

VASA STAD

**REVIDERING AV DETALJPLAN,
AK1110,
GRANSKNING AV LÅNGSKOGENS STORINDUSTRIOMRÅDE**

PLANBESKRIVNING, BEREDNINGSSKEDE

12.11.2020

Innehåll

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Identifikationsuppgifter	1
1.2	Planområdets läge.....	2
1.3	Detaljplaneändringens syfte och bakgrund	2
1.4	Förteckning över beskrivningens bilagor	3
1.5	Förteckning över dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen	3
1.6	Kontaktuppgifter	4
2	NULÄGE OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN	4
2.1	Planeringssituationen	4
2.1.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	4
2.1.2	Landskapsplan.....	5
2.1.3	Generalplan	5
2.1.4	Detaljplan	6
2.1.5	Övriga planer som berör området	7
2.2	Utgångspunkter för planeringen av kemiindustri	8
2.2.1	Kemiindustrin i Finland.....	8
2.2.2	Säkerhetsaspekten	8
2.2.3	Kemiindustrin och miljöfrågor	9
2.3	Utgångspunkter för planeringen med anledning av Vasa flygplats	9
2.4	Naturmiljö	10
2.4.1	Vegetations- och naturtyper.....	11
2.4.2	Fåglar.....	12
2.4.3	Djur.....	12
2.4.4	Natura- och skyddsområden	14
2.4.5	Yt- och grundvatten	14
2.5	Landskap och kulturmiljö.....	14
2.5.1	Värdefulla landskapsområden av riksintresse och landskapsintresse	14
2.5.2	Landskapsstruktur.....	15
2.5.3	Fornlämningar.....	15
2.6	Befolkning och arbetsplatser	15
2.7	Trafik.....	16
2.7.1	Trafikvolymerna.....	16
2.7.2	Kollektivtrafik.....	17

12.11.2020

2.7.3	Gång- och cykeltrafik.....	17
2.7.4	Trafikutredningar och trafiknätsplatser som ansluter till planeringsområdet	17
2.8	Samhällsteknik	20
2.9	Service och rekreation	20
2.10	Markägoförhållanden	20
3	PLANÄNDRINGSPROCESSEN OCH PRELIMINÄR TIDSPLAN	21
3.1	Preliminär tidsplan	21
3.2	Aktualisering och program för deltagande och bedömning	21
3.3	Utkastsskede.....	21
3.4	Förslagsskede	21
3.5	Godkännande	22
4	VÄXELVERKAN VID UTARBETANDE AV PLANEN	22
4.1	Intressenter och deltagande	22
4.2	Myndighetssamarbete.....	22
5	DETALJPLANEÄNDRINGENS MÅL.....	23
5.1	Mål som ställts upp för detaljplaneändringen.....	23
5.2	Respons på programmet för deltagande och bedömning.....	23
6	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN	27
6.1	Utkastsskede.....	27
6.2	Förslagsskede	29
6.3	Planens struktur	29
6.3.1	Dimensionering.....	29
6.3.2	Kvartersområden	29
6.3.3	Trafik- och gatuområden.....	30
6.3.4	Skyddsområden och -objekt	31
6.4	Planbeteckningar och -bestämmelser	31
6.5	Namn	31
7	KONSEKVENSBEDÖMNING	31
7.1	Konsekvensbedömning.....	31
7.2	Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen.....	32
7.2.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör.....	32
7.2.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	32
7.3	Konsekvenser för trafiken.....	33
7.3.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör.....	33

12.11.2020

7.3.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	34
7.4	Konsekvenser för energi- och samhällsekonomin	35
7.4.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	35
7.4.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	36
7.5	Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet	36
7.5.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	36
7.5.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	38
7.6	Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna	38
7.6.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	38
7.6.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	41
7.7	Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön	42
7.7.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	42
7.7.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	42
7.8	Konsekvenser för människor och människors levnadsförhållanden, sociala konsekvenser	43
7.8.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	43
7.8.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	43
7.9	Konsekvenser för näringslivets verksamhetsbetingelser	43
7.9.1	Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör	43
7.9.2	Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen	44
7.10	Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen	44
7.11	Förhållande till landskapsplaneringen och de gällande generalplanerna	47
7.12	Riskkartering	47
8	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	47

12.11.2020

REVIDERING AV DETALJPLAN, AK1110, GRANSKNING AV LÅNGSKOGENS STORINDUSTRIOMRÅDE

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

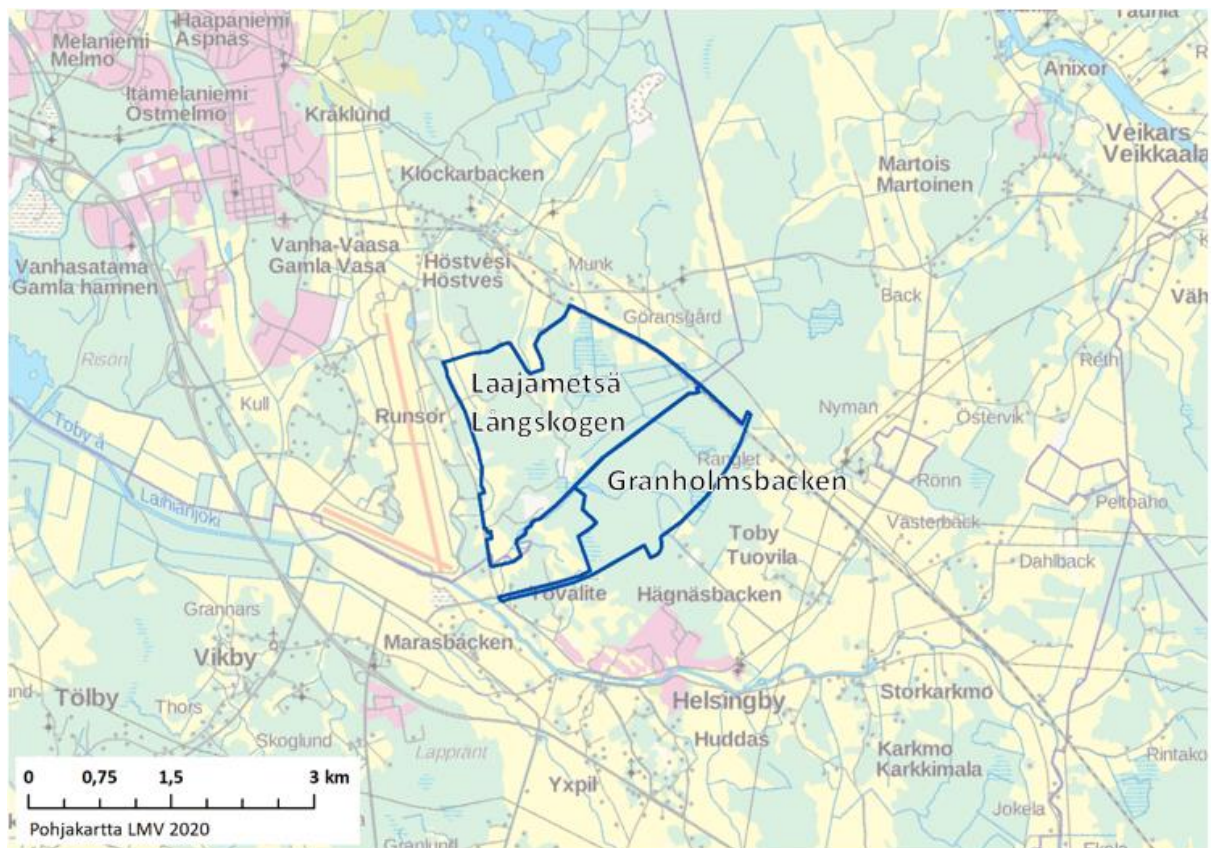
1.1 Identifikationsuppgifter

Planens namn:	Revidering av detaljplan, ak 1110, Granskning av Långskogens storindustriområde
Plankartans datum:	12.11.2020
Behandling och framläggande:	PDB till påseende: 9.-22.10.2020 Reviderad PDB till påseende: 20.11.-3.12.2020 Planutkast till påseende: 20.11.-3.12.2020 Planförslag: Godkännande:
Planområdet gäller	kvarteren 9-10 och 16-19 samt rekreations-, jord- och skogsbruks-, special-, trafik- och gatuområden i stadsdel 42 samt icke detaljplanlagd del av fastighet 425-5-19 I samband med detaljplaneändringen görs en ändring av tomtfördelningen.
Utarbetare av planen	FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy
Projektnummer	P41701
Planens aktualisering	9.10.2020
Godkänd av fullmäktige	

12.11.2020

1.2 Planområdets läge

Planeringsområdet ligger sydost om Vasa centrum på den östra sidan av Vasa flygplats. Planeringsområdet ligger i ett område som avgränsas av Östra Runsörvägen, Stenskogsvägen, järnvägen samt kommungränsen mellan Vasa och Korsholm. I området gäller detaljplanen för Långskogen storindustriområde nr 1086 (2018).



Figur 1. Planeringsområdets läge.

1.3 Detaljplaneändringens syfte och bakgrund

I området gäller detaljplanen för Långskogens storindustriområde som möjliggör etablering av kemiindustri i området. Genom detaljplanen anvisas dessutom industri- och lagerbyggande, en godstrafikterminal, trafik- och järnvägsområden, jord- och skogsbruksområden samt områden för närrекреation och naturskyddsområden till området. I området finns även ett dumpningsområde för aska.

Syftet med ändringen av detaljplanen är att **undersöka höjningen av byggnadseffektiviteten för områden som anvisats för industrifunktioner från 0,3 till minst 1,0 samt hur detta påverkar genomförandet av andra detaljplanebeteckningar och -bestämmelser**. Genom planändringen justeras vid behov detaljplanens bestämmelser.

Behovet av en utökad byggnadseffektivitet har framkommit vid diskussioner med potentiella aktörer. Utifrån diskussionerna har Korsholms kommun och Vasa stad inlett utarbetandet av detaljplaneändringar. Utgångspunkten är att höjningen av byggnadseffektiviteten beror på industriella processer och deras utrymmesbehov och att höjningen av byggnadseffektiviteten inte innebär att trafiken eller

12.11.2020

antalet anställda ökar mer än vad som bedömts tidigare. Enligt de senaste uppgifterna omfattar batterifabrikens funktioner även många sådana strukturer och konstruktioner som leder till ett behov av utökad byggrätt.

Avsikten med att höja byggrätten för detaljplaneändringen är även att försöka bevara skogs- och rekreationsområdena och den ekologiska korridoren i de gällande detaljplanerna för att trygga naturens mångfald i planeringsområdet och områden som är värdefulla med tanke på naturens mångfald och artskyddet.

Genom att höja byggrätten i de befintliga industrikvarteren kan områdets konkurrenskraft förbättras och området kan göras till ett så bra investeringsobjekt som möjligt för batterifabriken. Genom detaljplaneändringen är det nämligen möjligt att skapa säkerhet för den eventuellt kommande verksamheten, även beträffande eventuell utvidgning av verksamheten i framtiden.

I T/kem-kvarteren är det i den mer detaljerade planeringen fortfarande viktigt att möjliggöra tillräckligt stora interna avstånd mellan kemikalielager och processutrymmen samt därtill anknutna funktioner, såsom kontorsutrymmen och parkeringsområden. Detta beaktas redan i samband med detaljplaneändringen, då byggnadseffektiviteten höjs i kvarteren.

Avsikten är dessutom att anvisa Produktionsvägen i detaljplanen i enlighet med delgeneralplanen för Långskogen så att avgränsningen av kvarter 16 rätas ut. Den västra sidan av gatan anvisas som del av T/kem-område och på den östra sidan av gatan anvisas del av ekologisk korridor VL.

1.4 Förteckning över beskrivningens bilagor

Bilaga 1. Detaljplan och bestämmelser

Bilaga 2. Illustrationsbilder

Bilaga 3. Program för deltagande och bedömning 12.11.2020

Bilaga 4. Detaljplanens uppföljningsblankett (från och med förslagsskedet)

Bilaga 5. Karta över tomtindelning (från och med förslagsskedet)

1.5 Förteckning över dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen

Den detaljplaneändring som utarbetas nu baserar sig på befintliga utredningar.

- Långskogens delgeneralplan
- Detaljplan för Långskogens storindustriområde
- Detaljplan för Granholmsbacken II
- Ändring av delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby
- Österbottens landskapsplan 2040
- Vasaregionens strukturmodell 2040
- T/kem-planutredning för Vasaregionens storindustriområde, Gaia Consulting Oy 2017
- Program för miljökonsekvensbedömning för batterifabrikerna i Vasa och Korsholm, Gaia Consulting Oy 2017
- Fornlämningsutredning Granholmsbacken II, Mikrolitti Oy 2018
- Industribaneutredning, VR Track & Ramboll 2012
- Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017

12.11.2020

- Delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby 2030 (planmaterial och utredningar)
- Naturutredning för detaljplanen för Korsholms logistikområde, Tmi Pohjanmaan Luontotieto 2017
- Komplettering av naturutredning för Toby delgeneralplanen, FCG 2018
- Natur- och landskapsutredning för Långskogen i Vasa 2017
- Förekomst av flygekorre och åkergröda i Långskogens storindustriområde, uppdatering 2018
- Trafikutredning för Långskogen och Granholmsbacken, SitoWise 2018
- Utjämningsplan för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- Dagvattenutredning för Långskogen och Granholmsbacken, FCG 2018
- MKB-utredning av Suomen Malminjalostus Oy (MKB-program 3.3.2020)

1.6 Kontaktuppgifter

Vasa stad

Päivi Korkealaakso, planläggningsdirektör
tfn (06) 327 7175

Eija Kangas, planerare
tfn 0400 961 090

Kyrkoesplanaden 26 A, 65100 Vasa
email: kaavoitus@vaasa.fi

FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy

Till planläggningskonsult valdes FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy där projektchef Kristina Salomaa och planerare Janne Pekkarinen svarar för planläggningen.

Kristina Salomaa (FM YKS-588), projektchef, fornamn.efternamn@fcg.fi, tfn 044 298 2006

Övrig arbetsgrupp:

Marja Nuottajärvi, FM (natur), Tuomas Miettinen, DI (trafik), Päivi Määttä, DI (dagvatten), Mari Lampinen, hortonom (landskap), Cecilia Lundqvist, ing. YH (gatuplanering).

2 NULÄGE OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

2.1 Planeringssituationen

2.1.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Målen för områdesanvändningen bidrar till att stävja utsläpp som uppstår i samhällen och genom trafiken, att trygga naturens mångfald och kulturmiljövärden samt att förbättra möjligheterna att förnya näringar. Målen bidrar också till att det är möjligt att anpassa sig till följderna av klimatförändringen och extrema väderfenomen. Enligt markanvändnings- och bygglagen ska målen beaktas och

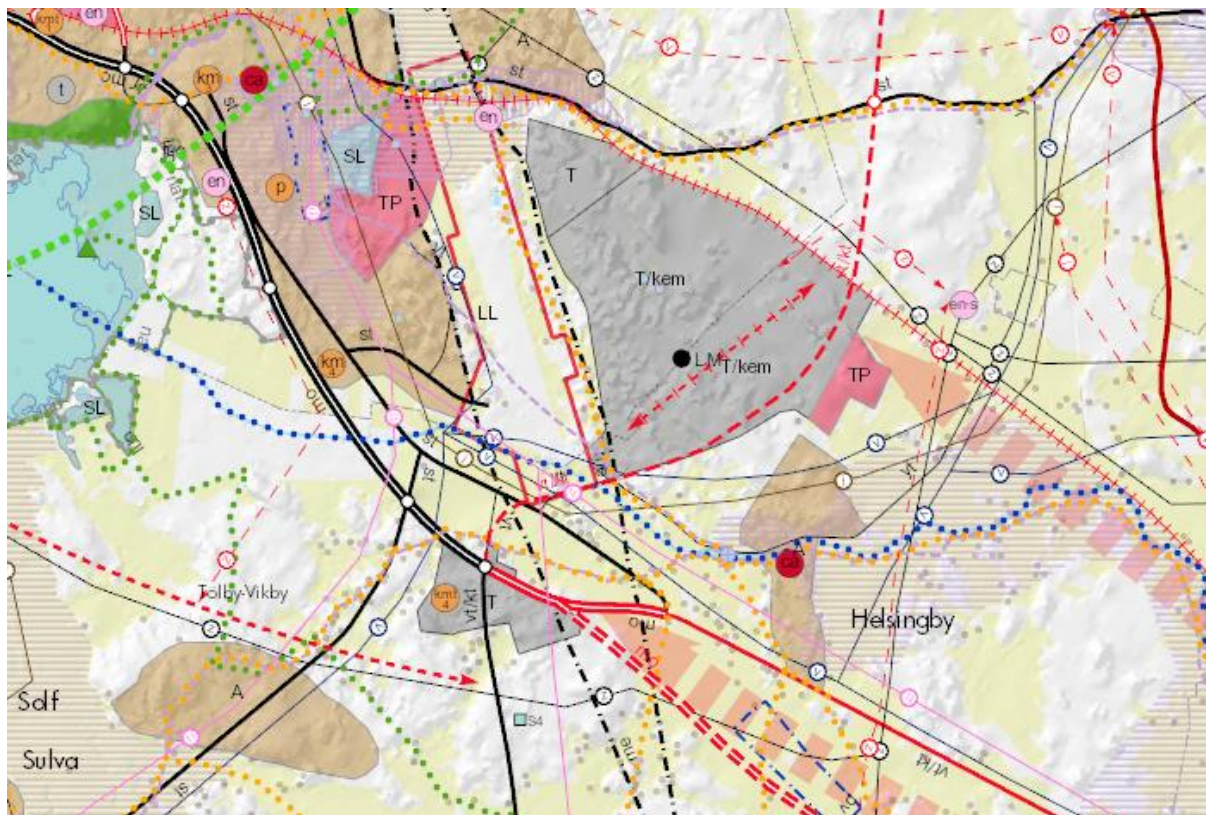
12.11.2020

genomförandet av dem främjas i landskapsplaneringen, i kommunernas planläggning och i statliga myndigheters verksamhet.

Detaljplaneändringens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen beskrivs senare i kapitel 7.10.

2.1.2 Landskapsplan

I planeringsområdet gäller Österbottens landskapsplan 2040. Området anvisas för kemisk industri (T/kem), arbetsplatsområde (TP) och logistikområde eller trafikterminal. Till området anvisas dessutom ett förbindelsebehov för bantrafik (banförbindelse till flygplatsen) samt en alternativ vägsträckning. Området gränsar till banförbindelsen Vasa–Seinäjoki och till Vasa flygplatsområde.



Figur 2. Utdrag ur Österbottens landskapsplan 2040.

2.1.3 Generalplan

I den gällande generalplanen anvisas områden för kemisk industri (T/kem), industri- och lagerområden (T), ett industrispårområde (LRT) och terminalområde för godstrafik (LTA), ett småhusdominerat bostadsområde (AP) och område för driftcentrum inom jordbruket (AM) samt jord- och skogsbruksdominerade områden och jord- och skogsbruksdominerade områden med särskilda miljövärden (MY). Med luo-beteckningar anvisas dessutom områden som är viktiga med tanke på naturens mångfald.

12.11.2020

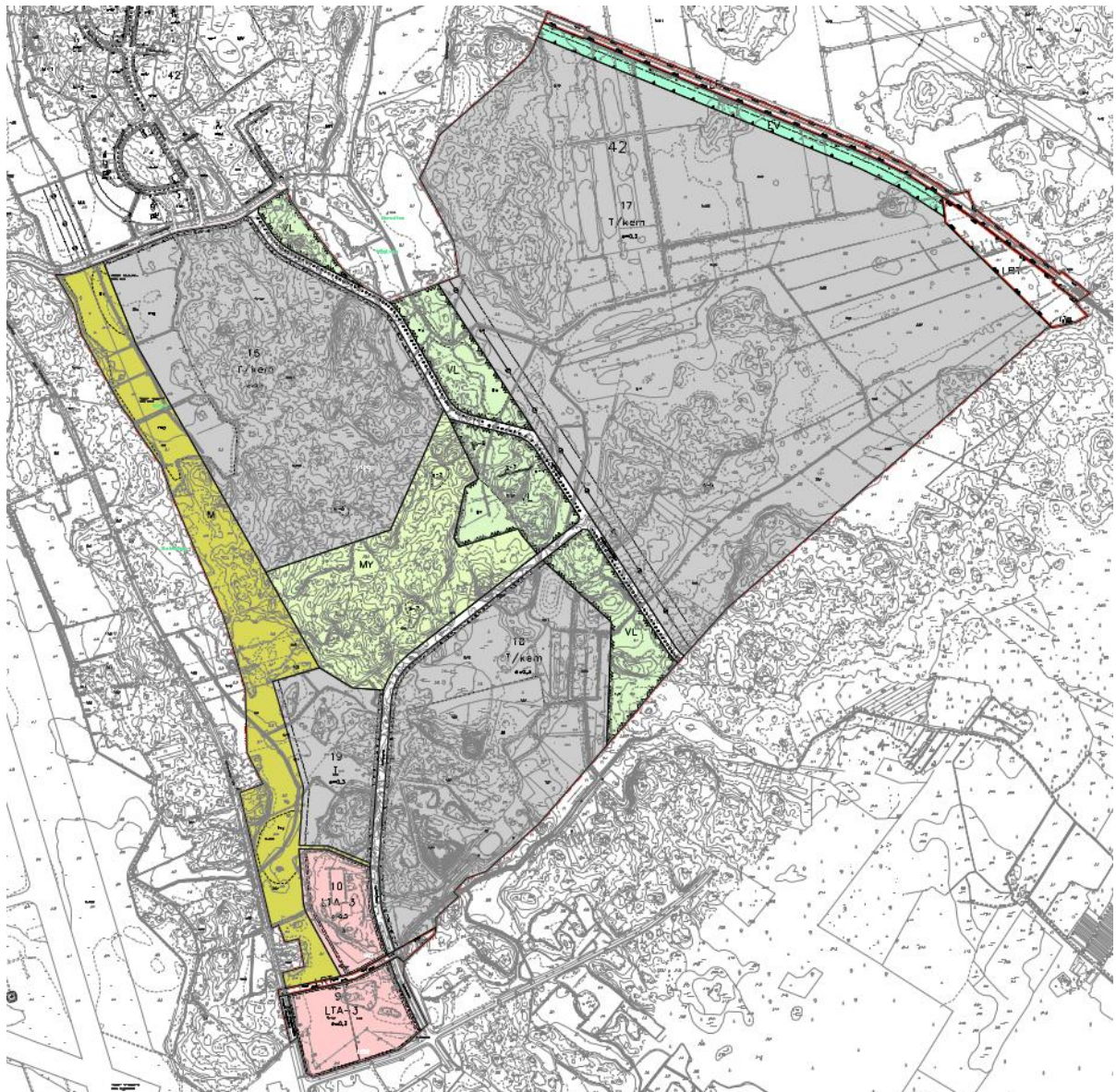


Figur 3. Utdrag ur den gällande delgeneralplanen.

2.1.4 Detaljplan

I den gällande detaljplanen anvisas områden för kemisk industri (T/kem). I dessa områden har byggnadseffektiviteten fastställts till $e=0,3$. Utöver kemisk industri möjliggör planen även byggande av en terminal för godstrafik samt ett industri- och lagerområde. I detaljplanen anvisas utöver dessa även trafikområden och områden för jord- och skogsbruk, rekreation och naturskydd.

12.11.2020



Figur 4. Utdrag ur den gällande detaljplanen.

2.1.5 Övriga planer som berör området

Vasa stads byggnadsordning godkändes av stadsfullmäktige 11.2.2019 §2 och trädde i kraft 1.2.2019.

På Korsholms kommuns sida gäller delgeneralplanen för Granholmsbacken i Toby och detaljplanen för Granholmsbacken II. Dessa möjliggör placeringen av kemisk industri (T/kem), industri- och lagerbyggnader (T) och ett arbetsplatsområde eller en servicestation (TP och TP/LH) på Korsholms kommuns sida. Planerna möjliggör en mer omfattande helhet som planerats i samarbete mellan kommunerna.

12.11.2020

2.2 Utgångspunkter för planeringen av kemiindustri

2.2.1 Kemiindustrin i Finland

I kemiindustrin i Finland ingår till exempel petrokemi (oljeraffinering), jordbrukskemikalier, såsom gödsel och bekämpningsmedel, medicinindustri, målfärgsindustri och plastindustri. Kemiindustrin är en processindustri och dess produktion karaktäriseras av att produktionsanläggningarna förädlar och förändrar kemiska föreningar till andra föreningar genom olika processer.

Kemiindustrin motsvarar cirka en fjärdedel av den sammanlagda industriproduktionen i Finland. År 2014 bestod upp till 23 procent av värdet på Finlands export av kemiindustrin. Samtidigt var kemiindustrin den största enskilda exportsektorn.

Kemiindustrin är en betydelsefull sysselsättare eftersom den sysselsätter cirka 34 000 personer direkt i Finland (år 2016). Under de senaste åren har antalet anställda förblivit stabilt. Branschen sysselsätter främst personer med en yrkesexamen från andra stadiet och personer med yrkeshögskole- eller högskoleexamen.

Utöver arbetsplatser har kemiindustrin även uppskattats ha en stor effekt på indirekta arbetsplatser och på skatteintäkterna (Kemiindustrins effekter för ekonomin och sysselsättningen i Finland utredes 2017 av KPMG på uppdrag av Kemiindustrin rf):

- 10 arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 18 arbetsplatser på andra ställen i ekonomin
- Tre arbetsplatser inom kemiindustrin skapar 4 arbetsplatser inom service
- Kemiindustrin skapar årligen ett nästan tio miljarders värdetillskott i Finland
- En miljards värdetillskott i kemiindustrin skapar ett värdetillskott på 0,9 miljarder inom andra branscher
- Kemiindustrin ger årligen över 3 miljarder i skatteintäkter till Finland

2.2.2 Säkerhetsaspekten

I området gäller beteckningen T/kem. Genom planbeteckningen T/kem har Korsholms kommun och Vasa stad framfört ett ställningstagande enligt kemikaliesäkerhetslagen om att de har behandlat placeringens möjlighet och anslutande risker för stora olyckor i sina egna markanvändningsprocesser och förstår konsekvenserna av placeringen. I placeringen beaktas en samordning av kemikaliesäkerhetslagen och markanvändnings- och bygglagen bl.a. beträffande känsliga objekt. T/Kem-beteckningen är en förutsättning enligt Säkerhets- och kemikalieverket Tukes för att placera en anläggning av högsta tillsynsklass (s.k. säkerhetsutredningsskyldiga).

Planbeteckningen möjliggör inte ensam placeringen av en industrianläggning, utan förutsättningen för den slutliga placeringen av batterifabriken är även till exempel följande tillstånd:

- 1) Tillstånd för omfattande hantering och upplagring av farliga kemikalier från Tukes
- 2) Miljötillstånd som beviljats av Regionförvaltningsverket eller kommunen om förutsättningarna i miljöskyddslagen 527/2014 uppfylls. I tillståndsprcessen kan ingå förfarande för miljökonsekvensbedömning(MKB)
- 3) Bygglov från kommunen

12.11.2020

4) Eventuella övriga tillstånd

En säkerhetsutredning för projektområdet har utarbetats i samband med MKB-processen och det har konstaterats att projektområdet med vissa villkor lämpar sig för batterifabriksfunktioner.

Då en produktionsanläggning placeras bör det beaktas hur eventuella olyckor i anläggningen påverkar omgivningen samt hur olyckorna utvecklas under tidens gång. Placeringen undersöks utifrån den olycksrisk som kemikalierna orsakar (värmestrålning, tryckvåg, konsekvenser för hälsan och miljön). Vid placeringen bör man beakta i synnerhet känsliga objekt i anläggningens omgivning (t.ex. bostadsområden, skolor, sjukhus, vårdanläggningar, daghem) som kan utsättas för fara till följd av eventuella olyckor. Dessutom bör objekt som kan orsaka tilläggfara för produktionsanläggningens verksamhet (t.ex. andra industrianläggningar) beaktas. Planeringen av projektets säkerhetsfrågor är i sin helhet krävande och förutsätter att en säkerhetsutredning utarbetas.

Produktionsanläggningar och lager där det hanteras farliga kemikalier och sprängämnen bör placeras så att de inte kan orsaka fara för människor, miljön eller egendom vid objekt i omgivningen om en olycka skulle ske. Då omgivningen till objekt som är utsatta för en fara för olyckor planläggs bör det begäras utlåtanden från Tukes och räddningsmyndigheten. En konsultationszon har fastställts för alla kemikalieobjekt som övervakas av Tukes. Vid planläggningsändringar eller mera omfattande byggande som sker i dessa områden bör det begäras ett utlåtande från Tukes och räddningsmyndigheten.

En produktionsanläggning (anläggning som hanterar eller lagrar farliga kemikalier eller gaser) får inte utan särskild motiverad orsak placeras på ett grundvattenområde som är viktigt för eller som på annat sätt är lämpligt för vattenanskaffningen. Planeringsområdet är inte beläget i ett grundvattenområde, men det finns grundvattenområden förhållandevis nära området. Även kontrollen av dagvatten spelar en viktig roll. En dagvattenutredning för hela projektområdet har utarbetats i samband med planläggningen av batterifabriksprojektet 2018.

I samband med processen i det föregående skedet kom det fram att räddningsverkets beredskap inte räcker till i nuläget om det placeras omfattande kemiindustri vid gränsen mellan Vasa och Korsholm. Det är sannolikt att projektet skulle innebära att en ny brandstation byggs i södra Vasa och därför har man i detaljplanen Liselund ak1062 beaktat en sidobrandstation. I planeringen bör även det vatten som krävs av släckningsanordningarna beaktas. Varifrån fås tillräckliga vattenmängder och vart rinner släckvattnet? Även eventuell uppsamling och kontroll av släckvattnet bör beaktas.

2.2.3 Kemiindustrin och miljöfrågor

Under de senaste åren har betydelsen av miljöfrågor betonats mer i den finländska kemiindustrin. Med hjälp av effektivare reningsmetoder har utsläppen minskat, vilket hindrar vattendragen från att eutrofieras och minskar luftföroreningarna och växthusutsläppen. Energieffektiviteten och material-effektiviteten har även förbättrats, och produktionen inom kemiindustrin konsumerar allt mindre energi och vatten. Det uppstår även mindre avfall.

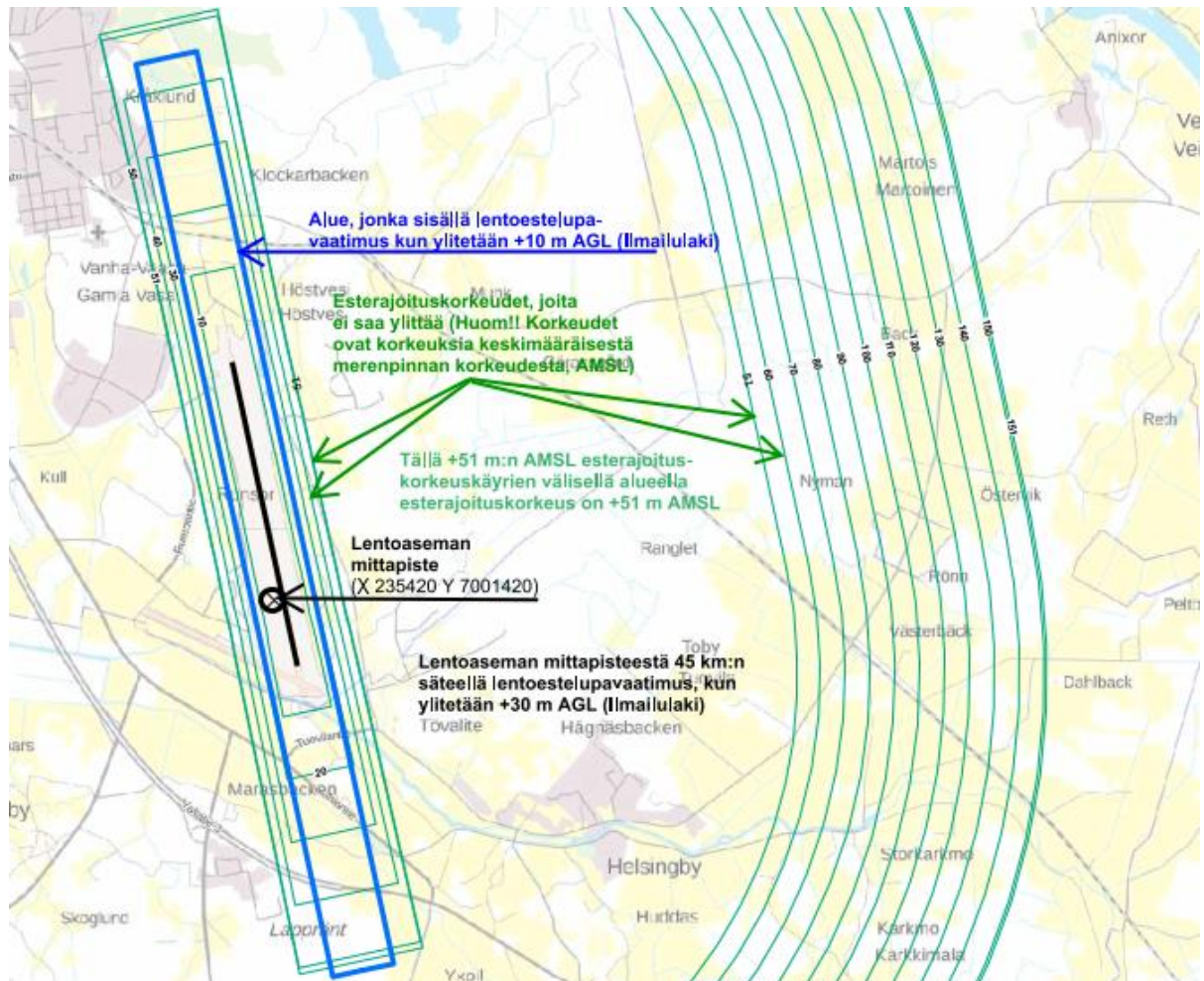
Kemiindustrin har utvecklat ett internationellt miljö-, hälso- och säkerhetsprogram, Responsible Care. I programmet deltar 52 länder runtom i världen. I Finland deltar över 100 företag inom kemiindustrin i programmet.

2.3 Utgångspunkter för planeringen med anledning av Vasa flygplats

Planeringsområdet för ändringen av detaljplanen ligger i sin helhet på flygbegränsningsområdet för Vasa flygplats. Det här innebär att då höjden av en byggnad, konstruktion eller anordning överskrider

12.11.2020

30 meter från markytan ska det alltid ansökas om flyghindertillstånd. I omgivningen av flygplatsen är det emellertid möjligt att tillåta över 30 meter höga byggnader och konstruktioner så att de gällande hinderbegränsningsytorna i flygplatsens omgivning beaktas enligt AGA M3-6. Med beaktande av markytans höjder innebär det här i praktiken att cirka 40 meter höga byggnader kan byggas i området med beaktande av hinderbegränsningsytorna.



Figur 5. Kartbild över de begränsningar som flygplatsen ställer på byggnadernas höjder. Karta uppgjord av Finavia.

I byggnadsskedet berör höjdbegränsningarna även bl.a. lyftkranar. Därför ska höjdbegränsningarna för fasta lyftkranar även beaktas i byggnadsskedet. Till ansökan om flyghinder ska läggas som bilaga den behöriga för flygtrafiktjänster ansvariga tjänsterbjudarens (i nuläget Air Navigation Services Finland Oy, ANS Finland Oy) utlåtande.

2.4 Naturmiljö

Planeringsområdet består till största delen av obebyggt jord- och skogsbruksområde. Skogsryggarna består av splittrade grundmoränområden med varierande ytformer som inte har något tydligt krön-område. På ryggarna finns även rikligt med flyttblock och blockfält. På låglänta ställen finns små försumpade områden. Skogarna består av grandominerad blandskog med träd i olika åldrar. På den

12.11.2020

västra sidan av Långskogen finns Grundfjärdens dal vars sidodal sträcker sig till de norra och västra delarna av planeringsområdet. I sidodalen och mellan ryggarna och på deras östra sida finns små åkrar.

2.4.1 Vegetations- och naturtyper

I utredningsområdet finns olika skogstyper i varierande utvecklingskedan – färska, lundartade och torra moskogar, grankärr och tallmyrar. Den dominerade naturtypen är fuktig moskog men lundartad moskog är också vanlig. Torr moskog förekommer endast i liten utsträckning. Våtmarker förekommer allmänt och de ligger i små sänkor i terrängen. Terrängen är stenig och vegetationen varierande. Träskängens skogsområde med sina små myrar i den mellersta delen av planeringsområdet representerar den mest värdefulla sammanhållna naturhelheten i området. Genom åtgärder som vidtagits i närheten har skogens naturliga gränser förändrats och utdikningarna har förändrat vattenbalansen i området. De områden som är viktiga med tanke på naturskydd är även viktigt med tanke på vattnets cirkulation. Sådana områden utgörs av grankärr och tallmyrar i naturtillstånd.



- Selvitysalueen rajaus / Utredningsområdets avgränsning
- Luontotyyppin rajaus / Naturtypens avgränsning
- 1 Kuvion numero / Figurnummer
- Arvokkaat luontokohteet / Värdefulla naturobjekt
 - Metsälaki 10§ / Skogslag 10§
 - Muu arvokas elinympäristö / Annan värdefull levnadsmiljö
 - Vanha metsä / Gammal skog

Figur 6. Vegetations- och naturtypsobjekt enligt naturutredningen (Vasa stad 2017). Värdefulla objekt har markerats med gul färg.

De viktigaste områdena med tanke på naturskydd är figurerna 6, 7, 19, 21 och 24. Dessa områden är även viktiga med tanke på vattnets kretslopp. Åtgärder som har förändrat miljön har dock inverkat på naturtillståndet för objekten 6, 7, 11 och 21. I utredningsområdet finns både en särskilt viktig

12.11.2020

livsmiljö och andra värdefulla livsmiljöer. En del av våtmarkerna består av grankärr och tallmyrar i naturtillstånd som klassas som övriga värdefulla livsmiljöer enligt skogslagen. Den särskilt viktiga livsmiljön består av ett litet stenfält. I utredningsområdet hittades inga växtarter som skyddats eller som klassats som utrotningshotade eller naturtyper i enlighet med naturvårdslagen. I utredningsområdet hittades inga naturtyper som är skyddade genom vattenlagen. Våren 2018 lades Träskängens skog på figur 23 till som värdefullt naturobjekt med statusen ”gammal skog” i förteckningen över naturtyper.

2.4.2 Fåglar

I utredningsområdet observerades 61 fågelarter av vilka 50 arter har uppskattats häcka i området. De observerade fågelarterna består huvudsakligen av arter som är typiska för barr- och blandskog samt för övergiven mark och åkrar.

Bland de häckande arterna förekom inga sådana fågelarter som kräver sådant särskilt skydd som avses i 46 § och 47 § i naturvårdslagen, men av arter som ingår i EU:s fågeldirektiv och arter som är utrotningshotade i Finland påträffades sammanlagt 18 arter. I arterna i EU:s fågeldirektiv ingår sångsvan, järpe, orre, trana, spillkråka och törnskata. I arter som klassas som utrotningshotade i Finland ingår ormvråk, mindre strandpipare, enkelbeckasin, tornseglare, backsvala, ladusvala, ängspip-lärka, talltita, tofsvipa, grönfink, rosenfink och domherre.

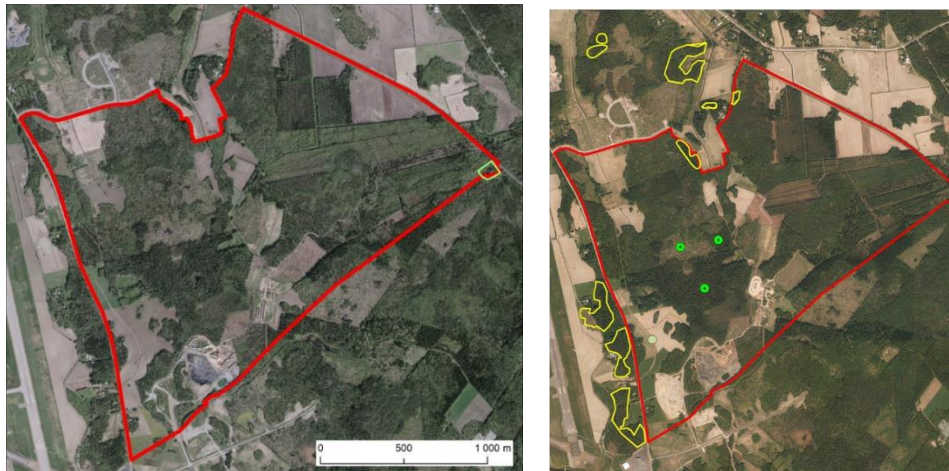
2.4.3 Djur

Flygekorre

Alla områden i utredningsområdet som lämpar sig som livsmiljö för flygekorre har undersökts i samband med terrängbesök 6.4–18.5.2017. I den norra kanten av utredningsområdet, i närheten av en gårdsplan, hittades en föröknings- och rastplats för flygekorre samt en annan möjlig föröknings- och rastplats. I den västra kanten av det östra utredningsområdet, i närheten av Östra Runsorvägen, hittades lite flygekorrs spillning. I utredningsområdet hittades även andra skogsområden som lämpar sig som flygekorre-område, men i de övriga områdena sågs inga spår av flygekorre. Ett preciserande terrängbesök gjordes till Långskogens storindustriområde 28.5.2018. Objektet för det preciserande terrängbesöket var ett litet äldre skogsområde i områdets östra kant som ligger delvis på Korsholms sida. I området fanns två hålträd men dessa var vid tillfället obebodda. Lite flygekorrs spillning hittades runt tre träd. Den egentliga föröknings- och rastplatsen för flygekorre ligger sannolikt på den östra sidan av järnvägen, på cirka 100 meters avstånd från det område som ska utredas. Det är sannolikt att flygekorren sökt föda i utredningsområdet.

Till området som i detaljplaneändringen ändras gjordes ett terrängbesök med representanter för Vasa stad och Södra Österbottens NTM-central 23.10.2020. På ändringsområdet karterades hålträd och möjliga risbon. De observationer som gjordes under flygekorrekarteringen 2017 är i detaljplaneändringen lokaliserade på VL-området, vilket innebär att området även i framtiden kommer att bevaras som en passande livsmiljö för flygekorren. På området för det nuvarande V-området hittades inte hålträd eller risbon.

12.11.2020



Figur 7. På den första bilden visas det flygekorrsobjekt som kontrollerats 2018. På den andra bilden visas möjliga föröknings- och rastplatser för flygekorre som avgränsats enligt utredningen från 2017 (med gult).

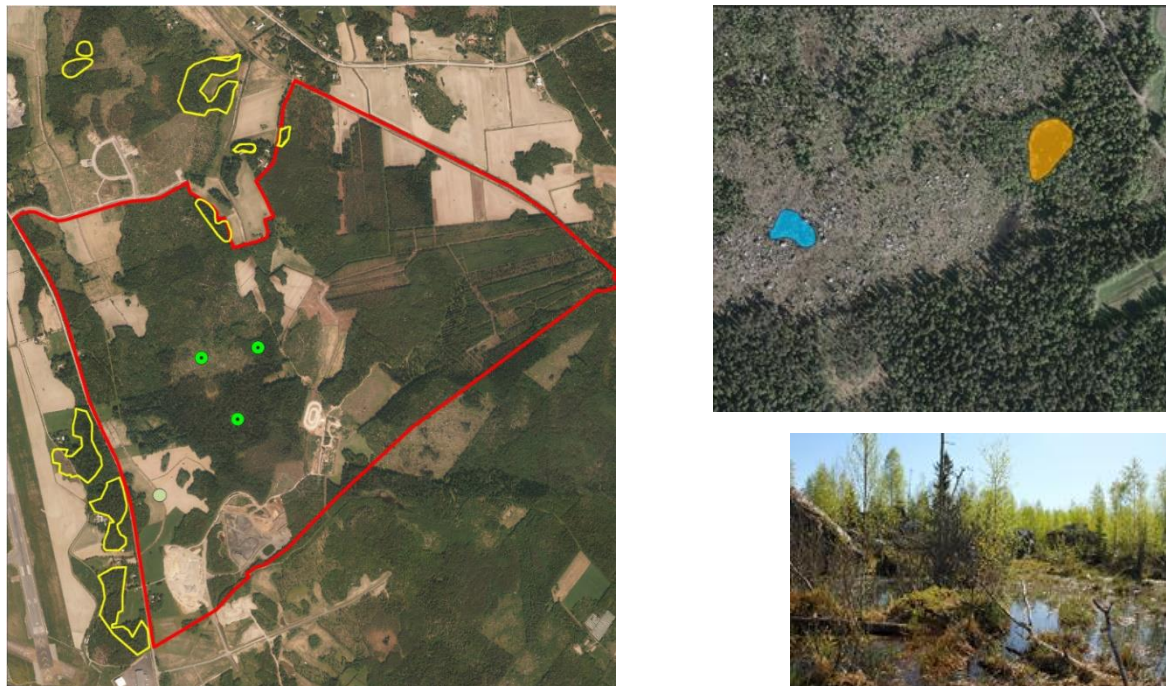
Fladdermöss

I utredningsområdet observerades 83 fladdermöss. Fladdermusobservationerna koncentreras till närheten av bebyggda områden där fladdermössen jagar insekter som flyger under gatulyktorna. Observationsantalet kan anses vara vanligt eftersom fladdermöss förekommer väldigt talrikt i Vasaregionen.

Åkergröda

I utredningsområdet hittades tre föröknings- och rastplatser för åkergröda. Ett preciserande terrängbesök gjordes till Långskogens storindustriområde under våren 2018. Våren 2018 kontrollerades en göl där åkergrödor observerats föregående år. Gölen ligger i landskapsstrukturens krönområde mellan två berg. Vattnet rinner till gölen från de närliggande bergen och området konstaterades inte ha någon naturlig vatten- eller våtmarksförbindelse till andra våtmarker i närheten. Det är sannolikt att området torkar ut under vårar och somrar med lite regn och inte lämpar sig som föröknings- eller rastplats för åkergröda. Våren 2018 gjordes inga observationer om förekomst av åkergröda i området. Utgående från det som konstateras ovan kan området inte anses vara en permanent föröknings- eller rastplats för åkergröda.

12.11.2020



Figur 8. Den eventuella föröknings- och rastplatsen för åkergröda (grön punkt i nordväst med blå avgränsning) samt föröknings- och rastplatser (två övriga gröna punkter) som konstaterats 2017 och 2018. Bilden är tagen från den eventuella föröknings- och rastplatsen i maj 2018.

2.4.4 Natura- och skyddsområden

På planeringsområdet eller i dess omedelbara närhet finns inga naturskyddsområden.

2.4.5 Yt- och grundvatten

Det närmaste grundvattenområdet, Gamla Vasa, ligger ca 3 km nordväst om planeringsområdet.

Planeringsområdet är beläget i Laihela ås vattendragsområde (41) och vidare i avrinningsområdet för Laihela ås nedre lopp (41.001). Vattnet rinner ut i Laihela å och vidare till Sumdomfjärden i Södra stadsfjärden i Vasa.

Vattnet från den norra/nordöstra delen av planeringsområdet rinner ut i ett dike i nordväst som går på den norra sidan av Vasa flygplats och mynnar ut i Laihela å i närheten av riksväg 3. Från den sydvästra/södra delen av planeringsområdet rinner ytvattnet mot nordväst och vidare till ett dike som går i närheten av kommungränsen mellan Korsholm och Vasa, och därifrån vidare i Laihela å. En liten del av ytvattnet i den östra kanten av planeringsområdet rinner i riktning mot Toby och via Mossabäcken till Laihela å.

2.5 Landskap och kulturmiljö

2.5.1 Värdefulla landskapsområden av riksintresse och landskapsintresse

Gamla Vasa nationellt viktiga landskapsområde ligger nordväst om planområdet. På den norra sidan av planområdet ligger den byggda kulturmiljön av riksintresse Høstves bystråk. I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas Norra Grundfjärden och Gamla Vasa begravningsplats på den nordvästra

12.11.2020

sidan av detaljplaneområdet som regionalt betydande område. Norra Grundfjärden är ett öppet odlingslandskap och en golfbana. Avgränsningen omfattar Gamla Vasa begravningsplats (inkl. ortodoxa begravningsplatsen).

2.5.2 Landskapsstruktur

Genom planeringsområdet löper ett kuperat skogsområde i nord-sydlig riktning. På östra och västra sidan om detta område finns åkerområden. Planeringsområdets skogsmarker delas på mitten av Maraviken åkerområde. Områdets östra skogar är utdikade och i de södra delarna av området finns ett motorsportområde. De dikade skogsområdena består av skog i olika ålder. Planeringsområdet gränsas i öst av järnvägen och i väst av Östra Runsorvägen och Vasa flygstation.

2.5.3 Fornlämningar

I planområdet finns inga fornlämningar.

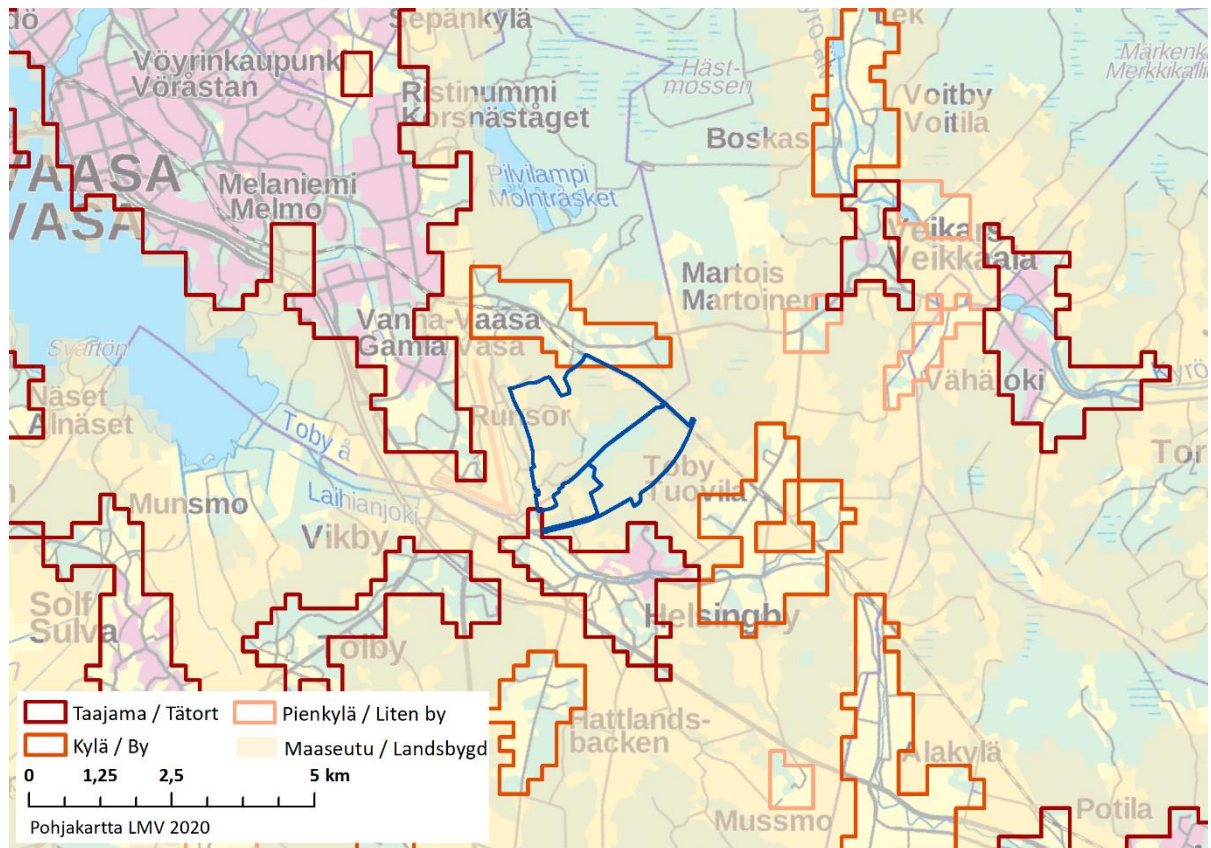
I planområdet finns två stenmursobjekt, Kyan 1 och 2 som klassats som övriga kulturarvsobjekt. I det nuvarande LTA-3-området finns en stenmur längs Kurirvägen. I planområdet finns två stora flyttblock som skyddats med tanke på landskapet i den gällande detaljplanen.

2.6 Befolkning och arbetsplatser

2019 hade Korsholms kommun 19 448 invånare och Vasa stad 67 636 invånare. 2018 var antalet personer i arbetsför ålder 8 983 personer i Korsholm och 30 048 i Vasa. 2018 hade Vasa ekonomiska region 101 097 invånare och antalet personer i arbetsför ålder var 45 304. (Statistikcentralen, kommunernas nyckeltal)

I samhällsstrukturen är planområdet beläget på ett landsbygdsaktigt eller oklassificerat område mellan tätorter och byar. Tätorter i planeringsområdets närhet är Vasa centrum / Gamla Vasa samt i Korsholm Helsingby och Vikby. Toby i Korsholm och Höstves i Vasa är klassade som byar.

12.11.2020



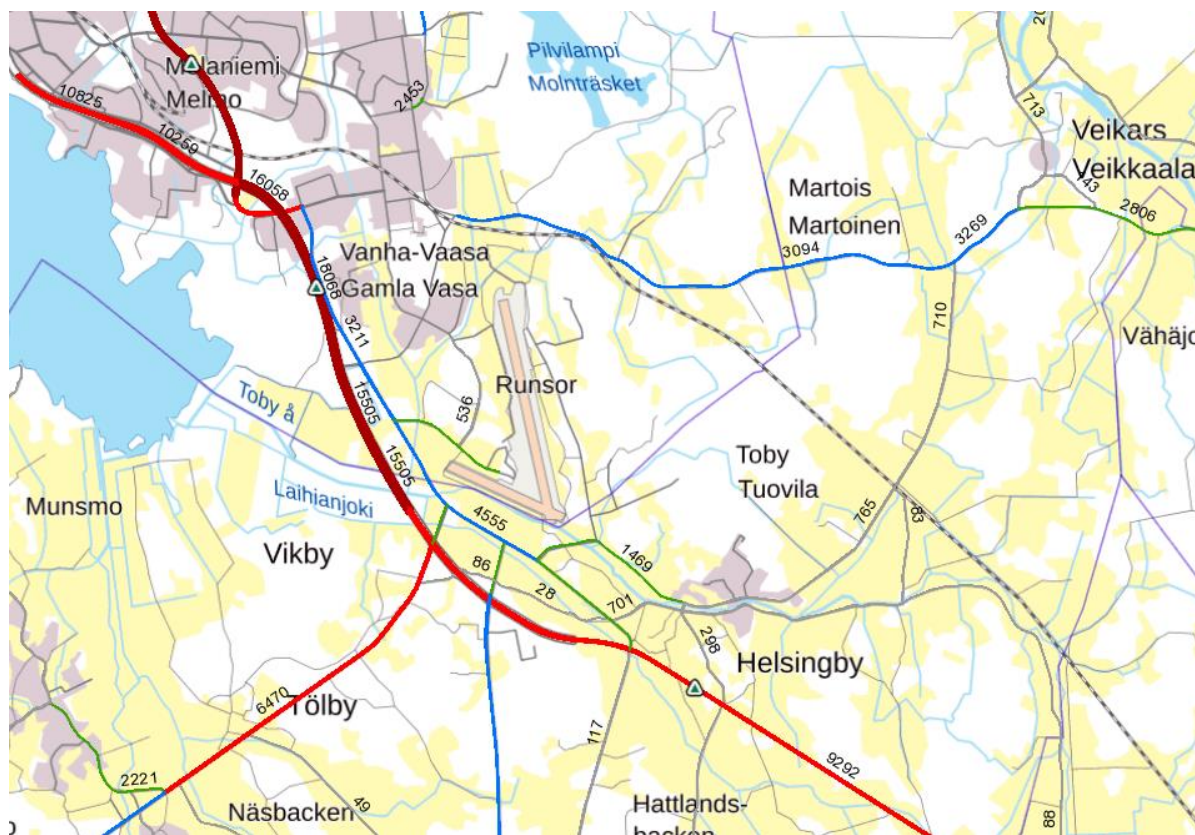
Figur 9. YKR-klassificeringen (SYKE) i planeringsområdets omgivning.

2.7 Trafik

2.7.1 Trafikvolymmer

Enligt Trafikverkets vägregister trafikerar under 1 500 fordon per dygn längs landsväg 7161 (Tobyvägen) på den södra sidan av planeringsområdet. Längs landsväg 715 (Laihelavägen) är trafikmängden mellan 3 200 och 4 500 fordon per dygn, beroende på vägvagn. På regionväg 717 (Höstvesvägen/Lillkyrovägen) som går på den norra sidan av planeringsområdet är trafikmängderna drygt 3000 fordon per dygn. Trafikvolymen längs Ring III vid planeringsområdet var cirka 10 000 fordon per dygn 2018.

12.11.2020



Figur 10. Trafikolymer 2019. (Trafikledsverket)

2.7.2 Kollektivtrafik

I nuläget är planeringsområdet tillgängligt med kollektivtrafik via Tobyvägen och Höstvesvägen. I området finns i nuläget inga markanvändningsfunktioner som skulle göra det möjligt att upprätthålla en god servicenivå på kollektivtrafiken, till exempel när det gäller antalet turer. Å andra sidan finns det i nuläget ingen större efterfrågan på kollektivtrafik till området. Planeringsområdet gränsar till Seinäjoki–Vasa-banan. Den närmaste stationen finns i Vasa.

2.7.3 Gång- och cykeltrafik

Planeringsområdet består av obebyggt jord- och skogsbruksområde och i nuläget finns inget trafiknät. Till planeringsområdet leder en gång- och cykelled från Vasa centrum's håll längs med Laihelavägen och vidare längs med Tobyvägen. På den norra sidan av flygplatsen finns en gång- och cykelled längs med Höstvesvägen. Avståndet till Vasa centrum är cirka 8 kilometer och avståndet till Smedsby i Korsholm är cirka 7 kilometer.

2.7.4 Trafikutredningar och trafiknätplatser som ansluter till planeringsområdet

MKB-förfarandet för projektet om Vasa hamnväg

I MKB-förfarandet för Vasa hamnvägsprojekt söktes en bättre fungerande förbindelse till Vasa hamn genom att utveckla det logistiska systemet i Vasaregionen.

12.11.2020

I MKB presenteras utöver 0-alternativet även 4 andra alternativ där alla innebär att det byggs en ny väg mellan motorvägens planskilda korsning vid Vikby och Lillkyrovägen. Denna väg är en del av riksväg 8 Helsingby–Vassor som eventuellt kommer att byggas i framtiden. Vägens tvärsnitt är 10,5/7,5 m, och den kommer att kunna förses med ett mitträcke då vägen omvandlas till riksväg.

Vid landsväg 715 (Helsingby–Gamla Vasa (Rv 3 parallellväg) och vid logistikcentrumet byggs planskilda korsningar.

I korsningen med Vasa–Seinäjäki-banan byggs en underfart. Underfartshöjden kommer att vara tillräcklig för 7 meter höga transporter.

På avsnittet Vikby–Toby finns separata promenad- och cykelarrangemang samt arrangemang för den lokala trafikens behov. På den östra sidan av Laihela å vid Östra Runsorvägen byggs en underfart för gång- och cykeltrafiken.

Österbottens trafiksystemplan 2040

Österbottens trafiksystemplan 2040 godkändes av landskapsfullmäktige 12.5.2014. I landskapsplanen behandlas trafikfrågor som berör logistikområdet i följande kapitel:

Hamnbanan

VASEK har utarbetat en rapport över den fortsatta utredningen av Vasa industrispårväg 2015. Syftet med arbetet var att utreda hur banavsnittet Vasklot (Vasa hamn)–Vasa Resecentrum kunde utnyttjas för industritransporter. Avsikten var dessutom att genom utredningsarbetet skapa en industrispårvägsförbindelse som möjliggör kostnadseffektiva, högkvalitativa och miljövänliga transporter.

I samband med trafiksystemarbetet undersöktes Vasa hamns förbindelse genom centrum samt bristen på en direkt förbindelse från riksvägarna 3 och 8 till det kommande logistikområdet och till hamnen. I trafiksystemplanen ingår projektet för järnvägsförbindelsen från Vasa–Seinäjäki-banan från logistikområdet till Vasklot (stadsbana). Projektet har prioriterats som ett projekt i den tredje kategorin.

Vägarrangemang

Före den nya banförbindelsen är ett projekt i prioriteringsklass 2 att förverkliga en ny sydlig hamnförbindelse till Vasklot.

Ett projekt i prioriteringsklass 1 är rv 8 och rv 724 Vasa förbindelseväg. Detta projekt förbättrar trafikens smidighet på riksväg 8 och flyttar den nya sträckningen av rv 8 längsmed logistikområdet längre fram i framtiden.

Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

Som åtgärd föreslås att utreda möjligheterna och förutsättningarna för att förverkliga regionaltågs- trafik och/eller snabbspårvägstrafik i regionen.

Genomförande av järnvägsterminalområdet på Vasaregionens logistikområde, preliminär översiktsplan om förverkligandet av ett järnvägsterminalområdet i logistikcentrumet, VASEK Slutrapport 1.2.2012.

Planeringsarbetet för modellen för förverkligandet av och konceptet för en järnvägsterminal i Vasaregionens logistikcentrum har gjorts på uppdrag av Vasaregionens Utveckling Ab (VASEK) 2011. För planeringsarbetet svarade Ramboll Liikennejärjestelmä Oy (före detta Liidea Oy) och VR Track Oy.

12.11.2020

Genom utredningen undersöktes byggandet av en järnvägsförbindelse till planeringsområdet från den närliggande Vasabanan. Utifrån utredningen kommer marknads-/influensområdet för Vasaregionens logistikcentrum att förstärkas i logistiksystemet under de närmaste åren både med tanke på den nationella och internationella logistiken.

I planen för järnvägsterminalen beaktas byggandet av industri-/privata banor i logistikcentrumets område och den framtida förbindelsen till Vasa hamn samt reserveringen för den s.k. kustbanan. Dessutom beaktades det önskemål som framförts av företag som planerar att etablera sig i logistikområdet om att bygga en banförbindelse i den omedelbara närheten av företagens etableringsområde i den västra delen av logistikcentrumet. Detta industri-/privatspår ligger delvis i detaljplaneområdet för logistikcentrumets etapp I och har beaktats i de detaljplaner som berör området. I tidigare planer föreslås även en banförbindelse via industrispåret till den eventuella framtida flygfraktkterminalen i anslutning till flygplatsen.

I utredningen beskrivs att områdets transport- och servicebehov består av transporter av träråvara (flytt av råvirkesterminalen från Vasklot), projekttransporter och på längre sikt transporter av intermodala enheter. Via terminalen och dess spårförbindelser samt via hamnen i Vasklot är det i framtiden dessutom möjligt att styra den internationella trafiken mellan Skandinavien och Ryssland/OSS-länderna.

Preliminär översiktsplan för Vasa hamnväg, NTM-centralen i Södra Österbotten 2017

Till projektet med Vasa hamnväg ansluter logistikcentrumets förbindelse till Lillkyrovägen (lv 717) som en del av förbindelsen för riksväg 8 Helsingby–Vassor. Avsikten är att ansluta logistikcentrumet och flygplatsområdet till Vasa hamn på Vasklot. Standardmålet för Hamnvägen är en hastighetsnivå på 80 km/h (100 km/h på motorvägsavsnittet), trygga anslutningar och förutsättningar för specialtransporter. På det kommande riksvägsavsnittet tillåts inga direkta markanvändningsförbindelser eller jord- och skogsbruksförbindelser. Förbindelsen är en del av vägnätverket för stora specialtransporter (SEKV). I planen beskrivs att rutterna för specialtransporter bör förberedas för transporter med en höjd och bredd på 7 meter och en längd på 40 meter. I både Vasa och i Korsholm finns det utöver riksväg 8 även rutter som betjänar lokala behov. De flesta specialtransportbehoven riktas till Vasklot hamn.

I översiktsplanens konsekvensbedömning framkommer att de mest betydande negativa konsekvenserna som vägprojektet orsakar riktas till naturvärden. Naturvärdena påverkas i synnerhet av de nya terrängkorridorer som vägen förutsätter. De nya terrängkorridorerna förorsakar förlust och splittring av livsmiljöerna.

Översiktsplanens preliminära utkast över hamnvägen vid planeringsområdet:

- Den totala bredden av den nya vägen: 10,5 m och bredden av körbanan 7,5 m.
- Vägen förbereds för att förses med ett mitträcke då den byggs om till riksväg.
- Den planskilda korsning som planerats vid logistikcentrumet avviker från placeringen av den anslutning som beskrivs i den gällande delgeneralplanen för området.
- Tobylvägens och Östra Runsorvägens anslutning till hamnvägen sker via en direkt anslutning. Enligt den gällande delgeneralplanen kommer det inte att byggas någon planskild korsning vid platsen för anslutningen.
- Under planeringen har det konstaterats att planerna om att ansluta hamnvägen och den eventuella nya järnvägen till samma terrängkorridor förkastas.

12.11.2020

Trafikmängden i logistikområdet och Långskogens område, AIRIX Ympäristö 2011

I lokaliseringsutredningen för Vasa hamnväg framförs en trafikprognos för 2030. Beräkningarna i utredningen över trafikmängderna från 2011 baserar sig på denna trafikprognos. I trafikprognosen ingår trafiken både för det planerade logistikområdet och för Långskogens område.

Enligt utredningen påverkas trafikmängden i logistikområdet av karaktären av de företag som etablerar sig i området. Sannolika aktörer är stora transportföretag samt aktörer inom logistik- och speditiionsbranschen, såsom distributionsterminaler. Trafikmängden för en aktör i logistikcentrumet, till exempel för ett transportföretags terminal, är uppskattningsvis cirka 130 lastbilsbesök och 30 paketbilsbesök per dygn.

Beroende på aktörernas karaktär och antal är trafikmängden i den första etappen av logistikcentrumet, för ett område på cirka 60 hektar, uppskattningsvis cirka 650 lastbilsbesök per dygn. Antalet paketbilsbesök är cirka 200. Arbetsresorna för de personer som arbetar i området utgör uppskattningsvis cirka 450 resor per dygn. Sammanlagt uppskattas området producera cirka 1300 resor per dygn. Trafikmängderna i området ökar i takt med de funktioner som etablerar sig i området.

Under den andra etappen då markanvändningen ökar, växer trafikmängderna i området med uppskattningsvis cirka 1 400 fordon. Denna uppskattning påverkas emellertid av områdets popularitet och hurdana funktioner som finns i området.

2.8 Samhällsteknik

I närheten av planeringsområdet finns utbyggt avloppsnätverk längs med Östra Runsorvägen i norr och i söder vid Kurirvägen. Även hushållsvattennätverket är beläget invid bosättningen längs med Östra Runsorvägen.

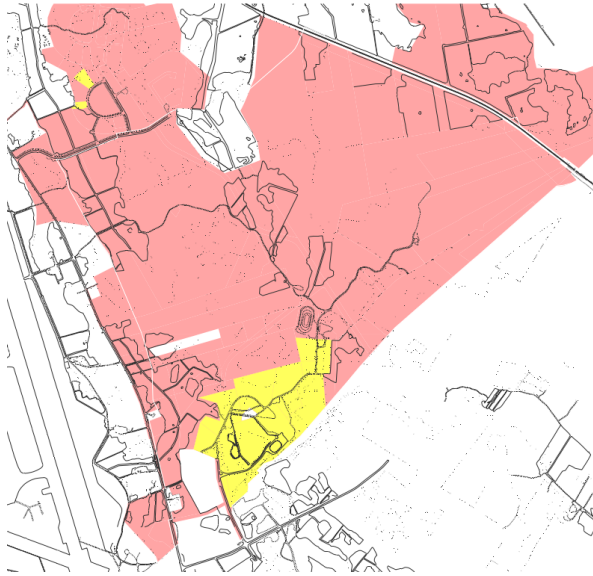
2.9 Service och rekreation

Det finns ingen service i området.

2.10 Markägoförhållanden

Vasa stad äger en stor del av området som detaljplaneändringen är belägen på. I kartan nedan har med röd färg anvisats stadens markägo och med gul färg områden som ägs av staden och har hyrts ut i enlighet med uppgifter i planens utkastskede (information granskad 10/2020).

12.11.2020



Figur 11. Markområden som ägs av staden (gula områden är uthyrda).

3 PLANÄNDRINGSPROCESSEN OCH PRELIMINÄR TIDSPLAN

3.1 Preliminär tidsplan

Tidtabellen för ändringen av detaljplanen är enligt följande:

- Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 9.10–22.10.2020.
- Planutkastet är framlagt under 14 dagar 11-12/2020
- Detaljplaneförslaget framlagt 01-02/2021
- Detaljplanen behandlas för godkännande 03/2021

3.2 Aktualisering och program för deltagande och bedömning

Detaljplaneändringen blev anhängig 9.10.2020 då Vasa stad lade fram programmet för deltagande och bedömning. Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 9.10–22.10.2020.

3.3 Utkastskede

Planutkastet utarbetas under hösten 2020 och läggs fram under 14/30 dagar i enlighet med 30 § i MBF. Intressenterna har möjlighet att framföra sin åsikt om planens beredningsmaterial under tiden för framläggandet. Utlåtanden begärs från myndigheter. Den inlämnade responsen behandlas och planläggaren utarbetar bemötanden till den.

3.4 Förslagsskede

Utgående från respons som lämnats in om planutkastet utarbetas ett planförslag. Planförslaget läggs fram offentligt under 30 dagar enligt 27 § i MBF. Intressenterna har möjlighet att lämna in en anmärkning mot planen under framläggandet. Utlåtanden begärs från myndigheter. Den inlämnade responsen behandlas och planläggaren utarbetar bemötanden till den.

12.11.2020

3.5 Godkännande

Detaljplanen 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 kommunen har kungjort offentligt att planen godkänts.

4 VÄXELVERKAN VID UTARBETANDE AV PLANEN

4.1 Intressenter och deltagande

Om framskridandet av planarbetet informeras genom tidningskungörelser, på Vasa stads officiella anslagstavla och på stadens webbplats.

Intressenter är enligt 62 § i MBL området 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 sina åsikter och anmärkningar under tiden för framläggandet i planutkast- och planförslagskedet.

Intressenter i planarbetet är:

- Markägare i planområdet och grannfastigheterna, markarrendetagare, invånare, företag som är verksamma i området samt Höstves byaförening rf, Runsor byaförening och Vasa miljöförening rf.
- Stadens sakkunnigmyndigheter: planläggningen, fastighetssektorn, kommunaltekniken, byggnadstillsynen, miljösektorn, stadsutvecklingen, hussektorn och Vasa Vatten
- Övriga myndigheter och samarbetsparter: NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens polisinspektion, Österbottens räddningsverk, Österbottens museum, Försvarsmakten / Logistikverket, Suomen Turvallisuusverkot Oy, Korsholms kommun, Österbottens handelskammare, Vasek Oy, Österbottens företagarförening rf, Vaasan Yrittäjät ry, Vasa Elnät Ab, Vasa Elektriska Ab / fjärrvärmeenheten, Regionförvaltningsverket, Trafikledsverket, TUKES, Finavia Oyj, Oy Vaasa Parks Ab, Oy Merinova Ab, Viria Oyj, Telia Oyj, Elisa Oyj, Posti Oy, VR-yhtymä Oy, EPV Alueverkko Oy, Vaskiluodon Voima Oy, Fingrid Oyj

4.2 Myndighetssamarbete

Under planprocessen ordnas vid behov myndighetssamråd. Beträffande detaljplaneändringar i området hålls myndighetssamråden gemensamt för Vasa stad och Korsholms kommun.

Det första myndighetssamrådet ordnades 28.10.2020. ett arbetsmöte för myndigheter ordnas innan detaljplaneförslaget läggs fram i januari 2021 och ett andra myndighetssamråd efter påseendet av planförslaget i februari 2021.

I samband med de skeden då planen läggs fram begärs utlåtanden av myndigheterna.

12.11.2020

5 DETALJPLANEÄNDRINGENS MÅL

5.1 Mål som ställts upp för detaljplaneändringen

Detaljplaneändringens mål är:

- att undersöka höjningen av byggrätten i T-kvartersområdena till en effektivitet på minst 1,0 samt att undersöka konsekvenserna av detta med tanke på förutsättningarna att genomföra detaljplanens övriga beteckningar och bestämmelser.
- att säkerställa att områdena lämpar sig för en batterifabrik med tanke på byggrätten och möjligheterna att genomföra denna byggrätt inom gränserna för de befintliga T/kem-områdena, så att planeringsområdets rekreations- och skogsområden som innehåller naturvärden samt den ekologiska korridoren ska kunna bevaras som så väl fungerande helheter som möjligt.
- att utreda möjligheterna att öka gränsen för byggnadernas totala höjd från 30 meter, som utgör gränsen i den nuvarande detaljplanen.
- att undersöka möjligheterna att rätta ut sträckningen av Produktionsvägen och kvarter 16 så att de stämmer överens med delgeneralplanen.

I övrigt bevaras detaljplanens struktur och områdesreserveringar oförändrade. Detaljplanens bestämmelser uppdateras vid behov och de utarbetas så att de är likadana både för Vasa stads och Korsholms kommuns sida.

5.2 Respons på programmet för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 9.10–22.10. Till Vasa stad inlämnades 3 anmärkningar och 10 utlåtanden. Nedan följer en sammanfattning av responsens innehåll:

NTM-centralen i Södra Österbotten:

Planändringen stämmer överens med landskapsplanen och generalplanen. Planen stämmer även huvudsakligen överens med den gällande detaljplanen och NTM-centralen har inget att anmärka mot den egentliga användningen av området. Den föreslagna höjningen av byggrätten förutsätter emellertid att det framkommer tillräckligt tydligt i beredningshandlingarna att projektets karaktär är en teknisk korrigerande som anknyter till beräkningssättet av byggrätten och att projektet inte har någon väsentlig effekt på den produktionsvolym som anvisas i den gällande detaljplanen eller på projektets miljökonsekvenser.

Under planlägningsarbetet borde det emellertid utredas om en tillräckligt byggnadsvolym kunde anvisas/tryggas genom detaljplanebestämmelser, t.ex. genom beteckningar som berör byggnadsyta och höjd utifrån vilka användningen av tomten och landskapskonsekvenserna kunde bedömas bättre. Det finns dessutom skäl att överväga om en höjning av byggrätterna i kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader (T) och kvartersområdet för terminalen för godstrafik (LTA-3) i den södra delen av området är motiverade. I fråga om dessa kvarter har höjningen av byggrätten konsekvenser för trafikmängderna, och i planbeskrivningen borde det komma fram vilka konsekvenser som orsakas för trafikmängderna, trafikens funktion och säkerhet och hurdana åtgärder dessa eventuellt förutsätter.

Som ny detaljplan i projektet görs en justering av kvartersgränserna och gatuområdet i T/kem-kvarter 42-16 samt en flytt av reserveringen av ett område för närrekreation. Öster om området för

12.11.2020

närrekreation observerades ett flygekorrsvir i samband med naturutredningen. Till reviret anknyter en flygekorrsvirförbindelse som går via VL-området mot nordost. Trots att justeringarna ovan kan vara bra med tanke på beaktandet av naturvärdena ska det säkerställas att det inte finns träd som är viktiga för flygekorren i ändringsområdet med hjälp av terrängutredningar. NTM-centralen och Vasa stad gjorde ett terrängbesök till området 23.10.2020. I samband med besöket upptäcktes att det växer ung skog i VL-området och att den inte utgör någon lämplig livsmiljö för flygekorren, med undantag av en remsa med äldre blandskog längs Stenskogsvägen. På remsan fanns några större aspar som kontrolleras och i dem upptäcktes inga hålör. Den gamla grandominerade blandskogen som lämpar sig för flygekorre och det konstaterade reviret ligger i den omedelbara närheten av det nuvarande VL-området på dess östra och nordöstra sida. Vid kanten av åkern finns en smal zon med storsväxta träd som gör att flygekorren kan röra sig mot norr/nordost. Den skogsfigur som lämpar sig för flygekorre kan tydligt urskiljas i terrängen och genom flygbilder. I samband med utarbetandet av planen och dess genomförande ska det säkerställas att den skog som fungerar som livsmiljö för flygekorre och flygekorrsvirförbindelsen bevaras. För att åskådliggöra detta borde de föreslagna ändringarna visas på en flygbild i den fortsatta planeringen. Geodatauppgifter om området ska införas i myndighetsdokument och beaktas i samband med detaljplanearbetet.

MKB-utredningen som utarbetats av Suomen Malminjalostus Oy borde bifogas som en del av utredningsmaterialet och dess slutsatser borde beaktas i tillämpliga delar i planbeskrivningen och bestämmelserna.

Planläggarens bemötande: I planbeskrivningen har strävan varit att utreda detaljplaneändringens karaktär och syfte i beskrivningen av detaljplaneändringens mål. Under planläggningsprocessen undersöks olika möjligheter att anvisa och styra byggnadseffektiviteten i området. I fråga om LTA-3-kvarteret bevaras byggnadseffektiviteten enligt den gällande detaljplanen. I fråga om T-området undersöks möjligheterna att öka byggnadseffektiviteten och de konsekvenser som höjningen av den orsakar för trafiken bedöms. De observationer av flygekorre som nämns i utlåtandet beaktas i planläggningsprocessen. Suomen Malminjalostus Oy:s MKB-utredning har lagts till i utgångsmaterialet och den beaktas i planläggningsprocessen.

Österbottens förbund:

Österbottens förbund konstaterar att ändringen av detaljplanen stämmer överens med den gällande generalplanen och att förbundet således inte har något att anmärka mot PDB.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

Suomen Turvallisuusverkko Oy:

Suomen Turvallisuusverkko Oy har inget anmärka eller behov av att delta i planeringshelheten.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

EPV Energia:

EPV Energia Oy ber att Vaskiluodon Voima Oy och EPV Energia Oy ska tilläggas som intressenter. Bolaget ber staden att informera om hur planläggningen framskrider.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

12.11.2020

Finavia:

Finavias tidigare utlåtanden om planeringen av markanvändningen i området ska beaktas. Finavia, Vasa stad och Korsholm kommun håller ett möte 23.10.2020 om de begränsningar som flygtrafiken ställer på området.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

Fingrid Oyj:

I planområdet finns inga kraftledningar eller andra funktioner som ägs av Fingrid Oyj. Fingrid har därför inget att anmärka mot detaljplanens innehåll.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

Österbottens museum:

Museet har inte hittat något att anmärka beträffande målen i PDB och anser att utredningarna om general- och detaljplanernas kulturarv från 2018 är tillräckliga även beträffande planändringarna.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

Telia Towers Finland Oy:

Det vore motiverat att placera en stödstation/-stationer för att säkerställa fungerande telefon- och dataförbindelser. Närheten till flygplatsen kan påverka masternas höjd och täckning. Vi ber planläggningen att beakta behovet av stödstation/-stationer i området genom att anvisa EMT- eller ET-områden till planområdet. Stödstationen har en viktig uppgift med tanke på fungerande tele- och datatrafikförbindelser i området. I takt med att detaljplaneringen fortsätter skulle Telia Towers Finland Oy även vara beredd att se över och fastställa läget för och behoven av en stödstation tillsammans med Vasa stads planläggning (med beaktande av teleoperatörens behov/nätplaneringen).

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom. Närheten av flygstationen ställer begränsningar på stödstationernas höjder. På basen av detta har man i detaljplanen inte anvisat EMT- eller ET-områden, utan stödstationerna är ämnade att placeras i samband med byggnaderna.

Vasa Elektriskas fjärrvärmeenhet:

Vasa Elektriska anser att den kommande detaljplanen för Långskogens storindustriområde ska möjliggöra ett fjärrvärmenät i två riktningar, ett nedkylningsnät, anordningar som behövs för energidistribution samt byggande av en eventuell värmecentral/ett värmelager i området för att betjäna potentiella konsumenter av fjärrvärme i framtiden.

Vasa Elektriska anser att bestämmelsen för T/kem-området skulle förbli oförändrad.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom. Bestämmelsen för T/kem-området kommer sannolikt inte att ändras.

Korsholms kommun, samhällsbyggnadsnämnden:

Samhällsbyggnadsnämnden understryker vikten av samarbete, eftersom planerna har samma tidtabell och målsättningar.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom.

12.11.2020

Privatperson:

I justeringen av planen ska den eventuella ökningen av hastigheten längs järnvägen på avsnittet Vasa–Seinäjäki beaktas så att den flyttas närmare planområdet, i dess kant så att en eventuell närtågsförbindelse för arbetsplatstrafiken möjliggörs på avsnittet. Den nuvarande linjen för järnvägen förespråkar inte en närtågsförbindelse eftersom den är belägen för långt borta från storindustrialområdet. Rätningen och höjningen av hastigheterna vid Höstves by orsakar svårigheter att anpassa trafikmyndigheternas höjda hastigheter och grundförbättningsprogram på delen i fråga och uppmärksammar inte en närtågsförbindelse.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom. Detaljplaneändringens avsikt är inte att eftersträva ändringar i järnvägsreserveringen.

Vasa miljöförening:

Ändringen av byggnadseffektiviteten är betydande och konsekvenserna för utnyttjandet av naturresurser och koldioxidutsläpp är verkligen omfattande. En separat utredning borde göras för att undersöka detta. Ändringen har även sannolika betydande konsekvenser för hanteringen av dagvatten och möjligheterna att bevara växttäkta ytor och träd.

Den nuvarande detaljplanen är utarbetad i stora drag och det finns en risk för att den reviderade detaljplanen orsakar ett betydligt mindre trivsamt område än den nuvarande detaljplanen. Det finns även en risk för att området blir mer problematiskt till exempel beträffande dagvattenhanteringen. Av denna orsak framför vi att om det görs en så här stor ändring i detaljplanen ska planen även omfatta markeringar för placeringen av byggnaderna. 55 § i MBL förutsätter faktiskt att detaljplanen ska framföras på en karta med ”principer som gäller byggnadernas läge och vid behov byggsättet.” Samtidigt ska det fastställas ett mål för T-tomternas gröneffektivitet, anvisas till exempel trädrader som ska planteras och fördröjningsbassänger för dagvatten.

Det skulle även vara rimligt att utöka byggnadseffektiviteten endast på de T-tomter där det enligt tillgänglig information är nödvändigt och inte på alla tomter ”för säkerhets skull”. Detaljplanen kan revideras även senare då användningen av området och aktörerna har preciserats.

Planläggarens bemötande: Den höjning av byggnadseffektiviteten som eftersträvas genom detaljplaneändringen beror till stor del på att de byggnader som an knyter till batterifabriken verksamhet kräver mycket våningskvadratmeter inuti byggnaden. Vid placeringen av byggnaderna ska dessutom interna avstånd som beror på verksamheten följas, vilket innebär att avståndet mellan funktionerna måste beaktas även i ändringen av detaljplanen.

En miljökonsekvensbedömning måste utarbetas för den eventuella batterifabriken för att utreda dess konsekvenser. Detta innebär att det även finns mer tillgängliga utgångsuppgifter för de utredningar som nämns i åsikten. Beträffande hanteringen av dagvatten kan det konstateras att de utredningar som utarbetats i samband med det föregående skedet har grundat sig på att ytorna i T-områdena är hårda (takyta eller belagd yta). Detta innebär att konsekvenserna inte kommer att förändras märkbart i förhållande till den gällande planen. De konsekvenser som an knyter till dagvatten bedöms som en del av planlägningsprocessen. Då det finns mer tillgänglig information om bebyggandet ska det även utarbetas en noggrannare plan för hanteringen av dagvatten.

Byggnadernas yta anvisas som stora enhetliga områden. Det här är en viktig förutsättning för att placeringen av funktionerna ska kunna göras så väl som möjligt i samband med den mer detaljerade

12.11.2020

planeringen. I samband med processen för detaljplaneändringen undersöks eventuella sätt att styra byggandet i området tillräckligt.

Vasa stad har som avsikt att handla på ett förutseende sätt beträffande behovet av byggnadseffektivitet i området, eftersom tryggande av framtida investeringsmöjligheter är en viktig konkurrensfaktor vid sidan av batterifabriken.

Klättringsföreningen High Sport ry:

Åsikten gäller planeringsområdets stora flyttblock samt klättring på dessa. I åsikten understryks hela Vasas betydelse för bouldering och man önskar att klättringsmöjligheterna beaktas.

Planläggarens bemötande: Antecknas för kännedom. Områdets näringslivspolitiska betydelse för hela Vasaregionen är betydande och verksamhetens art ställer krav på markbehandlingen i området. I enlighet med den gällande detaljplanen samt detaljplaneändringen sparas en stor del av de klättringsobjekt som presenteras på kartan i åsikten.

6 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

6.1 Utkastskede

Under utkastskedet för detaljplanen utreddes alternativa sätt att uppnå de utsatta målsättningarna för den våningsyta som behövs för T/kem-områdena. Ett alternativt förfarandesätt kunde ha varit att i planbestämmelserna precisera hurdana konstruktioner och utrymmen som räknas till våningsytan. Styrande av byggnationens mängd via planbestämmelserna bedömdes vara för utmanande, eftersom det inte i det här skedet är möjligt att definiera alla utrymmen och konstruktioner som verksamhetsområdet behöver. För den här synvinkelns del bedömdes det även vara en utmaning att tolkningsmöjligheterna och -svårigheterna skulle ha ökat. Vid förhandlingar med internationella aktörer är det klarast att anvisa våningsytan via effektivitetstal.

På T/kem-områdena är byggnadstyperna stora eftersom målsättningen är att möjliggöra placeringen av ackumulatorfabrikens verksamheter på området så ändamålsenligt som möjligt och så att det i samband med den noggrannare planeringen av området kan placeras byggnader på bästa möjliga sätt. I tillägg till detta rekommenderas det för kemisk industri att byggnationen inte är så tät, eftersom det även krävs skyddsavstånd mellan verksamheten inom området. Detta de facto redan begränsar det att kvarteren inte kan byggas ut till fullo fastän byggnadseffektiviteten höjs. Detta har lyfts fram i samband med en ny allmän bestämmelse: *Vid placeringen av byggnader inom T/kem-kvarteretsområdet bör man beakta behovet av områdets interna skyddsavstånd mellan kemikalieförråd och processutrymmen samt till funktioner som inte tillhör dessa, så som till kontorsutrymmen och parkeringsplatser.*

I samband med planändringen har man även för T/kem-områdena anvisat hur stor del av kvarterets yta som kan användas för byggnation. Med bestämmelsen strävar man till att styra byggnationen noggrannare och begränsa byggnationen så att det är möjligt att bedöma konsekvenserna.

På Vasa stads område har man rätat ut linjen för Produktionsvägen i de nordliga delarna av planområdet så att VL-området i enlighet med gällande plan har anslutits till T/kem-kvarteret och planområdet har utvidgats mot öst så att man på östra sidan av gatan har avgränsat ett VL-område som täcker i utredningarna konstaterat flygekorres livsmiljö. På detta sätt försäkras att den ekologiska korridoren löper genom hela planeringsområdet. På basen av terrängbesök 10/2020 av Vasa stad och Södra

12.11.2020

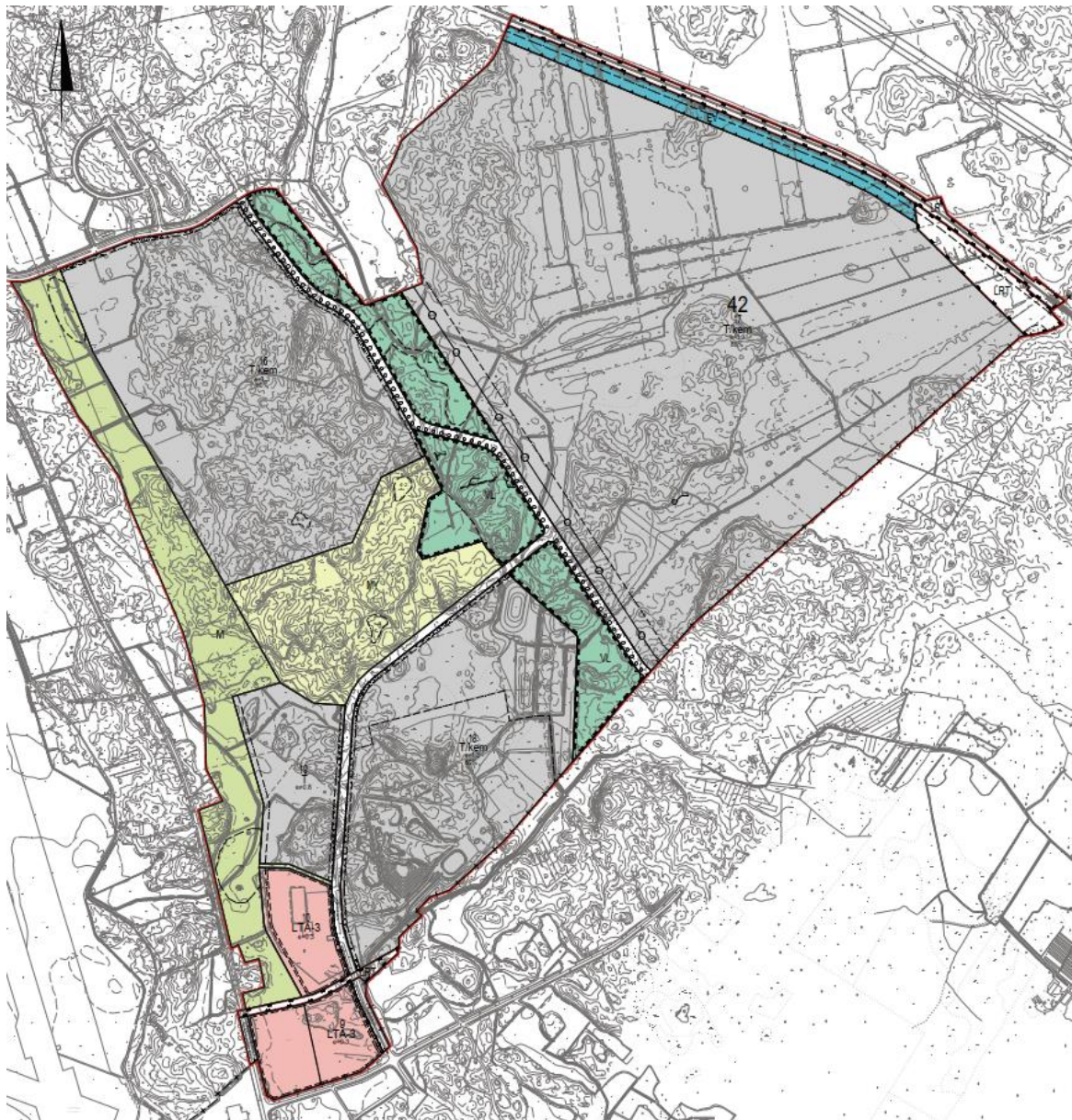
Österbottens NTM-central har man konstaterat att området som i den gällande planen är betecknat som VL-område är yngre skog som inte har värde som flygekorrens livsmiljö.

I kvarter 16 har man rätat ut kvartersgränsen för T/kem-området.

T-området, som är beläget norr om LTA-3-området, har effektivitetstalet höjts för från 0,3 till 0,8.

På basen av information som har erhållits av Vasa Elektriska har kraftledningsområdet utvidgats från 60 meter till 68 meter. I och med utvidgningen av området kan man möjliggöra att det mellan kraftledningarna kan lämnas 18 meter, varvid kraftledningarna vid alla service- och reparationsarbeten är oberoende av varandra.

Järnvägens skyddsområde har förlängts längs med hela järnvägsområdet.



Figur 12. Utdrag ur planutkastet.

12.11.2020

6.2 Förslagsskede

Kompletteras under processens gång.

6.3 Planens struktur

6.3.1 Dimensionering

Ytor			
Områdesreservering	Yta (ha)	Våningsyta (vy-m ²)	Effektivitet (e)
T/kem	230,4102	2 995 333	1,3
T	10,0033	80 027	0,8
LTA-3	11,5	34 500	0,3
LRT	4,3052	-	-
LR	3,9344	-	-
EV	4,7014	-	-
VL	21,4860	-	-
MY	19,6954	-	-
M	24,4225	-	-
Katu	7,7811	-	-

6.3.2 Kvartersområden

T-Kem

Med T/kem-beteckningen anvisas anläggningar och industri- och lagerområden där man använder eller hanterar farliga ämnen och som omfattas av EU-direktivet 2012/18/EU (Seveso III-direktivet). Det största T/kem-kvartersområdet (141 ha) ligger intill järnvägen i den östra delen av planeringsområdet och fast i gränsen till Korsholm i kvarter 17. Det andra T/kem-kvartersområdet (48 ha) ligger i kvarter 16 i den norra delen av planeringsområdet och gränsar till den befintliga Stenskogsvägen. Det tredje T/kem-kvartersområdet (37 ha) ligger i kvarter 18, vid gränsen till Korsholm, i den södra delen av planeringsområdet. I det här kvarteret ligger även Vaskiluodon Voima Oy:s dumpningsplats för aska.

T

Till kvarter 19 i den södra delen av planeringsområdet avisas ett kvartersområde för industri- och lagerbyggnader (T) i enlighet med den gällande detaljplanen. Detta kvartersområde bildar en förlängning av kvarteren för logistikcentrumet på den västra sidan av Kurirvägen. I samband med detaljplanändringen ändras kvarterets byggnadseffektivitet till 0,8.

12.11.2020

LTA-3

I kvarteren 9 och 10 i den södra delen av planeringsområdet finns redan två kvartersområden för en terminal för godstrafik (LTA-3) i den gällande detaljplanen. I kvarter 10 verkar Schenkers transportföretag. I samband med detaljplanändringen riktas inte ändringar till kvarteren.

VL

Mellan T/kem-kvartersområdena anvisas ett område för närrekreation i sydost–nordvästlig riktning. Området fungerar samtidigt som en ekologisk korridor för flygekorre och andra djur. Området är cirka 100 meter brett. Den ekologiska korridoren fortsätter söderut över kommungränsen som ett mångsidigt skogs- och myrområde i Granholmsbackens område i Korsholm och vidare till Risöområdet. Norrut fortsätter den ekologiska korridoren till skogs- och myrområdena i den norra delen av Långskogen och vidare i riktning mot Molnträsket. I samband med detaljplanändringen och justeringen av Produktionsvägens linje utvidgas VL-området något.

M

Åker- och skogsområdena öster om Östra Runsorvägen har i den gällande detaljplanen anvisats som jord- och skogsbruksområde (M). I och med detaljplanändringen riktas inga ändringar till områdena.

MY

Bakom åker- och skogszonen finns en rygg med mångsidig natur i den södra delen: ställvis förekommer små grankärr och tallmyrar, frisk moskog, blockfält och stora flyttblock och höjdskillnader. I den gällande detaljplanen har området anvisats som MY-område. I samband med detaljplanändringen har man gjort mindre justeringar till MY-områdets kantområden.

EV

Intill banavsnittet Seinäjoki–Vasa anvisas ett skyddsgrönområde (EV). Det här området fungerar delvis som skyddsområde för järnvägen och delvis bildar det en landskapsgräns mellan banområdet i åkerlandskapet och det största T/kem-kvartersområdet. På detta cirka 40 meter breda område ska det med hjälp av träd- och buskplanteringar skapas en zon med många skikt som även fungerar som insynsskydd.

6.3.3 Trafik- och gatuområden**Matarleder**

Storindustriområdets huvudgata Produktionsvägen förenar industri- och logistikområdena i Vasa och Korsholm. Den andra gatan, Kurirgatan, förmedlar trafiken mellan Långskogens T/kem-kvartersområden och logistikcentrumet. I sydost–nordvästlig riktning mellan T/kem-kvartersområdena går Produktionsvägen. Vägen börjar från Stenskogsvägen i Vasa och går fram till en ny allmän väg på Korsholms sida (LT) som enligt planen ska byggas från Helsingby till Vassor. I den södra delen av planeringsområdet går Kurirvägen som börjar från Korsholms sida. Förutom justeringen av Produktionsvägen ändras gatunätverket inte i förhållande till den gällande planen.

Spårtrafiken

I den östra kanten av planeringsområdet anvisas ett järnvägsområde (LR) för det nuvarande banavsnittet Seinäjoki–Vasa. Järnvägsområdet fastställs enligt statens nuvarande markägoförhållanden. Till järnvägen ansluter ett skyddsområde som går 30 meter ut från järnvägens mittlinje. En del av detta skyddsområde sträcker sig utanför statens mark till mark som ägs av staden. Mellan järnvägen och

12.11.2020

det största T/kem-kvartersområdet kvarstår ett sammanlagt cirka 40 meter brett skyddsgrönområde (EV).

På Korsholms sida anvisas ett industrispår (LRT) och ett anslutande kvartersområde för en terminal för godstrafik (LTA-3) mellan banavsnittet Seinäjoki–Vasa och Östra Runsorvägen i enlighet med gällande detaljplan. Planer för detta har utarbetats redan i samband med planläggningen för Vasa stads och Korsholms kommuns gemensamma logistikcentrum 2011. En del av industrispårområdet som anvisats intill järnvägen sträcker sig till Vasa stads område och i banterminalutredningen hade området reserverats som lastningsområde för trävara.

6.3.4 Skyddsområden och -objekt

I planen anvisas 2 föröknings- och rastplatser för åkergröda. Dessa ligger i detaljplanens MY-område anvisas med beteckningen s-2. I T/kem-området i kvarter 16 finns ett objekt som eventuellt är en föröknings- och rastplats för åkergröda. Objektet har undersökts våren 2018 och i samband med detta påträffades inga åkergrödor vid objektet. Objektet har anvisats med beteckningen s-6.

Flygekorrens livsmiljö anvisas med s-1-beteckning. Objektet ligger i ett område som planerats som lastningsområde i anslutning till järnvägen samt i planområdets norra delar invid Produktionsvägen.

6.4 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna har bifogats planbeskrivningen, bilaga 1.

6.5 Namn

Namnen i området ändras inte genom detaljplaneändringen.

7 KONSEKVENSBEDÖMNING

7.1 Konsekvensbedömning

I markanvändnings- och bygglagen (MBL 9 §) konstateras följande: *"En plan ska grunda sig på planering som omfattar bedömning av de betydande konsekvenserna av planen och på sådana undersökningar och utredningar som planeringen kräver. När planens konsekvenser utreds ska planens uppgift och syfte beaktas. När en plan utarbetas ska miljökonsekvenserna, inklusive samhällsekonomiska, sociala, kulturella och övriga konsekvenser av planen, utredas i nödvändig omfattning. Utredningarna ska omfatta hela det område för vilket planen kan bedömas ha väsentliga konsekvenser."*

I samband med planläggningen ska också konsekvenserna i enlighet med 1 § i markanvändnings- och byggförordningen (MBF) granskas för följande angelägenheter:

- människornas levnadsförhållanden och livsmiljö,
- för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet;
- växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna;
- områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken;
- stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.

För detaljplaneändringens del baserar sig konsekvensbedömningen på en bedömning i förhållande till det nuvarande planläget, vilket möjliggör placering av kemisk industri, logistikfunktioner samt

12.11.2020

arbetsplatser och servicefunktioner i området. I de gällande planerna i området anvisas även rekreations- och skyddsområden.

Genom detaljplaneändringen har man undersökt en höjning av T-områdesreserveringarnas byggnadseffektivitet i Vasa stads område och uppdaterat detaljplanebestämmelserna. I tillägg till detta har man gjort övriga aktuella justeringar som har framkommit efter att den gällande planen trädde i kraft. Konsekvenserna av de gällande planerna förblir huvudsakligen oförändrade eftersom ändringar inte görs i t.ex. typerna av områdesreserveringarna och eftersom höjningen av byggnadseffektiviteten inte orsakar förändringar för de uppskattade mängderna av anställda eller trafikmängderna. De konsekvenser som förblir oförändrade har sammanfattats i korthet i samband med konsekvensbedömningen.

För de delgeneralplaner och detaljplaner som utarbetats för Korsholms kommuns och Vasa stads områden och som möjliggör bl.a. kemisk industri har det utarbetats en gemensam konsekvensbedömningsrapport där konsekvenserna för helheten bedöms i det föregående planskedet 2018. Genom detaljplaneändringarna bedöms konsekvenserna för hela området som en helhet för båda planernas del.

7.2 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen

7.2.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Planen utvidgar samhällsstrukturen till delvis obebyggda områden (landsbygdsområden och oklassificerade områden enligt YKR-klassificeringen). YKR-klassificeringen beskriver placeringen av boende och bebyggelse samt tätheten.

Planeringsområdena gränsar till tätorts- och byaområden.

Enligt utredningarna bedömdes att tillräckliga avstånd till känsliga objekt som skall beaktas i planeringen av markanvändningen skulle vara 100 m för en anläggning med små konsekvenser, 200 m för en eventuell batterifabrik och 600 m för en anläggning med stora konsekvenser. Utifrån detta kan det konstateras att tillräckliga avstånd kan uppnås i fråga om planeringsområdets delgeneralplaner och detaljplaner.

Den lämpliga placeringen av anläggningarna inom T/kem-områdena bedöms i samband med den noggrannare planeringen, i verksamhetsutövarens tillståndsansökningsprocess. Placeringens lämplighet bedöms av Tukes.

Funktionellt sett ansluter Långskogens och Granholmsbackens områden väsentligt till företagsparken Vaasa Airport Park intill Vasa flygplats och den södra infartsvägen. Planeringsområdet gränsar till banavsnittet Vasa–Seinäjäki och till Vasa flygplatsområde.

Planen bildar en sammanhållen samhällsstruktur över kommungränsen mellan Vasa och Korsholm.

Då funktionerna förverkligas innebär de direkta konsekvenser även för bostads- och tomtproduktionsbehoven i närområdet.

7.2.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Genom ändringen av detaljplanen möjliggörs ett större antal våningskvadratmeter byggande i T- och T/kem-områdena. Genom detaljplaneändringen förändras inte konsekvenserna för region- och samhällsstrukturen i förhållande till den gällande plansituationen.

12.11.2020

7.3 Konsekvenser för trafiken

7.3.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Trafiken i planeringsområdet är uppskattningsvis cirka 7 000–17 000 fordon per dygn beroende på i vilken grad planerna genomförs. Det mest betydande nya förbindelsebehovet gäller fortsättningen av riksväg 8 till planområdet och genom det i riktning mot norr/nordost. Trafikförändringarna riktas huvudsakligen till riksvägarna 3 och 8.

Planeringsområdet ansluter väl till det nuvarande fordonstrafiknätet och tillgängligheten med bil är god.

Västerifrån blir tillgängligheten inget problem trots att trafiken ökar jämfört med nuläget. Trafikmängden längs Laihelavägens rutt är måttlig och klarar av en ökad trafik. I fråga om vissa korsningar kan det uppstå behov av förbättringsåtgärder för att trygga anslutningarnas funktion och en smidig trafik.

Från nordost kan trafiken till området ske via flera olika rutter. Då trafiken riktar sig till planeringsområdet via riksväg 8 går den antagligen till största delen via landsväg 7173. Då trafikmängderna ökar och rutternas smidighet försämras, finns det en risk för att en del av trafiken använder gatunätet i Vasa eller Veikarsvägen längs Kyro älv som rutt. Veikarsvägens roll i vägnätet är inte att fungera som en förbindelse för stora trafikmängder. Dessa förbindelser förmedlar också den ökande trafiken men trafikens smidighet kan försämras.

Områdets tillgänglighet förbättras jämfört med nuläget då den nya sträckningen för riksväg 8 förverkligas först från rv 3 till planeringsområdet och vidare i den andra etappen. Den nya sträckningen av riksväg 8 förbättrar även områdets tillgänglighet från influensområdet till riksväg 3. Fordonstrafikruten till den södra delen av planeringsområdet går via den planskilda korsningen mellan riksväg 3 och riksväg 8, vilket är snabbare och smidigare än den nuvarande ruten.

Genomförandet av Vasa hamnväg förbättrar förbindelsen mellan hamnen och Vasklotsområdet och planeringsområdet. Efter att vägen byggs behöver trafiken till hamnen inte längre köra genom Vasa centrum.

Tillgängligheten till området till fots och med cykel är god i nuläget. I fråga om gång- och cykeltrafik kommer arbetsplatstrafiken sannolikt inte att öka avsevärt eftersom avståndet till bosättningen är längre än det vanliga gång- och cykelavståndet.

Då markanvändningen utvecklas ökar kollektivtrafikkundernas eventuella användarpotential avsevärt. För att kunna svara på den ökande efterfrågan finns det ett behov av att ta med planeringsområdet i kollektivtrafikrutterna i ett tillräckligt tidigt skede. För att kollektivtrafiken ska vara ett konkurrenskraftigt alternativ borde det även planeras fungerande resekedjor i samband med utvecklingen av kollektivtrafiken. Med tanke på hållbara möjligheter att röra sig är det viktigt att säkerställa en attraktiv kollektivtrafik i området.

I takt med att markanvändningen i planområdena utvecklas och trafiken ökar, klarar det nuvarande trafiknätet inte av att betjäna den ökande trafiken utan att kapaciteten ökas och säkerheten förbättras. I de regionala och nationella förbindelserna framhävs ett behov av en förbindelse norrut/mot nordost längs riksväg 8. Enligt trafikprognosen för 2040 ökar trafiken norrut med cirka 5 000 fordon per dygn och därför finns det en efterfrågan på en ny förbindelse. Om den nya sträckningen för riksväg 8 inte byggs kommer de nuvarande landsvägarna 717 (Höstvesvägen) och 7173

12.11.2020

(Vattenverksvägen) samt delvis landsvägarna 7174 (Veikarsvägen) och 7175 (Voitbyvägen) att belastas. I sådana fall bör säkerhetsåtgärder vidtas på dessa vägar.

Antalet arbetsplatser i planområdena och om förlängningen till riksväg 8 byggs eller inte påverkar avsevärt trafikmängderna längs riksväg 3. Trafikprognosen för rv 3 vid flygplatsen, på den norra sidan av den planskilda korsningen till rv 8, är 26 000–34 000 fordon per dygn beroende på arbetsplatsmängderna. Byggnad av den nya rv 8 ända fram till Kuni minskar trafikmängderna längs rv 3 med 1 600–3 700 fordon. Vid Gamla hamnen har trafiken uppskattats öka till 33 000–43 000 fordon per dygn beroende på antalet nya arbetsplatser i Långskogen och Granholmsbacken. Motorvägens förmedlingsförmåga räcker för dessa trafikmängder men de planskilda korsningarnas funktion förutsätter åtgärder som bör undersökas noggrannare i den fortsatta planeringen.

Förändringarna i trafikmängden för Laihelavägen (lv 717) gäller endast ett kort vägavsnitt och är måttligt. Därför klarar vägen av trafikökningen. Anslutningarna måste åtgärdas för att trygga deras säkerhet, funktion och trafikens smidighet. Trafikmängderna längs Tobyvägen och Höstvesvägen minskar om den nya dragningen av riksväg 8 genomförs.

Till detaljplaneområdet anvisas en plankorsning för reserveringen av industrispåret och Produktionsvägen. I trafikarrangemangen ska i synnerhet trafiksäkerheten för såväl biltrafiken som den lätta trafiken beaktas. Plankorsningen placeras på en plats där det är möjligt att skapa goda siktförhållanden och där plankorsningen kan utrustas med skyddsanordningar. Beträffande den friluftsled som anvisats till VL/s-området anvisas en underfart både beträffande industrispåret och den nya sträckningen för riksväg 8. Raka gatusträckningar kan för sin del orsaka svårigheter med att hålla hastighetsbegränsningarna.

7.3.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Genom ändringen av detaljplanen möjliggörs ett större antal våningskvadratmeter byggande i T- och T/kem-områdena. Utgående från diskussioner som förts med potentiella aktörer i området har det efter det föregående planläggningsskedet kommit fram att de nödvändiga byggnaderna skulle behöva mer utrymme än vad som bedömts tidigare. Enligt detta orsakar en större mängd våningskvadratmeter inget behov av fler anställda och inte heller mer trafik än vad som bedömdes i samband med den föregående planprocessen. Detta innebär att höjningen av byggnadseffektiviteten inte orsakar några konsekvenser för trafiken.

T-området i Långskogens detaljplanområdes sydvästra delar är till sin yta 10 hektar. I och med att effektivitetstalet höjs i samband med detaljplaneändringen från 0,3 till 0,8 stiger mängden våningsyta från ca 30 000 vy-m² till 80 000 vy-m². Enligt planbestämmelsen kan man på området placera industri- och lagerbyggnader. På grund av områdets läge är det sannolikt att det på området byggs lagerbyggnader i anknytning till logistikområdet eller sedan verksamhet som anknyter till ackumulatorfabriken, så som exempelvis elektronikindustri. Det finns flera osäkerheter som anknyter till bedömningen av områdets trafikmängder beroende på ifall området används för lager eller ifall det kommer att lokaliseras industriarbetsplatser i området. Även för lagerområdets del kan det finnas variation ifall det riktas mycket godstrafik till området. I förhållande till den bedömning av framtida trafikmängder som har gjorts för hela området i den gällande detaljplanen kommer förändringarna för detta område dock inte vara betydande.

I Vasa stads område rätas sträckningen för Produktionsvägen ut så att den motsvarar gatulinjen i delgeneralplanen för Långskogen. Detta orsakar inga konsekvenser för trafikens smidighet eller för

12.11.2020

områdets trafiksäkerhet. Enligt tidigare bedömningar kan raka gatusträckningar inverka negativt på hur människor följer hastighetsbegränsningarna.

Till detaljplanområdet Granholmsbacken hör en ny linje för RV 8. På basen av diskussioner som fördes på myndighetssamrådet 28.10.2020 har vägområdet justerats i förhållande till den gällande planen så att den är 45 meter till sin bredd. I tillägg har man definierat 50 meter som skyddsområde för riksvägen, varpå kvarter 3019 T/kem-området har justerats för byggnadsytans del. I och med breddandet av vägområdet har man även breddat underfarten i norr samt flyttat på EV-områdets avgränsning. Med dessa justeringar strävar man till att medge tillräckligt med utrymme för den noggrannare vägplaneringen.

7.4 Konsekvenser för energi- och samhällsekonomin

7.4.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Byggandet av gatorna och nätet samt förbyggnadsarbetena i områdena orsakar kostnader på cirka 30 miljoner euro för kommunen. För underhållet av dessa (50 år) uppstår sammanlagt 18 miljoner euros kostnader.

Genomförandet av området ger under granskningsperioden sammanlagt 87 miljoner euros intäkter till kommunerna. Av dessa intäkter uppstår cirka 23 miljoner genom försäljning av byggrätter, 20 miljoner för anslutningsavgiften, 5 miljoner för bygglovsavgifter och resten, cirka 39 miljoner euro, genom fastighetsskatteintäkter.

I området uppstår även cirka 6 800 arbetsplatser, vilket ger avsevärda indirekta effekter för kommunerna; kommunalskatteintäkter och bolagsskatteintäkter.

De gällande planerna möjliggör ca 1,4 miljoner m²vy byggande, vilket innebär cirka 3,6 miljarders investeringar i byggnader, interna nät och parkeringsområden för den privata sektorn.

Stora trafikinvesteringar som förutsätts av områdena utgörs av följande: planskild korsning i Korsholms kommuns område (ca 5 milj. euro), byggande av ett nytt sidospår (ca 1,8 km) i delgeneralplanelområdet på Korsholms kommuns sida (ca 10 milj. euro), underfarter till järnvägen (2 st, sammanlagt ca 2 milj. euro), byggande av två 110 kV:s luftledningar från Toby elstation genom Granholmsbackens område i Korsholm och Långskogens område från söder till norr och tillbaka till Toby-Vasklot kraftledningslinje på den östra sidan av planområdena (ca 7 km, ca 4 milj. euro), elstationer (3 st., sammanlagt ca 1,5 milj. euro)

I byggskedet uppstår betydande sysselsättningseffekter. De totala effekterna för sysselsättningen som delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken skapar är i storleksklass 44 000 årsverken, av vilka 26 000 årsverken riktas till byggbranschen och cirka 18 000 årsverken indirekt till andra branscher.

Efter att områdets bebyggt kommer det att ha ett årligt energibehov på 160 GWh. Det är mycket väl möjligt att det kommer att etableras energiintensiv industri i området, vilket innebär att det sannolika behovet av elenergi är ännu större. Å andra sidan producerar den batteriindustri som eventuellt etableras i området rikligt med värme som kan användas för att minska behovet av energi för uppvärmning.

Elbehoven i området säkerställs genom att bygga två 110 kV:s luftledning från Toby elstation genom Granholmsbackens område i Korsholm och Långskogens område i Vasa från söder till norr och tillbaka

12.11.2020

till Toby–Vasklot kraftledningslinje på den östra sidan av planområdena. I området kan det även bli aktuellt att bygga tre elstationer.

7.4.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

I konsekvensbedömningen för de gällande detaljplanerna har man använt våningsyta som grund för att bedöma storleksklass för försäljning av byggnadsrätt samt för den privata sektorns investeringar. I samband med detaljplanändringarna ökar mängden våningsyta avsevärt, men dess karaktär är sådan som härrör speciellt till verksamhetsområdet och kommer därmed inte att inverka på de tidigare bedömda konsekvenserna i betydande mån. Förhöjningen av våningsytans mängd härrör till T/kem-områdenas byggnaders interna utrymmes användning och kan således inte uppmärksammas på samma vis som våningsytan i de gällande planernas konsekvensbedömning. En växande mängd våningsyta kan i någon mån inverka på byggnadernas energiförbrukning. Å andra sidan så är energiförbrukningen beroende av verksamheten.

I och med detaljplanändringen ändras inte konsekvenserna för energi- och samhällsekonomi i betydande mån.

7.5 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, dagvattnet, luften och klimatet

7.5.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

I området finns inga särskilda värdeobjekt i jordmånen eller berggrunden. Markanvändningen i planeringsområdet kommer att vara intensiv och åtgärder kommer att riktas till jordmånen i nästan hela planeringsområdet. Konsekvenserna för jordmånen och berggrunden – såvida arbetena förutsätter sprängning – är omfattande, men deras betydelse förblir lindriga eftersom jordmånen och berggrunden i området inte innehåller några särskilda värden.

Planeringsområdet är inte beläget i ett grundvattenområde. De närmaste grundvattenområdena, Gamla Vasa och Rismarken, ligger ca 3 km nordväst och söder om planeringsområdet. Projektet bedöms inte orsaka några konsekvenser för bildningen, kvaliteten eller strömningsriktningarna beträffande grundvatten som är viktigt för samhällena.

Utgående från förhandlingstolkningsmaterialet är sannolikheten för att det ska förekomma sura sulfatjordar liten i de blockrika moränområdena i den mellersta och östra delen av Långskogens delgeneralplaneområde och i hela Granholmsbackens område i Korsholm. I den västra och norra delen av planområdet, på lägre belägna torv- och åkerområden, ökar potentialen för förekomsten av sura sulfatjordar snabbt, och sannolikheten är stor på många ställen. Skadliga konsekvenser som sulfatjordar orsakar i byggområden där marken är sulfathaltig kan stävjas genom ändamålsenliga arbetssätt med hjälp av vilka onödiga vegetations-, träd- och terrängskador kan undvikas. Då grävarbeten planeras bör vid behov åtgärder som minimerar surhetsskadorna planeras. I områden som innehåller sulfathaltig mark får utgrävt jordmaterial och torv inte användas för utfyllnad, utan massorna ska placeras så att surt flödesvatten inte rinner ut i vattendrag. Massor som orsakar surhetsskador bör kalkas tillräckligt för att neutralisera surheten.

I nuläget består området så gott som helt av obebyggt skogs- och jordbruksområde. Genom byggandet uppstår vidsträckt industriområden. Detta orsakar ofrånkomliga och betydande konsekvenser för mängden och kvaliteten av dagvatten. Genom byggandet försvinner områden som reserverats för dag- och ytvatten och deras strömningsrutten. Det finns behov av att kontrollera dagvattnet för att lindra konsekvenserna. Riskhanteringen i anslutning till ytvattnet i området är också viktig på grund

12.11.2020

av karaktären av den industri som planerats i området och de olycks- och undantagstillstånd som kan uppstå.

För Långskogens och Toby planområden utarbetades en separat dagvattenutredning och -plan (FCG 2018) där den planerade markanvändningens dagvattenkonsekvenser och nödvändiga åtgärder för hanteringen av dagvatten presenterades.

I dagvattenplanen framfördes att hanteringen av dagvattnet i planområdena i regel bör ske på tomterna och inom kvarteren på grund av karaktären av de kommande aktörerna i området. Aktörerna har ansvaret för att hantera det dagvatten som uppstår på tomten, både när det gäller mängd och kvalitet. Av denna orsak ska hantering av dagvattnet planeras för tomterna. Hantering av dagvattnet på tomterna och inom kvarteret är motiverat även eftersom tomterna och de dagvattenmängder som bildas på dem är så stora att det inte är möjligt att reservera tillräckligt stora områden för hantering av dagvatten i de allmänna områdena. I området planeras industri- och bl.a. kemiindustriområden och dagvattnet kan därför vara smutsigt. Dessutom finns det naturvärden som skall bevaras i planeringsområdets grönområden, och därför kan eventuellt förorenade och stora dagvattenmängder inte ledas som sådana till grönområdena i fråga. Som dimensioneringskrav för åtgärderna för hantering av dagvatten på tomterna och inom kvarteret föreslogs $2 \text{ m}^3 / 100 \text{ m}^2$, vilket motsvarar en regnmängd på 20 mm och t.ex. ett regn på 1/5a 1 h. Som tomt- och kvartersspecifika hanteringsåtgärder lämpar sig bl.a. underjordiska fördröjningssvackor och behållare, filtrering och infiltrering. Smutsigt dagvatten skall behandlas även med olje- och sandavskiljning eller filtrering.

Utöver tomt- och kvartersspecifik hantering rekommenderas att det reserveras utrymme för områdesspecifik hantering av dagvatten samt för eventuell kontroll av översvämningar i allmänna grönområden. Det rekommenderas även att gatuområdena byggs med gott om utrymme så att det är möjligt att placera diken och sänkor i gatuområdena för att säkerställa ledningen av dagvattnet i området.

I samband med naturutredningen (Vasa stad 2014) upptäcktes två rännilar i området som enligt vattenlagen skall beaktas i planeringen. Den nordligare rännilen ligger i luo-området och fåran kommer sannolikt att bevaras. Den sydligare rännilen har inte anvisats med luo-beteckning och den ligger på gränsen mellan ett område som anvisats som industri- och lagerområdet och ett område som anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område. Det är sannolikt att åtgärder kommer att riktas till fåran och att den inte bevaras i området. Förändringar i vattenbalansen hos båda rännilarna är möjliga och i fråga om den sydligare rännilen är de även sannolika. Den sydligare rännilen kommer sannolikt att förlora sina karaktäristiska drag. Med tanke på områdeshelheten har förlusten av objektet ingen större betydelse.

Mikroklimatet i planeringsområdet förändras då markanvändningen förverkligas. Det nuvarande obebyggda skogs- och jordbruksområdet förändras till stor del till ett område utan träd och vegetation med markbeläggning och bebyggelse. Detta innebär att områdets fukt-, vind- och ljusförhållanden förändras märkbart. Mikroklimatet i de återstående jord- och skogsbruksområdena i hela planområdet kommer att förändras märkbart när det gäller vind- och fuktförhållanden. Omfattningen av den kolsänka som minskar tillsammans med skogen är liten och har ingen nämnvärd betydelse på lokal, regional eller nationell nivå.

12.11.2020

7.5.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Konsekvenserna för jordmånen, grundvattnet eller sura sulfatjordar ändras inte jämfört med den gällande detaljplanen. Möjliga förekomster av sura sulfatjordar ska utredas i samband med byggnation och vid behov vidta åtgärder för att förhindra och minska konsekvenserna.

I de nordliga delarna av Långskogens detaljplanområde löper Produktionsvägens linje väster om Maraviken åkerområde. På basen av jordmånskartan är åkerområdet lösa lerområden. På basen av de borrhningar som Vasa stad har utfört i området har man ändå kunnat konstatera att det är möjligt att bygga gatan på området. Vid avgränsningen har man uppmärksammat att gatuområdet slutar vid skogsområdet som till jordmånen är bättre för byggnation.

I samband med de gällande delgeneral- och detaljplanerna utarbetades en dagvattenutredning. I dagvattenutredningen beaktas den höga nivån av ytor som inte släpper igenom vatten i de områden som anvisats som områden för industriella funktioner. Beträffande delgeneralplanerna beaktades ett TIA-värde (Total Impervious Area, dvs. den totala mängden av ogenomtränglig yta) på 55,2 % för Långskogen och 58,3 % för Granholmsbacken. Höjningen av byggnadseffektiviteten i T- och T/kem-områdena samt de små ändringarna av avgränsningen för T/kem-området i kvarter 16 i Vasa stad orsakar inga betydande förändringar för dessa värden.

I dagvattenutredningen föreslås att tomt- och kvartersspecifika hanteringsåtgärder dimensioneras enligt 2 m³ fördröjning per 100 m² ogenomtränglig yta. Dessa dimensioneringstal är relativt höga. Tomterna samt den mängd dagvatten som bildas på tomterna är ändå så stora, att hanteringen ska förverkligas på tomterna där dagvattnet uppstår. På stora områden lönar det sig att fördela hanteringen i flera delar så att storlekarna på systemen hålls måttliga och man inte behöver leda eller pumpa dagvatten långa sträckor. För det områdesvisa dagvattensystemet är det också bättre att ha en fördelad lösning så att utlöpningspunkterna finns på flera platser.

De tomt- och kvartersvisa dagvattenhanteringslösningarna är dimensionerade så att via dem är det möjligt att styra dagvattenflödet till motsvarande nivåer som i dagsläget. För dimensioneringen har man använt hydrologiska grunder för att beskriva dagsläget och den hydrologiska situationen i framtiden (TIA, avstanning i svackor samt flödeskoefficient och dagvattenavrinning med dimensioneringsregn 1/5a 1 h). För asfaltytornas del har man använt en bedömning i enlighet med industriområden, d.v.s. ofta t.o.m. 50 %. Vid det här fallet skulle mängden hårda ytor vara 80-90 %, i enlighet med vilket fördröjningsbehovet (2 m³/100 m²) skulle fastställas. I samband med den noggrannare planeringen av områdena bör man även granska fördröjningsbehovet och då kan man även inverka på detta behov genom att lämna grönområden på tomterna.

För hanteringen av dagvattnet från tomterna och dimensioneringen av samhällstekniska nät ska det utarbetas en mer detaljerad plan i samband med genomförandet och den mer detaljerade planeringen.

7.6 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

7.6.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

I området för Långskogens delgeneralplan eller i dess omedelbara närhet finns inga Naturaområden, naturskyddsområden eller områden som ingår i skyddsprogram. Skyddsområdena och Naturaområdena ligger på så långt avstånd att inga konsekvenser riktas till dem.

12.11.2020

De värdefulla naturtypsobjekten har inte 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.

På Korsholms kommuns sida ligger en stor del av de värdefulla naturtypsobjekten och växtplatsen för en utrotningshotad mossa inom gränserna för områdesreserveringen V/s. Till denna del kommer de värdefulla naturtyperna att bevaras, även om det uppstår s.k. randeffekter vid kanterna av de naturtypsfigurer som gränsar till byggda miljöer. Randeffekterna består av förändringar i vindhastighet, ljusförhållanden och avrinningsförhållanden. På Korsholms kommuns sida finns figurer med friska lundskogar samt medelålders lundliknande och friska moskogsfigurer i kvartersområdena. Dessa naturtypsfigurer kommer delvis eller helt att gå förlorade. De delar som bevaras är utsatta för vindskador och det är sannolikt att deras flödesförhållanden förändras måttligt eller avsevärt.

På Vasa stads sida ligger en del av de värdefulla naturtypsobjekten på områdesreserveringen M. Dessa naturtypsobjekt beaktas inom ramarna för skogslagstiftningen i samband med utövandet av skogsbruk. På Vasa stads sida finns det värdefulla naturtypsobjekt i form av små skogskärr och tallmyrar samt gammal frisk moskog i kvartersområdena. Dessa naturtypsfigurer kommer delvis eller helt att gå förlorade. De delar som bevaras är utsatta för vindskador och det är sannolikt att deras flödesförhållanden förändras måttligt eller avsevärt, i synnerhet när det gäller myrnaturtypsfigurerna.

I fråga om flygekorre anger de gränser för kärnområden till reviren som anvisats i naturutredningen, som omfattar flygekorrens föröknings- och viloplats, sådana skogsfigurer som flygekorren åtminstone behöver för att bevaras i området på lång sikt. Det är sannolikt att flygekorrens kärnområden i det jord- och skogsbruksdominerade området bevaras i ett dugligt skick för flygekorren. Visserligen finns det även en risk för vindskador i områdena, vilket försvagar artens livsmiljö och möjligheter att röra sig från en plats till en annan. I kvartersområden som ligger delvis eller helt i kärnområden för flygekorre är risken för att livsmiljöns kvalitet ska försvagas större, men då tillräckligt stora skogsfigurer bevaras för flygekorren kommer kärnområdet att bevaras trots vindfällningar. På Korsholms kommuns sida bevaras flygekorrens livsmiljöer i övrigt med undantag av en förekomst som förstörs. För detta måste undantagstillstånd sökas beträffande artskyddet.

De föröknings- och rastplatser för **åkergröda** som anvisats i planerna har avgränsats som små objekt. Åkergrödan behöver en mångsidig livsmiljö med övervintrings- och förökningsområden (i vatten) samt gynnsam livsmiljö (på mark) (Nieminen & Ahola 2017). Om det sker skadliga förändringar i någon av livsmiljöns särdrag påverkar det hela den lokala populationen. Även förändringar i livsmiljöns närliggande områden kan indirekt försämra dess kvalitet (Nieminen & Ahola 2017). Då åkergrödans livsmiljöer undersöks som funktionella helheter, det vill säga med tanke på hela det närliggande avrinningsområdet, är det sannolikt att det uppstår konsekvenser för föröknings- och rastplatserna i kvartersområden för industri- och lagerbyggnader, då omgivningen byggs till ett kompakt industriområde. Förändringarna kan framkomma genom förändringar i vattenmängd och -kvalitet i vattenekonomin i omgivningen, vilket påverkar åkergrödans levnadsförhållanden och förökningsframgång. Det är sannolikt att en föröknings- och rastplats som är belägen i ett jord- och skogsbruksområde bevaras som funktionsduglig för arten om de jord- och skogsbruksdominerade områdena inte bearbetas kraftigt.

Det kan uppskattas att värdefulla fågelarter koncentreras till naturobjekt som redan avgränsats av andra orsaker, såsom värdefulla naturtyper och livsmiljöer för flygekorre där trädbeståndet är gammalt. Det är sannolikt att största delen av de skogsfigurer som är mest väsentliga med tanke på

12.11.2020

fåglar kommer att bevaras, men bebyggandet av området kommer att skrämja bort de mest känsliga arterna. Då planen genomförs försvinner livsmiljöer för sedvanliga ekonomiskogsfågelarter och fladdermöss som rör sig i ekonomiskogar, men detta innebär inga skadliga konsekvenser för fåglarna eller fladdermössen på lokal eller regional nivå.

På Korsholms kommuns sida har Storträsket och den omgivande gamla skogen avgränsats som ett värdefullt objekt som skall beaktas med tanke på fåglarna och det ingår i planens V/s-område, med undantag av den östliga kanten där det anvisas ett trafikområde. Enligt bedömning kommer områdets värden huvudsakligen av bevaras trots att genomförandet av planen och i synnerhet byggnadsarbetena skrämmer bort de mest känsliga fåglarna. Furusbackens gamla skog har avgränsats som en livsmiljö som är viktig för mustaschfladdermusen eftersom arten förekommer rikligt i mitten av sommaren. Objektet ingår till största delen i det V/s-område som reserverats i planen, men en del går förlorat genom KTY-kvartersområdet och de områden som anvisas som trafikområden. Detta innebär även en måttlig grad av splittring i området, vilket i måttlig mån kan försvaga områdets värde som livsmiljö för fladdermusen.

De ekologiska förbindelserna blir smalare och bildar cirka 100–300 meter breda remsor mellan industri- och lagerområdena. Den goda kvaliteten av förbindelserna ska upprätthållas. Jord- och skogsbruksdominerade områden ska inte avverkas, och det rekommenderas att värdefulla naturobjekt och i synnerhet delar av skogar och våtmarker som är viktiga för flygekorre och åkergröda tas med i grönområdena i detaljplaneskedet.

Som sammanfattning med tanke på naturens mångfald kan det bedömas att den planerade markanvändningen förändrar områdets naturmiljö kraftigt då det nuvarande obebyggda skogsområdet förändras till ett kompakt industriområde. Det är anmärkningsvärt att beakta, att områdena i nuläget redan är delvis i skogsbruksanvändning, vilket har synnats i området som skogens kalhyggen, gallringar och dikningar. I tillägg har det i de södra delarna av Långskogen redan länge funnits människoverksamhet som orsakar störningar för naturen. I planeringsområdet går man miste både om en skogsnaturtyp som är vanlig i regionen och om lokalt värdefulla naturtypsobjekt. En del av de lokalt värdefulla naturobjekt som avgränsats i naturutredningarna ingår i planernas luoområden (flygekorrens och åkergrödans livsmiljöer) i Vasa och i VL/s-områdena i Korsholm. Bevarandet av luoområdenas särdrag ska värnas i detaljplaneringsskedet. Vid förverkligande av detaljplanen ska man beakta risken för vindfällningar samt för åkergrödans livsmiljöer ska det ses till att vattenbalansen och kvaliteten av det avrinnande vattnet förblir ostörd både under byggnadsskedet och användningen av området. Om det är möjligt att upprätthålla en god kvalitet i de områden som anvisats med luo-beteckning är de skadliga konsekvenserna för naturens mångfald måttliga på lokal nivå, men i ett större regionalt perspektiv förblir konsekvenserna förhållandevis lindriga. En förutsättning för denna slutsats är att åkergrödans och flygekorrens levnadsmöjligheter och flygekorrens förbindelser bevaras på ett sätt som förutsätts i 49 § i naturvårdslagen. Med tanke på fåglarna förblir konsekvenserna måttliga då de mest känsliga arterna försvinner från området och livsmiljöerna blir mindre. Konsekvenser riktas enligt bedömning inte till fladdermöss eftersom det inte upptäcktes några föröknings- och rastplatser för fladdermöss i utredningarna. I Korsholm ingår ett område som är viktigt för fladdermöss i VL/s-området.

Projektet orsakar lokalt sett betydande konsekvenser för **naturtillgångar**, men i ett vidare perspektiv förblir konsekvenserna ganska lindriga.

12.11.2020

7.6.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Genom detaljplaneändringen ändras sträckningen för Produktionsvägen i anslutning till T/kem-kvarteret 16 i Vasa. Området för ändringen (detaljplanens gällande VL-område) har kontrollerats i terrängen tillsammans med NTM-centralen 23.10.2020. I den nya gatusträckningen beaktas avgränsningen av det intilliggande luo-området. Det område som kvarstår på den västra sidan av gatusträckningen och som anvisats som VL-område i den gällande detaljplanen ändras till T/kem-område. I VL-området i fråga har inga naturvärden konstaterats och i samband med terrängbesöket 23.10.2020 hittades inga nya hålträd eller risbon. Genom att rätta ut Produktionsvägen är det möjligt att anvisa en sammanhållen ekologisk korridor med positiva effekter för områdets naturvärden.

I de sydöstra delarna av kvarter 16 har hörnet av T/kem-området rättats ut. I avgränsningen beaktas att åkerrodans livsmiljö på s-2-objektet ligger på minst 20 meters skyddsavstånd. Genom den knappa ändringen av avgränsningen för T/kem-kvarteret uppstår inga betydande olägenheter för skyddet av s-2-objektet eftersom avrinningsriktningen i området inte går norrifrån utan från väst och sydväst. Vid objektet anläggs inga öppna diken. I T/kem-området ska dagvattnet hanteras på tomten och kan inte ledas till MY-området.

På kvarter 16 T/kem-området i Långskogen finns en föröknings- och viloplats för åkergroda, d.v.s. ett s-6-objekt. I enlighet med Vasa stads anvisningar "Toimintamalli direktiivilajien huomioon ottamisesta maankäytön suunnittelussa" (Vasa stad och Södra Österbottens NTM-central 2020) samt anvisningarna "Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt" (Nieminen, M. & Ahola, A. (toim.) 2017) vet man att åkerrodan på sommaren rör sig på ett område om 1 km från sin förökningsplats så länge det finns gynnande förhållanden i vatten och på land. Objektet som har anvisats som s-6 har man på sommaren 2018 via terrängbesök konstaterat vara beläget på en kulle mellan två berg och området kring objektet var kalhugget. Vattnet till området rinner från de närliggande bergen och man konstaterade att det inte fanns naturliga vatten- eller våtmarksförbindelser till andra närliggande våtmarker. Det är därför troligt att under sådana vårar och somrar som det regnar litet torkar området, och passar inte som ett föröknings- och vilo-område för åkerrodan. Objektets närmiljö erbjuder inte sådana våta sommarlivsmiljöer som arten kräver och eftersom det inte finns naturliga förbindelser till andra våtmarker är redan i nuläget osäkert om s-6-området har betydelse för arten som livsmiljö. Det är troligt att det på området redan i nuläget förekommer tidvis stor dödlighet av artens individer. Även om det kunde vara möjligt att bevara området på kvartersområdet kommer troligen närområdets avrinningsförhållanden att ändra då området bebyggs och artens förekomstsannolikhet i området minskar ytterligare. På MY-området finns två s-2-objekt som är åkerrodans föröknings- och vilo-områden. För dessa områdens del erbjuder MY- och VL-områdena i detaljplanen också mycket sommartida livsmiljöer för att arten ska kunna bevaras livskraftig på området.

I Granholmsbackens detaljplaneområde ligger luo-1-objektet (flygekorre) centralt i T/kem-kvartersområdet 3017. I den gällande detaljplanen bedöms att det är sannolikt att tillstånd att avvika från förbudet i 49 § 1 mom. i naturvårdslagen måste ansökas för objektet. Förbudet gäller ett förbud mot att försvaga och förstöra föröknings- och rastplatser för en sådan djurart som avses i habitatdirektivets bilaga IV (a). Objektet ligger centralt i det största T/kem-kvarteret. Beträffande områdets naturvärden bildar platsen i fråga den enda möjliga mer omfattande områdesreserveringen då placeringen av områdets naturvärden beaktas som helhet. I detaljplanerna har strävan varit att bevara sammanhållna skogbevuxna områden så att största delen av de värdefulla naturobjekten ligger inom deras gränser. I samband med övervägandet av batterifabrikens placering har det inte varit möjligt att

12.11.2020

fastställa något annat läge där konsekvenserna av placeringen i sin helhet skulle vara lindrigare än för detta objekt. Ytan för flygekorrens luo-1-avgränsning är 1,3 ha. I nuläget avgränsas flygekorrens livsmiljö i väst till ett kalhygge och till de andra riktningarnas håll till växande eller äldre skogsområden. Det är troligt att flygekorren rör sig på ett större skogsområde än luo-1-områdesavgränsningen, men den anses vara tillräcklig för att fungera som artens föröknings- och vilo-område samt dettas skyddsområde. Ifall flygekorrens förekomst i området inte äventyras på lång sikt skulle det kräva att man lämnade en skogsförbindelse till det närmaste skogsområdet som inte bebyggs. Skogsförbindelsen borde vara skyddande, bestå av barrträd eller barrskogsdominerad blandskog vars bredd skulle vara några träd. En förbindelse som består av enskilda träd är benägen att skadas av vindfall och därmed är det stor risk för att förbindelsen skulle brista.

På Granholmsbackens detaljplanområde har man i och med ändringen av detaljplanen utvidgat vägområdet för RV 8 samt flyttat på EV-området invid vägen. I och med justeringen av EV-området innebär det att VL/s-området minskar lite. Detta har dock inte mer än små konsekvenser för VL/s-områdets värdefulla naturobjekt.

Till naturskyddsobjekten eller de värdefulla naturobjekten i MY- och VL-områdena riktas inga större konsekvenser än i de gällande detaljplanerna.

7.7 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

7.7.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Variationer i markytan måste jämnas ut genom markskärningar och igenfyllningar i de områden som planlagts för stora industriområden. Även träden fällt i området. Utöver trädfällningen och utjämnningen av markytan kommer även de kommande byggnadsmassorna att framträda märkbart i landskapet. Troligtvis kommer det inte att vara möjligt att gömma byggnaderna bakom skyddande träd, men sådana kan användas för att mjuka upp den industriella vyn som avviker från det nuvarande landsbygds- och skogslandskapet. Konsekvenserna för landskapet kan lindras genom att, om möjligt, bevara en tillräckligt bred skogsremsa eller genom att plantera träd så att de bildar en tillräckligt bred skyddszon. I skyddszonen borde man plantera barrträd, eftersom de har en täckande effekt även vintertid.

I allmänhet är konsekvenserna störst för bosättningen på den norra sidan av planområdet och för den passerande trafiken och mindre i flygplatsområdet på den västra sidan av planområdet. Träden begränsar synligheten på ett avgörande sätt. Konsekvenserna för landskapet minskar också i takt med att avståndet ökar.

Från Gamla Vasa-området uppstår troligtvis ingen sikt mot planområdet eftersom Gamla Vasa kantas av en skog på den östra sidan. Det är sannolikt att de industri- och lagerområden som planlagts i planeringsområdet inte kommer att synas i området för Höstves byaväg, om träd bevaras som skyddszon.

I planeringsområdet finns två övriga kulturarvsobjekt, Kyan 1 och 2.

I sin helhet bedöms planläggningen inte orsaka några konsekvenser för fornminnen, övriga kulturarvsobjekt eller naturarvsobjekt.

7.7.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Till följd av detaljplaneändringen och höjningen av byggnadseffektiviteten i T- och T/kem-områdena kommer byggnadsmassorna i områdena att byggas i flera våningar. Den större mängden

12.11.2020

kvadratmeter våningsyta kommer att orsaka störst landskapskonsekvenser för de människor som passerar området och de som bor i närheten.

Ändringen av detaljplanen orsakar inga konsekvenser för värdefulla kulturmiljöområden eller -objekt som ligger på längre avstånd från detaljplaneområdet eftersom dessa ligger på tillräckligt långt avstånd från detaljplaneområdet.

7.8 Konsekvenser för människor och människors levnadsförhållanden, sociala konsekvenser

7.8.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Då sysselsättningen ökar växer också områdets livskraft och invånarnas välmående förbättras.

Ökningen av arbetsplatser ökar även inflyttningen till Vasaregionen. Kommunerna kan förbereda sig på en ökad efterfrågan genom att trygga utbudet på hyresbostäder och genom att skaffa och planlägga tillräckligt med mark för bostadsproduktion. Kommunerna borde förbereda sig på en ökad efterfrågan på bostäder och service genom att utarbeta en uppskattning av behovet av bostadsproduktion och service och en plan för att trygga en tillräcklig bostads- och serviceproduktion.

I närheten (600 meter) av de T/kem-områden som anvisas i delgeneralplanerna för Långskogen och Granholmsbacken finns cirka 100 invånare och i delgeneralplanernas närområden (under 2 kilometer) finns cirka 2 760 invånare. Bosättningen i näromgivningen består främst av utspridd byabyggnad. Boendetrivseln påverkas av industriområdenas landskapskonsekvenser och de konsekvenser som uppstår genom den ökande trafiken, i synnerhet i byggnadsskedet.

Etableringen av den kemiska storindustrin i området kan försämra trivseln för de människor som bor i närheten, även till följd av rädsla för hälso- och säkerhetsrisker.

Då planen genomförs och området byggs till ett arbetsplats- och industriområde kan åker- och skogsområdena i området inte längre användas för rekreation. Ur närinvånarnas perspektiv är konsekvenserna negativa eftersom friluftss- och motionsmöjligheterna försämras i området. Eftersom området inte har något märkbart värde som rekreationsområde i nuläget kan inte heller konsekvenserna anses vara särskilt betydande.

7.8.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Ändringen av detaljplanen innebär inga förändringar för de tidigare bedömda konsekvenserna för människor och människors levnadsförhållanden samt de sociala konsekvenserna.

7.9 Konsekvenser för näringslivets verksamhetsbetingelser

7.9.1 Sammanfattning av konsekvenserna i den situation som planen möjliggör

Genomförandet av området ökar arbetsplatserna både under byggnadstiden och under verksamheten. Etableringen av enheter inom kemisk industri i områdena för generalplanen förstärker industrins ställning och betydelse i Vasas och Vasaregionens näringsstruktur. De arbetsplatser inom kemiindustrin som uppstår i områdena ökar arbetsplatsmängden i Vasa med 6 % jämfört med läget 2015.

Enligt Kemiindustrin rf:s utredning skapar 10 arbetsplatser inom kemiindustrin 18 arbetsplatser inom andra områden i ekonomin. Således leder 2 700–3 000 arbetsplatser inom kemiindustrin i området till indirekta sysselsättningseffekter genom 4 800–5 400 arbetsplatser, av vilka största delen uppstår inom servicebranscherna. I praktiken begränsas de indirekta sysselsättningseffekterna inte endast till

12.11.2020

Vasaregionen eller de närliggande landskapen utan över ett vidsträckt område, både i Finland och i utlandet.

Etableringen av kemisk storindustri i området håller på att skapa en exceptionellt stor tillväxtpotential i Vasaregionen. Det är sannolikt att den nuvarande naturliga befolkningsökningen och det utbud av arbetskraft som stöder sig på den inte erbjuder en tillräcklig lösning för behovet av arbetskraft i Vasaregionen. Av denna orsak måste balansen mellan efterfrågan och utbud förbättras beträffande arbetskraften. Medvetenheten om möjligheterna i Vasaregionen, ett tillräckligt bostadsutbud, fungerande trafikförbindelser och andra livskraftsfaktorer är förutsättningar för tillgången på arbetskraft och dess rörlighet.

Arbetskraftens regionala rörlighet kan påverkas genom effektiv arbetsförmedling, ekonomiska fördelar som stöder inflyttningen av både enskilda personer och hela familjer samt genom att utveckla bostadsmarknaden.

Det nya arbetsplats- och industriområdet skapar förutsättningar för att utveckla regionens näringar och en välmående ekonomi. I praktiken innebär främjandet av en fungerande konkurrens att tillräckligt med platser anvisas för företagsverksamhet och att även nya aktörer har förutsättningar att etablera sig i området. Genomförandet av området gör det möjligt för nya aktörer att etablera sig i Vasaregionen, vilket främjar förutsättningarna för en fungerande konkurrens.

7.9.2 Konsekvenser som uppstår vid detaljplaneändringen

Genom detaljplaneändringarna förändras inte de tidigare bedömda konsekvenser för behovet av arbetskraft eller möjligheter att röra sig eftersom ändringen av mängden våningsyta beror på produktionsprocessernas utrymmesbehov, vilket inte ökar de tidigare bedömda mängderna. Konsekvenserna för utvecklingen av näringsgrenarna och etableringen av aktörer i området är emellertid positiva eftersom detaljplaneändringen innebär att det är lättare att svara mot potentiella aktörers och batterifabriksverksamhetens krav beträffande mängden av byggrätt och det rektangulära området i T/kem-kvarter 16 på Vasa stads område.

7.10 Förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändningen

MÅL	BEAKTANDE I PLANEN
Fungerande samhällen och hållbara färdvägar	
En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en sådan tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.	Med detaljplaneändringen kan man ytterligare förstärka konkurrenskraften för området för kemisk industri i förhållande till motsvarande områden genom att försäkra områdets motsvarighet för verksamhetens behov. Via detta kan man förbättra förutsättningarna för näringslivet och utvecklingen av företagsverksamheten. Genom delgeneralplanen genomförs bl.a. området som anvisats som zoner för företags- och industriverksamhet i gällande landskapsplaner. Områdets läge i Vasaregionens samhällsstruktur stöder områdets lämplighet för närings- och företagsverksamhet. Planeringsområdet omges

12.11.2020

	även av annan markanvändning inom logistik och industri som kan samordnas med de industri- och arbetsplatsfunktioner som skall planeras nu. Området ligger i en logistisk knutpunkt mellan Vasa flygplats, järnvägen och den planerade sträckningen av riksväg 8.
Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. Genom stora stadsregioner förstärks en sammanhållen samhällsstruktur.	Detaljplanändringen berör ett område som redan i nuläget är planerat för kemisk industri. Planeringsområdet ligger i en logistisk knutpunkt både i fråga om järnvägstrafik, landsvägstrafik och flygtrafik samt i anslutning till befintlig samhällsstruktur. Objekt som är känsliga för industriverksamhet, såsom boende, ligger på tillräckligt avstånd med tanke på verksamhetens kvalitet. Det finns goda förutsättningar för samhällstekniskt byggande i området.
Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjligheten att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.	Området är lättillgängligt i synnerhet ur näringslivets perspektiv. Behov av att röra sig i området betjänar huvudsakligen industriverksamhet samt resor till och från arbetsplatsen.
Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan nås lätt med kollektivtrafik, till fots och med cykel.	Området kan anslutas till det befintliga trafiknätet och kollektivtrafiknätet. Området är tillgängligt även till fots och med cykel, men på grund av dess karaktär är lät-trafikformer sannolikt inte de primära färdformerna i området.
Ett effektivt trafiksystem	
Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika transportformer och trafik tjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.	Planeringsområdet är beläget i den omedelbara närheten av samhällsstrukturen samt vid en knutpunkt för gods- och persontrafiken. Genom att utveckla området är det även möjligt att ytterligare förstärka knutpunkten samt dess trafikmässiga tillgänglighet och den över kommungränserna sträckande regionala arbetsplatsreserven. Planerna förutsätter att det görs förbättringar och utveckling av trafiknät-verket.
Kontinuiteten i internationellt och nationellt betydelsefulla trafik- och kommunikationsförbindelser och möjligheterna att utveckla [...].	Utvecklingen av området innebär inte att internationellt eller nationellt betydelsefulla trafik- och kommunikationsförbindelser försvagas.

12.11.2020

En sund och trygg livsmiljö	
Man förbereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför översvämningriskområden eller hanteringen av översvämningrisker säkerställs på annat sätt.	Området ligger inte i ett översvämningriskområde. Dagsvattenhanteringen i området kommer inte att förändras avsevärt i förhållande till de gällande planerna. Dagsvattenhanteringen på området har stor betydelse och det bör byggas tillräckliga system för ändamålet.
Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.	I samband med detaljplanändringen har man beaktat miljöns värdeobjekt och strävat till att förhindra konsekvenser.
Ett tillräckligt stort avstånd lämnas mellan verksamheter som orsakar skadliga hälsoeffekter eller olycksrisker och verksamheter som är känsliga för effekterna eller också hanteras riskerna på annat sätt. Anläggningar som utgör en risk för stora olyckor, kemikaliebangårdar och bangårdar för arrangemang av transporter av farliga ämnen placeras på ett tillräckligt avstånd från bostadsområden, områden för allmänna funktioner och områden som är känsliga med tanke på naturen.	Med T/kem-beteckning kan eventuella olycksrisker beaktas bl.a. med tillräckligt avstånd till känsliga objekt (så som boende). I samband med den fortsatta planeringen planeras även placeringen av funktionerna i T/kem-området med beaktande av de omgivande funktionerna och samhällsstrukturen. Med tanke på naturen är avsikten med planläggningen att på bästa möjliga sätt sträva efter att samordna industriverksamheten och objekt som är värdefulla eller känsliga med tanke på naturen. Delvis finns det värdefulla naturobjekt på de planerade T/kem-områdena, för vilka man i samband med planläggningsprocessen ansöker om undantag i enlighet med NVL. I planerna har man även via planbestämmelserna beaktat att undantag beviljas eller inte beviljas.
En livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar	
Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljöns och naturarvets värden tryggs.	I planläggningen har man beaktat den värdefulla kulturmiljön och naturarvet på bästa möjliga sätt, via vilket man strävat till att sammanjämka olika intressen. Till de delar som det finns behov för ett undantagsförfarande i enlighet med NVL förfaras det i enlighet med vad som stiftas i NVL.
Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.	Via planläggningen har man strävat till att på ett sammanjämkande sätt bevara värdefulla områden som så enhetliga som möjligt med beaktande av de områdesreserveringar som storindustrin kräver. I och med planändringen strävar man till att försäkra att den ekologiska förbindelsen bevaras genom industriområdet i så god kvalitet som möjligt.

12.11.2020

Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.	Via detaljplanändringen ser man till att grönnätverket är kontinuerligt.
En energiförsörjning med förmåga att vara förnybar	
[...] Befintliga kraftledningssträckningar ska i första hand utnyttjas för de nya kraftledningarna.	Via detaljplanändringen har man förbättrat beaktandet av kraftledningens behov.

7.11 Förhållande till landskapsplaneringen och de gällande generalplanerna

Genom detaljplanen genomförs de industri- och arbetsplatsområden som anvisas i Österbottens landskapsplan 2040 och vidare i de generalplaner som gäller i Vasa stads och Korsholms kommuns områden. Detaljplanen stämmer överens med landskapsplanen och generalplanerna.

7.12 Riskkartering

På området för detaljplanändringen gäller en detaljplan som möjliggör lokaliseringen av kemisk industri i området, liksom även andra funktioner som härrör till industri och logistik. I och med ett godkännandebeslut från stadsfullmäktige, beaktat att det inte lämnats in överklagan om detaljplaneändringen, träder detaljplaneändringen i kraft på området. Ifall stadsfullmäktige av någon orsak inte skulle godkänna detaljplaneändringen förblir den nuvarande detaljplanen i kraft i området.

8 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

På området gäller inte ett byggförbud så det är möjligt att inleda byggnation i enlighet med den gällande detaljplanen. Efter stadsfullmäktiges godkännandebeslut är området i byggnadsförbud under tiden för överklagan. Ifall planen inte överklagas är området i byggnadsförbud på de områden där tomtgränserna ändras (kvarter 16) tills tomten har mätts ut och registrerats i enlighet med den gällande detaljplanen.

Innan bygglov beviljas kräver de funktioner som placeras i T/Kem-området ett miljötillstånd som beviljas av Regionförvaltningsverket, om förutsättningarna i miljöskyddslagen 527/2014 uppfylls. Även förfarande för miljökonsekvensbedömning (MKB) kan ingå i tillståndprocessen.

Vasa stad övervakar genom bygglov huruvida områdets byggnader och miljöbyggande anpassas till områdets allmänna karaktär och det omgivande landskapet.

För att områdets naturvärden skall bevaras kräver naturvärdena i VL- och MY-områdena en uppföljning av konsekvensbedömningen i samband med att detaljplanen genomförs.