

# Delgeneralplan för Helsingby–Toby

Planbeskrivning  
Utkastskede  
23.5.2024



KORSHOLMS KOMMUN  
MUSTASAAREN KUNTA

SWECO 

Version	Datum	Kontrollerad	Godkänd av
Utkast			
Förslag			
Godkänn ande			

**Sweco Finland Oy**  
**Projekt**  
**Arbetsnummer**  
**Kund**  
**Datum**  
**Skriven av**

FO-nummer 2661738-3  
Helsingby-Toby DGP  
25008486  
Korsholms kommun  
12.4.2024  
Maritta Heinilä, Jouko Riipinen,  
Jenny Jungar, Maria Kirveslahti,  
Filemon Wolfram, Hanna Töykkälä

**Dokumentnummer**  
**Dokumentreferens**

p:\fitmp02\120\25008486\_helsingby-  
tuovila\_oyk\000\c\_suunnitelmat\tekstit\selostus\helsingbytoby\_dgp\_planbeskrivning\_utkastskede\_12042024\_sve.docx

# Innehåll

1.	GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER.....	7
1.1	Planeringsområdet .....	7
1.2	Utredningar.....	8
1.2.1	Utredningar som gjorts tidigare.....	8
1.2.2	Utredningar som utarbetats i samband med generalplanarbetet .....	8
1.3	Planeringssituationen.....	9
1.3.1	Landskapsplanering.....	9
1.3.2	Generalplanering .....	15
1.3.3	Detaljplanering.....	19
1.3.4	Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040 .....	28
1.3.5	Planer som berör trafik .....	31
1.4	Korsholms kommuns klimat- och energistrategi 2021–2030 .....	33
1.5	Markägoförhållanden och fastighetsindelning.....	34
1.6	Byggnadsordning .....	35
1.7	Bakgrundskarta .....	35
1.8	Byggd miljö, kulturmiljö och landskap .....	35
1.8.1	Delgeneralplanens byggnadsbestånd och utveckling av den byggda miljön.....	35
1.8.2	Byggda kulturmiljöer av riksintresse .....	35
1.8.3	Byggda kulturmiljöer som är värdefulla på landskapsnivå .....	35
1.8.4	Lokalt värdefulla byggda kulturmiljöer och objekt.....	36
1.8.5	Landskap .....	38
1.8.6	Fornlämningar.....	41
1.9	Naturmiljö .....	44
1.9.1	Yt- och grundvatten, dagvatten.....	44
1.9.2	Jordmån, berggrund och topografi .....	49
1.9.3	Vegetation.....	49
1.9.4	Värdefulla naturobjekt.....	50
1.9.5	Fåglar.....	55
1.10	Befolkning, arbetsplatser och service .....	57
1.10.1	Befolkningsutveckling .....	57
1.10.2	Arbetsplatser.....	59
1.10.3	Service .....	59
1.11	Trafik .....	60
1.11.1	Motorfordonstrafik.....	60
1.11.2	Gång- och cykeltrafik .....	63
1.11.3	Kollektivtrafik.....	64
1.11.4	Trafiksäkerhet .....	65
1.11.5	Utarbetade trafikutredningar .....	67
1.11.6	Trafikens utveckling i Österbotten .....	67
1.12	Samhällsteknik .....	68
1.12.1	Fjärrvärme och el.....	68
1.12.2	Vindkraft .....	70
1.12.3	Vatten- och avloppsnät .....	70
1.12.4	Avfallshantering .....	71
1.13	Övriga särdrag i miljön .....	72
1.13.1	Miljöskydd .....	72
1.13.2	Förorenade markområden .....	72
1.13.3	Marktäktsverksamhet.....	72
1.13.4	Industrifunktioner .....	73

2.	MÅL .....	74
2.1	Korsholms kommuns mål för utarbetande av delgeneralplanen.....	74
2.1.1	Sammanställning av målen.....	74
2.1.2	Korsholms kommunstrategi .....	75
2.1.3	Visionsplan för Helsingby–Toby område .....	75
2.1.4	Utvecklingsplan för Södra Korsholm .....	77
2.1.5	Mål som bygger på naturutredningen .....	77
2.1.6	Mål som härletts baserat på kulturmiljöutredningen .....	78
2.2	Intressenternas mål för utarbetandet av delgeneralplanen .....	79
2.2.1	Intressenter .....	79
2.2.2	Respons på programmet för deltagande och bedömning .....	80
2.2.3	Myndighetssamråd .....	80
2.2.4	Respons som lämnats in i utkastskedet .....	80
2.2.5	Respons från förslagsskedet .....	80
2.3	Mål på högre nivå.....	80
2.3.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen .....	80
2.3.2	Innehållskrav för generalplaner .....	82
3.	DELGENERALPLANEN OCH DESS MOTIVERINGAR .....	84
3.1	Allmän motivering.....	84
3.2	Delgeneralplanens befolkningsmål .....	84
3.3	Delgeneralplanens dimensionering.....	84
3.3.1	Områden som ska lösas genom en detaljplan .....	84
3.3.2	Övriga områdesreserveringar för byabosättning i delgeneralplanen .....	85
3.3.3	Sammanfattning av planens dimensionering.....	86
3.4	Helhetsstruktur .....	86
3.4.1	Beteckningar som berör boende på kartan .....	86
3.4.2	Beteckningar på plankartan som berör centrumfunktioner, arbetsplatser och service.....	88
3.4.3	Beteckningar på plankartan som berör rekreation.....	88
3.4.4	Trafiklösningar .....	89
3.4.5	Planbestämmelser som berör trafik .....	89
3.4.6	Planbestämmelser som berör specialområden .....	90
3.4.7	Planbestämmelser som berör skyddsobjekt.....	91
3.4.8	Planbestämmelser som berör jord- och skogsbruk .....	93
3.4.9	Planbestämmelser som berör vattenområden.....	93
3.4.10	Övriga beteckningar.....	94
3.4.11	Allmänna bestämmelser .....	95
4.	DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER .....	96
4.1	Bedömningsmetoder .....	96
4.2	Planens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändning .....	96
4.3	Planens förhållande till landskapsplanen.....	97
4.4	Planens förhållande till strukturmodellen för Vasa stadsregion .....	97
4.5	Miljökonsekvenser.....	97
4.5.1	Elöverföringsledningar som specialfråga i konsekvensbedömningen .....	97
4.5.2	Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen .....	98
4.5.3	Konsekvenser för trafiken .....	98

4.5.4	Konsekvenser för naturen, naturresurserna och dagvattnet .....	99
4.5.5	Konsekvenser för landskapet, tätortsbilden, kulturarvet och den byggda miljön .....	99
4.5.6	Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö .....	99
4.5.7	Hållbar utveckling .....	100
4.5.8	Klimatkonsekvenser, bedömning av koldioxidbalans .....	100
4.5.9	Konsekvenser för näringslivets verksamhetsbetingelser .....	102
5.	GENOMFÖRANDE .....	103
5.1	Betydelsen av en delgeneralplan med rättsverkningar .....	103
5.2	Detaljerad planering .....	103
5.3	Olika skeden för genomförandet .....	104
5.4	Osäkerhetsfaktorer .....	104
5.5	Uppföljning .....	104
6.	PLANERINGENS SKEDEN .....	105
6.1	Inledningsskede .....	105
6.2	Strukturmodeller .....	105
6.3	Planutkastskede .....	106
6.3.1	Behandling av planutkastet i kommunen .....	106
6.4	Planförslagsskede .....	107
6.4.1	Ändringar som gjorts efter att förslaget till delgeneralplanen varit framlagt i utkastskedet .....	107
6.4.2	Behandling av planförslaget i kommunen .....	107
6.5	Godkännande .....	107
6.5.1	Ändringar som gjorts efter att planförslaget varit framlagt .....	107
6.5.2	Godkännande .....	107
	Bilagor .....	109

## INLEDNING

Korsholms kommun, Helsingby–Toby delgeneralplan.

Beskrivning av delgeneralplan som berör planutkastkarta daterad 12.4.2024.

Delgeneralplanen för Helsingby och Toby byar i Korsholm utarbetas som en generalplan med rättsverkningar i enlighet med 42 § i markanvändnings- och bygglagen (MBL). I delgeneralplanen görs områdesreserveringar för olika framtida markanvändningsbehov, såsom boende, service och näringar. I planen anvisas inga nya enskilda byggnadsplatset, utan fokus ligger på att styra nybyggnation till skogsbyn eller skogbevuxna område samt de centrala delarna av Helsingby och Toby. I planeringsområdet finns ingen tidigare delgeneralplan, men i området finns flera gällande detaljplaner. Målåret för delgeneralplanen är 2050, i enlighet med Österbottens landskapsplan.

Delgeneralplanen berör byarna Helsingby, Toby och Karkmo som inte har någon tidigare delgeneralplan. Planområdets yta är cirka 4 500 hektar.

Baserat på Korsholms kommuns strategiska generalplan är strävan att få cirka 1 000 nya invånare i Östra och Södra Korsholm fram till 2040, största delen i området för Helsingby–Toby. I nuläget finns det cirka 1 418 hushåll i planområdet (2022). Förutom boende är logistiska lösningar, trafik- och anslutningslösningar, förbindelser för gång- och cykeltrafik och grönförbindelser centrala planeringsfrågor i delgeneralplanen. Planen utnyttjar och förtätar den nuvarande samhällsstrukturen, möjliggör alternativa boendeformer och stärker den befintliga tvåspråkiga servicestrukturen och områdets identitet.

De särskilda värdena i planområdet riktas till kulturmiljöer och öppna åkerlandskap framför allt i kulturlandskapet längs Laihela å och Toby å.

Delgeneralplanen utarbetas genom växelverkan med områdets markägare, invånare och föreningar samt myndigheter. Det planmaterial och dess bilagor och bifogade material som ska läggas fram fungerar som grund för växelverkan mellan planläggaren och intressenterna.

# 1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER

## 1.1 Planeringsområdet

Delgeneralplanen berör byarna Helsingby, Toby och Karkmo som inte har någon tidigare delgeneralplan. Planområdet ligger i den östra delen av Korsholms kommun, cirka 11 kilometer sydost om Smedsby kommuncentrum (bild 1). I nordväst gränsar planområdet till Vasa stad och i sydost till Laihela kommun. Planområdets yta är cirka 4 500 hektar.

Området korsas av riksväg 3 (Laihelavägen) och järnvägen Vasa–Seinäjoki. Riksväg 8 (Björneborgsvägen) går på den västra sidan av området. På den västra sidan av planeringsområdet har ett omfattande batterifabriksområde för företag inom energiteknologibranschen planlagts. Området går under projektnamnet GigaVasa. I den västra kanten av batterifabriksområdet har en ny sträckning för riksväg 8 planerats på avsnittet Vikby–Martois.

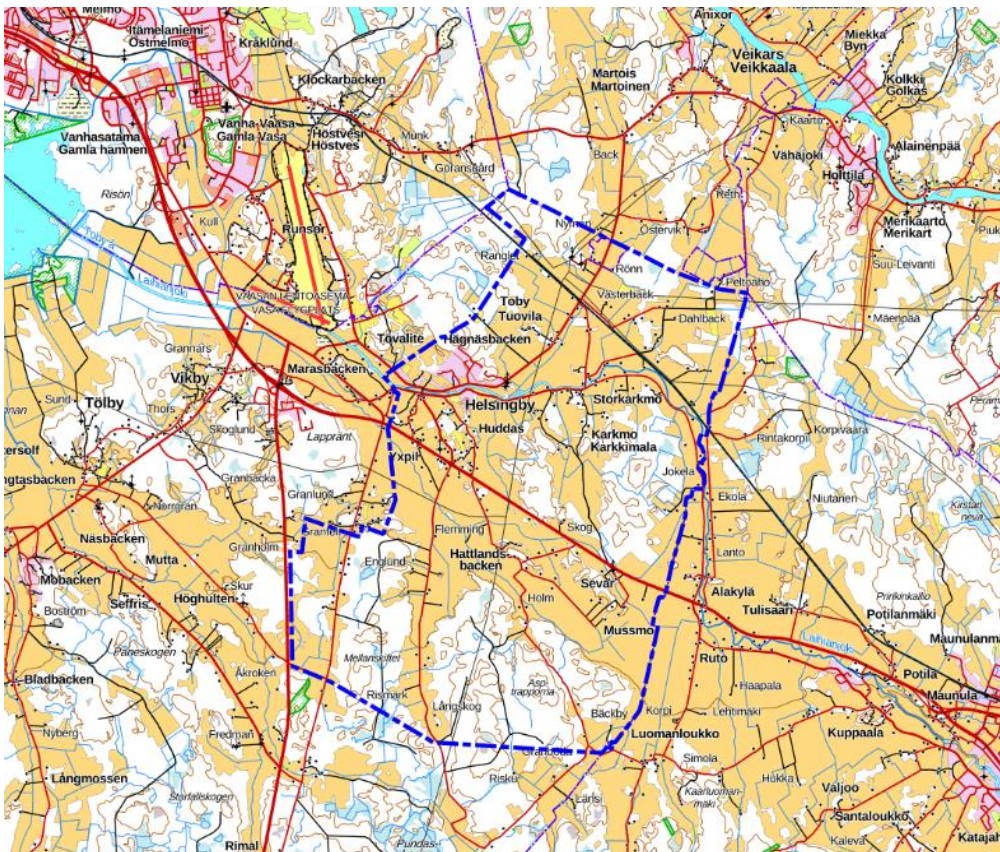


Bild 1. Planområdets gränser med blå streckad linje på Lantmäteriverkets grundkarta (LMV 2023).

I det område som ska delgeneralplaneras bor cirka 1 418 personer (situation 2022). Det område som ska planläggas har delvis klassats som tätortsområde, men största delen av området är ett glesbygdsområde.

Helsingby–Toby detaljplanerade bycentrumområde, som ligger i områdets västra kant, har i kommunens strategiska generalplan anvisats som ett av fem starka serviceområden i Korsholm. I övrigt består planeringsområdet i nuläget till största delen av jord- och skogsbruksdominerat område. Tätortsområdenas och byarnas lägen visas på bild 2.

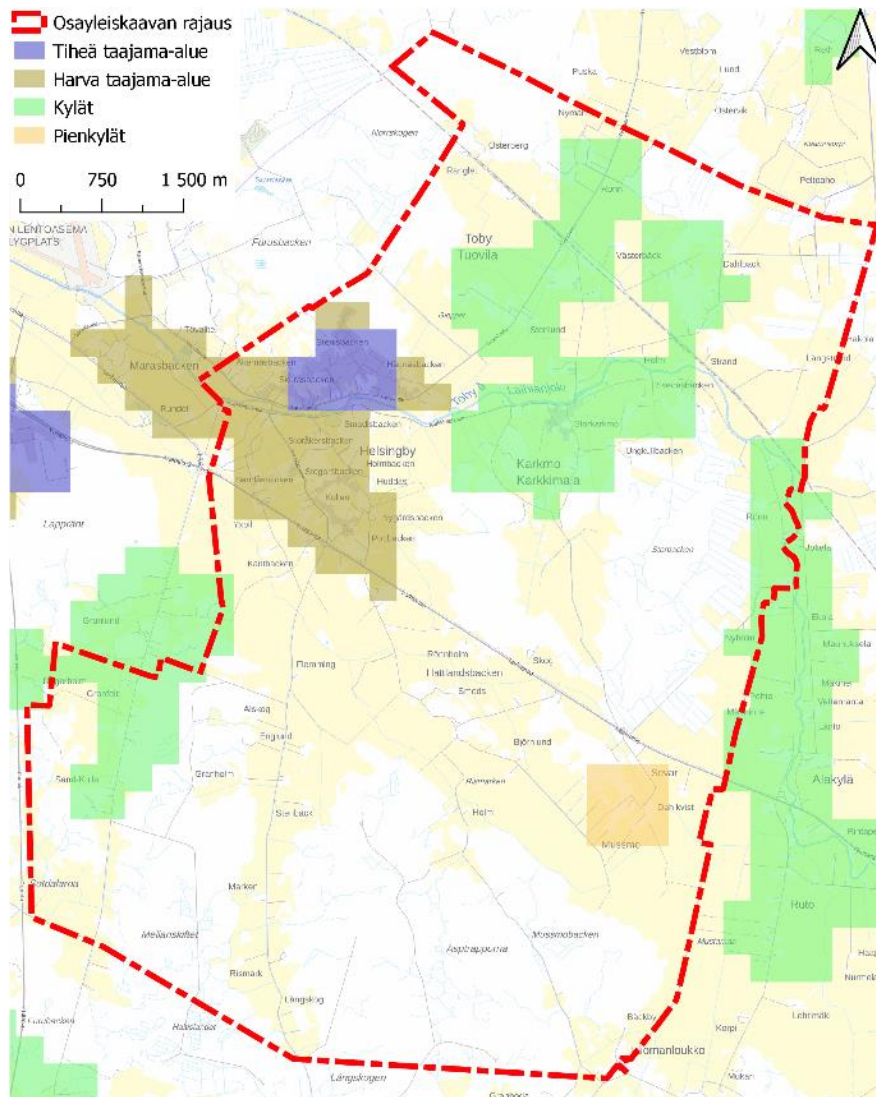


Bild 2. Tätorts- och byområdena i planeringsområdet (Statistikcentralen 2021; bakgrundskarta © LMV 2023).

## 1.2 Utredningar

### 1.2.1 Utredningar som gjorts tidigare

Som utgångsuppgifter för arbetet med generalplanen användes följande tidigare utarbetade utredningar:

- Kulturmiljöutredning för Helsingby–Toby–Karkmo, Tidorum – arkitektur och byggnadsvård 2021
- Naturutredning Helsingby–Toby, Carina Rönn 2020

### 1.2.2 Utredningar som utarbetats i samband med generalplanarbetet

Utredningar som utarbetats i samband med generalplanarbetet:



- Arkeologisk inventering, Heilu Oy 2023
- Dagvattenplan (som en del av planbeskrivningen), Sweco 2023
- Trafikplan (som en del av planbeskrivningen), Sweco 2024
- Bullerutredning, Sweco 2023

## 1.3 Planeringsituationen

### 1.3.1 Landskapsplanering

#### Österbottens landskapsplan 2040

Österbottens landskapsplan 2040 godkändes vid landskapsfullmäktiges möte 15.6.2020 och landskapsstyrelsen beslutade 31.8.2020 att den ska träda i kraft i enlighet med 201 § i markanvändnings- och bygglagen. Om landskapsstyrelsens beslut inlämnades två besvär av vilka det ena förkastades genom förvaltningsdomstolens beslut. Genom förvaltningsdomstolens beslut ströks ett område för vindkraft (tv) som reserverats utanför Sideby ur landskapsplanen. Österbottens landskapsplan 2040 vann laga kraft 8.1.2022. Österbottens landskapsplan 2040 ersätter Österbottens landskapsplan och dess etapplandskapsplaner. Bilderna 3 och 4.

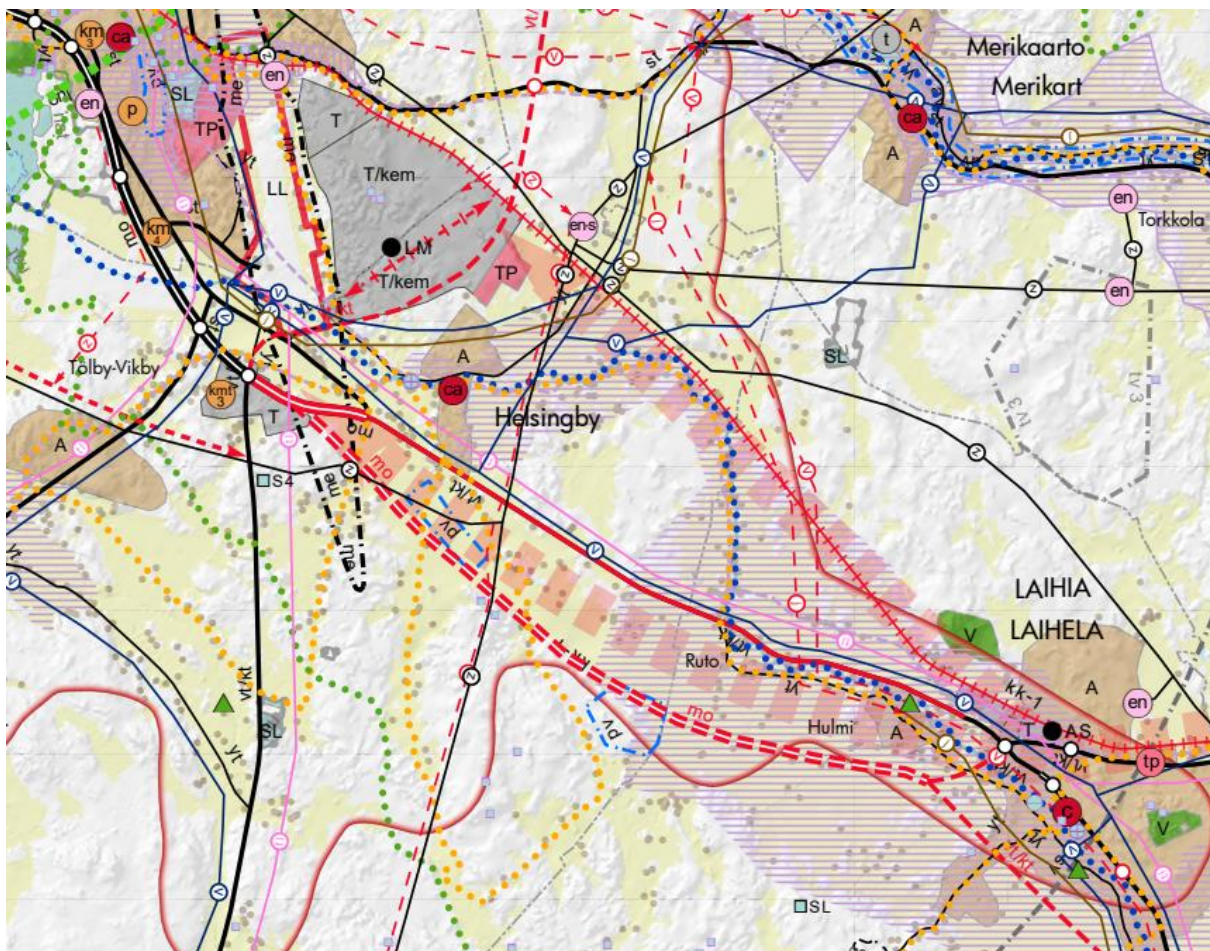


Bild 3. Utdrag ur gällande Österbottens landskapsplan 2040.

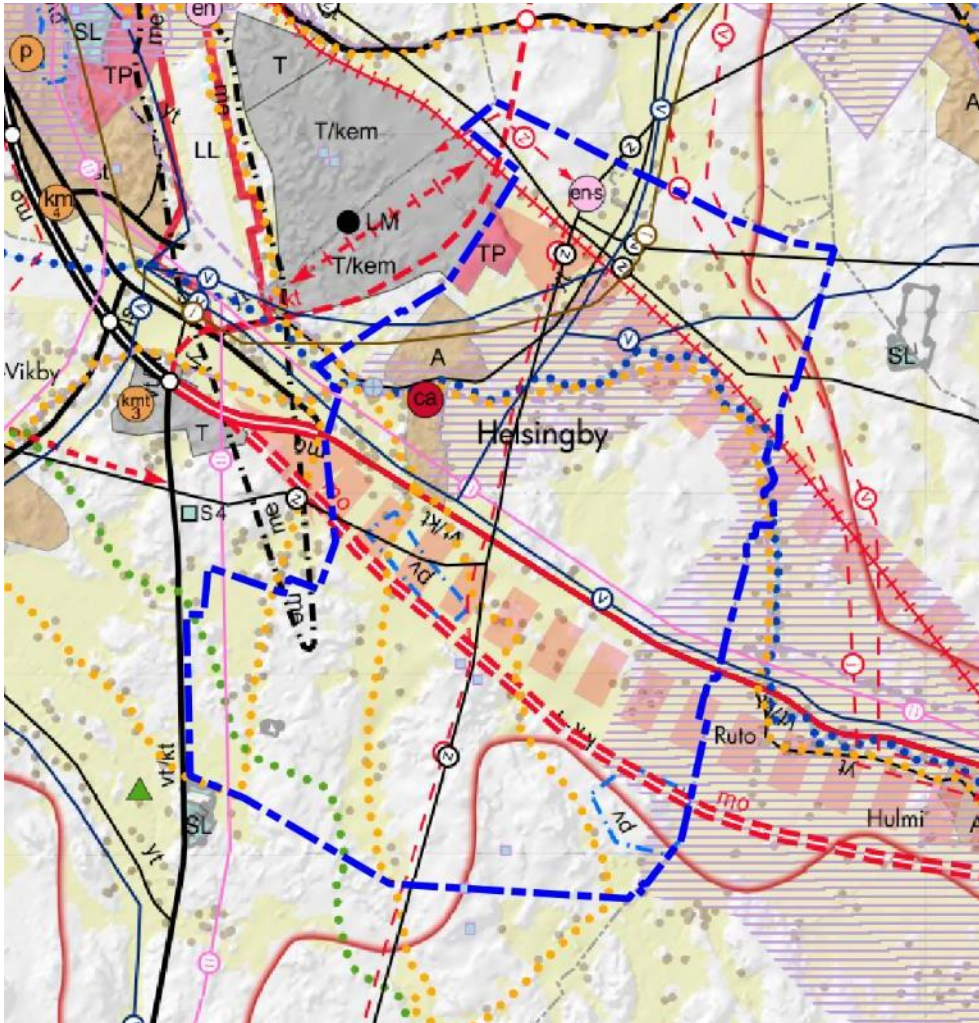


Bild 4. Utdrag ur gällande Österbottens landskapsplan 2040, planområdets gräns anges med blå streckad linje.

I Österbottens landskapsplan 2040 anvisas följande beteckningar till det område som ska delgeneralplaneras:

Planeringsområdet berörs av följande utvecklingsprincipbeteckning i landskapsplanen:

- Vasa-Seinäjoki utvecklingszon (ljusröd streckad linje och pil).
  - Planeringsbestämmelse: Zonen bör utvecklas så att pendlingen inom den främjas. Särskild vikt bör fästas vid utveckling av fungerande rese- och transportkedjor och deras knutpunkter samt kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Färjetrafiken över Kvarken samt flyg- och tågförbindelserna bör säkerställas. För Vasa hamn, Vasa flygplats och Vasa resecentrum samt för Storkyro, Tervajoki och Laihela anslutningsstationen bör anslutningstrafiken och tillgängligheten utvecklas.
- Vasa stadsutvecklingszon (kk-1)
  - 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 ska 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.
- Riktgivande eller alternativ vägsträckning (motorvägen, rv 3 på avsnittet Helsingby–Laihela)
  - Beskrivning av beteckningen: Med utvecklingsprincipsbeteckningen anvisas den alternativa vägsträckningen mellan Helsingby och Laihela (riksväg 3, förlängning av motorvägen) samt de riktgivande vägsträckningarna mellan Helsingby och Vassor (riksväg 8), Martois–Stormossen, Öjen och Malax (Sundom omfartsväg), Högnabba och Kortjärvi (stamväg 63) samt mellan Närpes och Kaskö (regional väg 676). För dessa vägsträckningar gjordes en utredning, utredningsplan eller preliminär vägplan. Vägsträckningarnas exakta läge bestäms i den mer detaljerade planeringen.
  - Planeringsbestämmelse: Den markanvändning och de åtgärder som planeras längs med vägsträckningen får inte äventyra förverkligandet av vägen. I den fortsatta planeringen bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas samt förutsättningar för primärproduktionen tryggas.
- Riktgivande friluftsled (Tölby–Rajavuori)
  - 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.
- Riktgivande cykelled (Vasa–Laihela–Tervajoki och Kantbacken–Pundars–Kantbacken)
  - Planeringsbestämmelse: Mer detaljerad planering och utmärkning av cykelleden bör ske i samarbete med markägare och myndigheter. Vid planering av leden ska man sträva efter att använda befintliga vägar och gång- och cykeltrafikleder. Då cykelleden planeras ska uppmärksamhet fästas vid dess betydelse i grönområdesstrukturen och den bör om möjligt sammanbinda landskapets rekreationsområden, rekreations- och turismobjekt, värdefulla kulturmiljöer och naturskyddsområden till samverkande nätverk på landskapsnivå. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas.
- Paddlingsled (Laihela–Toby å)
  - Planeringsbestämmelse: Mer detaljerad planering och utmärkning av paddlingsleden samt sjösättnings- och rastplatser bör ske i samarbete med markägare och myndigheter. Vid planering och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärden beaktas.
- Förbindelsebehov för kraftledning (Långskogen/Granholmsbacken)
  - Planeringsbestämmelse: Nuvarande kraftledningsgator bör i första hand användas vid förstärkning och byggande av kraftledningar. I den fortsatta planeringen bör landskaps-, kulturmiljö- och naturvärdena beaktas samt förutsättningarna för primärnäringar tryggas.
  - Planeringsrekommendation: Jordkablar bör användas i mån av möjlighet.
- Förbindelsebehov för överföringsavlopp (Laihela–Toby)
  - Planeringsbestämmelse: I den fortsatta planeringen bör det mest ändamålsenliga alternativet för ledningen utredas med beaktande av övrig markanvändning samt landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden.
- Datakommunikationsförbindelse (Kristinestad–Närpes–Malax–Korsholm)
  - Planeringsrekommendation: Handlingsplaner på både regional och lokal nivå för att nå de strategiska målen bör uppgöras.

Beteckningar som beskriver områdenas särskilda drag i landskapsplanen och som berör planeringsområdet:

- Byggd kulturmiljö av riksintresse (Toby bro)
  - Planeringsbestämmelse: Om en områdesreserveringsbeteckning anvisas för ett område anger den beteckningen den primära markanvändningsformen i området. Vid användning av området måste det säkerställas att kulturmiljön och naturarvet bevarar sina värden. I den mer detaljerade planeringen samt vid byggande ska den byggda kulturmiljön som helhet, dess särdrag och tidsmässiga skiktning beaktas så att de värden som hänförs till den tryggas och området kan utvecklas.

- Kulturmiljö som är värdefull på landskapsnivå (Laihela ås och Tobys ås kulturlandskap samt Laihela ådals kulturlandskap Kylänpää–Ruto)
  - Planeringsbestämmelse: Om en områdesreserveringsbeteckning anvisas för ett område anger den beteckningen den primära markanvändningsformen i området. Vid användning av området måste det säkerställas att kulturmiljön och naturarvet bevarar sina värden. I den mer detaljerade planeringen samt vid byggande ska kulturmiljön som helhet samt dess särdrag och tidsmässiga skiktning beaktas så att de värden som hänförs till den tryggas och området kan utvecklas. Målsättningen bör vara att åkrarna i området hålls öppna och används inom jordbruket samt att skogarna sköts. Med undantag av jord- och skogsbrukets behov bör byggplatser inte planeras på enhetliga åkerområden.
- Fornlämning som fredats med stöd av fornminneslagen (Middagshult, Rosenlund, Tryselbackem Storhällorna-norra)
  - Skyddsbestämmelse: Vid planering av markanvändning och åtgärder som kan inverka på fornlämningar bör man råd göra med museimyndigheten. Bestämmelsen gäller alla fasta fornlämningar, även de som ännu inte är införda i Museiverkets fornminnesregister.
  - Planeringsbestämmelse: Vid planering av markanvändningen och åtgärder bör kulturmiljö-, landskaps- och naturvärdena beaktas.
- Kulturhistoriskt betydande vägsträckning (Strandvägen, södra delen)
  - Planeringsbestämmelse: Vid planering av markanvändning och åtgärder bör vägsträckningens landskapsmässiga och kulturhistoriska värden beaktas. Möjligheterna att använda den historiska rutten för att främja turism och rekreation bör uppmärksammas.
- Område som ingår i nätverket Natura 2000 (Furubacken)
  - Planeringsbestämmelse: Markanvändning och åtgärder bör planeras och genomföras så att sådana naturvärden för vilkas skydd området har tagits med i nätverket Natura 2000 inte försämras i betydande grad.
- Viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt (Rismarken och Mössintönkkä)
  - Planeringsbestämmelse: Markanvändning och åtgärder i området och i dess närhet bör planeras så att de inte riskerar grundvattenområdets användning samt vattnets kvalitet och mängd.
  - Planeringsrekommendation: För grundvattenområdet bör uppgöras en skyddsplan.
- Flygbullerområde (Vasa flygplats)
  - Planeringsbestämmelse: Vid mer detaljerad planering får ny verksamhet som är känslig för negativ påverkan av buller inte placeras i området. Befintlig bebyggelse och annan bullerkänslig verksamhet kan finnas kvar i området.
- Hinderfri zon för flygtrafik (Vasa flygplats)
  - 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.

Områdesreserveringar, objekts- och linjebeteckningar i landskapsplanen som berör planeringsområdet:

- Område för centrumfunktioner, centrum med närservice (Helsingby)
  - 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.
- Område för tätortsfunktioner (Helsingby)
  - 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 skall detaljplanläggas.

- Område för arbetsplatser (Granholmsbacken)
  - Planeringsbestämmelse: I den mer detaljerade planeringen ska uppmärksamhet fästas vid områdets tillgänglighet särskilt med kollektivtrafik, med cykel och till fots, vid trafikarrangemang samt vid kultur-, landskaps- och naturmiljövärden. På området ska ingen betydande bosättning anvisas och verksamheten får inte vara störande för närliggande bostäder.
- Stor transformatorstation (Toby). Med objektsbeteckningen anvisas de stora transformatorstationerna i Toby och Kristinestad som hör till elnätet med en spänning på 400 kV. På området gäller byggnadskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.
- Kraftledning (Toby–Höysälä och Sundom–Helsingby)
- Stomvattenledning (Storkyro–Lillkyro–Toby, Jurva–Laihela–Vasa)
- Överföringsavlopp (Veikars–Helsingby–Vasa)
- Ny vägsträckning eller vägavsnitt som bör förbättras jämte anslutningsarrangemang (riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela)
  - 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.
- förbindelseväg (7161)
- Banavsnitt som ska förbättras (Vasa förbindelsebana)
  - På banområdet gäller byggnadskränkning enligt 33 § i markanvändnings- och bygglagen.
  - Planeringsbestämmelse: På banavsnittet mellan Vasa och Seinäjoki bör uppmärksamhet fästas vid utveckling av snabb och säker spårtrafik, vilket förutsätter avsnitt med dubbelspår eller mötesplatser i närheten av Laihela, Tervajoki och Storkyro trafikplatser samt ett minskat antal plankorsningar. Dubbelspår och mötesplatser möjliggör även en utveckling av närtågstrafik.

Planeringsområdet gränsar till Granholmsbackens område.

Dessutom berörs hela landskapet av planeringsbestämmelser för handel, myrar, översvämningsrisk, sura sulfatjordar och placering av solenergi. Planeringsrekommendationer har anvisats till tysta och mörka områden.

## Österbottens landskapsplan 2050

Österbottens förbund har övergått till en rullande planläggning och i anslutning till detta inleddes utarbetandet av Österbottens landskapsplan 2050 28.9.2020. Landskapsplanen 2050 har varit framlagd som utkast 27.4–31.5.2023. Landskapsstyrelsen har behandlat utkastbemötandena 11.9.2023. På bilderna 5 och 6 visas ett utdrag ur planutkastet från planeringsområdet och dess omgivning.

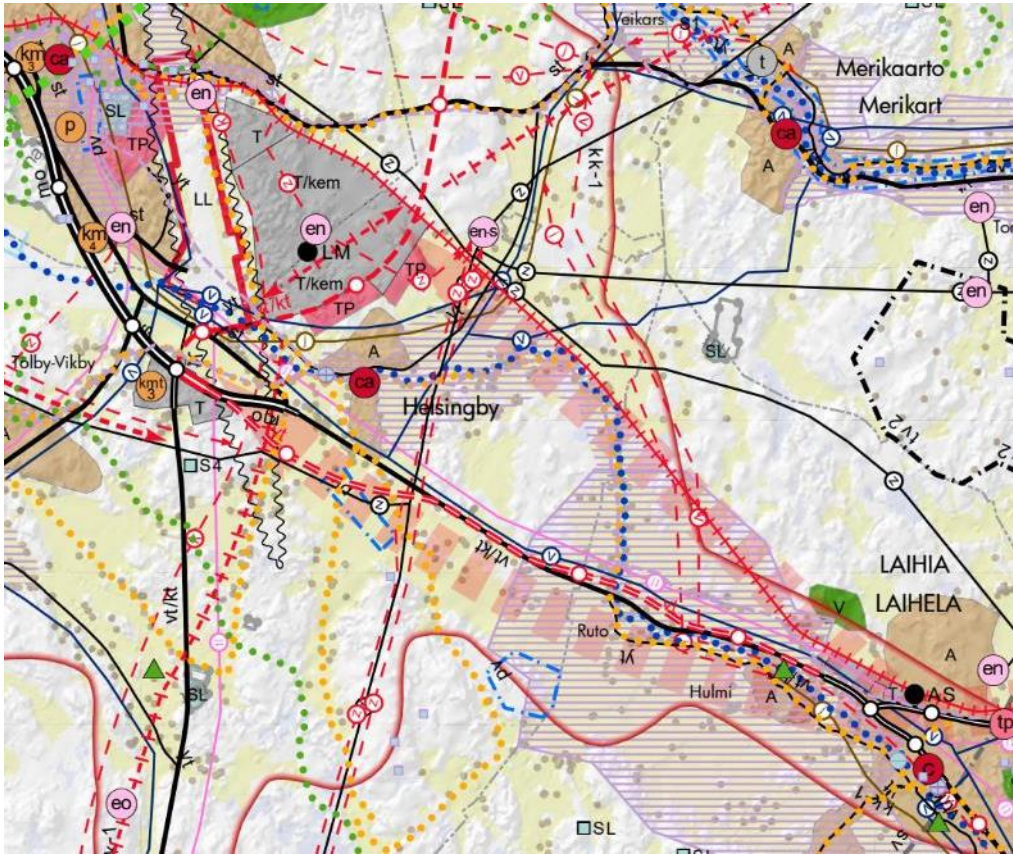


Bild 5. Utdrag ur utkastet till Österbottens landskapsplan 2050.

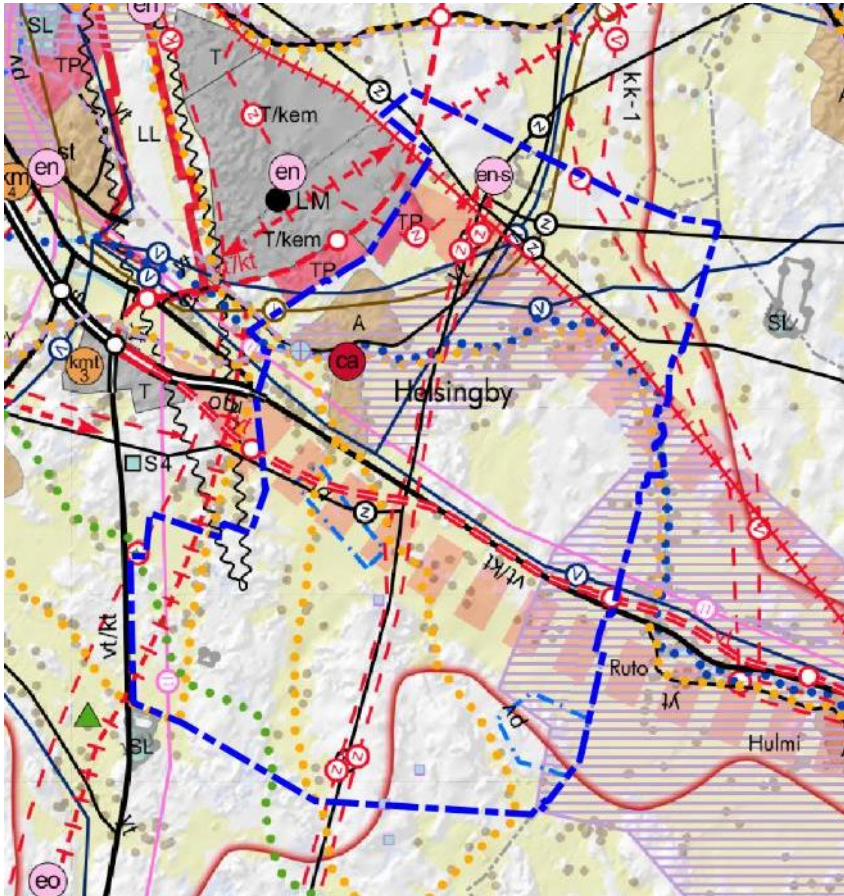


Bild 6. Utdrag ur utkastet till Österbottens landskapsplan 2050, planområdets gränser visas med blå streckad linje.

Jämfört med gällande landskapsplan 2040 har utkastet till Österbottens landskapsplan 2050 reviderats i fråga om följande när det gäller planeringsområdet:

- Avgränsningen av Granholmsbackens område för arbetsplatser har utvidgats i den omedelbara närheten av planeringsområdet
- Till Vasa flygplats anvisas ett behov av tågtrafikförbindelse (Strandbanan)
- Laihela ådals kulturlandskap som är värdefulla på landskapsnivå har justerats till ett nationellt värdefullt landskapsområde med benämningen Laihela ås kulturlandskap.
- Till den östra sidan av området anvisas ett behov av ett förbindelsebehov för en gasledning
- Ett förbindelsebehov för en kraftledning anvisas som en dubbel sträckning i stället för en i den södra delen av planeringsområdet. Den nya förbindelsen går mellan Juthskogen och Toby och en förbindelse mot nordost från Toby till Långskogen.
- På avsnittet Vikby–Martois–Kuni anvisas en alternativ vägsträckning för riksvägen
- Sträckningen för en riktgivande eller alternativ vägsträckning (två körbanor) har ändrats i liten utsträckning på riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela
- Fasta fornlämningar har kontrollerats baserat på Museiverkets register och av denna orsak har objektet Trysjelibacken inte anvisats i området
- Nya planskilda korsningar till Alakylä, Helsingby och Granholmsbacken

### 1.3.2 Generalplanering

#### Korsholms kommuns strategiska generalplan

Korsholms kommuns strategiska generalplan godkändes 10.6.2013, 85 §. Planen är en strategisk generalplan som saknar rättsverkningar (45 § MBL) och som styr kommunens samhällsstruktur och markanvändning i stora drag (bilderna 7 och 8).

I den strategiska generalplanen eftersträvas 1 300 nya invånare i Södra och Östra Korsholm, där Helsingby–Toby ingår, fram till 2040. Av dessa invånare väntas största delen bo i Helsingbyområdet. I den strategiska generalplanen förtätas byabosättningen, bevarandet och utvecklandet av service främjas och trafikförbindelserna till andra håll förbättras.

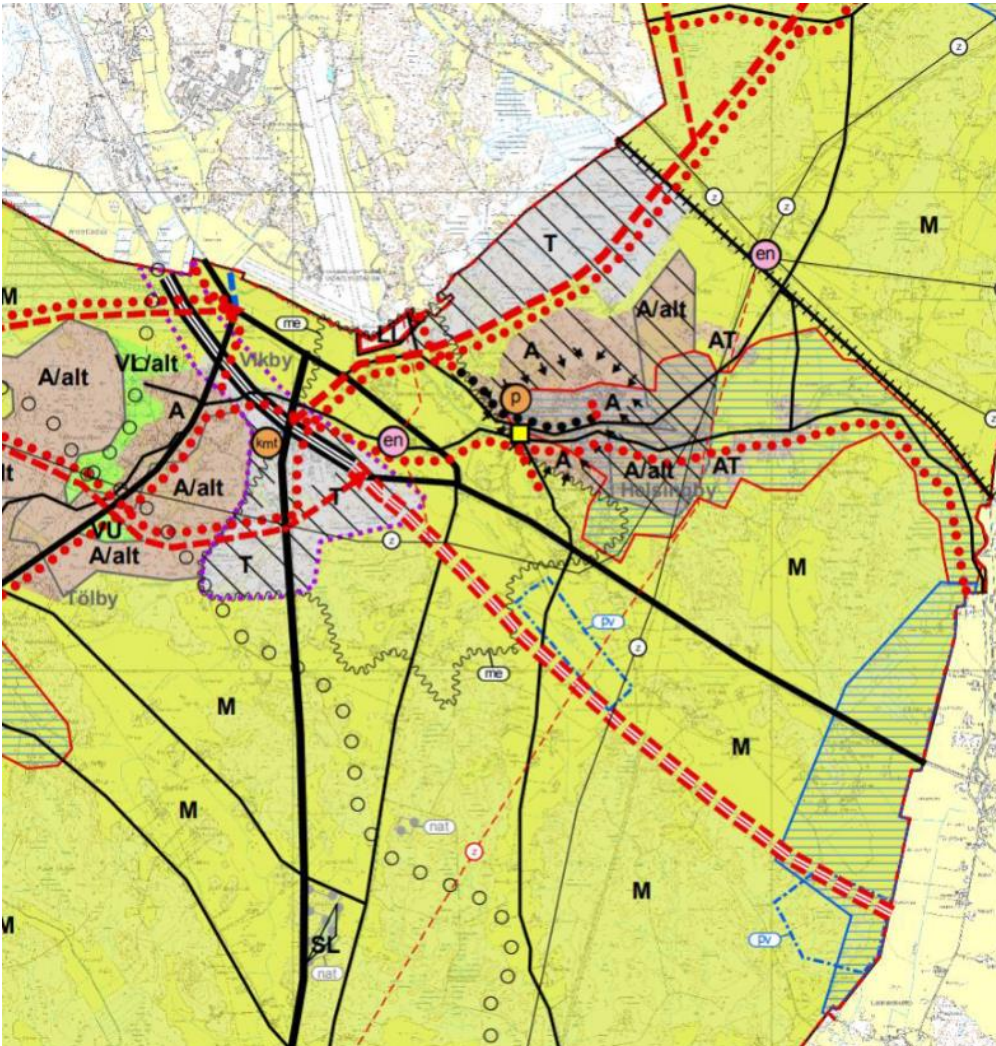


Bild 7. Utdrag ur den strategiska generalplanen.



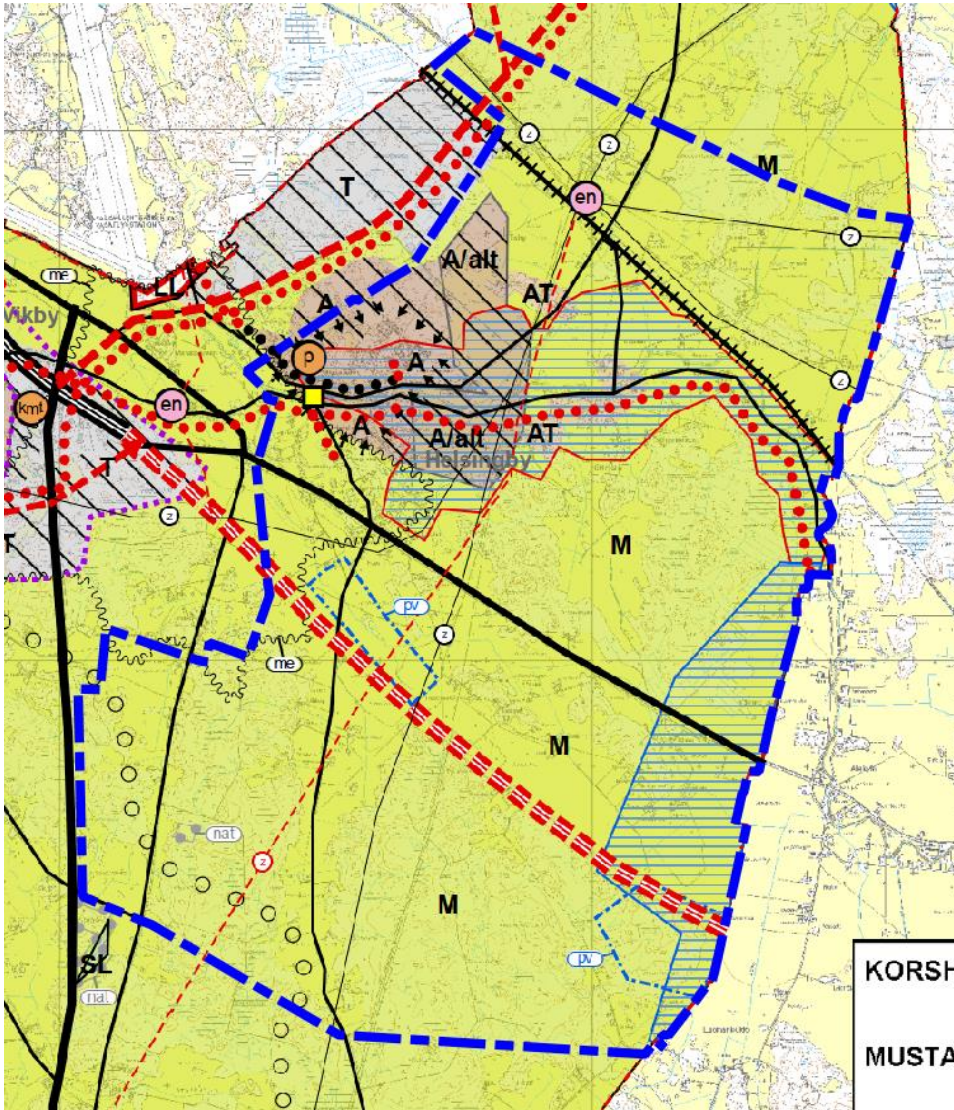


Bild 8. Utdrag ur den strategiska generalplanen samt delgeneralplanens gränser (blå linje).

Planbeteckningar och -bestämmelser i den strategiska generalplanen som berör planeringsområdet:

**Bostadsområde (A):** Avsikten är att området skall detaljplanläggas. Beteckningen har använts till att beskriva starka serviceområden till vilka största delen av befolkningstillökningen visas.

**Byområde (AT):** Området reserveras för bybosättning samt de service- och arbetslokaler som behövs för den. Byområdets befolkningstillökning visas till nuvarande byar genom att förtäta samhällsstrukturen.

**Område för service och förvaltning (p):** Avsikten är att området huvudsakligen skall användas för offentlig och kommersiell service.

**Alternativ områdesreservation (A/alt):** Området tas i bruk ifall samhällsstrukturens utveckling så förutsätter.

**Område för markanvändning i förändring (svart sned linje)**

**Behov av förtätning eller förenhetligande av ett område (område som anvisas med pil)**

**Övriga områden (M):** Område som inte i strategiskt hänseende gets någon särskild funktion. Områdena är företrädesvis jord- och skogsbruksmark. Även fritidsbosättning, som regleras av andra godkända planer anges med beteckningen som även kan innehålla mindre verkställda eller planerade naturskyddsområden.

**Område som är nationellt värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (ljusblå horisontal linje, blå ram):** Med beteckningen anges nationellt värdefulla landskapsområden och byggda

kulturmiljöer. Vid planering och användning samt byggande av områdena skall bevarandet av de värden som hänför sig till kultur- och naturarvet främjas. Vid detaljerad planering skall landskapsområdenas och den byggda kulturmiljöns helheter, särdrag och tidsmässiga skiktning beaktas.

**Område som är värdefullt för landskapet eller regionen med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (ljusblå horisontal linje, röd ram):** Med beteckningen anges landskapsområden och byggda kulturmiljöer som är av intresse för landskapet och på det regionala planet. Vid planering och användning samt byggande av områdena skall bevarandet av de värden som hänför sig till kultur- och naturarvet främjas. Vid detaljerad planering skall landskapsområdenas och den byggda kulturmiljöns helheter, särdrag och tidsmässiga skiktning beaktas.

**Objekt som är värdefullt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården (gul kvadrat):** Med beteckningen anges nationellt, på landskapsnivå eller regionalt värdefulla objekt i den byggda kulturmiljön. Vid planering och användning samt byggande av områdena skall bevarandet av de värden som hänför sig till kultur- och naturarvet främjas.

**Riktgivande/alternativ motorväg (tjock röd streckad linje)**

**Regional väg/huvudgata (medeltjock svart linje)**

**Riktgivande/alternativ regional väg/huvudgata (röd streckad linje)**

**Förbindelseväg/matargata (svart linje)**

**Gång- och cykelled (svart punktlinje)**

**Ny gång- och cykelled (röd punktlinje)**

**Förbindelsebana (svart linje med tvärgående streck)**

**Område för energiförsörjning (en):** Området är menat för transformatorstation.

**Elledning (svart z-linje)**

**Riktgivande kraftledning (röd z-strecklinje):** Kraftledningens läge och tekniska genomförande preciseras vid den egentliga tillståndshandlingen.

**Viktigt grundvattenområde eller grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt (blå streckad linje markerad med pv):** Markanvändningen begränsas av miljöskyddslagen 8 § (förbud mot förorening av grundvatten). På området är det förbjudet att lagra kemikalier och avfall som är skadligt för grundvattnet. Oljebehållarna bör placeras in i byggnaderna eller i skydds-bassäng vars volym är minst lika stor som den lagrade oljans maxvolym. Det är förbjudet att låta avloppsvatten sugas upp i marken. Behandlat avloppsvatten bör ledas utanför området. Byggande, dikning och schaktning bör göras så att det inte orsakar kvalitetsändringar i grundvattnet eller permanenta ändringar till grundvattenshöjden. På grundvattenområdet får inte placeras distributionsstationer för flytande bränsle.

**Område som hör till nätverket Natura 2000 (grå bollinje markerad med nat):** Med beteckningen anges områden som ingår i eller föreslagits höra till nätverket Natura 2000. Byggnadslov eller lov till andra åtgärder som väsentligt skulle försämra områdets naturvärden på basen av vilka den tillhör Natura 2000-nätverket, får inte godkännas. Området måste förverkligas enligt skyddsavsikterna (Naturvårdslagen 10 68 §). Om beaktandet av områdets skyddsvärden stadgas i Naturvårdslagens 65 och 66 §.

**Flygbullerområde (me-våglinje):** På området får inte placeras ny markanvändning som är bullerkänslig. Det är tillåtet att utöka markanvändning som är känslig för buller litet med kompletterings- och renoveringsbyggen. Byggnaderna bör isoleras så att statsrådets godkända riktvärden på bullernivå (SRb 92/1993) inte överskrids inomhus.

## Delgeneralplaner

Ingen generalplan med rättsverkningar har utarbetats för området. På den västra sidan av området gäller följande delgeneralplaner (bild 9):

- Delgeneralplan för Toby–Granholmsbacken (lagakraftvunnen 2012)
- Delgeneralplan för Tölby–Vikby (lagakraftvunnen 2017)

- Ändring av delgeneralplan för Granholmsbacken i Toby (lagakraftvunnen 2018)

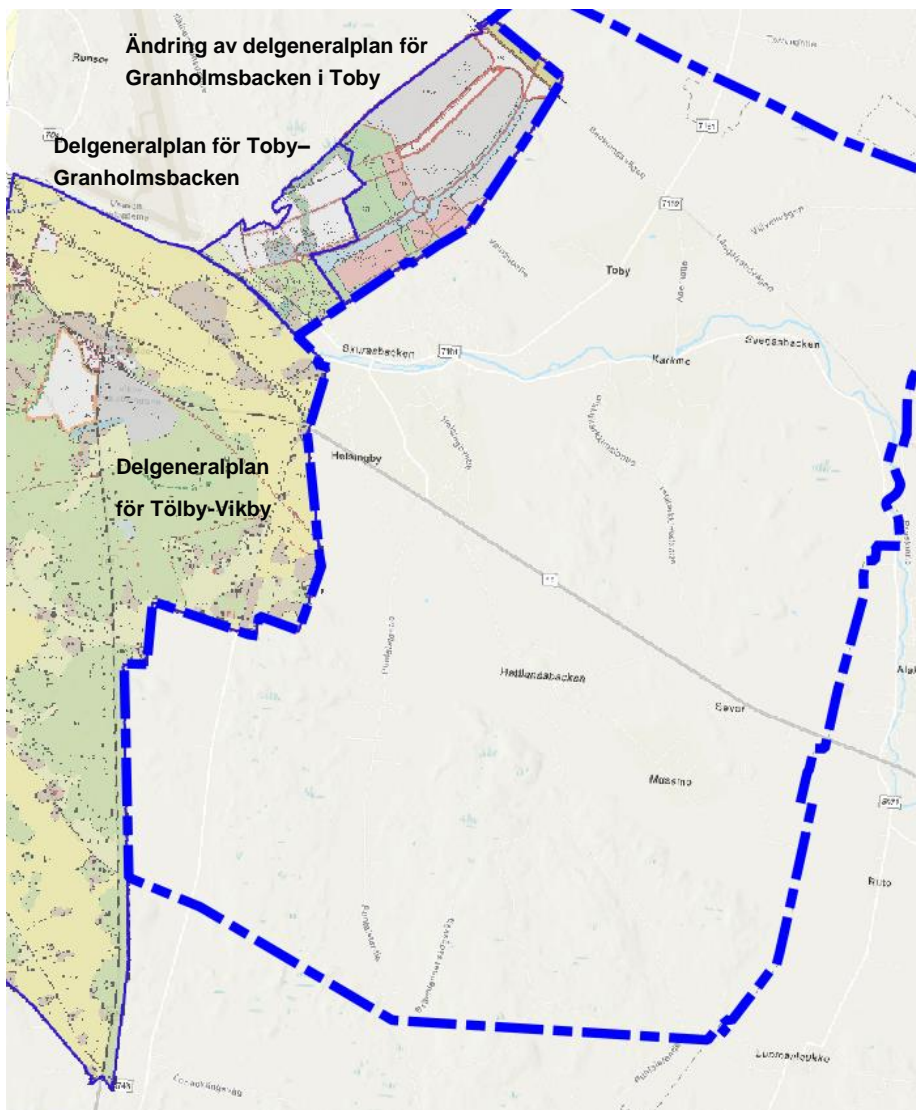


Bild 9. Gällande delgeneralplaner i närheten av planeringsområdet.

### 1.3.3 Detaljplanering

I planeringsområdets omgivning gäller flera detaljplaner (bild 10):

- Ändringen av detaljplanen för Granholmsbacken II i Toby har godkänts 15.4.2021. Detaljplanen möjliggör en betydande anläggning som framställer eller lagrar farliga kemikalier. I området pågår Vasa stads och Korsholms kommuns projekt GigaVasa, där man undersöker möjligheten att placera en fabrikshelhet som tillverkar litiumjonbatterier i området. Projektets MKB-program har publicerats 2018.
- Detaljplanen för Granholmsbacken I har godkänts 19.3.2012. Genom planen anvisas bland annat terminalområden för godstrafik.
- I området för Vikby företagscentrum gäller tre detaljplaner: ändring av detaljplan för kvarter 4, 7 och 12 (27.9.2018), Vikby II detaljplan (15.6.2015) och ändring och utvidgning av detaljplan för Vikby företagsområde (27.9.2007). I planerna anvisas bland annat verksamhetsbyggnader, terminal-, industri- och lagerbyggnader, affärsbyggnader/byggnader för detaljhandel och en servicestation till området.

- Detaljplanen för hästsportområde i Wahlrooska godkändes 17.5.2018.

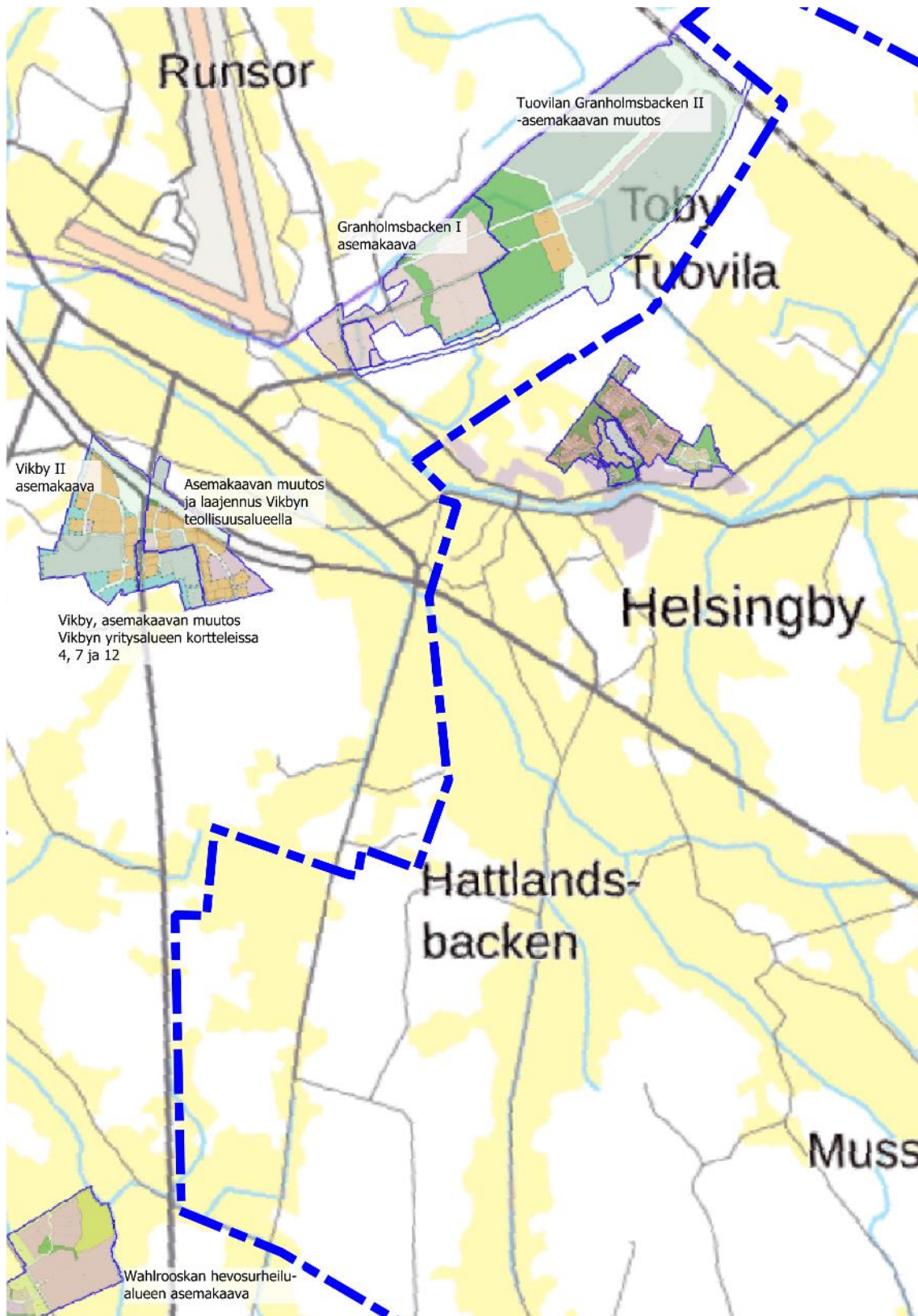


Bild 10. Utdrag ur sammanställningen av detaljplaner: de närmsta gällande detaljplanerna. Planområdet har markerats med blå streckad linje.

I planeringsområdet för delgeneralplanen finns detaljplanerade områden i Toby (bild 11). Reserveringarna i detaljplanerna i Toby gäller boende, rekreation samt skolan och daghemmet.

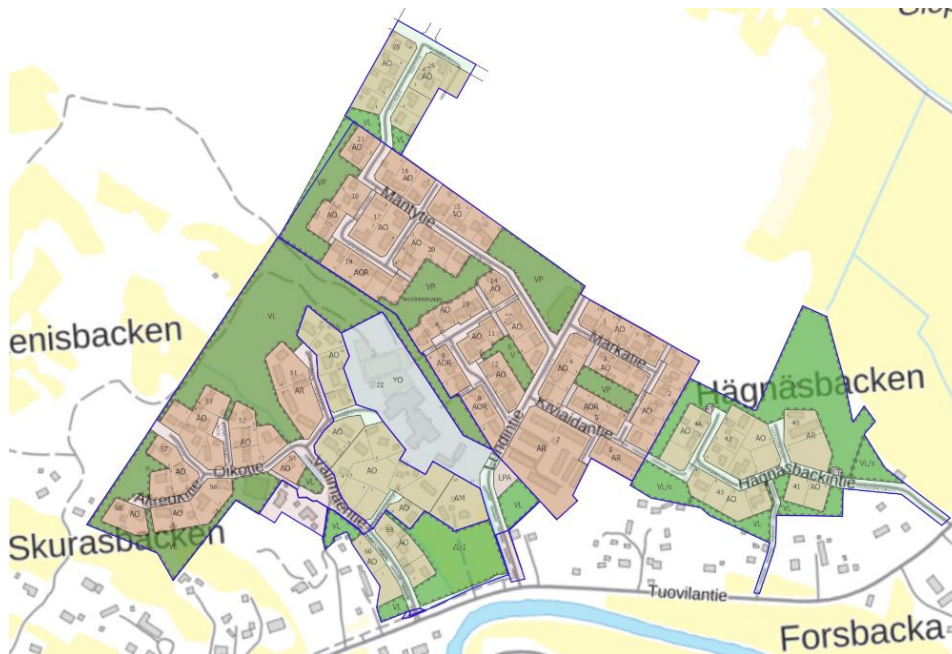


Bild 11. Utdrag ur sammanställningen av detaljplanerna i Tobyområdet.

### Ändring av detaljplan, del av kvarter 22 samt grönområde i anslutning till kvarteret (VL)

Den senaste detaljplanen är en detaljplaneändring i en del av kvarter 22 på båda sidorna av Lundvägen. Planen godkändes av kommunfullmäktige 15.11.2018. Genom detaljplanen möjliggjordes byggande av en nybyggnad för dagvård. Samtidigt tryggades områdets parkeringsarrangemang (bild 12).



Bild 12. Utdrag ur ändring av detaljplan i del av kvarter 22 samt grönområde i anslutning till kvarteret (VL) från 2018.

### Detaljplan i kvarteren 40–44, väg- och övriga områden som hör till kvarteret

Detaljplanen godkändes av kommunfullmäktige 22.4.2013. I planen anvisas kvartersområden för egnahems- (AO) och radhustomter (AR) längs Hägnäsbackvägen (bild 13).



Bild 13. Utdrag ur detaljplan för kvarteren 40–44 från 2013.

### Ändring av detaljplan i kvarter 22 och vägområden som hör till kvarteret

Detaljplanen godkändes av kommunfullmäktige 4.3.2013 och den gäller fortfarande i fråga om AO-, AO-2- och AM-kvartersområdena och gatuområdena (bild 14).



Bild 14. Utdrag ur ändring av detaljplan i kvarter 22 och vägområden som hör till kvarteret från 2013.

### Utvidgning och ändring av detaljplan i kvarteren 59–60

Planen godkändes av kommunfullmäktige 26.4.2007. I detaljplanen anvisas byggplatser för egnahem (AO) samt ett område för närrekreation (VL) (bild 15).





Bild 15. Utdrag ur utvidgning och ändring av detaljplan i kvarteren 59–60 från 2007.

### Utvidgning av detaljplan i Toby, Tallvägen

Detaljplanen godkändes av kommunfullmäktige 9.11.2006. Genom planen anvisades nya kvartersområden för fristående småhus (AO) (bild 16).

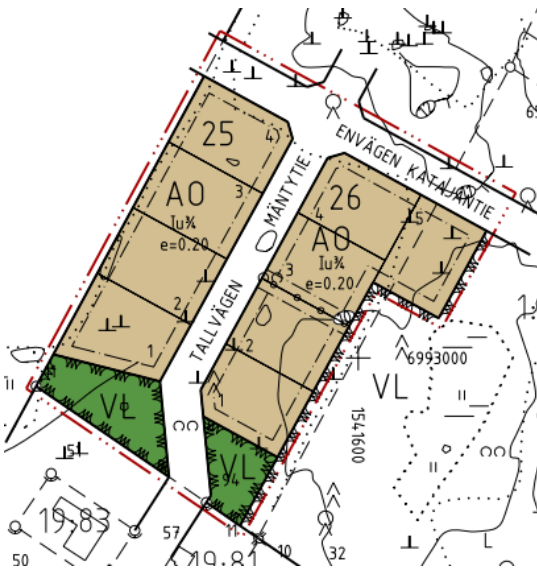


Bild 16. Utdrag ur utvidgning av detaljplan i Toby, Tallvägen, från 2006.

### Toby, Mellanbacken

Byggnadsplanen gäller kvarteren 22 och 51–57 samt väg- och parkområde. Planen har fastställts genom Länsförvaltningens beslut 9.9.1993. Genom planen utvidgades befintligt bostadsområde med ny radhus- och småhusbebyggelse och dessutom anvisades ett grönområdesnät till området (bild 17). Planen gäller för tillfället väster om Mellanbacksvägen och för det norra VL-området.

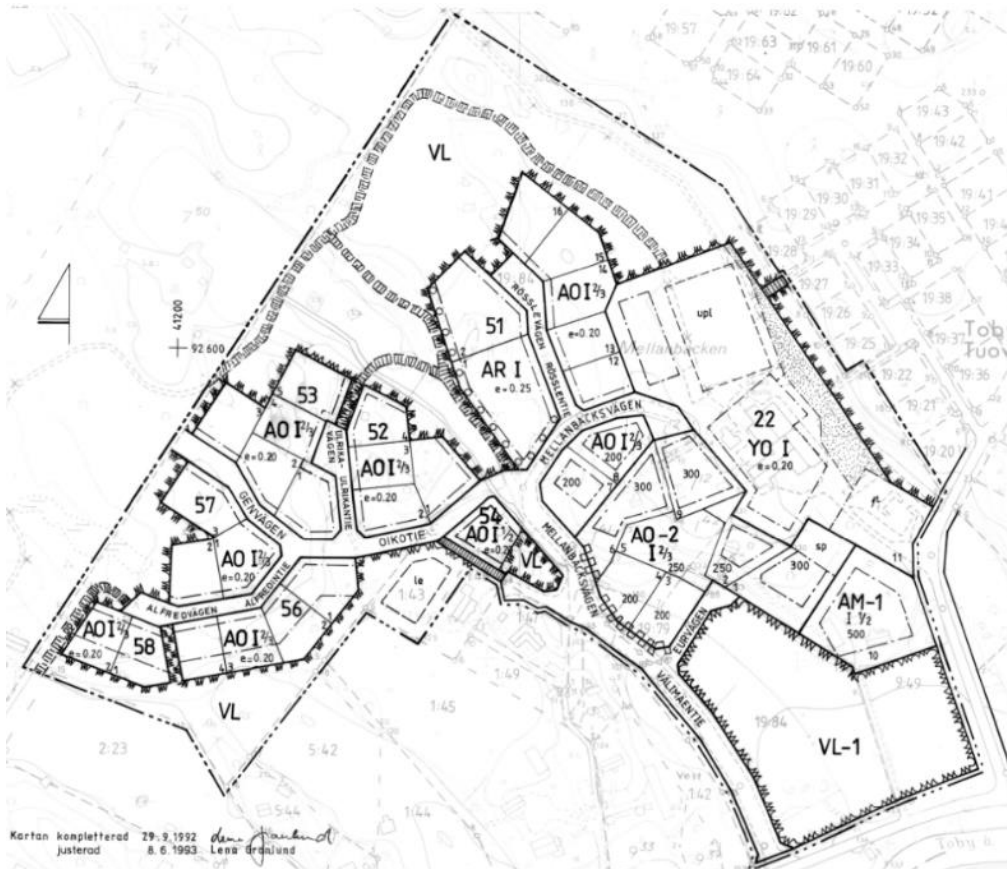


Bild 17. Utdrag ur Mellanbackens byggnadsplan i Toby från 1993.

## Byggnadsplan för Toby II

Kvarteren 51–62, ändring i kvarter 22. Planen har fastställts genom Länsförvaltningens beslut 17.6.1986. Planen gäller fortfarande för kvarter 55 (bild 18).

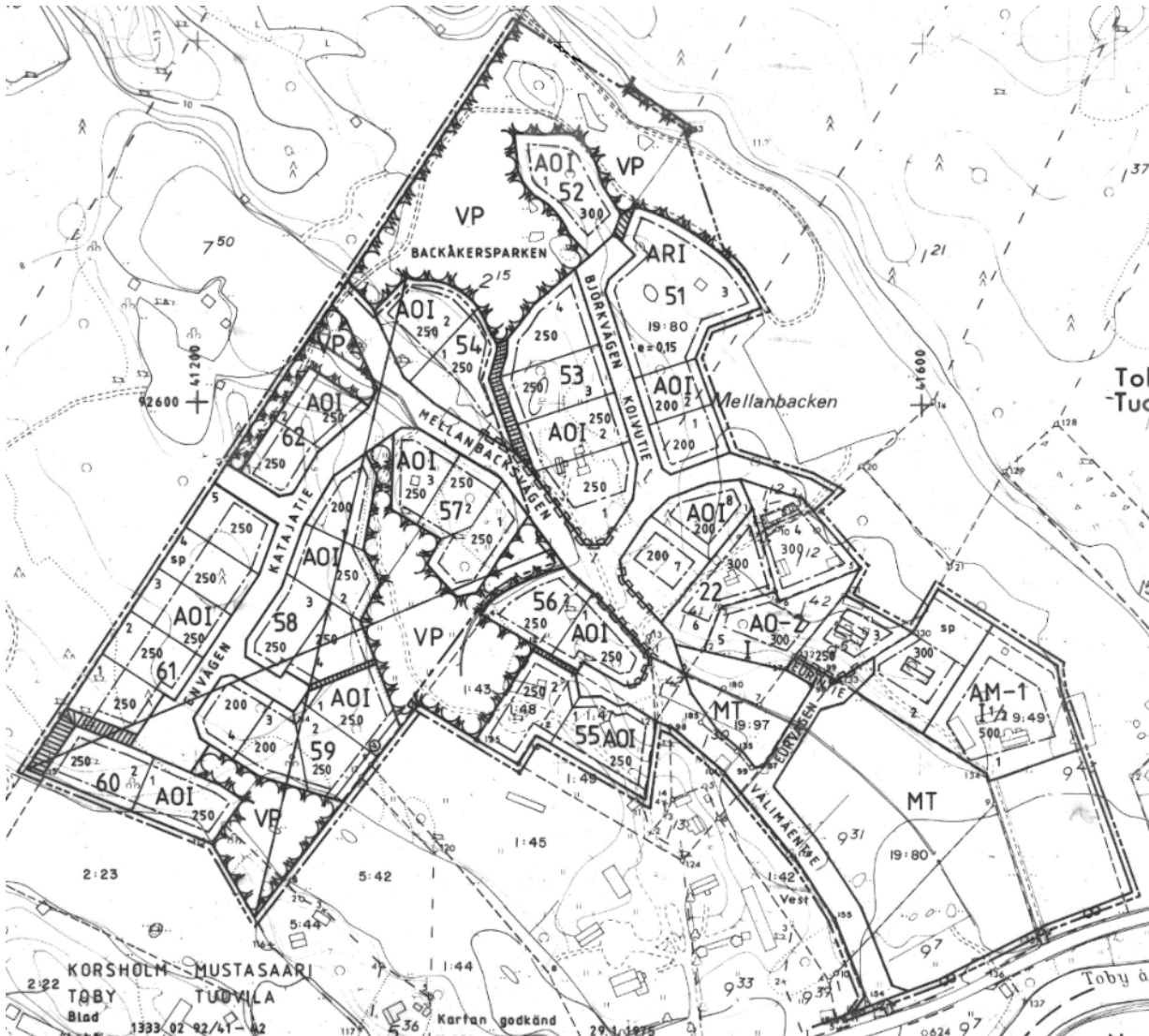


Bild 18. Utdrag ur Byggnadsplan för Toby II från 1986.

### Toby byggnadsplan, kvarter nr 1–21

Planen har fastställts 11.6.1981. Planen gäller fortfarande med undantag av parkområdet (P) i området för Backåkersparken samt en del av Lundvägens gatuområde (bild 19).

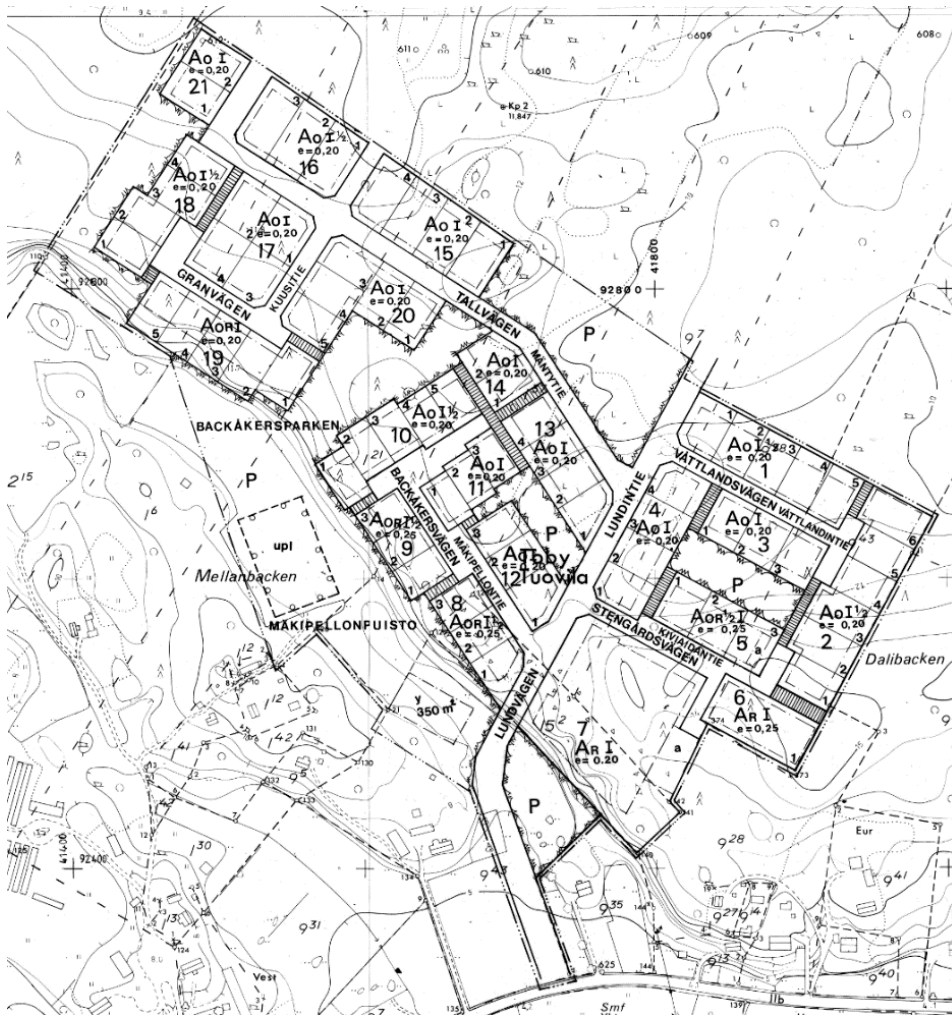


Bild 19. Utdrag ur Byggnadsplan för Toby i kvarteren 1–21 från 1981.

### 1.3.4 Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040

En långsiktig markanvändningsplan, Strukturmodellen för Vasa stadsregion 2040, har utarbetats för Vasa stadsregion (Storkyro, Korsnäs, Laihela, Korsholm, Vasa och Vörå) 2014. Avsikten med strukturmodellarbetet var att hitta en gemensam ståndpunkt för huvudriktlinjerna för samhällsstrukturen i stadsregionen. Strukturmodellen för den framtida markanvändningen i regionen skapades genom att studera alternativa strukturmodeller och konsekvenser i anslutning till dem. Som resultat av processen skapades "Solmodellen 2040" som framhäver Vasaregionens ledande ställning som en internationell energikompetensregion. Vasaregionen profileras som en havsnära stadsregion där man satsar på rekreation, kvalitativt boende och utveckling av turismen. "Solmodellen 2040" beskrivs genom fyra teman: boende; näringar, logistik och trafik; service och regionens identitet och attraktionskraft.

I enlighet med dessa teman presenteras följande för Helsingby–Tobyområdet:

**Boende:** Största delen av befolkningsökningen koncentreras till de största boendecentrum i regionen, såsom Korsholm. Strävan är att bevara servicen i små tätorter och byar genom att rikta nytt byggande till tätorters och byars centrum och deras närhet. Till Helsingby–Tobyområdet anvisas ett mål på 520 nya invånare fram till 2040. Till den norra sidan av området anvisas en kollektivtrafikkorridor som ska utvecklas. (Bild 20).

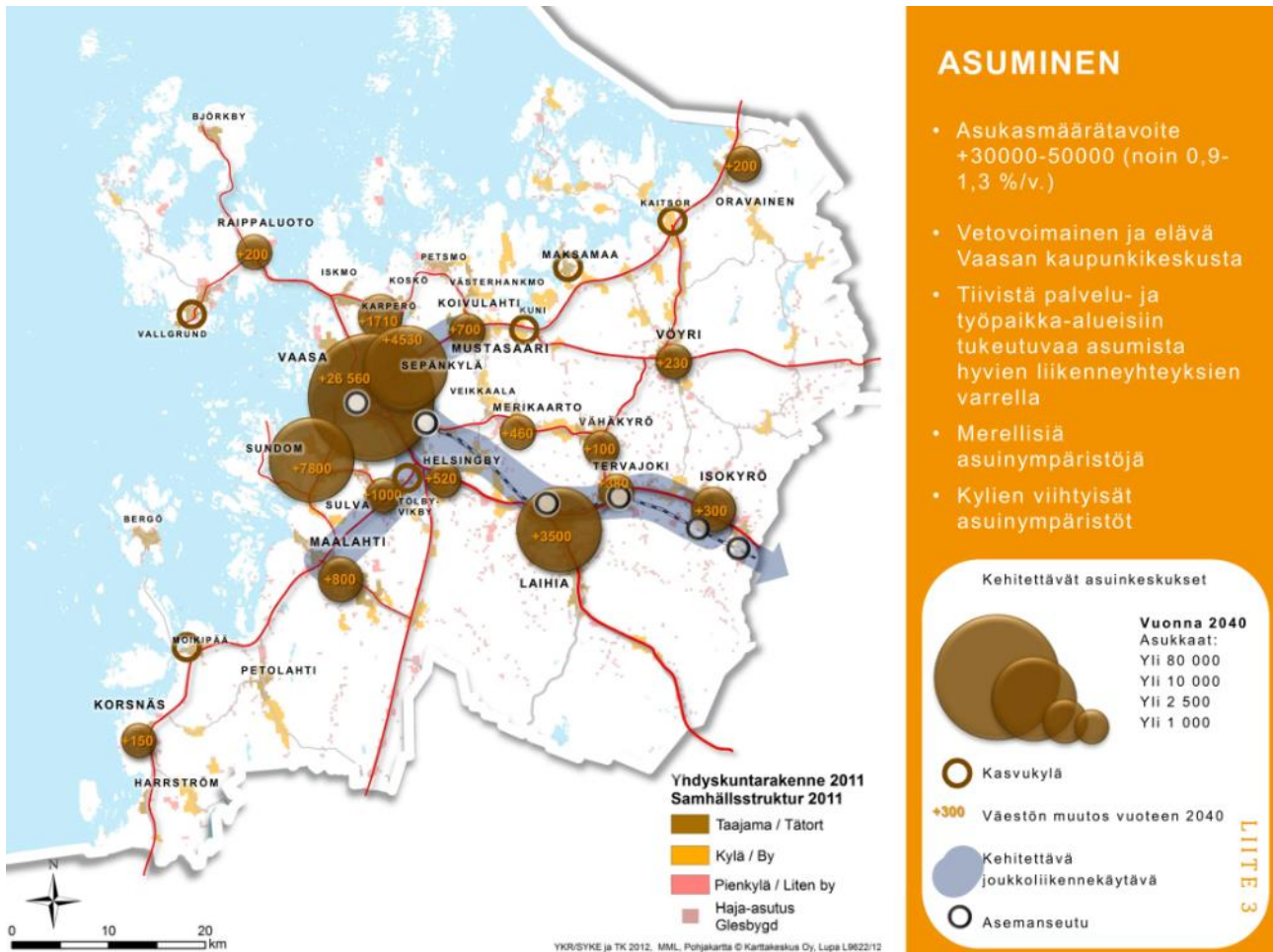


Bild 20. Utdrag ur bild över boendet i Solmodellen.

**Näringsar, logistik och trafik:** Betydelsen av riksvägar som är viktiga med tanke på logistik, deras anslutningsområden och bland annat flygplatsens betydelse framhävs. Tyngdpunkten för utvecklingen ligger på logistikkorridorerna riksväg 3 + banförbindelse samt riksvägarna 8 och 18. I närheten av Helsingby-Toby ligger Vikby företagsområde samt flygplatsområdet Airport Park och Vasaregionens logistikcentrum. I de arbetsplatskoncentrationer som ligger utanför Vasa och som potentiellt kan utvecklas finns minst 150 arbetsplatser av vilka en betydande del består av industri, service inom näringslivet eller kommersiella funktioner. Koncentrationerna baserar sig på nuvarande arbetsplatsområden och företagens utvecklingsbehov. (Bild 21).

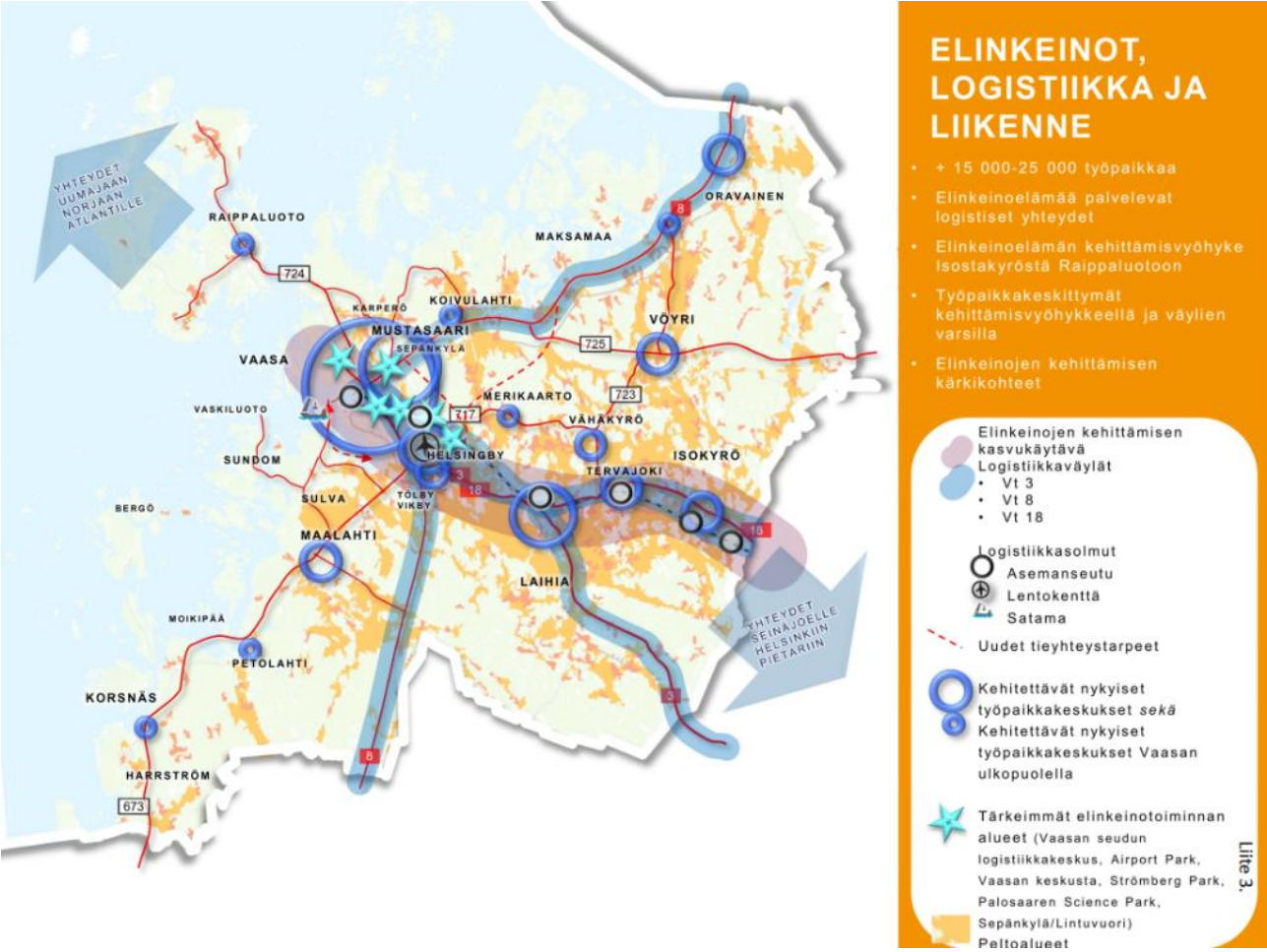


Bild. 21 Utdrag ur bild över näringar, logistik och trafik i Solmodellen.

**Service:** I Solmodellen presenteras Helsingby–Toby som ett närservicecentrum där befolkningsunderlaget är över 1 500 invånare och där det finns minst tre offentliga tjänster (bild 22).

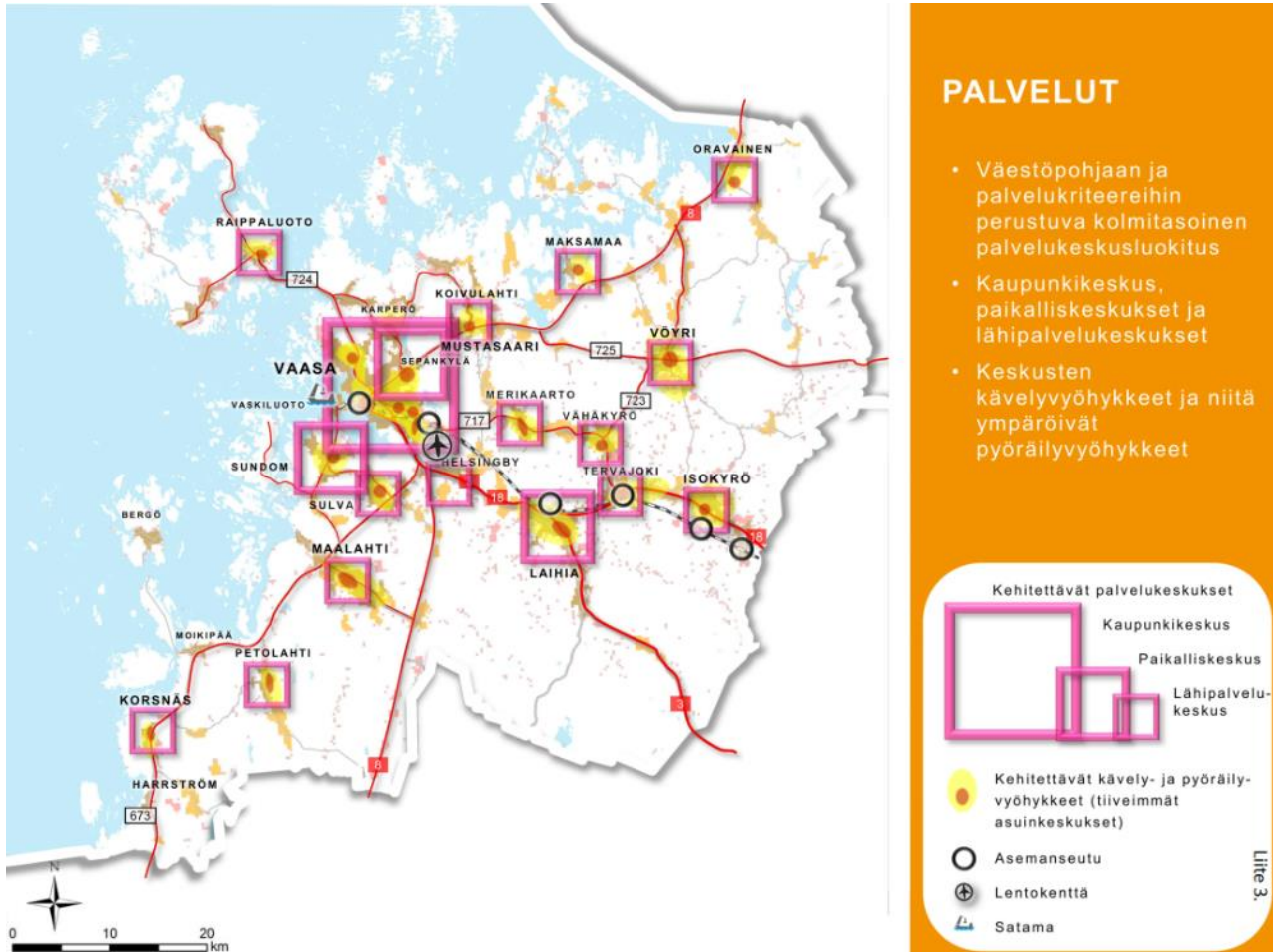


Bild 22. Utdrag ur bild över service i Solmodellen.

### 1.3.5 Planer som berör trafik

#### Förbättring av riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten planerar en förbättring av riksväg 3 mellan Helsingby och Laihela. Det vägvagnsintervall som ska förbättras är cirka 14 kilometer långt och ligger på avsnittet mellan den planskilda korsningen till riksväg 8 i Vikby i Korsholm och den planskilda korsningen i Maunula i Laihela (Bild 23). NTM-centralen i Södra Österbotten har fattat ett beslut om ett alternativ som väljs till översiktsplaneringen. En översiktsplan utarbetas i början av 2024.

De stora trafikmängderna längs riksvägen orsakar problem för trafiksäkerheten och trafikens smidighet. Kanaliseringar som saknas i plankorsningarna orsakar fortsatta farosituationer mellan svängande och rakt körande trafik. Vägtrafikens orsakar även bullerolägenheter för invånarna i närheten.

Om utkastet till översiktsplanen för riksväg 3 (3.10.2023) ordnades informationsmöten för allmänheten i oktober 2023. Avsikten är att översiktsplanen ska bli klar i början av 2024.

I fråga om riksväg 8 har utarbetandet av vägplanen inletts 2022. Utkastet till vägplanen har varit framlagt våren 2023, men förslaget till vägplan har ännu inte varit framlagt. För tillfället saknas ett beslut om genomförandet av projektet.

Genomförandet av båda de nya vägplanerna kräver att projekten införs i långsiktiga investeringsprogram och statens budget. Av denna orsak finns det ännu ingen information om tidpunkten för deras praktiska genomförande.

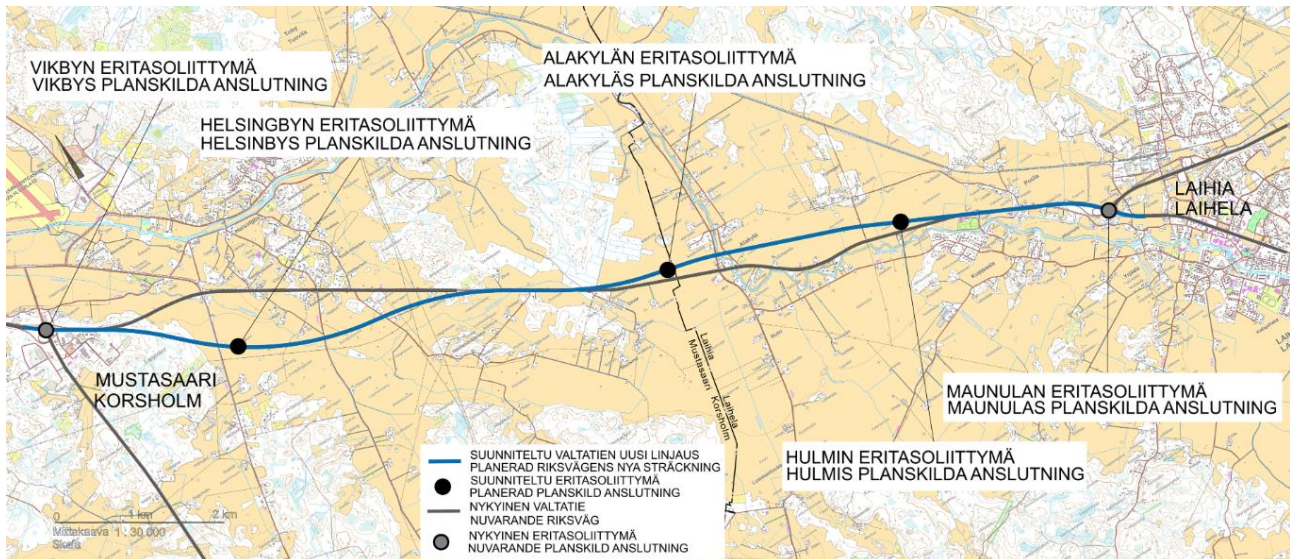


Bild 23. Översiktskarta över vägsträckningen enligt översiktsplanen. (Väylä/NTM-centralen i Södra Österbotten)

### Landsvägssträckning på avsnittet Vikby–Martois

NTM-centralen i Södra Österbotten utarbetar en vägplan för avsnittet Vikby–Martois. Längden av vägplaneringsavsnittet är i sin helhet cirka sju kilometer, av vilket cirka en halv kilometer ligger i den nordvästra delen av delgeneralplanen.

Den nya landsvägsförbindelsen ligger söder om det kommande storindustriområdet GigaVasa intill Vasa flygplats mellan den planskilda korsningen mellan riksvägarna 8 och 3 (Vikby planskilda korsning) och Lillkyrovägen. Den nya landsvägen ansluter storindustriområdet GigaVasa till riksvägsnätet och den blir den viktigaste förbindelsen till området. Storindustriområdet GigaVasa mellan Vasa stad och Korsholms kommun kommer att öka trafiken betydligt.

I vägplanen skapas beredskap för att den vägförbindelse som byggs i målsituationen fungerar som en del av den nya sträckningen för riksväg 8 norrut från Vikby. Den nya sträckningen ska ansluta till den nuvarande sträckningen för riksväg 8 senast vid byn Kuni. Hastighetsbegränsningen längs vägförbindelsen är i regel 80–100 km/h.



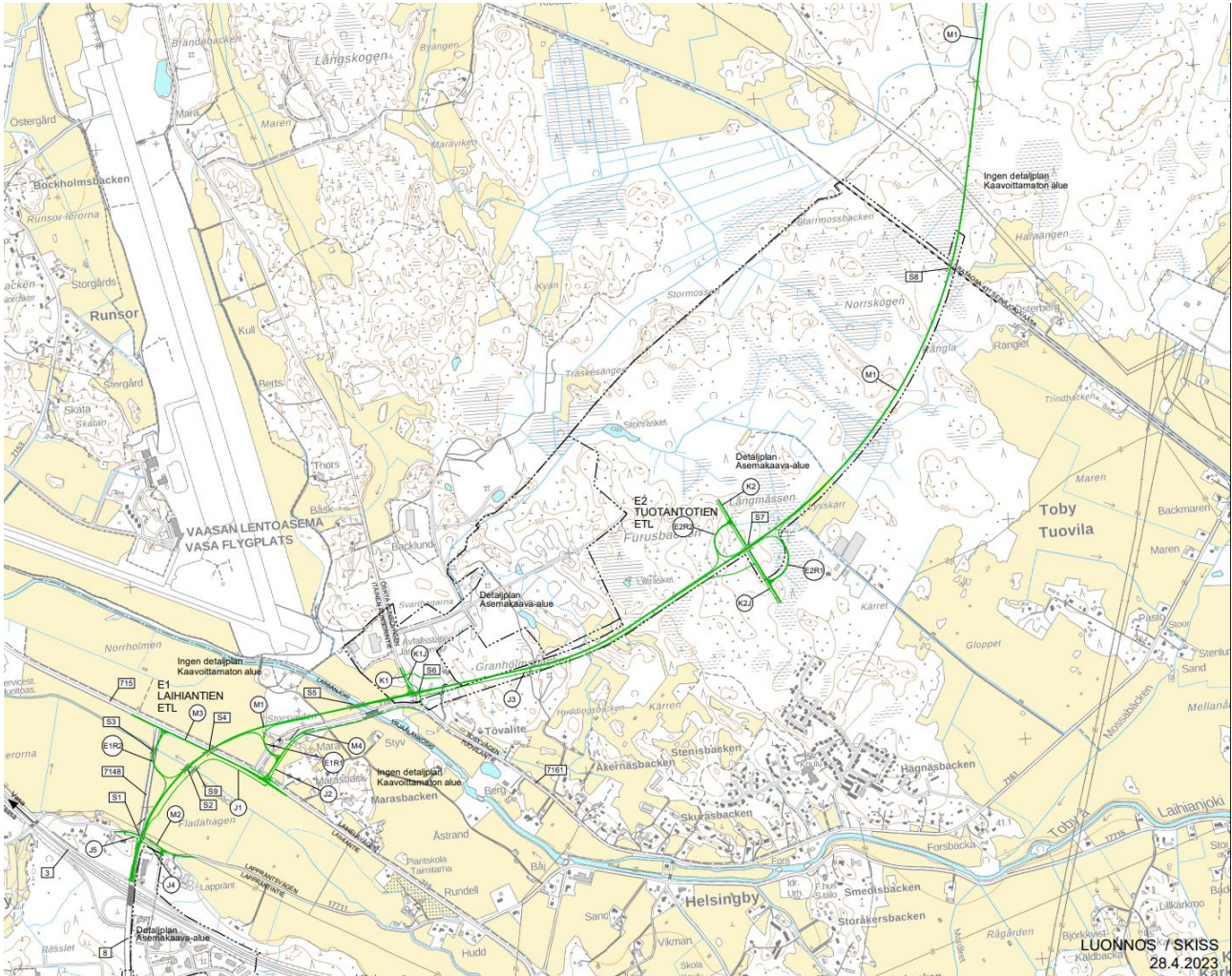


Bild 24 Översiktskarta över vägplansutkastet på avsnittet Vikby–Martois, 28.4.2023. © Ramboll/NTM-centralen.

## 1.4 Korsholms kommuns klimat- och energistrategi 2021–2030

Korsholms kommuns första klimat- och energistrategi utarbetades 2011. I strategin framfördes bland annat följande mål:

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

Kommunen uppdaterade sin klimat- och energistrategi 2021. Den nya strategin gäller 2021–2030 och i den presenteras bland annat följande mål:

- Kommunen beskogar lämplig mark under programperioden
- Kommunen stärker sina styr- och uppföljningssystem för samhällets klimatpåverkan
- Ökad användningsgrad gällande kollektivtrafik
- Minskat koldioxidutsläpp på centrala områden i kommunen

- Byggande av gång- och cykelleder under programperioden
  - Ibruktagande av solceller på nybyggnationer eller renoverade fastigheter under programperioden
- Byggnadstillsynen tydliggör reglerna för installation av solpaneler. Korsholms kommun befrämjar uppkomsten av smarta elnät

För att uppnå de uppställda målen har dessutom målspecifika åtgärder och ansvarsenheter fastställts.

## 1.5 Markägoförhållanden och fastighetsindelning

Området ägs till största delen av privata markägare. De markområden som ägs av kommunen ligger huvudsakligen i det detaljplanerade området i Toby och dess näromgivning (bild 23).

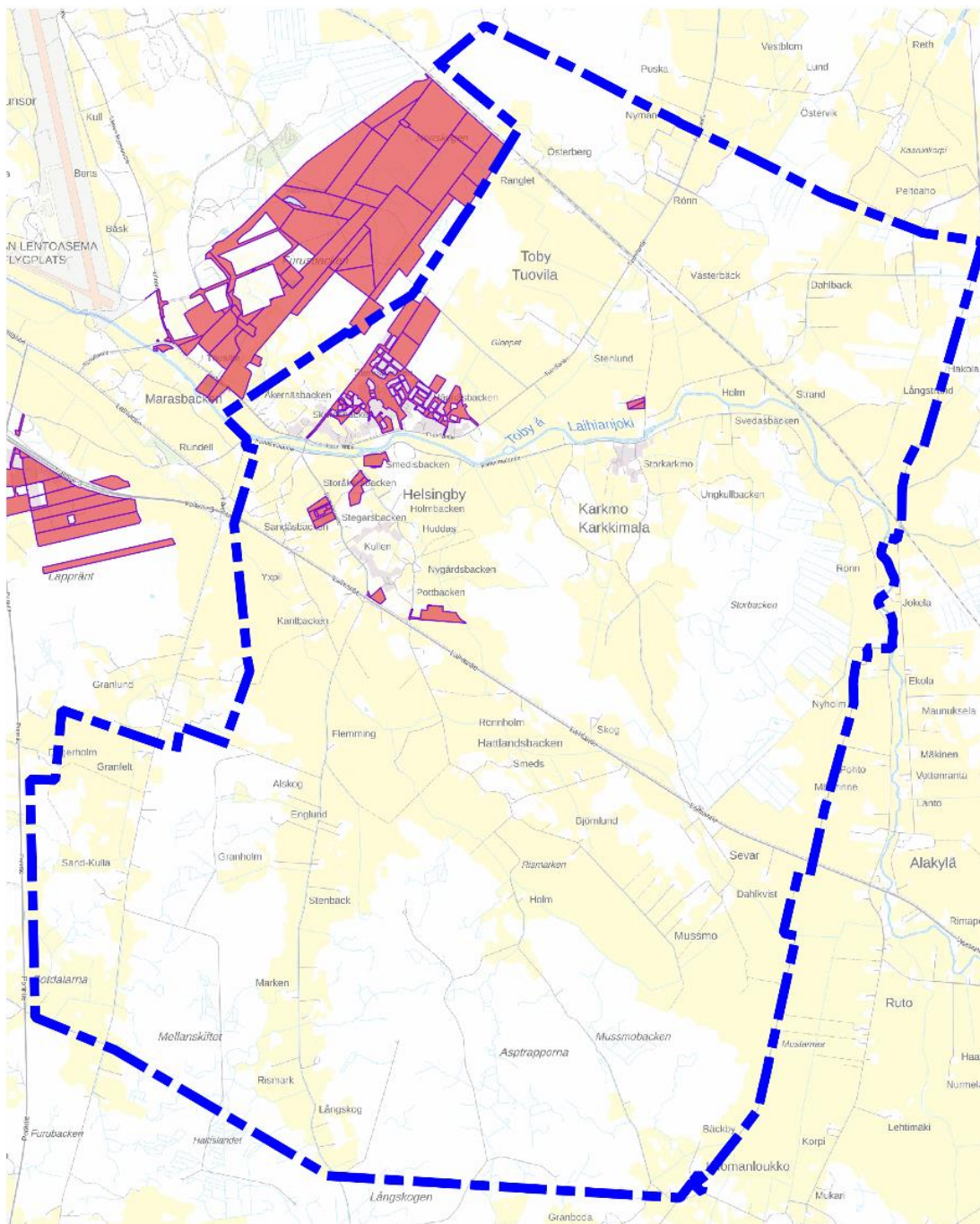


Bild 25. Mark som ägs av kommunen har anvisats med ljusröd färg (bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023).

## 1.6 Byggnadsordning

Korsholms kommuns byggnadsordning godkändes av kommunfullmäktige 10.6.2013 och den trädde i kraft 1.8.2013. Byggnadstillsynen beslutade 14.10.2020 § 162 att inleda arbetet med att uppdatera byggnadsordningen. Programmet för deltagande och bedömning var framlagt 16.4–17.5.2021 i Korsholms ämbetshus (63 § MBL). Efter 2021 fick revideringen av byggnadsordningen emellertid vänta på att de aktuella ändringarna i lagstiftningen framskrider.

Den nya byggnadslagen har senare godkänts (751/2023) och den träder i kraft 1.1.2025. Dessutom pågår en justering av den nya lagen. Miljöministeriet har begärt utlåtanden om ändringarna senast 5.3.2024. Korsholms kommun har inlett en revidering av byggnadsordningen baserat på den nya byggnadslagen och de ändringar som bereds i den. Programmet för deltagande och bedömning kommer att läggas fram under våren 2024 och målet är att den nya byggnadsordningen ska kunna godkännas i kommunen under hösten 2025.

## 1.7 Bakgrundskarta

Som baskarta för delgeneralplanen används Lantmäteriverkets terrängdatabas och materialet kompletteras med en numerisk karta över fastighetsgränserna som omfattar fastigheternas gränser och fastighetsnummer.

## 1.8 Byggd miljö, kulturmiljö och landskap

### 1.8.1 Delgeneralplanens byggnadsbestånd och utveckling av den byggda miljön

Uppkomsten av bebyggelse och byar i området för delgeneralplanen och deras läge har påverkats kraftigt av landhöjningen när mark som stigit ur havet tagits i bruk. På de högsta punkterna i terrängen, som var de första som steg ur havet som öar, har man hittat spår av tillfälliga jägar- och fiskarbostäder. Fast boende har funnits i byarna i området uppskattningsvis sedan 1300–1400-talet när öarna har vuxit fast i fastlandet. Bebyggelsen har legat i sluttningarna mellan de högsta skogbevuxna punkterna och de låglänta strandängarna.

På kartor som upprättats i samband med storskiftet på 1700-talet syns den dåvarande bystrukturen och husens läge. I Helsingby har husen legat ganska splittrat på sluttningarna till små backar och de har förenats av stiglikande vägar som gick över åkrar och betesmarker. Husen i Toby har legat längs en byväg som följde ån. Enligt storskifteskartor från 1700-talet koncentrerades bebyggelsen i Karkmo i sin tur till två områden som stigit ur havet efter varandra.

Kompletteringen av storskiftet/nyskiftet förändrade bystrukturen när en del av bönderna flyttade till områden utanför bycentrumen. På så sätt bildades nya byområden och bebyggelsen spred sig längre bort. I regel följer bebyggelsen emellertid fortfarande landskapsstrukturen och ligger längs ån och vid de högsta punkterna i ålandskapet.

### 1.8.2 Bygda kulturmiljöer av riksintresse

Toby stenbro hör till Museiverkets förteckning över byggda kulturmiljöer (RKY) och har fått benämningen museibro. Bron är den näst äldsta stenbron i Finland och den äldsta stenbron som fortfarande är i bruk. Bron är byggd 1781. Bron består av torrmurad granit och har en valvad broöppning i norr och två i söder. Bron är 85 meter lång och 5,5 meter bred.

### 1.8.3 Bygda kulturmiljöer som är värdefulla på landskapsnivå

I Österbottens landskapsplan 2040 finns ett stort landskapsområde som anvisats med en egenskapsbeteckning som anger kulturlandskap och byggda kulturmiljöer som är värdefulla på landskapsnivå. Landskapet domineras av vidsträckt odlade åkerslätter i Laihela och Toby ådalar. Toby stenbro hör till RKY 2009 och är en del av detta landskap.

#### 1.8.4 Lokalt värdefulla byggda kulturmiljöer och objekt

I området finns inga objekt som skyddats genom detaljplan.

I Helsingby–Toby–Karkmo kulturmiljöutredning från 2021 kontrollerades och kompletterades en byggnadsinventering från 1997. I utredningen inventerades 61 objekt i Helsingby, 37 objekt i Toby och 39 objekt i Karkmo. Inventeringsobjekten dokumenterades i stora drag och endast utvändigt. Baserat på den information som samlades in genom fält- och arkivarbetet skapades en bild av områdets historiska karaktär och särdrag. Dessutom gjordes en kulturhistorisk värdeklassificering som fungerar som grund för utvecklingsbeslut. Den kulturhistoriska värdeklassificeringen baserar sig på uppgifter om objektens uppkomst, utveckling, nuläge och hur väl de bevarats på lokal nivå, men även landskapsnivån och den nationella nivån beaktades, särskilt i fråga om det landskapsområde som anvisas i landskapsplanen.

De inventerade objekten är huvudsakligen bondgårdar som representerar den österbottniska byggnadstraditionen. Det österbottniska byggnadsarvet har ett betydande byggnads- och kulturhistoriskt värde som berättar om det regionala bondesamhällets levnadssätt och -villkor, ordning och byggnadssätt på 1700–1900-talet. Det regionala byggnadsarvet har ett betydande värde med tanke på landskapet och identiteten. Byggnadsbeståndet är typiskt för landskapet och unikt på nationell nivå.

I området finns förutom allmogebyggnader även andra kulturhistoriskt värdefulla byggnader: Statens Järnvägars före detta pumpstation i Karkmo, ungdomsföreningen Hoppets föreningshus i Helsingby, ett före detta bönehus i Toby, sågchefens bostadsbyggnad i Karkmo samt några butiksbyggnader.

På bild 24 visas placeringen av de värdefulla byggnaderna i området på kartan. Den kulturhistoriska klassificeringen har angetts med färgkoder: blå (1): särskilt stort kulturhistoriskt värde; grön (2): stort kulturhistoriskt värde; gul (3): ett visst kulturhistoriskt värde.

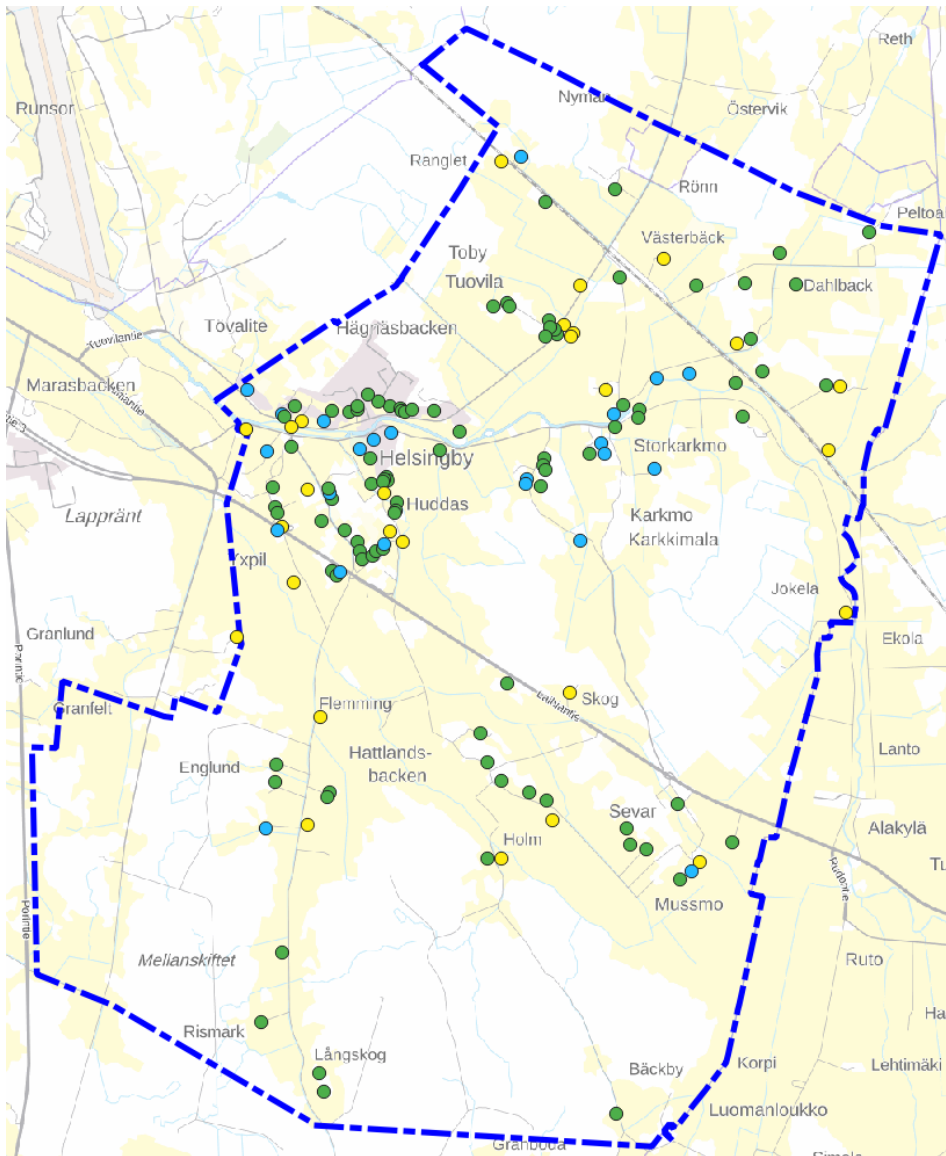


Bild 26. Inventerade byggnader. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

I kulturmiljöutredningen föreslås även att kulturhistoriskt betydande sammanhållna områden ska skyddas. Dessa visas på bild 25.

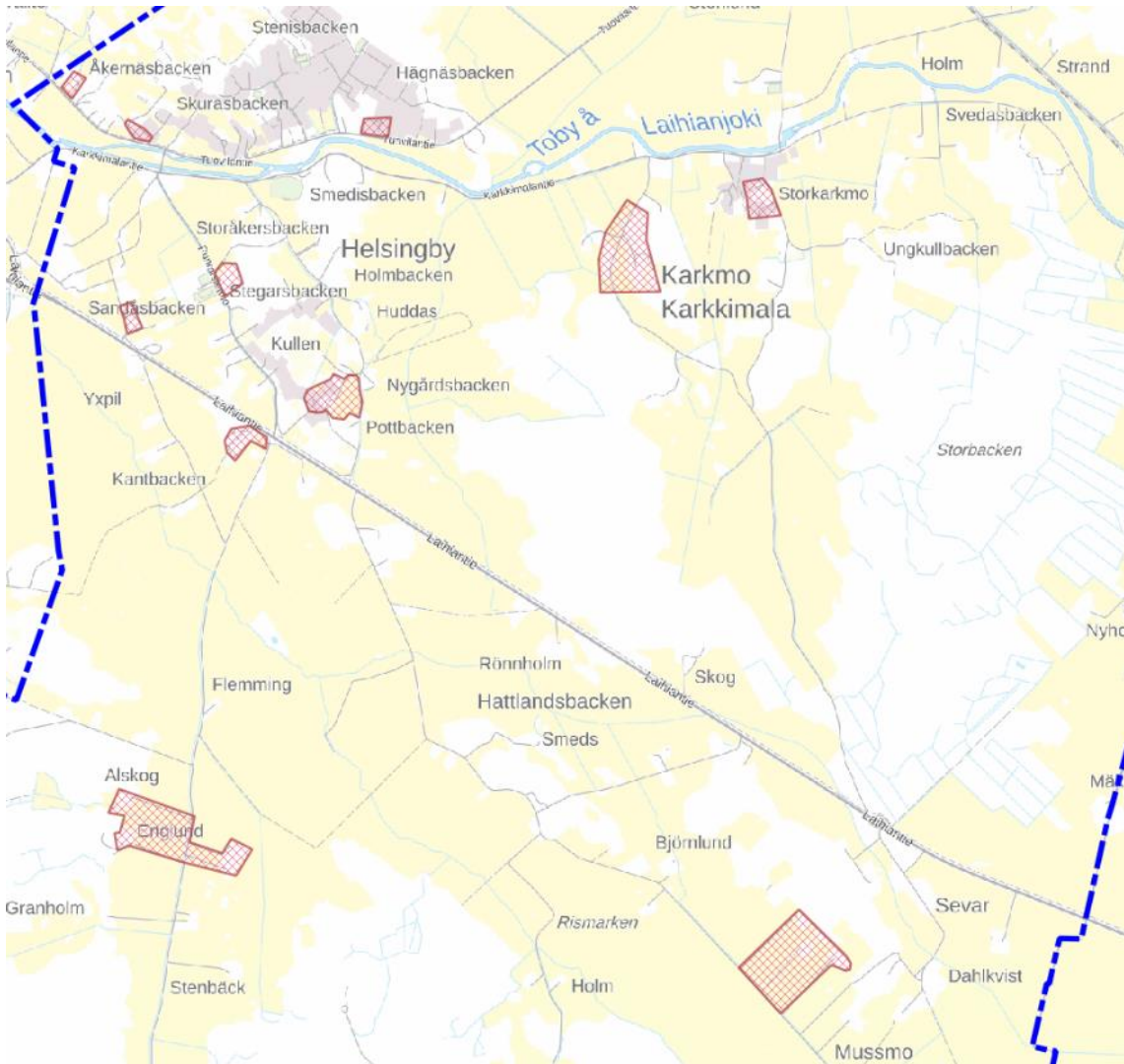


Bild 27. Värdefulla områden. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

## Bilagematerial: Kulturmiljöutredning Helsingby-Toby-Karkmo

### 1.8.5 Landskap

I Helsingby–Toby delgeneralplan undersöktes drag som är typiska både för naturlandskapet och för kulturlandskapet. Dessutom beaktades nationellt, regionalt och lokalt värdefulla landskapsområden i området.

#### Landskapsområde

Finland har delats in i tio landskapsområden av vilka en del har delats in i mindre regioner. Indelningen avspeglar regionala drag som är typiska för kulturlandskap och landskapens variation. (Miljo.fi) Planeringsområdet ligger i landskapsområdet Österbotten. Landskapsstrukturen i Österbotten är starkt präglad av den unika och fortfarande pågående landhöjningen som är 5–8 mm per år beroende på plats. Området har tidigare varit en del av Östersjöns botten. Landskapet är flackt, vidsträckt och består av älv- och ålandskap som sträcker sig utanför landskapsgränsen in i landet och åtskiljs av vattendelaryggar, det vill säga åsryggar samt av en omfattande skärgård med otaliga öar, kobbar och skär. (Österbottens förbund.)

Den västra delen av planeringsområdet ligger i sydösterbottiska kustregionen och den östra delen i Södra Österbottens odlingslättregion (Bild 28). Landskapsregionernas gränser är emellertid inte skarpa eftersom landskapsdragen vanligtvis växlar så småningom. Till kustregionen hör det landskap som senast har höjt sig ur havet inklusive skärgården, och landskapet fortsätter ständigt att förändras till följd av landhöjningen.

Slättregionen har i sin tur höjt sig ur havet för cirka 7 000–3 000 år sedan och ligger 20–90 meter över havet. Åsryggarna i åkerslättregionen har översköljts så att de är näringsfattiga och dalsänkorna har fyllts igen med finkornigt material. (Österbottens förbund.)

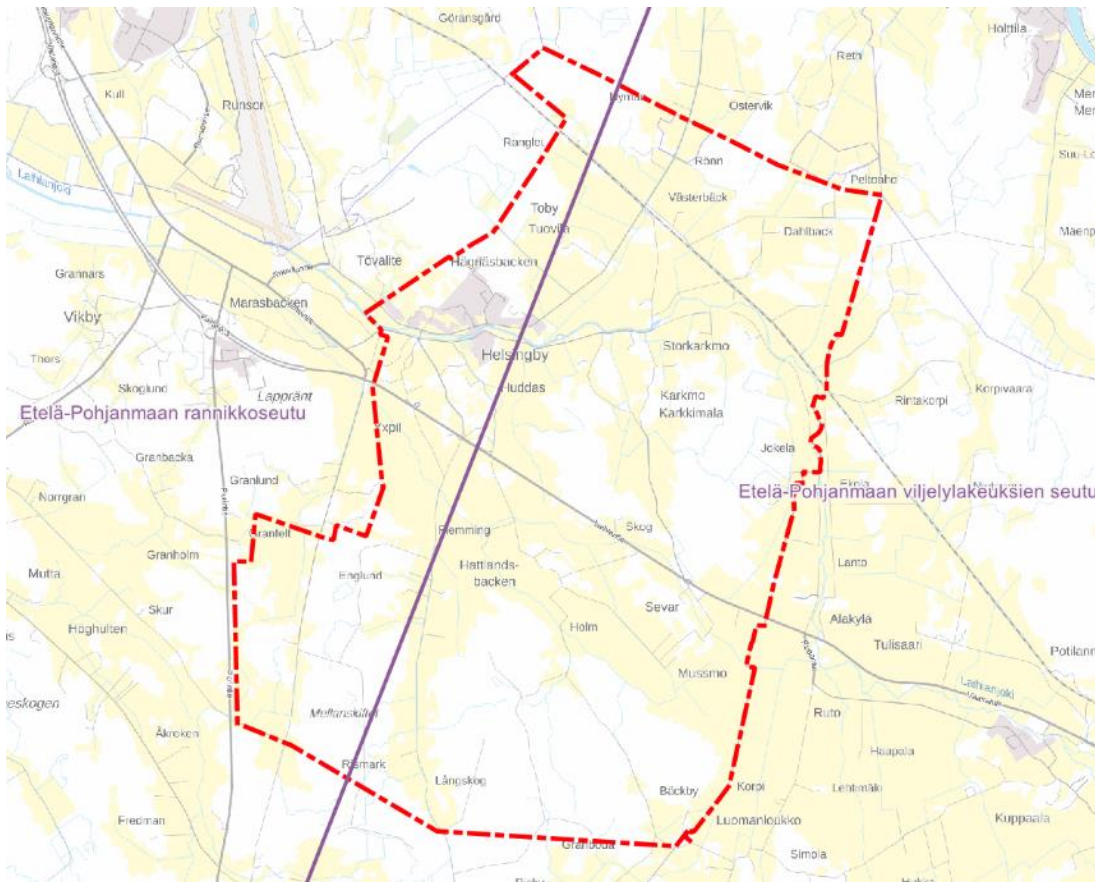


Bild 28. Planeringsområdet ligger både i området för Södra Österbottens kustregion och odlingslättregionen. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

## Bebyggelse

Uppkomsten av bebyggelse och byar i området för delgeneralplanen och deras läge har påverkats kraftigt av landhöjningen. Byarna i utredningsområdet har stigit ur havet som små öar uppskattningsvis kring 800 e.Kr. Det har funnits bosättning i området ända sedan cirka 1300–1400-talet. De första uppgifterna om invånarna i byarna härrör från 1413 då man började beskatta gårdarna.

Bosättningen ligger fortfarande i regel vid de högsta punkterna i ålandskapet eller i sluttningarna mellan de högsta punkterna och åkrarna samt längs ån. Efter 1700-talet har bosättningen spridit sig även utanför bycentrumen.

## Klimat

Korsholm hör till den sydboreala klimat-, det vill säga naturzonen. Typiskt för området är att sommaren är förhållandevis gynnsam. Även vattendragen och träden påverkar klimatet. Närheten till havet kyler ner våren och försommaren, men på hösten och vintern gör havet klimatet mildare. Korsholm ligger i vegetationszon III.

## Landskapsstruktur

Planeringsområdet består av låglänt odlingsmark med skogsfläckar och korsas av Toby å/Laihela å. Höjdskillnaderna ligger mellan 10 och 20 meter: åkrarna ligger på låglänt mark och skogarna växer på kullar och sluttningar dit även bebyggelsen koncentrerats.

## Landskapsbild

Området består till stor del av låglänt odlingsmark. I området finns ett lokalt sett värdefullt enhetligt åkerlandskap i Kålasor i Karkmo och mindre åkerområden som är mer betydande för bystrukturen finns i Helsingby. På backarna och åsarna växer barrskog med lövträd i kanterna. Bebyggelsen i området följer landskapsstrukturen och ligger längs ån och vid de högsta punkterna i ålandskapet.

Området korsas av den ställvis synliga Toby å som kantas av slyvegetation och lövträd. Övriga element i landskapet är riksväg 3, järnvägen Vasa–Seinäjäki samt flera kraftledningar.

Byarna i området är splittrade med tanke på landskapet och i områdena finns både gammalt och nytt byggnadsbestånd. En del gammalt byggnadsbestånd har bevarats. Framför allt i de gamla bycentrumen i Helsingby och Toby uppstår ett karaktäristiskt landskapselement av stora flyttblock mellan vilka småvägar och byggnader har varit placerade. Till många gårdar leder en för området typisk björkallé.

### Kulturlandskap

Den sydöstra kanten av området för delgeneralplanen hör till Laihela ås kulturlandskap som är värdefullt på nationell nivå. På bilden nedan visas nationellt värdefulla kulturlandskap i närområdet (Bild 29).

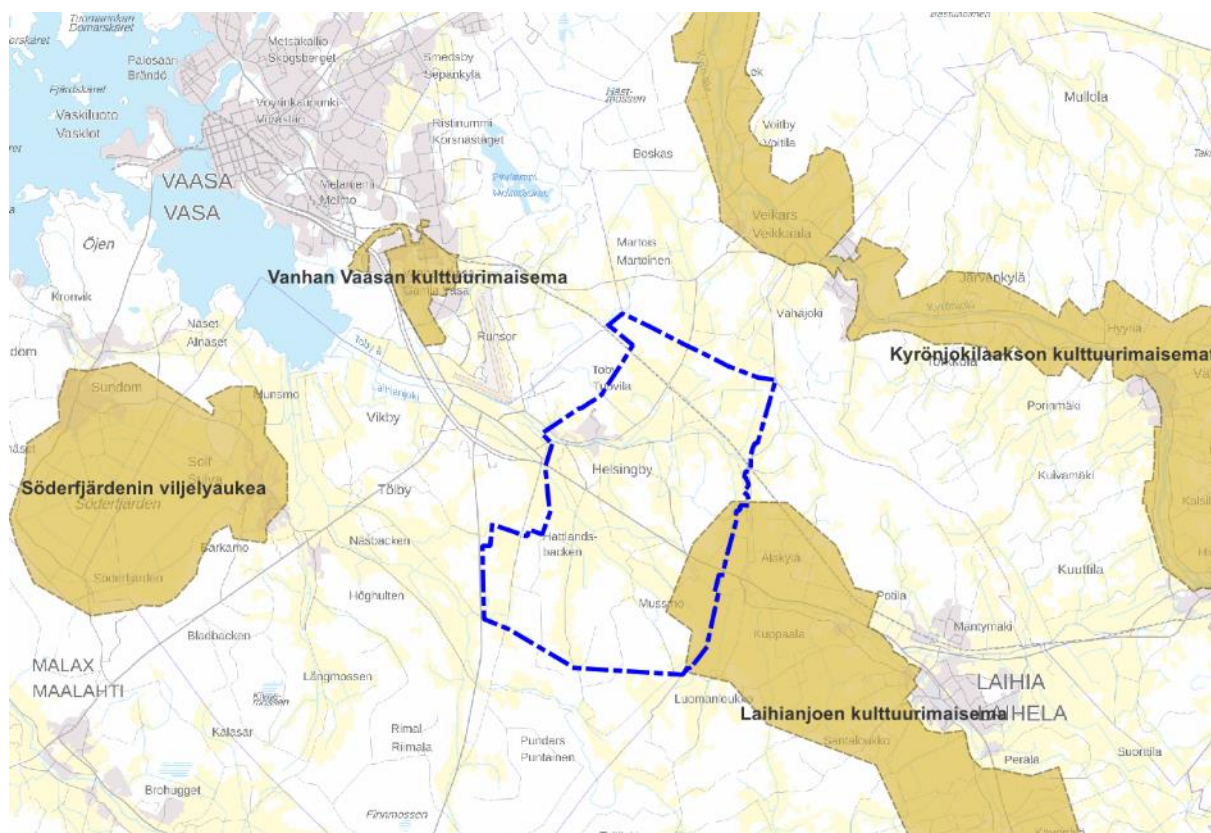


Bild 29. Nationellt värdefulla kulturlandskap i området (källa: SYKE, bakgrundskarta © Lantmäteriverket).

Den östra och mellersta delen av området för delgeneralplanen längs Laihela hör till det stora Laihela och Toby ås kulturlandskap som är värdefullt på landskapsnivå, som anvisats i Österbottens landskapsplan. Landskapet domineras av vidsträckt odlade åkerslätter i Toby ådal. Även Toby stenbro är en del av detta kulturlandskap. Även åkerområdena i Helsingby, Kålasors område i Karkmo och några vägvägsnitt i området har ett värde med tanke på landskapet (Bild 30).



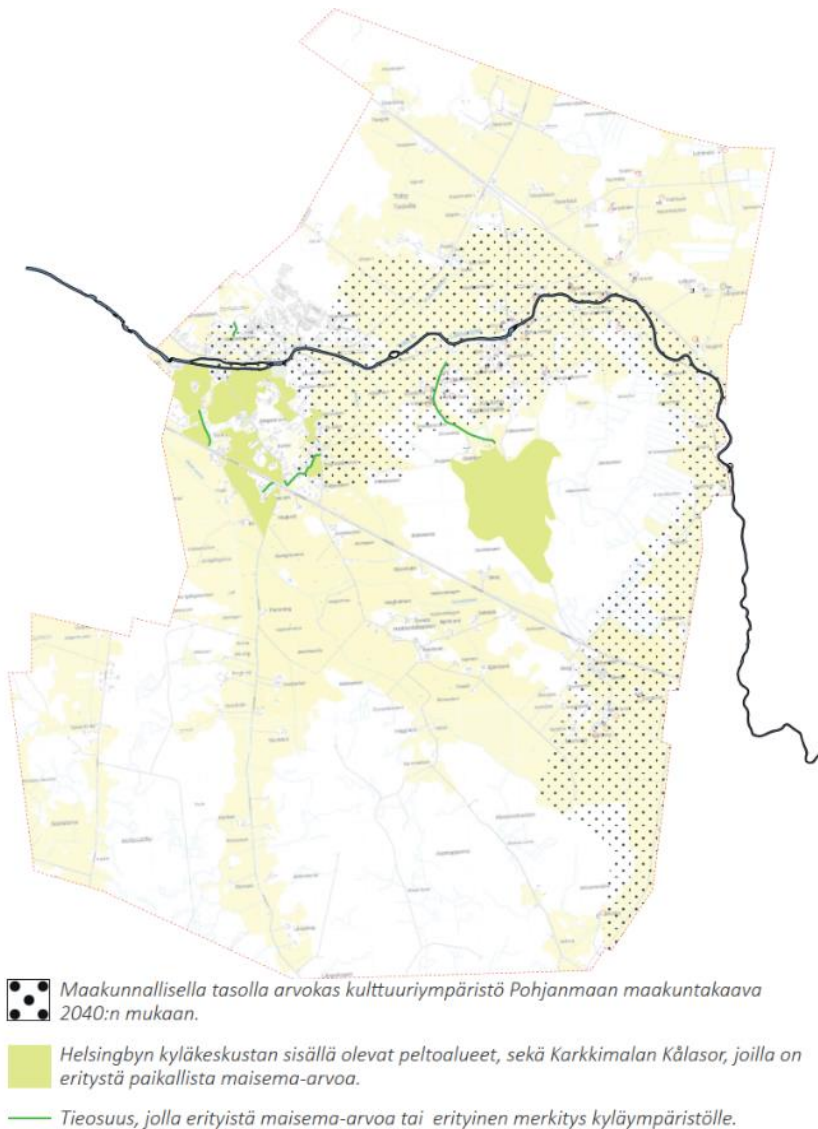


Bild 30. Kulturmiljöer som är värdefulla på landskapsnivå samt åkerområden och vägar som är värdefulla med tanke på landskapet (källa: kulturmiljöutredning 2021).

### 1.8.6 Fornlämningar

En arkeologisk inventering gjordes i planeringsområdet 2023. Fältarbetena för inventeringen gjordes 2–5.5 och 17–18.7.2023 och koncentrerades till områden med ett tryck att förändra markanvändningen samt områden som ansetts ha potential under förarbetena. Som grunduppgifter för inventeringen användes undersökningar som gjorts i området tidigare samt gamla kartor över området. I området fanns tre tidigare kända fasta fornlämningar samt en avlägsnad fast fornlämning. Vid inventeringen påträffades två nya fasta fornlämningar och tre övriga kulturarvsobjekt (Karkmo kvarn och Toby kvarn) samt tre övriga kulturarvsobjekt.

I planeringsområdet för delgeneralplanen finns fem fasta fornlämningar:

- Karkmo kvarn (tidigare okänd) är en plats för en gammal kvarn/såg i Karkmo längs Toby å. Baserat på kartstudier har det funnits en kvarn eller såg på platsen åtminstone från och med 1846. De synliga konstruktionerna, såsom rester av en betongvägg, ansluter sannolikt till verksamheten vid en såg eller kvarn under 1900-talet, men stenarna i fåran kan ansluta även till kvarn- eller sågverksamhet som är äldre än detta.

- Toby kvarn (tidigare okänd) är en tidigare plats för en kvarn/såg mellan Helsingby och Toby längs Toby å. Av den kvarn som funnits på platsen återstår en dammkonstruktion byggd av blocksten. Utanför dammkonstruktionen, i åfårans kanter, finns kluvna stenar. Kvarnen finns markerad redan på en storskifteskarta från 1759.
- I ett skogsområde i den södra delen av området finns ett gravröse från järnåldern, Middagshult (499010001). Objektet består av låga rösen med en diameter på 3–7 meter.
- Gravröset Rosenlund (499010008) från tidig metallålder i den södra delen av området består av flera rösen med en diameter på under tre meter och en stensättning som byggts intill och ovanpå markstenar.
- Vid områdets södra gräns finns en medeltida kompassros, Storhällorna norra (499010006), från 1400-talet. Kompassrosen består av stenrader som radats i två lager ovanpå bergsytan. Enligt traditionen skulle stensättningen i tiderna ha byggts i väntan på lantmätaren.

I området finns tre övriga kulturarvsobjekt:

- Starrmossbacken (tidigare okänd) är ett råmärke vid gränsen mellan Korsholm och Vasa. Enligt en sockenkarta från 1846 har gränsen mellan Martois och Toby byar funnits på platsen.
- Smedjebacken (tidigare okänd) är ett L-format stenröse på ett cirka 35 meter stort område i skogen. Stenröset är bättre bevarat i den sydvästra delen, i norr har en del av röset rasat. I den nordöstra delen av området finns en 0,8 meter djup grop med en diameter på 3,5 meter som är omgiven av en jordvall. Platsen har inte markerats på historiska kartor.
- Vid Sand-Kulla finns en visarsten. Råmärket har markerats på en sockenkarta från 1846 då gränsen mellan byarna Helsingby och Vikby låg på platsen.

I närheten av Middagshult finns en avlägsnad fast fornlämning (Tryselibacken, kod 499010003). På platsen finns ett osäkert röse samt ett annat sannolikt förstört röse. Vid den arkeologiska inventeringen observerades inget som skulle tyda på en fornlämning. Objektet är inte fredat med stöd av lagen om fornminnen.

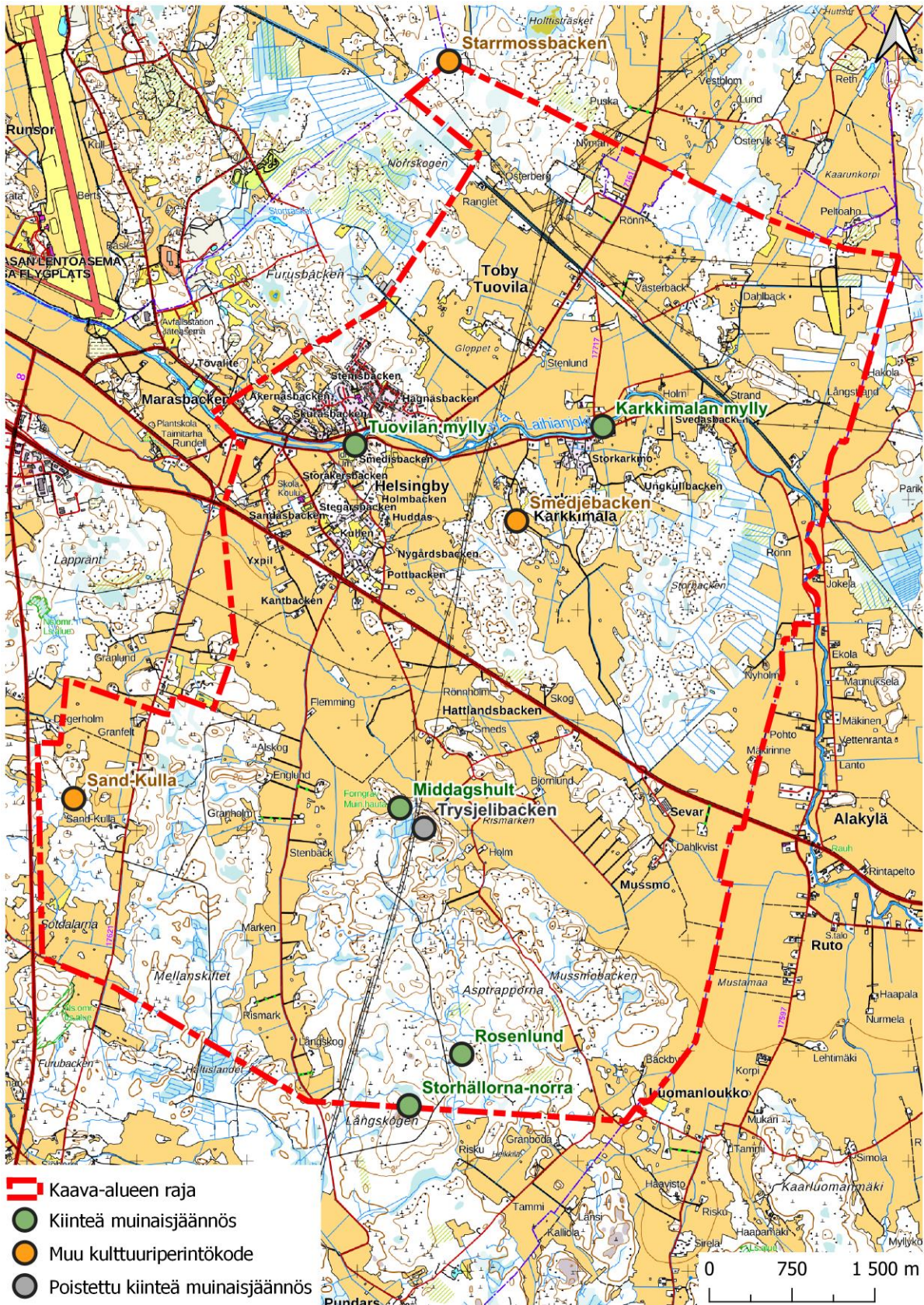


Bild 31. Fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt i området. (Terrängkarta © Lantmäteriverket 2023.)

Bilagematerial: Arkeologisk inventering

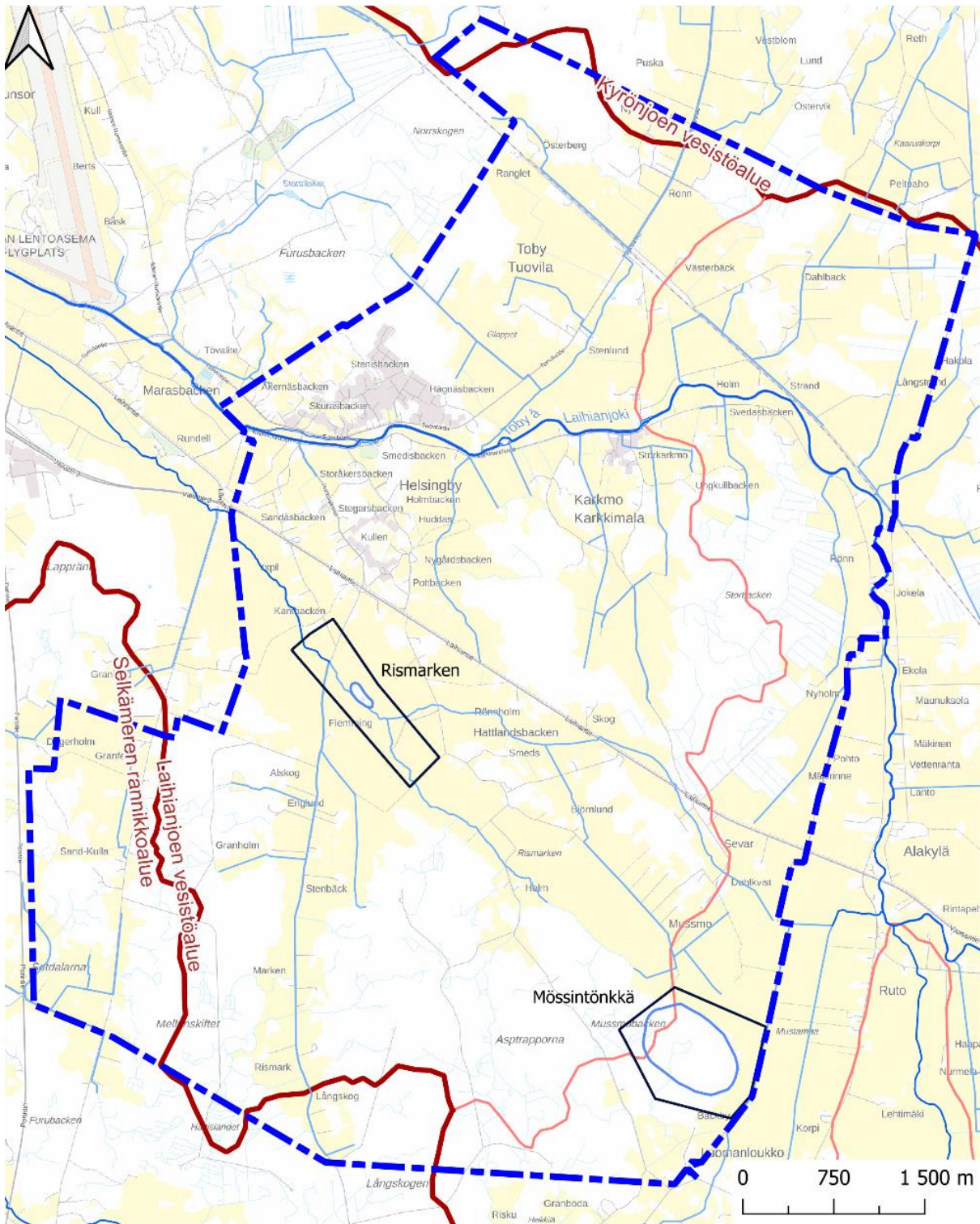
## 1.9 Naturmiljö

En naturutredning har gjorts i planeringsområdet 2020 (bilaga X). Kartläggningen omfattade en allmän utredning av områdets naturtyper och vegetation och en utredning av häckande fåglar. Av arter som ingår i bilaga IVa kartlades fladdermöss, flygekorre och åkergroda.

Områden som är viktiga för flyttfåglar kartlades 24.4–10.5 och 1.9–8.10.2020. Häckande fåglar i området kartlades 30.4–11.6 genom linjekartläggning och punkttaxering. En aktiv fladdermusutredning gjordes under tre olika tidpunkter 2.6–10.7, 15–28.7 och 17–20.8. En passiv fladdermusdetektor monterades på 19 platser under sammanlagt 52 nätter. Förekomsten av flygekorre och åkergroda kartlades i maj 2020.

### 1.9.1 Yt- och grundvatten, dagvatten

Största delen av planeringsområdet hör till Laihela ås vattendragsområde. Laihela å, vars nedre lopp kallas Toby å, får sin början vid gränsen mellan Laihela och Ilmajoki. En liten del av områdets sydvästra del hör till Bottenhavets kustområde och en remsa av den norra delen hör till Kyro älvs vattendragsområde. På bilden nedan (Bild 32) visas huvudvattendragsområden, avrinningsområden, ytvatten och grundvattenområden. I området finns två grundvattenområden: Rismarken (klass 2, övrigt grundvattenområde som lämpar sig för vattentäkt) söder om Laihelavägen och Mössintönkkä (klass 1, grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen) i områdets sydöstra hörn.



**Pohjavesialuerajat**

- Pohjavesialueen raja
- Varsinaisen muodostumisalueen raja

**Pintavedet**

- Uomat
- Jokialue
- Jokiviiva

**Valuma-alueet**

- Päävesistöalueen raja
- 3. jakovaiheen raja

Pohjakartta (c)  
Maanmittauslaitos 2023

Bild 32. Grundvattenområden, ytvatten och avrinningsområden (källa: SYKE, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023).

I planarbetet utnyttjas den tidigare utredningen *Plan för hantering av översvämningsrisker i Laihela ås vattendragsområde för åren 2022–2027 - Översvämningsgruppen för Laihela vattendragsområde, NTM-centralens rapporter 47/2021* En del av planområdet hör till ett betydande översvämningsriskområde (Bild 33, Bild 34).

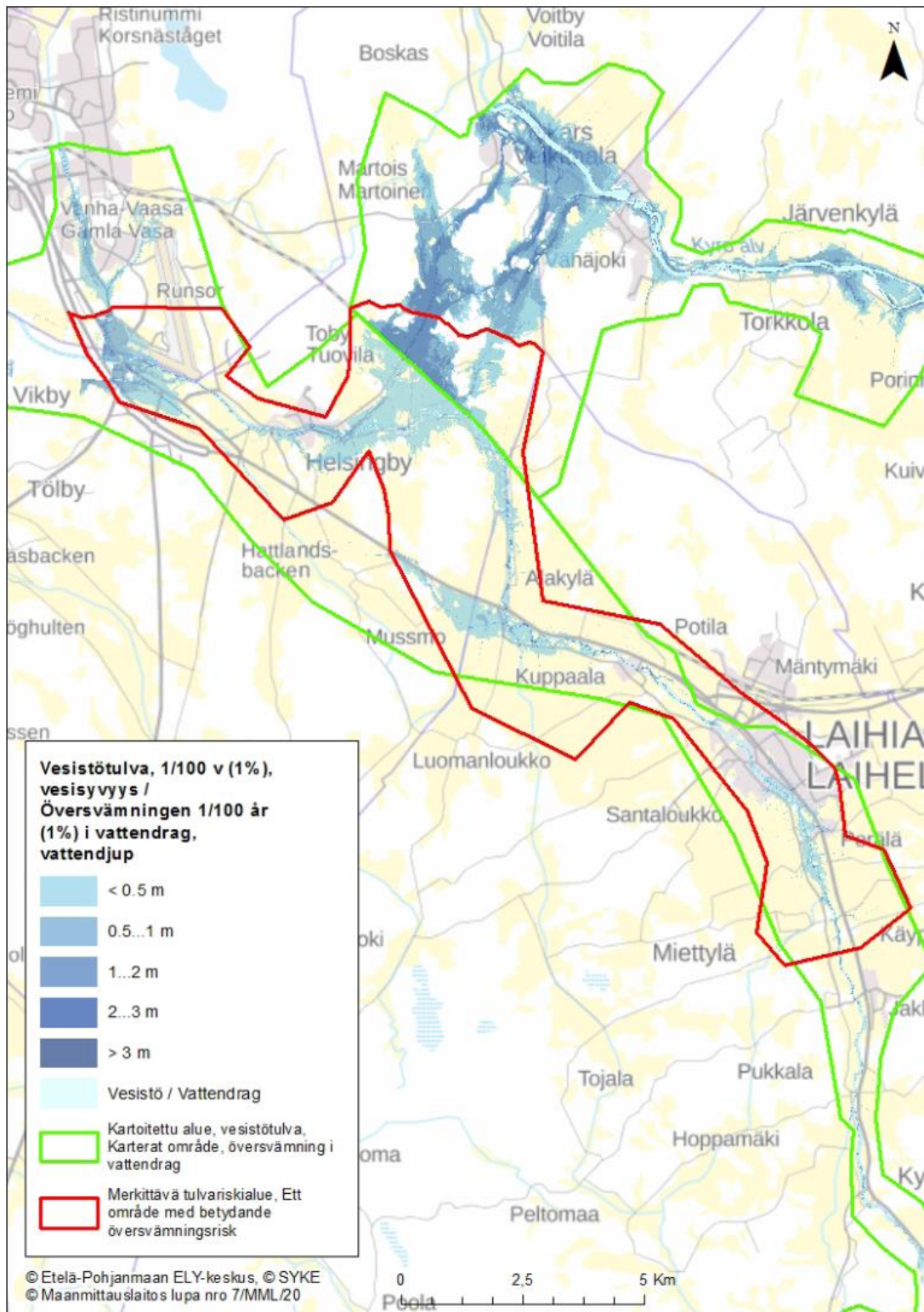
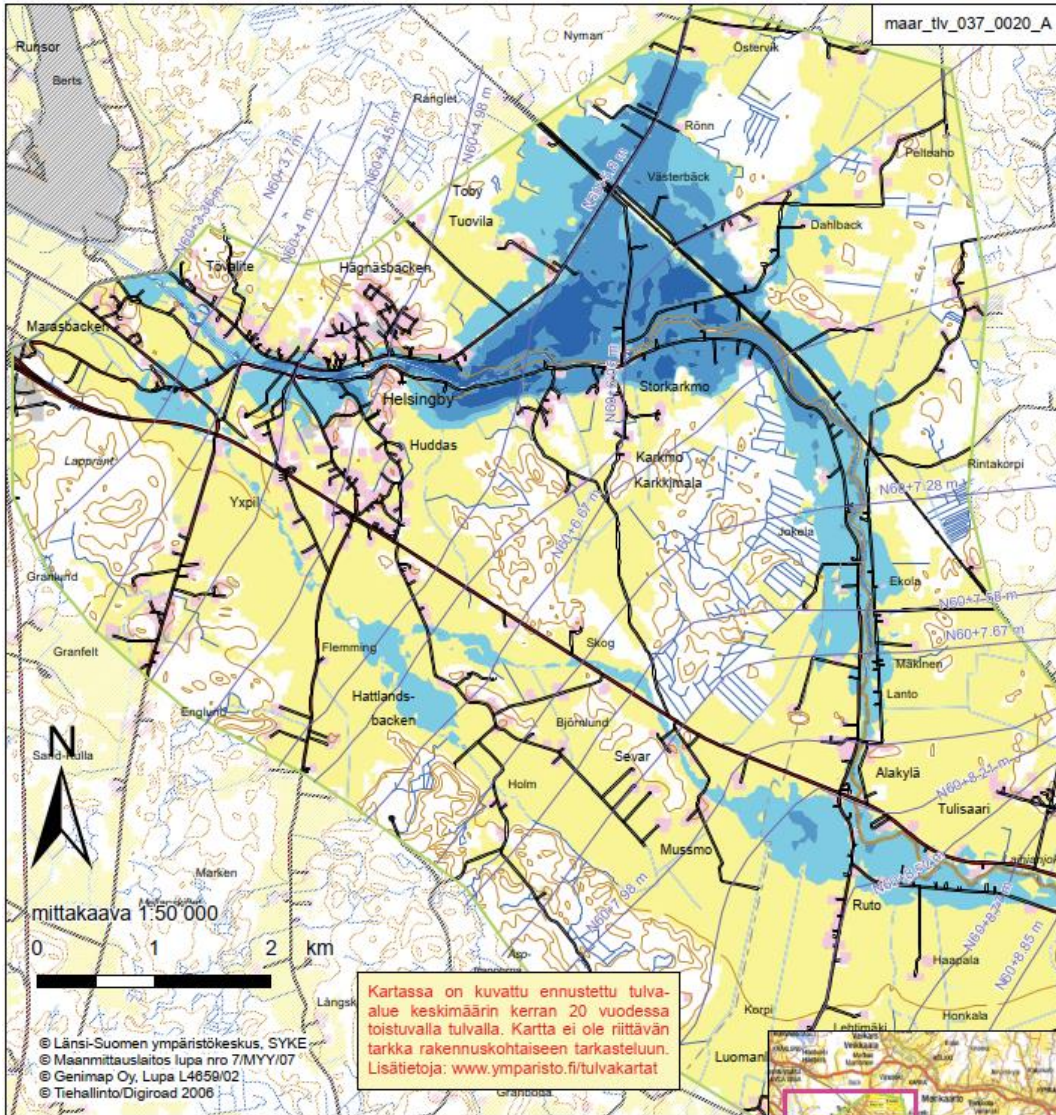


Bild 33. Det betydande översvämningsriskområdet vid Laihela å har markerats på kartan med röd linje. (Källa: NTM-centralen i Södra Österbotten 2021.)



**Vesisyvyys, HQ 1/20**

 0...0,5 m	 taajama
 0,5...1 m	 teollisuus
 1...2 m	 loma-asunnot
 2...3 m	 pelto
 3... m	 lentokenttä / satama
 vesistö	

**Indeksi- ja korkeusaineistokartta**






 tulvavaarakartoitetun alueen rajaus
 RTK-GPS-maastomittaukset
 MML:n korkeuskäyrät
 vedenpinnan korkeuden poikkiviiva
 korkeuskäyrä, käyräväli 5 m



Bild 34. Allmän översvämningsriskkarta (15.9.2007).

Den lägsta rekommenderade byggnadshöjden baserar sig på en översvämningsinträff i genomsnitt en gång på 100–200 år eller mer sällan. Höjden utökas med en tillägghöjd som fastställs från fall till fall. Vid planläggningen ska översvämningsriskområdenas läge och de lägsta byggnadshöjderna beaktas i samband med uppförandet av nya byggnader, el- och datatrafiksinfrastrukturen samt placeringen av kommunal teknik. Utrymme ska reserveras för hantering av dagvatten och översvämningskydd även med små konstruktioner som kan hålla kvar vatten i avrinningsområdena (svämningar, våtmarker osv.). Vid planering av trafikförbindelser är målnivån en översvämningsinträff som sker i genomsnitt en gång på 250 år.

I planeringsområdet finns inget betydande dagvattennät och lokala trummor har inte kartlagts. Avledningen av dagvatten baserar sig på ett dikesnät i området. En noggrannare indelning i avrinningsområden och strömningsruttor har fastställts baserat på Lantmäteriverkets modell över markytan. Baserat på modellen

över markytan omfattar planeringsområdet ett betydande antal lokala låglänta sänkor där dagvatten kan samlas. På bilden nedan (Bild 35) visas indelningen i avrinningsområden, strömningsrutter och sänkor.

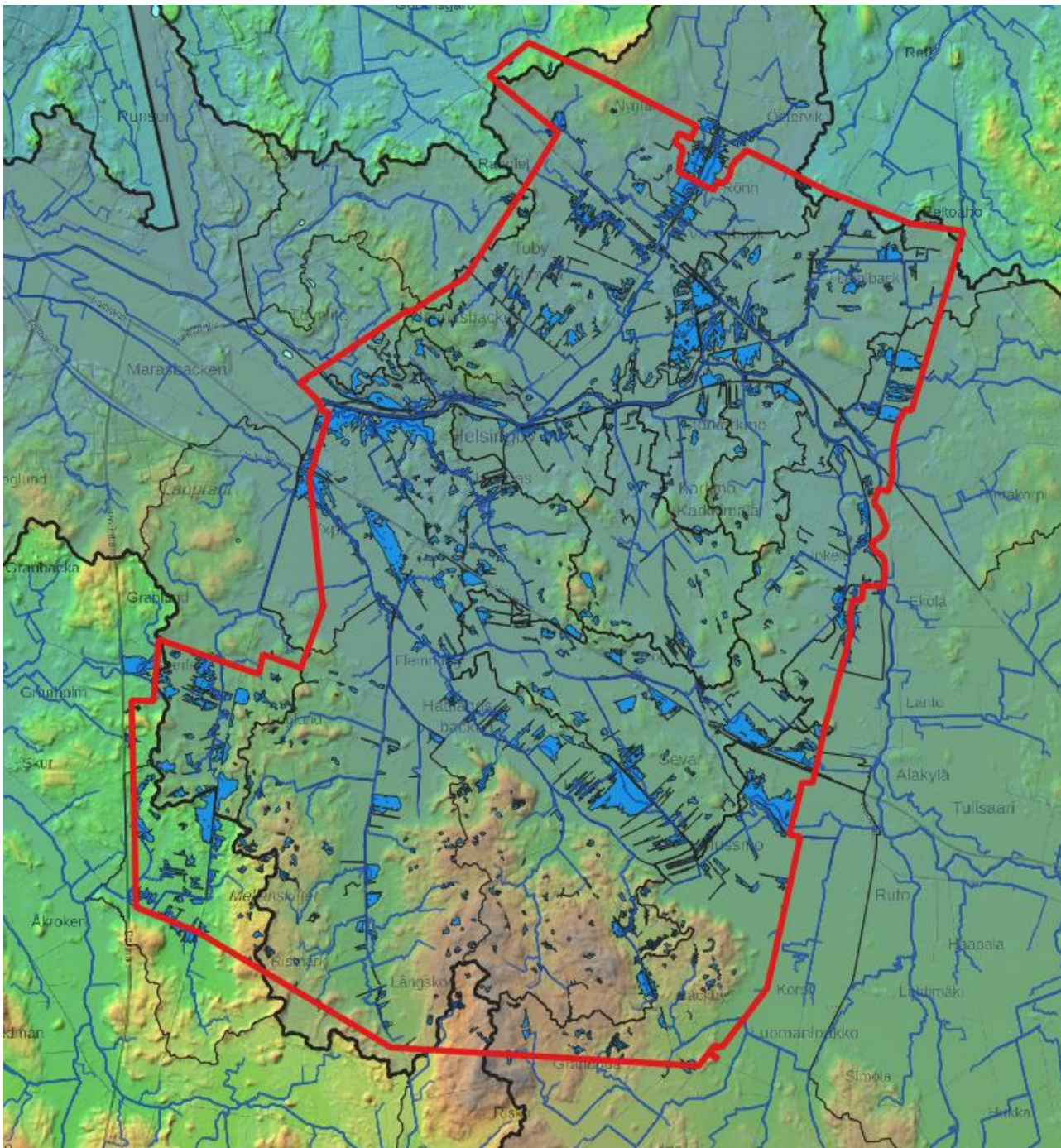


Bild 35. Dagvattnets strömningsrutter, sänkor och indelning i avrinningsområden. På bilden visas planeringsområdets gräns med rött, avgränsningen av avrinningsområden med svart och strömningsrutterna och sänkorna med blått. Laihela ås avrinningsområde har markerats på bilden med grå färg.

Största delen av dagvattnet i planeringsområdet strömmar till Toby ås nedre lopp vars ekologiska tillstånd är försvarligt. Dagvattnet i de södra delarna av avrinningsområdet rinner ut i Solf å vars ekologiska tillstånd är dåligt.



## 1.9.2 Jordmån, berggrund och topografi

Berggrunden i planeringsområdet består av Vasagränit, som innehåller rikligt med paragnejs som inneslutningar, samt paragnejs. Jordmån (Bild 36) i området består till stor del av lera (ljusblått område) och blandade jordarter där den huvudsakliga jordarten inte har utretts (ljusbrunt område). Öster om Karkmo finns olika tjocka torvskikt. Väster om Helsingby förekommer förutom lera även grovkorniga jordarter (grön) och gyttjig finkornig jordart (lila sned linje) som även finns i den västra delen av området. Bergmark förekommer som ett par små områden i den södra delen (röd). (Källa: GTK, karttjänsten Maankamara.)

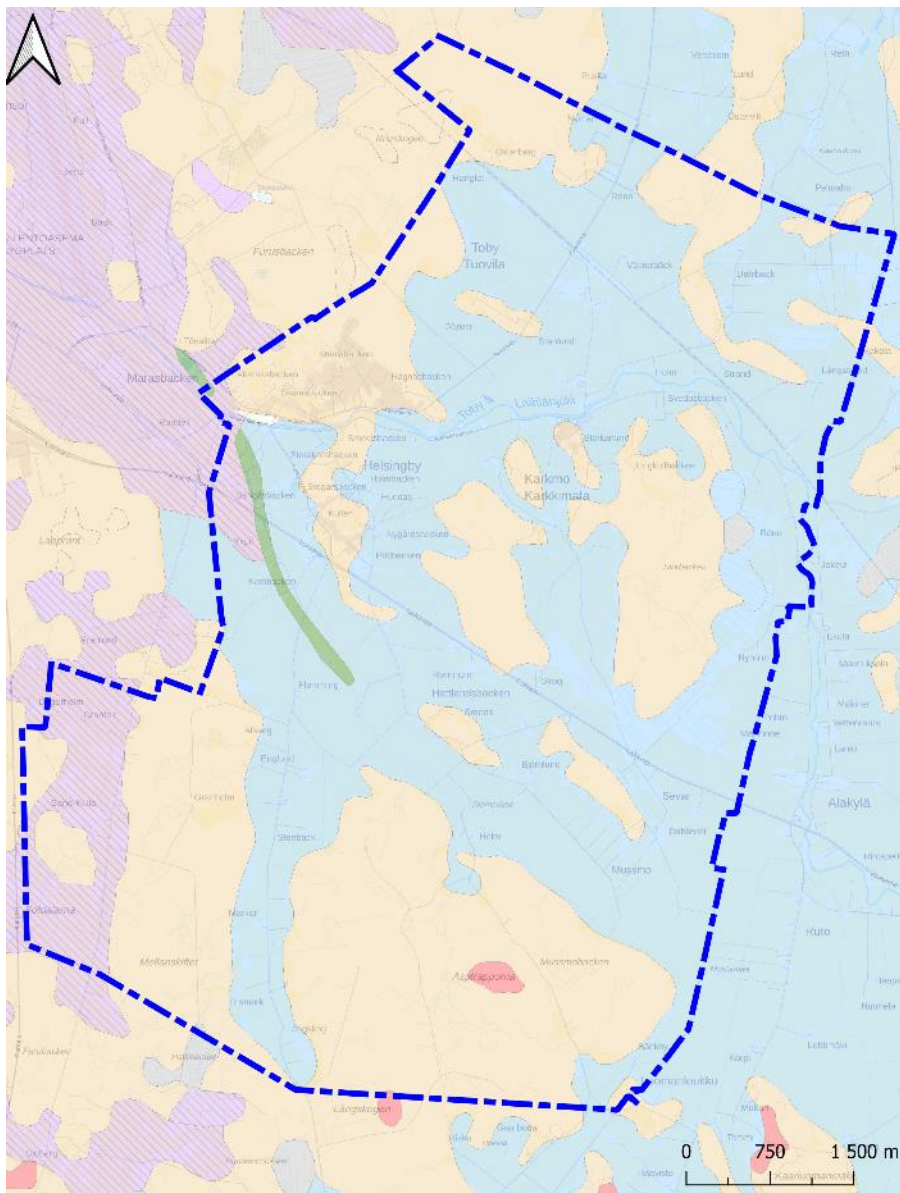


Bild 36. Jordmån (källa: GTK, karttjänsten Maankamara, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023). Planeringsområdet visas med blå streckad linje.

## 1.9.3 Vegetation

I planeringsområdet finns vidsträckt åkermarker mellan de större skogsområdena. En del av området ligger i översvämningssområdet för Toby å som strömmar genom området. Toby å erbjuder en viktig livsmiljö för många arter. Av dess avrinningsområde består 34 procent av åkermark och under 1 procent av sjöar. Vegetationen i området är inte särskilt krävande och i området finns inga arter som kräver särskild uppmärksamhet vid planeringen av markanvändningen.

Skogarna i området består av grandominerad frisk moskog av blåbärstyp som växer i högre belägna skogar samt lundartad moskog av ekorrbärs-harsyretyp som växer i låglänt skogsmark och runt åkrarna. Runt bebyggelsen och åkermarkerna finns en del lövskog och aspskogsdungar. Av skogsområdena består en betydande del av ekonomiskog och tallplantskog och av våtmarkerna är de flesta utdikade.

I området finns inga sjöar, myrar eller större enhetliga våtmarker men de låglänta skogarna är försumpade. De vanligaste våtmarkstyperna är små försumpade sänkor, grankärr och talldominerade tallmyrar. Över hälften av områdets yta består av åker och i fråga om dem är den biologiska mångfalden knapp. Åkerrenar, skogsholmar och impediment har en större mångfald i fråga om sin natur.

Bilagematerial: Naturutredning

#### 1.9.4 Värdefulla naturobjekt

Vid en naturutredning som gjordes i området 2020 hittades inga naturtyper som omfattas av 29 § i naturvårdslagen eller sådana objekt som avses i 2 kap. 11 § i vattenlagen (587/2011). I området finns enligt Skogscentralens öppna databas inga sådana naturobjekt som avses i skogslagen.

#### Natura 2000-område

I den södra delen av området ligger den ena, nordligare delen av Natura 2000-området Furubacken. De naturtyper som utgör grunden för skyddet är boreala naturskogar och boreala lundar och den art som utgör grunden för skyddet är flygekorre. Utdikningarna utanför området har torkat ut de tidigare grankärrsartade delarna av skyddsområdet. (Miljo.fi)

#### Skogar och grankärr

De tämligen gamla grandominerade moskogarna i utredningsområdet är biologiskt mångsidiga och i en del av dessa skogar förekommer hotade eller sällsynta arter (bild 33). Sådana skogar finns i följande områden:

1. I Hägnäsbackens område med en grandominerad frisk moskog där det växer lundartad moskog, förhållandevis gammal granskog, grankärr nästan i naturligt tillstånd samt stora aspar. I skogen finns en viktig förökningsplats för fladdermöss och skogen är också en potentiell livsmiljö för flygekorre.
2. Bakom Helsingby ungdomsföreningshus, där det växer en förhållandevis gammal grandominerad moskog i en blockrik terräng. Skogen är ett födosökningsområde för en fladdermuskoloni.
3. I Tjockskogens grandominerade friska moskoga av blåbärstyp, som består av lundartad moskog blandad med frisk moskog. I området växer förutom gran även stålig asp och andra lövträd och det finns mycket murken ved, vilket ökar skogens mångfald. I skogen förekommer flera krävande arter, såsom tofsmes och talltita samt flygekorre. I närheten finns också en lekplats för åkergroda. Området är ett födosökningsområde och eventuellt en förökningsplats för en fladdermuskoloni.
4. I en grandominerad frisk moskog i Kopinaområdet där det växer lundartad moskog och rikligt med ståliga aspar. I området förekommer bland annat tofsmes och talltita, flygekorre, taigafladdermus och mustaschfladdermus.
5. I två områden i Sandkulla, i en grandominerad frisk moskog. I området häckar den hotade ormråken och området är ett viktigt födosökningsområde för taigafladdermus och mustaschfladdermuskolonier.

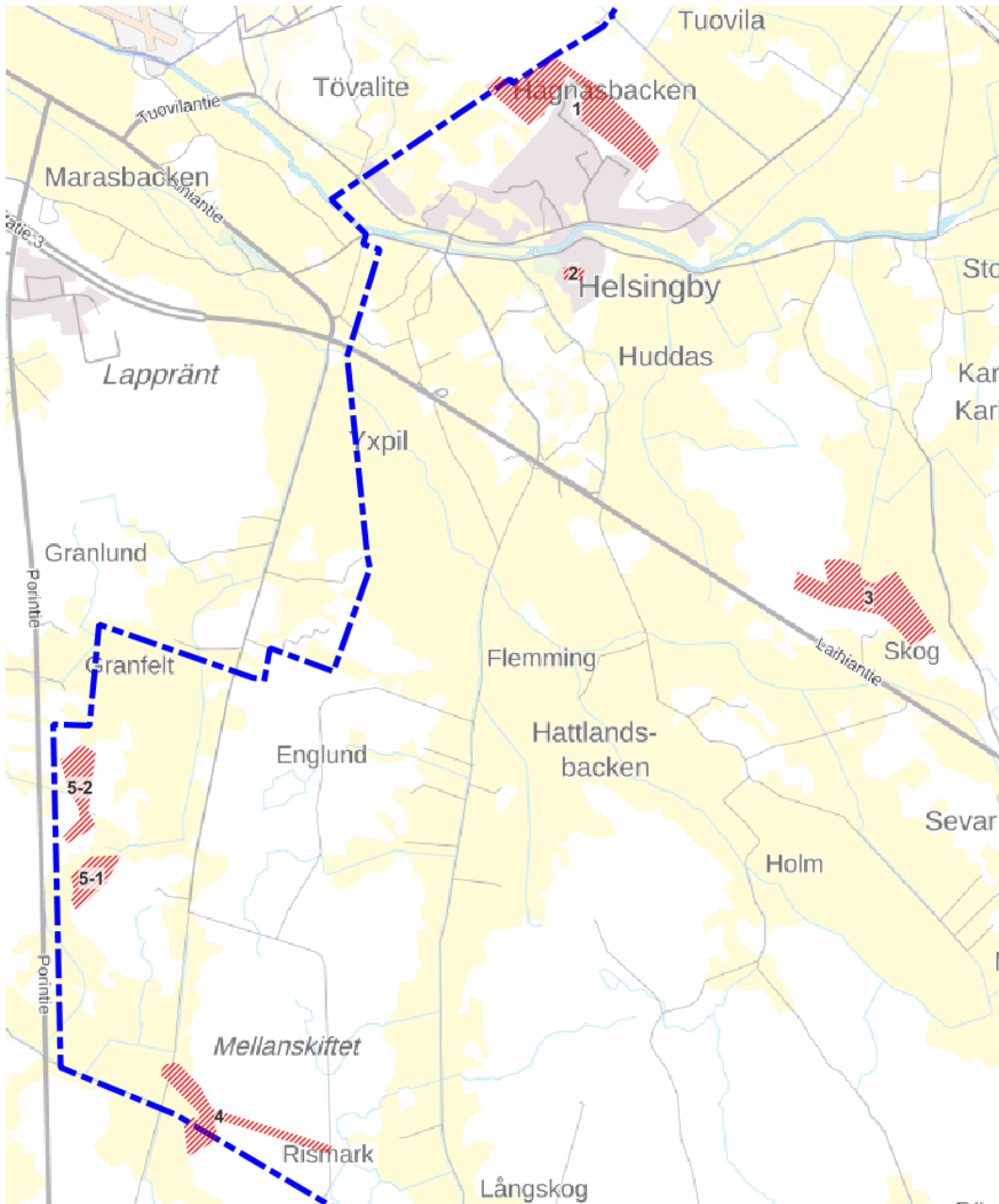


Bild 37. Värdefulla livsmiljöer i planeringsområdet har markerats med rött. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

### Skogsöar och skogsbryn

Skogsöarna på åkrarna samt de närliggande skogsbrynen med flera skikt, där träd- och buskbeståndet är varierande, ökar mångfalden i det åker- och ekonomiskogsdominerade området.

### Toby å

I kanten av Toby å och på de enstaka holmarna i ån växer lövskog, buskar och höga växter med örtstam. Åns stränder är viktiga rastplatser för djur och i det i övrigt öppna åkerlandskapet kan de fungera som utbredningsrutter för djur. Vegetationen på åstränderna binder näring i åkrarna och erbjuder skugga i vattenmiljön samt näring för insekter och på så sätt näring för småfåglar och fladdermöss. En mer varierande miljö och en bättre vattenkvalitet i ån skulle öka naturens mångfald.

## Flygekorre

Flygekorre påträffades år 2000 i två nya områden: Tjockskogens och Mellanskiftets område. Förekomstområdena beskrivs noggrannare på kartan på bilderna nedan (Bild 38, Bild 39). Observationer gjordes inte på platser där arten påträffats vid tidigare utredningar.

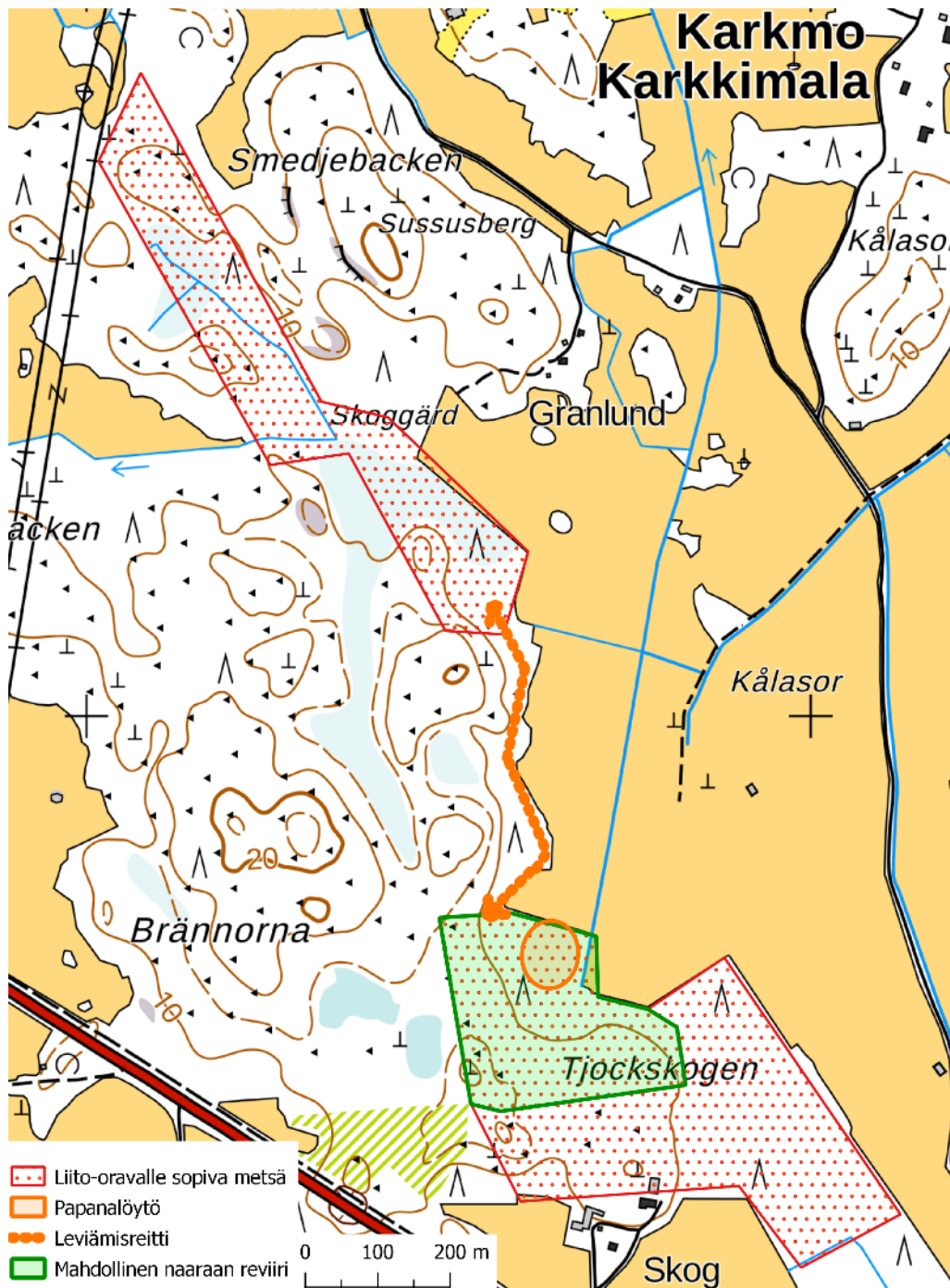


Bild 38. Förekomsten av flygekorre i Tjockskogen. (Terrängkarta © Lantmäteriverket 2023.)

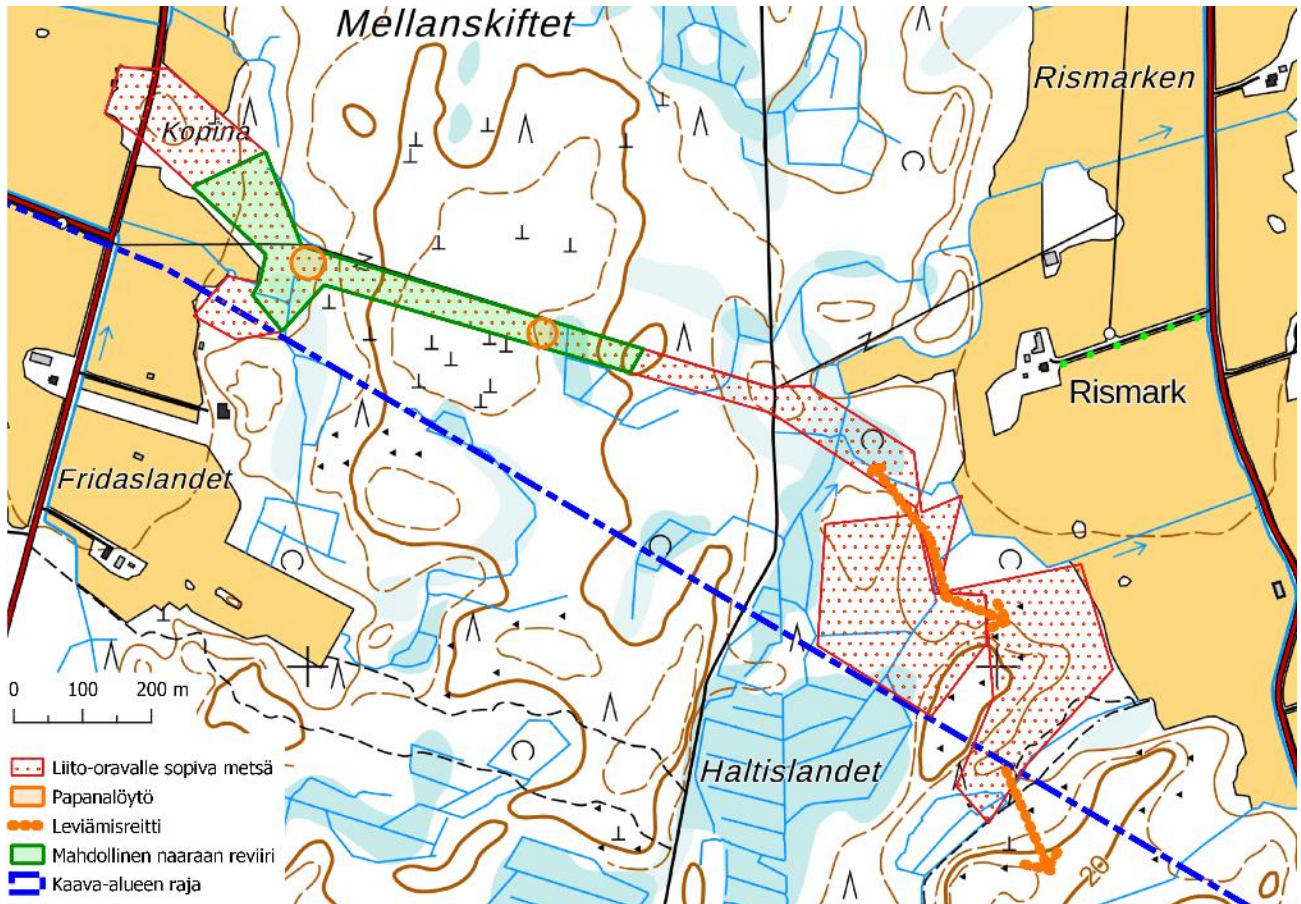


Bild 39. Förekomsten av flygekorre i Mellanskiftets område. (Terrängkarta © Lantmäteriverket 2023.)

## Fladdermöss

Baserat på en naturutredning från 2020 bedöms det finnas minst 23 nordiska fladdermöss samt 50–100 mustaschfladdermöss och taigafladdermöss i området. Dessutom påträffades en vattenfladdermus och sannolikt ett brunlångöra. Baserat på utredningen definierades två föröknings- och rastplatser för nordisk fladdermus. I området finns sju viktiga födosökningsområden för taigafladdermus och mustaschfladdermus. Dessa områden och deras närhet kan också vara förökningsområden. Det finns också flera sannolika födosökningsområden för nordisk fladdermus. Dessa områden och fladdermusobservationerna visas på kartan på bilden nedan (Bild 40).

Fladdermössens övervintringsområden undersöktes inte vid utredningen 2020. I området finns emellertid många byggnader som fladdermössen kan använda för övervintring.

Lepakkohavainnot

- Iso/viiksisiippa
- Pohjanlepakko
- Vesisiippa
- Korvayökkö
-  Iso/viiksisiipan havainto Anabat-ilmaisimella
-  Pohjanlepakon lisääntymisalue
-  Pohjanlepakon tärkeä alue
-  Iso/viiksisiipan tärkeä ravinnonhakualue
-  Kaava-alueen raja

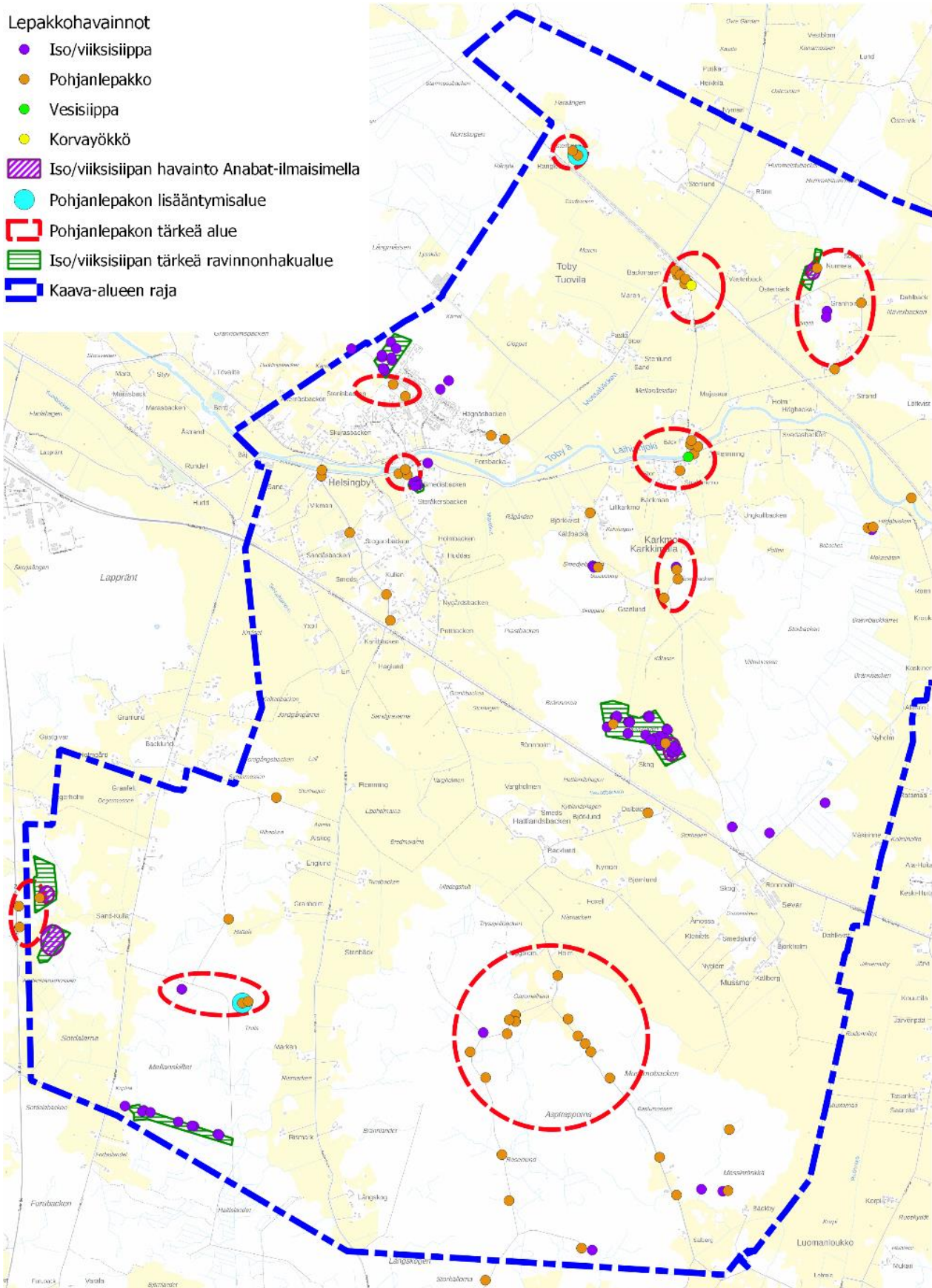


Bild 40. Fladdermusobservationer och områden som är viktiga för fladdermöss enligt naturutredningen från 2020. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

## Åkerroda

I området finns knappt några stora och bestående vattenområden som åkerrodan föredrar som lekplats, såsom sjöar, myrar eller större våtmarksområden. Längs Toby å hittades inga åkerrodor, vilket torde bero på den ställvis kraftiga strömningen och åns förurning. Inte heller åkerdikena lämpar sig som spelplatser för åkerroda. En observation av åkerroda har gjorts i den mellersta delen av planeringsområdet norr om Toby å, i en pöl i ett avverkat område i Tjockskogen (Bild 41). Färre än fem hannar uppskattades leka på platsen. Skogen i närheten av pölen och skogsbrynen vid Kålasors åkrar är lämpliga livsmiljöer för åkerroda.

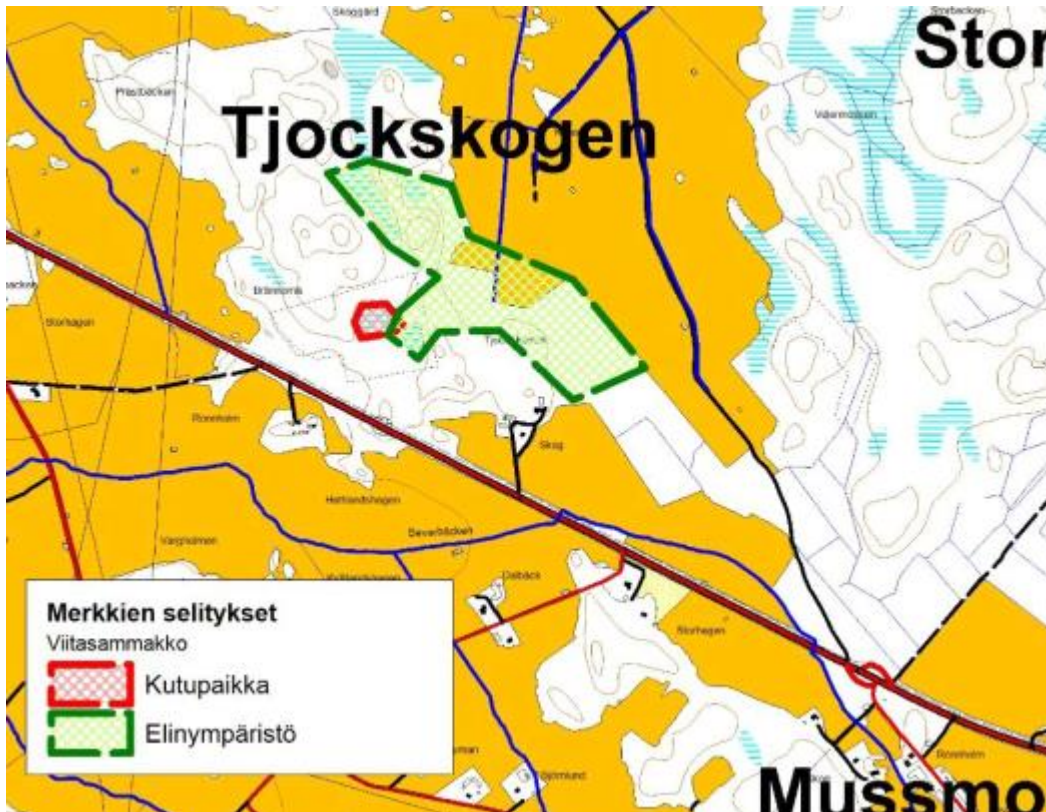


Bild 41. Åkerrodans lekplats och livsmiljö.

Bilagematerial: Naturutredning

## 1.9.5 Fåglar

Fåglarna i området består av arter som är typiska för åker- och skogsområden. Även fåglar som är vanliga för gårdsmiljöer påträffas och vissa arter, såsom ortolansparv, förekommer i olika livsmiljöer. Av de 78 fågelarter som påträffats i området nämns nio i bilaga I till EU:s fågeldirektiv. 23 arter finns med på den nationella röda listan och av dessa är fyra ytterst hotade. Fyra av de observerade arterna har listats som hotade i naturvårdsförordningen.

## Åkermarker

Miljöer i åkerlandskapet som är viktiga för fåglar är diken och dikesrenar där det växer buskage och höga växter med örtstam. Även åkrarna är häcknings- och födosökningsmiljöer för flera arter. Typiska arter i

området är bland annat tofsvipa, gulspurv, lärka och ärtsångare. Arter som regelbundet söker föda på åkrarna är till exempel kaja, ringduva, björktrast, skratt- och fiskmås samt stare.

Av de fåglar som påträffas i åkerområdena är ladusvalan och buskskvätan sårbara arter. Ladusvalan häckar fåtaligt i hela områden, sävsparven häckar i djupare diken med höga växter med örtstam, vass och vide och buskskvätta förekommer i åkerlandskap med mycket buskage och längs Toby å.

Storspov, enkelbeckasin, lärka, sädesärta, sävsångare och rosenfink är nära hotade arter. Av dessa häckar storspov på de flesta stora åkerområdena i området. Enkelbeckasinen häckar i sin tur på tallmyrar, fuktiga ängar och andra fuktiga miljöer. Sädesärtan har spridit sig till hela området, men den är inte en allmän art. Detta gäller även rosenfink som gynnas av skogsöarna på åkrarna och miljön längs Toby å. Lärkan är väldigt allmän på åkrarna i området.

Jorduggla och kornknarr ingår i bilaga I till EU:s fågeldirektiv, men båda arterna är livskraftiga i Finland. Jorduggla påträffades i två åkerområden och kornknarren häckar på åkrarna i den södra delen av Sotdalarnas område.

### **Gårdsmiljöer**

Allmänna arter på gårdsplaner och i närheten av bebyggelse är talgoxe, lärka, lövsångare, törnsångare, svartvit flugsnappare, blåmes och pilfink. Av fåglar som påträffas i gårdsmiljöer är tornseglaren starkt hotad och den nämns i både naturvårdsförordningen och bilaga I till EU:s fågeldirektiv. Tornseglaren häckar vid Helsingby skola. Av övriga arter som är typiska för gårdsmiljöer är turkduva, sparv och grönfink starkt hotade. Törnsångare och skata är nära hotade arter. Turkduva har också listats som en hotad art i naturvårdsförordningen. I Karkmo häckar ett turkduvepar, grönfinkar häckar i skogsmiljö i närheten av bebyggelse och framför allt i Toby och i närheten av Hägnäsbacken. Sparvar förekommer mest i Helsingby. Skata påträffas i åkermiljö i anslutning till bebyggelse: skatpar finns på nästan varje gårdsplan.

### **Skogsmarker**

Flest fåglar förekommer i skogsmiljöer men mer knappt i plantskogsområden. Allmänna arter är bofink, lövsångare, kungsfågel, rödhake, grönfink, rödvingetrast, taltrast och koltrast samt i grandominerade skogar gransångare och gårdsmyg. Även gulspurv, trädpiplärka och rödhake påträffas.

Av fåglar som påträffas i skogsmarker är talltita och grönfink starkt hotade. I området häckar även en ormvråk. Ormvråken har definierats som hotad i naturvårdsförordningen och den är en sårbar art. Övriga sårbara arter i skogarna i området är järpe, sparvuggla och tofsmes. Nötskrikan är en nära hotad art. Av arter i bilaga I till EU:s fågeldirektiv förekommer orre, järpe, trana, sparvuggla och spillkråka i området.

Flera arter är beroende av gamla moskogor som sin livsmiljö. På Mussmobacken påträffades orrspel och järpe observerades två gånger i den södra delen av Asptrapporna. Tofsmes och nötskrika föredrar äldre grandominerade skogar. Det samma gäller sparvuggla som påträffades i Mössintönkä-området i Mussmobacken. Spillkråka förekommer fåtaligt i området. Tranorna söker föda på åkrarna men häckar i låglänta skogsområden.

### **Övriga fåglar**

I området förekommer åtminstone skratt- och fiskmås, svanar, ljunpipare, brushane, gluttsnäppa och grönbena som söker föda eller rastar under flytten på våren. Övriga arter som ingår i bilaga I till EU:s fågeldirektiv är törnskata och bivråk. Bivråken är starkt hotad och ingår även i naturvårdsförordningen och den påträffades tre gånger i området. Däremot gjordes inga observationer av att den skulle häcka i området. Törnskata påträffades i kanten av området och på åkermark i Bäckby.

Bilagematerial: Naturutredning



# 1.10 Befolkning, arbetsplatser och service

## 1.10.1 Befolkningsutveckling

Korsholm hade 19 662 invånare i slutet av 2022. Under 2000-talet har befolkningen i kommunen vuxit enligt följande: antalet invånare var 19 453 i slutet av år 2020, 18 637 år 2010 och och 16 521 år 1999.

Under perioden 1980–2010 ökade antalet invånare i södra och östra Korsholm, där planeringsområdet ligger, med 26 procent. Från och med 2010 har befolkningen emellertid minskat med några tiotals personer. I slutet av 2022 hade planeringsområdet totalt 1 418 invånare, av vilka största delen (1 208) bor i området för Toby–Helsingby och resten (210) i Karkmo. Bebyggelsen är koncentrerad till Helsingby och Toby tätortsområde på båda sidor om Toby å (bilderna 38 och 39).

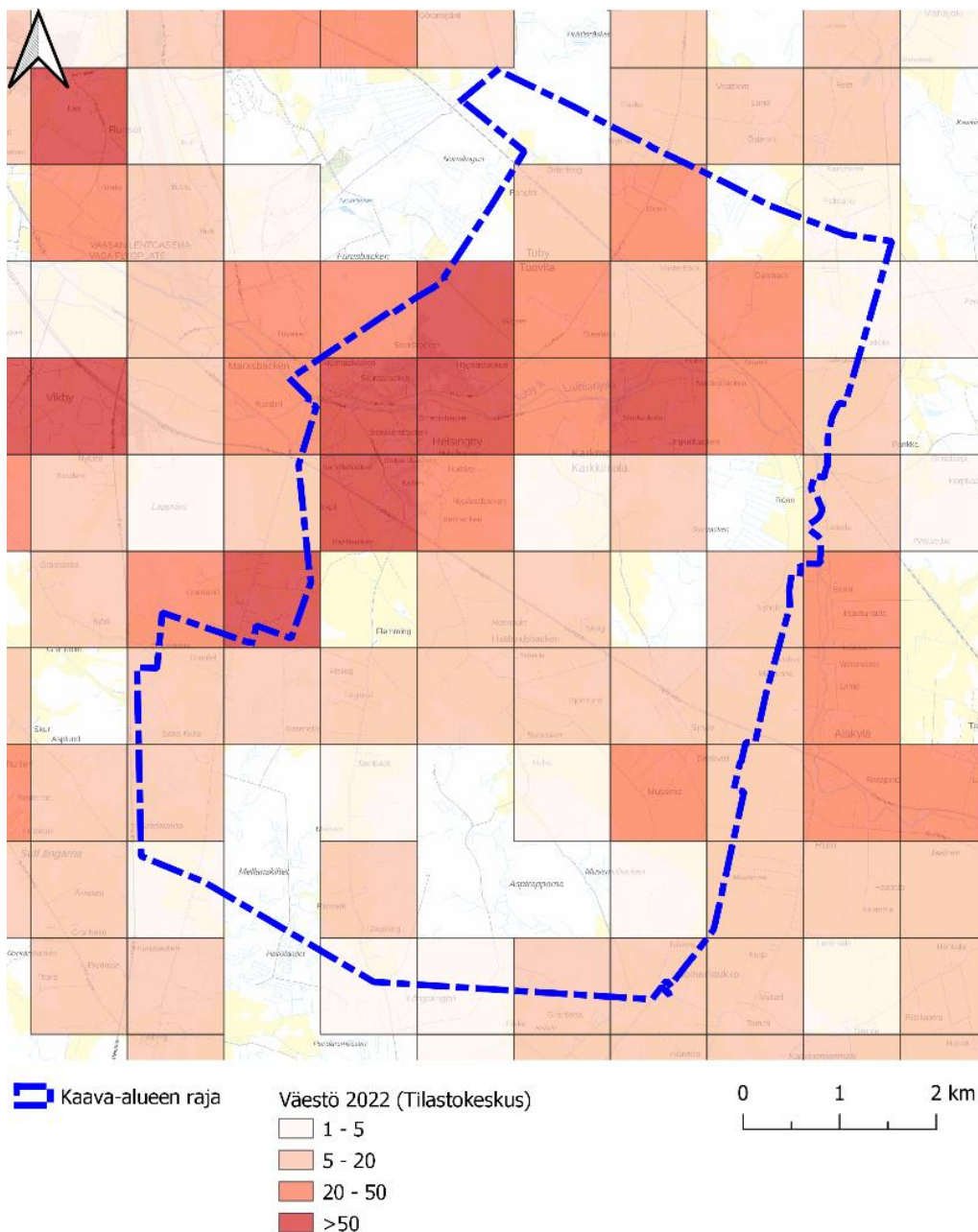


Bild 42. Befolkningens placering i området för Helsingby–Toby 2022 (källa: Statistikcentralen, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023).

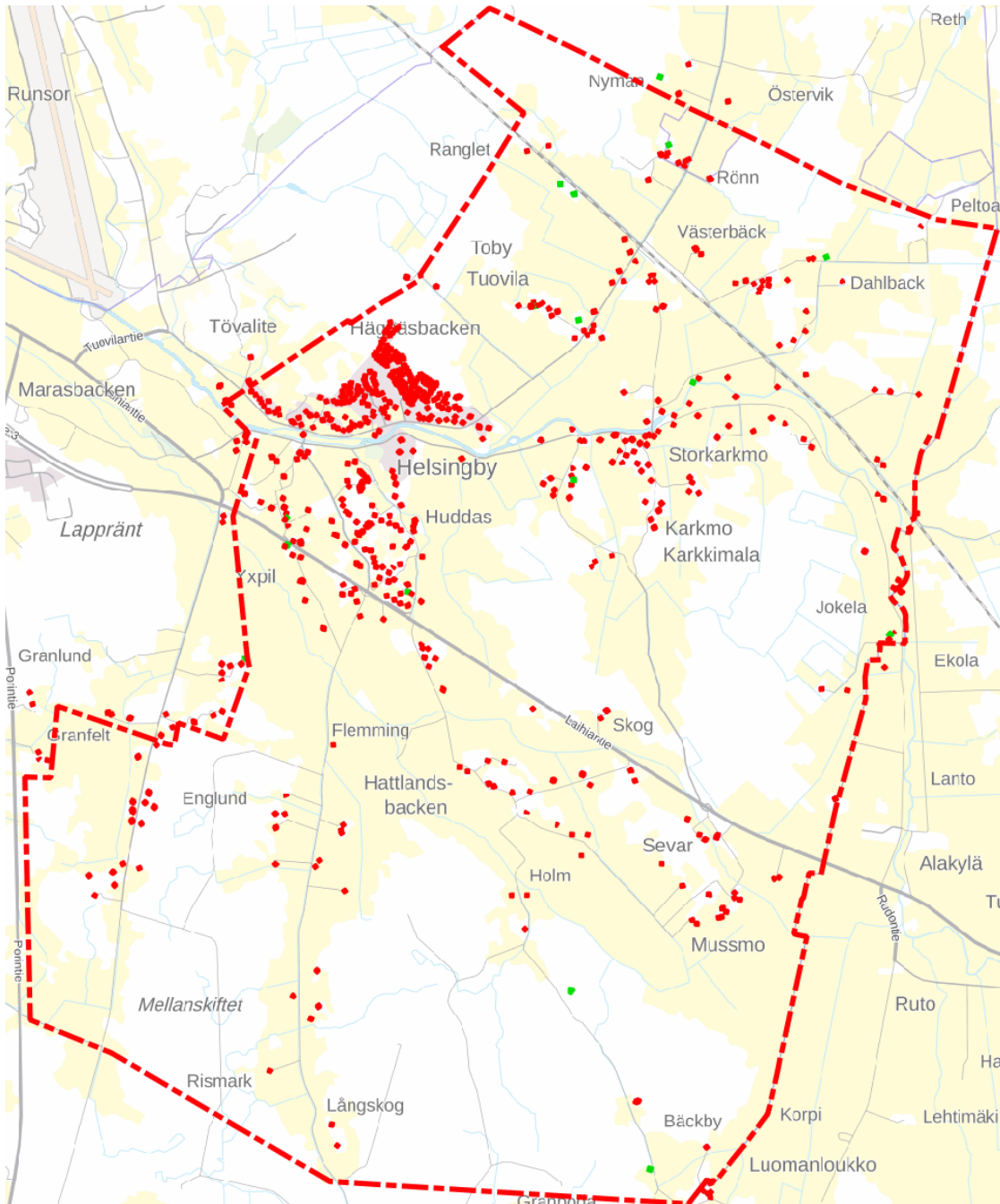


Bild 43. Bostadsbyggnadernas (röd) och fritidsbyggnadernas (grön) placering i planeringsområdet. (Källa: Lantmäteriverkets terrängdatabas, bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

## Mål

Enligt Korsholms kommunstrategi 2030 som utarbetades 2018 strävar kommunen efter att befolkningen ska öka med över en procent per år. Enligt välfärdsstrategin Korsholm 2040 (2013) väntas 1 400 fler invånare i Södra och Östra Korsholm, framför allt i Helsingby, fram till 2040. I strukturmodellen för Vasa stadsregion "Solmodellen 2040" eftersträvas 520 nya invånare i området för Helsingby–Toby fram till 2040 (mer under punkt 1.3.4).

Befolkningstillväxtnålet för Korsholms strategiska generalplan är 56 procent för södra och östra Korsholm fram till år 2040. Hela kommunens befolkning väntas öka med 10 000 personer fram till 2040 och

befolkningen i södra och östra Korsholm väntas öka med 1 300 invånare. Av de nya invånarnas väntas största delen bo i Helsingbyområdet. I den strategiska generalplanen dras riktlinjer för förtätningen av byabyggelsen.

Enligt visionsplanen för Helsingby–Toby (2021) är det möjligt att skapa trivsel och välfärd för invånarna i området med korta avstånd till arbetsplatser och friluftsmöjligheter samt goda trafikförbindelser till övriga städer i Finland och till utlandet.

### Prognoser

Enligt Statistikcentralens befolkningsprognos från 2021 har Korsholm 19 030 invånare år 2040. Det är 632 färre än invånarantalet i slutet av 2022.

Enligt en befolkningsprognos som gjorts av MDI 2022, som baserar sig på befolkningsutvecklingen 2015–2021, skulle befolkningen i Korsholm minska med 0,3 procent under perioden 2021–2040. MDI har även utarbetat tre alternativ scenarier: ett Finland som urbaniseras, splittras och internationaliseras. I scenariot med ett Finland som urbaniseras fortsätter samma utveckling som 2015–2019, och befolkningen i Korsholm förutses minska med 1,9 procent. I splittringsscenario antas att den så kallade regionaliseringen, som började under coronapandemin 2020–2021, fortsätter. I detta scenario skulle befolkningen i Korsholm öka med 1,5 procent. I ett scenario med ett Finland som internationaliseras skulle invandringen till Finland öka till samma nivå som i Sverige på 2010-talet fram till 2040, och befolkningen i Korsholm skulle öka med 1,7 procent.

Enligt en utredning som beställts från Åbo Akademi för kommunens välfärdsstrategi (2013) är den naturliga befolkningsökningen i Korsholm och nettoinflyttningen över 100 personer per år. Av inflyttningen kommer nästan 75 från Vasa stad. Utflyttare är framför allt finskspråkiga ungdomar i studieåldern, inflyttarna består i sin tur av en aning äldre invånare. Enligt prognosen kommer befolkningen i Södra och Östra Korsholm att öka väldigt måttligt från 2 090 invånare (befolkning 2011) till 2 254 fram till 2031.

### 1.10.2 Arbetsplatser

Enligt Statistikcentralen fanns det 9 077 arbetande personer i Korsholm 2021. Av dessa arbetade 6 231 utanför Korsholm. I Korsholms kommun arbetade i sin tur 2 846 personer. I maj 2023 hade Korsholm 271 arbetslösa. Bland företagen i Korsholm framträder små och medelstora familjeföretag. De största arbetsgivarna är utöver kommunen bland annat Vilpe Oy och Escarmat Oy Ltd.

Enligt välfärdsstrategin Korsholm 2040 som utarbetats 2013 väntas fler arbetsplatser i Södra och Östra Korsholm, bland annat i Helsingbyområdet.

Industri- och företagsområdena i närheten för med sig ny företagsverksamhet, utveckling av kommersiell service och arbetsplatser till området. Dessa kommer även att återspeglas i Helsingby–Toby-området. Väster om planområdet ligger Vikby företagsområde och på den nordvästra sidan ligger flygplatsområdet Airport Park och Vasaregionens logistikcentrum. Norr om området, i Korsholms kommuns och Vasa stads område, anvisas batterifabriksområdet GigaVasa som riktar sig till företag inom energiteknologibranschen. Som följd av GigaVasa-projektet har det bedömts uppstå cirka 6 800 arbetsplatser i området, när man utöver de nya arbetsplatserna inom kemiindustrin även beaktar de indirekta sysselsättningseffekterna. Sysselsättningseffekterna kommer även att vara betydande under byggnadsskedet. Genom de nya arbetsplatserna kommer även behovet av bostäder och service att öka i området.

### 1.10.3 Service

I Korsholms kommun finns 11 grundskolor och ett svenskspråkigt gymnasium. I planeringsområdet finns två skolor inom grundläggande utbildning: Helsingby skola, som är svenskspråkig samt Tuovilan koulu, som är finskspråkig. I området finns också två daghem. En biblioteksbuss betjänar i området. För kommunens hälsovård svarar Österbottens välfärdsområde och de närmaste hälso- och sjukvårdstjänsterna finns i Korsholms hälsovårdscentral.

I anslutning till skolan i Helsingby finns en gymnastiksal, en ishockeyrink och en sandplan. Något längre norrut finns en gräsplan med läktare. Intill skolan i Toby finns en gymnastiksal, en sandplan, en ishockeyrink/tennisplan och ett 2,2 kilometer långt skidspår. Intill Karkmo före detta skola finns en

ishockeyrink. I Toby finns två lekparkar och på den västra sidan av projektområdet finns Toby badplats. Motionsplatsernas lägen visas på bilden nedan (Bild 44).

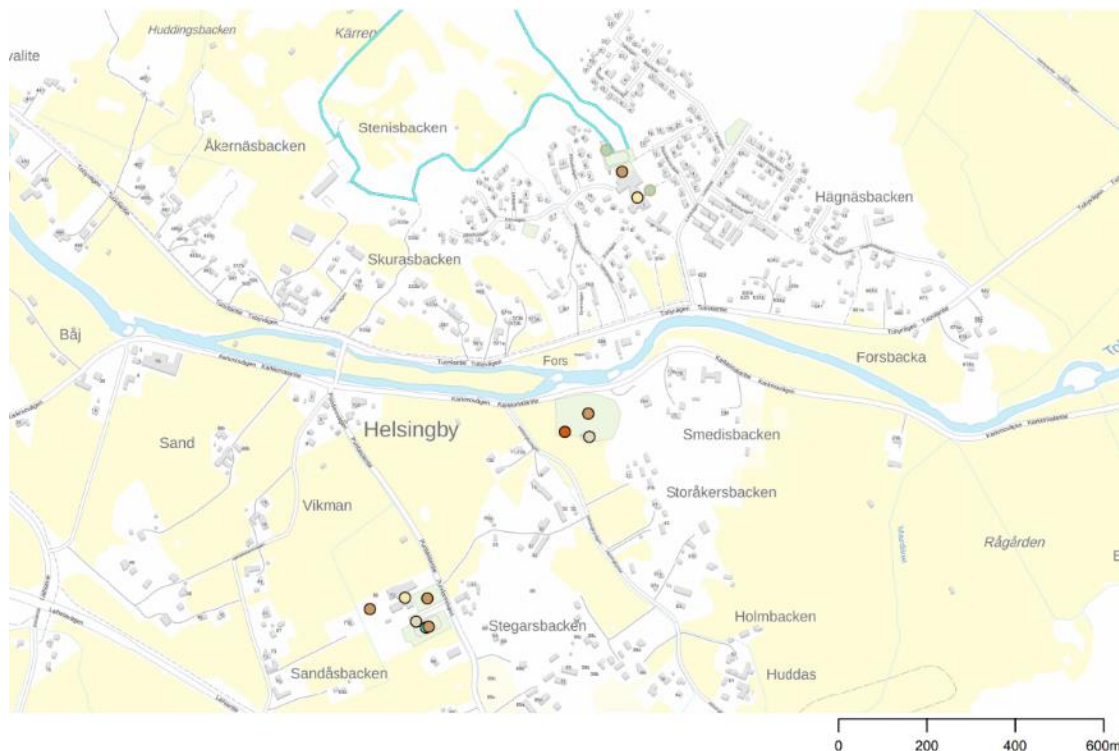


Bild 44. Läget för motionsplatserna i området och skidspåret i norr (bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

Intill badplatsen väster om området för delgeneralplanen, längs Tobyvägen, ligger Helsingby brandstation där Södra Korsholms Frivilliga brandkår är verksam. I Helsingby finns en ungdomslokal där ungdomsföreningen UF Hoppet rf är verksam.

Enligt visionsplanen för Helsingby–Toby kan området erbjuda mångsidig och högklassig närservice samt möjligheter till rekreation och naturupplevelser nära hemmet.

## 1.11 Trafik

### 1.11.1 Motorfordonstrafik

Trafiknätet i Helsingby–Toby planområde består i enlighet med Bild 45 huvudsakligen av privata vägar, förbindelsevägar mellan dem och matargator samt mindre körstigar. Genom planområdet går även riksväg 3, som är en betydande väg, det vill säga väg E12. Vägen är den viktigaste leden från Vasa i riktning mot Tammerfors och Helsingfors.

Bild 45 visar de funktionella klasserna och trafikmängderna för de viktigaste lederna i planområdet. På bilden kan man se till exempel hur livligt trafikerad riksväg 3 är och hur viktig den är i hela Vasaregionen. Längs riksväg 3 var den genomsnittliga dygnstrafiken (GDT) 8 191 fordon per dygn år 2022.

På bilden visas även trafikmängderna för de viktigaste förbindelsevägarna och matargatorna i området. Trafikmängderna är ganska låga. Baserat på detta kan det konstateras att antalet invånare och arbetsplatser också är lågt i området. Baserat på den genomsnittliga dygnstrafiken är den mest betydande av förbindelsevägarna och matargatorna i området Tobyvägen, där GDT var 700 fordon per dygn år 2022. Tobyvägen fungerar med andra ord som den mest betydande leden mot tomterna och de privata vägarna inom Helsingby. Övriga betydande förbindelsevägar och matargator i området är Rimalvägen (GDT 113), Pundarsvägen (GDT 102) och Karkmovägen (GDT 85).

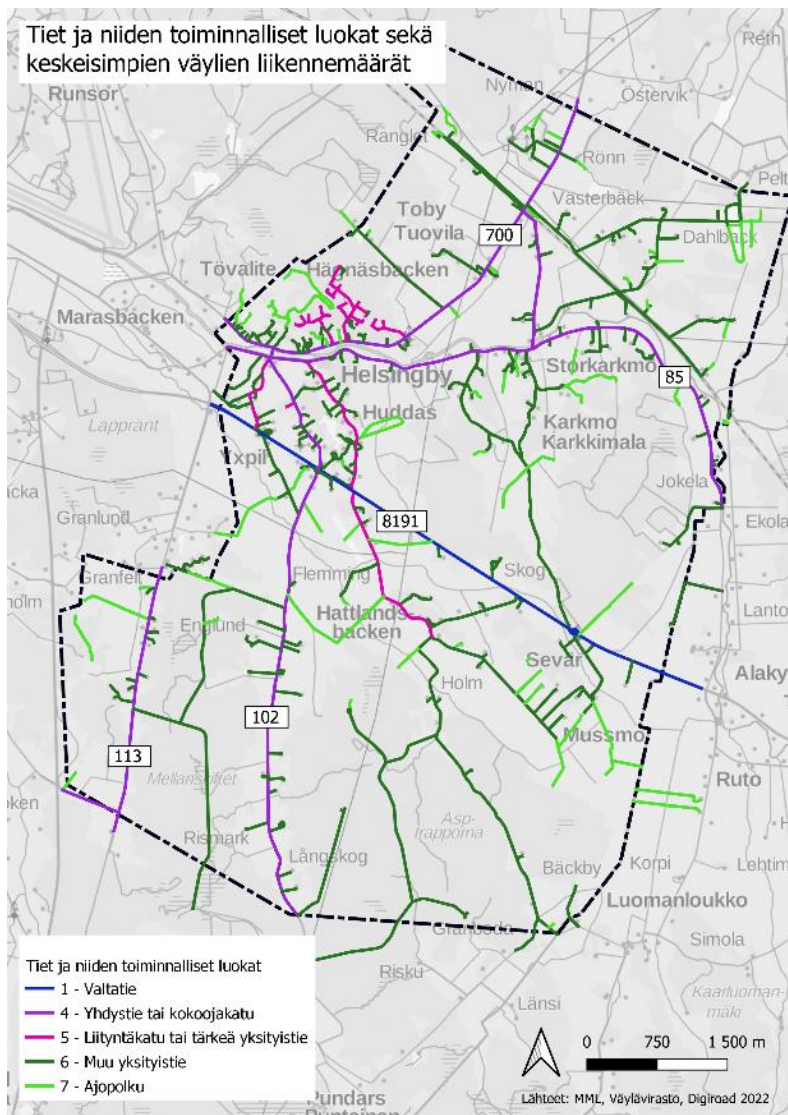


Bild 45 Karta över vägarna i området och deras funktionsklass samt trafikmängder för de viktigaste vägarna (Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

Baserat på Bild 46 kan det konstateras att hastighetsbegränsningarna i planområdet är väldigt varierande. I planområdet varierar hastighetsbegränsningen längs riksväg 3 mellan 80 och 100 kilometer per timme. På de övriga mest betydande lederna i området, såsom Tobyvägen, Rimalvägen, Pundarsvägen och Karkmovägen, varierar hastighetsbegränsningen huvudsakligen mellan 80 och 50 kilometer i timmen. Helsingby tätortsområde ligger norr om Toby å i områdena för Lundvägen och Mellanbacksvägen, som viker av från Tobyvägen. I detta tätortsområde ligger bland annat Toby skola. I tätortsområdet sjunker hastighetsbegränsningen till 40 och 30 kilometer i timmen.

I Helsingbyområdet är största delen av vägarna grusbelagda och utöver riksvägen är endast matargatorna och förbindelsevägarna samt gatorna i tätortsområdet belagda, vilket framkommer på Bild 47.

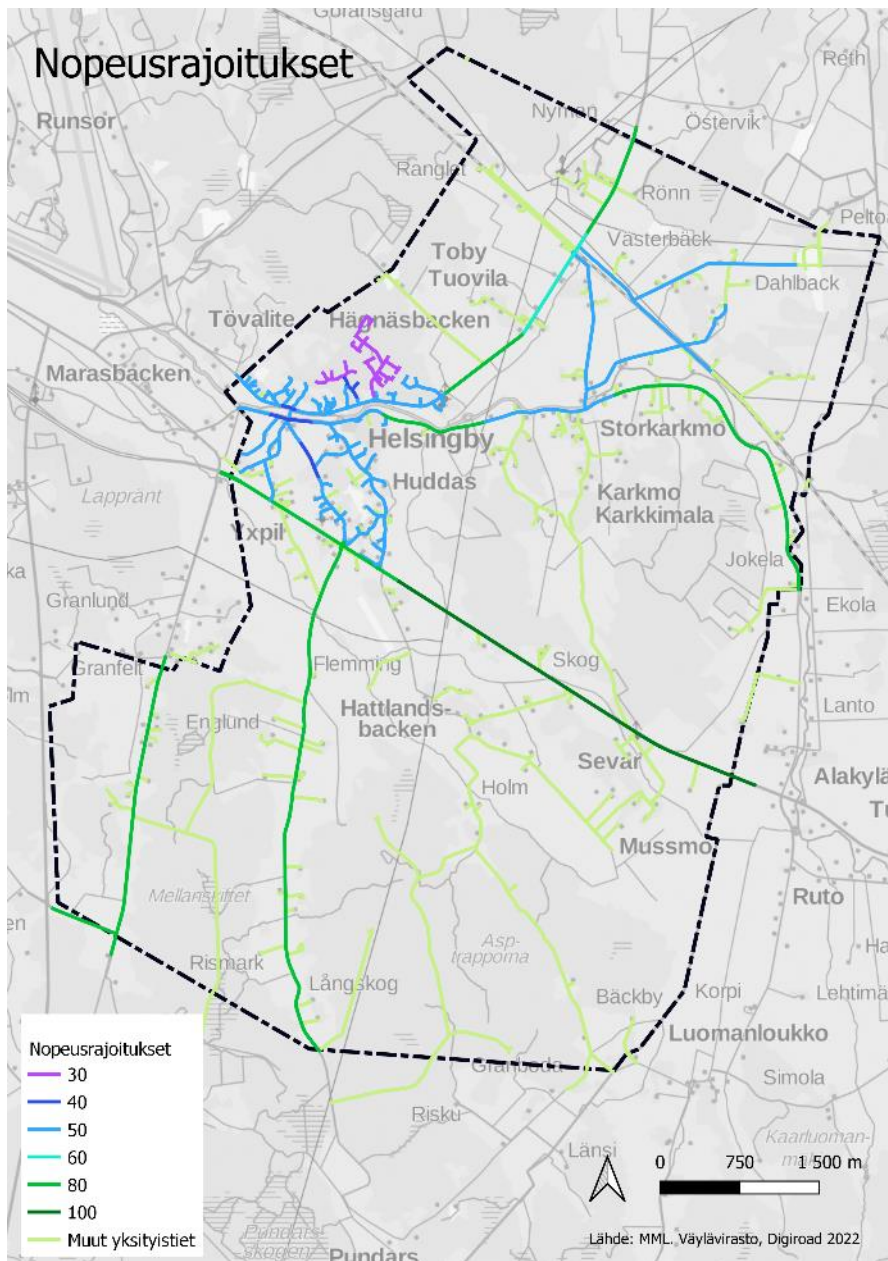


Bild 46 Karta över hastighetsbegränsningarna i området (Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

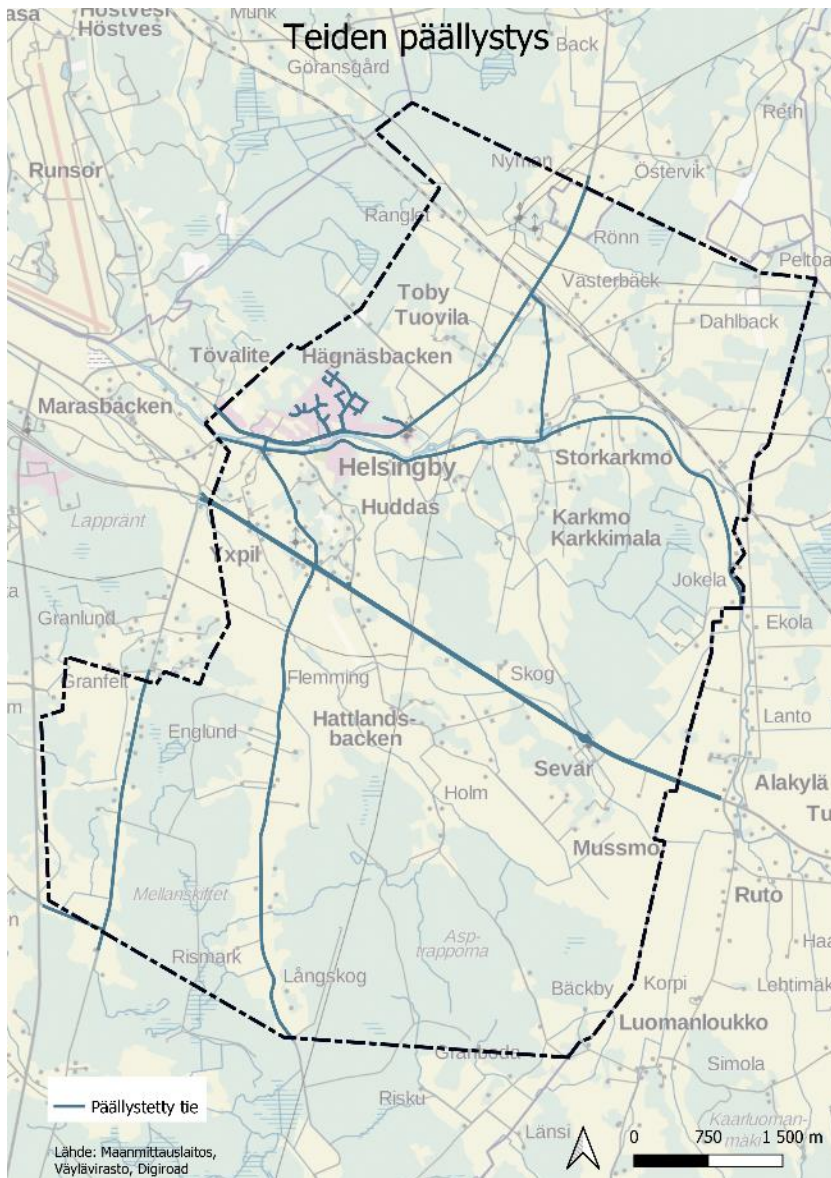


Bild 47 Vägarnas beläggning (Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

### 1.11.2 Gång- och cykeltrafik

I Helsingby är gång- och cykeltrafiknätet väldigt knappt och består endast av två belagda gång- och cykelleder, vilket framkommer på Bild 48. Dessa är en kombinerad gång- och cykelled längs Tobyvägen samt en kombinerad gång- och cykelled som går parallellt med riksväg 3. I övrigt anvisas gång- och cykeltrafiken till körledens kant och vägrenar. Detta är en lämplig lösning för förbindelser med en lägre hierarki, eftersom antalet trafikformer på sådana leder är små och hastigheterna förhållandevis låga. I planområdet finns även många mindre obelagda stigar där fotgängarna rör sig mellan tomterna i tätortsområdet.

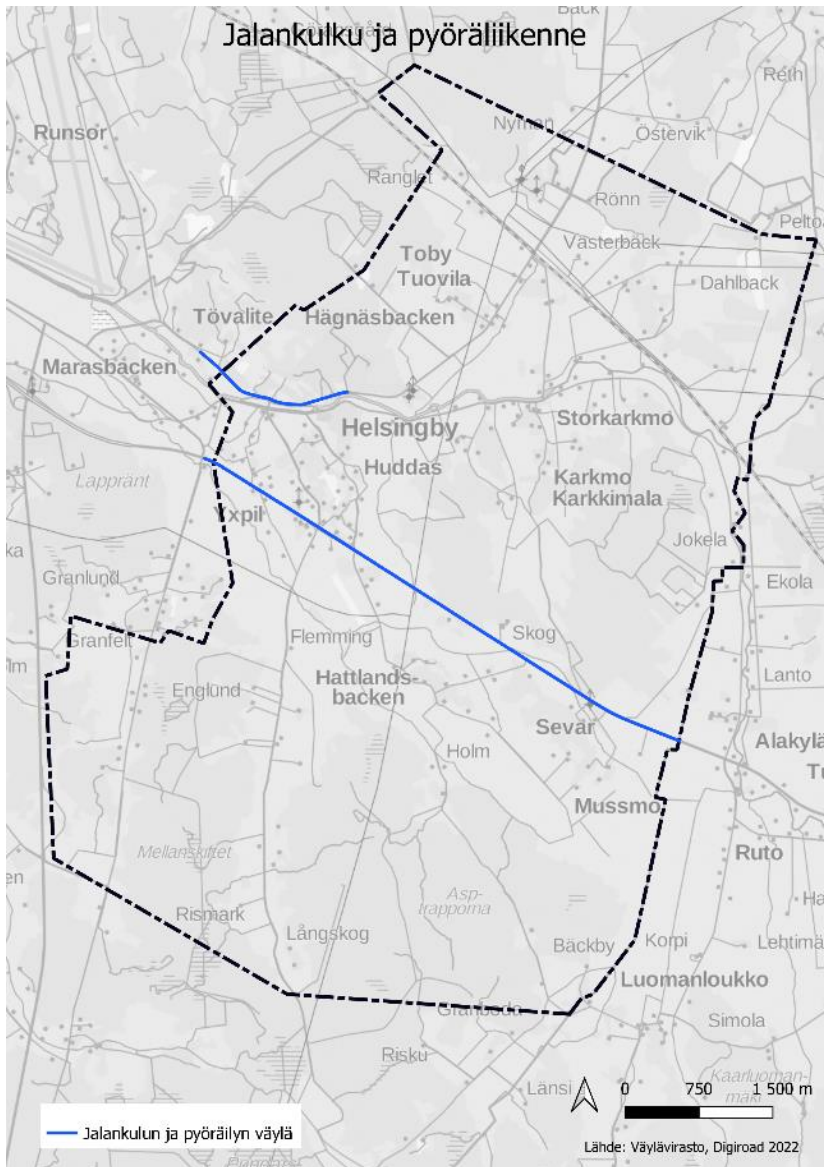


Bild 48 Karta över gång- och cykelleder i området (Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

### 1.11.3 Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Helsingby är väldigt knapp och består främst av busslinjerna 131, 133 och 341 som trafikerar längs riksväg 3. Linjerna är långväga linjer. Linjerna betjänar till exempel skol- och pendlingstrafik mellan Helsingby och Vasa. I Helsingby går ingen kollektiv närtrafik. Busslinjerna är den enda kollektivtrafikförbindelsen i riktning mot Vasa eller den andra riktningen mot Laihela och Seinäjoki och de trafikerar via Matkahuolto. Bild 49 visar att det finns sex hållplatspar längs riksväg 3 i planområdet. Utöver detta finns det hållplatser även längs Tobyvägen men där trafikerar för tillfället inga bussar.

Genom planområdet går även en banförbindelse, längs vilka bland annat fjärrtåg från Helsingfors och Tammerfors trafikerar mot Vasa. I Helsingby finns emellertid ingen järnvägsstation eller någon hållplats och av denna orsak stannar tågen inte i planområdet. De närmaste järnvägsstationerna finns i Tervajoki och Vasa.

I nuläget är kollektivtrafiken ganska knapp eftersom det inte alls finns någon lokaltrafik. Detta kan antas påverka både de lokala invånarnas och icke-ortsbornas trafikering i Helsingby.



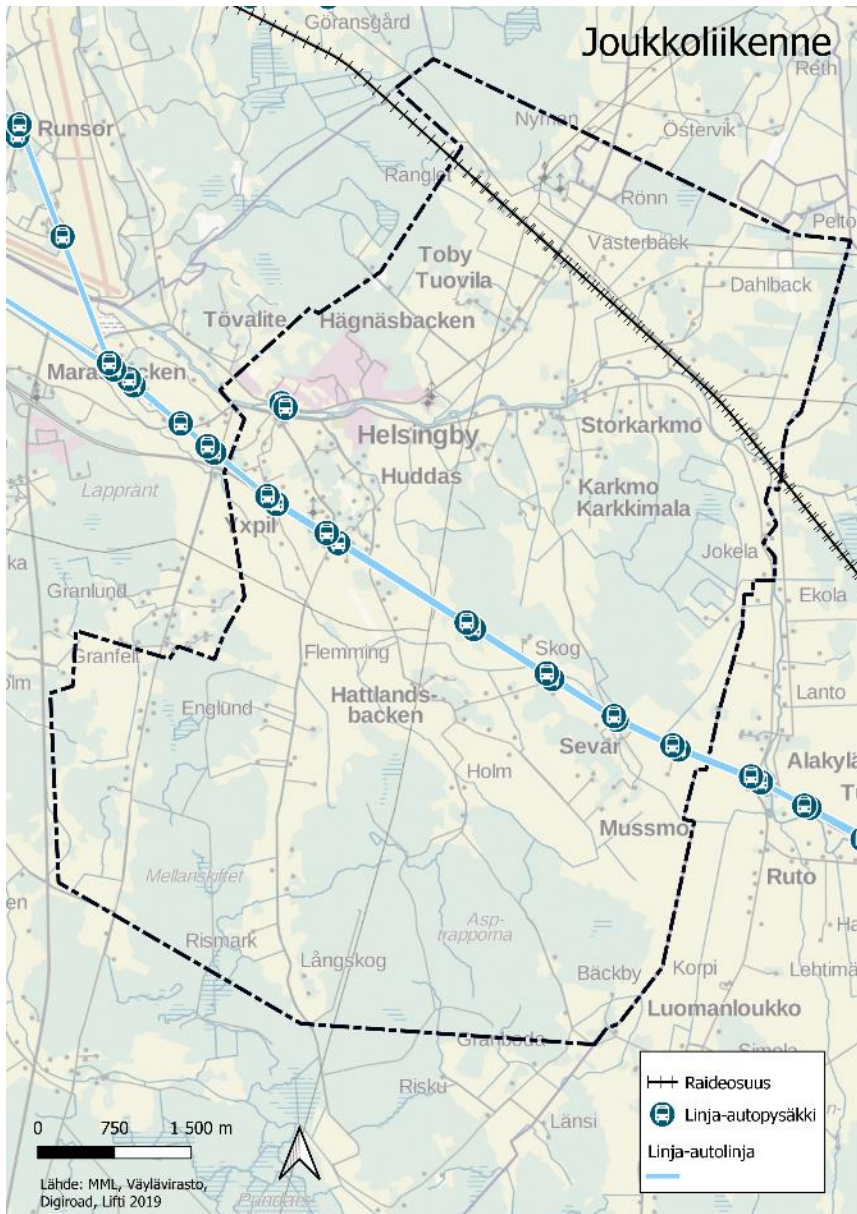


Bild 49 Karta över kollektivtrafikhållplatser och -leder samt banavsnittet i området (Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad, Lifti)

#### 1.11.4 Trafiksäkerhet

Enligt Statistikcentralens uppgifter om trafikolyckor har det inträffat 56 trafikolyckor i planområdet under de senaste tio åren. Av dessa har största delen inträffat längs riksväg 3. Övriga trafikolyckor har inträffat längs Tobyvägen, med undantag av några enstaka fall.

Bild 50 visar att det inte har skett några personskador i anslutning till största delen av de statistikförda trafikolyckorna. Under de senaste tio åren var 48 av 56 olyckor sådana där det inte inträffade några personskador. Av olyckorna har en lett till dödsfall och sju har lett till personskador.

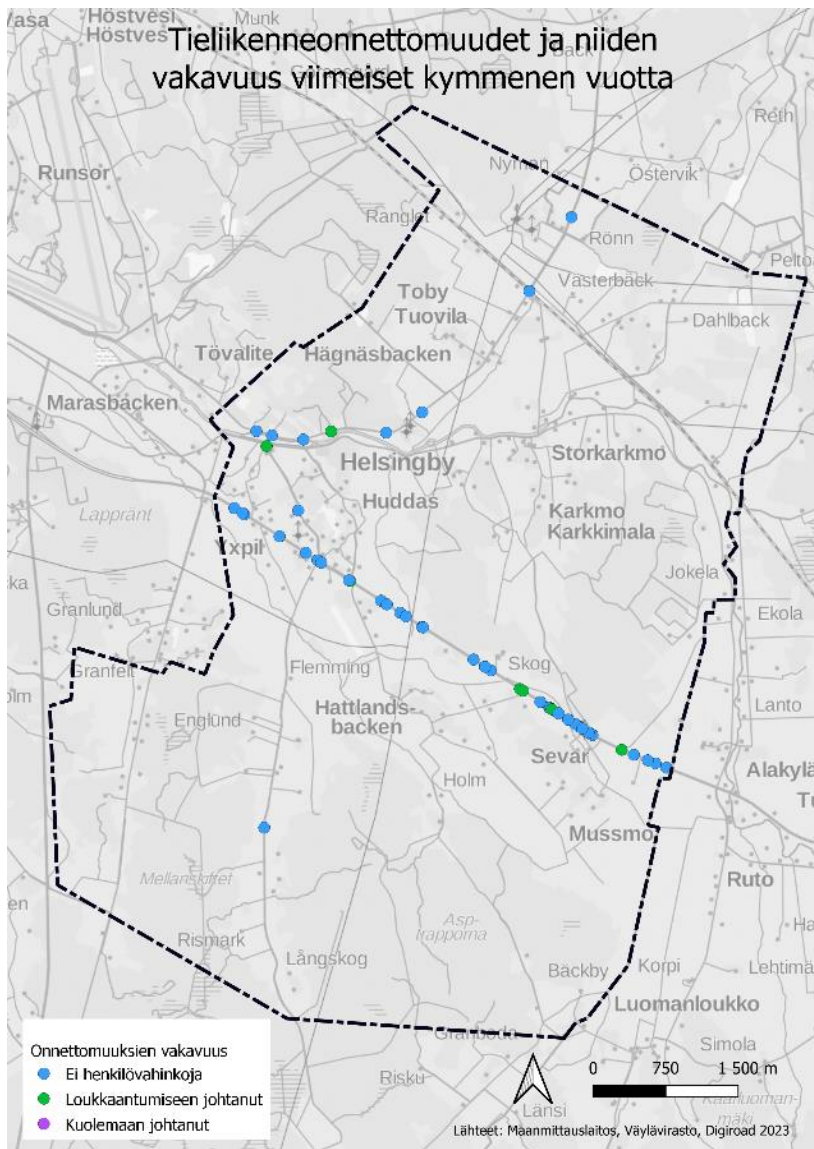


Bild 50 Karta över trafikolyckor i området och deras allvarsgrad (Statistik om trafikolyckor, Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

Bild 51 visar klassificeringen av statistikförda trafikolyckor i Helsingbyområdet under de senaste tio åren. Bilden visar att av de trafikolyckor som inträffat under åren 2013–2023 är största delen olika djurolyckor eller övriga olyckor. Djurolyckor omfattar till exempel hjort- och älgolyckor. Flera sådana har inträffat längs riksväg 3 och andra förbindelsevägar och matargator i området. Övriga olyckor kan omfatta till exempel olika avkörningsolyckor. Flera sådana har inträffat framför allt längs riksväg 3 och Tobyvägen.

Övriga olyckor som inträffat i Helsingbyområdet är framför allt olika mötes-, sväng- och korsningsolyckor samt påkörningar bakifrån längs riksväg 3. På bilden visas dessutom en enskild mopedolycka.

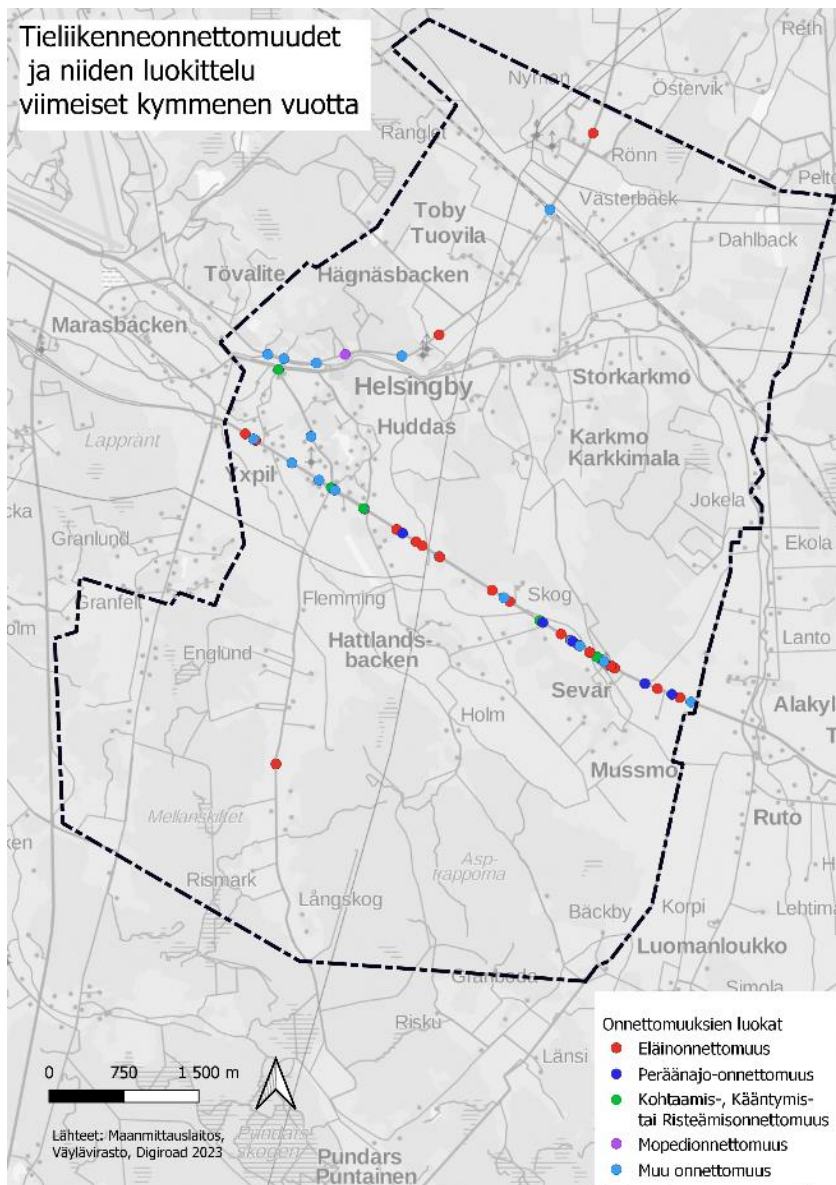


Bild 51 Karta över trafikolyckor i området och deras klassificering (Statistik om trafikolyckor, Lantmäteriverket, Trafikledsverket, Digiroad)

### 1.11.5 Utarbetade trafikutredningar

I planarbetet utnyttjas dessutom följande utredningar som utarbetats tidigare:

- Riksväg 3 på avsnitt Helsingby–Laihela, komplettering av miljökonsekvensbedömning (Korsholm, Laihela) till tidigare bedömning från 28.2.2020, NTM-centralens rapporter 47|2022
- Riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela, översiktsplan (Korsholm, Laihela) – program för miljökonsekvensbedömning, Ramboll Finland, NTM-centralens rapporter 13|2019
- Preliminär översiktsplan – Vasa hamnväg. NTM-centralens rapporter 7|2017

### 1.11.6 Trafikens utveckling i Österbotten

NTM-centralen i Södra Österbotten svarar för trafikfrågorna i Södra Österbottens, Österbottens och Mellersta Österbottens område.

Österbottens förbund svarar för utarbetandet av Österbottens trafiksystemplaner. Österbottens trafiksystemplan är en strategisk plan för en period på cirka 30 år och omfattar hela landskapet. I planen

definierar Österbottens förbund utvecklingsbehovet för trafiksystemet i landskapet i samarbete med kommunerna, trafikmyndigheterna och andra samarbetspartner som inverkar centralt på trafiken.

I den nationella trafiksystemplanen (Trafik 12), som publicerats 2021, fastställs mål och riktlinjer för trafiksystemplaneringen på nationell nivå för åren 2021–2032. Den nationella trafiksystemplanens huvudmål, det vill säga tillgänglighet, hållbarhet och effektivitet, syns starkt i områdets trafiksystemarbete och landskapens trafiksystemplaner. Österbottens nya trafiksystemplan publicerades våren 2022. Planen tar sikte på år 2050.

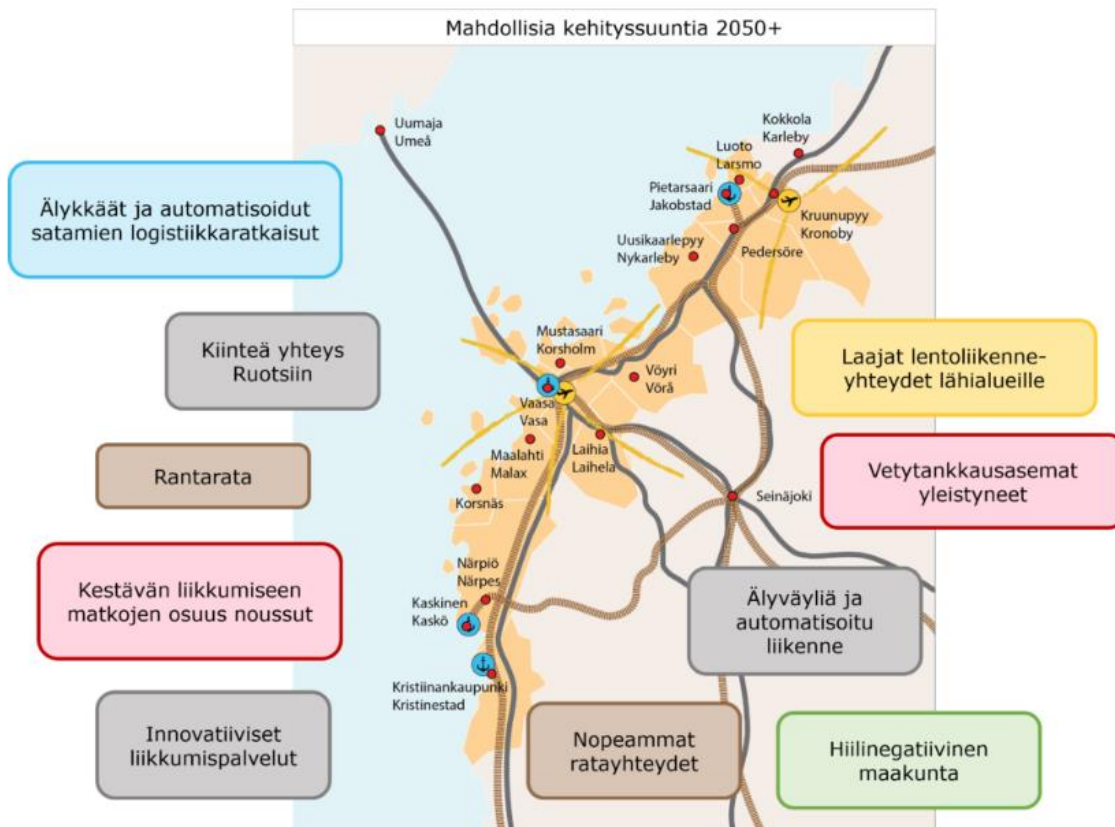


Bild 52. I samband med den nya trafiksystemplanen för Österbotten presenterades en skiss över de möjliga utvecklingsriktningarna för trafiken efter år 2050.

## 1.12 Samhällsteknik

### 1.12.1 Fjärrvärme och el

I Helsingby–Toby-området finns inget fjärrvärmenät. I Korsholm ägs fjärrvärmenätet av Vasa Elektriska Ab.

Vasa Elektriska Ab:s dotterbolag Vasa Elnät Ab svarar för elöverföringen i området. Elnätet har byggts med jordkablar och luftledningar. I den norra delen av planområdet ligger Toby elstation som ägs av Fingrid. Från elstationen börjar flera 110 kV:s kraftledningar i olika riktningar samt en 400 kV:s kraftledning norrut, en mot sydost och en mot söder (Bild 53).



Bild 53. Kraftledningar i området (110 kV och 400 kV). (Källa: Fingrid.)

I takt med att planprocessen framskrider justeras kartan över kraftledningarnas sträckning (bild 53) vid behov så att de stämmer överens med de senaste planerna.

Befintliga och under planeringen varande linjegator som kan förväntas på den södra sidan av Toby elstation är flera till antalet. I delgeneralplanens planutkastet har stamnätets 400 kV:s linjegata anvisats tillsammans med en 110 kV:s linjegata. Enligt planförslaget för landsskapsplan 2050 finns det tre nya elöverföringsbehov på minst 110kV vardera noterats. Dessa är Toby-Åback, Toby-Sverige (Fenno-Skan 1) och Juthskogen-Toby. I planförslaget för landsskapsplan 2050 har två av dessa anvisats som egna linjegator, medan det för den tredje förblir oklart om det behövs egen linjegata eller om den kommer att placeras i någon av de redan befintliga. Nämnade linjegator har anvisats som nya linjegator i delgeneralplanens planutkast.

Ytterligare finns flertalet linjegator under aktiv planering. Dessa är den havsbaserade vindkraftsparken Tyrsky med en eller två 400 kV:s linjegator, Korsnäs havsvindkraftspark med en eller två 400 kV:s linjegator och Hömossens vindkraftsprojekt med en 110 kV:s eller 400 kV:s linjegat. Därtill förblir det oklart med linjegatan för den landbaserade vätgasrörsträckningen från Tyrsky och ifall Smalmoosa vindkraftspark kommer att ingå i linjegatan från Hömossen eller om det för Smalmoosa kommer att sökas en egen linjegata. Utöver nämnda projekt finns flertalet andra pågående vindkraftsplaneringar i alla väderstreck om Toby-elstation. De ovan återgivna är enbart de mest aktuella projektplaneringarna på den södra sidan om elstationen i Toby.

## 1.12.2 Vindkraft

I Korsholms kommuns område finns en vindkraftspark som är i drift, Märkenkalls vindpark, som ligger i området för Korsholms kommun och Vasa stad, cirka sju kilometer nordost om planeringsområdet. Öster om planeringsområdet i Vasa stads område ligger Torkkola vindpark. Det närmaste kraftverket i Torkkola ligger på knappt fyra kilometers avstånd från planeringsområdet. I Vasa, cirka 12 kilometers väster om planeringsområdet, ligger ett vindkraftverk i Sundom som är i drift. På Malax kommuns sida finns flera vindkraftsparker som är i drift och under planering. De närmaste vindkraftverken visas på kartan på bild 54.

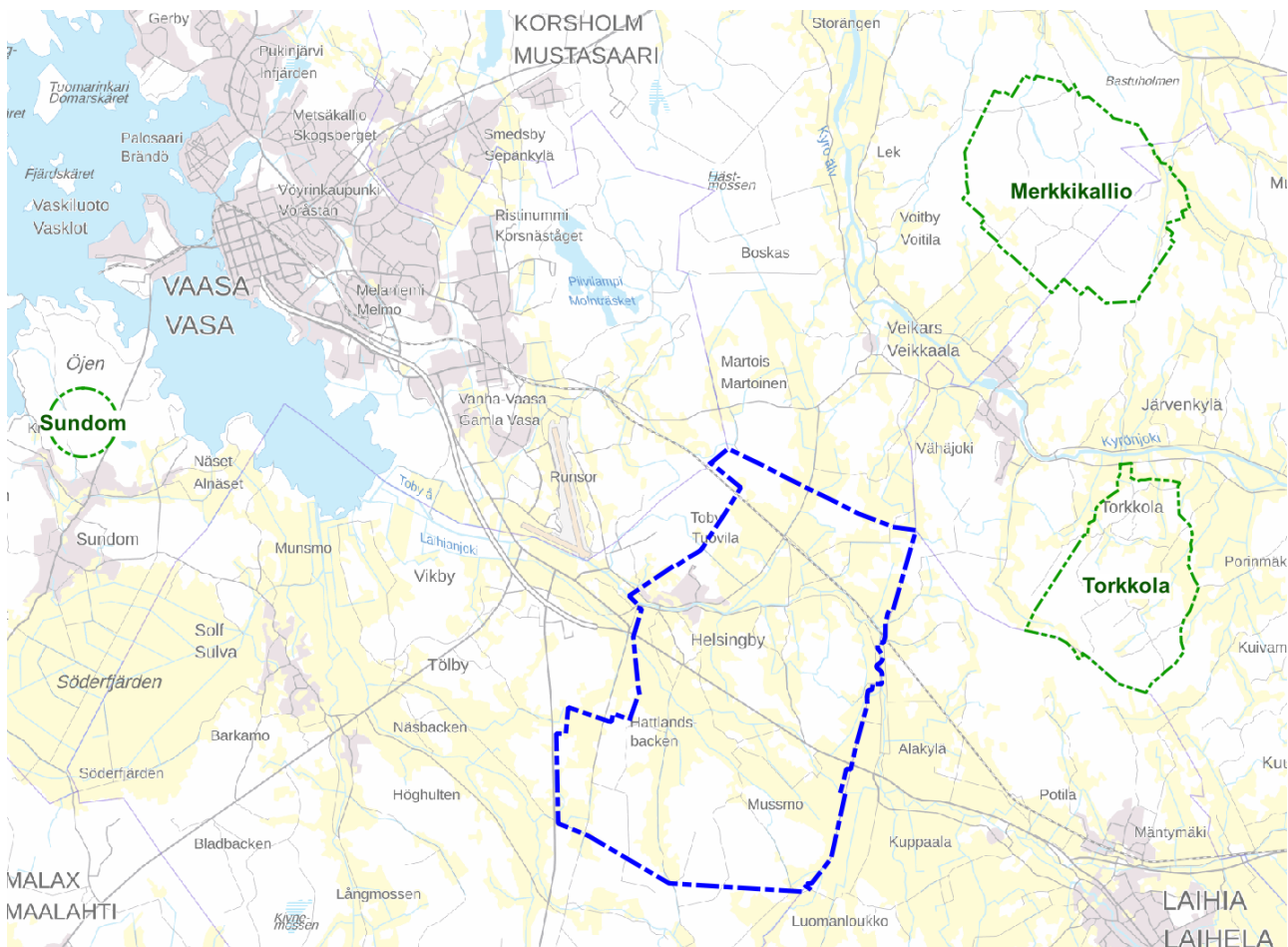


Bild 54. Vindkraftsparker i närheten av planeringsområdet markerade med grönt. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023)

## 1.12.3 Vatten- och avlopps nät

Enligt 2 kap 5 § 9 mom i lagen om vattentjänster ska utvecklingen av vattentjänsterna ske i överensstämmelse med samhällsutvecklingen. Oberoende av var fastigheten ligger i nuläget (i fastställda affärsverksamhetsområden eller utanför dem), är anslutning till vattentjänstnätet redan möjlig, men utanför de fastställda affärsverksamhetsområdena svarar anslutaren för alla kapitalkostnader.

Verksamhetsområdena för vatten och avloppsvatten definieras varje år och de kan ses på kommunens webbplats.

Korsholms kommuns vattenverk svarar för vattentjänsterna i kommunen och för planering och utbyggnad av vattentjänster i nya områden. Korsholms vattenledningsnät är kopplat till Vasa stads och Laihela och Malax kommuners vattenledningsnät. Avloppsnätet sträcker sig till alla detaljplanerade områden och det byggs vid behov ut till gamla och nya områden. Vattenlednings- och avloppsnäten i Helsingby–Toby-området visas på bilden nedan Bild 55.

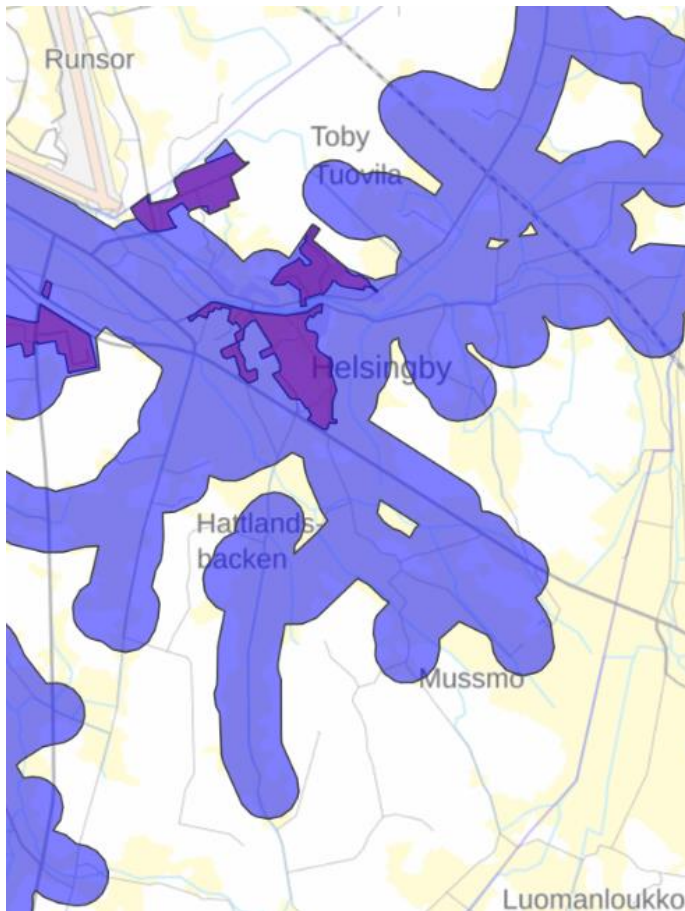


Bild 55. Verksamhetsområden för vattenledningsnätet (blått) och avloppsnätet (lila).

#### 1.12.4 Avfallshantering

I Korsholm svarar Ab Stormossen Oy för avfallshantering. Vasaregionens avfallsnämnd sörjer för myndighetsuppgifter som ansluter till avfallshantering i Ab Stormossen Oy:s verksamhetsområde när det gäller Korsholm, Vörå, Malax och Korsnäs. I sitt verksamhetsområde svarar avfallsnämnden för myndighetsuppgifter som stadgas i avfallslagen och fattar beslut i frågor som enligt lagen tillfaller kommunen. Korsholms kommuns miljöskyddsmyndighet övervakar att avfallslagen (646/2019) och avfallshanteringsföreskrifterna följs i området.

Avfallsbolaget upprätthåller återvinningsstationer i kommunerna. Närmast planeringsområdet ligger Vikby återvinningsstation sydost om korsningen mellan riksväg 3 och 8.

Egnahem och småhus (1–4 bostäder) har olika alternativ till skötseln av avfallshantering. Fastighetsinnehavaren ordnar tömning av avfallskärlet från valfritt avfallstransportföretag. För tillfället är det obligatoriskt endast med ett kärl för brännbart avfall, där man också får lägga bioavfall. Senast 1.10.2023 kommer största delen av Stormossens verksamhetsområde och därmed också Helsingby–Toby-området även att omfattas av separat insamling av bioavfall. Endast i postnummerområdet 66420 Ruto, i den sydöstra kanten av planeringsområdet, kommer den separata insamlingen av bioavfall att vara frivillig. Det är också möjligt att samla bioavfall i en egen kompost. Om detta ska meddelas till Vasaregionens avfallsnämnd.

I kommunerna finns ekopunkter dit man kan föra rent returpapper, kartongförpackningar, glas, metall och batterier. I Toby, i änden av Lundvägen, finns en Rinki-ekopunkt. Den andra ekopunkten i närheten finns vid Helsingby brandstation, en bit väster om planeringsområdet, längs Tobyvägen. Plastförpackningar mottas av fem ekopunkter i Korsholm, men ingen av dessa finns i Helsingby–Toby-området.

## 1.13 Övriga särdrag i miljön

### 1.13.1 Miljöskydd

Miljöskyddslagen innehåller bestämmelser om allmänna plikter, principer och förbud. Alla verksamhetsutövare är skyldiga att känna till miljökonsekvenser, miljörisker och möjligheterna att minska skadliga konsekvenser som anknyter till deras verksamhet. Verksamhetsutövarna är skyldiga att ordna sin verksamhet så att förorening av miljön kan förebyggas på förhand, eller, om detta inte är möjligt, begränsa föroreningens omfattning så att det är så lindrigt som möjligt.

Västkustens miljöenhets miljöskyddsföreskrifter har godkänts av Korsholms kommunfullmäktige och de har trätt i kraft 3.11.2014. Miljöskyddsföreskrifterna baserar sig på miljöskyddslagen och avsikten är att de ska komplettera lagen i enlighet med lokala förhållanden för att förebygga förorening av miljön och för att skapa en sund, trygg och trivsamt miljö. Bestämmelserna innehåller anvisningar och allmänt godkända handlingsåtgärder som är nödvändiga för att förebygga miljöolägenheter och för att garantera information och rättsskydd för näringsutövare och kommuninvånare. Bestämmelserna tillämpas inte för verksamhet som kräver tillstånd eller anmälan enligt miljöskyddslagen.

Miljöskyddsföreskrifterna innehåller information om följande:

- Hantering av avloppsvatten
- Tvätt av mattor, textilier och andra motsvarande material
- Tvätt och underhåll av fordon, båtar, maskiner och liknande
- Användning av gödsel och gödselmedel
- Jordförbättringsmedel (vegetabiliskt avfall, slam och aska)
- Lagring och hantering av kemikalier i cisterner
- Urbrukta cisterner och besiktning av cisterner
- Saltning av vägar
- Placering av jordvärmesystem
- Avfallshantering och användning av avfall i småskaliga markbyggnadsarbeten
- Avfallsförbränning på fastigheter
- Verksamheter som förorsakar tillfällig buller (bulleranmälan)
- Tillfälliga och flyttbara asfaltsstationer
- Användning av ljudanläggningar

### 1.13.2 Förorenade markområden

På förorenade markområden förekommer ämnen till följd av människans verksamhet som orsakar skada eller som utgör en betydande risk för miljön eller hälsan, minskad trivsel eller andra motsvarande olägenheter. Skadliga ämnen hamnar i marken till exempel till följd av olyckor, skador och små utsläpp som skett under en längre tid. Marken kan även förorenas genom tidigare avfall som grävts ner i jorden. I värsta fall kan ämnena i jordmånen hamna i grundvattnet, ett vattendrag eller spridas till omgivande områden.

I förorenade markområden ska åtgärder vidtas för att minska skador och risker till en godtagbar nivå som beror på markanvändningen i området. Målet är att de konsekvenser som skadliga ämnen orsakar i omgivningen ska förebyggas eller, om de inte helt kan förhindras, begränsas så att de är så lindriga som möjligt. I generalplanen kan bestämmelser utfärdas bland annat för bedömning av föroreningsgraden i marken och behovet av sanering samt sanering innan markanvändningen ändras.

I planeringsområdet finns förorenat markområde enligt Finlands miljöcentras datasystem över markens tillstånd på två platser: I Helsingby i korsningen mellan Karkmovägen och Pundarsvägen på fastighet 499-405-14-2 och i Karkmo i början av Rönnavägen på fastighet 499-410-3-19.

### 1.13.3 Marktäktsverksamhet

I planeringsområdet finns inga gällande marktäktstillstånd. I området finns enligt Finlands miljöcentrals karttjänst två områden där marktäktstillståndet har gått ut.



#### 1.13.4 Industrifunktioner

I nordväst gränsar planeringsområdet till ett över 350 hektar stort företagsområde som utvecklas av Vasa stad, Korsholms kommun och Vasaregionens Utveckling Ab VASEK under namnet GigaVasa. GigaVasa är en industriparksmiljö som är avsedd för batteriindustri. Avsikten med projektet är att erbjuda en hållbart genomförd industrimiljö för batterikemi som binder sig till hållbar utveckling.

I planeringsområdet finns några mindre företag, såsom ett företag som importerar och säljer använda maskiner inom jordbyggnadsbranschen på adressen Karkmovägen 56 i Helsingby. I planeringsområdet förekommer ingen sådan industriverksamhet som kräver miljötillstånd och som orsakar störningar för miljön.

#### 1.13.5 Buller

Buller är ljud som människan upplever som störande. Bullret försämrar levnadsmiljöns kvalitet och trivsel och inverkar på människans kommunikationsförmåga och sömn. Upplevelsen av buller är individuell och det förekommer skillnader i olika människors bullerkänslighet (Vägförvaltningen, 2006).

Buller från en väg eller ett vägavsnitt uppstår genom samverkan mellan flera fordon, men buller från ett enskilt fordon måste också granskas i synnerhet nattetid. Buller från vägtrafiken beror på hastigheten, trafikmängden och -sammansättningen, körförhållandena, vägens längd lutning, vägens yta, däckens, vädret, granskningsplatsen osv. Vid låga hastigheter (under 50 km/h) är motorns och avgasrörets ljud dominerande, medan det ljud som uppstår genom däckens och korgens luftmotstånd är dominerande vid högre hastigheter. Ojämna fogar på en bro, vägbrunnar som ligger ojämnt och gropar i vägen orsakar kraftiga bullertoppar (Suomen kuntatekniikan yhdistys, 1997).

Bullernivåerna jämförs oftast med de riktvärden för buller som anges i statsrådets beslut 993/1992. Riktvärdena för buller är avsedda att användas vid planeringen av markanvändning, trafik och byggnadsverksamhet samt vid tillståndsförfarandet för byggande. Riktvärden har utfärdats separat för bullernivåer dagtid (kl. 7–22) och nattetid (kl. 22–7). I områden som används för boende är riktvärdet för buller 55 dB dagtid (kl. 7–22) och 50 dB nattetid (kl. 22–7). Om det är fråga om ett helt nytt bostadsområde följs ett riktvärde på 45 dB nattetid.

Med trafikmängderna i nuläget uppstår bullernivåer som överskrider riktvärdena för bostads- och fritidsbyggnader längs riksväg 3 i planområdet. Som mest sträcker sig de områden där bullret överskrider riktvärdet på Sevarvägen och Pundarsvägen. I väst sträcker sig det område där bullret överskrider riktvärdena till planeringsområdet över en smal zon. I fråga om Tobyvägen, Rimalsvägen och Pundarsvägen ligger de områden där bullret överskrider riktvärdet i praktiken i den omedelbara närheten av vägarna.

De områden där bullernivån överskrider riktvärdet nattetid förblir i övrigt mindre än dagsbullerområdena, men längs järnvägen sträcker sig det område där riktvärdet för buller överskrider nattetid över ett en aning större område än dagsbullerområdet.

Bullerområdet för flygtrafik sträcker sig till en liten del till den västra delen av planeringsområdet. I fråga om planeringsområdet finns inga bostäder i det område där bullret från flygtrafiken överskrider 55 decibel.

Bilagematerial: Bullerutredning

I planarbetet utnyttjas dessutom följande utredningar som utarbetats tidigare:

- Flygbullerområden för Vasa flygplats åren 1994 och 2010, Luftfartsverkets rapport A13/95, Vanda

## 2. MÅL

### 2.1 Korsholms kommuns mål för utarbetande av delgeneralplanen

#### 2.1.1 Sammanställning av målen

Kommunens främsta mål är att genom en delgeneralplan skapa möjligheter för en hållbar samhällsstruktur som beaktar områdets särdrag. Samhällsstrukturen ska möjliggöra en trivsam levnadsmiljö för de nuvarande och kommande invånarna i området.

Måläret för delgeneralplanen är 2040. Korsholms framtids- och utvecklingssektion har 9.6.2022 § 24 tagit ställning till delgeneralplanens mål och de har tecknats enligt följande:

”Planen ska utnyttja och förtäta den nuvarande samhällsstrukturen, möjliggöra alternativa boendeformer och stärka den befintliga servicestrukturen. För att beakta odlingsbehoven i basnäringarna och det befintliga kulturlandskapet tillräckligt är det viktigt att nybyggnation främst styrs till åkrarnas byggbar randområden, såsom kanten av skogar och skogssluttningar. På detta sätt kan man också undvika att anvisa byggande till översvämningskänsliga delområden och samtidigt beakta kulturlandskapets särdrag på ett ändamålsenligt sätt. Planläggningsområdet ska främst stöda sig på befintliga och planerade arbetsplatsområden i närheten. Planen ska möjliggöra en balanserad utveckling av antalet invånare. Baserat på den strategiska generalplanen är strävan att få cirka 1 000 nya invånare i Östra och Södra Korsholm fram till 2040. Med beaktande av att Helsingby anvisats som ett av fem starka serviceområden i den strategiska generalplanen ska även största delen av den önskade befolkningen anvisas till Helsingby–Toby bycentrumområde.”

I planarbetet ska dessutom följande prioriteras:

- En trivsam boendemiljö där särdragen i varje tätorts- och glesbygdsområde beaktas
  - Helsingby ska utvecklas och förtätas som ett starkt område för service med beaktande av dess särdrag, bland annat genom att undersöka möjligheterna till olika boendeformer i omgivningen av skolområden och i riktning mot idrottsplanen
  - Behoven i de glesbygdsliknande områdena ska beaktas/utvecklas och tillgodoses
  - Åkrarna ska bevaras obebyggda och nybyggnation ska styras till skogskanten eller till skogbevuxna områden och till de centrala delarna av Helsingby och Toby
- God service och mångsidigt näringsliv
  - förutsättningarna för befintlig service beaktas/utvecklas
  - förutsättningarna för basnäringar beaktas/utvecklas
  - förutsättningar för en gynnsam arbetsmiljö skapas kring sekundära näringar
  - förutsättningar skapas för distansarbete
- Fungerande trafikförbindelser
  - smidiga trafikströmmar främjas
  - förutsättningarna för gång- och cykeltrafik förbättras
- Planområdet som helhet
  - ett vidsträckt landskap i en ren miljö
  - skapar förnuftiga möjligheter till fritidsverksamhet och rekreation
  - främjar bevarandet av naturens mångfald

- möjliggöra eventuella skötselåtgärder i Toby å
- beaktar viktiga avrinningsrutter och fåror

## 2.1.2 Korsholms kommunstrategi

Korsholms kommunstrategi godkändes av kommunfullmäktige 15.3.2018. Strategins mål tar sikte på en vision om hurdan Korsholm ska vara 2030. I nämndernas årliga dispositionsplaner samordnas verksamheten och budgeten med kommunstrategin.

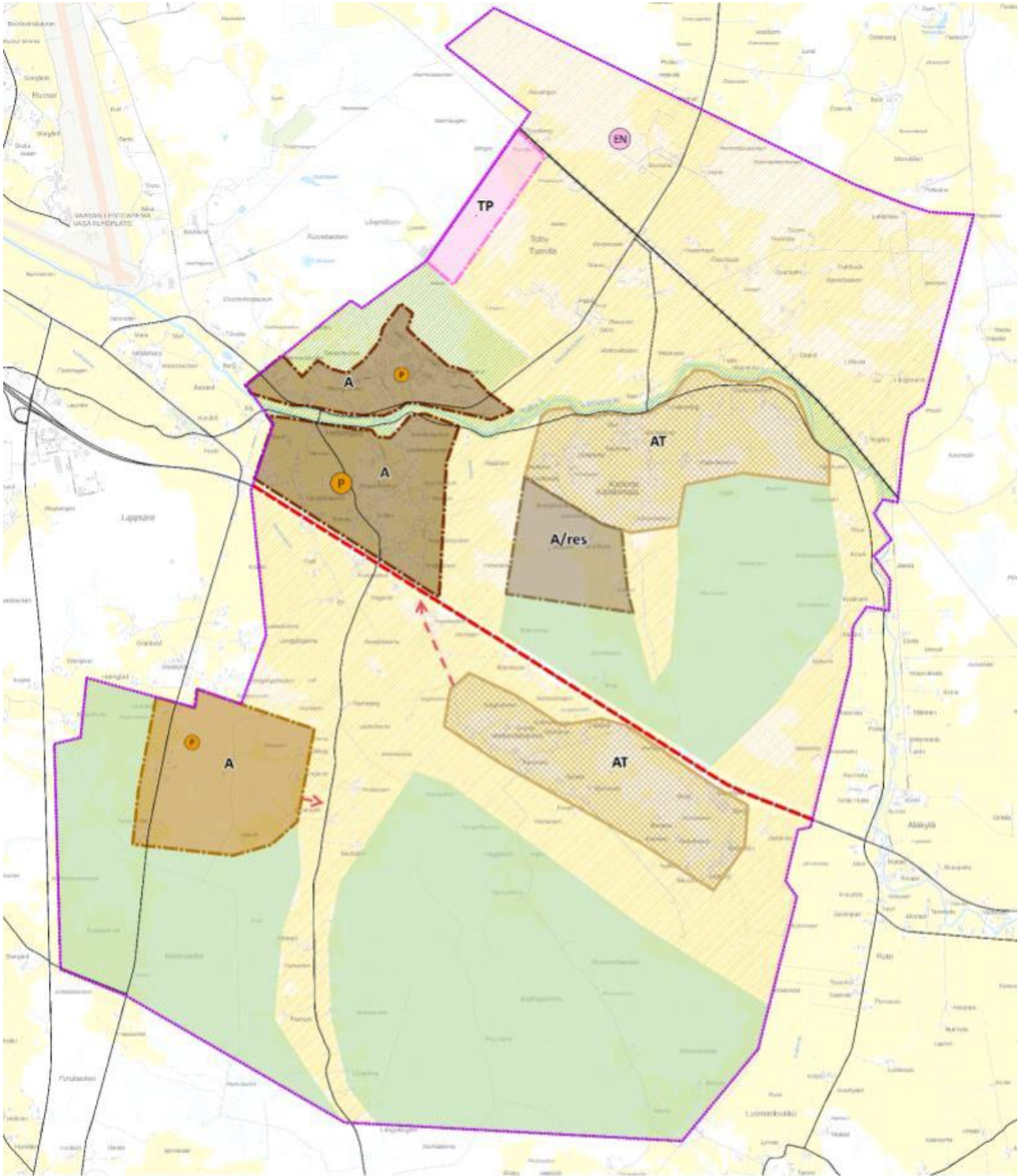
*”I Korsholm är invånarna i centrum. Vår välfärd och styrka bygger på delaktiga och engagerade korsholmare, en god service, ett rikt socialt kapital, mångsidiga och unika boendemiljöer, välmående företag och en sund ekonomi. I Korsholm är det nära överallt: till naturen, till servicen, till arbetsplatsen och ut i världen.*

### Strategiska mål

- Invånarnas kommun: god service, trygghet, arbete, delaktighet och ett socialt kapital är grundstenar för välmående och livskvalitet.
  - *I samhällsplaneringen och utveckling av verksamheten beaktas olika befolkningsgruppers behov på ett jämlikt sätt.*
- En omsorgsfull kommun: kommunen arbetar för att introducera moderna och flexibla servicelösningar.
- En växande kommun: Korsholm med alla sina byar erbjuder fina boendemiljöer med ett rikt utbud av fritidssysselsättning och möjligheter till unika naturupplevelser både på land och till sjöss.
  - *Målsättningen är att öka antalet nybyggen på detaljplaneområden. Kommunen skapar delgeneralplaner som möjliggör både detaljplanerade bostadsområden i kommundersentra och bostadsbyggande i byarna.*
- En företagsvänlig kommun: Korsholms kommun är den företagsvänligaste kommunen i Finland!
  - *Korsholm erbjuder logistiskt funktionella industritomter, affärsutrymmen och kontorsutrymmen som är konkurrenskraftiga i pris, och synliga för dem som söker tomt eller utrymmen.*
- En välskött kommun: Korsholm är en dynamisk kommun med välmående invånare och där företagare kan utveckla sin verksamhet.






## 2.1.3 Visionsplan för Helsingby–Toby område







I visionsplanen för Helsingby–Toby behandlas hur områdets attraktionskraft kan ökas och hur styrkorna med området kan utnyttjas. I visionsplanen ges förslag på hur Helsingby–Toby-området ska profileras och hur potentiella nya invånare ska fås intresserade av framför allt Helsingby. Visionsplanen har utarbetats 2021. I visionsplanen koncentreras områden för boende till båda sidorna av Toby å/Laihela å medan de södra delarna av planeringsområdet huvudsakligen har lämnats kvar som sammanhållna skogsområden. Tyngdpunkten för kommersiell service finns i Helsingby, i den norra delen av Toby ligger ett arbetsplatsområde som ansluter till Granholmsbackens industriområde utanför planområdet. (Bild 56.)



**VISIONSPLAN FÖR HELSINGBY - TOBY / HELSINGBY - TUOVILAN VISIOSUUNNITELMA**

**Utvecklingsbeteckningar - Kehitysmerkinnät**

-  Tyngtpunktsområde för bosättning, kompletterande byggnation  
Asumisen painopistealue, täydennysrakentaminen
-  Tyngtpunktsområde för bosättning, nybyggnation  
Asumisen painopistealue, uudisrakentaminen
-  Tyngtpunktsområde för bosättning, reservbyggnation  
Asumisen painopistealue, reservalue
-  Byaområden  
Kyläalueet
-  Tyngtpunktsområde för arbetsplatser  
Työpaikkojen painopistealue

-  Helsingby, kommersiell och offentlig service  
Helsingby, kaupallinen ja julkiset palvelut
-  Närservice  
Lähipalvelut
-  Samhällsteknisk service  
Yhdyskuntatekniset palvelut
-  Tyngtpunktsområde för rekreation och friluft  
Virikistyksen ja ulkoilun painopistealue
-  Jord- och skogsbruksområden, glesbebyggelse  
Maa- ja metsätalouselueet, haja-asutus
-  Enhetliga skogsområden  
Yhtenäiset metsäalueet





-  Behov av vägförbindelse  
Tien yhteystarve
-  Riksväg 3. Vid den noggrannare planeringen  
bör behov för parallellanslutningar beaktas.  
Valtatie 3. Tarkemman suunnittelun  
yhteydessä tulee huomioida tarve rinnakkais-  
tietratkaisuille.
-  Järnväg  
Rautatie
-  Väg  
Tie



Bild 56. Utdrag ur visionsplanen.

## 2.1.4 Utvecklingsplan för Södra Korsholm

En kommitté som tillsatts av Korsholms kommunstyrelse har våren 2021 utarbetat en utvecklingsplan för Södra Korsholm. Utvecklingsplanen har utarbetats baserat på mål för service och befolkningsökning som beskrivits i den strategiska delgeneralplanen. Arbetet är ett resultat av flera utvecklingsprojekt som pågår i Södra Korsholm, såsom genomförandet av GigaVasa-området, förbättringen av riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela, förbindelsen mellan riksväg 8 och 3 och de alternativa sträckningarna för Hamnvägen.

## 2.1.5 Mål som bygger på naturutredningen

Enligt den naturutredning som gjorts i området borde följande göras för att skydda livsmiljöerna och den biologiska mångfalden:

- bevara äldre grandominerade moskogar i naturligt tillstånd,
- beakta bevarandet av mindre skogsöar i skogsbyn och i åkerlandskapet vid planeringen av markanvändningen samt
- bevara de lövträdsdominerade träden vid Toby ås stränder och på dess holmar och miljö som varierar mellan trädbevuxna brinkar och örtväxtdominerade öppna stränder.

De områden som markerats som förökningsområden för fladdermöss på bild 36 ska bevaras och så långt det är möjligt även äldre grandominerade blandskogar som är viktiga för taigafladdermus och mustaschfladdermus. Nordisk fladdermus trivs i en mer varierande miljö och helst i närheten av bebyggelse. I områden som markerats som viktiga födosökningsområden ska förekomsten av trädbevuxna korridorer och skogsdungar främjas. Vid Toby gamla järnvägsstation ska gamla träd bevaras eftersom området används som födosökningsområde av tre olika fladdermusarter.

Enligt Finlands naturvårdslag är det förbjudet att förstöra eller försvaga föröknings- och rastplatser för flygekorre. Det fungerande reviret ska vara cirka fem hektar stort och utöver detta behöver flygekorren även trädbevuxna korridorer. I skogsområden som använts som lämpliga för flygekorre på bilderna 34–35 ska följande göras:

- områdets skogskaraktär ska bevaras genom att undvika placering av tomter eller tillåta endast enskilda tomter,
- endast mindre vägar ska dras genom områdena,
- trädbevuxna spridningskorridorer ska bevaras och stärkas,
- vid utarbetande av skogsbruk ska flygekorrens behov beaktas på levnads- och födosökningsplatserna och i trädbevuxna korridorer och
- sammanhållna aspbestånd och ståliga aspar ska skyddas.

Av de hotade fågelarterna är flera beroende av äldre grandominerade skogar, vilket ska beaktas vid planeringen av markanvändningen. Baserat på naturutredningen borde följande bevaras i området

- område där ormråken häckar (bild 33, område 5);
- gamla grandominerade moskogar så långt det är möjligt;
- större lövträdsskogsdungar i närheten av bebyggelse;
- skogsöar och skogsbyn där det växer gammal skog;
- Toby ås omgivning.

Det område där det finns en lekplats för åkergröda ska bevaras och dess livsmiljö ska beaktas.

Baserat på naturutredningen har skogsområden med en riklig biologisk mångfald, gamla moskogar och objekt som är betydande för sällsynta arter och arter som ska skyddas definierats och värdeklassificerats i planeringsområdet. Dessa visas på kartan på bild 53 baserat på den biologiska mångfalden. Mångfaldsvärdet ges på skalan 1–4 där 4 anger störst mångfald. Dessa områden är betydande för arter vars livsmiljöer inte får förstöras eller försvagas. Områden vars mångfaldsvärde är 3 har en riklig biologisk mångfald och är betydande åtminstone för en art som är nära hotad. Områden där värdet i fråga om biologisk mångfald är 2 innehåller en mångsidig miljö där det förekommer arter med någon typ av hotklassificering. Områden där värdet i fråga om biologisk mångfald är 1 representerar äldre grandominerade moskogar där inga övriga särskilda naturvärden hittades i samband med naturutredningen.

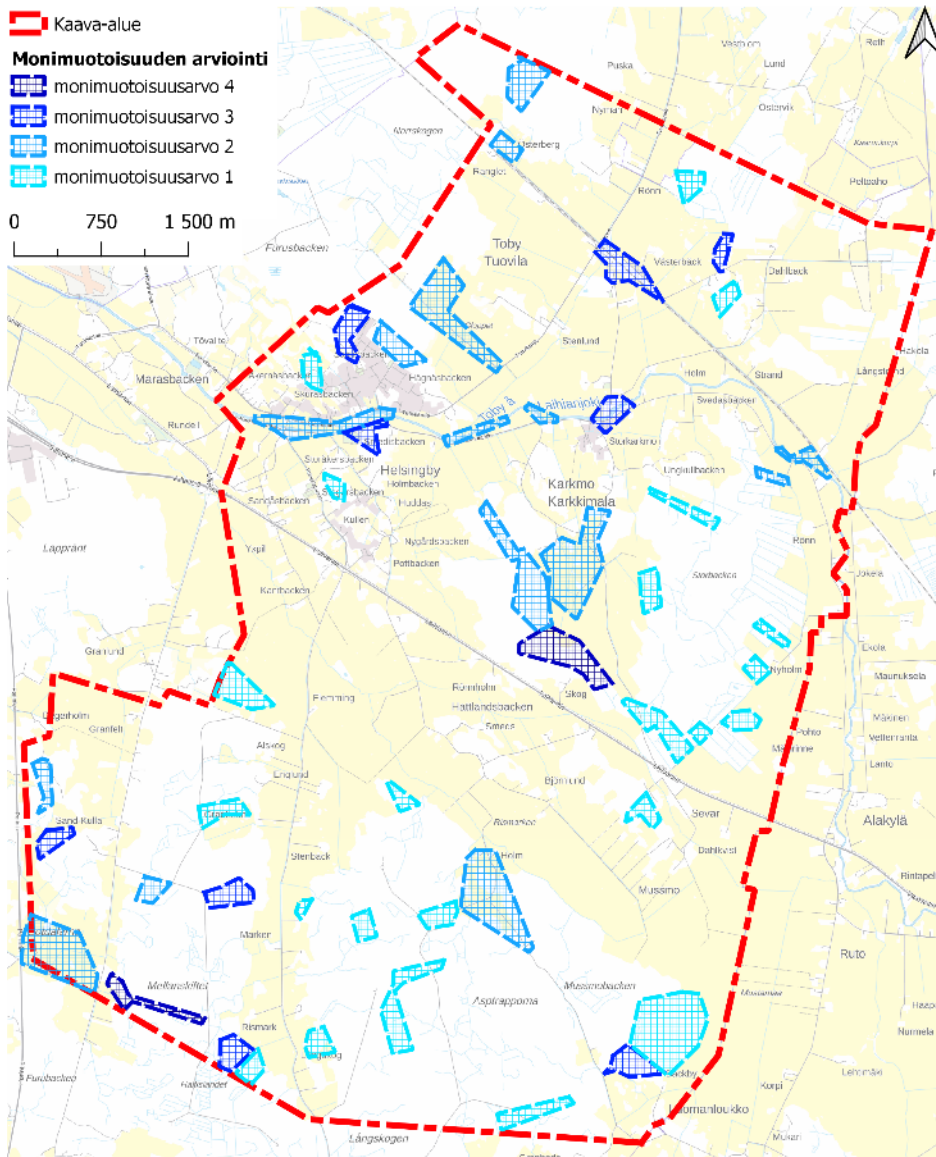


Bild 57. Naturobjektens värde i planeringsområdet baserat på biologisk mångfald och arternas förekomst. (Bakgrundskarta © Lantmäteriverket 2023.)

### 2.1.6 Mål som härletts baserat på kulturmiljöutredningen

Baserat på kulturmiljöutredningen för Helsingby–Toby–Karkmo kommer områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnadsbestånd att bevaras. Markanvändningen i området planeras så att den beaktar bevarandet av kulturmiljöns värden och stärkandet av dem. Vid planläggningen och i samband med åtgärderna beaktas förutsättningarna för området så att kulturlandskapets struktur och dess karaktäristiska landskapselement, såsom flyttblock och kulturella element, såsom björkalléer, inte förstörs. Öppna åkerområden inom byns centrum bevaras obebyggda och i odlingsbruk av landskapskål.

Nya vägar och trafikarrangemang dimensioneras så att deras konsekvenser för bystrukturen och det öppna kulturlandskapet minimeras. Broar och höga anslutningsremсор bör undvikas i det öppna landskapet. Man låter inte schaktningsarbeten och bullerhinder förstöra långsträckta vyer och förändra det öppna landskapet.

Nytt byggande placeras så att den traditionella bystrukturen bevaras så att bondebyggnadsbeståndet till den del som det har bevarats får dominera i bybilden och vyerna. De öppna åkerområdena i de gamla bycentrumen bevaras obebyggda. Det nya byggandet placeras i skogsbyr och större sammanhållna bebyggda områden placeras på skogsmark. Bevarandet av långsträckta vyer garanteras i åkerlandskapet.

Det nya byggandet i den gamla bystrukturen anpassas i fråga om sin skala, placering och färgsättning till den lokala byggnadstraditionen så att miljön blir mer sammanhållen och harmonisk.

Särskild uppmärksamhet fästs vid de vägvagnsnitt som anvisats som värdefulla vägmiljöer. Deras karaktär och värden bevaras med hjälp av vård och anpassad utveckling. Det enda RKY-objektet i planeringsområdet, Toby stenbro, bör röjas fram bland slyn och ska hållas synlig från båda byvägarna.

I samband med kulturmiljöutredningen inventerades sammanlagt 137 objekt. Dessa objekt har klassats med en klassificeringsskala med fyra grader baserade på det kulturhistoriska värdet. Objekt i klass 1 visar på ett särskilt stort kulturhistoriskt värde i inventeringen hittades sammanlagt 24 sådana. Objekt i klass 2 visar på ett högt kulturhistoriskt värde. I inventeringen hittades 88 sådana. Objekt i klass 3 har ett visst kulturhistoriskt värde och antalet sådana var 26. I den fjärde klassen ingår inventerade objekt som inte konstaterades ha några kulturhistoriska värden.

I Korsholms tidigare generalplaner (bl.a. Replot) anvisas objekt som ska skyddas med beteckningar i två nivåer (sr- och s-beteckningar) i stället för tre beteckningar. Samma praxis tillämpas även i den delgeneralplan som utarbetas nu.

Inventeringens klassificering följer skyddsbestämmelserna i delgeneralplanen. Objektets skydds-beteckning fastställs baserat på objektet kulturhistoriska klassificering enligt följande:

Som Sr-objekt beaktas objekt i klass 1 enligt inventeringen samt exceptionellt välbevarade objekt i klass 2. Med Sr-beteckning anvisas 40 objekt.

Med S-beteckning beaktas även övriga objekt i inventeringens klass 2 samt de objekt i klass 3 för vilka skyddsåtgärder anvisats separat. Med S-beteckning anvisas 75 objekt. De objekt i klass 3 för vilka skyddsåtgärder inte anvisats separat anvisas inte i planen.

Utöver enskilda byggnader och gårdshelheter anvisar utredningen enhetliga områden (bild 25). Dessa anvisas emellertid inte separat genom planen eftersom avgränsningarna av områdena är små och deras värden beaktas tillräckligt genom objektsbeteckningar.

När det gäller landskapet har värdefulla odlingslandskap och alléer som leder fram till gårdarna lyfts fram i kulturmiljöutredningen. Landskapsvärden tryggas genom att bevara värdefulla åkerlandskap öppna och i odlingsbruk.

Baserat på den arkeologiska inventeringen anvisas fasta fornlämningar och övriga kulturarvsobjekt som ska skyddas.

SM Objekt som är skyddat med stöd av lagen om fornminnen.

KM Övrigt kulturarvsobjekt.

## 2.2 Intressenternas mål för utarbetandet av delgeneralplanen

### 2.2.1 Intressenter

Intressenter är de vars förhållanden eller intressen kan påverkas avsevärt av planen. Intressenter är även de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen.

Följande parter har identifierats som intressenter:

- Markägare, invånare, föreningar och företag
  - invånare och markägare på området och på grannfastigheterna
  - övriga invånare och markägare i närområdena
  - föreningar och företag som är verksamma i området

- Korsholms kommuns berörda förvaltningsområden
- Övriga myndigheter
  - NTM-centralen i Österbotten
  - NTM-centralen i Södra Österbotten
  - Österbottens förbund
  - Österbottens museum
  - Museiverket
  - Vasa stad
  - Laihela kommun
  - Trafikledsverket
  - Österbottens räddningsverk
  - Skogscentralen
  - Västkustens miljöenhet
  - Finavia
- Samhällsteknik
  - telefon-, el- och energibolag

## 2.2.2 Respons på programmet för deltagande och bedömning

Programmet för deltagande och bedömning behandlades på samhällstekniska nämndens möte 7.6.2023, varefter det lades fram under perioden 13.6–31.8.2023 (63 § MBL). Programmet för deltagande och bedömning uppdateras fram till att planförslaget läggs fram.

Om programmet för deltagande och bedömning inlämnades 10 utlåtanden och 1 åsikt. Den inlämnade responsen och bemötanden till dem finns som bilaga 2 till planbeskrivningen.

Bilaga 2 PDB och bemötanderapport

## 2.2.3 Myndighetssamråd

Myndighetssamråd i delgeneralplanearbetets inledningskede (66 § MBL) ordnades på distans 7.6.2023. Vid mötet behandlades programmet för deltagande och bedömning, kommunens och myndigheternas mål för utarbetandet av planen samt behovet av utredningar.

## 2.2.4 Respons som lämnats in i utkastskedet

*Kompletteras senare.*

## 2.2.5 Respons från förslagsskedet

*Kompletteras senare.*

# 2.3 Mål på högre nivå

## 2.3.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är en del av systemet för planeringen av områdesanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL). Enligt MBL ska målen



beaktas och uppnåendet av dem främjas i landskapets planering, kommunernas planläggning och statliga myndigheters verksamhet.

Statsrådet fattade beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen 14.12.2017 och de trädde i kraft 1.4.2018. Genom beslutet ersätter statsrådet sitt beslut från 2000 och sitt reviderade beslut från 2008 om de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

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

#### **Målen för områdesanvändningen har i uppgift att:**

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

#### **De uppdaterade målen inledas i fem helheter enligt följande:**

- 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

Enligt mom. 2 i § 24 i markanvändnings- och bygglagen bör de riksomfattande målen för områdesanvändningen beaktas i planeringen av områdesanvändningen så att genomförandet av dessa mål främjas. Denna förpliktelse berör juridiskt sett all planläggning.

Av de punkter som nämnts i de riksomfattande målen för områdesanvändningen är det möjligt att plocka ut de punkter där planen kan konstateras verkställa målen, även om det inte riktas några egentliga riksomfattande intressen till området.

I planeringsområdet ligger Toby stenbro från 1781 som ingår i Museiverkets förteckning över byggda kulturmiljöer av riksintresse (en del av de riksomfattande målen för områdesanvändningen) och Vägförvaltningen har utnämnt bron till Museibro. Bron är den näst äldsta stenbron i Finland och den äldsta stenbron som fortfarande är i bruk.

#### **Särskilda mål som berör delgeneralplanen**

Delgeneralplanen för Helsingby–Toby berörs framför allt av följande riksomfattande mål för områdesanvändningen:

- Förutsättningar skapas för en kolsnål och resurseffektiv samhällsutveckling, som i främsta hand stöder sig på den befintliga strukturen.
- Tillgängligheten i fråga om tjänster, arbetsplatser och fritidsområden för de olika befolkningsgrupperna främjas. Gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik främjas.
- Det riksomfattande trafiksystemets funktionsduglighet och resurshushållning främjar man genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk. Förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på sam användning av olika transportformer och trafiktjänster samt fungerande knutpunkter inom gods- och persontrafiken säkerställs. Ett av de riksomfattande målen för områdesanvändningen är att trygga kontinuiteten av internationellt och nationellt betydande

trafik- och kommunikationsförbindelser och möjligheterna att utveckla dem samt möjligheterna att utveckla internationellt och nationellt betydande hamnar, flygplatser och gränsövergångsplatser.

- Man förbereder sig på extrema väderförhållanden och översvämnningar samt på verkningarna från klimatförändringen. Nytt byggande placeras utanför översvämningsriskområden eller hanteringen av översvämningsrisker säkerställs på annat sätt.
- Olägenheter för miljön och hälsan som orsakas av buller, vibrationer och dåliguftkvalitet förebyggs.
- Bevarandet av områden och ekologiska förbindelser som är värdefulla med tanke på naturens mångfald främjas. Det sörs för att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation samt för att nätverket av grönområden består.
- Det sörs för att sammanhängande odlings- och skogsområden som är viktiga för jord- och skogsbruket samt områden som är viktiga för den samiska kulturen och de samiska näringarna bevaras.

Markanvändnings- och bygglagen håller som bäst på att revideras; de huvusakliga målen med revideringen är ett kolneutralt samhälle, stärkande av naturens mångfald, förbättring av byggandets kvalitet och främjande av digitalisering. Riksdagen godkände byggnadslagen 1.3.2023 och den träder i kraft 1.1.2025.

### **Den nya naturvårdslagen (i kraft 1.6.2023)**

Nytt i naturvårdslagen är till exempel stärkande av skyddet av strikt skyddade naturtyper, frivillig ekologisk kompensation och Finlands Naturpanels roll. Även anpassningen till klimatförändringen har tagits med i målen för lagen. Dessutom har malmletning förbjudits helt i nationalparker och naturreservat och förutsättningarna för malmletning på övriga statliga skyddsområden har gjorts striktade. I den nya lagen har bestämmelserna för naturskyddsområden till stor del bevarats oförändrade, men till exempel avlägsnande av invasiva arter som är skadliga för Finlands natur har underlättats i skyddsområdena.

Enligt 1 § i naturvårdslagen är syftet med lagen att:

- 1) trygga den biologiska mångfalden;
- 2) värna naturens skönhet och landskapets värde;
- 3) främja anpassning till klimatförändringen;
- 4) stödja hållbart nyttjande av naturtillgångarna och av naturmiljön;
- 5) öka medborgarnas naturkännedom och miljömedvetenhet;
- 6) främja naturforskningen.

För att förverkliga de syften som avses i 1 mom. ska naturvården utformas så att en bevarandestatus som är gynnsam för landets naturtyper och vilda arter kan uppnås och bibehållas.

### **2.3.2 Innehållskrav för generalplaner**

Vid utarbetande av en generalplan ska landskapsplanen och de övriga innehållskrav som listas i 39 § i markanvändnings- och bygglagen beaktas:

- 1) att samhällsstrukturen fungerar och är ekonomisk och ekologiskt hållbar;
- 2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas;
- 3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service tillgodoses;
- 4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och den lätta trafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ändamålsenligt och hållbart sätt med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin;
- 5) att det finns möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö;

- 6) att verksamhetsbetingelser ordnas för kommunens näringsliv;
- 7) att miljölägenheterna minskas;
- 8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt
- 9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.

## 3. DELGENERALPLANEN OCH DESS MOTIVERINGAR

### 3.1 Allmän motivering

I planens områdesreserveringar beaktas de riksomfattande målen för områdesanvändningen, landskapsplanen, Korsholms strategiska generalplan, kommunens mål för delgeneralplanen samt den respons som inlämnats på planarbetet under planprocessen. Skyddsobjekten (kulturarv, byggd miljö och naturmiljö) och anslutande planbeteckningar och -bestämmelser baserar sig på inventeringar och utredningar som gjorts i samband med planläggningen eller tidigare.

Vid anvisandet av nya bostadsområden och förtätning av den nuvarande byabebyggelsen i Helsingby–Toby har man beaktat översvämningsriskområden, sammanhållna åkerområden, naturvärden samt möjligheterna att utveckla daghemmen och skolorna i Helsingby och Toby samt servicen i området. Dessutom har man beaktat sammanhållna och trygga trafikförbindelser, särskilt för gång- och cykeltrafik, med beaktande av byggandet av den nya sträckningen för Rv3 och underfarten i Helsingby.

### 3.2 Delgeneralplanens befolkningsmål

Enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen ska det finnas en motiverad bedömning av befolkningsutvecklingen som utgångspunkt för delgeneralplanen. Vid planeringen av områdesanvändningen skall man sörja för ett tillräckligt utbud av tomtmark för byggandet av bostäder och arbetsplatser. Genom en realistisk dimensionering av delgeneralplanen främjas en sammanhållen samhällsstruktur.

I Korsholms strategiska generalplan eftersträvas 1 300 nya invånare i Södra och Östra Korsholm, där Helsingby–Toby ingår, fram till 2040. Av dessa invånare väntas största delen, cirka 1 000 invånare, bo i Helsingby–Toby området. I enlighet med den strategiska generalplanens mål förtätas byabosättningen, bevarandet och utvecklandet av service främjas och trafikförbindelserna till andra håll förbättras.

### 3.3 Delgeneralplanens dimensionering

#### 3.3.1 Områden som ska lösas genom en detaljplan

Delgeneralplanen omfattar totalt cirka 90 hektars reserveringar för nya bostadsområden och områden för byabosättning (AP-1, AP-1/res, AT-3) som ska detaljplaneras. Utöver dessa kan ny bosättning placeras i C/res-områden.

Utöver områden som används för boende omfattar delgeneralplanen cirka 28 hektars reserveringar för nya industriområden som ska förverkligas med detaljplan (T).

#### AP-1-, AP-1/res-områden

För att möjliggöra den befolkningsökning i Helsingby–Toby som definierats som planens mål finns det behov av att planera även andra områden för boende än de som för tillfället ägs av kommunen. Nya områden har

planerats både till den omedelbara närheten av befintliga detaljplaneområden och till nya områden som är gynnsamma med tanke på trafik och andra planeringsfaktorer.

För att kunna styra markanvändningen för de nya AP-1-områdena på ett ändamålsenligt sätt förutsätts att lösningar för dem planeras noggrannare än i delgeneralplanen i samband med detaljplaneringen.

Med AP-1-beteckning anvisas nya bostadsområden som är avsedda att detaljplaneras norr om de befintliga detaljplaneområdena i Toby. I Helsingbyområdet har dessutom nya bostadsområden i närheten av skolan anvisats som reservområden (AP-1/res). Dessa områden kunde förverkligas först i en framtida situation där nuvarande Rv3 skulle kvarstå endast för lokalt bruk för områdets interna trafik.

- I planen reserveras totalt cirka 23,8 hektar AP-1-områden.
- I planen reserveras totalt cirka 40,1 hektar AP-1/res-områden.

Vid genomförandet av AP-1- och AP-1/res-områdena eftersträvas gles småhusbebyggelse. Med beaktande av i genomsnitt 50 km<sup>2</sup>/invånare samt en exploateringsgrad på 0,05 e<sup>a</sup> innebär genomförandet av planen att dessa områden kunde få **cirka 640 invånare**, av vilka

- cirka 240 invånare skulle bo i de nya AP-1-områdena i Tölby och
  - 400 invånare skulle bo i de nya AP-1/res-områdena i Helsingby.
- Exploateringstalet (e<sup>a</sup>) innebär byggnadernas totala yta i förhållande till markområdets yta. Exploateringstalet beskriver på så sätt byggnadstätheten i det planlagda området. Med hjälp av exploateringstalet är det möjligt att jämföra karaktären och strukturen för olika bostadsområden. Ju högre byggnaderna är och ju mindre utrymme som finns mellan dem, desto större är exploateringsgraden.

#### AT-3-områden

Till närheten av Helsingby skola anvisas nytt boende med AT-3-beteckning som kompletterar det nuvarande byaområdet. Reserveringarna är inte avsedda att användas endast som bostadskvarter, utan de omfattar även nödvändiga områden för närrekreation och eventuella nya vägförbindelser och gång- och cykelförbindelser. Vid den noggrannare planeringen av reserveringarna är målet att skapa en gles bebyggd landsbygdsmiljö som skulle komplettera den befintliga byggda miljön i byn på ett naturligt sätt. Den noggrannare planeringen av områdena skulle ske genom en detaljplan.

- I planen reserveras totalt cirka 25,5 hektar AT-3-områden.

Genom detaljplan skulle det vara möjligt att placera uppskattningsvis cirka 30 nya egnahem och **cirka 100 nya invånare** i AT-3-områdena.

#### C-områden

Nya invånare kan även bo i delgeneralplanens C-områden som anvisats längs Laihelavägen. Områdena kan genomföras när den nya sträckningen för Riksväg 3 är färdig. I C-områdena möjliggörs småskaligt byggande som kan innehålla bl.a. affärslokaler, arbetsplatser, boende och serviceboende.

- I området för delgeneralplanen har totalt cirka 12,4 hektar C-område reserverats.

Om cirka en tredjedel av C-områdenas yta skulle användas för bostadsbyggande med tomteeffektiviteten 0,30 och en boenderymlighet på 50 m<sup>2</sup>vy/invånare, kunde C-områdena få **cirka 250 nya invånare**.

### 3.3.2 Övriga områdesreserveringar för byabosättning i delgeneralplanen

#### AT-1

I delgeneralplanen reserveras nuvarande områden för byabosättning som inte omfattas av detaljplanering med AT-1-beteckning. I avgränsningen av områdesreserveringarna beaktas den nuvarande fastighetsindelningen och de befintliga byggnadsplatserna för bostadsbyggnaderna tämligen noggrant. Vid eventuellt tilläggsbyggande i områdena är det fråga främst om enskilda kompletteringar i anslutning till det befintliga byggandet.

## AT-2

I planen reserveras totalt cirka 14,7 hektar nya AT-2-områden. Om cirka 50 % av reserveringarnas yta används för egnahemsbyggande på i genomsnitt cirka 3 000 m<sup>2</sup> stora byggnadsplatser möjliggör reserveringarna byggande av cirka 30 nya egnahem och placeringen av **cirka 100 invånare** i områdena i fråga.

### 3.3.3 Sammanfattning av planens dimensionering

Delgeneralplanens reserveringar för bostadsområden (AP) och byabosättning (AT) möjliggör placering av **totalt cirka 1 100 nya invånare i området för Helsingby–Toby**.

Utöver ovan stående är det möjligt att en del glesbebyggelse uppförs i jord- och skogsbruksområdena i planområdet genom planeringsbehovslösningar och bygglovsförfarande under årens lopp. I fråga om detta presenteras ingen uppskattning av byggnadsmängden i samband med planens dimensionering.

Nya områden där markanvändningen ändras märkbart	Areal (ha)	Antal nya invånare (bedömning)
AP-1	23,8	240
AP-1/res	40,1	400
AT-2	14,7	100
AT-3	25,5	100
C	12,4	250

Dimensioneringen av planens områdesreserveringar möjliggör en befolkningsutveckling enligt målen under punkt 3.2 ovan.

## 3.4 Helhetsstruktur

### 3.4.1 Beteckningar som berör boende på kartan

I planlösningen framhävs det centrala byområde genom att anvisa största delen av de nya AT-områdena på ett sätt som kompletterar det nuvarande bycentrumets struktur både i Helsingby och i Toby. Till den södra sidan av nuvarande Rv3 anvisas inget nytt byggande.

AP SMÅHUSDOMINERAT BOSTADSOMRÅDE.

*Småhusdominerat bostadsområde som är förverkligat genom detaljplan.*

Med beteckningen anvisas detaljplanerade småhusdominerade bostadsområden i Toby.

AP-1 SMÅHUSDOMINERAT BOSTADSOMRÅDE SOM ÄR ÄMNAT ATT DETALJPLANERAS.

*Ett nytt område anvisat för boende. Till området får man anvisa bostadsbyggnation (radhus, småhus och egnahemshus) samt därtill hörande affärs-, service- och arbetsutrymmen.*

Med beteckningen anvisas nya bostadsområdena som är avsedda att detaljplaneras norr om de befintliga detaljplaneområdena i Toby. De nya områdena bildar en egen helhet med ett gemensamt större grönområde tillsammans med de befintliga bostadsområdena.

I Helsingbyområdet har dessutom nya bostadsområden i närheten av skolan reserverats som reservområden (AP-1/res). Dessa områden kunde förverkligas först i en framtida situation där nuvarande Rv3 skulle kvarstå endast för lokalt bruk för områdets interna trafik.

**AT-1 OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING.** Nuvarande områden för byabosättning.

*I området kan placeras bostadsbebyggelse, lantbrukslägenheters driftscentrum, service och småskalig näringsverksamhet som inte orsakar störningar för miljön. Nybyggnation ska anpassas omsorgsfullt till landskapet, den byggda miljön och bybilden.*

Med beteckningen anvisas områden med traditionell byabosättning för vilka ingen detaljplan utarbetats.

**AT-2 OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING.** Utvidgningsområde för byabosättning.

*I området kan placeras bostadsbebyggelse, service och småskalig näringsverksamhet som inte orsakar störningar för miljön. Nybyggnation ska anpassas omsorgsfullt till landskapet, den byggda miljön och bybilden.*

Med beteckningen anvisas två mindre nya områden för byabosättning längs Karkmovägen och Lillkarkmovägen.

**AT-3 OMRÅDE FÖR BYABOSÄTTNING.** Utvidgningsområde för byabosättning som ska planeras genom en detaljplan.

*Området ska planeras som område för byliknande bosättning så att det även beaktas att det finns tillräckligt med områden för närrekreation. I området ska särskild uppmärksamhet fästas vid att bevara det värdefulla traditionslandskapet. Området ska planeras som område för byaliknande byggande. Nybyggnation ska anpassas omsorgsfullt till landskapet, den byggda miljön och bybilden. Enhetliga anvisningar för byggnadssätt ska utarbetas för området i samband med detaljplaneringen.*

Till närheten av Helsingby skola anvisas nytt boende med AT-3-beteckning som kompletterar det nuvarande byaområdet. Reserveringarna är inte avsedda för att användas endast som bostadskvarter, utan de omfattar även nödvändiga områden för närrekreation och eventuella nya vägförbindelser och gång- och cykelförbindelser. Den noggrannare planeringen av områdena skulle ske genom en detaljplan.

**AM OMRÅDE FÖR LANTBRUKSLÄGENHETERS DRIFTSCENTRUM.**

I planen anvisas nuvarande driftscentrum i området som område för lantbrukslägenheters driftscentrum. Avgränsningarna är generella, vilket innebär att produktions- och övrigt byggande på lantbrukslägenheterna kan placeras även i andra områden på lägenheten med beaktande av behov att utveckla näringen samt bostadsbebyggelsen, landskapet och den övriga markanvändningen i närområdet. I planen ingår inga nya reserveringar.

**AM-2 OMRÅDE FÖR LANTBRUKSLÄGENHETERS DRIFTSCENTRUM.**

*Området är avsett för lantbrukslägenheters driftscentrum, häst- och andra djurstall, lantbruksturism, växthusodlingar, handelsträdgårdar mm. I området kan bygglov beviljas för en bostadsbyggnad med högst två lägenheter, ett garage och en arbets- eller förrådsbyggnad baserat på delgeneralplanen och i enlighet med 44 § i MBL.*

I planen anvisas nuvarande driftscentrum i området som område för lantbrukslägenheters driftscentrum. Avgränsningarna är generella, vilket innebär att produktions- och övrigt byggande på lantbrukslägenheterna kan placeras även i andra områden på lägenheten med beaktande av behov att utveckla näringen samt bostadsbebyggelsen, landskapet och den övriga markanvändningen i närområdet. I planen ingår inga nya områdesreserveringar.

**am-2 INFLUENSOMRÅDE TILL LANTBRUKSCENTRUM**

Med streckad linje anvisas ett 200 meters influensområde för djurhållning och djurskydd. Inom detta område ska lantbrukscentrumets förutsättningar att bedriva verksamhet beaktas när bygglov beviljas för känsliga funktioner, såsom boende eller motsvarande.

För lantbrukscentrum som utövar boskapsskötsel eller broilerproduktion anvisas ett 200 meters influensområde i delgeneralplanen. I samband med att bygglov söks för boende eller annan känslig verksamhet inom gränserna för influensområdet ska konsekvenserna för lantbrukscentrumets förutsättningar att bedriva verksamhet alltid utredas. Beteckningen är informerande och avsikten med den är att beakta möjligheterna att utveckla och fortsätta med djurhållningen i områden som anvisats med AM-2-beteckning i delgeneralplanen.

**RA OMRÅDE FÖR FRITIDSBOSTÄDER.**

Med beteckningen anvisas enskilda befintliga områden för fritidsbostäder. I generalplanen anvisas inga nya områden för fritidsbostäder.

**Res RESERVOMRÅDE.**

*Området kan förverkligas i enlighet med detaljplanen först efter att den nya sträckningen av Rv3 enligt den nya översiktsplanen har tagits i bruk.*

Som reservområden anvisas både områden för centrumfunktioner (C/res) och kvartersområden för småhus (AP-1) i närheten till nuvarande Rv3.

### 3.4.2 Beteckningar på plankartan som berör centrumfunktioner, arbetsplatser och service

**C OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER.**

*Till området får anvisas boende som lämpar sig för centrum samt förvaltnings-, kontors-, service- och butikslokaler. Det är inte tillåtet att placera en stor detaljhandelsenhet i området. Området är avsett att detaljplaneras. Nybyggen ska omsorgsfullt anpassas till landskapet, den bebyggda miljön och bybildens när det gäller proportioner, höjd, takform, byggmaterial och färgsättning.*

Med beteckningen anvisas nya områden längs med Laihelavägen. I bruktagandet av områdena förutsätter en ny sträckning för Riksväg 3.

**PY OMRÅDE FÖR OFFENTLIG ELLER KOLLEKTIV SERVICE.**

Med beteckningen anvisas skolorna i Helsingby och Toby, Karkmo gamla skola och ungdomslokalen UF Hoppet.

**T INDUSTRI- OCH LAGEROMRÅDE.**

Med beteckningen anvisas en ny områdesreservering i den nordvästra delen av planområdet. Det nya området ansluter till området för Granholmsbackens delgeneralplan i Toby. Med beteckningen anvisas även en befintlig lagerbyggnad längs Pundarsvägen.

### 3.4.3 Beteckningar på plankartan som berör rekreation

**VL OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION**

Med beteckningen anvisas områden för närrekreation och parker i enlighet med detaljplanen eller områden för närrekreation och parker som ska detaljplaneras.

**VU OMRÅDE FÖR IDROTTS- OCH REKREATIONSANLÄGGNINGAR.**

Med beteckningen anvisas en befintlig idrottsplan längs Karkmovägen och en ridskola längs Stationsvägen.

**VL/s OMRÅDE FÖR NÄRREKREATION MED MILJÖVÄRDEN SOM SKA SKYDDAS.**

Med beteckningen anvisas rekreativområden i närheten av bostadsområden i den norra delen av Toby detaljplaneområde (Hågnäsbacken) och längs Lillkarkmovägen. I området finns äldre grandominerad och frisk moskog samt stora och tjocka aspar. I området har bland annat fladdermus påträffats och det lämpar sig även för flygekorre.



### 3.4.4 Trafiklösningar

En ny trafiklösning som anvisas i delgeneralplanen är den nya sträckningen för riksväg 3 mellan Laihela och Helsingby. Den nya sträckningen ligger söder om nuvarande rv3 och de närmaste planskilda korsningarna finns vid Helsingby och vid gränsen mellan Korsholm och Laihela. På grund av den nya vägsträckningen kommer Pundarsvägen att stängas av och Rimalvägen att dras upp på nytt. På grund av att Pundarsvägen stängs av kommer det att anläggas en ny förbindelse i öst–västlig riktning mellan Pundarsvägen och Rimalvägen. Mussmovägen dras delvis upp på nytt men förbindelsen bevaras på liknande sätt som i nuläget. Från den nya planskilda korsningen vid gränsen mellan Laihela och Korsholm börjar parallella vägar på båda sidor om den nya riksvägen. Av dessa betjänar den sydligare fastigheterna i området och den nordligare är en förbindelse till nuvarande sträckning av riksväg 3, som kommer att fortsätta vara i bruk.

Mellan Tobyvägen och den presenterade sträckningen av riksväg 8 finns en ny gatuförbindelse som betjänar AP-1-områdena i delgeneralplanen och förenar den nordöstra delen av området för delgeneralplanen med den nya riksvägen. Från Lillkarkmovägen börjar en ny gatuförbindelse som ansluter till Lillkarkmovägen i båda ändorna och betjänar det nya AT-2-området. Från Laihelavägen (nuvarande riksväg 3) föreslås ett förbindelsebehov till Pundarsvägen som skulle säkerställa en trygg förbindelse bland annat till Helsingby skola och daghem.

Största delen av de trafiklösningar som presenterats i delgeneralplanen baserar sig emellertid på det nuvarande trafikinätet.

Över Toby å föreslås en ny förbindelse som skulle vara både i biltrafikens och gång- och cykeltrafikens bruk. Den nya förbindelsen skulle göra det möjligt att anvisa stenbron endast för fotgängare och cyklister.

Tabell 1 Preliminär kostnadsberäkning för broalternativ. Utöver bron uppstår kostnader för byggande av en väg på åbrinken.

Typ	Brons bredd	Däckytor (bro 40 m)	enhetspris	Total kostnad
Gång- + cykeltrafik	5	200 m <sup>2</sup>	2000 €/m <sup>2</sup>	400 000 €
En fil + gångtrafik	7	280 m <sup>2</sup>	2500 €/m <sup>2</sup>	700 000 €
Två filer + gångtrafik	10	400 m <sup>2</sup>	2500 €/m <sup>2</sup>	1 000 000 €

Nya förbindelser för gång- och cykeltrafik föreslås längs den nya norra parallella vägen till riksväg 3 så att den ansluter till den nuvarande leden, en del av Mussmovägen, den nya sträckningen av Rimalvägen, det norra avsnittet av Pundarsvägen, till Tobyvägen till de delar som saknas, till den nya gatuförbindelsen mellan Tobyvägen och riksväg 8 samt från denna gatuförbindelse mot området för Toby skola. Gång- och cykelförbindelserna skulle separeras från biltrafiken endast genom kantstenar eller en skiljeremsa.

I enlighet med landskapsplanen anvisas en riktgivande cykelförbindelse till Rimalägen, Pundarsvägen, Mussmovägen, Tobyvägen och Karkmovägen.

### 3.4.5 Planbestämmelser som berör trafik

#### Riksväg

Riksvägarna bildar stommen för vägnätet och förenar landskapscentrum och centrum på högre nivåer med varandra och fungerar som de viktigaste rutterna för utlandstrafiken. Genom delgeneralplanen anvisas nya riksvägssträckningar för riksvägarna 3 och 8. Den nuvarande sträckningen av riksväg 3 kvarstår i bruk som en matargata som betjänar området.

#### Förbindelseväg/matargata

En förbindelseväg eller matargata förmedlar trafik mellan områden till det hierarkiskt sett högre vägnätet. Hastigheterna för en förbindelseväg/matargata ska anpassas till miljön och längs dem ska lösningarna för gång- och cykeltrafik planeras separat med beaktande av områdets miljö, hastighetsnivån och trafikmängderna samt beroende på trafikens sammansättning. Med denna beteckning anvisas Rimalvägen,

Pundarsvägen, en ny förbindelse som förenar dessa, Karkmovägen, Tobyvägen, Helsingbyvägen, Stationsvägen och en led som förenar Tobyvägen och nya riksväg 8.

### **Stambana**

Med beteckningen anvisas de viktigaste bandelarna för internationell trafik, nationella delcentrum och banavsnitt som förenar mer betydande landskaps- och stadscentrum. Järnvägsförbindelsen Vasa–Seinäjoki som korsar den norra delen av området anvisas som huvudbana.

### **Gång- och cykelled**

Beteckningen beskriver en befintlig gång- och cykelförbindelse. Beteckningen tar inte ställning till huruvida gång- och cykeltrafiken ordnas på ett tillräckligt bra sätt. Därför ska funktionen av de nuvarande arrangemangen alltid kontrolleras då markanvändningen, trafiknätet, anvisningarna eller de regionala och allmänna målen förändras.

### **Anslutning**

#### **Planskild korsning utan anslutning**

#### **Ny gata/väg eller gata/väg som ska förbättras**

Med beteckningen anvisas nya gatu- eller vägförbindelser eller förbindelser som ska förbättras. Det trafikmässiga tvärsnittet för nya gator/vägar ska planeras så att det motsvarar gatans/vägens trafikmässiga ställning. De mest betydande vägavsnitten som ska förbättras är riksväg 3 och dess parallella vägar, gatan mellan Pundarsvägen och Rimalvägen samt gatuförbindelsen mellan riksväg 8 och Tobyvägen.

#### **Ny gång- och cykelled**

Med beteckningen anvisas ett behov av att anlägga gång- och cykelförbindelser med beaktande av ställning i nätet och den anslutande miljön.

#### **Behov av förbindelse för gång- och cykeltrafik**

Med beteckningen anvisas förbindelsebehov för gång- och cykeltrafik med riktgivande läge.

#### **Riktgivande cykelled (landskapsplanen)**

*Med beteckningen anvisas förbindelsebehov för cykeltrafik.*

#### **Riktgivande paddlingsled (landskapsplanen)**

Med beteckningen anvisas en riktgivande paddlingsled till Toby å i enlighet med Österbottens landskapsplan.

### **3.4.6 Planbestämmelser som berör specialområden**

#### **ET OMRÅDE FÖR SAMHÄLLSTEKNISK FÖRSÖRJNING**

Med beteckningen ET anvisas bl.a. master mellan Toby och Helsingby byar.

#### **EN OMRÅDE FÖR ENERGIFÖRSÖRJNING.**

Som område för energiförsörjning anvisas Toby elstation.

Områdets utvidgningsriktning anvisas med en pil.

#### **EV SKYDDSGRÖNOMRÅDE.**

Skyddsgrönområde anvisas längs sträckningen av nya riksväg 3 för att skydda befintliga bostadsområden från trafikbuller.

### 3.4.7 Planbestämmelser som berör skyddsobjekt

Kulturmiljöer och landskapsområden som är viktiga med tanke på den byggda miljön samt värdefulla byggnader och objekt anvisas på plankartan, i planbeskrivningen och i beskrivningens bilagor. Valet av objekten baserar sig på nationella och regionala inventeringar som berör området samt på en byggnadsinventering som utarbetades för området 2021. Den numrering som visas på plankartan baserar sig på objektsnumreringen i byggnadsinventeringen och noggrannare uppgifter om objekten finns tillgängliga på inventeringskorten.

#### **rky** BYGGD KULTURMILJÖ AV RIKSINTRESSE.

*Med beteckningen anvisas en byggd kulturmiljö av riksintresse, Toby stenbro. Vid planeringen av området ska bevarandet av det värdefulla objektets särdrag främjas. Museimyndigheten ska reserveras möjlighet att avge utlåtande innan tillståndsansökningar som berör skyddsobjekt avgörs.*

#### **ma-1** NATIONELLT VÄRDEFULLT LANDSKAPSOMRÅDE.

*Eventuell kompletterande byggnadsverksamhet och andra ändringar ska anpassas till kulturmiljöns karaktär och särdrag. På området är det inte tillåtet att genomföra åtgärder som minskar värdet av kulturlandskapet och den historiskt sett betydande områdeshelheten. Med tanke på landskapsbilden är det viktigt att åkerområden bevaras öppna och i odlingsbruk.*

Med beteckningen anvisas nationellt värdefullt kulturlandskapsområde vid Toby å i den östra delen av planområdet.

#### **ma-2** LANDSKAPSOMRÅDE SOM ÄR VÄRDEFULLT PÅ LANDSKAPSNIVÅ.

*Området bibehålls i ett bruk som tryggar landskapsvärdena på landskapsnivå. När området bebyggs eller ändras på annat sätt bör man försäkra sig om att områdets särskilda värden bevaras.*

Med beteckningen anvisas Laihela ås och Toby ås kulturlandskapsområde som är värdefullt på landskapsnivå.

#### **KULTURHISTORISKT ELLER LANDSKAPSMÄSSIGT VÄRDEFULL LED. (Enligt landskapsplanen).**

*Vid planeringen och förverkligandet av den kulturhistoriskt värdefulla byvägen (Strandvägen) bör vägens kulturhistoriska värde och betydelse för områdets bybild bevaras.*

#### **sr** BYGGNAD SOM SKA SKYDDAS.

*Med beteckningen anvisas regionalt eller lokalt värdefulla byggnader. Rivning av byggnaderna är förbjuden med stöd av 41 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen. Renoverings- och ombyggnadsarbeten som utförs i byggnaden eller annan kompletterande byggnadsverksamhet ska utföras så att objektets byggnads- och kulturhistoriska värden bevaras. Före vidtagande av sådana åtgärder som innebär att byggnaden förändras ska museimyndigheten reserveras tillfälle att avge ett utlåtande. Skyddet omfattar inte byggnadens interiör. Siffran hänvisar till objektsnumreringen i inventeringen. Framför numreringen anges första bokstaven i byns namn (H=Helsingby, K=Karkmo, T=Toby).*

Till skillnad från rekommendationerna i inventeringen föreslås följande objekt inte för skydd i planen:

- H21

Presentationen avviker från inventeringen eftersom en del byggnader är i dåligt skick för att de stått tomma länge. Av denna orsak anses objekten i fråga inte ha några realistiska möjligheter att bevaras.

**s** BEAKTANSVÄRD BYGGNAD.

*Byggnad som är beaktansvärd med tanke på kulturhistoria, byggnadskonst och/eller landskapsbild. Tillstånd ska sökas för ändringar som utförs i byggnaden. Numret hänvisar till objektsnumreringen i inventeringen. Framför numreringen anges första bokstaven i byns namn (H=Helsingby, K=Karkmo, T=Toby).*

Till skillnad från rekommendationerna i inventeringen föreslås följande objekt inte för skydd i planen:

- H49
- H58
- H91
- T16

Presentationen avviker från inventeringen eftersom en del byggnader är i dåligt skick för att de stått tomma länge. Av denna orsak anses objekten i fråga inte ha några realistiska möjligheter att bevaras. I fråga om objekt H58 baserar sig det avvikande förslaget på den nya sträckningen av riksväg 3.

**ALLÉ SOM SKA BEVARAS**

Som alléer som ska bevaras anvisas sex objekt i enlighet med kulturmiljöinventeringen. Av objekten ligger största delen längs Pundarsvägen.

**nat** OMRÅDE SOM HÖR TILL ELLER FÖRESLAGITS HÖRA TILL NÄTVERKET NATURA 2000.

Med beteckningen anvisas Furubacken. (SACFI0800142)

**luo** OMRÅDE SOM ÄR SÄRSKILT VIKTIGT MED TANKE PÅ NATURENS MÅNGFALD.

*Med beteckningen anvisas områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald. På de områden som anvisats med beteckningen ska man vid åtgärder som rör dessa samt vid planering av åtgärder beakta områdets särskilda naturvärden. De åtgärder som planeras och genomförs på området får inte orsaka olägenheter för bevarande av områdets värdefulla naturobjekt eller naturförhållanden.*

**pv** VIKTIGT GRUNDVATTENVATTENOMRÅDE ELLER GRUNDVATTENOMRÅDE SOM LÄMPAR SIG FÖR VATTENTÄKT.

*Grundvattenskyddet ska beaktas i området så att grundvattnets användningsmöjligheter, kvalitet eller mängd inte äventyras. I samband med planerings- eller byggnadsåtgärder ska vattenskyddsmyndigheterna ges möjlighet att avge utlåtande.*

Med beteckningen anvisas två grundvattenområden, Mössintönnkä och Rismarken.

**tu** ÖVERSVÄMNINGSGRÄNS.

*Med beteckningen anvisas gränsen för en översvämning som inträffar en gång på 250 år (HW 1/250). Avgrensningen baserar sig på geodatamaterial som berör miljöförvaltningens (SYKE) översvämningssområden.*

**sm** FAST FORNLÄMNING.

*Med beteckningen anvisas en fast fornlämning som fredats med stöd av lagen om fornminnen. Vid åtgärder och planer som berör fornlämningen förfaras enligt vad som stadgas i lagen om fornminnen. För åtgärder och planer som berör fornlämningen eller vid ändringar i markanvändningen i dess närhet ska det regionala ansvarsmuseet kontaktas i god tid på förhand. Numreringen hänvisar till den arkeologiska inventeringen.*

Med beteckningen anvisas

1. Karkmo kvarn
2. Toby kvarn
3. Middagshult
4. Rosenlund
5. Storhällorna-norra

**kp** ÖVRIGT KULTURARVSOBJEKT

Historiska konstruktioner och skikt i området får inte avlägsnas. Om planer som berör området ska utlåtande begäras från museimyndigheten. Numreringen hänvisar till den arkeologiska inventeringen.

Med beteckningen anvisas

6. Stormossbacken
7. Smedjebacken
8. Sand-Kulla

### 3.4.8 Planbestämmelsersom berör jord- och skogsbruk

**M** JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE.

Med beteckningen anvisas sammanhängande jord- och skogsbruksområden.

**MY** JORD- OCH SKOGSBRUKSDOMINERAT OMRÅDE MED SÄRSKILDA MILJÖVÄRDEN.

Med beteckningen anvisas värdefulla livsmiljöer som innehåller sällsynta och hotade arter i enlighet med naturutredningen. Hägnäsbacken i anslutning till Toby bostadsområde har till skillnad från dessa anvisats som område för närrekreation med särskilda miljövärden.

**MA** ÅKEROMRÅDE SOM ÄR VÄRDEFULLT MED TANKE PÅ LANDSKAPET.

Det är viktigt med tanke på landskapsbilden att områdena bevaras öppna och i odlingsbruk. I området tillåts endast byggande som ansluter till lantbruk. Byggande ska placeras så att byggnaderna inte sluter öppna vyer.

Med beteckningen anvisas åkerområden som är värdefulla på nationell och landskapsnivå inom gränserna för området och ett åkerområde som är värdefullt på lokal nivå i början av Pundarsvägen utanför Helsingby skola.

**MT** JORDBRUKSOMRÅDE.

### 3.4.9 Planbestämmelser som berör vattenområden

**W** VATTENOMRÅDE.

Toby å anvisas som vattenområde.

### 3.4.10 Övriga beteckningar

#### EVENTUELLT FÖRORENAD MARK

*Med objektsbeteckningen anvisas eventuellt förorenade markområden där markens föroreningsgrad och saneringsbehov ska utredas och marken vid behov saneras innan åtgärder riktas till området.*

#### TRAFIKBULLEROMRÅDE

*Kalkylerat bullerområde för vägtrafik (55 dB, prognossituation 2050, dagtid (kl. 7–22)). Nuvarande bostadsbyggnader får repareras eller ersättas i sin nuvarande omfattning. Vid planeringen och placeringen av byggnaderna ska riktvärden för buller utomhus och inomhus beaktas enligt statsrådets beslut.*

I fråga om trafikbuller anvisas det nuvarande dagsbullerområdet (55 dB), nuvarande trafikbullerområde nattetid (50 dB) längs järnvägen, trafikbuller dagtid i prognossituationen 2050, när båda riksvägsförbindelserna har anlagts samt bullerområdet för flygtrafik (55 dB).

#### UTVECKLINGSOMRÅDE

*Områdets noggrannare användningsändamål fastställs senare i samband med detaljplaneringen.*

Med riktgivande beteckning anvisas utvecklingsområde i omgivningen av nya Riksväg 3 och den planskilda korsningen i Helsingby där utvecklingen av området möjliggörs baserat på den mer detaljerade planeringen. Jordbruksverksamhet får fortsätta i området om området inte utvecklas för det ändamål som anges i planen.

#### BEFINTLIG LEDNING/LINJE

I planen anvisas en stomvattenledning (v) samt elledningar (z) i enlighet med landskapsplanen.

#### LEDNING/LINJE FÖRBINDELSEBEHOV.

*Vid den fortsatta planeringen ska det mest ändamålsenliga alternativet för ledningen utredas varvid övrig områdesanvändning samt landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden beaktas och förutsättningar för primärnäringar tryggas.*

*Som nya behov anvisas:*

- elledning (z)
- stomvattenledning (v)
- överföringsavlopp (j)

De riktgivande linjereserveringarna för kraftledningen anvisas för Vasa Elnäts behov. Kraftledningslinjen baserar sig på landskapsplanen. Sträckningen har i planarbetet anpassats till den övriga markanvändningen i området. Genomförandet av kraftöverföringslinjen baserar sig på mer detaljerad planering och miljökonsekvensbedömning samt förfarande enligt lagen om inlösen, och den beviljas inte tillstånd direkt baserat på delgeneralplanen.

#### ALTERNATIV KRAFTLEDNING

*I den fortsatta planeringen bör det mest ändamålsenliga alternativet för ledningen utredas varvid befintligt boende, övrig områdesanvändning samt landskaps-, kulturmiljö- och naturvärden beaktas och förutsättningar för primärnäringar tryggas.*

I planen anvisas alternativa sträckning för den yttersta kraftledningslinjen. Det västligare alternativet möjliggör befintligt boende och beaktande av det byggnadsbestånd som ska skyddas bättre än ledningslinjen i anslutning till den nuvarande ledningsöppningen.

#### EKOLOGISK KORRIDOR, GRÖNFÖRBINDELSE

Som ekologisk korridor anvisas flygekorrens förbindelser i enlighet med spridningsrutter som lämpar sig för arten på det sätt som anges i naturutredningen.

### 3.4.11 Allmänna bestämmelser

Delgeneralplanen har utarbetats som en generalplan med rättsverkningskraft enligt 42 § MBL.

I anslutning till det område som ska detaljplaneras är det utöver boende även möjligt att anvisa interna trafikarrangemang för området, rekreatiomsområden och områden för ordnande av områdesspecifika energilösningar som utnyttjar förnybara energikällor.

I området förekommer arter som ingår i bilaga IV(a) till habitatdirektivet och som fredats genom naturvårdslagen. Dessa är fladdermus, flygekorre och åkergroda. Viktig djurart som ska skyddas. Det är förbjudet att förstöra och försämra dessa arters föröknings- och rastplatser.

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

Om nya djurskydd byggs inom planområdet bör man beakta avståndet till rån mot en grannlägenhet. Man bör även beakta tillräckliga avstånd till känslig verksamhet, såsom bosättning, daghem, skola, parker eller motsvarande verksamhet. Kommunens miljöskyddsföreskrifter och byggnadsordning tillämpas vad gäller minimiavstånden och ifrågasättande områdenas användning.

Vid byggande i områden med översvämningsrisk ska risken för översvämnings- och fuktskador beaktas. Den lägsta tillåtna byggnadshöjden är X,X meter ovanför medelvattenstånd (N2000). Ansvariga myndigheter ska ges möjlighet till ett utlåtande om den lägsta tillåtna byggnadshöjden.

Eventuellt behov av flyghindertillstånd enligt luftfartslagen ska beaktas i planområdet både i fråga om byggnader och anordningar som används i samband med byggnadsverksamhet. I området är det inte tillåtet att utöva sådan verksamhet som kan orsaka rök-, damm- eller andra olägenheter som kan orsaka fara för flygtrafikens säkerhet.

Bevarande och ny användning av det befintliga byggnadsbeståndet bör främjas. Nybyggande bör anpassas till det omgivande byggnadsbeståndets skala, massa, material och färg. Förråds- och underhållsutrymmen som betjänar boende samt förvaringsutrymmen för bilar bör placeras i ekonomibyggnader som ligger separat från bostadsbyggnaden. På byggnadsplatsen bör byggnaderna bilda en harmonisk helhet som passar in i bybilden.

I samband med detaljplanering och betydande projekt där marken bearbetas ska behovet av eventuell behandling av sura sulfatjordar utredas.

I vägplanen för den gång- och cykelled som reserverats längs Tobyvägen ska vid behov användas en upphöjd trottoar om det på så sätt är möjligt att undvika eller minska eventuella olägenheter som uppstår för de befintliga bostadstomterna.

Nya fordonsbroar och underfarter som byggs i anslutning till riksväg 3 ska dimensioneras så att dessa även kan användas av tröskor och andra lantbruksmaskiner samt med räddningsfordon.

Dagvatten som uppstår i områden som ska bebyggas ska fördröjas eller infiltreras i områden som reserverats från gatu- och tomtområden. I samband med detaljplaneringen ska en separat plan utarbetas för hanteringen av dagvatten.

Placering av enskilda bostadsbyggnader är tillåten enligt den gällande lagstiftningen. Byggande styrs främst till områden utanför öppna åkerområden (M-, MT-, MA-områden) i närheten av befintliga bostadsbyggnader. Särskilt i MA-områden ska byggandet anpassas omsorgsfullt till landskapet så att värdena i landskapsområdet, som är värdefullt på nationell nivå och landskapsnivå, inte äventyras.

Planeområdets befintliga stenmurar och motsvarande konstruktioner bör bevaras.

## 4. DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER

### 4.1 Bedömningsmetoder

Delgeneralplanens konsekvenser har bedömts i enlighet med 9 § MBL genom att jämföra den nuvarande markanvändningssituationen med en situation där delgeneralplanens alla områdesreserveringar har genomförts under planens målar 2050. Bedömningen har gjorts som ett expertarbete med hjälp av utredningar som berör planområdet, kartstudier och terrängundersökningar, träffar med invånarna och myndigheternas ställningstaganden. Målet har varit att genom konsekvensbedömningsmetoder sträva efter att påverka innehållet för den planeringslösning som väljs så att de negativa konsekvenserna är så lindriga som möjligt och de positiva så betydande som möjligt. I samband med bedömningen av alternativen tillämpades Miljöministeriets anvisningar "Bedömning av konsekvenser vid planläggning" under planeringsprocessens gång. Enligt anvisningen kan konsekvenserna av alternativen bedömas till exempel som en del av planeringsarbetet, i separata konsekvensutredningar eller i en sammanställande bedömning av planutkastet (Miljöförvaltningens anvisning 10/2006, s. 26).

### 4.2 Planens förhållande till de riksomfattande målen för områdesanvändning

I arbetet beaktas de riksomfattande målen för områdesanvändningen och uppnåendet av dem främjas i enlighet med 24 § 2 mom. i markanvändnings- och bygglagen. Ett beslut som berör en generalplan får inte stå i konflikt med de riksomfattande målen. De riksomfattande målen för områdesanvändningen har förpliktigande effekter främst på landskapsplaneringen, i synnerhet beträffande landskapsplanens planering och innehållskrav. De riksomfattande målen borde filtreras till kommunens planläggning genom landskapsplaneringen. De riksomfattande målen för områdesanvändningen nämns inte separat i samband med innehållskraven för en generalplan, till skillnad från innehållskraven för en landskapsplan. De riksomfattande målen för områdesanvändningen för inte med sig nya rättsliga grundkrav för generalplaneringen utan de preciserar de innehållskrav för en generalplan som stadgas i 39 § i markanvändnings- och bygglagen i frågor med betydelse på nationell nivå.

Delgeneralplanen svarar mot de riksomfattande målen för områdesanvändningen bland annat på följande sätt:

- Planens nya områdesreserveringar ligger huvudsakligen i närheten av den befintliga byggda miljön och förtätar på så sätt samhällsstrukturen
- I planen stöder man sig så långt det är möjligt på det nuvarande eller planerade vägnätet och kommunaltekniska nät
- Områdets landskaps- och naturvärden har beaktats i samband med nya områdesreserveringar
- I planen anvisas områden och objekt som ska skyddas baserat på landskapsplanen och utredningarna
- Genom nybyggnationen får centrum nya invånare, vilket bland annat innebär att efterfrågan på service ökar



## 4.3 Planens förhållande till landskapsplanen

Vid bedömning av delgeneralplanens lagenlighet tillämpas 32 § MBL som berör landskapsplanens rättsverkningar. Landskapsplanen ska tjäna till ledning när en delgeneralplan utarbetas och den ska beaktas då åtgärder för att reglera områdesanvändningen planeras och beslut fattas om genomförandet av åtgärderna. Strävan med en delgeneralplan ska så långt det är möjligt vara att främja genomförandet av landskapsplanen. Strävan ska vara att genomförandet av landskapsplanen inte försvåras.

I landskapsplanen anvisas Helsingby som centrum med närservice. Enligt planeringsbestämmelsen ska förutsättningar skapas för närservice i dessa centrum och avgränsningen ska anvisas i samband med den kommunala planläggningen. Lösningen för delgeneralplanen möjliggör utveckling av områdets servicestruktur och bostadsbestånd. I landskapsplanen anvisas ett arbetsplatsområde till Granholmsbacken. Detta har beaktats med beteckningen T i delgeneralplanen.

I planlösningen beaktas behov av rekreationsleder som anvisas i Österbottens landskapsplan. Sådana har när det gäller cykeltrafiken bearbetats med beaktande av den nyaste planen för riksväg 3 (utkast 3.10.2023). I delgeneralplanen beaktas även reserveringar för kraftledningar, en järnvägssträckning samt överföringsavlopp och stomvattenledning som anvisas i utkastet till Österbottens landskapsplan 2050.

## 4.4 Planens förhållande till strukturmodellen för Vasa stadsregion

I strukturmodellen profileras Vasaregionen som en havsnära stadsregion där man satsar på rekreation, kvalitativt boende och utveckling av turismen. Till Helsingby–Tobyområdet anvisas ett mål på +500 nya invånare fram till 2040. Beträffande detta har befolkningsmålet för delgeneralplanen utökats till cirka 1 000 nya invånare. Till skillnad från strukturmodellen är måläret för delgeneralplanen år 2050. I strukturmodellen anvisas Helsingby–Toby område som närservicecentrum med minst tre offentliga tjänster. Det mål för befolkningsutvecklingen som anvisas i delgeneralplanen har motiverats med tanke på kvarhållande och utveckling av service.

Området för Helsingby–Toby har en central ställning i strukturmodellens utvecklingszon för näringslivet som sträcker sig från Storkyro till Replot. I strukturmodellen anvisas Vasaregionens Airport Park (GigaVasa-området) som ett av de viktigaste områdena inom näringsverksamhet. Dessutom anvisas Helsingby i korsningsområdet mellan riksvägarna 3 och 8 som ett arbetsplatscentrum som ska utvecklas utanför Vasa. Delgeneralplanens reserveringar (C/res, T, utvecklingszon) stöder strukturmodellens målbild med tanke på näringslivet.

I strukturmodellen anvisas en gång- (ca 1 km från centrum) och cykelzon (2,5 km från centrum) som ska utvecklas i det tätast bebyggda området. I framtiden kunde avstånden växa så att gångzonen är 2 km och cykelzonen 5 km från centrum. I Helsingby–Toby delgeneralplan anvisas ett nät som är tillräckligt med tanke på utveckling av gång- och cykeltrafiken samt åtgärder för att förbättra möjligheterna för gång- och cykeltrafiken i planeringsområdet.

I strukturmodellen anvisas med tanke på förbättringen av trafikförbindelserna behov bland annat på avsnittet Helsingby–Vassor/Fågelberget, trafikarrangemang för riksväg 3 på avsnittet Vasa–Laihela och förbättring av bantrafiken på avsnittet Vasa–Seinäjäki.

## 4.5 Miljökonsekvenser

### 4.5.1 Elöverföringsledningar som specialfråga i konsekvensbedömningen

Befintliga och under planeringen varande linjegator som kan förväntas på den södra sidan av Toby elstation är flera till antalet. Enligt planförslaget för landsskapsplan 2050 finns det tre nya elöverföringsbehov på minst 110kV vardera noterats. Dessa är Toby–Åback, Toby–Sverige (Fenno-Skan 1) och Juthskogen–Toby.

Ytterligare finns flertalet linjegator under aktiv planering. Dessa är den havsbaserade vindkraftsparken Tyrsky med en eller två 400 kV:s linjegator, Korsnäs havsvindkraftspark med en eller två 400 kV:s linjegator

och Hömossens vindkraftsprojekt med en 110 kV:s eller 400 kV:s linjegata. Utöver nämnda projekt finns flertalet andra pågående vindkraftsplaneringar i alla väderstreck om Toby-elstation.

Det är viktigt att säkerställa vilka betydande direkta och indirekta konsekvenser genomförandet av de alla projekt har för människors levnadsförhållanden och livsmiljö, region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön. Speciellt viktigt är det att utreda gemensamma konsekvenserna för markägarna, boende, markanvändningen, Toby elstation och landskapsbilden. Därtill behöver möjligheten att för elöverföringen använda sig av redan befintliga linjegator också utredas. Om sådan möjlighet inte finns, behöver det också utredas möjligheten att bygga ny elstation där elöverföringen från projektområdet når stamnätet. Flertalet bredvid varandra liggande linjegator är till olägenhet för samhällsstrukturen, markanvändningsmöjligheterna, markägarna, jord- och skogsbruket, kolsänkorna, samhällsekonomin och landskapsbilden och behöver absolut undvikas. Att enskilda elproduktionsanläggningars egna elöverföringslinjer dras längs med stamnätet, medför att onödigt breda linjegator skapas, istället vore det skäl att stamnätet utvecklas om sådant behov finns.

#### 4.5.2 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen

Planlösningen stöder och kompletterar den nuvarande region- och samhällsstrukturen genom att förtäta och utvidga den. Utvidgningsområdena ligger framför allt i den norra delarna av Toby. Enligt den valda strukturmodellen finns det två nya områden som är avsedda att detaljplaneras; den ovan nämnda norra delen av Toby samt området mellan nuvarande riksväg 3 och Helsingby skola.

Från området norr om Toby finns en förbindelse till riksväg 8 från den planskilda korsningen i Granholmsbacken. Från området anvisas ett behov av en förbindelse för gång- och cykeltrafik genom området för närrekreation i riktning mot Tuovilan koulu, där man bygger GigaVasas industri- och arbetsplatsområde. De områden som ska detaljplaneras i Helsingby stöder sig emellertid på Laihelavägen, i närheten av den nya planskilda korsningen. Det finns behov av att flytta sträckningen för riksväg 3 längre söderut för att förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet. Avsikten är att genom den nya sträckningen ändra Laihelavägen från en riksväg till en matargata, vilket möjliggör utveckling av området längs Laihelavägen för boende och centrumliknande funktioner.

#### 4.5.3 Konsekvenser för trafiken

I området för delgeneralplanen eftersträvas cirka 1 000 nya invånare fram till 2040. Delgeneralplanens resealstring har bedömts i enlighet med publikationen "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (sv bedömning av trafikbehov vid planering av markanvändningen) (Miljöministeriet 27/2008) samt med hjälp av uppgifter om antal invånare i området och ytor för områden som anvisats för boende.

Resealstringsuppgifterna är riktgivande bedömningar och baserar sig på antagna värden som använts vid beräkningen och på generaliserade koefficienter från publikationen. Den ökning av trafikmängden som uppstår genom boendet bedöms vara cirka 2 500 fordon per dygn i området för delgeneralplanen fram till år 2040. Största delen av den nya markanvändningen ligger på de södra och norra sidorna av den nuvarande riksvägen och den ökande trafiken kommer att märkas på Laihelavägen och Pundarsvägen.

Arbetsplatsområdet som anvisats till den nordvästra delen av området ligger i den norra delen av Toby som ansluter till Granholmsbackens industriområde utanför planområdet. Industriområdet kommer eventuellt att öka trafiken en del på den gata som leder till området.

**Trafikprognos för 2040** [Riksväg 3 på avsnittet Helsingby–Laihela, komplettering av MKB, rapporter 47/2022]

Riksväg 3: 14 100 fordon/dygn  
 Rimalvägen: 600 fordon/dygn  
 Laihelavägen (Vid Helsingby): 550 fordon/dygn  
 Laihelavägen (vid Tobyvägen): 600 fordon/dygn  
 Pundarsvägen: 260 fordon/dygn  
 Helsingbyvägen: 100 fordon/dygn  
 Tobyvägen: 800 fordon/dygn

Tillgängligheten till Helsingby kommer att försvagas jämfört med tidigare på grund av den nya sträckningen för riksvägen, eftersom det inte är möjligt att ta sig direkt till området från riksvägen. Däremot kommer

trafikmängderna längs Laihelavägen, som går genom området, att minska betydligt, vilket förbättrar säkerheten och trivseln i området. Även den barriäreffekt som uppstår genom riksvägen försvinner. Tillgängligheten till den norra delen av området (Toby) förbättras märkbart när området får en direkt förbindelse från riksväg 8.

De nya förbindelserna för gång- och cykeltrafik förbättrar trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister och ökar potentialen för att dessa trafikformer ska användas i vardagstrafiken. Genomförandet av den cykelförbindelse som anvisas i landskapsplanen på ett högklassigt sätt ökar potentialen för cykelturism i området.

Tillgängligheten mellan den södra och norra sidan av Toby å förbättras när det byggs en till broförbindelse över ån.

#### 4.5.4 Konsekvenser för naturen, naturresurserna och dagvattnet

I en generalplan med rättsverkningar tillämpas skogslagen (1093/1996) på områden som anvisats för jord- och skogsbruk och rekreationsanvändning i enlighet med det tillämpningsområde som fastställs i 2 § i skogslagen. Skogslagen förpliktar att följa förordningarna i naturskyddslagen (1096/1996), vattenlagen (587/2011), miljöskyddslagen (527/2014) och fornminneslagen (295/1963). Forststyrelsen övervakar att skogslagens anda och bestämmelser följs.

Skogslagen tillämpas inte för andra områden än områden som anvisats för jord- och skogsbruk och för rekreation. Fall där skogslagen inte tillämpas påverkar även andra än de lagar som reglerar skogsbruket. Sådana är den temporära lagen om finansiering av hållbart skogsbruk (34/2015) och lagen om bekämpning av skogsskador (1087/2013). Dessa lagar är beroende av tillämpandet av skogslagen.

I områden där skogslagen tillämpas styr denna lag skogsvården och användningen av skogarna. Utöver skogslagen regleras användningen av skogar även genom statsrådets förordning om hållbar vård och användning av skogar. Skogsbruket påverkas även av miljölagstiftningen. Minimikraven på vården och användningen av skogarna fastställs i skogslagen. Minimikraven reglerar bland annat bestämmelserna om avverkingar och transporter, föryngring av skog och tryggnad av naturens mångfald.

Placeringen av nya områden som är planlagda för boende främst längs nuvarande vägförbindelser minskar den splittrande effekt som byggandet orsakar för naturmiljön. Nytt byggande har anvisats endast till områden som inte ligger i områden där översvämningar inträffar en gång på 250 år.

#### 4.5.5 Konsekvenser för landskapet, tätortsbilden, kulturarvet och den byggda miljön

De mål och bestämmelser som berör landskap, tätortsbild, kulturarv och den byggda kulturmiljön som anvisats på högre plannivå har bevarats i planlösningen. Delgeneralplanen styr byggnadsverksamhet så att det är möjligt att bevara värden i anknytning till byggda kulturmiljöer och landskapsområden av riksintresse, landskapsintresse och lokalt intresse. Alléer som ska bevaras baserat på kulturmiljöinventeringen har anvisats med en egen beteckning. Nya områden för boende ansluter till den nuvarande bebyggelsen. För delgeneralplanen utarbetades en arkeologisk inventering vars resultat beaktats på plankartan.

#### 4.5.6 Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö

I planlösningen bevaras vidsträckta, öppna och landskapsmässigt värdefulla åkerlandskap som är karaktäristiska för området och som kan ses ha positiva effekter på människors levnadsförhållanden och trivsel.

Tätheten för det nya boendet överskrider inte boendetätheten i området och framför allt inte tätheten för boendet i riktning mot Toby. Från de nuvarande och nya områdena som anvisats för boende finns goda möjligheter till rekreation och förbindelser till närliggande skogar. I planlösningen har de befintliga grönförbindelserna bevarats, förbindelser har utvidgats och grön- och rekreationsförbindelsernas kontinuitet har säkerställts även i förhållande till omgivande planområdet, framför allt till Granholmsbackens område som ligger norr om planeringsområdet.

I planområdet bor barnfamiljer som rör sig till Helsingby och Toby daghem och skola. I fråga om dem har man med tanke på trafiken och framför allt gång- och cykeltrafiken fäst särskild uppmärksamhet vid

placeringen av de nya bostadsområdena. Skolrutterna förblir korta och trygga, vilket stöder barnens möjligheter att röra sig på egen hand både till och från skolan och under fritiden.

Genom planen anvisas en ny broförbindelse över Toby å, vilket förbättrar trafiksäkerheten och skapar mångsidigare möjligheter att röra sig längs ån. Numera går trafiken mellan Helsingby och Toby via den gamla stenbron där gång- och cykeltrafik och fordonstrafik inte separerats från varandra. Den nya broförbindelsen förkortar resan till exempel mellan Toby och ungdomslokalen.

Den nya sträckningen för riksväg 3 med bullerhinder minskar de bullernivåer som överskrider riktvärdena i nuvarande bostadsområden. Bullerområdena för Laihelavägen (dvs. nuvarande sträckning för riksväg 3) som anvisas som matargata blir mindre när trafikmängden och körhastigheten minskar.

#### 4.5.7 Hållbar utveckling

Delgeneralplanens förhållande till hållbar utveckling har undersökts ur ett ekologiskt, kulturellt, socialt och ekonomiskt perspektiv.

##### **Ekologisk hållbarhet**

Ett grundläggande villkor för en hållbar utveckling är att naturens mångfald och ett fungerande ekosystem bevaras och att människans verksamhet kan anpassas till naturens bärförmåga. Ekologisk hållbarhet innebär att hela naturmiljön beaktas: naturens mångfald, jordmånen, klimatet, vattendragen, grundvattnet och deras förhållanden till varandra. I samband med planeringen av delgeneralplanen var strävan att undvika sådana lösningar som kunde ha negativa konsekvenser för naturens mångfald.

##### **Kulturell hållbarhet**

Vid planläggning ska en kulturellt hållbar utveckling beaktas ur markanvändnings- och bygglagens perspektiv, i synnerhet med tanke på skydd och bevarande av kulturvärden, och naturligtvis även på ett sätt som skapar ny kultur. Vid planeringen av delgeneralplanen utreddes värden i områdets byggnadsarv, kulturlandskap och arkeologiska kulturarv. Dessutom utfärdades skyddsbestämmelser för dessa. Nybyggnationen har anpassats med beaktande av värden i landskapet.

##### **Social hållbarhet**

Med tanke på en socialt hållbar utveckling framhävs ur markanvändnings- och bygglagens perspektiv hälsomässiga frågor och beaktande av olika befolkningsgruppers behov. Socialt hållbar utveckling innebär även att det finns en möjlighet att delta i planeringen och påverka beslutfattandet i samband med planläggningen. I samband med beredningen av delgeneralplanen ordnades träffar med invånarna i området och en målworkshop, och materialet från beredningskedet lades fram för insamling av åsikter. Beredningsmaterialet och planutkastet presenteras även vid ett informationsmöte.

I takt med att planprocessen fortsätter beaktas den inlämnade responsen och planmaterialet utvecklas på ett sätt som samordnar olika intressen så långt det är möjligt. Planförslaget presenteras för intressenterna även vid ett informationsmöte.

Genom planen har strävan varit att skapa förutsättningar för en sund och trygg miljö, bland annat genom att utöka gång- och cykellederna och förbättra trafiksäkerheten på annat sätt.

##### **Ekonomisk hållbarhet**

En ur markanvändnings- och bygglagens perspektiv ekologiskt hållbar utveckling beaktar en hållbar samhällsstruktur och samhällsekonomi i planen. Samhällsstrukturen påverkar direkt de samhällstekniska lösningarna och frågor som berör samhällsreliga tjänster (såsom skolor och daghem). De nya bostadsområden som anvisats för detaljplanering i delgeneralplanen är placerade som en förlängning av den nuvarande strukturen, endera i närheten Helsingby skola eller Toby daghem och skola. Genom delgeneralplanens lösningar och strukturmodellerna undersöktes de samhällsekonomiska konsekvenserna och de har haft en tydlig effekt på innehållet i planlösningen.

#### 4.5.8 Klimatkonsekvenser, bedömning av koldioxidbalans

Delgeneralplanens konsekvenser för klimatförändringen har studerats med verktyget för klimathållbar planläggning (KILVA).

På generalplanenivå består en av de största möjligheterna att påverka i fråga om klimatutsläpp av hur bostäder, arbetsplatser och service placeras i förhållande till varandra. Den nya bostadsbebyggelsen borde så långt det är möjligt placeras nära den befintliga bebyggelsen. Detta möjliggör till exempel gemensamma uppvärmningssystem och minskar samtidigt behovet av att bygga övrig infrastruktur, såsom vägar och el- och vattenledningar. En bättre tillgänglighet till service och arbetsplatser minskar i sin tur behovet av att röra sig och minskar utsläpp som orsakas av trafiken. En koncentrerad av befolkningen möjliggör även utveckling av energiproduktionsformer, avfallshanteringsystem och kollektivtrafikförbindelser som är effektivare med tanke på miljön.

På grund av den splittrade strukturen i Korsholms kommun och den utspridda samhällsstrukturen är det inte realistiskt att koncentrera befolkningen i kommunen ens på lång sikt. I arbetet med delgeneralplanen tillämpas emellertid principen om koncentrerad av befolkningen i en skala som beaktar Helsingby–Toby. Klimatutsläppen har minskats genom placeringen av den nya bebyggelsen samt genom att koncentrera både boende och service i bycentrum och deras närhet.

Planeringsområdet ligger i en trafikmässig knutpunkt. På den norra sidan av området ligger Vasa flygplats och området korsas av järnvägen Seinäjoki–Vasa och riksväg 3. Dessutom har både den nya sträckningen för riksväg 8 och förbindelsebehovet för strandbanans bantrafik planerats genom området. Läget i en trafikmässig knutpunkt har möjliggjort utvecklingen av GigaVasa-området på den norra sidan av området på gränsen till Vasa och Korsholm. I närheten av planeringsområdet uppstår därmed nya arbetsplatser.

Planeringsområdet ligger i närheten av GigaVasa-området. Numera finns det en separat gång- och cykelled i riktning mot Vasa längs Tobyvägen och Laihelavägen. Strävan har varit att öka andelen cykeltrafik av pendeltrafiken genom att anvisa nya gång- och cykelförbindelser i den norra delen av Toby längs den nya matargatan, varifrån det finns en förbindelse till GigaVasas arbetsplats- och industriområde samt till avsnittet mellan Tobyvägen och den nya matargatan. Vartefter att möjligheterna till distansarbete ökar, kan det även antas att pendeltrafiken minskar, vilket innebär att det framför allt är möjligt att påverka utsläppen från den interna trafiken i området. Beredskap för detta har skapats genom anvisa tillräckliga områdesreserveringar för främjade av gång- och cykeltrafik samt genom att placera olika funktioner på kortare avstånd från varandra. Trots att planen främjar en tätare samhällsstruktur och en ökning av andra färdformer än privatbilism ligger många tjänster emellertid ganska långt borta i kommuncentrum och Vasa.

Ett annat betydande sätt att påverka klimatutsläppen i området på generalplanenivå är att låta bli att bebygga områden i naturligt tillstånd som binder kol. Enligt den naturutredning som gjorts för området finns det endast få områden i naturligt tillstånd som inte rörts av människan i planeringsområdet och vegetationen i området är inte särskilt krävande. Hälften av området har reserverats för odlingsbruk (beteckning MT eller MA), åkerområdena har en knapp mångfald. En del av nybyggnationen ligger på nuvarande åkrar. De värdefulla naturobjekten i området har kartlagts i samband med utredningen och beaktats vid planeringen. För delgeneralplanens del har förutsättningarna för naturmiljöns mångfald och sammanhållenheter tryggats så att områden som är betydande med tanke på naturförhållandena (beteckning "luo") och livsmiljöer som är värdefulla med tanke på hotade arter (beteckning MY) har anvisats i planen. Av planeringsområdet har cirka 40 procent reserverats som jord- och skogsbruksområde (beteckning M eller MY) och dessutom har områden för närrekreation i Toby anvisats som större än i nuläget.

Trots de åtgärder som vidtagits i samband med planeringen skulle genomförandet av planen och dess mål kräva en del tilläggsbyggande, vilket för sin del skulle öka klimatutsläppen i området och samtidigt i viss mån minska förmågan att binda kol. De nya bostadsområdena har emellertid anvisats främst i anslutning till bebyggda områden. En stor del av planeringsområdet bevaras som jord- och skogsbruksdominerat område även framöver. Utöver detta är det viktigt att främja bevarandet och ny användning av det befintliga byggnadsbeståndet och infrastrukturen.

I fråga om planeringsområdet är avfallshanteringen i ganska bra skick. I Korsholm finns en gemensam avfallsförbränningsanläggning som togs i bruk 2012. Avfallsförbränningsanläggningen Westenergy har minskat koldioxidutsläppen i landskapet med 100 000–200 000 ton per år. Intill planeringsområdet i Vikby finns dessutom en återvinningsstation som betjänar invånarna. I planeringsområdet finns en ekopunkt och ytterligare en ekopunkt finns intill planeringsområdet i anslutning till Toby brandstation.

Det nya byggandet ligger huvudsakligen i områden som ska detaljplaneras och där kommunalteknik kommer att byggas.

#### 4.5.9 Konsekvenser för näringslivets verksamhetsbetingelser

Förutsättningarna för jordbruksverksamhet förblir nästan oförändrade i området. Med tanke på energiförsörjningens säkerhet tryggas möjligheterna att utveckla Toby elstation genom att anvisa utvidgningsriktningar för den, vilket i sin tur stöder förutsättningarna för näringslivets tillgång till el i hela området söder om Vasa.

Den nya sträckningen för riksväg 3 påverkar splittringen av odlingsområdena. Odlingsområdenas yta minskar en aning jämfört med nuläget. Genom planen anvisas drygt hälften av ytan (51 procent) för odlingsbruk. Bondgårdarnas förutsättningar att bedriva verksamhet har beaktats i planlösningen.

I planen anvisas ett utvecklingsområde i närheten av sträckningen för riksväg 3 och Helsingby planskilda korsning. I utvecklingsområdet möjliggörs en flexibel användning av området med tanke på framtida behov.

Ett bättre trafiknät, områdesreserveringar för industri, arbetsplatser och centrumfunktioner och en ökande befolkning förbättrar möjligheterna att öka antalet småföretag och olika tjänster samt förbättrar näringslivets möjligheter i området.

## 5. GENOMFÖRANDE

### 5.1 Betydelsen av en delgeneralplan med rättsverkningar

Om områdesplanering stadgas i markanvändnings- och bygglagen. I 5 § i lagen presenteras planläggningens materiella mål som man försöker främja genom planläggningen. Planering genom växelverken och en tillräcklig konsekvensbedömning är förutsättningar för planläggningen. Planeringens olika mål preciseras i de innehållskrav som stadgats för planer.

Enligt 35 § 1 mom. i MBL är avsikten med en delgeneralplan att i allmänna drag styra samhällsstrukturen och markanvändningen i kommunen samt att samordna funktionerna. Den planlösning som berör delgeneralplanen ska uppfylla innehållskraven för en generalplan enligt 39 § MBL och dessa ska beaktas då en generalplan utarbetas. De faktorer som står som grund för innehållskraven ska utredas och beaktas i den mån som förutsätts av styrmålet och noggrannheten för den delgeneralplan som utarbetas.

En delgeneralplan med rättsverkningar styr i stora drag den detaljerade planläggningen och den övriga markanvändningen i enlighet med 42 § i MBL. Enligt markanvändnings- och bygglagen styr planen myndigheternas och markägarnas verksamhet bl.a. på följande sätt:

- Då åtgärder som gäller markanvändning planeras ska det ses till att de inte försvårar genomförandet av generalplanen.
- Vid beviljande av bygglov ska det ses till att användningen av området för det ändamål som reserverats i planen inte försvåras.
- Generalplanen gäller inte i detaljplaneområden men den fungerar som anvisning då en detaljplan utarbetas och ändras.
- Ett område som är avsett att användas som byggnadsplats får vid en lantmäteriförrättning inte bildas till en lägenhet så att åtgärden innebär att användningen av området för det ändamål som anvisas i generalplanen försvåras.

Delgeneralplanen har utarbetats som en generalplan med rättsverkningar enligt 42 § MBL.

Områdesreserveringarna och bestämmelserna i en plan med rättsverkningar är bindande. Bestämmelserna i kommunens byggnadsordning gäller i fall där frågan inte omfattas av någon bestämmelse i delgeneralplanen eller detaljplanen. I området för delgeneralplanen följs bestämmelserna i planen i fråga.

### 5.2 Detaljerad planering

Avvikande från de områdesreserveringar som anvisas i generalplanen kräver att frågan utreds genom en detaljplan eller avgörs genom undantagslov. Om avvikandet är omfattande förutsätts att delgeneralplanen ändras.

Anslutning till landsvägsnätet från nya byggplatser ska i första hand ske längs befintliga matarleder eller matarleder som anvisas i planen.

Fastigheter inom det etablerade verksamhetsområdet för avloppsnätet ska anslutas till avloppsnätet i enlighet med lagen om vattentjänster.

När nya funktioner som är känsliga för buller placeras i bullerområdet ska bullerbekämpning beaktas vid placeringen av byggnaderna och byggnadsplaneringen så att riktvärden för buller enligt Statsrådets beslut inte överskrids inomhus eller i områden utomhus som är avsedda för vistelse.

Vid byggande i områden med översvämningsrisk ska risken för översvämnings- och fuktskador beaktas. Ansvariga myndigheter ska i samband med den mer detaljerade planeringen ges möjlighet till ett utlåtande om den lägsta tillåtna byggnadshöjden med beaktande av lokala förhållanden.

## 5.3 Olika skeden för genomförandet

Områdesreserveringarna längs Laihelavägen förutsätter en ny sträckning av riksväg 3 eftersom kompletterande byggnadsverksamhet i området inte varit möjlig i området tidigare till exempel med tanke på trafiksäkerhet eller buller. Områdena norr om Toby kan genomföras även före genomförandet av riksväg 8 eftersom området inte ligger i ett bullerområde och trafikeringen i området kan ske via Tobyvägen.

## 5.4 Osäkerhetsfaktorer

Den nya markanvändning som anvisas i delgeneralplanen och de nya byggnadsplatserna genomförs steg för steg i etapper. Detta påverkas bland annat av markägarnas (privata, företag, sammanslutningar) egna byggnadsbehov, viljan att sälja mark och efterfrågan på tomter samt den allmänna ekonomiska situationen.

Den markanvändning som anvisas i delgeneralplanen är till vissa delar bunden till genomförandet av den nya sträckningen för riksvägarna 3 och 8. När det gäller riksväg 3 är avsikten att översiktsplanen ska bli klar i början av 2024. Efter att översiktsplanen godkänts utarbetas en vägplan och i samband med byggandet utarbetas en byggnadsplan. I fråga om riksväg 8 har utarbetandet av vägplanen inletts 2022. Utkastet till vägplanen har varit framlagt våren 2023, men förslaget till vägplan har ännu inte varit framlagt.

Genomförandet av båda de nya vägplanerna kräver att projekten införs i långsiktiga investeringsprogram och statens budget. Av denna orsak finns det ännu ingen information om tidpunkten för deras praktiska genomförande.

## 5.5 Uppföljning

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

Kommunen ska följa upp genomförandet av planen och vid behov ändra eller justera planens områdesreserveringar.



## 6. PLANERINGENS SKEDEN

### 6.1 Inledningskede

- Kommunfullmäktige har genom sitt beslut 25.10.2021 § 118 om planlägningsprogrammet 2022–2026 beslutat att inleda utarbetandet av Helsingby–Toby delgeneralplan.
- Framtids- och utvecklingssektionen har godkänt målen för Helsingby–Toby delgeneralplan 9.6.2022 § 24.
- För planen utarbetades en landskaps- och kulturmiljöutredning 2021. Ett informationsmöte om inventeringen ordnades 23.8.2022.
- Inledningskedets myndighetssamråd hölls 7.6.2023 (66 § MBL). Vid samrådet behandlades arbetsprogrammet, PDB och utredningssituationen.
- Samhällsbyggnadsutskottet beslutade 7.6.2023 § 96 att godkänna programmet för deltagande och bedömning och lägga fram det under minst 30 dagar (63 § MBL).
- Anhängiggörandet av planen tillkännagjordes \_\_.\_\_.2023.
- Programmet för deltagande och bedömning läggs fram och det är tillgängligt på kommunens webbplats under hela planeringsarbetets gång. Programmet för deltagande och bedömning uppdateras vid behov.
- Programmet för deltagande och bedömning har varit framlagt under perioden 13.6-31.8.2023
- Kungörelse om att planen blivit anhängig har publicerats på kommunens anslagstavla och i kommunens officiella informationstidningar Vasabladet och Ilkka-Pohjalainen.
- Intressenternas mål sammanställs vid en målworkshop som ordnades 15.11.2023 vid Helsingby skola. I workshoppen deltog cirka 15 personer.

### 6.2 Strukturmodeller

- Som planeringskede före planutkastet utarbetades tre alternativa strukturmodeller för planområdet med följande teman: 1. "Det kompakta Helsingby–Toby", 2. "GigaHelsingby–Toby" samt 3. "Band längs landskapsåkrarna"
- Kommittén för Helsingby–Toby planarbete behandlade strukturmodellerna vid sitt möte 10.10.2023 och valde strukturmodell 1 till planutkastet. "Det kompakta Helsingby–Toby". Som tillägg i strukturmodell 1 beslutade man ta det nya bostadsområdet från strukturmodell 3 och placera det vid sträckningen för riksväg 3 som eventuellt tas ur bruk i framtiden. "Band längs landskapsåkrarna"

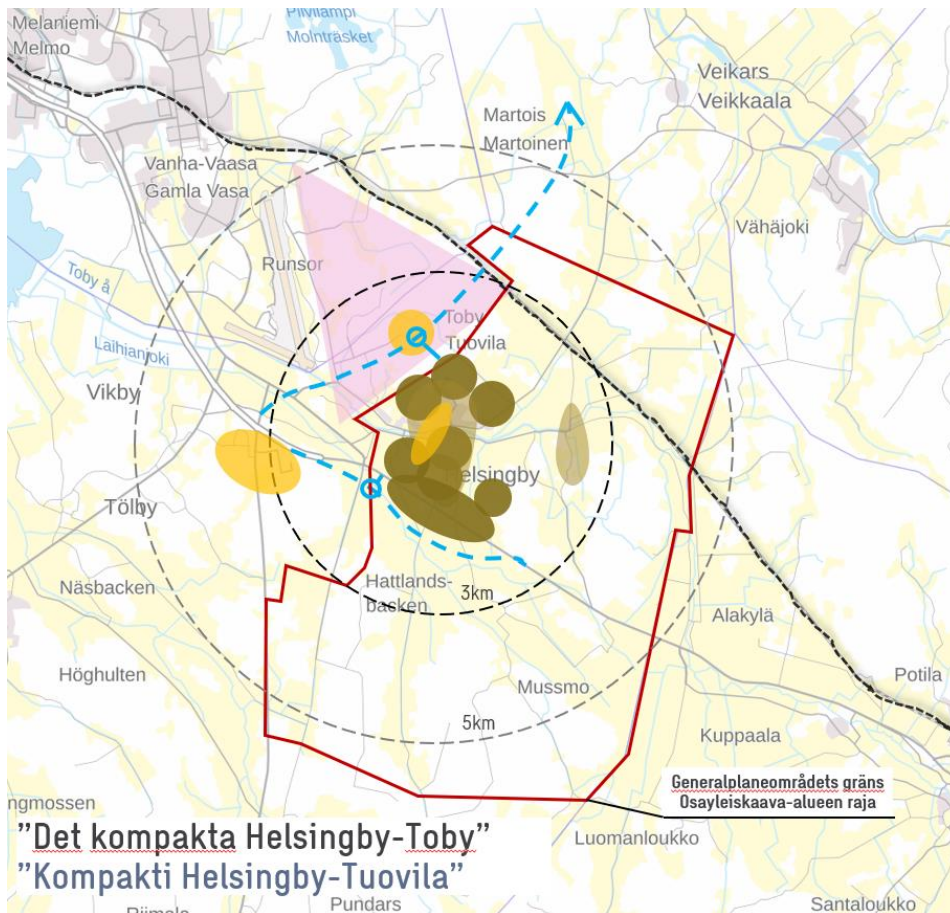


Bild 58. Den valda strukturmodellen "Det kompakta Helsingby-Toby".

## 6.3 Planutkastskede

- I samband med planarbetet utarbetas dagvatten-, trafik-, buller- och fornlämningsutredningar.
- Ett utkast till delgeneralplanen utarbetas. Med beaktande av utgångspunkterna beaktar utkastet i mån av möjlighet de mål som ställts upp för planen.
- Ett arbetsmöte ordnas för myndigheterna.
- Utkastet till delgeneralplan uppskattas bli färdigt under våren 2024.
- Samhällstekniska nämnden behandlar planutkastet \_\_.\_\_.2024
- Utkastet till delgeneralplan läggs fram för intressenternas ställningstaganden under perioden \_\_.\_\_.2024.
- Om planutkastet ordnas ett informationsmöte för allmänheten \_\_.\_\_.2024.
- Under tiden för framläggandet är det möjligt att framföra sina åsikt om planutkastet 62 § MBL och 30 § MBF).
- Baserat på den inlämnade responsen utarbetas bemötanden som presenteras i förslagsskedet.

### 6.3.1 Behandling av planutkastet i kommunen

*Kompletteras senare.*

## 6.4 Planförslagsskede

- Delgeneralplanen justeras utifrån de åsikter och utlåtanden som lämnats in i utkastskedet samt myndighetssamrådet. Utifrån den respons som lämnats in utarbetas ett officiellt planförslag.
- Samhällsbyggnadsnämnden behandlar planförslaget \_\_.\_\_.202\_\_ och materialet läggs fram offentligt (65 § MBL; 19 § MBF) för framförande av skriftliga anmärkningar.
- Om planförslaget begärs utlåtanden av myndigheterna.
- Under tiden för framläggandet är det möjligt att lämna in en skriftlig anmärkning mot planförslaget (65 § MBL och 19 § MBF).
- Till de anmärkningar som lämnats in om planförslaget utarbetas bemötanden som presenteras i samband med godkännandet.
- Planförslaget revideras vid behov och betydande ändringar förutsätter att planen läggs fram på nytt. De som lämnat in en anmärkning och samtidigt meddelat sin adress tillsänds planläggarens bemötande, vid behov ordnas myndighetssamråd i förslagsskedet, 66 § MBL

### 6.4.1 Ändringar som gjorts efter att förslaget till delgeneralplanen varit framlagt i utkastskedet

*Kompletteras senare.*

### 6.4.2 Behandling av planförslaget i kommunen

*Kompletteras senare.*

## 6.5 Godkännande

### 6.5.1 Ändringar som gjorts efter att planförslaget varit framlagt

- Baserat på respons som inlämnats på planförslaget utarbetas materialet för godkännandet (små och tekniska justeringar)
- Kommunstyrelsen lägger fram delgeneralplanen för godkännande av kommunfullmäktige.
- Delgeneralplanen godkänns av kommunfullmäktige.
- Beslutet om att godkänna planen kan överklagas till förvaltningsdomstolen.

### 6.5.2 Godkännande

Korsholms kommunstyrelse behandlade delgeneralplanen \_\_.\_\_.20\_\_ (§\_\_\_\_) och föreslog att den ska godkännas av kommunfullmäktige.

Delgeneralplanen godkändes av Korsholms kommunfullmäktige \_\_.\_\_.20\_\_ (§\_\_\_\_).

<b>Sweco</b>	Maritta Heinilä arkitekt YKS-506	Jouko Riipinen DI
	Jenny Jungar arkitekt YKS-564	Hanna Töykkälä HM
	Filemon Wolfram MSc YKS-731	Maria Kirveslahti FM YKS-732

**Korsholms kommun:**

Jonas Aspholm  
Planläggningschef

Anne Holmback  
Planläggare

# Bilagor

- Bilaga 1: Program för deltagande och bedömning
- Bilaga 2: PDB rapport över respons
- Bilaga 3: Strukturmodeller
- Bilaga 4: Respons på planutkastet samt bemötanden
- Bilaga 5: Respons på planförslaget samt bemötanden (tilläggas senare i planeringsprocessen)*

## Utredningar:

- Bilaga 6: Helsingby-Toby-Karkmo kulturmiljöutredning, 2021
- Bilaga 7: Naturinventering Helsingby-Toby, 2020
- Bilaga 8: Arkeologisk inventering för området Helsingby-Toby delgeneralplan, 2023
- Bilaga 9: Bullerutredning Helsingby-Toby, 2024