

KYRKSLÄTT

PLANLÄGGNINGSPROGRAM

2025–2028



INNEHÅLL

INLEDNING.....	3
Kommunens delområden.....	4
DELGENERALPLANER.....	5
Planläggningsprogrammets delgeneralplanprojekt.....	5
Delgeneralplaneprojekten på kartan.....	6
Delgeneralplanekort.....	7
Kantvik.....	7
Sundsberg.....	9
Kylmäla.....	11
Trafikkorridoren i norra Kyrkslätt.....	13
DETALJPLANER.....	15
Kriterier för detaljplanernas säregna natur.....	16
Planläggningsprogrammets detaljplanprojekt.....	17
Detaljplaneprojekten på kartan.....	18
Detaljplanernas projektkort.....	19
MELLERSTA	
Gesterby.....	19
Åängen.....	21
Kyrkdalens affärcentrum.....	23
Pedersporten.....	25
Rådalsvägen.....	27
Villa Haga parken.....	29
Gillobacka.....	31
Tollsporten.....	33
Tollsträsket.....	35
SÖDRA	
Hupisaari.....	37
Kantvikin koulu.....	39
Briggstranden.....	41
Pippurudden.....	43
Pickalaviken.....	45
Jorvastriangeln.....	47
Kvis.....	49
Norra-Jorvas.....	51
Sipulitie.....	53
Tassbacken.....	55
ÖSTRA	
Majviksporten.....	57
Masaby stationsområde.....	59
Masabyporten II.....	61
Blåbärsbrinken.....	63
Solbacka och Majvik.....	65
Sarviksstranden.....	67
Eriksgård.....	69
NORRA	
Perälänkannas.....	71
Siikjärvi Norra.....	73
Åbovägen, kvarter 126.....	75
Veikkolaporten.....	77
Veikkolabäcken II.....	79



INLEDNING

Planlägningsprogrammet behandlas två gånger under en fullmäktigeperiod

Projekten i Kyrksläotts planlägningsprogram påverkar kommunens samhällsstruktur. Förändringen kan ske antingen under de närmaste decennierna eller under de närmaste åren, beroende på om projektet är en delgeneralplan eller en detaljplan. Delgeneralplanerna gör det möjligt att utveckla planeringsområdet i enlighet med kommunens och Helsingforsregionens strategiska avsikter. De kan dimensionera till exempel boende, företagsverksamhet och områden som anvisas som obebyggda och som kan användas för friluftsliv och rekreation.

Det mest betydande nya projektet är den invid Västerleden belägna delgeneralplanen för Sundsberg som gränsar till Esboviken. Meningen är att anhängiggöra det år 2025.

Arbetet för att förnya centrumen fortsätter i kommuncentrum och i Masaby. Den målmedvetna planläggningen av zonen vid Kustbanan fortsätter. I Kantviks riktning uppgörs också ny markanvändning och i Veikkola förbereder man sig på Västbanan. Planlägningsprogrammet omfattar både nya planeringsobjekt och flera detaljplaneändringar.

Planlägningsprogrammet görs upp för en fyraårsperiod, varav de två första åren är bindande. Under år 2024 godkänns programmet för åren 2025-2028 och nästa gång när den behandlas år 2026. Planeringsperiodens projekt är bindande. Antalet anhängiga projekt och projekt som påbörjas strävar efter balans med personalresurserna och kommunens investeringsprogram. Prioriteringen av projekten är viktig och de projekt som bedömts vara de viktigaste har flyttats till korgen för projekt som ska förverkligas.

Planlägningsprogrammet styr planeringen av markanvändning, trafiksystem och kommunal teknik i Kyrksläotts kommun. Målet är en konsekvent markanvändnings- och planlägningspolitik som presenterar målsättningar för kommunens markanvändning inom de närmaste åren för kommunens beslutsfattare, samarbets- och myndighetsinstanser, kommuninvånare, markägare och invånare på planeringsområdena och olika genomförandeinstanser. Ett av programmets mål är också att främja kommunens markanskaffning.

I kommunen är centrala samarbetsinstanser inom kommunens interna verksamhet kommunal tekniken, Kyrksläotts vatten, byggnadstillsynen och miljövården. Inom kommunen görs dessutom samarbete över sektorsgränserna. Förutom de delaktiga i projekten är utomstående kunder bland annat samarbetsinstanser som arbetar med markägarplanerna, byggherrar, myndigheter som styr planläggningen och tekniska operatörer.

Programmet stöder sig på bakgrundsmaterial

Visionen i kommunstrategin 2024–2030 består av tre teman:

- Kyrkslätt – nära människan och naturen från Porkkala till Noux
- Kyrkslätt – den mest eftersökta och livskraftigaste kommunen i metropolområdet
- Kyrkslätt – en hållbar, tvåspråkig och internationell bildningskommun 700 år.

Projekten i planlägningsprogrammet främjar den ambitiösa kommunstrategin. Småhusdominans, centrum som utvecklas, högklassig service, smidig vardag, god nåbarhet och närlinje är vid sidan av ett livligt näringsliv kommunens attraktionsfaktorer. Detaljplanerna som tagits upp i programmet visar den riktning där markanvändningen förnyas under de närmaste tio åren.

Planlägningsprogrammet verkställer förutom Kyrksläotts kommunstrategi de i kommunen uppgjorda utvecklingsbilderna samt planen för Helsingforsregionens MBT 2023. Nylandsplanen 2050 (landskapsplanen) styr naturligtvis planeringen av kommunens markanvändning i stora drag. MBT-avtalet förpliktar Helsingforsregionens kommuner att utöver bostadsproduktionen dessutom se till en tillräcklig planläggning av bostadsbyggrikt så att den förenhetligande markanvändningen är ekonomisk placerad på lättillgängliga platser som också möjliggör användning av kollektivtrafik för invånarna. Lösningarna ska också främja uppnåendet av regionens ambitiösa klimatmål.

Kyrkslätt har som HINKU-kommun förbundit sig till att drastiskt minska koldioxidavtrycket. Genom kommunfullmäktiges beslut har kommunen förbundit sig till att eftersträva en minskning av växthusgasutsläpp med 80 % från nivån år 2007. Kyrksläotts kommun anslöt sig dessutom år 2018 till Europeiska kommissionens borgmästaravtal för klimat och energi (Covenant of Mayors for Climate and Energy). De städer och kommuner som anslutit sig till avtalet förbinder sig att sträva efter att minska växthusgasutsläppen med minst 40 % senast år 2030 jämfört med nivån år 1990. I enlighet med den i kommunen godkända MBT 2023-planen ska Helsingforsregionen vara koldioxidneutral år 2040. Målet är ambitiöst.

Åtgärderna för att stävja klimatförändringen är krävande och som en medveten kommun vill Kyrkslätt för egen del till exempel förtäta samhällsstrukturen genom att placera nya bostäder, service och arbetsplatser inom influensområdet för en god kollektivtrafik samt befintliga tekniska nätverk. På detta sätt främjar minskningen av byggandets och trafikens kolavtryck. I Kyrkslätt siktar detaljplanerna i centrumen och stationsregionerna på mångsidiga tjänster och minskar därigenom behovet att ta sig till olika ställen samt möjliggör hållbara sätt att röra sig.

Kommunens centrala mål för markanvändning och klimatåtgärder framgår ur följande strategiska handlingar:

- Vägkarta för Kyrksläotts klimatåtgärder (år 2019)
- En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (år 2020)
- Åtgärdsplanen för hållbar energi och ett hållbart klimat (SECAP, år 2021)
- Planen för Helsingforsregionens MBT 2023 (år 2023).

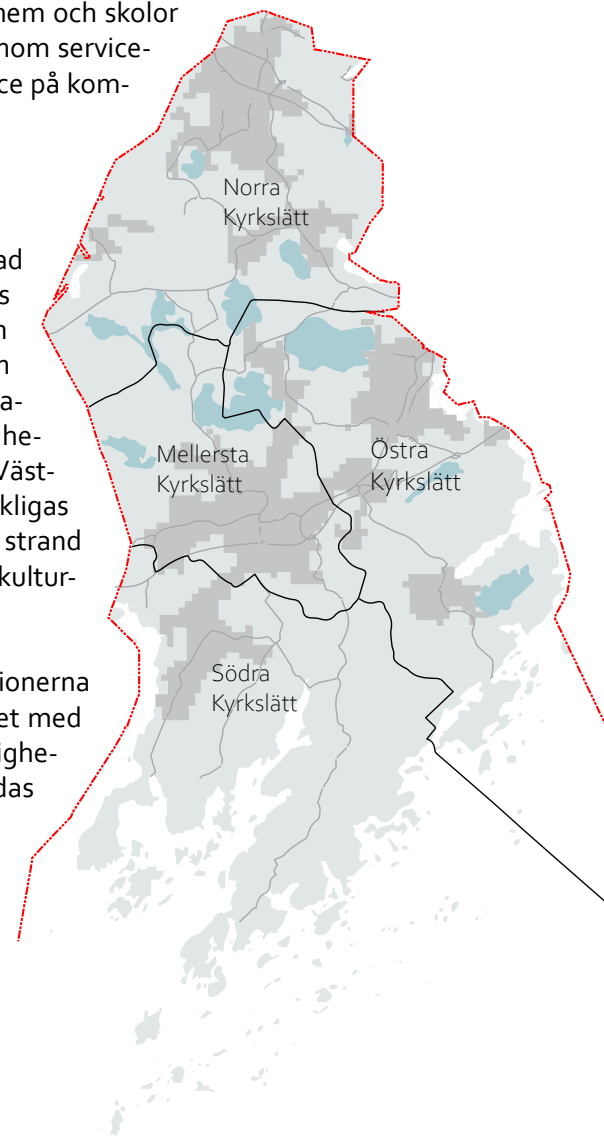
Parallellt med behandlingarna av planlägningsprogrammet för godkännande utarbetas Kyrksläotts servicenätsplan 2035. Det siktar långt in i framtiden ända till år 2060. Målet är att koppla ihop planeringen av servicenätet och markanvändningen så att de stöder och stärker varandra. Så här kan man inverka till exempel på att användningsgraden av daghem och skolor utnyttjas så effektivt som möjligt. Likaså får planläggningen genom servicenätsplanen nyttig information om behoven av placering av service på kommunens område.

Centralt innehåll i planlägningsprogrammet

Kyrkslätt är en trivsam, trygg, naturnära och småhusdominerad kommun för sina invånare i alla åldrar. Vi utvecklar kommunens tätortscentra på ett småstadsaktigt sätt. Våra attraktions- och hållkraftsfaktorer är säregna byar och områden med en stark egen identitet. I Kantvik och Sundsberg gör bostadsområdena nära havet kommunbildens mångsidigare och erbjuder nya boendemöjligheter. I Veikkola förbereder man sig i och med genomförandet av Västbanan på byggandet av en ny stationsregion, men före det förverkligas utvidgningen av Veikkolabäckens bostadsområde vid Kalljärvis strand och ett nytt omfattande småhusdominerat bostadsområde på kulturhistoriska Eriksgårds marker.

Den målmedvetna utvecklingen av centrumen och stationsregionerna samt småhusområdena som är lättillgängliga fortsätter i enlighet med kommunstrategin. Målet är att erbjuda mångsidiga boendemöjligheter i Kyrksläotts vackra och naturnära landskap. På så sätt påskyndas också kommunens befolkningstillväxt.

Ifall kommunen under år 2024 beslutar om järnvägsdepåns placering i Kyrkslätt, förbereder man sig på förverkligandet av projektet.





DELGENERALPLANER

Kommunen omfattas av lagakraftvunna generalplaner: Kyrkslätts generalplan 2020 samt generalplanen för skärgårds- och kustområden styr genomförandet av markanvändningen. Nya delgeneralplaner upprättas för områden där markanvändning som stämmer överens med generalplanen är föråldrad och ny markanvändning fordrar ändring av generalplanen. En utvecklingsbild för området är viktigt utgångsmaterial för delgeneralplanläggningen och av det framgår områdets utvecklingsteman på lång sikt och en karta där man i allmänna drag har framfört tyngdpunktsområdena för markanvändningen och målsättningen.

Delgeneralplanen för Trafikkorridoren i norra Kyrkslätt och Kantvikbereds för behandling för godkännande år 2025. Uppgörandet av en delgeneralplan för Sundsberg inleds som nytt projekt. Delgeneralplanläggningen av Kylmäla har inte framskridit eftersom markanvändnings- och bygglagen inte ger verktyg för att föra projektet vidare. Uppgörandet av delgeneralplanen fortsätter år 2025 genom uppdaterande av vissa utredningar och planer innan det justerade planförslaget utarbetas.

På lång sikt bör man sträva efter en situation där högst två delgeneralplaner är anhängiga. Då skulle man uppnå balans i fråga om antalet krävande delgeneralplaneprojekt och personalresurserna inom planläggningen.

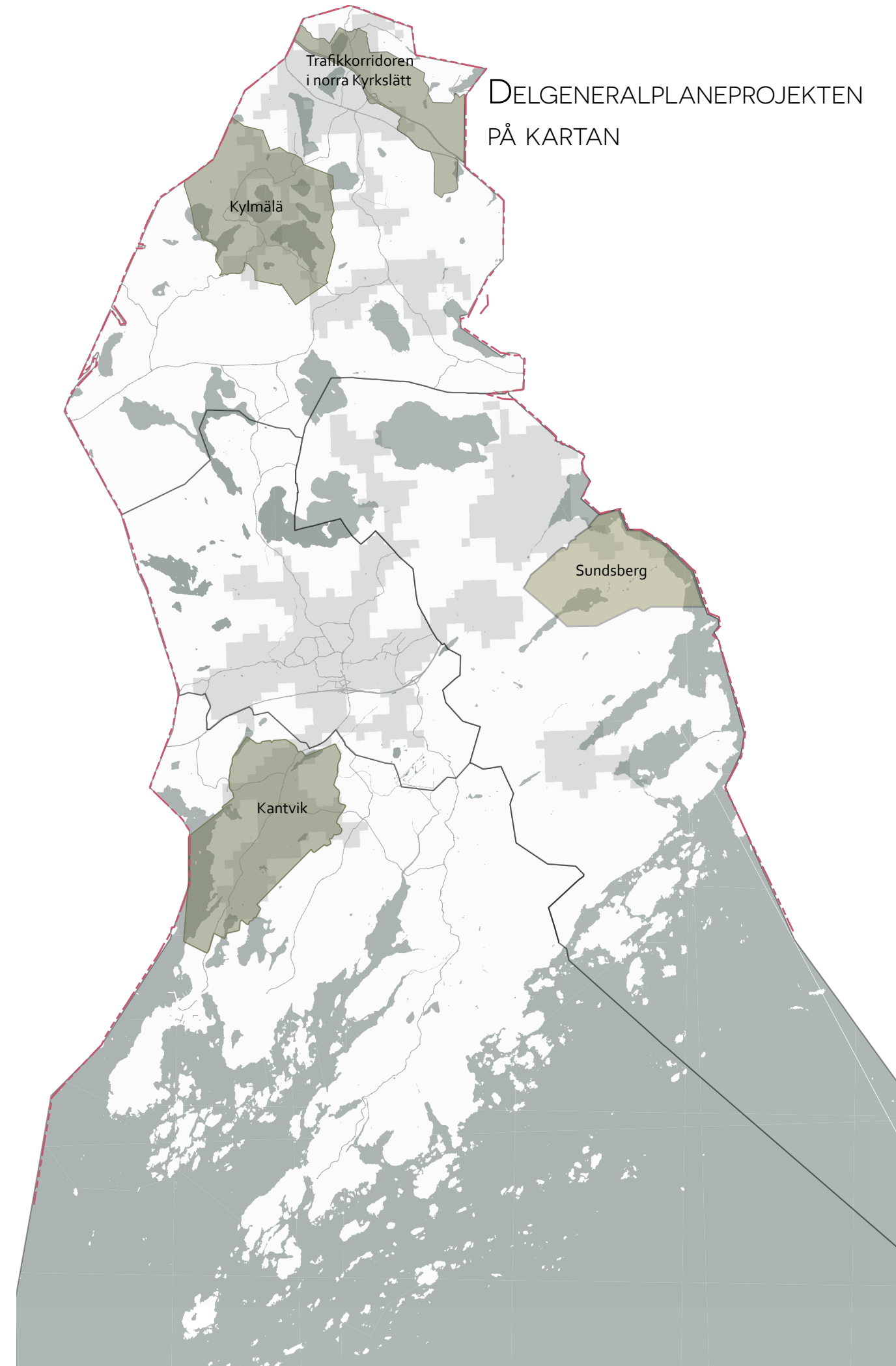
Som projekt är delgeneralplanerna utmanande både med tanke på arbetsmängden och ekonomin. Traditionellt utför kommunen det egentliga arbetet med att uppgöra en plan, medan inventeringarna, utredningarna och de allmänna planerna som planeringen kräver görs som konsultarbete. Före planeringen av markanvändningen inleds ska utgångsinformationens aktualitet utredas och utan undantag uppdateras och nya inventeringar och utredningar ska göras. Också när planeringen framskrider behövs hjälp från konsulter vid uppgörandet av tilläggsutredningar, allmänna planer och bedömningar.

Kommunstrategin, utvecklingsbilderna och kommunernas klimatpolitiska riktlinjer styr generalplaneringen. Utöver det beaktas målen med kommunens servicenät och trafiksystemplanernas slutsatser. Ett kontrollerat förenhetligande av samhällsstrukturen, främjande av områdenas tillgänglighet och servicenivån på kollektivtrafiken som invånarna erbjuds är centrala frågor som granskas i generalplaneringsarbetet. Likaså i samband med generalplaneringen av tätortsområden utarbetas bland annat kommunaltekniska allmänna planer som omfattar dagvatten och planekonomiska utredningar. Mångsidigt utnyttjande av befintliga ursprungsmaterial i planeringen är väsentligt. Att invånarna har en högklassig livsmiljö, deras välmående och att deras vardag löper smidigt beror till en betydande del på den markanvändning som generalplaneringen möjliggör och som Kyrkslätts kommun har satsat på och fortsätter att satsa på.

DELGENERALPLANPROJEKT I PLANLÄGGNINGSPROGRAMMET

- KANTVIKS DELGEREALPLAN
- SUNDSBERG DELGENERALPLAN (START 2025)
- KYLMÄLÄ DELGENERALPLAN
- DELGENERALPLANEN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLETT

DELGENERALPLANEPROJEKTEN PÅ KARTAN



KANTVIKS DELGENERALPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen för Kantvik godkändes i samhällstekniska nämnden 28.10.2021 (§ 142).

Det havsnära Kantvikområdet ligger i sydvästra Kyrklätt på södra sidan av Västerleden och kustbanan. Planområdets areal är ca 17 kvadratkilometer, varav ca 2 km² är vattenområden. Kommunen äger ca 4 km² mark och under 0,4 km² vattenområden. Till planeringsområdet hör Kantviks tätort och Smedsede bostadsområde, Strömsby industriområde och bostads- och fritidsbostadsklungorna Molnträsk och Pippurn. Utöver Pickalavikens strandzon omfattar området vidsträckt jord- och skogsbruksområden. Obbnäsvägen, som löper genom kommuncentrumområdet, leder till garnisonen. Terrängen har varierande höjdförhållanden och jordmånen består i huvudsak av bergsområden varvade med sand- och lersänkor. Invånarantalet på området är ca 3000 personer (år 2024). Området hörde till det så kallade Porkala arrendeområdet som var i Sovjetunionens besittning 1945–1956.

Målet är mångsidigt och till sin miljö högklassigt bostadsbyggande som beaktar olika livssituationer samt tjänster som anknyter till boende. Det tätare byggandet koncentreras till Kantviks centrum, och samtidigt tryggar man en koncentration av mångsidiga tjänster. Målet är också att förbättra stadsbilden. Koncentrationen av bosättningen till influensområdet för kollektivtrafikens kvalitetskorridor är också en förutsättning för utveckling av ett fungerande trafiksystem och kollektivtrafik.

Bevarandet av naturvärden och i synnerhet anvisande av en ekologisk korridor från Hilaområdet till Meiko naturskyddsområde beaktas i planeringen. Ett centralt mål är mångsidig användning av stränderna för rekreation och boende. På stranden placeras en badstrand och funktioner gällande båt- och vattensport, så som en ramp för sjösättning av båtar. I närheten av stranden byggs en gång- och cykelförbindelse mellan Kantviks tätort och garnisonen.

För de nya bostadsområdena vid havet; Jollstranden och Briggstranden, planeras en ny småbåtshamn. Områdena blir ett eventuellt mål för en bostadsmässa. Nya småhusdominerade bostadsområden anvisas också i havsstrandens och Obbnäsvägens zon. Man utnyttjar godshamnarnas djupfarled i utvecklingen av båt- och hamnfunktioner samt övriga arbetsplats- och servicefunktioner. De nuvarande hamnarnas verksamhet tryggas.

Den planeekonomiska utredningen och den allmänna planen för vattenförsörjningen för området presenterades för kommunaltekniska nämnden 17.5.2018 (§ 65). Planens beredningsmaterial var med samhällstekniska nämndens beslut 28.10.2021 (§ 142) framlagt vid årsskiftet 2021–2022. Innan planförslaget läggs fram görs kompletteringar i naturutredningen. Dessutom har man gjort en submarin fornminnesutredning och en trafikmässig utredning som baserar sig på den nya markanvändningen så som också en uppdatering av projektets klimatkonsekvenser. För området görs också en utredning av tätortsöversvämningar.

PLANERINGSSITUATION

I Nylandsplanen 2050 har Kantviks centrum inte anvisats med en skild beteckning. Följande beteckningar gäller området: farled, grönförbindelsebehov, skyddszon, hamn, stamledning för jordgas, område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden och ytvattenområde som är viktigt för vattenanskaffningen. På området finns tio gällande detaljplaner.

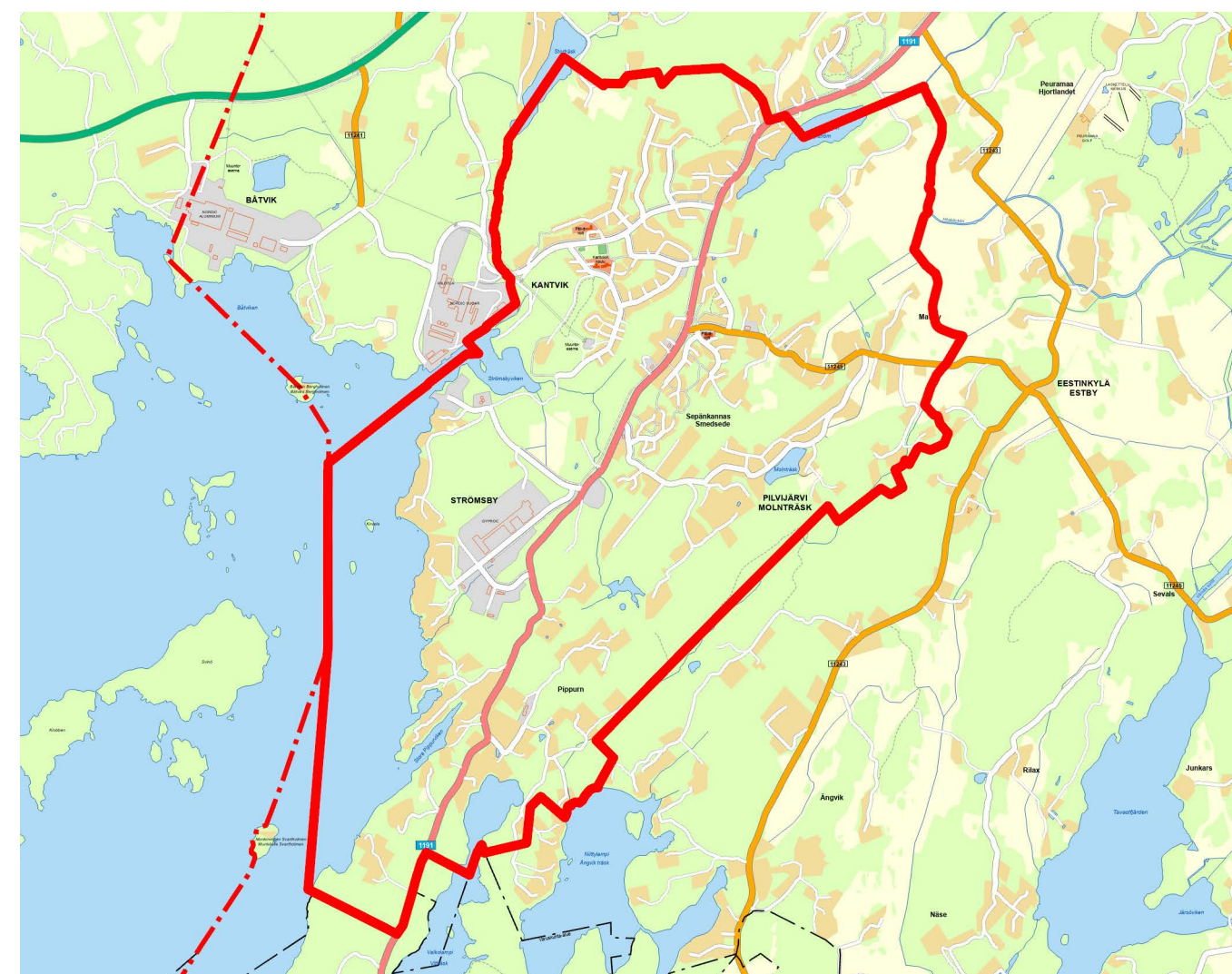
Utvecklingsbilden för Kantvik 2040 – havsnära Kantvik blev färdig våren 2016. Utvecklingsbilden fungerar som utgångspunkt för planeringen av delgeneralplanen och den anvisar Kantviks tätortsområde och Kantviksstranden som tyngdpunktsområde för markanvändningen. Planeringen styrs likaså av En blick in i framtiden – utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060.

Beredningen av planläggningsprogrammet hänförs till Kyrklätts servicenätsplan 2030, 2040

och 2060. Med hjälp av den styrande inverkan av båda handlingarna försöker man upprätthålla de offentliga tjänsterna på Kantviks delgeneralplansområde samt utveckla dem i rätt tid på ett ekonomiskt förnuftigt sätt.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Kantviks delgeneralplan

SUNDSBERGS DELGENERALPLAN

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Östra delen av den centrala tätortszonen i Kyrkslätt, områdena Sundsberg och Sarvvik som gränsar mot Esboviken, är en stor utvecklingspotential för kommunen, vilket också har identifierats i Helsingforsregionen. Kommunens markägo på planeringsområdet är ringa. Omfattningen av området som ska delgeneralplaneras är ca 10 km² och dess invånarantal ungefär 1250 (år 2024). I och med att Sarvviks bostadsområde söder om Västerleden byggs ökar invånarantalet sannolikt avsevärt jämfört med nuläget så att antalet invånare i slutsituationen är cirka 4000. Kolabackens datacentral och annan verksamhet i anslutning till den möjliggör ett betydande antal nya arbetsplatser.

Kommuncentrum ligger på ca sju kilometers avstånd från planeringsområdet och ca 25 km från Helsingfors centrum. Avståndet från området till Masaby tåghållplats och Stensviks kommande metrostation är som kortast två kilometer. Redan nu är servicenivån på busstrafiken på området god. Områdets närhet är utomordentlig tack vare de regionala huvudlederna, Västerleden och Ring III samt god servicenivå inom kollektivtrafiken.

Området som ska delgeneralplaneras är ett av de mest betydande utvecklingsområden i huvudstadsregionens närområde i Helsingforsregionens MBT 2023-plan. Likaså har områdets potential

identifierats i En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 och i utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg 2060. Fokus i byggandet ligger i zonen mellan Herrgårdsstranden och Västerleden, för markanvändningen i Sarvviks område är redan långt planerad. Således bekräftas markanvändningen i delgeneralplanen som utarbetats söder om Västerleden, men där beaktas också områdena som är lämpliga för kompletterande byggande.

I Kyrkslätts generalplan 2020 har man anvisat området på norra sidan av korsningsområdet mellan Västerleden och Sundsbergsvägen som område för centrumfunktioner, dit servicen och det tätaste byggandet i delgeneralplanen kan koncentreras: så skulle en ny småstad uppstå i kommunen. En betydande del av det centrala planeringsområdet är obebyggt, vilket möjliggör betydande bostadsproduktion och uppkomst av arbetsplatser på området. Utöver läget är närheten till havet och rekreation viktiga attraktionsfaktorer för området.

Målet är att invid Västerleden och vid Esbovikens strand bygga en modern småstad som skiljer sig på ett säregt sätt från andra områden i Helsingforsregionen. Vid genomförandet utnyttjas de senaste innovationerna och idéerna inom stadsplanering.

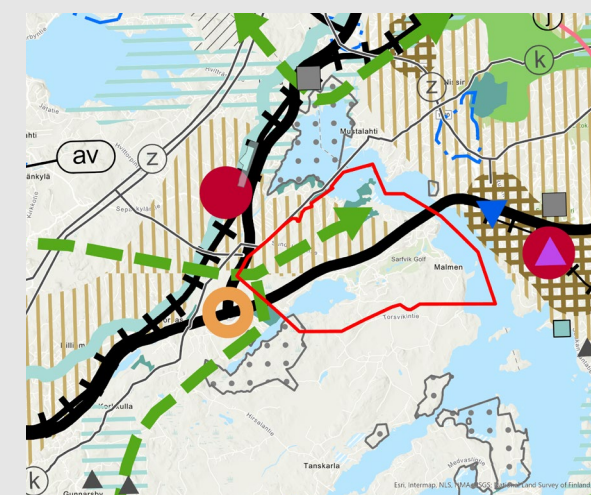
PLANERINGSSITUATION

I Nylandsplanen 2050 (landskapsplanen) har det centrala området anvisats som utvecklingszon för tätortsfunktioner, genom vilken en grönförbindelse har anvisats från Ring III:s och Västerledens riktning mot Esboviken. En betydande del av området i Kyrkslätts generalplan 2020 har anvisats som område för boende och arbetsplatser. Dessutom finns det ett område för centrumfunktioner i närheten av korsningsområdet mellan Västerleden och Sundsbergsvägen.

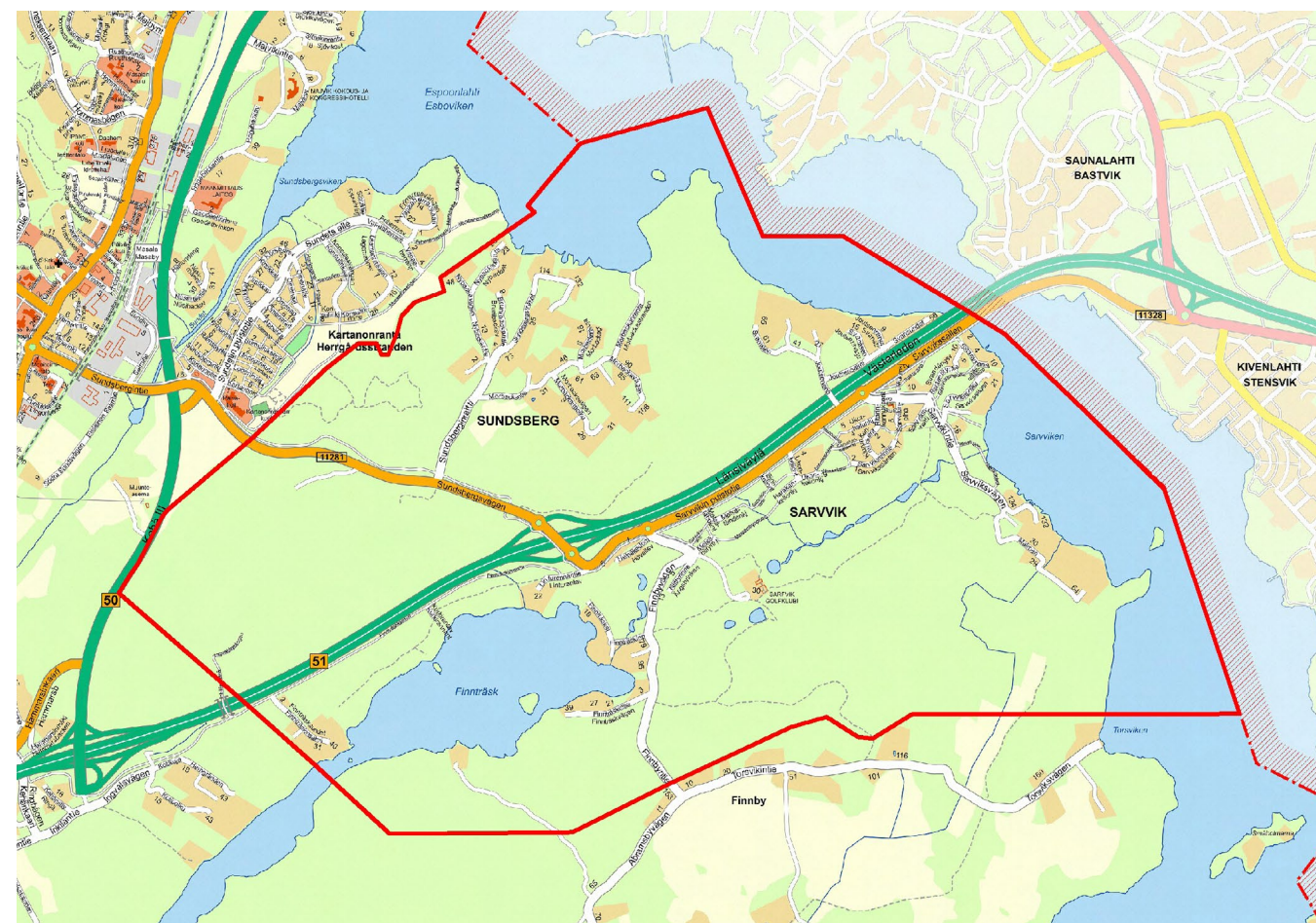
År 2011 blev planen Model 2020, som gjorts upp av de centrala markägarna på området, färdig (utveckling av markanvändningen i Sundsberg och Sarvvik). Samma instans presenterade markanvändningsplaner som förädlats ur planen i fråga för de kommunala beslutsfattarna i början av år 2020. År 2021 blev utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg färdig. Principer för utveckling av området har sammanställts i den.

Under våren 2024 har kommunen deltagit i utarbetandet av idéplanen som uppgjorts av de

centralaste markägarna och samtidigt har man sammanställt utgångsinformation för projektet och förberett inledande av projektet. Utarbetande, sammanställning och annan beredning av utgångsmaterialet för projektet är anhängiga. Målet är att för kommunens beslutsfattare under höstperioden ordna ett målseminarium eller annat möte där markägarna presenterar sina mål genom en idéplan. Den beskriver markägarnas syn på den målinriktade markanvändningen på området.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Sundsbergs delgeneralplan

KYRKSLÄTTS KOMMUN

NORRA KYRKSLÄTT

KYLMÄLÄ DELGENERALPLAN

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning för Kylmäla delgeneralplan har behandlats i kommunaltekniska nämnden (14.6.2018, § 87). Kylmäla ligger i kommunens norra del mellan Veikkola tätort och Evitskogs by. Planeringsområdet omfattar ca 15 km² och där bor ca 700 invånare (situationen år 2023). En avsevärd del av byggnadsbeståndet är fritidsbostäder.

Kännetecknande för den västra delen av området är större lägenhetsarealer än i den östra delen och jordbruksnäringen som framträder klart i landskapet och till vilket hästskötsel ofta ansluter sig som en del eller som självständig verksamhet. Den östra delen har också en tätare struktur och delområdets närmare läge till Veikkola tätort medför tryck på spridningen av bosättningen och särskilt på nybyggande på byggplatser som redan används.

Planeringsprojektet baserar sig på byggnadsstrycket på Kylmäla område. På området finns många små fastigheter, och markägoförhållandena på området är väldigt splittrade. Det finns totalt över 700 markägoenheter och över tusen markägare. Kommunen äger endast lite mark på området.

Syftet med delgeneralplanen är att förenhetliga bystrukturen, styra boendet till lämpliga platser och anvisa tillräckliga rekreationsområden och

enhetliga friluft- och ridrutter på området. I delgeneralplanen undersöks också möjligheterna och behoven av att förbättra trafiksäkerheten och man förbereder sig på en ökning av områdets servicebehov. I en del av området har ett vattenförsörjningsnätverk redan anlagts.

I delgeneralplaneområdena utgör styrning av mängden byggande av åretruntboende i enlighet med bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen en särskild utmaning. Särskilt i planeringsområdets östra del är andelen byggnader som används som fritidsbostäder betydande, till och med hälften av bostadsbeståndet. Ändring av dem till åretruntbostäder skulle medföra en ökning av fastigheternas användningsgrad och tilläggsbyggande. Också det underdimensionerade trafiknätet som är i dåligt skick medför utmaningar för en betydande ökning av boendet. Åtminstone i en del av området kan faktorerna i fråga orsaka ett behov av detaljplanering som dock inte är kostnadseffektivt.

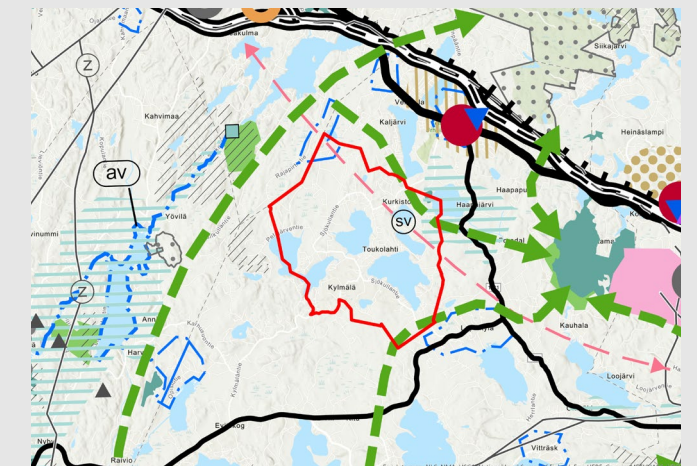
En stor del av vattenförsörjningen i planeringsområdet är fortfarande beroende av fastighets specifika lösningar trots att vattenandelslagets nätverk omfattar ett rätt så stort område. Lite över cirka hundra hushåll har anslutit sig till nätverket, men antalet potentiella anslutare är betydligt större. I beredningen av planen utreds dimensioneringsprinciperna för åretruntboende.

PLANERINGSSITUATION

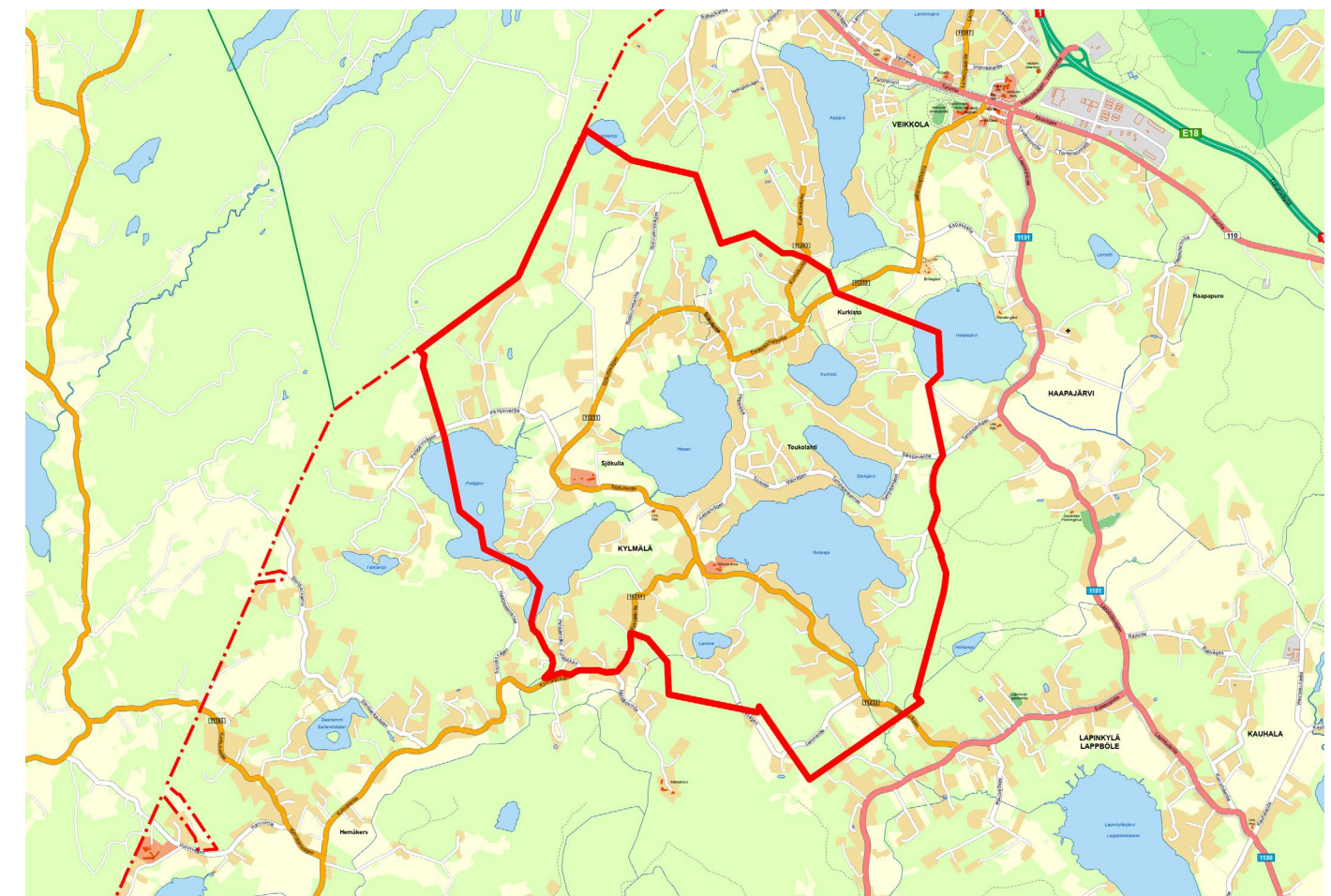
För området har Heparı och Haapajärvi skyddsområden anvisats som områdesreserveringsbeteckning i Nylandsplanen 2050. Särdragsbeteckningen grundvattenområde finns i närheten av Ahvenlampi och område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden i omgivningen av Haapajärvi. Genom området löper dessutom en utvecklingsprincipbeteckning för förbindelsebehov för transportavlopp och utvecklingsprincipbeteckning för behov av grönförbindelse. För största delen av området gäller dock ingen särskild områdesreserverings-, objekts-, egenskaps- eller utvecklingsprincipsbeteckning, så för deras del styrs markanvändningen av de allmänna planeringsbestämmelserna i Nylandsplanen 2050. På området är detaljplanerna för Sjökuulla inlärningscenter och Lugnet.

Utkastet till delgeneralplanen behandlades i samhällstekniska nämnden 25.3.2010 (§ 22) och förslaget till delgeneralplan var framlagt hösten 2016 (kst 1.6.2015, § 195). Efter det har man gjort bland

annat ändringar i markanvändnings- och bygglagen, vilka fordrar att man utarbetar ett reviderat förslag. Planläggarens bemötanden utarbetas utgående från responsen på planförslaget då man bereder ett reviderat förslag för beslutsfattandet år 2025. Avsikten är att delgeneralplanen bereds för behandling för godkännande 2026.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Kylmäla delgeneralplan

DELGENERALPLANEN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN

BESKRIVNING AV PROJEKTET

Kommunaltekniska nämnden behandlade 21.3.2019 (§ 55) programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen, och beredningsmaterialet till den var framlagt sommaren 2020 (stn 23.4.2020 § 48). Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats år 2021 (stn 20.5.2021, § 68), eftersom planeringsområdet utvidgades från Veikkola centrum i riktning mot Esbo. Planeringsområdets omfattning är cirka 6,8 km² och invånarantalet cirka 550 (år 2023).

Planförslaget var genom kommunstyrelsens beslut (kst 15.5.2023, § 155) framlagt under sommaren och början av hösten 2023. Banprojektet fick namnet Västbanan (tidigare ESA-banan) i början av år 2024.

Planläggningen har inletts eftersom den allmänna planeringen av den snabba banförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo–Salo, dvs. den Västbanan banan) och behovet av att anvisa banlinjen enligt den ska anvisas i den lagakraftvunna generalplanen innan den allmänna planen godkänns. Med undantag av Kyrksläotts kommun är planeringen av markanvändningen i övriga kommuner vid banan antingen redan avgjord eller så pågår den. Trafikledsverkets mål är att Västbanans allmänna plan godkänns år 2024.

För den nya banan har det år 2020 utarbetats en preliminär allmän plan om linjealternativ och en miljökonsekvensbedömning i anslutning till den åren 2020-2021. Som bakgrundsinformation finns också utredningen om utvecklingsbilden för Västbanans markanvändning som blev färdig år 2009, och där markanvändningsberedskapen i tätorterna vid banan i Esbo, Kyrkslätt, Vichtis och Lojo samt utvecklingsmöjligheter undersöktes. Den innehåller tre markanvändningsalternativ där man bl.a. placerade ett betydande antal nya invånare i Veikkola.

I Veikkola har banreserveringen förutseende beaktats i ändringarna av detaljplanerna för området. Banans konsekvenser för markanvändningen har dock inte förutsetts i dem, eftersom man tidigare antog att banan inte anläggs inom de närmaste årtiondena.

I planarbetet utnyttjas utredningar som gjorts och utredningar som ska göras i anslutning till den allmänna planeringen av banan. På grund av den omedelbara närheten av Noux nationalpark, som anvisats som Natura 2000 -område, har det även uppgjorts en Naturabedömning som gäller den. Övriga behövliga utredningar så som exempelvis trafikens bullerutredning och den kommersiella utredningen färdigställs innan planen behandlas för godkännande.

Kommunen har som mål att i delgeneralplanen anvisa Veikkola stations läge och alla trafikförbindelser dit. Stationen ska tjäna närtågstrafiken. Stationens läge har preciserats både i den allmänna planeringen av banan och i samband med uppgörandet av delgeneralplanen i enlighet med kommunens mål.

Målsättningen för markanvändningen vid Veikkola stationsområde är att i delgeneralplanen anvisa det som ett tillräckligt effektivt område för boende, service och arbetsplatser. Därför uppgör kommunen för stationsområdet en idé och trafikplan. Av idéplanen framgår ett undersökt alternativ för placeringen av boende, arbetsplatser och service. På områden längre borta från stationsområdet är markanvändningen i huvudsak småhusdominerat boende liksom nu.

På en kilometers avstånd från den nya stationen borde placeras 2 000–2 500 invånare och arbetsplatser, då det nu bor cirka 500 invånare på delgeneralplaneområdet och ca 1000 invånare utanför det. I de gällande detaljplanerna finns på lång sikt boendemöjligheter dessutom för över tusen nya invånare. I

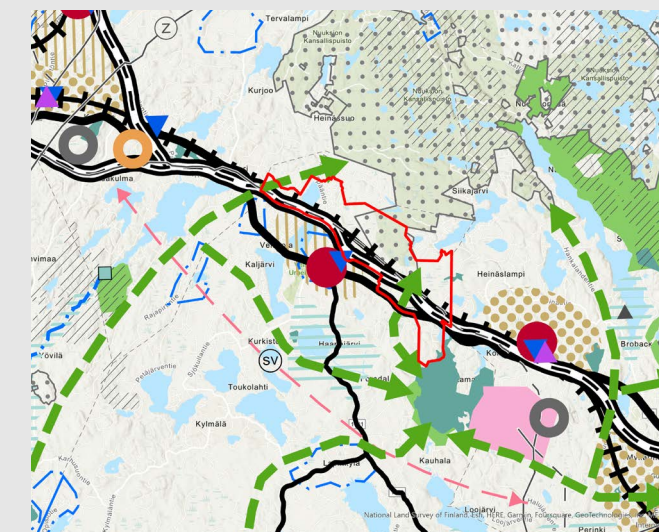
planförslaget anvisades invånar- och arbetsplatsmängderna ungefär enligt det ovan beskrivna.

PLANERINGSSITUATION

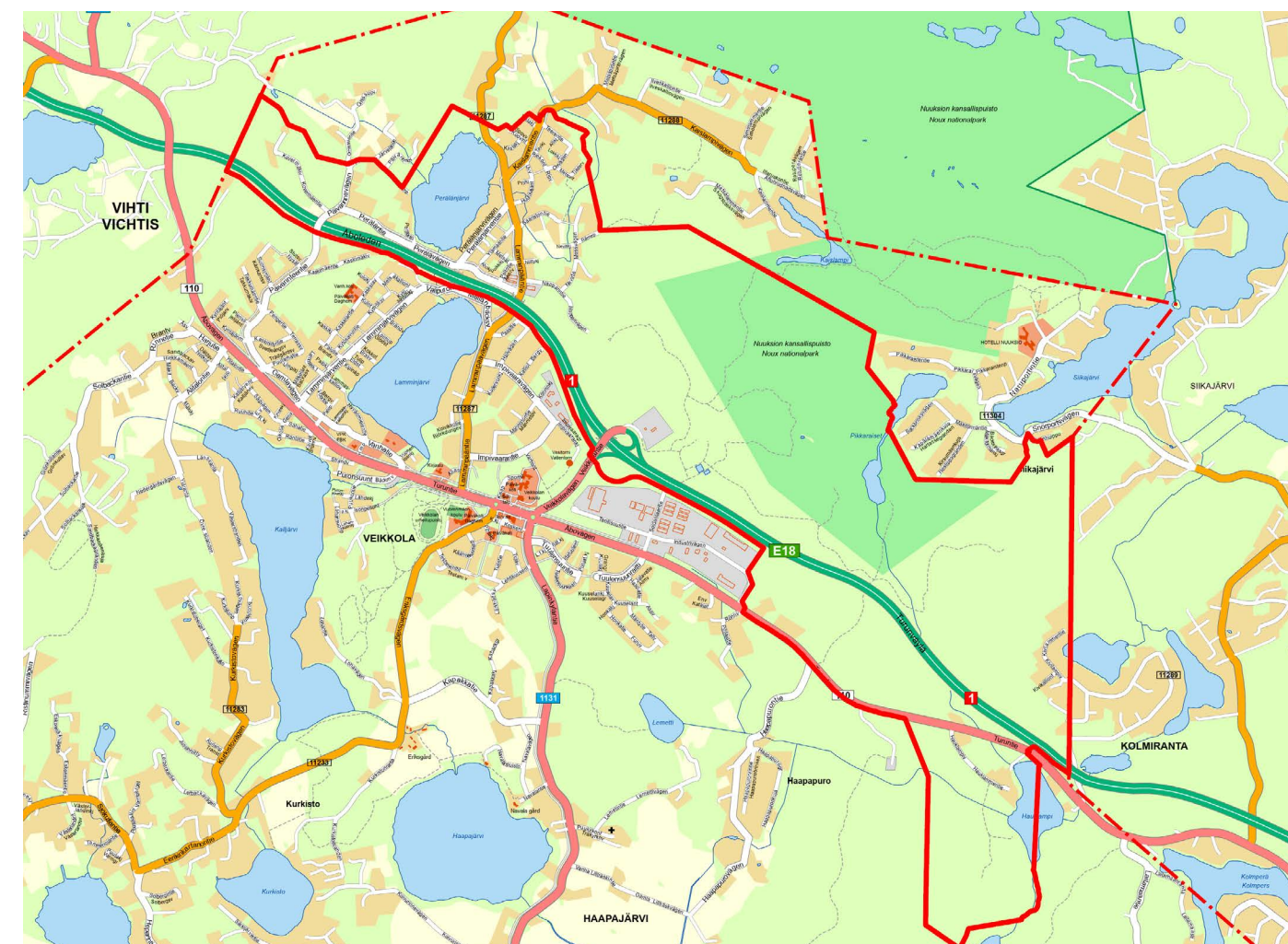
För planeringsområdet har i Nylandsplanen 2050 anvisats som områdesreserveringsbeteckning Noux nationalpark och Soidensuos skyddsområden. Natura 2000-områdes beteckning gällande särdrag anknäver också till Noux avgränsning. Området som planläggs berörs också beteckningen område för centrumfunktioner i närheten av Veikkolas nuvarande centrum, och omkring det utvecklingsprincipbeteckning för utvecklingszon för tätortsfunktioner. Via området finns en på riksnivå betydelsefull väg med två körbanor, en landskapsmässigt betydelsefull väg, utvecklingsprincipbeteckningar för behov av grönförbindelse, beteckning för huvudled och objektsbeteckning för landskapsmässigt betydelsefullt anslutningsparkeringsområde.

På området gäller detaljplanerna för Perälänjärvi, Perälänäset, Kärrkanten och Skogsberget samt

ändringen av Veikkola industriområde och även delar av småhuskvarteren i Veikkola detaljplan och ändringen av den. Kommunen har år 2023 inlett arbetet med ändringen av detaljplanerna på Perälänäsets område vilket bland annat möjliggör genomförande av trafikförbindelserna enligt järnvägsplanen som preciseras järnvägen allmänna plan.



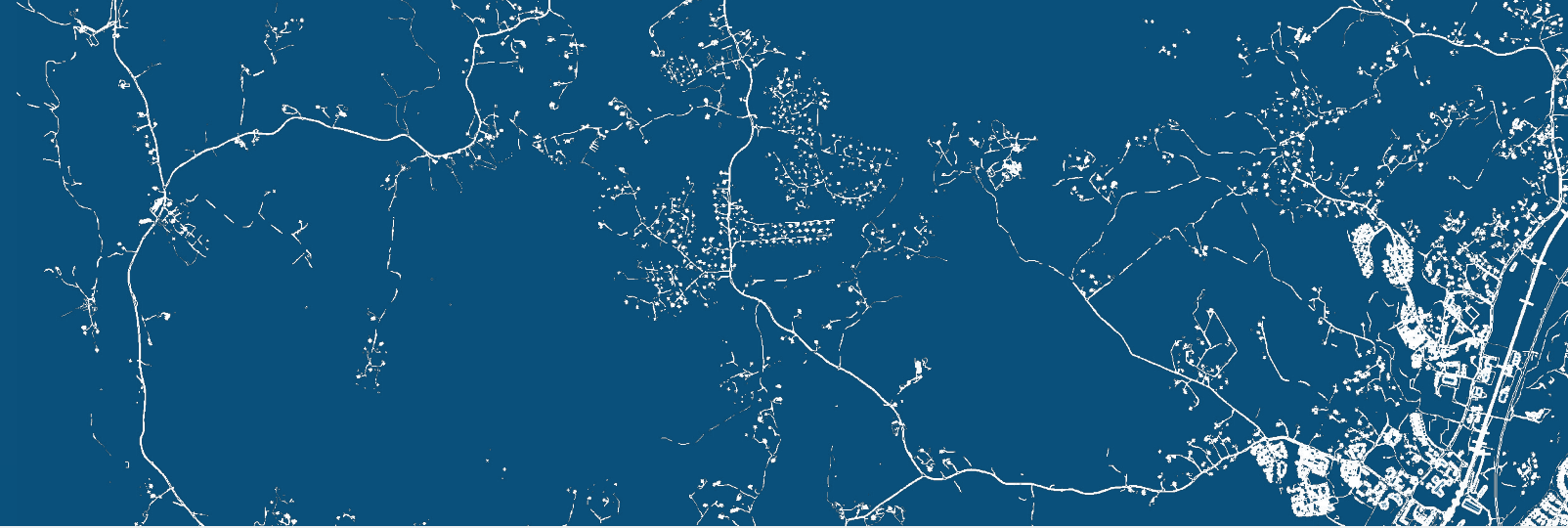
Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Trafikkorridoren i norra kyrkslätt delgeneralplan



DETALJPLANER



Projekten i planlägningsprogrammet främjar den ambitiösa kommunstrategin. Småhusdominans, centrum som utvecklas, högklassig service, smidig vardag, god nåbarhet och närnatur är vid sidan av ett livligt näringsliv kommunens attraktionsfaktorer. Detaljplanerna som tagits upp i programmet visar den riktning där markanvändningen förnyas under de närmaste tio åren.

Kyrkslätt erbjuder möjligheter till trivsamt boende i centrum och framför allt naturnära boende i småhus. Även om husbyggandet för närvarande avtagit på grund av den svaga ekonomin, planlägger kommunen rekordmånga nya småhusområden och kompletterar befintliga småhusdominerade bostadsområden med nya tomter. Planlägningsprogrammets småhusområden ligger i närheten av centrum som utvecklas eller på andra lättillgängliga områden, så som på influensområdena för kustbanans stationer och i Kantvik och Veikkola.

Näringslivets krav att trygga tillgängligheten till arbetskraft betyder att bostäder till ett rimligt pris byggs i kommunen. Samma mål har också MBT-avtalet som man förhandlar om på nytt år 2024 och enligt vilket Kyrkslätt borde uppnå en årlig bostadsproduktion om 430 nya bostäder. Kommunens mål är att erbjuda mångsidiga boendeanternativ och upprätthålla en tillräcklig planreserv för boende på nästan 250 000 v-m2 (MBT-uppföljningsdata 2023), av vilka något under hälften är byggrikt för småhus. År 2023 planlade man 36 800 v-m2 ny bostadsbyggrikt. Enligt MBT 2023-planen ska kommunen årligen planera ny bostadsbyggrikt om ca 39 000 v-m2.

I MBT 2023-planen är Kyrkslätt årliga mål för bostadsproduktionen 430 bostäder. År 2023 blev nästan 450 bostäder färdiga i kommunen. Det året färdigställdes i KUUMA-kommunerna flest småhusbostäder i Kyrkslätt, nästan 200. Uppgifterna grundar sig på MBT-uppföljningsdata från 2023.

Planlägningsprogrammet siktar på att förbättra beredskapen att sälja och arrendera kommunens egna hemshustomter från och med år 2027, så att varje år finns minst 50 tomter till försäljning. Då planeringsperioden är slut, alltså år 2029, beräknas att mer än 250 nya tomter planerats på mark som ägs av kommunen. Motsvarande planläggs cirka 250 nya egnahemshustomter på privata markägares marker under de två bindande åren och under planeringsperioden beräknas cirka 500 bli färdiga.

Utvecklingen av Kyrkslätt affärscentrum fortsätter i omfattande samspel med olika instanser. Samma gäller Masaby affärscentrum. Under planeringsperioden planlägger man förutom boende nya affärs-, service- och företagslokaler. Det finns bara några färdigt planlagda företagstomter på kommunens mark. Det är möjligt att utanför programmet anhängiggöra näringslivspolitiskt eller annars med tanke på utveckling av kommunen viktiga projekt.

Man fäster alltmer uppmärksamhet vid detaljplanernas klimatkonsekvenser och det siktar man också på med reformen av lagstiftningen som styr planläggningen. På nya områden kan man inverka på koldioxidavtrycket för husbyggande genom att styra materialvalen till koldioxidsnål betong samt byggande i massivt trä och trä. Saker som gäller byggnadssättet löser man i planprocessen. Områdets läge invid befintliga nätverk är i regel planeekonomiskt förmånligt. I MBT 2023-planen har man redogjort för de primära zonerna för boende som även områdena för handel och arbetsplatser i stor utsträckning stöder sig på.

De kommunaltekniska lösningarna inverkar alltmer på planprojektets koldioxidavtryck. Främjande av fjärr- och jordvärme som uppvärmningsformer för byggnader är ur klimatperspektiv att rekommendera, dessutom använder man i Kyrkslätt i allt större utsträckning i enlighet med cirkulär ekonomi eventuellt rivningsavfall från byggnader till exempel i gatubyggnad. Det samma gäller utnyttjandet av i bygge avlägsnat jordmaterial till exempel vid anläggning av friluftsområden.

Fordonstrafiken orsakar en märkbar del av koldioxidutsläppen, däremot minskar utsläppen på grund av trafikens elektrifiering. En betydande faktor som stävjar klimatförändringen är att området som ska planläggas ligger på en central plats i samhällsstrukturen och på ett område med god nåbarhet, och framför allt om man kan erbjuda områdets invånare en god servicenivå inom kollektivtrafiken. Avskogning är med tanke på klimatkonsekvenserna ett negativt fenomen och i planprojekten lyfter man kraftigt fram bevarandet av grönstrukturen, trädbeståndet och skogsområden i planeringen av markanvändningen samt planering av trädbestånd. Genom planarbetet beslutar man om grönstrukturens betydelse.

Principerna för beteckningen för koldioxidsnåla detaljplaner i planlägningsprogrammet har utvecklats så att detaljplanen ska uppfylla följande sakligheter för att förtjäna beteckningen i sitt projektkort:

- **nåbarhet:** områdets placering i primär zon för boende enligt MBT 2023-planen och särskilt dess läge i närheten av service såsom daghem, skola och närbutik (gäller också områden för handel och arbetsplatser)
- **kollektivtrafik:** områdets läge på område med god servicenivå inom kollektivtrafiken inklusive även områden där det om man uppnår ett tillräckligt invånarantal är möjligt att fullfölja en god servicenivå, med andra ord ligger tågstationen eller den närmaste busshållplatsen på högst 500 m avstånd
- **planekonomi:** området kan anslutas förmånligt till kommunaltekniska nätverk såsom till exempel gatunätet och vattenförsörjningen samt möjlighet att ansluta till fjärrvärme och/eller områdets jordmåns lämplighet för utnyttjande av jordvärme.

KRITERIER FÖR DETALJPLANERNAS SÄREGNA NATUR



BOENDE



NÄRINGAR OCH SERVICE



RECREATIONS- OCH IDROTTSERVICE



KOLDIOXIDNEUTRALITET



KULTUR- OCH MILJÖVÄRDEN



NATURVÄRDEN



MAKANVÄNDNINGSAVTAL

PLANLÄGGNINGSPROGRAMMETS DETALJPLANeprojekt

MELLERSTA KYRKSLÄTT

- 1 GESTERBY (BOSTAD, FORTSÄTTER 2027)
- 2 ÅÄNGEN (TJÄNSTER, START 2025)
- 3 KYRKDALENS AFFÄRCENTRUM (BOSTÄDER OCH FÖRETAG)
- 4 PEDERSPORTEN (TRAFIK, START 2026)
- 5 RADALSVÄGEN (TJÄNSTER OCH BOSTÄDER)
- 6 VILLA HAGA PARKEN (BOSTÄDER OCH SHOPPING)
- 7 GILLOBACKA (LEVANDE, START 2026)
- 8 TOLLSPORTEN (AFFÄRER OCH JOBB)
- 9 TOLLSTRÄSKET (BOSTAD, PLANERINGEN KOMMER ATT FORTSÄTTA 2027)

SÖDRA KYRKSLÄTT

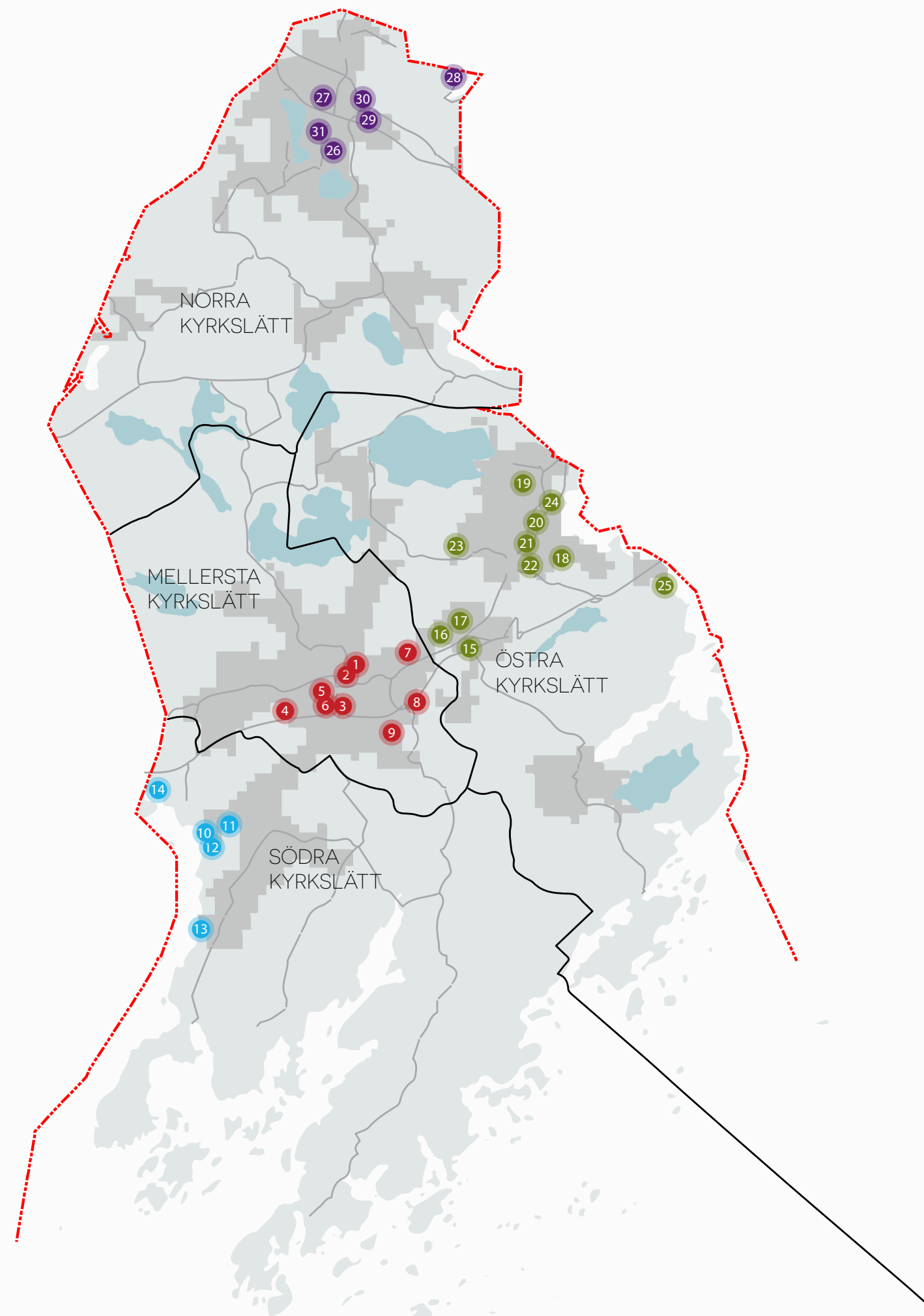
- 10 HUPISAARI (TJÄNSTER, START 2026)
- 11 KANTVIKIN KOULU (TJÄNSTER, START 2025)
- 12 BRIGGSTRANDEN (BOSTAD)
- 13 PIPPURUDDEN (BOSTAD, START 2025)
- 14 PICKALAVIKEN (JOBB, FORTSÄTTER 2027)

ÖSTRA KYRKSLÄTT

- 15 JORVASTRIANGELN (JOBB OCH AFFÄRER, PLANERING FORTSÄTTER 2025–2026)
- 16 KVIS (BOSTÄDER)
- 17 NORRA-JORVAS (BOSTÄDER)
- 18 SIPULITIE (BOSTAD, START 2026)
- 19 TASSBACKEN (BOSTAD)
- 20 MAJVIKSPORTEN (TRAFIK OCH JOBB, START 2024)
- 21 MASABY STATIONSORÅDE (BOSTÄDER, START 2027–2028)
- 22 MASABYPORTEN II (BOSTÄDER OCH TRANSPORTER)
- 23 BLÅBÄRSBRINKEN (BOSTAD)
- 24 SOLBACKA OCH MAJVIK (BOSTÄDER OCH TJÄNSTER, KOMMER ATT FORTSÄTTA UNDER 2028, OM REGIONEN TRAFIKARRANGEMANG KAN LÖSAS)
- 25 SARVVIKSSTRANDEN (BOSTAD)

NORRA KYRKSLÄTT

- 26 ERIKSGÅRD (BOSTAD)
- 27 PERÄLÄNKANNAS (TRAFIK OCH BOENDE)
- 28 SIIKAJÄRVI NORRA (SERVICE)
- 29 ÅBOVÄGEN, KVARTER 126 (FÖRETAG, START 2025)
- 30 VEIKKOLAPORTEN (AFFÄRER, JOBB OCH TJÄNSTER, KOMMER ATT FORTSÄTTA 2027–2028, OM REGIONEN TRAFIKARRANGEMANG KAN LÖSAS)
- 31 VEIKKOLANPURO II (BOSTÄDER)





BESKRIVNING AV PROJEKTET

Området ligger i norra delen av kommuncentrum på ca två kilometers avstånd från Kyrklätts affärscentrum. Gesterbys idéplan har utarbetats år 2008 som utgångsinformation för planläggningen. Den senaste uppdateringen av projektets senaste program för deltagande och bedömning behandlades i samhällstekniska nämnden 28.5.2020 (§ 60) men det uppdateras så att det är förenligt med områdesavgränsningen i detaljplanen för Västra Gesterby. Området för planändringen utvidgas enligt planläggningsinitiativen och avtalen om inledande av planläggning. Projektet har varit avbrutet åren 2022 och 2023.

Målet är att förbättra trafikarrangemangen och tätortsbilden på Gesterbyområdet och möjliggöra kompletterande byggande där för att göra områdets byggnadsbestånd mångsidigare genom att möjliggöra byggande

av småhusbostäder. Centralt i planeringen av området är hållbara trafikformer, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelförbindelser. Dessutom är de nuvarande ärekreationsområdena samt förbindelserna till Centralskogen en väsentlig del av områdets natur, och avsikten är att förstärka den i planeringen.

Målet är att öka bostadsbyggrätten i området så att 300 nya invånare får hem. Det må konstateras att en kommersiellt attraktiv plats för en närbudik invid Gesterbyvägen har anvisats i detaljplanen för Västra Gesterby.

Den allmänna planeringen av kommunaltekniken som projektet kräver uppdateras, och områdets utmanande parkeringslösningar bör lösas innan förslaget till detaljplan görs upp.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät. En del av områdets kommunalteknik kommer man troligen att sanera inom en nära framtid. Området är lättåtkomligt och kollektivtrafikens servicenivå är god. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet förutsätter betydande satsning för genomförande.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger för det nya bostadsbyggandets del på privat mark. Projektet är inte näringslivspolitiskt. De nya invånarna har dock en positiv inverkan på verksamhetsförutsättningarna för servicen på området samt mångsidiggörandet av servicen i Kyrklätts affärscentrum. Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

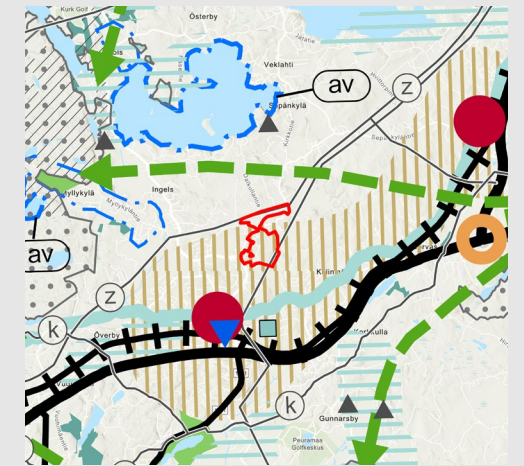
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Gesterby stadsbild förnyas och områdets trivsamhet förbättras genom att man fredar flervåningshusområdets interna nät från biltrafik och höjer kvalitetsnivån på de offentliga utomhusutrymmena. Det tidstypiska flervåningshusområdets uttryck bevaras på ett enhetligt sätt och med planbestämmelser genomför man nybyggandet högklassigt. Lunden i Stubbackas södra sluttning bevaras med anledning av sina naturvärden. På området utvecklas fungerande regionala rekreativförbindelser både österut mot centralskogen och västerut mot Jungfruberget och Humaljärvi.

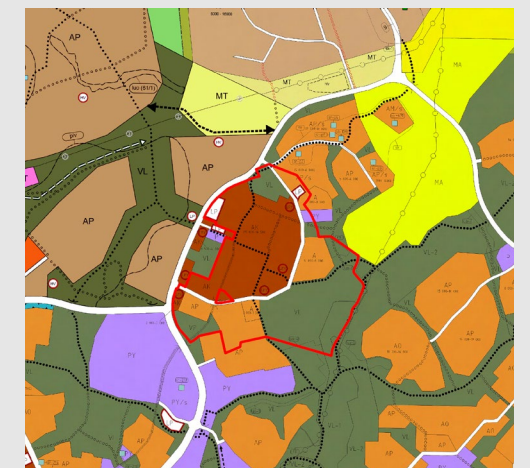
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Man måste komma överens om nya parkeringsarrangemang med de befintliga fastigheterna. Kommunen ska främja det fortsatta byggandet av Gesterbyvägen norrut som en del av den ringledsaktiga förbindelsen från området mot Jorvas i delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1.

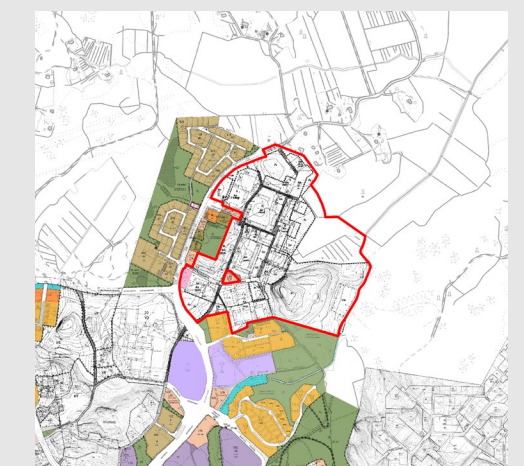
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Utdrag ur aktuella detaljplaner



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger norr om Kyrklätts affärscentrum och söder om Gesterby flervåningshusområde och Stubbhagens småhusområde, öster om välfärdscentralen och invid den bäckliknande Jolkby å. Målet med projektet är att bygga en ny typ av boendeinriktat boende för specialgrupper som ett partnerskapsprojekt. I byggandet används bland annat nya innovationer för boende och erbjuds en ny typ av välfärdstjänster för dem som bor där. Bakgrunden till projektet är Kyrklätts kommuns deltagande i bland annat MONIA-projektet, som leds av Aalto-universitetet och miljöministeriet. I samband med projektet utvecklades i synnerhet boende för minnessjuka som en del av integrerat boende som inte är anstaltsmässigt

Ursprungligen var avsikten att bygga ett inlärningscenter med bollplan i stället för välfärdscentralen. Bollpla-

nens område, där man planerar seniorboendet, ligger på en synlig plats med god närbarhet. Det nya byggandets volym ska vara tillräckligt effektiv men samtidigt ska man ta närmiljön i beaktande. I närheten av platsen finns omfattande rekreationsområden.

Trafikarrangemangen som välfärdscentralen och inlärningscentret förutsätter har genomförts. Gesterbyvägens busshållplatser och trafiksäkra trafikförbindelser, inklusive underfartstunnlar, som tjänar gång- och cykeltrafik, är färdiga. Fordons- och serviceförbindelsen till seniorbostädernas område ordnas via välfärdscentralens tomt.

Den nya välfärdscentralen, i vars omedelbara närhet planeras nytt seniorboende, inleder sin verksamhet hösten 2023.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet genomför delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, och följer regionens och kommunens strategier. Vid ett genomförande skulle projektet främja uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet finns på en lättillgänglig plats och finns på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät. Nybyggande förutsätter inte särskilda åtgärder till exempel beträffande gatubyggnad. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på kommunägd mark. Seniorbostäderna på området producerar antingen försäljnings- eller hyresinkomster till kommunen. Projektet är emellertid inte i första hand näringspolitiskt även om det erbjuder nya boende- och arbetsmöjligheter om det förverkligas. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

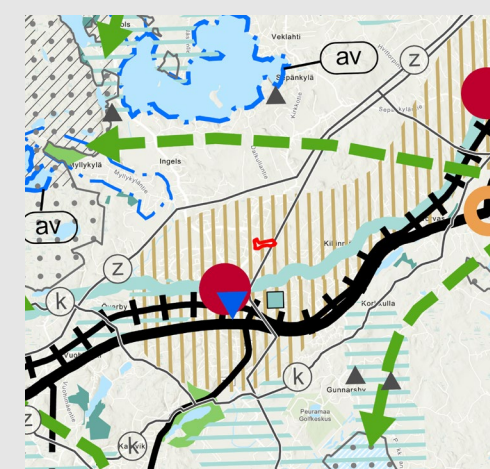
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet äventyrar inte gång- och rekreationsförbindelser enligt den gällande detaljplanen. På området finns inga för naturskyddet betydande arter.

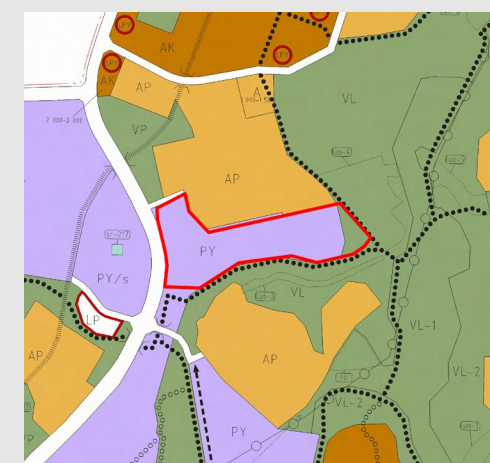
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Serviceutbudet i affärscentrum i Kyrklätt har utvidgats norrut i och med den nya välfärdscentralen. Välfärdscentralen, simhallen och Jokirinteen oppimiskeskus bildar en ny funktionell knutpunkt. Ovannämnda funktioner ökar trafiken på Gesterbyvägen, vilket har inverkan bland annat på trafikens smidighet på området. Det är sannolikt att utvecklingen som beskrivits ovan leder till att man behöver bygga en ny rondell i korsningen mellan Gesterbyvägen och Överbyvägen samt ytterligare körfält på förbindelsen mellan Överbyvägen och Gamla Kustvägen. Dessa förnyelser som främjar färdsl och förbättrar trafiksäkerheten stämmer överens med den allmänna planen för gatorna i Kyrklätts affärscentrum, som blev färdig år 2020. Detaljplanerna för området, vilka möjliggör trafikarrangemangen som beskrivits ovan, har förnyats år 2021.

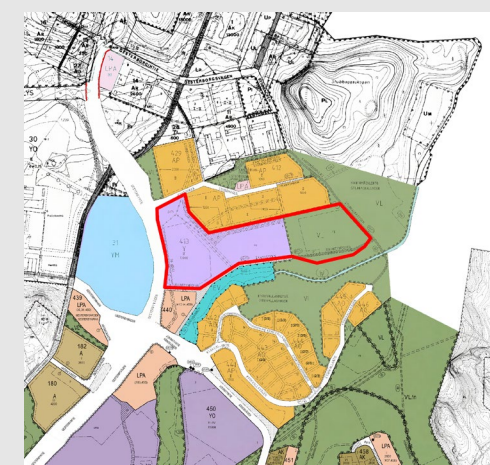
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet

KIRKKONUMMEN KUNTA
MELLERSTA KYRKSLÄTT
**KYRKDALENS
KÖPCENTER**
PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i samhällstekniska nämnden 23.4.2020 (§ 49). Referensplaner gällande projektet har också behandlats i kommunutvecklingssektionen och kommunaltekniska nämnden åren 2018, 2019 och 2020. Kommunen och markägarenstansen har dessutom ingått ett avtal om inledande av detaljplanering. Avtalet uppdateras innan planeringen förs vidare. Projektet har inte aktivt främjats åren 2022 och 2023.

Projektet gäller köpcentret i Kyrkdalen, vilket ligger i Kyrksläotts affärscentrum och som man planerar utvidga till Linnells plats och på det delvis obbyggda kvarteret för bostadsvårdningshus. Målet är att göra serviceutbudet i affärscentrumet mångsidigare och förbättra dragningskraften. I projektet undersöks också bl.a. bostadsbyggande i anknäring till köpcentret. Planeringsområdet gränsar till Stationsvägen, kustbanan samt i Kyrkdalen till flervåningshuskvarteret öster om köpcentret, parken och Saloviusvägen.



Preliminär avgränsning

Då projektet genomförs, ökar utvidgningen av köpcentret och bostadsbyggandet fordonstrafiken. Följderna av det i affärscentrumet utreds, likaså projektets kommersiella konsekvenser. En central utmaning för planeringen är en för området lämplig mängd nybyggande och dess inverkan på stadsbilden med tanke på det synliga läget. Vid ordnandet av parkeringen på området beaktar man både kundernas och invånarnas behov samt stadsbilden.

Kyrkslättsvägens bro byggs fyrfilig och anknäring till planändringen. När bron blir färdig blir fordonstrafiken till köpcentrets takparkering och parkeringsanläggning smidigare. Likaså förbättras fotgängarnas förbindelser till köpcentret tack vare gång- och cykelförbindelserna samt trapp- och hissförbindelserna som hör till brostrukturen. Resecentrets kunders smidiga vardag inkluderar också lättillgängliga kommersiella tjänster.



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av Kyrksläotts affärscentrum. I anslutning till köpcentret genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, och det befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät.

Områdets tillgänglighet är god, och kollektivtrafikens servicenivå är god på området bl.a. tack vare det närbelägna resecentret. För att affärscentret ska vara attraktivt både som bostadsomgivning och kommersiellt måste områdets trafikarrangemang fungera klanderfritt. Till följd av ovanstående är projektets inverkan på affärscentrets trafikarrangemang betydande och de ska utredas i anslutning till planläggningen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat men om det genomförs har det en positiv inverkan på Kyrksläotts affärscentrums attraktivitet och kommunbild. Näringslivspolitiskt är projektet betydande eftersom köpcentrets mångsidigare service kommer att sysselsätta många människor. Projektet stärker målet att höja affärscentrets servicenivå. De nya invånarna möjliggör mångsidiggörande av servicen, vilket förverkligar målet att höja affärscentrets servicenivå till en regional nivå. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Utvidgningen av köpcentret har ingen avsevärd inverkan på områdets förbindelser för gång- och cykeltrafik även om gallerigången som löper under Kyrkslättsvägen och Linnells plats skulle anslutas till köpcentret. Då köpcentret är stängt kan förbindelserna leda längs de nuvarande rutterna på södra och norra sidorna av köpcentret. Kommunen ska ombesörja att förbindelsen genom köpcentret bevaras. Ifall man i anslutning till köpcentret genomför kulturtjänster, skulle de öka kommuninvånarnas rekreativsmöjligheter.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Byggandet av Kyrkslättsvägens bro är anhängigt.

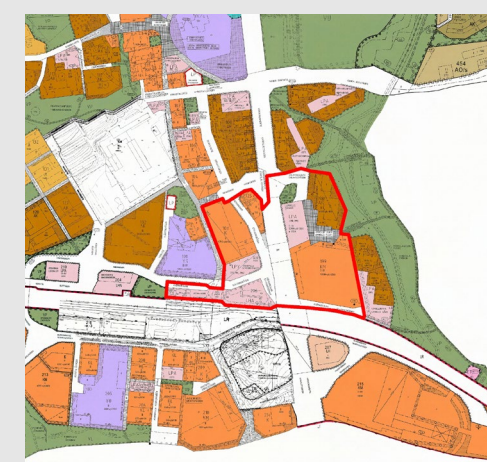
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

PEDERSPORTEN

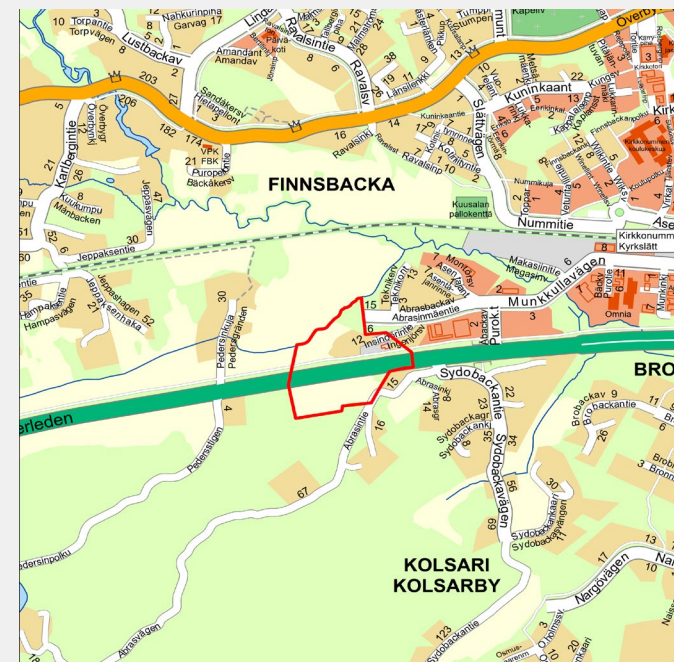
PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger längs Västerleden och på Abrasbackens område som hör till Kyrklätts affärscentrum. Det är affärscentrumets västligaste del söder om banområdet. Den nuvarande markanvändningen är område för utrymmeskrävande handel och företagsverksamhet. I det här projektet undersöker man utvidgning av den nuvarande verksamheten, dvs. nya tomter för handel och annan företagsverksamhet.

Projektets mål är att genomföra den nya Pedersportens planskilda anslutning till Västerleden med avsikten att leda fordonstrafiken västerifrån till affärscentrumet utmed Abrasbackavägen. Bygandet av den planskilda anslutningen torde ske på 2030-talet, och områdesreserveringsplanen för den har utarbetats år 2017. Trafikarrangemangen i den planskilda anslutningen anvisas i den allmänna planen för Stamväg 51, som blir klar år 2025. För att den allmänna planen ska kunna godkännas, förutsätter det detaljplanering av anslutningsområdet. Detta kan genomföras utan ändring av generalplanen (MBL 42 § 4 mom.).



Preliminär avgränsning

Med Pedersportens planskilda anslutning påverkar man på ett förutseende sätt trafikmängderna i västlig riktning i den planskilda anslutningen mellan Kyrklättsvägen och Västerleden. Denna trafikmängd förutspås öka märkbart. Målet är dessutom att styra busstrafiken från väster via den nya anslutningen till Kyrklätts resecenter, vilket skulle förbättra dess servicenivå som omstigningsplats. I samband med förbättringen av Munkkullavägen är avsikten att bl.a. anlägga hållplatser för fjärtrafikbussar ungefär vid stationstunneln. Det ovan beskrivna innebär att den nuvarande till trafiksäkerheten rätt dåliga anslutningen från Åbackavägen till Västerleden avlägsnas. Projektet möjliggör också ordnande av trafiken från Jeppasområdet, som ligger söder om järnvägen, till Abrasbackavägen.

Eftersom Pedersportens planskilda anslutning fungerar som affärscentrumets ingång i väster, ska de nya byggnaderna som uppförs längs Abrasbackavägen vara representativa till sitt byggnadssätt.



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på närområde som omfattas av de befintliga kommunaltekniska nätverken. Projektet förutsätter i någon mån nytt gatubyggnad och naturligtvis genomförande av en ny planskild anslutning på Västerleden, men området torde med anledning av den goda tillgängligheten intressera näringslivet. Kollektivtrafikens servicenivå på området förbättras, eftersom avsikten är att via den nya anslutningen styra busstrafiken till Kyrklätts resecenter. På så sätt förbättras närheten för Munkkullas utrymmeskrävande handel och arbetsplatser även ur kollektivtrafikens synvinkel.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är i första hand näringspolitiskt och i och med det får man antagligen nytt och efterlängtat företagsutrymme i affärscentrumet. Projektet främjar också förutsättningarna för försäljning av den obebyggda tomten för företagsverksamhet som ägs av kommunen. Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

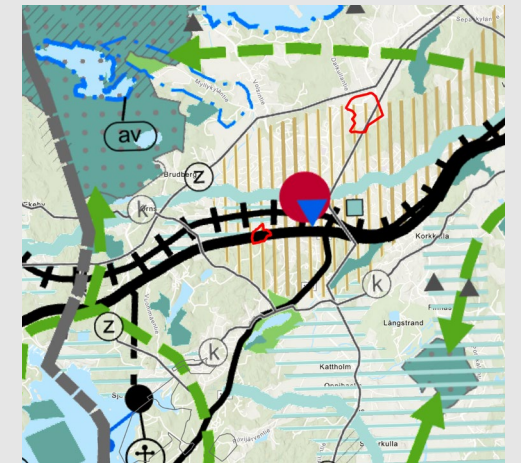
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet har inga rekreativmässiga mål. Utsikten som öppnar sig från Västerleden över det befintliga åkerfältet till affärscentrumet bevaras på planeringsområdet.

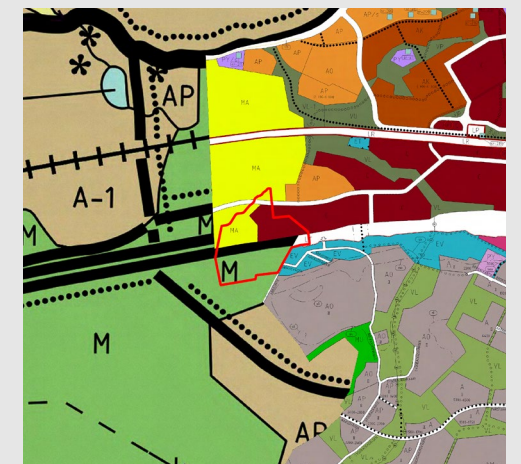
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Vägplanen som förbättrar trafiksäkerheten på Västerledens och Åbackavägens korsningsområde blev klar år 2023 och korsningsområdet förbättras år 2024. De nya korsningsarrangemangen är tillfälliga. Den allmänna planeringen och miljökonsekvensbedömningen gällande Västerledens nya anslutning (Pedersporten) har anhängiggjorts år 2023. Dessutom förbättras ordnandet av förbindelser till affärscentrumet och Västerleden för invånarna på Jeppasområdet, som ligger söder om järnvägen, betydligt jämfört med nuläget.

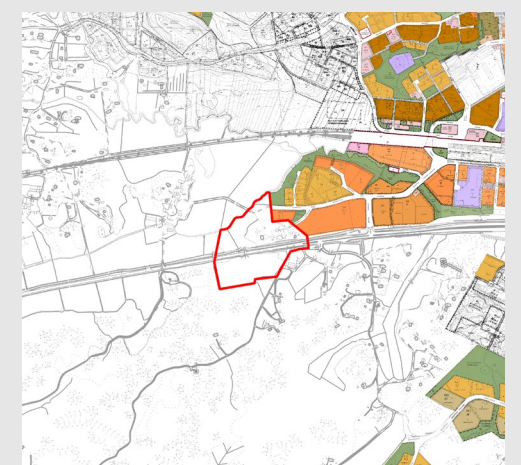
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

RÅDALSVÄGEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



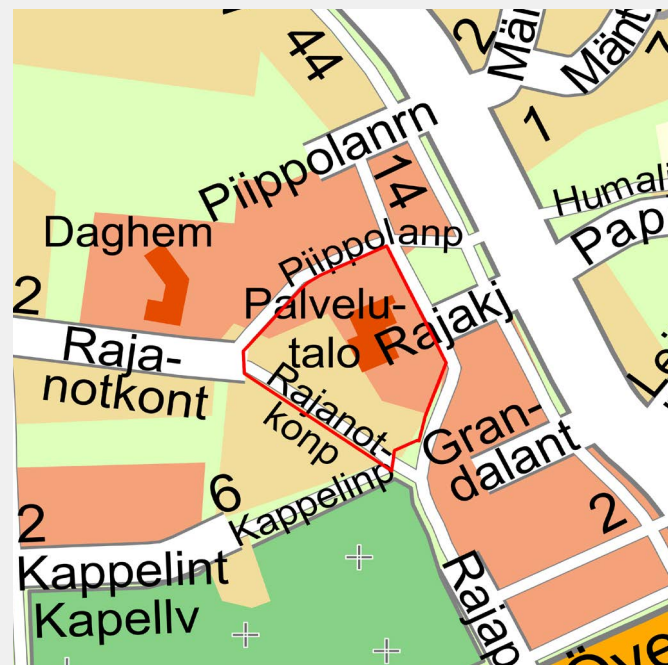
BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden (29.3.2023, § 49). Projektet ligger i Kyrklätts kommuncentrum, norr om affärscentrumet och gäller servicehuskvarteret för de äldre vid Rådalsvägen.

Bostadsbyggnaderna i ett plan väster om servicehuskvarteret rivs. I stället för bostadsbyggnaderna som ska rivas ämnar man placera bostadsvåningshusbyggande.

Det nya byggandets lämplighet för äldres behov ska tas i beaktande i planeringen.

Nybyggande i servicekvarteret ska vara i harmoni med både servicecentralens byggnadssätt och närmiljön.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet. Bostadsbyggandet som uppförs på området beförmedlar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nätverk. Projektet förutsätter t.ex. inte nytt gatubyggande. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området. De närmaste busshållplatserna ligger på Lindalsvägen och Överbyvägen som längst på 400 meters avstånd. Kyrklätts resecentrum ligger ca en kilometer från området.

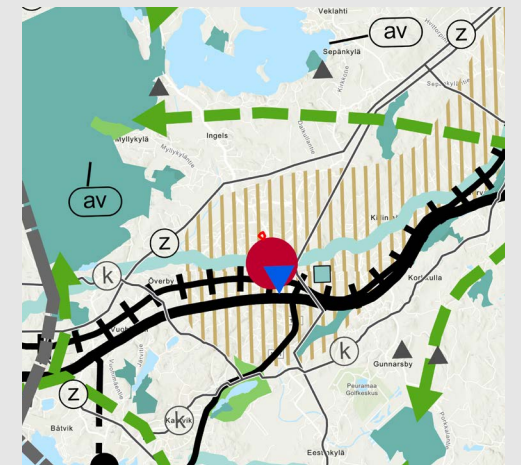
③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är inte i första hand näringslivspolitiskt men ökningen i kommuncentrums invånarantal främjar mångsidiggörandet av affärsområdets service. Under planläggningen utreds också placering av företagsutrymmen på området. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

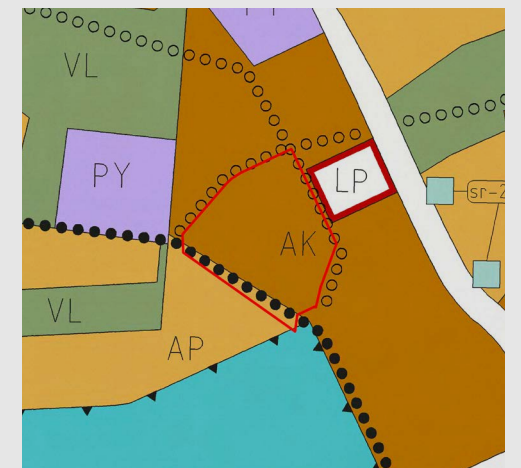
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet genomförs på ett område med befintliga kvarter och äventyrar därmed inte de befintliga förbindelserna på området.

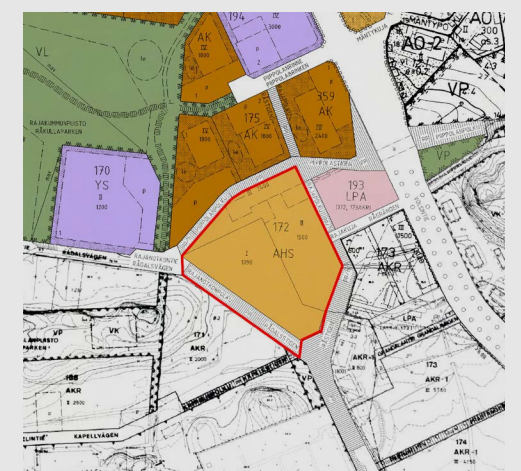
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

VILLA HAGAS PARK

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning och idéplanen för projektet, som ligger i Kyrkslätt affärscentrum, har godkänts i samhällstekniska nämnden 26.10.2023 (§ 119). Projektet grundar sig på delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp I (fge 26.2.2009, § 34) och utvecklingsbilden för Kommuncentrum 2040 - En urban by (fge 19.12.2016, § 127). Projektets bakgrundsmaterial inkluderar uppdraget som år 2016 siktade mot utveckling av affärscentrumet, även om områdets idéplan avviker från det vinnande förslaget. Må det konstateras att projektet som är känt som detaljplanen för Ervastskvären, ingår i detta projekt.

Projektet är en del av en större helhet som siktar på att stärka trivseln och livskraften i affärscentrumet. Målet är att förtäta den centrumaktiga strukturen huvudsakligen i skolcentrum- och den f.d. hälsocentralszonen.

Också markanvändningen i det nuvarande våningshuskvarteret förnyas. På en central plats anläggs den grönskande Villa Hagas park. Affärscentrumet utvecklas till ett attraktivt område för boende och service vilket kopplas till den invidliggande kulturmiljön bestående av kyrkan, kyrktoftet och biblioteket samt till stationsområdet. De skyddade byggnaderna i Villa Hagas gårdssomgivning bevaras.

Målet är att utöver flervåningshus planera stadsmåhus, vilket möjliggör ett mångsidigt bostadsutbud för personer i olika livsskederna. Avsikten är därtill att uppföra en ny affärsbyggnad på området. Områdets invånarantal torde bli ca 2000. Det uppstår också nya arbetsplatser.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät, vilket är ekonomiskt förmånligt men å andra sidan kan saneringsbehov av vattenförsörjningen uppkomma i samband med byggandet av kommunalteknik. Platsen ligger på ett lättåtkomligt område i den omedelbara närheten av resecentret. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Ungefär hälften av projektets areal ägs av kommunen. Tomterna som planeras för boende där inbringar försäljnings- eller arrendeintäkter till kommunen.

Projektet är inte i första hand näringslivspolitiskt, även om den nya affärsbyggnaden och affärsutrymmet i de nya bostadshusens nedersta våningar möjliggör uppkomsten av nya arbetsplatser. De nya invånarna har en positiv inverkan på att servicen i Kyrkslätt affärscentrum blir mångsidigare. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

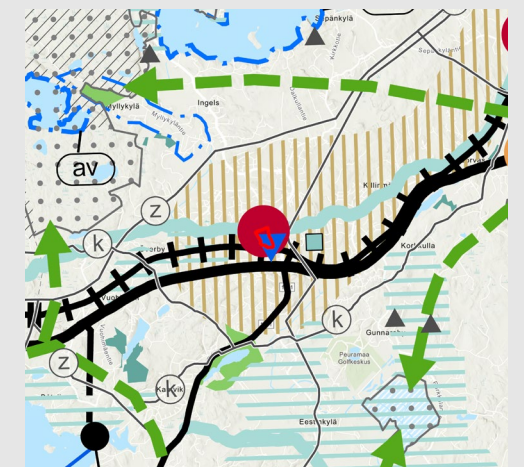
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Villa Hagas gårdssomgivning med byggnader bevaras som skyddsobjekt. Platsen är unik i affärscentret och illustrerar på ett fint sätt kyrkbyns byggnadshistoria. Byggnadernas användningsändamål ska i första hand vara öppet för invånare och kommuninvånare.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Den eftersträlvade verksamheten i Villa Hagas huvudbyggnad och gårdsmiljö avgörs i detaljplanen. Genomförandet av det centrala området kan förverkligas som tomtöverlåtelseärvling. I samband med planläggningen undersöks samordningen av mångsidiga besittningsformer och hus-typologier.

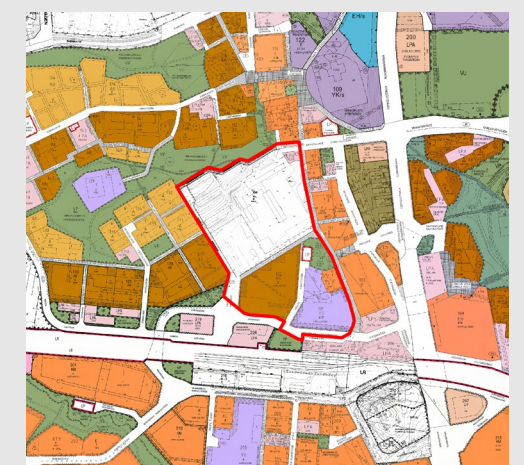
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

GILLOBACKA

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i den nuvarande Gillobacka vårdanstalts och dess närområdes terräng invid Gamla Kustvägen samt i zonen mellan Bredberget och Jorvas. Vårdanstaltsens verksamhet har upphört år 2018. Kyrklätts kommun har förvärvat området år 2019.

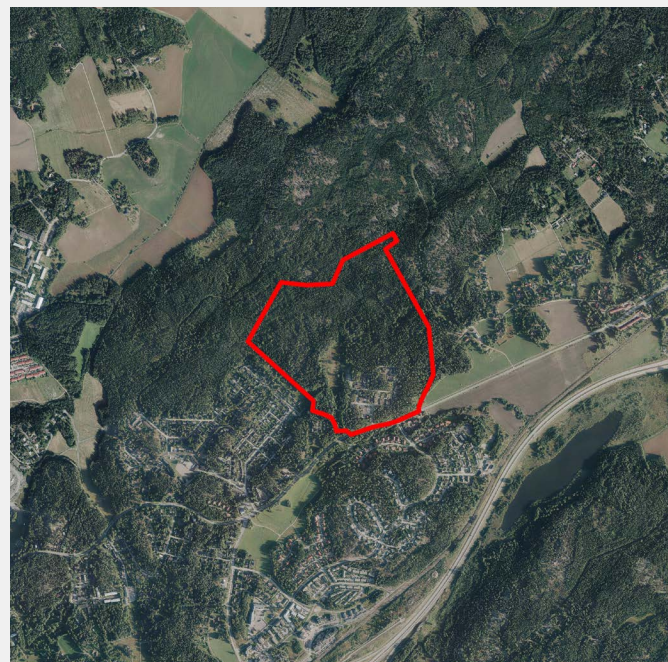
Målsättningen är att förverkliga ett skogbevuxet småhusområde längs med Gamla Kustvägen samt längs en möjlig ringväg. Man förbereder sig till nödvändiga delar på genomförande av förbindelsen till Gesterby område, men den genomförs inte i sin helhet i detta projekt. Också kommunens servicebehov beaktas när planen uppgörs. Gamla Kustvägen är en stomlinje för busstrafiken. I planeringen ska likaså markanvändningen på områdena Bredberget och Jorvas beaktas. Området ansluter till Centralskogen och därför är dess rekreationsanvändning med styrningsbehov en prioritet i planeringen.

I första fasen av byggandet av det nya bostadsområdet i Gruvböle byggs Gillobacka. Från den nya korsningen som ska anläggas vid Gamla Kustvägen byggs det första skedet av den ringledsaktiga förbindelsen (Gamla Kustvägen–Gesterbyvägen) norr om kommuncentrum. På längre sikt strävar man efter att genom den nya gatan styra en betydande mängd fordonstrafik och även bussturer från de nordliga bostadsområdena i kommuncentrum till Jorvas tåg hållplats och till Jorvasportens planskilda anslutning på Västerleden.

I närheten av Gamla Kustvägen är det möjligt att placera ett daghem, en närbutik eller affärslokaler för företag. Av korsningsområdet är det möjligt att utveckla en central plats med tanke på funktionen och stadsbilden, vilket förutsätter högklassigt byggande av området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Bostadsbyggandet som uppförs på området befrämjar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och på ett mycket lättillgängligt område. Å andra sidan förutsätter den eftersträvande omfattningen av byggande betydande anläggning av ny kommunalteknik på ett område där servicenivån inom kollektivtrafiken är god. Korsningsområdet mellan Gamla Kustvägen och den nya ringledsaktiga förbindelsen ska beaktas med beaktande av markanvändningspotentialen i delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på ett område som ägs av kommunen och är inte näringspolitiskt, men nya invånare har en positiv inverkan på att servicen på Jorvas stationsområde samt Kyrklätts och Masaby affärscentrum blir mångsidigare. I projektet utreds också placering av företagstomter på området, och då kan det uppstå tiotals arbetsplatser.

Tomterna för boende och arbetsplatser som ska planläggas inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Kommunen har utrett möjligheterna att använda anstaltsens byggnader och de har beaktats i planeringen. Dessutom är projektet klimatpolitiskt motiverat på grund av den goda tillgängligheten och framför allt om byggandet är trä- och massivträdominerat.

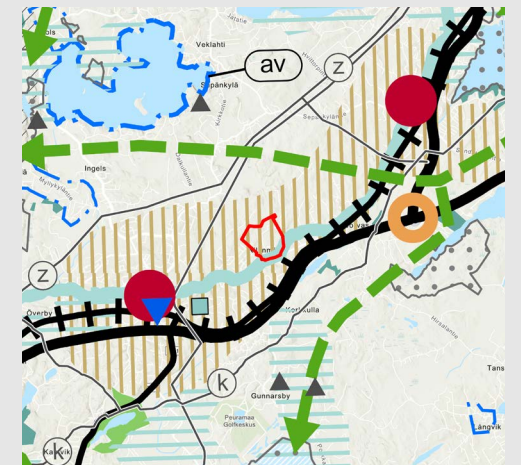
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Områdets naturvärden utreds. Huvudmålet är ett naturnära, högklassigt och trivsamt nytt bostadsområde i anslutning till den vidsträckta Centralskogen.

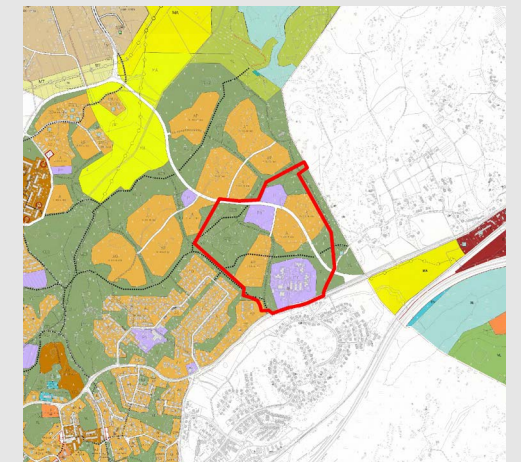
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ska främja genomförandet av den nya ringledsaktiga förbindelsen norr om kommuncentrum från Jorvas till Gesterby, för en betydligt stor del av fordonstrafiken från invånarna i de nordliga delarna av kommuncentrum i riktning mot Helsingfors ska fås att flytta sig till förbindelsen i fråga. Så kan den förutspådda mängden rusning i affärscentrum minskas. Å andra sidan borde tillräckligt med boende genomföras invid den nya ringledsaktiga förbindelsen som anvisats i delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, för att den skulle möjliggöra en fungerande kollektivtrafik.

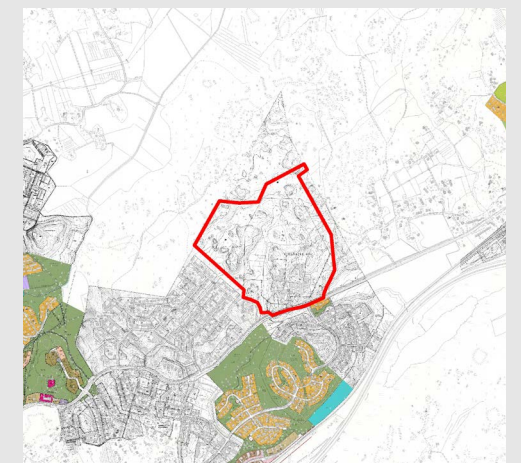
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

TOLLSPORTEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



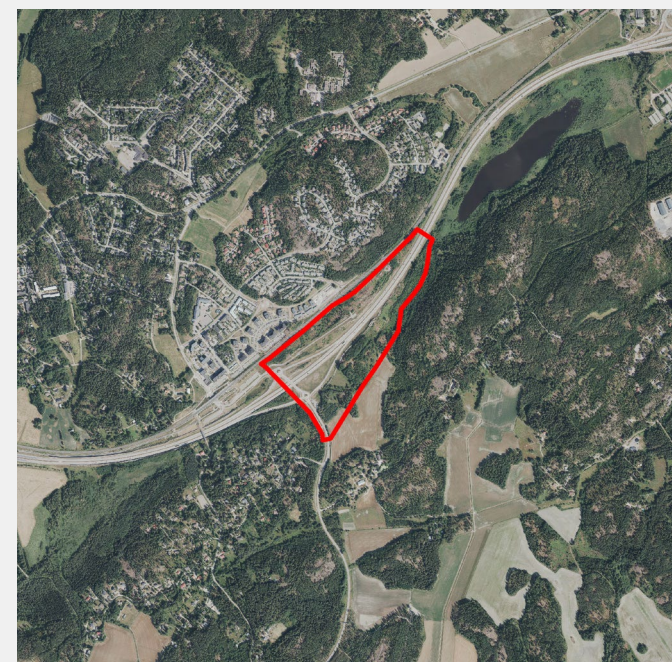
BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet omfattar två detaljplaner: södra och norra Tollsporten. De ligger söder om kustbanan i närheten av Tolls tåghållplats på båda sidorna om Västerleden. Programmen för deltagande och bedömning samt beredningsmaterialen för båda projekten har behandlades i samhällstekniska nämnden 25.4.2024 (§ 33 och 34). Projektens beredningsmaterial var framlagda våren 2024.

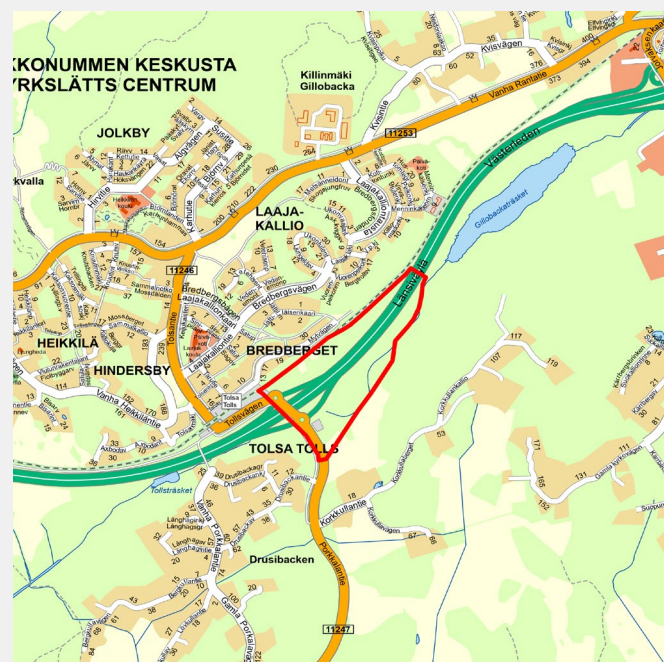
Målet med projektet är utveckling av närmiljön kring Tollsportens planskilda anslutning, som ligger på ett område med god synlighet och tillgänglighet, till ett område för handel och företagsverksamhet. Den nya företagsområdets trafikmässiga funktionalitet har utretts som utgångsinformation för projektet, och hur de trafikarrangemangen som den nya verksamheten för-

utsätter genomförs. Likaså är de begränsningar som naturutredningen för området medför för markanvändningen kända.

Eftersom projektet ligger nära bostadsområdet norr om Tolls station och på ett mycket synligt ställe till Västerleden, ställer dessa faktorer särskilda krav på nybyggnadernas utseende. Därmed tar man ställning till byggnadssättet för byggnaderna som planeras på området i detaljplanen som utarbetas så som också till sättet hur grönomgivningen och närnaturen genomförs.



Flygblid



Preliminär avgränsning

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker Västerledens utvecklingskorridors dragningskraft.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät, men genomförandet av det södra områdets vattenförsörjning är utmanande. Projektet förutsätter byggande av nya gator och naturligtvis genomförande av nya anslutningar. Området med god tillgänglighet torde intressera näringslivet.

Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringspolitiskt och i och med det får man nytt affärs- och företagsutrymme längs Västerleden. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

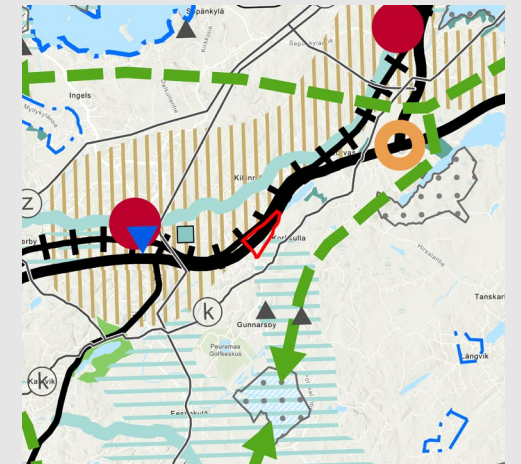
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet har inga rekreativmässiga mål. Med anledning av sitt centrala och synliga läge ska nybyggnadernas fasadbehandling göras skickligt. Naturutredningen för området har utarbetats med tyngdpunkt i början.

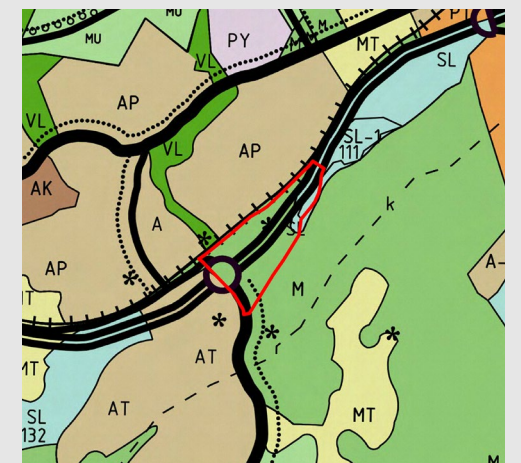
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Funktionaliteten av de nya trafikförbindelserna som den nya verksamheten förutsätter ska säkerställas.

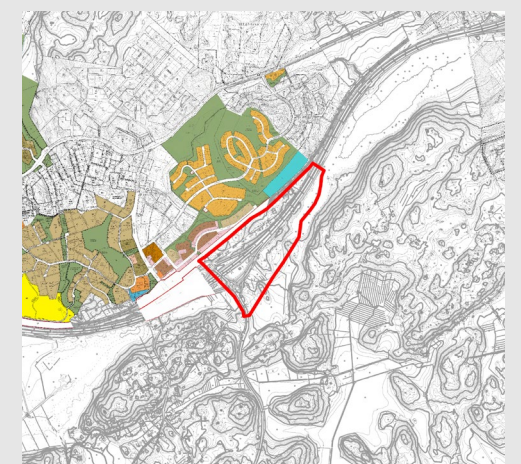
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

TOLLSTRÄSKET

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

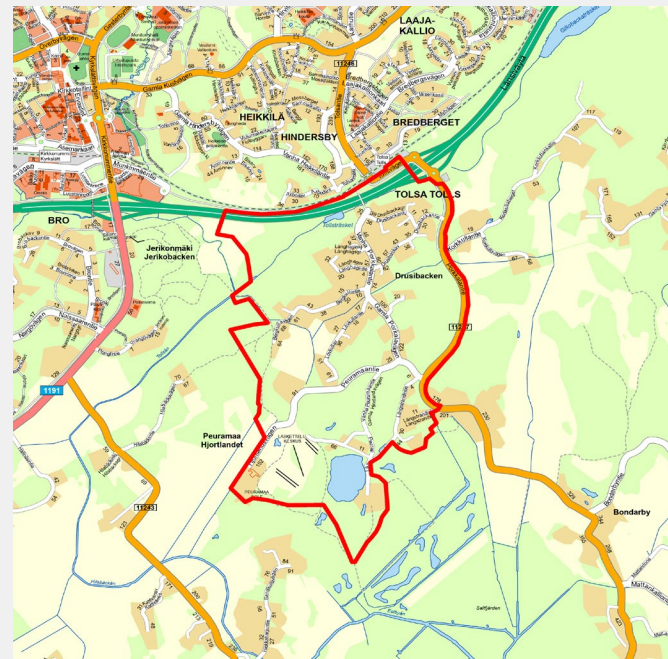
Projektets uppdaterade program för deltagande och bedömning har behandlats i samhällstekniska nämnden 17.2.2022 (§ 14). Projektet ligger på cirka 2,5 kilometers avstånd från kommuncentrum österut, söder om Västerleden. Områdets norra del ligger på promenadavstånd från Tolls tåghållplats. Det eftersträvade kompletterande byggandet i projektet stöder utvecklingen av Tolls stationsområde. Beredningsmaterialet till detaljplanen var framlagt i början av år 2020 (stn 23.1.2020, § 3).

Området är för tillfället tätt bebyggt glesbygdsområde och Kyrklätts vatten har tagit vattenandelslagets nätverk till sin besittning. Nätverket har planerats så att det kompletterande byggandet på området är möjligt, men nätverkets kapacitet utreds i samband med planläggningen. Under planläggningen utreds också behovet av att utvidga vattenförsörjningen, särskilt

då planeringsområdet omfattar utöver Hjortlandets motionscenter också Drusibackens södra områden. I projektet beaktas också att motions servicen på Hjortlandet eventuellt blir mångsidigare. Målsättningen är balanserat kompletterande byggande så att nybyggandet passar in i landskapet.

Trafikbullret från Västerleden sätter begränsningar för bostadsbyggandet på närområdet till motorvägen. Från Porkalavägen finns en fordonsförbindelse genom området till Hjortlandets rekreationsservice. I samband med planläggningen uppgörs de allmänna planerna för kommunal teknik.

Området stödjer sig på servicen i kommuncentrum och i Tolls. Laajakallion alakoulu och Laajakallion päiväkoti ligger på Tolls stationsområde, där närbutiken öppnas i slutet av år 2016. Vattenförsörjningen byggs på nytt.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Den förverkligar markanvändningsprinciperna i Kyrklätts generalplan 2020 och med anledning av vattenandelslaget som bildats på området är det motiverat att göra upp en detaljplan. Det kompletterande byggandet som uppförs på området befrämjar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett lättillgängligt område och omfattas i huvudsak av kommunal tekniska nät. Ställvis på grund av terrängförhållandena förutsätter bl.a. gatubyggandet högklassig planering. Om bullerskyddet mot Västerleden ska förbättras har det en klar inverkan på byggnadskostnaderna för kommunal tekniken på området. Det kompletterande byggandet som planerats för området förutsätter utvidgning av vattenförsörjningsnätet. Genomförandet av detaljplanen kan överlag öka de kommunal tekniska investeringarna kännbart.

Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området. Tolls tåghållplats och busshållplatserna vid Västerleden ligger på gångavstånd. Bilplatser som tjänar anslutningstrafiken har anlagts i anslutning till båda.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

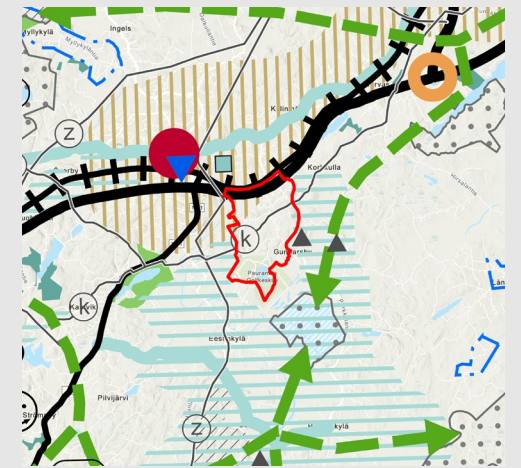
Projektet ligger delvis på kommunägd mark där den tomt eller de tomter som ska planläggas för boende och som ska anläggas där inbringa kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster.

Projektet är inte näringslivspolitiskt. De nya invånarna inverkar dock positivt på att servicen blir mångsidigare i kommunen. Dessutom är projektet klimatpolitiskt motiverat på grund av den goda tillgängligheten och framför allt om byggandet är trä- och massivträdominerat.

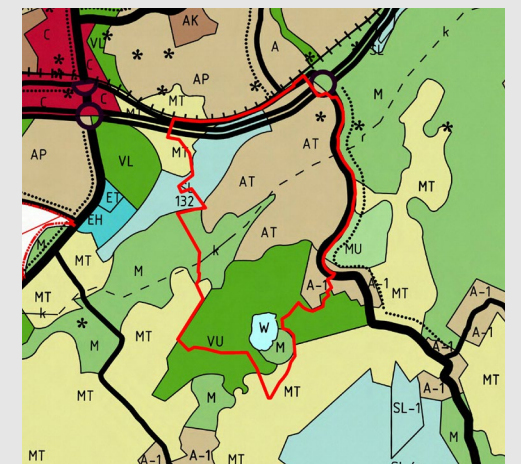
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts och betydande objekt anvisas som objekt som ska skyddas. Också byggnadsinventeringen har utarbetats, och skyddsobjekten enligt den beaktas vid planeringen. Rekreativförbindelserna på området förbättras, och på området reserveras en plats på ett centralt område för rekreation, och dit placeras en lekplats.

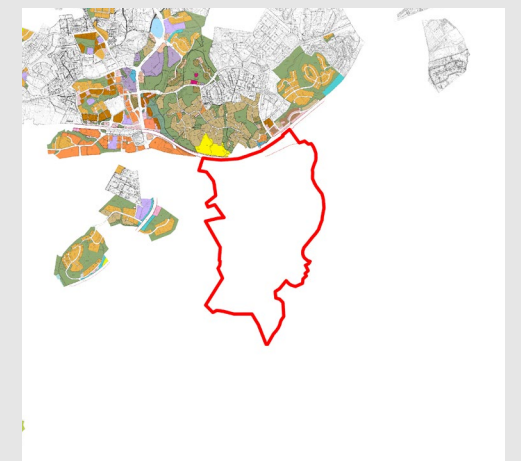
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

SÖDRA KYRKSLÄTT

HUPISAARI

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN

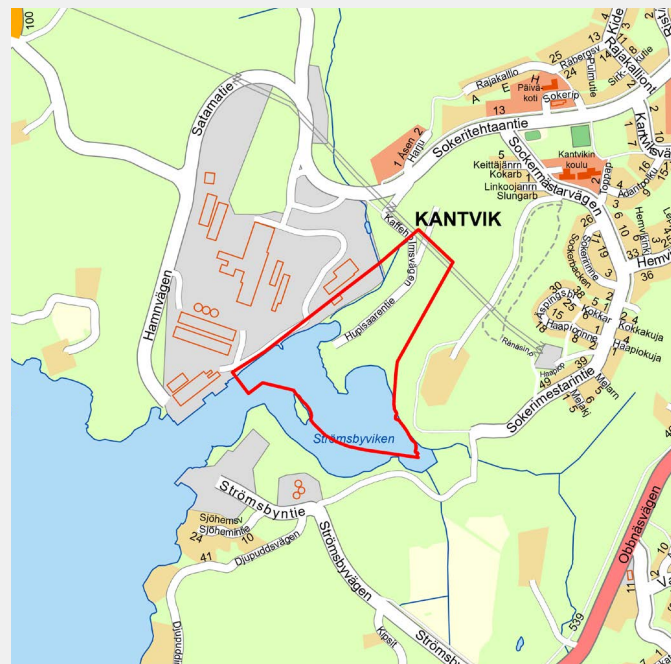


BESKRIVNING AV PROJEKTET

I Kantviks delgeneralplan avgörs markanvändningsprinciperna för Hupisaari område. Projektet siktar på förbättring av funktionaliteten av småbåtshamnen i närheten av Kantviks centrum och genomförande av en rekreationsområdeszon.

Området ligger väster om Kantviks centrum, vid Strömsbyviken. Öster om det finns centrumet med sina närtjänster och väster om området Kantviks industriområde. Området stöder sig på servicen i Kantvik och kommuncentrum. I planeringen ska man beakta grönförbindelsen som leder från Porkala udd till Meiko naturskyddsområde och som placeras i zonen öster om småbåtshamnen.

Målet är att göra servicen i Kantviks centrum mångsidigare. Man vill öppna småbåtshamnen i Hupisaari för kommuninvånarna och turister bättre än nu. Målet är att göra hamnens service och rekreationsanvändning mångsidigare, öka antalet båtplatser och förbättra områdets nuvarande anblick. Båtförarna kan utnyttja den befintliga djupfarleden till havet. Det är ekonomiskt förnuftigt att förnya den nuvarande båtshamnen samtidigt som det till exempel finns efterfrågan på båtplatser. Det eventuella bostadsmässområdet i detaljplanen för Briggstranden förutsätter också utvecklingen av Hupisaari området.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Utvecklingen av småbåtshamnen är delvis också regionalt.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett lättåtkomligt område och servicenivån inom kollektivtrafiken är god. Förbättringen av kollektivtrafikutbudet lyfter servicenivån i hela Kantvik. Det finns kommunaltekniska nät i närheten av området. Ordandet av gatubyggandet, rekreationsrutterna och vattenförsörjningen medför betydande kostnader. För närvarande levererar Finska Socker Ab bruksvattnet för småbåtshamnen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är av ringa näringspolitisk betydelse, men ur turismperspektiv är det av stor betydelse för Kyrklätt.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDENS

Det görs upp en naturutredning för området. Vid planeringen av markanvändningen ska man ombesörja att vilt-djursförbindelsen (grönförbindelsen) som går i närheten av området bevaras på ett fungerande sätt, vilket mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreationsförbindelser. Ökning av rekreationsanvändningen av Hupisaari och öppnande av strandområdet är viktigt med tanke på invånarnas trivsel: en ny förbindelsepunkt till havet blir möjlig för kommunens invånare för kommunens invånare och övriga turister.

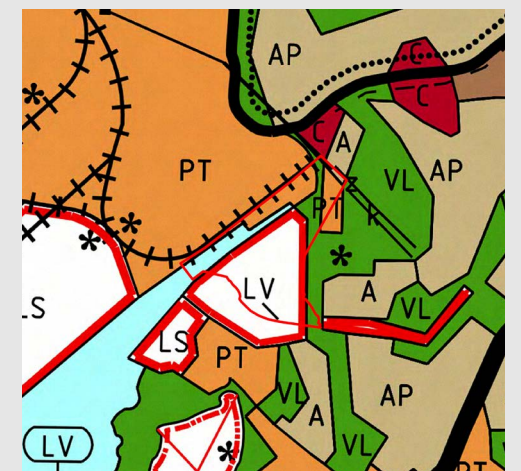
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Utvecklingen av småbåtshamnen förutsätter delvis muddring av Strömsbyviken.

PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

KANTVIKIN KOULU

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Utvidgning av Kantvikin koulu eller ersättande av den med en ny byggnad förutsätter uppdatering av detaljplanen för den nuvarande skoltomten. Ovan nämnda lösningar fås när den anhängiga projektplanen för skolan blir färdig. Områdets markanvändning planeras parallellt med skolplaneringen, vilket förutsätter ändring och uppdatering av detaljplanen. Till planeringsområdet hör därför också bostadskvarteren väster om skolan. Den nuvarande markanvändningen i dem uppdateras dock bara bekräftas i detaljplanen som ska uppdateras liksom också de genomförda idrottstjänsternas funktioner.

Projektet siktar långt in i framtiden genom att anvisa tillräckligt med bygggrätt för skoltomten samt de utomhusfunktioner som den förutsätter. I planeringen beaktas dessutom de närliggande idrottstjänsterna så att de på ett naturligt sätt är tillgängliga för skoleleverna.

na liksom även aktiv kvällsanvändning av skolan med behövliga serviceförbindelser och parkeringsområden.

Området ligger i Kantviks centrumskärna. Målet är att genomföra en skola så att den kompletterar Kantviks centrum och gör det livligt. I planarbetet utreds bland annat ordnande av fordonstrafiken till skolan antingen från Sockerbruksvägen eller Sockermästarvägen, längs vilken busslinjen från Kantviks centrum till Briggstrandens och Jollstrandens områden planeras genomföras. Markanvändningen i båda de nya bostadsområdena anvisas i den anhängiga Kantviks delgeneralplan, och i och med bostadsbyggandet som placeras på dem får man en ny skara elever till skolan.

I planeringen av byggnaden utnyttjas de nyaste innovationerna såsom till exempel möjligheter att använda förnybar energi i fjärrvärmens på området, bilpooler och ordnandet av kollektivtrafik.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett lättåtkomligt område och servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området. Förbättring av kollektivtrafikutbudet lyfter servicenivån i hela Kantvik. Området har anslutits till kommunaltekniska nät.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är av ringa näringspolitisk betydelse. Skolan placeras på kommunägd mark, men skoleleverna skapar liv i Kantviks centrum.

Om områdets byggnader byggs i trä eller massivt trä är projektet värt att understöda under klimatperspektiv.

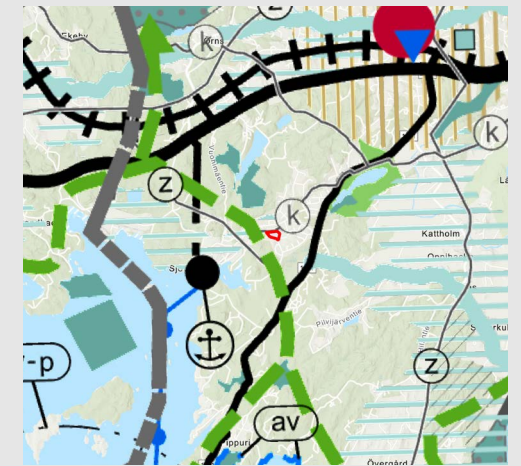
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Vid behov utarbetas en naturutredning för området, i samband med projektet utreds dessutom trafikarrangemangen, och i mån av möjlighet anpassas skolans funktioner efter de närliggande idrottstjänsterna.

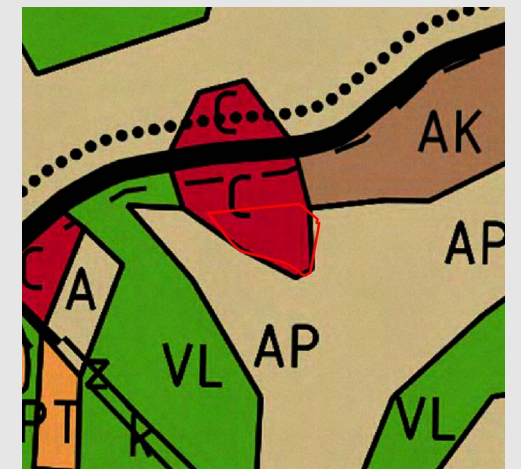
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TÄAS I BEAKTANDE

Den eftersträvarde markanvändningen konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. När Kantvikin koulu utvidgas eller ersätts med en ny skola ska man beakta den ökning av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör. Man utreder hur korsningsområdet mellan Sockerbruksvägen och Sockermästarvägen fungerar i en situation där busstrafikens stamlinje leds via den ifrågasatta korsningen i riktning mot söder. Man utreder också möjligheten att göra Sockermästarvägen bredare.

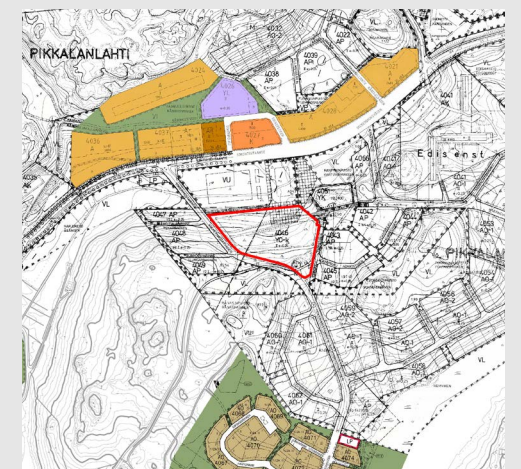
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 22.03.2012 (§ 23). Planförslaget var framlagt under i början av hösten 2016 (kst 30.5.2024 § 157). Kommunfullmäktige har vid sitt sammanträde 17.6.2024 (§ 57) beslutat ansöka om ordnande av bostadsmässa på området. Planarbetet fortsätter nu på basis av fullmäktiges beslut med målet att skapa ett kvalitativt bostadsområde med mångsidiga bostadsutbud.

Området ligger vid Pickalaviken, vid Strömsbyvikens strand på båda sidor om Strömsbyvägen på cirka två kilometers avstånd från Kantviks centrum. Avståndet till kommuncentrum är lite mer än fem kilometer. Området stöder sig på servicen i Kantvik och kommuncentrum.

Målet är att planeringsområdet genomföra ett attraktivt och maritimt bostadsområde med trivsamma strandområden och båtplatser. Det nya bostadsområdet ligger i närheten av den befintliga hamnen. På området kommer småhus- och våningshusbyggande. Målet är att utveckla Strömsby område till ett centrum för unikt boende och maritim livsstil som på ett intressant sätt anknyter till den omkringliggande fabriks- och hamnmiljön. Den nuvarande hamnverksamheten bevaras på området.

Grundstrukturen för markanvändningen i planförslaget som var framlagt bevaras, och också de utarbetade utredningarna och planerna utnyttjas i den fortsatta planeringen. Detaljplaneläggningsen fortsätter genom att utarbeta ett justerat planförslag.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens strategier. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-avtal.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som är lätt att nå. Området omfattas delvis av de kommunaltekniska näten och områdena för kompletterande byggande ligger i närheten av dem. Projektet fordrar ändå betydande kommunaltekniska investeringar. Framför allt byggandet av strandzonen medför utmaningar.

Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. Den nya markanvändning som tillkommer genom fullföljandet av projektet medför tryck på förbättrade trafikförbindelser och utbudet av kollektivtrafik.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringslivspolitiskt betydande eftersom avsikten är att utveckla en regional koncentration inom båtbanschanen på Strömsbyvikens område. Vid genomförandet har det en positiv inverkan på kommunens attraktionskraft och kommunbild. Dessutom har nya invånare en positiv inverkan på mångsidiggörande av servicen i Kantvik och Kyrklätts affärscentrum.

Projektet ligger delvis på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende inbringa kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. I planförslaget som färdigställdes 2016 fanns närapå 20 småhustomter på området som ägs av kommunen.

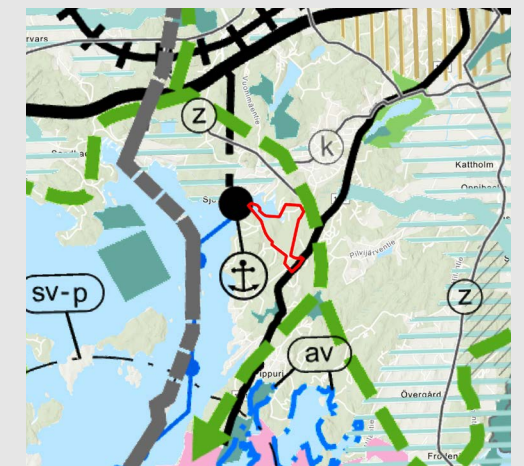
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet mångsidiggör kommuninvånarnas och turisternas rekreativsmöjligheter tack vare de nya tjänster som placeras i området. En naturutredning har utarbetats för området. Vid planeringen av markanvändningen ska man ombesörja att vilt djursförbindelsen som löper genom området bevaras på ett fungerande sätt, vilket mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativförbindelser.

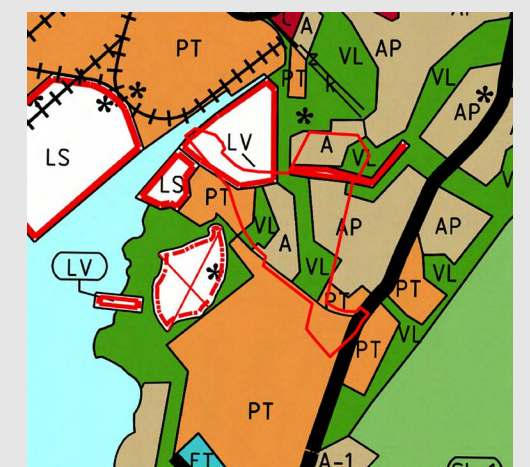
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Briggstrandens markanvändning konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. Syftet är att antingen utvidga Kantvikin koulu eller bygga en ny byggnad. I skolprojektet ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

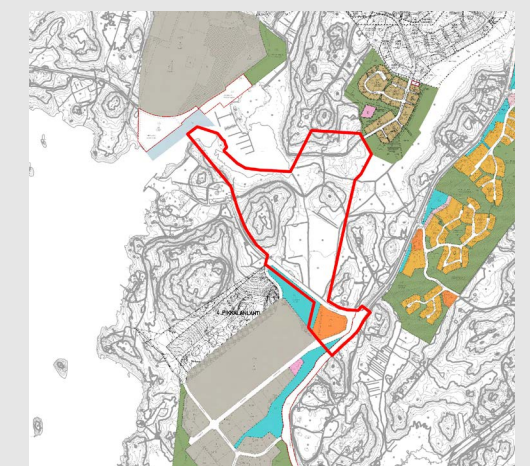
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Obbnäsvägens zon, söder om Kantviks centrum på ca 3,5 kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är ungefär åtta kilometer. Området stöder sig på servicen i Kantviks centrum och kommuncentrum.

Området ligger i strandzonen i närheten av havsstranden och Strömsby industriområde, där gles fritidsbostättning samt åretruntbostäder uppförts.

Målet är att genomföra kompletterande och högklassig bostadsproduktion så att områdets miljövärden bibehålls. Strandzonen ingår i områdeshelheten som bildas av villaboställningen vid havsstranden. Bevarande

av områdets särdrag förutsätter sammanjämkning av markanvändningen med områdets kultur- och landskapsvärden.

I utvecklingsbilden för Kantvik har i närheten av området utöver den byggda kulturmiljön också märkts ut ett rekreationsområde och motions- och rekreationstjänster.

Målet är att öka bussturstrafiken på Obbnäsvägen då vägens influensområde har tillräckligt stor befolkning.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas parallellt med utarbetandet av delgeneralplanen för Kantvik. Projektet är förenligt med kommunens strategier och möjliggör nytt småhusboende. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i närheten av befintliga kommunaltekniska nät eller nät som kommer att genomföras i dess närområde. Således kan området till skälig kostnad anslutas till de kommunaltekniska näten. På området finns ett vattenandelslag vars vattenförsörjningsnät utnyttjas i byggandet av kommunaltekniken, och det övergår blir en del av Kyrklätts vattens verksamhetsområde i och med att planen vunnit laga kraft. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. Utvecklingen av Kantviks område siktar på att förbättra servicenivån på kollektivtrafiken i området. Projektet kan förutsätta förbättring av Obbnäsvägens korsning, som leder till området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger delvis på kommunägd mark där de tomter som eventuellt ska planläggas för genomförande av boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkoster. Projektet är inte näringspolitiskt, däremot är projektet klimatpolitiskt motiverat i synnerhet om nybyggandet genomförs i trä och massivt trä samt dessutom om arealen för den växande skogen maximeras i planen. Genom planbestämmelser tar man ställning till bevarande av bergsyta och trädbestånd på de tomter som ska bildas.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

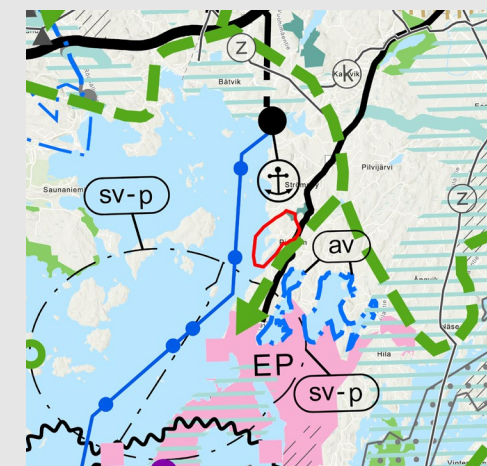
På området finns rekreationsvärden, och i planeringen ska strandområdets rekreationspotential beaktas.

Det görs upp en naturutredning för området. Ovan framförda ärenden och de förbindelser som byggs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreationsmöjligheter.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Markanvändningen i Pippurudden konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. När Kantvikin skola utvidgas eller ersätts med en ny skola ska man beakta den ökning av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

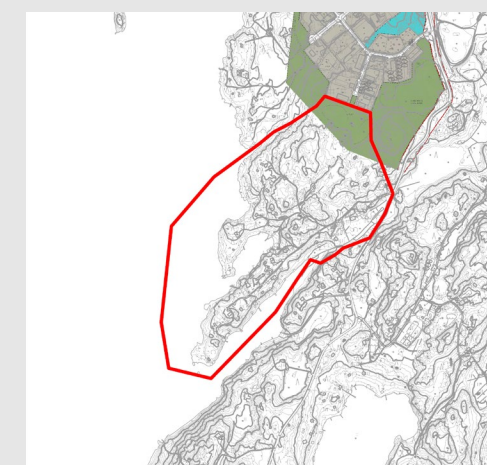
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

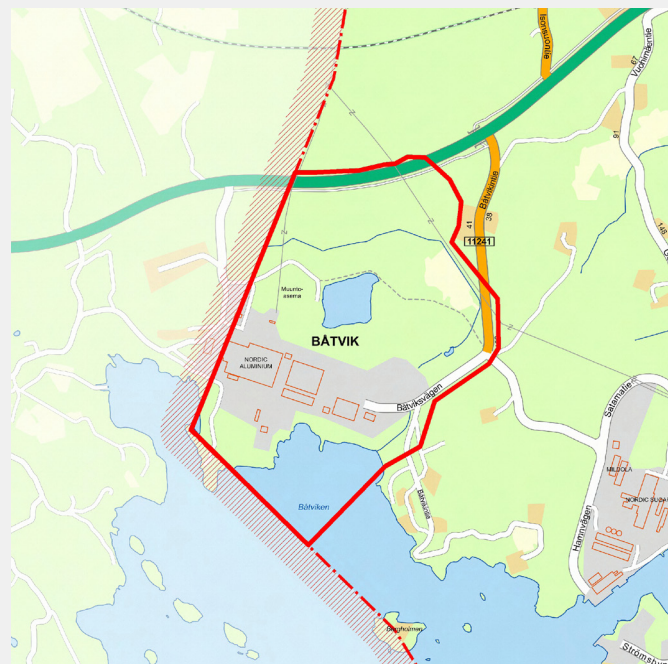


BESKRIVNING AV PROJEKTET

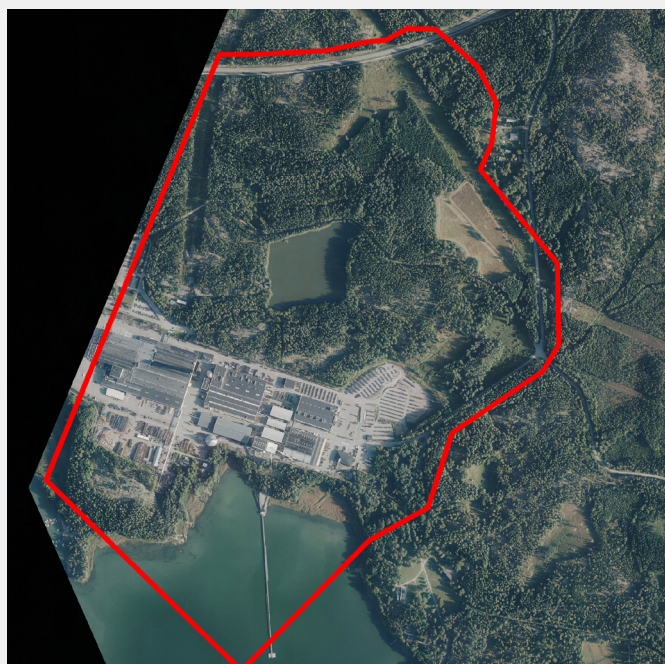
Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 14.12.2017 (§ 74). Projektet ligger i Pickalaviken i närheten av Kantvik och gränsar till Sjundeå kommun.

Ändringen och utvidgningen av planen skräddarsys enligt behoven hos företagen i området och vid behov planläggs nya företagstomter på området. Båtviksområdet som ligger mellan Pickalavikens och Kantviksföretagsområden, vars markanvändning avgörs senare, är till sitt landskap och sina naturförhållanden av särskild kvalitet, vilket måste beaktas i planeringen för att bevara områdets landskap och naturvärden. I utvecklingsbilden för Kantvik 2040 framgår det att Båtviksområdet är uppbyggd kulturmiljö i vilken det finns arbetsplatsområden. Området har också anvisats för nytt boende och en badplats. Målet är att bevara ett naturnära havslandskap i Båtviksområdet.

Projektet inkluderar trafikplanering så som genomförande av en ny trafikförbindelse från planeringsområdet till Getbergs planskilda anslutning så att den anpassas till områdesreserveringsplanen för stamväg 51 (Västerleden) och en trafikförbindelse som planeras genom planeringsområdet för att förena kommunernas vägnät med varandra. De nya förbindelserna skulle betjäna särskilt befintliga företag i Pickalavikens område, nya aktörer som etablerar sig där och invånarna i Kantvik och Sjundeå. I planeringen av markområdet bör man ta viltdjursförbindelserna på området i beaktande, på grund av vilket en naturutredning har gjorts för området. Skogen mellan Västerleden och företagsområdet och området i närheten av vattenbassängen reserveras för friluftsliv. I projektet tar man också ställning till bl.a. skyddet av de befintliga industribyggnaderna.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område där det finns kommunaltekniska nät, men utvidgning av arbetsplatsområdet samt förbättringen av trafikförbindelser och annat byggande förutsätter omfattande kommunaltekniska investeringar.

Områdets närbarhet är för närvarande endast måttlig, men trafikförbindelsen som byggs över kommungränsen tjänar också kollektivtrafiken, så som även den nya vägförbindelsen från Västerleden till planeringsområdet och Kantvik. De nya företagen som placeras på området i och med projektet, förutsätter förbättring av trafikförbindelserna, vilket också befrämjar genomförandet av den planskilda anslutningen Getbergssporten på Västerleden.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och till sin tyngdpunkt näringslivspolitiskt. I och med förverkligandet av eventuella nya företagsutrymmen säkerställer och stärker det kommunens självförsörjningsgrad beträffande arbetsplatser.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

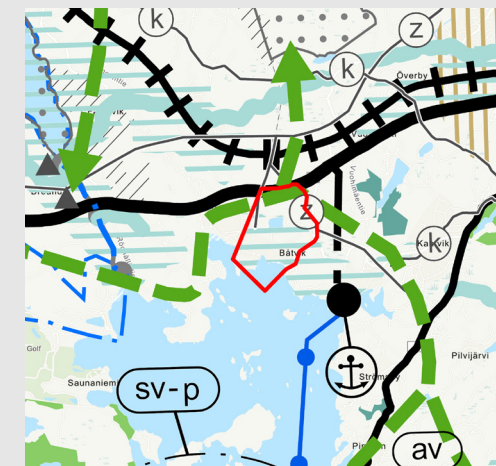
Områdets naturutredning har uppgjorts. Vid planeringen av markanvändningen ska man se till att viltdjursförbindelserna som går genom området bevaras på ett fungerande sätt. Ovannämnda förbindelse mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativförbindelser.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

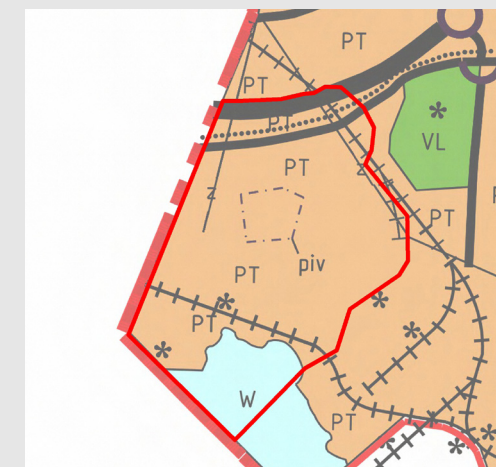
Målet är att leda den tunga trafiken och kollektivtrafiken från Pickalavikens och Kantviks företagsområden till Västerleden enligt principerna i Kyrklätts generalplan 2020 genom att ordna en smidig led till Västerleden på områdets norra sida. Kommunernas vattenförsörjningar slås ihop genom att bygga en ny stamlinje genom området. Den betjänar också företagen på området.

Kommunen ska med sin verksamhet främja att man får en ny planskild anslutning till Västerleden, även om tidpunkten för genomförande av projektet inte torde infalla inom en nära framtid. En planskild korsning skulle betjäna företagets tunga trafik men också invånarna i Kantvik.

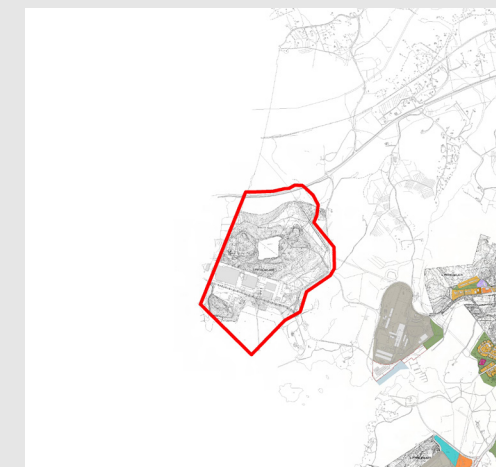
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

JORVASTRIANGELN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Då planeringen inleds uppgörs projektets målsättningar i enlighet med uppgjorda utvecklingsbilder. Planeringen inleds när man känner till ett tillräckligt antal företag som placeras på området. I området gäller utöver utvecklingsbilden för markanvändningen i kommunen också utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg 2040 och 2060. Programmet för deltagande och bedömning för projektet som behandlades i samhällstekniska nämnden (18.2.2016 § 14) ska uppdateras när planeringen av området inleds.

Projektet gäller området mellan Västerleden (stamväg 51) och Gamla Kustvägen, som i delgeneralplanerna för Jorvas och Ingvalsby har anvisats som område för centrumfunktioner. Delgeneralplanen möjliggör placering av en servicekoncentration för handel (affärsutrymme 26 000 v-m²) på området. Norr om banan, i närheten av Gamla Kustvägens kulturlandskap, kan man placera kompletterande bostadsbyggande. Jorvas tågstation, som finns i områdets omedelbara närhet, förbättrades, och den öppnades år 2021.

Tillgängligheten är god till området med affärsverksamhet och arbetsplatser som finns i närheten av Jorvasportens korsningsområde längs Västerleden på södra sidan av kustbanan. Placeringen på en synlig plats ska genomföras i hög kvalitet med tanke på stadsbilden. Om vikten av handeln i projektets målsättning minskar, kan tyngdpunkten för den nya markanvändningen i området vara mångsidig företagsverksamhet och fritidstjänster. Målet är att genomföra en närbutik för invånarna i Jorvas. Den skulle också betjäna trafikanterna på Västerleden för avsikten är att göra det smidigt att uträtta ärenden. Målet är kompletterande byggande på området för boende norr om banan.

Under projektet undersöks bl.a. trafikarrangemangen på området, behandlingen av dagvatten och rutten för Helsingforsregionens huvudcykelnät (PÄÄVE) dras upp genom planeringsområdet. Verkställandet av den nya servicekoncentrationen förorsakar sannolikt inte smidighetsproblem vid Västerledens planskilda anslutningar.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Den fullföljer markanvändningen i delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsby.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till kostnaderna är t.ex. gatubyggnadsprojekten betydande, å andra sidan fungerar Västerledens planskilda korsning klanderfritt trots den nya markanvändningen. Området är lätt tillgängligt både regionalt och lokalt bl.a. tack vare Västerleden och den närliggande tågstationen i Jorvas. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Området söder om kustbanan ägs i huvudsak av kommunen och utvecklingen av det för företagsverksamhet är av mycket stor näringspolitisk betydelse: företagstomter inbringa kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. Målet är att rikligt med nya arbetsplatser ska uppkomma på området, vilket också har en positiv inverkan på kommunens och särskilt Jorvasområdets attraktionskraft. Invånarna stöder sig på tjänsterna i kommuncentrum och Masaby. Tack vare sitt centrala läge är utvecklingen av området klimatpolitiskt motiverat, för största delen av det saknar träd.

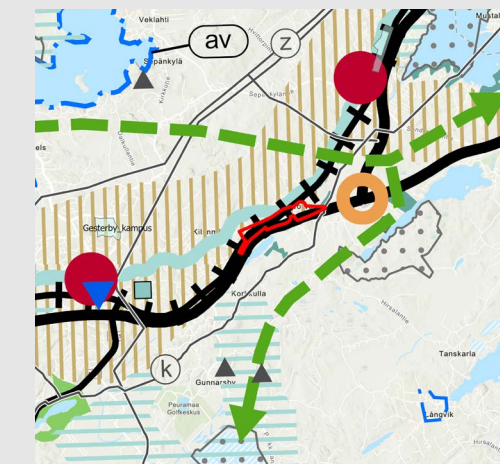
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter. I samband med projektet drar man upp riktlinjer för och utvecklar Helsingforsregionens huvudcykelnät så att det fungerar allt bättre.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ordnade år 2011 en tomtöverlåtelseävling om området Jorvastriangeln. Det vinnande förslaget uppgjordes av Lemminkäinen Talo Oy (år 2018 har bolaget fusionerats med YIT-koncernen).

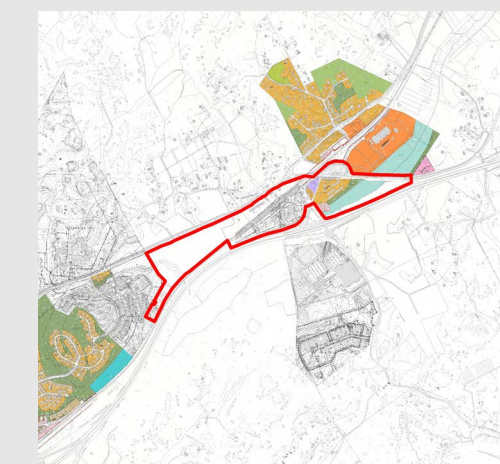
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utrag ur Jorvas och Ingvalsby delgeneralplan



Planläggningssituationen i närområdet



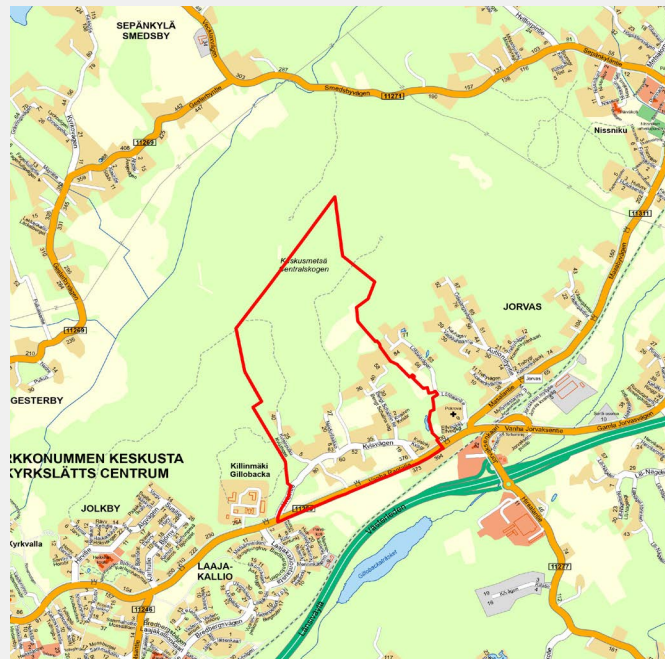
BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 28.9.2017 (§ 45). Med anledning av responsen på beredningsmaterialet till planen för Västra Jorvas (st 22.1.2015, § 5) har projektet delats itu: till planprojekten för Kvis och Norra Jorvas. Förslaget till plan för Kvis (kst 29.3.2020 § 108) var framlagt i slutet av våren 2020.

Området ligger invid kustbanan i zonen mellan Kyrklätts kommuncentrum och Masaby. Fordonstrafiken löper smidigt genom den närliggande planskilda anslutningen på planeringsområdet till Västerleden, därifrån motorvägen leder såväl till kommuncentrum som till Helsingfors centrum och vidare längs med Ring III österut. Också förbindelsen till Masaby är fungerande.

Områdets storlek är nästan 130 hektar. Kyrklätts kommun är områdets största markägare. Cirka hälften av området är i mindre markägares besittning.

Syftet med projektet är att effektivera markanvändningen på närområdet till Jorvas stationsområde. Det småhusdominerade kompletterande byggandet omfattar också de nya områdena för boende i anslutning till den befintliga strukturen, vilket möjliggör hem för cirka 500 nya invånare. Målet är också att förtydliga bystrukturen i Jorvas, anlägga nya rekreationsområden och -rutter samt genom att kulturarvsobjekten och områdets traditionella odlingslandskap. Dessutom tryggas fortsättande av verksamheten på den befintliga lantgården.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Bostadsbyggandet som uppförs på området befrämjar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som är lätt att nå, men största delen av området omfattas inte av vattenförsörjningsnät, men området kan kopplas till nätet. Ställvis på grund av terrängförhållandena förutsätter bl.a. gatubyggandet och behandlingen av dagvatten högklassigt genomförande. Kompletterande byggande på området förutsätter betydande kommunaltekniska investeringar. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området. Jorvas tåghållplats och busshållplatserna på Gamla Kustvägen ligger på gångavstånd.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

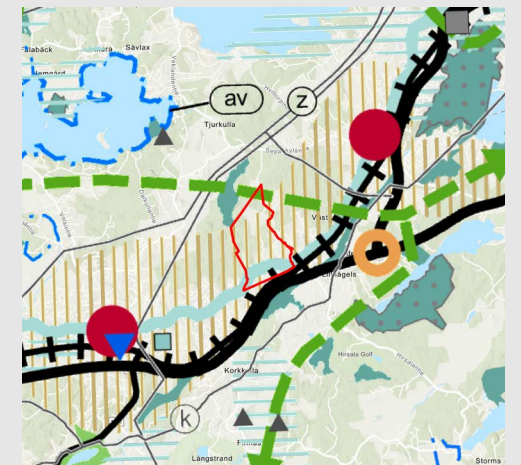
Projektet ligger delvis på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende inbringar kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. Också de privatägda fastigheterna på området anvisas en betydande mängd nya tomter för boende. Projektet är inte näringslivspolitiskt, men de nya invånarna inverkar dock positivt på att servicen blir mångsidigare i kommunen. Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

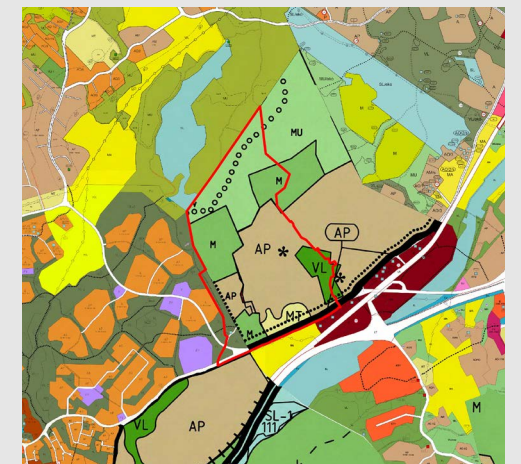
Projektets naturvärden har utretts och betydande objekt anvisas på plankartan. Grönförbindelsebehovet i Nylands landskapsplan beaktas i planeringen. Områdets friluftsförbindelser förbättras särskilt på Centrumskogens område. Parkområdet som ska anläggas i östra delen av området ökar likaså avsevärt invånarnas rekreativsmöjligheter.

En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter.

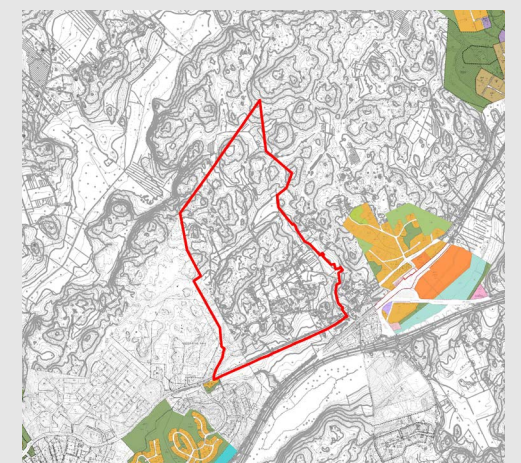
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

NORRA JORVAS



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 28.9.2017 (§ 44). Med anledning av responsen på beredningsmaterialet till planen för Västra Jorvas (st 22.1.2015, § 5) har projektet delats i två delar: till planerna för Norra Jorvas och Kvis. Förslaget till plan för Norra Jorvas (kst 29.3.2020 § 109) var framlagt i slutet av våren 2020.

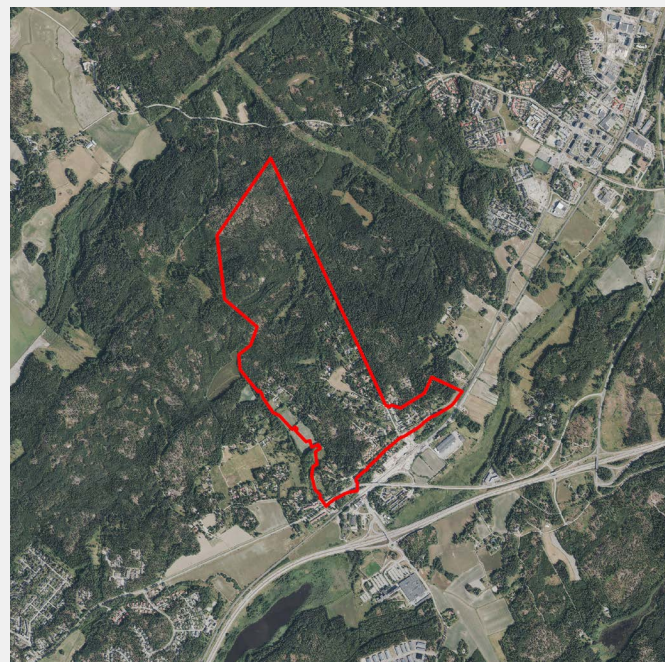
Jorvas med tåghållplats ligger invid kustbanan i zonen mellan Kyrklätts kommuncentrum och Masaby. Fordonstrafiken löper smidigt genom den närliggande planskilda anslutningen på planeringsområdet till Västerleden, därifrån motorvägen leder såväl till kommuncentrum som till Helsingfors centrum och vidare längs med Ring III österut. Också förbindelsen till Masaby är fungerande.

Planeringsområdet norr om kustbanan är nästan 160 hektar och det sträcker sig i norr in på Centralskogens område. Kyrklätts kommun är områdets största enskilda markägare. Över hälften av området är dock i mindre markägares besittning.

Syftet med markanvändningen är att effektivera markanvändningen på närområdet till Jorvas stationsområde genom att planlägga bostäder för cirka 600 nya invånare, göra samhällsstrukturen och rekreationsrutterna på Jorvas område tydligare och bevara de viktigaste kulturarvsobjekten genom att skydda dem. Jorvas tåghållplats och busshållplatserna på Gamla Kustvägen ligger på gångavstånd från området. År 2018 uppgörs de allmänna planerna som främjar planprojektet.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål. En del av det nya bostadsbyggandet ligger på jord- och skogsbruksområdet i Kyrklätts generalplan 2020. Avvikelse från generalplanen kan motiveras för att antalet användare av Jorvas tåghållplats ska öka.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett väl tillgängligt område och omfattas delvis av de kommunaltekniska näten och områdena för kompletterande byggande ligger i närheten av dem. Ställvis på grund av terrängförhållandena förutsätter bl.a. gatubyggandet högklassigt genomförande. Kompletterande byggande på området förutsätter betydande kommunaltekniska investeringar. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området. Jorvas tåghållplats och busshållplatserna på Gamla Kustvägen ligger på gångavstånd.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger delvis på kommunägd mark där de tomter som eventuellt ska planläggas för genomförande av boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster.

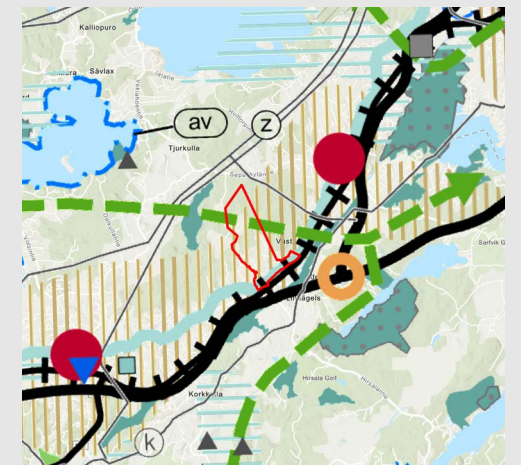
Projektet är ändå inte näringslivspolitiskt, fastän målet är att också placera utrymmen för företag och service på området. De nya invånarna inverkar dock positivt på att servicen blir mångsidigare i kommunen. Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

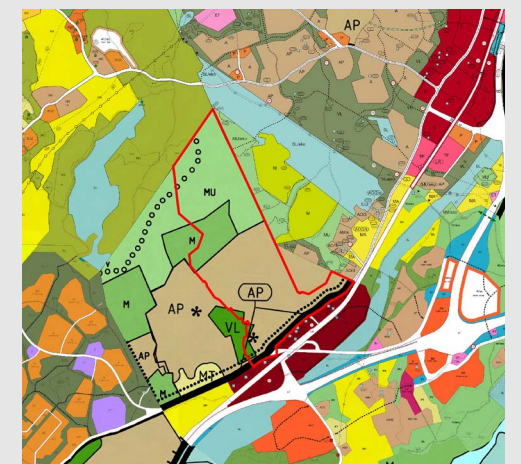
Projektets naturvärden har utretts och betydande objekt anvisas på plankartan. Grönförbindelsebehovet i Nylands landskapsplan beaktas i planeringen. Områdets friluftsförbindelser förbättras på Centralskogens område. Också det nya parkområdet som ska anläggas i västra delen av området, i huvudsak på området för planprojektet för Kvis, ökar avsevärt rekreations servicen på området och för de människor som bor på dess influensområde.

En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter.

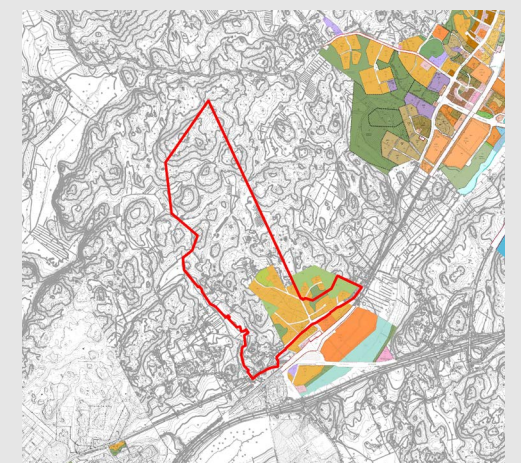
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Herrgårdstranden, i Esbovikens strandzon. Herrgårdsstranden som ligger i närheten av Masabys tätort är ett småhusdominerat bostadsområde. Avståndet till Masaby centrum och tågstation är ungefär två kilometer och den närmaste busshållplatsen på Sundsbergsvägen ligger på ungefär en kilometers avstånd. Från Herrgårdsstranden finns relativt smidiga förbindelser till Masaby centrum och idrottspark. Projektet förstärker utvecklingen av Masaby centrum.

Projektet gäller tomt 2 i Herrgårdsstrandens kvarter 2015. Målsättningen är att planlägga tomten som reserverats för servicebyggande som egnahemshustomter. I markanvändningen ska man beakta hur nybyggnad passar in med närområdets byggnadssättet, vilket innebär byggande i två våningar och att fasadbehandlingen på nya byggnader är i harmoni med det befintliga byggnadsbeståndet.

Projektet ligger på en förmånlig plats med tanke på tjänster för invånare. Ett privat finskspråkigt daghem ligger i områdets omedelbara närhet och likaså Kartanonrannan koulu som är en finskspråkig skola för de lägre årskurserna. Syftet är att i det nya Nissnikuhuset i Masaby placera de finskspråkiga lägre och högre årskurserna samt en ungdomslokal och Masaby bibliotek. Den närmaste svenskspråkiga skolan med lägre årskurser finns i Bobäck och de högre årskurserna i kommuncentrum. Det finns daghem för båda språkgrupperna i Masaby.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet stämmer överens med strategierna för regionen och kommunen samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen och främjar fullföljandet av kommunens MBT-mål, även om det är i jämförelsevis liten grad. Projektet stämmer överens med delgeneralplanen för Masaby.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Kommunaltekniska nät har byggts på området och därför är de kommunaltekniska kostnaderna förmånliga.

Kollektivtrafikens servicenivå är god på området, fastän exempelvis den närmaste busshållplatsen ligger på ungefär en kilometers avstånd. Närskolornas beredskap att ta emot nya elever är god, eftersom man fattat beslut om projektplanen för Nissnikuhuset.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på kommunägd mark. Försäljning eller arrendering av tomterna ger kommunen intäkter. Fastän projektet inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum. Om områdets byggnader byggs i trä eller massivt trä är projektet värt att understöda under klimatperspektiv.

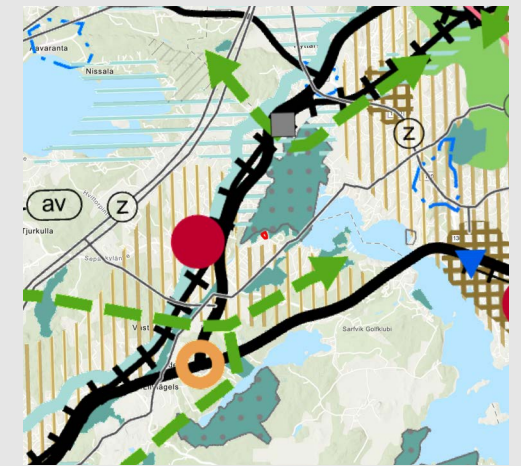
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Herrgårdsstrandens närskogar är på gångavstånd från kvarteret, vilket gissningsvis tilltalar invånarna. Områdets flygekorrsutredning uppdateras.

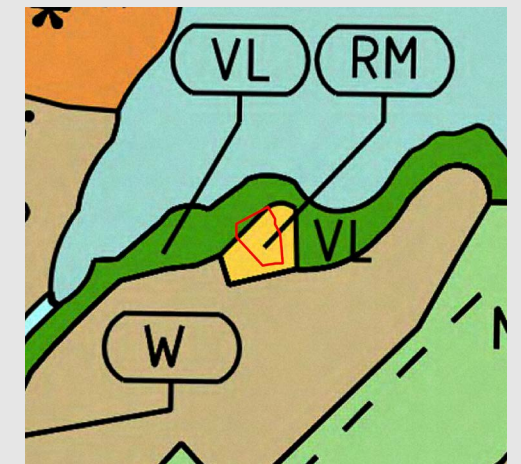
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Ingenting att anmärka.

PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Kyrklätts generalplan 2020



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger norr om Masaby tätort, i Bobäcks by. Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i samhällstekniska nämnden 31.8.2023 (§ 94). Området som planläggs för småhusboende ligger väster om Masabyvägen, i zonen mellan Bobäcks skola och Hommas bostadsområde. I områdena kring Masabyvägen finns småhusbyggande av glesbygdsnatur, och ett nytt särpräglat bostadsområde planeras väster om det. Avståndet mellan Masaby centrum och tågstationen är som mest ett par kilometer. Från området ska smidiga trafikförbindelser byggas till Masabyvägen och Masaby centrum, idrottsparken och näromgivningen. Projektet förstärker utvecklingen av Masaby centrum och Bobäcks livskraft.

I markanvändningen bör man beakta utmaningarna för ordnandet av trafiken och kopplandet av området till kommunaltekniken på närområdet. Det går regelbunden busstrafik på Masabyvägen, längs vilken det finns busshållplatser och gång- och cykelförbindelse som förmedlar trafiken både till Masaby centrum och norrut.

Målet är ett nytt bostadsområde i Bobäck med intressant miljö och högklassigt byggnadsstätt. Enligt en preliminär beräkning kan ett hundratal egnahemshusomter placeras på området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens och regionens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Fastän de kommunaltekniska näten ligger i närheten av området, är genomförandet av området kostnadsmässigt utmanande. Fordonstrafiken på området leds till Masabyvägen huvudsakligen via Bobäcks skolas vägförbindelse.

Servicenivån på kollektivtrafiken på området är nöjaktig, och de närmaste busshållplatserna ligger på promenadavstånd. Dessutom ligger Masaby tågstation endast ett par kilometer från området. Den svenskspråkiga skolan för årskurserna 1–6, Bobäcks skola, ligger i norra delen av området, skolan för årskurserna 7–9 (Winellska skolan) ligger i kommuncentrum. Den närmaste motsvarande finska skolan ligger på mindre än kilometer från området. Närskolornas och daghemmens beredskap att ta emot nya elever utreds.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privatägd mark. Fastän projektet inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidiga tjänster i Masaby centrum.

Det nya bostadsområdet som kompletterar Bobäcks by kompletterar samhällsstrukturen och har även positiva klimatkonsekvenser med tanke på läget. Områdets planeringsmål är att bevara det befintliga trädbeståndet så att förminskningen av kolsänkan försvåras. Om områdets byggnader byggs i trä och massivt trä är projektet värt att understöda under klimatperspektiv.

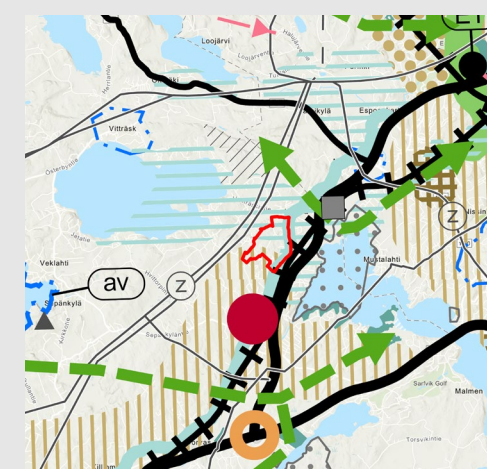
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Naturvärdena utreds vid planläggningen. Det nya bostadsområdet som placeras i den skogsrika terrängen ska planeras så att områdets skogskaraktär bevaras. På så sätt kan man möjliggöra ett trevligt mikroklimat på det nya bostadsområdet.

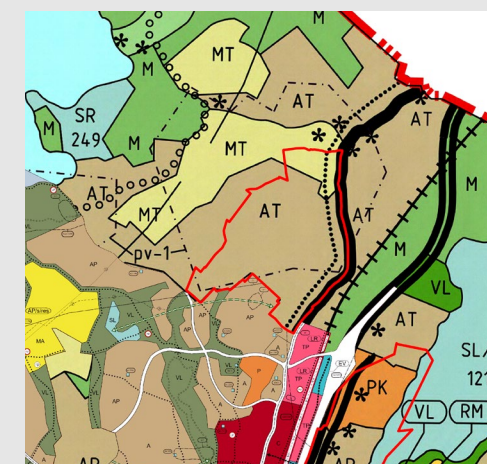
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ska främja beredskapen för genomförandet av de planskilda anslutningarna på Ring III; Masabyporten och Majviksporten. Dessutom ska man vara medveten om att en okontrollerbar tillväxt i Masaby tätort kan leda bl.a. till problem med trafikens smidighet.

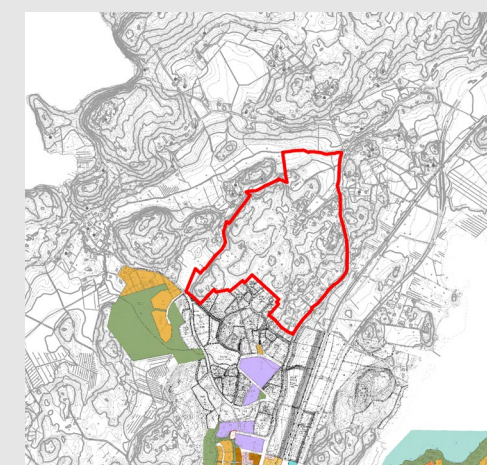
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

MAJVIKSPORTEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Den detaljerade måluppsättningen i projektet görs vid inledandet av projektet i enlighet med de utarbetade utvecklingsbilderna och Masaby delgeneralplan gällande tre detaljplaner.

Projektet som tjäna områdena Masaby och Bobäck genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan: området är reserverat för företagsverksamhet och trafik (Masabyvägen, järnvägen och Ring III) samt i liten grad också som bostadsområde. I enlighet med delgeneralplanen anvisas en ny gata från Masabyvägen och till den nya Majviksportens planskilda anslutning på Ring III. Markanvändningen förnyas i fråga om kvarteren 2042, 2043, 2046 och 2114.

Målet är att den nya gatan väster om kustbanan anpassas efter den anhängiga vägplanen för Ring III så att en

ny gata leds från cirkulationsplatsen som ska byggas i korsningen mellan Rusthållsvägen och Masabyvägen till Majviksportens planskilda anslutning på Ring III. Det innebär omorganisering av funktionerna i kvarteren 2042 och 2114. På motsvarande sätt är målet för justeringen av markanvändningen öster om kustbanan att anpassa funktionerna i kvarteren 2043 och 2046 efter vägplanen. Det primära målet är att bevara företagstomterna och den befintliga lantgården. Förbindelsen från Ring III till kvarter 2043 bevaras så länge tills trafiklösningarna i den anhängiga trafikplanen är i bruk.

I projektet anvisas en rutt i Helsingforsregionens huvudcykelnät (PÄÄVE) väster om kustbanan, läget för den jordkabel som Kolabackens datacentral förutsätter och övrig nödvändig kommunalteknik.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan. Om nytt bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål. Projektet stämmer överens med delgeneralplanen för Masaby med undantag för området öster om Ring III som på grund av besvär inte vunnit laga kraft.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till exempel kostnaden för gatuprojektet mellan Masabyvägen och Majvik är med nya broar avsevärd, trots att staten sannolikt deltar i anläggningen av Masabyportens planskilda anslutning på Ring III. Kollektivtrafikens servicenivå är hyfsad på området.

Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Kommunen äger inte mark på området. Planändringen gör det möjligt att fortsätta företagsverksamheten samt att ta i bruk obebodda tomter. Projektet är därmed näringspolitiskt. Målet är att rikligt med nya arbetsplatser ska uppkomma på området, vilket också har en positiv inverkan på kommunens och särskilt Masabyområdets attraktionskraft. Dessutom använder eventuella nya invånare servicen i Masaby. Tack vare områdets centrala läge är utvecklingen av området klimatpolitiskt motiverat.

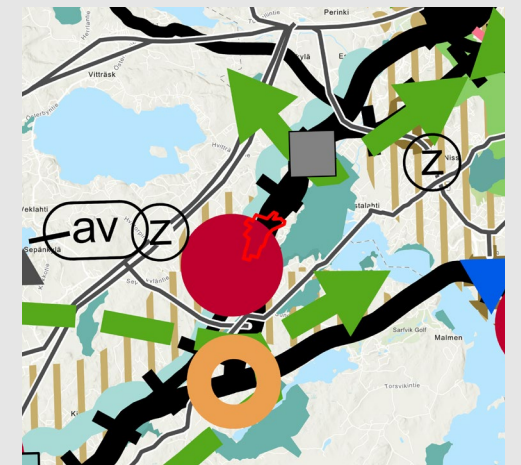
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Behovet av naturutredningar om projektet som i praktiken placeras på en före detta åker utreds när planeringen inleds. I samband med projektet drar man upp riktlinjer för och vid behov utvecklar Helsingforsregionens huvudcykelnät så att det fungerar allt bättre.

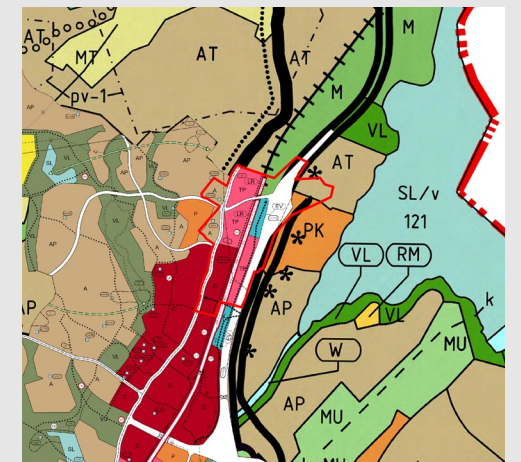
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Vägplanen för Ring III gällande Majviksportens planskilda anslutning kan godkännas i Traficom när detaljplanen som gäller området har vunnit laga kraft.

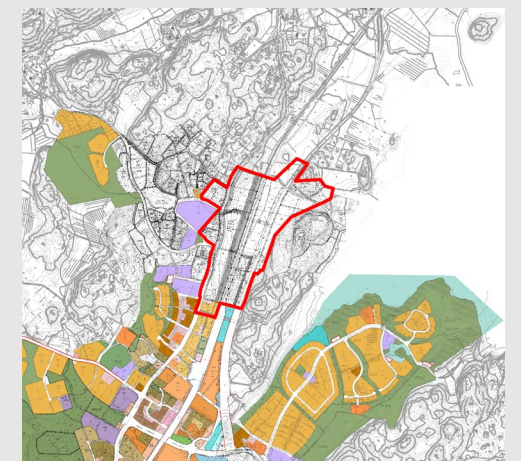
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

MASABY STATIONSOMRÅDE

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger på stationsområdet, i Masaby centrum i området mellan Masabyvägen och kustbanan. Planändringen omfattar utöver det obebyggda parkområdet också fem kvarter. Förnyandet av markanvändningen styrs av bland annat Utvecklingsbilden för Masaby och Bobäck 2040 – En stad nära naturen och kvalitets- och miljöplanen för Masaby. Likaså beaktas principerna i En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060 vid planeringen. Principerna i kvalitets- och miljöplanen för Masaby är viktig utgångspunkt för planeringen.

Målet är ett centrumaktigt nytt bostadsområde där invånarantalet ger efterlängtad liv i Masaby centrum. Bostadsproduktionen på området ska vara mångsidigt. Läget som omstigningsplats inom kollektivtrafiken alldeles i närheten av resecentret som ska utvecklas är utmärkt. I stenfötterna till flervåningshusen invid Masabyvägen och på området nära stationen planläggs af-

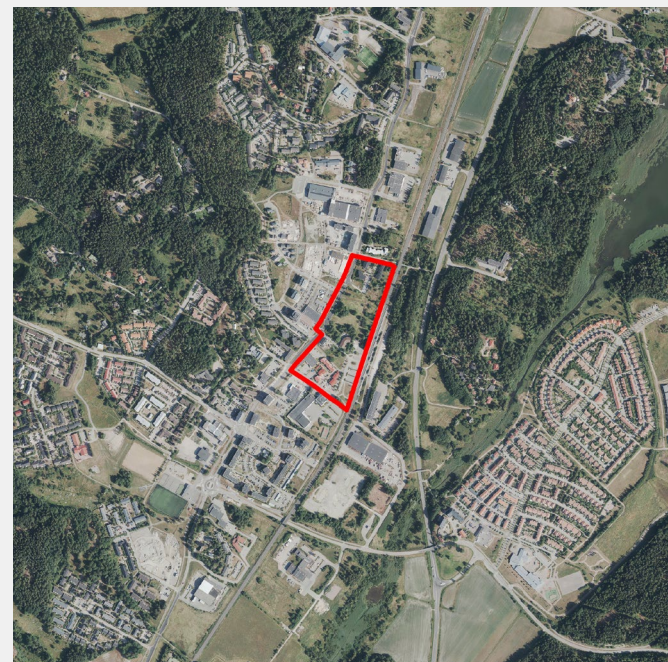
färs- och servicelokaler. Så erbjuder sig en smidig vardag för invånarna och områdets användare. Ett med tanke på stadsbilden viktigt byggnadsskyddsobjekt, Kyrklätt Handelslags gamla butiksbyggnad med stildrag från funkisperioden, ligger i den nya parken som lyfter trivseln i Masaby affärscentrum till en ny nivå.

Byggandet på en central och synlig plats i stadsbilden ska vara högklassigt både med tanke på arkitekturen och med tanke på miljöbyggandet. Markanvändningen i detaljplanen för Tinaparken väster om Masabyvägen ska beaktas vid ordnandet av trafiken på området och i kvartersstrukturen.

Trafikens smidighet och trafikbullret ställer krav på planeringen. Gång- och cykelförbindelsen mellan Masaby och Jorvas, som också fungerar som en regional huvudled (PÄÄVE), utstakas genom området i närheten av järnvägen. Trygga och smidiga förbindelser ska ordnas till området från närområdet.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och god närhet. Å andra sidan förutsätter nybyggande också ny kommunalteknik på området, och till exempel de offentliga utomhusutrymmena ska på grund av sitt centrala läge genomföras högklassigt.

Serviceinivån inom kollektivtrafiken är god på området, vilket förutsätter ordnande av infartsparkering. Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger till betydande delar på kommunens område. Fastän projektet i första hand inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum. Det uppstår sannolikt några tiotal nya arbetsplatser i affärs- och servicelokalerna som byggs i stenfötterna till flervåningshusen. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

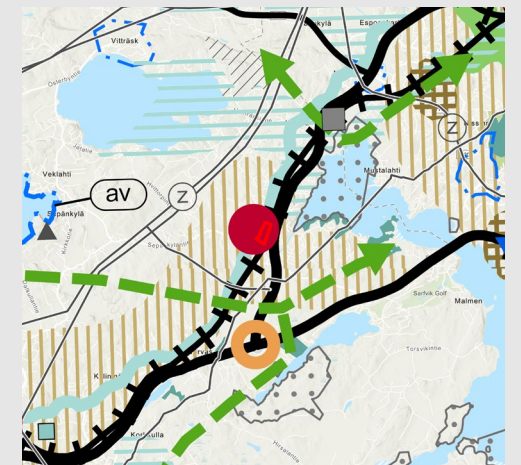
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Tyngdpunkten i planeringen ligger på genomförandet av en högklassig stadsbild och bevarandet av den befintliga skyddade byggnaden.

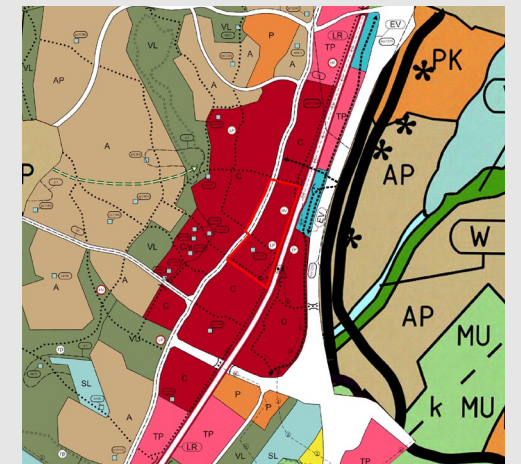
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I den allmänna planen för Masabyvägen och i kvalitets- och miljöplanen för Masaby har det föreslagits åtgärder för utveckling av området. Kommunen måste främja den successiva förbättringen av Masabyvägen samt beredskapen för genomförandet av Ring III och Masabyportens planskilda anslutning, eftersom okontrollerad tillväxt av tätorten bland annat kan leda till problem med trafikfunktionen.

PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

MASABYPORTEN II

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



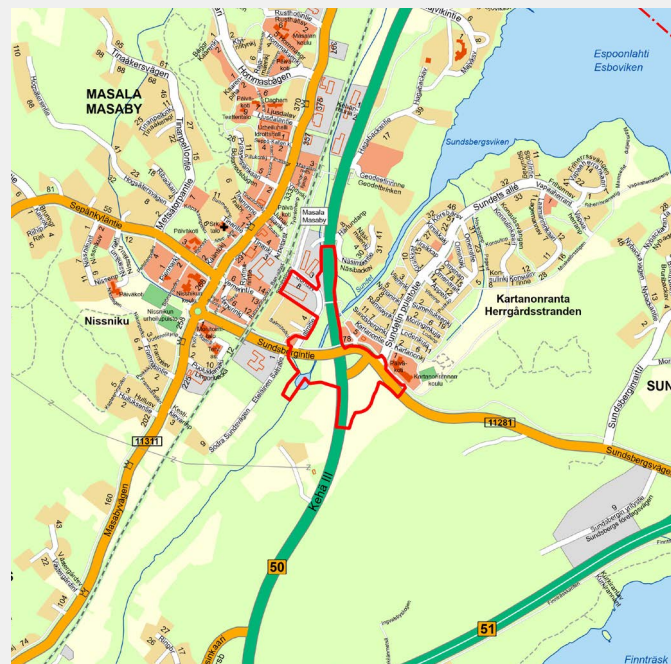
BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 25.05.2023 (§ 62). Genomförandet av områdets trafikarrangemang förutsätter ändå utvidgande av planeringsområdet. Projektets måluppställning grundar sig på Masaby delgeneralplan och på markanvändningen i den anhängiga vägplanen för Ring III.

Projektet möjliggör genomförande av Masabyportens planskilda korsning (korsningsområdet mellan Sundsbergsvägen och Ring III) inklusive bullerskyddskonstruktioner. Det befintliga naturskyddsområdet skapar ytterligare planeringsutmaningar på korsningsområdet. Utöver detta inkluderar projektet bostadsproduktion som passar för centrum vid järnväghållplatsen och

Sundsbergsvägen. I projektet undersöks även placeringen av hållplatsens anslutningsparkering på planeringsområdet samt trafikarrangemangen för den befintliga servicestationen, vilket sannolikt kräver en utvidgning av tomten.

För kommunen och områdets invånare är det viktigt att Masabyportens planskilda anslutning byggs och att trafiksäkerheten för fordonstrafiken fås höjd på en ny nivå jämfört med nuläget. Också fotgängarnas och cyklisternas säkerhet förbättras bland annat i och med förverkligandet av underfarterna. De busshållplatser som busstrafiken förutsätter genomförs på Sundsbergsvägen.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan. Bostadsbyggandet stöder uppnåendet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Trots att projektet ligger på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nätverk, är investeringar i nya kommunalteknikens investeringar oundvikliga och kostnaderna för dem betydande.

Masabyportens planskilda anslutning ingår i genomförandekorgen på MBT 2023-planens projektlista och dess genomförandekostnader är avsevärt höga: projektets preliminära kostnadsberäkning överskrider 40 miljoner € (situation år 2024). Kommunen och staten deltar i byggkostnaderna för anslutningen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Byggandet av Masabyportens planskilda anslutning förbättrar Masaby centrum's attraktionskraft som område för handel och företagsverksamhet. Tack vare förbättringen av trafikens smidighet betjänar genomförandet av den planskilda anslutningen också näringslivet. Kollektivtrafikens servicenivå förblir god. Tack vare den goda tillgängligheten har projektet också positiva klimatkonsekvenser. Kommunens markägo på området är ringa.

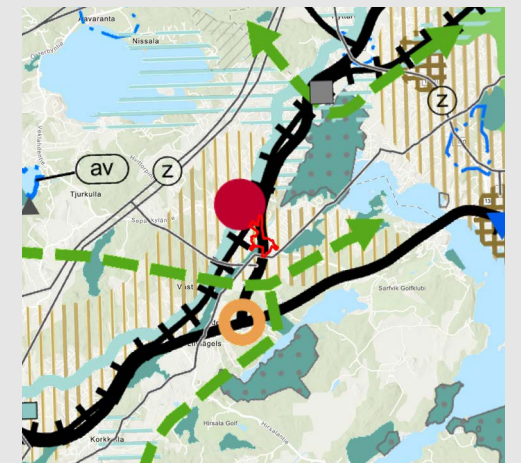
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Behovet av naturutredningar i projektet utreds när planeringen inleds.

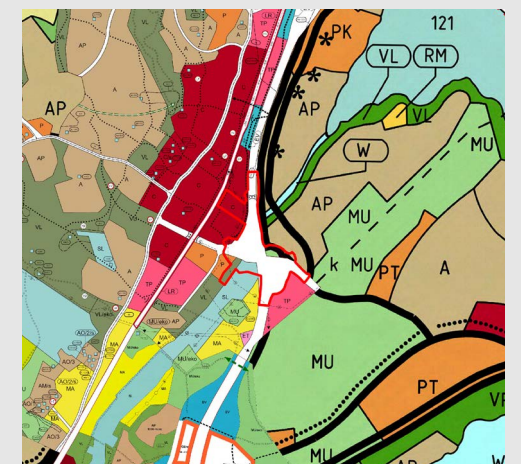
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Vägplanen för Ring III gällande Majviksportens planskilda anslutning kan godkännas i Traficom när detaljplanen som gäller området har vunnit laga kraft.

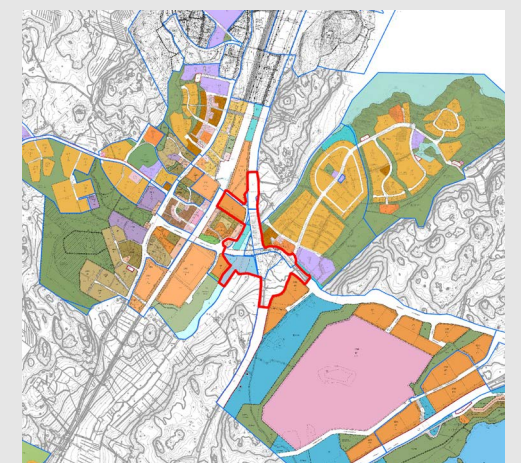
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Av programmet för deltagande och bedömning för projektet (stn 15.11.2018, § 14.6) framgår ambitiösa mål som gäller en ny typ av ekointelligent by som lanserats av markägaren. I Masaby delgeneralplan har projektet konstaterats. Planens beredningsmaterial har varit framlagt (stn 23.4.2020 § 4.6). Planförslaget var framlagt i slutet av våren 2021 (kst 29.3.2021 § 110). I början av sommaren 2023 framskred projektet till samhällstekniska nämnden för godkännande (15.6.2023 § 70), därefter har det framkommit behov av att justera planmaterialet.

Planeringsområdet som planläggs för småhusboende ligger väster om Masaby tätort längs Smedsbyvägen. Projektet består av en ekointelligent by och det närliggande området för kompletterande byggande. Syftet är att bygga ett dagis i byn. Avståndet mellan Masaby centrum och tåghållplatsen är som mest ca 2,5 kilome-

ter. Från området ska smidiga trafikförbindelser byggas till Masaby centrum, idrottsparken och näromgivningen. Projektet förstärker utvecklingen av Masaby centrum.

I markanvändningen bör man beakta målen för ordnandet av trafiken och kommunalteknikens beredskap på närområdet. Ordnandet av kollektivtrafik till området utreds i samarbete med HRT.

Högklassigt byggande av en ekointelligent by på ett säreget och hållbart vis är en utmaning och en möjlighet. Utöver högklassig bebyggd miljö är syftet att på området bygga ekologiskt och klimatpolitiska nya innovationer. I planeringen av projektet lyfter man fram bland annat boendets försöksnatur, byggande i grupp och energilösningar och trafiksätt med effektivt koldioxidavtryck som erbjuds de boende.



Preliminär avgränsning



Flygblid

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. I Nylands landskapsplan har området anvisats som bland annat reservområde för tätortsfunktioner. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det uppfyllande av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Fastän de kommunaltekniska näten ligger i närheten av området, innebär byggandet av området en stor kostnad då även det nuvarande nätet måste förbättras. Längs huvudleden (Smedsbyvägen) ska ungefär en kilometer gång- och cykelled byggas, dessutom ska den bli en kommunal gata. Kollektivtrafikens servicenivå på området är dålig och de nuvarande bussturerna betjänar heller inte det nya bostadsområdet. På Sundsbergsvägen finns den närmaste busshållplatsen med förbindelser i riktning mot kommuncentrum och Helsingfors.

På Nissnikun koulus plats byggs nya Nissnikuhuset där det finns nya utrymmen för de lägre och högre årskurserna samt för biblioteket och ungdomslokalen. Det är skäl att utreda behovet av det nya daghemmet som planerats till området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger delvis på kommunägda marker. Fastän projektet inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum. Det ska införas busslinjer på den ringformade förbindelsen som ingår i delgeneralplanen för Masaby, vilket kommer att förbättra områdets tillgänglighet och ha en positiv klimatpåverkan på projektet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Naturvärdena har utretts: genom området löper bland annat en ekologisk förbindelse. I övrigt ligger tyngdpunkten i planeringen på högklassigt genomförande av området, också de skyddade byggnaderna bevaras.

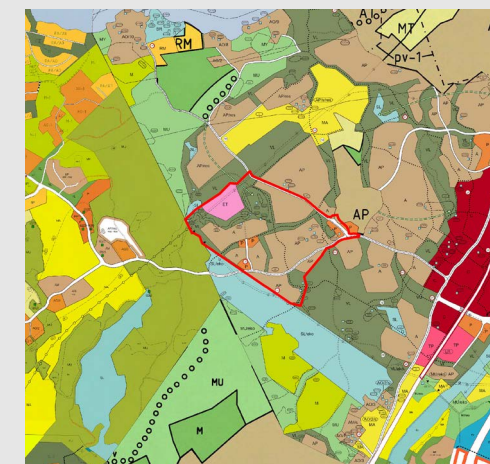
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Masabyvägens genomförda trafikarrangemang (dvs. Smedsbyvägens och Sundsbergsvägens korsningsområdet) är till fördel för projektet. Kommunen måste dessutom främja beredskapen att bygga den planskilda anslutningen för Ring III och Sundsbergsvägen, eftersom okontrollerad tillväxt av Masabyområdet kan leda till bl.a. problem med trafikfunktionen.

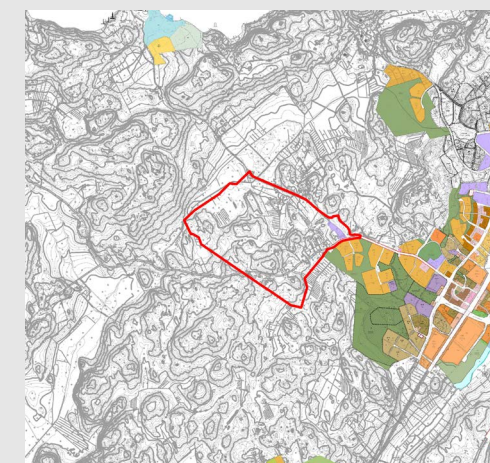
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningssituationen i närområdet

SOLBACKA OCH MAJVIK

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 15.3.2018 (§ 32). Detaljplanens beredningsmaterial har varit framlagt 14.8–15.9.2017, enligt samhällstekniska nämndens beslut 31.5.2017 (§ 44). Områdets markanvändning genomförs i enlighet med delgeneralplanen för Masaby.

Planeringsområdet ligger i Masaby tågstation omedelbar närhet och i Esbovikens strandzon. Till området byggs en betydande mängd ny bostadsbyggrätt, vilket möjliggör hem för ett par tusen invånare. Markanvändningen för mötes- och kongresshotellet Majvik och området norr om hotellet uppdateras. Tack vare närheten till tågstationen i Masaby och stamlinjens hållplatser inom busstrafiken är kollektivtrafikutbudet på området

mångsidigt och tack vare det är det motiverat med effektiv bostadsproduktion.

I terrängen nära Sundets strandzon anvisas kompletterande byggande. I övrigt bevaras Esbovikens strandzon obbyggd och i projektet har beaktats naturvärden och Esbovikens fågelvattenområde som hör till nätverket Natura 2000.

Mötes- och kongresshotellet Majvik på området sysselsätter flera tiotal personer. Målsättningen på lång sikt är att leda en kollektivtrafikutbud på matargatan genom området och göra det möjligt för kunder och anställda vid hotellet att utträtta ärenden genom att använda kollektivtrafik.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av Masaby centrum. Det effektiva byggandet av området baserar sig på närheten av tågstationen. Avsevärt mycket nytt bostadsbyggande främjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet är med anledning av bron för fordonstrafik över Ring III och den utmanande jordmånen dyrt att genomföra för kommunalteknikens del. Naturvärdena innebär utmaningar för hanteringen av dagvatten. Projektet ligger dock i närheten av de befintliga kommunaltekniska nätverken. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området, såsom även närheten.

Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och är inte i första hand näringspolitiskt, även om man ämnar utvidga hotellet. Geoinformationscentralen CGI:s (f.d. Geodetiska institutet) verksamhet flyttar till huvudstadsregionen. Den nya markanvändningen skapar som mest endast några tiotal nya arbetsplatser. De nya invånarna har en positiv inverkan på Masaby centrum och diversifiering av tjänsterna där.

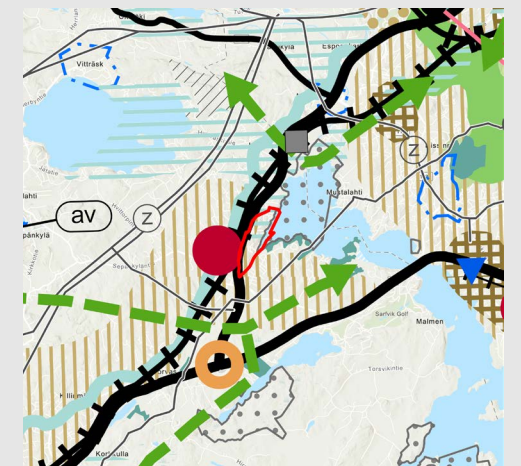
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts och Natura-bedömningen av Esbovikens fågelvattenområde har gjorts upp. Naturområdena som innefattar skyddsvärden bevaras. Det torde komma begränsningar för rekreativ användning på havsstranden genom samordnande av verksamheten med skötsel- och nyttjandeplanen för Esbovikens Naturaområde. Områdets skyddade byggnader bevaras. Dessutom har en del av området klassificerats som en områdeshelhet i kulturmiljön, vilket beaktas i planeringen av området.

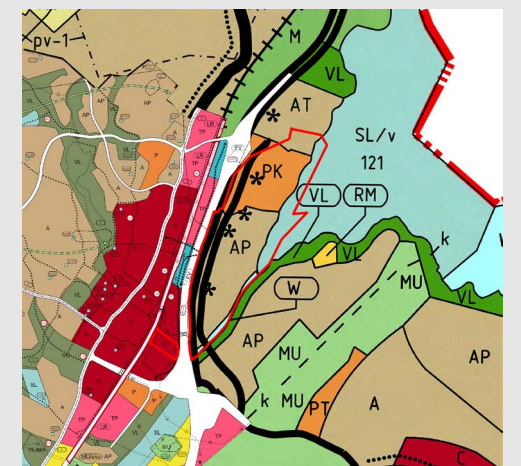
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I markanvändningen i projektet beaktas vägplanen för Ring III (ändring), som omfattar bl.a. två planskilda anslutningar och områdets interna trafikregleringar.

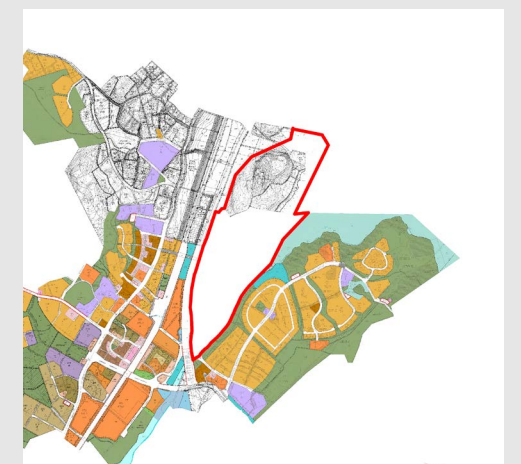
PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utdrag ur delgeneralplanssammanställningen



Planläggningsituationen i närområdet

SARVVIKSSTRANDEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i kommunaltekniska nämnden 15.6.2016 (§ 49). Sarvviksstrandens planförslag var framlagt år 2019 (kst 11.3.2019, § 77). Projektet ligger på Esbovikens strand på Sarviks bostadsområde på en synlig plats vid havsstranden. Likaså syns platsen till Västerleden. Med anledning av läget ska byggandet utföras i hög kvalitet med tanke på stadsbilden. För projektet görs upp ett uppdaterat program för deltagande och bedömning.

Projektet gäller två kvarter (2203 och 2204), av vilka det större gränsar till havsstranden, och på dess plats planeras en betydande mängd ny bygggrätt för flervåningshus för ungefär 600 invånare. Dessutom är målet att på området placera en strandpromenad. Man undersöker möjligheterna att bygga en småbåtshamn som tjänar invånarna. På strandpromenaden är syftet att genomföra verksamhet som betjänar invånarna, som ett café som också skulle fungera som bas för den eventuella



Preliminär avgränsning

småbåtshamnen. Markanvändningen i kvarteret för småhustomter på backkrönet ändras till småhustomt i bolagsform, och invid gatan genomförs nytt småhusdominerat byggande.

För tillfället ligger de närmaste skolorna för finskspråkiga elever på Sarviks bostadsområde i Herrgårdsstranden och Masaby. I omedelbar närhet till området finns ett finskspråkigt daghem. De svenskspråkiga elevernas närmaste skola för årskurserna 1–6 ligger i Bobäck och för årskurserna 7–9 i kommuncentrum. Det närmaste svenskspråkiga daghemmet ligger i Masaby.

Fastän området stöder sig på servicen i Masaby, kommuncentrum och Esbo, är projektet positivt med tanke på utvecklingen av Sarviks bostadsområde, eftersom det främjar placering av service på området. I områdets omedelbara närhet finns ett daghem som öppnades hösten 2016. I omedelbar närhet av projektet ligger också Sarviks golfbana. Området hör till Sundsbergs delgeneralplan.



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om på området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-avtal.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och god nåbarhet. Visserligen förutsätter den eftersträfvade byggnadsmängden förbättring av kommunalteknikens kapacitet eller byggande av ny kommunalteknik. Det nya gatubyggandet är ringa. Strandboulevarderna byggs så den blir högklassig. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och det är inte i första hand näringslivspolitiskt, eftersom det torde ge området endast några nya arbetsplatser och även de är eventuellt säsongbetonade. En eventuell småbåtshamn betjänar områdets invånare. Projektet ligger förhållandevis nära Stensviks metrostation, dit det kan ordnas fungerande bussförbindelser.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

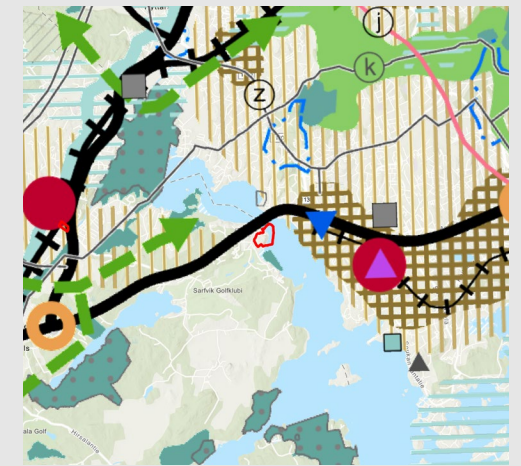
Projektets naturvärden har utretts. Byggandet på en mycket synlig plats i landskapet fordrar kvalitativ styrning av byggnadssättet.

Ett av projektets mål är att i närheten av stranden möjliggöra en förbindelse som skulle göra rekreationsrutterna på bostadsområdet i Sarvik mångsidigare. Projektet äventyrar inte med detaljplanen förenliga naturvärden eller rekreationsförbindelser. I en eventuell småbåtshamn borde man anlägga några gästbåtsplatser, vilket skulle mångsidiggöra småbåtsservicen i Kyrkslätt.

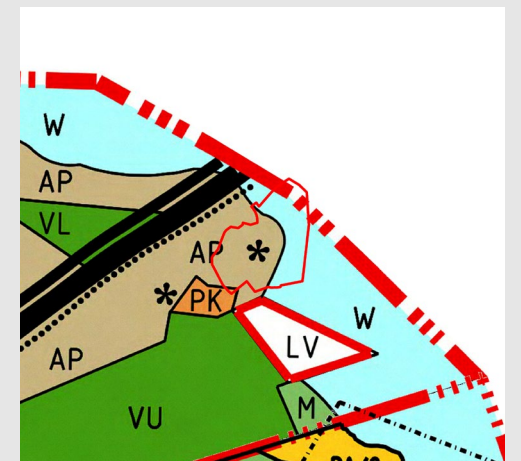
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Stensviks metrostation ligger på några kilometers avstånd från de östligaste delarna av bostadsområdet i Sarvik. Den inverkar positivt på områdets dragningskraft och genomförande. Kommunen ska se till att det finns tillräckliga bussturer på Sarviksallén då byggandet av bostadsområdet i Sarvik framskrider.

PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrkslätt generalplan 2020



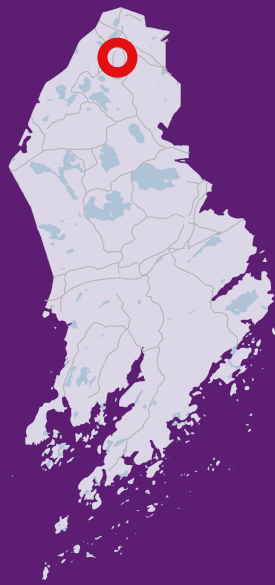
Planläggningssituationen i närområdet

KYRKSLÄTTS KOMMUN

NORRA KYRKSLÄTT

ERIKSGÅRD

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektets program för deltagande och bedömning har godkänts i samhällstekniska nämnden 16.12.2021 (§ 169), och nämnden har uppdaterat det 14.12.2023 (§ 140). Projektet, som ligger söder om Veikkola affärscentrum på området mellan Eriksgård och Lappbölevägen, hör i första hand till kommunens arvegods Eriksgård och omfattar likväl också flera markägares områden. Området planläggs för småhusbetonat boende i enlighet med Kyrklätts generalplan 2020 och En blick in i framtiden – utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060. Beredningsmaterialet till planen var framlagt i enlighet med nämndens beslut (27.4.2023, § 48) i början av hösten 2023.

Landskapsmässigt betydande åkerfält och utsikter samt naturskyddsområden bevaras liksom också de kulturhistoriskt betydande gårdarna Eriksgård och Navalagård med närområden. Verksamhetsförutsättningarna för sommar-teater och rekreationsförbindelserna

på området tryggas, också områdena med betydande naturvärden bevaras.

På det nya bostadsområdet är det möjligt att bygga en betydande mängd egnahemshus, men i bostadsproduktionen möjliggör man också andra lösningar. I områdets norra del, i riktning mot affärscentrum ska byggnadseffektiviteten vara naturlig men högre än på det övriga området. Området ligger på gångavstånd från Veikkola affärscentrum där närservicen koncentrerats. Skolor, daghem och livsmedelsbutiker ligger i det nya bostadsområdets omedelbara närhet.

Målet är att på det i hög grad sedan tidigare obebyggda området etappvis bygga ett tämligen vidsträckt småhusområde som ansluter naturligt till nuvarande och nya trafikförbindelser. Rekreationszonerna fungerar som skydd för den befintliga bosättningen. Målet är att från affärscentrum och idrottsparken bilda en rekreationszon med trafikförbindelser till bostadsområdet och vidare i riktning mot Haapajärvi och andra bebyggda områden.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, vilket befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i kommunaltekniska nätverks omedelbara närhet. Invid Eriksgårdsvägen ska man bygga en gång- och cykelled. Skolornas och daghemmens beredskap att ta emot nya barn bör utredas.

Servicenivån inom kollektivtrafiken bland annat till huvudstadsregionen är god i Veikkola affärscentrum. Dess busshållplatser ligger på gångavstånd med undantag av projektets sydligaste områden. Servicenivån för reguljärbussarna som trafikerar på Eriksgårdsvägen och Lappbölevägen är svag.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger i huvudsak på kommunägd mark. Tomter som planläggs för boende och eventuellt företagsverksamhet inbringa kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. De näringspolitiska konsekvenserna är små, tjänsterna i affärscentrum kommer för all del att bli mångsidigare tack vare nya invånare. Området stöder sig på tjänsterna i Veikkola affärscentrum.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONS- MÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Natur- och kulturhistoriskt värdefulla objekt har inventerats. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter, liksom också naturskyddsområden. Samma gäller viktiga perspektiv och särdrag i landskapet.

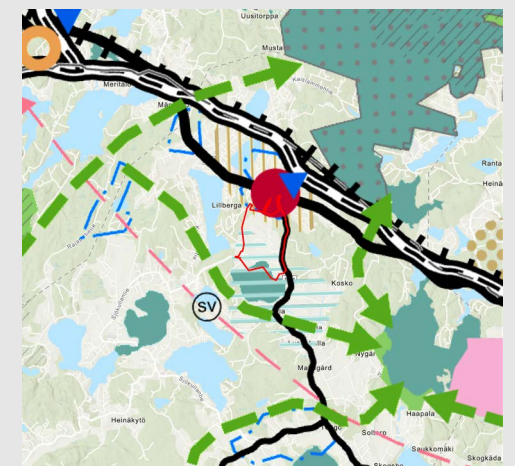
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TÄS I BEAKTANDE

Utvecklingen av Veikkola invid Åboleden berörs också av projektet Västbanan. Innan banprojektet genomförs bör kommunen främja förbättringen av den nuvarande planskild anslutningen i Veikkola vid Åboleden. Kommunen ska också främja genomförandet av den regionala huvudförbindelsen (PÅÄVE) på Åbovägen från Veikkola i riktning mot Esbo.

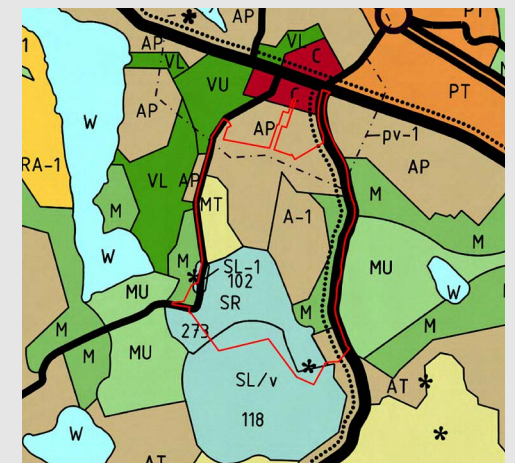
Under de kommande åren förutspås antalet elever minska avsevärt och därför är det viktigt att få nya elever kommer till de bra skolorna i Veikkola.

På lång sikt bör en delgeneralplan utarbetas för Veikkola och norra Kyrklätts område, eftersom det har varit en utmaning att förutspå tillväxt i Veikkola med anledning av tillväxtpotentialen i de befintliga detaljplanerna.

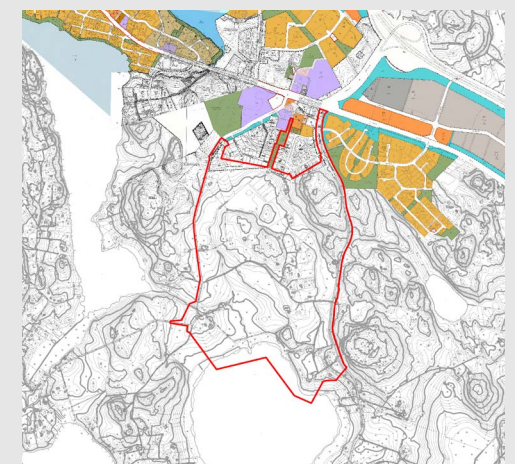
PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 26.10.2023 (§ 120). Det är fråga om ändring och utvidgning av detaljplanen för Perälänäset, som gäller fyra gällande detaljplaner på området.

Projektet ligger norr om Veikkola tätort och Åboleden och inkluderar den nya järnvägens (Västbanan) zon med närområden. I den preciseras i utredningsplanen för banan framförda lösningar och konstateras det med den år 2023 uppgjorda banplanen förenliga banområdet samt de trafikförbindelser som fordras för byggande av banan samt de fastigheter som avlägsnas. En del

av tomterna i närområdet är med i projektet, då man i detaljplanen sannolikt måste bestämma om tillräcklig ljudisolering för konstruktionerna (till exempel fönstren) i bostadsbyggnaderna på tomterna.

Målet med projektet är att möjliggöra framskridandet av planeringen av Västbanan (den planerade direktbanan Esbo-Salo som även är känd som snabb tågförbindelse mellan Helsingfors och Åbo). Ett centralt mål är trafikregleringarnas funktion och trafiksäkerhet samt hur de ansluter naturligt som en del till de planerade funktionerna i Veikkola stationsområde, som undersöks i idé- och trafikplanen för Veikkola stationsområde.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i Veikkola tätort, på område med befintliga kommunaltekniska nät eller i närheten av dem. Kostnaderna för byggande av en ny järnvägsförbindelse samt byggande av tillhörande trafikarrangemang och övriga kommunalteknik är dyra.

Området kan nås via tätortens interna gator. Efter åtgärderna för att förbättra Åboledens planskilda anslutning förbättras områdets nåbarhet avsevärt, då man från anslutningen bygger en gatuförbindelse till det befintliga bostadsområdet i Perälänjärvi. Nåbarheten för området alldeles i närheten av tåghållplatsen i Veikkola förbättras då hållplatsen byggs. För närvarande är servicenivån inom kollektivtrafiken bara måttlig, å andra sidan erbjuds i tätortens centrum, på cirka ett par kilometers avstånd från området, goda bussförbindelser till exempel till huvudstadsregionen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på området för bankorridoren och är av yttersta vikt för ägarna till fastigheter och byggnader i dess närhet, eftersom staten antagligen skaffar de fastigheter som behövs för banan genom tvångsinlösning.

Den nya banan är av betydelse på riksnivå och den är av särskild klimatpolitisk betydelse. Banförbindelsen och hållplatsen i Veikkola innebär en stor förändring för invånarna i tätorten då de erbjuder till exempel närtågsförbindelser till huvudstadsregionen.

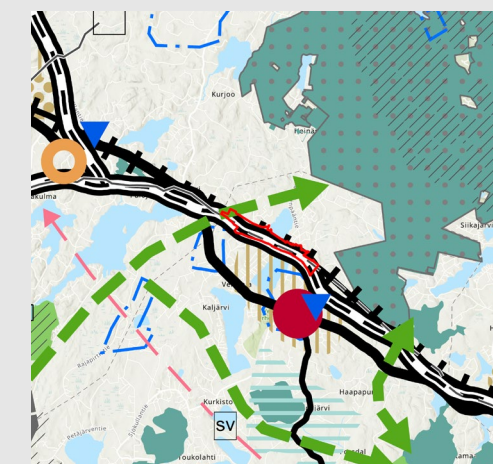
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

I samband med projektet utreds den störande inverkan som bullret som förorsakas av den nya banförbindelsen och av Åboleden har för invånarna i projektet och dess närområde. Områdets naturvärden har utretts.

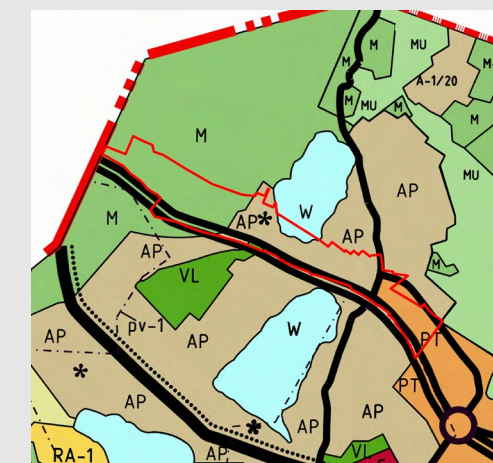
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ska genom sitt agerande främja byggandet av Västbanan och av hållplatsen för närtågstrafik i Veikkola i enlighet med utredningsplanen för Västbanan.

PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrkslätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten

KYRKSLÄTTS KOMMUN

NORRA KYRKSLÄTT

SIKAJÄRVI NORRA

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



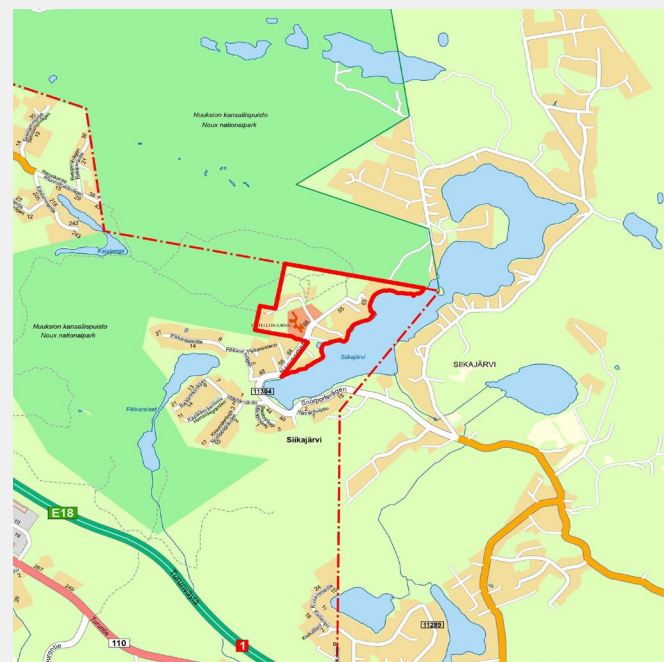
BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 28.10.2021 (§ 143). Projektet ligger i norra delen av Veikkola tätort och gränsar till Siikajärvi och delvis till Noux nationalpark. Fordonstrafikförbindelsen till området Siikajärvi går via Esbo stad.

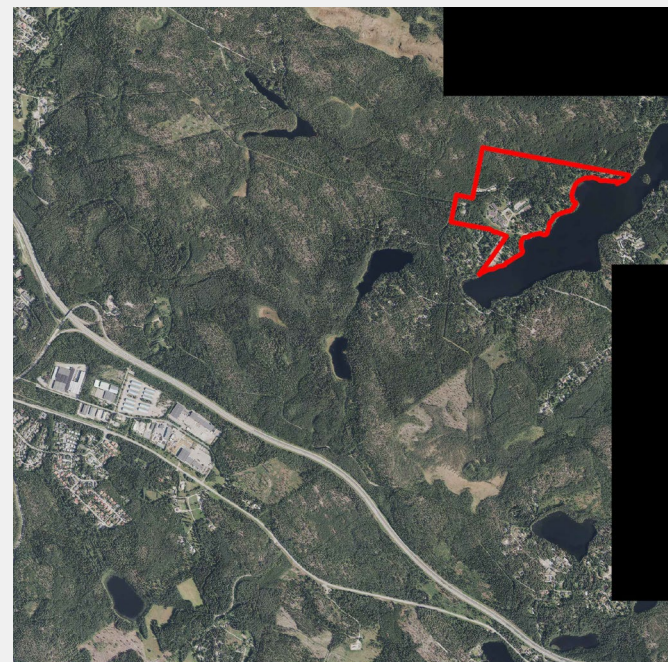
Projektet omfattar Hotelli Nuuksio och fritidsbostäderna i dess närområde. Målet är att utveckla hotellet och utvidga verksamheten genom att utnyttja Noux nationalparks dragningskraft och näraturens särdrag. Utvidgningen av hotellverksamheten baserar sig på

genomförandet av fritidsbostäder för hotellgästerna och förnyande av hotellets existerande lokaler. De till projektet hörande fritidsbostädernas markanvändning konstateras i detaljplanen.

I planeringen ska man beakta åretruntbostäderna i närområdet och det jämförelsevis stora fritidsbostadsområdet. Dessutom ska man vara medveten om hur den ökade fordonstrafiken inverkar på den till området ledande Snörportsvägen skick och om eventuella trafiksäkerhetsutmaningar.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens strategier.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Det finns inga kommunaltekniska nät i närheten av projektet. Därmed förutsätter genomförandet av dem betydande investeringar. Den mest betydande kostnaden uppstår av ordnande av vattenförsörjning till området.

Kollektivtrafikens servicenivå på området är dålig och den närmaste busshållplatsen ligger på Esbo stads sida på ca två kilometers håll från hotellet.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringslivspolitiskt. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft och kännbarhet. Projektet är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

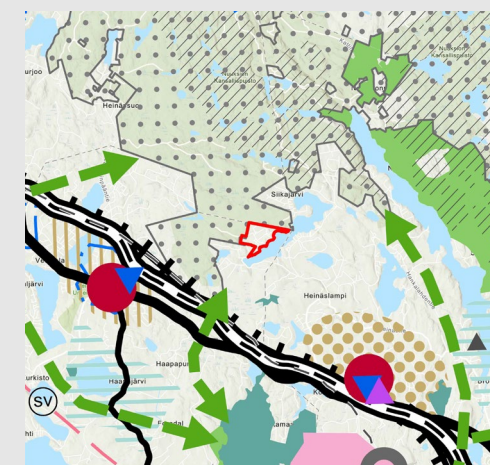
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Områdets naturvärden har utretts.

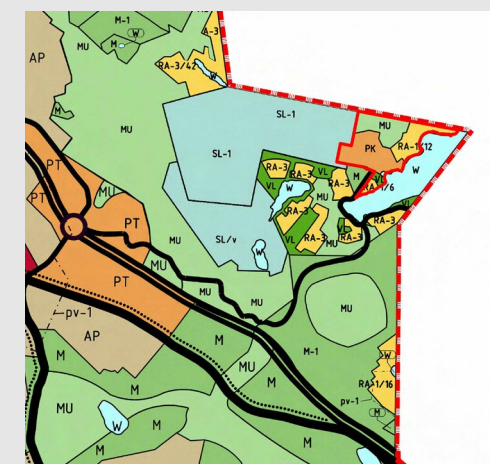
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Planeringsprojektet ska genomföras i samarbete med instanserna som svarar för Noux nationalparks verksamhet.

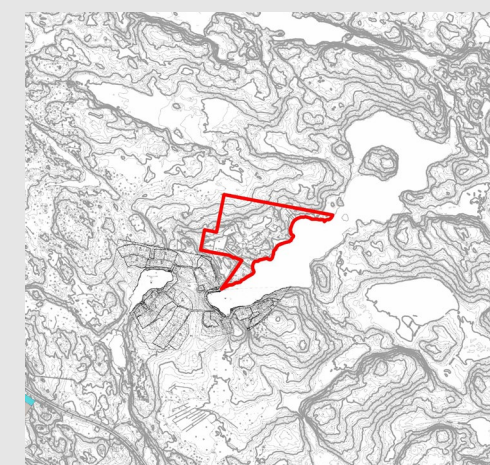
PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten

KYRKSLÄTTS KOMMUN

NORRA KYRKSLÄTT

ÅBOVÄGEN, KVARTER 126

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN

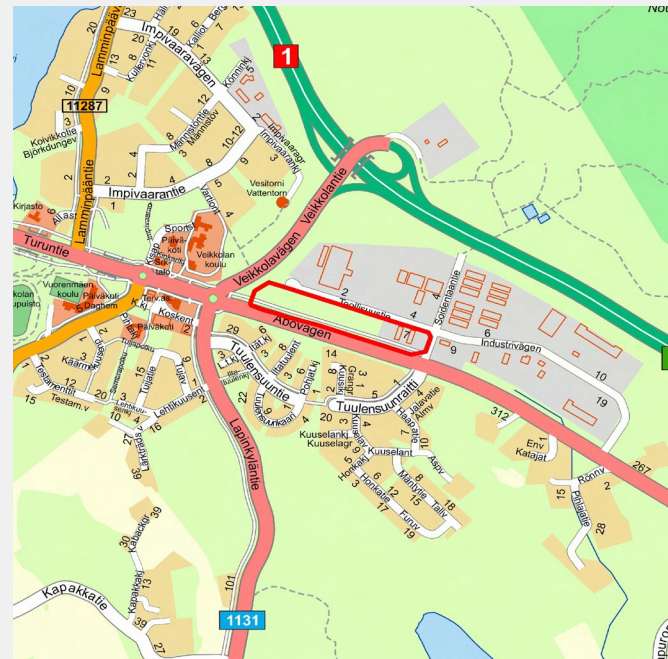


BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i närheten av Veikkola centrum, på Veikkola industriområde i kvarter 126 som är obebyggt. Trafikmässigt sett ligger det på en plats med god närhet på en både central och synlig plats i närheten av korsningsområdet mellan Åbovägen och Veikkolavägen.

I kvarteret som ligger på en med tanke på stadsbilden viktig plats planerar man affärsbyggande, vilket kräver bland annat planering av trafiken. Mest sannolikt fordrar fordonstrafiken som leds till kvarteret en ny anslutning på Åbovägen och byggande av en ny gata som leds genom kvarteret, så att körningen till kvarteret sker längs Industrivägen.

Västra delen av kvarteret har länge varit obebyggd. Då planeringsobjektet ligger vid huvudinfartsleden till Veikkola bör nybyggnadens arkitektur vara högklassig, eftersom den skapar en uppfattning av Veikkola centrum.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om projektet innefattar boende, främjar det uppnåendet av kommunens MBT-mål, om än volymen bostadsbyggande i projektet kan vara liten. Området ligger på ungefär en kilometers avstånd från den planerade tågstationen i Veikkola, som blir verklighet om Västbanan byggs.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät, vilket är till förmån för inledandet av projektet. Dessutom ligger i dess närhet både infartsparkeringsplatser för fordon och busshållplatser med förbindelser bland annat i riktning mot Helsingfors. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på en privat markägares område. Näringspolitiskt sett är projektet betydande, eftersom i första hand kommersiella tjänster planeras i kvarteret. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

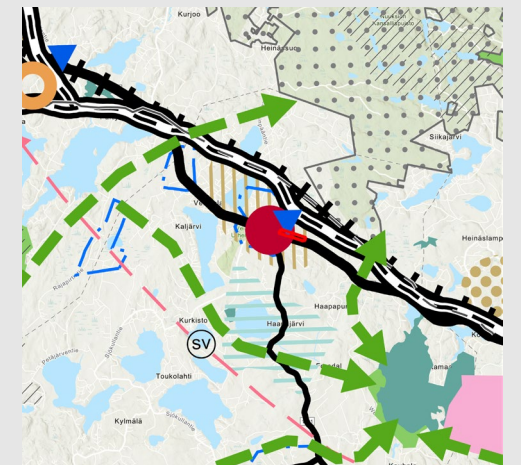
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

På området förekommer enligt utredningar inga naturvärden.

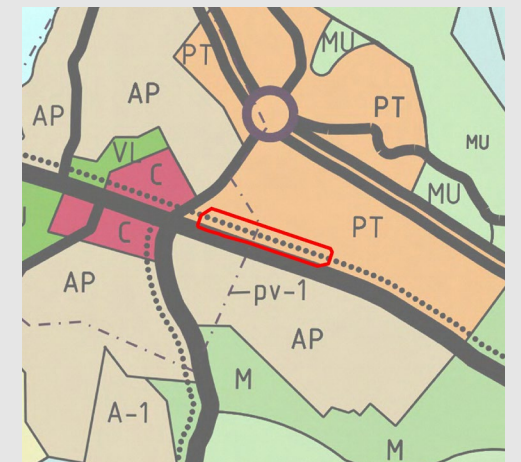
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I samband med projektet, innan planläggningen inleds, bör man göra upp en utredning om behovet av kommersiella tjänster i Veikkola ur ett framtidsperspektiv på så sätt man beaktar områdets befolkningstillväxt och köpkraft.

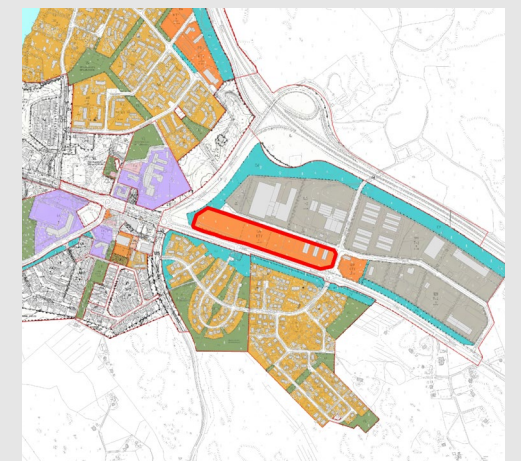
PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner

VEIKKOLAPORTEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 19.9.2013 (§ 69). För projektet bör dock en ny plan för deltagande och bedömning göras upp och måluppsättningen för projektet ska stämma överens med markanvändningen i delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt som ska godkännas. Arrangemang för Åboledens planskilda anslutning ska förnyas före detaljplanen kan tas i bruk. På området reserveras platser för servicestation och brandstation.

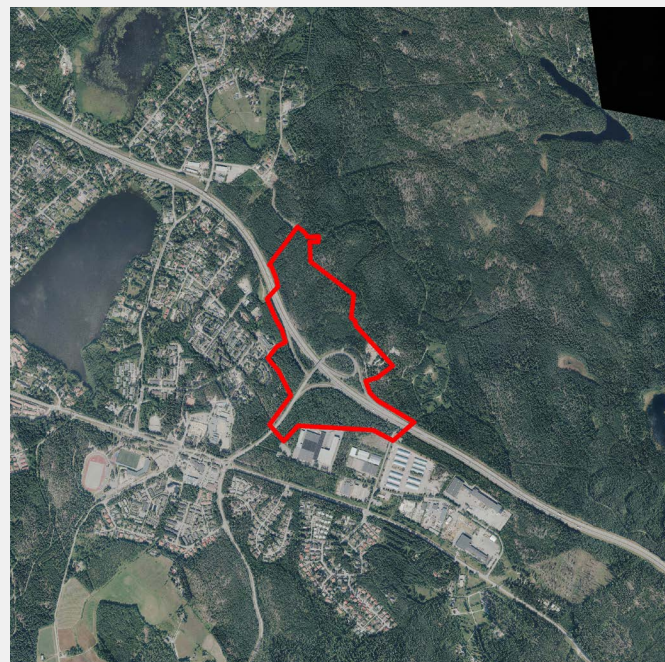
Området ligger norr om Veikkola tätort och omfattar Åboledens planskilda anslutning samt området norr om den. ESA-banans (den planerade direktbanan Esbo-Salo, som också är känd som Västbanan och den snabba tågförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo) linje har planerats så att den löper norr om Veikkolaportens

företagsområde, och man ska sträva efter att vid planeringen förutse eventuella konsekvenser av anläggningen av banan för markanvändningen.

Utkastet till Veikkolaportens detaljplan var framlagt i slutet av år 2014 (st 23.10.2014, § 63). Där hade man anvisat byggrätt för företagsverksamhet ca 35 000 v-m2 inklusive bränsledistributions- och brandstationens utrymmesbehov. År 2016 inledde kommunen och NTM-centralen ett projekt för ändring av vägplanen för den planskilda anslutningen i Veikkola. NTM-centralen gav i början av år 2018 en principlösning som gäller ändringsprojektet. Senare har man beslutat att ansluta ändringen av vägplanen till delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har varit framlagt sommaren 2020.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Området ligger vid den planerade ESA-banan och ungefär i närheten till den nya tåghållplatsen.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Området ligger i närheten av de befintliga kommunaltekniska näten, men genomförande av dem kommer att förutsätta investeringar. Den mest betydande kostnaden förorsakas av förbättringsåtgärderna på Åboledens planskilda anslutning och ändringen av vägplanen som gäller den görs upp som en del av planen för ESA-banan, men väntar på att avgörandena gällande delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har bekräftats. Detaljplanen för Veikkolaporten kan godkännas efter att den ovan nämnda delgeneralplanen har vunnit laga kraft.

Området är lättillgängligt efter genomförandet av förbättringsåtgärderna på Åboledens planskilda anslutning. Innan området tas i bruk ska de förnyade trafikarrangemangen av Åboledens planskilda anslutning vara färdiga. Anslutningen planeras så att fjärrtrafikens busshållplatser kan genomföras där. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger förutom på Åboledens landsvägsområde på kommunägd mark. Det är betydande med tanke på näringspolitiken, eftersom det kan uppstå många nya arbetsplatser när nya företag kommer till området. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft. Dessutom är projektet klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONS- MÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

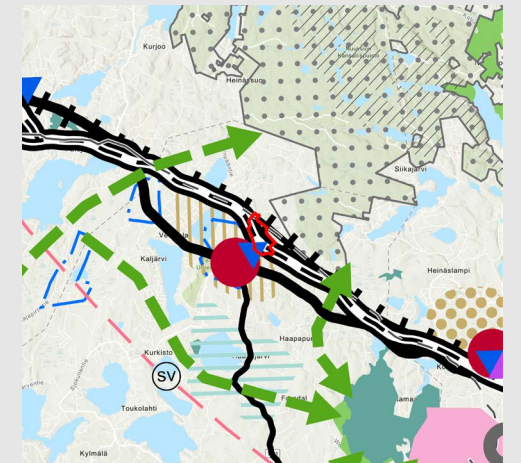
Områdets naturvärden har utretts.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

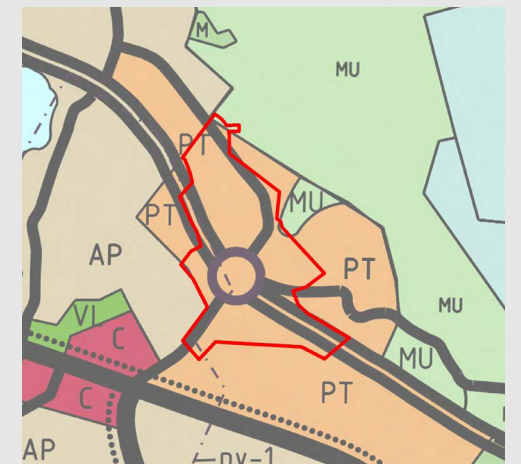
Genomförande av Veikkola stationsområde och det nya arbetsplatsområdet i anslutning till det förorsakar enligt de preliminära utredningarna inte smidighetsproblem i Åboledens planskilda anslutning som ska förnyas. Funktionsgranskningen har utarbetats i samband med den allmänna planeringen av ESA-banan och vid uppgörandet av delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt. Ändring av anslutningens vägplan kan godkännas när detaljplanen har vunnit laga kraft. Kommunen ska främja genomförande av anslutningens förbättringsåtgärder.

Kommunen ska genom sitt agerande främja genomförandet av hållplatsen för närtågstrafik i Veikkola i planen för ESA-banan.

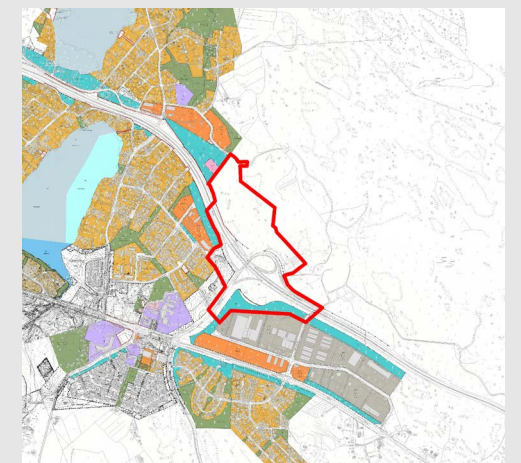
PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrkslätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner

VEIKKOLABÄCKEN II

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 22.01.2015 (§ 4). Området ligger i Veikkola tätort på området mellan Eriksgårdsvägen och Kalljärvi. Den största delen av området hör till Veikkola idrottspark. Veikkola centrum's tjänster, såsom närbutiker, daghem och skolor, ligger i områdets omedelbara närhet.

Målet är att utvidga Veikkolabäckens bostadsområde i Kalljärvis strandlandskap. Bygandet är småhusdominerat och sjöns strandzon fredas från byggande. Visserligen placeras vid stranden en strandbastu, en badplats och en båtbygga. Idrottsparkens motionslingor och skidspår tas i beaktande i planeringen. Från det nya bostadsområdet genomförs en gång- och cykelled till Eriksgårdsvägen.

Planutkastet för området (22.10.2015 § 67) var framlagt vid årsskiftet 2015–2016. Kommunstyrelsen (23.11.2017 § 63) remitterade förslaget för att utreda ett alternativt trafikarrangemang. Efter att trafikutredningen blev klar uppgjordes ett nytt förslag som kommunaltekniska nämnden å sin sida remitterade (14.6.2018 § 79) för ny beredning. I båda remitterade förslagen möjliggjorde mängden bostadsbyggande (ca 14 000 v-m²) cirka 50 tomter, och områdets beräknade invånarantalet var cirka 300. Det nya planförslaget var genom kommunstyrelsens belsut (4.11.2019 § 370) framlagt i årsskiftet 2019-2020.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av Veikkola. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-avtal.

② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Området omfattas inte av kommunaltekniska nät, men de ligger i närheten av området. Ställvis på grund av terrängförhållandena förutsätter bl.a. gatubyggandet och behandlingen av dagvatten högklassig planering. Service-nivån inom kollektivtrafiken är god på området. Busshållplatserna vid Åbovägen ligger på gångavstånd. På längre sikt genomförs busshållplatserna på Eriksgårdsvägen på promenadavstånd från området, men kollektivtrafikens servicenivå vid Eriksgårdsvägen kommer inte att vara ens nära densamma som vid Åbovägen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och inte näringspolitiskt. Nya invånare inverkar ändå positivt på mångsidigare service i Veikkola centrum.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

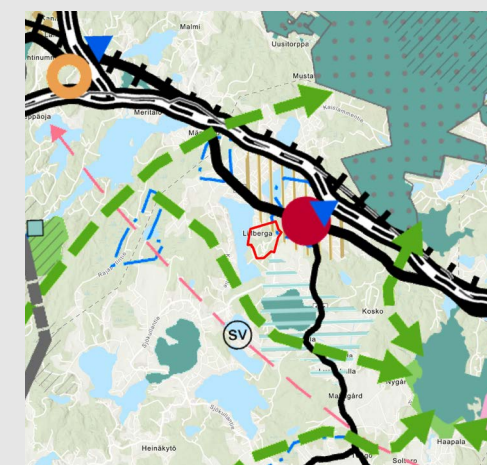
Projektets naturvärden har utretts och de faktorer som påverkar markanvändningen kommer att tas i beaktande. Målet är att bevara strandzonens naturnära landskap, fast det vid Kalljärvis strand t.ex. genomförs en badplats och en båtbygga för invånarnas bruk. Tillståndet av Kalljärvis vattendrag får inte bli sämre till följd av byggandet av det nya bostadsområdet. Därtill byggs också bl.a. Lek- och bollplan på området. Gång- och cykelförbindelserna som genomförs gör Veikkola tätorts ruttnätverk mångsidigare.

⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

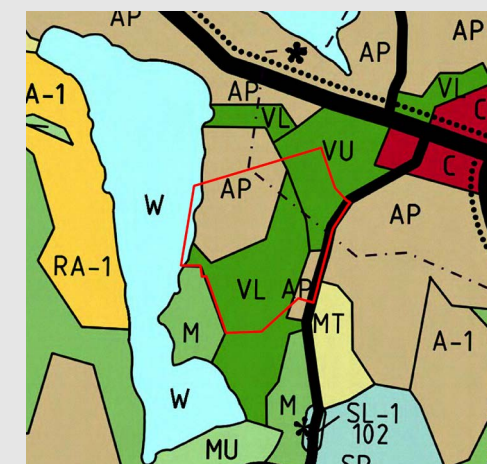
Under de kommande åren förutspås antalet elever minska avsevärt och därför är det viktigt att få nya elever kommer till de bra skolorna i Veikkola.

Bildnings- och fritidstjänsterna ansvarar för idrottsparkens verksamhet och dess utveckling.

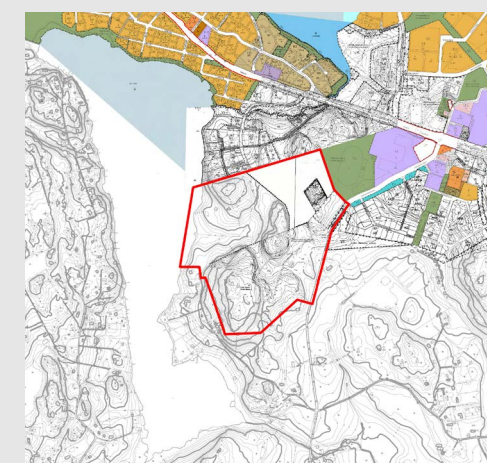
PLANERINGSSITUATION



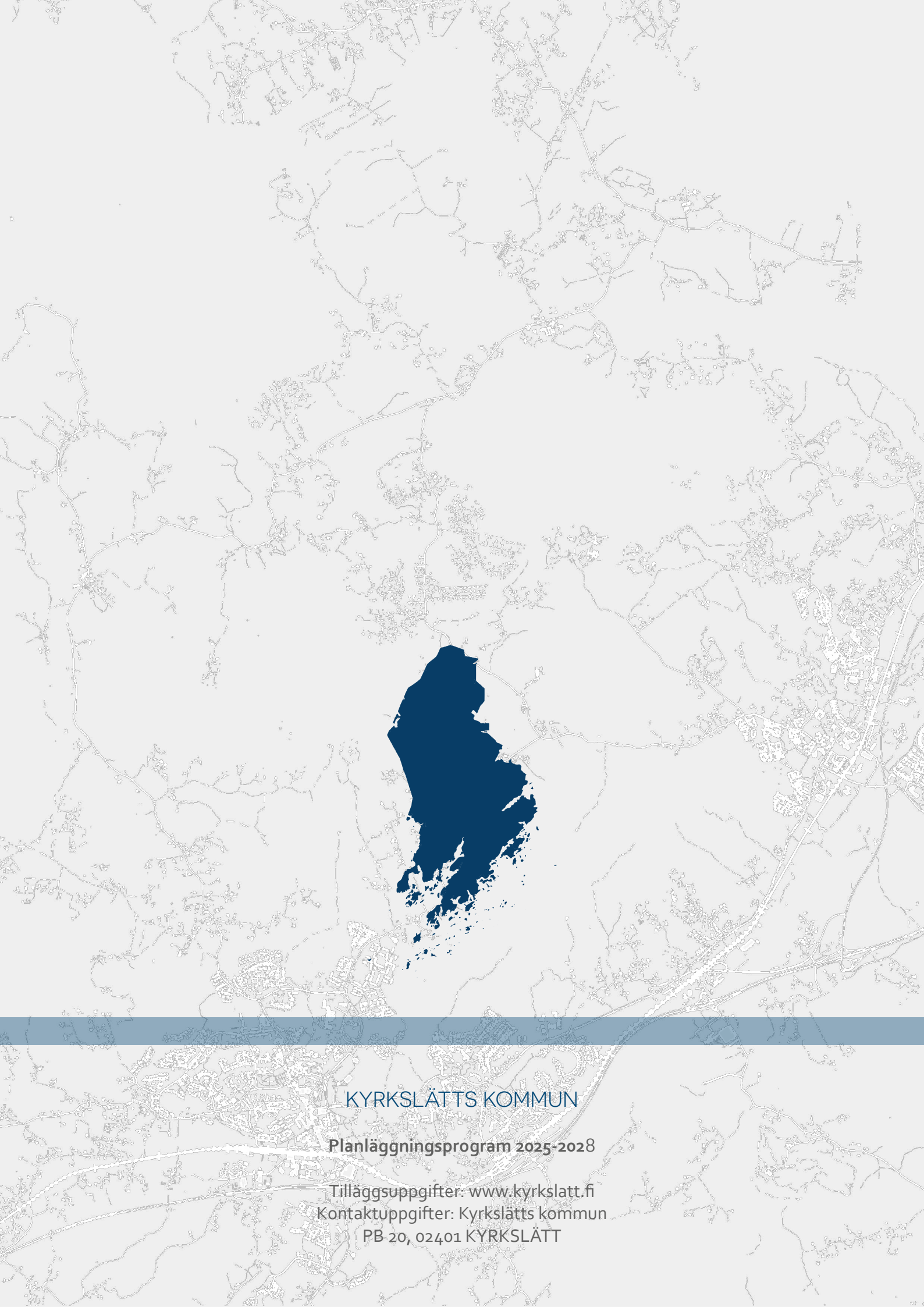
Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten



KYRKSLÄTTS KOMMUN

Planläggningsprogram 2025-2028

Tilläggsuppgifter: www.kyrkslatt.fi
Kontaktuppgifter: Kyrkslätt kommun
PB 20, 02401 KYRKSLÄTT