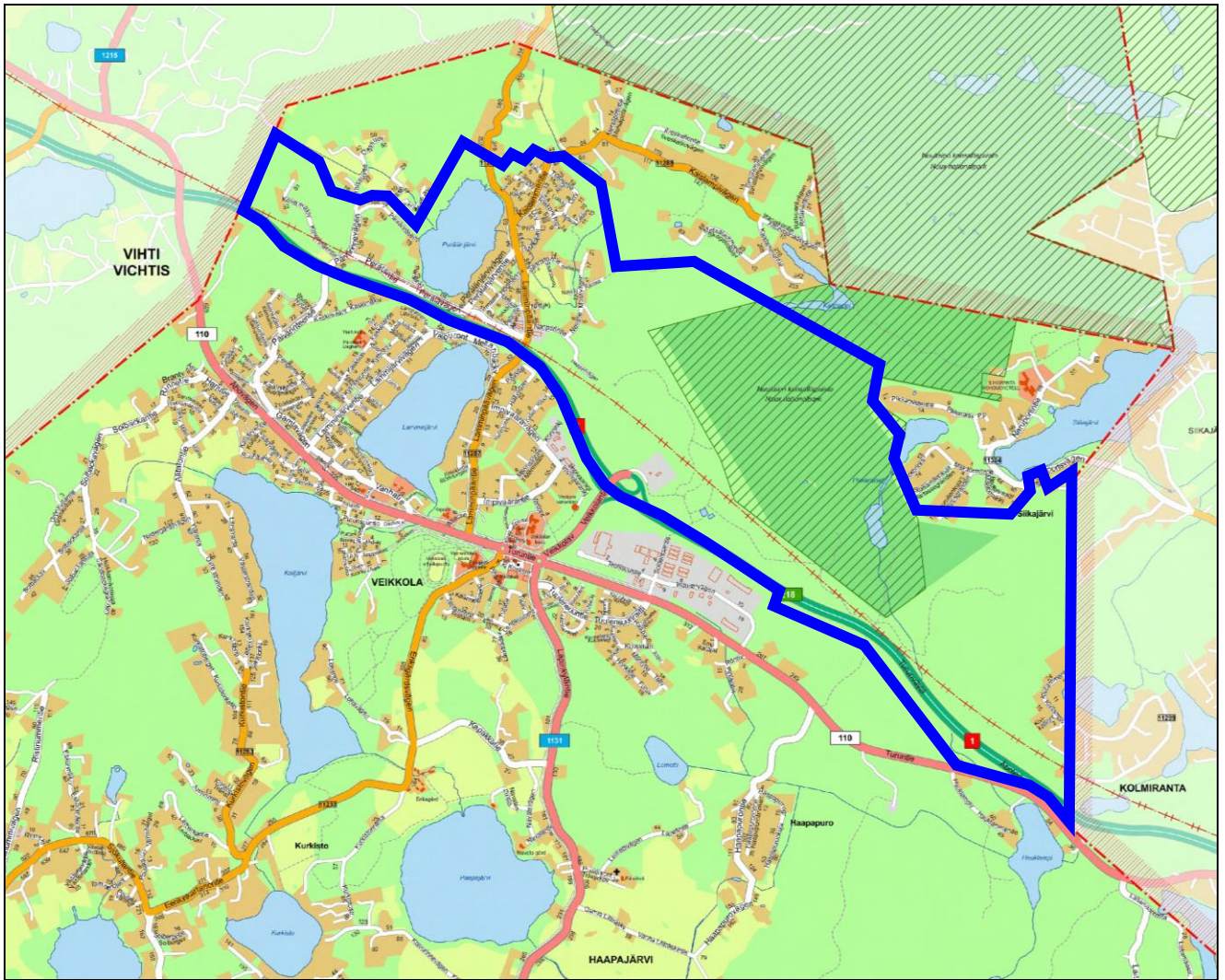


DELGENERALPLAN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

BESKRIVNING AV DELGENERALPLAN





KYRKSLÄTTS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

Beskrivning av delgeneralplan. Beskrivningen gäller delgeneralplanekartan som daterats 9.4.2020.

Uppgjorts av:	planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen		
Anhängiggjorts:	kungörelse om anhängiggörande 11.7.2019		
Behandlingar:			
Program för deltagande och bedömning	kommunaltekniska nämnden	21.3.2019	§ 50
Delgeneralplanens beredningsmaterial			
	samhälstekniska nämnden	19.3.2020	§ 34
		23.4.2020	§ 48
Förslag till delgeneralplan			
	samhälstekniska nämnden	XX.XX.20XX	§ XX
	kommunstyrelsen	XX.X.20XX	§ XX
Godkännande av delgeneralplanen			
	samhälstekniska nämnden	XX.XX.20XX	§ XX
	kommunstyrelsen	XX.X.20XX	§ XX
	kommunfullmäktige	XX.X.20XX	§ XX
Ritningsnummer:	3406		
Projektnummer:	40000		

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

- 1.1. IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER
- 1.2. PLANOMRÅDETS LÄGE
- 1.3. SYFTET MED PLANEN
- 1.4. PLANENS MÅLÅR

2. SAMMANDRAG

- 2.1. PLANPROCESSENS SKEDEN
- 2.2. PLANENS CENTRALA INNEHÅLL
 - DIMENSIONERING AV BYGGGRÄTTEN
 - INVÅNARE OCH ARBETSPLATSER
 - EKOLOGISKA NÄTVERK
- 2.3. GENOMFÖRANDE AV PLANEN

3. UTGÅNGSPUNKTER

UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET

- 3.1.1. ALLMÄN BESKRIVNING AV OMRÅDET
- 3.1.2. NATURMILJÖ
 - LANDSKAPSSTRUKTUR
 - JORDMÅN OCH BYGGBARHET
 - GRÖNOMRÅDESNÄT
 - NATURTYPER
 - SKYDDSOMRÅDEN
- 3.1.3 BEBYGGD MILJÖ
 - TRAFIK
 - BYGGD KULTURMILJÖ
 - FORNMINNEN
- 3.1.4 BEFOLKNING, SERVICE OCH ARBETSPLATSER
- 3.2. PLANERINGSSITUATION
 - 3.2.1. LANDSKAPSPLAN
 - 3.2.2. GENERALPLAN
 - 3.2.3. UTVECKLINGSBILD FÖR MARKANVÄNDNINGEN I KYRKSLÄTT 2040

4. PLANERINGSSKEDEN FÖR DELGENERALPLANEN

- 4.1. BEHOV AV DELGENERALPLANERING
- 4.2. ANHÄNGIGGÖRANDE
- 4.3. DELTAGANDE OCH SAMARBETE
 - 4.3.1. INTRESSETER
 - 4.3.2. PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING
 - 4.3.3. PLANENS BEREDNINGSMATERIAL
- 4.4. MÅL FÖR DELGENERALPLANEN

5. BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN

- 5.1. DELGENERALPLANENS STRUKTUR
 - 5.1.1. BOENDE
 - 5.1.2. ARBETSPLATSER OCH SERVICE
 - 5.1.3. TRAFIK
 - 5.1.4. REKREATIONS- OCH FRILUFTSOMRÅDEN
 - 5.1.5. JORD- OCH SKOGSBRUKSOMRÅDEN
 - 5.1.6. SKYDD
 - 5.1.7. TEKNISK SERVICE

5.2. DIMENSIONERING

5.3. DELGENERALPLANENS OMRÅDESRESERVERINGAR OCH PLANBESTÄMMELSER

5.4. JÄMFÖRELSE MED DEN GÄLLANDE GENERALPLANEN

5.5. JÄMFÖRELSE MED DE GÄLLANDE DETALJPLANERNA

6. DETALJPLANENS KONSEKVENSER

6.1 KONSEKVENSER FÖR MÄNNISKORNAS LEVNADSFÖRHÅLLANDEN OCH LIVSMILJÖ

6.2 KONSEKVENSER FÖR JORD- OCH BERGGRUNDEN, VATTNET, LUFTEN OCH KLIMATET

6.3 KONSEKVENSER FÖR VÄXT- OCH DJURARTERNA, NATURENS MÅNGFALD OCH
NATURRESURSERNA

6.4. KONSEKVENSER FÖR REGION- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN, SAMHÄLLS- OCH
ENERGIEKONOMIN SAMT TRAFIKEN

6.5. KONSEKVENSER FÖR STADSBILDEN, LANDSKAPET, KULTURARVET OCH DEN BYGGDA
MILJÖN

7. GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH RÄTTVERKNINGAR

7.1. PLANER SOM STYR OCH ÅSKÅDLIGGÖR GENOMFÖRANDET

7.2. GENOMFÖRANDE OCH TIDTABELL

7.3. DELGENERALPLANENS RÄTTVERKNINGAR

7.4. UPPFÖLJNING

BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN:

1. DELGENERALPLANEKARTA 1:5000, A3, FÖRMINSKNING

2. DELGENERALPLANENS PLANBESTÄMMELSER

3. BEFOLKNINGSMÄNGDER PÅ VEIKKOLA HÅLLPLATS INFLUENSOMRÅDE

4. KALKYLERADE BYGGGRÄTTER UTANFÖR DETALJPLANEDE OMRÅDEN

5. SAMMANDRAGSKARTA ÖVER NATURVÅRDEN

DELGENERALPLANENS BILAGERAPPORTER:

- Granskning av Veikkolaportens funktionsduglighet (Sitowise, 2019)

- Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019 (Manninen, E., Hankonen, E., Kinnunen, J., Koskimies, P., Makkonen, H., Nieminen, M., Nupponen, K. & Vasko, V. 2020 – Faunaticas rapporter 69/2019. 222 s.)

- Strategiskt program för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT 2019, HRT m.m. 2019)

- Kyrksläotts kommunstrategi 2018-21 (Kyrksläotts kommun, 2017)

- Naturutredning för etappplansplan 4 för Nyland 2014-2015 (Nylands förbunds publikationer E 157 - 2015)

- Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 (Pöyry/Ramboll Finland Oy, 2014)

- Naturutredning för Veikkolaportens detaljplan (Luontotieto Keiron Oy, 2012)

- Utredning om utvecklingsbilden för Västbanan (FCG Planeko Oy/A-konsultit Oy/Strafica Oy, 2009)

- Naturutredning för Torvströmossen i Veikkola (Veli-Risto Cajander, 2007)

- Flygekorutredning för Perälänjärvi, Orrvägens omgivning (Kyrksläotts kommun, 2007)

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1. IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

Beskrivningen hänför sig till Kyrksläotts kommuns 19.3.2020 daterade plankarta för beredningsmaterialet till delgeneralplanen för norra Kyrksläotts trafikkorridor, ritningsnummer 3405.

Plankartan har uppgjorts i skalan 1:5000.

1.2. PLANOMRÅDETS LÄGE

Delgeneralplaneområdet ligger i Norra Kyrkslätt och omfattar en del av både tätortsområdet i Veikkola och av Noux nationalpark. Området gränsar i norr och väster till Perälänjärvi detaljplaneområde och kommungränsen mot Vichtis. I öster går gränsen innanför Noux nationalpark och söder om Siikajärvi stranddetaljplaneområde till kommungränsen mot Esbo. I söder löper planeringsområdets gräns genast söder om Åboleden (riksväg 1).

Planeringsområdet är cirka 630 hektar och det är till största delen obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller Noux nationalpark. På planeringsområdet bor enligt uppgifter år 2020 cirka 500 invånare i huvudsak på reda detaljplanerade områden. Kyrksläotts kommun äger mark på området i omgivningen kring den planskilda anslutningen i Veikkola och statens markinnehav koncentrerar sig till Noux nationalparks område. Ungefär hälften av planeringsområdet är i privat ägo.

I områdets västra del gäller detaljplanerna för Perälänjärvi och Perälänäset och delar av detaljplanen för Veikkola. Detaljplanen för Veikkolaporten har anhängiggjorts år 2013 och för den har uppgjorts beredningsmaterial (planutkast) år 2014.

1.3. SYFTET MED PLANEN

Planens namn är delgeneralplanen för norra Kyrksläotts trafikkorridor. Den utarbetas som en delgeneralplan med rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen. I delgeneralplanen ingår plankarta, planbeteckningar och bestämmelser.

Det primära målet för planläggningen är att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo-Salo alltså den s.k. ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en allmän plan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts.

Kommunen har dessutom som mål att i delgeneralplanen anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen. För att möjliggöra närtågstrafik till Veikkola måste markanvändningen på hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv för att bilda nödvändig användarpotential.

I beredningsmaterialet för delgeneralplanen anvisas med beaktande av Helsingforsregionens trafiks (HRT) dimensioneringsmålsättning för närtrafikens hållplats en ökning med 3 000–4 000 invånare och arbetsplatser på en kilometers radie från den kommande hållplatsen. Det nuvarande invånarantalet är ungefär tusen invånare. Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som nuförtiden används för arbetsplatser. En komprimering av dem gör det möjligt att under de närmaste årtiondena öka invånarantalet på en kilometers avstånd från hållplatsen med flera tusen invånare. Dessutom har man i ovanstående dimensioneringsmål satt upp ett målinriktat antal om 10 000 invånare och arbetsplatser på två och en halv kilometers avstånd från hållplatsen, vilket det är möjligt att uppnå likaledes genom att komplettera de befintliga områdena.

1.4. PLANENS MÅLÅR

År 2050 är avvikande från programmet för deltagande och bedömning delgeneralplanens målår, vilket avser att detaljplaneområdena och trafiksystemet som anvisats i delgeneralplanen har genomförts före året ifråga. Förmodan är då att det fattats ett bindande beslut i mitten av 2020-talet om fortsatt planering av genbanan Esbo-Salo och anknytande närtågstrafik och genomförandet av banan.

2. SAMMANDRAG

2.1. SKEDEN I PLANPROCESSEN

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt anvisades för första gången i det av kommunfullmäktige godkända planlägningsprogrammet för åren 2019–2023, i vilket den tillagda ändringen av delgeneralplanen godkändes av kommunfullmäktige 4.3.2019 (§ 13). Delgeneralplaneringen inleddes våren 2019 och programmet för deltagande och bedömning behandlades i kommunaltekniska nämnden 21.3.2019 (§ 55).

Inledningsskedets myndighetssamråd ordnades i Nylands närings-, trafik- och miljöcentral 12.3.2019.

Delgeneralplanen anhängiggjordes genom kungörelse 11.7.2019. Kungörelsen om att planen blivit anhängig publicerades i tidningen Kirkkonummen Sanomat och på kommunens anslagstavla. Information om anhängiggörandet har dessutom givits på kommunens webbplats, där programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen också har varit tillgängligt i elektronisk form.

Planens beredningsmaterial behandlades i samhällstekniska nämnden vid två olika sammanträden (19.3.2020, § 34 och 23.4.2020).

På planområdet gjordes under terrängperioden 2019 en naturutredning som omfattade utredningar av flera olika artgrupper (Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019. - Faunaticas rapporter 69/2019).

Utredningens delområden och artgrupper var följande:

- växtlighets- och naturtypsutredning
- flygekorrsutredning
- fågellivsutredning
- fladdermusutredning
- åkergrodsutredning
- boknätfjärilsutredning
- utredning om potentiella områden med förekomst av utter.

Det uppgjordes ingen växtlighets- och naturtypsutredning eller åkergrodsutredning för Noux nationalpark och området Siikajärvi-Pikkaraiset eftersom man inte avser anvisa direkta ändringar av markanvändningen på dessa områden. För detaljplanen för Perälänjärvi gjordes bara en flygekorrsutredning för att få en uppfattning om hur de eventuella observationerna vid kanten av området anknyter annanstans. Markanvändningen på Perälänjärvi detaljplaneområde har redan avgjorts i den gällande detaljplanen som har innefattat naturutredningar.

Beträffande fornminnen har områdets objekt (två stycken) varit välkända tack vare inventeringarna som gjorts i samband med tidigare planprojekt och i andra sammanhang.

2.2. PLANENS CENTRALA INNEHÅLL

Delgeneralplanen möjliggör mångsidigt olika boendetyper: centrumaktigt byggande (C), och småhusområden (AP). Då detaljplanerna för bostadsområdena utarbetas fäster man upp- märksamhet vid mångsidigt bostadsbyggande. Utgångspunkten är att anvisa den närmaste markanvändningen kring tåg hållplatsen i Veikkola effektivare och mångsidigare.

Största delen av både de kommersiella och de offentliga tjänsterna och arbetsplatserna placeras på område för centrumfunktioner (C) i delgeneralplanen, dock så att Veikkolas nuvarande centrum med service bevaras och förstärks. Målet är att koncentrera en stor del av områdets tjänster till området kring Veikkola hållplats så att de tillsammans bildar en fungerande stationsregion och tillsammans lockar tillräckligt med kunder för att möjliggöra och upprätthålla servicenivån samt framförallt erbjuda tillräcklig användarpotential för ordnande av närtrafik till hållplatsen.

Ny huvudförbindelse för områdets trafiknät blir gatan (en förlängning av Veikkolavägen) vars sträckning går från Veikkolas planskilda anslutning till området norr om banan och som förenas med Napparsvägen. Man kommer att förnya Veikkolas planskilda anslutning under de närmaste decennierna varmed det är möjligt att på Veikkolavägen över Åboleden tillägga en gång- och cykelväg som möjliggör en gång- och cykeltrafikförbindelse till Veikkola tåg hållplats. I delgeneralplanen anvisas också en ny planskild anslutning för Åboleden öster om Veikkola tätort. Bygandet av den blir aktuell i det skedet då den nya och förnybara markanvändningen i den nuvarande tätortens östra del utvecklas tillräckligt. Man försöker främja byggandet av planskilda anslutningar genom planläggningen och ett ökande invånarantal.

Skogsområdena som blir obebyggda har anvisats som naturskyddsområde (SL), närreklamationsområde (VL), jord- och skogsbruksdominerat område (M), jord- och skogsbruksdominerat område med särskilt behov att styra friluftslivet (MU) och jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövården (MY) så att Noux nationalpark och största delen av Natura 2000-området anvisats som naturskyddsområde (SL). Vid Natura 2000-områdesavgränsningen som sträcker sig till nationalparksavgränsningens västra kant anvisas som närreklamationsområde (VL), vars del som sträcker sig västerut tjänar som närreklamation för den nya bebyggelsen.

Soidensuos myrhelhet anvisas som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald. Dess naturvärden har konstaterats i många sammanhang, senast i naturutredningen år 2019 (Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019), och området har anvisats som naturskyddsområde i de ikraftvarande landskapsplanerna för Nyland.

De till sina naturvärden mest betydande delarna av zonen vid området med centrumfunktioner och vid planområdets västra del, vilka omramar Noux nationalpark och Natura 2000-området, har anvisats som närreklamationsområde (VL) samt i östra delen som jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövården (MY). Skogsområdena med särskilt behov att styra friluftslivet (MU) har anvisats med en egen planbeteckning.

Grönområdesnätet baserar sig på friluftslederna som leder till Noux-området samt det interna ruttnätet i närreklamationsområdet mellan Noux och hållplatsen i Veikkola. Närreklamationsområdet ifråga behövs för att jämna ut rekreativ användningstrycket gällande Noux och leda det till området där man redan i genomförandeskedet beaktar det ökande användningstrycket på ett sätt som besparar naturvärdena. Dessutom ingår närreklamationsområden som tjänar området i fråga i reserveringarna gällande området för centrumfunktioner och bostadsområdet.

Utöver området för centrumfunktioner (C) anvisas områdena för boende (AP) och närreklamationsområdena (VL) bli detaljplanerade. På största delen av de småhusdominerade bostadsområdena (AP) finns gällande detaljplaner. I planen anvisas byggplatser enligt kommunens generalplan 2020 utanför områdena som ska detaljplaneras (AO och AM).

Planlösningen avviker i synnerhet beträffande den nya stationsregionen avsevärt från markanvändningen som anvisats i Kyrksläotts generalplan 2020. Utöver detta är en central skillnad i synnerhet det att det inte anvisats strandlinje eller Noux Natura 2000-område i generalplanen, eftersom lösningarna i generalplanen härstammar från planeringssituationen på 1990-talet. Markanvändningen

som anvisats på området i generalplanen stöder sig inte heller till sin natur på banan och hållplatsen. Delgeneralplanen genomför istället markanvändningen som anvisats i Nylands landskapsplaner.

DIMENSIONERING AV BYGGRÄTTEN

I delgeneralplanen för norra Kyrkslätt baserar sig byggandets effektivitet på ramvillkoren som uppställts av markarealen som står till förfogande för byggande, naturmiljön och naturskyddet samt dimensioneringsmålen för antalet användare av närtrafikens hållplats. I dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser har man använt målriktade normtal som Helsingforsregionens trafik (HRT) fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på stationerna på två och en halv och en kilometers avstånd. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning.

Utanför huvudstadsregionen kan som se placering av minst 10 000 invånare eller arbetsplatser på 2,5 kilometers avstånd från stationen som ett normtal att sträva efter, om stationens trafikutbud är tillfredsställande. Motsvarande är invånar- och arbetsplatsantalet som eftersträvas 5 000 på en kilometers avstånd. Ett tillfredsställande utbud kan anses vara två förbindelser i timmen i vardera riktningen i rusningstid. Om det skulle vara fråga om en station med tätare utbud, bör det förekomma mer markanvändning än detta.

Målen i MBT 2019-planen, som godkänts av Helsingforsregionens kommuner, utstakar också byggandets effektivitet. I enlighet med dem hör planeringsområdet till den primära zonen som anknyter till den nya kollektivtrafikinvesteringen och vars omfattning och kollektivtrafiklösningens omfattning fastställs genom noggrannare planering (se stycke 4.4).

För byggandets del skulle dimensioneringsmålen ovan innebära t.ex. effektivt flervåningshusbetonat boende på det mest centrumliknande området genast i närheten av hållplatsen. Det har uträknats att det behövs sammanlagt högst ca 300 000 våningskvadratmeter byggrätt av vilket t.ex. ca 200 000 våningskvadratmeter borde anvisas för boende och ca 100 000 våningskvadratmeter för arbetsplatser.

I hållplatsens omedelbara närmiljö bör man för önskad servicenivå inom närtågstrafiken möjliggöra tillräcklig effektivitet för det invånarunderlag och antal arbetsplatser som behövs. I hållplatsens omgivning finns emellertid rätt begränsat markområde som är tillgängligt för byggande, eftersom det avgränsas i söder av motorvägen och i nordväst av Noux nationalpark och Natura 2000-området. På grund av detta är man tvungen att placera byggande på ett relativt litet område. För att nå de önskade invånar- och arbetsplatsantalen bildas en zon med centrumaktigt boende (område för centrumfunktioner C) kring hållplatsen. Områdets områdeseffektivitet är t.o.m. ca 0,7.

Det har inte räknats ut ett områdesexploateringsstal för det småhusdominerade bostadsområdet eftersom genomförandet av det styrs av befintliga detalplaner.

INVÅNARE OCH ARBETSPLATSER

På planeringsområdet bor år 2020 ca 500 invånare i huvudsak på detalplanerade områden. Största delen av planeringsområdet är obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller Noux nationalpark.

På en kilometers avstånd från den planerade hållplatsen i Veikkola bor för närvarande ungefär 1 150 invånare, av vilka största delen, dvs. nästan tusen, utanför delgeneralplaneområdets gräns. Motsvarande bor cirka 5000 invånare på två och en halv kilometers avstånd. Med beaktande av de målinriktade invånar- och arbetsplatsantalen ovan, bör man på en kilometers avstånd från stationen möjliggöra plats för cirka 4 000 nya invånare eller arbetsplatser och på två och en halv kilometers avstånd för 5 000 nya invånare eller arbetsplatser för att målen ska uppnås.

Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som likaså nuförtiden används för arbetsplatser. En ändring av deras markanvändning för bostadsproduktion gör det möjligt att under de närmaste årtiondena öka

invånarantalet på en kilometers avstånd från hållplatsen med flera tusen invånare. Beredandet på detta gäller på lång sikt.

Med beaktande av HRT:s dimensioneringsmål anvisas i beredningsmaterialet för delgeneralplanen på en kilometers radie från hållplatsen en ökning om 3 000–4 000 invånare och arbetsplatser, utöver de nuvarande ca tusen invånarna. För byggandets del skulle det t.ex. på det mest centrumliknande området genast i närheten av hållplatsen innebära effektivt flervåningshusbetonat boende. Byggrätten skulle öka totalt med som mest cirka 300 000 våningskvadratmeter, av vilka cirka 200 000 våningskvadratmeter reserveras för boende och cirka 100 000 våningskvadratmeter för arbetsplatser.

Arbetsplatserna anknyter huvudsakligen till företags- och småföretagsverksamhet i synnerhet på Perälänjärvi detaljplaneområde. De mest betydande kommunala tjänsterna ligger i Veikkola centrum, som blir söder som planeringsområdet. Ett mer omfattande kommersiellt serviceutbud finns likaså i Veikkola centrum, och må det också konstateras att invånarna i Veikkola även anlitar kommersiella tjänster i grannkommunerna.

Som följd av att markanvändningen ändras uppstår två nya funktionella servicekoncentrationer på Veikkolas centrumområde: det nuvarande centrumet och stationsregionen. I delgeneralplanen för Veikkola som utarbetas senare är sammanslagningen av dessa servicekoncentrationer till en fungerande helhet en intressant planeringsutmaning.

På delgeneralplaneområdet finns också i mindre utsträckning byggande som hänför sig till idkande av jordbruk.

EKOLOGISKT NÄTVERK

Noux-området i områdets nordöstra del, som består av naturskyddsområden och områden som hör till Natura 2000-nätet och som till största delen bildar den i början av 1990-talet grundade Noux nationalparken, utgör stommen för planeringsområdets ekologiska nät Åboleden (riksväg 1) begränsar emellertid de ekologiska förbindelserna från Noux-området söderut och dess inverkan torde åtminstone i viss mån att stärkas av den nya banförbindelsen. För stärkande av det ekologiska nätet har man bl.a. i Nylands landskapsplan anvisat en beteckning för grönförbindelsebehov över motorvägen i delgeneralplaneområdets östra del. Konkreta planer för att stärka förbindelsen finns emellertid inte ännu.

2.3. GENOMFÖRANDE AV PLANEN

Tidtabellen för genomförande av de nya områdena i delgeneralplanen baserar sig på tidtabellen för den fortsatta planeringen av genbanan Esbo-Salo (s.k. ESA-banan) och anknytande närtågstrafik. Framför allt måste det finnas ett bindande beslut om genomförandet av banan. Om banprojektet inte genomförs, kan inte heller detaljplaneringen inledas utgående från lösningarna i delgeneralplanen.

Om man trots genomförandet av banprojektet skulle komma fram till en sådan lösning att det på banan inte reserveras någon kapacitet för närtrafik alls, eller endast lite, skulle man bli tvungen att omvärdera innehållet i delgeneralplanen innan man inleder detaljplaneringen.

Veikkolaportens detaljplan är ett undantag, eftersom den anhängiggjorts 2013 och beredningsmaterialet har varit framlagt år 2014. Innehållen i Veikkolaportens detaljplan och delgeneralplanens beredningsmaterial motsvarar varandra så att det är möjligt att fortsätta detaljplaneringen av Veikkolaporten.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1. UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET

3.1.1. ALLMÄN BESKRIVNING AV OMRÅDET

Det primära och viktigaste målet för planläggningen är att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo-Salo alltså den s.k. ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen, så att planeringen av banan kan fortsätta och senare även genomföras. Planprojektet har därför prioriterats högt i kommunen, men områdets utvecklingspotential är även annars betydande. I samband med anvisandet av banlinjen har kommunen som mål att i delgeneralplanen även anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen. Kommunens starka viljetillstånd är att få närtågstrafik till Veikkola, och för att genomföra det måste markanvändningen på hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv för att skapa den användarpotential som behövs. Det här förutsätter betydande byggande av bostäder och också arbetsplatser på området. Områdets trafikmässiga tillgänglighet ur regionalt perspektiv förbättras ytterligare om banprojektet och närtågstrafiken genomförs. Dessutom möjliggör matartrafiken som bygger på busstrafiken till Veikkola hållplats sammankopplande av också omfattande omgivande områden till närtågstrafikens tjänster.

Veikkolas nuvarande tätort med centrumområden ligger söder om planeringsområdet, men i framtiden kan man utnyttja olika samhällsstrukturer med vilka centrum och det nya området längs banan kan sammankopplas både funktionellt och möjligtvis också strukturellt.

Planeringsområdet omfattar också skogsområden och naturskydds- och vattenområden. Noux nationalpark hör till stora delar till Natura 2000-nätverket. Terrängen på planeringsområdet har varierande höjdförhållanden.

På planeringsområdet och i Veikkola tätort fanns år 2020 sammanlagt ca 5 000 invånare. Området som ska planläggas har en areal på ca 630 hektar.

3.1.2. NATURMILJÖ

LANDSKAPSSTRUKTUR

Planeringsområdet hör till sjö-, odlings- och ödemarksområdet i den norra delen av Kyrkslätt. Området kännetecknas av berg- och moränåsar och mellan dem belägna, mindre lerslätter med vattendrag. Den västra delen av området kännetecknas av Perälänjärvis vattendrag med omgivande dalgångar på lerbotten. Den östra delen av området hör däremot till det skogbeklädda höjdområdet i Noux, för vilket bergs- och moränåsarna, och starrtorvs- och vattendragssänkorna mellan dem är kännetecknande.

Skogarna på området domineras av barrträd och särskilt berg- och jordmånsförhållandena samt höjdskillnaderna i den östra delen gynnar en barrträdsdominerad skogsstruktur. På planeringsområdet ligger bara två vattendrag som definieras som sjö eller träsk.

Områdets högsta punkter finns i planområdets mittersta del där hela Noux omfattande höjdområdes sydvästra hörn ligger. På platserna i fråga stiger de högsta terrängpunkterna till nästan 100 meter över havsytan. Områdets lägsta punkt är Perälänjärvi och strandområdet och sidodalen i väster. Perälänjärvis vattenyta ligger på nivån 50 meter över havet. Bosättningen väster om Perälänjärvi ligger i genomsnitt 55–70 m.ö.h.

JORDMÅN OCH BYGGBARHET

Planeringsområdet kännetecknas av bergs- och moränåsar och av mindre ler- och starrtorvssänkor med försumpade vattendrag mellan åsarna. Byggbarheten är allmänt taget god på bergs- och moränåsarna, men den småskaliga terrängen och de försumpade markerna ställer utmaningar för byggandet.

GRÖNOMRÅDESNET

Området Noux i områdets nordöstra del bildar stommen i planeringsområdets grönnät. Den nuvarande rekreativ användningen på området gäller i huvudsak gamla förbindelser på skogsområden och särskilt Noux nationalpark.

NATURTYPER

En naturutredning har gjorts upp för området år 2019 (Faunatica Oy). I utredningen har inventerats de naturtyper som förekommer på området och de värdefulla naturobjekten har delats in i värdeklasser:

5. Objekt av nationell betydelse

Ett nationellt värde har ett objekt med en särskilt representativ helhet av utrotningshotade arter eller naturtyper eller objektet är en särskilt värdefull helhet av livsmiljöer som skapar förutsättningar för rikliga och specialiserade arter.

4. Objekt av landskapsmässig betydelse

På objektet förekommer en för Nyland särskild eller unik naturtyp eller utrotningshotad art eller en livskraftig förekomst av arter.

Objektet uppfyller kraven som presenteras i publikationen Luonnonympäristön arvottamisen kriteeristö Uudellamaalla (Salminen & Aalto 2012).

3. Område av stor lokal betydelse

På objektet förekommer en art som åtminstone lokalt är sällsynt eller utrotningshotad, en utrotningshotad eller värdefull livsmiljö, en representativ naturtyp i gott naturligt skick, eller objektets särdrag skapar förutsättningar för förekomst av mångsidiga arter.

2. Område av lokal betydelse

Objektet är en livsmiljö som avviker från det vanliga där det kan förekomma arter som åtminstone är lokalt sällsynta, livsmiljöer som åtminstone är lokalt betydelsefulla eller på objektet finns en naturtyp som är i rätt representativt naturtillstånd.

Objektets representativitet är inte tillräcklig för tillfället för att det skulle vara lokalt betydande.

1. Område med några naturvärden

Objektet representerar vanlig natur och där förekommer inte sällsynta eller utrotningshotade arter eller naturtyper. Det kan också vara fråga om ett objekt vars naturvärden har förstörts och värdeklassificeringen kan ökas då värdena stiger.

0. Område utan naturvärden

Byggt område

Utredningsområdets värdefullaste naturtypshelheter är stora Soidensuo med kantskogar och Torvströmossens myrar och skogar, som redan i de tidigare utredningarna konstaterats vara minst landskapsmässigt värdefulla. Också norr om Pelänjärvi ligger en landskapsmässigt värdefull helhet med moskogar som har rikligt med röträd samt ödemarker, sumpmarker och bergiga skogar i naturtillstånd eller naturtillståndsliknande.

På utredningsområdet lokaliserade man sammanlagt 42 förekomster av anmärkningsvärda växtarter och stora träd som närmast är av lokalt värde.

Man lokaliserade också flera objekt enligt kap. 2 i 11 § i lagen om vattentjänster, så som även många mindre myrar, lundar, skogsbestånd vid stups nedre delar, bergsskogar i naturtillståndsliknande skick och moskogar med mycket röträd.

Betydande naturvärden som konstaterats i utredningen blir obönhörligt under banlinjen. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena kan gå förlorade utanför den direkta banlinjen beroende bl.a. på hur långt banbyggandets konsekvenser sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där

byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden.

Soidensuo har konstaterats vara ett objekt av riksomfattande värde i förslaget till komplettering av skyddet av myrar (2015) och arbetsgruppen för skydd av myrar har föreslagit att de här objekten ska skyddas. Det mest relevanta i genomförandet av beskyddet är att ombesörja funktionaliteten av myrens naturliga vattenhushållning och bevarandet av myrens särdrag. I Nylands förbunds utredning (Ahola m.m. 2015) har rekommenderats att också Soidensuos kantskogar läggs till området som ska skyddas. I delgeneralplanens beredningsmaterial anvisas Soidensuos myrhelhet som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald så att områdets huvudändamål är jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden. Om man anser det viktigt att skydda myrhelheten via naturvårdslagen genom att grunda ett naturskyddsområde, ska man avtala om det separat.

I delgeneralplanen anvisas sju områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald. Dessa är områden som i naturutredningen identifierats som de mest mångformiga områdena.

Deras värden är följande:

- luo-1, III klassens fladdermusområde och beaktansvärd förekomst av växter
- luo-2, flygekorrsvir
- luo-3, betydande område för fågellivet, naturtypsobjekt av värdeklass II (dvs. landskapsnivå) och potentiell utterrutt
- luo-4, betydande område för fågellivet, beaktansvärd växtförekomst och naturtypsobjekt av värdeklass II (dvs. landskapsnivå)
- luo-5, Soidensuos myrhelhet och anknytande kantskog och flygekorrsvir
- luo-6, flygekorrsvir
- luo-7, flygekorrsvir

SKYDDSOMRÅDEN

På planeringsområdet ligger en del av Noux Natura 2000-området och naturskyddsområdet som omfattar ett moderområde på sammanlagt över fem tusen hektar och några mindre delområden. Naturen i Noux är barrskogsdominerad och består huvudsakligen av torra bergiga tallskogar och färska granskogar. Berggrunden är söndrig och därför är också växtligheten småskalig och mosaikaktig. Landskapen domineras av bergens branta topografi och omfattande men småskaliga och svårframkomliga skogar och många små sjöar. I Noux lever allt som allt ett femtiotal djur- och växtarter som är utrotningshotade i Finland och över trettio arter i EU:s natur- och fågeldirektiv. Arterna är huvudsakligen skogsarter.

3.1.3. BEBYGGD MILJÖ

TRAFIK

Planeringsområdet ligger mitt bland goda trafikförbindelser. Som kollektivtrafikförbindelse verkar busstrafiken i synnerhet mot Esbo och Helsingfors. Längs planeringsområdets södra kant går Åboleden (riksväg 1).

BYGGD KULTURMILJÖ

Veikkolas byggda kulturmiljö har inte ännu inventerats. Avsikten är att utreda det gamla byggnadsbeståndets värdeobjekt i delgeneralplanens förslagsskede. I praktiken ligger alla möjliga objekt på området kring Perälänjärvi och i planområdets västra del, för byggnadsbeståndet koncentreras till dessa områden.

FORNMINNEN

Områdets fornminnen är välkända på basis av tidigare planprojekt och utförda inventeringar. På området finns två fasta fornlämningar, Kovermäki och Rintelä, som båda anvisats som fornminnesobjekt i delgeneralplanen.

3.1.4. BEFOLKNING, SERVICE OCH ARBETSPLATSER

På planeringsområdet bor år 2020 ca 500 invånare i huvudsak på detaljplanerade områden. Största delen av planeringsområdet är obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller Noux nationalpark.

På en kilometers avstånd från den planerade hållplatsen i Veikkola bor för närvarande ungefär 1 150 invånare, av vilka största delen, dvs. nästan 1 000, utanför delgeneralplaneområdets gräns. Motsvarande bor nästan 5 000 invånare på två och en halv kilometers avstånd.

Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som likaså nuförtiden används för arbetsplatser.

Arbetsplatserna anknyter huvudsakligen till företags- och småföretagsverksamhet i synnerhet på Perälänjärvi detaljplaneområde. De mest betydande kommunala tjänsterna ligger i Veikkola centrum, som blir söder om planeringsområdet. Ett mer omfattande serviceutbud finns likaså i Veikkola centrum och invånarna på området anlitar också kommersiella tjänster i grannkommunerna. På delgeneralplaneområdet finns också i mindre utsträckning byggande som hänför sig till idkande av jordbruk.

3.2. PLANERINGSSITUATION

3.2.1. LANDSKAPSPLAN

Planeringsområdet berörs av landskapsplanen för Nyland, som fastställdes år 2006, etapplandskapsplan 2 för Nyland, som fastställdes år 2014 och etapplandskapsplan 4 för Nyland, som trädde i kraft år 2017.

I Nylands landskapsplaner har ett område för tätortsfunktioner anvisats som områdesreservering på planeringsområdet och på området finns också planbeteckningar för en motorled, planskild anslutning, huvudbana, grönförbindelsebehov, naturskyddsområde och område som hör till eller föreslås hör till nätverket Natura 2000. I landskapsplanebestämmelsen som gäller beteckningen för området för tätortsfunktioner som anvisats i etapplandskapsplan 4 för Nyland konstateras bl.a. "området planeras som ett område för boende, arbetsplatsfunktioner som passar ihop med sin omgivning samt för service och funktioner i anslutning därtill".

Dessutom är en liten del av planeringsområdet s.k. vitt område, för vilket inget särskilt användningsändamål har anvisats på landskapsplanekartan, men området "är i första hand avsett att användas för jord- och skogsbruk och binärningar som stöder det. Bostads- och arbetsplatsbyggande som riktar sig till området ska styras till områden för tätortsfunktioner och byar. I mer detaljerad planering kan för området anvisas även annan markanvändning som till sina konsekvenser sett är av lokal betydelse."

Omedelbart söder om planeringsområdet finns även en symbolbeteckning för områden för centrumfunktioner. Dess effekt sträcker sig även till en del av planeringsområdet. Området för centrumfunktioner har anvisats i etapplandskapsplan 2 för Nyland, och i landskapsplanebestämmelsen som gäller området konstateras bl.a. att "områdets läge och omfattning ska fastställas i den mer detaljerade planläggningen så att områdena bildar en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centruminriktade funktioner". Området som omger området för centrumfunktioner berörs också av beteckningen och planbestämmelsen för grundvattenområde enligt vilken "De åtgärder som berör området skall planeras så att de inte permanent minskar grundvattnet eller försämrar dess kvalitet."

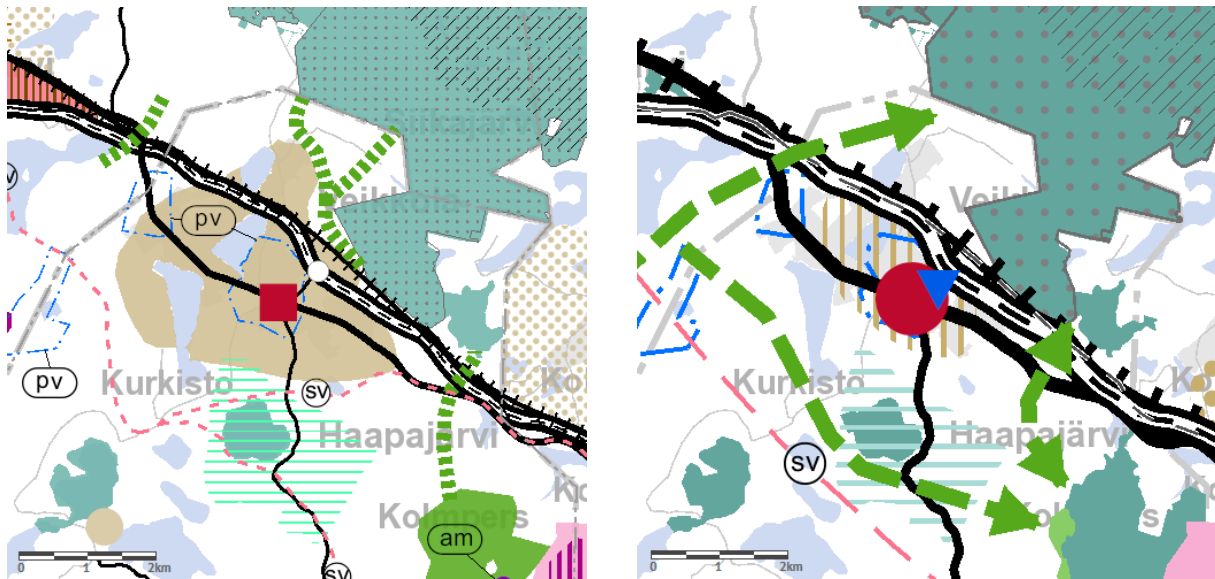


Bild 1. Utdrag ur den sammanställda kartan över Nylands gällande landskapsplaner Bild 2. Utdrag ur Nylandsplanen 2050, förslaget till etapplandskapsplan för Helsingforsregionen

3.2.2. GENERALPLAN

På planeringsområdet gäller Kyrksläotts generalplan 2020, som vann laga kraft år 2000.

I generalplanen har planeringsområdet anvisats i huvudsak som jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU), jord- och skogsbruksdominerat område (M-1), småhusdominerat område (AP), naturskyddsområde (SL-1) av vilket en del reserverats helt eller delvis för statens bruk (SL/v). Till det hör dessutom ett område för företagsverksamhet (PT) norr om den planskilda anslutningen i Veikkola och en liten del jord- och skogsbruksdominerat område (M) i planeringsområdets nordvästra hörn. Vattendragen har anvisats som vattenområden (W). Perälänjärvi detaljplaneområde ingår i beteckningen för småhusdominerat område (AP). Därtill har stenåldersboplatsen Kalljärvi, Rintelä, i västra delen av planeringsområdet anvisats som en fast fornlämning.

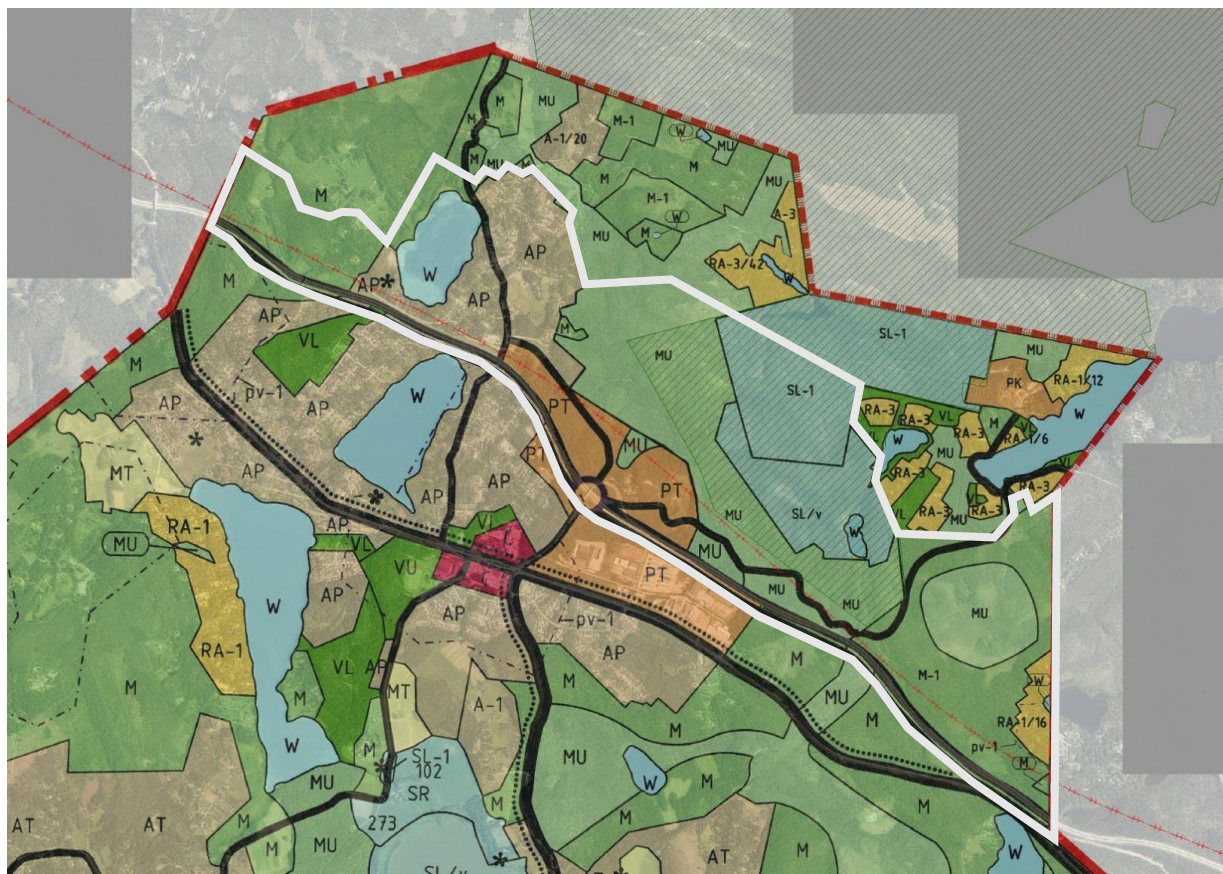


Bild 3. Utdrag ur Kyrksläotts generalplan 2020.

3.2.3. UTVECKLINGSBILD FÖR MARKANVÄNDNINGEN I KYRKSLÄTT 2040

Utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 som styr den strategiska markanvändningen i kommunen godkändes i kommunfullmäktige 1.9.2014. I dokumentet framförs den eftersträlvade utvecklingen av kommunens markanvändning i stora drag och på principnivå och det är en strategisk plan som innefattar kommunens utvecklingsmål. Planen har inga rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen.

Norra Kyrkslätt ligger i utvecklingsbilden för markanvändningen på fokusområde som anvisats för utveckling av markanvändningen, som fastställts som tillväxtzon och zon för tätortsfunktioner, till vilka majoriteten av befolkningen, arbetsplatserna och servicen kommer att koncentreras. Principer för utveckling av markanvändningen i Västbanans och Åboledens tillväxtzon är bl.a.:

- förbättring av trafikförbindelserna i och med utvecklingen av Åboleden
- betoning av områdets särprägel i planläggningen (t.ex. sjöar, skogar, kulturmiljöer)
- Veikkola som servicecentrum för den kommersiella och offentliga servicen i norra Kyrkslätt
- beredskap på den tillväxt som görs möjlig av ESA-/Västbanan
- utveckling av natur- och idrottstjänsterna (Nouxporten)
- trygghet av grönförbindelserna från bostadsområdena till större grönområden.

Planeringsområdet har i utvecklingsbilden anvisats beteckningarna "omgivning kring station för kommande spårtrafik", "motorväg", "ny spårförbindelse" och omedelbart i närheten av den södra kanten av planeringsområdet kommunens servicecentral. Därtill har man i planeringsområdets nordöstra del anvisat ett ekologiskt och med tanke på rekreation enhetligt skogsområde och en viktig grönförbindelse över Åboleden.

I befolkningstillväxtsprognosen i utvecklingsbildens tillväxtzon förväntas invånarantalet i Veikkola centrum att öka från 5 000 invånare till 6 200 invånare, dvs. med ca 1 200 nya invånare till år 2040. Tillväxtpotential i Norra Kyrkslätt anses ändå vara väsentligt större, t.o.m. 12 000–13 000 invånare, om den planerade spårtrafikförbindelsen till området förverkligas.

Man håller på att uppdatera utvecklingsbildens för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 men den har inte ännu i början av april 2020 godkänts i kommunfullmäktige.

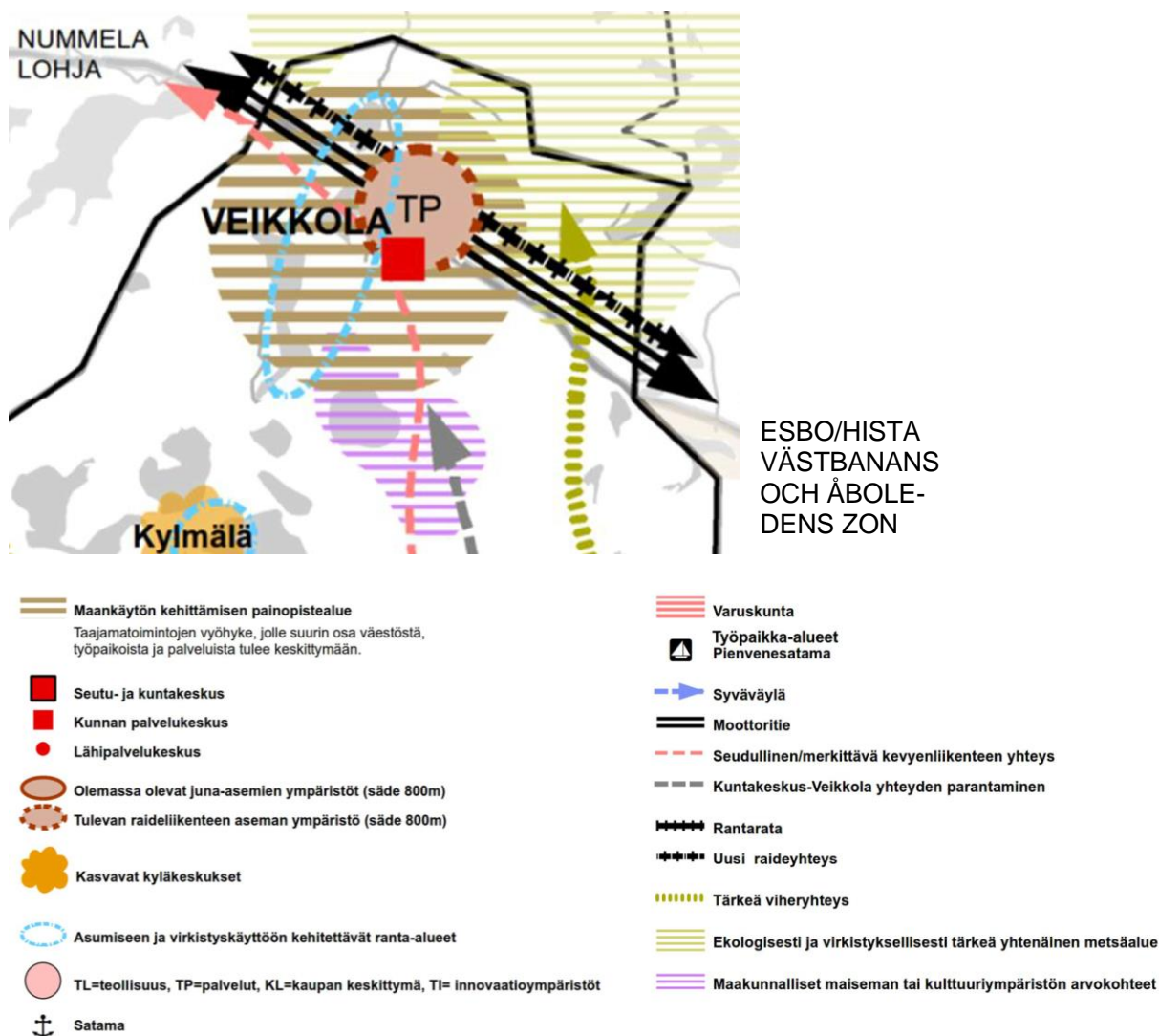


Bild 4. Utdrag ur Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 (godkänd av kommunfullmäktige 1.9.2014)

4. PLANERINGSSKEDEN FÖR DELGENERALPLANEN

4.1. BEHOV AV DELGENERALPLANERING

Med delgeneralplanen med rättsverkningar för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt svarar man på behovet att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo-Salo alltså den s.k. ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts. Kommunen har dessutom som mål att i delgeneralplanen anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen.

För att möjliggöra närtågstrafik till Veikkola måste markanvändningen på hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv för att bilda nödvändig användarpotential. Enligt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 anses tillväxtpotentialen i Veikkola vara till och med 12 000 - 13 000 invånare, om den spårtrafikförbindelsen som planeras på området blir verklighet. Med delgeneralplanen strävar man efter att göra det möjligt att placera en betydande del av det här befolkningsantalet i området kring den kommande hållplatsen i Veikkola.

Med hjälp av delgeneralplanen kan man styra boendet så att till exempel de ekologiska nätverken bevaras i funktionsdugligt skick, och områdets grönnät bildar en så enhetlig helhet som möjligt.

4.2. ANHÄNGIGGÖRANDE

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt har inkluderats i Kyrksläotts planlägningsprogram 2019–2023 på kommunfullmäktiges beslut 4.3.2019 (§ 13). Projektet inleddes efter att kommunaltekniska nämnden hade programmet för deltagande och bedömning för projektet 21.3.2019 (§ 55). Anhängiggörandet kungjordes 7.6.2019.

4.3. DELTAGANDE OCH SAMARBETE

4.3.1. INTRESSENTER

I enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL) fastställs intressenterna i planeringens begynnelsekedje. Intressenter är planeringsområdets markägare samt de vars arbete eller andra omständigheter detaljplaneändringen avsevärt kan påverka. Intressenter är dessutom myndigheter och samfund vars sektor behandlas vid planeringen. Delgeneralplaneprojektets intressenter är uppräknade i programmet för deltagande och bedömning.

4.3.2. PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades 21.3.2019 (§ 55) i kommunaltekniska nämnden. Programmet för deltagande och bedömning skickades per post till markägarna och invånarna på området.

4.3.4. PLANENS BEREDNINGSMATERIAL

Kompletteras efter samhällstekniska nämndens sammanträde.

4.4. MÅL FÖR DELGENERALPLANEN

Delgeneralplanens huvudsakliga mål är följande:

1. Anvisning av banlinje i enlighet med den allmänna planeringen av en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo-Salo alltså den s.k. ESA-banan) och på så sätt möjliggörande av den fortsatta planeringen och genomförandet av banan. Dessutom anvisas läget för Veikkola hållplats som betjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor som fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit och markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen.
2. I omgivningen kring Veikkola hållplats anvisa tillräckligt effektiv markanvändning för att bilda tillräcklig användarpotential för närtågstrafiken i Veikkola. Det här innebär betydande byggande av bostäder och också arbetsplatser på området.
3. Möjliggöra mångsidigt byggande och boende och utveckla arbetsplatsfunktioner. I planeringen gynnas bildande av så kallade blandade funktioner särskilt på området mellan Åboleden och den kommande banlinjen i hållplatsens omedelbara närhet.
4. Trygga de ekologiska förbindelsernas funktion på området och skapa nya rekreationsområden och -rutter. På så sätt kan man trygga bevarandet av Noux område i tillräckligt naturligt tillstånd trots det ökande invånarantalet och användartrycket i närområdet.

Måläret i delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt är 2050.

MÅL SOM HÄRLETTS UR REGIONALA STRATEGIER

Kommunerna i Helsingforsregionen godkände under senvåren 2019 den strategiska planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT 2019-planen) med sikte på år 2050. Målet är en lockande, livskraftig och välmående region med låga utsläpp.

Syftet är att verkställa markanvändningen på planeringsområdet i enlighet med de strategiska riktlinjerna. Enligt de primära utvecklingszonerna för markanvändningen hör planeringsområdet till den primära zonen som anknyter till den nya kollektivtrafikinvesteringen och vars omfattning och kollektivtrafiklösningens omfattning fastställs genom noggrannare planering.

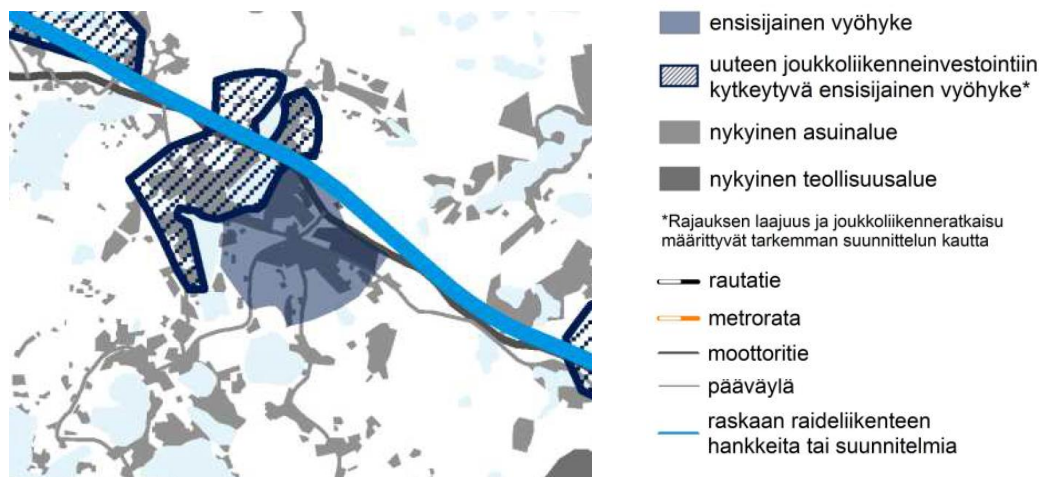


Bild 5: Utdrag ur kartan i MBT 2019-planen; MBT 2019 primära utvecklingszoner och zonerna som anknyter till de nya kollektivtrafikinvesteringarna.

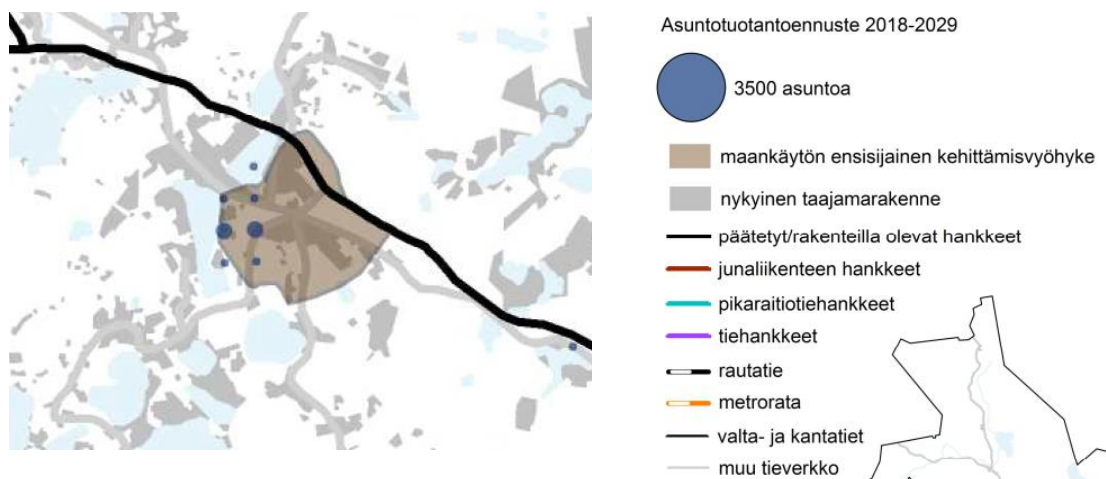


Bild 6: Utdrag ur kartan i MBT 2019-planen; Markanvändningens primära zoner, prognos för bostadsproduktionen och trafikinvesteringarna som ska inledas före år 2030.

5. BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN

5.1. DELGENERALPLANENS STRUKTUR

5.1.1. BOENDE

Delgeneralplanen möjliggör mångsidigt olika boendetyper: centrumaktigt byggande (C) och småhusområden (AP). Utgångspunkten är att anvisa den närmaste markanvändningen kring tåghållplatsen i Veikkola om område för centrumfunktioner (C). Det innebär att området byggs effektivt och att det förutom boende placeras arbetsplatser och tjänster på området. På områden längre bort från hållplatsens omgivning anvisas markanvändningen i regel enligt nuläget som område för småhusdominerat boende, som detaljplanerade områden redan är till sin karaktär. Ett exempel på detta är bostadsområdet i Perälänjärviområdet. De anvisas som småhusdominerat bostadsområde (AP). Också Kolmirantaområdet i närheten av Esbogränsen anvisas som småhusdominerat bostadsområde (AP). Dimensioneringsprinciperna för delgeneralplanen behandlas i stycke 5.2.

I beredningsmaterialet för delgeneralplanen anvisas på en kilometers radie från den kommande hållplatsen en ökning med 3000–4000 invånare och arbetsplatser. Det nuvarande invånarantalet är ungefär tusen invånare. Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som nuförtiden används för arbetsplatser. En komprimering av dem gör det möjligt att under de närmaste årtiondena öka invånarantalet på en kilometers avstånd från hållplatsen med flera tusen invånare. Dessutom har man i ovanstående dimensioneringsmål satt upp ett målinriktat antal om 10 000 invånare och arbetsplatser på två och en halv kilometers avstånd från hållplatsen, vilket det är möjligt att uppnå likaledes genom att komplettera de befintliga områdena. Nästan allt nytt bostadsbyggande kommer att genomföras genom detaljplanering.

5.1.2. ARBETSPLATSER OCH SERVICE

Största delen av den kommersiella och den offentliga servicen och de andra arbetsplatserna placeras på områden för centrumfunktioner (C), som anvisats i delgeneralplanen. Målet är att koncentrera den största delen av tjänsterna på området till området kring hållplatsen i Veikkola. På så sätt skulle området bli ett fungerande och kommersiellt intressant stationsområde, som skulle locka ett tillräckligt kundantal för att höja och upprätthålla servicenivån och ordna närtågstrafik.

På området för centrumfunktioner (C) är det möjligt att bygga också ett guidningscenter som betjänar nationalparken i Noux. I den mer exakta placeringen bör man beakta tillräcklig närhet till hållplatsen och smidiga förbindelser i riktning mot nationalparken.

Målet är en blandad samhällsstruktur, där boende, service och arbetsplatser kan placeras efter varandra i samma kvarter. Med detta strävar man efter att möjliggöra förutsättningar för tjänster och företagsverksamhet på området.

I byggandet av områden nära järnvägen bör man beakta bullernivån och ordnande av bullerskydd kommer i fråga genom placeringen av byggnader och genom byggnadstekniska medel.

5.1.3. TRAFIK

Huvudförbindelse för områdets trafiknät blir gatan (en förlängning av Veikkolavägen) vars sträckning går från Veikkolaportens planskilda anslutning till området norr om banan och som förenas med Napparsvägen. Man kommer att förnya Veikkolas planskilda anslutning under de närmaste decennierna varmed det är möjligt att på Veikkolavägen över Åboleden tillägga en gång- och cykelväg som möjliggör en gång- och cykeltrafikförbindelse till Veikkola tåghållplats. I delgeneralplanen anvisas också en ny planskild anslutning för Åboleden öster om Veikkola tätort. Byggandet av den blir aktuell i det skedet då den nya och förnybara markanvändningen i tätortens södra och östra del utvecklas tillräckligt. Det är möjligt att ordna en vägförbindelse i riktning mot Siikajärvi också här via, om det är möjligt att dra upp en linje för vägförbindelsen så att naturvärdena kan beaktas på ett tillräckligt vis. Man försöker främja byggandet av planskilda anslutningar genom planläggningen och ett ökande invånarantal.

I granskningen av Veikkolaportens funktion som gjordes i slutet av 2019 (Sitowise) konstaterades att det i fråga om den planskilda anslutningen som förnyas inte förekommer några särskilda problem med de föreslagna invånar- och arbetsplatsantalen. Endast under rusningstoppar kan det förekomma tidvis köbildning i den norra rondellen i riktning från Helsingfors, alltså på förlängningen av Veikkolavägen då man vänder norrut. Det här kan man ändå lösa till exempel genom att vidta nödvändiga åtgärder i rondellen.

GÅNG OCH CYKLING

På plankartan har anvisats centrumaktiga gång- och cykeltrafikrutter, vanliga gång- och cykeltrafikrutter och friluftsrutter som i första hand stödjer rekreation. Rutterna avviker från varandra hierarkiskt. Avsikten är att bygga de centrumaktiga rutterna på ett högklassigt sätt, och de löper enbart på områden för centrumfunktioner.

KOLLEKTIVTRAFIK

Närtågen som stannar på den kommande hållplatsen i Veikkola är i framtiden den mest betydande kollektivtrafikförbindelsen särskilt i riktning mot Esbo och Helsingfors. I en situation där närtågstrafiken stannar i Veikkola bör bussturerna köra via hållplatsen så att omstigning från ett trafikmedel till ett annat kan ske så smidigt som möjligt. Alldeles intill hållplatsen bör det vara möjligt att ordna olika typer av arrangemang för angöringstrafik, vändplats för bussar och en eventuell miniterminal som betjänar kollektivtrafiken. Dessutom behövs infartparkeringsplatser för bilar och cyklar. En vändplats för bussar behövs eventuellt både norr och söder om banan. Den föreslagna linjen för gatunätet möjliggör ovan nämnda funktioner och arrangemang.

Närmare planer och busstrafikens linjer och placeringen av hållplatserna görs i samband med den fortsatta planeringen och utgående från principerna i delgeneralplanen i samband med detaljplanläggningen i samarbete med HRT som sköter trafiken.

5.1.4. REKREATIONS- OCH FRILUFTSOMRÅDEN

I delgeneralplanen anvisas ett omfattande närrekreationsområde (VL) mellan Noux och område för centrumfunktioner (C) som stöder hållplatsen i Veikkola. Närrekreationsområdet ifråga behövs för att jämna ut rekreativ användningstrycket gällande Noux och leda det till området där man i genomförandeskedet kan beakta det ökande användningstrycket på ett sätt som besparar naturvärdena. Dessutom ingår närrekreationsområden som tjänar områdena i reserveringarna gällande området för centrumfunktioner och bostadsområdet.

Grönområdesnätet baserar sig på friluftslederna som leder till Noux-området samt det interna ruttnätet i närrekreationsområdet mellan Noux och hållplatsen i Veikkola. Syftet är att leda ruttnätet från området västerut så att det i framtiden tjänar också Perälänjärviområdet. Dessutom kan man förlänga rekreativ förbindelserna bland annat med hjälp av under- och överfarter vid trafiklederna.

5.1.5. JORD- OCH SKOGSBRUKSOMRÅDEN

På delgeneralplaneområdet finns väldigt lite områden som används för jordbruk.

Planbeteckningarna för skogsområden har anvisats i delgeneralplanen enligt deras särdrag som jord- och skogsbruksdominerat område (M), jord- och skogsbruksdominerat område med särskilt behov att styra friluftslivet (MU) och jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden (MY). Till exempel i delgeneralplanen anvisade skogsområden med viktiga naturvärden (MY) strävar efter att tillsammans med luo-beteckningarna säkra bevarandet av för naturens mångfald viktiga naturtyper och fungerande ekologiska förbindelser.

5.1.6. SKYDD

På planeringsområdet ligger en del av Noux Natura 2000-område och naturskyddsområde, som anvisas med beteckningarna i fråga.

Soidensuo som ligger i den östra ändan av planeringsområdet har konstaterats vara ett objekt av riksomfattande värde i förslaget till komplettering av skyddet av myrar (2015) och arbetsgruppen för skydd av myrar har föreslagit att de här objekten ska skyddas. Därtill har Soidensuos betydande naturvärden identifierats i naturutredningen (Faunativa 2019) som uppgjorts för delgeneralplanen. I delgeneralplanens beredningsmaterial anvisas Soidensuos myrhet som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald så att områdets huvudändamål är jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden. Om man anser det viktigt att skydda myrheten via naturvårdslagen genom att grunda ett naturskyddsområde, ska man avtala om det separat.

Utöver naturskyddsområdena har i plankartan anvisats naturhelheter som anvisats i naturutredningen som uppgjorts som utgångsinformation till delgeneralplanen. De omfattar bland annat landskapsmässigt och lokalt mycket betydande naturobjekt (områdesbeteckningen luo).

Fastän man annars skulle sträva efter att undvika byggande på värdefulla områden, blir naturvärden som konstaterats värdefulla ofrånkomligen under banlinjen. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena kan gå förlorade utanför den direkta banlinjen. Det här beror på hur långt konsekvenserna av byggandet av banan sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden.

5.1.7. TEKNISK SERVICE

Områden som anvisas för byggande i delgeneralplanen detaljplaneras etappvis. Förutom för gatunätet som bildas på området och den övriga kommunaltekniken ansvarar kommunen för underhållet av friluftsrutter. Också genomförandet av dem görs i etapper och en betydande del av dem byggs i samband med genomförandet av detaljplaner.

På alla detaljplanerade områden ska efter godkännandet av varje detaljplan ordnas den kommunalteknik som de fordrar, så som gator, park, metoder för behandling av dagvatten och vattenförsörjning. Operatörerna sköter i sinom tid om genomförandet av elnätet, datakommunikationsförbindelserna och de eventuella bostädernas uppvärmningssystem på områdena som detaljplaneras.

5.2. DIMENSIONERING

Byggandets effektivitet som anvisats i delgeneralplanen baserar sig på ramvillkoren som uppställts av markarealen som står till förfogande för byggande, naturmiljön och naturskyddet samt dimensioneringsmålen för antalet användare av närtrafikens hållplats. I dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser har man använt målriktade normtal som Helsingforsregionens trafik (HRT) fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på stationerna på två och en halv och en kilometers avstånd. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning.

Utanför huvudstadsregionen kan som se placering av minst 10 000 invånare eller arbetsplatser på 2,5 kilometers avstånd från stationen som ett normtal att sträva efter. Motsvarande är invånar- och arbetsplatsantalet som eftersträvas 5 000 på en kilometers avstånd. För byggandets del skulle det på det mest centrumliknande området genast i närheten av hållplatsen innebära effektivt flervåningshusbetonat boende. Det har uträknats att det behövs sammanlagt högst ca 300 000 våningskvadratmeter bygggrätt av vilket t.ex. ca 200 000 våningskvadratmeter borde anvisas för boende och ca 100 000 våningskvadratmeter för arbetsplatser. Man bör ändå anta att boendets andel av den totala våningsytan är högre än det här.

I hållplatsens omedelbara närmiljö bör man för önskad servicenivå inom närtågstrafiken möjliggöra tillräcklig effektivitet för det invånarunderlag och antal arbetsplatser som behövs. I hållplatsens omgivning finns emellertid rätt begränsat markområde som är tillgängligt för byggande, eftersom det avgränsas i söder av motorvägen och i nordväst av Noux nationalpark och Natura 2000-området. På grund av detta är man tvungen att placera byggande på ett relativt litet område. För att nå de önskade invånar- och arbetsplatsantalerna bildas en zon med centrumaktigt boende (område för centrumfunktioner C) kring hållplatsen. Områdets områdeseffektivitet är t.o.m. ca 0,7, vilket är avsevärt högt.

Det har inte räknats ut ett områdesexploateringstal för det småhusdominerade bostadsområdet eftersom genomförandet av det styrs av befintliga detaljplaner.

5.3. DELGENERALPLANENS OMRÅDESRESERVERINGAR OCH PLANBESTÄMMELSER

Delgeneralplanens områdesreserveringar och planbestämmelser framgår ur bilaga 1 och 2 till planbeskrivningen.

5.4. JÄMFÖRELSE MED DEN GÄLLANDE GENERALPLANEN

Planlösningen avviker i fråga om den nya stationsregionen som anvisas i delgeneralplanen från markanvändningen som anvisats i Kyrksläotts generalplan 2020. Andra centrala skillnader är i synnerhet det att det inte anvisats strandlinje eller Noux Natura 2000-område i generalplanen, eftersom lösningarna i generalplanen härstammar från planeringssituationen på 1990-talet. Markanvändningen som anvisats på området i generalplanen är inte heller av samma orsak till sin natur sådan som stöder sig på banan och hållplatsen.

I beskrivningen till Kyrksläotts generalplan 2020 har man inte heller satt upp några mål gällande befolkningen.

5.5. JÄMFÖRELSE MED DE GÄLLANDE DETALJPLANERNA

Markanvändningen i detaljplanerna på delgeneralplaneområdet ändrar inte genom godkännandet av delgeneralplanen.

6. DETALJPLANENS KONSEKVENSER

Konsekvensbedömning i enlighet med MBF 1 §:

Enligt 1 § i markanvändnings- och byggförordningen (MBF) bör följande konsekvenser utredas vid uppgörandet av planen:

- för människors levnadsförhållanden och livsmiljö
- för jord- och berggrund, vatten, luft och klimat
- för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna
- för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin och trafiken
- för stadsbild, landskap, kulturarv och byggd miljö.

6.1. KONSEKVENSER FÖR MÄNNISKORNAS LEVNADSFÖRHÅLLANDEN OCH LIVSMILJÖ

Delgeneralplanen gör det möjligt att ett betydande antal nya invånare placeras i stationsregionen i Veikkola tätort och den betydande utvidgningen av tätorten. Planen möjliggör också mångsidigt olika boendetypologier. På så sätt skulle kommunen kunna erbjuda olika boendemöjligheter i Veikkola och på så sätt möta ändrade bostadsbehov vid uppgörandet av detaljplaner för området. Konsekvenser för befolkningsstrukturen skulle också vara om olika befolknings- och åldersgruppers behov tas i beaktande.

Konsekvenserna av den ändrade markanvändningen som delgeneralplanen möjliggör är stora, men de gör områdets serviceutbud och bostadsutbud mångsidigare, vilket ökar invånarnas valmöjligheter. Livsmiljön för områdets nuvarande invånare och aktörer förändras, fastän man i praktiken uppför endast nybyggande på delgeneralplaneområdet. Kompletterande byggande sker på andra platser i planområdets västra del och utanför planområdet. Rekreatiomsområden enligt delgeneralplanen upplevas i vanliga fall som en positiv förändring.

Den ökande befolkningsmängden har troligtvis också en positiv effekt på Veikkolaområdets serviceutbud, och det piggar upp den lokala ekonomin. På det omfattande området för centrumfunktioner kan också placeras en avsevärd mängd nya arbetsplatser. En stor del av dem är troligtvis servicearbetsplatser, eftersom en växande befolkning behöver många olika slags tjänster. En avsevärd ökning av invånarantalet ökar trycket på såväl mångsidigare offentliga och kommersiella tjänster som på skapandet av dem. Ökandet av när servicen har i regel en positiv effekt på människors livsmiljö; det minskar behovet av att förflytta sig i onödan och ökar ett aktivt umgänge och livar upp området.

Man kommer också att förbättra kollektivtrafikens servicenivå i och med att invånarantalet på Veikkolaområdet ökar. Särskilt närtågstrafiken medför en betydande höjning av servicenivån. Genomförandet av markanvändningen i delgeneralplanen leder förr eller senare till en situation där man nära allt fler invånare kan ordna också en busstur som i praktiken skulle vara matartrafik till hållplatsen i Veikkola. På så sätt kan man bl.a. främja målet gällande bilfritt boende också på bostadsområdena utanför centrum. Allt fler äldre kommer också att omfattas av fungerande kollektivtrafik. Närtågsförbindelsen i riktning mot huvudstadsregionen möjliggör också bredare tillgodoseende av Noux nationalparks potential. Möjligheten av nå Noux med kollektivtrafik blir bättre så det är möjligt att ta sig med närtåg till parkens ingång i Veikkola.

Utöver servicen som blir mångsidigare, möjliggör delgeneralplanen också ett ökande antal arbetsplatser. Eftersom planbeteckningen för centrumfunktioner tillåter väldigt mångsidig verksamhet på

området, möjliggör den en blandning av olika funktioner så som boende, tjänster och arbetsplatser. Därför kan det till exempel i kvarteren som omger Veikkola hållplats i framtiden finnas mycket olika och från varandra avvikande funktioner.

Om arbetsplatserna för områdets invånare ligger på Veikkolaområdet, minskar det avsevärt behovet av att dagligen ta sig någonstans. Målet i delgeneralplanen och i synnerhet i detaljplanerna som följer därpå är att Veikkola, som utvecklas på många nivåer, lockar arbetstagarna i företagen på orten att slå sig ner där. Det ökande invånarantalet ökar naturligtvis mängden fordonstrafik, varmed huvudgatornas trafik och trafikbuller ökar. Behovet av bullerhinder undersöks i samband med detaljplaneringen. Byggnad av konstruktioner för bekämpning av trafikbullret på Åboleden pågår redan (situationen i början av år 2020).

6.2. KONSEKVENSER FÖR JORD- OCH BERGGRUNDEN, VATTNET, LUFTEN OCH KLIMATET

Konsekvenserna för jord- och berggrunden av verkställandet av delgeneralplanen är lokala. Jordmånens struktur kan som följd av byggandet ändra lokalt i och med terrängs- och bergsskärningar eller jordfyllning.

Delgeneralplanens markanvändning har inga betydande konsekvenser för planeringsområdets grund- eller dagvatten, eftersom detaljplanebestämmelserna som anammats i Kyrksläotts kommun är tillräckligt strikta och tryggar ändamålsenlig hantering av dagvattnen. På planeringsområdet finns inga grundvattenområden.

Konsekvenserna för luften och klimatet på delgeneralplanens område hänför sig närmast till byggandet av trafikleder, den ökande trafiken och dess utsläpp. Allt nybygge orsakar klimatutsläpp, men på lång sikt försöker man med planlösningar minimera dem med en tät samhällsstruktur som särskilt stöder sig på kollektivtrafik.

Åtgärderna för stävande av klimatförändringen kommer inom den närmaste framtiden att synas också i Kyrksläotts markanvändning. Det fordrar att kommunen fullföljer riktlinjerna för de åtgärder med vilka kommunen kan minska sina koldioxidutsläpp i enighet med utsläppsminskningarna som fastställts av statsrådet. I delgeneralplanens bestämmelser är det emellertid inte motiverat att anvisa åtgärder för bekämpningen av klimatförändringen, i synnerhet då markanvändningen i delgeneralplanen baseras på både närtågsservicen som den kommande hållplatsen i Veikkola erbjuder och också i övrigt på höjningen av kollektivtrafikens servicenivå på tätortsområdet.

6.3. KONSEKVENSER FÖR VÄXT- OCH DJURARTERNA, NATURENS MÅNGFALD OCH NATURRESURSERNA

De ekologiska förbindelsebehoven som anvisats i Nylands landskapsplan har beaktats i markanvändningen i delgeneralplanen. Närrekreationsområdet som anvisats mitt på planområdet förverkligar för sin del den här förbindelsen. Naturens värdeobjekt med växt- och djurarter bevaras i huvudsak och kommer att placera sig på jord- och skogsbruksområden (M, MU och MY) och naturskyddsområden (SL) i delgeneralplanekartan. Naturens värdeobjekt har i plankartan anvisats med beteckningen lu.

Betydande naturvärden som konstaterats i naturutredningen blir ändå obönhörligt under banlinjen. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena kan gå förlorade utanför den direkta banlinjen beroende bl.a. på hur långt banbyggandets konsekvenser sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen som blir delvis innanför området för centrumfunktioner och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden. Dessutom har byggandet som delgeneralplanen möjliggör konsekvenser också för naturens värdeobjekt eftersom randeffekten sträcker sig också till dem. Med anledning av randeffekten (50–100 m) ändrar förhållanden och arterna på objekten. Randeffekten kan å andra sidan framträda positivt som ökad artrikedom, men

å andra sidan kan den knappa in på arternas levnadsmöjligheter och ekologiska förbindelser på små skyddsområden.

Konsekvenserna av delgeneralplanen och verkställandet av den för naturens mångfald, naturens värdeobjekt samt växt- och djurarter lokalt överskådat kan vara betydande bl.a. med tanke på det nya byggandet och dess randeffekter. Delgeneralplanens positiva effekt på naturens mångfald är utöver skyddande av betydande naturobjekt också tryggnad av ekologiska förbindelser och anvisande av dem på generalplanenivå.

Delgeneralplanen har inga betydande konsekvenser för naturresurserna.

Någon mer detaljerad bedömning av konsekvenserna för Noux Natura 2000-område har ännu inte i det här skedet utarbetats.

6.4. KONSEKVENSER FÖR REGION- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN, SAMHÄLLS- OCH ENERGIEKONOMIN SAMT TRAFIKEN

Delgeneralplanen gör områdes- och samhällsstrukturen tätare i Veikkola och skapar en ny tätort genom att där göra det möjligt att bygga mycket nytt. Veikkola länkas i fortsättningen genom byggandet av banan till andra stationsregioner och centrum längs banan som en del av en bredare kommunövergripande områdesstruktur. Förtätande av samhällsstrukturen är lönsamt både planekonomiskt och med tanke på hållbar utveckling. Närtågsförbindelsen särskilt i riktning mot huvudstadsregionen möjliggör också bredare tillgodoseende av Noux nationalparks potential i riktning från huvudstadsregionen. Noux närhet genom kollektivtrafik blir bättre och kan för sin del ha en ökande inverkan på närtågstrafikens användarkrets och användarantal.

De ekonomiska konsekvenserna av den företagsverksamhet som delgeneralplanen möjliggör t.ex. för kommunens skatteinflöde är svåra att bedöma, men i planen möjliggörs placering av nya arbetsplatser och service på området. Kommunens köpkraft och allmänna aktivitet ökar i och med de nya invånarna som flyttar till Veikkola tätort, vilket förstärker den lokala ekonomin.

Om invånarmängden i Veikkola ökar kraftigt i enlighet med målen i delgeneralplanen, ökar också trafikmängderna avsevärt. Visserligen torde tillväxten av befolkningen och trafiken fördelas jämförelsevis jämnt på mycket lång sikt (ca 15–20 år). Detta kan emellertid orsaka en situation där den ökande fordonstrafiken förutsätter byggande av ett nytt gatunät. Ett parallellt mål ska dock vara möjliggörande av användningen av kollektivtrafik för allt fler av tätortens invånare. Då den nya och förnybara markanvändningen söder och öster om den nuvarande tätorten utvecklas tillräckligt bland annat genom att planlägga Eriksgårds marker för boende, kommer situationen antagligen att fordra byggande av en annan planskild anslutning till Åboleden öster om Veikkola tätort. Man försöker främja byggandet av planskilda anslutningar genom planläggningen och ett ökande invånarantal.

I enlighet med den centrala principen i delgeneralplanen koncentreras det nya byggandet till omgivningen kring Veikkola hållplats, vilket stöder användningen av närtågstrafiken och gör det attraktivt. Målet för markanvändningen är också att förbättra gång- och cykeltrafikförbindelserna så att en allt större del av de dagliga resorna kunde skötas till fots eller med cykel.

6.5. KONSEKVENSER FÖR STADSBILDEN, LANDSKAPET, KULTURARVET OCH DEN BYGGDA MILJÖN

Delgeneralplanen strävar efter att inverka positivt på Veikkolas stadsbild. I det nya centrumområdet vill vi säga hållplatsens närmiljö eftersträvas ett attraktivt område där det är bra att bo, arbeta, idka hobbyer och trivas. Eftersom området numera är obebyggt, är det möjligt att utfärda mål och bestämmelser som gäller kvaliteten på stadsbilden i god tid före byggandet inleds på området. Delgeneralplanen möjliggör en stor mängd nytt byggande, så konsekvenserna för stadsbilden och landskapet blir stora.

Förändringarna i det bekanta landskapet, utanför det nya byggandet, blir små eftersom delgeneralplanen inte inverkar på dem direkt. Om området bebyggs i och med banan och hållplatsen, kommer förändringarna i framtiden att inriktas också på områdena som nu blir utanför delgeneralplanen i samband med planändringarna för dem. Veikkolas nuvarande centrum förblir också i fortsättningen en huvudtätort i utveckling, fastän det till följd av att markanvändningen ändras uppstår två nya funktionella servicekoncentrationer på Veikkolas centrumområde: det nuvarande centrumet och stationsregionen.

Objekten i den byggda kulturmiljön ligger på områden där man inte förväntar just några ändringar, eftersom betydande nybyggande anvisas bara på områden där det inte finns något befintligt byggnadsbestånd.

7. GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH RÄTTSVVERKNINGAR

7.1. PLANER SOM STYR OCH ÅSKÅDLIGGÖR GENOMFÖRANDET

Genomförandet styrs av allmänna planer för kommunaltekniken och andra mer detaljerade utredningar som till största delen görs upp i detaljplansskedet. Den allmänna planeringen gäller bl.a. planeringen av gator och rekreatiomsområden samt vattenförsörjning och behandlingen av dagvatten.

Innan man framskrider till detaljplaneringsskedet bör man ändå ha ingått ett bindande beslut om genomförande och fortsatt planering av genbanan Esbo-Salo med tillhörande närtågstrafik. Om banprojektet inte genomförs, kan inte detaljplaneringen inledas utgående från lösningarna i delgeneralplanen.

7.2. GENOMFÖRANDE OCH TIDTABELL

Kyrksläotts kommun svarar för genomförandet av delgeneralplanen. Man har inte fattat några beslut om inledandet av detaljplaneringen. Det är framför allt fråga om beredskap inför planering av markanvändningen på området på lång sikt. Förutsättning för det är inledning av närtågstrafiken och byggande av hållplatsen i Veikkola.

Om uppgörande av detaljplaner för nya områden i delgeneralplanen beslutar kommunfullmäktige i och med godkännandet av planlägningsprogrammet. Därtill har detaljplanen för Veikkolaporten anhängiggjorts år 2013 och för den uppgjordes beredningsmaterial (planutkast) år 2014. De centrala markområdena i omgivningen kring den kommande tåghållplatsen i Veikkola ägs i huvudsak av Kyrksläotts kommun, så kommunen har goda möjligheter att genom eget agerande inverka på inledandet av detaljplaneringen.

På en betydande del av området (C och A) som anvisas för byggande på delgeneralplaneområdet kan man ändå inte inleda detaljplaneringen innan det finns tillräckligt bindande beslut om den fortsatta planeringen av genbanan Esbo-Salo och om genomförandet av banan och genomförandet av den tillhörande närtågstrafiken.

7.3. DELGENERALPLANENS RÄTTSVVERKNINGAR

Åtgärds- och byggbegränsningar

På områden som anvisats som närrekreatiomsområden har man i delgeneralplanen använt en åtgärdsbegränsning på grundval av 43 § 2 momentet i markanvändnings- och bygglagen. På områden i fråga får man inte vidta åtgärder som ändrar landskapet utan tillstånd som avses i 128 § i markanvändnings- och bygglagen. Områdena är viktiga särskilt i balanseringen av trycket på rekreatiomsanvändning i Noux och på en del av dem förekommer också betydande naturvärden.

7.4. UPPFÖLJNING

Uppföljningen av genomförandet preciseras under den fortsatta planeringen.



KYRKSLÄTTS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR
TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

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