

Delgeneralplan för Långskogen

Utlåtanden och anmärkningar angående planförslaget samt bemötanden

Utlåtanden

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen	1
2. Trafikverket	5
3. Malax kommun	5
4. Korsholms kommun	5
5. Österbottens förbund	6
6. Österbottens museum	6
7. Österbottens räddningsverk	7
8. Försvarsmakten, 2 logistikregementet	7
9. Tekninen lautakunta	7

Anmärkningar

10. Caruna Oy	9
11. EPV Regionalnät Ab	9
12. Fingrid Oyj.....	9
13. Vasa Elnät Ab	9
14. Vaasan ympäristöseura - Vasa miljöförening r.y.	9
15. Vaskiluodon Voima Oy.....	17

Utlåtanden

1. Närings-, trafik- och miljöcentralen	
Konsekvensbedömningen är delvis ytlig och skillnaderna är stora i arbetsplats- och trafikprestationsmängden mellan utredningarna och beskrivningen och exempelvis åtgärderna för förbättring av gatunätet eller tyngdpunktsområdena för bostadsbyggandet/planläggningen har inte beskrivits närmare i relation till ifrågakvarande nya arbetsplatsområde.	Den verksamhet som man strävar till att kunna etablera i området är till sin art och storlek sådan, att möjligheten att finna en aktör/aktörer till området förutsätter att områdets markutveckling är långt gången och lokaliseringen av verksamheten möjlig. I och med detta har det för planläggningen samt till området hörande utredningar och konsekvensbedömningar endast varit möjligt att finna utgångsmaterial med en begränsad noggrannhet. I samband med planläggningen har man dock utrett och bedömt konsekvenserna med den noggrannhet som har varit möjlig. Vid utredningen av planens konsekvenser har man beaktat planens uppgift och syfte samt de

	fortsättningsutredningar och konsekvensbedömningar som den med planläggningen möjliggjorda verksamhetens art kommer att kräva.
Av den egentliga generalplanebeskrivningen framgår det inte klart vilka justeringar som har gjorts på plankartan och i bestämmelserna under beredningsarbetets gång och varför. En kort beskrivning om det här borde finnas antingen i 2.2 planprocessens olika skeden eller i samband med redogörelsen för generalplanen.	Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av planprocessen, ett sammandrag av de ändringar som gjorts i olika skeden och ett sammandrag av den respons som fått under processen.
Redogörelsen är bristfällig och följande ärenden som är viktigast måste i komprimerad form föras fram i beskrivningen:	
I beskrivningen ingår en karta över eftersträvat vägnät för storindustriområdet på bild 20. På kartan presenteras tre planskilda anslutningar, varav den mittersta borde vara enbart en korsningsbro. Det vore också vara bra att i planbeskrivningarna ange det eftersträvalade fotgängar- och cykelvägsnätet och förbindelsen till flygfältet anses vara viktig. Också den tunga trafiken till planeringsområdet kommer att vara omfattande. Några avsnitt för tung trafik har dock inte presenterats i beskrivningen och beskrivningen borde kompletteras till den delen. Den omfattande trafiken påverkar bl.a. transportrutternas säkerhet och smidighet och om uppgifterna lämnas bort blir bilden av planens konsekvenser felaktig. Beskrivningen borde innehålla den kartbild som också förts fram i utlåtandena, där transportrutterna till området framgår. Beskrivningen borde innehålla en uppskattning av trafikökningen med olika arbetsplatsmängder och trafiknät samt dess inriktning med motiveringar. En uppskattning av trafikmängderna under byggnadstiden och en plan över ordnandet av trafiken under byggnadstiden bör ingå i beskrivningen.	Trafikmängden under byggnationen är beroende på tidtabellen för förverkligandet/byggnandet, vilken i detta läge är osäker. För det eftersträvalade trafiknätverkets del anser planläggaren det inte vara nödvändigt att tillsätta en cykelväg till flygfältet med beaktande av industriområdets art. Det bedöms vara sannolikt sällan förekommande att man skulle röra sig från industriområdet till flygplatsen med cykel. Konsekvenser som orsakas av den tunga trafiken för säkerheten och smidigheten bör beaktas vid planeringen av transportrutterna. I det första (åren 2020-2025) samt andra (år 2030) skedet av trafiknätverkets förverkligande är de huvudsakliga transportrutterna för den tunga trafiken riksvägarna 3 och 8 samt alternativa rutterna för Hamnvägen. Då kommer transportrutterna inte att lokaliseras i den direkta närheten av känsliga objekt, såsom skolor eller bostadsområden. Det är även möjligt att inverka på den tunga trafikens transportrutter via styrning med trafikskyltar.
Många av planens konsekvenser kommer att märkas utanför planområdet men eftersom konsekvenserna uppkommer i och med den nya markanvändningen på planområdet som är på utlåtanderunda, borde konsekvenserna för trafiknätet klart föras fram under planprocessens gång.	I samband med planeringen av områdena har man på basen av befintlig information strävat till att bedöma de betydande konsekvenserna som planerna kommer att ge upphov till. Vid utredningen av konsekvenserna har man beaktat planens uppgift och syfte samt beaktat de tilläggsutredningar och konsekvensbedömningar som anknyter till tillståndprocesserna för att kunna lokalisera den planenliga verksamheten i området.

Trafikutredningen är i stor utsträckning baserad på att Vasa hamnväg och den nya sträckningen för rv8 till Vassorfjärden genomförs. Det vore bra att i utredningen bedöma konsekvenserna ifall nya förbindelser inte byggs före genomförandet av planen och vilka åtgärder som det nuvarande vägnätet i så fall skulle kräva.

Då man förverkligar det regionalt betydande storindustriområdet kommer det att kräva betydande investeringar i trafiknätverket och kommunalteknik av såväl Korsholms kommun, Vasa stad som staten. Vid planeringen av området har man stött sig på att de nya dragningarna av Hamnvägen och RV 8 kommer att förverkligas. I samband med planläggningen har man presenterat ett etappvis förverkligande, men för funktionaliteten av ett betydande industri- och arbetsplatsområde är förverkligandet av RV 8 och Hamnvägen i en betydande roll.

Trafikutredning

I fråga om landsvägarna borde trafikverkets uppgifter om trafikmängderna användas. Trafiken som i utredningen anges för planeringsområdet Långskogen och Granholmsbacken har uppskattats till ca 7000–17 000 fordon/dygn. Av beskrivningen/utredningen framgår inte på vilken grund man har kommit fram till ifrågavarande siffror. Motiveringarna till en trafikmängd som avviker från prognosen och den uppskattade tunga trafikens andel och den byggda trafikprestationen bör ingå i planbeskrivningen.

Eftersom projektet har betydande konsekvenser för den kommande trafikmängden och trafiknätet utanför planområdet borde man i trafikutredningen eller planbeskrivningen närmare ta ställning till enskilda förbättringsåtgärder i fråga om gatunätet och deras konsekvenser för ifrågavarande närmiljö. Likaså hade det varit bra att där bedöma hur olika alternativa hamnvägssträckningar fungerar med tanke på områdets kommande användning och trafikprestation. I beskrivningen fattas den kartbild som har begärts i utlåtandena och där transportrutterna till området skulle framgå.

I trafikutredningen presenteras i punkt 5 bilder av de totala ändringarna i trafikmängderna med olika arbetsplatsmängder och trafiknät, varav största delen tyvärr är nästan oläsliga på grund av skalan. Trafikökningen konstateras huvudsakligen komma från Vasa centrums riktning och motiveringar till det borde anges i beskrivningen. NTM-centralen anser att trafikökningen i större utsträckning borde anges söderifrån från riksväg 8, från riksväg 3 från Laihelahållet och från riksväg 8 längs den nya vägsträckningen från Vassorhålet, eftersom en stor del av arbetskraften säkert även kommer från olika delar av landskapet.

I trafikutredningen har inte heller redogjorts för trafikmängderna under byggnadstiden på området

I den uppgjorda trafikutredningen har man utnyttjat ABB:s trafikmodell. I samband med delgeneral- och detaljplanläggningen har Vasa stad eller Korsholms kommun inte information om vilka företag som möjligen kommer att lokaliseras inom området, mängden arbetsplatser som kommer att förverkligas (d.v.s. trafikmängder), andelar av tung trafik eller tidtabellen för områdets byggnation. I nuläget är det ännu osäkert ifall det kommer att lokaliseras en stor aktör eller flera små aktörer på området. Därmed anknyts det en del osäkerhetsfaktorer med konsekvensbedömningen i planläggningsskedet.

Förutsättningarna och konsekvenserna av den verksamhet som lokaliseras till området kommer att vidare utredas efter planläggningsprocessen via ett MKB-förfarande. Det är inte möjligt att inleda MKB-beskrivningsskedet innan man har kunskap om vilken aktör som kommer att etablera sig i området eller noggrannare information gällande verksamhetens art eller storlek. I samband med MKB-förfarandet bör man att bedöma projektets noggrannare konsekvenser bl.a. för trafiken. I det här skedet är det även möjligt att utnyttja noggrannare information som grund för bedömningen. I samband med MKB-förfarandet bör man även bedöma sammantagna konsekvenser med övriga projekt, vilket betyder att områdets helhetskonsekvenser är möjliga att beakta baserat på bästa möjliga tillgängliga information.

Trafikmängden under byggnationen är beroende på tidtabellen för förverkligandet/byggnaden, vilken i detta läge är osäker. Konsekvenser som orsakas av den tunga trafiken för säkerheten och smidigheten bör beaktas vid planeringen av transportrutterna. Det är även möjligt att inverka på den tunga trafikens transportrutter via styrning med trafikskyltar.

eller hur det är ändamålsenligt att ordna trafiken genom utnyttjande av det nuvarande trafiknätet.

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

Inför godkännande av planerna har trafikutredningen uppdaterats med beaktande av de brister som NTM-centralen har lyft fram.

Konsekvensbedömningsutredningen

Den konsekvensbedömningsutredning som har gjorts för projekten beskriver på allmän nivå på ett bra sätt projektets konsekvenser för närmiljön, invånartrivseln samt Vasas och Korsholms ekonomiområdes utveckling i mera omfattande socioekonomiskt avseende. I utredningen ansågs att projektet när det förverkligas som sysselsättande verkan medför totalt ca 8400 direkta och indirekta arbetsplatser, varav 2700–3000 på planeringsområdena. Det hade varit bra att i den egentliga planbeskrivningen beskriva vilka utvecklingsåtgärder som staden har för avsikt att inleda i fråga om planläggningen, servicen och bostadsproduktionen.

Både Vasa stad och Korsholms kommun utvecklar aktivt sina områden för boende, näringslivet och service bl.a. via planläggning. Båda kommunerna har även befintlig planreserv bl.a. ur boendets synvinkel.

Andra utredningar som berör området

I delgeneralplanen har med beaktande av planens allmänna drag de faktorer beträffande markanvändningen som har lyfts fram i de separata utredningarna noterats med tillräcklig noggrannhet. Eftersom området är beläget i omedelbar närhet till Vasa flygfält, bör man i planbeskrivningen i fråga om AP- och AM-kvartersområdena bedöma eventuella planeringssynpunkter i anslutning till beaktandet av flygbuller.

Gällande AP- och AM-områdena har inga ändringar gjorts från Vasa generalplan 2030. Bostadsområdena ligger utanför bullerzonen för flygtrafik. Bullerzonen för flygtrafik har märkts ut på kartan.

Planbeskrivningen bör kompletteras på plankartan och i bestämmelserna i fråga om de justeringar som har gjorts efter utkastskedet och grunderna för dem. NTM-centralen anser att plankartan med bestämmelser till största delen uppfyller generalplanens allmänna innehållskrav men föreslår att bestämmelserna och beteckningarna kompletteras enligt följande:

Österbottens landskapsplan 2040 är under beredning ännu och därför bör avgränsningen av det enligt landskapsplanen för landskapet värdefulla landskapsområdet ännu stämma överens med

Avgränsningen för det för landskapet värdefulla landskapsområdet har tagits bort från planen och

landscapsplan 2030. Det är dock bra att i planbeskrivningen redogöra för en eventuell justering av områdesavgränsningen.	områdets bestämmelse har flyttats till de allmänna bestämmelserna.
Placeringsområdet för flygaska (EL) i enlighet med Vasa generalplan 2030 bör bibehållas i den omfattning som anges i miljötilståndet. Objektsbeteckningen för det kan preciseras EL/T/kem (område för placering av flygaska, vilket när lagringen upphör reserveras som kvartersområde för industri- och lagerbyggnader, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier får förläggas).	Placeringsområdet för flygaska enligt miljötilståndet har märkts ut på planen. Områdets huvudanvändningsändamål är fortsättningsvis T/kem som även möjliggör lagring av flygaska på området.
2. Trafikverket	
Trafikverket har gett utlåtande om planutkastet 7.2.2018 och det har beaktats i planarbetet. Trafikverket har inget att tillägga till utlåtandet som getts i utkastskedet. Utlåtande gällande landsvägarna ger den behöriga NTM-centralen.	Antecknas för kännedom.
3. Malax kommun	
I likhet med tidigare utlåtanden konstaterar Malax kommun att det vore till gagn för hela regionen om Vasa flygplats, och vid behov en eventuell järnvägsförbindelse via Vasa flygplats, kunde beaktas i tillräcklig mån. Det vore önskvärt att potentiell utvecklingsmöjlighet för Vasa flygplats inte förbises, utan att storindustrin planläggs för att samverka med det nämnda. Ur ett regionalt perspektiv ser Malax kommun det som positivt att utvecklingspotentialen för Vasa flygplats har noterats. Det är önskvärt att frågan även i fortsättningen är en aktuell del av den helhetsbedömning som görs. Malax kommun har inget att anmärka mot det uppgjorda förslaget.	Antecknas för kännedom.
4. Korsholms kommun	
Kommunstyrelsen betonar vikten av samarbetet mellan Vasa stad och Korsholms kommun gällande de gemensamma planerna på området. Eftersom arbetet med planerna har gjorts i tätt samarbete har olika frågor lösts vid de gemensamma mötena och Korsholms kommun har inget att anmärka gällande delgeneralplanen för Långskogen.	Antecknas för kännedom.

5. Österbottens förbund	
Österbottens förbund har 6.2.2018 gett utlåtande om utkastet till delgeneralplaner för Granholmsbacken och Långskogen samt 23.2.2018 utlåtande om utkastet till detaljplan för Långskogens storindustriområde. Förbundet lyfte i sina utlåtanden fram bland annat behovet av gemensam dagvattenhanteringsplan, inventering av naturområden samt även behovet av en helhetsbild över området med de två delgeneralplanerna. I utlåtandena lyfte förbundet också fram att en järnvägsförbindelse från Vasa–Seinäjoki förbindelsebana via industriområdet/logistikområdet och Vasa flygfält till Vasa hamn skulle ge stora fördelar för person- och fraktrafik i Vasaregionen och borde utredas noggrannare. I Vasa stads bemötande konstateras att dragningen av en förbindelsebana via flygfältet borde utredas på landskapsnivå. Österbottens förbund har lyft fram och diskuterat behovet av en sådan förbindelsebana i den regionala trafiksystemarbetsgruppen. Utredningar om en ny dragning av förbindelsebana via Vasa flygplats och andra logistiska trafiklösningar i området ligger i hela regionens intresse men bör diskuteras på såväl lokal som regional nivå. Förbundets utlåtanden har i övrigt beaktats väl i förslagen till delgeneralplanerna. Österbottens förbund konstaterar att delgeneralplanförslagen och detaljplanförslagen är välgjorda och grundar sig på tillräckliga utredningar samt att de är i enlighet med utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 och dess målsättningar.	Antecknas för kännedom.
6. Österbottens museum	
Museet konstaterar att dagvattnet från storindustriområdet rinner till översvämningsområden, att målet i stället för strävanden att minska enbart översvämningskador borde vara att förhindra skador.	Målet på planområdet är att förhindra översvämningskador.
Museet hade inget att anmärka på förslaget till detaljplan för storindustriområdet Långskogen i Vasa, förslaget till delgeneralplan för Granholmsbacken i Korsholm och inte heller på förslaget till detaljplan för Granholmsbacken II, och museet anser att det vad gäller kulturarvet inte finns något att anmärka på föreliggande förslag till delgeneralplan för Långskogen, vilket för kulturmiljöns del är baserat på samma utredningar som detaljplanen för storindustriområdet.	Antecknas för kännedom.

7. Österbottens räddningsverk	
De tidigare utlåtandena och de ärenden som har kommit fram vid koordinationsmötena och myndighetsmötena har beaktats i planmaterialet på ett för räddningsverket acceptabelt sätt.	
I planbeskrivningens punkt 6.5 Trafik finns motiveringen att gatuförbindelsen (Banvallsgatans förlängning) invid järnvägen från Banvallsgatan till det område som delgeneralplanen för Granholmsbacken i Korsholm omfattar inte är nödvändig och därmed har lämnats bort. Med tanke på säkerheten är det inte någon bra lösning att vägen lämnas bort, eftersom den skulle möjliggöra bl.a. tillgänglighet till och evakuering av LRT-området och det kommande T/kem-området söder om Industrivägen i Toby i Korsholms kommun (bl.a. kvarter 3019) i två riktningar i samtliga byggnadsalternativ för kvarteret. Tillgänglighet till och möjlighet till evakuering i två riktningar är extra viktiga i fråga om kemikalieobjekt - dvs. räddningsfordon kan alltid köra fram och sköta evakueringen i en riktning dit det inte blåser eller med sidovind. Räddningsverket förutsätter klarhet i fråga om hur man når och kan evakuera vederbörande T/kem-område i alla byggnadsalternativ i två riktningar, och att planläggaren tillsammans med Korsholms kommuns planläggare utreder behovet av planbestämmelse för säkerställande av vederbörande förbindelse i denna delgeneralplan.	I delgeneralplanen har T/kem-beteckningens bestämmelse kompletterats så att en räddningsväg räddningsförbindelse till området från två håll säkerställas för räddning och evakuering. Räddningsvägen ska säkerställas även under byggnadstiden.
I övrigt har räddningsverket inget behov av ytterligare kommentarer.	Antecknas för kännedom.
8. Försvarsmakten, 2 logistikregementet	
2 logistikregementet i egenskap av försvarsmaktens regionala intressebevakare ser för sin del inget hinder för det fortsatta arbetet med planen. I avsnittet med utlåtanden och åsikter om utkastet till delgeneralplan för Långskogen samt bemötandena av dem, kapitel 8 s. 11, har i tillräcklig utsträckning försvarsmaktens åsikt beaktats.	Antecknas för kännedom.
9. Tekninen lautakunta	
<i>Fastighetssektorn:</i> Med planerna skapas förutsättningar för en eller flera ackumulatorfabriksaktörer att etablera sig på området och främjas på ett utmärkt sätt	Antecknas för kännedom.

utvecklingsmöjligheterna för energiklustret i staden. De förutsättningar som skapas på området främjar Finlands dragningskraft i konkurrensen om internationella aktörer.

De redan befintliga områdena Långskogens industriområde och NLC-området samt storindustriområdet kompletterar varandra.

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

Kommuntekniken:

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

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

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

Anmärkningar

10. Caruna Oy	Vastine
Caruna Ab har inget distributionsnät och inte heller något högspänningsnät på planområdet och därmed har vi inget att anmärka på planläggningen.	Antecknas för kännedom.
11. EPV Regionalnät Ab	
Norr om planområdet finns två 110 kilovolts (kV) kraftledningar mellan Toby och Vasklot vilka ägs av EPV Regionalnät. I generaplaneförslaget är en riktgivande kraftledning angiven och den går från planområdets sydöstra kant till dess norra kant genom områdena T/kem, M och T. Enligt bestämmelsen för beteckningen får byggnader inte placeras på kraftledningens byggnadsbegränsningsområde. Enligt EPV Regionalnät Ab:s uppfattning är det bra att i planen ange en riktgivande reservering för kraftledningen för att säkerställs framtida behov av elöverföring.	Antecknas för kännedom.
12. Fingrid Oyj	
Fingrid har inga kraftledningar på delgeneralplaneområdet och därmed har vi inga kommentarer om planförslaget.	Antecknas för kännedom.
13. Vasa Elnät Ab	
I delgeneralplanen har elanslutningsbehoven beaktats på ett lämpligt sätt med beaktande av nuvarande uppgifter och därmed har vi inga kommentarer i anslutning till planläggningen.	Antecknas för kännedom.
14. Vaasan ympäristöseura - Vasa miljöförening r.y.	
<u>Planområdets naturvärden</u> Planområdet (förutom utkanterna i norr och väster) är ett vidsträckt, huvudsakligen sammanhängande skogsområde, som i sig är en värdefull, minskande naturresurs i Vasa-Korsholmsregionen. Bland annat de riksomfattande områdesanvändningsmålen sporrar till bibehållande av dylika områden obebyggda.	De naturområden som ingår i delgeneralplanen för Långskogen utgörs av en varierande helhet av åkrar, skogar och mindre myrar. På området finns endast lite bebyggelse men mänsklig verksamhet har haft konsekvenser för hur områdets natur har utvecklats. Planeringsområdets skogar har huvudsakligen varit skogsbruksområde och kalhyggen i anslutning till skogsbruket samt utdikning av skogar har genomförts på området. Därtill har jordbruket utformat landskapet. Den av människan byggda infrastrukturen har också inverkat på områdets natur. I Långskogens västra del finns Östra Runsorvägen. Öster om området finns

	järnvägen mellan Vasa och Seinäjoki. I Långskogens södra del finns en motorsportbana. I den södra delen finns också ett flisupplagsområde och en plats som är reserverad för lagring och slutförvaring av flygaska. En trafiklogistikcentral finns i närheten av områdets sydvästra hörn. Väster om Runsorvägen finns Vasa flygfält. I nuläget kan Långskogens planområde anses vara splittrat och oenhetligt vad gäller naturförhållandena. De ovan nämnda funktionerna har ändrat områdets karaktär som obebyggt naturområde och har för sin del fört med sig olika typer av störningsfaktorer i naturen på området. I första skedet av storindustriprojektet jämfördes flera platser där omfattande industriverksamhet kunde placeras. Av alternativen ansågs Långskogen även med tanke på naturen vara den fördelaktigaste platsen i Vasaregionen.
Inne i området finns även med tanke på naturenligheten och rötträd särskilt värdefulla skogar och kärr. I planområdets mellersta del finns en för österbottniska förhållanden betydande gammelskogskoncentration (ca 20 hektar). Enligt Naturresursinstitutets uppgifter om trädbeståndet är trädbeståndet på detta område 88–168 år gammalt (Källa: Paikkatietoikkuna). Utgående från miljöföreningens representanters terrängbesök är området vad gäller naturvärdena äkta gammelskog.	Planläggningen har känt till det mest enhetliga gammelskogsområdet i området sedan naturutredningen år 2009. Området har visserligen inte som helhet bevarats i naturtillstånd, eftersom skogsbruksåtgärder genomfördes i områdets norra del år 2016. Beteckningen för området har ändrats till MY. Från detta område finns en enhetlig grönområdesförbindelse till såväl grönkorridoren i nord-sydlig riktning som till jord- och skogsbruksområdena i väster.
<u>Utgångsuppgifter</u> Den utredning om naturen och landskapet i Långskogen i Vasa 2017 som nämns i bakgrundsinformationerna hörde i planens utkastskede inte till det material som var offentligt framlagt. Det här gjorde det svårare för intressenterna att bekanta sig med planprojektet. På begäran fick vi dock utredningen per e-post. I förslagsskedet hörde utredningen till det framlagda materialet.	Planarbetet har inbegripit uppgifter om det planeringsområde som delgeneralplanen för Långskogen omfattar och som har samlats in om områdets naturtyper, växtlighet och djurliv under åren 2007–2009. Vid naturutredningarna har i skogs- och vattenlagen avsedda och andra värdefulla naturobjekt på området avgränsats nog. Terrängperioden 2017 gjordes en preciserande naturutredning för området. Uppgifterna i naturutredningarna beaktades vid delgeneralplaneringen. De tidigare naturutredningarna innehåller uppgifter om områden där enligt Europeiska unionens habitatdirektiv (92/43/EEG) strikt skyddade djurarter förekommer och därför har de här utredningarna endast varit tillgängliga skriftligen på Planläggningen. På begäran har naturutredningarna tillställts delgeneralplanens intressenter. Naturutredningarna var i förslagsskedet framlagda förutom de delar som innehåller lägesdata om områden där strikt skyddade djurarter förekommer.

I natur- och landskapsutredningen från år 2017 har naturvärdena som berör områdets skogar inte utretts tillräckligt noggrant. Utredningsmaterialet innehåller inte någon sådan information på basis av vilken det skulle vara möjligt att bedöma huruvida det finns betydande naturvärden som berör naturtyperna eller arterna på området. Av utredningen framgår bl.a. inte växtlighetsfigurernas naturenlighet, trädbeståndets utvecklingsklass och inte heller mängden rötträd, fastän dessa strukturella faktorer som berör skogarna har varit viktiga när gamla moskogar har bedömts redan i början av 1990-talet när det riksomfattande skyddsprogrammet för gammelskogar genomfördes och ända sedan METSO-programmets pilotskede (2003).

I natur- och landskapsutredningen är identifieringen av med tanke på skogsnaturens mångfald värdefulla objekt baserad närmast på identifiering av i 10 § i skogslagen avsedda små nyckelbiotoper eller biotoper av mindre betydelse i skogsbrukshänseende. Därmed identifieras dock inte mer än en liten del av objekt som är särskilt värdefulla för naturens mångfald, bl.a. saknas alla moskogsnaturtyper och av en del av de skogrikaste kärren saknas de högst belägna skogsområdena. I utredningen har inte en enda skogsmofigur ens fått statusen "Annan värdefull livsmiljö".

Områdets betydelse för hotade arter har utretts otillräckligt med beaktande av skogstypen på vissa områden, s.k. gammelskog. Av artgrupperna är det enbart fågelbeståndet som har utretts heltäckande. På grund av mångsidigare naturfaktaunderlag vore det motiverat att också utreda svamp- och lavararterna på områdets mest representativa naturliga gammelskogsområden.

Flygekorren har utretts heltäckande ett år utgående från spillningsobservationer. Därtill har för flygekorren lämpliga skogar utretts, vilket är bra. Skogsområdet i utredningsområdets norra del med rikligt med spillning är dock för strikt avgränsat på så sätt att enbart området med spillning har inbegripits och detta omfattar ca 1,3 hektar och är smalt. Omkring området med spillning borde en skyddszon med träd ha lämnats kvar för att skydda skogen mot vind som faller träd och flygekorren mot rovdjur. I planförslaget har behovet av skyddszon beaktats, vilket är bra.

Eftersom planen berör ett så pass omfattande skogsområde borde man i fråga om flygekorren ha utrett och närmare uppskattat trädrutternas mellan olika revir och kärnområden. Detta har inte gjorts. I naturutredningen konstateras att i Långskogen bör

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

Under planprocessens gång har nivån på naturutredningen som ska utgöra grundläggande information vid utarbetandet av delgeneralplanen för Långskogen fastställts vid ett möte 16.5.2017 mellan NTM-centralen i Södra Österbotten och Vasa stads planläggning. I sitt utlåtande 13.2.2018 i planens utkastskede har NTM-centralen i Södra Österbotten konstaterat att naturutredningarna beträffande planen innehållsmässigt huvudsakligen är lämpliga och tillräckliga.

Vid utarbetandet av generalplanen har ett omfattande informationsmaterial om naturen varit tillgängligt i fråga om området Långskogen och uppgifterna har uppdaterats med en ny landskaps- och naturutredning år 2017.

Utgående från uppgifterna i naturutredningarna har en planlösning kunnat göras i enlighet med kraven på innehåll i generalplanen (MarkByggl § 9 och § 39).

Skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren är gjorda i enlighet med miljöministeriets anvisningar (YM1/501/2017). Under planprocessens gång har skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren behandlats vid arbets- och myndighetsförhandlingar med NTM-centralen i Södra Österbotten.

Planbeteckningen för gammelskogen har ändrats till MY. Gammelskogsområdet finns i dess helhet på område med denna planbeteckning och från detta område finns grönförbindelser till såväl grönzonen i nord-sydlig riktning som skogszonen i väster.

Vasa generalplan 2030 har utgjort underlag för delgeneralplanen. Som bilaga till generalplanen finns en plan ur Vasa stads grönområdesstruktur, där de ekologiska förbindelserna är angivna i mera omfattande skala. Ovan nämnda planerna och

flygekorrutterna beaktas så att det finns trädförbindelser mellan reviren i de olika kommunernas område (s. 31). Några sådana trädförbindelser har emellertid inte rapporterats på kartan och inte skriftligt och därmed förblir deras läge helt öppet.

programmen har varit utgångspunkt för delgeneralplanen för Långskogen.

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

Vasa stads planläggning har 28.5.2018 gjort en kompletterande flygekorrtärläggning i planområdets östra del och utgående från den har den tidigare avgränsningen av flygekorrens kärnområde inskränkts. Vi vill fästa uppmärksamheten vid att slutet av maj är en sen tidpunkt för en flygekorrtärläggning i Vasaregionen. Det här gäller i synnerhet år 2018, då det var exceptionellt varmt i maj. Därför anser vi att resultatet av den kompletterande utredningen kan ifrågasättas i viss utsträckning.

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

På planområdet har tre platser påträffats där åkergrödan förökar sig och rastar. Avgränsningarna av dem är dock så begränsade att de troligen omfattar endast artens lekområden. Vid avgränsningarna av föröknings- och viloplatserna bör även deras ekologiska funktionsduglighet beaktas. Det här innebär bl.a. att tillräckligt med vandringsförbindelser ska bevaras som en del av föröknings- och viloplatserna. Åkergrödan behöver vandringsförbindelser exempelvis till sin övervintringsplats. I omedelbar närhet till föröknings- och viloplatserna bör det även finnas en miljö som är lämplig som viloplatser och för sökning av föda. (Källa: Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt. (Presentation av arter (huvudarten fladdermöss) angivna i bilaga IV till Europeiska unionens habitatdirektiv.) Marko Nieminen & Aapo Ahola (red.). Suomen ympäristö 1/2017).

Den i Europeiska unionens habitatdirektiv (92/43/EEC) strikt skyddade åkergrödans levnadsmiljöer har delvis förändrats under planprocessens gång i och med det tidigare nämnda skogsbruket och underhållet av diken. I delgeneralplanen har skyddet av arten beaktats genom att skogstjärnarna längst i söder och öster på området finns på M-område. På dessa områden finns en enhetlig skogsförbindelse.

Med planbestämmelser styrs det kommande byggandet på området så att de platser där åkergrödan förökar sig och rastar ska beaktas vid den fortsatta planeringen. Skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren har behandlats vid arbets- och myndighetsförhandlingar med NTM-centralen i Södra Österbotten.

Åkergrödsavgränsningarna i naturutredningen innehåller inte de här nödvändiga resurserna. I naturutredningens utgångsuppgifter nämns naturutredningarna från år 2009 i anslutning till

Vasas-Korsholms logistikcentrum (Ramboll) beträffande planområdets södra del. I utredningen har dock inte alla resultat av den här utredningen beaktats. Utredningarna från år 2009 har varit uppenbart högklassiga och mångsidiga. Skogarnas naturvärden har utretts enligt sådana kriterier som även identifierar moskogarnas naturvärden (exempelvis rötträd och naturligt trädbestånd). I utredningarna har ett ca 20 hektar stort gammelskogsområde identifierats i planområdets södra del och ett därtill anknutet kärr med gamla träd och vad beträffar vattenhushållningen i naturtillstånd, och föreslås att de här områdena beaktas vid markanvändningsplaneringen. Det är skäl att följa detta förslag i planen även i fråga om kärret i naturtillstånd.

Planförslaget

För Långskogen bereds en delgeneralplan och en detaljplan samtidigt. Vad beträffar beaktandet av naturvärdena är dock förslaget till delgeneralplan för Långskogen relativt sett diffusare och mindre bindande än förslaget till detaljplan för storindustriområdet Långskogen.

Detaljplaneförslaget innehåller exempelvis mera bevarande planbeteckningar, såsom MY, medan den mera tillåtande beteckningen M används i generalplanen. Beteckningen M är otillräcklig för att bevara värdefulla skogsområden, eftersom den tillåter idkande av normalt jord- och skogsbruk.

När generalplanen och detaljplanen görs samtidigt, är det skäl att i generalplanen beakta de centrala naturvärdena lika bra som i detaljplanen. Generalplanen borde alltså preciseras och stramas åt i fråga om beaktandet av naturvärdena.

Även jämlikt beaktande av generalplanernas innehållskrav förutsätter mera omfattande användning av bevarande planbeteckningar (MY, V/s). Eftersom planförslaget innehåller så mycket markanvändning som ändras (T, T/kem) kräver tryggheten av naturvärdena att bevarande planbeteckningar används.

Vi föreslår att delgeneralplaneförslaget ändras så att beteckningen MY används åtminstone på de områden där beteckningen MY används i förslaget till detaljplan för Långskogens storindustriområde och detaljplanen för Långskogen. På det område där beteckningen VL (dvs. skogsområde, som fungerar som ekologisk korridor) används i förslaget till detaljplan för Långskogens storindustriområde bör beteckningen V eller VL användas i delgeneralplanen. I planbestämmelsen för MY- och V-områdena bör

Syftet med generalplanen är att i allmänna drag styra markanvändningen i kommunen eller en del av den (MarkByggl § 35). Beteckningarna i generalplanen preciseras i samband med utarbetandet av detaljplan. Planområdets naturvärden har utretts på generalplanenivå och med beaktande av generalplanens uppgift och syfte.

Beteckningen för skogsområdet har ändrats till MY.

Beteckningen för skogsförbindelsen i nord-sydlig riktning är jord- och skogsbruksdominerat område (M). I planbestämmelsen konstateras: "På området får inga sådana åtgärder vidtas som försvagar den ekologiska korridoren genom området". Strävan med detta är att trygga naturvärdena i området.

Detaljplanen omfattar ett mindre område än delgeneralplanen, i vilken den ekologiska korridoren även sträcker sig till privat mark utanför detaljplaneområdet. Beteckningen M ändras inte till V.

inbegripas en beskrivning om värdena och en specifikation av förbjudna åtgärder.

Vi föreslår att i planbestämmelsen för V- och VL-områdena inbegrips följande mening: För jordbyggnadsarbete som ändrar landskapet, trädfällning och andra därmed jämförbara åtgärder behövs tillstånd i enlighet med 128 § i MarkByggl. Det här skulle vara ett effektivt sätt att säkerställa att inga sådana åtgärder som försvagar den ekologiska korridoren vidtas på området.

Det är också möjligt att ge den ekologiska korridoren i nordsydlig riktning en egen planbeteckning och den kunde vara beteckningen regionalt betydelsefull ekologisk led/eko. Nedan ett förslag till planbestämmelse för den:

Med beteckningen har en led anvisats vars funktionsduglighet bör tryggas. Den bör förverkligas på ett sådant sätt att djurens möjligheter att röra sig tryggas.

Trädbeståndet i området bör utvecklas så att det är av olika ålder inom skogen, om inte bevarandet av naturvärdena kräver en annan hantering. Skogsbruk kan bedrivas på området. Annat byggande än friluftsleder är förbjudet på området.

För jordbyggnadsarbete som ändrar landskapet, trädfällning och andra därmed jämförbara åtgärder behövs tillstånd i enlighet med 128 § i MarkByggl.

Den ovan redogjorda planbeteckningen och bestämmelsen har använts åtminstone i en lagakraftvunnen delgeneralplan i Kyrkslätt.

I förslagsskedet har planen utökats med en ny riktgivande kraftledningslinje, som helt klart är problematisk med tanke på beaktandet av naturvärdena. Kraftledningslinjen finns vid den ekologiska korridoren och går även i planens norra del genom hela korridoren. Den ca 70 meter breda kraftledningslinjen har en mycket splittrande inverkan på det redan delvis splittrade skogsområdet och den försvårar betydligt bland annat flygekorrnarnas möjligheter att röra sig. Extra problematiskt är det att kraftledningslinjen är placerad invid ett viktigt flygekorrevir (luo-3-område), där den förhindrar eller försvårar vandrigen till andra revir på planområdet. Alternativa rutten för kraftledningen exempelvis längre österut på T/kem-området bör utredas på grund av flygekorrens vandringsrutten.

Kraftledningslinjen bedöms medföra minst olägenheter för naturvärdena på den i delgeneralplanen riktgivande angivna platsen med beaktande av behovet av och möjligheterna till byggande av ledningen samt tryggandet av eldistributionen till industriområdet från två riktningar. Vid planarbetet har även möjligheterna att bygga kraftledningen utanför planområdena från Toby elstation och Toby–Vasklot kraftledningslinje beaktats.

Ett centralt problem i planförslaget är fortfarande det att den ekologiska korridoren i nord-sydlig riktning är smal och ställvis av katastrofalt svag kvalitet. På en ca 500 meter lång sträcka är korridoren endast ca 100 meter bred och på en ca 750 meter bred sträcka endast ca 150 meter bred. De ekologiska förbindelser som bevaras bör vara tillräckligt omfattande.

Sakkunnigpublikationer (bl.a. Väre & Krisp 2005: Ekologinen verkosto ja kaupunkien maankäytön suunnittelu) rekommenderar att dylika förbindelser för att fungera ska vara minst 250–300 meter breda på glesare förortsområden. Korridoren bör breddas så att den uppfyller denna rekommendation.

Rapporten "Konsekvensbedömning för planläggningen av GigaVasa-området" innehåller den tvivelaktiga slutsatsen att bredden på grönförbindelser i tätt bebyggda stadsmiljöer varierar ofta till och med kraftigt så att den som minst är 100 meter; den smalaste delen av en grönförbindelse borde emellertid inte vara längre än sin bredd. De ekologiska förbindelserna är därmed huvudsakligen tillräckligt breda i delgeneralplanen för Långskogen. Vi fäster uppmärksamheten vid att i planförslaget underskrider grönförbindelsens bredd huvudsakligen (över 50 %) rekommenderade 250-300 meter, dvs. över hälften av korridoren består av s.k. smala ställen.

Korridoren är i synnerhet i dess södra ända helt oduglig för flygekorre, järpe och andra arter som behöver en trädförbindelse eller en skyddad förbindelse. Ur flygekorrens synvinkel bryts korridoren av ett brett (över 150 meter), färskt kalhygge, och lite längre norrut av en ny väg och ett kalhygge invid den. Den riktgivande kraftledningslinje som har lagts till i förslagsskedet går genom den ekologiska korridoren i planområdets norra del. Under det bildas permanent ett ca 70 meter brett område utan träd, vilket förhindrar flygekorren att ta sig fram.

Bristen på trädförbindelse i den ekologiska korridorens södra del bör kompenseras genom att en tillräckligt bred (minst 50 meter) trädförbindelse bevaras på det intilliggande T/kem-området. Denna befintliga förbindelse är angiven på den flygbild som vi lämnade in som bilaga till vår åsikt i planens utkastskede. Det är skäl att bredda trädförbindelsen jämfört med nuläget. Den befintliga trädförbindelsen kan inte förstöras innan den huvudsakliga ekologiska förbindelsen har utvecklats så att den är lämplig för flygekorren. Därför är det nödvändigt att ange en kompenserande trädförbindelse på planen.

På planeringsområdet har omfattande kalhyggen genomförts tidigare och även åkrar bryter av skogsförbindelserna. Vid en mera omfattande granskning av de ekologiska förbindelserna avbryts grönförbindelserna nästan helt av Östra Runsorvägen väster om Långskogen, åkrar och flygfältet.

Huvudsakligt mål för beredningen av planen för Långskogens storindustriområde är att göra det möjligt att placera kemisk storindustri på området och att utveckla området Långskogen som arbetsplats- och industriområde. Utöver att beakta industrins behov har det också varit viktigt att trygga naturvärdena. I planlösningarna har därmed många olika utgångspunkter sammanjämkats, såsom de volymer som industribyggandet behöver, trafiknäten, logistiken, eldistributionsbehoven, de värdefulla naturobjekten och de ekologiska förbindelsebehoven.

I planlösningen har man dock lyckats hålla skogsförbindelsen från norr till söder 100–150 meter bred och det har bedömts vara tillräckligt när planens uppgift och syfte beaktas. Även NTM-centralen i Södra Österbotten har ansett att den ekologiska korridoren är tillräckligt bred. Det är möjligt att utveckla skogsförbindelsen i framtiden och på dess område får enligt planbestämmelsen inga sådana åtgärder vidtas som försvagar den ekologiska korridoren genom området.

Under planprocessens gång har skyddsområdesavgränsningarna för flygekorren behandlats vid arbets- och myndighetsförhandlingar med NTM-centralen i Södra Österbotten.

Myren i naturtillstånd i anslutning till det värdefulla skogsområdet i planområdets mellersta del finns på T/kem-området. Det värdefulla naturområdet bör bevaras i dess helhet, eftersom en inskränkning av det och ökade randeffekter väsentligt försvagar dess naturskyddsvärde. En avgränsning av det värdefulla området finns i Rambolls utredning av naturen på Logistikområdet från år 2009. Det värdefulla naturområdet bör få en bevarande planbeteckning, exempelvis MY. Beteckningen M är otillräcklig för att bevara det värdefulla skogsområdet, eftersom den tillåter normalt jord- och skogsbruk.

Planbeteckningen för skogsområdet har ändrats till MY.

Mossens naturtillstånd har efter år 2009 förändrats på grund av avverkningar och dikningar i närheten. Det här framgår på sid 12 i utredningen "Naturtyps- och växtinventering på Långskogens storindustriområde 2017". Därför har mossen inte värderats som ett område i naturtillstånd.

Fastän skogsområden som är lämpliga även för flygekorror har rapporterats i naturutredningen har många av dem inte beaktats vid planläggningen. En del av dem finns på T/kem-område, där de sannolikt förstörs när planen genomförs. De platser som flygekorren använder varierar från år till år och unga individer sätter bo i nya skogar i slutet av sommaren-början av hösten varje år. Därför bör man vid planläggningen även beakta skogar som varit obebodda under utredningsåret men är lämpliga för flygekorren.

Enligt planbestämmelsen bör de platser där flygekorren förökar sig och rastar på T/Kem-området utredas närmare i detaljplaneskedet och områdets naturvärden bör beaktas vid planeringen och byggandet på området.

En av de platser där åkergrodan förökar sig och rastar finns mitt i T/kem-området utan att några vandringsrutter är angivna i planen. Det finns inga förutsättningar för att den här föröknings- och rastplatsen ska förbli i åkergrodans användning när planen genomförs. Om planen förutsätter ansökan om undantag i enlighet med 49 § i naturvårdslagen borde det nämnas i planbeskrivningen. Det skulle vara förnuftigare att ändra planen så att det är möjligt att undvika ansökan om undantag.

Åkergrodans västligaste levnadsmiljö i Långskogen har delvis förändrats under planprocessens gång i och med det tidigare nämnda skogsbruket samt underhållet av diken. Vid granskningen sommaren 2018 påträffades arten inte längre på området. Enligt planbestämmelsen bör de platser där åkergrodan förökar sig och rastar på området utredas närmare i detaljplaneskedet och områdets naturvärden bör beaktas vid planeringen och byggandet på området.

Vid NTM-centralens i Södra Österbotten och Vasa stads arbetsmöte har gemensamt konstaterats att planen kan genomföras utan i 49 § i naturvårdslagen avsett undantagsförfarande.

Också i rapporten Konsekvensbedömning för planläggningen av GigaVasa-området konstateras att de värdefulla naturtypsobjekten inte har anvisats i delgeneralplanerna med de gränser som anges i utredningarna och av dem ligger en del i kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader och en del i det jord- och skogsbruksdominerade området (s. 24)

Vid utarbetandet av delgeneralplanen för Långskogen har de färskaste uppgifterna om områdets naturförhållanden använts. De värdefullaste naturområdena och i Europeiska unionens habitatdirektiv avsedda arter har beaktats med områdesreserveringar och planbestämmelser. Några enligt 4 kap. 29 § i naturvårdslagen skyddade naturtyper förekom inte på området, inte heller några enligt 2 kap. 11 § i vattenlagen skyddade typer av vattennatur.

15. Vaskiluodon Voima Oy

På området finns ett miljötillståndsenligt område för upplagring och slutförvaring av flyg- och bottenaska, filterkaka för avsvavling och icke kurent gips från VV:s kraftverk i Vasa och Seinäjoki. Det av Vasa stad till år 2037 arrenderade området inklusive skyddszon omfattar ca 55 ha. I planförslaget är det område som VV arrenderar anvisat som industri- och lagerområde, där en betydande anläggning för produktion eller lagring av farliga kemikalier med beteckningen T/kem får placeras. I planförslaget har VV:s miljötillståndsenliga lagrings- och slutförvaringsverksamhet beaktats samt trafikförbindelserna säkerställts.

Antecknas för kännedom.