



Söderskogen detaljplan Tölby

Planläggningsavdelningen

Utkast 5.6.2019
Förslag 23.6.2021

Detaljplanen godkänd av kommunfullmäktige

xx.xx.xxxx § xx



**KORSHOLMS KOMMUN
MUSTASAAREN KUNTA**

PLANFÖRSLAG

Korsholms kommun
Planläggningsavdelningen
Centrumvägen 4
65610 KORSHOLM

Planbeskrivningen uppgjord av
Planläggningsingenjör Martina Bäckman
06/2021

Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn	1
1.2 Planområdets läge	1
1.3 Planens syfte	1
1.4 Beskrivningens innehållsförteckning	1
1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen	2
1.6 Bakgrundsutredningar och källmaterial	2
2. SAMMANDRAG	2
2.1 Olika skeden i planprocessen	2
2.2 Detaljplanen	2
2.3 Genomförandet av detaljplanen	2
2.4 Detaljplanens rättsverkningar	3
3. UTGÅNGSPUNKTER	3
3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet	3
3.1.1 Allmän beskrivning av området	3
3.1.2 Naturmiljön	4
3.1.3 Den byggda miljön	7
3.1.4 Service	8
3.1.5 Trafik	8
3.1.6 Rekreation	9
3.1.7 Den byggda kulturmiljön och fornminnen	10
3.1.8 Specialverksamhet	10
3.1.9 Teknisk service	10
3.1.10 Dagvatten	10
3.1.11 Markägoförhållanden	11
3.2 Planeringssituationen	11
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	11
4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	19
4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart	19
4.2 Deltagande och samarbete	19
4.2.1 Intressenter	19
4.2.2 Anhängiggörande	19
4.2.3 Deltagande i planeringsprocessen och växelverkan	19
4.2.4 Myndighetssamarbete	27
4.3 Mål för detaljplanen	27
4.4 Alternativen i detaljplanlösningen och deras konsekvenser	28
5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	29
5.1 Planens struktur	29
5.1.1 Dimensionering	29
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	29
5.3 Områdesreserveringar	30
5.3.1 Kvartersområden	30
5.3.2 Övriga områden	32
5.4 Planens konsekvenser	34
5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön	34
5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön	34
5.4.3 Konsekvenser för trafiken	34
5.4.4 Samhällsekonomiska konsekvenser	35
5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser	35
5.6 Namn	36
6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	36
6.1 Uppföljning av genomförandet	36

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

Kommun: Korsholm
Kommundel: Tölby, 231
Fastigheter: Söderskog RNr 3:57, Bergkulla RNr 30:4 och Vaasa-Närpiö RNr 895:2:3.
Planens namn: Söderskogen detaljplan.
Planens skala: 1: 2 000
Plankod: 499-1104/18

1.2 Planområdets läge

Detaljplanområdet är beläget i Korsholms kommun i Tölby by. Avståndet till Korsholms kommuncentrum (fågelvägen) är ca 10 km, och avståndet till regioncentrum i Vasa (fågelvägen) är ca 10 km. Området som detaljplanen omfattar är ca 68,5 ha stort. Områdets ungefärliga läge framgår av bild 1.



Bild 1. Områdets ungefärliga läge.

1.3 Planens syfte

Målsättningen med detaljplanen är att ändra den för området fastställda Hästsportcenter detaljplanen, och istället skapa ett område för bostadsändamål.

1.4 Beskrivningens innehållsförteckning

Detaljplanen består av kartan, planbestämmelserna samt planbeskrivningen. I planbeskrivningen presenteras utgångsuppgifter om planområdet samt uppställda mål och motiveringar till detaljplanen.

1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. Program för deltagande och bedömning.
2. Blankett för uppföljning av detaljplanen.

1.6 Bakgrundsutredningar och källmaterial

- Kartor över el-, tele-, avlopps-, och vattenledningsnät.
- Naturinventering 2018/ FCG.
- Vattenförsörjning och ledning av dagvatten vid Vasaregionens hästsportcentrums detaljplaneområde 2010/ Airix Ympäristö.

2. SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

10.10.2018 § 177	Samhällsbyggnadsnämnden beslöt att lägga ett program för deltagande och bedömning till påseende, enligt 63 i MBL.
18.10-16.11.2018	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
5.6.2019 § 108	Samhällsbyggnadsnämnden beslöt att lägga fram ett utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
7.6-8.7.2019	Ett utkast till detaljplan var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsnämnden beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till påseende.
xx-xx.xx.xxxx	Ett planförslag var framlagt till påseende.
xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsnämnden godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunstyrelsen godkände detaljplanen.
xx.xx.xxxx § xx	Kommunfullmäktige godkände detaljplanen.

2.2 Detaljplanen

Genom detaljplanen eftersträvar man att skapa ett nytt högklassigt område för bostadsändamål med en hälsosam, trivsamt och trygg miljö som tillgodoser användarnas behov. Men tanke på områdets omfattning och läge så kommer under planeringens gång också att undersökas utifall det på området behövs områdesreservationer för allmänna byggnader, t.ex. undervisningsbyggnader eller byggnader för offentlig närservice. Därtill kommer man att bedöma behovet av områdesreserveringar för service- och affärsbyggnader.

Detaljplaneringen stödjer de befintliga strukturerna och vägnätet.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Området är i kommunens ägo. Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när utbyggnad av kommunal teknik har gjorts, i enlighet med godkänt investeringsprogram. När kommunfullmäktige beviljar budgetmedel för områdets förverkligande, så bör också Strandvägens underfart tas i beaktande.

2.4 Detaljplanens rättsverkningar

En byggnad får inte uppföras i strid med detaljplanen (bygginskränkning). Beträffande andra åtgärder som förändrar miljön skall detaljplanen beaktas på det sätt som bestäms enligt följande:

På detaljplanområdet får inte placeras sådana funktioner som medför olägenheter för den användning av andra områden som anvisats i detaljplanen. På ett detaljplanområde får inte heller placeras funktioner som strider mot detaljplanebestämmelser som avser att förhindra eller begränsa miljökonsekvenser som är skadliga eller förorsakar störningar.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena i planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Detaljplanen omfattar ett ca 68,5 hektar stort område, beläget söder om Strandvägen i Tölby. Planområdet består till stora delar av skogsmark, som till stora delar har kalhuggts under det senaste årtiondet. Några mindre åkerområden finns i planområdets södra delar, ut mot Tölby ängarna. Terrängens höjdförhållanden varierar mellan +8,0 – +17,0 meter.

Närområdet präglas av glesbebyggt landsbygdsområde med öppna åkerlandskap. Bebyggelsen är koncentrerad till skogsområdena som gränsar till de öppna åkerområdena. I närområdet finns flertalet produktionsgårdar, samt driftcentrum med spannmålsodling. Den 31.12.2018 uppgick antalet invånare i Tölby-Vikby till 647 personer, och den 31.12.2020 var invånarantalet 630 personer.

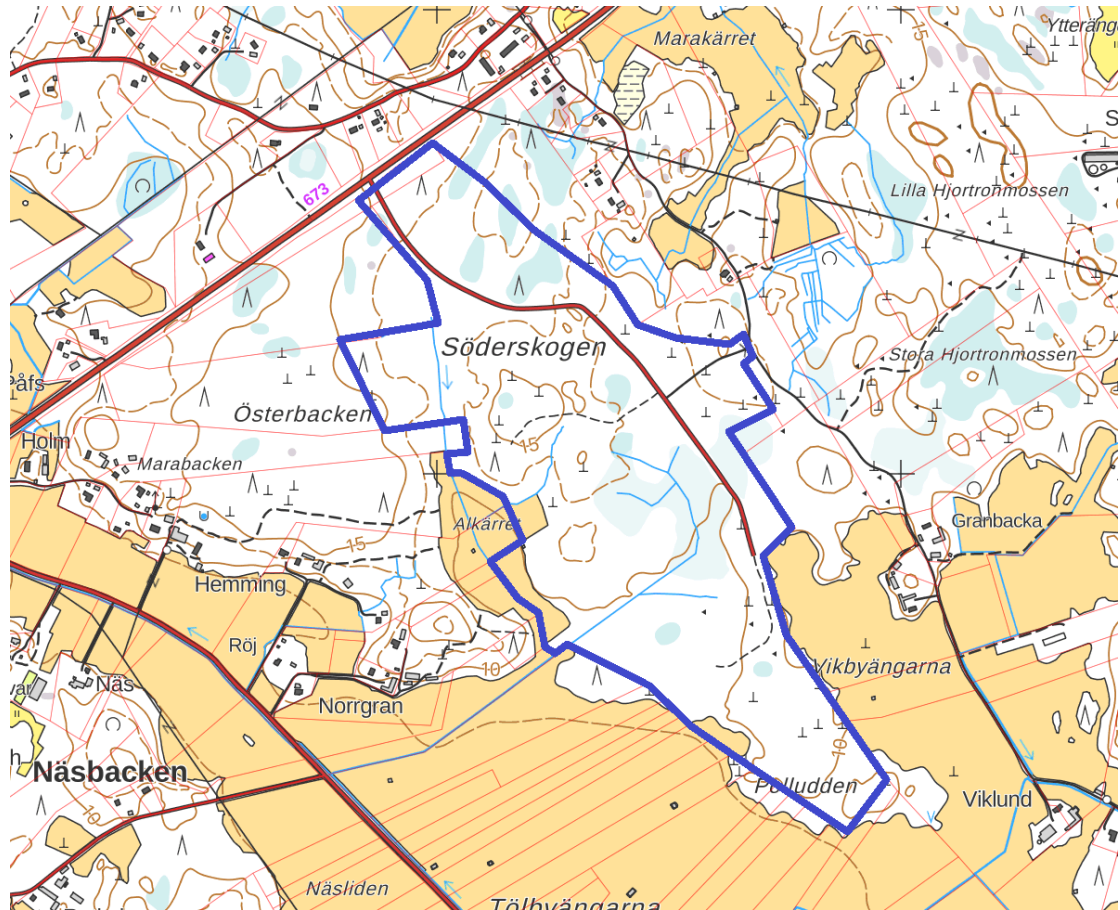


Bild 2. Ungefärlig avgränsning av planområdet.

3.1.2 Naturmiljön

Planområdet utgörs av skogsmark, med ett litet inslag av åkermark i planområdets sydvästra delar. Skogsmarken utgörs i första hand av tall- och grandominerad frisk lundartad moskog. Lövträd, så som asp och björk förekommer främst i längs åkerkanterna.

Inom området finns också karga dikade myrmarker, samt ställvis även trädbevuxna myrmarker i naturtillstånd. Området skogsbestånd består till stora delar av yngre bestånd. Äldre skogsbestånd finns i planområdets sydvästra delar. Inom området finns en del diken, vilka till största delen strömmar i syd-sydvästlig riktning. Inom området förekommer ställvis berg i dagen.



Bild 3. Tuvullskärr i planområdets nordöstra del.



Bild 4. Inom området förekommer ställvis berg i dagen.

Över området har uppgjorts en naturinventering våren/ sommaren 2018.



Bild 5. Vy mot planområdets sydvästra del.



Bild 6. Vy mot planområdets nordvästra del.



Bild 7. Vy från planområdets mittersta del, rakt söderut från befintligt parkeringsområde.

3.1.3

Den byggda miljön

Inom planområdet finns ingen bebyggelse. I planområdets närhet finns bebyggelse av varierad ålder. Till området finns byggt avkörningsfiler från Strandvägen. På området finns också anlagt ett stort parkeringsområde, som var tänkt att fungera som parkeringsområde för den på området tidigare inplanerade travbanan.



Bild 8. Vy från det ca 2 ha stora parkeringsområdet.

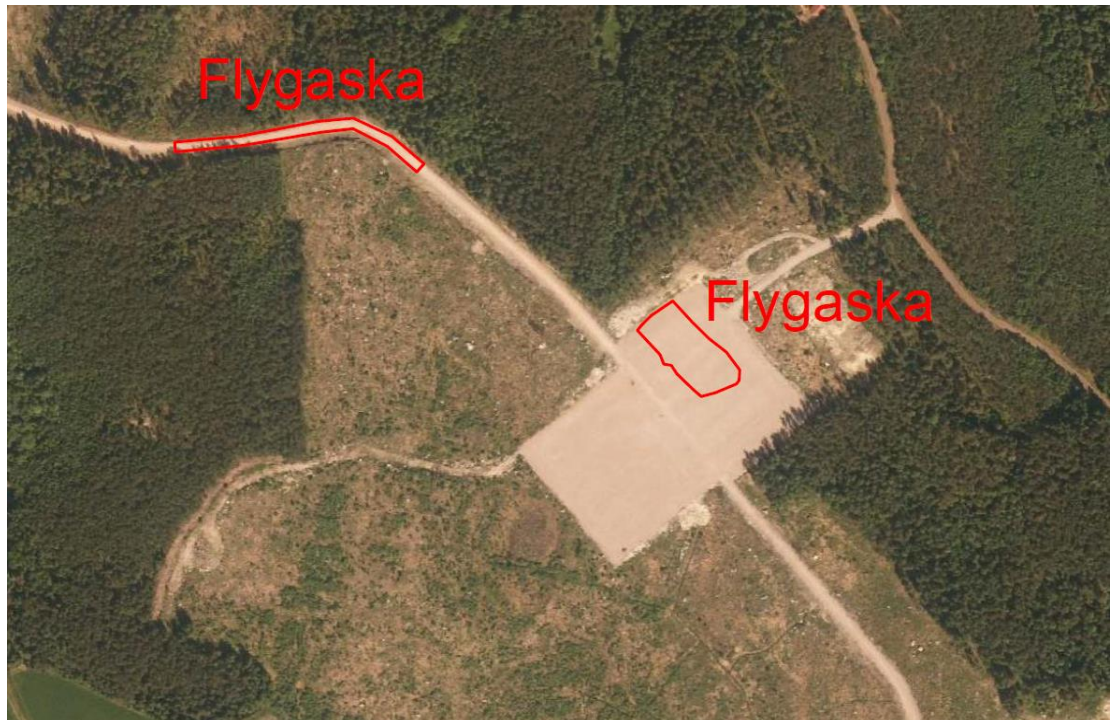


Bild 9. På en del av området har man använt flygaska som fyllnadsmaterial när man har byggt vägar och parkeringsområde.

3.1 4 Service

I planområdets direkta närhet finns svenskspråkig lågstadieskola och daghem. Finskspråkig skola och finskspråkigt daghem finns i Toby, på ett avstånd om ca 5 km från planområdet. Dagligvaruhandel och annan småskalig service fås i Solf, på ett avstånd om ca 4 km från planområdet. Övrig service i regioncentrumet Vasa, på ett avstånd om ca 10 km från planområdet.

3.1.5 Trafik

Trafiken till området sker från Strandvägen. Trafiksäkerheten för fordonstrafik till och från området är bra, eftersom det längs Strandvägen finns byggt avkörningsfiler i båda riktningarna. Längs Strandvägen saknas led för den lätta trafiken, men planeringen av en sådan har påbörjats under våren 2021. Förverkligandet av en underfart under Strandvägen ii anknytning till leden för lättrafik är en förutsättning för förverkligandet av det aktuella planområdet. Från planområdet finns byggt en anslutningsväg, en räddningsväg, till Vikby Ängsväg. Räddningsvägen blev byggd i och med den tidigare tilltänkta områdesanvändningen, och den stora folkmängd som skulle vistas samtidigt på området, t.ex. vid travtävlingar.



Bild 10. Avkörningsfil till planområdet från Solf hållet.



Bild 11. Anslutning (räddningsväg) från planområdet till Vikby Ängsväg.

3.1.6

Recreation

På området eller i dess direkta närhet finns inga anlagda rekreationsområden. Men tack vare de stora skogsområdena inom planområdet och i områdets närhet finns fina rekreationsmöjligheter.

3.1.7 Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Området är inte beläget inom regionalt eller nationellt värdefullt kulturområde, eller inom byggda miljöer av riksintresse. På området förekommer inga kända fornlämningar eller fornminnen.

3.1.8 Specialverksamhet

I planområdets näromgivning finns flertalet jordbruksdriftcentrum samt driftcentrum med djuruppfödning. Avstånd från planområdet till närmaste jordbruksdriftcentrum är ca 0,3 km och avståndet till närmsta driftcentrum med djuruppfödning är ca 0,4 km.

3.1.9 Teknisk service

Samhällsbyggnadsnämnden har den 10.10.2018 § 176 fastställt verksamhetsområdena för vattenledningsnät och avloppsledningsnät i Korsholm. Det aktuella området är delvis beläget inom verksamhetsområde för vattenledningsnät, men utanför verksamhetsområde för avloppsledningsnät.

Vatten- och avloppsledningsnät finns vid infarten till området, längs med Strandvägen. Längs med den byggda vägen på området finns kabelbrunnar med kabeldragningar gjorda för vägbelysning.

3.1.10 Dagvatten

I planområdets norra del går en huvudvattendelare. Planområdets ytvatten flödar huvudsakligen från nordost mot syd-sydost. Vattendelaren och flödesriktningarna är presenterade i bild 11, vilken ingår i den dagvattenutredning som blev gjord över området år 2010. I närområdet finns inga viktiga grundvattenområden eller vattendrag.

Områdets genomsnittliga årliga nederbörd är ca 510 mm, varav ca 200 mm blir kvar efter avdunstningen. Avrinningens mängd beror på regnets hårdhet och mängd, jordytans vattenpermabilitet på avrinningsområdet och terrängens lutning. På byggda områden är avrinningsmängden 30-50 % och på obebyggda områden är mängden under 10 %.

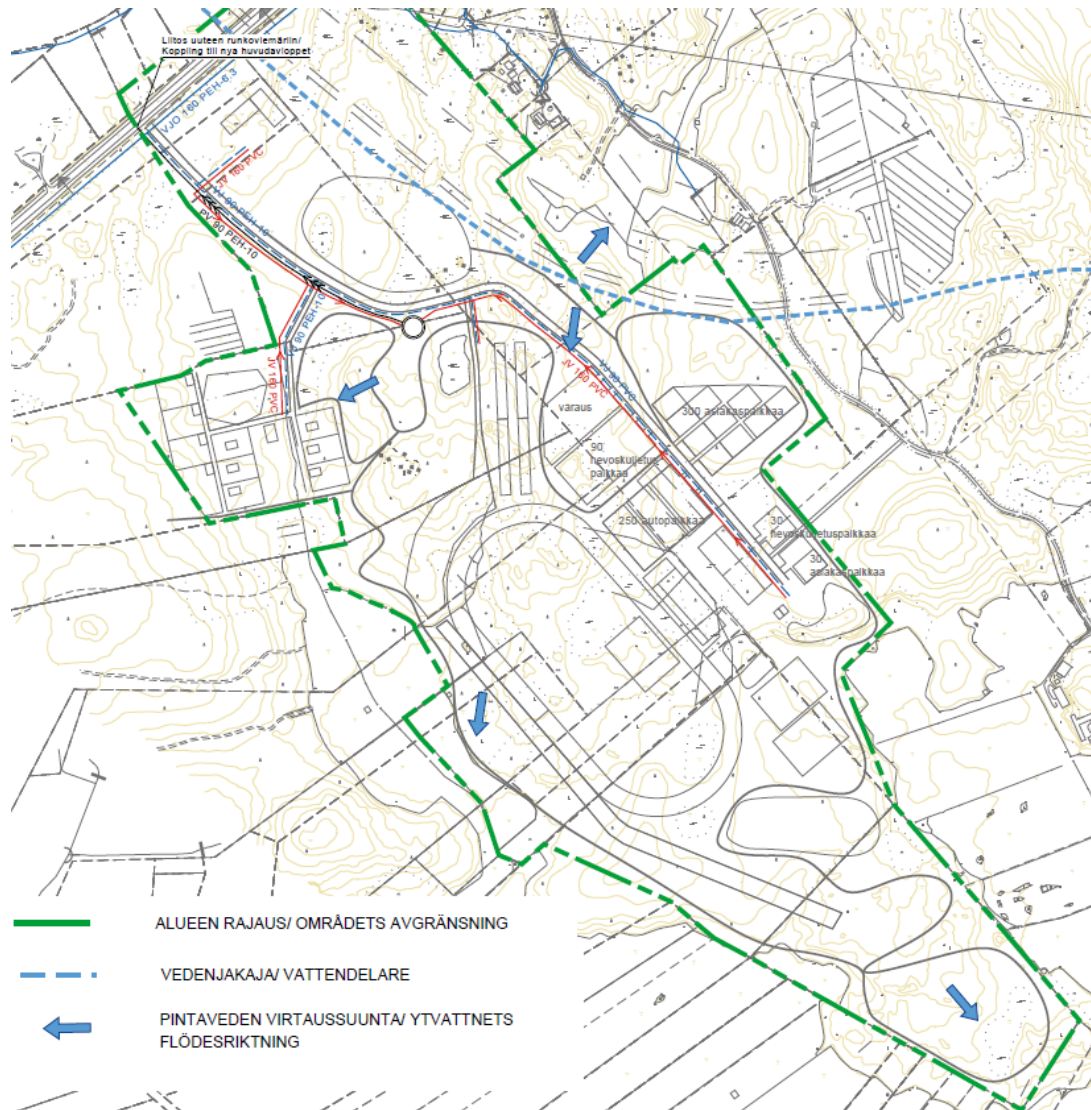


Bild 12. Utdrag av dagvattenhanteringsplan för området.

3.1.11 Markägoförhållanden

Planområdet är i kommunens ägo.

3.2 Planeringssituationen

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Statsrådets beslut om revidering av de riksomfattande målen för områdesanvändningen trädde i kraft 1.4.2018. Med hjälp av målen för områdesanvändningen vill man minska utsläppen från samhällena och trafiken, trygga den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena samt förbättra möjligheterna att reformera näringarna. Målen ska också underlätta anpassningen till följderna av klimatförändringen och till extrema väderförhållanden.

De reviderade målen är uppdelade i följande fem helheter:

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

Landskapsplan 2040

Österbottens landskapsplan 2040 har godkänts av landskapsfullmäktiges den 15.6.2020, och har trätt i kraft 11.9.2020. Planen är s.k. helhetslandskapsplan, vilken omfattar hela landskapet och dess olika samhällsfunktioner. Den nya landskapsplanen ersätter Österbottens landskapsplan 2030 och dess etapplandskapsplaner.

Enligt landskapsplanen finns följande områdesreserveringar på eller i direkt anknytning till det aktuella detaljplanområdet:

Vasa stadsutvecklingszon (kk-1)

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas de centrala områdena av Vasa stadsregion där stadens påverkan är betydande. Området består av Vasa med närliggande tätorter och stadsnära landsbygdsområden. I avgränsningen ingår även Korsholms, Laihela och Malax centrum.

Planeringsbestämmelse: Vasa bör utvecklas som landskapets centrum och som en del av det nationella nätverket av stadsregioner. För området bör utvecklas en fungerande samhällsstruktur som tryggar de ekologiska funktionerna.

Landskapsstrukturen och enhetliga planeringsprinciper för en högklassig stads- och landskapsbild bör ligga till grund för allt byggande. Ny bebyggelse bör placeras så att den inte förhindrar framtida utvidgning av den enhetliga samhällsstrukturen, som bör främja ekologisk hållbarhet och biologisk mångfald samt trygga tillgången och tillgängligheten till rekreationsområden. Nya bostads- och arbetsplatsområden bör placeras fördelaktigt med tanke på utveckling av kollektiv-, gång- och cykeltrafiken. Service av regional betydelse bör styras till områden i stadens centrum eller i dess närhet.

Området bör utvecklas som ett internationellt sett attraktivt område för forskning och utbildning samt innovations- och företagsverksamhet. Områdets tillgänglighet bör säkerställas och utvecklas. Särskild uppmärksamhet bör fästas vid de internationella förbindelserna via väg, järnväg, hamn och flygplats.

Planeringsrekommendation: Planering av markanvändningen och utveckling av området bör ske i samarbete över kommungränserna.

Område för tätortsfunktioner (A)

Beskrivning av beteckningen: Med områdesreserveringsbeteckningen anvisas områden för boende och andra tätortsfunktioner såsom service, arbetsplatser och industri, trafikområden och gång- och cykeltrafikleder, rekreations- och parkområden samt specialområden.

Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen bör området planeras i huvudsak för boende, service och arbetsplatser. En enhetligare samhällsstruktur bör främjas med hänsyn till tätortens karaktär. Bebyggelse bör inte placeras på enhetliga åkerområden ifall den inte gör tätortsstrukturen mer enhetlig. Kollektivtrafiken och nätverket av gång- och cykeltrafikleder bör utvecklas för att förbättra tillgängligheten till offentlig och kommersiell service samt rekreationsområden. Kompletterande byggande bör anpassas till den befintliga bebyggelsen samt till kulturmiljö-, landskaps- och naturvärdena. Avsikten är att området detaljplaneras.

Hinderfri zon för flygtrafik (sv)

Beskrivning av beteckningen: Med egenskapsbeteckningen anges de hinderfria zoner vid Vasa och Karleby-Jakobstad flygplatser som krävs med tanke på flygsäkerheten.

Planeringsbestämmelse: Den största tillåtna höjden på byggnader, konstruktioner och anordningar samt växande trädbestånd och annan växtlighet inom zonen varierar beroende på läget. Vid placering av byggnader och konstruktioner som planeras och ska uppföras på området ska kraven i 158 § i luftfartslagen beaktas. Om byggen som är högre än normalt eller som överskrider gränserna för den hinderbegränsade ytan inom zonen ska man samråda med Transport- och kommunikationsverket.

Behov av vägtrafikförbindelse

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas behov av vägtrafikförbindelser. Vägsträckningarnas exakta läge bestäms i den mer detaljerade planeringen.

Planeringsbestämmelse: I den fortsatta planeringen bör översvämningsskyddsåtgärder, kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärnäringarna tryggas.

Riktgivande friluftsled

Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas friluftsleder.

Planeringsbestämmelse: Mer detaljerad planering och utmärkning av friluftsleden bör ske i samarbete med markägare och myndigheter. Då friluftsleden planeras ska uppmärksamhet fästas vid dess betydelse i grönområdesstrukturen och den bör om möjligt sammanbinda rekreationsområden, rekreations- och turismobjekt, värdefulla kulturmiljöer och naturskyddsområden till samverkande nätverk

på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas.

Kraftledning

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas kraftledningar med en spänning på 110 eller 400 kV. På ledningsområden gäller bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Stomvattenledning

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas stomvattenledningar.

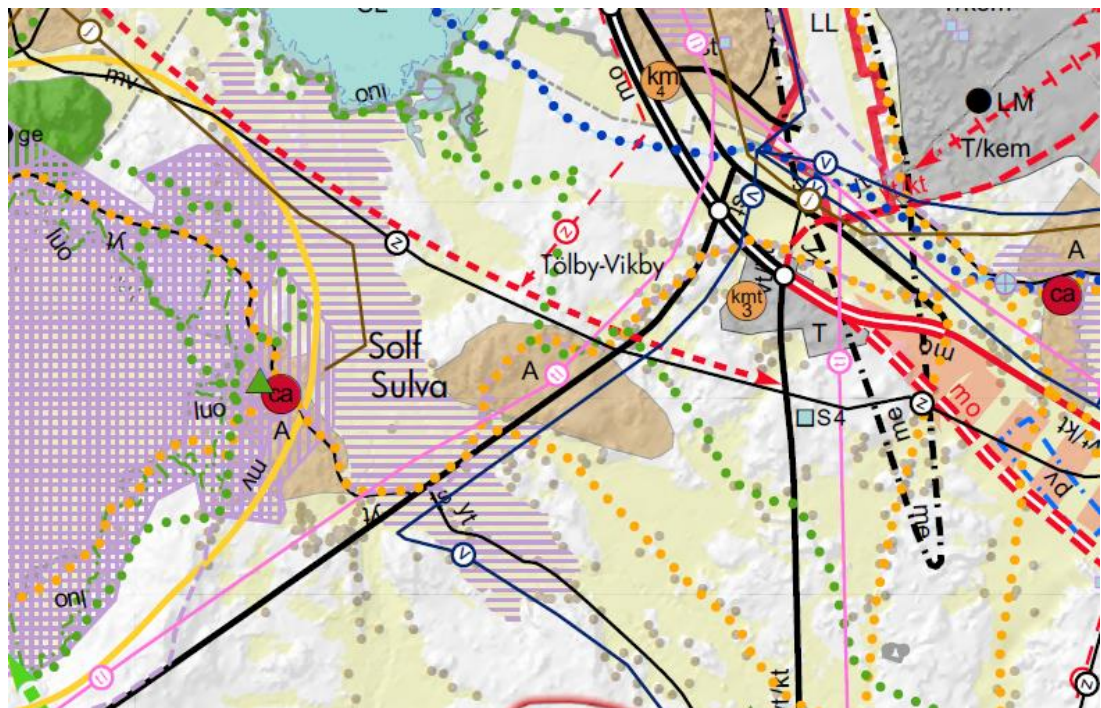


Bild 13. Utdrag av landskapsplan 2040.

Generalplan

Området ingår i Tölby-Vikby delgeneralplan, godkänd av kommunfullmäktige 30.3.2015 § 20. Planen har rättsverkningar.

Området har följande beteckningar i delgeneralplanen: Byområde-utvidgningsområde för byabebbyggelse som bör planeras i detaljplan (AT-4), ekologisk korridor – grönförbindelse, område med värdefullt djurliv där miljön bevaras (my-2/s), ny gång- och cykelväg, ny underfart för gång- och cykelväg samt trafikbullerområde (li-me).

Planområdet tangeras av följande områdesreserveringar:, Vasa hamnvägs alternativa förbindelsebehov alternativ 2 samt ny planskild anslutning.

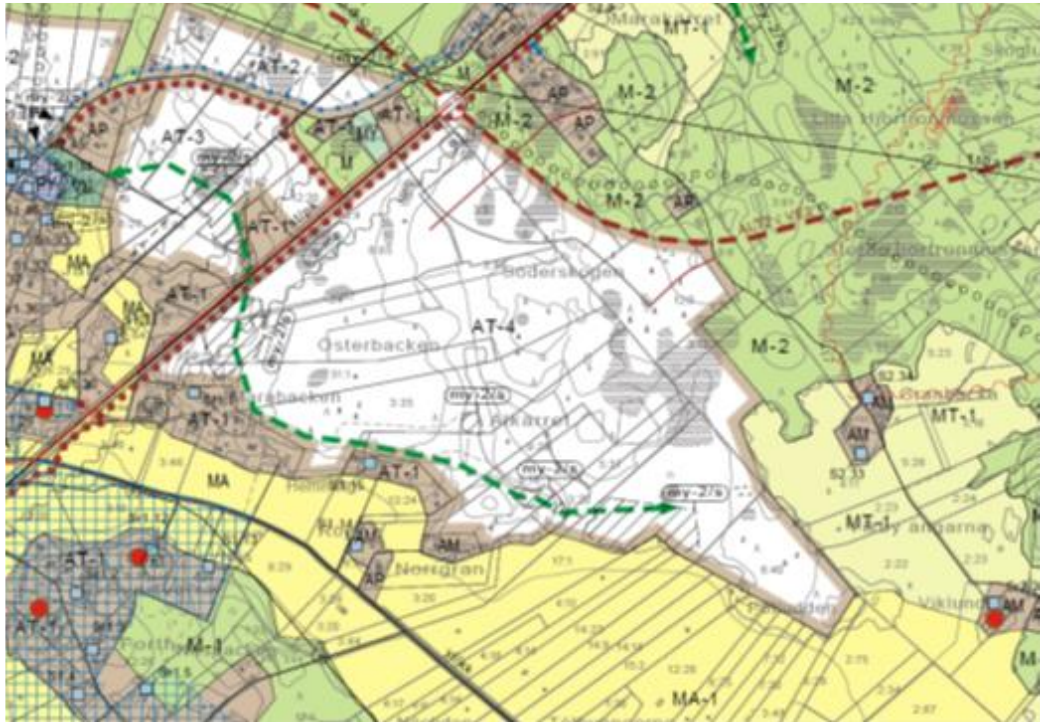


Bild 14. Utdrag av Tölby-Vikby delgeneralplan.

Strategisk generalplan

I Korsholms kommun finns en strategisk generalplan med syfte att styra de allmänna principerna för kommunens samhällsstruktur och markanvändning, vilken godkändes i kommunfullmäktige den 10.6.2013 § 85. I den strategiska generalplanen finns följande områdesreserveringar på det aktuella området: alternativ områdesreservation för bostadsområde (A/alt), område för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU), övriga områden (M), behov av vägtrafik-förbindelse samt ny gång- och cykelled.

Detaljplan

Över området finns en detaljplan, vilken har godkänts i kommunfullmäktige 28.4.2011 § 25. I detaljplanen finns följande områdesreservationer: hästportområde (E-1), kvartersområde för separata småhus (AO-1), kvartersområde för affärsbyggnader (KL), kvartersområde som betjänar turism (RM), kvartersområde för bilplatser (LPA) samt idrotts- och rekreationsområden (VU-1 och VU-2).

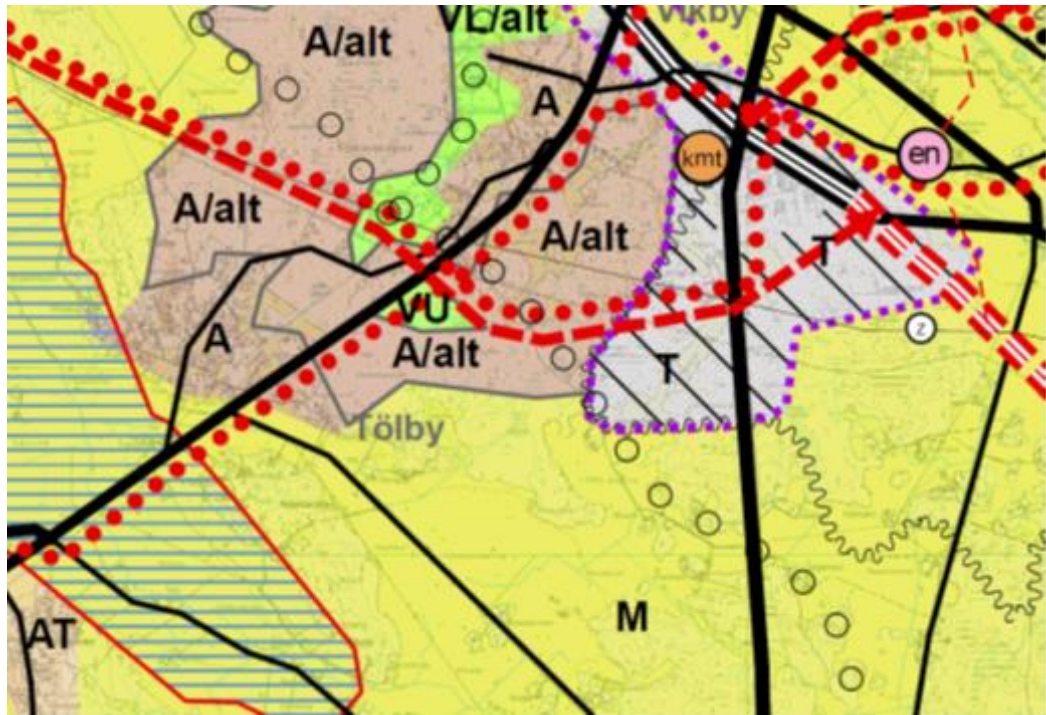


Bild 15. Utdrag av strategiska generalplanen för Korsholms kommun.



Bild 16. Gällande detaljplan för området.

Byggnadsordning

Korsholms kommuns reviderade byggnadsordning har vunnit laga kraft den 1.8.2013 enligt kommunfullmäktiges beslut 10.6.2013 § 91.

Miljöskyddsföreskrifter för Korsholm, Närpes, Kaskö, Kristinestad

Miljöskyddsföreskrifterna har godkänts av kommunfullmäktige i Korsholm den 22.9.2014 § 60 och har trätt i kraft fr.o.m. 3.11.2014.

Baskarta

Vid uppgörande av planen har använts kommunens baskarta i skala 1:2000. Baskartan har kompletterats under 2019. Den kompletterade baskartan har godkänts av planläggningschef Barbara Påfs den 13.5.2019.

Naturinventering

Området ingår i en naturinventering som har uppgjorts år 2008. Inventeringen har uppgjorts till grund för detaljplanering av tre olika områden i Tölby-Vikby området. Den tidigare gjorda inventeringen visar bl.a. på förekomst av flygekorre inom det aktuella området.

En ny inventering av området har gjorts under våren/ sommaren 2018. Från naturinventeringen framkommer att det finns spår av flygekorre inom området. Därtill finns det två tuvullskärr i områdets norra del, vilka uppfyller kriteriet *livsmiljöer som är särskilt viktiga* enligt 10 § Skogslagen.



Bild 17. Flygekorrens livsmiljö inom planområdet.

Hamnvägen

NTM-centralen har återupptagit arbetet med att granska möjliga alternativ för en hamnväg mellan Vasklot i Vasa och Rv 3/ Rv 8 i Södra Helsingby. En översiktsplan för att klargöra ett slutligt alternativ för hamnvägens sträckning ska utarbetas. När översiktsplanen har färdigställts ska en vägplan, vilken är juridiskt bindande, uppgöras. I samband med uppgörande av en översiktsplan utreds olika konsekvenser för hamnvägens tänkta dragning. Konsekvenserna utreds främst ur ett myndighetsperspektiv där man bedömer konsekvenserna för miljön, naturen och landskapet samt ekonomiska konsekvenser.

Hamnvägens primära syfte är att minska på den tunga trafiken genom Vasa centrum samt skapa en logistikkorridor mellan Vasklot hamn och Gigafactory-området på Långskolgen - Granholmsbacken. En preliminär utredningsplan för olika vägsträckningar uppgjordes redan år 2017.

Ur Korsholms kommuns perspektiv är det nödvändigt att också granska konsekvenserna och framtida möjligheter med annan markanvändning inom hamnvägens influensområde. För att ta fram ett underlag för kommande markplanering i området så kommer Korsholms kommun att utarbeta en konsekvensbedömning, som stöd för kommande kommunala ställningstagande och beslut gällande hamnvägens dragning. Konsekvensbedömningen ska också ge svar på hur det övriga gatu- och vägnätet bäst kan anslutas till både hamnvägen men också till riksvägarna Rv 3 och 8 med tanke på en logistisk helhet i anslutning till Gigafactory-området. Syftet med konsekvensbedömningen som Korsholms kommun ämnar uppgöra är således att betrakta en eventuell hamnväg ur ett bredare perspektiv, som bredare beaktar kommunens intressen. Målsättningen är att konsekvensbedömningen ska färdigställas hösten/ vintern 2021.

Led för lätttrafik längs Strandvägen, Vikby-Solf

En planering av en led för lätttrafik mellan Vikby-Solf längs Strandvägen har påbörjats våren 2021. I samband med planeringen kommer underfarter att inplaneras, vilket kommer att förbättra tillgängligheten mellan områdena på Strandvägens bägge sidor. Under planeringen bestäms noggrannare placering av nya anslutningar, vilka anslutningar som ska stängas och var underfarter ska placeras.

Målsättningen är att planeringen ska bli klar under 2021. Förverkligandet av lätttrafikleden finns medtaget i statens investeringsprogram för de kommande 12 åren. Enligt en grov uppskattning beräknas projektet kosta ca 2,7 miljoner att förverkliga.

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart

4.2 Deltagande och samarbete

4.2.1 Intressenter

Intressenterna är följande:

- Markägare, rågrannar och alla de som planen kan ha betydande verkningar för
- Kommunens förvaltningsenheter
 - Kommunstyrelsen
 - Samhällsbyggnadsnämnden
 - Utvecklingssektionen
 - Byggnadsnämnden
 - Miljösektionen
 - Bildningsnämnden
 - Socialnämnden
 - Ungdomsfullmäktige
 - Kultur- och fritidsnämnden
 - Äldrerådet
 - Rådet för personer med funktionsnedsättning
 - Näringslivsrådet
- Övriga
 - NTM-centralen i Södra Österbotten
 - Österbottens förbund
 - Österbottens räddningsverk
 - Österbottens museum
 - Vasa stad
 - Malax kommun
 - Vasa Elnät Ab
 - Elisa Oyj

4.2.2 Anhängiggörande

Om framläggandet av program för deltagande och bedömning annonserades i Vasabladet, Pohjalainen, på kommunens hemsida www.korsholm.fi och på kommunens officiella anslagstavla i Ämbetshuset.

4.2.3 Deltagande i planeringsprocessen och växelverkan

Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt enligt 63 § i MBL under tiden 18.10-16.11.2018. Under tiden för framläggandet inkom utlåtande från NTM-Centralen i södra Österbotten. Därtill meddelade Vasa elnät att de ger utlåtande först i förslagsskedet. Under framläggandet inkom också en muntlig åsikt från en rågranne.

NTM-centralen har i sitt utlåtande påpekat att en utveckling av området så som bostadsområde troligen förutsätter att det byggs en led för lätttrafik under Strandvägen. Därtill har NTM-centralen påpekat att man i planeringen speciellt bör beakta trafikbehovet och arbetsplatsbehovet till storindustrialområdena Granholmsbacken och Långskogen. Man bör också komma ihåg hamnvägsreservationen, och ta den i beaktande i planeringen. Slutligen påpekar de att de vill ge utlåtanden under planprocessens gång, och vid behov bör också ordnas ett myndighetssamråd.

Det muntliga åsikten från rågrannen, ägare till fastighet 499-423-4-11 undrar om det finns möjlighet att få en vägrätt från det aktuella planområdet till den egna fastigheten, vilken har en byggrätt i enlighet med Tölby-Vikby delgeneralplan.

Eftersom den aktuella fastigheten gränsar till Vikby ängsväg och anslutning till den tilltänkta byggplatsen därmed kan ordnas därifrån, så anses det inte motiverat att anvisa en körrätt (ajo) genom det område som i utkast till detaljplan har anvisats som område för närrekreation (VL).

Ett utkast till detaljplan behandlades på samhällsbyggnadsnämndens möte den 5.6.2019 § 108. Vid mötet diskuterades alternativa namnförslag till området, eftersom många personer har varit av den åsikten att "Alkärret" har en negativ klang. Efter diskussion på mötet beslöts att områdets detaljplan ska heta Söderskogen – Etelämettä.

Ett planutkast har varit framlagt enligt 30 § i MBF under tiden 7.6-8.7.2019. Över planutkastet inkom utlåtande från NTM-centralen i södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens räddningsverk, Vasa elnät och Elisa Oyj, byggnadsnämnden, Västkustens miljöenhet, utvecklingssektionen, näringslivsrådet, bildningsnämnden, äldrerådet och rådet för personer med funktionsnedsättning. Därtill hade ungdomsfullmäktige för avsikt att ge utlåtande, men utlåtande gavs inte, eftersom ungdomsfullmäktige inte var beslutförförda då ärendet skulle behandlas. Inga åsikter från privatpersoner inkom.

NTM-centralen i södra Österbotten har i sitt utlåtande konstaterat att de har gett ett utlåtande också när program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende. NTM-centralen har allmänt konstaterat att planutkastet är uppgjort utgående från landskapsstrukturen och dess särdrag och att man har reserverat områden för dagvattenhantering och överskottsmassor som en del av landskapsstrukturen. Därtill konstateras att utkastet till detaljplan är i enlighet med Tölby-Vikby delgeneralplan, men att områdets placering på södra sidan av Strandvägen, separat från Solf och Tölbys byastrukturer, gör det problematiskt för tillgängligheten, för förverkligandet av kommunaltekniska nät samt för beaktande av de alternativa vägdragningarna för Hamnvägen.

I den fortsatta planeringen är det skäl att noggrannare reda ut kostnader och tidtabell för förverkligande av kommunaltekniken, samt reda ut vilka konsekvenser

som byggandet av offentlig service på området medför för servicestrukturen i Solf och Tölby.

I samband med planeringen bör man också bedöma konsekvenserna av hamnvägens olika dragningar, alt. 1 och 2, och vilken inverkan dessa alternativ har på områdesanvändningen och eventuella anslutningsarrangemang.

Hamnvägens sträckning kan också ha konsekvenser för dimensionering och områdesanvändning i planområdets norra del, där det har utvisats kvartersområde för servicebyggnader (P) samt kvartersområde för bostads-, affärs- och kontorsändamål (AL). Konsekvenserna bör utredas och förutses i samband med planeringen.

Gällande trafiken så konstaterar NTM-centralen att det i PDB och utkast till Landskapsplan 2040, vilka har varit framlagda till påseende finns anvisat behov av en vägtrafikförbindelse till Vasa hamn. Området markanvändning bör planeras så att förbindelsebehovet är möjligt att förverkliga i framtiden. NTM-centralens ansvarsområde för trafik anser att området i första hand borde planeras för annan markanvändning än boende. Området ansluter inte till kollektivtrafiknätet, och det finns inte heller lättrafikled till området. Närmaste skola finns på ca 2,5 km avstånd från planområdet, och dessutom på norra sidan av Strandvägen. För att skoleleverna tryggt ska kunna förflytta sig till och från skolan bör en underfart under Strandvägen anläggas. Eftersom statens minskade ekonomiska resurser inte möjliggör ovannämnda trafikarrangemang, så bör man i planering av nya bostadsområden sträva efter att använda befintliga trafikförbindelser och -nät, både för bil- och fotgängartrafik.

Enligt NTM-centralens ansvarsområde för trafik är det inte för områdesstrukturen en bra lösning att anvisa boende på området, varken ur trafiksäkerhetssynpunkt sett eller för strävan till att minska utsläpp orsakade av trafiken. Ny bebyggelse ska anvisas i anknytning till befintliga trafiknät och service. Om området trots detta anvisas för boende, så bör en underfart under Strandvägen byggas innan detaljplanen förverkligas. NTM-centralen deltar inte i kostnader för byggande av en underfart.

Beträffande den naturinventering som har uppgjorts för detaljplanen, så konstateras att den är uppgjord på ett korrekt sätt och att naturvärdena har blivit beaktade i detaljplanen. Till beteckningen luo-1 bör dock göras en korrigering, så att den avser flygekorrens föröknings- och rastplatser. Därtill bör beteckningen också kompletteras så att den bättre beaktar flygekorrens livsmiljö.

För att ta i beaktande områdets kommande trafikarrangemang, så anser NTM-centralen att det skulle vara bra att ordna ett arbetsmöte innan ett förslag till detaljplan framläggs till påseende.

Förslag till bemötande: En planering av ett led för lättrafik mellan Vikby-Solf längs Strandvägen har påbörjats våren 2021. I samband med planeringen kommer

underfarter för den lätta trafiken att inplaneras. Detta medverkar till att tillgängligheten till området blir bättre ur fotgängar- och cyklistperspektiv, vilket är en förutsättning för t.ex. skolelever att tryggt färdas till Tölby-Vikby skola. I detaljplanen finns också reserverat område för undervisningsbyggnader på området, vilket kan omfatta både daghem och skola, utifall att behov uppstår av en ny större skola i södra Korsholm. Förverkligandet av offentlig service på området förstärker utvecklandet av bystrukturen, och står upp gentemot den ökade servicen som krävs till följd av en dubblering av befolkningens mängden i Tölby-Vikby området. Förverkligande av annan service än offentlig service i anknytning till Strandvägen stödjer också de befintliga strukturerna, och betjänar inte endast på lokal nivå utan också på regional nivå.

Hamnvägens sträckning för det alternativ som finns norr om planområdet är beaktat i detaljplanens lösningar, såtillvida att inga kvartersområden för småhus- eller radhusbebyggelse är placerade norr om huvudvägen som går igenom planområdet. Därtill finns det inom kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) anvisat ett område där trädbeståndet bör bevaras (sp), detta med tanke på om Hamnvägens sträckning enligt det intilliggande alternativet blir aktuell. Det område som i utkastskedet har anvisats för bostads-, affärs-, och kontorsbyggnader (AL) har till förslagsskedet anvisats som kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K) och jämfört med den ikraftvarande detaljplanen så har detaljplanens avgränsning minskats på det aktuella stället, till förmån för eventuella framtida trafik- och anslutningsarrangemang. Till denna del upphävs den gällande detaljplanen. En bedömning av konsekvenser till följd av hamnvägens alternativ 1 och 2 finns närmare beskrivet under punkt: 5.4.3 Konsekvenser för trafiken.

Kostnader och tidtabell för förverkligandet av kommunaltekniken på planområdet utgår från den av kommunfullmäktige godkända budgeten och investeringsprogrammet. Beträffande förverkligandet av leden för lätttrafik samt underfart under Strandvägen så finns leden medtagen i statens investeringsprogram för de kommande 12 åren. Någon noggrannare tidtabell för förverkligandet finns inte fastslaget i dagsläget. Med tanke på att området de facto har anvisats som A-område i Österbottens landskapsplan 2040, och en planering av lätttrafikled längs Strandvägen har påbörjats så stödjer planeringen målsättningarna för områdesstrukturen och trafiksäkerheten. Förverkligandet av området kommer också att kunna erbjuda olika typer av service för invånarna; både offentlig och privat service.

Till förslagsskedet görs en korrigering till luo-1 beteckningen, så att den avser flygekorrens föröknings- och rastplatser och beteckningen ses allmänt över så att den bättre beaktar flygekorrens livsmiljö.

Ett arbetsmöte gällande detaljplanen kommer att ordnas under hösten 2021, när översiktsplanen och konsekvensbedömningen för hamnvägens alternativa dragningar och planeringen av lätttrafikleden längs Strandvägen har framskridit.

Österbottens förbund har gett som utlåtande att det är bra att det i utkastet till detaljplan finns anvisat kvartersområde för undervisningsbyggnader, eftersom områdets förverkligande fullt ut kommer att medföra en fördubbling av befolkningen i Tölby-området. Vidare anser förbundet att det är en bra utgångspunkt att de högsta områden med berg i dagen har anvisats som rekreationsområden. Beträffande dagvattenhanteringen så kunde våtmarken i områdets mittersta del också anges med w-1 beteckning på plankartan, och en bestämmelse att dagvatten i första hand ska infiltreras på den egna tomten, och sedan ledas till de öppna diken inom området, kunde fogas till planen. För YO-kvartersområdets parkeringsområde, vilket är fyllt med flygaska, bör det anges en separat planbestämmelse beträffande dagvattenhanteringen.

Slutligen konstaterar förbundet att utkastet till detaljplan är i enlighet med Tölby-Vikby delgeneralplan, Österbottens landskapsplan 2030 och förslaget till Österbottens landskapsplan 2040. Förbundet anser att detaljplanlösningen är speciellt bra till den delen att det i planutkastet har anvisats grupper om 6-12 egnahemstomter längs en gata, och på så vis bildas egna bostadsområdesenheter, och därmed uppfylls delgeneralplanens målsättningar för området.

Förslag till bemötande: Våtmarken i områdets mittersta del kompletteras med planbeteckningen w-1 till förslagsskedet, och därtill kompletteras planbestämmelserna beträffande dagvattenhanteringen. För parkeringsområdet som är fyllt med flygaska ser man över möjligheten att ange en separat planbestämmelse för dess utformning och dagvattenhantering till förslagsskedet.

Österbottens räddningsverk har i sitt utlåtande påpekat att den körrätt (ajo) – räddningsväg, vilken har anvisats inom YO-kvartersområde inte har en optimal placering, med tanke på områdets nya användning. Vidare anser räddningsverket att körförbindelsen behövs, eftersom det är viktigt att räddningsfordon kan nå området från två olika håll. Slutligen konstaterar räddningsverket att man i planeringen bör försäkra sig om att räddningsvägen kan arrangeras tillräckligt tryggt, med tanke på att området planeras för undervisningsbyggnader.

Förslag till bemötande: Inom kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) har byggnadsytorna reserverats på bägge sidor om den tilltänkta räddningsvägen, så att byggandet inte ska påverka användningen av den redan befintliga väganslutningen till Vikby Ängsväg. Genom en noggrann planering av gårdsområdets förverkligande inom kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) så kan vägens användning som räddningsväg tryggas. Ur planområdets helhetsperspektiv är räddningsvägen strategiskt placerad i mitten av området.

Vasa elnät har gett som utlåtande att deras behov för ca 6-7 nya transformatorer på området har bra tagits i beaktande i utkastet till detaljplan.

Förslag till bemötande: Noteras. Föranleder inga åtgärder.

Elisa Oyj har gett som utlåtande att de inte har något att anmärka över utkastet till detaljplan.

Förslag till bemötande: Noteras. Föranleder inga åtgärder.

Byggnadsnämnden har gett som utlåtande att byggnader inte får placeras på de områden där det finns flygaska, och inte heller i direkt närhet av deponiområdena. Vidare har de påpekat att ytvattenavrinningen är viktig, och att det bör finnas tomtvisa anslutningar anvisade, så att det inte uppstår problem med yt- eller dräneringsvatten då området förverkligas. En rekommenderad minsta sockelhöjd på 700-900 mm över anslutningspunktens nivå, som anpassas kvartersvis, borde tas med i planbestämmelserna. Krav på takfärg kvartersvis, skala på fasadfärger, byggnadernas taklutning och utformning borde anges i planbestämmelserna.

Vidare borde områdena för överskottsmassor (mr) vara planerade så att de kan tas i bruk redan i initialskedet, för att undvika transporter från området. Vidare så har byggnadsnämnden följande förslag till planens förslagsskede: På grönområden kunde kolonilotter inplaneras, på planområdet kunde man anvisa kvartersområden för byggande av hallar, vilka områdets invånare kunde hyra för verkstäder/garage. Vidare kunde en spånbana/skidspår anvisas runt området och alla offentliga byggnader kunde byggas helt i trä.

Förslag till bemötande: Inga byggnadsytor har placerats på det område där det finns flygaska, men en reservering för parkeringsområde har gjorts på fyllnadsområdet. Bestämmelser för dagvattenhanteringen har preciserats till förslagsskedet, och ytterligare områden för ledning och filtrering av dagvatten har också anvisats till förslagsskedet.

En planbestämmelse för sockelhöjden har angetts till förslagsskedet, likaså bestämmelser för takfärg kvartersvis, färgsättning av fasader samt bestämmelser gällande takens utformning och lutning.

I förslaget till detaljplan finns angett fyra områden för överskottsmassor (mr), varav tre områden är placerade så att de går att ta i bruk genast. I och med att områdena för överskottsmassor är placerade i direkt anslutning till befintligt och nytt vägområde, så är det inte möjligt att få mr-områdena helt avskilda från kvartersområdena.

Till förslagsskedet har man sett över möjligheten att placera kolonilotter på de befintliga åkerområdena som finns inom planområdets avgränsning.

Genom en del av områdena för närrekreation (VL) har anvisats riktgivande gångstigar. Man har strävat till att anvisa stigarna, så att man ska kunna gå runt en del av området, via de nya vägarna som inplaneras. Det behövs ingen specifik planbestämmelse om man vill anlägga stigarna som spånbana eller som skidspår.

Till förslagsskedet har inte anvisats kvartersområden för byggande av hallar för verkstäder/garagen. Området är i första hand avsett för småhusbebyggelse och därtill hörande servicebehov, varpå områdesreservationer som kan jämföras med områdesreserveringar på industriområden inte anses passa in i områdets karaktär och helhetsbild. Vid närmaste belägna industriområde, Vikby industriområde finns områdesreservationer för denna typ av verksamheter.

Till förslagsskedet har planbeteckningen för kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) preciserats med en rekommendation om att byggnaderna inom området med fördel kan uppföras i trä.

Västkustens miljöenhet har i sitt utlåtande konstaterat att tre områden som ur miljösynpunkt är skyddsvärda har i utkastet till detaljplan erhållit skyddsbeteckningar luo-1 och luo-2. Vidare har de konstaterat att dagvattenutredningens rekommendationer borde följas och fungera som minimikrav vid den fortsatta planeringen. Slutligen påpekar de att förverkligandet av området förutsätter att vattenlednings-, och avloppsnät samt pumpstationer byggs ut till området.

Förslag till bemötande: Preciserade bestämmelser för dagvattenhanteringen anges till planens förslagsskede. När området förverkligas, som ett detaljplanerat bostadsområde så byggs kommunalt vattenlednings-, avloppsledningsnät ut till området.

Utvecklingssektionen har i sitt utlåtande allmänt skrivit om att kommunens befolkningsutveckling varit blygsamt positiv de senaste åren, men att stora satsningar på industriområden som möjliggör nya arbetsplatser har gjorts under de senaste åren, vilket påskyndar en positiv befolkningsutveckling. Söderskogen ligger nära och har goda trafikförbindelser till industriområdet i Vikby och Långskogen industriområde. Därtill nås arbetsplatserna i Runsor snabbt och behändigt.

Eftersom Söderskogen är ett nytt område saknar det sådan byakultur som finns i byar som har bebotts änge, och vilka har en historia. Detta ger möjlighet till att skapa en ny profil för området. För att området ska bli attraktivt måste det ha en karaktär som skiljer ut ur mängden. Profileringen ska byggas på de naturliga förutsättningarna som finns i området. Med tanke på områdets närhet till skogsområden och det att 47 % av området har reserverats som rekreationsområde så är det naturligt att utomhusaktiviteter och närheten till naturen skapar Söderskogens karaktär. I planen borde därför utvisas skidspår och naturstigar. Lyckas man skapa en god byagemenskap inom området så kan det också finnas behov av en koloniträdgård med gemensamt växthus.

I Korsholms kommuns klimat- och energistrategi 2011-2020 är en av målsättningarna att uppmuntra fastighetsägare till att övergå till förnyelsebar energi. Med hänvisning till detta kunde man förutsätta att de som bygger på området investerar i jordvärme, solpaneler, värmepumpar och vedeldning.

Förslag till bemötande: Genom en del av områdena för närrekreation (VL) har anvisats riktgivande gångstigar. Man har strävat till att anvisa stigarna, så att man ska kunna gå runt en del av området, via de nya vägarna som inplaneras. Det behövs ingen specifik planbestämmelse om man vill anlägga stigarna som spånbana eller som skidspår.

Till förslagsskedet har man sett över möjligheten att placera kolonilotter på de befintliga åkerområdena som finns inom planområdets avgränsning. Inom de områden som har angivits som kolonilottsområden är det också möjligt att placera mindre gemensamma eller separata växthus.

I planbestämmelserna finns medtaget olika typer av tekniska lösningar, där grundtanken är att man ska anpassa byggandet så att man ska kunna ta i bruk förnyelsebara energiformer.

Näringslivsrådet har i sitt utlåtande konstaterat att utkastet till detaljplan är en plan med framförhållning, bra läge och stor potential. Läget kan också ha positiva effekter för tillväxten av byarna i närområdet. Reserveringen av en tomt för daghem och motsvarande funktioner kan på sikt ses som en attraktionsfaktor för finskspråkiga i närområdet, i och med att det är trångt om platser i nuvarande daghem. Vidare konstaterar de att områdets läge kan innebära att det finns behov av en gång- och cykelbana längs Strandvägen i framtiden. Slutligen konstaterar de att det är bra att det finns strategiskt placerat tomter för affärs- och annan typ av företagsverksamhet i början av området, och att behov av och intresset för dessa kan bli stort med tanke på de utvecklingsplaner som finns i den här delen av kommunen.

Förslag till bemötande: En planering av en lättrafikled längs Strandvägen har påbörjats våren 2021. Förverkligandet av leden finns medtaget i statens investeringsprogram för de kommande 12 åren. Någon noggrannare tidtabell för förverkligandet finns inte fastslaget i dagsläget.

Bildningsnämnden har i sitt utlåtande konstaterat att man bör beakta den strategiska generalplanen som grundar sig på fem starka serviceområden, och att kommunal service i första hand ska kompletteras och koncentreras till dessa områden. I första hand ska barn och elever visas till befintliga enheter i Solf- och Helsingby området. Men om inflyttningen till området sker i rask takt, så behövs det i planen finnas en områdesreservering för daghem, förskola och skola. En lätt trafikled bör förverkligas från Söderskogen till Tölby och Solf, om eleverna hänvisas till skolorna i det området.

Förslag till bemötande: Förverkligande av detaljplanen till sin helhet innebär att befolkningsmängden i Tölby-Vikby området kommer att fördubblas. Med detta i åtanke har det i detaljplanen gjorts en kvarterområdesreservation för undervisningsbyggnader (YO). Om det visar sig framöver att behovet inte finns, så

finns möjlighet att ompröva områdets markanvändningsreserveringar. En planering av en led för lätttrafik mellan Tölby och Solf har påbörjats våren 2021. I planeringen anvisas också underfarter under Strandvägen, vilket ska trygga trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

Äldrerådet har gett som utlåtande att det är viktigt att det för den äldre befolkningen finns anvisat ett område reserverat för byggnader för social verksamhet och hälsovård, där man får placera ett servicecenter med tillhörande hinderlöst boende (YSA-1).

Förslag till bemötande: Noteras. Planlösningen uppfyller äldrerådets önskemål.

Rådet för personer med funktionsnedsättning har gett som utlåtande att det är bra att det planeras för hinderlöst boende och områden för handel. Därtill har de påpekat att huvudvägarna borde vara tillräckligt breda, så att man tryggt kan röra sig med rullator och barnvagn, alternativt att det byggs en lätttrafikled. Slutligen har de konstaterat att det behövs en tunnel under Strandvägen och att det på VU-området kunde byggas en stor lekpark i stället för en rink, och att en rink kunde byggas vid Tölby-Vikby skola.

Förslag till bemötande: Huvudvägen som går genom planområdet är ca 22-24 meter bred, vilket betyder att det finns tillräckligt med utrymme för att anlägga en lätttrafikled eller trottoar längs vägen. En planering av en led för lätttrafik mellan Vikby och Solf har påbörjats våren 2021. I planeringen anvisas också underfarter under Strandvägen, vilket ska trygga trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister.

På VU-området kan t.ex. anläggas rink eller bollplaner enligt de behov som uppstår. Planbeteckningen möjliggör också byggandet av en lekpark.

Ett förslag till detaljplan har varit offentligt framlagt enligt 27 § i MBF under tiden xx-xx.xxxx. Över planförslaget inkom utlåtande från xxxxx. Därtill inkom xxxxx åsikter.

4.2.4 Myndighetssamarbete

Utlåtande av kommunens förvaltningsenheter och berörda myndigheter inbegärs över planutkast och planförslag. Myndighetssamråd enligt 66 § MBL, alternativt arbetsmöte med myndigheter hålls om behov föreligger.

4.3 Mål för detaljplanen

Målet för detaljplanen är att styra områdets utveckling i enlighet med målsättningarna i Tölby-Vikby delgeneralplan. Genom detaljplanen eftersträvar man att skapa en hälsosam, trivsamt och trygg miljö som tillgodoser användarnas behov. Områdets omfattning kräver också att servicebehovet tillgodoses genom tillräckliga områdesreserveringar för olika serviceändamål.

Områdets läge, i förhållande till goda trafikförbindelser och närheten till arbetsplatsområden, gör att områdets attraktionskraft ökar – och förutsättningarna för ett livskraftigt och växande bostadsområde är således goda.

4.4. Alternativen i detaljplanlösningen och deras konsekvenser

Planläggaren har vid två tillfällen, den 14.11.2018 och den 10.4.2019 presenterat skissförslag av områdets markanvändning för kommunens utvecklingsteam. Utgående från diskussioner och respons så har ett utkast till detaljplan utarbetats.

I utkastet till detaljplan har man utgått från att boende ska anvisas på den södra delen om den befintliga vägen, som går in till området, och servicefunktioner i huvudsak på den norra sidan av vägen.

På den södra av planområdets huvudväg har i planutkastet förutom bostadstomter också anvisats område för social verksamhet, hälsocenter och servicecenter med bostäder. På norra sidan av den befintliga huvudvägen har reserverats område för undervisningsbyggnader, område för servicebyggnader, område för energiförsörjning samt område för bostads-, affärs-, och kontorsbyggnader.

Vid utformningen av utkastet till detaljplan har man också utgått från att lämna de högst belägna områdena, där det ställvis förekommer berg i dagen, som obebyggda grönområden. Detta för att byggandet i sig inte ska bli för dominant i landskapet, men också för att bevara de fina områdena med berg i dagen för områdets trivsel och allas användning.

Vid utformning av detaljplanen har man också tagit fasta på att reservera ett stort antal tomter för radhus och andra kopplade bostadshus (AR), med tanke på ett eventuellt kommande behov av hyresbostäder, t.ex. vid förverkligande av Gigafactory-området i Korsholm-Vasa.

Förutom de ändringar och kompletteringar som har gjorts till förslagsskedet till följd av inkomna utlåtanden, så har också gjorts några ändringar i kvartersområdesreserveringarna på området. I utkastskedet anvisades två tomter med områdesreserveringen kvartersområde för byggnader för social verksamhet och hälsovård, där man får placera ett servicecenter med tillhörande hinderslöst boende (YSA-1). Till förslagsskedet har en av dessa två tomter ändrats till tre separata tomter med områdesreservationen kvartersområden för radhus och andra kopplade bostadshus (AR). Ändringen har gjorts med tanke kommande behov av hyresbostäder i närområdet, t.ex. vid förverkligande av Gigafactory-området i Korsholm-Vasa.

Vidare så har de två tomterna med områdesreservering kvartersområde för bostads-affärs-, och kontorsbyggnader i Strandvägens närområde ändrats till kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K), så att inget boende tillåts inom kvartersområdena. Med tanke på eventuella kommande trafiklösningar i

planområdets direkta närhet, och därmed olägenheter i form av trafikbuller, så anvisar man inte längre boende på det aktuella området.

Därtill har Strandvägen, område för allmän väg (LT) tagits bort från planområdets avgränsning, likaså finns inte anvisat någon underfart för den lätta trafiken under Strandvägen i detaljplanen. I och med att planering av en led för lättrafik mellan Vikby-Solf har påbörjats våren 2021, så vill man inte begränsa olika lösningar för leden och underfarter i detaljplanen. Slutlig placering av leden för lättrafik och underfarter bestäms i vägplanen.

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplanen omfattar kvartersområden för fristående småhus (AO), kvartersområde för småhus (AP), kvartersområden för radhus och andra kopplade bostadshus (AR), kvartersområde för servicebyggnader (P), kvartersområde för affärs-, och kontorsbyggnader (K), kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO), kvartersområde för byggnader för social verksamhet och hälsovård, där man får placera ett servicecenter med tillhörande hinderstöst boende (YSA-1), samt kvartersområde för energiförsörjning (EN). Därtill innehåller detaljplanen närrekreationsområde (VL), område för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU), riktgivande område för lekplats (le), områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald (luo-1- och luo-2), del av område där trädbeståndet ska bevaras (sp), områden för landskapsbyggnadsobjekt (mr), riktgivande område för bollplan och/ eller rink (upl), instruktiv avgränsning av delområde för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1), riktgivande gångstigar samt väg- och gatuområden.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

I detaljplanen har man strävat till att följa de i naturinventeringen givna rekommendationerna gällande tryggheten av flygekorrens livsmiljöer NVL 49 § samt bevarandet av särskilt viktiga livsmiljöer enligt Skogslagen 10 §.

Dagvattenhanteringen bör ske så att det inte förekommer någon skadlig inverkan på miljön. Dagvattnet infiltreras i första hand på tomterna, samt leds via minde, öppna diken inom planområdet till större utfallsdiken. På plankartan finns anvisat instruktiva delområden för ledning och infiltrering av dagvatten i system av diken och bassänger. I utkastet till detaljplan är ca 47 % av planområdets areal anvisad som grönområden (VL) och (VU). Grönområdenas omfattning är en viktig faktor som effektivt absorberar dagvattenförekomsten.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för fristående småhus (AO)

Som kvartersområde för fristående småhus har reserverats totalt 93 tomter i 25 kvarter. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.25$ och det är tillåtet att bygga 2-våningshus. Tomternas arealer varierar mellan ca 1 100- 1 600 m², emedan de flesta tomter är ca 1350 m². AO-tomternas totala areal är 13,0890 ha.

Kvartersområde för småhus (AP)

På området får uppföras radhus om högst 3 bostäder/ byggnad, kopplade småhus och separata småhus för boendeändamål. Byggnaderna ska tillsammans bilda en enhetlig helhet. Som kvartersområde för småhus har reserverats totalt 2 tomter i två olika kvarter. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.30$ och det är tillåtet att bygga 2-våningshus. Tomternas arealer varierar mellan ca 3000-3300 m², och deras totala areal är 0,6248 ha.

Kvartersområden för radhus och andra kopplade bostadshus (AR)

Som kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus har reserverats totalt 12 tomter i fyra olika kvarter. Byggrätten har angetts genom exploateringsstal $e=0.30$ och det är tillåtet att bygga 1½-, eller 2-våningshus, beroende på kvartersområde. Tomternas arealer varierar mellan ca 2 900- 4 000 m², med en medelareal på ca 3600 m². Tomternas totala areal är 4,3617 ha.

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

För detta ändamål har reserverats en tomt i anknytning till Strandvägen. Tomtens byggrätt har angivits med exploateringsstal $e=0.30$ och våningstalet är 2-våningar. För byggnadsytan mot Strandvägen har angivits att ljudisoleringen mot trafikbuller i byggnadens ytterväggar samt fönster och andra konstruktioner skall vara minst 40 dBA. Tomtens areal är 1,3723 ha.

Kvartersområde för affärs-, och kontorsbyggnader (K)

För detta ändamål har reserverats två tomter. Tomternas byggrätt har angetts med exploateringsstal $e=0.30$ och våningstal 2-våningar. Tomternas areal är ca 9 100 och ca 9 300 m², med en totalareal på 1,8414 ha.

Kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO)

Kvartersområde för undervisningsbyggnader möjliggör byggande av både skola och daghem på området. För ändamålet har reserverats en tomt. Byggrätten har angivits med e-tal om $e=0.20$, och det är tillåtet att bygga i 2 våningar. Tomtens areal uppgår

till 5,0441 ha. Tack vare tomtens storlek är det möjligt att bevara en del av tomten beskogad och i naturtillstånd för undervisningssyfte, t.ex. mulleskog, genom planbeteckningen: del av område där trädbeståndet ska bevaras (sp).

En del av tomten består redan i dagsläget av anlagt parkeringsområde, och den delen av tomten har också i detaljplanen reserverats som område för riktgivande parkering och riktgivande del av område för avlämningstrafik. I planen har beaktats att det på området ska rymmas parkeringsplatser för minst 100 bilar. Parkeringsområdet ska avskiljas genom planteringar.



Bild 18. Vy från nordostliga delen av YO-tomten.

På en del av det befintliga parkeringsområdet finns aska som fyllnadsmaterial, samt en anlagd vattenreservoar. Genom att parkeringsområdet är uppbyggt på detta vis, så lämpar det sig bäst som parkeringsområde även i framtiden.

Genom tomten finns anvisad en riktgivande körförbindelse (ajo) ut till Vikby Ängsväg. Körförbindelsen är befintlig i dagsläget, och bör bevaras som t.ex. räddningsväg. Körförbindelsen kan vid förverkligandet av byggnation på området förses med en bom eller annat hinder som hindrar genomfartstrafik.

Kvartersområde för byggnader för social verksamhet och hälsovård, där man får placera ett servicecenter med tillhörande hinderfritt boende (YSA-1)

40 % av våningsytan får användas för utrymme som kan jämföras med normalt boende. För detta ändamål har reserverats en tomt. Byggrätten har angivits till 2500 m², och det är tillåtet att bygga i 2 våningar. Tomten är till sin areal 1,0772 ha.

Kvartersområde för energiförsörjning (EN)

I anslutning till tomten för undervisningsbyggnader har anvisats ett 0,1912 ha stort område för energiförsörjning. Inom området är det möjligt att anlägga en fjärrvärmecentral med en bränsleeffekt om maximalt 2 MW. Byggrätten har angivits till 200 m², och högsta höjden för vattentaket är +12,0 meter över marknivån. Området är i första hand tilltänkt att betjäna YO- och YSA-1 – tomterna.

5.3.2 Övriga områden

Närrekreationsområde (VL)

För detta ändamål har i detaljplanen reserverats flera, större sammanhängande områden. På området får placeras samhällstekniska anläggningar om högst 10 m² som betjänar området. Anläggningarna bör placeras på minst 5 meters avstånd från bostadstomternas gräns.

Inom rekreationsområdet har anvisats områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald (luo-1, luo-2), riktgivande för lek och utevistelse reserverad del av område (le), riktgivande område reserverat för landskapsbyggnadsobjekt (mr), instruktiv avgränsning av delområde för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1), körrätt (ajo), och reservationer för riktgivande gångstigar.

Luo-1 beteckning: Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald. Del av område där det finns föröknings-, och rastplatser för flygekorre, vilka är skyddade med stöd av 49 § i NVL. I planen har reserverats ett större sammanhängande område med denna beteckning.

Luo-2 beteckning: Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald. Inom området finns objekt som är skyddade med stöd av 10 § i skogslagen. I planen har reserverats två områden med denna beteckning. Områdena är belägna intill varandra.



Bild 19. Befintligen våtmarker och diken i områdets mittersta del utgör en viktig länk i områdets dagvattenhantering.

Område för landskapsbyggnadsobjekt (mr)

Området ska förverkligas genom en grönområdesplan. Mr-områdena ska fungera som slutlig deponi och lagring av rena överskottsmassor som uppkommer vid byggnation på området, dvs. rent jord- och stenmaterial som inte återanvänds vid vägbyggnad och tomtarbete på området. För detta ändamål har reserverats fyra separata områden inom planområdet. Områdena har en total areal om ca 1,2 ha och en deponi på ca 25 000 m³ ska vara möjlig på områdena.

För mr-områdena har i detaljplanen angetts ungefärliga höjder, vilka utgör den maximala höjden på områdena när deponin har slutförts och områdena har förverkligats som rekreationsområde. Deponin kommer att ske enligt de behov som uppstår när området förverkligas. Yt- och dagvattenavrinningen från mr-områdena leds till de öppna diken inom planområdet.

Reservationerna för riktgivande gångstigar har länkats ihop via gatureserveringar, för att få till stånd en slinga av promenadstigar inom området.

VL-områdenas totala areal uppgår till 32,2156 ha.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU)

För detta ändamål har det reserverats ett 1,0634 ha område i direkt anknytning till kvartersområdet för undervisningsbyggnader. På området har angivits en instruktiv byggnadsyta (upl), inom vilken det är möjligt att anlägga bollplan och/ eller rink. Byggrätten har angivits till 500 m², och man får bygga i 1-våning.

Väg- och gatuområden

I detaljplanen har reserverats totalt ca 4,4 km gatuområde, vars bredd varierar mellan ca 14 meter – ca 24 meter, beroende på hur stort område vägen avser att betjäna. På södra sidan av den befintliga vägen in till området har anvisats ett bredare vägområde, vilket ska möjliggöra byggandet av en led för den lätta trafiken. Av den totala vägsträckan är ca 1,2 km förverkligad. Gatuområdenas areal uppgår totalt till 7,6134 ha.

5.4 Planens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Området är till sin helhet obebyggt, förutom infarten till området och ca 1,2 km väg, samt det ca 2 ha stora parkeringsområdet och körförbindelsen till Vikby Ängsväg.

Byggandet har ju naturligtvis en viss inverkan på naturen och naturmiljön. Genom att följa naturinventeringens rekommendationer iakttar man områdets särdrag, med målet att säkerställa flygekorrens möjligheter att fortsättningsvis verka i området, samt bevarandet av särskilt viktiga livsmiljöer enligt 10 § i Skogslagen.

Dagvattenhanteringen bör ske så att det inte förekommer någon skadlig inverkan på miljön. Dagvattnet infiltreras i första hand på tomterna, samt leds via mindre diken inom planområdet till större utfallsdiken och till våtmarken, som finns i planområdets mittersta del.

5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön

Genom planeringen av området skapas ett helt nytt bostadsområde, som ett led i utvecklingen av byabebbyggelsen i Tölby-området, i enlighet med målsättningarna i Tölby-Viby delgeneralplan.

Konsekvenser för den byggda miljön ses som positiva, eftersom detaljplanen för det aktuella området också innefattar områdesreserveringar för service-, affärs- och undervisningsbyggnader, och på så vis ökar servicenivån märkbart i närområdet.

5.4.3 Konsekvenser för trafiken

Planeringen av området medför att både personbils-, och fotgängartrafiken i området kommer att öka.

Till området finns byggt avkörningsfiler vid anslutningen till Strandvägen. Detta medför ökad trafiksäkerhet för trafik till och från området. I detaljplanen har reserverats tillräckligt breda gatuområden, så att det ska finnas möjlighet att anlägga leder för den lätta trafiken. Vidare så har i detaljplanen anvisats en underfart för lätt trafik under Strandvägen, i enlighet med områdesreserveringarna i Tölby-Vikby delgeneralplan. Enligt delgeneralplanen kan bostadsbyggande placeras på det aktuella området först när förbindelsen under Strandvägen har förverkligats.

En dragning av hamnvägen enligt alternativ 2 har direkta konsekvenser för det aktuella planområdet, dels genom bullerolägenheter och dels genom att anslutningsarrangemang i anknytning till området kommer att ändras, och trafiken från Vikby ängsväg kommer att ledas via planområdet. Genom detaljplanens lösningar har man strävat efter att minimera konsekvenserna till följd av hamnvägens förverkligande enligt alternativ 2. Ett förverkligande av hamnvägen enligt alternativ 1 påverkar inte boendemiljön och trivseln på området på samma sätt som alternativ 2. Därtill skulle alternativ 1 inte heller medföra att trafiken från Vikby ängsväg ska ledas via planområdet, och därmed skulle planområdets interna trafik vara mindre enligt alternativ 1.

5.4.4 Samhällsekonomiska konsekvenser

Förverkligandet av samhällsteknisk försörjning så som vattenledningar och avlopp, samt byggandet av vägar är i byggningsskedet kostsamt för kommunen. Vid förverkligandet av området bör också fästas uppmärksamhet till trafikarrangemang för den lätta trafiken, både längs och under Strandvägen. För kommunens långsiktiga ekonomi kommer områdets förverkligande förhoppningsvis att medföra en inflyttning till området, och på så vis nya skattebetalare till kommunen.

I utkastet till detaljplan fanns reserverat följande för boende:

- 93 tomter för fristående småhus invånarantal 3,0/ hus.
- 11 rad-, och parhustomter; 140 lägenheter, invånarantal 1,5/ lägenhet.
- Två YSA-1-tomter; ca 30 lägenheter totalt, invånarantal 1,5/ lägenhet.
- Två AL-tomter; ca 30 lägenheter totalt, invånarantal 1,5/ lägenhet.

Invånarantalet på basen av områdesreserveringarna i utkastet till detaljplan uppskattas således bli ca 580 personer.

I förslaget till detaljplan finns reserverat följande för boende:

- 93 tomter för fristående småhus invånarantal 3,0/ hus.
- 14 rad-, och parhustomter; 170 lägenheter, invånarantal 1,5/ lägenhet.
- En YSA-1-tomt; ca 15 lägenheter totalt, invånarantal 1,5/ lägenhet.

Invånarantalet på basen av områdesreserveringarna i förslaget till detaljplan uppskattas således bli ca 560 personer.

Den 31.12.2018 uppgick antalet invånare i Tölby-Vikby till 647 personer, och den 31.12.2020 var invånarantalet 630 personer. Planeringen av området väntas således medföra nästan en fördubbling av befolkningen i Tölby-Vikby området. För en befolkningsökning av denna storlek, så krävs också service i viss mån, vilket bl.a. har tryggats genom områdesreservering för service-, affärs-, och undervisningsbyggnader i detaljplanen.

5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna finns presenterade under punkt 5.3 *områdesreserveringar*.

5.6 Namn

På området bildas 14 vägar. Vägarna föreslås heta: Alkärrvägen, Klibbalvägen, Blåvingevägen, Näselfjärilsvägen, Trollsländvägen, Nyckelpigsvägen, Aspfjärilsvägen, Stekelvägen, Skalbaggevägen, Tordyvelvägen, Kärrspindelvägen, Åkergrodvägen, Igelkottsvägen och Hermelinvägen.

6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

6.1 Uppföljning av genomförandet

Genomförandet övervakas för byggandets del av byggnadsövervakande myndigheter (byggande och trädbestånd), för kommunaltekniska konstruktionernas del av samhällsbyggnadsnämnden (vägar, vattenledningar och avloppsledningar) och i övrigt av miljömyndigheterna (miljöskydd, avfallsservice).

Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när kommunaltekniken har förverkligats på området. Utbyggnad av kommunalteknik påbörjas enligt kommunfullmäktiges godkända investeringsprogram.

Korsholm den 5.6.2019, 23.6.2021

Planläggningsavdelningen

Planläggningschef

Barbara Påfs

Planläggningsingenjör

Martina Bäckman

Korsholms kommun
2021



KORSHOLM
MUSTASAARI