



Ändring och utvidgning av detaljplan i kvarter 24, kvarter 7 och del av kvarter 12 i Kvevlax

Planläggningsavdelningen

Utkast 1.4.2021
Förslag 1.11.2023

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
11/2023

Innehållsförteckning

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	1
1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn	1
1.2 Planområdets läge	1
1.3 Planens syfte.....	2
1.4 Beskrivningens innehållsförteckning	2
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	3
2.3 Genomförandet av detaljplanen.....	3
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	5
3.1.4 Service	7
3.1.5 Trafik	7
3.1.6 Rekreation	8
3.1.7 Den byggda kulturmiljön och fornminnen	8
3.1.8 Specialverksamhet	10
3.1.9 Teknisk service	10
3.1.10 Dagvatten	10
3.1.11 Markägförhållanden	12
3.2 Planeringssituationen	12
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som berör planområdet	12
4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN	21
4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart.....	21
4.2 Deltagande och samarbete	22
4.2.1 Intressenter	22
4.2.2 Anhängiggörande	22
4.2.3 Deltagande i planeringsprocessen och växelverkan	22
4.2.4 Myndighetssamarbete	31
4.3 Mål för detaljplanen	31
4.4 Alternativen i detaljplanlösningen och deras konsekvenser	31
5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN	33
5.1 Planens struktur	33
5.1.1 Dimensionering	33
5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet	33
5.3 Områdesreserveringar	33
5.3.1 Kvartersområden	33
5.3.2 Övriga områden.....	35
5.4 Planens konsekvenser.....	36
5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön.....	36
5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön	36
5.4.3 Konsekvenser för kulturmiljön och byabilden	37
5.4.4 Konsekvenser för trafiken	38
5.4.5 Samhällsekonomiska konsekvenser	41
5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser	42
5.6 Namn.....	42
6. GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN	42
6.1 Uppföljning av genomförandet.....	42

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Detaljplanens grunduppgifter och namn

Kommun: Korsholm
Kommundel: Kvevlax, 170
Fastigheter: Slättbo RNr 2:381, Internatet RNr 2:268, del av Hemåkern RNr 11:59, del av Mellanåkern RNr 2:359, del av Fors RNr 2:9, del av Funisbacken RNr 1:206, Ekholm II RNr 2:329, del av Sanna 2 RNr 4:115, del av Turku-Oulu 895:2:2.

Planens namn: Ändring och utvidgning av detaljplan i kvarter 24, kvarter 7 och del av kvarter 12.

Planens skala: 1: 2 000

Plankod: 499-536/18

1.2 Planområdets läge

Detaljplanområdet är beläget i Kvevlax by, Korsholms kommun. Avståndet till Korsholms kommuncentrum (fågelvägen) är ca 9 km, och avståndet till regioncentrum i Vasa (fågelvägen) är ca 13 km. Området som detaljplanen omfattar är ca 8,7 ha stort. Områdets ungefärliga läge framgår av bild 1.

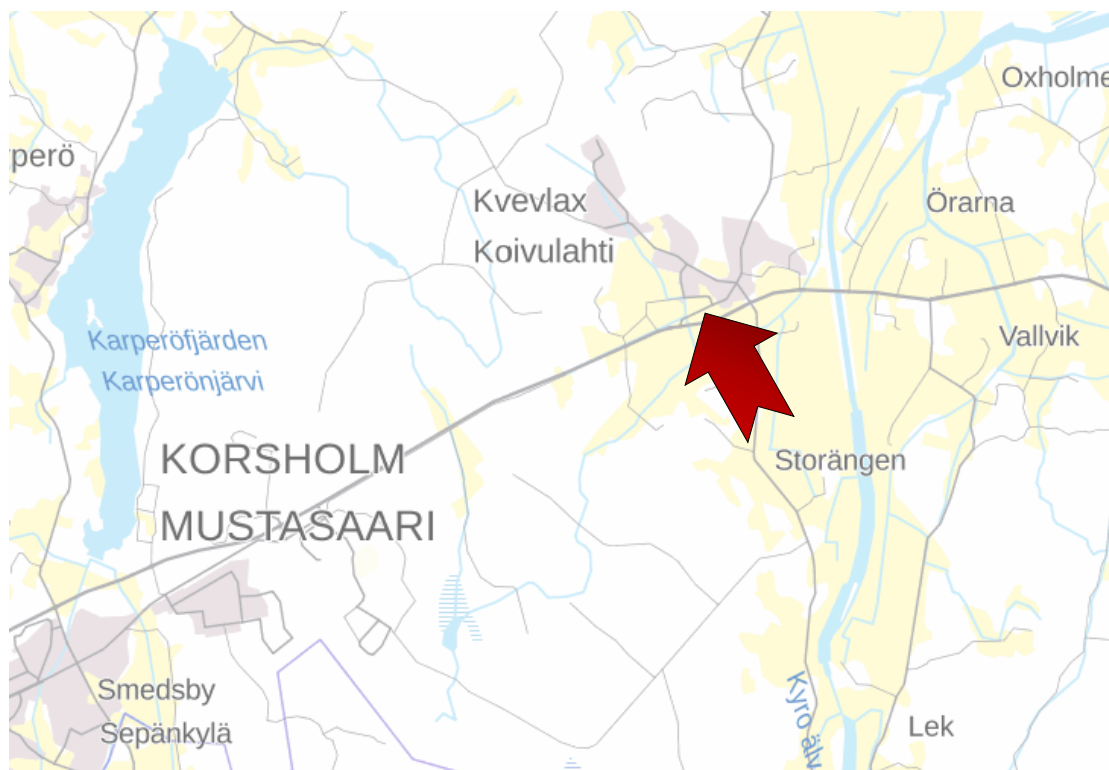


Bild 1. Områdets ungefärliga läge.

1.3 Planens syfte

Målsättningen med detaljplanen är att skapa ett nytt område för centrumfunktioner, vilket ska utöka och stödja den service som redan i dagsläget finns i Kvevlax. Områdets centrala läge, i anknytning till trafiknätet och dess goda synlighet lämpar sig väl för denna typ av verksamhet.

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. Illustrationer i utkastskedet.
3. Illustrationer i förslagsskedet.
4. Trafikutredning – Herrgårdsbackvägens anslutning till riksväg 8, 2023/Ramboll.
5. Dagvattenutredning 2023/ Ramboll.
6. Blankett för uppföljning av detaljplanen.

1.6 Bakgrundsutredningar och källmaterial

- Kartor över el-, tele-, avlopps-, och vattenledningsnät.
- Grundundersökning 2015/ T&J Holmback.
- Naturinventering 2018/ Lakeuden Luontokartoitus.
- Kvevlax kulturmiljöinventering 2017/ Riitta Jaakkola.
- Bullerutredning för Kvevlax delgeneralplan 2019.
- Koivulahden eritasoliittymä tarkastelu 2019.
- Koivulahden eristasoliittymä suunnitelma 2020.
- Dagvattenutredningsplan för Kvevlax delgeneralplan 2020.

2. SAMMANDRAG

2.1 Olika skeden i planprocessen

25.4.2018 § 89	Samhällsbyggnadsnämnden godkände program för deltagande och bedömning, och beslöt att framlägga det till påseende.
8.5-6.6.2018	Program för deltagande och bedömning var framlagt till påseende.
21.4.2021 § 92	Samhällsbyggnadsnämnden beslöt att lägga fram två alternativa utkast till detaljplan till påseende för hörande i beredningsskedet.
6.5-4.6.2021	Två alternativa utkast till detaljplan var framlagda till påseende.
1.11.2023 § 169	Samhällsbyggnadsutskottet beslöt att lägga ett förslag till detaljplan till påseende.
xx-xx.xx.xxxx	Ett planförslag var framlagt till påseende.

xx.xx.xxxx § xx	Samhällsbyggnadsutskottet 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 område för centrumfunktioner med bland annat service-, affärs-, och kontorsbyggnader. Detaljplaneringen stödjer och utvecklar servicenätet och -nivån i området. Detaljplanen stödjer sig på delgeneralplanen, både gällande områdesreserveringar och trafikarrangemang på längre sikt.

2.3 Genomförandet av detaljplanen

Området är till största delen i kommunens ägo. Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när detaljplanen har vunnit laga kraft och kommunen har ingått ett avtal med NTM-centralen gällande planering och verkställighet av den tillfälliga anslutningen till riksväg 8. Byggnad av den tillfälliga anslutningen sker i enlighet med godkänt investeringsprogram, och är en förutsättning för att tomterna enligt detaljplanen ska kunna förverkligas.

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 8,7 ha stort område, beläget centralt i Kvevlax by, mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen, samt på norra sidan av Herrgårdsbackvägen.

På området har tidigare funnits ett jordbruksdriftcentrum, där det inte har förekommit någon verksamhet på många år. Det äldre bostadshuset samt övriga till verksamheten hörande byggnader har rivits hösten 2022 - våren 2023. På området finns också radhus med tillhörande ekonomibyggnad. Till övriga delar består området av odlad åkermark. Området är relativt flackt, och ligger på höjder varierande mellan ca +2,5 m – 5,0 m.



Bild 2. Planområdets ungefärliga avgränsning. På bilden syns fortfarande byggnaderna på det gamla jordbrukscentrumet (AM).

3.1.2 Naturmiljön

Planområdet utgörs till största delen av odlad åkermark. Det före detta gårdsområdet kring de rivna byggnaderna vid det gamla jordbrukscentrumet är förvildat av växtlighet. Växtligheten består av olika typer av kulturväxter, vilka är typiska för gårds- och åkerområden. En del större gårdsträd, både löv- och barrträd samt fruktträd finns fortfarande kvar på det före detta gårdsområdet.

Inom planområdet finns två större diken, ett i planområdets östra del och ett i planområdets västra del. Båda diken går i nord-sydlig riktning. Dikena, och speciellt det som är beläget i områdets västra del, är viktiga eftersom de fungerar som avrinningsdiken från stora delar av Kevlax. Dikena fortsätter från det aktuella planområdet till Finnbäcken.



Bild 3. Växtligheten som tagit över gårdsplanen. Bild innan byggnaderna blev rivna.

Över området har uppgjorts en naturinventering våren/ sommaren 2018.

3.1.3

Den byggda miljön

Inom planområdet har tidigare funnits ett jordbruksdriftcentrum där man har bedrivit svinuppfödning samt spannmålsodling. Driftcentrumets samtliga byggnader har rivits under år hösten 2022 – våren 2023. Inom planområdet finns också radhus med tillhörande ekonomibyggnad. Radhusen har tidigare varit internatbostäder, då Kvevlax slöjdskola ännu hade sin verksamhet i byn.



Bild 4. Vy över det nerlagda jordbruksdriftcentrumet sett från Herrgårdsbackvägen. Bilden är tagen innan byggnaderna revs.



Bild 5. Vy mot platsen där det äldre bostadshuset har stått.

Närområdet består av tätt bebyggda detaljplanerade områden norrut med både egnahems-, och höghusbebyggelse. I norr gränsar området också till Kevlax lärcenter. Nordost om planområdet finns Kevlax centrum med olika typer av serviceformer. Söderut öppnar sig ett öppet odlingslandskap, vilket sträcker sig ut mot Kyro älv och vidare längs Kyro älvs ådal.



Bild 6. Utsikt från det före detta jordbruksdriftcentrumets gårdsplan mot Kevlax lärcenter.



Bild 7. Till höger i bild finns radhusen inom planområdet. Till vänster i bild finns Kvevlax lärcenter.

3.1.4 Service

I planområdets direkta närhet finns Kvevlax centrum med olika typer av serviceformer; livsmedelsaffärer, bank, postombud, bibliotek, frisersalonger, café, bensinstation, etc. Därtill finns Kvevlax lärcenter inom synhåll, samt daghem på ca 1 km avstånd från planområdet.

3.1.5 Trafik

Trafiken till området sker i dagsläget från Herrgårdsbackvägen och Skoltået. Trafiken till åkerområdena sker via direkta anslutningar från båda vägarna. Till området finns också en direkt anslutning från riksväg 8. Längs Herrgårdsbackvägen finns anvisad ett område för lätttrafik, i samma nivå som befintlig körbana. Längs Skoltået finns en separat led för lätttrafik.



Bild 8–9. Område för lätttrafikled längs Herrgårdsbackvägen till vänster i bild. Separat lätttrafikled längs Skoltået till höger i bild.

Vid Herrgårdsbackvägens anslutning finns för närvarande en fil för högersväng målad på den breda vägrenen, men inga andra körfältsarrangemang. För gång- och cykeltrafiken finns en underfart väster om anslutningen. Hastighetsbegränsningen på riksväg 8 vid anslutningen är 80 km/h.

Trafikmängden på riksvägen är enligt vägregistret cirka 9500 fordon/dygn och på Herrgårdsbackvägen enligt trafikräkningar cirka 1500 fordon/dygn. I anslutningen till Herrgårdsbackvägen har det inträffat flera olyckor med personskador under de senaste fem åren.

En trafikutredning för Herrgårdsbackvägens anslutning till riksväg 8 har utarbetats under år 2023. Den egentliga trafikutredningen görs på det område som avgränsas i detaljplanen, men i granskningen beaktas ett större område som omfattas av lösningens konsekvenser. I granskningen beaktas också förbindelserna för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafikens behov. Målsättningen för trafikutredningen har varit att ta fram en lösning för en tillfällig anslutning i stället för Herrgårdsbackvägens nuvarande anslutning innan den planskilda anslutningen byggs. I utredningen har man granskat tre olika alternativ för en kanaliserad anslutning, med en grov noggrannhet (generalplanenivå).

I samband med utarbetandet av utredningen har kommunen hållit möten med NTM-centralens trafiksida och Trafikledsverket, där man har diskuterat de olika alternativen. Genom diskussioner har man kommit fram till att ett av de tre alternativen väljs för fortsatt planering, där anslutningslösningens utrymmesbehov bestäms för detaljplanen och det säkerställs att anslutningslösningen är genomförbar.

3.1.6 Rekreation

På området finns inga anlagda rekreationsområden. I planområdets närhet finns Kvevlax sportplan med rink och upplyst skidspår under vintern, och spånbana sommartid samt ett utegym. Inom Kvevlax lärcenters område finns lekplatser och pulkbacke anlagda.

3.1.7 Den byggda kulturmiljön och fornminnen

Enligt landskapsplan 2040 är det nu aktuella området beläget strax utanför avgränsningen för nationellt värdefullt landskapsområde och kulturmiljö som är värdefull på landskapsnivå.

I Kvevlax landskaps- och kulturmiljöinventering, vilken har uppgjorts år 2017 av Riitta Jaakkola finns den gamla, numera rivna gården medtagen. Enligt inventeringen var bostadshuset uppfört av restimmer med rappad fasad under återuppbyggnadstiden på 1950-talet. På tomten fanns flera uthus av olika ålder, ett av dem var en tredelad, traditionell uthusrad, där särdragen hade bevarats. De övriga uthusen var nyare. Vidare framgår följande från inventeringen:

Gården har väl bevarat sin karaktär och representerar väl sin tids byggnadsskick, vilket ger den ett kulturhistoriskt värde. Uthuset nära bostadshuset är av I-form, för trakten typiskt, äldre och välbevarat. Övriga uthus är byggda under återuppbyggnadstiden eller senare. Tack vare sitt läge så har gården också miljöskapande värde. I inventeringen så har gården fått klassificering 2B. Därtill är gården belägen inom sk-området: Herrgårds-Öuras-Kyrkbacken. Klassificering 2B anger byggnader som har ett visst kulturhistoriskt värde, och efter kriget eller senare byggda byggnader.



Bild 10. Den numera rivna bostadsbyggnaden.



Bild 11. Bostadsbyggnaden med det äldre uthuset i bakgrunden, numera rivna.

Inom planområdet finns inga kända fornminnen.

3.1.8 Specialverksamhet

I planområdets näromgivning finns flertalet jordbruksdriftcentrum samt driftcentrum med djuruppfödning. Avstånd från planområdet till närmaste driftcentrum med djuruppfödning är ca 0,3 km. Därtill finns servicestation med bränsleförsäljning ca 0,5 km från planområdet, samt en separat bränsleförsäljningspunkt i anslutning till Sale butiken ca 0,5 km från planområdet. Kvevlax industriområde är beläget ca 1,2 km från planområdet.

3.1.9 Teknisk service

Samhällsbyggnadsnämnden har den 10.10.2018 § 176 fastställt verksamhetsområdena för vattenledningsnät och avloppsledningsnät i Korsholm. Det aktuella området är beläget både inom verksamhetsområde för vattenledningsnät och inom verksamhetsområde för avloppsledningsnät. Inom det aktuella området finns både självfallsavloppsledningar och tryckavloppsledningar.

3.1.10 Dagvatten

I samband med utarbetandet av Kvevlax delgeneralplan så har en dagvattenutredning utarbetats. Huvudvattenledaren i Kvevlax är belägen en bra bit norr om de detaljplanerade områdena i Kvevlax, upp mot Fräkenträsket-Bredmossen-Tranasbackan. Från huvudvattenledaren är strömningsriktningen söderut. Detta betyder att stora mängder dag- och ytvatten som kommer från dessa områden, så ska passera de två utloppsdikena som går igenom det aktuella planområdet, innan det slutligen når ut till Finnbäcken och vidare till Lappsundsån, vilken har sitt utlopp i havet vid Hylpetfjärden i Petsmo.

I samband med den aktuella detaljplaneringen har en noggrannare dagvattenutredning blivit gjord under år 2023.

I dagvattenutredningen har konstaterats att det genom planområdet rinner två betydande diken, som avleder vattnet från Kvevlax tätortsområde till Finnbäcken. Planområdet är sista delen av det här dikessystemet genom tätorten innan vattnet rinner under riksväg 8 till åkerområdet söder om tätorten och ut i Finnbäcken. Längre nedströms övergår Finnbäcken i Lappsundsån. Lappsundsåns avrinningsområde omfattar totalt 54 km², varav cirka 7 % är klassificerat som bostads-, industri- och trafikområde. Resten av avrinningsområdet är framför allt åker eller skog.

Avrinningsområdet för det östliga diket genom planändringsområdet är cirka 0,35 km² och för det västliga diket 4,8 km². Vid planeringsområdet rinner två separata grenar samman med det västliga diket: den ena från norr (3,2 km²) och den andra längs riksväg 8 från väster (1,6 km²). Från planeringsområdet rinner diken genom trummor under riksväg 8 till åkerområdet söder om tätortsområdet och ut i Finnbäcken.

Det främsta syftet med dagvattenhanteringen på planeringsområdet är att på ett kontrollerat sätt få vattnet i diken som rinner genom planområdet att fortsätta vidare så att planens förverkligande inte orsakar olägenheter för dikenas funktion i diken uppströms från området, samt att diken som blir kvar på planeringsområdet inte ska medföra några olägenheter för dräneringen av planområdet.

Den bästa lösningen är att diken hålls öppna och går så rakt som möjligt genom planområdet. Det rekommenderas speciellt att det västra diket, som har betydligt större avrinningsområde, ska gå så rakt som möjligt genom området. Genom att bevara diken öppna och så raka som möjligt undviks framför allt problem i diken uppströms, då vattnet vid översvämningstider har utrymme att breda ut sig fritt i diken och då det inte har gjorts extra omvägar för diken, eftersom sådana försämrar deras längd lutning. Strömningsrutten vidare från planeringsområdet fortsätter rakt och tydligt mot Finnbäcken. Det rekommenderas dock att diken söder om riksväg 8 ska rensas så att sedimenterad fast substans på botten av diken avlägsnas och onödig växtlighet, som kan få diken att täppas till, röjs bort. Det rekommenderas dessutom att skicket på trummorna under riksväg 8 ska kontrolleras i samband med den fortsatta planeringen av vägområdet.

På Finnbäckens och Lappsundsåns stora skogs- och jordbruksdominerade avrinningsområden uppkommer de största vattenföringarna och översvämningssituationerna i samband med snösmältningen på våren eller under perioder med långvariga regn. Då uppkommer avrinning jämnt överallt på byggda områden samt områden i naturtillstånd på avrinningsområdet. Vattenföringarna som uppkommer på byggda områden vid snösmältningen på våren samt vid långvariga regnperioder är dock typiskt så små att det egentligen inte går att begränsa dem med hjälp av fastighetsvisa fördröjningssystem. Däremot på sommaren, då sannolikheten för kortvariga störtregn är som störst, är Finnbäcken och Lappsundsån vanligen som torrast och har alltså gott om utrymme att ta emot vattenföringarna från de byggda områdena. Utgående från dessa aspekter anses det inte vara nödvändigt att anlägga fördröjning av dagvatten vid fastigheterna på det aktuella planområdet.

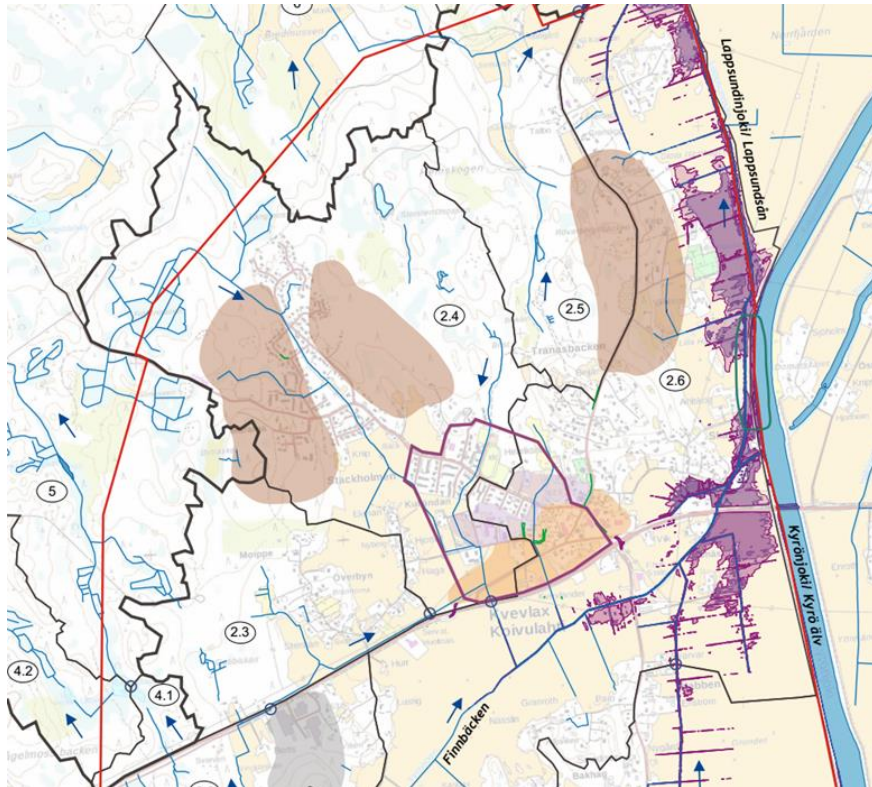


Bild 12. Utdrag från dagvattenutredningen som uppgjorts i samband med Kvevlax delgeneralplan. Av kartan ser man vattendelarens läge samt flödesriktningar.

3.1.11 Markägoförhållanden

Planområdet är till största delen i kommunens ägo. En del av planområdet är i privat ägo, och en del i statens 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.

Område för centrumfunktioner, centrum med närservice (ca)

Beskrivningen av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas centrum med närservice. Tillsammans bildar områdena för centrumfunktioner ett täckande centrumnätverk för Österbotten.

Planeringsbestämmelse: Kommunerna och städerna ska i sin strategiska planering skapa förutsättningar för närservice i dessa centrum. Avgränsningen av centrum med närservice bör i den kommunala planläggningen utredas och anvisas.

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.

Ny vägsträckning eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang

Beskrivning av beteckningen: Med linjebeteckningen anvisas nya vägsträckningar eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang. Som ny vägsträckning anvisas Skarpängsvägen i Närpes, medan de övriga anvisade vägavsnitten bör förbättras. Vägavsnitt med behov av omkörningsfiler anvisas på riksväg 8, norr om Vasa, samt på riksväg 18. På vägområdet gäller bygginnskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Planeringsbestämmelse: Nya vägsträckningar eller vägavsnitt som bör förbättras och speciellt avsnitt med omkörningsfiler bör planeras och anläggas samtidigt med övrig planering av markanvändningen och förverkligande av den. I den mer detaljerade planeringen bör nödvändiga trafikförbindelser (ss. Anslutnings och parallellvägsarrangemang, under- och överfarter, ekologiska korridorer) beaktas och tillräckliga arealer reserveras för dem. Vid planering och förverkligande av en vägsträckning bör konsekvenserna för den omkringliggande markanvändningen samt kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas.

Ny planskild anslutning jämte trafiklösningar

Beskrivning av beteckningen: Med objektsbeteckningen anvisas nya planskilda anslutningar jämte trafiklösningar. På vägområdet gäller bygginskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.

Planeringsbestämmelse: En planskild anslutning bör planeras och anläggas samtidigt med övrig planering av markanvändningen och förverkligande av den. I den mer detaljerade planeringen bör nödvändiga trafikarrangemang beaktas och tillräckliga arealer reserveras för dem. Kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden bör beaktas. Förverkligande av ett planlagt bostads- eller serviceområde som i betydande grad stöder sig på en ny planskild anslutning får inte påbörjas innan den planskilda anslutningen har byggts eller innan det finns ett finansieringsbeslut.

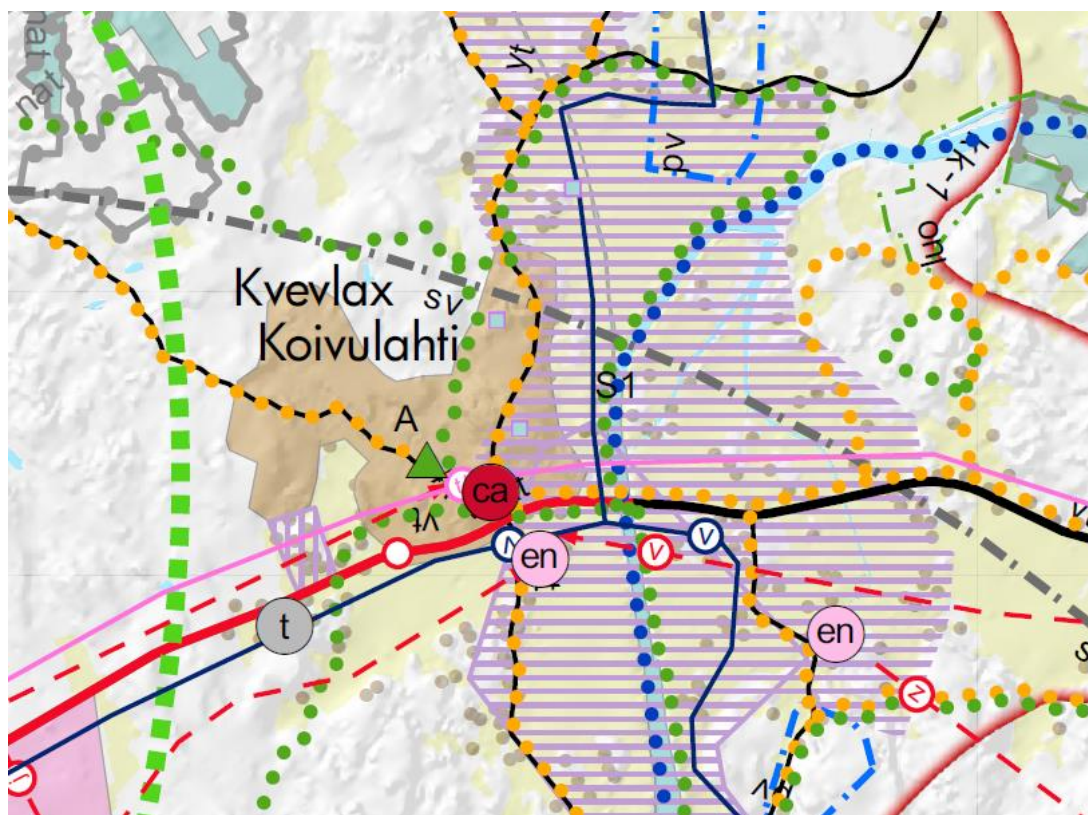


Bild 13. Utdrag av landskapsplan 2040.

Generalplan

En revidering av Kvevlax delgeneralplan har utarbetats under 2018–2021. Delgeneralplanen godkändes av kommunfullmäktige 11.2.2021 § 9. Planen har trätt i kraft den 1.4.2021.

I delgeneralplanen finns följande områdesreservationer på det aktuella området:

Nytt område för centrumfunktioner, som är ämnat att detaljplaneras (C). Till området får anvisas boende som lämpar sig för centrum anvisas till området samt förvaltnings-, kontors-, service- och butikslokaler.

Nytt område för offentlig eller kollektiv service, som är ämnat att detaljplaneras (PY).

Landskapsmässigt värdefullt, enhetligt åkerområde (ma). 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.

Byabildsmässigt värdefullt område (sk). 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.

För nya vägarrangemang som direkt berör planområdet finns följande reserveringar: reservering för ny dubbelfilig riksväg, ny väg/gata eller väg/gata som förbättras avsevärt, ny gång- och cykelled, ny rondell och ny tunnel

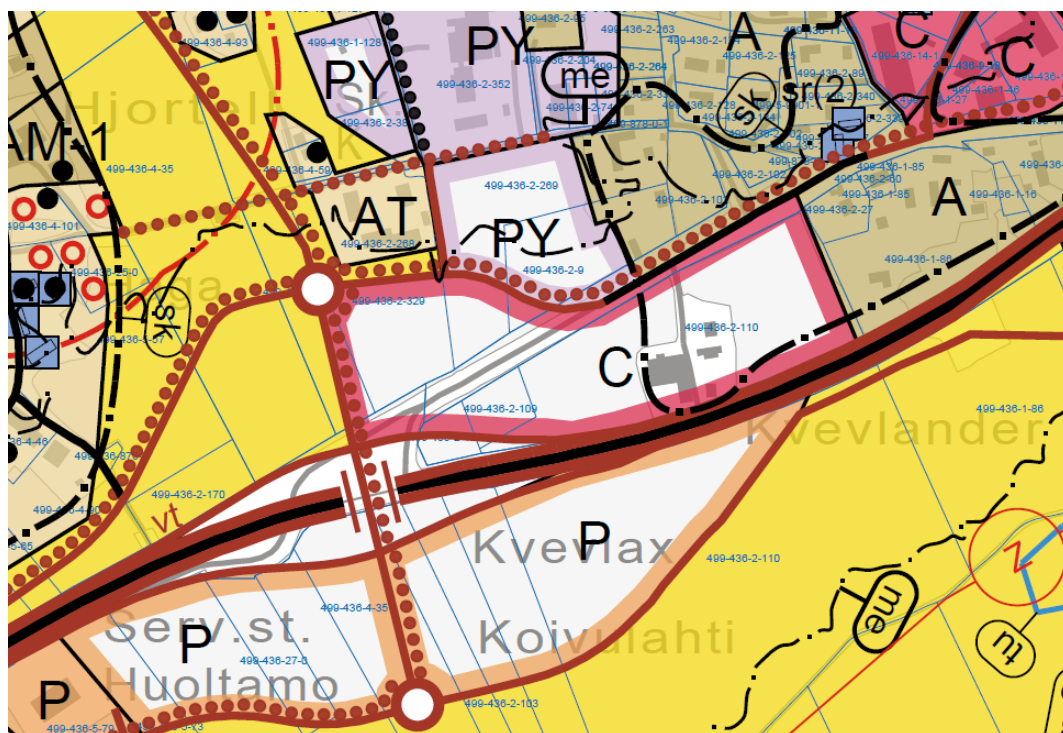


Bild 14. Utdrag av delgeneralplan, godkänd av kommunfullmäktige 11.2.2021 § 9.

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:

bostadsområde (A) - avsikten är att området ska detaljplaneras. Beteckningen har använts till att beskriva starka serviceområden till vilka största delen av befolkningsökningen visas. Området har också beteckningen "behov av förtätning eller förenhetligande av ett område". Området är också beläget inom område som är nationellt värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården.

Detaljplan

Över det aktuella planområdet finns flertalet gällande detaljplaner:

En del av område ingår i detaljplan för kvarter 7 och del av kvarter 12, fastställd genom länsstyrelsens beslut Nr. B-3495 den 20.9.1983. På området som berörs av den aktuella detaljplanen finns följande områdesreservering: kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR).

En del av området ingår i detaljplan för Herrgårdsbackvägen med omnejd, vilken har fastställts av länsstyrelsen den 26.1.1989. I detaljplanen finns följande områdesreservationer på det aktuella området: kvartersområde för lantbrukslägenheter driftcentra (AM-1), kvartersområde för servicestationer (LH), jordbruksområde (MT), skyddsgronområde (EV) samt område för gator.

En del av området ingår också i detaljplan som berör vägnamnsändringar, godkänd av planläggningssektionen den 31.8.1998 § 132.

En del av området ingår också i detaljplan för Kvevlax lärcenter, vilken har godkänts av kommunfullmäktige 7.3.2019 § 18. På området som berörs av den aktuella detaljplanen finns följande områdesreservering: kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) samt gatuområde.

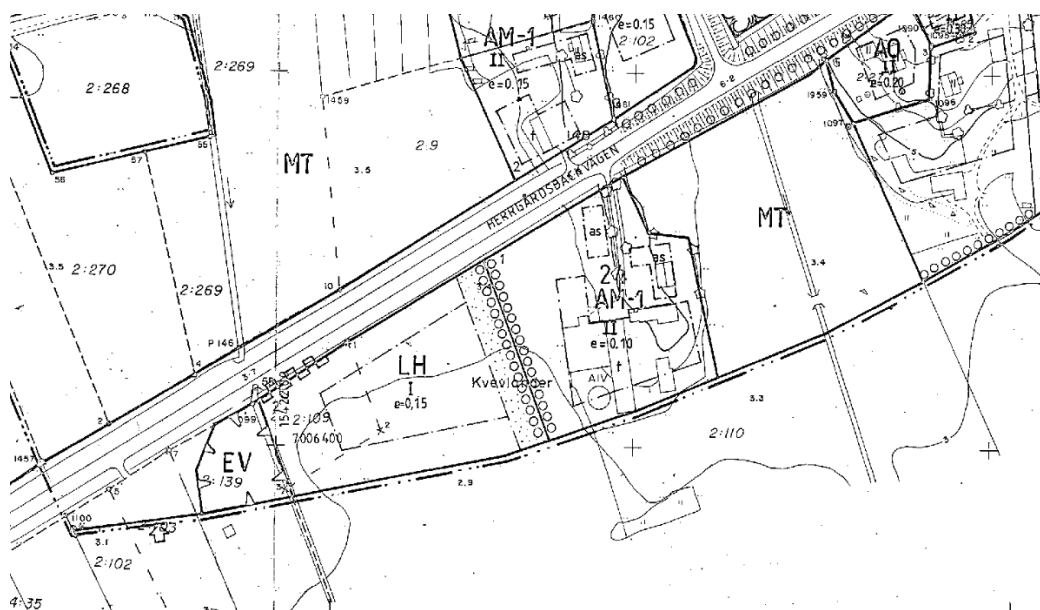


Bild 15. Utdrag av detaljplanen som fastställts 26.1.1989.

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 hösten 2023. Den kompletterade baskartan har godkänts av planläggningschef Jonas Aspholm den 11.10.2023.

Naturinventering

En naturinventering över området har gjorts våren/sommaren 2018 av Raimo Laurila/ Lakeuden Luontokartoitus. I inventeringen konstateras att det på den vildvuxna gården finns typiska kulturväxter, och på åkrarna växer det vall och oljeväxter. I inventeringen har inte påträffats skyddsvärda naturtyper enligt skogs-, vatten-, eller naturskyddslagen. På området häckar inte heller skyddsvärda fågelarter. Åkergroda, fladdermus eller flygekorre har inte observerats på området.

Landskaps- och kulturmiljöinventering

En landskaps- och kulturmiljöinventering, har utarbetats under 2017. I inventeringen finns medtaget totalt 126 objekt, varav ett objekt har funnits på det aktuella detaljplanområdet. Detta finns närmare beskrivet under punkten 3.1.7 *Den byggda kulturmiljön och fornminnen*.

Grundundersökning

En grundundersökning av området mellan riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen har utförts under hösten 2015. Enligt grundundersökningen framgår att lerlagret på området är varierande, med ett mjukare lerlager på åkerområdet längst österut jämfört med åkerområdet längst västerut. På den tidigare bebyggda delen av planområdet (jordbruksdriftcentrumet) är markbeskaffenheten stabilast.

Bullerutredning för Kvevlax delgeneralplan 2019

I samband med att Kvevlax delgeneralplan utarbetades så gjordes en bullerutredning till grund för delgeneralplanen. I bullerutredningen har man sett på utredningen "Maanteiden EU-meluselvitys 2017 Vt 3 ja vt 8 Vaasa" för att ta fram nuläget på området. Enligt de simuleringar som har gjorts i samband med utredningen från 2017 så underskrids statsrådets beslut om riktvärden för bullernivåer, enligt nuläget, för den fastighet inom planområdet som används för

boende. I bostadsområden, rekreationsområden i tätorter eller i deras omedelbara närhet och i områden avsedda för vårdinrättningar eller läroanstalter bör bullernivån utomhus under dagen (kl. 7-22) inte överstiga riktvärdet 55 dB för den A-vägda ekvivalentnivån (LAeq), nattetid (kl. 22-7) inte överstiga riktvärdet 50 dB.

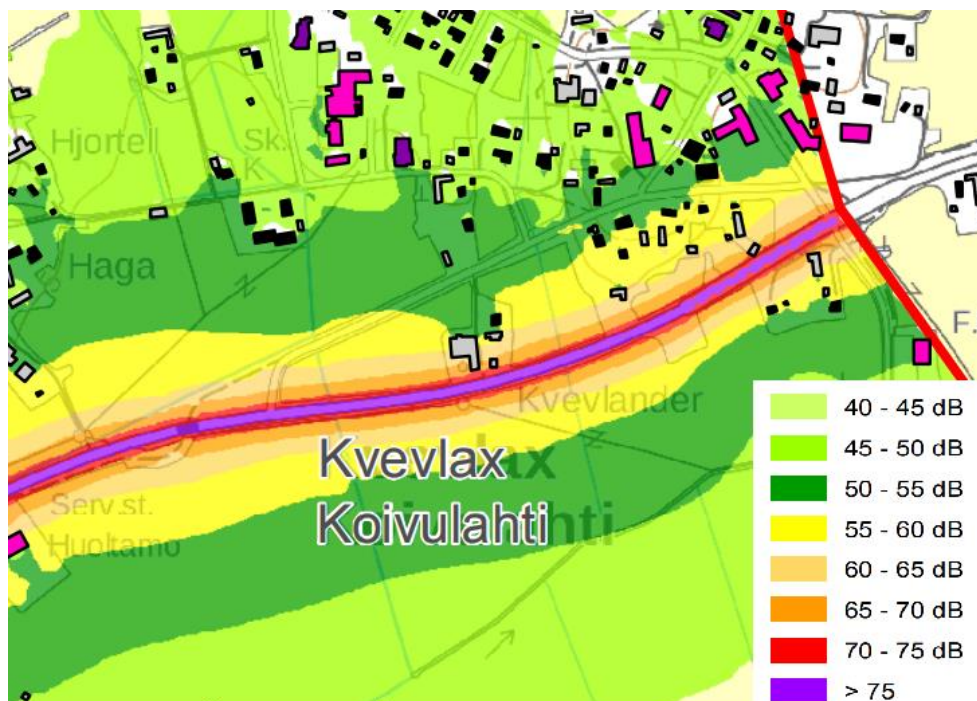


Bild 16. Nuläge av bullrets spridning dagtid.

I bullerutredningen har man också gjort en prognos för trafikmängderna år 2024, där man har utgått från att hastighetsbegränsningen på riksväg 8 är 100 km/h (i nuläget 80 km/h) samt att en planskild korsning har förverkligats. Eftersom den planskilda korsningens geometri inte är klar så har man i bullerutredningen utgått från att riksväg 8 kommer att ligga kvar på ungefär nuvarande höjd. Eftersom det planskilda korsningsområdet ännu inte är planerat har man inte kunnat beräkna bullrets spridning från ramperna, men man har i utredningen gjort bedömningen att rampernas påverkan på det totala bullret uppskattas vara liten.

Avvikelse i bullernivåerna till följd av att geometrin i det aktuella framtida korsningsområdet inte är känd, medför att det kan avvika flera decibel från de antagna nivåerna.

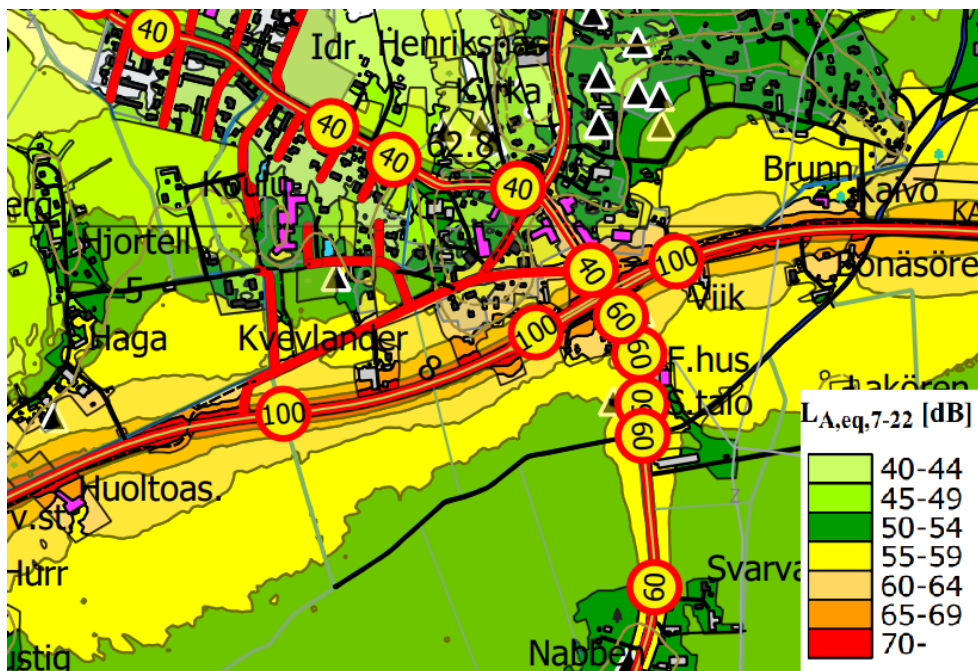


Bild 17. Prognos 2040 av bullrets spridning dagtid.

Utgående från prognosen 2040 så är den del av planområdet som anvisas för boendeändamål – kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AP) till största delen inom de tillåtna bullernivåerna. Endast en liten del av områdets sydvästra hörn är inom område där bullernivån överskrider dagtid. Natttid överskrider inte bullernivån.

Koivulahden eritasoliittymätarkastelu 2019

I samband med att Kvevlax delgeneralplan utarbetades så gjordes en granskning för en planskild korsning, till grund för delgeneralplanen. I granskningen har man tagit fram en ungefärlig plats för en ny planskild korsning, samt sett på olika alternativa anslutningstyper och -arrangemang samt gjort en bedömning av de trafikmässiga konsekvenserna utgående från de resultat man presenterat i granskningen.

Koivulahden eristasoliittymä suunnitelma 2020

Under vintern-våren 2020 har en områdesreserveringsplan för nya väganslutningsarrangemang vid riksväg 8 uppgjorts. Planen har uppgjorts i samarbete med Trafikledsverket och NTM-centralen i Södra Österbotten. Målsättningen med områdesreserveringsplanen har varit att få utrett utrymmesbehovet för nya trafikarrangemang, vilket bland annat omfattar en ny planskild korsning, nya avfarter, rondeller, parallellvägar, etcetera. Av områdesreserveringsplanens karta framgår också var det finns behov av att bygga bullerbekämpande åtgärder.

Målsättningen har varit att områdesreserveringsplanen ska uppgöras med sådan noggrannhet att den kan användas som grund för områdesreserveringar den aktuella detaljplanen.

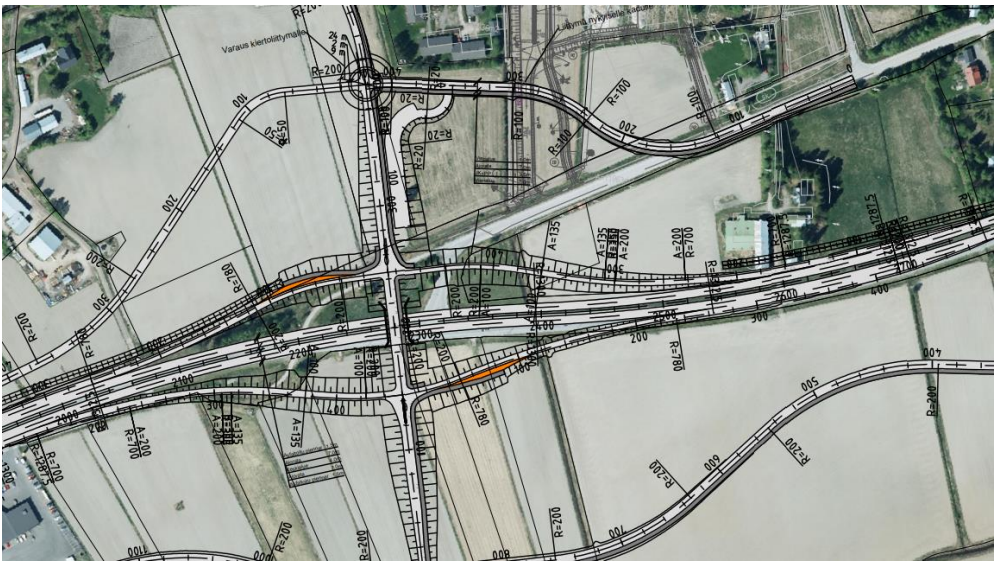


Bild 18. Utdrag av områdesreserveringsplanen uppgjord 2020.

Trafikutredning för Herrgårdsbackvägens anslutning till riksväg 8

En trafikutredning för Herrgårdsbackvägens anslutning till riksväg 8 har utarbetats under år 2023. I trafikutredningen har man tagit fram olika alternativ för hur man skulle kunna skapa en säker och kostnadseffektiv trafiklösning av tillfällig karaktär från riksväg 8 in mot Kvevlax, i stället för den nuvarande anslutningen vid Herrgårdsbackvägen. I samband med utredningen har kommunen hållit möten med NTM-centralens trafiksida och Trafikledsverket, för att komma fram till en trafikmässig lösning, vilken kan omfattas av alla parter.

4. OLIKA SKEDEN I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN

4.1 Behovet av detaljplaneringen och planeringsstart

Korsholms kommun har i juni 2017 köpt in det gamla jordbruksdriftcentret av en privat markägare, med avsikt att ändra på områdets detaljplan.

Planeringen av området fanns medtaget i Korsholms kommuns planläggningsöversikt redan år 2018, vilken godkändes av samhällsbyggnadsnämnden den 21.1.2018 § 34. Med det beslutet som grund så påbörjades planeringen, och ett program för deltagande och bedömning blev framlagt till påseende.

Under planprocessens gång har kommunen också förhandlat med flera privata markägare inom området, vilket har resulterat i att kommunen har köpt in mera mark inom planområdet eller i dess direkta närhet.

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
 - Samhällsbyggnadsutskottet
 - Framtids- och utvecklingssektionen
 - Byggnadsnämnden
 - Västkustens tillsynsnämnds miljösektionen
 - Ungdomsfullmäktige
 - Valfärdsutskottet
 - Äldrerådet
 - Rådet för personer med funktionsnedsättning
 - Näringslivsrådet
- Övriga
 - NTM-centralen i Södra Österbotten
 - Trafikledsverket
 - Österbottens förbund
 - Österbottens museum
 - Österbottens räddningsverk
 - Vasa Elnät Ab
 - Elisa Oyj
 - Telia
 - JNT
 - DNA
 - Kvevlax värmeservice Ab

4.2.2 Anhängiggörande

Om framläggandet av program för deltagande och bedömning annonserades i Vasabladet, Ilkka-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 8.5-6.6.2018. Under tiden för framläggandet inkom utlåtande från NTM-centralen i Södra Österbotten. Därtill inkom en åsikt från en rågranne.

NTM-centralen har i sitt utlåtande påpekat att byggandet på området kan ha trafik- och funktionsmässiga inverknings på trafikområdet och den nuvarande anslutningen. Vidare konstaterar de att de kommer att följa med planprocessen, speciellt gällande trafikarrangemang och dimensionering. Slutligen konstaterar de att detaljplanen bör synkronisera med revideringen av Kvevlax delgeneralplan, så

att det inte uppstår konflikter i markanvändningen mellan delgeneralplanen och detaljplanen.

Rågrannen, ägare till fastighet 499-436-2-27 har i sin åsikt önskat att boendekvaliteten för de boende i området inte ska försämrats till följd av planändringen på området. Vidare önskar rågrannen att ett grönområde med lekpark ska inplaneras mot dennes fastighet. Vidare påpekas att en simhall på planområdet skulle vara en investering för framtiden. Nya parkeringsområden ska planeras så att byns ”mopedrally” upphör, och Herrgårdsbackvägen bör avsmalnas och det bör anläggas gång- och cykelbana längs vägen.

Två alternativa planutkast har varit framlagda enligt 30 § i MBF under tiden 6.5-4.6.2021. Över planutkasten inkom utlåtande från NTM-centralen i Södra Österbotten, Österbottens förbund, Österbottens museum, Österbottens räddningsverk, Vasa elnät, byggnadsnämnden, utvecklingssektion, och ungdomsfullmäktige. Därtill inkom två åsikter, från ett fastighetsbolag och från en privatperson.

NTM-centralen i Södra Österbotten har i sitt utlåtande konstaterat att markanvändningen i de båda utkasten innehållsmässigt är i enlighet med delgeneralplanen, och att skillnaden i planutkasten utgörs av trafikarrangemangen. NTM-centralen anser att man kan gå vidare utgående från båda utkasten, såtillvida man hittar en lösning för specialfrågorna i anknytning till trafikmiljön. Båda planutkasten kommer sannolikt att kräva att en justering av detaljplanen görs efter att den kommande avkörningsrampen har förverkligats, vilket man bör beakta vid den aktuella detaljplaneringen och placering av byggnadsytor och kommande byggnation. Till planbeskrivningen bör fogas en temakarta, av vilken framgår en bedömning av vilka justeringar till planen som kan vara nödvändiga framöver, utgående från det valda planutkastet.

I frågan om konsekvenserna för trafiken så skiljer sig planutkasten klart från varandra. Planutkast A stödjer sig på de i delgeneralplanen reserverade trafiklösningarna, varpå NTM-centralen anser att utkast A är det mest genomförbara alternativet. Eftersom KL-tomten i utkast A går rakt över den nuvarande Herrgårdsbackvägen bör man i detaljplanen lägga in en begränsning om att KL-tomten kan tas i bruk först efter att den planskilda korsningen har byggts. Därtill kan det uppstå behov av att granska detaljplanens avgränsning i samband med att vägplanen för den planskilda korsningen uppgörs, så att vägplanen och detaljplanen är samstämmiga.

I planbeskrivningen är det framställt att trafiksäkerheten försämrats om planen förverkligas enligt utkast B, eftersom både personbilstrafiken och den lätta trafiken i området kommer att öka. NTM-centralen anser att konsekvensbedömningen för trafiken inte är tillräcklig, och bör därför kompletteras till förslagsskedet.

Av planbeskrivningen bör det framgå vilken trafikökning som den nya detaljplanen medför för området, samt undersökas den nuvarande anslutningens säkerhet och funktionalitet. Trafikmängden vid anslutningen uppgår till 9114 fordon i dygnet, vilket innebär att den nuvarande anslutningen utan förbättringsåtgärder inte klarar av en trafikökning till följd av detaljplanens förverkligande. Anslutningens funktionalitet och säkerhet försämrats skulle försämrats till följd av detaljplanen. Av denna orsak bör man inte styra mera trafik till anslutningen förrän den planskilda korsningen har förverkligats.

Inom en del av skyddsgrönområde (EV) har det i planutkastet anvisats att man kan bygga en högst 8 m hög bullervall. NTM-centralen anser att man inte ska ange bullervallens höjd från planbeteckningarna eller -bestämmelserna. Från bullerutredningen som uppgjordes i samband med Kvevlax delgeneralplan så finns det inte beaktat hur spridningen av bullret från den planskilda korsningens ramper kommer att ske, och inte heller någon utredning på hur högt ett eventuellt bullerskydd ska vara. En bestämmelse angående höjd på ett bullerskydd ska göras i samband med den noggrannare planeringen, när kvarterens användningsändamål har klargjorts och noggrannare planer på byggnationen har klarnat.

Om det behövs bullerskydd till följd av en nya detaljplanens förverkligande så är det kommunen som ansvarar för kostnaderna till följd av detta. Bullerbekämpande åtgärder ska planeras och förverkligas så att de av statsrådet givna bullernivåerna inte överskrider inomhus eller på områden som är reserverade för rekreation.

I de allmänna planbestämmelserna för Kvevlax delgeneralplan har det konstaterats att det i samband med detaljplanering av områden ska uppgöras separata dagvattenutredningar. NTM-centralen konstaterar att det ännu inte har uppgjorts någon dagvattenutredning för området, och påpekar att en sådan bör presenteras i samband med förslagsskedet. Slutligen påpekar NTM-centralen att dagvatten från fastigheterna inte får ledas till landsvägens sidodiken, vilka är ämnade för dränering av landsvägen.

Bemötande: Sedan planutkastet var framlagt har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A. Kompromisslösningen har tagits fram genom en trafikutredning som har uppgjorts under år 2023, med olika alternativa lösningar för området. Utgående från trafikutredningen så har kommunen, Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida fört diskussioner och kommit överens om en lösning av tillfällig karaktär, vilken kan omfattas av alla parter. Den nya anslutningen av tillfällig karaktär har implementerats i planutkast A, och möjliggör att samtliga tomter som omfattas av detaljplanen kan förverkligas när den nya anslutningen till området har blivit byggd. I

trafikutredningen har också trafikmässiga konsekvenser till följd av den valda, tillfälliga trafiklösningen, blivit utredda. Från planbeskrivningens konsekvensbedömning och från trafikutredningen framkommer också den trafikökning som förverkligandet av detaljplanen medför. Trafikutredningen finns som bilaga till detaljplanen.

Detaljplanens avgränsning mot riksväg 8 och den framtida planskilda korsningen har gjorts utgående från den områdesreserveringsplan för nya väganslutningsarrangemang vid riksväg 8, som uppgjordes i början av år 2020. Områdesreserveringsplanen uppgjordes i samarbete med Trafikledsverket och NTM-centralen i Södra Österbotten. Målsättningen med områdesreserveringsplanen var att få utrett områdesbehovet för nya trafikarrangemang, vilket bland annat omfattar en ny planskild korsning, nya avfarter, rondeller och parallellvägar. Målsättningen har varit att områdesreserveringsplanen ska uppgöras med sådan noggrannhet att den kan användas som grund för den aktuella detaljplanen. Avgränsningarna för kvartersområdena i den aktuella detaljplanen är således gjorda utgående från områdesreserveringsplanen och dessutom med en extra mån på 6–8 meter mera än vad som reserverades i områdesreserveringsplanen. Områdesreserveringsplanen utgör en bakgrundsutredning till detaljplanen.

Reservationer för planteringszonerna på KL-tomterna mot riksväg 8 och den tilltänkta rampen vid den planskilda korsningen är breda, utifall att det skulle krävas en justering av detaljplanens avgränsning i detta avseende i samband med att vägplanen uppgörs. I samband med uppgörande av vägplanen så görs en ändring av detaljplanen, där väganslutningen av tillfällig karaktär tas bort. Eftersom möjliga ändringsbehov till följd av den framtida planskilda korsningen finns verbalt beskrivet i planbeskrivningen, så har ingen temakarta uppgjorts i detta hänseende.

Enligt den bullerutredning - prognos 2040 där man beaktar en planskild korsning och hastighetsbegränsning 100 km/h, vilken har gjorts i samband med Kvevlax delgeneralplan, så överskrids bullret inom planområdet endast i hörnet av en fastighet som är anvisad för boende (redan bebyggd), tomt 1 i kvarter 7. På den delen av fastigheten har reserverats breda planteringszoner, för att kommunen vid behov ska kunna anlägga bullerbekämpande åtgärder på fastigheten. Inom de breda planteringszonerna på KL-kvartersområdena kan också anläggas bullerbekämpande åtgärder ifall behov uppstår. Detta styrs genom planbeteckningen för planteringsområde. I utredningen "Koivulahden eritasoliittymä suunitelma 2020" har man ritat in behovet av bullerbekämpande åtgärder längs med riksväg 8 i kvarter 24b.

När en vägplan för den planskilda korsningen uppgörs i framtiden, och geometrin för planskilda korsningen blir klar, så kan man bättre bedöma bullernivåerna till följd av de nya trafiklösningarna. Bullrets spridning från riksväg 8 och de nya ramperna är också beroende av hur byggnationen inom KL-kvartersområdena förverkligas, och hur detta inverkar på bullrets spridning från riksvägen.

Till planens förslagsskede har också en separat dagvattenutredning uppgjorts under år 2023. Dagvattenutredningen finns som bilaga till detaljplanen.

Österbottens förbund har i sitt utlåtande konstaterat att detaljplanen utarbetas i enlighet med Kvevlax delgeneralplan och har därför inget att påpeka om utkasten till detaljplan.

Bemötande: Noteras. Föranleder inga åtgärder till planen.

Österbottens museum har i sitt utlåtande konstaterat att den östra delen av planområdet har fått beteckningen sk-byabildsmässigt värdefullt område i Kvevlax delgeneralplan och de omgivande öppna åkerlandskapen har beteckningen landskapsmässigt värdefullt åkerområde (ma) och att detaljplanens förverkligande innebär att de inom planområdet befintliga byggnaderna vid jordbruksdriftcentrumet rivs. I den landskaps- och kulturmiljöutredning som uppgjordes i samband med Kvevlax delgeneralplan har det rappade bostadshuset från 1950-talet och den traditionella tredelade uthusraden i stock lyfts fram som en kulturhistoriskt värdefull helhet. Tack vare sitt läge har gården också ett miljöskapande värde, och knyter an till bebyggelsen på Herrgårdsbacken. Museet framför därför som sin åsikt att det för sin tid karaktäristiska bostadshuset och den för trakten typiska uthusraden i stock bevaras som helhet. Byggnaderna är fortfarande i gott skick och kan renoveras för bostads- eller annat ändamål. Vidare konstaterar museet att förverkligandet av de planerade nya väganslutningsarrangemangen i Kvevlax tillsammans med den aktuella detaljplanen kommer att ha stor påverkan på kulturlandskapet i Kvevlax centrum. Mot riksväg 8 byggs 8 m höga bullerskydd, vilket naturligtvis hindrar sikten för dem som färdas längs med vägen, men skyddar samtidigt de boende mot trafikbuller.

Vidare konstaterar museet att planutkast A har illustrerats, vilket gör det lättare att få en bild av vilka konsekvenser planens förverkligande har för närmiljön. I illustrationerna är dock perspektivet snett uppifrån och från nära håll, vilket gör det svårt att bilda sig en uppfattning om de nya byggnadernas proportioner och i förhållande till den befintliga bebyggelsen och vilka konsekvenserna är för landskapet sett från till exempel de närliggande värdefulla landskaps- och kulturlandskapsområdena. Museet önskar därför att man inför nästa skede i planprocessen gör illustrationer från marknivå från längre håll mot planområdet med Herrgårdsbacken i bakgrunden. I detaljplanbestämmelserna bör även byggnadernas högsta höjd preciseras. I övrigt har museet inget att tillägga.

Bemötande: Sedan planutkasten var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A. Förverkligande av de tillfälliga trafiklösningarna innebär också att de befintliga byggnaderna vid det gamla jordbruksdriftcentrumet ska rivas. Byggnaderna på området har således blivit rivna under 2022–2023, till förmån för trafiksäkerheten och en ändamålsenlig planering av området som helhet.

Till planens förslagsskede så har man sett över behovet av bullerbekämpande åtgärder samt tagit bort den tidigare preciseringen om höjd på bullerskydd, vilket ur kulturlandskapets synvinkel är positivt.

Till förslagsskedet kompletteras planen med illustrationer från marknivå från längre håll mot planområdet med Herrgårdsbacken i bakgrunden. I planen har också en planbeteckning gällande byggnadernas höjd tagits med.

Österbottens räddningsverk har i sitt utlåtande framhållit att planutkast A är en bättre lösning för området, eftersom trafiksäkerheten och tillgängligheten är bättre i utkast A jämfört med utkast B.

Bemötande: Sedan planutkasten var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A.

Vasa elnät har i sitt utlåtande angett behovet för parktransformatorer på respektive planutkast. Därtill har de konstaterat att de har befintliga 20kV kablar längs med Herrgårdsbackvägen och Skoltået, vilka bör beaktas i detaljplanen genom att anvisa ett 3 m brett ledningsservitut.

Bemötande: Område för parktransformatorer reserveras enligt önskemål. Den befintliga 20kV kabeln som går genom tomt 1 i kvartersområde 24 bör flyttas, så att tomten kan användas på ett ändamålsenligare sätt. Till den del som ledningen går längs med diket får den kvarstå. Kommunen står för de kostnader som uppstår till följd av att ledningen bör flyttas.

Byggnadsnämnden har i sitt utlåtande konstaterat att planutkastet är välgenomtänkta och att de utgör en bra bas för utvecklingen i Kvevlax området. Vidare har de påpekat att dagvattnet är en återkommande problematik i området och hårda ytor som möjliggör snabba uppsamlingar av ytvatten är ett problem, som generellt borde åtgärdas i området. Slutligen har byggnadsnämnden konstaterat att det är av stor vikt att området i snabb takt utvecklas och kan tas i bruk i enlighet med planutkast B, och att det är viktigt att helheten planeras så att delgeneralplanens krav uppfylls och att de delar som inte påverkas av trafikproblematiken i området kan förverkligas.

Bemötande: En dagvattenutredning har gjorts till planens förslagsskede, och på basen av utredningen görs rekommendationer för hantering av dagvattnet på området. Sedan planutkastet var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A.

Utvecklingssektion har gett som utlåtande att det är bra att det tagits fram ett utkast B, då tidtabellen för utkast A inte är fastslagen. Genom detta kan kommunen fortsätta förhandlingarna med de företag som är intresserade av att etablera sig på de två tomter som utvisas på området. Resterande delar av området kan sedan förverkligas i enlighet med alternativ A då vägarangemangen klarnat.

Bemötande: Sedan planutkastet var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A.

Ungdomsfullmäktige har gett som utlåtande att de understöder detaljplanen och anser att planutkast B ser bättre ut än planutkast A.

Bemötande: Noteras. Sedan planutkastet var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kommer att gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A.

Fastighetsaktiebolaget har i sin åsikt framfört att de motsätter sig ett förverkligande av detaljplanen enligt planutkast A. Förverkligande av detaljplanen enligt utkast A skulle medföra att boendemiljön försämrats avsevärt för de boende i radhusen på Skoltået 5. Enligt utkast A så omges radhustomten av vägar på alla

sidorna, samt en rondell. Detta leder till förhöjd bullernivå på området, samt störningar då det är mörkt och passerande fordons lampor lyser in i lägenheterna. I dagsläget är det huvudsak barnfamiljer som bor i lägenheterna. Trafiken runt området medför att avgasföroreningar och partikelutsläppen lokalt ökar avsevärt och området kan inte längre anses som en lämplig boendemiljö för barnfamiljer. Detta i sin tur skulle leda till avsevärd värdeminskning av fastigheten, eftersom det blir omöjligt att hyra ut lägenheterna efter ett förverkligande av detaljplan enligt utkast A. Det har redan idag inkommit klagomål om trafik och buller från flera av hyresgästerna som bor i husen närmast den nya dragningen av Skoltået och bussvändplan och parkeringen vid lärcentret. Speciellt trafiken och bullret kvälls- och nattetid har väckt missnöje och anses störande bland flera av hyresgästerna i lägenheterna.

Bemötande: Kvevlax centrum är både i Österbottens landskapsplan 2040 och i Kvevlax delgeneralplan anvisat som ett centrumområde. Boende i ett tätortsområde medför naturligt konsekvenser för boendemiljön. Konsekvenser orsakade av ökad trafik, så som buller och andra olägenheter kan minskas genom en noggrann planering.

Trafiklösningarna enligt planutkast A är i enlighet med Kvevlax delgeneralplan. Sedan planutkastens var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kommer att gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A. När trafiklösningarna enligt delgeneralplanen kommer att förverkligas fullt ut finns det i dagsläget ingen tidsplan på. I förslaget till detaljplan tas även den aktuella radhustomten med i detaljplanens avgränsning. Tomten förstoras västerut och söderut, och det har reserverats breda planteringszoner mot söder och väster. Planteringszonerna ger både möjlighet för plantering och för bullerbekämpande åtgärder. I och med att tomten har förstörats så möjliggör det också förverkligande av kompletterande byggnation på tomten.

Täta planteringar absorberar effektivt passerande fordons lampor, samt upptar i viss mån partikel- och avgasutsläpp från trafiken. Användning av Skoltået nattetid och sena kvällar, och därav störande trafik, minimeras förhoppningsvis genom att den del av Skoltået som är belägen på radhustomtens norra sida anvisas som gata/väg reserverad för gång och cykeltrafik, där endast trafik till tomterna är tillåten. På sikt, när den planskilda korsningen förverkligas, med nya vägar och parallellvägar, så kan Skoltået stängas för genomfartstrafik, och denna sträcka (norr om radhustomten) ska endast användas för gång- och cykeltrafik samt som infart till tomterna. I dagsläget finns en vägskylt för reglering av trafiken uppsatt vid infarten till Skoltået.

När en vägplan för den planskilda korsningen uppgörs i framtiden, och geometrin för planskilda korsningen blir klar, så kan man bättre bedöma bullernivåerna till följd av de nya trafiklösningarna. Bullrets spridning från riksväg 8 och de nya ramperna är också beroende av hur byggnationen inom KL-kvartersområdena förverkligas, och hur detta inverkar på bullrets spridning från riksvägen. Allra senast när detaljplaneringen för den nya rondellen och trafiklösningarna utarbetas så klargörs vilka bullerbekämpande åtgärder som eventuellt behövs för radhustomten. Kommunen står för anläggandet av eventuella bullerbekämpande åtgärder, till följd av de nya trafiklösningarna.

Privatpersonen har i sin åsikt belyst att det för nuvarande centrum i Kevlax är olyckligt att återgå till den gamla lösningen och styra all trafik in mellan höghusen över Herrgårdsbacken. En sådan lösning kommer att åsidosätta affärerna i centrum. Liknande misstag gjordes i Smedsby och bör inte upprepas i Kevlax. Planlösningen bör ändras så att planen möjliggör en väg genom nuvarande centrum förbi Herrgårdsbacken och ut till den planerade planskilda korsningen. En avkörningsfil för trafik norrifrån in till Kevlax centrum och en påkörningsfil för trafik ut från Kevlax mot Vasa bör planeras vid den nuvarande korsningen. Privatpersonen belyser också att det finns en fullmäktigemotion där det efterlyses en lösning som är bättre för centrum. Slutligen framhåller privatpersonen att planutkast B är att föredra enligt nämnda ändringar med tanke på att den planskilda korsningens tidtabell och förverkligande är osäker.

Bemötande: Sedan planutkasterna var framlagda har det förts diskussioner med Trafikledsverket och NTM-centralens trafiksida angående trafiklösningarna på området. Man har kommit fram till en kompromisslösning med en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen, vilket gör att man kan gå vidare till ett förslag till detaljplan utgående från planutkast A. Beträffande fullmäktigemotionen så har svar på motion om förbättring av trafikflödet i huvudkorsningen i Kevlax centrum, Nicklas Nygård med flera givits av kommunfullmäktige 25.10.2021 § 121. I fullmäktiges svar har bland annat konstaterats att några tillfälliga förbättringsåtgärder i Kevlaxkorsningen inte lyckas utan att vägmyndigheterna först frångår sina tidigare ställningstaganden gällande förbättring av trafiksäkerheten, och att kommunen kan själv påverka tidtabellen för planering och byggande av en ny planskild korsning genom att delta i finansieringen av uppgörandet av en vägplan.

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 anmärkningar.

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

Målsättningen med detaljplanen är att utveckla Kevlax centrum genom att skapa ett område med tomter för service-, affärs-, och kontorsbyggnader. Områdets centrala läge och synlighet lämpar sig väl för denna typ av verksamhet. Med tanke på områdets läge så är det inte lämpligt att anvisa nya tomter för boendeändamål inom området.

4.4. Alternativen i detaljplanlösningen och deras konsekvenser

Planläggaren har vid flertalet tillfällen presenterat olika skissförslag av områdets markanvändning för kommunens utvecklingsteam. Utgående från diskussioner och respons så har två alternativa utkast till detaljplan utarbetats.

Utkasten skiljer sig från varandra på följande vis:

I planutkast A har man utgått från att följa områdesreserveringarna i Kevlax delgeneralplan beträffande framtida vägarangemang gällande förverkligandet av en planskild korsning vid riksväg 8.

I planutkast B har man utgått från att trafikarrangemangen till området ska ordnas via de befintliga anslutningarna som finns vid riksväg 8 i Kevlax i dagsläget. Detta med anledning av att det inte finns någon klar tidtabell för trafikarrangemangen i enlighet med delgeneralplanen, och de facto att det finns ett uttalat behov av en utveckling av områdets servicebehov redan i dagsläget.

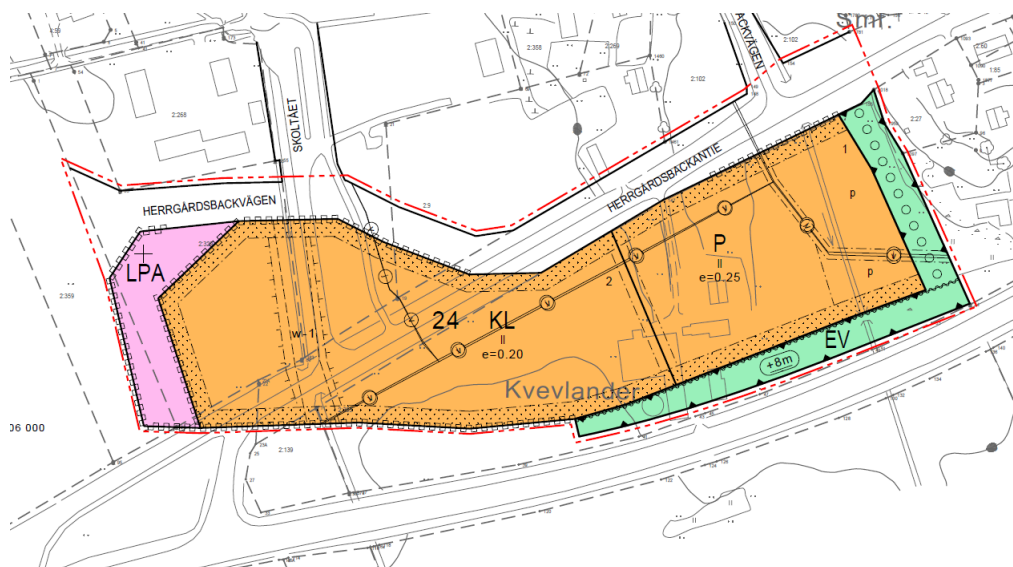


Bild 19. Utdrag av planutkast A.

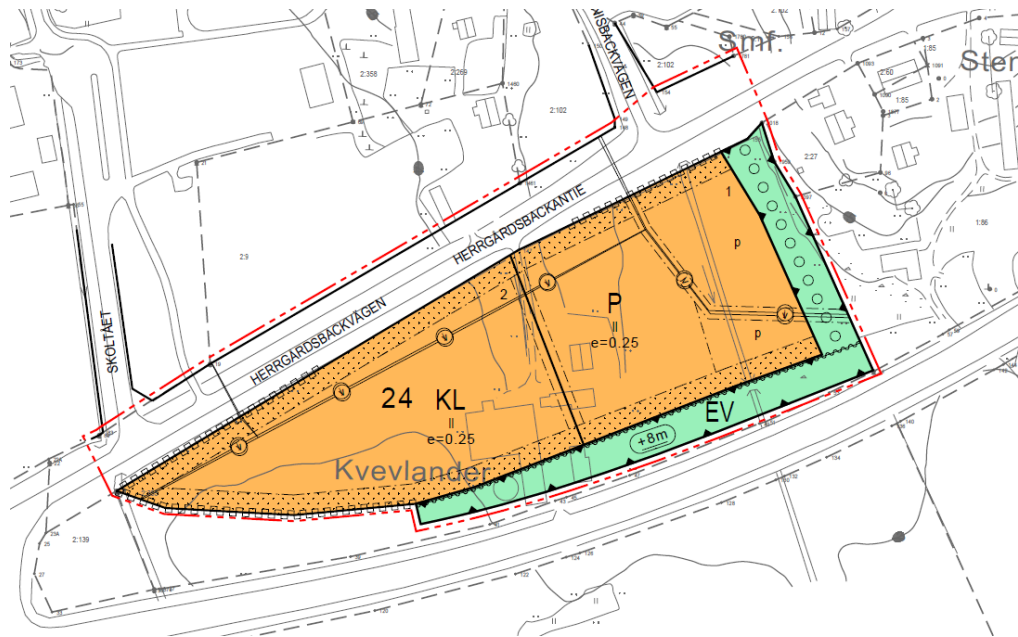


Bild 20. Utdrag av planutkast B.

Utgående från inkommen respons och de diskussioner som har förts med Trafikledsverket och NTM-centralen så har ett förslag till detaljplan utarbetats. I förslaget till detaljplan har man utgått från planutkast A, men en ny anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen har lagts till. Vidare så har tomt 5 från kvarter 12 och tomt 1 i kvarter 7 tagits med i detaljplaneområdets avgränsning. För tomt 5 ändras kvartersområdesreserveringen, från kvartersområde för undervisningsbyggnader (YO) till kvartersområde för servicebyggnader (P). Tomten har varit tilltänkt för byggandet av ett daghem. Den nya planbeteckningen möjliggör fortsättningsvis byggandet av ett daghem, men områdesanvändningen breddas också, och möjliggör byggnation för småskalig service, så som social- och hälsovårdstjänster, livsmedelsaffär, friseringsalong. Tomt 5 blir till sin areal betydligt mindre till förmån för Herrgårdsbackvägens nya sträckning. Kvartersområde för bilplatser (LPA) har tagits bort från planlösningens utkastskede A till förslagsskedet. Om ett sådant område behövs, så kan det planeras in på motsatt sida av den nya planskilda korsningen till Kvevlax, i jämförelse med var området finns föreslaget att placeras i utredningen ”Koivulahden eristasoliittymä suunnitelma 2020”.

För tomt 1 i kvarter 7 bibehålls kvartersområdesreserveringen kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR), och tomten förstoras söderut och västerut. Skoltåets gatuområde norr om radhustomten samt ett mindre grönområde, och ett litet, tidigare oplanerat område mellan gatan och grönområdet tas också med i planens avgränsning.

En bedömning av konsekvenserna finns närmare beskrivet under punkt 5.4. *Planens konsekvenser.*

5. REDOGÖRELSE FÖR DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

5.1.1 Dimensionering

Detaljplanen omfattar kvartersområde för servicebyggnader (P), kvartersområde för affärsbyggnader (KL) och kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR). Därtill innehåller detaljplanen skyddsgronområde (EV), avgränsning av delområde för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1), reservationer för ledningsservitut, avgränsning av delområde för byggnader och konstruktioner tillhörande samhällsteknisk service (et) samt väg- och gatuområden.

5.2 Uppnåendet av målen för miljöns kvalitet

I den för detaljplanen uppgjorda naturinventeringen finns inga speciella rekommendationer som bör beaktas vid detaljplaneringen.

Dagvattenhanteringen bör ske så att det inte förekommer någon skadlig inverkan på miljön. Dagvattnet infiltreras i första hand på tomterna, genom absorbering i marker eller via fördröjningssänkor och -bassänger.

Utgående från den dagvattenutredning som har uppgjorts 2023 så behöver det inte anläggas några speciella arrangemang för dagvattenhanteringen, utan de dragdiken som rinner genom området är tillräckligt dimensionerade för att sköta dagvattenhanteringen från det aktuella området utan risk för att det ska uppstå översvämningar under de mest kritiska tidpunkterna på året. Trots denna rekommendation så har dagvattenhanteringen specificerats genom en skild planbestämmelse som omfattar infiltreringsbehållare eller infiltreringsbassänger, direkt anknutet till förverkligad byggnation inom tomterna.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

Som kvartersområde för servicebyggnader har reserverats en tomt, tomt 5 i kvarter 12. Byggrätten har angetts med exploateringsstal $e=0.25$ och det är tillåtet att bygga 2-våningshus. Tomtens areal är ca 0,7211 ha, vilket ger en byggrätt på ca 1 802 m². Maxhöjd på byggnadernas vattentak inom tomten är angivet till +18,0 meter. Planbestämmelsen från gällande detaljplan beträffande byggnadernas färgsättning på tomten har kvarhållits, eftersom tomten fortsättningsvis angränsar till det i Kvevlax delgeneralplan anvisade området: "byabildsmässigt värdefullt område". Därtill bör byggnadernas tak i kvarteret utformas som åstak. Längs tomtens östra gräns finns det i gällande detaljplan en reservering enligt följande: för områdets interna servicetrafik reserverad del av område (h-2). Denna reservering har varit

avsedd för Kvevlax värmeservice, men servicetrafiken till den tomten går nu via en serviceväg som ansluter till Skoltået. Den tidigare reserveringen har därmed ersatts med en reservering för ledningsområde, med tanke på att man ska kunna bygga ut fjärrvärmeledningar från Kvevlax värmeservice till de nya inplanerade affärs- och servicetomterna.

Kvartersområde för affärsbyggnader (KL)

Inom KL-kvartersområdena får en bränsledistributionsstation placeras.

Som kvartersområde för affärsbyggnader har reserverats tre tomter, tomt 1–2 i kvarter 24 och tomt 1 i kvarter 24b. Byggrätten har angetts med exploateringsstäl $e=0.25$ och det är tillåtet att bygga 2-våningshus. Tomt 1 i kvarter 24 har en areal på ca 0,9442 ha, vilket ger en byggrätt på ca 2 361 m². Tomt 2 i kvarter 24 har en areal på ca 1,9411 ha, vilket ger en byggrätt på ca 4 853 m². Tomt 1 i kvarter 24b har en areal på ca 1,6761 ha, vilket ger en byggrätt på ca 4 190 m². Maxhöjd på byggnadernas vattentak inom tomterna är angivet till +18,0 meter.

Bestämmelser i anknytning till byggnadernas utformning och färgsättning, parkering, reklamanordningar, planteringar, etcetera finns noggrannare angett i de allmänna planbestämmelserna. Inom kvartersområde 24 får dessutom en för detaljplanområdet gemensam reklampelare, med en maxhöjd om 20,0 meter placeras.

Mellan tomt 1 och tomt 2 i kvarter 24 finns ett större utfallsdike, som inte kommer att rörläggas. Byggnadsytorna har anvisats så att utfallsdiket bevaras, och en avgränsning för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1) har anvisats kring diket. Inom samma w-1 område finns ett servitut för en befintlig 20 kV elledning. Till den del som elledningen genomkorsar tomt 1 i kvarter 24 så kommer den att flyttas ut till dikes-, och gatuområdet, på bekostnad av kommunen. Detta för att man på ett mer ändamålsenligt sätt ska kunna använda tomten.

I dagsläget finns också kommunens vattenledningar, samt tryckavlopp och självfallsavlopp inom KL-kvartersområdena. Kring dessa ledningsområden har inga servitut anvisats i planen, eftersom de kommer att flyttas ut till gatuområdena. Självfallsavloppet kommer att flyttas till skyddsgrönområde (EV). En flytt av ledningarna är nödvändigt, så att man på ett mer ändamålsenligt sätt ska kunna planera och använda tomterna.

I den östra delen av tomt 1 i kvarter 24b finns i dagsläget ett utfallsdike. Kring diket har man inte angett någon avgränsning för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1), eftersom diket kommer att flyttas till det närbelägna skyddsgrönområdet (EV).

Mot riksväg 8 har man inom KL-kvartersområdena reserverat breda planteringszoner, inom vilka det också är tillåtet att anlägga bullerbekämpande åtgärder ifall behov uppstår.

Inom KL-kvartersområdena finns också anvisat två mindre områden för byggnader och konstruktioner tillhörande samhällsteknisk service. Dessa är i första hand tilltänka att fylla Vasa elnäts behov för nya transformatorer.

Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR)

Som kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus har reserverats en tomt, tomt 1 i kvarter 7. Byggrätten har angetts med exploateringsstal $e=0.25$ och det är tillåtet att bygga 1-våningshus. Tomtens areal är ca 0,9365 ha, vilket ger en byggrätt på ca 2 341 m². Tomten är bebyggd, men förstoras västerut genom planen, vilket ger möjlighet till kompletteringsbyggande. Bestämmelser i anknytning till byggnadernas utformning och färgsättning, parkering, planteringar, etcetera finns noggrannare angett i de allmänna planbestämmelserna.

Mot Herrgårdsbackvägen och den framtida rondellen med ny väg norrut från rondellen sett har man inom AR-kvartersområde reserverat breda planteringszoner, inom vilka det också är tillåtet att anlägga bullerbekämpande åtgärder ifall behov uppstår. Det slutliga behovet för detta klargörs i samband med planering av den planskilda korsningen och rondellen.

5.3.2 Övriga områden

Skyddsgrönområde (EV)

För detta ändamål har i detaljplanen reserverats ett område som gränsar mot den befintliga bebyggelsen öster om planområdet. Inom området finns anvisat en avgränsning för ledning och infiltrering av dagvatten (w-1) samt en reservering för ledningsservitut. Inom EV-området ska också en trädrad bevaras/planteras. EV-områdets areal uppgår till ca 0,2685 ha.

Närrekreationsområde (VL)

För detta ändamål har i detaljplanen reserverats ett mindre område i planområdets nordligaste del. Orsaken till att VL-området tas med är att ett litet, tidigare oplanerat område mellan Skoltået och det nuvarande närrekreationsområdet tas med i detaljplanen och anvisas som område för närrekreation (VL). VL-områdets areal uppgår till ca 0,1342 ha.

Väg- och gatuområden

Skoltået, en del av Herrgårdsbackvägen samt den nya tillfälliga anslutningsvägen till riksväg 8 – Vivivägen har reserverats som gatuområde i detaljplanen. Gatornas areal uppgår totalt till 2,0025 ha. Gatornas bredd varierar mellan ca 18–40 meter. Gatorna i detaljplanen utgör totalt ca 750 meter.

Gata/ väg reserverad för gång- och cykeltrafik

Gata/ väg reserverad för gång- och cykeltrafik, där infart till tomt/ byggnadsplats är tillåten (pp/t). Skoltåets sträckning norr om AR-tomten har reserverats med denna planbeteckning. På sikt är tanken att Skoltået ska stängas för genomfart, och att endast denna typ av trafik ska vara tillåten på det aktuella vägnittet. Områdets areal är ca 0,1107 ha och bredden på området är ca 11 meter.

5.4 Planens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Området består till största delen av jordbruksmark, förutom den del som det nedlagda driftcentrumet och den bebyggda radhustomten tar upp. Inga skyddsvärda eller hotade arter har hittats i den naturinventering som har uppgjorts. Planens genomförande medför således inga konsekvenser för naturen eller naturmiljön.

I detaljplanen har hanteringen av dagvatten anvisats genom en planbestämmelse fastän man i den för detaljplanen uppgjorda dagvattenhanteringsplanen har tagit fasta på att de befintliga dikenas förbättring (slyhuggning, rensning av trummor och diken etcetera) ska vara en tillräcklig åtgärd för planområdets dagvattenhantering.

5.4.2 Konsekvenser för den byggda miljön

Genom planeringen skapas ett helt nytt område för service och affärer, i direkt anknytning till Kvevlax centrum. Förverkligandet av området gör att servicenivån i byn ökar, vilket i sin tur är positivt med tanke på en ökad befolkningstillväxt i byn och de servicebehov som uppstår till följd av en befolkningstillväxt. Kvevlaxområdets ställning som sekundärcentrum i Korsholm stärks genom detaljplanens förverkligande.

För att säkerställa en trygg och smidig trafik från riksvägen till detaljplaneområdet samt till andra tomter och tomtgator längs Herrgårdsbackvägen, bland annat till Kvevlax lärcenter och för att möjliggöra markanvändning enligt detaljplanen redan innan den planskilda anslutningen byggs, så kommer det att byggas en anslutning av tillfällig karaktär från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen.

För de närmast belägna bostadshusen så förändras boendemiljön såtillvida att ett område som tidigare bestått av öppet åkerlandskap blir bebyggt. Genom en noggrann planering av de nya kvartersområdena vill man till exempel genom fasadernas färgsättning och vattentakens utformning och höjd skapa ett område som väl smälter i med det befintliga byggnadsbeståndet. Planbestämmelser för utformning av reklamanordningar har också fogats till planbestämmelserna, för att minimera inverkan på den byggda närmiljön. Byggnadstida konsekvenser så som buller och andra dylika olägenheter är kortvariga och övergående konsekvenser.

Som helhet anses att ett förverkligande av det aktuella området medför positiva konsekvenser för den byggda miljön, eftersom områdets service och tjänster kommer att betjäna den byggda miljön på lokal nivå i stor utsträckning.

För att förbättra trivsel och boendemiljön för fastigheterna längs Herrgårdsbackvägen så kommer kommunen att göra en vägplan för Herrgårdsbackvägen som helhet, och i den planen tar man fokus på dessa frågor.

5.4.3 **Konsekvenser för kulturmiljön och byabilden**

En del av planområdet är beläget inom område som i Kvevlax delgeneralplan är anvisat som byabildsmässigt värdefullt område (sk). 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.

På området där det nedlagda driftcentrumet har funnits så har sk-beteckning i delgeneralplanen. Områdets byggnader har under delgeneralplanearbetet inte klassificerats som byggnader med högt kulturhistoriskt värde eller arkitektoniskt värde. Byggnaderna inom sk-området har rivits under 2022 – 2023, som förberedande åtgärd för den aktuella detaljplanen. I och med att byggnaderna inom sk-området har rivits så fyller planbeteckningen inte längre sin funktion till den delen, men genom detaljplanebestämmelser så vill man att den nya, kompletterade bebyggelsen ska stödja den befintliga bebyggda kulturmiljön. Den kompletterande byggnationen stödjer också byns livskraft och bevarandet av områdets karaktär, som en levande landsbygdsort.

Längs med Herrgårdsbackvägen kommer byabilden att ändras betydligt, eftersom odlingsmark kommer att bebyggas och de öppna vyerna från Herrgårdsbackvägen mot det större åkerlandskapet söderut kommer att inskränkas. De inplanerade förändringarna i vägnätet och trafikarrangemangen i anknytning till riksväg 8 och det aktuella området, är faktorer som också förändrar byabilden, varpå det är motiverat att ta vägens randområden i bruk för byggnation och på så sätt utveckla möjligheterna för näringslivet i området.

Förutom ändringar lokalt inom planområdet, så kan man även se hur samhället utvecklas och hur landskapet tar ny form genom att se på vilka ändringar som har skett i landskapsbilden från sommaren 2018 fram till hösten 2023. En ny högspänningslinje söder om planområdet samt Märkenkall vindkraftpark är nya element i det landskapsmässigt värdefulla åkerlandskapet.



Bild 21. Utsikt från planområdet mot sydost, sommaren 2018.



Bild 22. Utsikt från planområdet mot sydost, hösten 2023.

5.4.4 Konsekvenser för trafiken

Planeringen av området medför att både personbils-, och fotgängartrafiken i området kommer att öka. Detaljplanområdet är lättillgängligt för trafiken inom tätorten samt för genomfartstrafiken från riksväg 8.

Trafiksäkerheten på riksväg 8 förbättras då Herrgårdsbackvägens nuvarande anslutning tas bort och det byggs en ny anslutning med kanalisering med vägmärkingar och försedd med filer för vänster-, och högersväng. Då anslutningen kanaliseras blir den säkrare och kan i någon mån minska trafiken via Kvevlaxvägens fyrvägs korsning, varvid också dess säkerhet förbättras. Totalsituationen blir bättre än nu, eftersom en kanaliserad T-anslutning är säkrare än en fyrvägs korsning. Säkerheten för fotgängare och cyklister blir bättre, då en gång- och cykelväg byggs längs Herrgårdsbackvägen. Fotgängare och cyklister ska korsa en lågtrafikerad gata till vid västra ändan av Herrgårdsbackvägen, vilket i någon mån försämrar säkerheten för de här trafikformerna. Trafiken som orsakas av den nya markanvändningen försämrar i någon mån trafiksäkerheten på Herrgårdsbackvägen. Då en ny anslutning byggs kommer det att förbättra säkerheten medan den planskilda anslutningen byggs, när trafiken kommer bort från den planskilda anslutningens område. Arrangemangen för gång- och cykeltrafiken medan den planskilda anslutningen byggs ska lösas i samband med planeringen av den planskilda anslutningen.

Trafikmängden på riksvägen vid det aktuella området är enligt vägregistret cirka 9500 fordon/dygn och på Herrgårdsbackvägen enligt trafikräkningar cirka 1500 fordon/dygn. I anslutningen vid Herrgårdsbackvägen har det inträffat flera olyckor med personskador under de senaste fem åren.

Enligt de aktuella trafikmängderna behövs kanalisering och en separat fil för vänstersväng vid anslutningen. En fil för högersväng kommer att behövas efter att den markanvändning som möjliggörs genom detaljplanen har byggts. I trafikutredningen som gjordes i början av 2023 har det undersökts olika alternativa lösningar för placeringen av Herrgårdsbackvägens anslutning, som en anslutning där kanaliseringen är utmärkt med vägmärkingar. I det första alternativet placeras anslutningen vid den kommande korsningsbron. I det andra alternativet placeras anslutningen vid den nuvarande anslutningen. I det tredje alternativet placeras anslutningen vid en ny anslutning och gata som ska dras mitt genom planområdet. De två första alternativen förutsätter en breddning av underfarten, vilket medför kostnader. I dem borde också Saltbrunnsvägens anslutning stängas och i stället för den borde det eventuellt byggas ett stycke parallellgata som hör till de planskilda arrangemangen innan den planskilda anslutningen byggs. I det första alternativet skulle trafiken, medan arbetet med den planskilda anslutningen pågår, flyttas till Kvevlax nuvarande huvudanslutning, vars servicenivå skulle sjunka till nöjaktig och det skulle sporadiskt förekomma köbildning där. Försämrad servicenivå försämrar också säkerheten. I det andra alternativet skulle trafiken under byggtiden löpa alldeles i närheten av broarbetsplatsen och delvis mitt på byggplatsen, vilket försämrar säkerheten för trafiken som passerar byggplatsen och även för själva byggplatsen. Av dessa orsaker har ett arrangemang och planlösning enligt alternativ

3 valts för den fortsatta planeringen.

Under övergångsskedet anvisar kommunen en gatuanslutning på detaljplaneområdet och ansöker om anslutningstillstånd för den. Kommunen förbinder sig att ändra detaljplanen i samband med att den planskilda anslutningen byggs så att den tillfälliga anslutningen till riksvägen tas bort och den byggda gatan blir antingen en återvändsgata eller så ansluts den till närliggande tomter. I och med att kommunen är markägare vid anslutningen enligt alternativ 3, så kan alternativet verkställas utan vägplan. I stället har man gått in för att det ska uppgöras ett avtal om planering och verkställande med NTM-centralen.

Inga anslutningar behöver stängas, så invånarnas förbindelser förändras inte nämnvärt. Jordbruksanslutningarna och övriga anslutningar av enskilda vägar och gator till riksvägen tas bort i samband med att den planskilda anslutningen och de parallella gatu-/vägförbindelserna byggs.

I samband med trafikutredningen som gjordes i början av 2023 så har man gjort en trafikprognos för år 2040 där man utgår från att den markanvändning som möjliggörs genom detaljplanen har förverkligats helt. Detaljplaneområdets trafikallstring bedöms bli cirka 3400 fordon/dygn. Trafikmängden på riksväg 8 uppskattas bli cirka 11 800 fordon/dygn och på Herrgårdsbackvägen vid anslutningen till riksväg 8 cirka 3100 fordon/dygn. Tack vare kanalisering och en fil för vänstersväng förbättras smidigheten och säkerheten på riksväg 8 och Herrgårdsbackvägen. Säkerheten under den kommande planskilda anslutningens byggtid förbättras, då trafiken leds bort från byggområdet. Säkerheten för fotgängare och cyklister förbättras, då en upphöjd gång- och cykelväg byggs längs Herrgårdsbackvägen.

För att få tillstånd ett organiserat och strukturerat trafikflöde i centrumområdet som helhet, till följd av omstruktureringen i trafiklösningarna, så bör kommunen utarbeta en gatuplan för hela Herrgårdsbackvägen. När trafiken från Petsmo och Hankmo byarna ska ledas över Herrgårdsbacken är det av största vikt med en trafiksäker och fungerande helhet. Gatumiljön bör planeras trygg och säker, och gatuområdet omformas så att gatan upplevs som en gata och inte som en före detta riksväg. Genom detta strävar man också till att förbättra trivselen och boendemiljön längs Herrgårdsbackvägen samt höja imagen för kommunens största kommundelscentrum.

5.4.5 Samhällsekonomiska konsekvenser

Planlösningen stöder sig på den befintliga samhällsstrukturen och energiförsörjningsnätet men förutsätter även, beroende på slutlig planlösning och byggande/ ändring av kommunal teknik i olika mån.

Den nya anslutningen från riksväg 8 till Herrgårdsbackvägen medför enligt den uppskattning som gjorts i trafikutredningen år 2023 en totalkostnad på ca 480 000 euro för kommunen. En del av denna investering kommer dock till godo när den planskilda korsningen blir förverkligad i framtiden. Filen för högersväng på riksväg 8 kan användas som utgångspunkt för avfart till en ramp, och en del av den nya gatan som byggs genom området, kommer även i framtiden att användas som infartsgata till två av tomterna i KL-kvartersområdena. Jämförelsekostnaden när man räknar detta till godo blir således ca 296 000 euro. Av de tre olika alternativen som jämfördes i trafikutredningen 2023 så är det valda alternativet också det totalekonomiskt mest fördelaktiga alternativet.

Befintliga vatten- och avloppsledningar som genomkorsar tomter kommer att flyttas för att tomterna ska gå att bebygga på ett ändamålsenligare sätt, utan att man behöver beakta befintliga ledningsområden som genomkorsar tomterna. Flyttning av vattenledningar samt tryckavlopp och självfallsavlopp uppskattas medföra en kostnad på minst ca 65 000 euro för kommunen.

Det dike som går igenom kvartersområde 24b kommer att flyttas österut till skyddsgronområde (EV). En förflyttning av diket, och kostnader för borring, nya trummor, etcetera som detta innebär uppskattas medföra en kostnad på ca 25 000 euro för kommunen.

Vasa elnäts 20 kV ledning som går över tomt 1 i kvarter 24 kommer att flyttas ut till gatuområdet på kommunens kostnad. Detta kommer att medföra en kostnad på uppskattningsvis 30 000 euro.

Utöver nämnda investeringar för kommunaltekniskt byggande så kan det också uppstå behov att anlägga bullerbekämpande åtgärder inom området, vars förverkligande kommunen bör stå för. Eftersom behov eller omfattning av eventuella åtgärder inte är kända i dagsläget, så är det svårt att göra en bedömning av kostnader.

Intäkter till kommunen uppstår genom överlåtande/ utarrendering av tomter och anslutningsavgifter samt genom ökade skatteintäkter. Genomförandet av planen och den verksamhet som den ger upphov till har även en sysselsättande effekt. Förverkligandet av detaljplanen stärker områdets betydelse för näringsverksamhet och serviceutbud samt som ett starkt växande kommundelscentrum.

5.5 Planbeteckningar och planbestämmelser

Planbeteckningarna finns presenterade under punkt 5.3 *områdesreserveringar*.

5.6 Namn

Den nya gatan som bildas på området har föreslagits heta Vivivägen – Viivintie.

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 samhällsbyggnadsutskottet (vägar, vattenledningar och avloppsledningar) och i övrigt av miljömyndigheterna (miljöskydd, avfallsservice).

Förverkligandet av detaljplanen kan påbörjas när detaljplanen har vunnit laga kraft och förverkligande av kommunaltekniska lösningar och ändringar har förverkligats, enligt kommunfullmäktiges godkända investeringsprogram.

Korsholm den 1.11.2023

Planläggningsavdelningen

Planläggningschef

Jonas Aspholm

Planläggningsingenjör

Martina Bäckman

Korsholms kommun
2023



KORSHOLM
MUSTASAARI