

ÖSTERBOTTENS LANDSKAPSPLAN 2040

UTLÅTANDEN OCH BEMÖTANDEN

PLANFÖRSLAG. Behandlades i landskapsstyrelsen 2.12.2019.



Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto

Ditt Sinun
ÖSTERBOTTEN | POHJANMAASI
Landskapsplanen 2040 Maakuntakaava

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
-----------------------------	----------

Sammandrag av utlåtandena och deras bemötanden	4
---	----------

2.1 Kronoby kommun	4
2.2 Larsmo kommun	4
2.3 Pedersöre kommun	4
2.4 Nykarleby stad	4
2.5 Vörå kommun	4
2.6 Vasa stad	5
2.7 Korsholms kommun	5
2.8 Laihela kommun	7
2.9 Storkyro kommun	7
2.10 Malax kommun	8
2.11 Korsnäs kommun	9
2.12 Närpes stad	9
2.13 Kristinestads stad	9
2.14 Kaustby kommun	11
2.15 Södra Österbottens förbund	11
2.16 Mellersta Österbottens förbund	12
2.17 Satakunta förbund	12
2.18 Birkalands förbund	12
2.19 Region Västerbotten	12
2.20 Försvarsministeriet	12
2.21 Inrikesministeriet	13
2.22 Miljöministeriet	13
2.23 Museiverket	16
2.24 Trafikledsverket	17
2.25 Transport- och kommunikationsverket, Traficom	18
2.26 Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)	20
2.27 Forststyrelsen	20
2.28 Finavia	21
2.29 Fingrid	21
2.30 Geologiska forskningscentralen	21
2.31 Södra Österbottens NTM-central	22
2.32 Länsstyrelsen i Västerbottens län	26
2.33 Österbottens handelskammare	26
2.34 Kristinestads näringslivscentral	26
2.35 Västkustens miljöenhet	27
2.36 Vapo Oy	27
2.37 Finlands jägarförbund	28
2.38 Begäran om utlåtande skickades även till	29



Sammanfattning

Landskapsstyrelsen beslutade på sitt möte 27.5.2019 att begära utlåtanden om förslaget till Österbottens landskapsplan 2040. Remisstiden för kommunerna var 3.6-13.9.2019 och för övriga myndigheter 3.6-16.8.2019. Utlåtanden begärdes av 95 myndigheter, organisationer och centrala föreningar.

Förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 presenterades för kommunerna 6.6.2019 i Jakobstad, 10.6.2019 i Kristinestad och 18.6.2019 i Vasa.

Sammanlagt inlämnades 37 utlåtanden.

Det är svårt att göra en kort sammanfattning om vad som lyfts fram i utlåtandena. Kommunerna tittar på sina områden och lyfter sällan frågor gällande regionen eller hela landskapet. Det samma gäller sektorsmyndigheter som främst fokuserar på sin egen sektor. Ur utlåtandena kan inte läsas ifall förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 uppfyller sin målsättning att skapa förutsättningar för ett konkurrenskraftigt landskap med en välmående befolkning och en god livsmiljö.

På basen av utlåtandena görs inga större ändringar i Österbottens landskapsplan 2040.

Den största enskilda förändringen är att Vasa-regionens handelsutvecklingszon tas bort ur landskapsplanen. Revideringen av markanvändnings- och bygglagen gällande detaljhandeln samt utvecklingen av samhällsstrukturen i området Vasa-Smedsby har resulterat i att Vasaregionens handelsutvecklingszon har mist sin betydelse. Nya beteckningar i landskapsplanen är Waterloo skjutbana i Korsnäs, Storträskets rekreations-/turismobjekt i Kristinestad och ett behov av ekologisk förbindelse vid Natura-området Vedahugget. Dessutom anvisas de hinderbegränsande ytorna vid flygplatserna i Vasa och Kronoby. I övrigt är det frågan om justeringar av områdesavgränsningar, förtydliganden av planeringsbestämmelser och små kompletteringar av planbeskrivningen.

Sammandraget av utlåtandena samt deras bemötanden diskuterades i landskapsplanens referensgrupp och med kommunerna 10.10.2019. Det andra myndighetsmötet hölls 22.10.2019. På basen av dessa möten gjordes inga nya ändringar i planförslaget.

Sammandraget av utlåtandena samt deras bemötanden behandlades tillika med ett uppdaterat förslag till Österbottens landskapsplan 2040 av landskapsstyrelsen 2.12.2019.



Ditt Sinun

ÖSTERBOTTEN | POHJANMAASI
Landskapsplanen 2040 Maakuntakaava

Sammandrag av utlåtandena och deras bemötanden

2.1 KRONOBY KOMMUN

1. Kronoby kommun är nöjd med det erhållna svaret gällande kommunens utlåtande om utkastet till landskapsplanen och har ingenting mera att tillägga.

2.2 LARSMO KOMMUN

1. Dragningen av vandringsleden har på vissa ställen korrigerats under våren 2019.
2. En ny detaljplan i norra delarna av Bosund vann laga kraft i augusti 2019.

2.3 PEDERSÖRE KOMMUN

1. Edsevö handels- och industriområde bör beaktas och utredas när temat handel och trafiksystemet revideras.
2. Det är tveksamt ifall det är möjligt att förverkliga vindkraftsområdet vid Arbetsplatsberget i Kållby på grund av områdets läge i förhållande till de hinderbegränsade områdena kring Karleby-Jakobstads flygplats.

2.4 NYKARLEBY STAD

1. SL-områdesreserveringen på Svartörarna borde anvisas med en objektsbeteckning.
2. Nykarleby stad prioriterar pålsnäringens utvecklingsmöjligheter gällande området vid Adamshall.
3. Hamnarna i Kanäs och Bådan borde anvisas i landskapsplanen.

2.5 VÖRÅ KOMMUN

1. Vörå kommuns utlåtande om landskapsplanutkastet har blivit beaktat i den mån det har varit motiverat.
2. Angående stadsutvecklingszonens avgränsning är bemötandet gällande Vörå centrum förstäligt eftersom Vasa stads påverkan i Vörå centrum kan betraktas vara ringa. Däremot anvisas i landskapsplanen Vikby-Mar-tois-Kuni som riktgivande vägsträckning och Riksväg 8 mellan Vasa och Uleåborg, inkl. Vassor-Kärklax omkörningsfiler som vägavsnitt som bör förbättras. Detta betyder att Maxmo kommunelcentra i framtiden kommer att växa ihop med Vasa stadsutvecklingszon och bör därför omfattas av nämnda utvecklingszon.

Bemötande

1. Noteras.

Bemötande

1. Vandringsleden justeras enligt förslag.
2. Bosunds område för tätortsfunktioner utvidgas norrut så att det omfattar också Finnholm.

Bemötande

1. Noteras och konstateras att temat kommersiell service uppdateras i nästa landskapsplan.
2. De hinderbegränsade områdena bör beaktas i den noggrannare planeringen. Temat vindkraft uppdateras i nästa landskapsplan.

Bemötande

1. SL-områdesreserveringen på Svartörarna är i Österbottens landskapsplan 2040 anvisad med en objektsbeteckning.
2. I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas vindkraftsområdena med en beteckning för områdets särdrag. Det är upp till Nykarleby stad ifall vindkraftsområdet invid Adamshall förverkligas eller inte. Temat vindkraft uppdateras i nästa landskapsplan.
3. Detta ska diskuteras med Nykarleby stad.

Bemötande

1. Noteras.
2. Med Vasa stadsutvecklingszon anvisas de centrala delarna av Vasa stadsregion där Vasa stads påverkan är betydande. Avgränsningen bestämdes genom en analys där stadens framtida kransområde undersöktes enligt en metod som Finlands miljöcentral utvecklat. Även nya vägsträckningar beaktades i analysen. Maxmo ligger inte inom denna avgränsning. Stadsutvecklingszonens avgränsning uppdateras i samband med att Österbottens landskapsplan 2040 uppdateras. Maxmo och Vörå är däremot en del av Vasa-Seinäjoki utvecklingszon.

3. Området gällande Maxmo tätortsfunktioner bör med samma motivering som ovan utvidgas från Finnholmen söderut, med beaktande av avgränsningen av Natura-området och av utvidgningsplanerna för Maxmo industriområde.
4. Rekreatiomsområdet runt Vörs kyrka bör anvisas som område för tätortsfunktioner.

2.6 VASA STAD

1. De synpunkter som Vasa stad har lämnat under tidigare faser har till största delen beaktats i planförslaget.
2. I fråga om Saarenpää skjutområde och sportstuga upprepar staden förslaget om att lägga till dem i landskapsplanen.
3. Det är bra att det anvisas ett förbindelsebehov för Vasa hamnväg. Förbindelsen är mycket viktig med tanke på Vasa stads och Korsholms kommuns planering för ett storindustriområde i Långskogen och Granholmsbacken samt för utvecklingen av Vasa hamn i Vasklot.
4. Vasa stad har inget annat att påpeka om planförslaget.

2.7 KORSHOLMS KOMMUN

1. Vasa-Korsholm centrumutvecklingszon borde anvisas ända till Karperövägen.
2. En utvecklingskorridor Vasa-Kvevlax borde anvisas för icke miljöstörande industri, småindustri, energiproduktion, cirkulär ekonomi och utrymmeskrävande specialhandel.
3. En lättrafikled borde anvisas från motorvägen till Malax eftersom en sådan skulle vara av regional betydelse.

3. Maxmos område för tätortsfunktioner utvidgas söderut så att det omfattar Sandgräven. Utvidgning av Maxmo industriområde bör säkerställas i den mer detaljerade planeringen.
4. Avgränsningarna för rekreatiomsområdet Vörs idrotts- och kulturcentrum ändras så att kyrkan, prästgårdsområdet och Rökiö skola anvisas som område för tätortsfunktioner.

Bemötande

1. Noteras.
2. Saarenpää skjutbana finns inte med i den skjutbaneutredning som gjordes år 2015 och den har inte tagits upp på mötena under planprocessen. Efter en klassificering valdes 9 skjutbanor ut till nätverket av regionala skjutbanor, och de är de skjutbanor som anvisas i landskapsplanen. Småskaliga skjutbanor, där antalet skott per år understiger 10 000, anvisas inte i landskapsplanen. I fortsättningen kommer landskapsplanen att utarbetas som en s.k. rullande plan, och då kan den uppdateras temavis och en utvecklingsplan för skjutbanorna göras upp.
3. Noteras.
4. Noteras.

Bemötande

1. Revideringen av markanvändnings- och bygglagen gällande detaljhandeln samt utvecklingen av samhällsstrukturen i området Vasa-Smedsby har resulterat i att beteckningen för Vasaregionens handelsutvecklingszon har mist sin betydelse. Beteckningen för Vasaregionens handelsutvecklingszon tas bort ur landskapsplanen.
2. Korsholms kommun skrev i sitt utlåtande om utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 följande: " Beteckningen för Vasa kvalitetskorridor fyller inte längre sin funktion och därför bör den i första hand helt och hållet slopas. Ett alternativ är att ge den en vidare sträckning så att den fortsätter norr om Vasa fram till och med Kvevlax. Korridoren kunde anvisas för icke miljöstörande industri, småindustri, energiproduktion, cirkulär ekonomi och utrymmeskrävande specialvaruhandel." Efter diskussioner med Vasa stad, Jakobstads stad, Korsholms kommun och Pedersöre kommun ströks Vasa och Jakobstads kvalitetskorridorerna ur förslaget till Österbottens landskapsplan 2040. I stället kompletterades planeringsbestämmelserna för Vasa och Jakobstads stadsutvecklingszoner med delar ur kvalitetskorridorernas planeringsbestämmelser.
3. Möjligheten att anvisa förbindelsebehov av gång- och cykelvägar i Österbottens landskapsplan 2040 utreddes vid uppgörandet

av planförslaget. Utredningen finns publicerad här: <https://obotnia.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=d-fb969bc2c14461396d0df0f636254c8>.

Det finns en stor efterfrågan på nya förbindelser men de flesta är främst av lokal betydelse. Förbindelsebehov för gång- och cykelvägar anvisas inte i Österbottens landskapsplan 2040 och är snarare en fråga för Österbottens trafiksystemplan.

4. Båthamnarna anvisas i landskapsplanen enligt utredningen över fiske- och småbåtshamnarna i Österbotten. Fartygs- och båtleder anvisas enligt Trafikverkets klassificering 1-5. Utredningen över fiske- och småbåtshamnarna skulle kompletteras sommaren 2018 och kommunerna ges möjlighet att kommentera utredningen. Korsholms kommun har inte kommenterat utredningen. Kommunstyrelsen upprepar sitt förslag om att fiske- och småbåtshamn borde anvisas vid Svedjehamn, Norra Vallgrund, Köklot båthamn, Petsmo-Vikminne, Västerhankmo-Kastet och Petsmo-Tankarskatan eftersom en fiske- och småbåtshamn finns anvisat vid Södra Vallgrund.
 5. En småbåtsled bör anvisas in till Petsmo-Tankarskatan.
 6. Skyddsbezeichnungarna för Svedjehamn får inte begränsa en framtida flyttning av hamnen.
 7. De i Österbottens landskapsplan 2030 samt i Korsholms kommuns strategiska generalplan anvisade behoven av vägtrafikförbindelser Replot-Vallgrund och i Grönvik bör fortsättningsvis anvisas i landskapsplanen 2040.
 8. I Vallgrund borde ett behov av vägtrafikförbindelse till hamnen anvisas, i enlighet med Korsholms kommuns strategiska generalplan.
 9. Den riktgivande friluftsleden längs Kyro älv bör anvisas på rätt sida av Kyro älv.
 10. Ett nytt regionalt avloppsvattenreningsverk ska inte placeras vid Stormossen då det skulle innebära en oskälig belastning på Finnbäcken och i övrigt vara belastande för miljön.
4. Utredningen om båt- och fiskehamnar i Österbotten kompletterades år 2018 utgående från kommunernas svar på en förfrågan som skickades till kommunerna i juni 2018. Korsholms kommun har svarat på förfrågan. I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas regionalt betydande hamnar som har tillräcklig service eller en god utvecklingspotential. Dessutom anvisas även mindre båthamnar som på grund av sitt läge kompletterar nätverket av båthamnar. Svedjehamn, Norra Vallgrund, Köklot, Vikminne, Kastet och Tankarskatan ingår inte i detta nätverk. Svedjehamn är i Österbottens landskapsplan 2040 anvisad som rekreationsområde, där hamnen ingår som en viktig funktion. Köklot hamn ingår i Furuskärets rekreations- och turismobjekt. Däremot uppfyller Sommaröunds hamn i Södra Vallgrund kriterierna.
 5. I landskapsplanen anvisas Trafikledsverkets klasser 3-5 som båtleder. Småbåtsleden till Petsmo-Tankarskatan hör till klass 6.
 6. Skyddsområdena i Svedjehamn är nationella. Vid en framtida flytt av hamnen är det dessa nationella skyddsområdens bestämmelser som bör beaktas.
 7. Österbottens förbund är fortfarande av den åsikten att det i nuläget inte finns något behov av att i Österbottens landskapsplan 2040 anvisa ett behov av vägtrafikförbindelse mellan Replot och Vallgrund eller en riktgivande vägsträckning förbi Grönvik. Situationen ändras ifall ett behov av vägtrafikförbindelse ut till utredningsområdet i Vallgrund blir aktuellt.
 8. Behovet av en vägtrafikförbindelse till utredningsområdet i Vallgrund beror i hög grad på hamnen i Vallgrund och huruvida den blir av eller inte. Förbindelsebehovet införs i landskapsplanen när utredningarna tyder på hamnen skulle kunna bli av inom en förutsägbar framtid. Till utredningsområdet finns en befintlig vägförbindelse, som svarar mot de behov av att använda området som finns idag.
 9. Den riktgivande friluftsleden anvisas så att den följer den förverkligade leden längs Kyro älv i Vallvik.
 10. I fråga om Vasaregionen grundar sig planlösningen på den regionala översiktsplan som uppgjordes för att utveckla vattentjänsterna i kommunerna i regionen och som sträcker

Ett nytt regionalt avloppsvattenreningsverk kan inte heller ses som en ekonomiskt lönsam satsning.

2.8 LAIHELA KOMMUN

1. I förslaget till landskapsplan har tagits väl hänsyn till det som Laihela kommun i sitt utlåtande under utkastfasen framförde om industri- och arbetsplatsområdena.
2. Planerna på en kraftledning från Rajavuori i riktning mot Malax har gått framåt. Det är bra att detta förbindelsebehov har beaktats också i planförslaget.
3. Skjutbanan i Jakkula bör få en beteckning för skjutbana i landskapsplanen, eftersom antalet avfytrade skott per år är stort (67 900 skott per år).
4. Den riktgivande/alternativa vägsträckningen för riksväg 3 söder om Laihela centrum bör strykas. Sannolikheten för att den sträckningen av omfartsvägen någon gång anläggs är ytterst liten. Det finns planer på att förbättra riksväg 3 på dess nuvarande plats, och det är bland annat med tanke på kostnaderna det mest genomförbara alternativet för sträckningen för riksväg 3.
5. De i planförslaget angivna stomvattenledningarnas och överföringsavloppens lägen stämmer i vissa fall inte med verkligheten och en del av beteckningarna för huvudlinjer saknas eller är onödiga. En korrekt dwg-fil skickas separat.

2.9 STORKYRO KOMMUN

1. Storkyro kommuns utlåtande om planutkastet har på det hela taget beaktats väl i förslaget till landskapsplan.
2. Avloppsreningsverket i Hyyriä borde noteras i landskapsplanen. Delägarkommunerna i Kyrönmaan Jätevesi Oy har investerat ansevärd summor i reningsverket i Hyyriä. Enligt det gällande miljötillståndet kan kapaciteten i avloppsreningsverket i Hyyriä anses vara tillräcklig åtminstone till år 2030. Ingen ny produktionsverksamhet som använder stora mängder vatten är att vänta i området för avloppsnätverket till reningsverket i Hyyriä. Det är osannolikt att det blir ett centralreningsverk i den form som angivits.
3. I och med att den nya hagelskyttebanan vid Eräsalo skjutbana har blivit klar kommer antalet skott att öka inom kort och överskrider troligen det som krävs av en regional skjut-

sig fram till år 2030. När det gäller avloppsvattenhanteringen är rekommendationen i översiktsplanen att centralisera avloppsvattenhanteringen till ett centralreningsverk, som placeras på Stormossens område. Centraliseringen är tänkt att ske stegvis enligt reningsverkens tekniska livslängd. Ett eventuellt förverkligande beror på om en uppdatering av översiktsplanen kan påvisa en betydande nytta av ett centraliserat avloppsreningsverk.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras.
3. Förbundet kan göra en ny bedömning av om skjutbanan i Jakkula är regionalt betydande först efter att granskningen av avgränsningar och klassificeringar av grundvattenområden är klar. I fortsättningen kommer landskapsplanen att utarbetas som en s.k. rullande plan, och då kan den uppdateras temavis och en utvecklingsplan för skjutbanorna göras upp.
4. NTM-centralen i Södra Österbotten har påbörjat planeringen av en motorväg mellan Helsingby och Laihela. Behoven av att samordna nuvarande riksväg 3 och vägsträckningarna vid Laihela centrum bör lösas i samband med detta planeringsarbete, och då kommer de att beaktas i nästa landskapsplan. Sträckningen för omfartsvägen söder om Laihela centrum kan inte strykas innan det i statsbudgeten finns ett beslut om finansiering av förbättringar vid Laihela centrum.
5. Sträckningarna för stomvattenledningar och överföringsavlopp granskas.

Bemötande

1. Noteras.
2. I fråga om Vasaregionen grundar sig planlösningen på den regionala översiktsplan som uppgjordes för att utveckla vattentjänsterna i kommunerna i regionen och som sträcker sig fram till år 2030. I den konstaterades att de nuvarande avloppsreningsverkens kapacitet inte kommer att vara tillräcklig i största delen av reningsverken i regionen år 2030. När det gäller avloppsvattenhanteringen är rekommendationen att centralisera avloppsvattenhanteringen till ett centralreningsverk, som placeras på Stormossens område. Centraliseringen är tänkt att ske stegvis enligt reningsverkens tekniska livslängd.
3. En ny bedömning av om Eräsalo skjutbana är regionalt betydande skulle ha kunnat göras i samband med nästa uppdatering av landskapsplanen. I fortsättningen kommer

bana, 10 000 skott per år. Därmed borde den tas med i landskapsplanen.

Österbottens landskapsplan att utarbetas som en s.k. rullande plan, och då kan den uppdateras temavis och en utvecklingsplan för skjutbanorna göras upp. Då Storkyro vid ingången av år 2021 överförs till landskapet Södra Österbotten kommer skjutbanorna i Storkyro att beaktas åtminstone när utvecklingsplanen för skjutbanorna i Södra Österbotten ska uppdateras.

2.10 MALAX KOMMUN

1. Med tanke på de olika verksamhetsformerna som finns vid Äminne hamnområde ser kommunen det som positivt att området i förslaget har anvisats med en RM-beteckning.
2. Planläggningen av Juthskogens område för vindkraftverk har inletts. På södra sidan av området finns två förbindelsebehov för kraftledning anvisade. Det föreligger en eventuell risk att behövlig skyddszon från kraftledningarna överlappar den avgränsning som gäller för området för vindkraftverk. Bästa möjliga samverkan för de båda verksamhetsformerna borde eftersträvas. Om möjlighet finns vore det skäl att finjustera de två förbindelsebehoven för kraftledningarna en aning söderut.
3. Bostadsområdet på Söderfjärdsbacken skulle kunna anvisas som ett område för tätortsfunktioner. Om möjligt får bostadsområdet gärna utgöra en del av det redan befintliga området för tätortsfunktioner som benämns Yttermalax och Övermalax.
4. Malax kommun önskar sig också att en kompletterande sträckning till Sundom omfartsväg, som sträcker sig från nuvarande sträckning från Sundom omfartsväg och har anslutning söder om Yttermalax centrum kring Narne/Brännan, reserveras i landskapsplanen, vilket även har anvisats i delgeneralplanen för Över- och Yttermalax.
5. Vasa hamnväg fyller en viktig funktion och vägen kan ge ett mervärde som är till fördel för hela regionen. I förslaget har enbart ett av alternativen för Vasa hamnväg anvisats. Det anvisande alternativet bör endera göras ännu mer övergripande eller så bör alla alternativ anvisas på plankartan.
6. Dimensioneringen för handelsområdet i Vikby är för litet. Vikby handelsområde ligger i knutpunkten av riksväg 3 och riksväg 8. I fall av att riksväg 8 förbättras med sträckan Helsingby-Vassor kan nämnda knutpunkt högst antagligen utvecklas för att tillsammans med regioncentrum bli navet i regionen.
7. Trafiken mellan Strandvägen och riksväg 3, motorvägen, ska fortsättningsvis löpa smidigt och med god tillgänglighet som planskild korsning.

Bemötande

1. Noteras.
2. Ett förbindelsebehov av kraftledning anger enbart ett behov av en förbindelse från en punkt till en annan utan att ta ställning till själva linjedragningen. Projektområdet för Juthskogens vindkraftspark är mycket större än vindkraftsområdet i Österbottens landskapsplan 2030. Ifall vindkraftsverken placeras inom det i landskapsplanen anvisade området torde det inte finnas någon risk för överlappning. Temat vindkraft uppdateras i nästa landskapsplan.
3. Yttermalax och Övermalax område för tätortsfunktioner kompletteras med bostadsområdet på Söderfjärdsbacken.
4. Österbottens förbund har i sitt utlåtande 27.3.2017 om förslaget till delgeneralplanen för Ytter- och Övermalax gällande vägsträckningen lyft fram att vägsträckningen inte finns anvisad i Österbottens landskapsplan 2030 och inte heller är omnämnd i Österbottens trafiksystemplan 2040. Vägsträckningen har inte heller lyfts fram i den regionala trafiksystemarbetsgruppen och har därför inte anvisats i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.
5. Ett behov av vägtrafikförbindelse anger enbart ett behov av en förbindelse från en punkt till en annan utan att ta ställning till själva linjedragningen. Österbottens förbund anser att beteckningen är tillräckligt övergripande.
6. Handel har inte behandlats i Österbottens landskapsplan 2040 utan handelsområdena har överförts från Österbottens landskapsplan 2030 etapp 1.
7. I förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 är anslutningen mellan Strandvägen och Riksväg 3 anvisad som en planskild anslutning eller anslutning som ska förbättras jämte trafiklösningar.

2.11 KORSNÄS KOMMUN

1. De ändringar i landskapsplanförslaget som för Korsnäs kommuns del gjorts godkänns.
2. En miljötillståndsansökan för Waterloo skjutbanan har inlämnats. Waterloo-skjutbanan kommer mycket snart att uppfylla de krav som ställs på en regionalt viktig skjutbana och ska därmed tas med i Österbottens landskapsplan 2040.
3. Kraftledningen som ritats från den havsbaserade vindkraftsparken borde planeras så att bebyggelse och farmområden undviks samt så att kraftledningen också kan utnyttjas till den planerade vindkraftsparken i Poikel.

2.12 NÄRPES STAD

1. Förslaget till landskapsplan 2040 är i linje med stadens målsättningar om en levande stad och landsbygd.
2. För att kunna bibehålla livskraften i regionen är det viktigt att i samband med nästa uppdatering av landskapsplanen utreda temat kommersiell service och möjligheten till en utvidgning av handeln på Högbäck handelsområde.
3. Med hänvisning till ovanstående kommentarer förordas förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

2.13 KRISTINESTADS STAD

1. Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor bör omdefinieras till Sydösterbottens utvecklingszon och omfatta Björnö hamn och vägen till den, samt anslutande vägar till väg 67 och baseras på Kristinestads, Kaskös och Närpes gemensamma pendlingsområde. Detta lyfte Kristinestads stad upp redan i utlåtande över utkastet till Österbottens landskapsplan 2040. Österbottens förbund svarade i sitt bemötande att Sydösterbottens utvecklingszon är en utvecklingskorridor för trafik och då i första hand godstrafik och att sådan trafik inte finns i Björnö hamn. Detta är inte korrekt. Såväl virke som spannmål exporteras från Björnö hamn. Virkesexporten inleddes våren 2017 och spannmålsexporten hösten 2018. Utöver virke och spannmål exporteras och importeras även andra produkter. Exporten kommer att öka framöver. Dessa transporteras på gummihjul till och från hamnen och det är av största betydelse att vägarna håller hög kvalitet. 56 % av omsättningen inom industriproduktionen i Finland går på export. Motsvarande siffra inom handelskamarområdet är 75 %. Ungefär 40 % av värdet på landets varuexport går via hamnarna på västkusten. I landskapsplanen konstateras att det i land-

Bemötande

1. Noteras.
2. Waterloo skjutbana anvisas i Österbottens landskapsplan 2040 som en regionalt betydande skjutbana. Den uppfyller de uppställda villkoren för en skjutbana av regional betydelse vad gäller antal skott (det nuvarande antalet är ca 15 000 skott/år), placering och tillgänglighet.
3. I Österbottens landskapsplan 2040 är kraftledningen anvisad som ett förbindelsebehov från en punkt till en annan utan att ta ställning till linjedragningen. Detta avgörs i den mer noggrannare planeringen. Temat vindkraft uppdateras i nästa landskapsplan.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras och konstateras att temat kommersiell service uppdateras i nästa landskapsplan.
3. Noteras.

Bemötande

1. Namnet ändras till Sydösterbottens utvecklingszon. I landskapsplanen anvisas tre utvecklingszoner som sträcker sig över landskapsgränsen. Eftersom regionerna och deras utvecklingsbehov är rätt olika skiljer även utvecklingszonerna sig från varandra både vad gäller omfattning och planeringsbestämmelse. I Vasa och Jakobstads stadsregioner är det främst arbetsplatspendlingen som bör utvecklas medan det i Sydösterbotten främst är frågan om godstrafiken. Österbottens förbund anser att Österbottens landskapsplan 2040 behandlar hela landskapet som en helhet. Att behandla alla regioner likvärdigt betyder inte att planlösningen är lika för de olika regionerna. Landskapsplanens uppgift är att identifiera utvecklingsbehoven i regionerna och skapa förutsättningar för realistiska lösningar. För Sydösterbottens del är utvecklandet av Kaskö-Seinäjäkibanan prioritet nummer ett. En fungerande spårtrafik gynnar hela regionen. Österbottens förbund anser att en utvecklingszon med landskapsplanens avgränsning är den mest ändamålsenliga. Trafikledsverket önskar att avgränsningen enbart skulle omfatta stamväg 67 (se Trafikledsverkets utlåtande). Med tanke på detta

skapet Österbotten finns fyra djuphamnar samt att samtliga hamnar är specialiserade för olika hamnfunktioner och att de tillsammans kan betjäna olika industrisektorer på bred bas. I landskapsplanen slås fast att målsättningen är att utveckla Björnöns hamn i Kristinestad till ett viktigt centrum för cirkulär ekonomi. Med beaktande av detta bör förutsättningarna för de fyra hamnarna stödjas och utvecklas. Det förutsätter att även infrastrukturen till och från hamnarna utvecklas, samt att pendlingen ges förutsättningar att löpa smidigare.

Kristinestad förstår behovet av att järnvägen till och från Kaskö hamn ska ges möjligheter till utveckling, men kan inte acceptera att inte korridoren i Sydösterbotten utvidgas till en mer omfattande och innehållsrik korridor, motsvarande zonerna i Vasa- respektive Jakobstadsregionerna. Att inskränka korridoren till att endast handla om godstrafik till och från en kommun begränsar möjligheterna för den övriga regionen att utvecklas.

Landskapsplanen ska fungera som en helhet och behandla landskapets olika delar likvärdigt. Beteckningen för utvecklingsprinciperna borde vara de samma för alla områden i landskapet. Genom att skapa förutsättningar för utveckling av de olika regionerna i Österbotten stärks hela landskapet. Och genom att utveckla Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor till att omfatta mer än godstransport mellan Kaskö och Seinäjoki, ger landskapsplanen förutsättningar för utveckling av Sydösterbotten, vilket skapar samarbeten och synergieffekter som gynnar hela Österbotten och bidrar till hela landets utveckling. Formuleringarna i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 ger starka signaler om att Sydösterbottens utvecklingspotential inte är något som man bryr sig om och om att det inte finns en vilja att bidra till förutsättningar att utveckla regionen.

2. I planförslaget har följande ändringar gjorts i jämförelse med planutkastet:

>> Jakobstads och Vasa kvalitetskorridorer har tagits bort. I stället har Jakobstads och Vasa stadsutvecklingszoners planeringsbestämmelser kompletterats med delar ur kvalitetskorridorernas planeringsbestämmelser.

>> Sydösterbottens utvecklingszon har ändrats till Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor med en planeringsbestämmelse där utvecklandet av godstrafiken betonas.

Kristinestad ställer sig synnerligen frågande till hur de nya formuleringarna har tagits fram?

3. Dagsmark vindkraftspark bör tas bort från landskapsplanen. I området söder om Bötomborgen finns grundvattenådror och grundvattenområden och det kan inte med säkerhet fastslås var de går. Risken är att

är det ingen bra lösning att utvidga zonen ytterligare.

Österbottens förbund håller inte med om att Sydösterbottens utvecklingszon med sin nuvarande avgränsning på något sätt skulle begränsa möjligheterna till utveckling i den övriga regionen. Österbottens landskapsplan 2040 innehåller en hel del planbeteckningar som ger regionen stora möjligheter till utveckling, även om de inte ligger inom Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor. Speciellt i hamnområdet finns flera beteckningar som stöder utveckling.

2. Under diskussioner med Vasa stad, Korsholms kommun, Jakobstads stad och Pederöre kommun framkom att det inte finns något behov av att anvisa kvalitetskorridorer i landskapsplanen och därför ströks de ur planförslaget. Delar av planeringsbestämmelserna ansågs höra till stadsutvecklingszonerna och därför kompletterades Jakobstads och Vasa stadsutvecklingszoners planeringsbestämmelser med delar ur kvalitetskorridorernas planeringsbestämmelser.

Namnet Sydösterbottens utvecklingszon ändrades till Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor för att visa att utvecklingskorridoren främst handlar om utvecklandet av trafiken.

3. Vindkraftsområdena är anvisade med en beteckning för områdets särdrag och inte med en områdesreserveringsbeteckning. Det är alltså upp till Kristinestads stad att besluta ifall Dagsmark vindkraftspark förverkligas eller inte. I planeringsbestämmelsen står att vid planering av området ska man beakta konsekvenserna för fast boende, fritidsboende och rekreation samt för landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden och sträva efter att förhindra negativa konsekvenser. Grundvattenådrorna och grundvattenområdena kan beaktas i den mer noggrannare planeringen. Temat vindkraft uppdateras i nästa landskapsplan.

4. I landskapsplanen anvisas reningsverken i Kaskö och Kristinestad som reningsverk av regional betydelse. På lång sikt kunde av-

grundvattenområdena förstörs ifall vindkraftverk uppförs i området. Genom området går även Kristinestads vattentjänsteverkets krisledning.

4. I landskapsplanen ska det inte bestämmas att Kristinestads spillvatten i framtiden ska ledas till Kaskö.
5. Stadsstyrelsen har efter omröstning avvikande från tidigare utlåtanden beslutat förorda att Sideby havsvindpark är med i Österbottens landskapsplan 2040.

2.14 KAUSTBY KOMMUN

1. Kommunstyrelsen i Kaustby anser det vara viktigt att få en bra vägförbindelse från riksväg 13 till flygplatsen, vilket Kronoby kommun har föreslagit.
2. På landsväg går den snabbaste rutten från Tammerfors till Uleåborg via Seinäjoki, Kauhava och Limingo. Trafikmängderna och speciellt den tunga trafiken på vägförbindelsen håller på att öka. Kommunerna har föreslagit för kommunikationsministeriet att sträckan mellan Kauhava och Limingo på stamväg 63 och 86 ska klassas upp till riksväg. Det viktigaste att åtgärda där är att räta ut vägen vid byarna Högnabba, Djupsjöbacka och Kortjärvi i Kronoby kommun.
3. Stamväg 63 nämns inte som en viktig vägförbindelse i trafiksystemplanen till Österbottens landskapsplan, men Kaustby kommun hoppas att Österbottens förbund genom sina utlåtanden kan stöda initiativet om att inleda planeringen för att räta ut vägen och få finansiering för uträtning av vägvägnittet vid dessa byar i Kronoby kommun.
4. Kommunstyrelsen ser inget behov av andra ställningstaganden om planförslaget.

2.15 SÖDRA ÖSTERBOTTENS FÖRBUND

1. I sitt utlåtande om utkastet föreslog Södra Österbottens förbund att det avsnitt av riksväg 19 som sträcker sig in i Österbotten ska anvisas som en vägförbindelse som bör förbättras, så att hela sträckan kan hållas i samma skick. I sitt bemötande konstaterar Österbottens förbund att utgångspunkten i landskapsplanen är att anvisa bara sådana trafikprojekt som har regional betydelse för övrig markanvändning. På riksväg 19 har anvisats ombyggnad av korsningen i Ytterjeppo till en planskild korsning. Södra Österbottens förbund är nöjd med detta bemötande och föreslår inga ändringar i planförslaget i fråga om de beteckningar som riksväg 19 har.
2. Till övriga delar refererar Södra Österbottens förbund till sitt utlåtande gällande planutkastet.

loppsvattnet från Kristinestad ledas till Kaskö. I landskapsplanen anvisas detta som ett förbindelsebehov. Med tanke på framtiden är det bra att anvisa ett förbindelsebehov för att möjliggöra att avloppsvattnet leds till ett fåtal regionalt betydelsefulla avloppsreningsverk. Denna lösning har tagits fram under möten och workshopar under planprocessen.

5. Noteras.

Bemötande

1. Uträtning av vägvägnittet mellan Valkmossbacken och Brännkärr har strukits ur förslaget till landskapsplan, eftersom det har ansetts vara ytterst osannolikt att uträtningen någonsin blir gjord. Det anses att förbättring av förbindelsen ska göras på befintliga vägar, vilket innebär att inverkan på markanvändningen blir liten, så därför har vägförbättringen inte tagits med i planförslaget. Det bästa instrumentet för att lyfta fram bättre förbindelser mellan riksväg 13 och flygplatsen är trafiksystemplanen.
2. Förbättring av förbindelsen är med i landskapsplanen. Noteras i övrigt.
3. Förbättring av förbindelsen är med i landskapsplanen. Österbottens trafiksystemplan kommer att uppdateras år 2020, och då finns det också möjlighet att se över planeringsobjekt och åtgärder.

4. Noteras.

Bemötande

1. Noteras.

2. Noteras.

2.16 MELLERSTA ÖSTERBOTTENS FÖRBUND

1. Förslaget till landskapsplan är uppgjort med omsorg och planlösningen är tydligt motiverad. Också det digitala kartmaterialet är visuellt tydligt och användargränssnittet funktionellt.
2. Riktlinjerna och sträckningarna för trafik och infrastruktur i landskapsplanen är lyckade och motsvarar också utvecklingsmålen i Mellersta Österbotten.
3. I landskapsplanen behandlas inte gruvtäkt och t.ex. områden med mineralpotential. I gränsområdena mellan Mellersta Österbotten och Österbotten i Kaustby, Karleby och Kronoby finns stora malm- och mineralgångar, och möjligheten att utnyttja dem har undersökts i flera år i litiumprovinsen Mellersta Österbotten. Malm- och mineralpotentialen i litiumprovinsen Mellersta Österbotten samt de behov som en eventuell gruvtäkt har borde beaktas i den fortsatta planeringen.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras.
3. Mark- och gruvtäkt utreds i nästa skede av landskapsplanläggningen. Utredningen av detta tema påbörjas redan detta år.

2.17 SATAKUNTA FÖRBUND

1. Satakunta förbund har ingenting att anmärka mot förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

Bemötande

1. Noteras.

2.18 BIRKALANDS FÖRBUND

1. Birkalands förbund anser att det är viktigt att Österbottens landskapsplan har utformats i en intensiv samverkan med kommuner, myndigheter och andra intressenter.
2. Utredningar inom olika teman har gett underlag till arbetet med planen, och resultaten i fråga om bl.a. förnybar energi, cirkulär ekonomi och miljöaspekter svarar väl mot de utmaningar som även klimatförändringen ställer.
3. Birkalands förbund har ingenting att anmärka mot förslaget till Österbottens landskapsplan 2040.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras
3. Noteras.

2.19 REGION VÄSTERBOTTEN

1. Regionförbundet, Region Västerbotten har inga särskilda synpunkter på planförslaget.
2. De synpunkter som Region Västerbotten lämnade på utkastet har noterats, vilket gynnar samarbetet mellan Västerbotten och Österbotten.
3. Region Västerbotten ser fortsatt fram emot ett gott samarbete med Österbotten i gemensamma intressen, som TEN-T-arbetet och havsplaneringen.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras.
3. Noteras.

2.20 FÖRSVARSMINISTERIET

1. Försvarsministeriet har ingenting att anmärka mot planförslaget.

Bemötande

1. Noteras.

2.21 INRIKESMINISTERIET

1. Inrikesministeriet har ingenting att yttra sig om.

2.22 MILJÖMINISTERIET

1. Det är bra att Österbottens förbund uppdaterar plansituationen och ger landskapsplanen en mer lätthanterlig form.
2. I planbeskrivningen konstateras i fråga om vissa beteckningar att de överförs till den nya planen från de fastställda planerna. Också dessa beteckningar och bestämmelser är juridiskt sett nya beteckningar, vilka även kan vara föremål för sökande av ändring.
3. Systematisk användning av rikstäckande material i landskapsplanläggningen ger en god grund för definitionen av tillväxtområden.
4. Eftersom landskapsplanen ska styra den kommunala planläggningen i frågor på landskapsnivå och regional nivå är det i landskapsplanen möjligt att göra val som är motiverade med tanke på utveckling av regionen och som inte behöver vara förenliga med kommunernas detaljerade planer.
5. I fråga om det stora industriområde som finns inritat i östra delen av Vasa stadsområde är det oklart var gränsen mellan industri- och lagerområdet samt området för kemisk industri och lagring finns. Eftersom områden för kemisk industri och lagring medför miljörisker är det viktigt att planbeteckningarna är tydliga. Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen ska bl.a. anläggningar som orsakar fara för storolyckor placeras på ett betryggande avstånd från bostadsområden, områden avsedda för allmänheten och områden med en känslig natur.
6. Det är oklart om det är möjligt att uppföra detaljhandelsenheter av regional betydelse utanför området för centrumfunktioner och den stora detaljhandelsenheten (km²) i Stenhaga i Vasaregionens handelsutvecklingszon. Planeringsbestämmelsen för utvecklingszonen behöver preciseras ytterligare.
7. Beteckningarna för stora detaljhandelsenheter (km) och stora detaljhandelsenheter för utrymmeskrävande specialvaruhandel (kmt) har planeringsbestämmelser, som är tänkta för en viss stor detaljhandelsenhet. För att planen ska vara tydlig vore det bra om indexet i planeringsbestämmelsen också anges på plankartan.
8. Trafiksystemet i planförslaget bygger till största delen på befintlig infrastruktur. Motiveringarna till nya beteckningar för trafikleder framgår inte särskilt bra av planbeskrivningen. Exempel på sådana är riksväg 8 Helsingby-Vassor (riksväg 8, riktgivande vägsträckning) och Öjen-Malax (Sundom omfartsväg).

Bemötande

1. Noteras.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras.
3. Noteras.
4. Förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 har tagits fram i samarbete med kommunerna. Avgränsningarna av de i Österbottens landskapsplan 2030 anvisade områdena för tätortsfunktioner har justerats på basen av allmänna utvecklingsplaner och analyser samt med beaktande av kommunala planer.
5. Gränsen mellan industri- och lagerområdet samt området för kemisk industri och lagring anvisas i Österbottens landskapsplan 2040.
6. Revideringen av markanvändnings- och bygglagen gällande detaljhandeln samt utvecklingen av samhällsstrukturen i området Vasa-Smedsby har resulterat i att beteckningen för Vasaregionens handelsutvecklingszon har mist sin betydelse. Beteckningen för Vasaregionens handelsutvecklingszon tas bort ur landskapsplanen.
7. Indexen i planeringsbestämmelserna till stora detaljhandelsenheter anges även på plankartan.
8. Skarpängsvägen i Närpes är den enda nya vägen i en ny terrängkorridor, i Österbottens landskapsplan 2040. De övriga kräver ännu tilläggsplanering innan de kan anvisas som nya vägsträckningar i planen. Dylka är bl.a. rv 3 Helsingby-Laihela och rv 8 Helsingby-Vassor. De vägar som i landskapsplanen anvisats som ny vägsträckning eller vägavsnitt som bör förbättras är nuvarande vägar som ska förbättras. Beteckningen leder därmed inte till ny markanvändning eller kräver stora områdesreserveringar för att förverkligas.

9. I förslaget till landskapsplan föreslås behov av vägtrafikförbindelser. Enligt beskrivningen av beteckningen bestäms sträckningens exakta läge i den mer detaljerade planeringen. Om avsikten är att förbindelserna anläggs som landsvägar förutsätter lagen om landsvägar att utrednings- och vägplaneringen för vägen grundar sig på en sådan plan som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken vägens förhållande till övrig områdesanvändning har klarlagts. Beteckningen för förbindelsebehov i sig uppfyller inte detta krav, utan den fortsatta planeringen av vägförbindelserna förutsätter att sträckningarna granskas i planen. Den mer detaljerade planeringen borde styras genom en beteckning för förbindelsebehov och en tillhörande planeringsbestämmelse i landskapsplanen så att samtliga betydande konsekvenser för bl.a. känsliga objekt i natur- och kulturmiljön beaktas i tillräcklig grad.
10. I landskapsplanen anvisas den s.k. Världsarvsvägen i Korsholm med en beteckning för behov av vägtrafikförbindelse. Enligt de preliminära slutsatserna i konsekvensbedömningen kan alla de granskade alternativen i betydande grad försämra värdena i Natura 2000-området. Dessutom ligger området för förbindelsebehov i ett område som ingår i Unescos världsarvslista och delvis i ett nationellt värdefullt landskapsområde och i en byggd kulturmiljö av riksintresse. När planförslaget finslipas är det skäl att än en gång överväga om de tillgängliga utredningarna ger fog för att anvisa en beteckning för förbindelsebehov.
11. Planlösningen är i vissa avseenden relativt detaljerad. Avsnitt med omkörningsfiler som är tänkta att byggas till största delen på en befintlig vägsträckning, sådana ändringar av en sträckning som i förhållande till landskapsplanens skala är smärre eller förbättring av en vägkonstruktion är inga tungt vägande skäl att använda en sådan beteckning.
12. Många beteckningar som gäller trafik har en planeringsbestämmelse vars innehåll åtminstone delvis berör området kring själva trafikleden. Till exempel i bestämmelsen till beteckningen för ny vägsträckning eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang sägs att förverkligande av ett nytt planlagt område i närheten av en ny vägsträckning eller ett vägavsnitt som bör förbättras får inte påbörjas innan vägen har byggts eller innan det finns ett finansieringsbeslut. Bestämmelsen bör fogas till den beteckning genom vilken man har för avsikt att styra den mer detaljerade planeringen.
13. Enligt planeringsbestämmelserna till beteckningarna för tåg- och vägtrafikförbindelse bör förbindelsens betydelse för regionen ut-
9. Noteras. Planeringsbestämmelsen ändras att lyda enligt följande: "I den mer detaljerade planeringen bör landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärnäringarna tryggas".
10. Österbottens förbund anser att behov av förbindelser kan anvisas i en landskapsplan utan att det behöver göras en Naturabedömning. En beteckning av ett förbindelsebehov tar inte ställning till hur en förbindelse ska anläggas. Gällande Världsarvsvägen är det i den fortsatta planeringen därför alltså möjligt att hitta en sådan lösning på förbindelsebehovet som gör en så stor lov runt Natura-området att inga flödesändringar eller direkta eller indirekta konsekvenser för Natura-området uppstår.
11. I Österbotten finns mycket verksamhet i anslutning till primärproduktion. Avsnitt med omkörningsfiler har stor inverkan på den omgivande markanvändningen, bl.a. när jord- och skogsbruksanslutningar tas bort, förbud mot anslutningar införs på huvudleder och trafik läggs om till parallella vägar.
12. Planeringsbestämmelsens sista mening "Förverkligandet av ett nytt planlagt område i närheten av en ny vägsträckning eller ett vägavsnitt som bör förbättras bör inte påbörjas innan vägen har byggts eller innan det finns ett finansieringsbeslut" skrivs som en allmän planeringsrekommendation.
13. Planeringsbestämmelserna till beteckningarna för behov av tåg- och vägtrafikförbindelse ses över så att meningen om att utreda förbindelsernas betydelse stryks.

redas i planeringen. Behovet och betydelsen av förbindelserna bör utredas redan i landskapsplanläggningen. I markanvändnings- och bygglagens system för planering av områdesanvändningen ska landskapsplanen dra upp riktlinjer för och avgöra frågor som är betydande på riks- och landskapsnivå.

14. I de finskspråkiga planeringsbestämmelserna används fortfarande termen 'kevyt liikenne' (lätt trafik) i stor utsträckning. Miljöministeriet konstaterar att det vore bättre att nämna gång och cykling var för sig, eftersom det är fråga om två sinsemellan olika sätt att färdas.
15. I planförslaget anvisas flygbullerområden med bullernivåer som överstiger 55 dB vid Vasa och Karleby-Jakobstad flygplatser. I planeringsbestämmelsen sägs att vid planering av markanvändning bör flygbullrets konsekvenser beaktas samt eventuella åtgärder och bygginskränkningar fastslås. Planeringsbestämmelsen i landskapsplanen borde styra den mer detaljerade planeringen på så sätt att inga nya bullerkänsliga funktioner placeras på flygbullerområdet.
16. Enligt planeringsbestämmelserna till beteckningarna för nationellt värdefullt landskapsområde och byggd kulturmiljö av riksintresse måste det bl.a. vid användning av områdena säkerställas att kulturmiljön och naturarvet bevarar sina värden. Det vore bättre med en formulering enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen, där det sägs att nationellt värdefulla landskapsområden och nationellt betydande bebyggda kulturmiljöer ska beaktas så att deras värden tryggas.
17. Enligt planeringsbestämmelsen till objekt som ingår i Unescos världsarvslista bör markanvändning och åtgärder planeras och genomföras så att landhöjningen och de geologiska formationerna beaktas. Planeringsbestämmelsen skulle ytterligare kunna kompletteras så att den gäller världsarvets alla värden.
18. Det framgår inte av planbeskrivningen vilka områden och objekt som är skyddade eller kommer att skyddas enligt naturvårdslagen (SL). För att planen ska vara tydlig bör motiveringarna till olika objekt på plankartan framgå av beskrivningen.

14. I planeringsbestämmelserna ersätts den finska termen 'kevyt liikenne' (lätt trafik) med orden 'kävely ja pyöräily' (gång och cykling).
15. Planeringsbestämmelsen till flygbullerområdet preciseras att lyda enligt följande "Vid mer detaljerad planering får ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller inte anvisas till området."
16. Planeringsbestämmelsens mening, som behandlar användningen av området, ändras så att den lyder "Värdena i kulturmiljön och naturarvet bör tryggas vid användning av området".
17. I miljöministeriets publikation Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner, handledning 10, avsnitt 8: Beteckningar som visar särskilda egenskaper hos områden under punkt 16: Objekt som ingår i Unescos världsarvslista står det så här: "Med beteckningen anges områden och objekt som godkänts för Unescos, (FN:s organisation för vetenskap och kultur), världsarvslista. I världsarvsbeslutet definieras objektets speciella värden och anges åtagandena i anslutning till värden av det. Det är skäl att i korthet konstatera dessa i den beskrivning som åtföljer beteckningen eller i planbeskrivningen samt enligt behov beakta dem i de landskapsplanbestämmelser som gäller området. Om det i beslutet har angetts en skyddszon för världsarvsobjektet och det är fråga om ett så vidsträckt objekt att det anvisas med delområdesavgränsning, kan också skyddszonen ingå i avgränsningen. Beteckningen kan kompletteras med landskapsplanebestämmelser, som preciserar områdets viktigaste särdrag och som tjänar till ledning för den planering och det beslutsfattande som genomför landskapsplanen." Enligt miljöministeriets handledning krävs ingen planeringsbestämmelse för objekt som ingår i Unescos världsarvslista. Den nuvarande planeringsbestämmelsen lyder: "Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att landhöjningen och de geologiska formationerna beaktas". Landhöjningen och de geologiska formationerna är de kriterier som räknas upp i Unescos världsarvskommittés beslut.
18. I landskapsplanens digitala karttjänst finns för varje naturskyddsområde (SL) information om huruvida de är programområden och/eller om de är förverkligade. I planförslaget ingår 113 skyddsområden samt 55 skyddsområden som anvisas som objekt på grund av att de är mindre än 10 ha. På grund av att naturskyddsområden/Natura 2000-

19. Enligt planeringsbestämmelsen till viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt bör en skötselplan uppgöras för grundvattenområdet. Bestämmelser om skyddsplaner för grundvattenområden finns i 10 e § 1 mom. i lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen. Enligt paragrafen får kommunen utarbeta en skyddsplan, men den är inte obligatorisk. Planbestämmelsen är för strikt i förhållande till vad som föreskrivs i lagen.

råden förverkligas vartefter miljömyndigheten ingår avtal och har resurser så skulle en lista över SL-områden snabbt vara inaktuell. Dessutom är uppgiften att upprätthålla register över naturskyddsområden något som hör till miljömyndigheten.

19. I planeringsbestämmelsen ändras meningen "För grundvattenområdet bör uppgöras en skötselplan" till en planeringsrekommendation och ordet skötselplan ändras till skyddsplan.

2.23 MUSEIVERKET

1. Det är bra att man i samband med landskapsplanprocessen har börjat utreda byggnadsbestånd och miljöer från senare hälften av 1900-talet. Det vore önskvärt att kommunerna går djupare in i materialet exempelvis i sin generalplanläggning. Detta skulle kunna konstateras i anslutning till planen.

2. Även om världsarvet i Kvarken Merenkurku/Kvarken har utsetts till världsarv på geologiska grunder är det samtidigt också en kulturmiljö där mänsklig inverkan syns i form av ett varierande landskap med en tidsmässig skiktning. Museiverket föreslår igen att planeringsbestämmelsen ska kompletteras på följande sätt: Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att världsarvets geologiska värden/naturvärden och kulturhistoriska värden bevaras.

3. Den digitala kartans koppling till fornlämningsregistret och till dess data är smidig och användarvänlig.

4. Museiverket ber att skyddsbestämmelsen

Bemötande

1. Kulturmiljöer från 1900-talets senare del har beteckningen Kulturmiljö som är värdefull på landskapsnivå. I planeringsbestämmelsen står det att i den mer detaljerade planeringen ska kulturmiljön som helhet beaktas så att de värden som hänförs till den bevaras och området kan utvecklas. Med den mer detaljerade planeringen avses de kommunala plannivåerna.

2. I miljöministeriets publikation Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner, handledning 10, på sidan 55, avsnitt 8: Beteckningar som visar särskilda egenskaper hos områden under punkt 16: Objekt som ingår i Unescos världsarvslista står det så här: "Med beteckningen anges områden och objekt som godkänts för Unescos (FN:s organisation för vetenskap och kultur) världsarvslista. I världsarvsbeslutet definieras objektets speciella värden och anges åtagandena i anslutning till värden av det. Det är skäl att i korthet konstatera dessa i den beskrivning som åtföljer beteckningen eller i planbeskrivningen samt enligt behov beakta dem i de landskapsplanebestämmelser som gäller området. Om det i beslutet har angetts en skyddszon för världsarvsobjektet och det är fråga om ett så vidsträckt objekt att det anvisas med delområdesavgränsning, kan också skyddszonen ingå i avgränsningen. Beteckningen kan kompletteras med landskapsplanebestämmelser, som preciserar områdets viktigaste särdrag och som tjänar till ledning för den planering och det beslutsfattande som genomför landskapsplanen." Enligt miljöministeriets handledning krävs ingen planeringsbestämmelse för objekt som ingår i Unescos världsarvslista. Den nuvarande planeringsbestämmelsen lyder: "Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att landhöjningen och de geologiska formationerna beaktas." Landhöjningen och de geologiska formationerna är de kriterier som räknas upp i Unescos världsarvskommittés beslut.

3. Noteras.

4. I skyddsbestämmelsen för fornlämningar

för fornlämningar kompletteras på följande sätt: Vid planering av markanvändning och åtgärder som kan inverka på fornlämningar bör man rådgöra med museimyndigheten. Bestämmelsen gäller alla fasta fornlämningar, även de som ännu inte är införda i Museiverkets register. Museiverket ber att Fornlämning som är skyddad genom lagen om fornminnen (295/1963) läggs till bland förklaringarna till beteckningarna på plankartan (jfr objekt som är skyddat genom naturvårdslagen).

5. Fornminnesobjekten är angivna med en punktformad beteckning, så deras omfattning bör utredas vid planering av markanvändning.
6. De bevarade kulturskikten i landskapets äldsta städer, som grundades på 1600-talet (Vasa, Kristinestad, Jakobstad och Nykarleby), är sådant kulturarv som avses i lagen om fornminnen. Ett omnämnande av detta borde ingå i bestämmelserna om centrumfunktioner. I den digitala kartan fungerade inte kopplingen till fornlämningsregistret i fråga om dessa områden.
7. I rapporten om konsekvensbedömningen, kapitel 4.5.6 Andra områdesreserveringar, finns en liten motsägelse, när det först konstateras att rekreatiomsområden, utvecklingsområden och vindkraftsområden, nya vägsträckningar och vägavsnitt som bör förbättras samt förbindelsebehov kan ha inverkan på landskapet, kulturmiljön eller stadsbilden. På sidan 42 konstateras att betydande negativa konsekvenser för kulturarvet uppstår om vägförbindelser anläggs i nationellt värdefulla RKY- och landskapsområden. Att anpassa vägsträckningar till kulturvärdena och kulturlandskapet kräver omsorgsfull planering på alla plannivåer, så att de negativa konsekvenserna för kulturarvet och landskapsrummet kan minimeras.
8. I samma kapitel konstateras att beroende på alternativen för genomförandet kan beteckningarna för utvecklingsområde för turism och rekreation ha antingen positiva eller negativa konsekvenser för t.ex. världsarvet i Kvarken, trähusstadsdelarna och Söderfjärden. De ovan nämnda värdena ger emellertid också turismnäringen viktigt innehåll, och strävan att värna dem borde ha högsta prioritet.
9. Österbottens museum har den mest aktuella och bredaste synen på byggt kulturarv och arkeologiskt kulturarv av intresse på landskapsnivå och regional nivå.

2.24 TRAFIKLEDSVERKET

1. Trafikverket har gett ett utlåtande i utkastfasen av planen. Synpunkterna i utlåtandet har till största delen beaktats i planförslaget.

byts ordet "museiverket" ut mot ordet "museimyndighet" och ordet "register" mot ordet "fornminnesregister". Planbeteckningens namn gällande fornlämningar ändras att gälla även fornlämning som är skyddad genom lagen om fornminnen.

5. Noteras.
6. I planeringsbestämmelsen för "Område för centrumfunktioner" står det för Vasa och Jakobstads del att i förtätnings- och omvandlingsområden ska en hög exploateringsgrad eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Och för Kristinestads och Nykarlebys del att byggandet ska ske med hänsyn till platsens karaktär, tätortsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Dessutom är de fyra nämnda städernas historiska kärnor RKY 2009-områden. I den digitala karttjänsten fungerar länkarna till fornminnesregistret också gällande städerna Kristinestad, Vasa, Nykarleby och Jakobstad.
7. Noteras.
8. Noteras.
9. Noteras.

Bemötande

1. Noteras.

2. Planbestämmelserna till riksväg 3 Laihela–Vasa (vägavsnitt 246–252/3102 m), riksväg 8 och riksväg 19 Jalasjärvi–Seinäjäki–Ytterjeppo (vägavsnitt 1–23) samt till banavsnitt Seinäjäki station–Vasa samt Seinäjäki station–Uleåborg station bör kompletteras med information om huvudled: En sådan huvudled som avses i kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå. Det vore också bra att i planbeskrivningen beskriva förordningen och dess syfte.
3. Planförslaget innefattar en rad projekt för att förbättra trafiknäten, och projekten har betydelse inte bara för landskapet utan också med tanke på det riksomfattande trafiksystemet. Arbetet med att ta fram en riksomfattande trafiksystemplan har inletts, och i den kommer målen för utveckling av det riksomfattande trafiksystemet samt statliga och kommunala åtgärder för de följande 12 åren att anges. Riktlinjerna i den riksomfattande trafiksystemplanen kommer följaktligen att ha en avgörande inverkan på de utvecklingsinsatser som identifierats i planförslaget. I landskapsplanen borde det framgå att den är beroende av målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksystemplanen.
4. Planbeteckningen för banavsnitt som ska förbättras bör strykas för Sydbottenbanan. Banan kan bara anges som förbindelsebana. Beteckningen för förbindelsebana betyder att banan är i funktionsdugligt skick. Betydlig förbättring innebär en klar uppgradering. Att slopa de hastighetsbegränsningar som beror på banans dåliga skick är inte en klar uppgradering. I planeringsbestämmelsen till beteckningen bör konstateras: "På banavsnittet vidtas förberedelser för grundliga förbättringsåtgärder enligt behov och trafikutredningar." Under Sydösterbottens utvecklingszon bör texten om utveckling av banan strykas, eftersom utvecklingen utgår från landsväg 67.
5. I planen har ett behov av tågtrafikförbindelse mellan Vasa förbindelsebana och Vasa flygplats anvisats med en beteckning för utvecklingsprinciper. Trafikledsverket påpekar att planering av banförbindelsen förutsätter omfattande utredningar.
6. Det har gjorts en vägplan för förbättring av riksväg 3 vid Laihela centrum, och enligt den ska riksväg 3 förbättras på dess nuvarande plats. Det är därför skäl att stryka den sträckning för omfartsvägen söder om Laihela centrum som anges i landskapsplanen.
2. Planbeskrivningen preciseras med information om kommunikationsministeriets förordning om landsvägs- och järnvägsnätets huvudleder och om deras servicenivå. Information om huvudlederna läggs också till i den digitala karttjänsten.
3. Beskrivningen till landskapsplanen preciseras med information om den riksomfattande trafiksystemplanen samt målen med den och deras inverkan på genomförandet av landskapsplanen.
4. Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor är ett av landskapets spjutspetsprojekt. Trafikutvecklingskorridoren omfattar såväl stamväg 67, järnvägstrafiken, TEN-T-hamnen i Kaskö som anslutande markanvändning. I landskapsplanen anvisas Sydbottenbanan som förbindelsebana och banavsnitt som ska förbättras (inte banavsnitt som ska förbättras betydligt). Enligt planeringsbestämmelsen bör godstågstrafiken på Sydbottenbanan säkerställas. Med förbättring avses i första hand förbättring av banans funktionalitet (bl.a. trafiksäkerhet, rimlig trafikeringshastighet – en fartbegränsning på 30 km/h är inte rimlig) så att den motsvarar trafikeringsbehovet. Avsikten är inte att kräva överdimensionerade investeringar utan att stötta och skapa förutsättningar för regional utveckling – allt enligt behov. Forsvarsmakten anser att banan behövs också med tanke på beredskapen.
5. Noteras.
6. Österbottens förbund anser att sträckningen för omfartsvägen söder om Laihela centrum inte kan strykas innan det i statsbudgeten finns ett beslut om finansiering av förbättringar vid Laihela centrum.

2.25 TRANSPORT- OCH KOMMUNIKATIONSVERKET, TRAFICOM

1. De allmänna målen i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 är bra och lov-

Bemötande

1. Målen för Österbottens landskapsplan har tagits fram i ett mycket brett samarbete med

värda. Transport- och kommunikationsverket hoppas dock att förbundet ska överväga om åtgärder för att stoppa och bromsa upp klimattförändringen borde ges en mer hög-prioriterad plats i målhierarkin i landskapsplanen.

2. I planbeskrivningen nämns att målet är ett "koldioxidsnålt samhälle" senast år 2040. Detta avviker från målet i regeringsprogrammet år 2019, som säger att Finland ska vara klimatneutralt så tidigt som år 2035. Transport- och kommunikationsverket anser att det i planen vore bra att ta hänsyn till de skärpta klimatkraven. Det vore skäl att fundera på att ställa en del planlösningar mot de skärpta klimatmålen och på så sätt närmare precisera en del planlösningar till exempel i planeringsbestämmelserna.
3. Planens mål om att andelen förnybar energi i energiproduktionen ska täcka det egna energibehovet i landskapet är värt att stödja. Här är lokal produktion av biogas en viktig prioritering.
4. Målsättningen för stadsutvecklingszonerna om att placera bl.a. nya bostads-, service- och arbetsplatsområden fördelaktigt med tanke på en enhetlig samhällsstruktur och utveckling av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken är mycket lovvärd.
5. Det är bra och framsynt att mörka områden har tagits med i landskapsplanen som en del av en kvalitativ livsmiljö och naturvärdena.
6. Särskild hänsyn ska tas till bullerområden vid flygplatser och planläggning för bostadsbyggande och annan känslig verksamhet undvikas på områden som kan begränsa utvecklingen av flygplatserna.
7. Transport- och kommunikationsverket påminner om att vid planläggning bör hänsyn tas till eventuella vibrationer och buller från järnvägstrafik. Likaså bör transporter av farliga ämnen på järnväg och transportrelaterade risker, säkerheten vid korsningar mellan väg och järnväg och banans hindereffekt beaktas.
8. På det föreslagna havsbaserade området för vindkraftverk utanför Korsnäs finns tre farleder. I den mer detaljerade planeringen bör områden för vindkraftverk inte anvisas på befintliga farleder och inte närmare än en kilometer från farledsområdets gräns. I den fortsatta planeringen av havsbaserade vindkraftsområden bör konsekvenserna för navigering, säkerhet och radarfunktioner inom sjöfarten utredas liksom också konsekvenserna för radarövervakning inom sjötrafikledningen.
9. Vid planering av vindkraftsetableringar borde hänsyn tas också till vindkraftverkens på-

sakkunniga, myndigheter och invånare. Målsättningarna grundar sig bland annat på Österbottens landskapsstrategi, de riksomfattande målen för områdesanvändning, markanvändnings- och bygglagen, Österbottens klimatstrategi 2040, EU-direktiv och naturskyddsprogram. I alla dessa ingår stävandet och anpassandet till klimattförändringen.

2. Österbottens landskapsplan som nu uppgörs har mållåret 2040. Om Finland uppnått kolneutralitet år 2035 så har Österbotten även gjort det. Men strävan att uppnå ett koldioxidsnålt samhälle slutar inte där. Österbottens landskapsplan 2040 uppgörs enligt rullande system och tanken är att göra en klimatkonsekvensanalys av Österbottens landskapsplan 2040. Resultatet av analysen används som underlag för uppgörande av nästa helhetslandskapsplan för att på ett sakkunskapsbaserat och dokumenterat sätt kunna svara mot uppsatta klimatmål.
3. Noteras.
4. Noteras.
5. Noteras.
6. Det är Finavia som har gett avgränsningarna för flygbullerområdena i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040. Planeringsbestämmelsen till flygbullerområden preciseras att lyda enligt följande "Vid mer detaljerad planering får ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller inte anvisas till området."
7. Eventuella vibrationer och buller från järnvägstrafik, transporter av farliga ämnen på järnväg samt riskerna med sådana transporter beaktas i den mer detaljerade planeringen. I förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 anvisas Vasabanen från Vasa till Seinäjoki som banavsnitt som ska förbättras. I planeringsbestämmelsen sägs att på banavsnittet mellan Vasa och Seinäjoki bör uppmärksamhet fästas vid utveckling av snabb och säker spårtrafik, vilket förutsätter bl.a. ett minskat antal plankorsningar. Det är Trafikledsverket som har ansvaret för att göra upp banplaner.
8. I planeringsbestämmelsen för havsbaserade områden för vindkraftverk sägs att vid planering av området ska de begränsningar som sjötrafiken medför beaktas.
9. Vindkraftverkens påverkan på radiosystem kan beaktas i den mer detaljerade planeringen.

verkan på radiosystem. Ca 30 km har ansetts vara ett tillräckligt koordineringsavstånd.

10. Sjötrafik bör nämnas också i planeringsbestämmelsen till planbeteckningen tv1.

2.26 SÄKERHETS- OCH KEMIKALIEVERKET (TUKES)

1. Säkerhets- och kemikalieverket har ingenting att anmärka mot förslaget till Österbottens landskapsplan. I planbeskrivningen har SEVESO-III direktivet och markanvändningsplaneringens betydelse vid förhindrandet av olycksrisker beaktats.

2.27 FORSTSTYRELSEN

1. Forststyrelsen har i sitt tidigare utlåtande föreslagit att vissa skyddsområden ska få beteckningen för naturskyddsområde, och förslaget har beaktats i de flesta fall. Forststyrelsen vill på nytt framhålla att följande områden borde ha beteckningen SL:
>> Natura 2000-området Ängesholmen (Sommarö) (FI0800160)
>> Söderskatan (Västerö, Vörå), Natura 2000-området Kvarkens skärgård (FI0800130)
2. Det officiella namnet på Natura 2000-området Sundomfjärden är Södra Stadsfjärden-Söderfjärden-Ojen (bl.a. i planbeskrivningen s. 140)
3. Planeringsbestämmelsen för objekt som ingår i Unescos världsarvslista borde preciseras så att den är förenlig med både finska statens förpliktelser att skydda världsarvets enastående universella skyddsvärde och Unescos världsarvskommittés beslut. Forststyrelsen föreslår följande planeringsbestämmelse: Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att det säkerställs att världsarvets enastående universella värde (Outstanding Universal Value) bevaras. Källa: Unescos världsarvskommittés beslut 37COM8E, s. 52.
4. Det område som ligger mellan de två delområdena i världsarvet Kvarkens skärgård ser i förslaget till landskapsplan inte ut att ha någon särskild planeringsbestämmelse med anknytning till Kvarkens skärgårds status som världsarv. Detta område kunde i landskapsplanen ha beteckningen GE, och tillägget borde också framgå av beskrivningstexten för beteckningen GE. Orsaken till detta är Finlands åtagande att skydda områdets geologiska värden genom planläggning.

10. Samtliga tv1-områden i förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 är landbaserade, så vid planering av dem behöver man inte beakta begränsningarna för sjötrafiken.

Bemötande

1. Noteras.

Bemötande

1. Ängesholmen (FI0800160) och Söderskatan som en del av Kvarkens skärgård (FI0800130) anvisas med beteckningen SL i Österbottens landskapsplan 2040.
2. Namnet korrigeras både i planbeskrivningen och i konsekvensbedömningen.
3. I miljöministeriets publikation Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner, handledning 10, avsnitt 8: Beteckningar som visar särskilda egenskaper hos områden under punkt 16: Objekt som ingår i Unescos världsarvslista står det så här: "Med beteckningen anges områden och objekt som godkänts för Unescos, (FN:s organisation för vetenskap och kultur), världsarvslista. I världsarvsbeslutet definieras objektets speciella värden och anges åtagandena i anslutning till värden av det. Det är skäl att i korthet konstatera dessa i den beskrivning som åtföljer beteckningen eller i planbeskrivningen samt enligt behov beakta dem i de landskapsplanbestämmelser som gäller området. Om det i beslutet har angetts en skyddszon för världsarvsobjektet och det är fråga om ett så vidsträckt objekt att det anvisas med delområdesavgränsning, kan också skyddszonen ingå i avgränsningen. Beteckningen kan kompletteras med landskapsplanebestämmelser, som preciserar områdets viktigaste särdrag och som tjänar till ledning för den planering och det beslutsfattande som genomför landskapsplanen." Enligt miljöministeriets handledning krävs ingen planeringsbestämmelse för objekt som ingår i Unescos världsarvslista. Den nuvarande planeringsbestämmelsen lyder: "Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att landhöjningen och de geologiska formationerna beaktas". Landhöjningen och de geologiska formationerna är de kriterier som räknas upp i Unescos världsarvskommittés beslut.
4. De geologiska värden som finns i området beaktas genom de skyddsområden som ingår i olika program och Natura 2000-nätverket som är anvisade i landskapsplanen.

2.28 FINAVIA

1. Avgränsningarna av LL-områdena vid både Vasa och Karleby-Jakobstad flygplatser behöver ses över. Finavia håller som bäst på och gör en översyn, och materialet sänds till förbundet inom kort.
2. Beteckningen för flygbullerområde borde ritas med en våglinje istället för en punktstreckad linje. Beteckningssättet i landskapsplanen utgår från förslaget av den arbetsgrupp som tittat på landskapsplanebeteckningarna. En linjeformad beteckning lämpar sig illa för att ange flygbullerområden, speciellt när beteckningen kopieras till planläggning på lägre nivå än landskapsplanen. En våglinje vore mer ändamålsenlig.
3. I beskrivningen av flygbullerområde bör konstateras att det är fråga om ett område där bullernivån L_{den} överstiger 55 dB.
4. Planeringsbestämmelsen för flygbullerområde bör preciseras på följande sätt: "Vid mer detaljerad planering får ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller inte placeras på området. Befintlig bebyggelse och annan bullerkänslig verksamhet kan finnas kvar på området."
5. De hinderbegränsade ytorna vid flygplatserna bör tas med i landskapsplanen. Följaktligen bör texten om hinderbegränsning strykas ur planeringsbestämmelsen för område för flygtrafik. Finavia sänder materialet om de hinderbegränsade ytorna inom kort.
6. Onödiga beteckningar inom områden för flygtrafik borde tas bort. Cykelleden i norra delen av LL-området vid Vasa flygplats bör strykas ur planen senast i samband med en eventuell förlängning av rullbanan.

2.29 FINGRID

1. I landskapsplanförslaget har beaktats de åsikter Fingrid Oyj har framfört i sina tidigare utlåtanden och bolaget har ingenting att yttra om landskapsplanförslaget.

2.30 GEOLOGISKA FORSKNINGSCENTRALEN

1. Av naturresurserna har bl.a. torvreserverna utretts genom torvtäkt, men myr- och torvmärkers betydelse som exempelvis kollager har inte noterats trots att myr- och torvmärkerna utgör ett sex gånger större kollager än skoglig biomassa.
2. De framtida lösningar inom markanvändningen som med tanke på klimatstrategin avser att lindra effekterna av klimatförändringen har inte beaktats. Effekter kan förväntas bl.a. för jord- och skogsbruket till exempel

Bemötande

1. Avgränsningarna av områdena för flygtrafik vid såväl Vasa som Karleby-Jakobstad flygplatser ses över enligt den information som Finavia levererat.
2. Noteras.
3. Beskrivningen av beteckningen ändras så att det framgår att det är fråga om ett område där bullernivån L_{den} överstiger 55 dB.
4. Planeringsbestämmelsen för flygbullerområde preciseras att lyda enligt följande: "Vid mer detaljerad planering får ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller inte anvisas till området."
5. De hinderbegränsade ytorna vid flygplatserna tas med i landskapsplanen. Österbottens förbund önskar att Finavia förser förbundet med ett förslag till beskrivning och planeringsbestämmelse som hör till beteckningen. Texten om hinderbegränsning stryks ur byggbestämmelsen för LL-område.
6. Den riktgivande cykelleden flyttas så att den följer Söderlandsvägen och Banvallsgatan.

Bemötande

1. Noteras.

Bemötande

1. I Österbottens landskapsplan 2040 har inte myrar anvisats för torvtäkt. Vid uppgörandet har inte torvtäkt utretts. Däremot har en inventering av myrarna i Österbotten gjorts under ledning av NTM-centralen i Södra Österbotten som en del av den nationella myrskyddsarbetsgruppens utredning. I förslaget till Österbottens landskapsplan anvisas de myrar som ingår i myrskyddsprogrammet. Dessutom har de myrar som i myrskyddsarbetsgruppens rapport föreslås som nationellt värdefulla beaktats i planförslaget genom att ingen markanvändning har anvisats till dem. I planförslaget finns även

genom återställande och minskad användning av torvmarker. Syftet med återställande och färre ändringar i markanvändningen på torvmarker är att öka och bevara torvens funktion som kolsänka. Å andra sidan ger myr- och torvmarkerna genom sina kolsänkor och kollager möjligheter till utsläppskompensation i framtiden.

3. Torvmarker och speciellt växttorv har också betydelse för den nuvarande och framtida kedjan för livsmedelsproduktion.

2.31 SÖDRA ÖSTERBOTTENS NTM-CENTRAL

1. Förslaget till landskapsplan är tydligt utformat både i fråga om plankartan, planbe-teckningarna och planeringsbestämmelserna samt planbeskrivningen, vilket främjar genomförandet av planen i senare lösningar som gäller områdesanvändningen.
2. Planförslaget kan överlag anses vara vällyckat.
3. NTM-centralens utlåtande om planutkastet och det som framförts under myndighets-samarbetet i planprocessen har i stor utsträckning beaktats i planförslaget.
4. Planförslaget grundar sig på faktaunderlag som till största delen är tillräckliga, och de betydande konsekvenserna av planen har bedömts allsidigt. Kompletteringsbehov föreligger fortfarande.
5. Planförslaget skapar en god grund för uppkomsten av en funktionell och hållbar region- och samhällsstruktur där också behoven av nätverksbildning inom och utanför landskapet har en framträdande plats.
6. Det mål om en hög exploateringsgrad som anges i planeringsbestämmelsen till områden för centrumfunktioner kan i planläggningspraxis åsidosätta de mål som annars och även enligt bestämmelsen ställs upp för planläggningen. Bestämmelsen eller dess innehåll skulle kunna övervägas på nytt.
7. Landskapsplanen har lagt vikt vid den regionala tillgången till välfärdstjänster.
8. Sett till tillgängligheten till kommersiell service och omständigheterna i Österbotten kan också placeringen av detaljhandelsaffärer med under 4 000 kvadratmeter våningsyta ha betydelse på landskapsnivå. Det vore därför värt att fundera på att i landskapsplanen skriva in allmänna planeringsrekommendationer om principerna för placering av sådana affärer.
9. Principer för hur byggrätten på 50 000 v-m² på kmt2-området i Storkyro och Tervajoki i Vasa ska fördelas mellan dessa kommuner behöver anges.
10. I rapporten om konsekvensbedömningen till landskapsplanen konstateras att de reserveringar för områden för vindkraftverk som an-

en allmän bestämmelse för dem för att deras naturvärden inte ska hotas. På dessa sätt har myrarna som kollager beaktats.

2. Österbottens landskapsplan 2040 uppgörs enligt rullande system och tanken är att göra en klimatkonsekvensanalys av Österbottens landskapsplan 2040. Resultatet av analysen används som underlag för uppgörande av nästa helhetslandskapsplan för att på ett sakkunskapsbaserat och dokumenterat sätt kunna svara mot uppsatta klimatmål.
3. Noteras.

Bemötande

1. Noteras.
2. Noteras.
3. Noteras.
4. Noteras.
5. Noteras.
6. Planeringsbestämmelsen för områden för centrumfunktioner i städerna Vasa och Jakobstad är skriven i samarbete med städernas planläggningsväsende. I planeringsbestämmelsen sägs att i förtätnings- och omvandlingsområden ska en hög exploateringsgrad ska eftersträvas med hänsyn till platsens karaktär, stadsbild samt kulturmiljö- och naturvärden. Grönområden som har stort värde för rekreation och/eller stadsmiljön ska inte exploateras. Österbottens förbund anser att det här inte finns någon motstridighet mellan målen.
7. Noteras.
8. I Österbottens landskapsplan 2040 finns en allmän planeringsbestämmelse gällande handel. "Vid placering av detaljhandel bör det befintliga servicenätet beaktas så att servicen i centrumområdena inte försämrats. Detaljhandeln bör komplettera både det regionala serviceutbudet samt tillgången på service för olika befolkningsgrupper. Detaljhandeln bör stöda sig på befintlig infrastruktur och samhällsstruktur."
9. Landskapsplanen ska i princip inte ta hänsyn till kommungränser. Hur byggrätten ska fördelas bestämmer kommunerna själva i sina planprocesser. Det här är första gången både under denna planläggningsprocess och uppgörandet av etapplandskapsplanen för handel som NTM-centralen i Södra Österbotten tar upp denna fråga. När Storkyro kommun vid ingången av år 2021 ansluts till landskapet Södra Österbotten kommer frågan att diskuteras med Södra Österbottens förbund, Vasa stad och Storkyro kommun.
10. Den bedömningen gäller havsörnen. Konsekvenserna för andra arter är ringa. Konsekvensbedömningarna till såväl förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 och till Österbottens landskapsplan 2030, etapp 2 kommer fram till samma slutsats i fråga

visas i landskapsplanen kan, om kraftverken byggs, få betydande konsekvenser för fåglarnas flyttstråk. Detta strider i viss mån mot slutsatserna i konsekvensbedömningen till Österbottens landskapsplan 2030, etappplan 2. Det hade följaktligen varit skäl att se över bedömningen, och om det fortfarande kvarstår en misstanke om betydande konsekvenser borde förbundet under planprocessen tänka på att minska dem.

11. Vindkraftsområdena i landskapsplanen ligger i hög grad i stora enhetliga skogsområden, vilka har utretts i planen. Dessa områden är viktiga i synnerhet för arter som lider av fragmentering. Om vindkraftsområdena bebyggs splittrar de upp skogsområden och försämrar levnadsförutsättningarna för arter som lider av fragmentering.

12. Anläggning av kraftledningar splittrar upp skogsområden och har därigenom en stor inverkan på ekologiska förbindelser. Vilka konsekvenser förbindelsebehov för kraftledningar har för ekologiska förbindelser har inte behandlats i konsekvensbedömningen.

13. Vindkraftverken är idag avsevärt större än tidigare, vilket skapar ett behov av att göra en ny bedömning av deras landskapspåverkan samt buller- och blinkeffekter. När de befintliga vindkraftsparkerna och dessutom Torkkola vindkraftspark i Vasa tas in i den nya landskapsplanen är det nödvändigt att bedöma situationen på landskapsplannivå.

om konsekvenserna för fågelbeståndet. I kapitel 9.3.1 i rapporten Förnybara energiformer sägs: "Som kollisionsbedömningen visade är havsörnen den fågel som är utsatt för störst risk för kännbara konsekvenser på populationsnivå. Om ett vindkraftverk enligt dimensioneringen placeras på det sätt som är mest ogynnsamt för örnarna kan det leda till konsekvenser." Konsekvensbedömningsrapporten kompletteras till denna del.

11. Som underlag till landskapsplanen har de vidsträckta och enhetliga skogsområdena i Österbotten utretts. De riksomfattande målen för områdesanvändningen kräver att det ska söras för att det finns sammanhängande skogsområden, och i enlighet med detta krav har ingen ny betydande markanvändning anvisats till dessa områden utan de kan fortsatt användas för skogsbruk.

Vindkraftsområden sammanfaller till en viss del med vidsträckta skogsområden eftersom de är placerade till områden som utgående från utredningar visat sig lämpliga för vindkraftsproduktion.

I Österbotten finns 182 700 ha skogsområden som till sin storlek är minst 10 000 ha. På dessa områden finns 13 364 ha som lämpar sig för vindkraft vilket är 7,3 % av den totala arealen. I dessa områden minskar skogens areal endast till den del där vindkraftsverken byggs.

Analysen över de vidsträckta skogsområdena bygger på data från CORINE Land Cover, där mindre vägar inte ingår. De vägar som ett utbyggt vindkraftsområde kräver splittrar inte enhetliga skogsområden och hindrar inte spridning av flora och fauna.

12. I landskapsplanen anvisas behov av nationellt eller regionalt betydande linjedragningar för kraftledningar. Ledningarnas exakta sträckning bestäms i den mer detaljerade planeringen. Av planeringsbestämmelsen framkommer att nuvarande kraftledningsgator i första hand bör användas vid förstärkning och byggande av kraftledningar. Landskaps-, kulturmiljö- och naturvärdena bör beaktas samt förutsättningar för primärnäringar tryggas. I mån av möjlighet rekommenderas att jordkabel bör användas. Vid planering och förverkligande av kraftledningsbehoven bör de ekologiska förbindelsebehoven beaktas.

13. Österbottens förbund anser att eftersom vindkraftsparkerna i Österbottens landskapsplan 2040 anvisas med en beteckning för områdets särdrag och det i landskapsplanen inte tas ställning till kraftverkens antal, placering och höjd, behövs ingen ny bedömning. Konsekvenserna för landskapet samt buller och blinkning utreds i delgeneralplanerna och deras konsekvensbedömningar. Konsekvenserna av att höjden på vindkraftverken

växer granskas på ett allmänt plan och med beaktande av den begränsade tid som står till buds.

Landskapsplanen strävar till att möjliggöra en mångsidig och effektiv energiproduktion från i första hand förnybara energikällor. Enligt landskapsplanens målsättning är Österbotten år 2040 en konkurrenskraftig region med en energiproduktion där andelen förnybar energi täcker det egna energibehovet.

Enligt gällande regeringsprogram ska administrativa och planläggningsmässiga hinder och andra hinder för utbyggnad av vindkraft elimineras.

14. Det är inte möjligt att enbart på grund av en delgeneralplan anvisa Torkkola vindkraftspark i landskapsplanen som ett område som lämpar sig för vindkraftverk, vilket till exempel möjliggör ytterligare utbyggnad på området. För att området i Torkkola ska kunna anvisas för en vindkraftspark på det sätt som nu har gjorts måste konsekvenserna för miljö bedömas på landskapsplannivå.
15. Angående trafik har de ändringar som NTM-centralen föreslog i sitt utlåtande om planutkastet gjorts i planförslaget och NTM-centralen har inget att påpeka gällande planförslaget.
16. Grunderna för och inriktningen av Natura-bedömningen är generellt sett korrekta.
17. Det kan inte uteslutas att förbindelsebehovet för Världsarvsvägen har betydande negativa konsekvenser för grunderna för skydd av Natura-området, och förbindelsebehovet bör inte anvisas i landskapsplanen, såvida inte en eventuell Natura-bedömning och de utlåtanden som ges om den påvisar något annat.
18. NTM-centralen tar senare separat ställning till konsekvenserna för Natura-området Vedahugget.
19. De projekt som planeras nära Natura-området Sundomfjärden kan i den mer detaljerade planeringen genomföras så att inga betydande försämringar för grunderna för skydd av Natura-området uppstår.
20. NTM-centralen förutsätter speciellt att Natura-bedömningen för Kvarkens skärgård kompletteras och att denna och den kompletterade bedömningen för Vedahugget beaktas i behandlingen av landskapsplanen.
21. De områden som reserverats för naturskydd, beskrivningarna av dem och planbeteckningarna för dem följer de principer som överenskommit under planprocessen.
22. På sidan 72 i planbeskrivningen finns en uppräkningslista av olika skyddsområden som anvisas i planen. Beskrivningen skulle kunna kompletteras i fråga om objekt som skyddats genom Metso-programmet och med anledning av jubileumsåret Finland 100.
23. I planbeskrivningen konstateras att endast de områden som förvärvats till staten för Metso-programmet har tagits med i planen, men i planen finns också naturskyddsområden på privat mark.

14. Torkkola område för vindkraftverk, vilket anvisas i förslaget till Österbottens landskapsplan, är aningen mindre än området för vindkraftverk i Torkkola delgeneralplan. I landskapsplanen tas inte ställning till vindkraftverkens placering, höjd eller antal. Österbottens förbund anser att de utredningar som gjorts i anslutning till Torkkola delgeneralplan är tillräckliga också på landskapsplannivå. Planbeskrivningen kompletteras till denna del.

15. Noteras.

16. Noteras.

17. Österbottens förbund anser att behov av förbindelser kan anvisas i en landskapsplan utan att det behöver göras en Naturabedömning. En beteckning av ett förbindelsebehov tar inte ställning till hur en förbindelse ska anläggas. Gällande Världsarvsvägen är det i den fortsatta planeringen därför alltså möjligt att hitta en sådan lösning på förbindelsebehovet som gör en så stor lov runt Natura-området att inga flödesändringar, direkta eller indirekta konsekvenser för Natura-området uppstår.

18. Noteras.

19. Noteras.

20. Österbottens förbund anser att behov av förbindelser kan anvisas i en landskapsplan utan att det behöver göras en Naturabedömning. En beteckning av ett förbindelsebehov tar inte ställning till hur en förbindelse ska anläggas. Gällande Världsarvsvägen är det i den fortsatta planeringen därför alltså möjligt att hitta en sådan lösning på förbindelsebehovet som gör en så stor lov runt Natura-området att inga flödesändringar, direkta eller indirekta konsekvenser för Natura-området uppstår. Slutsatserna i den kompletterade bedömningen för Vedahugget beaktas i landskapsplanen.

21. Noteras.

22. De statsägda områden som skyddats genom Metso-programmet och de naturområden som donerats med anledning av Finlands 100-årsjubileum under kampanjen "Min naturgåva till hundraåringen" är uppräknade med de övriga skyddsområdena under

24. I anslutning till planbeteckningarna vore det bra att ange principen för när objekt anvisas som områdesreserveringar respektive objektbeteckningar.
25. Planeringsbestämmelsen för rekreationsobjekt borde kompletteras så att vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden samt grunderna för skydd av Natura 2000-områdena beaktas.
26. Det är skäl att precisera planeringsbestämmelsen för världsarvet så att det av den framgår att markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att världsarvets enastående universella värden och Unescos världsarvskommittés beslut om Höga kustens och Kvarkens skärgårds skyddsvärde beaktas. Den nuvarande planeringsbestämmelsen är för snäv.
27. Att övergå till att uppgöra helhetslandskapsplaner och slopa etapplandskapsplaner är ett motiverat tillvägagångssätt.
28. Det är skäl att vara beredd att följa upp genomförandet och konsekvenserna av planen, så att behövliga uppdateringar av helhetslandskapsplanen kan planeras in.

I sitt utlåtande daterat 12.8.2019 har NTM-centralen i Södra Österbotten konstaterat att det fanns ett behov av att komplettera konsekvensbedömningen för Natura 2000-området Vedahugget (FI0800097) för att kunna bedöma ett möjligt behov av Naturbedömning. Kompletteringen av konsekvensbedömningen mottogs av NTM-centralen i Södra Österbotten 1.8.2019. Med det som grund har NTM-centralen sänt 11.10.2019 en komplettering till sitt utlåtande. I utlåtandet konstaterar NTM-centralen att landskapsplanen sannolikt inte kommer att i betydande grad försvaga skyddsgrunderna för Natura-området Vedahugget då det gäller konsekvenserna för naturtyper.

Då det gäller flygekorren är NTM-centralens värdering att de funktioner som finns i planen i sydvästlig och nordvästlig riktning från Natura-området Vedahugget kan ha betydande konsekvenser för bevarandet av flygekorren på Natura-området Vedahugget.

NTM-centralen anmodar Österbottens förbund att komplettera planeringsbestämmelsen för Förbindelsebehov för överföringslopp med att "naturvärden bör beaktas".

Dessutom anser NTM-centralen att beaktandet av skyddsgrunderna för Natura-området Vedahugget bör stärkas genom att anvisa ekologiskt förbindelsebehov i sydvästlig och nordvästlig riktning från Natura-området Vedahugget.

rubriken Planlösning på sidan 72 i planbeskrivningen. Under rubriken Utgångspunkter kompletteras beskrivningen med en kort text om Metso-handlingsprogrammet och Min naturgåva till hundraåringen.

23. På sidan 72 i planbeskrivningen konstateras att i Österbottens landskapsplan 2040 anvisas områden som är skyddade eller kommer att skyddas enligt naturvårdslagen, vilket omfattar även privata skyddsområden YSA.
24. I fall både områdes- och objektbeteckning används står det i beskrivningen av beteckningen "Till arealen mindre områden anvisas med en objektbeteckning."
25. Ordet 'naturvärden' omfattar även Natura 2000-områdenas naturvärden.
26. I miljöministeriets publikation Beteckningar och bestämmelser i landskapsplaner, handledning 10, på sidan 55, avsnitt 8: Beteckningar som visar särskilda egenskaper hos områden under punkt 16: Objekt som ingår i UNESCOs världsarvslista står det så här: "Med beteckningen anges områden och objekt som godkänts för Unescos (FN:s organisation för vetenskap och kultur) världsarvslista. I världsarvsbeslutet definieras objektets speciella värden och anges åtagandena i anslutning till värden av det. Det är skäl att i korthet konstatera dessa i den beskrivning som åtföljer beteckningen eller i planbeskrivningen samt enligt behov beakta dem i de landskapsplanebestämmelser som gäller området. Om det i beslutet har angetts en skyddszon för världsarvsobjektet och det är fråga om ett så vidsträckt objekt att det anvisas med delområdesavgränsning, kan också skyddszonen ingå i avgränsningen. Beteckningen kan kompletteras med landskapsplanebestämmelser, som preciserar områdets viktigaste särdrag och som tjänar till ledning för den planering och det beslutsfattande som genomför landskapsplanen." Enligt miljöministeriets handledning krävs ingen planeringsbestämmelse för objekt som ingår i Unescos världsarvslista. Den nuvarande planeringsbestämmelsen lyder: "Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att landhöjningen och de geologiska formationerna beaktas." Landhöjningen och de geologiska formationerna är de kriterier som räknas upp i Unescos världsarvskommittés beslut.
27. Noteras.
28. Noteras.

Planeringsbestämmelsen för Förbindelsebehov för överföringsavlopp ändras så att den lyder: I den mer detaljerade planeringen bör det mest ändamålsenliga alternativet för ledningen utredas med beaktande av övrig markanvändning samt landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden.

NTM-centralens slutsats är att landskapsplanen inte sannolikt har betydande konsekvenser för flygekorren, som är grunden för skyddet av Natura-området Vedahugget, ifall de ovan nämnda sakerna åtgärdas i landskapsplanen.

2.32 LÄNSSTYRELSEN I VÄSTERBOTTENS LÄN

1. Länsstyrelsen i Västerbottens län har inga synpunkter på förslaget till Österbottens landskapsplan 2040 och avstår från att yttra sig.

2.33 ÖSTERBOTTENS HANDELSKAMMARE

1. Landskapsplanen 2040 skapar goda rumsliga förutsättningar för utveckling av landskapet. Den ger en bra ram för mångskiftande levnadsförhållanden för befolkningen och verksamhetsbetingelser för näringslivet samtidigt som den påverkar miljöns hållbarhet.
2. Processen för att uppgöra Österbottens landskapsplan 2040 har varit lång. Arbetet har utgått från ett stort antal olika utredningar och prognoser samt en dialog med en rad intressegrupper.
3. Österbottens handelskammare anser att det föreliggande planförslaget är omfattande och välgjort.
4. Österbottens handelskammare har ingenting att anmärka mot landskapsplanen.

2.34 KRISTINESTADS NÄRINGSLIVSCENTRAL

1. För att stödja utvecklingen även i Sydösterbotten bör regionen i större utsträckning bli behandlad och beskriven på samma sätt och på samma nivå som Vasa och Jakobstadsregionerna.
2. För att stödja utvecklingen också i Sydösterbotten borde Sydösterbottens trafikutvecklingskorridor ha samma beteckning som Vasa-Seinäjoki utvecklingszon och Jakobstad-Karleby utvecklingszon, dvs. beteckningen utvecklingszon. Detta eftersom Södra Österbottens kustområde proportionellt sett har en mycket stark företagsamhet och industri som bra kan mäta sig med de större orterna, samt regionens volymmässigt största inofficiella hamnkluster Kaskö-Kristinestad (Botnia Ports).
3. Regionen är inte en periferi utan ett livskraftigt och driftigt område, både kulturellt och industriellt, som måste få bättre stöd då det gäller utvecklandet av trafiklederna både till lands, per järnväg och till havs.

Ett kompletterande ekologiskt förbindelsebehov anvisas från Vedahuggets Natura-område enligt den skiss som NTM-centralens representant ritade in på karta vid det andra myndighetsmötet 22.10.2019.

Bemötande

1. Noteras.

Bemötande

1. Noteras.

2. Noteras.

3. Noteras.

4. Noteras.

Bemötande

1. Österbottens förbund anser att Österbottens landskapsplan 2040 behandlar hela landskapet som en helhet. Att behandla alla regioner likvärdigt betyder inte att planlösningen är lika för de olika regionerna. Landskapsplanens uppgift är att identifiera utvecklingsbehoven i regionerna och skapa förutsättningar för realistiska lösningar. Österbottens landskapsplan 2040 har uppgjorts utifrån samma principer och utgångspunkter för hela landskapet.
2. I landskapsplanen anvisas tre utvecklingszoner som sträcker sig över landskapsgränsen. Eftersom regionerna och deras utvecklingsbehov är rätt olika skiljer även utvecklingszonerna sig från varandra både vad gäller namn, omfattning och planeringsbestämelse. I Vasa och Jakobstads stadsregioner är det främst arbetsplatspendlingen som bör utvecklas medan det i Sydösterbotten främst är frågan om godstrafiken.
3. För Sydösterbottens del är utvecklandet av Kaskö-Seinäjokibanen prioritet nummer ett. En fungerande spårtrafik gynnar hela regionen. Österbottens landskapsplan 2040 skapar goda förutsättningar för utvecklandet av trafiklederna till lands, per järnväg och till havs i hela landskapet Österbotten.

2.35 VÄSTKUSTENS MILJÖENHET

1. I planeringsprocessen har man fokuserat på grönområdesstrukturen i regionen. Naturskyddsområden, kulturmiljöer samt en stor del rekreationsområden och -objekt har kartlagts med målsättningen att främja bevarandet av naturens mångfald, tillgången till trivsamma livsmiljöer med möjligheter till rekreation samt skötsel av jord- och skogsbruk. Som kontrast till detta finns en stor mängd vindkraftsområden anvisade i skogsområdena och vid rekreationsleder. Ifall alla vindkraftsområden förverkligas leder det till allvarliga förändringar i landskapsbilden, både till land och till havs.
2. Tysta områden i landskapet har kartlagts. Buller är ett betydande miljö- och hälsoproblem och tysta områden främjar en livskraftig naturmiljö samt trivsam bostadsmiljö. I bullermodelleringen, som gjordes för att få fram de tysta områdena, nämns inte att de planerade vindkraftsområdena har beaktats.
3. Storträsket i Kristinestad används för fiske och kunde anvisas som ett rekreations- och turismobjekt.
4. Solvängen-området kunde inkluderas i Bergmannasberget i Kristinestad.

2.36 VAPO OY

1. I Österbotten har torvproduktionen ingen större betydelse, och den torv som nu används här är producerad i grannlandskapen. Att öka möjligheterna att producera miljötorv i Österbotten och i hela Västra Finland anses vara nödvändigt för att säkerställa att det finns tillräckligt med finländskt torrströ för produktionsdjur samt som råvara för växtunderlag.
2. Torv, som en av våra naturresurser, bör beaktas när man planerar användningen av naturresurser. Åtminstone de områden som förvaltas av torvproducenter och som är förvärvade för torvproduktion bör kunna anvisas i planen som potentiella torvtäktsområden. Ett sådant område är Siulanneva i Närpes, som bör anvisas i landskapsplanen som ett område lämpligt för torvtäkt.

Bemötande

1. Vindkraftsområden sammanfaller till en viss del med vidsträckta skogsområden eftersom de i första hand är placerade till områden som utgående från utredningar visat sig lämpliga för vindkraftsproduktion. I Österbotten finns 182 700 ha skogsområden som till sin storlek är minst 10 000 ha. På dessa områden finns 13 364 ha som lämpar sig för vindkraft vilket är 7,3 % av den totala arealen. I dessa områden, minskar skogens areal endast till den del där vindkraftsverken byggs. Vid planering och förverkligande bör de ekologiska förbindelsebehoven beaktas. I landskapsplanen anvisas potentiella områden som lämpar sig för vindkraftsproduktion, men i planen tas inte ställning till vindkraftsverkens antal, placering eller höjd. Enligt planeringsbestämmelsen ska i den mer detaljerade planeringen uppmärksamhet fästas vid att bland annat betydande bullerkonsekvenser inte uppstår för boende samt att kulturmiljöernas värden bevaras samt att fåglarnas livsbetingelser och förutsättningarna för primärnäringarna tryggas.
2. Samtliga områden som anvisats som lämpliga för vindkraft har beaktats i utredningen över tysta områden. Planbeskrivningen kompletteras med ett förtydligande av detta.
3. I landskapsplanen anvisas rekreationsområden och rekreations-/turismobjekt som är av regional betydelse och tillsammans bildar ett nätverk för hela landskapet. Storträsket uppfyller dessa kriterier och tas med i landskapsplanen som rekreations-/turismobjekt.
4. Bergmannasberget och Solvängen är anvisade i landskapsplanen som fornminnesobjekt i enlighet med Museiverkets fornminnesregister.

Bemötande

1. Noteras.
2. I Österbottens landskapsplan 2040 behandlas inte torvproduktion, och därför har befintliga och potentiella täktområden inte anvisats i planförslaget. I landskapsplanläggningen måste torvproduktion behandlas som ett landskapsövergripande tema, så enskilda områden som förvaltas av torvproducenter kan inte anvisas i landskapsplanen. Beroende på tillgängliga resurser kan torvproduktion ingå i nästa landskapsplan. Då kommer nya produktionsområden att anvisas i samarbete med torvproducenter.

3. Det är bra att det i planbeskrivningen tydligt framkommer myrskyddsarbetsgruppens princip att skydd av privat mark ska ske på frivilliga grunder.
4. Luo-beteckningen bör strykas ur planen. Ifall luo-beteckningen ändå kvarstår i planen skulle beteckningens informativa karaktär öka ifall det i beskrivningen av beteckningen tydligare framkom att det är fråga om FINIBA-områden. Luo-beteckningens planeringsbestämmelse bör breddas så att beteckningen förutom jord- och skogsbruk även tydligt möjliggör markanvändningsformer som kräver tillstånd.

2.37 FINLANDS JÄGARFÖRBUND

1. Innan landskapsplanen godkänns måste den utvecklingsplan som lagen kräver göras upp för skjutbanorna i Österbotten, och samtliga skjutbanor av betydelse på landskapsnivå samt deras bullerområden bör anges i planen. I utvecklingsplanen för skjutbanorna i landskapet bör ges en uppskattning av antalet sportskyttecentrum och andra skjutbanor i landskapet och av förlägningsbehovet för dem. I den föreliggande skjutbaneutredningen tas utveckling av skjutbanorna i landskapet inte alls upp, och det är det främsta syftet med utvecklingsplanen.
2. Det väsentliga för ett mångsidigt hobbyskytte är att ha möjlighet att kunna träna alla olika former av jaktskytte i landskapet, inom rimliga avstånd med bil. Jägarförbundet anser att ett rimligt avstånd med bil är högst 30 minuter. Hur täckande nätverket av skjutbanor är måste bedömas för var och en av skyttegrenarna. Av de nu föreslagna sju skjutbanorna är endast fyra lämpliga för utövare av flera olika skyttegrenar. Åtminstone Jakkula skjutbana i Laihela, skjutbanan i Kristinestad samt Miemoisby skjutbana i Vörå bör tas med i Österbottens landskapsplan.

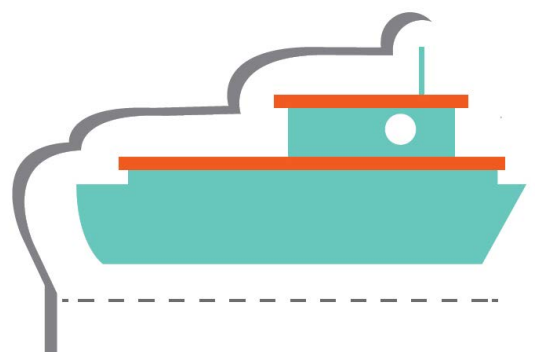
3. Noteras.
4. Beskrivningen av beteckningen för luo kompletteras med förkortningen FINIBA, som sätts inom parentes efter "de viktigaste nationellt betydande fågelområdena". I tillståndsförfarandet bestäms vad som bör beaktas för de markanvändningsformer som kräver tillstånd. Därmed bör dessa inte nämnas i planbestämmelsen.

Bemötande

1. I landskapsplanen anvisas nio skjutbanor av regional betydelse. Under planprocessen har nätverket av skjutbanor i Österbotten kompletterats med två skjutbanor (Lapinmäki skjutbana och Waterloo skjutbana), vilka sett till antalet skott (>10 000 per år) och läget uppfyller kriterierna för en regional skjutbana. Under planprocessen ordnades en gemensam workshop för centrala jakt- och sportskytteorganisationer där man kartlade skytteutövarnas åsikter om nätverket av skjutbanor. I fortsättningen kommer landskapsplanen att utarbetas som en s.k. rullande plan, och då kan den uppdateras temavis och en utvecklingsplan för skjutbanor göras upp.
2. Under planprocessen har nätverket av skjutbanor i Österbotten kompletterats med två skjutbanor. Nätverket av skjutbanor i Österbotten består av nio regionala skjutbanor, varav två ligger i Jakobstadsregionen, tre i Vasaregionen och fyra i Malax-Närpes. Skjutbanornas nåbarhet bedömdes genom en GIS-analys (nåbarhet på 30 min och 40 min). Bedömningen omfattade skjutbanor och sportskyttecenter i tre landskap. Det finns inga sportskyttecentrum i Österbotten, men sportskyttecentrumen i Kauhajoki och Ylistaro ligger nära landskapsgränsen. Enligt analysen har skjutbanorna en god nåbarhet inom Österbotten. 97 % av landskapets befolkning kan nå en skjutbana inom 30 minuter. Enligt Österbottens förbunds skjutbaneutredning är skjutbanorna i Jakkula, Kristinestad och Miemoisby, Vörå småskaliga skjutbanor (antalet skott <10 000 per år), och de uteslöts från bedömningen av skjutbanornas regionala betydelse. Först efter att granskningen av grundvattenområdenas klassificeringar och avgränsningar är klar kan Österbottens förbund göra en ny bedömning av om skjutbanan i Jakkula är regionalt betydande. De småskaliga skjutbanorna kompletterar nätverket av skjutbanor i landskapet.

2.38 BEGÄRAN OM UTLÅTANDE SKICKADES ÄVEN TILL

- ▶ Jakobstads stad
- ▶ Kaskö stad
- ▶ Umeå kommun
- ▶ Merikarvia kommun
- ▶ Storå kommun
- ▶ Bötom kommun
- ▶ Övermark kommun
- ▶ Kurikka stad
- ▶ Ilmajoki kommun
- ▶ Seinäjoki stad
- ▶ Kauhava kommun
- ▶ Evijärvi kommun
- ▶ Lappajärvi kommun
- ▶ Vetil kommun
- ▶ Kaustby kommun
- ▶ Karleby stad
- ▶ Norra Österbottens förbund
- ▶ Lapplands förbund
- ▶ Mellersta Finlands förbund
- ▶ Tavastlands förbund
- ▶ Arbets- och näringsministeriet
- ▶ Finansministeriet
- ▶ Jord- och skogsbruksministeriet
- ▶ Kommunikationsministeriet
- ▶ Social- och hälsovårdsministeriet
- ▶ Undervisnings- och kulturministeriet
- ▶ Regionförvaltningsverket i Västra och Inre Finland
- ▶ NTM-centralen i Österbotten
- ▶ NTM-centralen i Egentliga Finland
- ▶ Länsstyrelsen i Västernorrland
- ▶ Havs- och vattenmyndigheten
- ▶ VR-group
- ▶ Försvarsmakten
- ▶ Finlands skogscentralen, södra serviceområdet
- ▶ Naturresursinstitutet. LUKE, Österbotten
- ▶ Vasaregonens Utveckling Ab VASEK
- ▶ Ab Jakobstadsregionens Utvecklingsbolag Concordia
- ▶ Ab Företagshuset Dynamo Yritystalo Oy
- ▶ YHYRES-kehittämisyhdistys ry
- ▶ Aktion Österbotten rf
- ▶ Oy Merinova Ab
- ▶ Kompetenscentrumet inom det sociala området i Österbotten, SONet Botnia
- ▶ Det Finlandssvenska kompetenscentret inom det sociala området FSKC
- ▶ SOSTE Finlands social och hälsa rf
- ▶ Svenska Österbottens förbund för utbildning och kultur SÖFUK
- ▶ Österbottens museum
- ▶ Kvarkenrådet
- ▶ MTK, Etelä-Pohjanmaa
- ▶ Österbottens svenska producentförbund rf
- ▶ Österbottens fiskarförbund rf
- ▶ Finlands Pälsdjursuppfödarens Förbund rf
- ▶ Vasaregonens turism Ab
- ▶ Finlands naturskyddsförbund rf, Österbottens disktrikt
- ▶ Finlands viltcentral, Kust-Österbotten





**Österbottens förbund
Pohjanmaan liitto**

Sandögatan 6 - Hietasaarencatu 6
PB - PL 174, 65101 Vasa - Vaasa
Tfn - Puh. 06 320 6500

www.obotnia.fi
www.facebook.com/obotnia
info@obotnia.fi