlåtanden och anmärkningar om planförslaget samt deras bemötanden

1. Bas- och identifikationsuppgifter

1.1. Planens identifikationsuppgifter

Planens namn:	Delgeneralplan för Långskogen
Anhängiggörande:	Planläggningsbeslut 27.6.2017
Behandling:	<u>Program för deltagande och bedömning</u> Planeringssektionen 27.6.2017 Framlagt: 29.6–11.8.2017 <u>Delgeneralplaneutkast</u> Planeringssektionen 28.11.2017 Framlagt: 9.1–7.2.2018 <u>Delgeneralplaneförslag</u> Planeringssektionen 26.6.2018 Framlagt: 1– 31.8.2018
Godkännande:	Stadsstyrelsen 24.9.2018 Stadsfullmäktige 8.10.2018

1.2. Delgeneralplanens syfte och verkningar

Delgeneralplanen är ett redskap för att strategiskt och fysiskt utveckla markanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Genom den styrs stadsstrukturen och markanvändningen i allmänna drag samt samordnas olika funktioner. Delgeneralplanen ligger som grund när detaljplaner utarbetas och ändras samt när åtgärder annars vidtas för att reglera områdesanvändningen.

I delgeneralplanearbetet justeras Vasa generalplan 2030 för delgeneralplaneområdets del. Delgeneralplanen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan. Målet för planeringen är att undersöka möjligheterna att förlägga kemisk storindustri på området och att utveckla området som arbetsplats- och industriområde.

1.3. Planområdets läge och avgränsning

Delgeneralplaneområdet består av området mellan kommungränsen mellan Vasa och Korsholm, järnvägen och Östra Runsorvägen. Områdets areal är ca 5 km².



Bild 1. Delgeneralplaneområdets läge.

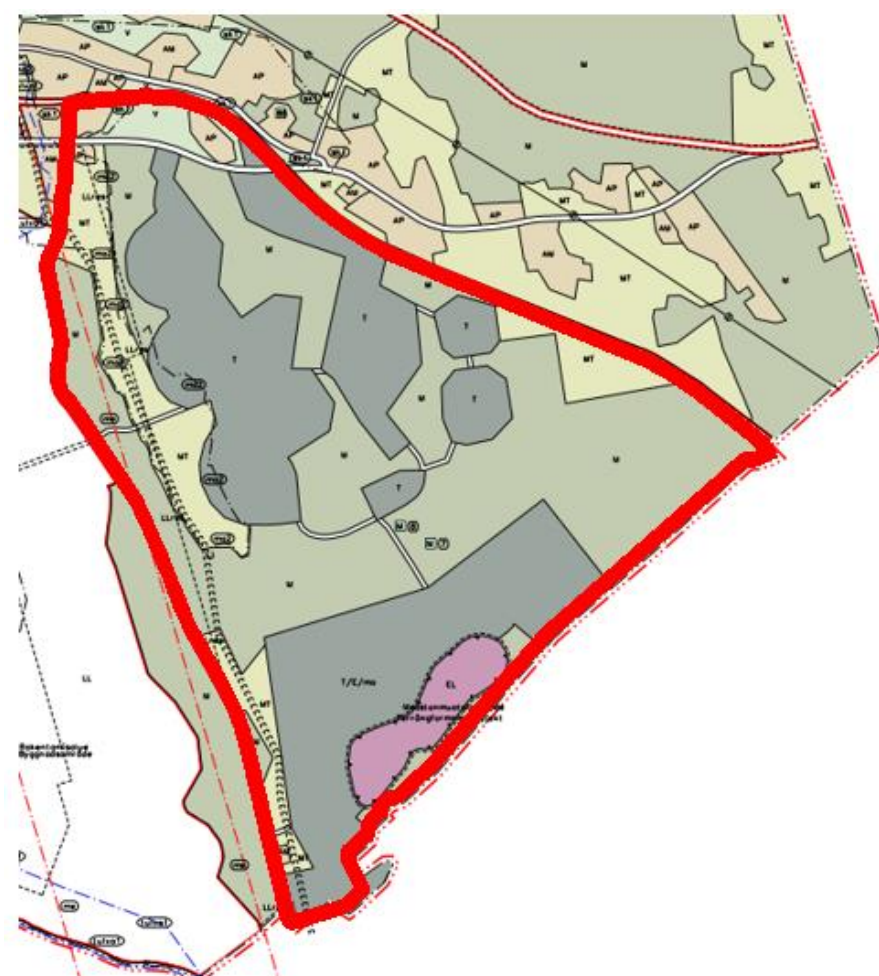


Bild 2. Delgeneralplaneområdets avgränsning i Vasa generalplan 2030.

1.4. Planeringsorganisation

I projektarbetsgruppen har följande personer ingått: generalplanläggare Annika Birell, planlägningsarkitekt Emma Pitkäjärvi, planlägningsingenjör Gun-Mari Back och planeringsingenjör Jonas Åberg. Planen har beretts i samarbete med en omfattande myndighets- och sakkunniggrupp samt Korsholms kommun.

1.5. Förteckning över delgeneralplanens bakgrundsutredningar

- Österbottens landskapsplan 2030, fastställd av miljöministeriet 22.12.2010
- Etapplandskapsplanerna 1 och 2 för Österbotten, fastställda av miljöministeriet 4.10.2013 och 14.12.2015
- Strukturmodell för Vasaregionen 2040
- Vasa stads markpolitiska program 2014
- Trafiksystemplan, Österbottens förbund, 2013
- Vasa kulturmiljöutredning, Vasa stad, Stadsplaneringen, 2010
- Program för bedömning av miljökonsekvenserna av ackumulatorfabriker i Vasa och Korsholm, Gaia Consulting Oy, 2017
- T/kem-planutredning beträffande Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy, 2017
- Trafikutredning beträffande Långskogen och Granholmsbacken, Sitowise, 2018
- Dagvattenutredning och –plan beträffande Långskogen och Toby, FCG Design och planering Ab
- Utredning om naturen och landskapet i Långskogen, Vasa stad, 2017
- Komplettering av utredning om naturen och landskapet i Långskogen, Vasa stad, 2018
- Naturtyps- och växtinventering på Långskogens storindustriområde, Vasa stad, 2017
- Utredning om fornlämningar i Långskogen i Vasa, Mikrolitti Oy, 2017
- Utredning om naturen på snöavstjälningsplatsen i Långskogen i Vasa 2015, Vasa stad, Planläggningen, 2015
- Utredning om naturen i Långskogen i Vasa 2014, Vasa stad, Planläggningen, 2014
- Förverkligande av spårterminalområde på Vasaregionens logistikområde – Preliminär översiktsplan över logistikcentrets järnvägsterminalområde, VR Track Oy och Ramboll, 2012
- Fladdermusutredning för Vasa-Korsholm logistikcentrum, BatHouse, 2009
- Utredning om växtligheten på Vasas-Korsholms logistikcentrum, Ramboll, 2009
- Utredning om fåglarna på Vasas-Korsholms logistikcentrum, Ramboll, 2009
- Utredning om flygekorrar på Vasas-Korsholms logistikcentrum, Ramboll, 2009
- Utredning om områdesstrukturen på Långskogens företagsområde, Vasa stad och Sigma Konsultit, 2008

- Långskogen Kulturlandskapsinventering, Österbottens museum/Vasa stadsplanering, 2007
- Häckande fåglar i Långskogen i Vasa 2007, Vasa stadsplanering, 2007
- Utredning om naturen i planeringsområdet Långskogen i Vasa, Pohjanmaan Luontotieto, 2007
- Utredning om flygekorrar på Vasa stads planeringsområden våren 2007, Suomen Luontotieto Oy, 2007

2. Sammandrag

2.1. Planens mål

Målet för planeringen är att göra det möjligt att förlägga kemisk storindustri på området och att utveckla området som arbetsplats- och industriområde.

I delgeneralplanearbetet justeras Vasa generalplan 2030 för delgeneralplaneområdets del. Delgeneralplanen utarbetas som en områdesreserveringsplan med rättsverkan. När den träder i kraft ersätter den Vasa generalplan 2030 för delgeneralplaneområdets del.

2.2. Planprocessens olika skeden

Ett planläggningsbeslut om utarbetande av en delgeneralplan för Långskogen fattades 27.6.2017. Ett myndighetssamråd om delgeneralplanen och programmet för deltagande och bedömning hölls 19.6.2017. Programmet för deltagande och bedömning hölls framlagt under tiden 29.6–11.8.2017. Sju utlåtanden och fem åsikter om programmet för deltagande och bedömning lämnades in.

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 28.11.2017 utkastet till delgeneralplan och det hölls framlagt 9.1–7.2.2018. Elva utlåtanden och åtta åsikter om planutkastet lämnades in.

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 26.6.2018 förslaget till delgeneralplan och det hölls framlagt 1–31.8.2018. Nio utlåtanden och sex anmärkningar om planutkastet lämnades in. Ett myndighetssamråd om planförslaget hölls 5.9.2018.

2.3. Planens centrala innehåll

I delgeneralplanen är kvartersområdena anvisade närmast för industriverksamhet. De största områdeshelheterna är angivna som industri- och lagerområde, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får förläggas (T/kem). Stora områden är också angivna som industri- och lagerområde (T). Totalt finns det på planområdet ca 2 850 000 m² industriområde (ca 2 300 000 T/kem och ca 550 000 T), tillsammans möjliggör de byggande på ca 850 000 m² vy.

Utöver industriområden finns det närmast jord- och skogsbruksdominerat område (M), varav en del med särskilda miljövärden (MY) samt i viss utsträckning jordbruksområde (MT) på delgeneralplaneområdet. Delgeneralplaneområdet har även vissa naturvärden. De värdefulla livsmiljöer där de i 49 § i naturvårdslagen nämnda strikt skyddade åkergrödan och flygekorren förökar sig och rastar har i planen beteckningen lu. Flygekorrens vandringsrutt från Risö till Molnträsket har tryggats genom att ett minst 100 meter brett skogsområde genom hela planområdet har anvisats. Därtill har bevarandet av värdefullt skogsområde i området tryggats genom att det har anvisats som jord- och skogsbruksområde.

3. Delgeneralplanens utgångspunkter

3.1. Planer och mål som styr delgeneralplanen

3.1.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av systemet för planering av områdesanvändningen enligt markanvändnings- och bygglagen. Via målen anger statsrådet riktlinjerna för områdesanvändningsfrågor som är betydelsefulla för hela landet. Med målen säkerställs att ärenden som är betydelsefulla på riksnivå beaktas i landskapens och kommunernas planläggning samt statliga myndigheters verksamhet. Avsikten med målen är även att främja verkställigheten av internationella avtal och förbindelser samt att trygga ett ändamålsenligt förverkligande av riksomfattande områdesanvändningslösningar. Nya riksomfattande områdesanvändningsändamål trädde i kraft 1.4.2018. Statsrådet beslutade om revidering av målen 14.12.2017.

De nya målen för områdesanvändningen rör följande helheter:

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

3.1.2. Österbottens landskapsplan

Landskapsplanläggningen styr generalplanläggningen. Österbottens landskapsplan 2030 fastställdes av miljöministeriet 21.12.2010. I landskapsplanen ingår en sträckning för riksväg 8 från Helsingby till Vassor som stöd för planerna för logistikområdet. I etapplandskapsplan 1, som fastställdes av miljöministeriet 4.10.2013, är ett område reserverat för ett logistikcentrum invid gränsen mellan Vasa och Korsholm.

Planeringsområdet är beläget innanför stadsutvecklingszonen. Med beteckningen anvisas Vasa-regionens enhetliga samhällsstrukturområde, som bildar landskapscentrumets kärnområde. Det finns ett behov av kommunal samverkan vid planeringen av områdesanvändningen och projekt-samordningen när det gäller området. Planeringsområdet går i den norra delen till en mindre del in på ett område som är värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden samt riksomfattande och med tanke på landskapet eller regionen.

Planeringsområdet gränsar därtill till Vasa kvalitetskorridors område. Kvalitetskorridoren utgörs av en zon som bör byggas urbant för kompetens och företagsverksamhet mellan Vasa flygstation, stadens centrum och universitetet. En alternativ vägsträckning för riksvägen har angivits med röd streckad linje – planeringsområdet är beläget norr om denna sträckning.

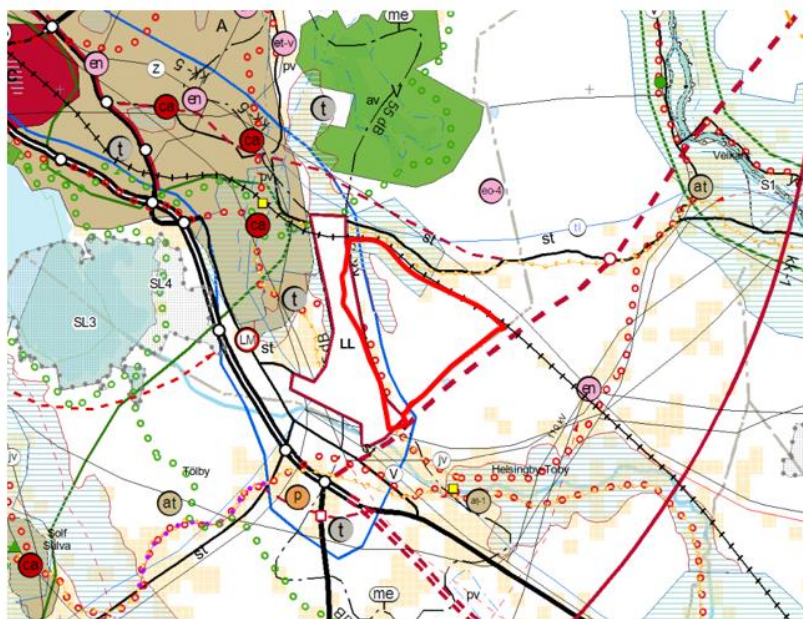


Bild 3. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2030, delgeneralplanens avgränsning med rött.

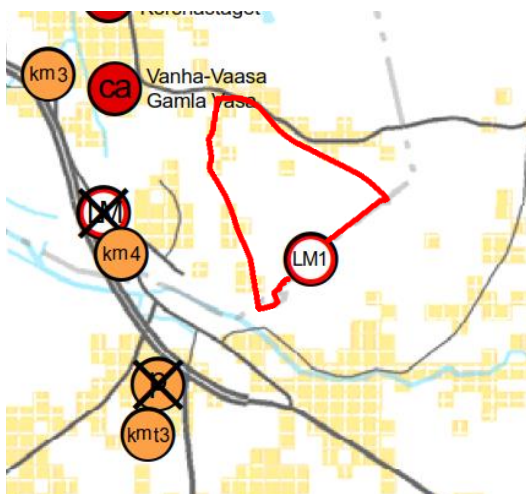


Bild 4. Utdrag ur Österbottens etapplandskapsplan 1, delgeneralplanens avgränsning med rött.

Österbottens förbund bereder för närvarande Österbottens landskapsplan 2040. Planen utarbetas som helhetslandskapsplan för hela landskapet och den täcker dess olika samhälleliga funktioner. Landskapsstyrelsen beslutade 27.1.2014 om utarbetande av en ny landskapsplan. Landskapsstyrelsen godkände 29.1.2018 utkastet till Österbottens landskapsplan 2040. Utkastet hölls framlagt 5.2– 9.3.2018.

I utkastet till landskapsplan 2040 är planeringsområdet nästa helt reserverat som industri- och lagerområde, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) finns/får förläggas. Planeringsområdet är beläget i både Vasas stadsutvecklingszon och utvecklingskorridoren Vasa-Seinäjoki. Därtill har Vasas kvalitetskorridor utvidgats så att den även berör planeringsområdet. Enligt planeringsbestämmelsen "bör korridoren utvecklas som ett internationellt sett attraktivt område för kunskapsutveckling, företagsverksamhet och företagse-

tablering. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid de internationella förbindelserna via väg, järnväg, hamn och flyg samt utvecklandet av gång-, cykel- och kollektivtrafiken. Utvecklandet av området bör ske genom regionalt samarbete.”

På planeringsområdet finns även angivet med objektsbeteckning ett logistikområde, -centrum eller en trafikterminal. Därtill sträcker sig Norra grundfjärdens område, som är värdefullt för landskapet eller regionen med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården, till områdets norra del.

Målet är en godkänd plan i slutet av år 2019. Den nya landskapsplanen 2040 kommer att ersätta Österbottens landskapsplan 2030 och dess etapplandskapsplaner.

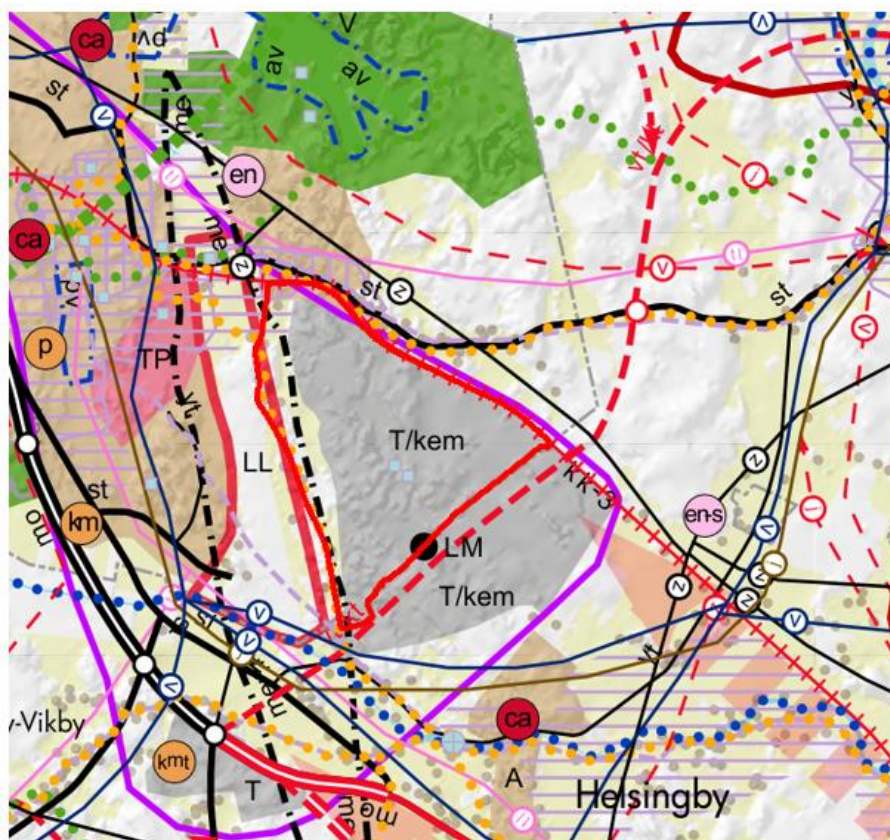


Bild 5. Utdrag ur utkastet till Österbottens landskapsplan 2040, delgeneralplanens avgränsning med rött.

3.1.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040

Strukturmodellen för Vasaregionen är en långsiktig markanvändningsplan för Vasaregionen. I strukturmodellen *Solmodellen* är området Långskogen beläget i en tillväxtkorridor för näringslivsutveckling. Området hör även till ett nuvarande arbetsplatscentrum som ska utvecklas.

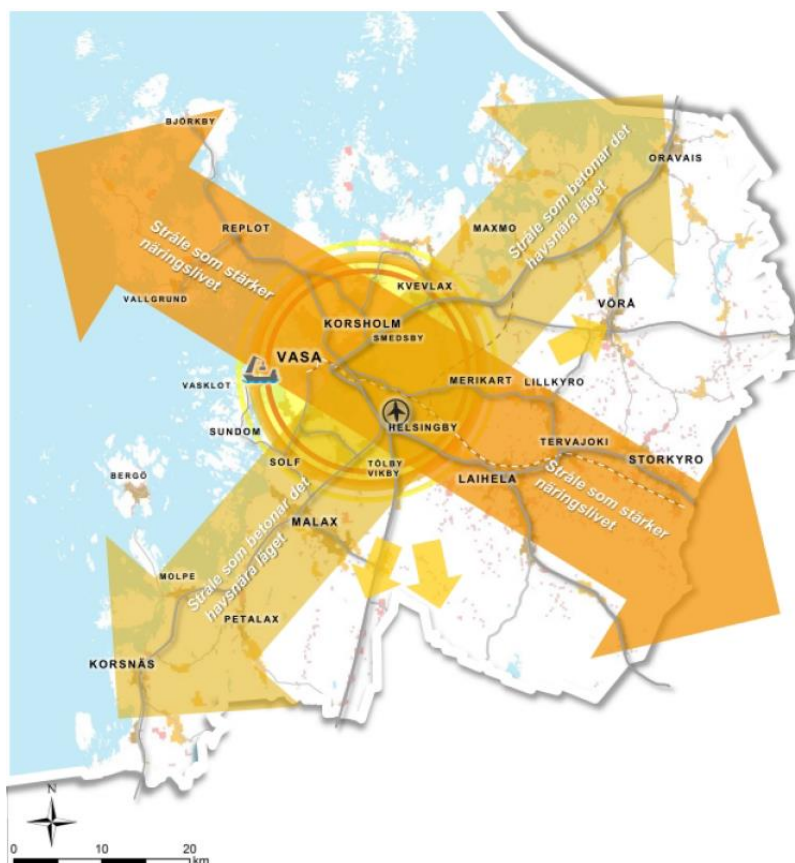


Bild 6. Strukturmodell för Vasaregionen 2040.

3.1.4. Vasa generalplan 2030

Vasa generalplan godkändes av stadsfullmäktige 13.12.2011 och den vann laga kraft 18.9.2014. Enligt generalplanen är planeringsområdet huvudsakligen anvisat som industri- och lagerområde samt jord- och skogsbruksdominerat område. (Bild 2.)

3.1.5. Detaljplanläggningen och annan planering på området

På planeringsområdet finns ett antal mindre detaljplaneområden. Vasaregionens logistikcentrum I (AK 983) omfattar ett industrispårområde och terminalområden för godstrafik. Detaljplanerna för Långskogen (AK 953) och Långskogen II (AK 998) är de första delarna av Långskogens företagsområde, som nu utvidgas av detaljplanen för Långskogens storindustriområde (AK 1086) vilken är under arbete. På områdena har planlagts och planläggs verksamhetslokals-, industri- och lagerbyggnader.

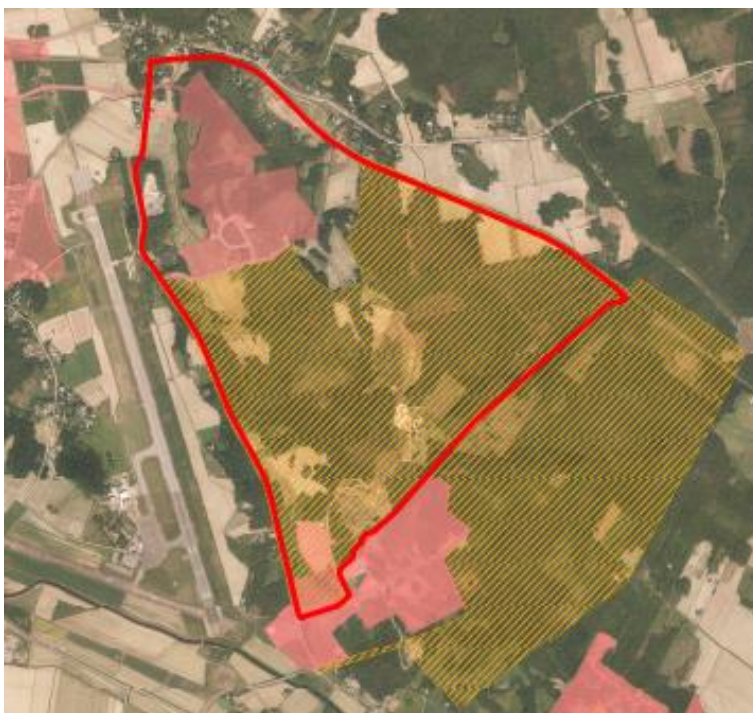


Bild 7. De gällande detaljplanerade områdena är angivna med rosa. Detaljplaneprojekt som är under arbete på planeringsområdet med gult. (21.11.2017)

Till planeringsområdet gränsar även första delen av logistikcentret på Korsholms sida, Granholmsbacken I. På Korsholms sida har även en ändring av delgeneralplanen för Toby Granholmsbacken och detaljplanen för Granholmsbacken II inletts.

3.2. Bakgrundsinformation

3.2.1. Befolkning

På planeringsområdet bor enligt stadens befolkningsregister 22 invånare (6.11.2017). Bebyggelsen är huvudsakligen fördelad på planeringsområdets norra del i utkanten av byn Höstves och i planeringsområdets västra del invid Östra Runsorvägen. Planeringsområdet är beläget i Höstves storumråde, där det enligt statistikcentralens uppgifter fanns 397 invånare 31.12.2016.

I planeringsområdets närhet finns det ca 1 000 invånare, varav ca 400 invånare i Vasa och ca 600 invånare i Korsholm. Bebyggelsen i närmiljön utgörs till största delen av spridd byabebyggelse. Det närmaste området med tätare bebyggelse är Toby by på Korsholms sida.

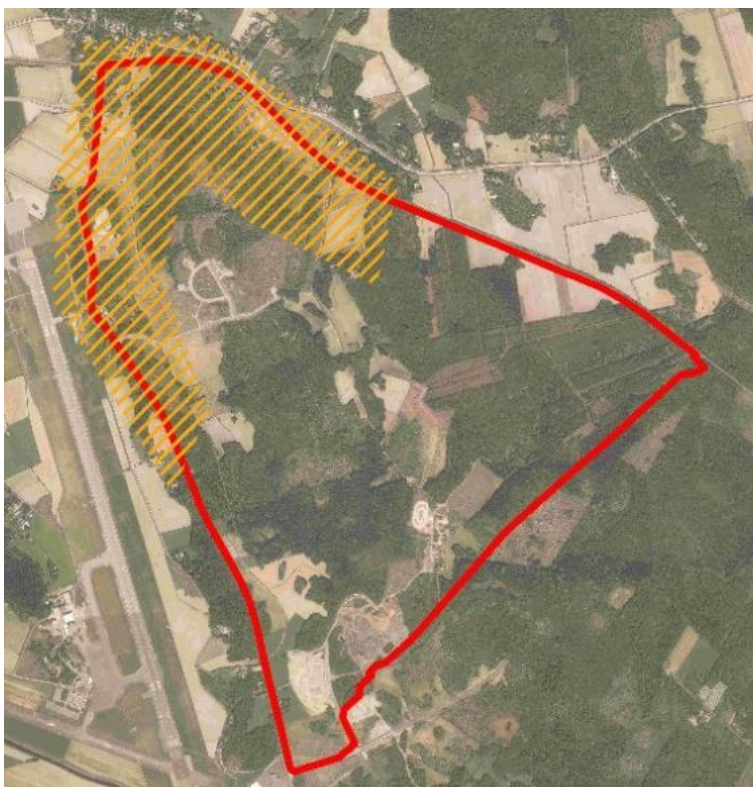


Bild 8. Befolkningens huvudsakliga placering på delgeneralplaneområdet.

3.2.2. Arbetsplatser

Vasaregionens logistikcenter, dvs. NLC Vasa, är delvis beläget i planeringsområdets södra del. Hela området, som till största delen finns på Korsholms sida, omfattar 400 hektar. Området är indelat i tre delar: logistikområde, järnvägsterminal och produktionsområde. Områdets första skede har detaljplanerats. Två logistikterminaler (Kaukokiito/Auramaa och Schenker) är byggda och tagna i bruk. NLC Vasas II och III skeden är delgeneralplanerade (Korsholm).

På planeringsområdet finns det för närvarande totalt ca 25 arbetsplatser. Arbetsplatserna finns närmast på NLC Vasa-området (ca 23 arbetsplatser), tre stycken finns på Långskogen Business Park-området. Därtill finns ca 20 arbetsplatser på NLC Vasas område i Korsholm.

Väster om planeringsområdet finns Vasa flygstation och på andra sidan om den Vaasa Airport Park, där bl.a. Wärtsilä, Vacon/Danfoss, VEO och The Switch verkar.

3.2.3. Annan verksamhet

Norr om NLC Vasa-området finns en upplagrings- och slutförvaringsplats för biprodukter från Vaskiluodon Voima Oy:s kraftverk. På området lagras och slutplaceras flyg- och bottenaska, filterkaka från avsvavling och inkurant gips. På samma område lagras även energivirke. Området är nästan helt i Vasa stads ägo och har varit i Vaskiluodon Voima Oy:s besittning sedan år 2004. Området är utarrenderat till Vaskiluodon Voima Oy till år 2037.

Öster om det område som Vaskiluodon Voima Oy förfogar över finns även en motocross- och speedwaybana, som är i Vasa stads fritidsverks besittning.

Vid placeringen av kemisk storindustri ska närliggande känsliga objekt beaktas, såsom daghem, skolor, sjukhus, serviceboende och lekparkar. Avståndet till de närmaste lekparkerna och den närmaste kyrkan är ca 1,5 km. Andra känsliga objekt i närområdet är Yrkesakademin i Österbotten, Campus Kungsgården (ca 2,5 km), Alkula daghem (ca 2 km) och Gamla Vasa sjukhus (ca 2,5 km). De närmaste känsliga objekten i Korsholms kommun är Toby skola och daghem samt idrottsområde på knappt 2 km:s avstånd från planeringsområdet. En ungdomslokal finns på ca 1,5 km:s, den närmaste badstranden på ca 1,5 km:s och ett åldringshem på ca 2 km:s avstånd från projektområdet.

3.2.4. Markägförhållanden

Vasa stad är den största markägaren på planeringsområdet (bild 8). Stadens mark är angiven med rött på kartan. I övrigt är markägandet fördelat på flera olika ägare.

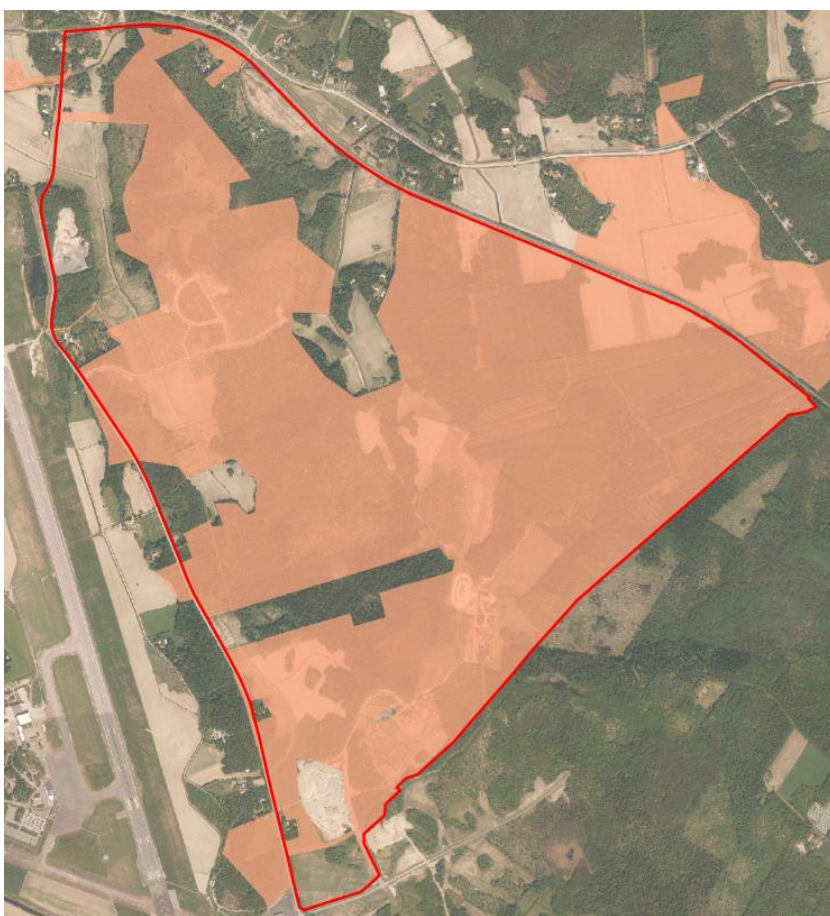


Bild 9. Vasa stads markegendom på planeringsområdet (röda områden), 25.5.2018.

3.2.5. Trafik

Planeringsområdets vägnät utgörs för närvarande närmast av Östra Runsorvägen och gatorna på detaljplaneområdena. Utöver dem finns en del gårds-, skogs- eller motsvarande vägar på området. Trafikmängderna på området är för närvarande mycket små.

Planeringsområdet har bra anknytning till det nuvarande fordonstrafiknätet. Planeringsområdet är beläget öster om Vasa flygstation. Området är tillgängligt med fordonstrafik västerifrån från riksväg 3 och 8 via Laihelavägen (regionväg 715) och Tobyvägen (landsväg 7161). Området gränsar i norr till Höstvesvägen (regionväg 717), längs vilken det finns en förbindelse till riksväg 8 via landsväg 7173 (Karperövägen, Vattentagsvägen, Lumivaaravägen, Gamla Vasagatan). Tobyvägen kommer ut till Höstvesvägen på Korsholms sida och där har vägen namnet Lillkyrovägen. Från riksväg 8 finns förbindelse från Kvevlax via Veikarsvägen (landsväg 7174).

Enligt Trafikverkets statistikförda genomsnittliga dygnstrafik (GDT) har trafiken på riksväg 3 utgjorts av 14 940 fordon per dygn. Mängden är lite större än hela årets medeltal under sommaren och under vardagar. Antalet tunga fordon per dygn är ca 1000. På de andra vägarna och vägvägnissen är trafikmängderna klart mindre.

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. Avståndet till Vasa centrum är ca åtta kilometer och till Smedsby i Korsholm ca sju kilometer.

I öster gränsar planeringsområdet 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 tolv turer per riktning på banavsnittet under vardagar. Därtill används spåret även för godstrafik. År 2016 var godstrafikmängden på banavsnittet 4000 nettoton.

I nuläget går kollektivtrafik till planeringsområdet via Tobyvägen och Höstvesvägen. På området finns för närvarande inga markanvändningsfunktioner som skulle möjliggöra en bra servicenivå inom kollektivtrafiken bl.a. vad gäller turtätheten. Samtidigt finns det i nuläget inte någon betydande efterfrågan på kollektivtrafik i området. Den närmaste järnvägsstationen är stationen i Vasa.

Landsvägsförbindelsen från planeringsområdet till hamnen 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 därmed utveckla Vasaregionens logistiksystem. Avsikten är samtidigt att minska olägenheterna och svårigheterna i anslutning till den tunga trafiken i Vasa centrum. Alternativa placeringar av vägen utreddes preliminärt redan år 2010 i en lokaliseringsutredning. NTM-centralen i Södra Österbotten har genomfört ett MKB-förfarande i fråga om alternativen för Vasa hamnväg.

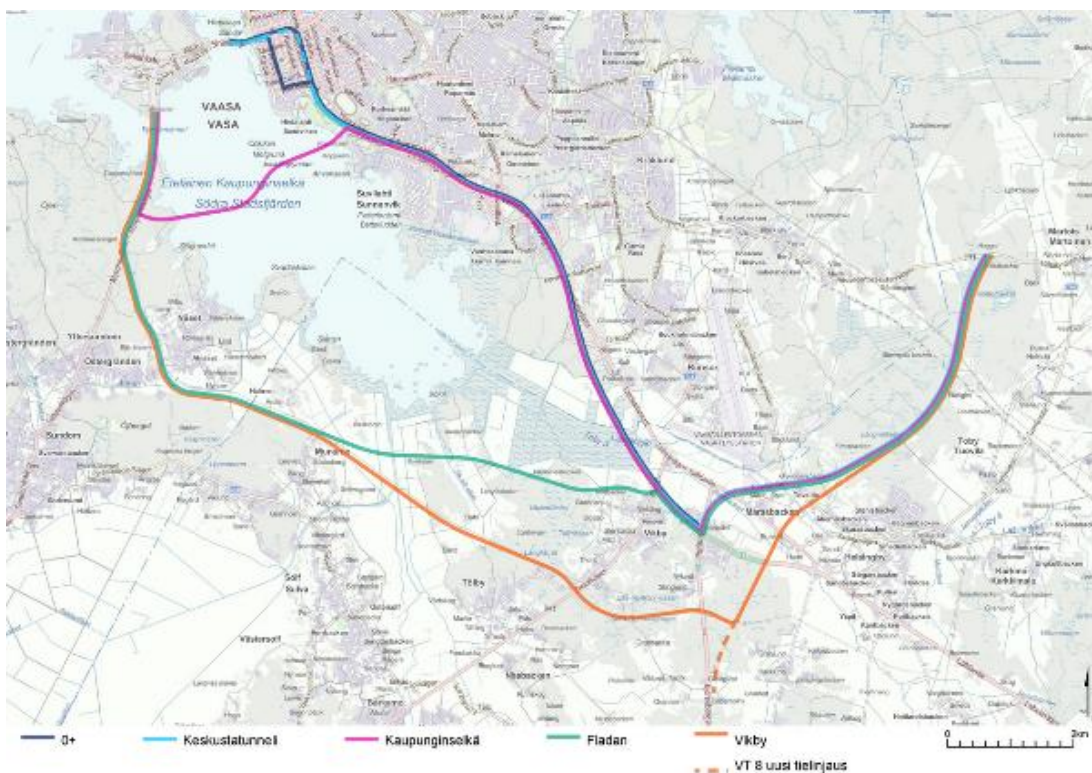


Bild 10. Planerade alternativ för Vasa hamnväg.

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 utnyttjar regionens industri flygfraktförbindelserna i betydande utsträckning.

3.2.6. Förorenade markområden

Enligt stadens uppgifter finns det inte någon förorenad eller eventuellt förorenad mark på planeringsområdet.

Utgående från Geologiska forskningscentralens förhandstolkningsmaterial är sannolikheten liten att det skulle förekomma sura sulfatjordar på de blockrika moränområdena i den mellersta och östra delen av planeringsområdet. På de mera låglänta torv- och åkerområdena i planområdets västra och norra del samt vid kanterna av dem ökar potentialen för sulfatjordförekomst snabbt och på många ställen är sannolikheten att de förekommer stor.

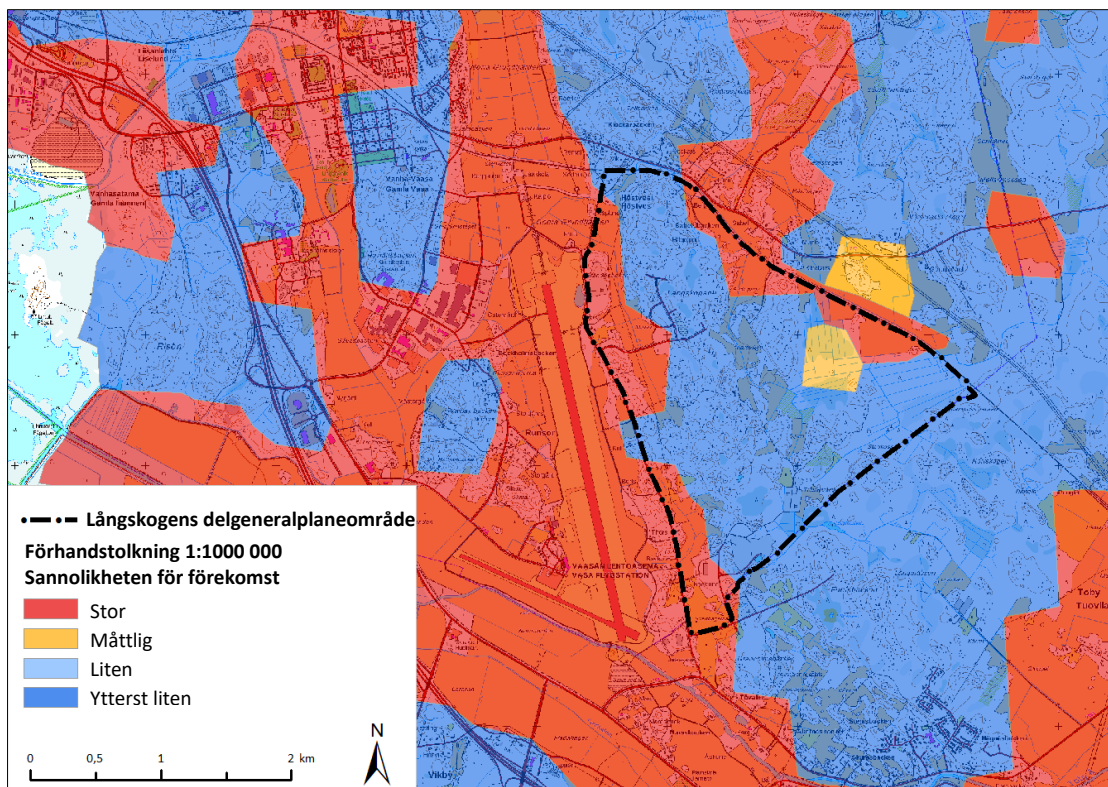


Bild 11. Sannolikheten för förekomsten av sura sulfatjordar enligt GFC:s förhandstolkningskarta 1:1 000 000 (GFC 2017).

3.2.7. Vattendrag och översvämningsrisker

Planeringsområdet är inte beläget på grundvattenområde. Det närmaste grundvattenområdet, Gamla Vasa, finns ca 3 km nordväst om planeringsområdet.

Planeringsområdet är beläget på Toby-Laihela ås vattendragsområde och vidare på Toby-Laihela ås nedre dels avrinningsområde. Vattnet rinner till Toby-Laihela å och vidare till Södra stadsfjärden, Sundomfjärden i Vasa.

I nuläget rinner största delen av planeringsområdets ytvatten till ett dike, som går norr om flygstationen och väster om flygstationen i närheten av riksväg 3 rinner ner till Toby-Laihela å. En liten del av vattnet i planeringsområdets södra del rinner i närheten av flygstationens sydöstra del till Toby-Laihela å. I planeringsområdets sydöstra del på området mellan kommungränsen mellan Vasa och Korsholm och järnvägen är det möjligt att en del vatten blir kvar i närheten av järnvägen utan att rinna någonstans. Vattnet från planområdet Granholmsbacken i Korsholm rinner till Toby-Laihela å längs samma rutter som vattnet från Långskogens delgeneralplaneringsområde.

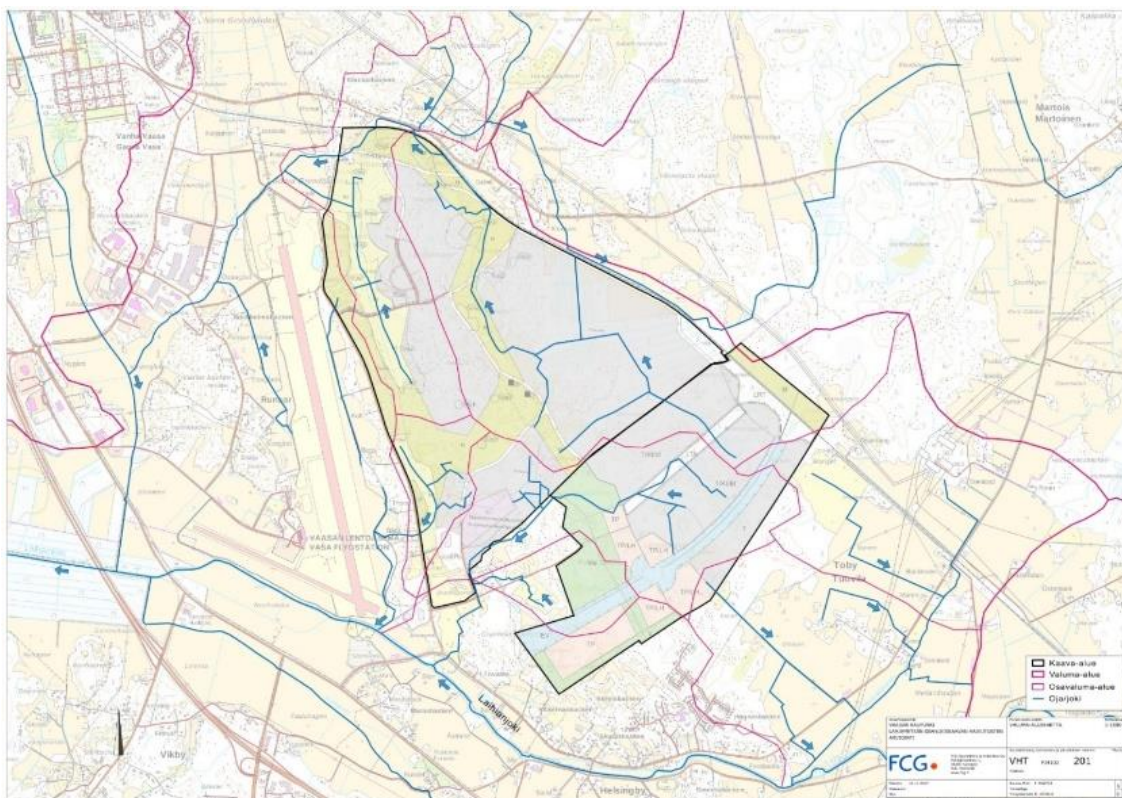


Bild 12. Karta över planeringsområdets avrinningsområden.

Till planeringsområdet gränsar Toby-Laihela ås översvämningsriskområde. Översvämningskartorna finns i översvämningskarttjänsten på adressen paikkatieto.ymparisto.fi/tulvakartat. Markanvändningsplaneringen är ett centralt medel när det gäller att minska översvämningsriskerna. Genom styrning av funktionerna på översvämningsområdena kan de skador som uppkommer till följd av översvämningar minskas. Planeringsområdets västra del är en del av Toby-Laihela ås översvämningsriskområde.

Grundfjärdsdalen väster om planeringsområdet är översvämningsriskområde. Området sträcker sig inte ända till planeringsområdet men exempelvis planeringsområdets dagvatten rinner till översvämningsriskområdet.

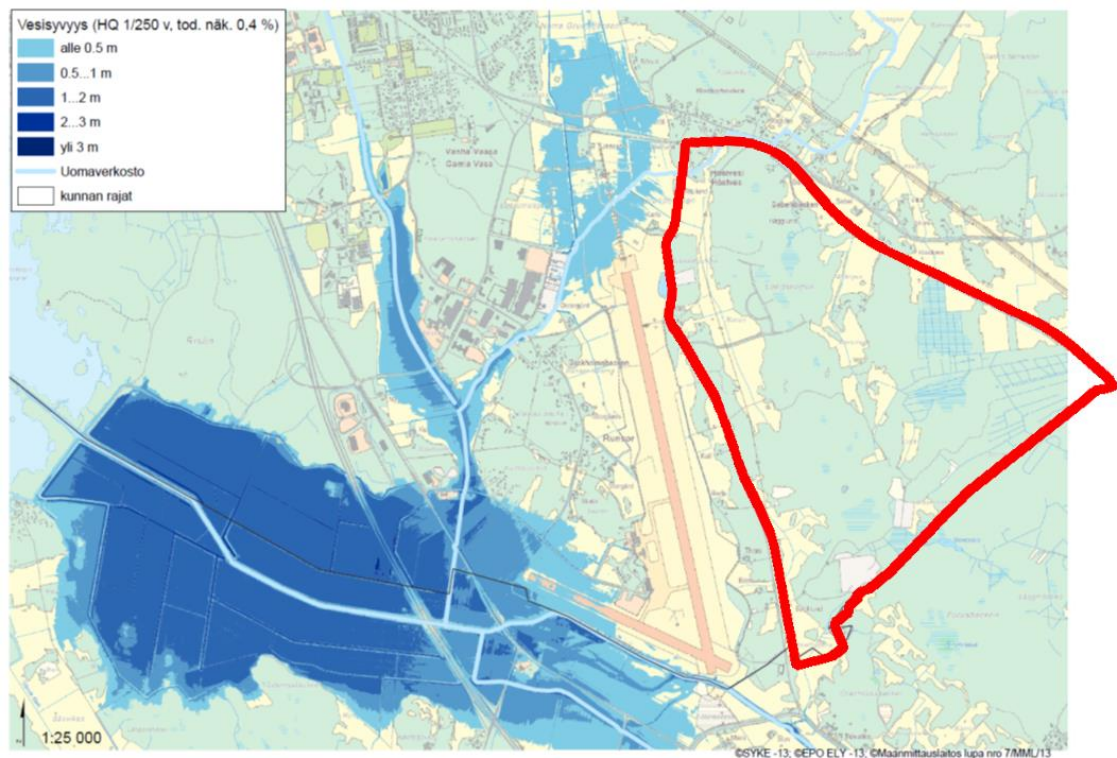


Bild 13. Översvämningsområden (1/250 a) på planeringsområdet.

3.3. Utredningar

3.3.1. Natur- och landskapsutredningar

Flera olika utredningar om naturen på planeringsområdet har gjorts. En stor del av området har inventerats under år 2017 och en del av området har inventerats under åren 2014, 2009 och 2007. Avgränsningen av utredningsområdena framgår av bild 14.

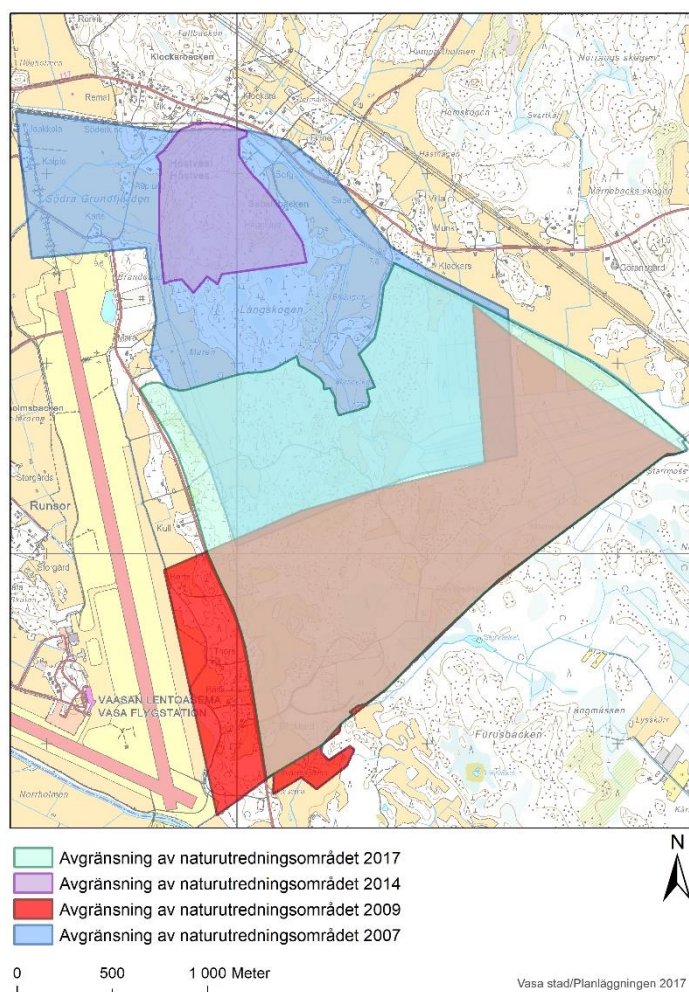


Bild 14. Avgränsningarna av naturutredningsområdena.

Natur- och landskapsutredningen som berör Långskogen i Vasa gjordes under terrängperioden 2017. Utgångspunkten var att utreda naturförhållandena på planeringsområdet för planläggningen av området och bedömningen av miljökonsekvenserna. I terrängen kartlades områdets naturtyper, häckande fåglar samt platser där flygekorror, fladdermöss och åkergrödor förökar sig och rastar. Terrängbesöken genomfördes under tidsperioden 24.3–27.9.2017.

I naturutredningarna 2017 påträffades i skogslagen avsedda naturobjekt samt andra områden som enligt skogslagen är värdefulla. På området finns i 10 § i skogslagen angivna blockfält och tjärn. Andra värdefulla livsmiljöer på området utgjorde två frodiga kärr, tre kärr och en mosse. Därtill förökar sig och rastar två arter (flygekorren och åkergrödan) som är skyddade enligt Europeiska unionens habitatdirektiv (92/43/EEC) på området. Bland de på området häckande fåglarna påträffades inga fågelarter som kräver särskilt skydd men sammanlagt 18 arter som ingår i EU:s fågeldirektiv och den finländska klassificeringen av hotade arter påträffades på området.

Naturutredningsområdet består till största delen av obebyggd skogsmark. Skogarna utgörs till största delen av barr- och blandskog, ställvis vid åkerkanterna finns frodigare lundaktiga moar. På området finns även omfattande avverkningsområden och ungt plantbestånd men även ett område med gammelskog i naturliknande tillstånd. Det finns relativt lite åkrar och de är belägna vid områdets västra kant samt på en del mindre ytor innanför skogsområdet. En del av åkrarna är i aktiv odlingsanvändning. Det finns mycket lite kärr- och våtmarksområden på området och

de utgörs av till ytan små myrar, skogskärr och madkärr som har bildats mellan åsarna. De mest betydande kärrområdena i området finns väster om Träskesängen.

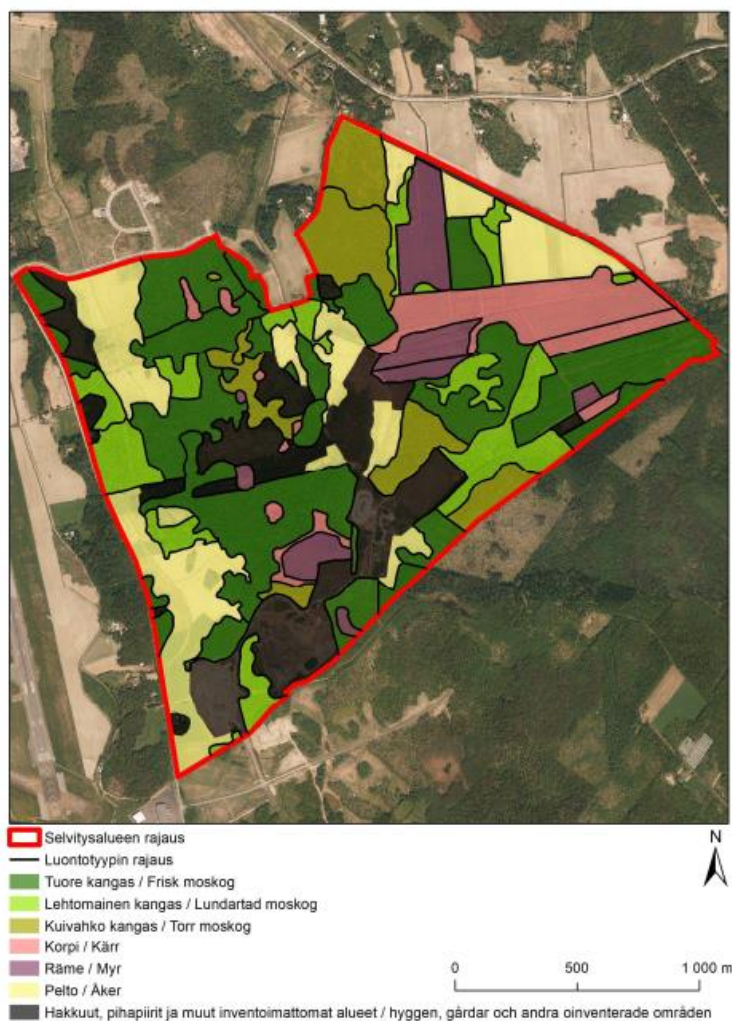


Bild 15. Naturtyper enligt utredningen av naturen och landskapet i Långskogen i Vasa 2017.

I tidigare utredningar har på området fastställts i skogs- och vattenlagen avsedda naturobjekt på området samt andra områden som enligt skogslagen är värdefulla. Enligt naturtyps- och växtlighetsinventeringen påträffades på området i 10 § i skogslagen nämnda starrmadkärr, en trädfattig myr i naturtillstånd, en mindre omfattande lund samt två i 2 kapitlet 11 § i vattenlagen avsedda rännilar. På området fanns även en i 5 § i markanvändnings- och bygglagen avsedd livsmiljö som är viktig för naturens mångfald.

Därtill förökade sig och rastade en art på området (flygekorren) som är skyddad enligt Europeiska unionens habitatdirektiv (92/43/EEC). Enligt kartläggningarna av häckande fåglar i anslutning till utredningarna påträffades inga fågelarter som kräver särskilt skydd men sammanlagt påträffades 15 arter som ingår i EU:s fågeldirektiv och i den finländska klassificeringen av hotade arter från år 2009 på området. Enligt utredningarna påträffades inga andra i 49 § i naturdirektivet angivna arter som det skulle vara nödvändigt att beakta vid markanvändningsplaneringen. Vid fladdermuskartläggningarna år 2009 på området påträffades två fladdermusområden av klass två men de klassificeras inte som platser där fladdermöss förökar sig eller rastar.

Under planarbetets gång blev det nödvändigt att granska en del platser ännu under 2018 års terrängperiod. Ett annat föremål för ett noggrannare terrängbesök var ett mindre, äldre skogsområde vid områdets östra kant och delvis på Korsholms sida. Pohjanmaan Luontotietos avgränsning år 2017 av flygekorrens kärnområde på bägge sidorna om kommungränsen inför detalj- och delgeneralplanen för Toby i Korsholm är sannolikt av karttekniska orsaker onödigt omfattande. Vid terrängbesöket konstaterades att det finns två hålträd på området men att de var obebodda. Den plats där flygekorren förökar sig och rastar finns sannolikt öster om järnvägen på ca 100 meters avstånd från det område som utreds. Området bör utredas närmare i samband med mera detaljerad planering.

Målet för det andra terrängbesöket var att granska den vid naturutredningen år 2017 upptäckta plats där åkergrödan förökar sig och rastar. Våren 2018 granskades även en göl där åkergrödor påträffades föregående år. Gölen konstaterades vara belägen på ett krön i landskapsstrukturen, mellan två berg. Vattnet till gölen rinner från närbelägna berg och någon naturlig vatten- eller våtmarksförbindelse från området till andra närbelägna våtmarker har inte konstaterats. Det är också sannolikt att området torkar upp under regnfattiga vårar och somrar och därmed är det inte någon lämplig plats för åkergrödan att föröka sig och rasta på. Vid granskningen våren 2018 gjordes inte längre några observationer av åkergrödförekomst i den aktuella gölen på området. Däremot påträffades ett tranbo med två ägg på området. På basis av det ovanstående kan området inte anses vara i årligen permanent användning som föröknings- eller rastplats för åkergrödor. I samband med byggande ska artens förekomstsituation på området utredas och beaktas i den fortsatta planeringen.

Ett sammandrag av resultaten av alla naturutredningar framgår av bild 16.

Landskapsutredningen beträffande området är gjord som en del av 2017 års naturutredning. I storlandskapet är Långskogen belägen på Höstves åsområde i sydöstlig-nordvästlig riktning mellan Grundfjärdsdalen och Kyro älvdal. Långskogens grandominerade blandskogar, blockrika och låga moränåsar samt jämna åkerdalar är ett typiskt landskap i Österbottens kustregion. Grundfjärdsdalen och dess sidodal som sträcker sig in på planeringsområdet är i Vasa generalplan 2030 angiven som för landskapet värdefullt landskapsområde. I Vasas grönområdesstruktur är Grundfjärdsdalen angiven som rekreationsområde. Med tanke på byggbarheten är dalarnas finfördelade mark en större utmaning än moränåsarna. De obebyggda dalarna bidrar också till upprätthållandet av ekologisk hållbarhet och vattenbalans i området.

Utöver det för landskapet värdefulla landskapsområdet Grundfjärden och principerna i Vasas grönområdesstruktur bör vid markanvändningsplaneringen beaktas fornlämningarna på planeringsområdet (stenmurarna), de inventerade flyttblocken samt den föränderliga markanvändningens eventuella konsekvenser för Höstves nationellt värdefulla kulturmiljö (Byggda kulturmiljöer av riksintresse, Museiverket) norr om planeringsområdet och Gamla Vasa nationellt värdefulla landskapsområde (Statsrådets principbeslut 1995).

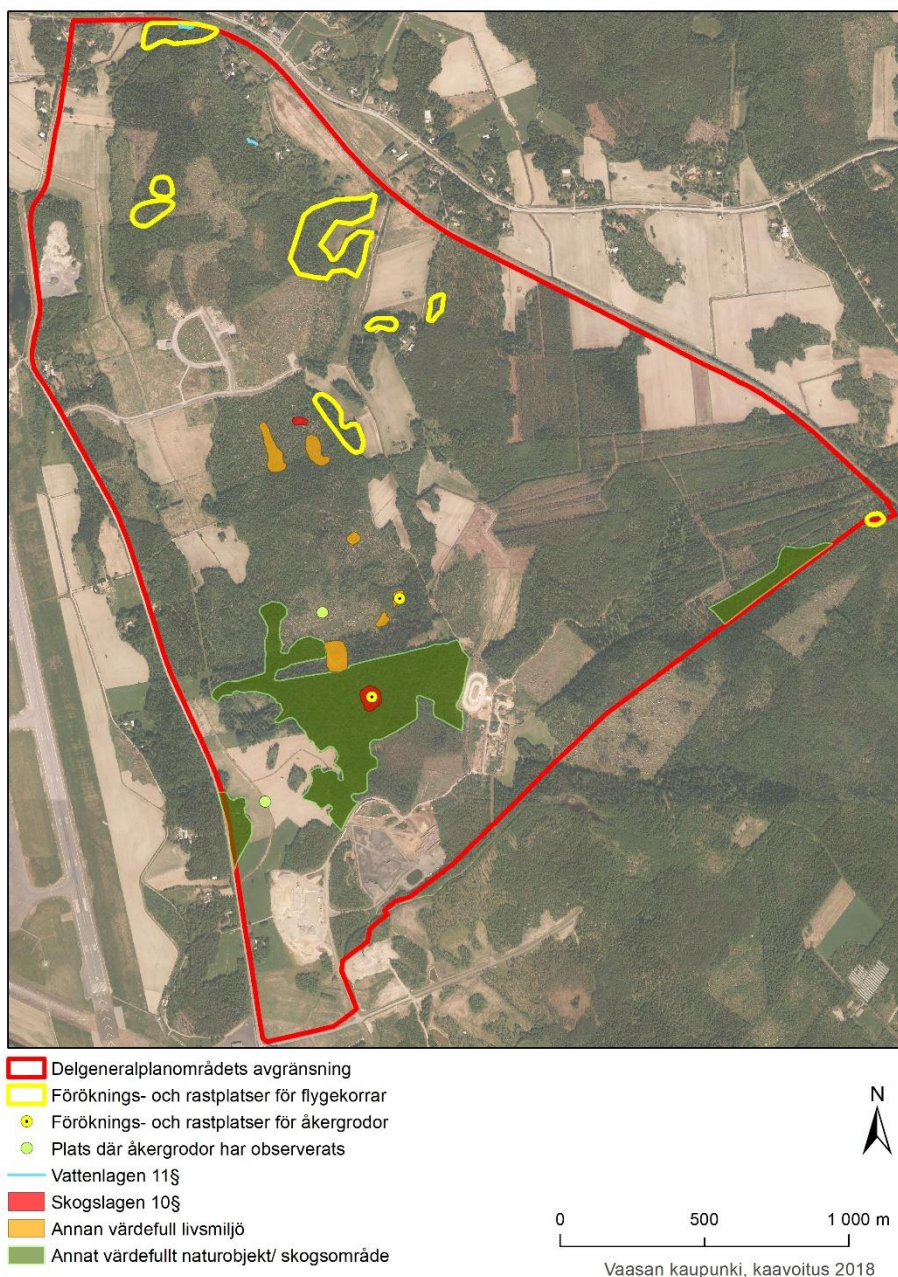


Bild 16. Sammandrag av objekt som är värdefulla enligt naturutredningarna.

3.3.2. Kulturmiljö och historia

Höstves bys historia

Största delen av Höstves by finns intill delgeneralplaneområdet men byns västra kant är delvis även belägen på planområdet. I Vasas kulturmiljöutredning (2010) berättas bland annat följande om Höstves historia:

Höstves by omnämndes skriftligen första gången på 1400-talet och var en del av Korsholm (till 1920-talet Mustasaari socken) fram till 1973 då byn blev en del av Vasa. Fram till 1950-talet var Höstves en jordbrukarby där det i nästan varje gård fanns åtminstone några djur. Från och med 50-talet blev det allt vanligare att byborna fick sin utkomst från andra näringar.

Den äldre bebyggelsen har varit samlad kring de backar som höjer sig som öar i åkerlandskapet. En av dessa backar, Högbacken, beboddes ännu in på 1900-talet av byns obesuttna. Flera av bondgårdarna i Höstves by är bevarade i ursprungligt skick. Några gårdar med huvudbyggnader och gårdsbyggnader finns kvar i sin helhet. Dessa finns främst på mindre backar öster om Högbacken. Den moderna bebyggelsen är jämnt utspridd och smälter för det mesta väl in i landskapet.

Byn har också präglats starkt av det korta avståndet till Gamla Vasa. Närheten till stadens centrum, fram till branden år 1852, gav de obesuttna goda försörjningsmöjligheter. Detta påverkade byns sociala struktur och följaktligen kulturlandskapet i byn, där det funnits ett stort antal backstugor. När järnvägen invigdes år 1883 blev det lättare för byborna att ta sig in till det nya Vasa på Klemetsö.

Höstvesvägen slingrade sig i tiderna mellan stugor och backar. Vägen har breddats och rätats ut i flera omgångar och numera rätt rak. Vägen är numera livligt trafikerad, även av tung trafik.

Byggd kulturmiljö av riksintresse

Planeringsområdets norra hörn är en del av en byggd kulturmiljö av riksintresse, Höstves bystråk. Objektet omfattar by, stugor, bondgård och väg. Området är till karaktären ett agrart landskap. Museiverkets beskrivning av objektet:

Byggnadsbeståndet utmed Höstves bystråk, Klockar-, Lassas- och Sabbelsbackens gårdar liksom Högbackens stugbostäder och deras placering avspeglar jordbrukssamhällets sociala hierarki.

Höstves by ligger vid den gamla landsvägen från Vasa till Lillkyro. Vägen stiger efter Grundfjärdens låglänta åkermark upp på bergknallen med byn. På vardera sidan om stråket ligger Högbackens kulturhistoriskt värdefulla stugor på trånga, steniga tomter.

Öster om dessa utmed stråket ligger Klockarbacken, Lassasbacken och Sabbelsbacken med sina allmogemässiga gårdstun. En av byns stamlägenheter ligger på södra sidan om den år 1883 färdigställda Seinäjoki-Vasa-banan.

De bebodda backarna utgörs av steniga holmar, som höjer sig över det omgivande odlingslandskapet. Åkrarna närmast backarna är små. Väster om bybebyggelsen ligger Grundfjärden, en för odling torrlagd tidigare havsvik.

Kulturlandskapsutredning

Långskogens kulturlandskap har inventerats i samarbete mellan Vasa stads stadsplanering och Österbottens museum år 2007 (Långskogen Kulttuurimaisemaintiraportti – kulturlandskapsinventeringsrapport). I inventeringen ingick samtliga bostadshus på inventeringsområdet inklusive ekonomibyggnader oberoende av ålder samt en del stenkonstruktioner från historisk tid.

I inventeringsrapporten konstateras:

Landskapsmässigt är områdets mellersta del skogbeklätt vattendelarområde, som omges av ett lägre dalområde i väster, norr och öster. Landskapet omkring Långskogen mitt i området består huvudsakligen av åker. Byggandet är ganska utspritt på jämn mark i åkerlandskapet. Endast ett par byggnadsgrupper finns högre upp på sluttningar.

Det inventerade området har närmast bestått av odlingsmark och skog. Det äldsta byggnadsbeståndet (byggt före krigen) finns i anslutning till Höstves bybebyggelse och dessa byggnader har värderats som byggnadshistoriskt värdefulla. Byggnaderna i området är huvudsakligen uppförda på 1950- och 1970-talen. Ingen byggnad eller byggnadsgrupp ansågs vid bedömningen vara värd någon skyddsbeteckning.

Vid inventeringen värderades en byggnad på planeringsområdet som byggnadshistoriskt värdefull. Lägenheten Södergårdet på adressen Södermansvägen 12 finns i utkanten av Höstves åkerlandskap. Bostadshuset har smal stomme och 1½ våning med frontonen mot vägen. Byggnaden har senare ändrats i strid med stilen, bl.a. har fönster bytts ut och en utbyggnadsdel byggts. Till gårdsmiljön hör en bod från 1800-talet och en lång ekonomibyggnad, som båda har sitt ursprungliga yttre bevarat.

Kulturlandskapsinventeringen från år 2007 täcker största delen av planeringsområdet.

Utredning om fornminnen

I kulturlandskapsutredningen beträffande Långskogen nämns tre stenmurar på delgeneralplaneområdet. De utgörs av objekten 6 (stenmur I, Kyan), 7 (stenmur II, Kyan) och 8 (stenmur på Södermans mark). Stenmurarna Kyan 1 och 2 är i Museiverkets register över fornlämningar klassificerade som fasta fornlämningar, eftersom det vid den tidpunkt när de skyddades inte var möjligt att skydda dem via planläggning. I kulturlandskapsutredningen nämns även två flyttblock, inventeringsobjekten 13 (flyttblock invid skogsväg) och 14 (flyttblock, Kyan).

Hösten 2017 gjordes en förberedande utredning inför fornminnesutredningen beträffande planeringsområdet. I utredningen utreddes med hjälp av kart- och arkivmaterial områdets fornlämningspotential och behovet av terrängundersökning. I den förberedande utredningen konstateras sammanfattningsvis:

Av flygbilderna framgår inget som tyder på någon fornlämning. Av laserskanningsmaterialet framgår tre strukturer som kan vara fornlämningar (kolmilor, rösen) men ingen annanstans framträder någonting annat som tyder på fornlämningar. Enligt gamla kartor över området har det inte funnits bebyggelse på området under historisk tid - enbart ängar på låglänt mark. Alldeles intill områdets norra gräns har det även funnits åkrar. Senare under 1900-talet har ängarna på baskartorna angivits som åkrar. I områdets nordvästra hörn har det sedan 1800-talet funnits ett hus. Några betydande vägar har inte funnits på området. De gamla landsvägarna österut och sydost om Vasa har inte gått på undersökningsområdet utan omedelbart norr om området och sydväst om det sydvästra hörnet. Genom området har gränser mellan två byar (Runsor, Höstves) och Vasa (Gamla Vasa) gått och vid den sydöstra kanten en sockengräns. Kända på området sedan tidigare är endast två gamla stenmurar (antagligen boskapsinhägnader från 1700-talet). Det är möjligt att det finns fler av dem på området.

Det finns fornlämningspotential på området (i förhållande till närregionen relativt liten potential). På området kan följande finnas som anses som fornlämningar:

- rösen från järnåldern eller andra gravrösen och boplatser (relativt liten möjlighet)
- stenkonstruktioner av tomting-typ (relativt liten möjlighet)
- gamla råmärken mellan byar
- gamla stenmurar

- *kolmilor (i laserskanningsmaterialet upptäckta "upphöjningar" – om det inte är rösen eller block).*"

Våren 2018 gjordes en terränggranskning på området tillsammans med Österbottens landskapsmuseums landskapsarkeolog. Vid terrängbesöket granskades de "upphöjningar" som identifierades vid den förberedande utredningen, flyttblocken och stenmurarna som klassificerats som fornlämningar. Slutresultatet av terrängbesöket var följande:

- "Upphöjningarna": Röse som består av stora stenblock och där de största stenarna eventuellt har framträtt vid laserskanningen. Föranleder inga åtgärder.
- Flyttblock: Ytterligare utredning behövs.
- Stenmurarna: Skyddsstatusen för Kyan 1 och 2 stenmurarna ändrades till "andra kulturarvsobjekt"

I fråga om flyttblocken begärdes ytterligare information av Geologiska forskningscentralen. Enligt erhållna uppgifter finns inga sådana objekt som kan klassificeras som geologiskt värdefulla på planeringsområdet. Därtill har våren 2018 diskussioner förts med en del invånare på området. Vid diskussionerna kom det fram att flyttblocket invid skogsvägen är känt som "Stormossasten", "Runsor storsten" och "Stormossa storsten". En invånare berättade att det vid en viss typ av väder hörs ett brus från stenen. Däremot erhöles inga ytterligare uppgifter om Kyan-flyttblocket.

Tilläggsutredningarna visar att både flyttblocken och stenmurarna i första hand bör bevaras. Stenmurarna anges som andra kulturarvsobjekt och flyttblocken anges som naturarvsobjekt. Under våren 2018 har flyttblock och stenmurar som ska bevaras på planområdet kartlagts, varvid deras exakta läge har fastställts med lägesdata.

Landskapsområde som är av intresse för landskapet

Åkerdalen i planeringsområdets nordvästra del hör till Norra Grundfjärdens område, som enligt landskapsplanen 2030 är värdefullt för landskapet eller regionen med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (bild 17). Enligt landskapsplanen 2030 ska bevarandet av de värden som hänför sig till kultur- och naturarvet främjas vid planering och användning samt byggande i området. I den detaljerade planeringen ska landskapsområdets och den byggda kulturmiljöns helhet, särdrag och tidsmässiga skiktning beaktas.

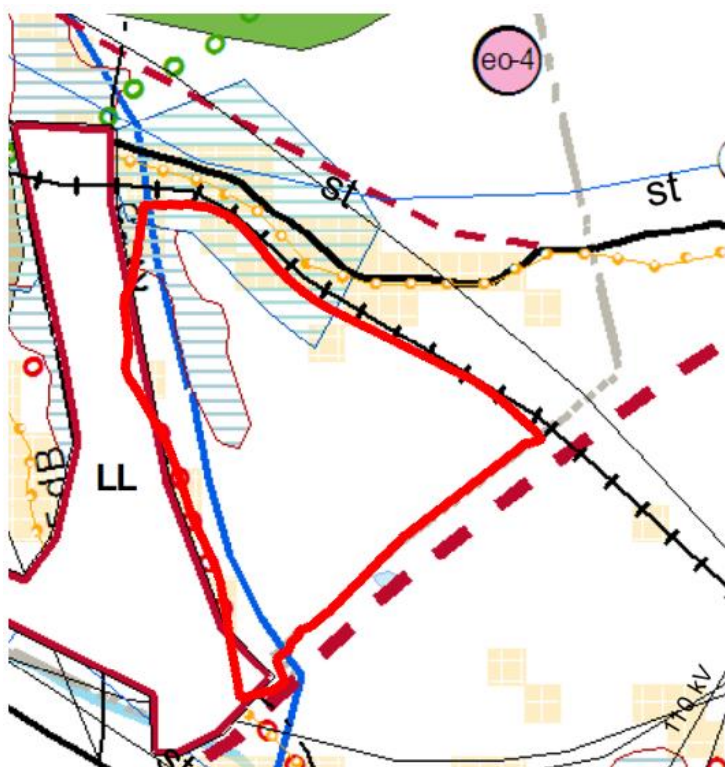


Bild 17. Utdrag ur landskapsplanen 2030, i vilken Norra grundfjärden är angiven med blått raster med röda konturer.

Även i utkastet till landskapsplan 2040 (bild 18) är Norra grundfjärden angiven som för landskapet värdefull kulturmiljö, för landskapet värdefullt kulturlandskap. Avgränsningen avviker en aning från landskapsplanen 2030 och sträcker sej i det nya utkastet endast till planområdets nordligaste del.

Enligt landskapsplaneutkastets planeringsbestämmelse bör det vid användningen av området säkerställas att kulturmiljö- och naturarvsvärdena bevaras. Vid mera detaljerad planering och byggande bör kulturmiljön som helhet, dess särdrag och tidsmässiga skikt beaktas så att de värden som ingår i den bevaras och området kan utvecklas. Målet bör vara att åkrarna på området bevaras öppna och i jordbruksanvändning. I beskrivningen över utkastet till landskapsplan 2040 konstateras att det vid general- och detaljplanering ofta är nödvändigt att precisera avgränsningen av områden när plannivån preciseras. Väsentliga ändringar bör motiveras och tas upp vid myndigheternas förhandlingar. På samtliga plannivåer är det viktigt att se till att lösningarna inte strider mot kulturmiljöernas särdrag och värden.

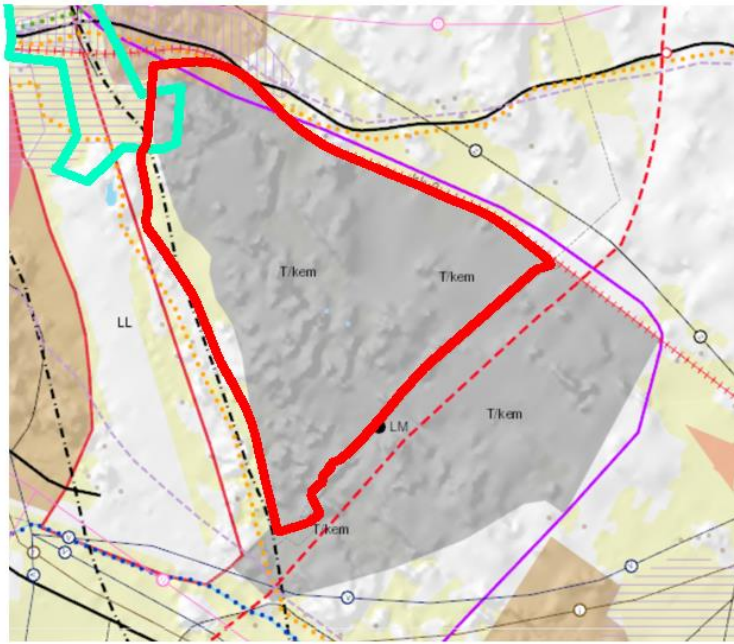


Bild 18. Utdrag ur utkastet till landskapsplan 2040, där Norra grundfjärdens avgränsning märkts ut med turkos linje.

Skillnaden mellan landskapsplanen 2030 och landskapsplaneutkastet 2040 beror på att Österbottens förbund under åren 2014–2015 har inventerat och gjort justeringar i fråga om de för landskapet värdefulla landskapsområden och byggda kulturmiljöer som ingår i Österbottens landskapsplan 2030. De områden som är anvisade i Österbottens landskapsplan 2030 är baserade på inventeringar under 1980-talet.

Under delgeneralplanearbetets gång har konstaterats att området Norra grundfjärdens värden finns på det område som anges i utkastet till landskapsplan 2040. Den del av Norra grundfjärdens område i delgeneralplaneområdets norra hörn som hör till Höstves bystråk och gränsar till bebyggelse är fortfarande värdefull och beträffande det området bör landskapsplanens bestämmelser fortfarande beaktas. I fråga om dalens södra del och i synnerhet den avslutande delen av dalen söder om Stenskogsvägen har däremot konstaterats i generalplanearbetet att där inte längre finns något direkt värdefullt och att den södra delen vid behov även kan anvisas för byggande.

3.3.3. T/kem-planutredning

Gaia Consulting Oy har på uppdrag av Vasa stad och Korsholms kommun gjort en T/kem-planutredning beträffande Vasaregionens storindustriområde 2017. I arbetet utreddes förutsättningarna för tillåtande av storskalig hantering och lagring av farliga kemikalier med planbeteckningen T/kem på utredningsområdet. Målet för utredningen är att producera tillräckligt med uppgifter för general- och detaljplanering beträffande batterifabriksprojektets konsekvenser för säkerheten för identifiering av eventuella placeringsområden. Utredningen är fokuserad på möjligheterna till sammanjämkning av olyckskonsekvenserna och de omgivande områdenas sårbarhet.

I utredningen konstateras att en batterifabrik kräver ett skyddsavstånd på 200 meter. En anläggning med små konsekvenser (exempelvis en värmecentral, en terpentinfabrik, en ytbehandlingsanläggning och en kiselbrickfabrik) kräver enligt utredningen 100 meters skyddsavstånd och en vad gäller konsekvenserna stor anläggning (exempelvis en stor kylanläggning, en cellulosa- eller

pappersfabrik och andra storskaliga anläggningar såsom en finkemifabrik, där stora mängder giftig gas behandlas) kräver ett skyddsavstånd på 600 meter. Skyddsavstånden är enligt utredningen relativt ovillkorliga i fråga om boende och känsliga objekt. På riskområdena kan en viss bebyggelse tillåtas men då måste särskild uppmärksamhet fästas vid befolkningens larm- och skyddsmöjligheter. I fråga om arbetsplatserna kan enligt utredningen däremot kortare skyddsavstånd tillämpas, eftersom man i allmänhet inte övernattar på arbetsplatser och de anställda kan utbildas och har evakueringsförmåga. Vid inomhusarbete skyddar byggnaderna de anställda.

För åkergrödnas och flygekorrnas del är det värsta scenariot beträffande placeringen av en batterifabrik en skogsbrand till följd av en olycka eller en explosion som faller träd (flygekorren) och förstörd levnadsmiljö. Ett tillräckligt skyddsavstånd för dessa är enligt utredningen ett tiotal meter från kvartersområdets kant. Ifall de betydande olycksscenarierna utgörs av läckage av giftig gas är skyddsavstånden längre. Då ska förekomsternas betydelse områdesmässigt bedömas i förhållande till den nytta som uppnås.

Följden av placeringen av produktionsanläggningar får inte vara att kulturhistoriskt värdefulla konstruktioner och objekt som är skyddade enligt fornminneslagen skadas för lång tid eller permanent. Enligt Säkerhets- och kemikalieverket Tukes anvisning kan vid behov föreskrifter eller anvisningar ges för att skydda kulturvärdena.

Infrastrukturerna tål enligt utredningen i regel betydligt större konsekvenser och därmed kan skyddsavstånden vara mindre. Beaktas bör närmast den väg som eventuellt i framtiden kommer att förena riksväg 8 med väg 717 sydost om granskningsområdet och olyckskonsekvenserna som berör den borde regleras senast i anläggningens layout-planeringsskede. Enligt utredningen finns inga särskilda krav i fråga om andra vägar, järnvägen, flygfältsområdet och ledningsgatorna utan rekommendationen är enligt utredningen minst några tiotal meters skyddsavstånd till objekt som medför fara.

I utredningen konstateras att det finns goda förutsättningar att med tillstånd av Tukes på området placera en anläggning som behandlar eller lagrar farliga kemikalier i stor skala. I sista hand är det dock Tukes som bedömer platsens lämplighet för placeringen i den kommande verksamhetsidkarens tillståndsansökningsprocess. I anläggningens förberedande planering preciseras storo-lycksscenarierna och placeras och planeras funktionerna så att nettoriskerna för de omgivande områdena blir godtagbara.

Räddningslagen förutsätter därtill att räddningsverket utarbetar en extern räddningsplan, om den industriella hanteringen och lagringen av farliga kemikalier är så omfattande att verksamhetsutövaren bör göra en säkerhetsutredning. I en extern räddningsplan anges de åtgärder med vilka olyckor och följderna av dem kan begränsas och hanteras tillräckligt effektivt.

3.3.4. Miljökonsekvensbedömning

Vasa stads mål är att göra det möjligt att placera en modern storskalig batterifabrik i Långskogen. Enligt MKB-lagen (252/2017) och MKB-förordningen (277/2017) förutsätter en anläggning av typen batterifabrik ett miljökonsekvensbedömningsförfarande. Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma bolag NLC Vasa har beställt första delen av miljökonsekvensbedömningsförfarandet av Gaia Consulting Oy, det s.k. programmet för miljökonsekvensbedömning, som är under arbete jämsides med delgeneralplanen. I programmet för miljökonsekvensbedömning beskrivs olika alternativ för genomförande av projektet och miljöns nuläge samt presenteras en plan över de miljöutredningar som behövs och om hur miljökonsekvenserna av de olika alternativen för genomförande av projektet kommer att bedömas.



Bild 19. Exempel på projektets konsekvensområden på olika nivåer.

För miljökonsekvensbedömningsprogrammets del ordnades ett möte för allmänheten i januari 2018 för att möjliggöra delaktighet och information om projektet. Tema för mötet var både miljökonsekvensbedömningsprogrammet och planläggningen i anslutning till projektet, dvs. på Vassas sida delgeneralplaneutkastet för Långskogen och för Korsholms del utkastet till delgeneralplan och detaljplan för Granholmsbacken. Mötet ordnades i form av en utställning och s.k. öppet hus med infopunkter om projektet och planläggningens olika delområden. Därtill presenterades projektet kort på mötet och i samband med det kunde åhörarna ställa frågor.

Efter miljökonsekvensbedömningsprogrammet utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning, i vilken miljökonsekvenserna av projektets olika genomförandealternativ bedöms på det sätt som beskrivs i programmet. Tidtabellen för miljökonsekvensbeskrivningen övervägs ännu.

3.3.5. Utredningar om trafiken

Gaia Consulting Oy har i miljökonsekvensprogrammet preliminärt uppskattat de trafikmängder som batterifabriker av olika storleksklasser medför. Antagandet har varit att transporterna sker på landsväg. Landsvägstransportkapaciteten har antagits vara 40 ton. Importen av råvaror och exporten av slutprodukter har uppskattats sannolikt ske huvudsakligen via havet. Kemikaliehamnar nära batterifabrikerna är utöver Vasa hamn hamnarna i Torneå, Björneborg, Raumo och Karleby. För det större genomförandealternativets del (100 GWh) har uppskattats att transporterna av råvaror, slutprodukter och avfall totalt skulle medföra ca 55 transporter per dygn. I det mindre genomförandealternativet (50 GWh) skulle transporterna vara hälften av det. Trafiktransporterna på fabriksområdet och de mest betydande trafiklederna förorsakar buller, vibrationer och vanliga luftutsläpp i trafiken, såsom koldioxidutsläpp, NO_x-utsläpp och utsläpp av små partiklar. De slutliga logistiklösningarna är beroende av den som genomför investeringsprojektet och det slutliga projektets skala samt kommunernas och områdets trafikledslösningar.

En del av transporterna kan gå via järnväg och en del via landsväg med tunga transportfordon. Därtill medför batterifabriksverksamheten, dvs. de anställda och besökare, ökad persontrafik på området. Batterifabrikens trafikmässiga konsekvenser preciseras under miljökonsekvensbedömningsprocessens gång.

Sitowise gjorde en trafikutredning beträffande Långskogen och Granholmsbacken 2018 som bakgrundsutredning för delgeneralplanerna och detaljplanerna. Utredningen innehåller trafikprognoser för delgeneralplaneområdena, angivandet av landsvägsnät och internt gatunät i form av stegvis utveckling, behoven av utveckling av vägnätet och trafikmässiga konsekvenser. Därtill har både fotgängar- och cykelvägsnätet samt kollektivtrafiken undersökts. Undersökningen uppdaterades i september 2018 efter att planförslaget varit till påseende.

Enligt utredningen kan trafiknätet förverkligas stegvis i och med delgeneralplaneområdenas utveckling. De stegvisa trafiknäten presenteras på bild 20 och 21. Första skedets måltidpunkt är åren 2020-2025, varvid 4 500 personer arbetar på delgeneralplaneområdena. Andra skedets mållår är 2030, varvid 6 500 personer arbetar på områdena. I målsituationen år 2040 arbetar 8 500 personer på området. Enligt utredningen är det skäl att undersöka kollektivtrafikens möjligheter närmare i framtiden när antalet arbetsplatser ökar till över 5000. Färdsättsfördelningen i fråga om trafiken i Österbotten är exceptionell jämfört med resten av Finland, dvs. personbilstrafikens andel är exceptionellt stor i regionen. I Österbotten görs 65 % av resorna med personbil, medan motsvarande andel i hela Finland är 58 %.

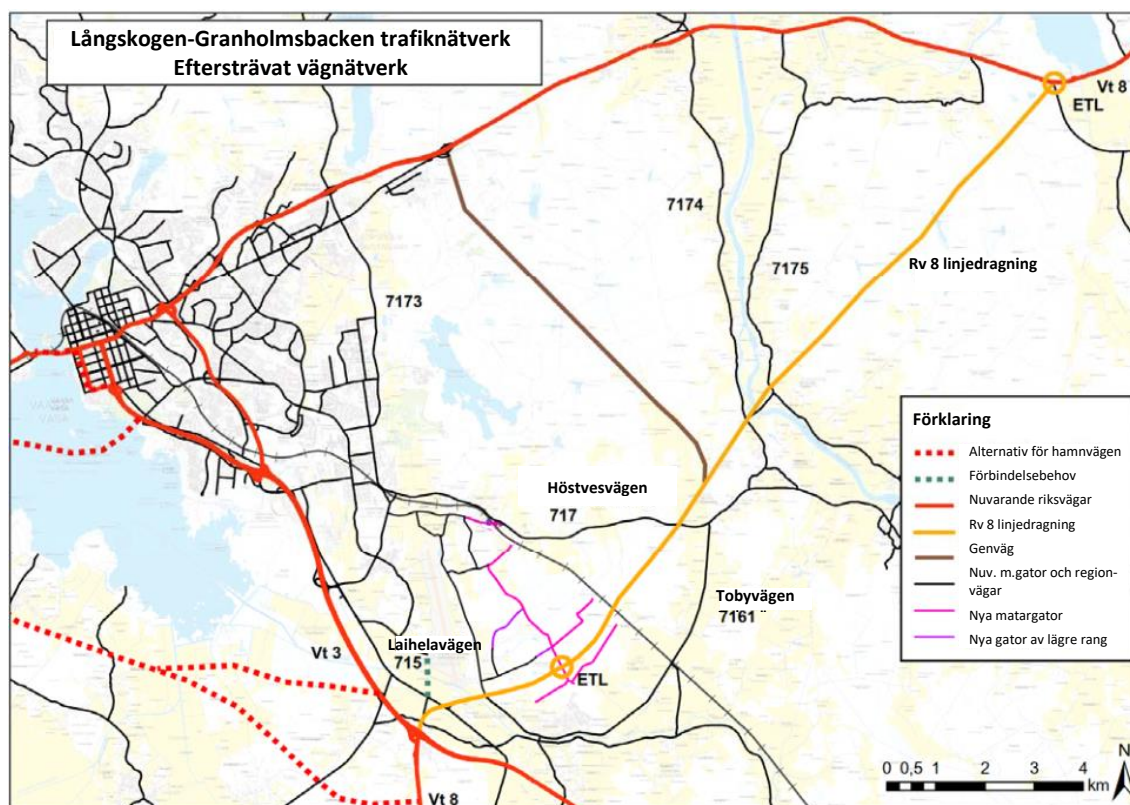


Bild 20. Eftersträvat vägnät där förbindelserna till riksväg 3 och 8 syns.

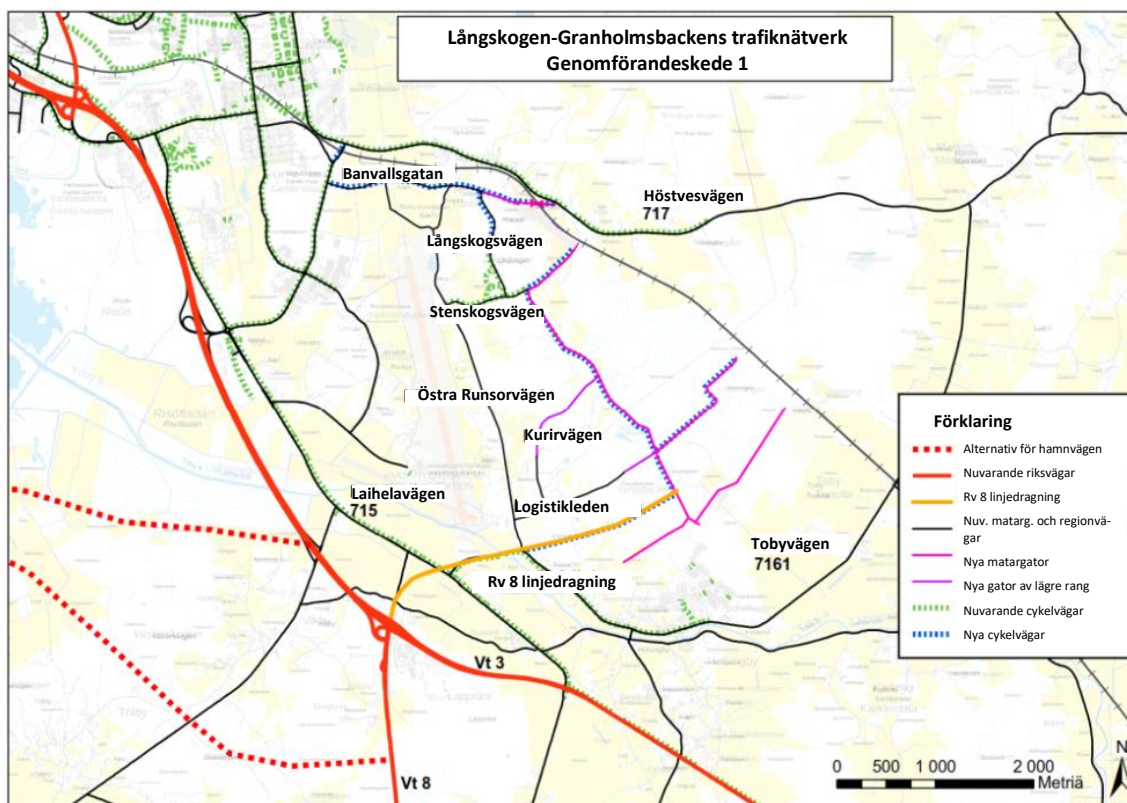


Bild 21. Vägnät i första skedet (ungefär åren 2020-2025)

I trafikutredningen har trafikprognoser gjorts för markanvändning av olika stor omfattning så att arbetsplatsmängderna på planområdena är antingen 4500, 6500 eller 8500 arbetsplatser. Därtill har en prognos gjorts för trafikmängderna år 2040 utan någon ny markanvändning. Som grundläggande uppgift i jämförelsen av trafikallstringen vid stegvis genomförande har använts 3500 arbetsplatser.

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

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

3.3.6. Spårterminalutredning

Vr Track Oy och Ramboll Liikennejärjestelmä Oy (tidigare Liidea Oy) redde år 2012 ut möjligheterna att förverkliga ett spårterminalområde på planeringsområdet. Utredningen gjordes i samband med planläggningen av NLC Vasa-området, dvs. Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma logistikcentrum. 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 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.

I utredningen undersöktes även möjligheterna att flytta virkesterminalfunktionerna i Vasklot till området. I utredningen konstaterades att placeringen av virkesterminalfunktioner på samma område som andra varuterminaler för spårtrafik medför små kostnadsfördelar i fråga om genomförandet av terminalerna: det totala antalet växlar minskar och gör det möjligt att använda samma spår vid växlingen av lok. Råvirkesterminalen ska enligt utredningen i regel dimensioneras utgående de nuvarande volymerna i Vasklot (ca 100 000 m²/år) och det här skulle förutsätta att lastningsspåret är minst 550 meter långt.

Slutresultatet av utredningen var en lösningsmodell som hade uppgjorts med beaktande av randvillkoren och där ett terminalområde för logistikens transporter av stora enheter och projekttransporter kan förverkligas separat från virkesterminalfunktionerna. Placeringen av virkesterminalfunktionerna i riktning med huvudbanan konstaterades vara funktionellt bäst och primärt alternativ.

I utredningen hade även en eventuell förlängning av industrispåret till flygstationen beaktats. Konstaterades att en sådan enligt en preliminär bedömning är tekniskt möjlig men att det sannolikt inte finns några tillräckliga trafikmässiga och ekonomiska grunder för den.

I utredningen konstaterades att det inom planläggningen finns behov av beredskap för förverkligande av en logistikterminal och virkeslastningsterminal samt ett industrispår utgående från den valda genomförandemodellen. Ett förverkligande i riktning med huvudbanan skulle förutsätta att man på Vasas och Korsholms sida bereder sig på förverkligandet av en spårterminal och eventuellt även en vägförbindelse.

Den i utredningen angivna översiktsplanen för förverkligandet av ett logistikcentrum på järnvägsterminalområdet (bild 22) bör beaktas vid utarbetandet av delgeneralplanen för Långskogen.

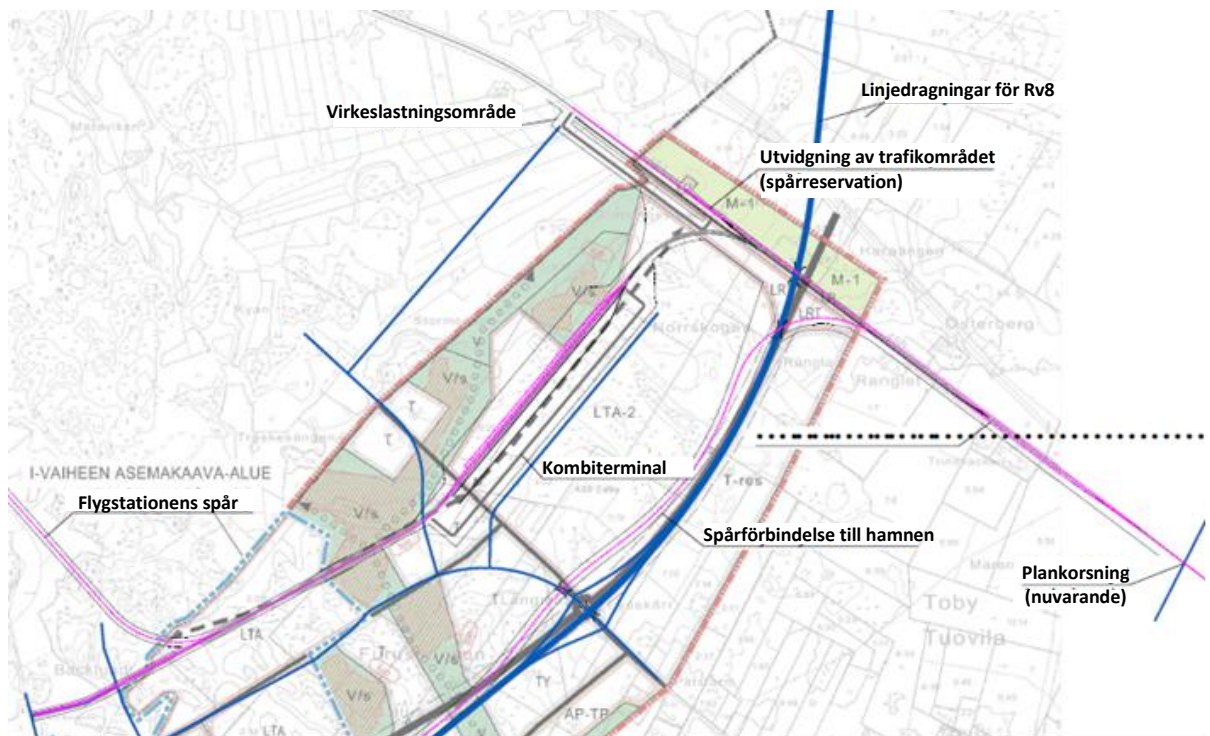


Bild 22. Områdesreserveringsbehov

3.3.7. Dagvattenutredning

FCG Design och planering Ab har våren 2018 utarbetat en dagvattenutredning och -plan för Långskogen och Toby. Inom arbetet gjordes först en granskning av nuläget, där avrinningsområdena och strömningsrutterna är angivna och områdets nuvarande markanvändnings hydrologiska drag har bedömts. Efter det gjordes hydrologiska granskningar av en situation i enlighet med den planerade markanvändningen. Det har konstaterats att det finns sådana objekt på området som är betydelsefulla med tanke på naturskyddet (flygekorrområden, åkergrödor och bäckfåror i naturtillstånd). Avsikten med arbetet var att föra fram de dagvattenbehov som den planerade markanvändningen medför med beaktande av områdets särdrag och att göra upp en plan för minimering och förebyggande av skadliga dagvattenkonsekvenser.

I nuläget har området varit nästan helt obebyggt skogs- och jordbruksområde och i och med byggandet skulle det bli omfattande industriområden på området. Det här har oundvikligen konsekvenser för dagvattenmängden och -kvaliteten. I och med byggandet försvinner naturliga för dag- och ytvatten reserverade områden och strömningsrutter och dagvattenströmmarna ökar. De funktioner som är planerade på områdena kan även medföra betydande förorening av dagvattnet. Särskilda utmaningar för dagvattenhanteringen medför det att det finns naturvärden som ska skyddas på planområdena och som borde förbli i naturtillstånd.

Hanteringen av dagvattnet på planområdena ska enligt utredningen huvudsakligen ske på tomtarna och i kvarteren. Det här är motiverat på grund av att tomtarna och dagvattenmängderna på dem är så pass stora att det inte är möjligt att reservera tillräckligt omfattande områden för dagvattenhantering på allmänna områden. På området har planerats industri- och bl.a. kemiindustriområden, och därför är det möjligt att dagvattnet förorenas. Därtill finns det sådana naturvärden på planeringsområdets grönområden som bör bevaras, och därmed kan eventuellt förorenade och stora dagvattenmängder inte som sådana ledas till dessa grönområden.

Som dimensioneringskrav för de tomt- och kvartersspecifika hanteringsåtgärderna har i utredningen föreslagits dimensioneringen $2 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$, vilket motsvarar en regnmängd på 20 mm och exempelvis regn 1/5a 1 h. Dagvattenhanteringsåtgärderna är dimensionerade så att med ovan nämnda dimensioneringsregn kan dagvattenströmmarna jämnas ut till den nuvarande nivån. Tomtaktörerna bör åläggas att göra upp en tomtspecifik dagvattenplan i enlighet med den ovan nämnda dimensioneringsgrunden.

För området har utarbetats en översiktlig massagranskning och höjduppgifterna från den har utnyttjats vid utarbetandet av dagvattenplanen. Höjdnivåerna kommer att preciseras i samband med byggnadsplaneringen av området, varvid även dagvattenplanen bör preciseras och vid behov uppdateras.

Vasa Vatten och Vasa stads Kommunteknik har tillsammans utarbetat en översiktsplan för vattentjänsterna för Långskogens företagsområde (1.11.2010). Planen gäller en större del av delgeneralplanområdet och är baserad på områdesstrukturutredningen i fråga om Långskogens företagsområde. Planen måste delvis ändras utgående från denna delgeneralplan.

3.4.2. Energiförsörjning

I närheten av planeringsområdet öster om järnvägen går EPV Alueverkko Oy:s 110 kV:s kraftledningar Vasklot–Toby 1 och 2. Kraftledningarna ligger inte på planeringsområdet. I närheten av planeringsområdet finns även två elstationer av olika storleksklass, Runsor och Toby.

Under planarbetets gång har storindustriområdets kommande elbehov och ordnandet av det diskuterats med Vasa Elnät Ab, EPV och Fingrid Oyj. Gemensamt har konstaterats att byggandet av två 110 kV:s luftledningar på området bör säkerställas från Toby elstation genom delgeneralplaneområdet Granholmsbacken i Korsholm och genom området Långskogen från söder till norr och tillbaka till kraftledningen från Toby till Vasklot öster om planområdet. Därtill kommer det eventuellt att behövas en större elstation på Långskogens planområde (ca 100 m x 150 m) och en eller två mindre (ca 40 m x 80 m).

Ledningsområdet för en 110 kV:s kraftledning består av en 26 meter bred ledningsgata och på vardera sidan om det tio meter breda kantzoner. Ledningsgatan är belagd med byggförbud och där får inga sådana åtgärder vidtas som riskerar elöverföringen. I randzonerna är trädens växthöjd begränsad. Ifall två 110 kV:s kraftledningar byggs parallellt behövs ett totalt 60 meter brett ledningsområde.

4. Mål för planeringen

Delgeneralplaneprojektet har startat med anledning av batterifabriksprojektet. Investerare söker globalt platser, där ett ekosystem och en helhet kan förverkligas som gör det möjligt att på ett tryggt och ekonomiskt lönsamt sätt producera batterier. Vasa har som mål att locka sådana investeringar till det nya storindustriområdet.

Planområdets läge är valt så att det möjliggör etablering av ett tillräckligt stort storindustriområde. På området finns relativt lite värdefulla och känsliga objekt. Därtill är området på ett fördelaktigt sätt beläget nära regionens centrum och befintlig samhällsstruktur, och mycket lättillgängligt med olika färd sätt. Riksvägsnätet finns i områdets närhet och den planerade nya sträckningen för rv 8 går genom storindustriområdet på Korsholms sida. Därtill finns en internationell flygplats invid området och på den andra sidan gränsar planområdet till järnvägen mellan Vasa och Helsingfors, även avståndet från planområdet till Vasa hamn är kort. Området är även i Vasa generalplan 2030 anvisat huvudsakligen för industri- och lagerbyggande.

Huvudsakligt mål för delgeneralplanearbetet är att göra det möjligt att placera kemisk industri på området och att utveckla området Långskogen som arbetsplats- och industriområde. Primärt mål för planen är att göra det möjligt att placera en batterifabrik på området men ett önskemål med planen är också att möjliggöra placering av anknyttande funktioner och annan industri, såsom underleverantörers etablering, på området.

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.

Ett viktigt mål är utöver att beakta industrins behov även att trygga naturvärdena. Ett mål är också att värna om områdets kulturhistoriska värden och kulturmiljövärden.

Planeringen genomförs i tätt samarbete med Korsholms kommun, där beredningen av en delgeneralplan och detaljplan för Granholmsbacken pågår jämsides. Delgeneralplaneområdena Långskogen och Granholmsbacken bildar tillsammans det nya storindustriområdet.

5. Planeringens olika skeden och växelverkan

5.1. Anhängiggörande

Planläggningsbeslut om utarbetande av en delgeneralplan för Långskogen fattades 27.6.2017 (stadsstyrelsens planeringssektion). Efter att planen blev anhängig utarbetades ett program för deltagande och bedömning som var framlagt under perioden 29.6–11.8.2017 i Vasa stads Tekniska verket (anslagstavlan på andra våningen) och på Vasa stads webbplats. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla.

Sju utlåtanden och fem åsikter om programmet för deltagande och bedömning lämnades in. Planens mål och programmet för deltagande och bedömning behandlades vid beredningsskedets myndighetsmöte 19.6.2017.

5.2. Beredningsskede

Utifrån utgångsmaterialet, utredningarna och planeringsmålen utarbetades ett planutkast. Stadsstyrelsens planeringssektion godkände delgeneralplaneutkastet 28.11.2017. Planutkastet var framlagt 9.1–7.2.2018. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla.

Ett gemensamt informationsmöte ordnades 11.1.2018 i Futura I i Runsor med Korsholms kommun och NTM-centralen. På mötet presenterades utöver utkastet till delgeneralplan för Långskogen även utkasten till delgeneralplan och detaljplan för Granholmsbacken i Korsholms kommun samt miljökonsekvensbedömningsprogrammet för Vasas och Korsholms ackumulatorfabriksprojekt.



Bild 24. Utkastet till delgeneralplan, framlagt 9.1–7.2.2018.

Intressenterna hade möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet under tiden för framläggandet. Åsikten skulle skickas skriftligt till Vasa stad innan tiden för framläggandet gått ut. Om utkastet begärdes även preliminära utlåtanden från berörda myndigheter. Elva utlåtanden och åtta åsikter om planutkastet lämnades in. Den inlämnade responsen behandlades och bemötanden utarbetades.

I utlåtandena lyftes bl.a. utredningsbehovet av trafik, dagvatten och fornminnen fram samt behovet att komplettera konsekvensbedömningen. Dessutom lyftes det eventuella behovet av ett stickspår till flygfältet i framtiden och betydelsen av samarbetet gällande planläggningen av storindustriområdet med Korsholm fram.

I åsikterna önskades bl.a. noggrannare naturinventeringar och att järnvägen skulle flyttas. Dessutom lyftes de speciella krav som närheten till flygfältet medför för dagvattenslösningarna fram. I åsikterna fördes även fram oron för att den ekologiska korridoren inte skulle räcka till.

Utlåtandena och åsikterna samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

5.3. Förslagsskedet

Planförslaget utarbetades utifrån den respons som inlämnats om planutkastet och de uppgifter som preciserats. Följande ändringar gjordes:

- Ett riktgivande område för kraftledning lades till på planområdet vilket möjliggör byggandet av två 110 kV:s kraftledningar till området från Toby elstation.
- Gatan längs med järnvägen togs bort då den ansågs onödig samtidigt som den skulle vara dyr att förverkliga intill järnvägen.
- Fornminnesobjekten (stenmurarna) ändrades till objekt som ska bevaras (annat kulturarvsobjekt) i enlighet med resultaten från utredningen.
- Två flyttblock lades till i planen som objekt som ska bevaras (naturarvsobjekt).
- Avgränsningen för det för landskapet värdefulla landskapsområdet justerades enligt utkastet till Österbottens landskapsplan 2040.
- Iuo-objekten granskades och områdesavgränsningarna ändrades i enlighet med de uppdaterade uppgifterna.
- T/kem-kvarterens gränser granskades.
- Ett jord- och skogsbruksområde lades till mellan Banvallsgatan och T-kvarteret intill Långskogsvägen så att T-kvarteret inte skulle komma ända ut till Banvallsgatan. Skogsremsan fungerar även som ett skyddsområde mellan industriområdet och de bostäder som ligger norr om Banvallsgatan.
- Bestämmelserna för T- och T/kem beteckningarna kompletterades bl.a. på så sätt att byggnader och nätverk som behövs för elöverföring och för produktion av värme- och kylenergi får placeras på tomtområdena.
- Planens allmänna bestämmelser kompletterades angående dagvatten och flyghinder.

Stadsstyrelsens planeringssektion godkände 26.6.2018 förslaget till delgeneralplan och det hölls framlagt 1–31.8.2018. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på stadens webbplats och på stadens officiella anslagstavla. Ett gemensamt informationstillfälle ordnades 8.8.2018 tillsammans med Korsholms kommun. På tillfället presenterades förutom förslaget till delgeneralplan för Långskogen detaljplaneförslaget för Långskogens storindustriområde samt Korsholms kommuns förslag till delgeneral- och detaljplaner för Granholmsbacken.

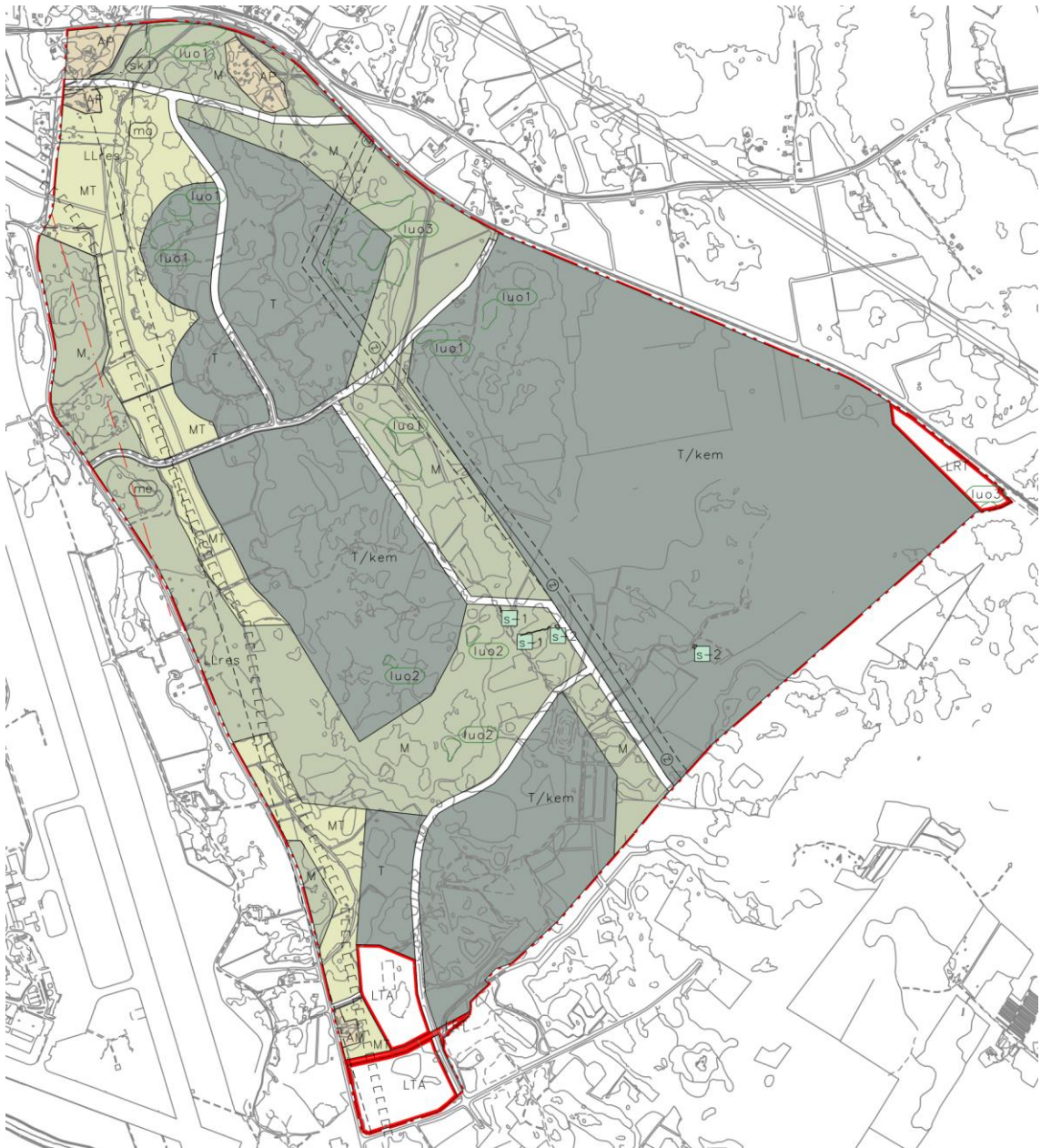


Bild 25. Förslag till delgeneralplan, framlagt 1–31.8.2018.

Intressenterna hade rätt att lämna in en skriftlig anmärkning om planförslaget. Anmärkningen skulle framföras skriftligt till Vasa stad innan utgången av tiden för framläggandet. Utlåtanden om förslaget till delgeneralplanen begärdes från berörda myndigheterna. Den inlämnade respon- sen behandlas och bemötanden till den utarbetades. Nio utlåtanden och sex åsikter om planför- slaget lämnades in.

I utlåtandena fördes främst fram att man var nöjd med planförslaget och det konstaterades att de saker som framkommit tidigare i planprocessen hade beaktats tillräckligt. Räddningsverket lyfte fram behovet av att säkra en räddningsväg till T/kem-kvartersområdet från två håll istället för den borttagna gatan. NTM-centralen lyfte fram behovet av att komplettera trafikutredningen och önskade att bl.a. planprocessen, den inlämnade respon- sen och gjorda ändringar skulle besk- rivas noggrannare i planbeskrivningen. Vaasan ympäristöseura - Vasa miljöförening r.y. föreslog i sin anmärkning att områdets naturvärden skulle beaktas noggrannare och föreslog bl.a. att

planbeteckningarna för skogsområdena skulle ändras samt att den ekologiska korridoren som går genom området skulle breddas.

Utlåtandena och anmärkningarna samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

Den inlämnade responsen behandlades vid ett myndighetssamråd enligt 66 § MBL i delgeneralplaneprojektets förslagsskede 5.9.2018. Samrådet konstaterade bl.a. att naturaspekterna har beaktats tillräckligt och att trafikutredningen kompletteras.

På basen av utlåtandena och anmärkningarna gjordes följande ändringar:

- Trafikutredningen uppdaterades enligt NTM-central i Södra Österbottens utlåtande.
- Planbestämmelsen för T/kem kompletterades med behovet av att ordna en räddningsväg.
- ma-områdets avgränsning togs bort från plankartan och bestämmelsen ändrades till en allmän bestämmelse. En eventuell ändring av områdesavgränsningen i landskapsplanen ansågs bäst kunna beaktas på detta sätt.
- Ett placeringsområde för flygaska lades till på T/kem-kvartersområdet. Med tillägget strävas efter att säkerställa den nuvarande verksamhetens fortsättningsmöjligheter på området i enlighet med det i kraft varande miljötillståndet samtidigt som huvudanvändningsändamålet reserveras för T/kem-verksamhet.
- Jord- och skogsbruksområdet (M) ändrades för gammelskogens del till jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden (MY).
- Planbeskrivningen kompletterades med en beskrivning av planprocessen, ett sammandrag av de ändringar som gjorts i olika skeden och ett sammandrag av den respons som lämnats in under processens gång.

5.4. Godkännande

Delgeneralplanen godkänns av Vasa stadsfullmäktige. Protokollet om beslutet att godkänna planen läggs fram offentligt. Från och med framläggandet börjar en 30 dagar lång besvärstid under vilken det är möjligt att söka ändring i beslutet om att godkänna planen genom att överklaga beslutet till förvaltningsstolen och vidare till högsta förvaltningsdomstolen. I övriga fall vinner planen laga kraft efter besvärstiden, på den dag då staden har kungjort offentligt att planen godkänts.

5.5. Växelverkan

5.5.1. Intressenter

I planläggningsarbetet tillämpas en process för utarbetande av en generalplan genom växelverkan i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Om framskridandet av planarbetet informeras genom tidningskungörelser, på Vasa stads officiella anslagstavla och på stadens webbplats.

Intressenter är enligt 62 § i MBL områdets markägare, myndigheter och samfund samt de vars boende, arbete eller övriga förhållanden kan påverkas avsevärt av planändringen samt de myndigheter och samfund vars verksamhetsområde behandlas vid planeringen. Intressenterna har

möjlighet att framföra åsikter och anmärkningar under tiden för framläggandet (under 30 dagar) i planutkasts- och planförslagsskedet.

I programmet för deltagande och bedömning har följande intressenter fastställts:

Myndighetsintressenter: Närings-, trafik- och miljöcentralerna i Södra Österbotten och Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens polisinrättning, Österbottens museum, Trafikverket, Västra och Inre Finlands Regionförvaltningsverk, Säkerhets- och kemikalieverket Tukes, Försvarsmakten, de kommuner som är rågrannar, stadens sakkunnigmyndigheter och affärsverk och Vasa Elnät Ab.

Övriga intressenter: Anvia Abp, Caruna, EPV, Finavia Abp, Fingrid Abp, NLC Vaasa, Oy Vaasa Parks Ab, Österbottens handelskammare, Vasaregionens Utveckling Ab Vasek, Vasa Elektriska Ab, Vasa miljöförening rf, Vaasan Yrittäjät ry, Vaskiluodon Voima Oy och Österbottens företagarförening rf.

5.5.2. Myndighetssamarbete

Planens mål behandlades under ett myndighetssamråd som ordnades i delgeneralplanens startskede 19.6.2017. Ett myndighetssamråd i delgeneralplaneprojektets förslagsskede ordnades 5.9.2018. Myndighetssamråden har varit gemensamma med Korsholms delgeneralplan för Granholmsbacken.

I samband med batterifabriksprojektet har det ordnats flera myndighetsarbetsmöten. I mötena har deltagit utöver de myndigheter som är betydande med tanke på projektet även representanter för planläggningen vid Vasa stad och Korsholms kommun.

Utlåtanden om planutkastet och planförslaget har begärts av de myndigheter som nämns i kapitel 5.5.1. En sammanfattning av utlåtanden och de ändringar och kompletteringar som gjorts i planhandlingarna på basen av dessa presenteras i kapitel 5.2 och 5.3. Utlåtandena, åsikterna och anmärkningarna samt därtill hörande bemötande finns som bilaga till delgeneralplanen.

6. Redogörelse för delgeneralplanen

6.1. Storindistriområdet som helhet

Delgeneralplaneområdet för Långskogen bildar tillsammans med delgeneralplaneområdet Granholmsbacken i Korsholm ett omfattande enhetligt nytt industri- och arbetsplatsområde, vars gatunät och kvartersområden fortsätter över kommungränsen. Delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken möjliggör ett regionalt betydelsefullt arbetsplatsområde.

Planeringsområdet ligger söder om Höstves by, öster om Gamla Vasa, Runsor och Vasa flygplats. Planen utvidgar Vasa stads samhällsstruktur österut från Runsor. Funktionellt sett ansluter Långskogens område väsentligt till företagsparken Vaasa Airport Park intill Vasa flygplats och den södra infartsvägen. I Vaasa Airport Park finns i nuläget cirka 200 000 m² verksamhetsutrymme. Med tanke på samhällsstrukturen har flygplatsområdet en omfattande hindereffekt på grund av sitt läge. I öst gränsar planeringsområdet till Vasa–Seinäjäki-banan som också bildar en omfattande hindereffekt i den östra kanten av planeringsområdet.

I delgeneralplaneutkastet för Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Toby i Korsholm förenas områdena och bildar ett enhetligt nytt industri- och arbetsplatsområde, där gatunätet fortsätter på bägge sidorna om kommungränsen. Planen sammanbinder Vasas och Korsholms samhällsstruktur som i nuläget till den här delen skiljs åt av Långskogen och det jord- och skogsbruksdominerade området Granholmsbacken. Byggandet av området är en del av landskapsplanens mål beträffande Vasas utvecklingskorridor, med beteckningen anvisas ett enhetligt samhällsstrukturområde som bildar landskapscentrumets kärnområde. Enligt landskapsplanen finns det ett behov av kommunal samverkan vid områdesplaneringen och projektsamordningen i området. Trots hinderinverkningarna är området trafikmässigt lättillgängligt för både bilister, cyklister och fotgängare. Det är dock inte särskilt sannolikt med lätttrafik i större utsträckning till området i och med att avståndet till bebyggelse är långt. I nuläget finns inte någon efterfrågan på kollektivtrafik till området men det går bra att anknyta det till kollektivtrafik när förverkligande blir aktuellt.

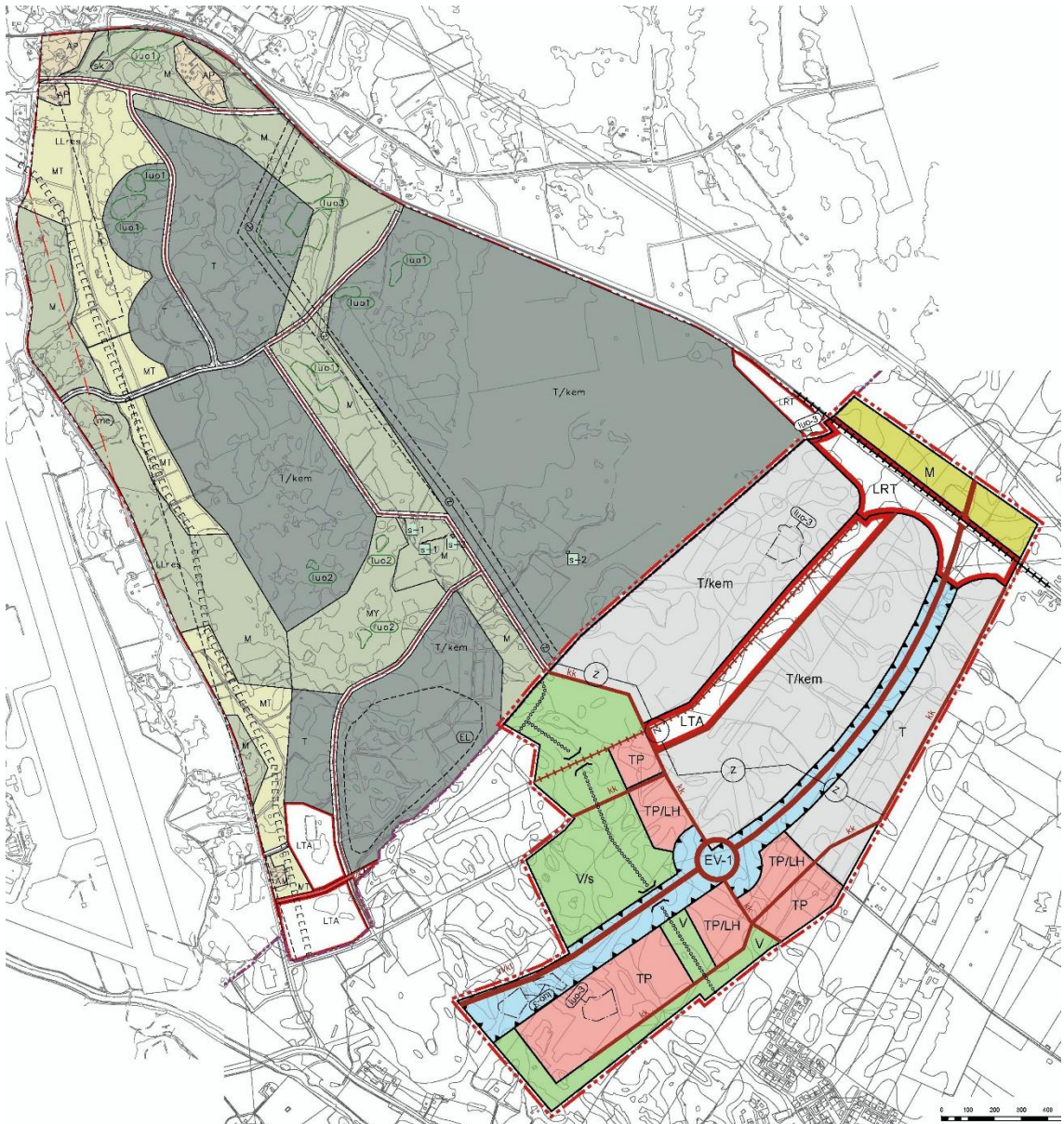


Bild 26. Sammanställning av delgeneralplaneförslagskartorna för Långskogen och Granholmsbacken.

6.2. Planens allmänna motiveringar

Planens lösningar baserar sig på de mål som fastställts i planarbetet, på de planer och utredningar som styr den samt på annat utgångsmaterial. I enlighet med målen i delgeneralplanen inriktar sig planens lösningar på beaktande av placeringsbehoven i fråga om kemisk storindustri. Med delgeneralpanelösningen möjliggörs skapandet av tusentals nya arbetsplatser på området, vilket skulle innebära förstärkning av hela Vasaregionens livskraft och dragningskraft.

6.3. Boende

På delgeneralplaneområdet anvisas ingen ny bosättning. Den befintliga bosättningen är i planen angiven antingen som småhusdominerat bostadsområde (AP) eller område för lantbrukslägenheter driftscentrum (AM). Avsikten är inte att utöka boendet på delgeneralplaneområdet men den befintliga bosättningen tryggas. Undantag utgör ett bostadshus vid Byängsvägen där området i delgeneralplanen ändras till industriområde samt de bostadshus vid Östra Runsorvägen som ligger innanför flygtrafikens reservområde (LLres). I fråga om bebyggelsen har inga ändringar gjorts jämfört med gällande Vasa generalplan 2030.

6.4. Arbetsplatser och service

I delgeneralplanen är stora områden anvisade för industriändamål. Industriområdena bör detaljplaneras, varvid tomtexploateringen bör vara högst $e=0,3$.

De industri- och lagerområden där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier (T/kem) får placeras omfattar i planen totalt ca 2 300 000 m², vilket möjliggör byggande som omfattar ca 700 000 m² vy. På dessa områden kan förläggas verksamhet som berörs av EU-direktiv 96/82/EG om åtgärder för att förebygga och bekämpa storolyckor till följd av farliga ämnen. Det är även tillåtet att placera aska på T/kem-område. I samband med detaljplanering och annan detaljerad planering bör man säkerställa att de skyddsavstånd i synnerhet till bosättning och känsliga objekt som verksamheten kräver beaktas.

I planen ingår totalt ca 550 000 m² industri- och lagerområden (T), vilket möjliggör byggande på ca 160 000 m² vy.

Det största T/kem-området är anvisat längs med planområdets östra kant i planområdets sydöstra del. Området är anvisat ända till kommungränsen, vilket gör det möjligt att bilda en enhetlig, mycket stor industritomt tillsammans med motsvarande område som är anvisat i delgeneralplanen för Granholmsbacken i Korsholm.

I delgeneralplanens södra hörn är även två terminalområden för godstrafik (LTA) anvisade. Områdena är redan detaljplanerade och delvis redan bebyggda.

I alla industriområden får förläggas byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring samt byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergi samt nät som möjliggör distribution av dem.

Ett placeringsområde för flygaska (EL) har i delgeneralplanen märkts ut på det sydligaste T/kem-kvartersområdet.



Bild 27. Illustration av storindustrialområdet.

6.5. Trafik

På delgeneralplaneområdet Granholmsbacken i Korsholm har sträckningen för Vasa hamnväg angivits i enlighet med NTM-centralens preliminära översiktsplan 7/2017. Vägen är planerad som en del av riksväg 8 i framtiden. I utkastet till landskapsplan 2040 har som förlängning av denna väg anvisats ett vägförbindelsebehov ända till Vassorfjärden.

Genom delgeneralplaneområdet har anvisats en ny matargata som vid kommungränsen förenas med den gata som är planerad i delgeneralplanen för Granholmsbacken i Korsholm och som anknuter till nya rv 8 som områdets huvudinfartsled. I norra delen av planen har en ny sträckning för Lillkyrovägen anvisats som förlängning av Banvallsgatan i enlighet med Vasa generalplan 2030 och den gör det möjligt att flytta bort trafiken till Lillkyro från Höstves byområde. Avsikten är att vägförbindelsen ska förverkligas som en bro över järnvägen.

I delgeneralplanens utkastskede hade en ny gatuförbindelse anvisats invid järnvägen från Banvallsgatan till kommungränsen, därifrån den fortsatte på det område som delgeneralplanen för Granholmsbacken omfattar, vände västerut och anknöt i form av en T-korsning till matargatan genom området. Vid det fortsatta arbetet framgick det att denna gatuförbindelse inte är nödvändig och därför har gatan lämnats bort från planförslaget. Så att räddningsfordon trots detta säkert ska slippa till den stora T/kem tomten från två håll och så att räddning och evakuering på så sätt ska kunna säkras ska en räddningsförbindelse säkras i den noggrannare planeringen. Räddningsvägen ska säkras även under byggnadstiden.

Planen gör det möjligt att avlägsna samtliga befintliga plankorsningar genom att all trafik styrs antingen till Banvallsgatans järnvägsövergång eller till underfarten under rv 8.

Vid kommungränsen invid järnvägen på sträckan Seinäjoki–Vasa har ett industrispårområde (LRT) anvisats i delgeneralplanerna för både Långskogen och Granholmsbacken i Korsholm, och med det skapas beredskap för nya spår och järnvägsterminaler, exempelvis ett virkesterminalområde. I delgeneralplanens södra hörn har också ett LRT-område anvisats och tillsammans med Korsholms planer möjliggör det byggande av ett industrispår från huvudbanan till flygfältsområdet.

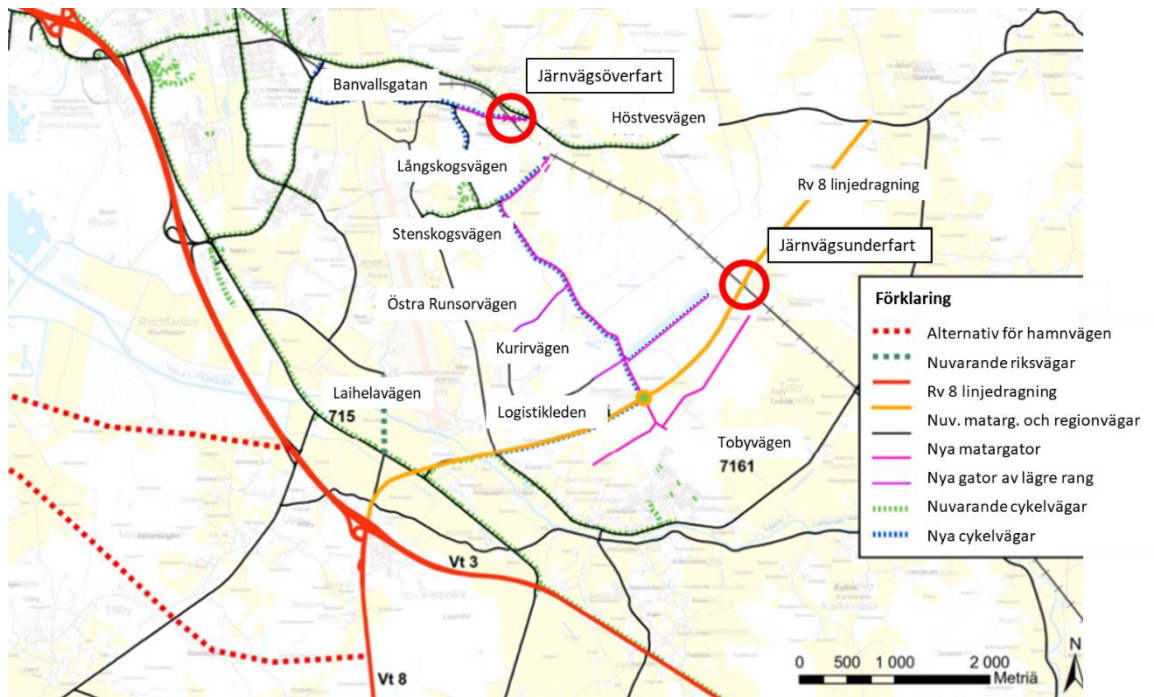


Bild 28. Planerat vägnät på storindustriområdet.

6.6. Landskap och natur

6.6.1. För landskapet värdefullt landskapsområde

Området Norra Grundfjärden bör enligt delgeneralplanens allmänna bestämmelser 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 vinna sig om att områdets särskilda värden bevaras. Avgränsningen av området och principerna för markanvändningen anges med preciserande planer.

6.6.2. Värdefulla naturobjekt

I delgeneralplanen är sådana områden som är värdefulla med tanke på naturens mångfald angivna med beteckningen luo (49 § i naturvårdslagen; 10 § i skogslagen; kap. 2, 11 § i vattenlagen). Det handlar om områden som i naturutredningen har konstaterats vara värdefulla naturmiljöer och på dem förökar sig eller rastar antingen flygekorren (luo-1) eller åkergrödan (luo-2). Därtill finns i planens norra del ett område som har beteckningen luo-3 och som eventuellt är en värdefull livsmiljö för flygekorror. Områdena bör utredas närmare i samband med detaljplaneringen.



Bild 29. Luo-områdenas placering på förslagskartan till delgeneralplan.

6.6.3. Jord- och skogsbruksområden

På delgeneralplaneområdet har de områden som är utanför de områden som ska bebyggas närmast anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område (M) och i viss mån som jordbruksområde (MT). Dessutom har den sk. gammelskogen anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden (MY). Skogsområdena bildar också en viktig ekologisk förbindelse genom planområdet för flygekorren. Rutten går från Risö till Molnträsket och en enhetlig skogig förbindelse har lämnats på planområdet från den södra kanten till delgeneralplanens

norra hörn. Bredden på den ekologiska förbindelsen varierar mellan 100 och 300 meter. På området får inga sådana åtgärder vidtas som försvagar den ekologiska korridoren genom området.

6.6.4. Dag-, process- och släckvatten

Så många absorberande ytor som möjligt bör eftersträvas på delgeneralplaneområdet och dagvatten som uppstår på området bör hanteras och behandlas på planområdet. Dagvatten ska i huvudsak hanteras och behandlas tomt- och kvartersvis, både kvantitativt och kvalitativt. På allmänna områden ska 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.

Orent släck- och processvatten får inte ledas till områdets vattendrag och omgivning.

Fabriksområdenas dagvattenavlopp bör lösas närmare i detaljplanen och i samband med planeringen av byggandet på tomterna. Dagvattnet kan samlas upp i exempelvis sänkor, avdunstningsbassänger eller våtmarker. Vid behov kan olje- och sandavskiljningsbrunnar och andra översvämningshanteringsystem installeras i fabriksområdets dagvattenbrunnar. Eventuella oljeutsläppskällor är de bilar och andra fordon som rör sig på gården samt hydrauliksystemen i truckar och avfallskompressor o.d. (vid läckage). Hanteringen av läckage från fabrikerna bör planeras så att kemikalier eller olja vid eventuella olyckor inte via dagvattenbrunnarna hamnar i miljön.

6.7. Kulturhistoriska värden

6.7.1. Byggd kulturmiljö av riksintresse

Höstves bystråks värdefulla byggda kulturmiljö är angiven som sk-område i delgeneralplanen till den del det går in på planområdet. Områdets byggnadsarv ska värnas genom att området hålls i ändamålsenlig användning. Områdets skala, karaktär, det arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbeståndet på området ska bevaras. När det byggs på området eller när området i övrigt ändras, bör man se till att områdets särskilda värden bevaras. Utlåtande om planerna för området ska begäras av museimyndigheten.

6.7.2. Objekt som ska bevaras

På delgeneralplaneområdet finns två stenmurar och två flyttblock, som enligt delgeneralplanen ska bevaras (S). Stenmurarna ska bevaras som andra kulturarvsobjekt (S-1) och flyttblocken ska bevaras som naturarvsobjekt (S-2).

6.8. Samhällsteknisk försörjning

På delgeneralplaneområdet har utrymme reserverats för byggandet av två 110 kV:s kraftledningar. Ledningsområdet är angivet riktgivande invid gatan genom området från kommungränsen till Stenskogsvägen, varefter den vänder mot nordost runt lu-3-området till kraftledningen från Toby till Vasklot öster om planområdet. Det riktgivande ledningsområdet är 60 m brett.

På industriområdena får förläggas byggnader, konstruktioner och anordningar för elöverföring samt byggnader och konstruktioner som behövs för produktion och lagring av värme- och nedkylningsenergiproduktion samt nät som möjliggör distribution av dem. Övriga samhällstekniska nät ska placeras på gatuområden.

6.9. Delgeneralplanens förhållande till styrning på högre nivå

6.9.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen

För delgeneralplanens förhållande till de riksomfattande områdesanvändningsmålen redogörs i den bifogade rapporten konsekvensbedömning för planläggningen av GIGAVASA-området, i kapitel 11.1.

6.9.2. Landskapsplanen

För delgeneralplanens förhållande till landskapsplanläggningen har redogjorts i den bifogade rapporten konsekvensbedömning för planläggningen av GIGAVASA-området, i kapitel 11.2.

6.9.3. Strukturmodell för Vasaregionen 2040

Enligt Vasaregionens strukturmodell 2040 är området beläget i en tillväxtkorridor för utveckling av näringar och hör även till ett nuvarande arbetsplatscentrum som ska utvecklas. I delgeneralplaneförslaget är området planerat som storindustriområde, som direkt stämmer överens med strukturmodellen.

6.9.4. Vasa generalplan 2030

I Vasa generalplan 2030 är området huvudsakligen anvisat som industri- och lagerområde. I delgeneralplanen har industri- och lagerområdena förstorats jämfört med generalplanen och delvis ändrats till T/kem-område men områdets användningsändamål stämmer huvudsakligen överens med generalplan 2030.

Området för aska (EL) har i delgeneralplanen ändrats till T/kem-område, eftersom beteckningen T/kem ger större användningsmöjligheter utan att utesluta placeringen av aska.

Avgränsningen av det för landskapet värdefulla landskapsområdet har lämnats bort i delgeneralplanen och bestämmelsen har ändrats till en allmän bestämmelse. En beskrivning av området ingår i delgeneralplanebeskrivningen.

7. Delgeneralplanens konsekvenser

Vid utarbetandet av en generalplan ska enligt 9 § i markanvändnings- och bygglagen samt 1 § i markanvändnings- och byggförordningen planens konsekvenser bedömas. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas.

Bedömningen av konsekvenserna av delgeneralplanen för Långskogen är utarbetad av FCG Design och planering Ab. I första skedet har en komprimerad preliminär konsekvensbedömning beträffande planutkastet utarbetats, varvid betydande konsekvenser samt på basis av dem eventuellt motstridiga planlösningar har identifierats. I planförslagsskedet har en mera detaljerad och omfattande konsekvensbedömning utgående från förslagsskedets planlösning utarbetats.

Vid konsekvensbedömningen har uppgiften och syftet för ändringarna av delgeneralplanerna för både Långskogen i Vasa och Granholmsbacken i Korsholm samt de detaljplaner som preciserar dessa beaktats. I bedömningen framhävs betydande direkta och indirekta konsekvenser som orsakas av planen.

8. Delgeneralplanens genomförande

Delgeneralplanen styr detaljplaneringen och övrig markanvändningsplanering. Områdesanvändningen bör planeras så att genomförandet av generalplanen inte försvåras. Delgeneralplanen ersätter den gällande delgeneralplanen för Lillkyro kyrknejd. På detaljplanenivå inverkar delgeneralplanen inte på gällande detaljplaner utan endast på detaljplaneändringar.

Genomförandeordningen beträffande delgeneralplanen fastställs för detaljplanläggningsområdena i samband med stadens program för genomförande av markanvändningen. Genomförandeprogrammet utarbetas som en del av stadens helhetsstrategi och i det upptas för hela stadens del utbudet och behovet av olika typer av tomter samt de kommunaltekniska investeringarna tillsammans med bland andra stadens social- och hälsovårdsväsandes samt bildningsväsandes servicenät. Programmet uppdateras med jämna mellanrum, varvid förändringarna i verksamhetsmiljön kan beaktas och vid behov kan genomförandeordningen och tidtabellerna ändras.

Detaljplanläggningen av Långskogens storindustriområde är under arbete. Med detaljplanen avgörs närmare denna delgeneralplans södra del. Med hänsyn till vattentjänsterna borde byggandet i området starta i korsningen av Stenskogsvägen och Långskogsvägen. Även Långskogsvägen bör byggas klar från Banvallsgatan.

Därtill kan konstateras att ett framgångsrikt genomförande av storindustriområdet är starkt beroende även av genomförandet av omfattande infraprojekt.