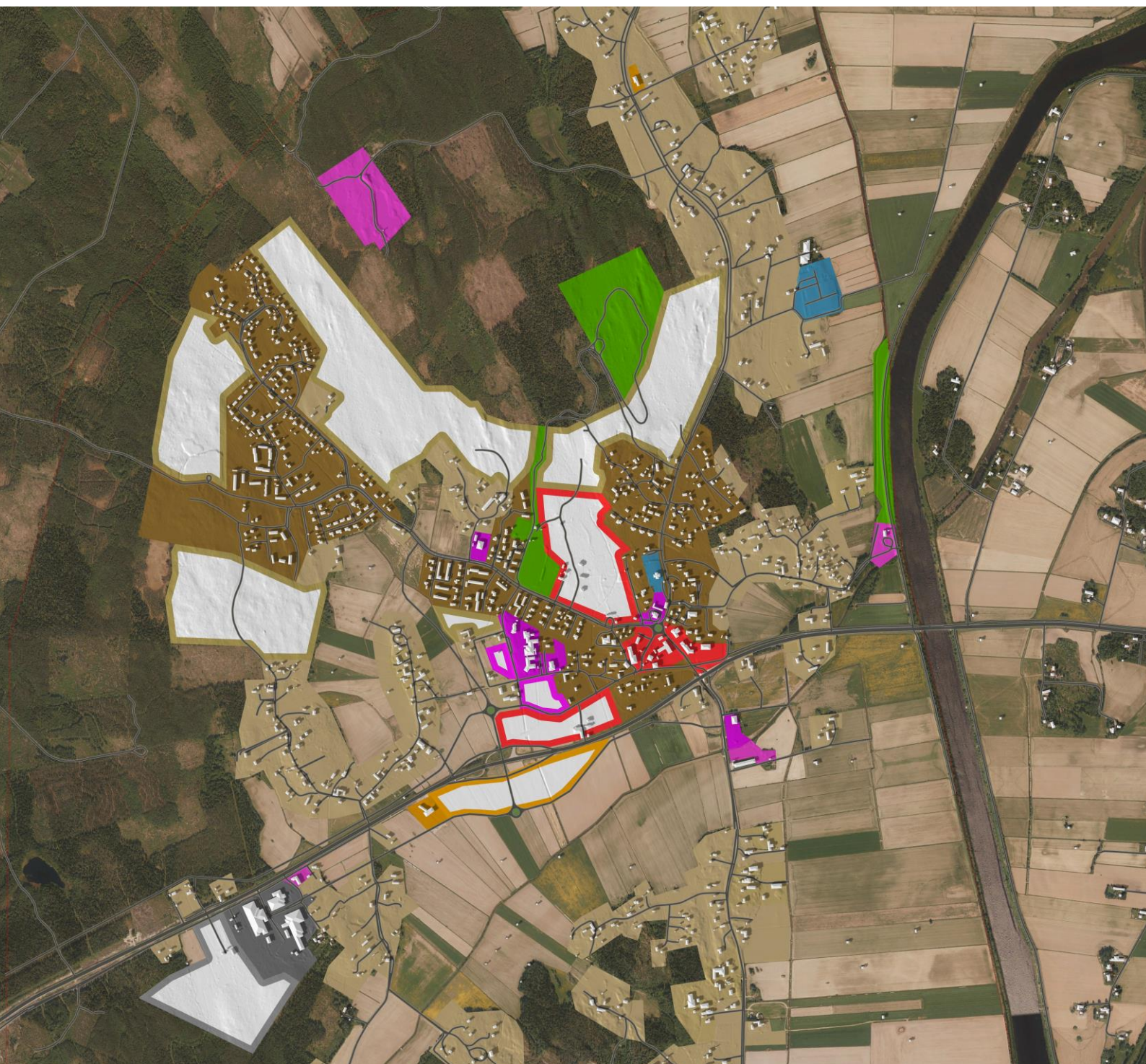


KORSHOLMS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR KVEVLAX

PLANBESKRIVNING



18.1.2021

Innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1	Identifikationsuppgifter	1
1.2	Planeringsorganisation	1
2	PLANOMRÅDETS LÄGE OCH ALLMÄNNA BESKRIVNING.....	2
3	PLANENS SYFTE.....	3
4	NULÄGE OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN	4
4.1	Planläggningssituation	4
4.1.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	4
4.1.2	Österbottens landskapsplan 2040.....	4
4.1.3	Generalplanering.....	7
4.1.4	Detaljplaner	9
4.2	Korsholms kommuns klimat- och energistrategi 2011–2020	11
4.3	Befolkning och arbetsplatser	11
4.4	Service och rekreation	13
4.5	Trafik	13
4.5.1	Utredningar som berör trafiken.....	13
4.5.2	Väg- och gatunät	18
4.5.3	Trafikmängder och trafikprognos.....	20
4.5.4	Trafiksäkerhet	22
4.5.5	Trafikens funktion	23
4.5.6	Gång- och cykeltrafiken i nuläget.....	24
4.5.7	Kollektivtrafiken i nuläget.....	24
4.6	Marköförhållanden	25
4.7	Byggd miljö	26
4.8	Samhällsteknik	26
4.9	Natur	27
4.9.1	Naturutredning	27
4.9.2	Vegetations- och naturtyper	27
4.9.3	Beaktansvärda arter	28
4.9.4	Fåglar.....	28
4.9.5	Natura- och skyddsområden	29
4.9.6	Grundvatten	29
4.9.7	Dagvatten och översvåmningsområden.....	29
4.10	Miljöstörningar	31
4.10.1	Buller	31
4.10.2	Markens tillstånd.....	31

18.1.2021

4.10.3	Sura sulfatjordar	32
4.11	Kulturmiljö	33
4.11.1	Byggda kulturmiljöer av riksintresse RKY	33
4.12	Landskap	33
4.12.1	Bebyggelsehistoria	34
4.12.2	Berggrund och jordarter	35
4.12.3	Landskapsprovins	36
4.12.4	Landskapet i planeringsområdet	36
4.12.5	Värdefulla objekt och områden	37
4.12.6	Landskapsmässigt, historiskt, samt byamässigt värdefulla områdeshelheter	38
4.12.7	Rekommendationer ur landskapsutredningens perspektiv	40
4.12.8	Skyddsåtgärder	41
4.13	Arkeologi	41
5	PLANPROCESS OCH TIDSPLAN	43
5.1	Tidsplan	43
5.2	Anhängiggörande och beredningsskede	43
5.3	Förslagsskedet	43
5.4	Godkännande	44
6	VÄXELVERKAN VID UTARBETANDE AV PLANEN	44
6.1	Intressenter	44
6.2	Intressenternas möjligheter till deltagande under processen	45
6.3	Myndighetssamarbete	49
7	MÅL FÖR UTARBETANDET AV DELGENERALPLANEN	49
7.1	Korsholms kommuns mål	49
7.2	Intressenternas mål	49
7.2.1	Respons om programmet för deltagande och bedömning	50
7.2.2	Respons som lämnats in under tiden för framläggandet av planutkastet	51
7.2.3	Respons som lämnats in under framläggandet av planförslaget	51
7.3	Trafikmässiga mål som berör delgeneralplanen	51
7.4	Mål som bygger på naturutredningen	51
8	VISIONSPLAN FÖR KVEVLAX	52
9	BESKRIVNING AV PLANEN	53
9.1	Dimensionering	53
9.1.1	Zonanalysen	53
9.1.2	Dimensioneringsgrunder	59
9.2	Planutkast som läggs fram	62
9.2.1	Planutkast alternativ 1	62
9.2.2	Planutkast alternativ 2	63

18.1.2021

9.3	Delgeneralplanförslag, ändringar av planen efter utkastskedet	64
9.4	Delgeneralplan som förs till godkännande, ändringar efter planförslag	66
9.5	Delgeneralplan som förs till godkännande, planens struktur	67
9.5.1	Områdesreserveringar	67
9.5.2	Fördelning av byggrätter på AT områden på basen av dimensionering samt dimensionering av övriga bostadsområden (A C)	70
9.5.3	Trafiklösningar	71
9.5.4	Skyddsområden samt influenszoner	72
9.5.5	Allmänna bestämmelser	73
10	PLANENS KONSEKVENSER	75
11	DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE RIKSOMFATTANDE MÅLEN FÖR OMRÅDEANVÄNDNINGEN	80
12	DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL LANDSKAPSPLANLÄGGNINGEN	82
13	PLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER	82
14	GENOMFÖRANDE, TIDSPLAN	82
15	UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET	83

Bilaga 1: Program för deltagande och bedömning
 Bilaga 2: Förminskning av plankarta, planbeteckningar och -bestämmelser
 Bilaga 3: Landskapskartor a-d
 Bilaga 4: Dimensioneringsgrunder
 Bilaga 5: Dimensioneringstabell
 Bilaga 6: Åsikter i utkastskedet samt bemötanden till dem
 Bilaga 7: Utlåtanden i utkastskedet samt bemötanden till dem
 Bilaga 8: Myndighetssamråd 22.3.2018 PM
 Bilaga 9: Myndigheternas arbetsmöte 17.4.2019 PM
 Bilaga 10: Myndigheternas arbetsmöte 19.9.2019 PM
 Bilaga 11: Respons i förslagsskedet och bemötanden till dem
 Bilaga 12: PM över myndighetssamråd 5.10.2020

Bakgrundsmaterial för planarbetet:

- Utredning för rondeller vid riksväg 8 FCG 2018
- Utredning för planskild anslutning för Kvevlax delgeneralplan, FCG 2019
- Områdesreserveringsplan / situationsplan för planskild anslutning I Kvevlax, FCG 2020
- Naturutredning för Kvevlax, Terhi Ala-Risku, Pohjanmaan luontotieto 2017
- Dagvattenutredning för Kvevlax delgeneralplan, FCG 18.5.2020
- Vägnätsplan för Kvevlax Plaana 2017
- Kulturmiljöinventering för området för Kvevlax delgeneralplan 2017 Riikka Jaakkola 2017

18.1.2021

DELGENERALPLAN FÖR KVEVLAX

1 BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

Beskrivningen berör delgeneralplanekarta daterad 18.1.2021.

1.1 Identifikationsuppgifter

Planens namn:	Delgeneralplan för Kvevlax
Datum för planen:	18.1.2021
Utarbetare av planen:	FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy Projektchef Kristina Salomaa, FM YKS-588 Tel. 044 298 2006 kristina.salomaa@fcg.fi Huvudplanerare Jouko Riipinen, DI Tel. 044 555 9796 jouko.riipinen@fcg.fi Osmovägen 34 00601 Helsingfors
Projektnummer:	P34239P001
Planens anhängiggörande:	4.4.2018
Godkänd av fullmäktige:	12.2.2021
Trätt i kraft:	1.4.2021

1.2 Planeringsorganisation

Korsholms kommun

Korsholms kommun svarar för kostnaderna för utarbetande av och information om planen samt om framläggandet av planen och insamlingen av respons under de olika skedena.

Barbara Påfs, planläggningschef
tfn (06) 327 7175
Centrumvägen 4, 65610 KORSHOLM
e-post: planlaggning@korsholm.fi

18.1.2021

FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy

Till planläggningskonsult valdes FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy och för planläggningen ansvarar FM Kristina Salomaa. Projektets huvudplanerare är DI Jouko Riipinen som även ansvarar för presentationen av planarbetet.

Övrig arbetsgrupp:

Tuomas Miettinen, DI

Päivi Määttä, DI

Maria Ouni, DI

Mari Lampinen, hortonom

Janne Pekkarinen, Ing.

Eric Roselius, DI, planerare

2 PLANOMRÅDETS LÄGE OCH ALLMÄNNA BESKRIVNING

Det område som ska delgeneralplaneras omfattar ett område på cirka 1 370 hektar som ligger cirka 9 kilometer nordost om Smedsby och cirka 13 km nordost om Vasa centrum. Kvevlax är en växande tätort i landsbygdsmiljö.

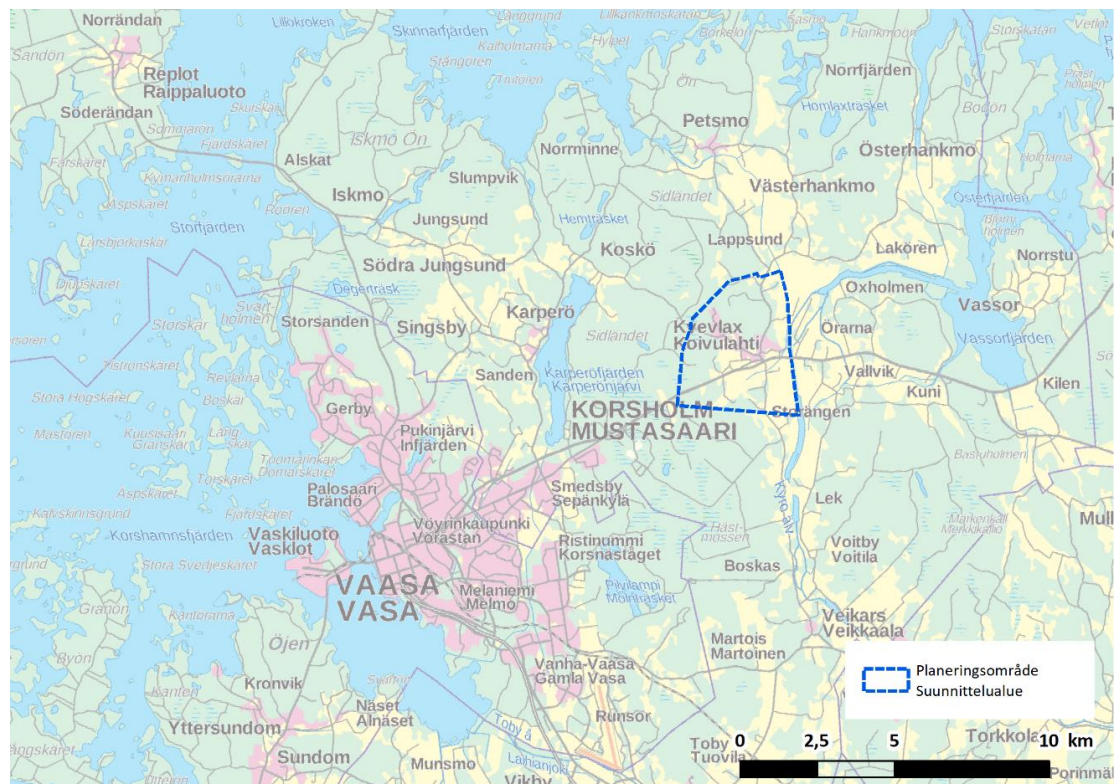


Bild 1. Planområdet ligger nära Korsholms och Vasa centrum.

Kvevlax centrum, områdena kring kärncentrum och området längs Koskövägen som går tvärs över området har detaljplanerats till största delen. I planeringsområdet finns vidsträckta öppna åkerlandskap men även obebyggda skogsområden. I öst gränsar området till Kyrö älv och Lappsunds å. På den södra sidan av riksväg 8, väster om Kvevlax tätort, finns ett industriområde.

18.1.2021

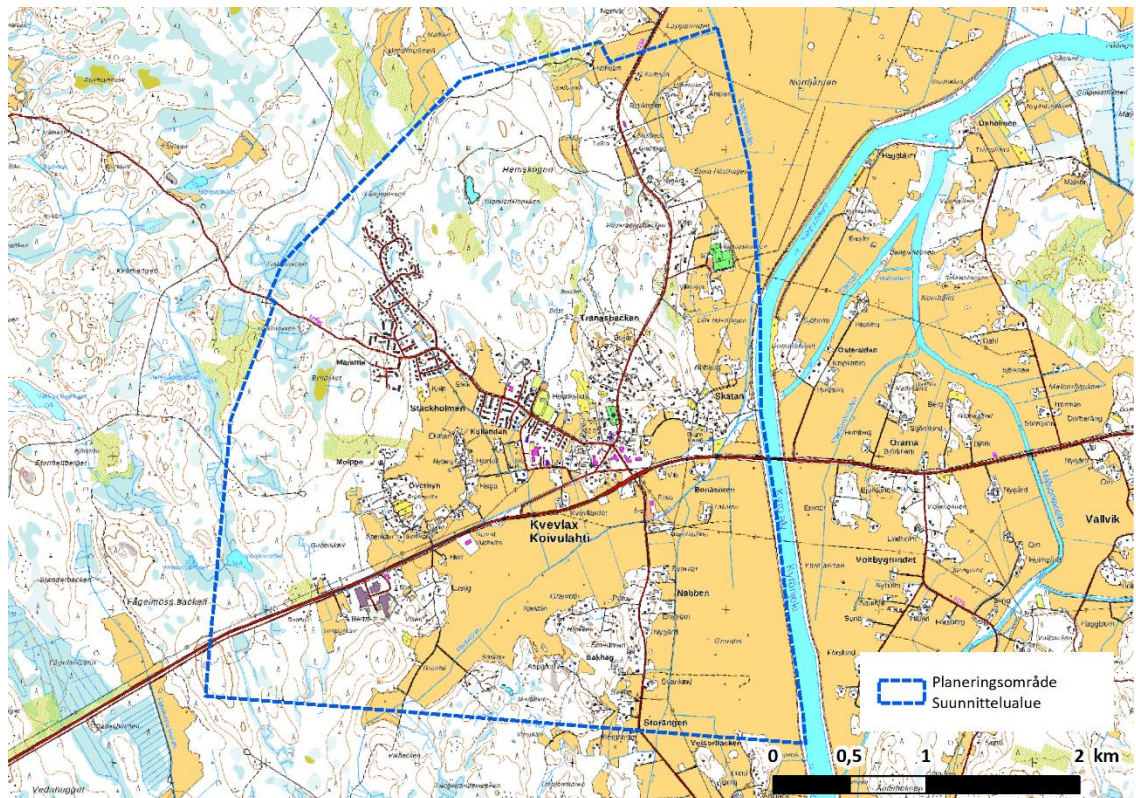


Bild 2. I planeringsområdet finns Kvevlax tätortsområde samt åker- och skogsområden.

3 PLANENS SYFTE

Målet med delgeneralplanen är att göra det möjligt att skapa en livskraftig landsbygd i närheten av kommuncentrum. Delgeneralplanen fungerar bland annat som styrningsverktyg för kommunens byggnadstillsyn och erbjuder riktlinjer för omfattningen och placeringen av nybyggnation, styr glesbebyggelsen och anvisar områden där bebyggelsen kan förtätas med beaktande av den nuvarande samhällsstrukturen.

I delgeneralplanen anvisas områden till vilka tidigare utarbetade detaljplaner kan utvidgas. Dessutom anvisas möjligheter för att utveckla markanvändningen i området. Avsikten med delgeneralplanen är att möjliggöra mångsidiga boendeformer och serviceboende för invånare i olika åldrar samt att trygga mångsidiga möjligheter för företag och industri att etablera sig i området.

I delgeneralplanen behandlas även förbättringen av det befintliga vägnätet och trafikarrangemangen för omgivningen av riksvägen. I planen beaktas värden i områdets kulturmiljö och natur och vid behov ges skyddsbestämmelser för dessa.

Syftet med delgeneralplanen är att möjliggöra den befolkningstillväxt som har anvisats i Korsholms strategiska generalplan. Enligt planen är befolkningsökningen i Kvevlaxområdet 1 100 invånare t.o.m. 2040. Av dessa skulle största delen, ca 800 invånare, lokaliseras till området som nu delgeneralplanläggs.

18.1.2021

4 NULÄGE OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

4.1 Planläggningssituation

4.1.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådet har godkänt de nya riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017. Målen trädde i kraft 1.4.2018. De riksomfattande målen för områdesanvändningen utgör en del av markanvändnings- och bygglagens system för planering av områdesanvändningen. Målen ska beaktas och uppnåendet av dem främjas i landskapets planering, kommunernas planläggning och statliga myndigheters verksamhet.

Målen för områdesanvändningen har i uppgift att

- säkerställa att omständigheter av nationellt intresse beaktas i landskapets och kommunernas planläggning samt i de statliga myndigheternas verksamhet,
- bidra till att målen för markanvändnings- och bygglagen samt för planeringen av områdesanvändningen uppnås, av vilka de viktigaste är god livsmiljö och en hållbar utveckling,
- fungera som redskap för förhandsstyrningen av planläggningen i markanvändningsfrågor av riksintresse samt
- främja genomförandet av internationella avtal i Finland.

Enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL) bör målen beaktas och genomförandet av dem bör främjas i landskapsplaneringen, i kommunernas planläggning och i statliga myndigheters verksamhet. De riksomfattande målen för områdesanvändningen förmedlas till generalplanen delvis via landskapsplanen.

I de riksomfattande målen för områdesanvändningen behandlas följande helheter som även är viktiga i den generalplan som utarbetas:

- fungerande samhällen och hållbara färdvägar
- ett effektivt trafiksystem
- en sund och trygg livsmiljö
- en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar
- en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar

Mer information om de riksomfattande målen för områdesanvändningen finns på miljöministeriets webbplats: www.ymparisto.fi/vat.

4.1.2 Österbottens landskapsplan 2040

Ett beslut om att utarbeta Österbottens landskapsplan 2040 fattades av landskapsstyrelsen 27.1.2014.

Österbottens förbunds landskapsstyrelse beslutade 29.1.2018 att lägga fram planutkastet under perioden 5.2–9.3.2018. Planförslaget godkändes av landskapsstyrelsen 2.12.2019. Uppdaterade planförslaget var till påseende 9.12.2019–31.1.2020. Landskapsplanen godkändes av landskapsfullmäktige 15.6.2020. Österbottens landskapsstyrelse beslutade 31.8 att planen träder i kraft. Landskapsplanen har trätt i kraft 11.9.2020.

I landskapsplanen anvisas följande beteckningar till Kvevlax delgeneralplaneområde:

18.1.2021

- Till den norra sidan av riksväg 8 anvisas ett område för tätortsfunktioner (A). Med beteckningen anvisas områden för boende och andra tätortsfunktioner, såsom centrumfunktioner, service, arbetsplatser och industri, trafikområden och gång- och cykelleder, rekreations- och parkområden samt specialområden. Områdena för tätortsfunktioner bör detaljplaneras. Enligt planeringsbestämmelsen bör området planeras i första hand för boende, service och arbetsplatser. En mera sammanhållen samhällsstruktur bör främjas med beaktande av tätortens karaktär. Boende bör inte anvisas till enhetliga åkerområden om det inte bidrar till att skapa en mera enhetlig tätortsstruktur. Kollektivtrafiken och nätet av gång- och cykelleder bör utvecklas så att tillgängligheten till offentliga och kommersiella tjänster och till rekreationsområdena kan förbättras. Kompletterande byggande bör anpassas till den befintliga bebyggelsen och till värden i kulturmiljön, landskapet och naturen.
- I anslutning till tätorten anvisas även en beteckning för ett centrum för närservice (ca). Enligt planeringsbestämmelsen bör kommunerna och städerna i sin strategiska planering skapa förutsättningar för närservice i dessa centrum.
- Planeringsområdet ligger i Vasa stadsutvecklingszon (kk-1). Med beteckningen anvisas centrala områden i Vasa stadsregion som påverkas starkt av staden. Enligt planeringsbestämmelsen ska det utvecklas en fungerande samhällsstruktur i området. Landskapsstrukturen ska utgöra grunden för allt byggande. Tillväxten ska i första hand rikta sig till stads- och kommuncentrum och till närservicecentrum. Ny bebyggelse ska placeras så att den inte hindrar kommande utvidgning av den sammanhållna samhällsstrukturen. Samhällsstrukturen ska främja ekologisk hållbarhet och biologisk mångfald samt trygga tillgången till rekreationsområden. Nya bostads- och arbetsplatsområden ska placeras gynnsamt med tanke på utvecklingen av kollektivtrafiken. Service av regional betydelse ska styras till områden i stadens centrum eller till dess närhet. Tillgängligheten till området bör säkerställas och utvecklas.
- En stor del av tätorten och landsbygdsområdena på båda sidor om riksvägen ligger i ett område som är nationellt sett värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden.
- Genom planeringsområdet anvisas två gula bollinjer som betecknar en regional cykelled. Då leden planeras ska strävan vara att använda endast befintliga vägar och gång- och cykelleder. Då cykelleder planeras ska ledens betydelse i grönområdessystemet beaktas. Dessutom ska leden, om möjligt, binda samman landskapets rekreationsområden, rekreations- och turistmål, värdefulla kulturmiljöer och naturskyddsområden till ett gemensamt nätverk på landskapsnivå. I planeringen och åtgärderna ska i synnerhet värden i kulturmiljön, landskapet och naturen beaktas.
- Med grön bollinje anvisas en riktgivande friluftsled. Friluftsleden ska, om möjligt, binda samman rekreationsområden, rekreations- och turismobjekt, värdefulla kulturmiljöer och naturskyddsområden till ett gemensamt nätverk på landskapsnivå. I planeringen och åtgärderna ska i synnerhet värden i kulturmiljön, landskapet och naturen beaktas.
- På den södra sidan av riksväg 8 finns en regionalt betydande objektsbeteckning för ett industri- och lagerområde, t. Med beteckningen

18.1.2021

anvisas nya eller småskaliga industri- och lagerområden som har en betydelse på regional nivå. Enligt planeringsbestämmelsen bör man vid planeringen av området fästa uppmärksamhet vid områdets tillgänglighet och trafikarrangemang och på värden i kulturmiljön, landskapet och naturen. I tätortsområdena eller i områden intill dem bör stads- och tätortsbilden beaktas i planeringen. Tillräckliga skyddszoner bör anvisas för bostads- och rekreatiomsområdena. I den mera detaljerade planeringen är det enligt de noggrannare utredningarna möjligt att anvisa industrianläggningar med betydande miljökonsekvenser samt anläggningar som hanterar farliga kemikalier till området. Betydande miljöolägenheter bör förhindras genom att anvisa tillräckliga skyddszoner eller genom tekniska lösningar. I den mån som det lagras eller produceras bränsle eller andra farliga ämnen i området, ska de miljörisker som orsakas av lagringen och produktionen beaktas i planeringen av området och dess näromgivning. Nytt boende ska inte anvisas till området.

- En del av riksväg 8 genom Kvevlax har betecknats som en väglinje som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang.
- Till riksväg 8 anvisas en röd cirkel som anger nya planskilda anslutningar eller planskilda anslutningar som ska förbättras jämte trafiklösningar. I vägområdet gäller en bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Enligt planeringsbestämmelsen ska den planskilda anslutningen planeras och förverkligas samtidigt med planeringen och förverkligandet av den övriga markanvändningen. I den mera detaljerade planeringen ska nödvändiga trafikförbindelser beaktas och tillräckliga områden ska reserveras för dem. Värden i kulturmiljön, landskapet och naturen ska beaktas. Det är inte tillåtet att påbörja förverkligandet av det planlagda bostads- och serviceområde som stöder sig starkt på användningen av den nya planskilda anslutningen förrän anslutningen är färdig.
- Till den södra sidan av riksväg 8 anvisas beteckningen en som anger en transformator- och elstation som hör till elnätet med en spänning på 110 kV. I området gäller en bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.
- Med grön triangel anvisas ett område för allmän rekreation, idrott och turism. I området gäller ingen bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen. Markanvändningen och åtgärderna i området ska planeras så att förutsättningarna för att använda området för rekreation, idrott och turism tryggas. Även områdets tillgänglighet och en tillräckligt service- och utrustningsnivå ska säkerställas. Området ska planeras så att det stöder naturturismnäringen. Då rekreatioms-/turistmål planeras ska deras betydelse i grönområdessystemet beaktas. Genom cykel- och friluftsleder borde de dessutom bilda ett gemensamt nätverk på landskapsnivå. I planeringen och åtgärderna ska i synnerhet värden i kulturmiljön, landskapet och naturen beaktas.
- Till Kyrö älv anvisas en regional paddlingsled med blå bollinje.
- Med blå linje med bokstaven v anvisas regionalt betydande stamvattenledningar.
- Längs riksväg 8 anvisas en ljusröd streckad linje med bokstäverna tl. Med beteckningen anvisas ett dataförbindelsenät med väldigt stor kapacitet som

18.1.2021

förenar kommunerna och orterna i landskapet och som ansluts till nationella och internationella knutpunkter. Enligt planeringsrekommendationen ska placering i samma terrängkorridor möjliggöras vid planeringen och byggandet av övrig infrastruktur, såsom vägar och vatten- och elledningar.

I den nya landskapsplanen inte längre finns någon dimensionering av handeln i sekundärcentrum såsom Kvevlax.

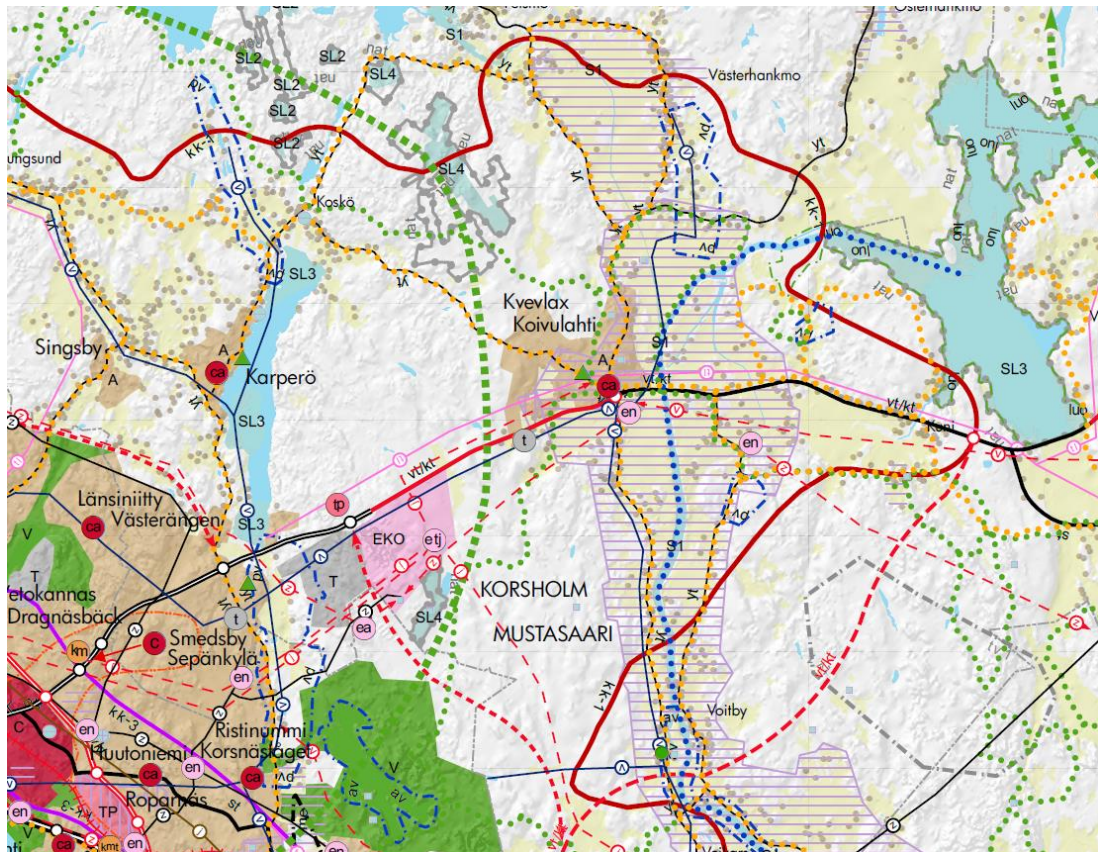


Bild 3. Utdrag ur förslaget till Österbottens landskapsplan 2040

4.1.3 Generalplanering

Korsholms kommuns strategiska generalplan godkändes 10.6.2013. I den strategiska generalplanen anvisas Kvevlax tätort som bostadsområde med beteckningen A, dvs. ett bostadsområde som är avsett att detaljplaneras. Beteckningen har använts för att beskriva starka serviceområden till vilka största delen av befolkningsökningen visas. Kvevlax tätort har även anvisats som område för service och förvaltning med beteckningen p. En ny friluftsled anvisas längs Kyrö älv och även från Kvevlax till Vasa.

Enligt prognosen i den strategiska generalplanen uppskattas befolkningsökningen i Kvevlaxområdet vara 1 100 invånare fram till 2040. Den största tillväxten riktas sannolikt till Kvevlax by.

18.1.2021

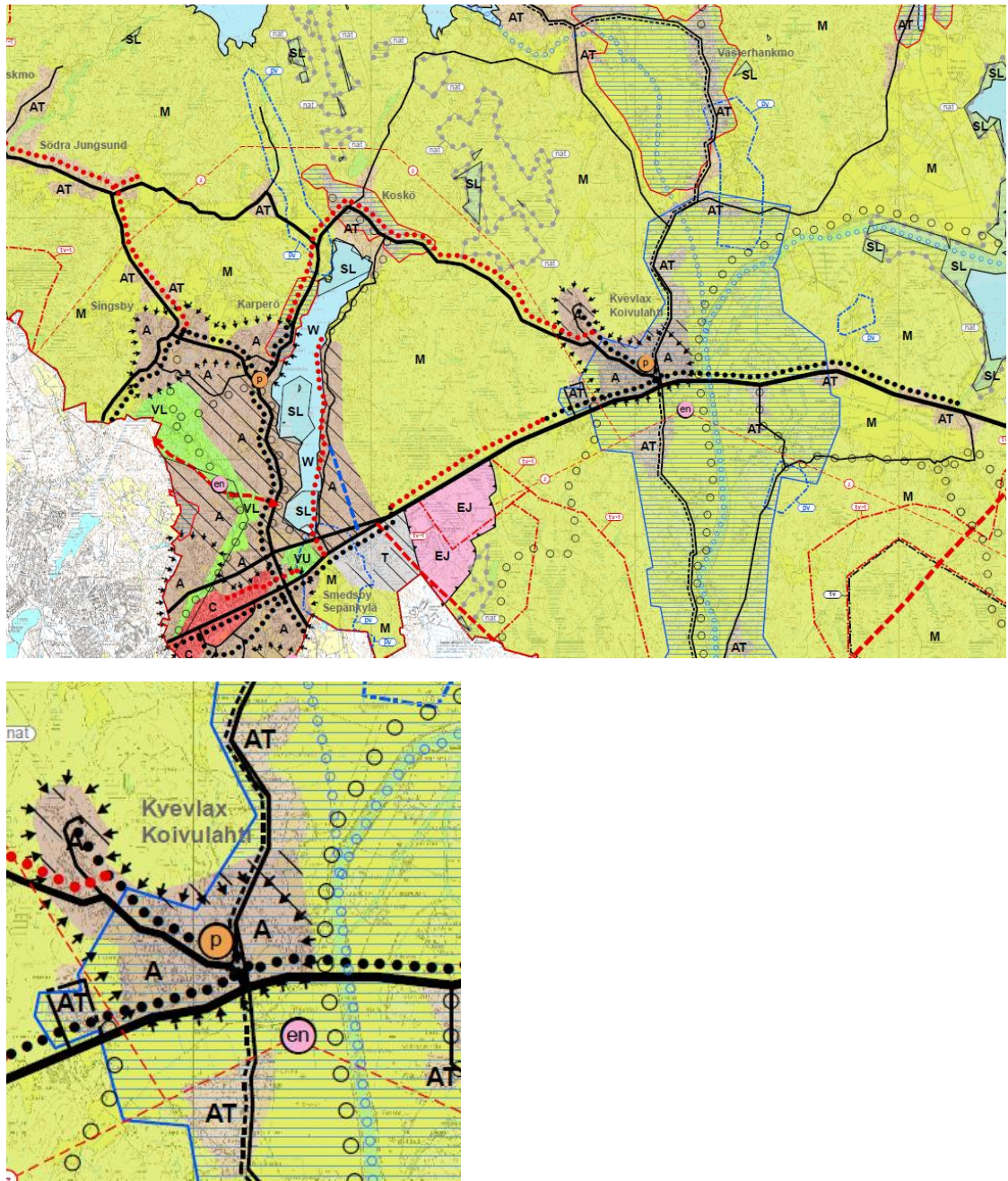


Bild 4. Utdrag ur Korsholms kommuns strategiska generalplan

Det område som nu ska planläggas ingår i delgeneralplanen för Kvevlax som godkändes av kommunfullmäktige 11.11.1999. Delgeneralplanen har utarbetats i enlighet med den gamla lagstiftningen (MBL) och den har ingen omedelbar rättsverkan.

18.1.2021

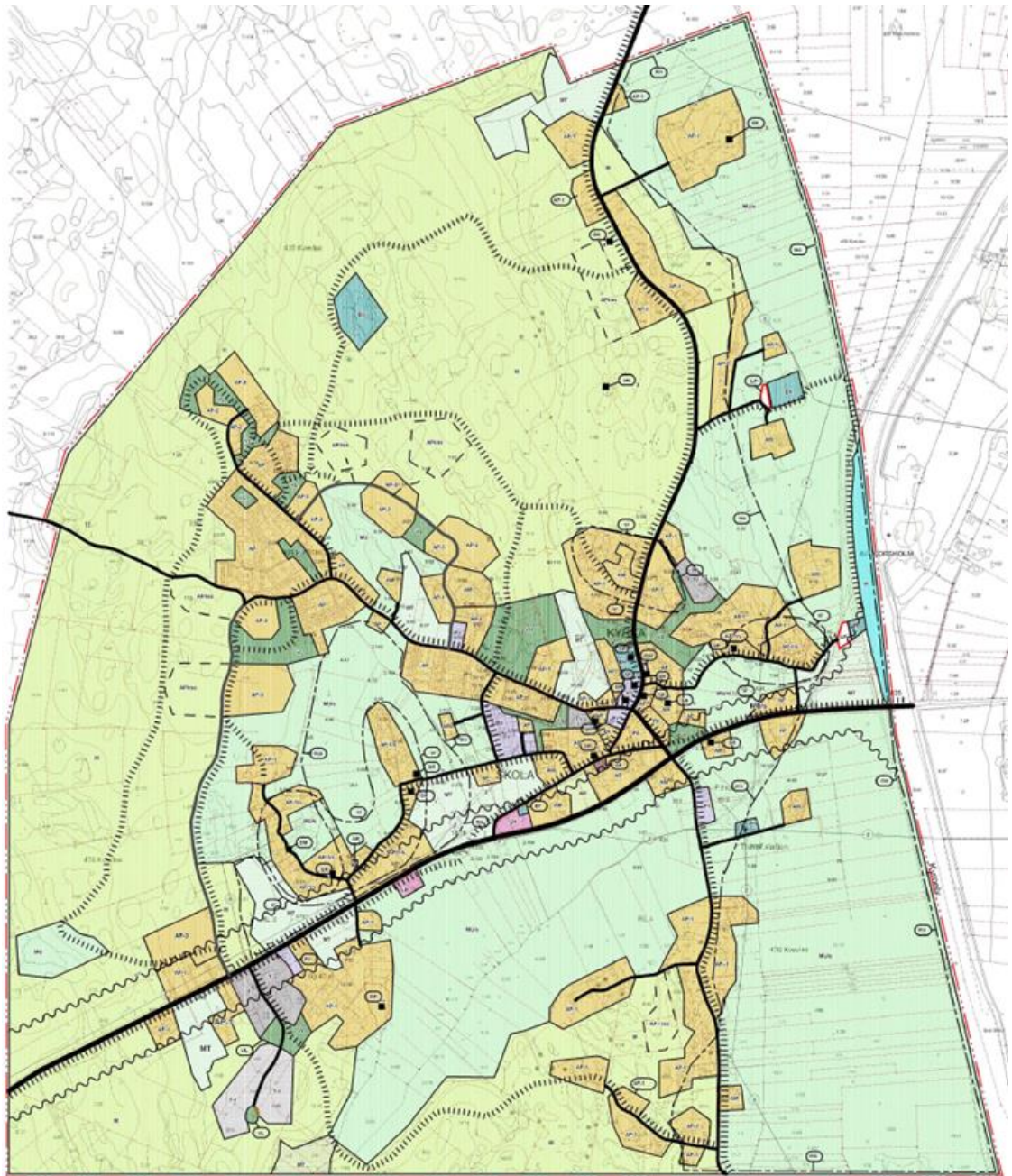
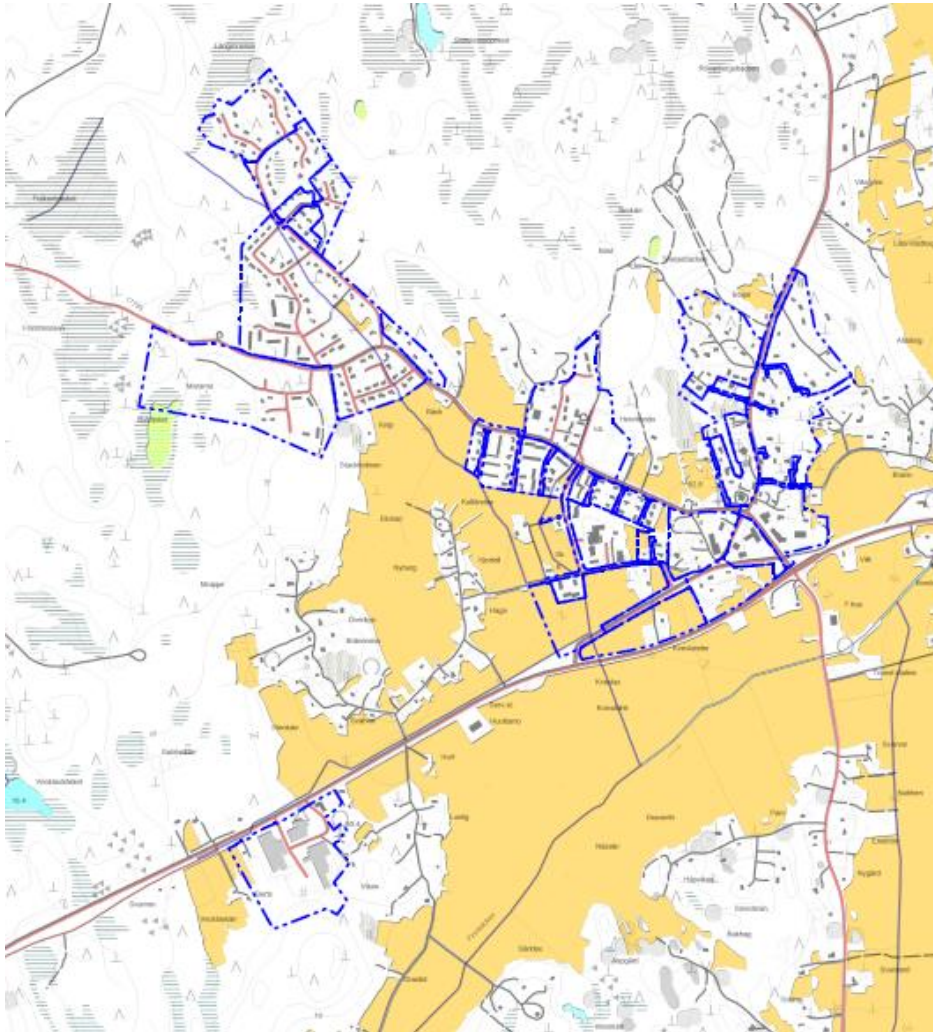


Bild 5. Delgeneralplan för Kvevlax 1999

4.1.4 Detaljplaner

I planeringsområdet är tätortsområdena längs Koskövägen och Kvevlaxvägen till största delen detaljplanerade. Även industriområdet längs Hänninenvägen på den södra sidan av riksvägen är detaljplanerad. De nyaste detaljplanerna är en detaljplan från 2013 som behandlar boende i småhus och grönområden på Mararna och detaljplanen för kvarter 21 från 2014. Detaljplanläggning för skolområdet är under arbete.

18.1.2021

**Bild 6. Detaljplanerade områden i planeringsområdet****Bild 7. Utdrag ur detaljplanen för Mararna från 2013**

18.1.2021

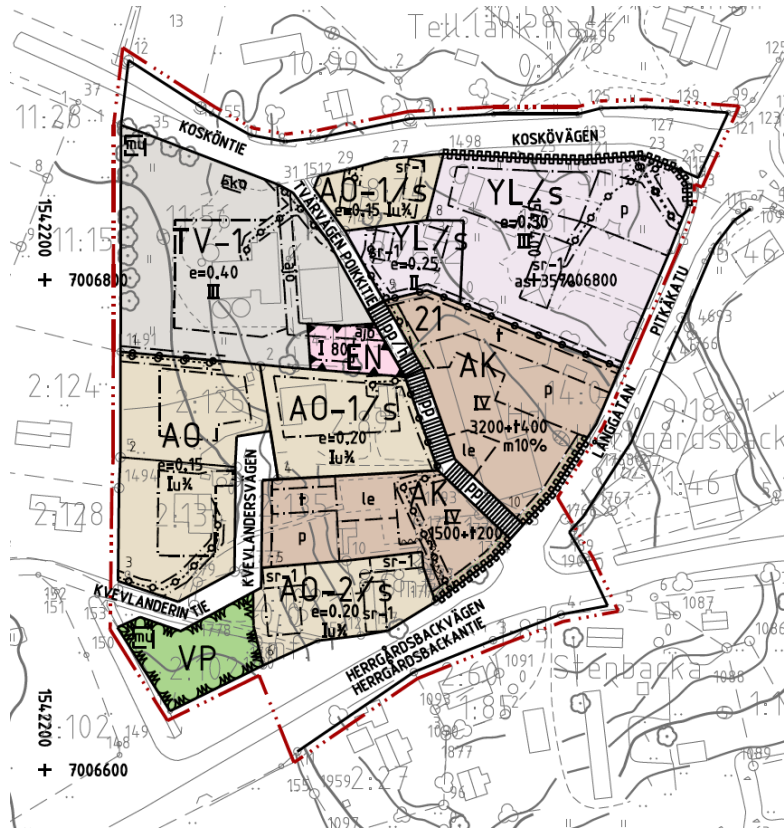


Bild 8. Utdrag ur ändringen av detaljplan för kvarter 21 från 2014

4.2 Korsholms kommuns klimat- och energistrategi 2011–2020

Korsholms kommuns klimat- och energistrategi utarbetades 2011. I strategin framförs bl.a. följande mål:

- Energianvändningen effektiveras med 20 % fram till 2020
- Fastighetsägarna uppmuntras att övergå till förnybar energi
- Klimat- och energifrågor beaktas alltid i planeringen av markanvändningen.
- I samband med att nya bostads- eller företagsområden planeras, utreds alltid möjligheten till gemensam uppvärmning genom att anvisa mark för områdesspecifika värmeanläggningar.
- I glesbebyggda områden uppmuntras till lösningar för fastighetsspecifik självförsörjning i fråga om energi.

4.3 Befolkning och arbetsplatser

Korsholm hade 19 380 invånare i slutet av 2016. Under åren 2010–2016 har befolkningen i Korsholm ökat med 743 invånare (+4%).

Enligt Statistikcentralens rutdatabas (RTTK 2016) bor cirka 1 470 invånare i planeringsområdet. I förhållande till materialet från RTTK 2013 har invånarna i planeringsområdet ökat med cirka 30 invånare och i förhållande till data från år

2010 med ca 100 invånare. Den tätaste befolkningen finns i centrum och i de nyaste detaljplanerade områdena.

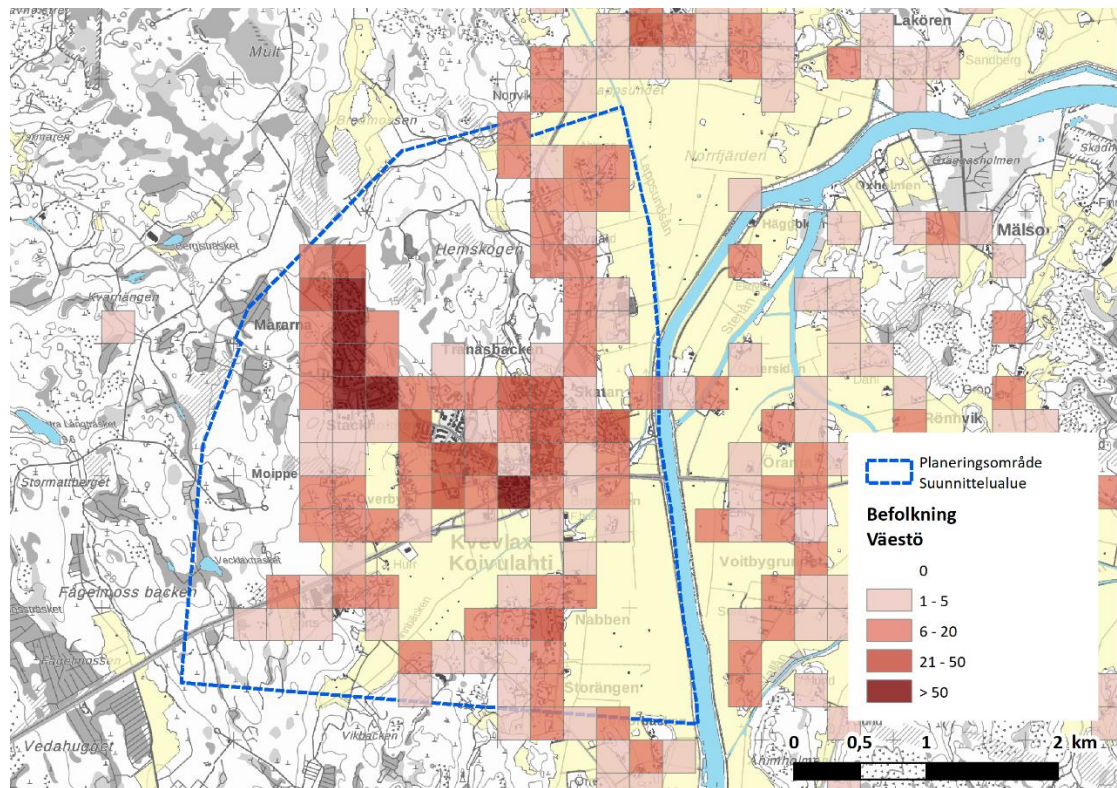


Bild 9. Invånarnas placering i planeringsområdet enligt Statistikcentralens rutdatabas 2016.

I slutet av 2015 fanns det 46 718 arbetsplatser i Vasaregionen. Av dessa fanns 36 638 arbetsplatser i Vasa och 4 964 arbetsplatser i Korsholm. Av arbetsplatserna i Vasaregionen fanns 27 % inom förädlingen och 69 % i andra servicebranscher. Primärproduktionens andel av arbetsplatserna var väldigt liten, endast 3 %. Av arbetsplatserna inom förädlingen fanns största delen inom industrin. Industriarbetsplatsernas andel av alla arbetsplatser var 21 %.

I slutet av 2015 fanns det 44 146 arbetande personer i Vasaregionen. Av dessa bodde 29 014 personer i Vasa och 8 851 personer i Korsholm. I Vasaregionen var 26 % av de arbetande personerna sysselsatta inom förädlingen och 70 % inom servicebranscherna. Andelen personer som arbetade inom primärproduktionen var 3 %. Inom industribranscherna arbetade 20 % av alla arbetande personer i regionen. Arbetsplatssufficiensen (arbetsplatser/arbetande personer) var 106 % i Vasaregionen, 126 % i Vasa och 56 % i Korsholm. I en separat granskning av de olika branscherna var arbetsplatssufficiensen minst 100 % inom alla branscher, med undantag av jord- och skogsbruk och lagringsbranschen.

Enligt Statistikcentralen rutdatabas (RTTK 2016) finns det cirka 360 arbetsplatser i planeringsområdet. Arbetsplatserna ligger i centrum, i industriområdet, på skolan och på daghemmet. Bland bebyggelsen finns några arbetsplatser och i den norra delen av planeringsområdet finns en koncentration av arbetsplatser. I enlighet med rutdatabasen har det inte skett betydande förändringar i mängden arbetsplatser från år 2010.

18.1.2021

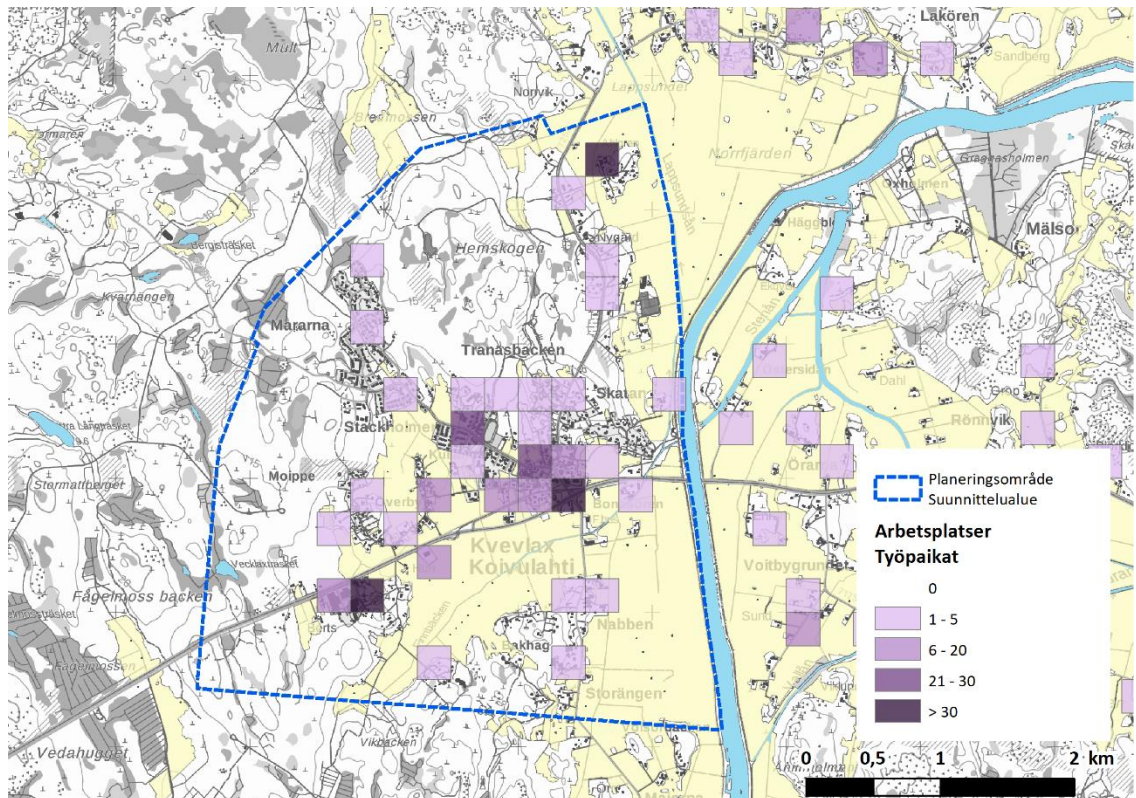


Bild 10. Arbetsplatsernas placering i planeringsområdet enligt Statistikcentralens ruttdatabas 2016.

4.4 Service och rekreation

I Kvevlax byacentrum finns service i form av matbutik, postombud, bank, bageri samt söder om riksvägen mot Vasa även en servicestation. I byn finns även daghem och svenskt lågstadium, bibliotek (filial) samt äldreservice i form av ålderdomshem och dagcentral samt hemservicebyrå.

Ur rekreativ synvinkel finns det en idrottsplan och isrink samt motionsbana och skidspår på vintern. Lokala aktiva upprätthåller även skidspår på vintern. Hemskogen, som är ett enhetligare större skogsområde mellan Kvevlaxvägen och Koskövägen är ett område som frekvent används för rekreation och utevistelse.

4.5 Trafik

4.5.1 Utredningar som berör trafiken

Österbottens trafiksystemplan 2040

Österbottens trafiksystemplan 2040 godkändes av landskapsfullmäktige 12.5.2014. Trafiksystemplanens huvudmål är:

- Att skapa förutsättningar för att samordna markanvändning och trafik i Österbotten
- Att utveckla tillgängligheten och möjligheterna att färdas i Österbotten
- Att förbättra verksamhetsbetingelserna för transporter i Österbotten

18.1.2021

Som en åtgärd med betydelse för landskapets trafiksystem med syfte att förbättra verksamhetsbetingelserna för transporter föreslås ett 1+1 mitträcke längs riksväg 8 på avsnittet Vasa–Karleby och en lättrafikled på avsnittet Stormossen–Kvevlax. Åtgärden skulle förbättra säkerheten för den lokala trafiken och långfärdstrafiken och göra dem smidigare.

Vägnätsplan för Kvevlax

Korsholms kommun och NTM-centralen i Södra Österbotten har utarbetat en vägnätsplan för Kvevlax som blev färdig 2017. Konsult för arbetet var Plaana Oy. I planen undersöktes behoven av att utveckla väg- och gatunätet i Kvevlaxområdet i Korsholms kommun samt åtgärder som krävs för att förbättra riksväg 8 i Kvevlax. I utredningen bedömdes möjligheten att anlägga en ny vägförbindelse från Koskövägen (fv 17795) till riksväg 8. I arbetet ingick planering av vägnätsalternativen och anslutningsarrangemangen, jämförelser av alternativen samt undersökningar av konsekvenserna. Planen har utarbetats som en grundutredning för Kvevlax generalplan med rättsverkan.

I vägnätsplanen föreslås att riksväg 8 förbättras på sin nuvarande plats till en fyrfilig väg med mitträcken och att det byggs en planskild korsning i Kvevlax. Det föreslås att den fyrfiliga vägen ska sluta på den östra sidan av den planskilda korsningen i Kvevlax, varifrån riksvägen fortsätter som en tvåfilig väg över Kyro älv i riktning mot Karleby. För den senare utvecklingen av riksvägen bör man i planläggningen förbereda sig på en fyrfilig väg ända fram till Kyro älv. Dessutom bör man förbereda sig på en parallell vägförbindelse över Kyro älv.

Vid nuvarande Kvevlax centrum föreslås byggande av en underfartsförbindelse med en begränsad höjd. Till den södra sidan av riksvägen mellan den planskilda korsningen och Veikarsvägen (fv 7174) föreslås en ny parallell väg på cirka 150 meters avstånd från riksvägen. Till riksvägen föreslås även en underfartsförbindelse för personbilstrafik och lätt trafik med hållplatsarrangemang på den östra sidan av Kvevlax industriområde.

Utvecklingsåtgärderna för riksväg 8 är anslutna till varandra och de kan inte genomföras separat, med undantag av privata arrangemang. Nya gatuförbindelser kan byggas i etapper i takt med att bostadsbyggandet ökar och den nya detaljplanen för skolområdet genomförs. Innan den planskilda korsningen och andra anslutande trafikarrangemang genomförs kan funktionen av huvudanslutningen i Kvevlax förbättras något genom små åtgärder. I plankorsningen kan det byggas en tilläggsfil för den trafik som anländer från centrumhålllet och svänger mot höger. En något större och effektivare åtgärd är att stafflera den nuvarande fyrgrenade plankorsningen vid riksvägen till två T-anslutningar.

Granskning av utrymmeskrav för rondellösning vid riksväg 8

I samband med arbetet med delgeneralplanen har det vid infomöten och workshops lyfts fram önskemål om alternativa trafiklösningar på riksväg 8, speciellt gällande rondellösningar. I samband med planutkastet har det utförts en granskning av utrymmeskrav för två potentiella rondeller lokaliserade vid riksvägen, en vid korsningen av Veikarsvägen och en vid korsningen av riksvägen och Herrgårdsvägen. I samband med den möjliga noggrannare planeringen av trafiklösningen bör man beakta tunnellsättningar för den lätta trafiken som korsar riksvägen.

18.1.2021

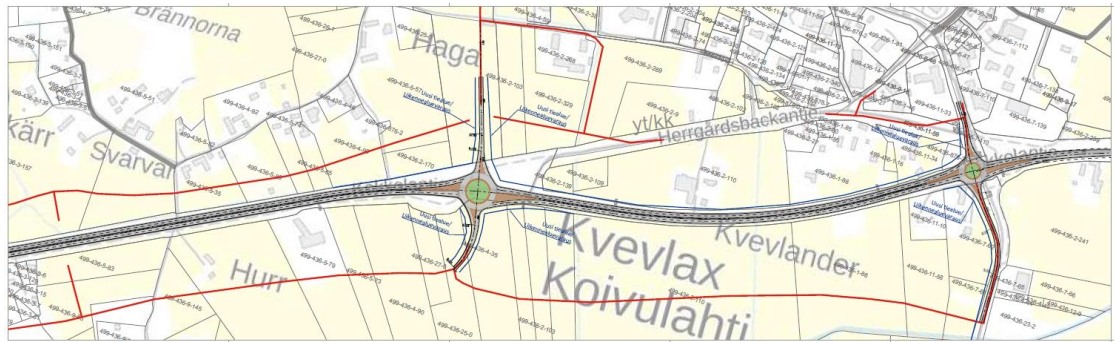


Bild 11. Granskning av utrymmeskrav för rondelllösningar vid riksväg 8.

På planeringsområdet är riksväg 8 en del av landsvägarnas huvudnätverk. På dessa vägar bör man försäkra att långvägstrafiken kan upprätthålla en god och jämn hastighet och hastighetsbegränsningen bör vara minst 80 km/h. Anslutningarna ska vara sådana, att de inte i betydande mån inverkar negativt på trafiken längs med huvudrutten.

Utredning för planskild anslutning för Kvevlax delgeneralplan, FCG 2019

Efter att påseendetiden för delgeneralplanförslaget ansågs det nödvändigt att ta reda på andra alternativ till trafiklösningarna i Kvevlax vägnätsplan (Plaana 2017). FCG agerade som konsult för den nya utredningen för den planskilda anslutningen.

Arbetet granskade trafikinätet för området för Kvevlax delgeneraplan i Korsholm och presenterade en lösning för vägnätet som betjänar olika transportsätt smidigt och säkert. Arbetet undersökte som plats för den planskilda anslutningen den befintliga anslutningen till tätbebyggelsen, dess utrymmesbehov och hur den nya planskilda anslutningen skulle betjäna olika transportsätt. Andra möjliga platser för planskilda korsningen har undersökts i arbetet. I synnerhet har de platser som föreslagits i Kvevlax vägnätsplan (2017) undersökts. Behovet av den nya samlargatan som presenterades i ett tidigare skede har undersökts i arbetet med hänsyn till placeringen av den planskilda anslutningen. Utredningarna undersökte också de förändringarna i det befintliga transportnätet som krävs av den nya markanvändningen.

Den i vägnätsplanen föreslagna planskilda anslutningslösningen

För Kvevlax delgeneraplan föreslås en trafiklösning med en planskildkorsning där tätortens nya huvudanslutning skulle bli placerad vid nuvarande anslutningen från Herrgårdsvägen till riksvägen. Som typ av planskild anslutningen föreslås rombisk-modell med raka ramper där huvudriktningen leds under eller över korsande väg. Den korsande vägens ramper kan förverkligas som droppformade anslutningar.

Placeringen, modellen och lösningen för planskilda anslutningen löses under fortsatta planeringen och dessa påverkas bland annat av resultaten från jordmånsundersökningarna. För specialtransporterna vid Hankmo och Petsmo byar är den bästa lösningen att korsande vägar går över riksvägen.

18.1.2021

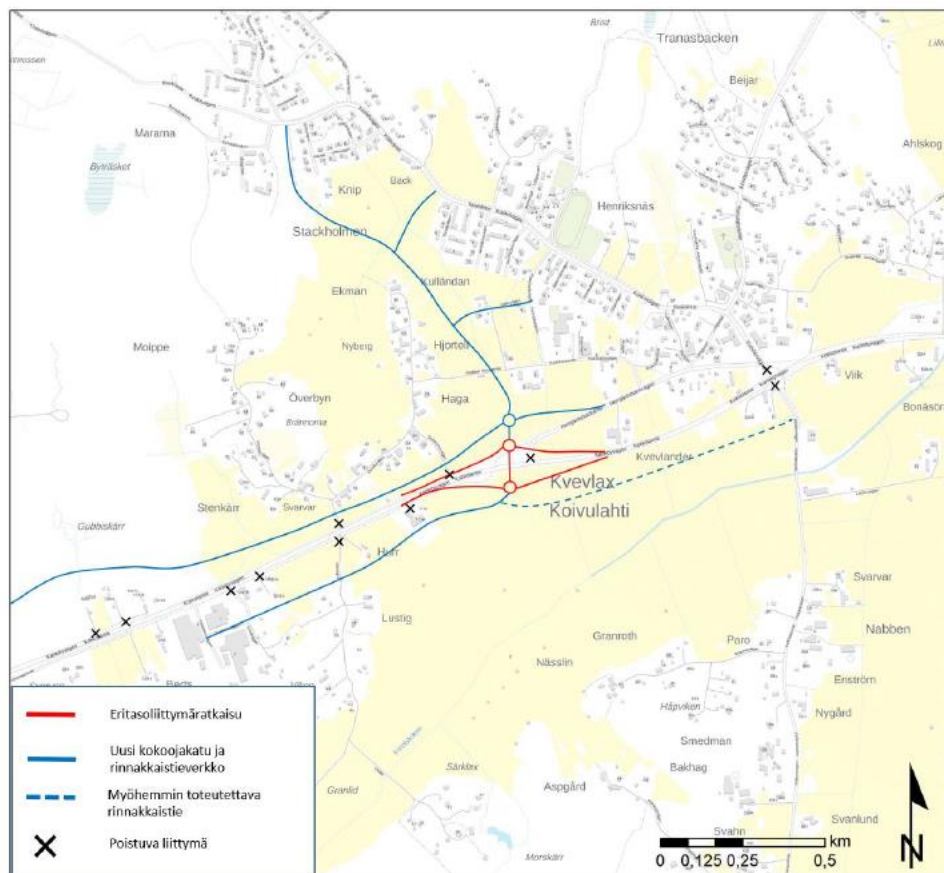


Bild 15. Kvevlax planskilda anslutningslösning.

Situationsplan för Kvevlax planskilda anslutning (FCG 27.3.2020)

För att den nya planskilda anslutningen med tillhörande vägarangemang skulle kunna anvisas tillräckligt noggrant och illustrativt utarbetades en mera specifik områdesreserveringsplan (situationsplan) för anslutningen. Det är meningen att planen skall kunna fungera som botten för detaljplaneringen i närområdet.

Som konsult fungerade FCG. Planen behandlades tillsammans med Korsholms kommun, NTM-centralen och Trafikledsverket under möten som hölls 27.1., 14.2. och 3.3.2020. Efter det sista mötet förtydligade konsulten planen enligt det som hade bestämts under mötet, bild 16.

18.1.2021

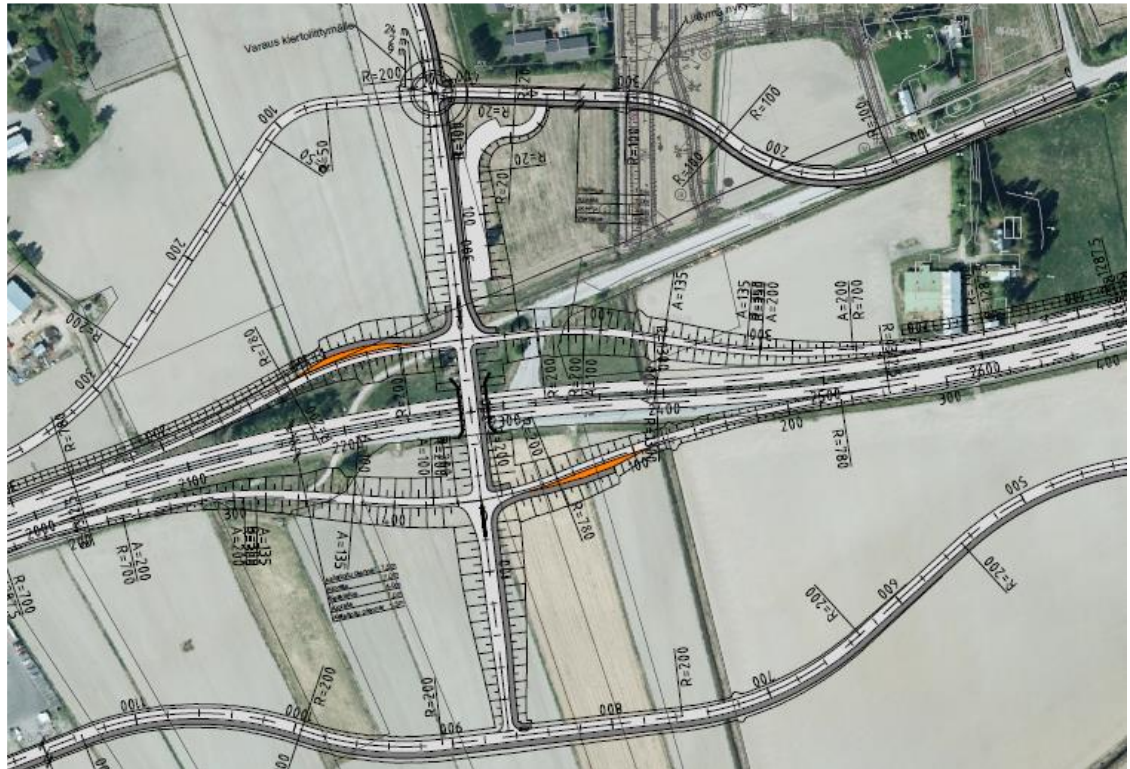


Bild 16. Situationsplan för Kvevlax planskilda anslutning (FCG 27.3.2020)

Trafiksäkerhetsplaner

I trafiksäkerhetsplanen som utarbetats av NTM-centralen i Södra Österbotten 2012 föreslås att det i planeringsområdet byggs ett mitträcke för den 2-filiga vägen på avsnittet rv 8 Fågelberget-Kvevlax 2,3 km.

I Vasaregionens trafiksäkerhetsplan från 2010 föreslås följande åtgärder för planeringsområdet, av vilka en del redan har genomförts:

- Växlande hastighetsbegränsning 60 (eller 70) km/h vid anslutningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen (fv7252) och Veikarsvägen (fv 7174) under rusningstiden (prioritetsklass 1, mest brådskande)
- Sänkning av hastighetsbegränsningen från 50 km/h → till 40 km/h (regional hastighetsbegränsning 40 km/h) längs Koskövägen (fv 17795) på avsnittet Kvevlaxvägen-Danielsvägen (prioritetsklass 1)
- Sänkning av hastighetsbegränsningen från 50 km/h till 40 km/h (regional hastighetsbegränsning 40 km/h) längs Kvevlaxvägen (fv 7252) på avsnittet riksväg 8-kyrkan (prioritetsklass 1)
- Sänkning av hastighetsbegränsningen från 100 km/h → till 80 km/h längs riksväg 8 på avsnittet Kvevlax-Kuni (prioritetsklass 1)
- Sänkning av hastighetsbegränsningen från 100 km/h → till 80 km/h längs riksväg 8 på avsnittet Fågelberget-Vecklaxvägen (prioritetsklass 1)
- Byggande av en cirka 3,1 km lång lättrafikled längs riksväg 8 på avsnittet Stormossen-Kvevlax (prioritetsklass 2 övriga brådskande)

18.1.2021

- Utarbetande av en förbättringsplan för riksväg 8 på avsnittet Smedsby omfartsväg–Veikarsvägen (fv 7174) (eller möjligtvis ända till Vassor): undersöks möjligheter till en 1+1 väg med mitträcke och koncentrerings och kanalisering av anslutningarna på avsnittet + nödvändiga parallella kompletteringar (prioritetsklass 2)
- Byggande av en rondell i anslutningen mellan Kvevlaxvägen (fv 7252), Koskövägen (fv 17795) och Långgatan (prioritetsklass 3)
- Byggande av ca 1,4 km lång lättrafikled längs Veikarsvägen (fv 7174) (prioritetsklass 3)
- Byggande av ca 1,4 km lång lättrafikled vid anslutningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen (fv 7252) och Veikarsvägen (fv 7174) (prioritetsklass 3)

Riksväg 8, förbindelsen Helsingby–Vassor

I utkastet till Österbottens landskapsplan 2040 anvisas en riktgivande eller alternativ vägsträckning Helsingby–Vassor (riksväg 8). För uträkningen av riksväg 8 på avsnittet Helsingby–Vassor utarbetades 1990 en översiktsplan och en bro har byggts över Laihela å i Helsingby enligt denna plan. I översiktsplanen har vägen dragits från anslutningen till Vikby via Helsingby, Veikars och Kuni till den västra sidan av anslutningen till Larvvägen (fv 725) tillbaka till riksväg 8. Översiktsplanen är inte lagkraftig. Vägsträckningen ligger inte i planeringsområdet, men om den genomförs kunde den minska trafiken längs riksväg 8 vid Kvevlax då den långväga trafiken skulle använda den nya förbindelsen.

4.5.2 Väg- och gatunät

Stommen för trafiknätet i planeringsområdet bildas av landsvägarna. Riksväg 8 mellan Åbo och Uleåborg går genom planeringsområdet. Andra landsvägar i planeringsområdet är förbindelsevägarna Koskövägen 17795, Kvevlaxvägen 7252 och Veikarsvägen 7174. Gator i centrum är bl.a. den gamla riksvägen (Herrgårdsbackvägen) samt Funisbackvägen som leder fram till skolan. Lättrafikleder som ansluter till landsvägarna finns längs riksväg 8, Kvevlaxvägen och Koskövägen. I gatunätet finns lätt trafikled bl.a. längs Långgatan.

18.1.2021

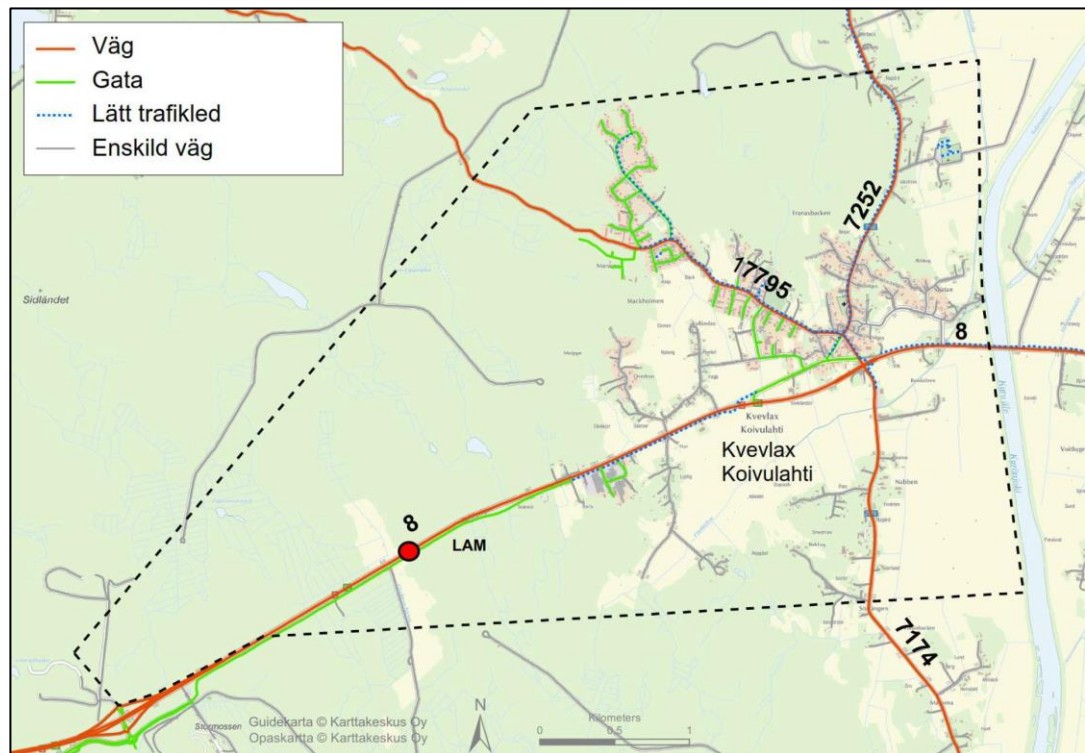


Bild 17. Planeringsområdets väg- och gatunät (Trafiknätplan för Kvevlax 2017).

Hastighetsbegränsningen på riksväg 8 är 100 km/h i den västra delen av planeringsområdet. Vid anslutningen till Kvevlaxvägen är hastighetsbegränsningen 60 km/h och på övriga avsnitt är den 80 km/h. På gatunätet i planeringsområdet tillämpas huvudsakligen en hastighetsbegränsning på 50 km/h. Längs en del av tomtgatorna är hastighetsbegränsningen 40 km/h eller 30 km/h. Hastighetsbegränsningen längs Veikarsvägen (fv 7174) på den södra sidan av riksvägen är 60 km/h. På de förbindelsevägar i planeringsområdet som finns utanför tätortsområdet gäller en hastighetsbegränsning på 80 km/h.

18.1.2021

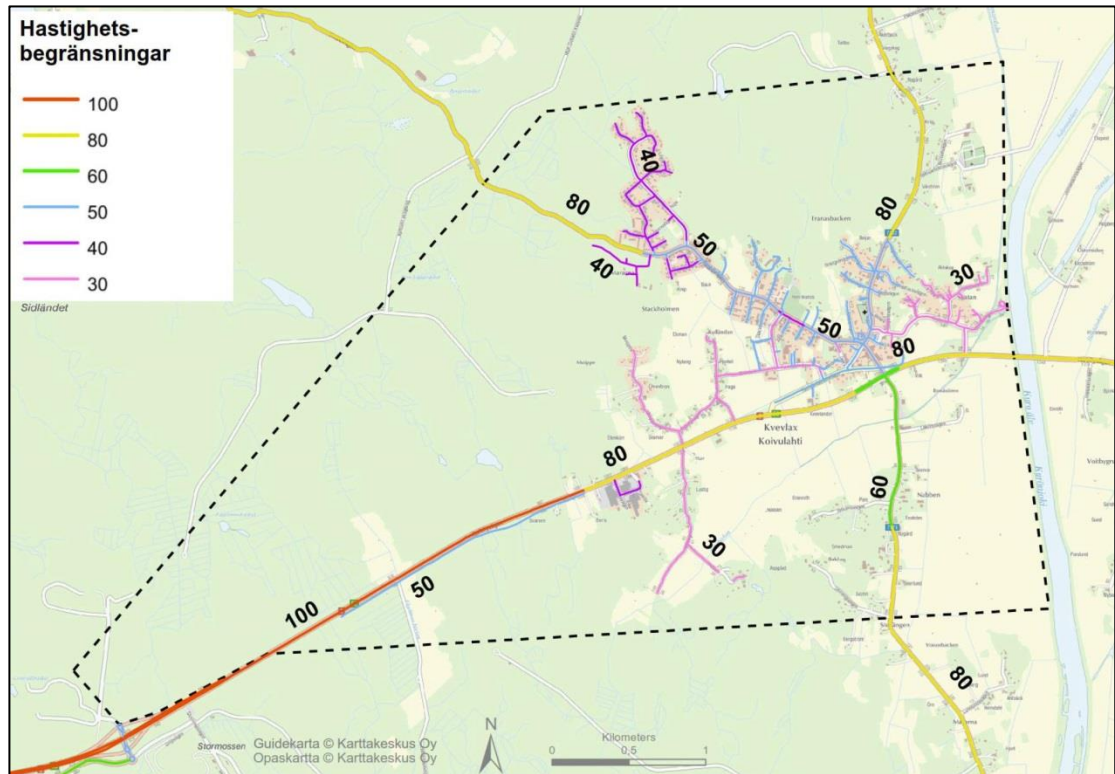


Bild 18. Hastighetsbegränsningarna i väg- och gatunätet 2016 (Vägnätsplan för Kvevlax 2017).

Landsvägarna i planeringsområdet är belagda längs hela vägen. Ett undantag är Koskövägen (fv 17795) som består av en grusväg på det avsnitt som ligger utanför Kvevlax tätort. Gatorna i tätorten är huvudsakligen belagda. Riksväg 8 ingår i vägnätverket för stora specialtransporter (SEKV).

I planeringsområdet finns vägbelysning längs riksväg 8, Kvevlaxvägen (fv 7252) och Veikarsvägen (fv 7174). Längs Koskövägen (fv 17795) finns vägbelysning i tätortsområdet. Även gatunätet i tätorten är huvudsakligen belyst.

Anslutningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen och Veikarsvägen är en kanaliserad fyrgrenskorsning med upphöjda refuger. Svängfiler finns då man svänger till höger och vänster från öst och då man svänger till vänster från väst. I tregrenskorsningen mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen finns ett väjningsutrymme längs riksväg 8 och en svängfil då man svänger till höger från öst. I tregrenskorsningen mellan riksväg 8 och Hänninensvägen finns ett väjningsutrymme längs riksväg 8 och en svängfil då man svänger till höger från väst.

Riksväg 8 Smedsby omfartsväg blev färdig hösten 2014 och har ökat attraktiviteten för områdena på den norra sidan av Vasa. Tack vare den nya vägen flyttades genomfartstrafiken från Smedsby tätort till omfartsvägen.

4.5.3 Trafikmängder och trafikprognos

Enligt Trafikverkets vägregister var den genomsnittliga dygnstrafiken (fordon/dygn) år 2015 längs riksväg 8 från Kvevlax tätort i riktning mot Vasa cirka 9 400 fordon/dygn och cirka 7 200 fordon/dygn från Kvevlax i riktning mot Karleby. Mängden tung trafik på motsvarande avsnitt var 575 fordon/dygn och 505 fordon/dygn. Trafikmängden längs Veikarsvägen (fv 7174) var cirka 425

Bild 19. Den genomsnittliga dygnstrafiken 2016 (fordon/dygn) och trafikprognoserna för det befintliga nätet för åren 2030 och 2040 (fordon/dygn). Källa: Automatiskt beräknade resultat för oktober 2016 och Trafikverkets prognos för vägtrafiken. (Vägnätsplan för Kvevlax 2017)

18.1.2021

Enligt Trafikverkets riksomfattande prognos för vägtrafiken uppskattas personbilstrafiken längs riksväg 8 på avsnittet Vasa–Karleby öka 1,26 gånger fram till 2030 och 1,32 gånger fram till 2040. Ökningskoefficienterna för den tunga trafiken för åren 2030 och 2040 är 1,09 och 1,15.

Ökningskoefficienten för förbindelsevägarnas personbilstrafik i planeringsområdet är 1,14 för år 2030 och 1,20 för år 2040. Koefficienterna för den tunga trafiken är 1,05 och 1,10 för motsvarande år. Trafikprognosen för det befintliga nätet för åren 2030 och 2040 visas på bilden nedan (prognos för basnätet utan ny markanvändning).

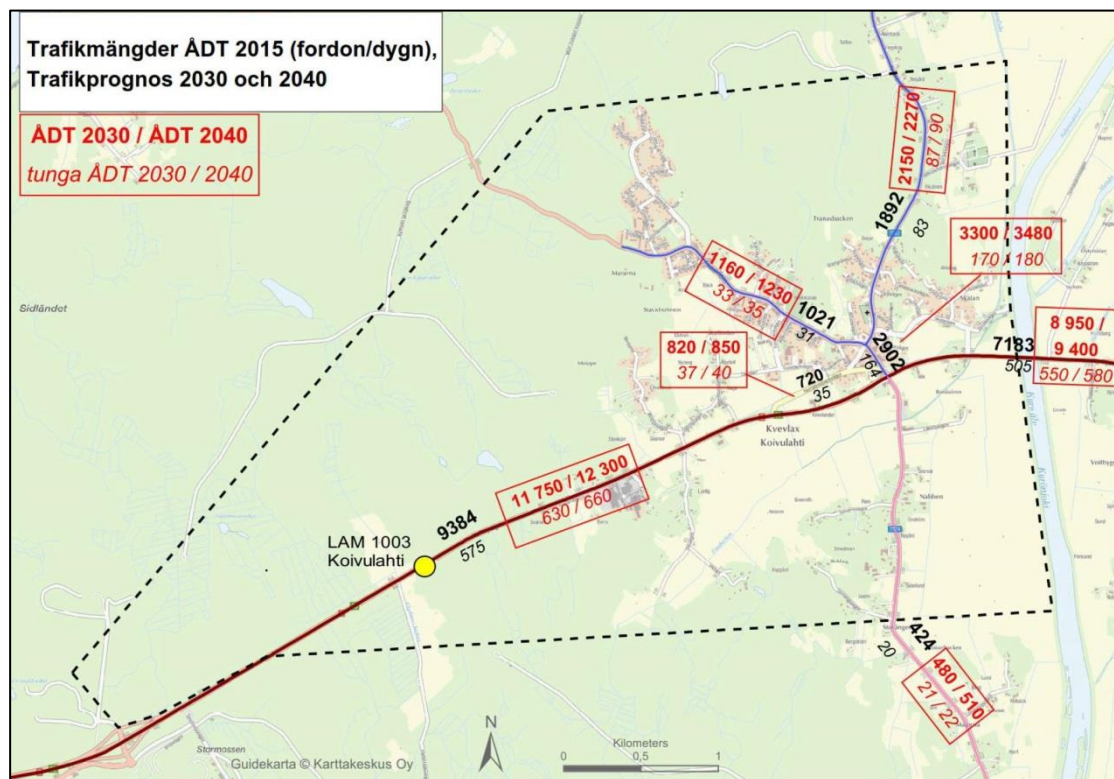


Bild 20. Den genomsnittliga dygnstrafiken 2015 (fordon/dygn) och trafikprognoserna för det befintliga nätet för åren 2030 och 2040 (fordon/dygn). Källa: Vägregistret och Trafikverkets prognos för vägtrafiken. (Vägnätsplan för Kevlax 2017)

4.5.4 Trafiksäkerhet

Under åren 2011–2015 (5 år) har det inträffat sammanlagt 46 trafikolyckor som kommit till polisens kännedom. Största delen (76 %) av olyckorna har skett längs riksväg 8. Under granskningsperioden har det inträffat en olycka i gatunätet och resten av olyckorna har inträffat i landsvägsnätet av lägre klass. En del av de olyckor som registrerats för landsvägsnätet har inträffat i en korsning mellan en landsväg och en gata.

Den mest allmänna olycksklassen har varit singelolyckor (15 st., 33 % av alla olyckor). Den näst vanligaste olyckan är älgolyckor (11 st., 24 % av alla olyckor). Under 5 år har det inträffat 6 st. olyckor som lett till personskador (13 % av alla olyckor). Inte en enda av olyckorna har lett till död.

18.1.2021

Olycksanhopningar finns på riksväg 8 på den västra sidan av Överby, vid korsningen mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen samt i fyrgrensanslutningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen och Veikarsvägen.

Längs riksväg 8 på den västra sidan av Överby har det inträffat 24 olyckor av vilka 14 har varit djurolyckor (11 älg- och 3 hjortolyckor). Av olyckorna har 6 varit avkörningar, 1 en mötesolycka, 2 påkörning bakifrån och 1 en annan olycka. I en av påkörningarna bakifrån var den ena parten en moped och olyckan ledde till personskador.

Under åren 2011–2015 har det inträffat fyra olyckor i korsningen mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen. Av dessa var två avsvängningsolyckor, en olycka en avkörning från vägen i en korsning och en olycka en påkörning bakifrån. Av olyckorna har två lett till personskador. I fyrgrenskorsningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen och Veikarsvägen har det skett tre korsningsolyckor. Dessa olyckor har inte lett till personskador.

År 2015 uppfördes ett viltstängsel i den västra delen av planeringsområdet. Tack vare viltstängslet kan djurolyckorna längs riksvägen förväntas minska i fortsättningen.

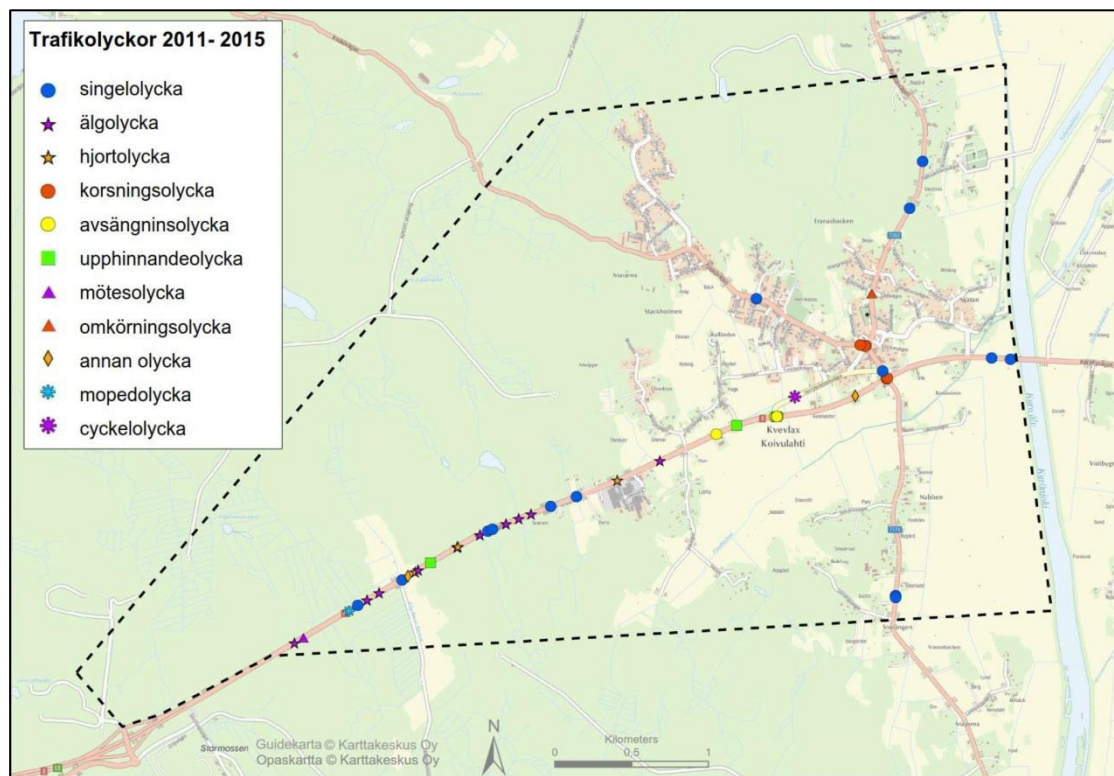


Bild 21. Olyckor som inträffat i planeringsområdet under åren 2011–2015 och deras klassificering. Källa: Polisens olycksregister. (Vägnätsplan för Kvevlax 2017)

4.5.5 Trafikens funktion

Enligt trafiknätsplanen för Kvevlax 2017 upplevs trafikförbindelserna vara ett hinder för utvecklingen av markanvändningen. Till exempel upplevs svängningar till vänster i riktning mot Karleby som ett problem i huvudkorsningen mellan Kvevlaxvägen och riksväg 8 under den livligaste kvällstrafiktimmen. Under denna tid är biltrafiken som svänger till vänster i korsningen tvungen att vänta länge.

18.1.2021

Även i andra anslutningar till riksväg 8 kan det vara besvärligt att ansluta från sidovägarna till trafikströmmen längs riksvägen under den livligaste kvällstimmen.

Vid servicestationen längs riksväg 8 finns två tomtanslutningar som ligger väldigt nära varandra, vilket kan försämra trafikens smidighet och trafiksäkerheten i anslutningarna.

4.5.6 Gång- och cykeltrafiken i nuläget

Gång- och cykellederna i planeringsområdet ligger huvudsakligen längs landsvägarna. I korsningen mellan riksväg 8 och Kvevlaxvägen samt i närheten av korsningen mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen finns underfarter för lätt trafik under riksväg 8. Längs riksväg 8 finns en lätttrafikled österut från anslutningen till Kvevlaxvägen mot Kuni. Det finns också en lätttrafikled längs riksväg 8 från Herrgårdsbackvägen till Kvevlax industriområde. Därifrån fortsätter gång- och cykelleden längs parallellvägen Stormossen–Kvevlax längs riksväg 8 och den gamla riksvägen som ändrats till gata. Längs Kvevlaxvägen finns en lätttrafikled från riksväg 8 till den norra sidan av planeringsområdet ända fram till korsningen till Petsmovägen. Längs Kvevlaxvägen finns en lätttrafikled från Kvevlaxvägen till Porsvägens anslutning. Längs Veikarsvägen finns ett kort lätttrafikledsavsnitt som börjar från underfarten till riksväg 8. Längs gatunätet finns det lätttrafikleder längs Långgatan och Ljungvägen samt mellan en del gator. Lätttrafiklederna visas på bilden över väg- och gatunätet.

4.5.7 Kollektivtrafiken i nuläget

I planeringsområdet trafikerar bussar längs riksväg 8 mellan Vasa och Korsholm/Vörå/Jakobstad/Karleby/Uleåborg. Längs riksväg 8 över planeringsområdet trafikerar sammanlagt cirka 9–10 bussturer i båda riktningarna. Några av bussturerna mellan Vasa och Vörå trafikerar också längs Herrgårdsbackvägen via Kvevlax centrum. Dessutom trafikerar bussturer mellan Vasa och Hankmo i Korsholm via Kvevlax centrum. I Kvevlaxområdet trafikerar även Korsholms byabuss.

Längs riksväg 8 i planeringsområdet finns tre par busshållplatser. Hållplatserna finns i närheten av Kvevlax centrum i korsningen mellan riksväg 8, Kvevlaxvägen och Veikarsvägen, i korsningen mellan riksväg 8 och Överbyvägen samt i korsningen mellan riksväg 8 och Vecklaxvägen. I Kvevlax centrum finns busshållplatser längs Herrgårdsbackvägen. Busshållplatser finns även längs Kvevlaxvägen, Koskövägen och Veikarsvägen.

18.1.2021



Bild 22. Busshållplatserna i Kvevlaxområdet. (Paikkatietoikkuna 2018)

Enligt en rapport om servicenivån för kollektivtrafiken i Österbotten och Mellersta Österbotten (fi. Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan joukkoliikenteen palvelutasomääritys – Palvelutasosuunnitelma, NTM-centralens rapporter 91/2013) är servicenivån för kollektivtrafiken mellan Smedsby i Korsholm och Vasa attraktiv under vardagar på vintern. Smedsby är emellertid en del av lokaltrafikområdet för Vasa, vilket Kvevlax inte hör till och således är kollektivtrafikens servicenivå sämre i Kvevlax än i Vasa.

4.6 Markägoförhållanden

På planeringsområdet finns både privatägd mark samt av kommunen ägda områden. Kommunens markägo har anvisats i kartan nedan.

18.1.2021

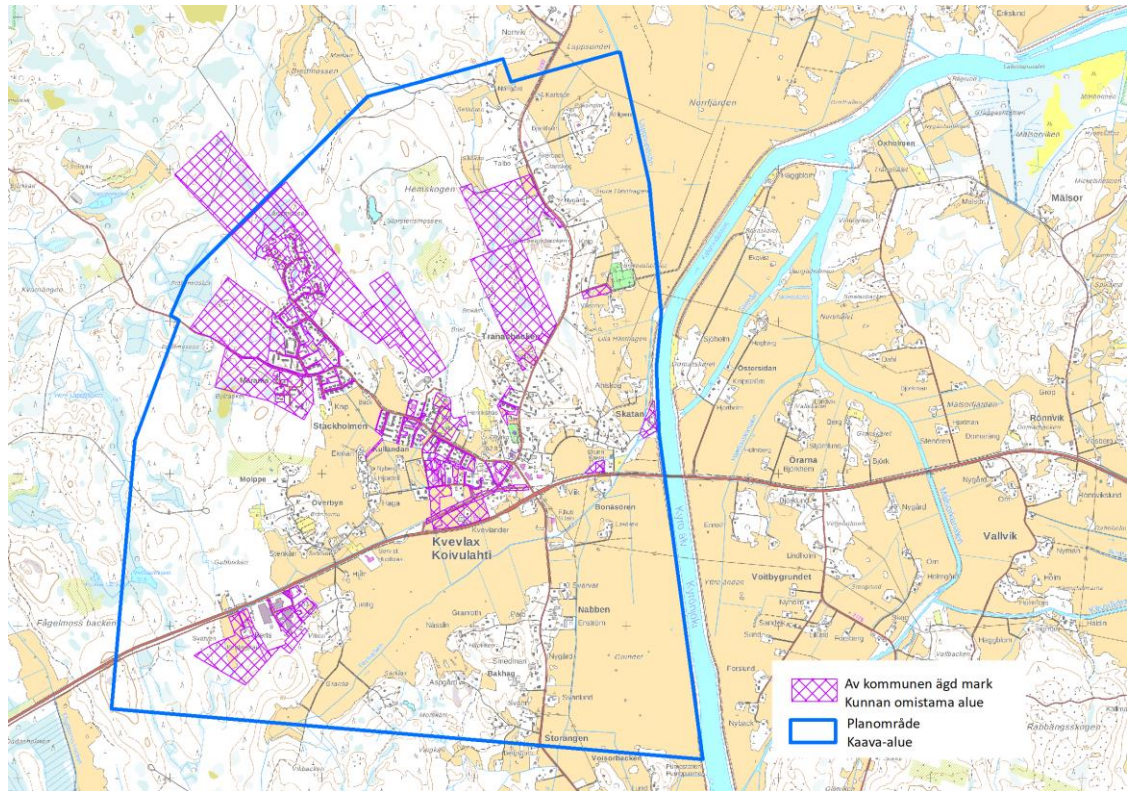


Bild 23. Kommunens markägo har betecknats med lila på kartan.

4.7 Byggd miljö

Planeringsområdets byggnadsbestånd består huvudsakligen av bostadsbyggnader. Enligt statistikcentralens rutdatabas finns det ca 600 byggnader i området, varav ca. 470 är bostadsbyggnader. Övriga byggnader finns det ca. 120 st. och under 20 fritidsbostäder.

4.8 Samhällsteknik

Vattentjänstnätverk

Korsholms kommuns vattentjänstverk ansvarar för kommunens vatten- och avloppstjänster samt för planeringen och utbyggnaden av vattentjänsterna.

På planområdet finns vattentjänstnätverket utbyggt på de nuvarande byggda områdena. Stomvattenledningen, 160 PE, löper längs med Karlebyvägen och fortsätter norrut till Lappsund och österut mot Kyrö älv. Från denna stomvattenledning leds vattnet med mindre ledningar till de bebyggda områdena. Det nuvarande avloppsnätverket omfattar de bebyggda områdena på planområdet med undantag av Bakhag-Nabben-området söder om Karlebyvägen samt bosättningen längs med Kvevlaxvägen mot Lappsundhålet. Avloppsnätverket har förverkligats som självfall- och tryckavlopp. I Kvevlax vid Skatan finns ett litet avloppsvattenreningsverk där man behandlar områdets avfallsvatten. Det renade vattnet släpps ut i Kyrö älv. I området finns det endast lite dagvattennätverk vid några gator.

18.1.2021

Fjärrvärme och el

Det finns endast lite fjärrvärmenätverk på planområdet. Fjärrvärmenätverket ägs av Kvevlax värmeservice AB.

Vasa Elektriska Ab ansvarar för leverans av el och energi till området. Elnätverket i området har förverkligats med både jordkabel och luftledningar. På området pågår ett flertal större jordkabelprojekt i samband med vilka man ersätter luftledningarna med jordkabel.

4.9 Natur

4.9.1 Naturutredning

Naturutredningen för Kvevlax generalplaneområde har utarbetats med en sådan noggrannhet som förutsätts av en generalplan för att kunna bedöma planens konsekvenser för naturen. I naturutredningen undersöks i synnerhet utrotningshotade naturtyper, utrotningshotade arter och arter som ingår i habitatdirektivets bilaga IV. Sommaren 2017 utreddes naturens drag, naturtyper, vegetation, fågelbestånd samt förekomsten av fladdermöss, flygekorre och groddjur som terrängarbete i området för generalplanen. Utredningen har gjorts av Terhi Ala-Risku från TMI Pohjanmaan luontotieto.

4.9.2 Vegetations- och naturtyper

Generalplaneområdets skogar domineras av blandskog av tall och gran. De är färska moskogor men skiljer sig inte mycket från de tämligen torra skogarna. I undervegetationen förekommer förutom blåbär och lingon endast kruståtel i större mängder. Lövträd finns praktiskt taget inte alls i skogar som uppnått föryngringsåldern. Torra skogar av ljungtyp förekommer på små områden framför allt på Rövarbergsbackens bergskullar. Kala berghällar finns även här endast på mycket små områden. Skogarna i generalplaneområdet är lättframkomliga och i dem finns ett väl använt nätverk av stigar.

Slybevuxna åkerkanter och övergivna små fält omges av lundartade skogar och friska lundar. Trädbeståndet i lundarna av harsyra-ekorrhärdstyp vid åkerkanterna består av gammal granskog med inslag av grova aspar. I artbeståndet i dessa grandominerade kantskogor ingår så gott som alltid flygekorre. På kanterna av åkerfälten finns även smala, steniga lundar med ett talldominerat trädbestånd med inslag av asp samt hägg och lönn i underväxten. På generalplaneområdet finns även några fuktiga lundar av rödbläratyp. I det lövträdsdominerade, ofta planterade och vårdade trädbeståndet finns inslag av gammal gråal. Lundskogarnas vegetation är blygsam. De enda egentliga lundväxterna är måbär, majbräken, rödblär, brännässla, ormbär och nejlikrot.

Det finns rikligt med odikade små myrar på generalplaneområdet. Myrarna med mäktigt torvlager är tuvulls-tallmossar och ris-tallmossar. De smala kärrsvackorna består mestadels av starr-skogskärr och hjortrongrankärr. Andra skogskärrstyper som förekommer på mindre ytor är ormbunkskärr, skogsfräken-grankärr, blåbärsgrankärr och källrika skogskärr. De längsta skogskärrssvackorna är cirka en kilometer långa och sträcker sig över flera gårdar. Fattigkärren på generalplaneområdet består framför allt av små starr-fattigkärr.

Traditionslandskapet som uppstått av det gamla jordbruket har bevarats representativt längs Överby bygata, där vägen och ängen längs den kantas av massiva stenmurar. En annan omfattande betesmark är Henriksnäs äng i centrum

18.1.2021

av Kvevlax som även markerats på grundkartan. Det har sträckt sig som skogsbetesmark upp på Tranasbackens sluttningar. Denna betesmark har stått oanvänd länge och håller nu på att växa igen.

4.9.3 Beaktansvärda arter

Fladdermus

Till generalplaneområdets fladdermusarter hör enligt uppgjord kartläggning nordisk fladdermus, mustaschfladdermusarterna samt brunlångöra. Nordisk fladdermus observerades nästan enbart i Kvevlax centrum, där sammanlagt under 10 exemplar sågs flyga i juli. I centrum och på Tranasbacken finns gott om potentiella byggnader med daggömsställen för nordiska fladdermöss och gårdar som lämpar sig som jaktplatser. Fladdermössen sågs inte gå in i någon av dessa byggnader. Utanför centrum observerades enstaka nordfladdermöss framför allt i närheten av några tegelhus.

Mustaschfladdermöss förekommer endast i enhetliga uppvuxna barrskogar. I dessa skogar håller sig mörkret kvar många timmar under nätterna redan i slutet av juli. Flest fladdermöss hördes i den gamla skogen vid Byträsket (totalt högst 8 exemplar). I denna skog finns inga ihåliga träd. Väster om Långmossens småhusområde finns gammal skog och i den sågs tre exemplar flyga precis innan soluppgången i närheten av en ihålig asp. Fladdermössen sågs inte gå in i hålet.

Fladdermusen brunlångöra hördes i början av september i lundskogen bredvid idrottsplan, där det växer tre stora ekar. 1–2 exemplar flög mellan ekarna och toppen av en nästan en meter tjock gran. Brunlångöra är en typisk art i kulturmiljöer med planterade ädla lövträd. På generalplaneområdet finns gott om lämpliga livsmiljöer för brunlångöra på gårdar med bl.a. stora lönnar samt lundar vid åkerkanterna med stora aspar och granar. Till skillnad från mustaschfladdermössen undviker den inte bebodda, öppna eller upplysta områden.

Flygekorre

Flygekorren är en ganska vanlig art på generalplaneområdet. Spår av flygekorre observerades i sammanlagt 21 skogsbestånd. Tio skogsbestånd konstaterades bebos regelbundet av flygekorre. På dessa s.k. kärnområden för flygekorrehonor finns flygekorrens boträd. Ihåliga träd som används av flygekorre hittades i fyra skogsbestånd. Alla kärnområden är små (0,2–0,9 ha) och består av grupper av grova granar (diameter 30–50 cm). De gränsar till före detta åkrar eller bäckar med stora aspar eller alar. Förekomsten av dessa måltidsträd i närheten av boträdet är viktig och spår av flygekorre observerades även vid roten av dessa.

4.9.4 Fåglar

Beaktansvärda fågelarter förekommer i enhetliga skogar som uppnått föryngringsåldern, å andra sidan i tätbebyggda småhusområden och på lantbruksenheternas gårdar. Fåtaliga arter i gamla barrskogar är korp, spillkråka, tretåig hackspett, domherre (VU), tofsmes (VU), svartmes och trädkrypare. På gårdar häckade ett fåtal turkduvor (EN), göktyta, rödstjärt, stenskvätta och hämpling. Av turkduvan som klassificeras som en akut hotad art häckade åtminstone 5–6 par i trädgårdar på Långmossens och Tranasbackens småhusområden och i de närliggande skogarna.

18.1.2021

Intressanta områden med tanke på fågelbeståndet är gammelskogarna vid Byträsket samt Överby bygata och Brännornas traditionslandskap. I skogen observerades även en tretåig hackspett, men dess bo eller kull gick inte att finna. I det variationsrika landskapet i Överby häckade bl.a. göktyta, rödstjärt och hämpling. Myren väster om Hemskogens stenbrott är beaktansvärd som spelplats för orre. På denna spelplats hördes visserligen bara 1–2 tuppar. Vissa år har orren haft en spelplats även vid Byträsket.

Åkerfältet vid Kyröälv söder om riksväg 8 kan anses vara en viktig rastplats för stora flyttfåglar.

4.9.5 Natura- och skyddsområden

Inom planområdet finns inte Natura 2000-områden, privat ägda eller statens naturskyddsområden. Det närmaste Natura 2000-området är Sidlänget Natura 2000, som är beläget på ett avstånd av ca 2 km från planområdet mot nordväst.

4.9.6 Grundvatten

I planeringsområdet finns inga grundvattenområden som är viktiga med tanke på vattenförsörjningen.

4.9.7 Dagvatten och översvänningsområden

Dagvatten och översvämning- har behandlats i den skilda dagvattenutredning för Kvevlax (Kvevlax delgeneralplans dagvattenutredning 18.5.2020). En noggrannare dagvattenplan för området är under uppgörelse under 2020.

På planeringsområdet rinner dagvattnet huvudsakligen mot Lappsunds å. I planområdets västra del går huvudvattendelaren i en nordost-sydostlig riktning. Huvudvattendelarens dagvatten i norr sjunker ner längs med Liksorbäcken mot Lappsunds å och därefter vidare mot havet. De västra dagvattnen sjunker mot Karperösjö. Huvudvattendelarens östra och sydliga dagvatten sjunker till Finnbäcken diket och därifrån vidare mot Lappsunds å. Lappsunds å är en tidigare gren av Kyrö älv och de är i nuläget länkade till varande med ett litet rör (O.Kärnä. 2011 Pintavesien tila ja kunnostustarve Mustasaaren ja Vöyrin rannikkoalueilla).

Översvänningsområden har utretts från Finlands miljöcentrals material (Översvänningskartor, källa: SYKE) I östra kanten av planeringsområdet framkommer havsöversvämning med en frekvens på 1/100a. På området framkommer också dagvattenöversvämningar med en frekvens på 1/100a. I avrinningsområdeskartan nedan har vattendelare, flödesvägar samt havsöversvänningsområden anvisats.

18.1.2021

4.10 Miljöstörningar

4.10.1 Buller

I samband med uppgörande av delgeneralplanen har det uppgjorts en bullermodellering för planområdets större vägar. Utredningen grundade sig på trafikprognoserna för 2040. I modelleringen har man beaktat de nuvarande hastigheterna på vägarna. Kartan nedan presenterar dagsvärden för buller i den modellerade situationen. Med gul färg visas områden där bullernivåerna överskrider 55 dB.

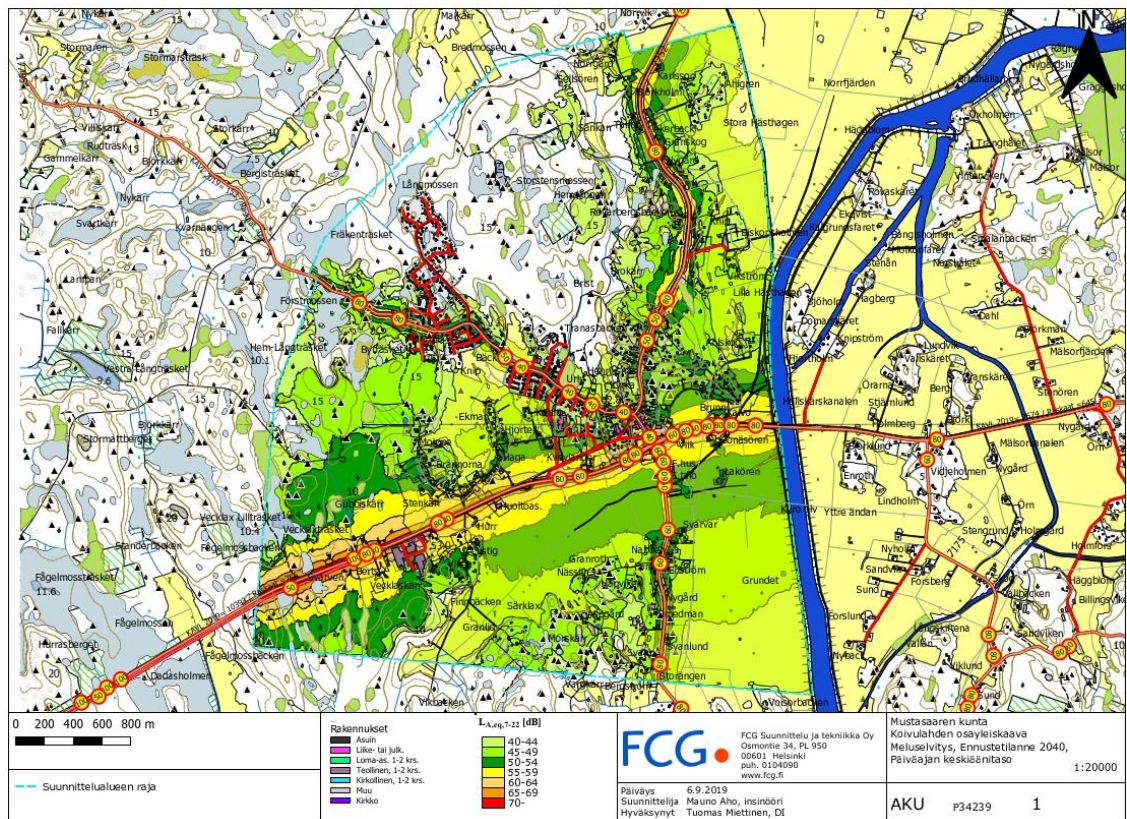
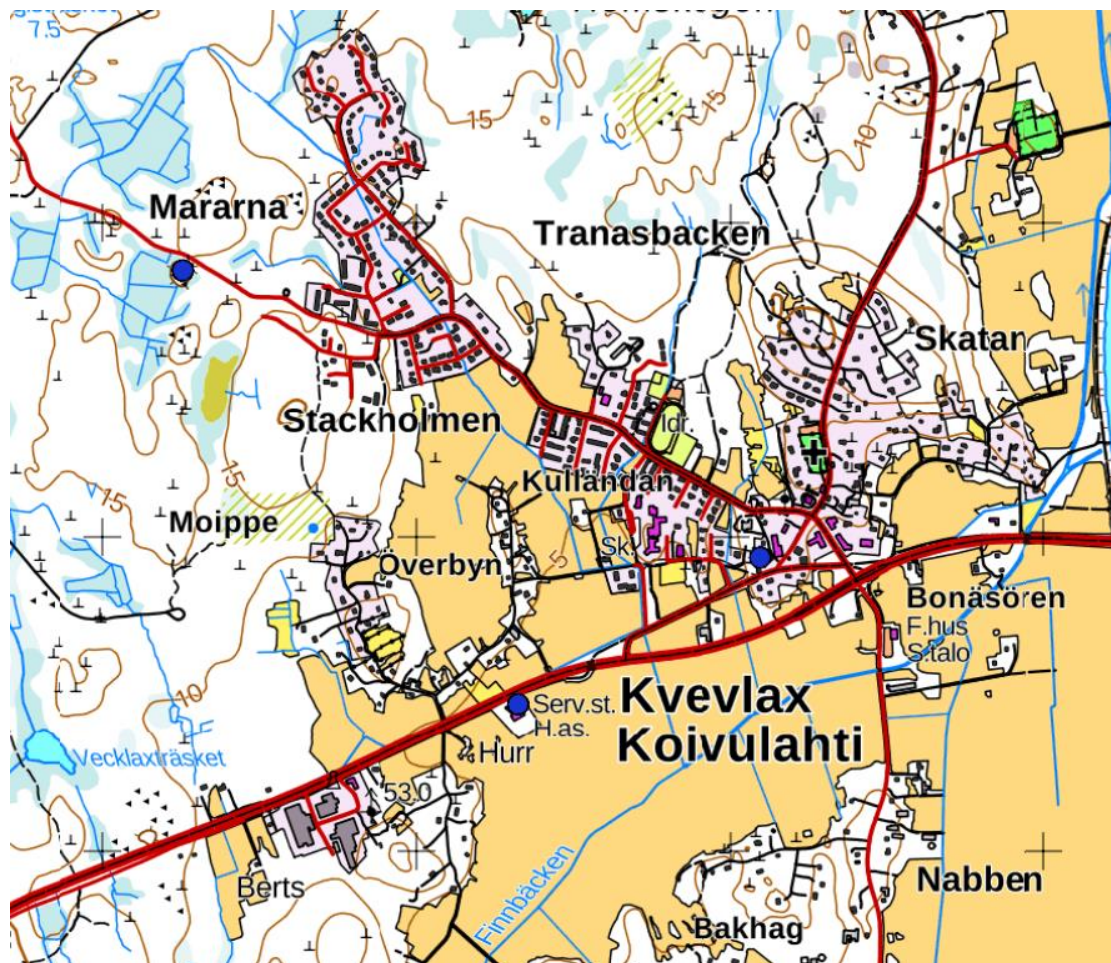


Bild 25. Bullermodellering för trafikprognos 2040 dagstid.

4.10.2 Markens tillstånd

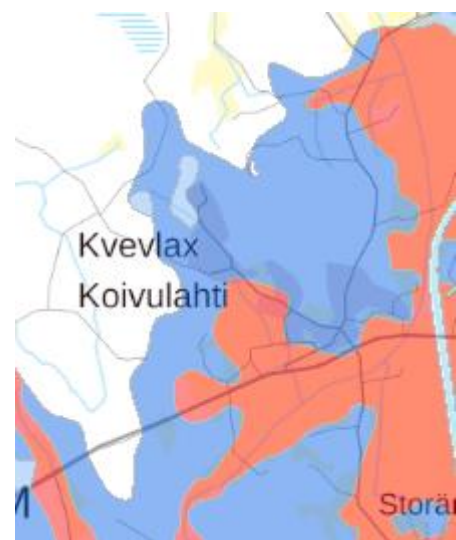
I det riksomfattande Datasystemet för markens tillstånd (MATTI) finns det uppgifter om områden där skadliga ämnen kan ha hamnat i marken, vars tillstånd är utrett eller som redan är sanerade. Enligt datasystemet finns det tre objekt inom planområdet som finns med i systemet. Noggrannare uppgifter gällande objekten fås av NTM-centralens MATTI-ansvariga.

18.1.2021

**Bild 26. Utdrag ur MATTI-tjänsten.**

4.10.3 Sura sulfatjordar

Sura sulfatjordar påträffas i de kustområden som ligger under Litorinahavets högsta kustlinje. Surheten i de sura sulfatjordarna orsakas av järnsulfidhaltiga avlagringar i jordmånen. När dessa blottläggs eller kommer i kontakt med syre i samband med torrläggning, inleds en oxidationsprocess. Produkterna av denna oxidationsprocess syns i jordmånen som röd- eller guldbruna skikt eller rostfläckar. Det vatten som urlakas via dessa jordar är ytterst surt och har en hög halt av lösta metaller och utgör därför ett allvarligt hot mot vattenorganismer och orsakar omfattande skador på fiskbestånden. (Skogsvård på sura sulfatjordar, LUKE 2016). I GTKs preliminära tolkningskarta har områden med högre sannolikhet för förekomst av sura sulfatjordar betecknats med rött.

**Bild 27. Sura sulfatjordar (GTK).**

18.1.2021

4.11 Kulturmiljö

Utredningen av kulturmiljön i området för delgeneralplanen för Kvevlax har gjorts av landskapsplanerare Riikka Jaakkola under år 2017. I arbetet undersöktes områdets utvecklingshistoria och även en byggnadsinventering gjordes. Inventeringen omfattar 125 objekt. Objektens värden har klassificerats tillsammans med Österbottens museum och planläggnings- och byggnadsmyndigheterna på Korsholms kommun.

4.11.1 Bygda kulturmiljöer av riksintresse RKY

Stengärdesgårdarna i Moippe by

De mycket breda, av små naturstenar byggda gärdesgårdarna bildar en sällsynt, särpräglad sevärdhet vid vägen som leder till Moippe i Överby. Stengärdesgårdarna har byggts i samband med åkerröjningsarbete under 1700-talet. De avgränsar varje gårdsplan och åkerplätt vid den smala sandvägen in till byn. I Korsholms socken röjdes rikligt med ny odlingsmark i mitten av 1700-talet. Till detta uppmuntrade beslutet år 1762, enligt vilket man till kronan skulle betala ett fast tionde i Österbotten. På 1740-talet beviljade kronan skattefrihet för röjd kärrmark och torpen som lydde under skattehemman befriades från jordskatt 1743. Storskiftet, som genomfördes i Korsholms socken på 1760-1770-talet, innebar att ägorna koncentrerades och jordbruket blev sålunda effektivare. I Kvevlax by var storskiftet genomfört 1765. Ägorna omgärdades med stenar som samlades från de närliggande åkrarna.

4.12 Landskap

Landskapet i området för delgeneralplanen för Kvevlax behandlas i en inventering av kulturmiljön som utarbetats av Riikka Jaakkola 2017.

Under år 2018 har FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy dessutom utarbetat fyra kartor som behandlar värden i landskapet och kulturmiljön för delgeneralplanens planeringsarbete och konsekvensbedömning. Kartorna finns som bilaga till planbeskrivningen.



SR-1: Värdefullt med tanke på byggnadskonst eller kulturhistoria



SR-2A: Objekt som är värdefullt med tanke på byabilden



SR-2B: Lokalt värdefullt objekt



RKY 2009



SK: Område som är värdefullt med tanke på byabilden

- A. Området för Herrgårdsbacken-Kyrkbacken
- B. Tranasbacken
- C. Skatan
- D. Moippe, Överbyn
- E. Viken
- F. Bonäsören
- G. Nabben, Storängen
- H. Vecklax

18.1.2021

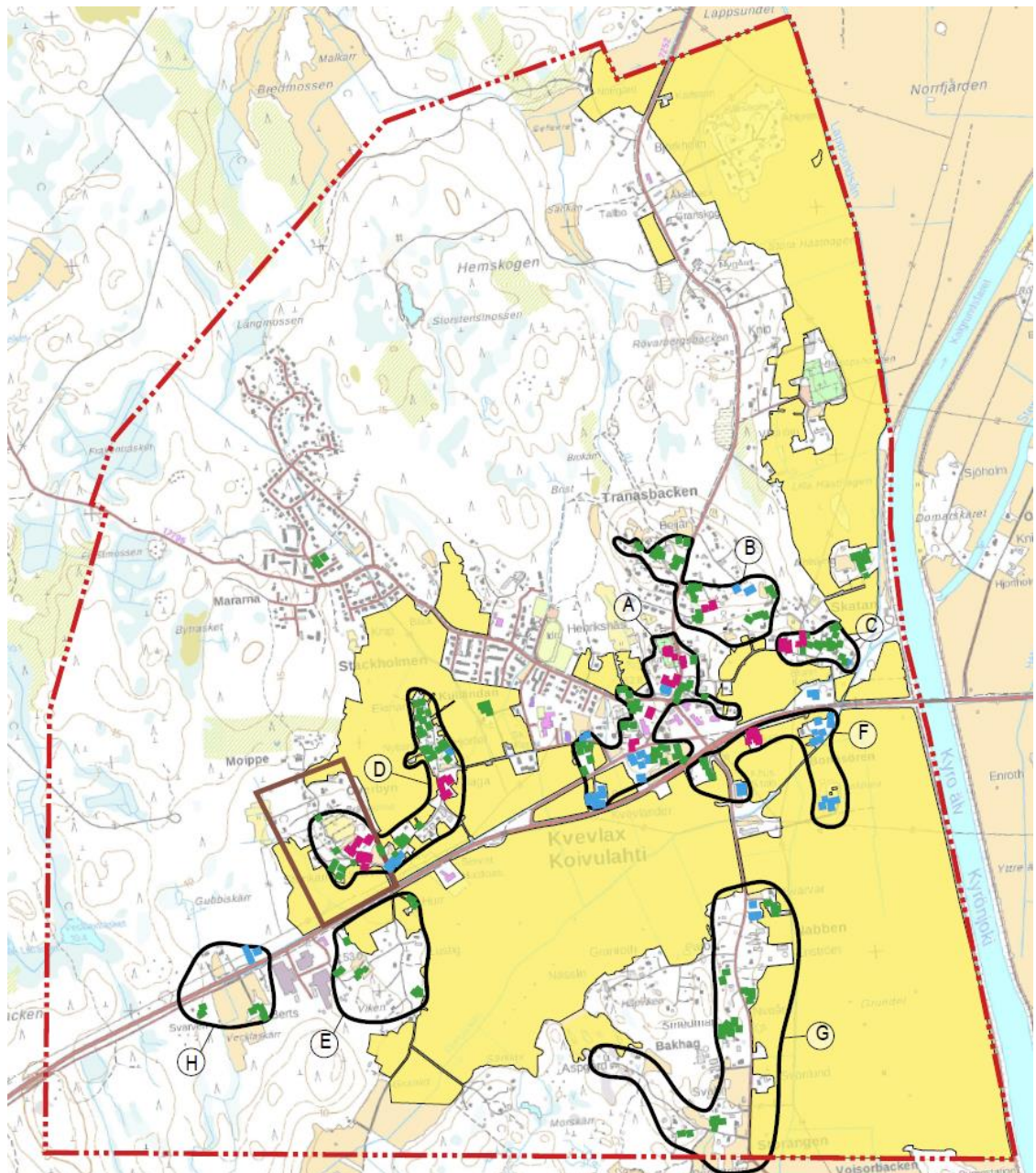


Bild 28. Rekommendationskarta över landskapsmässiga värden på planområdet.

4.12.1 Bebyggelsehistoria

Vid istidens slut, för 10 000 år sedan, när de första människorna flyttade in på området som senare blev Finland, befann sig Kvevlax långt under vatten. Stränderna fanns då hundra kilometer inåt landet och hela Österbottniska kust var skärgård. Människorna flyttade ut i i strandläge varefter landet höjdes och vattnet drog sig undan. Kvevlax har varit befolkat i cirka 700 år. Bygden besöktes kontinuerligt av fångstmän som tog skydd på 10-20 meter höga Tranåsbacken. Enligt Mikael Herrgård finns på backen en registrerad undersökt fornlämning med tomtningsliknande stenvallar. Enligt forskningen fick Kvevlax sin fasta bosättning först under tidig medeltid. De som bosatte sig i Kvevlax anlände vattenvägen –från söder, öster eller norr. Läget vid Öuras- och Herrgårdsbacken var optimalt med söderläge och tillräckligt brant topografi för båtlaningarna.

18.1.2021

Byn bibehöll sitt utseende fram till nyskiftet som började 1915-1920, men vann laga kraft först 1944. I och med att nyskiftets utflyttningsfas sammanföll med andra världskriget så gick det långsamt att flytta ut från byn. Detta mycket p.g.a. att material och manskapsbristen var stor då männen var med i kriget, men detta till trots skiftades åkermarken på våren 1940 och utflyttningen av husen påbörjades. Detta skedde oftast så att uthusen byggdes först med en liten bostad i ena änden. Orsaken var att korna måste ha tak över huvudet direkt vid utflyttningen. Sedan påbörjades uppförandet av bostadshusen som oftast bestod av stockar från husen mitt i byn.

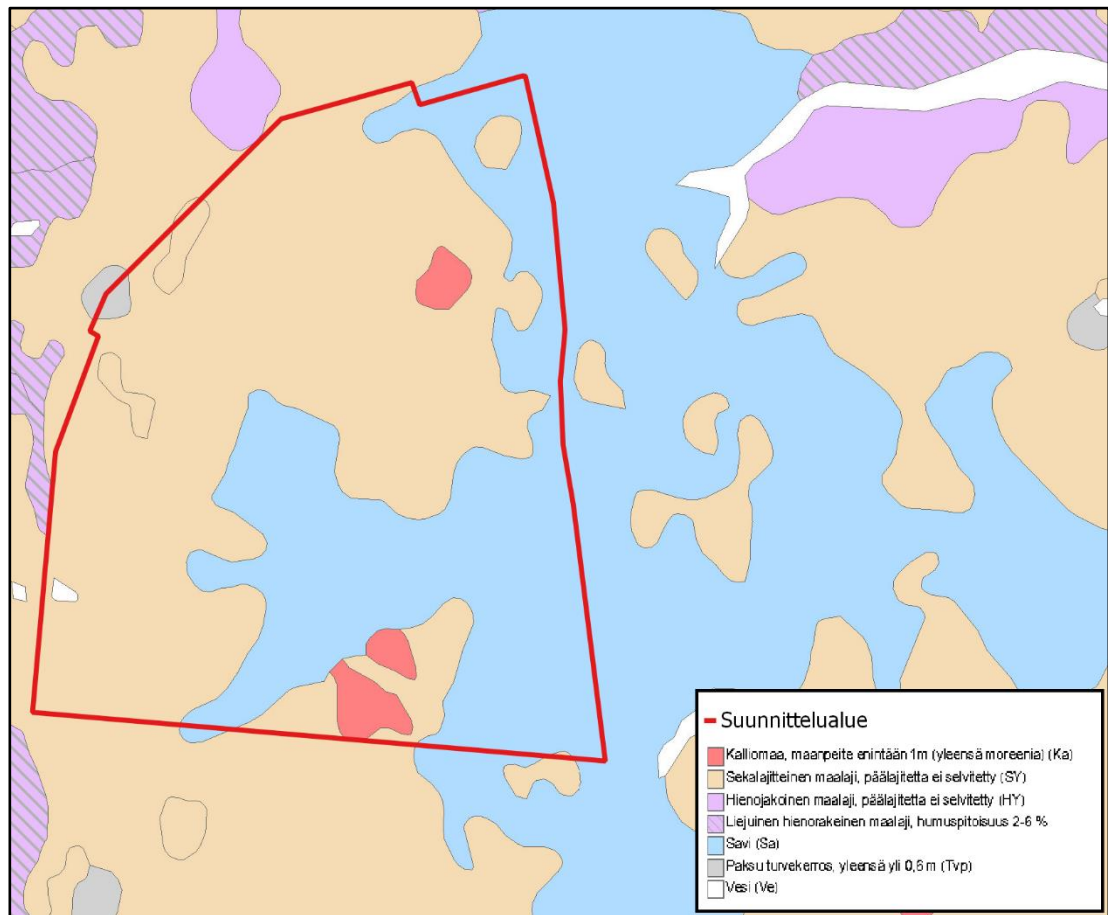
4.12.2 Berggrund och jordarter

Markens höjd varierar mellan cirka 5 och 20 meter över havet. Den högsta punkten (cirka 20 m.ö.h.) ligger i mitten av planeringsområdet på Tranasbacken. Jordmånen består främst av blandade jordarter (morän) och lera (gyttjig lera) som förekommer i synnerhet längs Kyro älv. Ställvis förekommer även klippor.

Basen för landskapsstrukturen utgörs av de jämna åkerdalarna vid Kyro älvs nedre lopp samt vid Lappsunds å, som förgrenar sig norrut från Kyro älv. De leriga åkerdalarna kantas av låglänta moränmarker, som är blockrika med små sankmarker. Slemmet eller gyttjan, som vattnet i Kyro älv för med sig mot mynningen, skapar vidsträckta, fruktbara åkrar i delatlandet Kvevlax.

Den äldsta bebyggelsen står på morän och sandjordar. De här områdena är numera över 10 meter över havsnivån. Bebyggelsen har småningom sökt sig till öar som stigit upp ur havet och torkat upp, även de är morän- och sandjordar. Det är först på senaste tid man börjat bygga på de gamla sjöbottnarna bestående av lerjord. Tranasbacken höjer sig till 20 meters nivå, Överbyn-Kulländan- Moippe i väster över 10 meter. Skatan i öster ligger på drygt 5 meter. Majorna, Nabben, Viken och Sveden-Vecklax på 5-10 meter.

18.1.2021

**Bild 29. Jordmånen i planeringsområdet**

4.12.3 Landskapsprovins

Planeringsområdet hör till Södra Österbottens kustregion.

I de södra delarna av Södra Österbottens kustregion sträcker sig slättlandet ända ut till kusten, där också havsvikar har torrlagts till åkermark. Från Vasa skärgård och norrut är kusten ett lätt kuperat och blockrikt moränområde. De flacka ytkonturerna har i kombination med den snabba landhöjningen gett upphov till en exceptionellt vidsträckt, splittrad och grund skärgård med rikligt med grynnor.

Kustregionen hör till skillnad från resten av landskapsprovinsen till den sydboreala vegetationszonen. I trädbeståndet finns mycket gran, och även lövträd. Skogarna är äldre än i landskapet i övrigt och fortsätter ända ut till den yttre skärgården. Myrarna är i allmänhet små. Bosättningen påminner på fastlandssidan om Södra Österbottens odlingslätt; I övrigt är den placerad vid åstränder eller havsvikar på platåerna ovanför de steniga områdena. Fisket har varit en viktig näringsgren i skärgården. Viktiga näringsgrenar i kustregionen är numera pälsfarmning och grönsaksodling. Området är av tradition svenskspråkigt, och bevarandet av många gamla byggnader ger uttryck för långa kulturtraditioner.

4.12.4 Landskapet i planeringsområdet

Kyro älv har invallats hela vägen från Voitby till det nedre loppet, vallarna är i huvudsak bevuxna. Närheten till Vasa stad har gjort att rikligt med nytt

18.1.2021

byggnadsbestånd, huvudsakligen egnahemshus, har uppstått i området. Det traditionella byggnadsbeståndet har ändå bevarats mosaikliknande inne i det nya. Bosättningen ligger på traditionellt vis längs byvägarna på ådalens ryggar eller på moränkullarna i randzonen mellan ryggen och dalen. Det nyaste byggandet har hänvisats till åsryggarna.

Från Karlebyvägen som löper förbi Kvevlax kyrkoby öppnar sig vyer mot Moippe och Herrgårdsbacken med traditionella bondstugor och mot ett kraftigt urbaniserat kommersiellt centrum. Utöver Kvevlax kyrka representeras byggnadsbeståndet med landskapsmässig betydelse av bosättningsklungorna i Moippe, Herrgårdsbacken och Kyrkbacken.

Landskapet är ännu, trots nybyggnationen och invallningen av Kyro älv, ett förhållandevis representativt traditionellt slättlandskap i Södra Österbottens kustregion.

4.12.5 Värdefulla objekt och områden

Nationellt värdefulla landskapsområden

Landskapsområdet Kyro ådal är ett av de 156 landskapsområden som enligt statsrådets principbeslut från år 1995 är nationellt värdefulla. Landskapsområdet Kyro ådal är över 50 km långt och sträcker sig ända från Ylistaro till Kvevlax. Bebyggelsen är bandliknande och byar möter varandra utan tydlig gräns. Norra delen av landskapsområdet är Skatan i Kvevlax.

Landskapsområdet Kyro ådal är ett av de 156 landskapsområden som enligt statsrådets principbeslut från år 1995 är nationellt värdefulla. En del av planeringsområdet hör till detta område. Stommen i landskapet utgörs av Kyro älv, som rinner åskådligt i sin fåra. I de södra delarna av Södra Österbottens kustregion sträcker sig slättlandet ända ut till kusten, där också havsvikar har torrlagts till åkermark. Öppna landskapet i planeringsområdet är som bredast ung. 4 km. Från Vasa skärgård och norrut är kusten ett lätt kuperat och blockrikt moränområde. De flacka ytkonturerna har i combination med den snabba landhöjningen gett upphov till en exceptionellt vidsträckt, splittrad och grund skärgård med rikligt med grynnor.

Kustregionen hör till skillnad från resten av landskapsprovinsen till den sydboreala vegetationszonen. I trädbeståndet finns mycket gran, och även lövträd. Skogarna är äldre än i landskapet i övrigt och fortsätter ända ut till den yttre skärgården. Myrarna är i allmänhet små. Bosättningen påminner på fastlandssidan om Södra Österbottens odlingsslätter; i övrigt är den placerad vid åstränder eller havsvikar på platåerna ovanför de steniga områdena. Fisket har varit en viktig näringsgren i skärgården. Viktiga näringsgrenar i kustregionen är numera jordbruk, pälsfarmning och grönsaksodling. Området är av tradition svenskspråkigt, och bevarandet av många gamla byggnader ger uttryck för långa kulturtraditioner.

Nationellt värdefulla landskapsområden (Förslag 2013)

Förslaget avgränsar byacentrum från det tidigare nationellt värdefulla landskapsområdet och med den avgränsningen hela planeringsområdet från de nationellt värdefulla landskapsområdena.

18.1.2021

Landskapsområdena som är värdefulla på landskapsnivå

Österbottens landskapsplan 2030, från år 2010: De landskapsmässigt värdefulla områdena täcker hela planeringsområdet förutom de mest bevuxna skogarna.

Nya landskapsområdena som är värdefulla på landskapsnivå (Förslag 2013)

Omfattar områdena öster om Veikarsvägen och Kvevlaxvägen samt delar väster om Kvevlaxvägen kring kyrkan och i Norrvik.

4.12.6 Landskapsmässigt, historiskt, samt byamässigt värdefulla områdeshelheter**Herrgårdsbacken, Kyrkbacken, Funisbackvägen**

Kyrkan, andra kyrkliga byggnader och prästgården söder om kyrkan är de värdefullaste kulturmiljöerna i byn och den värdefullaste delen av kyrkbyns landskapsbild. Till helheten hör även prästgårdens tidigare uthusbyggnader och sockenmagasinen på andra sidan vägen. Kyrkan står, såsom oftast är fallet, på landskapets högsta punkt som utgör ett fokus även i landskapet. Mitt emot prästgården står också det forna kantorsbostället. Församlingshemmet har byggts i flera repriser. Mot vägkorsningen vetter en tilläggsbyggnad, vars fasad följer lokal byggnadstradition.

I början av Kvevlaxvägen har vägen markant stigit, och i synnerhet sockenmagasinen ligger idag långt nedanom själva vägbanan. Här och där kan man se bevarade bondgårdar, som dock genomgått förändringar. Kyrkogården är ovanligt representativ, i sin helhet omgiven av en bred stenmur. Kyrkan, kyrkogården, bårhuset och klockstapeln är skyddade enligt Kyrkolagen.

På Herrgårdsbacken ligger många gamla gårdscentra, både söder om Herrgårdsbackvägen och vid Tvärvägen. De utgör en central och värdefull del av den byggda bondgårdskultur som bevarats i Kvevlax, och de präglar den lokala byamiljön. De flesta gårdarna utgör stiliga helheter med manbyggnad och uthusbyggnader och de syns till Karlebyvägen. De höghus som byggts, och byggs, på Herrgårdsbacken formar landskapsbilden i denna del av byn och också de syns förvisso inom ett vidsträckt område.

Den värdefulla gårdsmiljön vid Öuras har förändrats kraftigt då ett parkeringsområde grävts ut på granntomten och ett höghus har byggts mycket nära intill. När man bildar sig en uppfattning om markanvändningen på Herrgårdsbacken och Kyrkbacken, skall man komma ihåg åkrarna som sedan gammalt har kringgärdat bondgårdarna. Åkrarna mellan bebyggelsen och nuvarande Karlebyvägen som bygget av Karlebyvägen splittrade är små och delvis splittrade av stora stenar. Det skulle emellertid vara viktigt att de bevaras öppna som en central del av landskapet. Söder om Karlebyvägen öppnar sig en vidsträckt älvdal ända till Kyrö älv.

Den offentliga byggnationen tog fart på 1950-talet och präglar idag stora delar av Herrgårdsbacken. Hit hör den f.d. kommungården och den nuvarande hälsostationen, före detta sparbanken, som idag inrymmer såväl bostäder som affärsutrymmen. Båda dessa byggnader har bevarat sina särdrag. Detsamma gäller de bostadshus från efterkrigstiden som rests på Herrgårdsbacken och Kvevlander i utkanten av området, intill låglänta åkrar.

18.1.2021

Tranasbacken

Tranasbacken ligger norr om kyrkan, på bågge sidor om Kvevlaxvägen. Det är fråga om ett skogbevuxet och topografiskt sett omväxlande område. Bondgårdarna är belägna vid Kvevlaxvägen; den forna backstugubebyggelsen låg längre bort från huvudvägen, längs med Tranasbackvägen och Bristvägen. Bebyggelsen har utvidgats till de skogbevuxna backarna och de f.d. små åkertegarna. Boningshusen är i huvudsak rätt nya, bland dem finns också nya radhus.

De traditionella bondgårdarna har i huvudsak bevarat sina ursprungliga drag, vilket också gäller för en del representativa boningshus från efterkrigstiden. De omges idag av nya bostadsområden. Nybyggnationen förändrar kraftigt områdets karaktär. Ännu på 1960-talet var de små åkrarna och ängarna bevarade, men har nu helt försvunnit i samband med utbyggnaden av bostadsområden. De för området typiska smala och slingriga vägarna är viktiga för landskapsbilden och har bevarats med sin ursprungliga dragning. Skalan förändras i takt med att backstugorna får ge vika för modernare nybyggnader eller genom att dessa byggs alldeles intill backstugornas tomter. Några äldre bostadshus håller som bäst på att renoveras.

De två manbyggnaderna på Kaalas och Bejaris invid Kvevlaxvägen utgör ståtliga inslag i väglandskapet.

Skatan

Småskaligheten, de bevarade backstugorna i sluttningen, stengårdsgårdarna och Skatan med sitt nät av smala byvägar samt det gamla byggnadsbestånd som bevarats utgör områdets landskapsmässiga särdrag. De små åkertegarna vid Skatanområdet och det mer vidsträckta, uppodlade området vid Brunn är viktiga för att man skall kunna avläsa landskapets historia. De är också betydelsefulla för områdets profil och byalandskap.

Överbyn

Överbyn är belägen sydväst om Kvevlax centrum. Byn är en av de mest välbevarade byggda miljöerna inom detta inventeringsområde. Bebyggelsen som formas kring bygator ligger längs med Överbyvägen, Saltbrunnsvägen och Moippevägen. Norra delen av Saltbrunnsvägen är det äldsta bebodda området i Kvevlax. På storskifteskartor från 1700-talet har stamgårdarna Svarvar, Hurr och Hjort tydligt markerats. På den tiden var området kring nuvarande Moippevägen obebyggt och präglad av små åkertegar. Också vid Överbyvägen, väster om den nuvarande korsningen av Skoltået och Överbyvägen, fanns odlingar.

Områdena längs Saltbrunnsvägen och Överbyvägen var tätt bebyggda redan på 1960-talet, och de nya husen är därför relativt få i detta område. Stengårdsgårdarna som är typiska för Moippevägen har rests i samband med åkerröjningsarbeten på 1700-talet. De formar en gräns för betesmarker och gårdsplaner längs med den smala sandade byvägen. Ännu på 1960-talet stod några hus från efterkrigstiden och två backstugor vid Moippevägen, utöver bondgårdarna Abrams (objekt nr 55) och Moårtis (objekt nr 56) vid vägens södra ända.

Hästhagen, Påksholmen

Vägsträckan från Tranasbacken norrut går genom ett skogigt och topografiskt sett likartat område. Bebyggelsen är till största delen av nyare datum och t o m de äldsta byggnaderna härrör från 1900-talets början. Ett öppet landskap vidgar sig vid Granskog, till vänster om vägen. En ståtlig stengårdsgård vid skogsbrynet

18.1.2021

avgränsar det långsmala åkerområdet. En likadan stengårdsgård löpte tidigare också längs med Kvevlaxvägen, men i samband med att leden för lätt trafik byggdes i början av 1990-talet kom den tyvärr att förstöras.

Planeområdets norra del genomkorsas av en väg, som klyver åkrarna så att Kyro älvdal kommer på höger sida. De tidigare öarna Biskopsholmen och Påksholmen är belägna i slutet av Biskopsholmsvägen och Påksholmsvägen. Dessa båda vägar viker av mot höger från Kvevlaxvägen. På Biskopsholmen ligger Kvevlax nya begravningsplats, som togs i bruk år 1890. På platsen torde ha funnits kyrklig verksamhet redan tidigt, vilket namnet vittnar om. Bebyggelsen på båda "öarna" är i huvudsak av nyare datum, de äldsta byggnaderna är från första hälften av 1900-talet.

Viken, Vecklax

Området i Viken är beläget aningen högre än sin omgivning, och som namnet säger handlar det om en landtunga vid en tidigare havsvik. Området har varit bebott sedan 1800-talet. Bebyggelsen har huvudsakligen bestått av tätt belägna backstugor, men vid utkanterna har funnits bondgårdar av vilka den markantaste är Svanvikas vid Vikvägen, en gård som idag står tom (objekt 97) och Kastas (objekt 92). Ett flertal mindre boningshus har försvunnit vid Svarvarsvägen i takt med att industrier övertagit området. Bebyggelsen längs Karlebyvägen är placerad längs riksvägen och nära de bredvidliggande åkrarna. Stora industribyggnader är placerade mellan Viken och detta område. Det ändrar kraftigt områdets landskapsbild och karaktär.

Bonäsören, Nabben, Storängen

Karlebyvägen vid byacentrum och Veikarsvägens början löper genom ett öppet landskap. Den centrala placeringen stärker objektens landskapsmässiga betydelse. Speciell uppmärksamhet förtjänar Wiikens ståtliga gårdshelhet vid Karlebyvägen, samt Ungdomsföreningslokalen från slutet av 1940-talet i början av Veikarsvägen. Bosättningen har ofta sökt sig till ställen som något reser sig över omgivningen, t.ex. Bonäsören och Lakören, vilka båda blivit bosatta i samband med nyskiftet. Veikarsvägens början klyver det öppna odlingslandskapet, men dyker snart in i skogen. På vänsterhand står Svarvars ståtliga gamla bondstuga "Jisnes Gost".

Äldre inventerad bebyggelse finns utspridd i landskapet här och där, längs Veikarsvägen och längs dess sidovägar, Storängsvägen och Riholmsvägen. I ändan av planområdet, där det skogbevuxna området tar slut, öppnar sig på nytt ett vitt åkerlandskap mot Kyro älvs ådal. Här och där i landskapet kan man se hölador som överlevt till våra dagar.

Det öppna åkerlandskapet växlar med skogsrika områden där landskapet är slutet. Odlingslandskapet bjuder fina vyer från gårdarnas tun. Vyerna från Karlebyvägen längs Kyro älvdal och upp mot Herrgårdsbacken är fina, liksom det vida odlingslandskapet som öppnar sig från Veikarsvägen ner mot Nabben i planområdets södra del.

4.12.7 Rekommendationer ur landskapsutredningens perspektiv

Kvevlax bebyggelse är som helhet tidsmässigt mycket skiktad och de senaste årtiondena har nybyggnationen varit livlig. Det finns mycket få områden med välbevarad enhetlig gammal bebyggelse. Därför borde man speciellt slå vakt om särprägel i de få områden som finns kvar. De är en viktig del av byns historia och var och en av dem är värda att bevaras.

18.1.2021

Nybyggande borde inte heller anvisas till de kvarvarande åkerområdena.

4.12.8 Skyddsåtgärder

På de kartor som beskriver landskapsvärden som utarbetats av FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy presenteras byggnader, byggnadsgrupper och områdeshelheter som föreslås för skydd. Dessutom ges förslag på skyddsbestämmelser för delgeneralplanen. Dessa objekt baserar sig på Riitta Jaakkolas inventering av kulturmiljön från 2017.

Byggnadsgrupper och andra delfaktorer i kulturmiljöer klassificerades enligt det kulturhistoriska värdet. Skalan är tregradig: 1. anger synnerligen högt kulturhistoriskt värde, 2. visst kulturhistoriskt värde - delad till två klasser 2A och 2B så att i klassen 2A hör de före kriget byggda och till 2B de efter kriget eller senare byggda objekt. 3. anger att inga speciella kulturhistoriska värden utpekats.

I delgeneralplanen har man anvisat de byggnader som hör till klass 1 och anger synnerligen högt kulturhistoriskt värde. De övriga objekten har sammanställts till kartbilagan och finns även beskrivna i kulturmiljöinventeringen.

Kvevlax kyrka, kyrkogården, bårhuset och klockstapeln är skyddade enligt kyrkolagen (1054/1993).

4.13 Arkeologi

En arkeologisk inventering för planområdet har uppgjorts under sommaren 2018. I inventeringen undersöktes områdets kända fornlämningsobjekt. Strävan var dessutom att lokalisera tidigare okända objekt. Den arkeologiska inventeringen gjordes av Kulttuuriympäristöpalvelut Heiskanen & Luoto Oy i maj 2018.

I undersökningsområdet finns tre kända fornlämningsobjekt sedan tidigare. Alla dessa objekt har daterats till historisk tid. Av de kända objekten är Kvevlax-Rövarbergsbacken en kompassros av stenar som placerats ut på ett kalt berg medan Kvevlax-Tranasbacken (270010005) och Ahlgren (1000003490) är råmärken.

I förarbetsskedets kartanalyser konstaterades utgående från topografin att endast de högst belägna punkterna i området har varit lämpliga för förhistorisk bebyggelse.

Som resultat av inventeringen observerades 4 nya objekt, varav ett tolkades som fast fornlämning och 3 st som övriga kulturarvsobjekt:

Nr	Namn	art	typ
1	Kvevlax-Rövarbergsbacken	fast fornlämning	kompassrosor
2	Ahlgren	fast fornlämning	råmärken
3	Kvevlax-Tranasbacken	fast fornlämning	råmärken
4	Storstensmossen *	fast fornlämning	tomtning
5	Kvevlax *	annat kulturarvsobjekt	byplatser
6	Överby *	annat kulturarvsobjekt	byplatser
7	Moippevägens stengärdsgårdar *	annat kulturarvsobjekt	stengärdsgårdar

18.1.2021

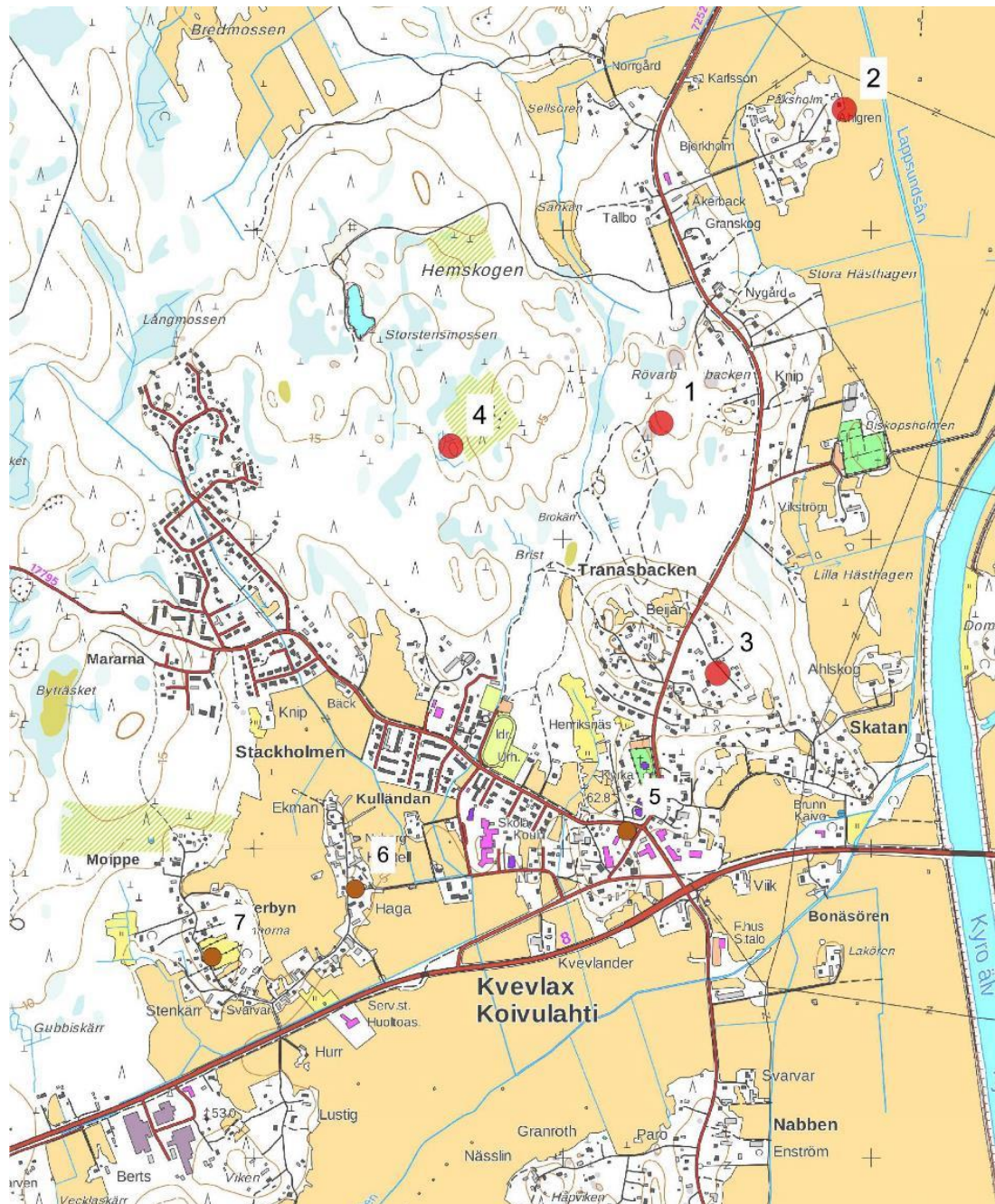
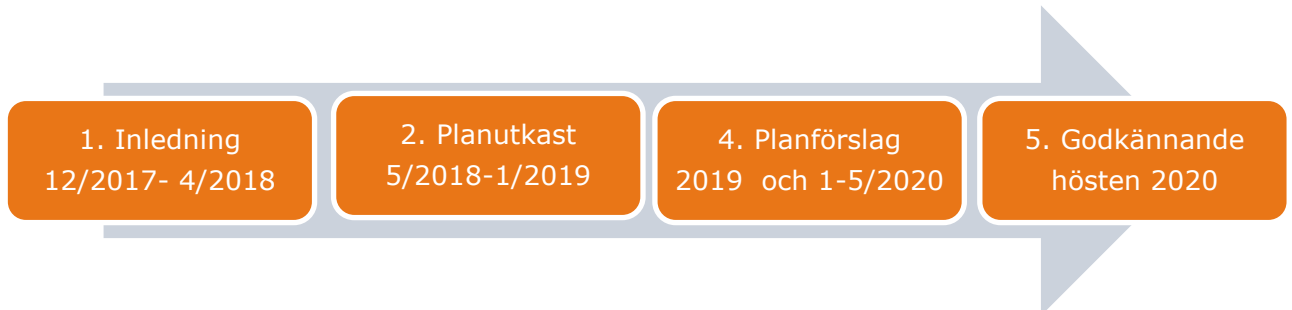


Bild 30. Fornlämningar och andra kulturarvsobjekt på planeringsområdet.

18.1.2021

5 PLANPROCESS OCH TIDSPLAN

5.1 Tidsplan



Efter planutkastskedet har den preliminära tidsplanen ändrats p.g.a. tilläggsutredningar gällande trafiken. Efter att utredningarna blivit färdiga fortsätter planarbetet så att planförslaget läggs fram sommaren 2020 och godkännande av fullmäktige skulle ske i november-december 2020.

5.2 Anhängiggörande och beredningsskede

Efter att planen blev anhängig utarbetades ett program för deltagande och bedömning som var framlagt under perioden 12.4–11.5.2018 på andra våningen i Korsholms ämbetshus och på Korsholms kommuns webbplats. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på kommunens webbplats och på kommunens officiella anslagstavla.

Utifrån utgångsmaterialet, de utarbetade utredningarna och planeringsmålen uppgjordes ett planutkast. Delgeneralplanens utkastmaterial framlades för framförande av åsikter under 30 dagar med stöd av § 30 i markanvändnings- och byggförordningen. Om framläggandet informerades offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på kommunens webbplats och på kommunens officiella anslagstavla. Utkastmaterialet var framlagt 8.1.-6.2.2019.

Intressenterna hade möjlighet att framföra sin åsikt om planutkastet under tiden för framläggandet. Om utkastet begärdes även preliminära utlåtanden från berörda myndigheter.

Till delgeneralplanens material i utkastskedet framfördes 42 åsikter och 12 myndighetsutlåtanden. Till denna respons har utarbetats bemötanden.

5.3 Förslagsskedet

Planförslaget utarbetas utifrån den respons som inlämnas om planutkastet och de uppgifter som preciserats. Förslaget till delgeneralplan läggs fram. Om framläggandet informeras offentligt i tidningarna Pohjalainen och Vasabladet, på kommunens webbplats och på kommunens officiella anslagstavla.

Intressenterna har rätt att lämna in en skriftlig anmärkning om planförslaget. Anmärkningen bör framföras skriftligt till Korsholms kommun innan utgången av tiden för framläggandet. Utlåtanden om förslaget till delgeneralplanen begärs från myndigheterna. Den inlämnade responsen behandlas och planläggaren utarbetar bemötanden till den.

18.1.2021

Efter påseendet av delgeneralplanen i förslagsskedet har ett fel i dimensioneringstabellen konstaterats varpå man har korrigerat felet och utfört ett skilt hörande i enlighet med MBF § 32, eftersom justeringarna var få till antal och berörde endast markägares enskilda intressen. I samband med det skilda hörandet svarade man på några markägares frågor gällande justeringarna, men inga anmärkningar lämnades in.

5.4 Godkännande

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

6 VÄXELVERKAN VID UTARBETANDE AV PLANEN

6.1 Intressenter

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

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

Myndigheter

- NTM-centralen i Södra Österbotten
- Österbottens NTM-central
- Österbottens förbund
- Österbottens museum
- Museiverket
- Trafikverket
- Österbottens räddningsverk
- Korsholms kommuns förvaltningsenheter
- Skogscentralen

Övriga intressenter

- områdets markägare, invånare och personer som arbetar i området
- företagare i området
- invånarna i Korsholms kommun
- lokala föreningar
- Vasa stad
- Vörå kommun
- Österbottens Svenska Producentförbund

18.1.2021

Listan kan kompletteras under processens gång.

6.2 Intressenternas möjligheter till deltagande under processen

I samband med inledningsskedet har man på våren och hösten 2018 ordnat med olika workshopar för invånare, markägare och näringsidkare i Kvevlax.

Workshop 1 och infotillfälle för PDB

Workshop 1 ordnades i samband med ett infotillfälle för PDB 11.4.2018. Målsättningen var att informera intressenterna om planlägningsprocessen, tidtabell och målsättningar. Under workshopen samlade man in invånarnas åsikter och lokalkunskap om området med frågeställningarna; Vad behöver utvecklas?; Vad är bra i nuläget?; Vad ska bevaras?; Var passar kompletterande byggnation och vart kan ny verksamhet anvisas?

Arbetet skedde i temastationer där invånarna fick anteckna sina kommentarer på kartor. Temastationerna har numrerats under och ett sammandrag av invånarnas kommentarer därunder:

- 1) Väg- eller gatuavsnitt som fungerar i nuläget eller som är vackra
 - Spåret vid Tranasbacken kunde vara belyst
 - Genomfartstrafik bort från Herrgårdsbacken
 - Kraftledningen vid Viken / Granlid under jorden
 - Rondell vid den nuvarande huvudkorsningen RV8 och Kvevlaxvägen
- 2) Platser där det i nuläget finns problem gällande trafik och som bör åtgärdas
 - Mer än 1 000 pendlare via Kvevlaxvägen, ska genomfartstrafiken igen styras över Herrgårdsbacken?
 - Bostadsområdet längs Kvevlaxvägen planeras växa ytterligare – ännu mer pendlare?
 - Skata – Hankmovägen är farlig övergång och används mycket av barnen varje dag
 - Skoltået är en populär cykelväg – bevara detta!
 - Ny förbindelse mot Mararna bör gå till Logset, nya möjligheter för bostäder
 - Älgbro eller undergång vid RV8 Fulmossbacken – med ytterligare viltstängsel försvinner det sista naturliga viltstråket
 - Stubbhagagångens fortsättning borde fortsätta genom skogen och komma ut vid Logset, mindre problem för de boende (buller, avgaser). Den nya vägen öster om Moippe är idioti! Svårare att bruka åkrarna, vem skulle vägen tjäna? Det nya bostadsområdet på Mararna är inte så tätt befolkat.
- 3) Framtida trafiklösningar i Kvevlax
 - Koskövägens förbättring
 - Jordbrukstrafiken på båda sidorna av RV 8?
 - RV 8 fyrfilig endast till T-område
 - Långgatan för lätt trafik – inte genomfart
 - Nya servicestationen dör ifall planerade RV 8 justeringar genomförs
 - Planerad väg från Funisbackvägen till ny väg öster om Moippe behövs ej
 - Ny väg från Ljungvägen till Koskövägen bättre placerad väster om Aspvägen

18.1.2021

- Ny väg från Ahlbacken/Koskövägen mot RV8 väster om Moippe i skogen, inte genom åkerområden öster om Moippe
 - Vid den nuvarande korsningen Kvevlaxvägen/RV8 ramp till riksvägen mot Vasa
 - Kolla väglösningar med markägarna!
 - Vad skall man göra med alla smala områden mellan parallellvägarna och RV8?
 - Nuvarande affärsområdet påverkas negativt ifall huvudinfarten till Kvevlax flyttas
 - Rondell i Skatilakorsningen styr in mer trafik över Herrgårdsbacken
 - All jordbrukstrafik börjar gå igenom bostadsområdet vid Herrgårdsbacken
 - Problematisk utfart vid kyrkan
 - Jordkabel under åkermarken
 - Södra parallellvägen längs med Finnbäcken
 - Beakta kommunens mark vid vägplaner, hellre där än privat mark
 - Ny väg öster om Veikarsvägen parallellt med RV8
- 4) Viktiga grö- och rekreationsområden samt utveckling av dessa
- Isbana/rink vid skolcentrum
 - Vandringen längs vallen vid begravningsplan kunde utvecklas, parkering behövs
 - Bevara: elljusspåret, Moippe-Överby vägarna, området runt kyrkan och församlingshemmet
 - Motionsbanan i skick, plats för ministadion
 - Simstrand
 - En till fotbollsplan för juniorerna
 - Vid Ahlkrogska området och väster om det finns befintliga och väl utnyttjade rekreationsområden
 - Stig invid Kyrö älv
 - Idrottsområdet, rinken kunde ha tak. Behövs även en liten rink för mindre barn
 - Barntalet kommer att öka med minst det dubbla år 2019
 - Promenadstråk Skoltået – Funisbackavägen
 - Gamla Kyrkvägen är viktig
- 5) Bostadsområden – var och hurdant boende?
- Åkerområdet vid Henriksnäs passar för boende med ordentliga tomter (storleksmässigt)
 - Stenmurar vid Kvevlaxvägen norr om 61 och söder om 241
 - Glesare byggnation med landsbygdskänsla på kommunens mark längs med Kvevlaxvägen
 - Mycket använd pulkbacke vid skogsområdet vid Bristvägen
 - Boende bör placeras på backar och inte på åkermark
 - Utveckling av boende vid Mararna kräver bättre vägar!
 - Området öster om Ljungvägen och norr om Koskövägen väckte både åsikter positiva till boende och negativa till boende, eftersom skogsområdet har rekreationsvärde.
 - Viktigt att uppmärksamma markägarnas önskemål, kommunen får inte ta mark av invånarna!
 - Områden vid Mararna och Långmossen kunde växa ihop med boende
 - Vägavsnittet mellan centrum och bollplan har ett farligt djupt dike
 - I centrum passar parhus/radhus i ett plan för äldre

18.1.2021

- Inga fler höghus till Kvevlax, bevara landsbygdsbyn!
- Området söder om RV8 bevaras för lantbruk och boende i anknytning till det
- Boende kunde också passa norr om industriområdet och RV8
- Vid Ahlskog och Skatan kan det finnas någon tomt här och där som skulle passa för kompletterande byggande – dock är det tätt redan i nuläget

6) Service i framtidens Kvevlax – vad behövs och vart?

- Bullerskydd vid den nuvarande bensinstationen
- Affärs- och företagsområden till det område som blir mellan RV8 och parallellvägarna
- Dags i skogsmiljö
- Fler affärer och kanske järnhandel invid St1
- Isbana vid rinken
- Affärscentrum vid nuvarande centrum i Kvevlax
- Skylta bättre för affärerna vid infarten till centrum
- Förbättring av båtramp vid pumpstation, brygga för mete och båtplatser
- Hälsovård – barn- och mödrarådgivning
- Hybridkvarter till Herrgårdsbacken
- Utrymme för gym och bageri behövs
- Rutter för länkande, belys lekplatserna, bättre motionsbana
- Restaurang behövs
- Vallanleden, promenadstråk längs vallen, parkering behövs
- Sportplan och skidspår ska bevaras och utvecklas
- Biblioteket kvar i centrum!
- Riv inte fd andelshandeln, viktig del av historiska Kvevlax centrum
- Se till att det finns möjlighet för vatten att rinna undan vid förbättringar av riksvägen
- Förnyat äldreboende behövs!

7) Kulturmiljö och landskap – vilka områden och vyer bör bevaras och vilka kan byggande riktas till?

- Sockenmagasinet!! Bör aktiveras, hållas öppet, speciellt sommartid
- Glesbygdsområdet söder om RV8 kan byggas ut
- Utveckla vallen på södra sidan RV8
- Skatan/Ahlskog-området väster om Kyrö älv ett kulturlandskap som bör bevaras
- Motortrafikleden ska sluta vid industriområdet för att inte klyva kulturlandskapet
- Området kring Moippe (åkerlandskapet) bör bevaras och inte klyvas i små bitar
- Åkerlandskapet söder om RV8 bör bevaras
- Från Koskövägen (ca 127) är vyn över åkerlandskapet mot syd vacker
- Moippe området är ett kulturlandskap som bör bevaras

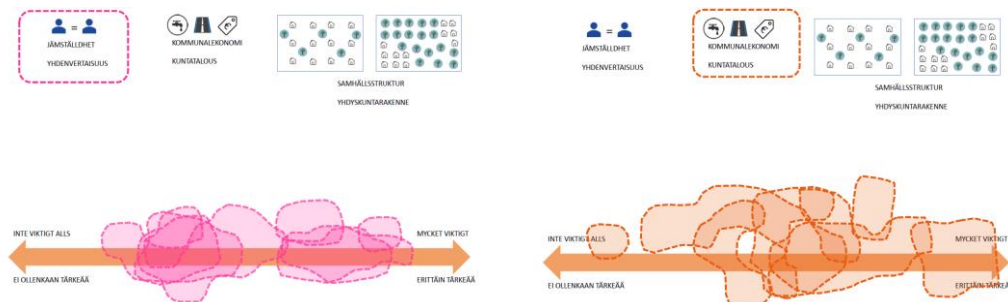
I samband med delgeneralplanläggningens infotillfällen och workshopar har man fått in respons och åsikter gällande utvecklingen av Kvevlax som även berör noggrannare planeringsnivåer, som detaljplanering och konkreta byggnadsåtgärder.

18.1.2021

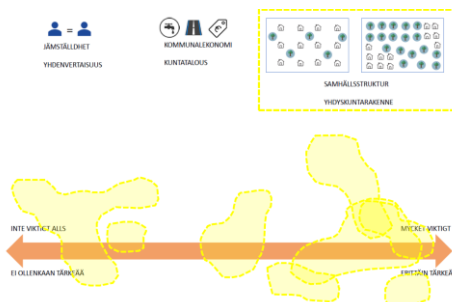
Workshop 2

Temat för workshop 2 var dimensionering. Under kvällen diskuterades olika typer av dimensionering och man gick gruppdiskussioner kring värdesättningar som ligger som grund för dimensioneringen. Efter gruppdiskussionerna presenterades principerna för den zonbaserade dimensioneringen som ligger som grund för planläggningen i Kvevlax.

Vid workshopen dryftades invånarnas inställning till jämlik behandling av markägare i samband med dimensioneringen, hur man via dimensioneringen och fördelning av byggrätter kan inverka på kommunalekonomisk fördelaktighet samt olika typer av samhällsstruktur.

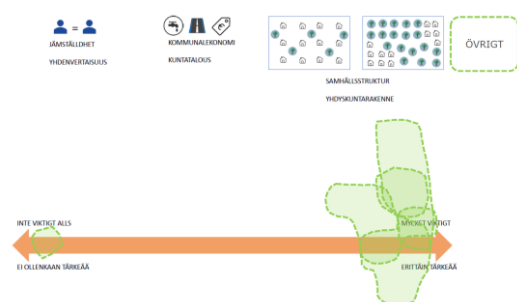


Jämlikhet markägare emellan



Samhällsstruktur

Kommunalekonomi



Övrigt (bl.a. jordbruk och vägnät)

Saker som lyftes fram i diskussionen var ex:

- Ett levande Kvevlax, öppet landskap, ett centrum
- Viktigt att strukturen är genomtänkt
- Bevara jordbruksmark, rekreationsområden och förutsättningar för djurhållning
- Viktigt att ge markägare möjlighet att påverka
- Befintlig struktur bör beaktas och markägare behandlas lika inom samma områden
- Flytt av byggrätter ska vara möjligt från fastigheter längre bort
- Majoriteten var av den åsikten att 5 ha mark belägen avlägset inte behöver berättiga till lika mycket byggrätt som 5 ha invid befintlig struktur

I tillägg till workshoparna har intressenterna möjlighet att lämna in åsikter i samband med påseende av planen i olika skeden. Den respons som har samlats in

18.1.2021

på workshoparna kan även utnyttjas i den vidare planeringen (detaljplanläggning) i Kvevlax.

I samband med utkastskedets infotillfälle och under påseendetiden mottagna skriftliga åsikter

Ett infotillfälle gällande planens förberedande material och planutkastet ordnades 8.1.2019 vid Kvevlax skola.

En sammanfattning av åsikterna, deras bemötanden samt på basen av dessa gjorda ändringar och kompletteringar till planmaterialet redovisas i planbeskrivningens bilagor.

6.3 Myndighetssamarbete

Planens mål och programmet för deltagande och bedömning behandlades vid beredningsskedets myndighetsmöte som ordnades 22.3.2018. Om planen ordnas vid behov myndighetssamråd.

I enlighet med programmet för deltagande och bedömning begärs utlåtanden om planutkastet och planförslaget av myndigheterna ovan. En sammanfattning av utlåtanden, bemötanden till dessa samt de ändringar och kompletteringar som gjorts i planhandlingarna presenteras i planbeskrivningens bilagor.

Myndighetssamråd var man har behandlat planen har hållits 17.4 och 19.9.2019. Förutom dessa har man också ordnat arbetsmöten gällande den nya planskilda anslutningen tillsammans med NTM och Trafikledsverket 27.1., 14.2. och 3.3.2020.

Inför planens godkännande i kommunen ordnades ett myndighetssamråd 5.10.2020.

7 MÅL FÖR UTARBETANDET AV DELGENERALPLANEN

7.1 Korsholms kommuns mål

Korsholms kommuns målsättning är att via delgeneralplanen fastställa de områden till vilken man i framtiden kommer att utvidga detaljplaneområden för boende och närservice, områden för mer byaktigt boende med byggrätter i enlighet med MBL 44 §, fastställa områden för näringslivsutveckling samt områden för bevarandet av lant- och skogsbruksnäringarna och rekreation.

I den strategiska generalplanen för Korsholm har man för Kvevlax område fastställt ett befolkningstillväxtmål på 1 100 nya invånare till och med 2040. Av dessa skulle merparten av befolkningstillväxten riktas till Kvevlax delgeneralplaneområde, d.v.s. ca en befolkningsökning på 800 invånare. I nuläget (RTTK 2016) har delgeneralplaneområdet ca 1 470 invånare.

7.2 Intressenternas mål

Intressenternas mål samlas in i planens hörandeskede under framläggandet av programmet för deltagande och bedömning, planutkastet och planförslaget. Utöver de hörandeskeden som ingår i planprocessen ordnas en workshop för områdets invånare i planläggningens inledningsskede.

18.1.2021

7.2.1 Respons om programmet för deltagande och bedömning

I samband med påseendet av programmet för deltagande och bedömning (PDB) inlämnades åsikter som har sammanfattats per teman nedan. I samband med planläggningen och uppgörandet av planutkast har man strävat till att i mån av möjlighet beakta intressenternas synpunkter. En del av åsikterna hade ett flertal undertecknare (gällande trafiklösningar och önskemål om rondell vid riksvägen).

Boendekvalitet

- Oro för utvecklingen av områden på Herrgårdsbacken med beaktande av befintliga egnahemshus.
- Byträsket skulle passa för boende.

Trafikarrangemang

- Oro om ökade trafikmängder på Herrgårdsbacken samt utveckling av säkra förbindelser för gång- och cykeltrafik.
- Motsättning gällande Herrgårdsbackvägens status ändras till huvudväg och trafiken ökar, då all trafik från Hankmo och Petsmo leds över området.
- Förslag att trafikarrangemangen baseras på en rondellösning vid riksvägen.
- Viktigt att vägnätet är bra planerat för att garantera att trafiken löper smidigt i ett växande Kvevlax.
- Tallgränden passar bättre för anslutning av ny väg än Kärråkersvägen.
- En lätt trafikled från Konvaljvägen till den nya lekplatsen i Mararna önskas.
- Fartbegränsningen på Koskövägen i närheten av bosättning borde vara 50 km/h och inte 80 km/h som i nuläget.
- En väg från Koskövägen till riksväg 8 väster om Moippe bör tas med i delgeneralplaneringen. Trafiken genom befintliga bostadsområden skulle minska, vägen till Vasa förkortas och tung trafik genom bostadsområden upphöra.
- I delgeneralplanen bör beaktas att en säkrare och bättre korsning planeras och verkställs vid nuvarande korsning riksväg 8-Veikkars/Koskö/Petsmo vägarna.
- Ett förslag är att en helt ny korsning byggs ungefär vid Överbyvägens anslutning, med anslutningar till nuvarande Karlebyväg. Den nya vägen skulle dras söder om ST 1 stationen och söder om ungdomslokalen ut till Kyro Älvs bro. Då slipper man helt och hållet att stänga korsningen vid nuvarande plats och inga parallellvägar behöver byggas.

Näringslivet

- Oro över att det befintliga centrumet i Kvevlax samt dess näringsidkare kommer att påverkas negativt ifall korsningen till riksväg 8 flyttas till väst. Den naturliga folkströmmen är viktigt för att bevara ett levande centrum.
- Lokalisering av ett affärscentrum till södra sidan av riksvägen i närheten av den planskilda korsningen samt rondellen där.

18.1.2021

- En utveckling och förbättring av riksväg 8 kan stärka Kvevlax, medan omfartsvägen från Vassor till Vikby skulle orsaka stort ekonomiskt bortfall för byn.
- Trafikarrangemangen kommer att leda till att St-1 stationen kommer att dö ut.
- Trafikarrangemangen kommer att vara mycket besvärliga för jordbrukare, som kommer att få stora omvägar till sina ägor och blir tvingade att köra genom nya bostadsområden.

I samband med uppgörandet av planutkastet för Kvevlax delgeneralplan har man i mån av möjligheter strävat till att beakta de olika åsikter som har lämnats in under processens gång. Även på basen av den inlämnade responsen har man i samband med planutkastskedet uppgjort två alternativa planutkast med olika lösningar för trafikarrangemang och därtill hörande markanvändning. I samband med kapitel 9 och 10 har man noggrannare beskrivit de alternativa planutkastens lösningar och konsekvenser och där framgår även noggrannare ställningstaganden till dessa ovanstående inlämnade åsikter.

7.2.2 Respons som lämnats in under tiden för framläggandet av planutkastet

En sammanfattning av åsikterna, deras bemötanden samt på basen av dessa gjorda ändringar och kompletteringar till planmaterialet redovisas i planbeskrivningens bilagor (Bilagor 6 och 7).

7.2.3 Respons som lämnats in under framläggandet av planförslaget

Över planförslaget lämnades 6 utlåtanden och 23 anmärkningar. Responsen har bemötts i bilaga 11.

7.3 Trafikmässiga mål som berör delgeneralplanen

I samband med delgeneralplanen är målsättningen att anvisa de åtgärder som kommer att vara aktuella inom planens målår. På delgeneralplanenivå är dessa främst de nya vägar eller gator som anvisas i delgeneralplanen samt trafikarrangemang som berör riksvägen. I samband med utkastskede har man uppgjort två alternativa planutkast:

- Alternativ 1 (ALT 1): grundar på två rondeller längs med riksvägen vid Veikarsvägen samt vid Herrgårdsbackvägen.
- Alternativ 2 (ALT 2): grundar på den trafikutredning som har uppgjorts år 2017 och som inkluderar en ensidig anslutning från riksvägen till Herrgårdsbackvägen samt tillhörande tunnel- och parallellväglösningar.

7.4 Mål som bygger på naturutredningen

I samband med uppgörandet av delgeneralplanen har man på basen av naturutredningen som gjorts för området fastställt vilka objekt som i delgeneralplanen anvisas som luo-områden, d.v.s. värdefulla områden med tanke på naturens mångfald. luo-objekten har indelats i olika klasser:

- luo-1: flygekorrens livsmiljöer
- luo-2: objekt i enlighet med vattenlagen

18.1.2021

- luo-3: värdefulla myrobjekt

I tillägg till dessa har man i planen strävat till att bevara enhetliga skogsområden, som används för rekreation och skogsbruk.

8 VISIONSPÄN FÖR KVEVLAX

Våren 2017 utarbetades en visionsplan för Kvevlaxområdet. Planen utarbetades med tanke på delgeneralplanen. Avsikten med visionsplanen är att fundera på områdets styrkor, vilka frågor som man borde fästa särskild uppmärksamhet vid i den kommande planläggningen samt vilka ledstjärnorna för områdets utveckling ska vara. I samband med arbetet gjordes en analys av nuläget. Dessutom ordnades en workshop för tjänstemän och beslutsfattare i Korsholms kommun. Resultatet av arbetet var en övergripande visionskarta samt en tillhörande rapport.

I samband med visionsplaneworkshopen tog deltagarna ställning till tre olika scenarier för utvecklingen av markanvändningen. Dessa var "Det nya Kvevlax", "Det gemensamma Kvevlax" och "Business as usual". I scenarierna var områdena för boende, rekreation och service olika och från alla scenarier plockade man ut de goda och dåliga sidorna med utvecklingen. Som resultat uppstod en visionsplan för Kvevlax.

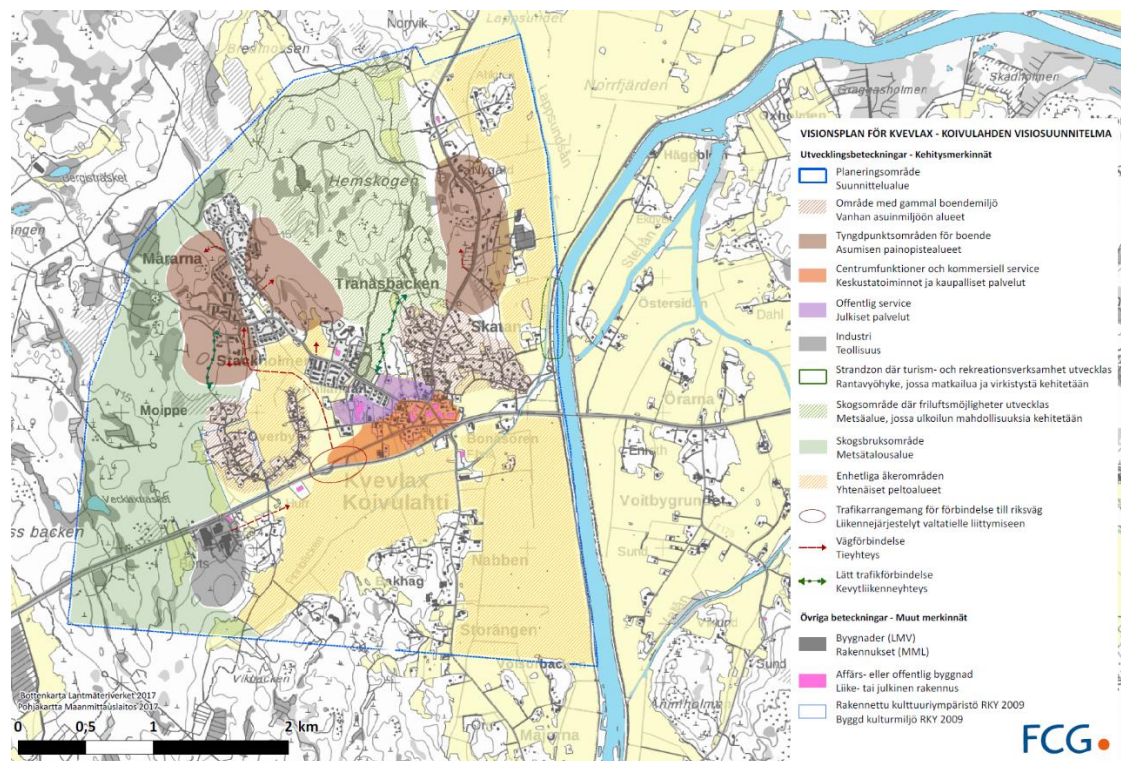


Bild 31. Karta över visionsplanen för Kvevlax 2017.

I visionsplanen koncentreras prioritetssområdena för bebyggelsen mot nordväst och norr från centrum, i anslutning till den befintliga bebyggelsen. Bebyggelsen längs Koskövägen ansluter starkt till befintliga nyare detaljplanerade områden, medan bebyggelsen längs Kvevlaxvägen är mer landsbygdsliknande. I områden som ligger nära centrum, där det finns äldre och landskapsmässigt mer värdefull bebyggelse, är det möjligt att främja möjligheterna att bygga för flera generationer på samma plats om det passar in i omgivningen. Ett viktigt tema som togs upp i samband med

18.1.2021

visionsplanen var behovet av mångsidiga boendeformer och -lösningar för att Kevlax ska passa som boendeort för olika livssituationer och olika generationer. På den södra sidan av riksvägen är det även i framtiden möjligt att placera boende i anslutning till lantbruksområden. I det område i centrum som anvisats för service är det även möjligt att placera mera kompakt boende, till exempel i form av små flervåningsbostadshus.

I visionsplanen anvisades ett område för centrumfunktioner och kommersiella funktioner samt ett område för offentlig service till Kevlax centrum. Området för offentlig service gör det möjligt att utveckla social verksamhet och boende till exempel för äldre invånare. Området svarar på ett ökande behov av att utveckla gemensam service. Området för centrumfunktioner och kommersiella tjänster utvidgas till området längs riksvägen, där tillgängligheten och synligheten är goda. Området erbjuder mångsidiga möjligheter för företag och service.

När det gäller rekreation ansågs frilufts- och rekreationsmöjligheterna i Hemskogens område vara viktiga och området upplevs som en fortsättning på den egna bakgården. De öppna åkerområdena är viktiga med tanke på landskapsupplevelser och lantbruk. I visionsplanen anvisas en strandzon längs Kyrö älv där turism och rekreation utvecklas, till exempel genom en liten hamn för paddling och övrig rekreationsverksamhet.

9 BESKRIVNING AV PLANEN

9.1 Dimensionering

9.1.1 Zonanalysen

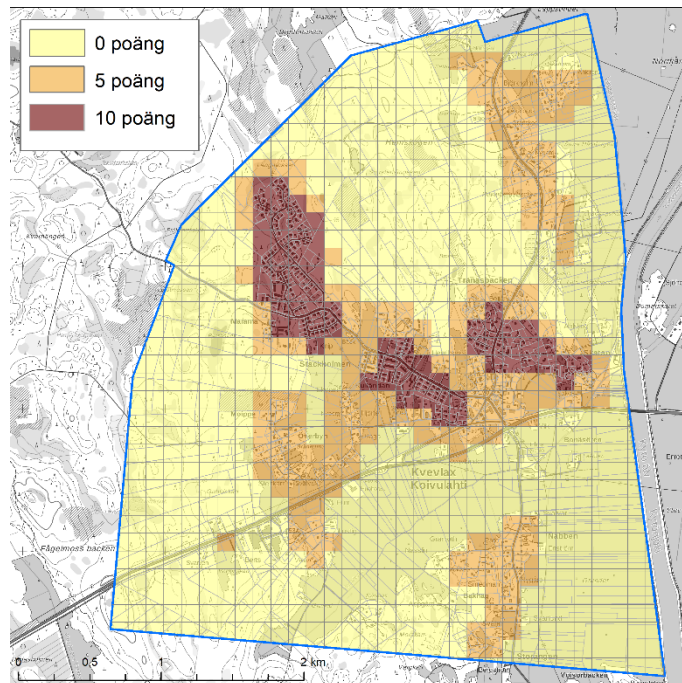
Planeringsområdet har indelats i zoner på basen av en GIS-analys. Målsättningen med den GIS-baserade zonanalysen är att hitta sådana områden där byggande kan rekommenderas.

Med förmånlighetszoner hänvisar man till ett pixelbaserat poängsystem, som baseras på avståndet till olika områdesvisa värdefaktorer. Pixelstorleken är 250 m x 250 m. Varje värdefaktor ges poäng 0, 5 eller 10 i enlighet med dess värde. Dessa poäng sammanslås slutligen för varje enskild pixel. I Kevlax har följande faktorer beaktats:

Bosatta områden

Bosatta områden har definierats på basen av terrängdatabasens mängd bostadsbyggnader med den sk. grannsummamethoden. Poängen för varje ruta definieras av den sammanlagda mängden byggnader i rutan samt dess grannrutor (3x3).

18.1.2021



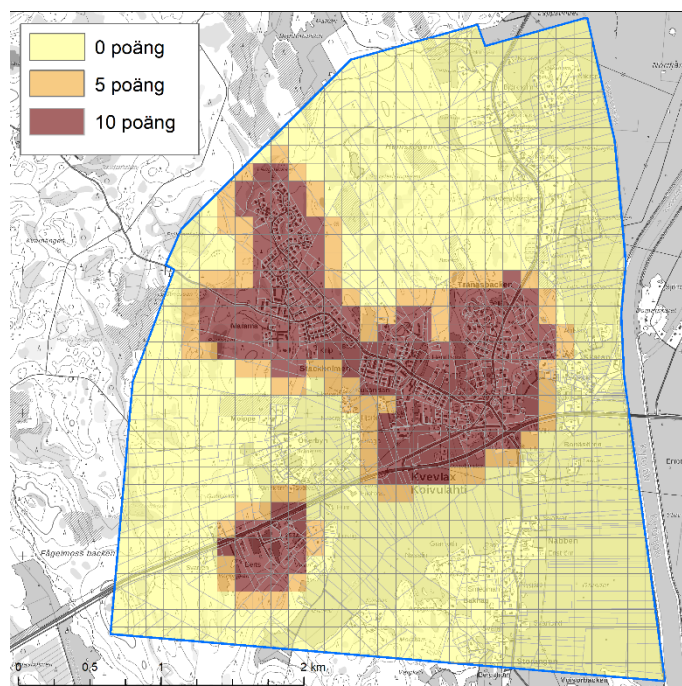
Bosatta området har tilldelats poäng via naturlig klassificering enligt följande:

10 p ifall rutan och dess grannrutors sammanlagda mängd byggnader är mer än 44 st

5 p ifall rutan och dess grannrutors sammanlagda mängd byggnader är 13-44 st

0 p ifall rutan och dess grannrutors sammanlagda mängd byggnader är under 13 st

Detaljplanerade områden



Detaljplanerade områden har tilldelats poäng enligt följande:

10 p ifall rutan finns på detaljplanerat område eller inom 100 m från detta

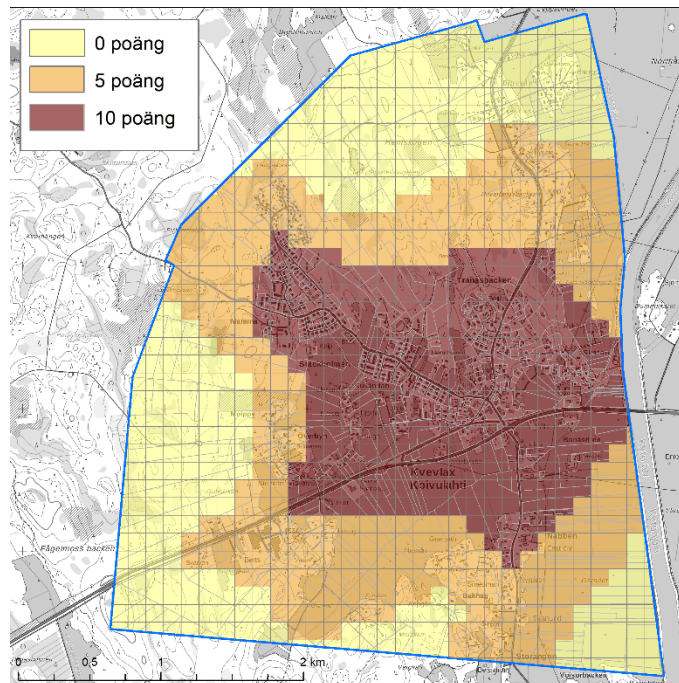
5 p ifall rutan är belägen 100-200 m från området

0 p ifall rutan är belägen mer än 200 m från området

Tillgänglighet av service

För tillgänglighet av service har man definierat tillgänglighetszoner, som illustrerar tillgängligheten av service via befintligt vägnät. Som servicepunkter är definierats Kvevlax kommersiella centrum, lågstadium och daghem.

18.1.2021



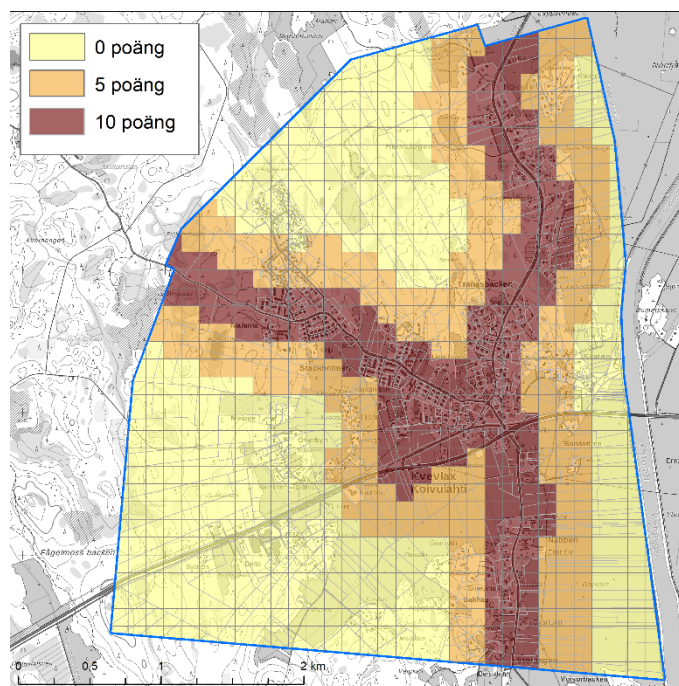
Tillgänglighetsområden har tilldelats poäng per ruta enligt följande:

10 p ifall rutan finns inom tillgänglighetszon 1 km

5 p ifall rutan finns inom tillgänglighetszon 1-2 km

0 p ifall rutan finns utanför tillgänglighetszon 2 km

Betydande vägar



Områden invid betydande vägar har tilldelats poäng enligt följande:

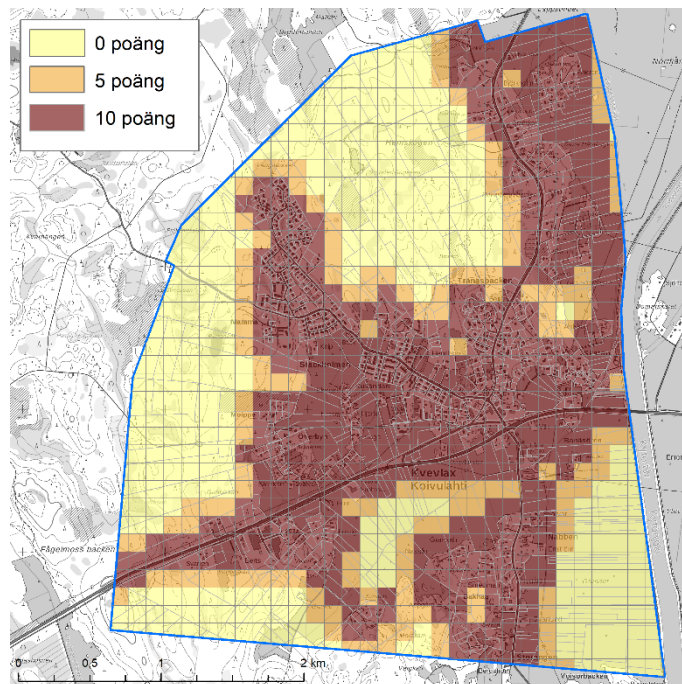
10 p ifall rutan finns inom 200 m från en betydande väg

5 p ifall rutan är belägen under 500 m från en betydande väg

0 p ifall rutan är belägen mer än 500 m från en betydande väg

18.1.2021

Vatten- och avloppsnätverk



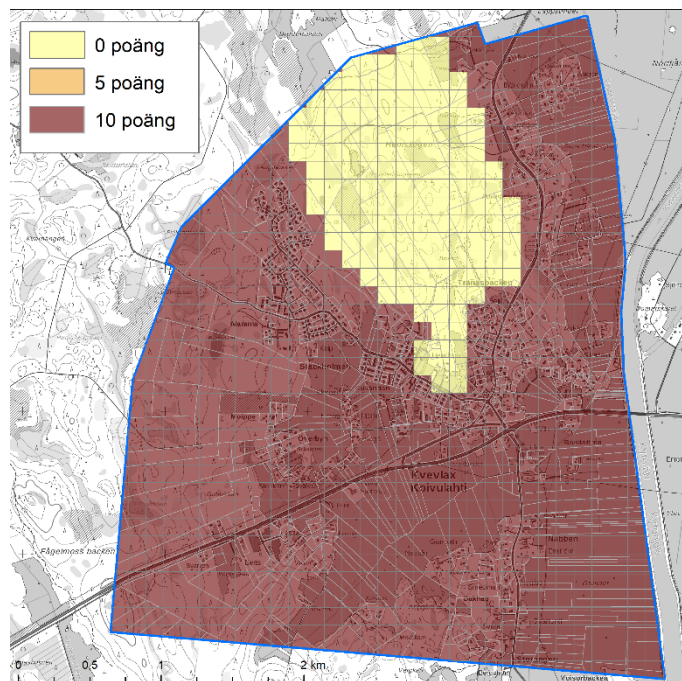
Områden invid vatten- och avloppsnätverk har tilldelats poäng enligt följande:

10 p ifall rutan finns inom 100 m från nätverk

5 p ifall rutan är belägen 100-200 m från nätverk

0 p ifall rutan är belägen mer än 200 m från nätverk

Rekreatiomsområden



Områden invid rekreatiomsområden har tilldelats poäng enligt följande:

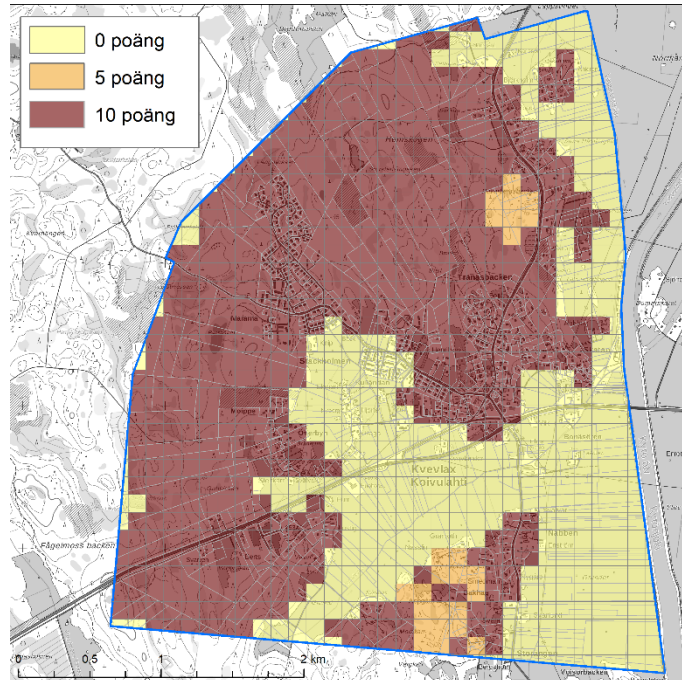
10 p ifall rutan finns utanför rekreatiomsområde

0 p ifall rutan är belägen inom rekreatiomsområde

18.1.2021

Jordmån

Som jordmånsdata har man utnyttjat GTK:s jordmånskartan 1: 200 000.



Områden har tilldelats poäng enligt följande:

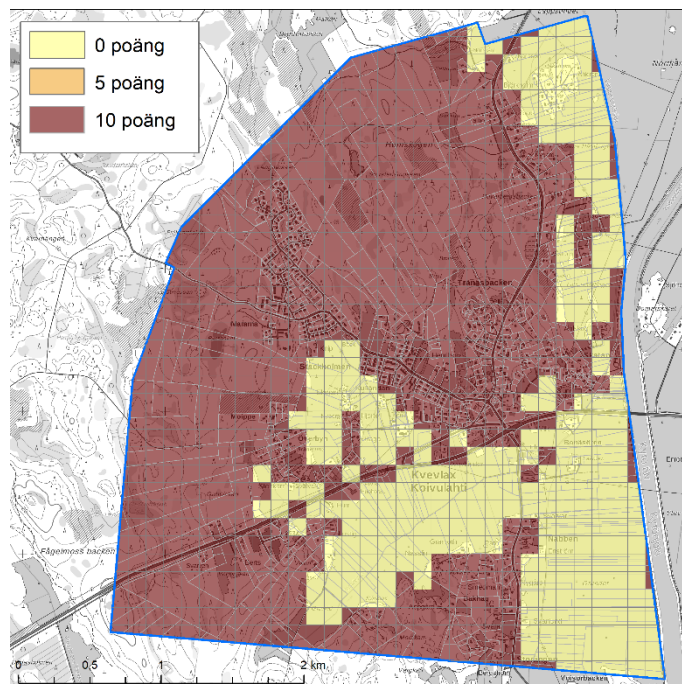
10 p ifall rutan finns på område med blandjordmån

5 p ifall rutan finns på område med berg

0 p ifall rutan är belägen på områden av lera eller tjock torv

Landskapsmässigt värdefulla åkerområden

De landskapsmässigt värdefulla områdena har definierats på basen av landskapsutredningen.



Områden har tilldelats poäng enligt följande:

10 p ifall rutan finns utanför ett värdefullt åkerområde

0 p ifall rutan finns innanför ett värdefullt åkerområde

18.1.2021

Då alla poäng har slagits samman för rutorna leder det till kartan nedan. Denna representerar förmånlighetszonerna för planeringsområdet. Desto högre poängsättning ett område har, desto bättre passar det för bostadsbyggnation. Dessa förmånlighetszoner är baserade på GIS-data och analyser och är rekommendationer för var på planeringsområdet man kan lokalisera boende.

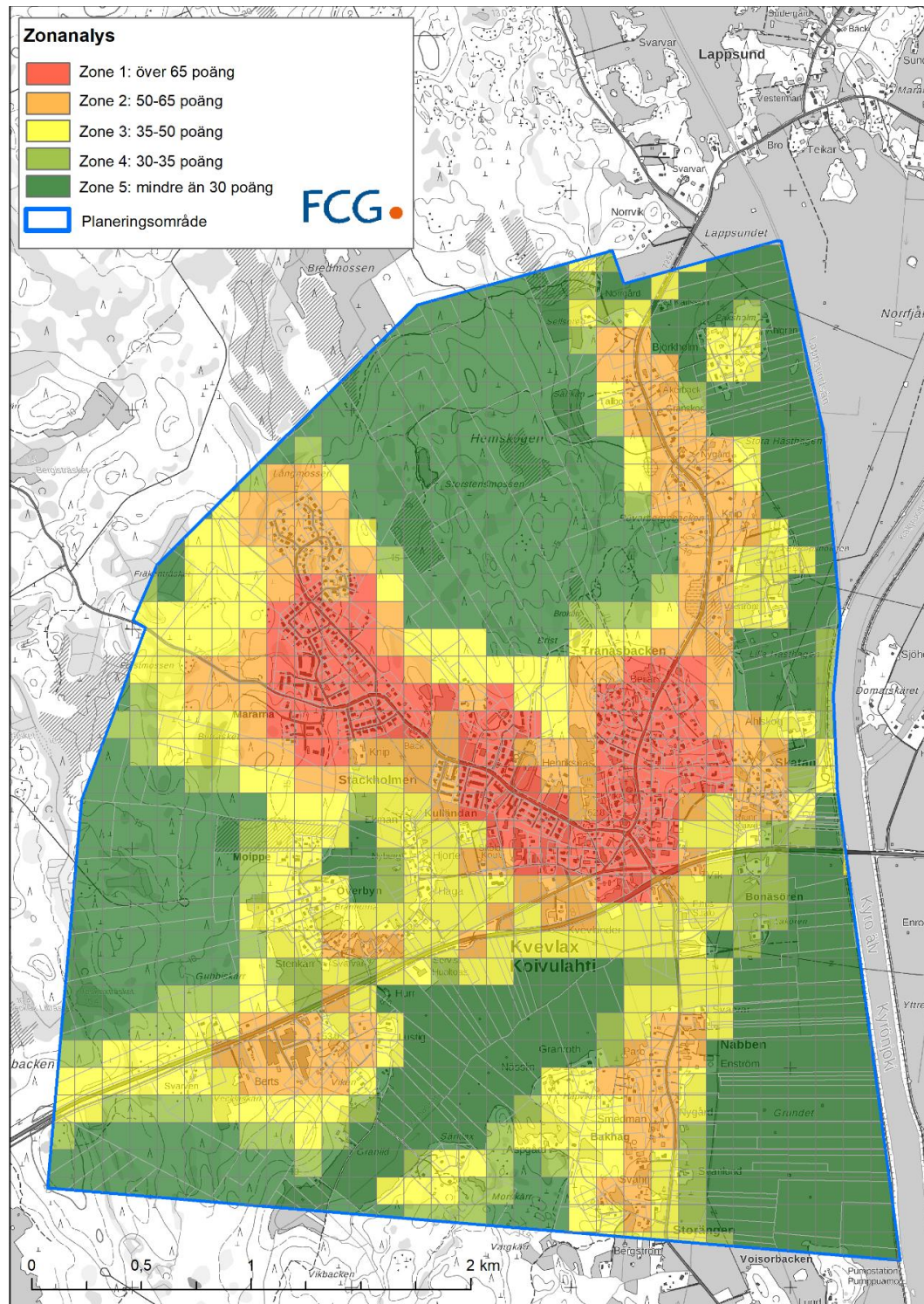


Bild 32. Resultat av zonanalysen och zonfördelning i planeringsområdet. Resultaten av zonanalysen används som grund för dimensioneringen.

18.1.2021

9.1.2 Dimensioneringsgrunder

På basen av zonalanalysens resultat har man uppgjort en dimensionering för planområdet. Det område som har inkluderats i dimensioneringsområdet motsvarar hela planområdet exkluderat de gällande detaljplaneområdena.

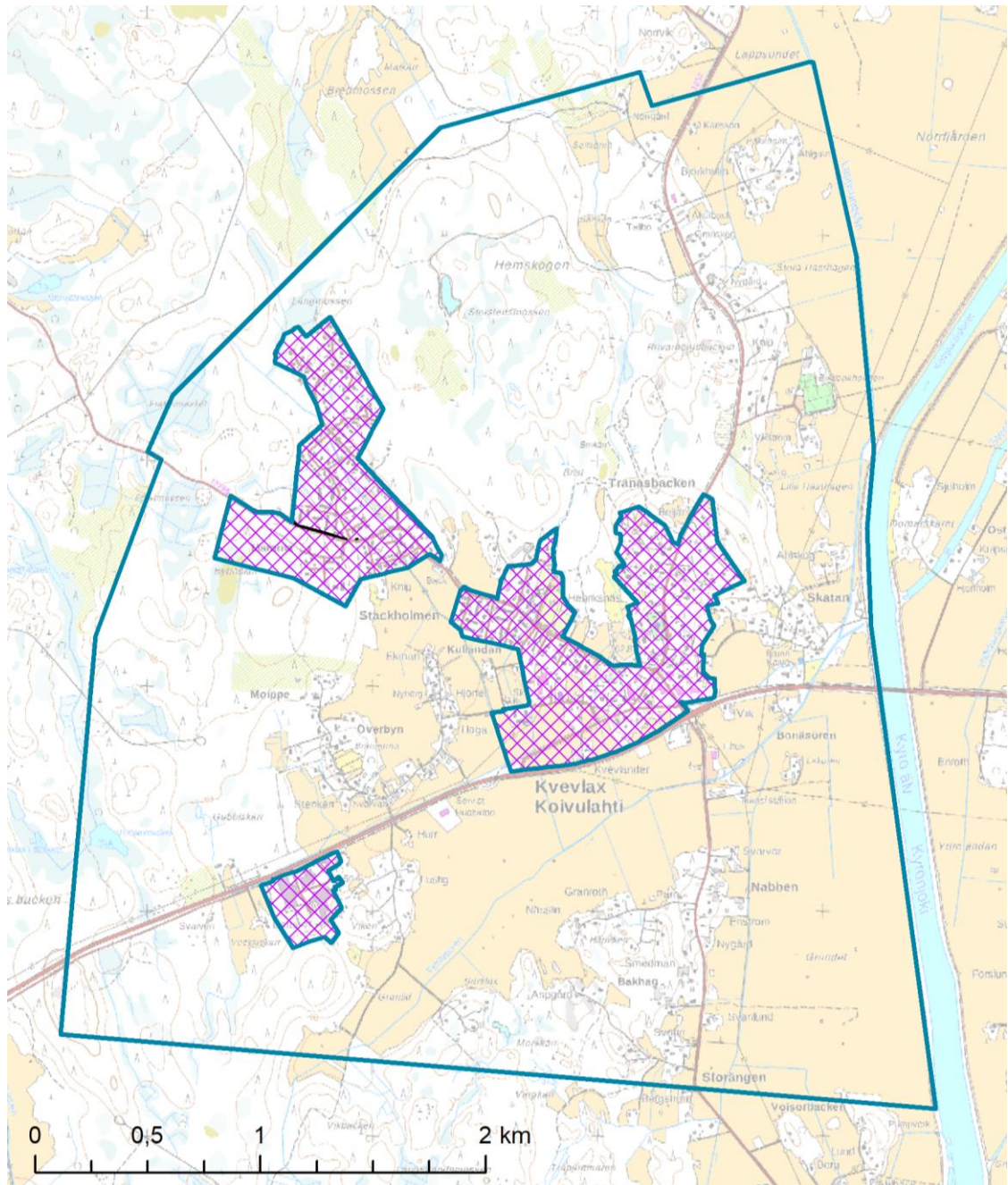


Bild 33. Dimensioneringsområde för delgeneralplanen. Exkluderade (icke beaktade) områden är de befintliga detaljplanlagda områdena (anvisade på kartan med rasterbeteckning).

Som grund för dimensioneringen har man uppgjort en stomlägenhetsgranskning för dimensioneringsområdet. I samband med dimensioneringen har man använt datumet 1.1.2000 som tvärsnittstidpunkt, d.v.s. fastigheter som registrerats innan detta har beaktats som en stomlägenhet. Ifall en fastighet har styckats och

18.1.2021

bebyggts efter detta datum belastar den stomlägenhetens totala antal byggrätter som beräknas på basen av dimensioneringstalet och zonfördelningen.

Delgeneralplanen för Kvevlax har uppgjorts så, att man i planen anvisat områden som bör detaljplaneras samt områden på vilka man kan ansöka om bygglov direkt på basen av delgeneralplanen i enlighet med MBL 44§. En förutsättning för tillämpande av denna paragraf är att byggnationen styrs i tillräcklig mån i delgeneralplanen samt att styrningen av markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan uppgörs.

En viktig förutsättning för en generalplan är en jämlik behandling av markägare. Denna förverkligas via tillämpandet av enhetliga dimensioneringsprinciper, dimensioneringstal för dimensioneringszoner samt stomlägenhetsgranskning.

I den strategiska generalplanen för Korsholm har man för Kvevlax område fastställt ett befolkningstillväxtmål på 1 100 nya invånare till och med 2040. Av dessa skulle merparten av befolkningstillväxten riktas till Kvevlax delgeneralplaneområde, d.v.s. ca en befolkningsökning på 800 invånare. Detta är även målsättningen då dimensioneringen för delgeneralplanen har gjorts upp.

Dimensioneringsgrunderna för vilken yta på fastigheten som berättigar till byggrätter i en dimensioneringszon utgör dimensioneringstalet. I delgeneralplanen för Kvevlax har man tillämpat samma dimensioneringstal som i delgeneralplanen för Karperö-Singsby, som är under uppgörande i kommunen. Dimensioneringszonerna har illustrerats i bild 32 ovan.

ZON 1	ZON 2	ZON 3	ZON 4	ZON 5
Första byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är minst 0,2 ha	Första byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är minst 0,2 ha	Första byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är minst 0,2 ha	Första byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är minst 1 ha	Första byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är minst 5 ha
Den andra och tredje byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare minst 0,5 ha / byggplats	Den andra byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare minst 2 ha	Den andra byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare minst 3 ha	Den andra byggplatsen förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare minst 5 ha	De följande byggplatserna förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare 20 ha/byggplats
De följande byggplatserna förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare 1 ha/byggplats	De följande byggplatserna förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare 2 ha/byggplats	De följande byggplatserna förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare 5 ha/byggplats	De följande byggplatserna förutsätter att arealen inom zonen är ytterligare 10 ha/byggplats	

I samband med dimensioneringen har man beaktat områdets naturvärden och möjliga skyddsområden. Detta betyder att de värdefulla naturobjekt som i delgeneralplanen har anvisats som luo-områden (områden som är värdefulla för naturens mångfald) även inverkar på fastighetens dimensionerande areal.

18.1.2021

Dimensioneringens resultat har presenterats fastighetsvis i tabellen som finns som bilaga 5 till planmaterialet. I tabellen har följande saker presenterats:

- Stomlägenhetens nummer
- Fastighetsnummer
- Stomlägenhetens namn
- Fastighetens namn
- Fastighetens dimensionerande yta sammanlagt (ha)
 - Denna kolumn anger den sammanlagda yta som ligger som grund för antalet byggrätter.
 - Ytan kan fördelas på olika dimensioneringszoner och antalet byggrätter beräknas då i enlighet med tabellen ovan.
 - Ur denna areal har man räknat bort arealen för möjliga värdefulla naturobjekt, ifall dessa infaller på fastigheten.
- Använd byggrätt / fastighet sammanlagt
 - De redan bebyggda fasta och fritidsbostäderna i enlighet med kommunens byggnadsregister
- Potentiell ny byggrätt / stomlägenhet sammanlagt
 - Antalet nya byggrätter som tillfaller stomlägenheten i enlighet med dimensioneringen
- Potentiell ny byggrätt / fastighet sammanlagt
 - De byggrätter som tillfaller stomlägenheten har fördelats på de fastigheter som ingår i stomlägenheten.
 - Vid fördelningen av nya byggrätter som tillfaller stomlägenheten till fastigheterna har man beaktat fastigheternas storlek, befintliga bostäder mm.
- OBS!
 - Denna kolumn innehåller information som berör bl.a. fördelning av byggrätterna till fastigheterna.
 - AT = Byggplats är anvisad på ett byaområde i enlighet med MBL 44§
 - Byggplats inte anvisad, M-/ MA- eller MU-område = I delgeneralplanen har man inte anvisat byggrätter till områden som har betecknats som för jord- och skogsbruk. I samband med dimensioneringen har man granskat ifall samma markägare äger mark på ett annat lämpligare ställe på delgeneralplanområdet. Ett lämpligare ställe har definierats som ett område i omedelbar närhet till detaljplaneområde som är möjligt att utvidga eller på ett AT-område. Ifall det har bedömts vara möjligt att flytta byggrätten har så gjorts.
 - Område detaljplaneras = Området är beläget så, att det ur en helhetsbedömning av samhällsstrukturen har ansetts vara passande för tätare byggnation än vad som kan möjliggöras via MBL 44§ och området har anvisats som ett område som bör detaljplaneras.
 - AM-områden erhåller enlig delgeneralplanens bestämmelser möjlighet till att bygga en bostadsbyggnad oavsett dimensioneringen. Detta tillämpas för att möjliggöra generationsskiften på driftcentra.

För att möjliggöra den befolkningsökning i Kevlax som definierats som planens målsättning samt för att uppnå en helhetsmässigt god markanvändningslösning finns det behov av att detaljplanera även andra områden än de som är ägda av kommunen. Dessa områden är sådana som är direkt belägna i närheten av befintliga detaljplaneområden samt nya områden som ämnas detaljplaneras eller på sådana områden där styrningen av markanvändningen kräver att lösningarna granskas mer noggrant än på delgeneralplanenivå. Områden som i

18.1.2021

delgeneralplanen anvisats som områden som bör detaljplaneras för boende föranleder inte per automatik att markägaren är skyldig att detaljplanlägga sin mark, utan markägaren har möjlighet till detta. I samband med detaljplanläggningen är det även möjligt att bilda olika typer av bostadsområden. I första hand är det möjligt att detaljplanlägga sådana områden som är ägda av kommunen.

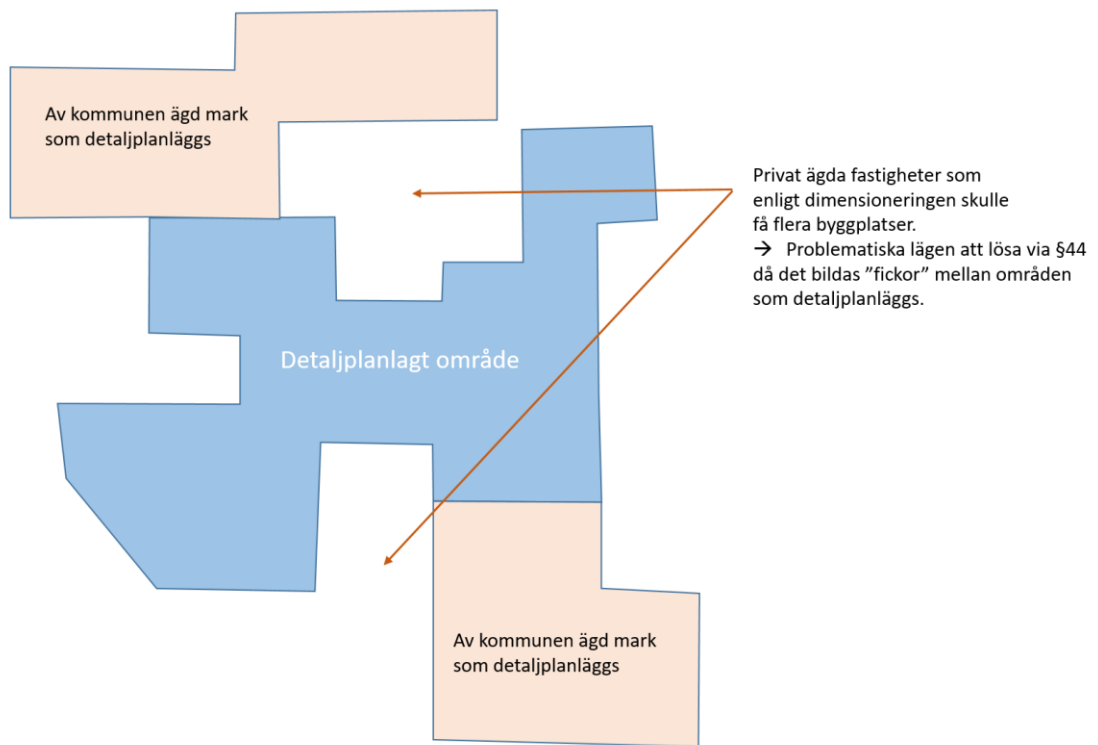


Bild 34. Principskiss för tillfällen då det är motiverat att detaljplanera områden istället för att lösa bebyggelsen via bygglov på basen av MBL 44§.

BYGGPLATSER	ANTAL
Befintliga byggplatser (inkluderat beviljade bygglov och fritidsbyggnader)	224 st
Nya byggplatser i enlighet med MBL 44§ (resultat av dimensioneringen)	98 st

Man bör sträva till att följa dimensioneringsgrunderna samt -beräkningarna så noggrant som möjligt för att försäkra en jämlik behandling av markägarna. Ifall dock något område lämpar sig speciellt dåligt eller väl för byggnation eller ifall det finns andra vägande orsaker kan man med beaktande av skälighetsfaktorer öka eller minska på byggrätten.

9.2 Planutkast som läggs fram

9.2.1 Planutkast alternativ 1

Planutkast alternativ 1 baseras på två rondeller vid riksvägen. I alternativet har man anvisat ett nytt område för centrumfunktioner mellan riksvägen och

18.1.2021

Herrgårdsvägen samt en utvidgning av område för service (P) invid den nuvarande servicestationen.

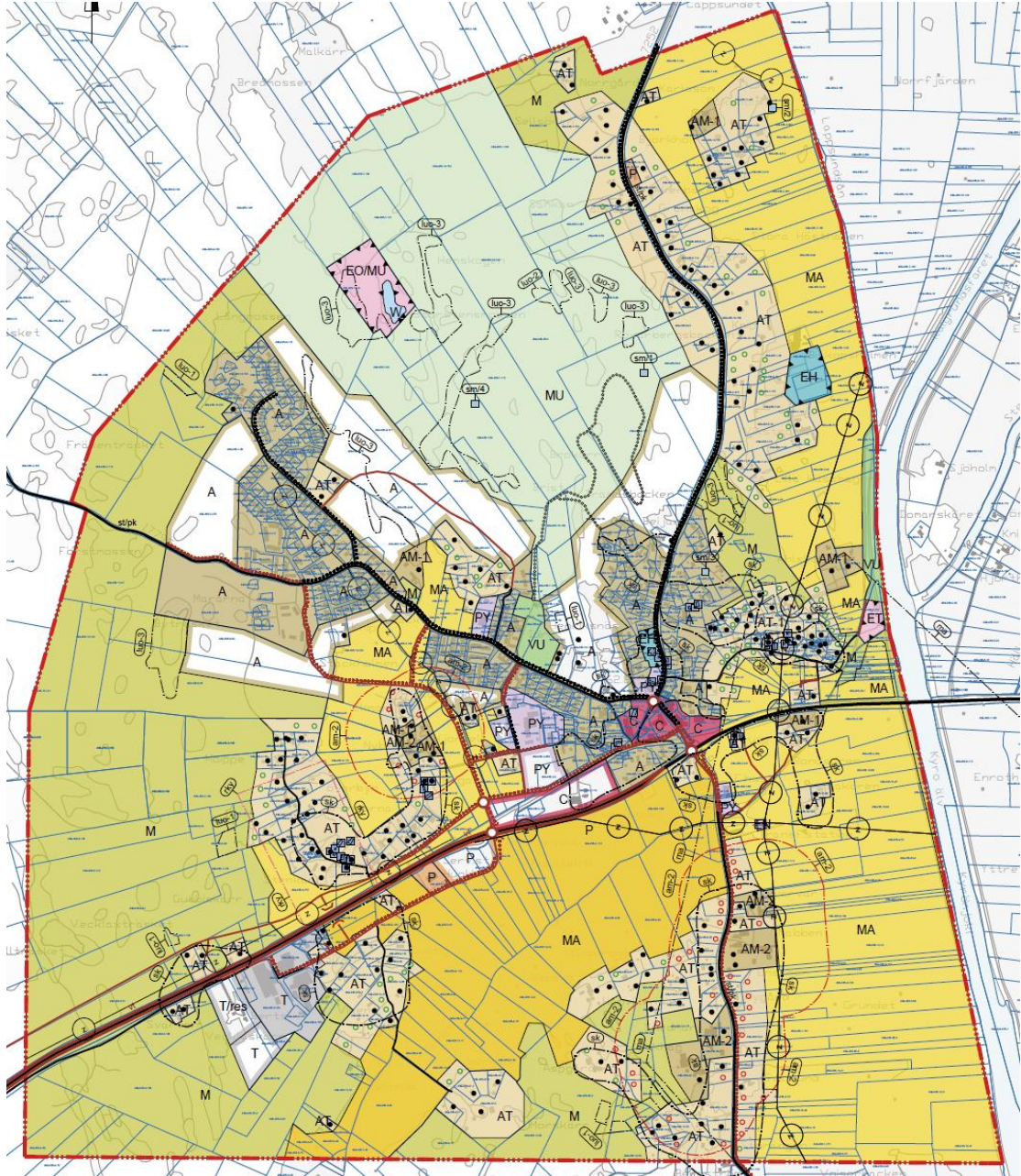


Bild 35. Planutkast alternativ 1, rondellösning invid riksväg 8.

9.2.2 Planutkast alternativ 2

Planutkast alternativ 2 baseras på planskild korsning samt tunnellösningar vid riksvägen. I alternativet har man anvisat ett nytt område för centrumfunktioner mellan riksvägen och Herrgårdsvägen samt en utvidgning av område för service (P) invid den nuvarande servicestationen och ett nytt område för service mellan riksvägen och parallellvägen.

18.1.2021

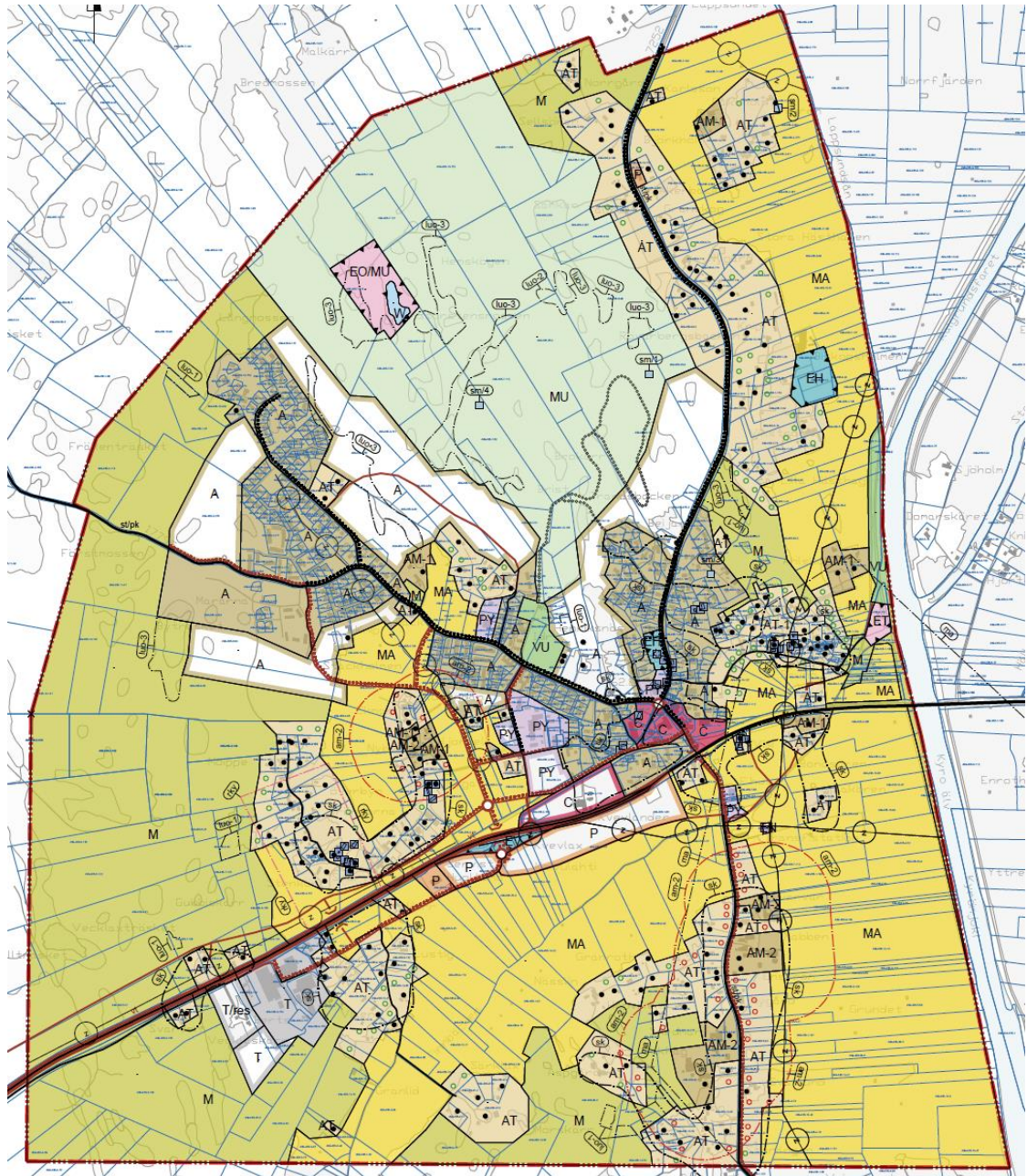


Bild 36. Planutkast alternativ 2, planskild korsning samt tunnellsöningar invid riksväg 8.

9.3 Delgeneralplanförslag, ändringar av planen efter utkastskedet

Delgeneralplanen har efter att planutkastet varit framlagt ändrats baserat på uppgjorda tilläggsutredningar och planer samt den mottagna responsen samt bemötanden. Bemötanden till kommentarerna har redovisats i bilagorna 10 och 11.

Till följande presenteras de viktigaste förändringarna som har gjorts gällande planutkastet till planförslaget samt motiveringarna till dessa ändringar.

- De nya rondellerna vid RV 8 som var med i planutkastets alternativ 1 har slopats på basen av inlämnad respons och uppgjorda tilläggsutredningar. Under myndigheternas arbetsmöte 17.4.2019 samt under mötet 19.9.2019

18.1.2021

konstaterade NTM-centralen samt Österbottens förbund att de inte godkänner rondeller vid RV8 som nyligen har lyfts med som en del av Finlands huvudvägnätverk.

- För RV8 huvudanslutning till Kvevlax reserveras enligt planskildanslutningsgranskningen (FCG, september 2019) samt planskilda anslutningen områdesreserveringsplan (FCG, mars 2020). Anslutningens slutliga placering är ganska nära lösningen i planutkastets alternativ 2 som är baserad på Kvevlax vägnätverksplan (Plaana oktober 2017). På basen av uppgjorda tilläggsutredningar kan inte den nuvarande huvudanslutningen till Kvevlax ersättas med en planskild anslutning så att dess ramper uppfyller huvudvägnätverkets krav.
- Området mellan idrottsplanen och kyrkan har reserverats i planförslaget som område för centrumfunktioner (C). Reserveringen möjliggör att detta mycket centralt belägna område kan detaljplaneras för tätare boende och service. I samband med detaljplanläggningen kan även möjligheterna för höghusbyggnation på området undersökas. I planutkastet var området reserverat för småhusbosättning.
- Det nya bostadsområdet (A) som är reserverat på södra sidan av Villisvägen och Koskövägen har för områdena på fastigheterna 10:104 och 2:104 ändrats till jordbruksområde (MA) på basen av landskapsmässiga faktorer samt den inlämnade responsen.
- Reserveringen för Kvevlax industriområde (T) har utvidgats väster- och söderut för att säkra förutsättningarna för utveckling av områdets företagsverksamhet.
- Reserveringen för nya bostadsområden (A) har utvidgats i förslaget. Genom detta strävar man till att ge flera möjligheter och utrymme för kommunens markanskaffning och detaljplanering.
- Området vid Kvevlax räddningsstation har fått på basen inlämnat utlåtande reserverats med en egen ET-1 beteckning Kvarteretsområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning. På området får byggnader för brand- och räddningsverksamhet uppföras.
- Skatan-området har reserverats med AT-2 beteckningen som område för byabosättning som bör detaljplaneras. Detaljplanering möjliggör att byggnationen anpassas omsorgsfullt till det nuvarande värdefulla kulturlandskapet samt den övriga miljön. Även detaljerade lösningarna gällande gång- och cykeltrafik samt annan trafik för att trygga deras funktionalitet utreds genom detaljplanering. Detaljplanering möjliggör även vid behov tomtstorlekar som är mindre än 2000 m². På detta vis kan man spara på åker- och andra grönområden. På området har utmärkts nya byggrätterna enligt delgeneralplanens dimensioneringen som riktgivande med tanke på områdets kommande detaljplanering.
- Grönförbindelser i planen har kompletterats bland annat mellan Moippe och Mararna samt från Kvevlax idrottsplan mot Tranasbacken. Riktgivande behov för grönförbindelser har även anvisats på andra ställen från via nya detaljplanområden (A och C) till natur- och friluftsområden.

18.1.2021

- Vid Moippe-området har det reserverats tillfartsvägar till de nya byggplatserna som anvisats i planen bland annat till följd av landskapsmuseets utlåtande.
- Den nya samlarvägen till Mararna har slopats för att minska på mängden nya förbindelser som placeras på åkerområden. Förbindelsen till de nya områdesreserveringarna har anvisats via Koskövägen.
- På basen av den inlämnade responsen har Tallgrändens nuvarande karaktär som en sluten gata bevarats och därmed är den inte mera reserverad som en samlargata för genomfartstrafik. För trafiken till de nya bostadsområdena har det reserverats en ersättande vägförbindelse öster om Kvevlax sportplan. Det noggrannare läget för vägen planeras i samband med detaljplanering.
- På basen av den inlämnade responsen har Aspvägen inte anvisats i delgeneralplanen för genomfart till de nya bostadsområdena. Den nya samlarvägen flyttas från dess tidigare reservering längre söderut.
- På basen av den inlämnade responsen har två PY- reserveringar i utkastet ändrats för att motsvara deras nuvarande användningsändamål. Det ena är belägen vid skolcentrumet och det andra vid Kärråkersvägen.
- De nya parallellvägarna för RV 8 är placerade så nära som möjligt till riksvägen för att undvika, ifall möjligt, att inte splittra åkerområden. Vid placeringen har tagits i beaktande trafiksäkerheten.
- Söder om RV 8 har det nya P- områdets reservering anvisats som mindre än tidigare för att säkra att vyerna över de öppna åkerlandskapen mot Kvevlax centrum från RV 8 bevaras. P-områdets planbestämmelse har kompletterats så att det inte får placeras dagligvaruhandels butiker på området.
- Placeringen av vissa byggrätter har ändrats så att de är längre ifrån Kyrö älvs översvämningssområde.
- På basen av Vasa Elektriskas utlåtande har EN-området vid Lakörsvägen utvidgats samt reserverat, enligt inlämnat material, ett område för en 110 kV ledning som matar Kvevlax elstation. Reserveringar för 20 kV luftkablar har borttagits för de som har ersatts med jordkabel.
- I planområdets norra del har det reserverats ett nytt rekreationsområde på ett område som ägs av kommunen. Till området leder rekreationsleden/skidspåret som börjar från sportplanen.

9.4 Delgeneralplan som förs till godkännande, ändringar efter planförslag

Efter delgeneralplanens påseende i förslagsskedet har det gjorts följande justeringar till materialet:

- Ett skilt hörande i enlighet med MBF § 32 har utförts för dryga 10 markägare på grund av ett fel i dimensioneringstabellen. På basen av detta har även mindre justeringar gjorts till plankartan för MBL 44§ byggrätternas del.
- Mindre kompletteringar har gjorts till beteckningen för de lätta trafiklederna invid centrum.

18.1.2021

- På basen av inlämnade utlåtanden har det gjorts mindre kompletteringar till planbestämmelserna, bl.a. luo-1-områdets bestämmelse har hänvisningen till flygekorre korrigerats till "art" och de allmänna bestämmelserna gällande trafikplaneringen har justerats med beaktande av NTM-centralens utlåtande.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om miljöstörningar och planläggningsprocessens skeden.

9.5 Delgeneralplan som förs till godkännande, planens struktur

9.5.1 Områdesreserveringar

I delgeneralplanen har man anvisat områden där markanvändningen ändras i väsentlig mån med områdesreserveringar som är vita i mitten och har en färgad ytterkant. Dessa områden är nya områden för boende, nya områden för centrumfunktioner, nya områden för service samt nya områden för industri- och lagerfunktioner. Dessa områden skall detaljplanläggas.

Nya områden för centrumfunktioner (C) anvisas i planen norr om riksvägen samt till området mellan idrottsplanen och kyrkan. Målsättningen är att utveckla området med mångsidiga funktioner. Området kan innehålla boende i höghus, arbetsplatser och kontorsutrymmen samt kommersiell och allmännyttig service. Det specifika målet med C-reserveringen vid riksvägen är att utnyttja de ändringar i trafikarrangemangen vid riksväg 8 för att stärka den kommersiella ställningen för Kvevlax. För C-området vid idrottsplan är målet att göra området mera kompakt gällande boende (AR, AK) samt till utvecklingen av till detta relaterande service. Området kunde också passa till att utvecklas på basen av en allmän arkitektävling. Resultaten av tävlingen skulle styra områdets detaljplanering i ett senare skede.

I delgeneralplanen reserveras nya serviceområden (P) söder om den nya planskilda anslutningen. De nya serviceområdena placeras i anslutning till den nuvarande servicestationen samt norrut från anslutningen. Målet med reserveringen är att utnyttja områden vid riksvägen för bland annat sådan specialvaruhandels service som kräver mera utrymme samt för att stärka områdets dragkraft i sin helhet för den passerande trafiken. Enligt planbestämmelsen får dock inte butiker för dagligvaruhandel placeras på området.

I närheten av det nuvarande industriområdet i Kvevlax har det reserverats omfattande nya industri- och lagerområden (T) av vilka en del redan ägs av kommunen. Med reserveringarna strävar man till att stärka Kvevlax industriområde som en av Korsholms viktiga industriområden. Reserveringarna kan också erbjuda möjligheter för områdets nuvarande företag att utvidga.

Området vid Kvevlax idrottsplan ha i planen reserverats med en VU- beteckning. Också vid Kyrö älvs strandområde har det reserverats ett område för idrotts- och rekreationsanläggningar område med VU- beteckning. Området kan utvecklas för mångsidig verksamhet som t.ex. paddling eller motsvarande verksamhet. I planområdets norra del har det reserverats ett nytt rekreationsområde (V) på ett område som ägs av kommunen. Till området leder rekreationsleden/skidspåret som börjar från sportplanen redan i nuläget.

Ett gällande marktäktstillstånd för bergstagning finns på Hemskogens skogsområde. Då marktäktstillståndet går ut anvisas området att uppsnyggas i enlighet med tillståndet. Då användningsändamålet ändras bör området utvecklas

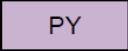
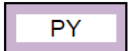
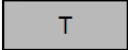
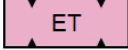
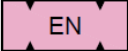
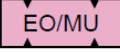
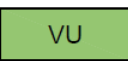
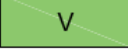
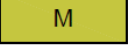
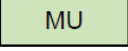
18.1.2021

för friluftsverksamhet och det är möjligt att ex. undersöka ifall vattenområdet kan utnyttjas för simning mm..

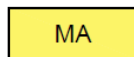
Planbeteckningar:

A	BOSTADSOMRÅDE SOM ÄR DETALJPLANERAT. Då områdets detaljplaner ändras får man anvisa bostadsbyggnation (radhus, småhus samt egnahemshus) samt därtill hörande affärs-, service- och arbetsutrymmen till området.
A	BOSTADSOMRÅDE SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS. Ett nytt område huvudsakligen anvisat för boende. Till området från man anvisa bostadsbyggnation (radhus, småhus samt egnahemshus) samt därtill hörande affärs-, service- och arbetsutrymmen.
AT	OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING. Området är avsett för småhusbosättning, lantbruksturism och produktions-, lager- och arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar. På området kan bygglov beviljas på basis av delgeneralplanen enligt MBL 44§. Byggplatsens minimistorlek är 2000 m2. Till sitt läge instruktiva byggplatser har utmärkts på plankartan.
AT-1	OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING DÄR MILJÖN BÖR BEAKTAS. Området är avsett för småhusbosättning, lantbruksturism och produktions-, lager- och arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar. På området bör man speciellt fästa uppmärksamhet vid att nybyggnationen passar in i förhållande till den befintliga byggnationen samt landskapet och miljön. På området kan bygglov beviljas på basis av delgeneralplanen enligt MBL 44§. Byggplatsens minimistorlek är 2000 m2. Till sitt läge instruktiva byggplatser har utmärkts på plankartan. För området bör uppgöras enhetliga byggnadsanvisningar innan bygglov beviljas.
AT-2	OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING DÄR MILJÖN BÖR BEAKTAS. OMRÅDET BÖR DETALJPLANERAS Området är avsett för småhusbosättning, lantbruksturism och produktions-, lager- och arbetsutrymmen som inte föranleder miljöstörningar. På området bör man speciellt fästa uppmärksamhet vid att nybyggnationen passar in i förhållande till den befintliga byggnationen samt landskapet och miljön. För området bör uppgöras enhetliga byggnadsanvisningar i samband med detaljplaneringen.
AM-1	OMRÅDE FÖR DRIFTSCENTRUM ELLER TILL JORD- OCH SKOGSBRUK ANKNYTANDE NÄRING Området är avsett för driftscentra för jordbrukslägenheter, lantbruksturism, växthusodling, handelsträdgård el. dyl. jämte anknytande bostads-, arbets-, service- och förrådsutrymmen. På området kan bygglov för bostadsbyggnad med högst två bostäder samt andra till verksamheten hörande beviljas på basis av delgeneralplanen enligt MBL 44§.
AM-2	OMRÅDE FÖR DRIFTSCENTRUM ELLER TILL JORD- OCH SKOGSBRUK ANKNYTANDE NÄRING Området är avsett för driftscentra för jordbrukslägenheter, ridstall och andra djurstall, lantbruksturism, växthusodling, handelsträdgård el. dyl. jämte anknytande bostads-, arbets-, service- och förrådsutrymmen. På området kan bygglov för bostadsbyggnad med högst två bostäder samt andra till verksamheten hörande beviljas på basis av delgeneralplanen enligt MBL 44§.
C	OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER, SOM ÄR DETALJPLANERAT. När detaljplanen ändras får boende som lämpar sig för centrum anvisas till området samt förvaltning kontors-, service- och butikslokaler.
C	OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER, SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS. Till området får anvisas boende som lämpar sig för centrum anvisas till området samt förvaltningskontors-, service- och butikslokaler.
P	OMRÅDE FÖR SERVICE

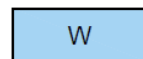
18.1.2021

	OMRÅDE FÖR SERVICE, SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS. På området får inte placeras dagligvaruhandels butiker vars våningsyta överskrider 2000 vy-m2
	OMRÅDE FÖR OFFENTLIG ELLER KOLLEKTIV SERVICE Området är avsett för offentlig service samt verksamheter upprätthållna av föreningar och andra allmännyttiga sammanslutningar jämte därtill anknyttande arbets- och bostadsutrymmen
	OMRÅDE FÖR OFFENTLIG ELLER KOLLEKTIV SERVICE SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS.
	INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE SOM ÄR DETALJPLANERAT.
	INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS.
	OMRÅDE FÖR SAMHÄLLSTEKNISK SERVICE.
	OMRÅDE FÖR SAMHÄLLSTEKNISK SERVICE. Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning. På området får byggnader för brand- och räddningsverksamhet uppföras
	OMRÅDE FÖR ENERGIFÖRSÖRJNING.
	MARKTÄKTSOMRÅDE, SOM EFTER TILLSTÅNDETS UPPHÖRANDE BÖR UPPSNYGGAS OCH UTVECKLAS SOM FRILUFTSOMRÅDE.
	OMRÅDE FÖR BEGRAVNINGSPLATS. Område för begravningsplats vars kulturhistoriska särdrag bör bevaras
	OMRÅDE FÖR IDROTTS- OCH REKREATIONSANLÄGGNINGAR.
	REKREATIONSOMRÅDE.
	JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE. Med beteckningen anvisas sammanhängande jord- och skogsbruksområden. Byggrätter som enligt dimensioneringen infaller på området har i mån av möjlighet flyttats till markägarens andra fastigheter inom planområdet. På området är det tillåtet att uppföra byggnader som härrör till jord- och skogsbruket.
	JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA BEHOV ATT STYRA FRILUFTSLIVET. Beteckningen anger skogsområden där det pga. områdets läge och naturförhållanden finns särskilda behov att styra friluftslivet. På området kan frilufts- och rekreationsleder anläggas samt byggnader och konstruktioner som betjänar rekreationen uppföras. Byggrätter som enligt dimensioneringen infaller på området har i mån av möjlighet flyttats till markägarens andra fastigheter inom planområdet. I planeringen av rutten och leder bör områdets naturvärden beaktas och genomförandet bör basera sig på en detaljerad plan.

18.1.2021

**LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT, ENHETLIGT ÅKEROMRÅDE.**

Beteckningen anger landskapsmässigt och historiskt värdefulla åkerområden som är i odlingsbruk och som det är viktigt att bibehålla som öppna åkerområden eller hävdade ängsområden. Nybyggen som gränsar till området skall placeras på en plats som är lämplig med tanke på landskapet, i anslutning till existerande bebyggelse och vägnät, i mån av möjlighet i skydd av eller i närheten av trädunge som avgränsar det öppna landskapet. Byggnadens gårdsmiljö ska avgränsas från det öppna åkerlandskapet med hjälp av trädplanteringar. • Byggrätter som enligt dimensioneringen infaller på området har i mån av möjlighet flyttats till markägarens andra fastigheter inom planområdet.

**VATTENOMRÅDE**

9.5.2 Fördelning av byggrätter på AT områden på basen av dimensionering samt dimensionering av övriga bostadsområden (A C)

Befintliga byggplatser som är belägna utanför detaljplanlagda områden har betecknats med helsvart bollbeteckning. Dessa byggplatser är befintliga fasta bostäder, befintliga fritidsbostäder samt beviljade bygglov.

Byggplatser som kan ansökas om bygglov för på basen av delgeneralplanen i enlighet med MBL 44§ anvisas enligt följande:

**NY BYGGPLATS.****NY VILLKORLIG BYGGPLATS.**

Byggplatsen är belägen inom 200 m influensområde för lantbrukets driftcenter för djurhållning. Bygglov kan beviljas i enlighet med MBL 44 § ifall man i samband med bygglovsansökan utreder inverkan på driftcentret. Ifall djurhållning har upphört på driftcentret behöver restriktioner inte beaktas.

Dessutom har man i planen anvisat riktgivande byggrätter till Skatans AT-2 område i enlighet med delgeneraplanens dimensionering. För att kunna förverkliga dessa byggnadslov förutsätts att det uppgörs en detaljplan och att den blir godkänd.

OMRÅDESRESERVERING Nya områden med väsentlig förändring i markanvändning.	RESERVERINGAR FÖR DE NYA OMRÅDENA (ha)	
	Planförslaget 27.5.2020	Delgeneralplanutkast VE 2
A	93,7 ha	99,6 ha
P	9,5 ha	12,5 ha
C	17,6 ha	4,9 ha
T	13,3 ha	3 ha
T-res	-	3,5 ha

18.1.2021

I delgeneralplanen reserveras sammanlagt ca 94 ha bostadsområden (A) för småhusbyggande som skall detaljplaneras. Då man beaktar ett genomsnittligt 50 m²-vy / invånare samt en områdeseffektivitet på 0,05 e, skulle detta betyda 940 invånare ifall alla områden bebyggs. Ifall att ca 50% av områden skulle detaljplaneras och byggas fram till år 2040 skulle mängden nya invånare på dessa A-områden vara **ca 470**.

På planområdet har det anvisats byggrätter i enlighet med MBL 44 § sammanlagt ca 100 (AT och AT-1). Dessutom har Skatan området anvisats som område för byabosättning som skall detaljplaneras (AT-2). Beräkningsmässigt kan det placeras ca 15 nya egnahemshus på detta område. AT-områden är i privat ägo och kommunen kan inte påverka när dessa byggrätter förverkligas. Ifall ca 30% av AT - byggrätterna skulle förverkligas fram till år 2040 skulle antalet nya invånare vara **ca 95** (storleken på ett hushåll 2,7 invånare).

Nya invånare kan också bosätta sig på delgeneralplanens C-område mellan Kvevlax kyrkan och idrottsplan (areal ca 11 ha). Ifall ca 50 % av C-områdets areal används för bostadsbyggnation, tomteffektivitet är 0,30 och man har ett genomsnittligt 50 m²-vy / invånare, skulle invånarantalet på C-områden vara **ca 330 invånare**. C-området brevid RV 8 förutses bli huvudsakligen område för affärsbyggande.

På basen av det tidigare nämnda, kan det konstateras att delgeneralplanens områdesreserveringar tillräckliga med tanke på målen för ca 800 nya invånare på planeringsområdet i Kvevlax fram till år 2040. Planlösningen ger i praktiken alternativ för kommunens markanskaffning så att en del av områdesreserveringarna förverkligas först efter år 2040.

9.5.3 Trafiklösningar

Kvevlax huvudanslutning till RV8 reserveras enligt planskild anslutningsgranskning (FCG, september 2019) samt områdesreserveringsplan för planskild anslutning (FCG, mars 2020). Enligt uppgjorda tilläggsutredningar kan inte en planskild anslutning förverkligas vid den nuvarande huvudanslutningen till Kvevlax. Detta beror på att ramperna inte kan förverkligas på ett sådant sätt att de uppfyller Finlands huvudvägnätverks krav. Anslutningens placering i planförslaget är ganska nära lösningen i planutkastets alternativ 2, som är baserad på Kvevlax vägnätverksplan (Plaana oktober 2017).

I förhållande till trafikutredningen 2017 har man avlägsnat eller ändrat följande lösningar:

- Samlarvägen från den nya planskilda anslutningen till tätortens norra del är dragen så man till Mararna rör sig via den nuvarande Koskövägen. Lösningen sparar på det enhetliga landskapsmässigt viktiga åkerområdet och är också mera kostnadseffektivt. Den nya samlarvägen är nödvändig så att inte all trafik mot Vasa skulle gå igenom Kvevlax centrum och Herrgårdsbacken.
- En ny väg längs med Isaksvägen till den nya vägen i nord-sydlig riktning öster om Moippe har inte anvisats, eftersom tillgänglighet till PY-området kan nås via Funisbackvägen (avslutas vid PY-området) samt den nya vägen som planerats till Skoltået.
- De nya parallellvägarna för RV 8 är placerade så nära som möjligt till riksvägen för att undvika, ifall möjligt, att inte splittra åkerområden. Vid placeringen har tagits i beaktande trafiksäkerheten.

18.1.2021

- Långgatan i nuvarande centrum anvisas inte och målsättningen är att vägen ändras till endast gårdstrafik och lätt trafik.
- En ny lätt trafikled har anvisats längs med Koskövägen till det nya bostadsområdet.
- En reservering i Skatan området för en ny samlarvägsförbindelse samt en reservering för en ny cykel- och gångtrafikled som går via Kvevlaxvägen har gjorts.

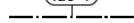
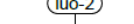
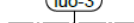
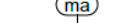
I samband med den respons som inlämnats under infotillfällen för allmänheten samt den skriftliga respons som inlämnats under utkastskedet har man även önskat att det inte skulle anvisas en ny samlarväg på åkerområdet öster om Överby. Olika möjliga ersättande lösningar för samlarvägen har värderats i samband med planläggningen uppgjorda nya utredningar (eritasoliittymätarkastelu, FCG, september 2019).

På grund av att man i delgeneralplanen har anvisat mycket nya bostadsområden till Mararna samt norr om Koskövägen och Ljungvägen finns det ett behov för att möjliggöra två färdrutter till och från området. Den första av dessa går med Koskövägen till nuvarande centrum via Herrgårdsbacken och den andra går via den nya samlarvägen rakt till den nya planskilda korsningen.

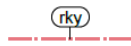
I samband med uppgörandet av planförslaget har det också övervägts möjligheten att anvisa en vägförbindelse från Mararna till RV8 öster om Moippe. Problemet med detta vore att den nya vägförbindelsen riktar sig förbi nuvarande centrum och det nya området för centrumfunktioner skulle vara isolerat. Detta skulle försvaga utvecklingsmöjligheterna för service i Kvevlax. För planens helhetslösningar och de nya områden vid riksvägen anvisade för verksamhet (C-område) betjänar vägen som är planerad söder om Överby bättre Kvevlax tätort samt användningen av egen service.

9.5.4 Skyddsområden samt influenszoner

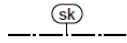
På planområdet finns inte grundade skyddsområden (SL). I delgeneralplanen har man anvisat områden som är viktiga för naturens mångfald, byggnader som är arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värdefulla, fornlämningar samt övriga områden med skyddsvärden i enlighet med följande beteckningar.

-  OMRÅDE SOM ÄR VÄRDEFULLT MED TANKE PÅ NATURENS MÅNGFALD.
Föröknings- och viloplatser samt dessas omedelbara närområden för en art som är strikt skyddad i enlighet med Naturvårdslagen 49 §. Artens livsmiljö skall bevaras i enlighet med NVL 49 §. Ofredande av arten och dess boplatser är förbjudet NVL 39 §.
-  OMRÅDE SOM ÄR VÄRDEFULLT MED TANKE PÅ NATURENS MÅNGFALD.
Områdets karaktäristiska drag får inte äventyras. Med beteckningen har man anvisat de i naturinventeringen angivna, enligt vattenlagen 2:11 § skyddade vattennaturtyperna, d.v.s. källor.
-  OMRÅDE SOM ÄR VÄRDEFULLT MED TANKE PÅ NATURENS MÅNGFALD.
Områdets karaktäristiska drag får inte äventyras. Med beteckningen har man anvisat de i naturinventeringen angivna värdefulla myrmaturobjekten.
-  LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULLT OMRÅDE.
Med beteckningen anvisas det nationellt värdefulla landskapsområdet Kyro älvdal.

18.1.2021

**NATIONELLT VÄRDEFULL BYGGD KULTURMILJÖ.**

Med beteckningen anvisas den nationellt värdefulla byggda kulturmiljön Moippevägens stengårdar. Vid områdets planering bör man främja bevarandet av värdeobjektets karaktäristiska drag. Områdets värdefulla gårdsområden ska planeras med beaktande av dess kulturhistoriska karaktär så att byggnationen till sitt byggnadssätt och läge passar till det befintliga byggnadsbeståndet och miljön samt så att de befintliga byggnaderna och konstruktionerna bevaras. Man bör reservera möjlighet till museimyndigheterna att ge ett utlåtande innan beslut gällande byggnadsansökan görs.

**BYABILDSMÄSSIGT VÄRDEFULLT OMRÅDE**

Med beteckningen anvisas en områdeshelhet som är värdefull med tanke på den byggda kulturmiljön eller byabilden. I enlighet med MBL 41.2 § bestäms att nybyggnation samt reparationsbyggnation bör anpassas till byabilden, skalan, byggnadssättet och byggnadsarvet i området.

**ARKITEKTONISKT ELLER KULTURHISTORISKT VÄRDEFULLT OBJEKT.**

Arkitektoniskt, kulturhistoriskt eller landskapsmässigt värdefull byggnad eller gård, vars karaktäristiska drag bör bevaras. Byggnaderna får ej rivas (MBL 41.2 §). Innan åtgärder görs som ändrar byggnaden eller dess miljö bör man reservera möjlighet för museimyndigheterna att ge ett utlåtande. Vid renoveringar eller grundförbättringar bör man tillämpa restaurerande renoveringsmetoder.

**FORNLÄMNINGSOMRÅDE- ELLER OBJEKT.**

Beteckningen anvisar en fredad forn lämning i enlighet med fornminneslagen. Vid åtgärder som berör objektet bör man förfara i enlighet med fornminneslagen.

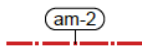
sm/1: Kvevlax-Rövarbergsbacken

sm/2: Ahlgren

sm/3: Kvevlax-Tranasbacken

sm/4: Storstensmossen

För sådana lantbruks driftcenter där man har djurhållning har man i delgeneralplanen anvisat ett influensområde på 200 m. Inom detta influensområde bör man vid ansökan om bygglov för boende eller annan känslig verksamhet alltid utreda konsekvenserna för verksamhetsförutsättningarna för driftcentret. Denna beteckning är informativ och strävar till att uppmärksamma verksamhetsförutsättningarna för att djurhållning skall kunna utvecklas och fortsätta på de områden som har betecknats som AM-2-områden i delgeneralplanen. Driftcenter som grundas på jordbruk har en influenszon inte tillämpats.

**INFLUENSOMRÅDE FÖR DRIFTCENTRUM.**

Med streckad linje har anvisats ett influensområde på 200 m för djurhållning och djurskydd. Inom detta område bör man beakta driftcentrets driftförutsättningar vid beviljande av bygglov för känslig verksamhet, såsom boende eller motsvarande.

9.5.5 Allmänna bestämmelser

Delgeneralplan har uppgjorts som generalplan med rättsverkningar enligt MBL § 42.

På AT-, AT-1- och AM-områden kan bygglov beviljas utifrån generalplanen för en bostadsbyggnad som består av högst två bostäder i enlighet med markanvändnings- och bygglagens 44 §.

Hanteringen av avloppsvatten bör genomföras på ett sätt som förutsätts av förordningen om behandling av hushållsavloppsvatten, miljöskyddsföreskrifterna och byggnadsordningen i Korsholms kommun.

Bevarande och ny användning av det befintliga byggnadsbeståndet bör främjas. Nybyggande bör anpassas till det omgivande byggnadsbeståndets skala, massor,

18.1.2021

material och färg. Förråds- och underhållsutrymmen som tjänar boende samt förvaringsutrymmen för bilar bör placeras i ekonomibyggnader som ligger separat från bostadsbyggnaden. På byggnadsplatsen bör byggnaderna bilda en harmonisk helhet som passar in i bybilden.

En gårdsgrupp, på vilken en värdefull eller beaktansvärd byggnad bevaras, får utan hinder av dimensioneringens utgångspunkter utvidgas med en ny bostadsbyggnad. Även för lantgårds gårdsgrupp kan två separata småhus genomföras utan separat beteckning. Nybyggnad skall anpassas till gårdsgruppen både för byggnadens placering och byggsättets del.

Ifall nya djurskydd byggs inom planområdet bör man beakta avståndet mellan verksamheten och rå mot grannlägenhet. Man bör beakta tillräckliga avstånd till känslig verksamhet, såsom bosättning, daghem, skola, parker eller motsvarande verksamhet. Kommunens miljöskyddsbestämmelser och byggnadsordning tillämpas vad gäller minimiavstånden och ifrågavarande områdenas användning.

Genom placeringen av gårdsbyggnader och fristående arbetsutrymmen bör eftersträvas en minskning av bullerolägenheter från vägtrafiken.

I den noggrannare planeringen av områdets rekreationsleder och -stigar bör man ta kontakt med markägarna.

Dagvatten som bildas på utbyggda områden bör fördröjas eller infiltreras på till detta reserverade områden på gatu- eller tomtmark. I samband med detaljplanläggning bör uppgöras en separat plan för dagvattenhanteringen.

Förekomsten av sura sulfatjordar bör uppmärksammas i samband med detaljplanläggningen.

Nya P-områden invid planerad planskild lösning för RV 8 kan inte tas i bruk innan den planskilda korsningen är förverkligad.

I samband med den noggrannare planeringen av RV 8 förbättringar bör man beakta fungerande trafikförbindelser för lantbruket.

Vid planeringen av broar och underfarter för fordonstrafik som förverkligas vid RV 8 bör man beakta användningsmöjligheterna för lantbruksmaskiner och utryckningsfordon.

Vid planering och förverkligande av den nya samlarvägen mellan RV8 och Koskövägen bör man beakta minimeringen av risker som möjligen kan orsakas för byggnadernas grunder vid Bondevägen.

De byggrätter för egnahemshus som i delgeneralplanen enligt dimensioneringsgrunderna är belägna på bullerområdet kan förverkligas ifall tillräckligt bullerskydd byggs i samband med förbättringen av RV8 eller byggs i annat sammanhang.

I samband med planeringen av den vid Veikarsvägen reserverade lättrafikleden bör man beakta möjliga störningar som kan riktas mot näringsverksamheten och de befintliga bostadstomterna. Ifall den möjliga störningen är betydande bör man utvärdera möjligheten att som lindrande åtgärd använda en förhöjd gångväg.

I samband med detaljplanläggning och vägplanering bör man beakta utryckningsfordonens anslutningsbehov till RV 8.

10 PLANENS KONSEKVENSER

I markanvändnings- och bygglagen stadgas att konsekvenserna ska utredas då en plan utarbetas. En plan skall basera sig på tillräckliga undersökningar och utredningar (9 § MBL). I 1 § i MBL definieras noggrannare att den aktuella planens uppgift och syfte, tidigare gjorda utredningar samt andra omständigheter som inverkar på behovet av utredningar ska beaktas vid bedömningen av konsekvenserna. Utredningarna bör innehålla tillräckliga uppgifter för att de direkta och indirekta konsekvenserna av genomförandet av planen kan bedömas. I förordningen listas fem punkter för vilka konsekvenserna bör utredas:

- 1) Människornas levnadsförhållanden och livsmiljö
- 2) För jordmånen och berggrunden, luften
- 3) Växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna
- 4) Samhällsstrukturen och -ekonomin samt trafiken
- 5) Landskapet och den byggda miljön

I följande tabell bedöms detaljplanens konsekvenser för olika delområden. I granskningen användes följande bedömningsklassificering:

0	påverkar inte den nuvarande situationen
+	förbättras något jämfört med den nuvarande situationen
++	förbättras jämfört med den nuvarande situationen
+++	förbättras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
-	försämras något jämfört med den nuvarande situationen
--	försämras jämfört med den nuvarande situationen
---	försämras avsevärt jämfört med den nuvarande situationen
()	beteckningen innanför parentesen beror på förverkligandet.

DELOMRÅDE	BEDÖMNING	MOTIVERING
Människornas levnadsförhållanden och livsmiljö	++	<u>Boendetrivsel:</u> I delgeneralplanen har man anvisat områden som ska detaljplanläggas för boende i samband med de befintliga detaljplanlagda områdena; mot norr invid Henriksnäs och Tranasbacken samt mot väster invid Mararna och norr om Koskövägen. På dessa områden bestäms faktorer som härrör till boendetrivsel via detaljplanläggningen, då man tar ställning till områdenas noggrannare planering, ex. typerna av bostäder, lokalisering och karaktär av grönområden mm. Vid definieringen av områdesbehovet för områden som detaljplaneras för att nå målsättningen av befolkningsökningen i området har man beaktat en relativt låg områdeseffektivitet (ea 0,05), vilket betyder att det i samband med detaljplanläggningen finns goda utrymmesmöjligheter att variera typen av bostäder samt beaktande av grönområden och naturvärdesobjekt. Byktig bebyggelse är möjlig norrut längs med Kvevlaxvägen, vid byområdena vid Skatan och Moippe samt söder om riksvägen invid Veikarsvägen samt vid Särklax och Viken. Boendetrivseln i centrum ökas i och med att det anvisas nya vägförbindelser från Mararna söderut till riksvägen.

18.1.2021

		<u>Rekreatiomöjligheter:</u> I delgeneralplanen har man fäst speciellt uppmärksamhet vid att bevara enhetliga skogsområden som i nuläget är i aktivt fritidsbruk. I de centrala delarna av planområdet vid Hemskogens skogsområde har man anvisat ett MU-område, d.v.s. ett skogsbruksområde med särskilt behov att styra friluftslivet. Inom detta område lokaliseras ett flertal av planområdets naturvärden och i området finns rikligt med möjligheter för uteliv och motion, ex. jogging och skidning. I detta område är det även möjligt att uppföra olika motionsleder samt konstruktioner och byggnader som betjänar friluftslivet. Ett område för friluftsliv- och idrottsanläggningar har anvisats invid Kyro älv. Området kan utvecklas till ett mångsidigt rekreatiområde som stöder sig på närheten till älven (ex. paddling, båtliv mm).
Jordmån och berggrund	0	Jordmånen på de områden som ämnas för boende är huvudsakligen blandade jordarter, vilket passar väl som byggnadsmark. Lerjordar förekommer främst på de större enhetliga åkerområdena, som huvudsakligen har lämnats utanför bebyggelse. Vid RV8 är de nya områdena för centrumfunktioner och service belägna på områden vars jordmån huvudsakligen är lerjord. Dessa områden är dock väl belägna med tanke på trafikmässig tillgänglighet och markanvändningen på dessa områden kan vara intensivare, vilket även medför bättre lönsamhet även för lite sämre byggnadsförhållanden. På området finns inte sådana känsliga bergsobjekt som skulle påverkas negativt av delgeneralplanens lösningar. I de nordliga delarna av planområdet finns ett gällande tillstånd för marktäkt (Destia, gällande t.o.m. 2021). Bergstagnning i enlighet med tillståndet är möjligt tills marktäkt upphör, varefter området uppsnyggas och utvecklas till friluftslivbehov. Markbyggnadsarbeten inverkar alltid på områdets jordmån då jordmassor grävs upp och omflyttas.
Grundvatten och ytvatten	0	På planområdet finns inte grundvattenområden. I och med den planerade markanvändningen kommer dagvattenflödet på planområdet att öka, vilket leder till att det finns behov för att hantera och leda dagvattnet. På de allmänna grönområdena rekommenderas att det reserveras utrymmen för områdesvis hantering av dagvatten samt översvämningshantering. För att leda dagvatten i området eller för att torka områden bör man bygga ett dagvattenledningssystem eller ett system av öppna diken. Det rekommenderas att gatuområden förverkligas gles så att man på gatuområden även kan inkludera öppna diken eller sänkor. Vid gatusänkor är det möjligt att också fördröja och infiltrera vatten och därmed sänka dagvattnets flödestoppar. Dagvatten från gatuområden leds till allmänna grönområden. Vid den noggrannare planeringen av markanvändningen i området bör man uppmärksamma läget och utrymmesbehovet för de befintliga öppna diken. Vid

18.1.2021

		planeringen av markanvändningen bör man även beakta riskområden för havsöversvämningar. I samband med detaljplanläggning av områden bör man uppgöra skilda planer för dagvattenhanteringen.
Klimat	0	Strävan är att stöda de interna gång- och cykelmöjligheterna i området genom delgeneralplanen. I området finns goda gång- och cykelförbindelser t.ex. till skolområdet, centrum samt befintliga busshållplatser. Ett växande befolkningsunderlag stöder utvecklingen och upprätthållandet av kollektivtrafik och därmed även hållbara färd sätt.
Växt- och djurarter, naturens mångfald	++	I delgeneralplanen har man anvisat naturobjekt som delområdesbeteckningar luo (1-3). I tillägg till detta har man huvudsakligen anvisat de områden där det förekommer flera luo-objekt till enhetliga skogsområden (M- och MU-områden). Två luo-objekt är belägna på områden som i delgeneralplanen har anvisats som A-områden som ämnas detaljplanläggas. Planbeteckningen i delgeneralplanen är inte i strid med bevarandet av luo-objektet, eftersom det är möjligt att beakta objektet i samband med den noggrannare planläggningen, då områdena kan bevaras som grönområden i naturtillstånd. I omedelbar anslutning till den befintliga idrottsplanen finns ett luo-1-objekt (flygekorre) som även delvis överlappar med ett lundområde. Vid detaljplanläggningen finns det skäl att beakta att grönförbindelse norrut bevaras. Vid området i fråga möjliggör en tätare struktur för boende och service att naturvärden kan ges mera utrymme även som närrekreationsområden för invånare. Även de områden med naturvärden som inte anvisats i delgeneralplanen bevaras huvudsakligen på M-områdena. Enhetliga större M- och MU-områden garanterar även att grönförbindelserna till områden utanför planområdet bevaras. Planen kommer inte att äventyra bevarandet av karaktärsdrag i naturen som är viktiga för värdefulla naturtyper eller vilda djur och växter. I samband med delgeneralplaneringen har det funnits tillgång till aktuell information om områdets naturvärden, vilket tryggar och främjar bevarandet av dem.
Naturresurser	0	Genomförandet av området medför inga större konsekvenser för naturresurserna än vad sedvanligt byggande skulle göra. Vid lokaliseringen av nya områden för byggnation har man strävat till att i första hand utnyttja skogsområden och bevara åkerområden för lantbrukets behov.
Region- och samhällsstruktur	++	I regionstrukturen är bostadsområdenas och service- och arbetsplatsområdenas lägen logiska och utnyttjar befintlig samhällsteknik, trafiknät och samhällsstruktur. Generalplaneringen preciserar landskapsplaneringens principer för områdesanvändningen och möjliggör kompletterande byggande i kommunens markpolitiskt sett viktiga områden.

18.1.2021

		Delgeneralplanens lösningar stöder utvecklingen av Kvevlax som ett av de betydande sekundärcentrumen i Korsholm. Kvevlax läge i förhållande till Vasa centrum och invid en betydande väg (riksväg 8) innebär även utvecklingsmöjligheter för såväl boende som service.
Samhälls- och energiekonomi, teknisk försörjning	+++	Då planen förverkligas uppstår kostnader för kommunen då gatunätet och kommunaltekniken ska byggas. Planlösningen stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen och energiförsörjningsnäten men förutsätter även byggande av ny kommunalteknik. Kostnaderna preciseras då planeringen av kommunaltekniken framskrider. Intäkter till kommunen uppstår genom överlåtande av tomter och anslutningsavgifter samt genom ökade skatteintäkter. Genomförandet av planen och den verksamhet som den ger upphov till har även en sysselsättande effekt. Dessutom använder de nya invånarna kommunens tjänster och skapar på så sätt intäkter och arbete i kommunen. Intäkterna är beroende av områdenas attraktionskraft och i vilken utsträckning de genomförs. De områden för service och centrumfunktioner som möjliggörs i omgivningen av riksvägen och nuvarande centrum förstärker områdets betydelse för näringsverksamhet och serviceutbud.
Trafik och möjligheter att röra sig på området	++ - - -	<u>Tillgänglighet:</u> Tillgängligheten till Kvevlax från Vasas riktning förbättras. Kvevlax tätort är väl tillgänglig tack vare den nya planskilda trafiklösningen. Den befintliga anslutningen till tätorten stängs och rutten in till centrum leds via den nya parallellvägen. Detta inverkar i någon mån negativt på tätortens tillgänglighet. Via parallellvägarna kan man utveckla ny markanvändning kring riksvägen. Det nya vägnätet möjliggör att Kvevlax tätort kan utvecklas mot väster och norr. Det nya trafiknätverket möjliggör även åtgärder till det nuvarande nätverket via vilka man kan lugna ner trafiken i området. De nya områden för centrumfunktioner (C) och områden för service (P) som är belägna vid riksväg 8 är lättillgängligt för trafiken inom tätorten samt för genomfartstrafiken från RV 8. <u>Jordbrukstrafiken</u> Jordbrukstrafiken går korsar riksvägen genom underfarter samt genom den nya bron vid den nya huvudanslutningen. I nuläget är mycket av jordbrukets trafik sådan som korsar och använder sig av RV 8. De nya trafiklösningarna vid RV 8 förhindrar användningen av de nuvarande anslutningarna. Detta leder till att körsträckorna och körtiderna blir längre. Till planen har det tagits med planbestämmelser för att minska på de negativa konsekvenserna som orsakas för jordbruket. Enligt bestämmelserna: I samband med den noggrannare planeringen av förbättringarna för riksväg 8 bör man beakta fungerande trafikförbindelser för lantbruket.

18.1.2021

	+	Vid planeringen av broar och underfarter för fordonstrafik som förverkligas vid RV 8 bör man beakta användningsmöjligheterna för lantbruksmaskiner och utryckningsfordon. <u>Kollektivtrafik:</u> Vid den nya huvudanslutningen kan en placeras ett busshållplatspar samt anslutningsparkering vid det nya området för centrumfunktioner. De nya bostadsområdena bygger ett bättre underlag för utvecklingen av kollektivtrafiken då invånarantalet ökar.
	+++	<u>Trafiksäkerhet och trafikens smidighet:</u> Ur trafiksäkerhetens synvinkel är en planskild korsning en god lösning. Trafikens smidighet är god i denna anslutningslösning. För cykel och gång anvisas tunnellsystem under riksvägen, vilket ökar trafiksäkerheten för denna trafikform. De nya gatuförbindelserna vid Moippe flyttar bort trafiken från bostadsområdenas gator, vilket förbättrar trafiksäkerheten jämfört med det nuvarande gatunätverket och förbättrar även trafikens smidighet. trafiknätverket i delgeneraplanen möjliggör den nya markanvändning som har anvisats i delgeneralplanen utan att det skulle uppkomma problem för trafikens smidighet.
Stadsbild och landskap samt kulturarv och byggd miljö	++	I samband med delgeneralplanen har man bevarat större enhetliga åkerområden som är ett viktigt landskapsmässigt karaktärsdrag för området. I delgeneralplanen har man anvisat det nationellt värdefulla landskapsområdet Kyro ådal (ma), den nationellt värdefulla byggda kulturmiljön Moippe stengårdar (rky), bybildsmässigt värdefulla områden (sk) samt byggnader som är arkitektoniskt och kulturmiljömässigt värdefulla. I samband med delgeneralplanen har man även uppgjort en arkeologisk utredning, vars resultat har beaktats i samband med delgeneralplanen. I delgeneralplanen har man justerat avgränsningen av sk-området Vecklax för en byggnads del (objekt 100 i kulturmiljöutredningen). Enligt utredningen har objektet inte speciellt kulturmiljövärde och området har i delgeneralplanen anvisats som nytt T-område. I centrum kommer stadsbilden att ändras i betydande mån längs med riksvägen, då man i delgeneralplanen har anvisat områden för centrumfunktioner och service vid områden som i nuläget har öppna vyer mot åkerområden. Förändringar i vägnätet vid riksvägen kommer att förändra landskapet i vart fall, varför det är motiverat att ta områdena i byggnationsbruk och utveckla möjligheter för näringslivet i området. I delgeneralplanen har man anvisat rivningsförbud i enlighet med MBL 42.2 § för de objekt som i kulturmiljöinventeringen har klassificerats ha högt kulturhistoriskt värde. För byggnader som ingår i klass 2ab samt klass 3 ger sk-bestämmelsen som dessa byggnader huvudsakligen ingår i en tillräcklig bevarandenivå. Den speciella karaktären av Skatans byområde uppmärksammas med en skild AT-2-beteckning.

18.1.2021

		Bevaringen av området på bästa möjliga sätt sker genom att styra byggandet och annan markanvändning med hjälp av detaljplanering och bygganvisningar. I enlighet med trafikutredningen 2017 har det rekommenderats en ny lätt trafikled längs med Skatavägen. I delgeneralplanen har denna inte anvisats, eftersom byggnationen av en lätt trafikled skulle inverka negativt på vägens värdefulla karaktär. Den lätta trafikleden har istället anvisats i samband med den nya samlargatan till Skatan. Nya detaljplaneområden bedöms inte ha negativa konsekvenser för det värdefulla byggnadsbeståndet i Kvevlax. På sk-områden ställer även delgeneralplanens bestämmelser krav på att nybyggnationen ska beakta områdets kulturmiljövärden. Kompletterande byggnation på byområdena stöder även bevarandet av en levande landsbygd, som är viktig för bevarandet av flera av områdets landskapsmässiga värden och karaktär. I planen har anvisats en reservering för Westenergy-Kvevlax 110 kV – kraftledningen. Kraftledningen har en negativ inverkan på de landskapsbilden av de öppna åkerlandskapen på södra sidan av RV 8.
--	--	--

11 DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL DE RIKSOMFATTANDE MÅLEN FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN

RIKSOMFATTANDE MÅL	BEAKTAT I PLAN
FUNGERANDE SAMHÄLLEN OCH HÅLLBARA FÄRDSÄTT	
En polycentrisk områdesstruktur som bildar nätverk och grundar sig på goda förbindelser främjas i hela landet, och livskraften och möjligheterna att utnyttja styrkorna i de olika områdena understöds. Förutsättningar skapas för att utveckla närings- och företagsverksamhet samt för att åstadkomma en tillräcklig och mångsidig bostadsproduktion som befolkningsutvecklingen förutsätter.	Kvevlax är en del av en polycentrisk områdesstruktur i Korsholm samt hela Vasa regionen och det finns goda förbindelser till planområdet. I samband med uppgörandet av delgeneralplanen har man strävat till att utnyttja tätortens läge i områdesstrukturen såväl som bevara dess landsbygdsaktiga karaktärsdrag och förutsättningarna för att kunna utveckla landsbygdsnäringarna. Förutsättningar för att utveckla företags- och näringsverksamheten har beaktats genom väl lokaliserade och tillräckliga områden för centrumfunktioner och service. En mångsidig bostadsproduktion har garanterats via olika möjligheter för boende i delgeneralplanen. Delgeneralplanens dimensionering är i enlighet med den målsättning för befolkningstillväxt som fastställts i kommunen.
Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen. I de stora stadsregionerna görs samhällsstrukturen mera sammanhängande.	Delgeneralplanens lösningar stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen.
Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Möjlighet att gå, cykla och använda kollektivtrafik samt utvecklandet av kommunikations-, färd- och transporttjänster främjas.	Delgeneralplanens lösningar främjar möjligheterna för mångsidigare tjänster och arbetsplatser för invånarna i området samt förbipasserande. Utvecklingen av områden i den omedelbara närheten av den befintliga samhällsstrukturen främjar lätt trafik och befolkningsökningen stöder upprätthållandet samt utvecklingen av kollektivtrafiken.

18.1.2021

Betydande nya områden för boende-, arbetsplats- och tjänstefunktioner placeras så att de kan lätt nås med kollektivtrafik, till fots och med cykel.	Nya områden för byggnation har lokaliserats i den omedelbara närheten av den befintliga strukturen. I delgeneralplanen har man även anvisat nya lätttrafikleder för att utveckla detta nätverk till stöd för nya byggnadsområden.
ETT EFFEKTIVT TRAFIKSYSTEM	
Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika trafikformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs.	I delgeneralplanen har man utnyttjat befintliga trafikförbindelser samt anvisat nya vägförbindelser som stöder trafikens smidighet i området. Långdistanstrafikens smidighet längs med riksväg 8 främjas i och med delgeneralplanens lösningar.
EN SUND OCH TRYGG LIVSMILJÖ	
Man bereder sig på extrema väderförhållanden och översvämningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför områden med översvämningsrisk eller också säkerställs hanteringen av översvämningsriskerna på annat sätt.	Vid uppgörandet av delgeneralplanen har man beaktat översvämningsområden på planområdet och till dessa områden har det inte anvisats byggnation.
Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dålig luftkvalitet förebyggs.	I delgeneralplanen har man inte anvisat nya byggplatser eller bostadsområden invid riksvägen. I planen har man beaktat sammanjämkandet av boende och djurhållning. På planområdet finns det inte andra verksamheter som orsakar olägenheter för miljön eller hälsan.
EN LIVSKRAFTIG NATUR- OCH KULTURMILJÖ SAMT NATURTILLGÅNGAR	
Det sörs för att den nationellt värdefulla kulturmiljön och naturarvet värden tryggas.	I delgeneralplanen har man beaktat kulturmiljövärden på nationell nivå. Speciella naturvärden på nationell nivå finns inte på planområdet.
Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas.	I planen har man bevarat stora enhetliga skogsområden och anvisat områden i planen som via inventeringar har konstaterats vara värdefulla för naturens mångfald.
Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.	I delgeneralplanen har man anvisat enhetliga områden för rekreation i enlighet med respons av invånarna. Samtidigt är dessa områden som tillsammans med skogsområden och åkerområden bildar planområdets nätverk av grönområden. Dessa områden fortsätter även vidare utanför planområdet.
Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket bevaras.	Sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket har bevarats i delgeneralplanen.
EN ENERGIFÖRSÖRJNING MED FÖRMÅGA ATT VARA FÖRNYBAR	
Vid linjedragningen för kraftledningar utnyttjas i första hand redan befintliga ledningsgator.	Befintliga kraftledningar har beaktats i delgeneralplanen och nya behov har anvisats.

12 DELGENERALPLANENS FÖRHÅLLANDE TILL LANDSKAPSPLANLÄGGNINGEN

Delgeneralplanen för Kvevlax är i enlighet med Österbottens landskapsplan 2040. Nedan har större, strategiska beteckningar lyftas fram:

- **Område för tätortsfunktioner:** Områden som utvecklas för boende och service lokaliseras huvudsakligen till den norra sidan av riksvägen. Områdena för boende anvisas som områden som ska detaljplanläggas med undantag av byaktiga områden längs Kvevlaxvägen och Skatan. En sammanhållen samhällsstruktur har eftersträvat via planläggningslösningarna.
- **Sekundärcentrum:** Förutsättningarna för närservice bevaras i området via befolkningsökning samt anvisning av nya områden för mångsidig service i planområdet.
- **Vasa stadsutvecklingszon:** Delgeneralplanens lösningar tar utgångspunkt i den befintliga samhällsstrukturen, natur- och kulturområden. Ny bebyggelse har placerats så att den inte hindrar kommande utvidgning av den sammanhållna samhällsstrukturen. Samhällsstrukturen främjar ekologisk hållbarhet och biologisk mångfald och tryggar tillgången till rekreationsområden. Nya bostads- och arbetsplatsområden har placerats gynnsamt med tanke på utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Till riksväg 8 anvisas i landskapsplanen en **röd cirkel som anger nya planskilda anslutningar eller planskilda anslutningar som ska förbättras** jämte trafiklösningar. Planförslaget är i enlighet med beteckningen. Via delgeneralplanen beaktas förverkligandemöjligheterna av landskapsplanen.
- **Regionalt betydande paddlingsled:** Förutsättningarna för denna beteckning stöds av VU-området som anvisats i delgeneralplanen.

13 PLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER

Planbeteckningarna och -bestämmelserna finns som bilaga till planbeskrivningen.

14 GENOMFÖRANDE, TIDSPLAN

Verkställandet av planen kan inledas efter att planen vunnit laga kraft genom utarbetande av detaljplanplaner samt för vissa byggrätters del via ansökan om bygglov (MBL 44 §). Kommunens markpolitik har också en viktig roll i den framtida utvecklingen av Kvevlax samt som möjliggörare av förverkligandet av delgeneralplanen.

18.1.2021

15 UPPFÖLJNING AV GENOMFÖRANDET

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

FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy

Godkänd av: Tuomas Miettinen, regionchef, DI

Utarbetad av: Kristina Salomaa, FM YKS-588

Jouko Riipinen, DI