

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt, 40000

Sammandrag av utlåtandena och åsikterna samt bemötanden

Beredningsmaterialet till delgeneralplanen var framlagt enligt MBL 62 § och MBF 30 § 25.6–11.9.2020.

Det gavs sammanlagt 29 utlåtanden om delgeneralplanens beredningsmaterial:

1. NTM-centralen i Nyland	30.9.2020
2. Nylands förbund	23.9.2020
3. Vichtis kommun	15.9.2020
4. Västra Nylands museum	15.9.2020
5. Västra Nylands räddningsverk	18.8.2020
6. Polisinspektionen i Västra Nyland	3.7.2020
7. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)	16.9.2020
8. Helsingforsregionens miljötjänster (HRM)	26.8.2020
9. Trafikledsverket	14.9.2020
10. Esboregionens miljöhälsa	15.9.2020
11. Caruna Oy	8.9.2020
12. DNA Abp	25.6.2020
13. Kyrksläotts miljöförening r.f.	4.9.2020
14. Helsingforsstraktens ornitologiska förening Tringa r.f.	11.9.2020
15. Finlands skogscentral	11.9.2020
16. Byföreningen i Veikkola	7.9.2020
17. Kyrksläotts hembygdsförening r.f.	9.7.2020
18. Kyrksläotts företagare r.f.	10.9.2020
19. Kyrksläotts jaktvårdsförening	11.9.2020
20. Kirkkonummen hiihtoseura	2.9.2020
21. Kyrksläotts kommun, kommunutvecklingssektionen	18.9.2020
22. Kyrksläotts kommun, namnkommittén	29.9.2020
23. Kyrksläotts kommun, handikapprådet	4.6.2020
24. Kyrksläotts kommun, miljövårdsenheten	18.9.2020
25. Kyrksläotts kommun, äldrerådet	9.9.2020
26. Siikajärvi-Pikkaraiset ry	4.9.2020
27. Skogsträsksvägens väglag	18.8.2020
28. Backbrinksvägens väglag	3.9.2020
29. Pikkaraisvägens väglag	9.9.2020

Följande instanser gav **inget utlåtande** om planens beredningsmaterial:

Kyrksläotts kommun: byggnadstillsynen, kommunaltekniska investeringstjänsterna, underhållstjänsterna, bildnings- och fritidstjänsterna, vård- och omsorgstjänsterna. Kyrksläotts vatten, Esbo stad, Forststyrelsens naturtjänster, Skogsvårdsföreningen Södra Skogsreviret, Finlands viltcentral, Nyland, Kyrksläotts Natur och Miljö rf., MTK-Uusimaa, Kirkkonummen Veikkolan vesiensuojeluyhdistys KIRVES ry., Pohjois-Kirkkonummi -yhdistys / Föreningen för Norra Kyrkslätt, Kyrksläotts landbygdsförening rf., Lynx ry., Veikkolan Veikot ry., Kyrkslätt-Sjundeå fiskeområde, Fortum Power and Heat Oy, Elisa Abp, TeliaSonera Finland Abp, Oy Pohjolan Liikenne Ab.

Det gavs sammanlagt 6 åsikter om delgeneralplanens beredningsmaterial:

Siikajärven metsästäjät ry.	9.9.2020
Anmärkning 1	2.9.2020
Anmärkning 2	4.9.2020

Anmärkning 3	8.9.2020
Anmärkning 4	11.9.2020
Anmärkning 5	14.9.2020

Sammandrag över givna utlåtanden och bemötanden

1. NTM-centralen i Nyland 30.9.2020

1.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen:

Vid planeringen av områdena ska man beakta de riksomfattande målen för områdesanvändningen så att man främjar uppfyllandet av dem. Planbeskrivningen ska kompletteras med de riksomfattande målen för områdesanvändningen, och planlösningen ska bedömas i förhållande till dem. De riksomfattande målen för områdesanvändningen betonar skapande av förutsättningar för kolfattig och resurseffektiv samhällsutveckling som i första hand stöder sig på den befintliga strukturen och stärker en enhetlig samhällsstruktur i stora stadsregioner. Dessutom förutsätter de riksomfattande målen för områdesanvändningen att betydande nya områden för bostads-, arbetsplats- och servicefunktioner placeras så att de nås lätt med tanke på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Helsingforsregionens etappplansplan som godkänts för samhällsstrukturens del preciserar förverkligandet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen i Helsingforsregionen.

Planläggarens bemötande:

Planbeskrivningen kompletteras med de riksomfattande målen för områdesanvändningen och man bedömer planlösningen i förhållande till dem.

1.2. Gällande landskapsplan:

På planområdet har i de gällande landskapsplanerna anvisats område för centrumfunktioner, naturskydds- och Natura-område, motorväg, huvudbana och grönförbindelsebehov, 110 kV kraftledning och Veikkola planskilda anslutning. En del av planområdet är vitt område.

Område för tätortsfunktioner. NTM-centralen anser att planlösningen enligt beredningsmaterialet preciserar den gällande landskapsplanen beträffande områdena som anvisats för byggande. Mängden boende och arbetsplatser får ändå inte ha betydande negativa effekter för Natura-området. Det är bra att det i utkastet till delgeneralplan anvisats ett närrekreationsområde (VL) mellan Noux och området för centrumfunktioner (C) som stöder Veikkola hållplats, för att balansera rekreationsanvändningstrycket som riktas till Noux och Natura-området. Lösningens tillräcklighet i förhållande till invånar- och byggmängderna bedöms i Natura-konsekvensbedömningen.

Planläggarens bemötande:

Helheten Nylandsplanen 2050 har trätt i kraft i och med högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023, så "den gällande landskapsplanen" som man hänvisat till i utlåtandet är därmed inte längre i kraft, utan för Kyrksläotts del har den ersatts av Helsingforsregionens etappplansplan som hör till Nylandsplanen 2050.

Eftersom planeringen av delgeneralplanen har inletts under en tid då Nylandsplanen 2050 ännu inte varit lagakraftvunnen, besvarar man

också i detta utlåtande synpunkterna i den punkten, i synnerhet då bemötandet för sin del även ger en bakgrund till ändringarna i planförslaget.

Målet för mängden boende och arbetsplatser har skurits ner betydligt jämfört med målet under beredningsskedet. Minskningen baserar sig i synnerhet på utlåtandena som gavs i beredningsskedet, i stycke 3.1.4 i planbeskrivningen. Dimensioneringsprinciperna för befolkningen, tjänsterna och arbetsplatserna har öppnats i synnerhet med tanke på boendet.

Natura-konsekvensbedömningen gällande delgeneralplanen pågår och dess slutledningar beaktas i den slutliga delgeneralplanen. Redan vid utarbetandet av planförslaget har man dock till tillämpliga delar beaktat de många slutledningarna av bedömningarna som hänför sig till banprojektet och som gjorts upp i samband med Noux skötsel- och nyttjandepplan. I de har man allmänt lyft fram den betydande markanvändningen som anvisats stationsregionen under beredningsskedet (invånar- och arbetsplatsantal) och ökningen av rekreationsbehovet på grund av det ökande boendet och riktandet av det i synnerhet till Natura 2000-området. Särskilt användningstrycket kan ha följder för några av de naturtyper och arter på basis av vilka området inkluderats i Natura 2000-nätverket.

1.3. Områden för centrumfunktioner. Med denna delgeneralplan kan man ändå inte anvisa område för centrumfunktioner kring hållplatsen i den föreslagna omfattningen, med beaktande av att landskapsplanen uttryckligen styr centrumfunktionerna utanför delgeneralplaneområdet i Veikkolas befintliga centrum söder om motorvägen. Enligt landskapsplanens bestämmelse ”ska de med objektsbeteckning anvisade områdena för centrumfunktioners läge och omfattning fastställas i den mer detaljerade planläggningen så att områdena bildar en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centruminriktade funktioner”. Området för centrumfunktioner som framförts i utkastet till generalplan bildar inte tillsammans med centrumområdena i den gällande generalplanen en enhetlig funktionell helhet, redan av den orsaken att lösningen i Kyrkslätt generalplan 2020 i tiden utarbetats för fullkomligt annorlunda markanvändningsförhållanden. En betydande precisering av centrumfunktionerna till ett mera omfattande område än i den nuvarande generalplanen skulle förutsätta justering av generalplanen på hela Veikkolaområdet varmed man kunde fastställa en funktionellt enhetlig centrumsfunktionshelhet. NTM-centralen lyfter fram att den blandade samhällsstrukturen som eftersträvas i delgeneralplanen, där boende, service och arbetsplatser kan placeras mellan varandra i samma kvarter, kan främjas också t.ex. med planbeteckningen för område för tätortsfunktioner (A). I definitionen av området för centrumfunktioner ska ytterligare tas i beaktande att till beteckningen för centrumfunktioner hänför sig som rättsverkning möjligheten till placering av stora detaljhandelsenheter. Planmaterialet ska kompletteras med en kommersiell utredning och i planen ska anvisas en servicestruktur som lämpar sig för Kyrkslätt helhet, så att man tryggar bevarandet och stärkandet av tjänsterna i Veikkolas nuvarande centrum enligt beskrivningen. Bestämmelser ska ges om butikens läge, antal och vid behov kvalitet. Bestämmelserna gällande lokaliseringsstyrningen av butiken i landskapsplanen fungerar som riktlinje vid uppgörandet av generalplanen.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen tillämpas utöver beteckningen för område för centrumfunktioner (C) dessutom beteckning för bostadsområde (A) och andra motsvarande planbeteckningar och -bestämmelser som styr boendefunktioner på det planerade stationsområdet i Veikkola. Dimensionen och den styrande inverkan av beteckningen C skärs ner i

förhållande till detaljplaneringen. Man har inte låtit göra upp en skild kommersiell utredning, utan i planbeskrivningen har beskrivits Veikkolas kommersiella tjänsters nuläge, bevarandet av dem och åtgärderna för tryggheten av dem.

1.4. Grönförbindelsebehov. Enligt planbeskrivningen begränsar Åboleden (riksväg 1) grönförbindelsebehovet och de ekologiska förbindelserna som anvisats även i landskapsplanen söderut från Nouxområdet, och den nya banförbindelsen torde stärka den hindrande effekten ytterligare. I samband med utarbetandet av generalplanen är det nödvändigt att utreda de behövliga åtgärderna för att stärka den ekologiska förbindelsen och anvisa dem i planen till behövliga delar.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen har i synnerhet öster om Veikkola anvisats ekologiska förbindelser av olika nivåer för flygekorrar och vilt. Av dessa förbindelser är ett grönförbindelsebehov av landskapsmässig betydelse i synnerhet för tryggheten av att villebråd kan röra sig. Anvisandet av förbindelsebehov baserar sig på den styrande inverkan av Nylandsplanen 2050 och utredningarna i samband med ESA-banprojektet. Man ämnar genomföra flygekorrforbindelserna genom att lämna tillräckligt med träd på båda sidorna av Åboleden, och bereda sig på att ordna s.k. hoppträd på båda sidor av vägen vid förbindelsen. Vid de landskapsmässiga ekologiska förbindelserna anvisas i delgeneralplanen ekologiska förbindelser (grönförbindelsebehov och områdesreserveringsbe-teckning regionalt betydelsefull ekologisk korridor), vilka kan genomföras som viltbro (grönbro) såväl över banan som över Åboleden. Det finns inte ännu uppgifter om detaljer och tidtabell för genomförandet av förbindelserna, och detaljerna torde preciseras i det skedet då det fattats bindande beslut om banprojektets framskridande.

1.5. Planskild anslutning. I den gällande landskapsplanen anvisas inte behov av den nya planskilda anslutningen som föreslås i utkastet till delgeneralplan.

Planläggarens bemötande:

Den föreslagna reserveringen för en planskild anslutning anvisas inte längre i förslaget till delgeneralplan. I generalplanen för norra och mellersta Esbo, områdesreserveringsplanen RV 1 Domarby - Rv 2 samt den allmänna planen och banplanerna för ESA-banan har man vid Kolmpers i Esbo anvisat Hista planskilda anslutning (korsningsbro till motorvägen) varifrån det också skulle komma en förbindelse till Åboleden. Anslutningen i fråga skulle ligga på cirka fem kilometers avstånd från anslutningen till Veikkola. Då den förverkligas, skulle anslutningen också betjäna kopplingen av den nya markanvändningen öster om Veikkola tätort till Åboleden.

1.6. Helsingforsregionens etapplandskapsplan:

Nylands landskapsfullmäktige har 25.8.2020 godkänt helheten Nylandsplanen 2050, av vilken Helsingforsregionens etapplandskapsplan gäller planområdet i fråga. Etapplandskapsplanen har inte ännu vunnit laga kraft, men utgör i den nuvarande situationen utredningsmaterial.

I beskrivningen till delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har inte beskrivits eller bedömts effekten av Helsingforsregionens etapplandskapsplan på uppgörandet av delgeneralplanen, utan utkastet till delgeneralplan baserar sig på landskapsplanen som nu är i kraft.

NTM-centralen anser att det redan i utarbetandet av delgeneralplanen är skäl att beakta lösningarna i den godkända landskapsplanen vilka då de träder i kraft i betydande utsträckning påverkar delgeneralplanslösningen.

I Helsingforsregionens etapplandskapsplan gäller allmänna planeringsbestämmelser på planområdet. Utvecklingszonen för centrumfunktioner och områden för centrumfunktioner blir söder om motorvägen och gäller inte planområdet. Planområdet omfattar skydds- och Natura-område, huvudbanan, en på riksnivå betydelsefull väg med två körbanor, en kraftledning och grönförbindelsebehov i planområdets nordvästra kant.

Enligt de allmänna planeringsbestämmelserna är beteckningarna, innehållet, framföringssättet och tolkningen av landskapsplanen översiktliga och lösningarna ska preciseras i den mer detaljerade planeringen.

Enligt allmänna planeringsbestämmelser ska åretruntboende och arbetsplatsbyggande i första hand styras till centrum som anvisats i landskapsplanen, huvudstadsregionens kärnzonen, utvecklingszoner för tätortsfunktioner och servicekoncentrationer.

NTM-centralen anser att utvidgningen av samhällsstrukturen utanför den godkända landskapsplanen förutsätter med beaktande av de allmänna bestämmelserna i landskapsplanen omsorgsfull konsekvensbedömning och motivering innan man kan bedöma om lösningen uppfyller generalplanens innehållskrav beträffande beaktandet av landskapsplanen.

Den mest betydande frågan med tanke på landskapsplanslösningen är varför boende och centrumfunktioner inbegrips i den befintliga strukturen och utanför landskapsplanens utvecklingszon för centrumfunktioner innan den befintliga strukturens potential har utnyttjats eller undersökts planmässigt. Enligt planbeskrivningen hänför sig en tillväxtpotential om t.o.m. 12 000–13 000 invånare i anknäring till spårförbindelsen.

Med beaktande av markanvändningen för ESA-banan som anvisats de andra stationsområdena i den godkända landskapsplanen (ny utvecklingszon för tätortsfunktioner som stöder sig på spårtrafik) räcker inte den tillräckliga användarpotentialen som närtrafiken förutsätter i sig som motivering för den regionalt betydande markanvändningen som föreslagits utanför utvecklingszonen för tätortsfunktioner, även om siffrorna bakom planlösningen är realistiska.

NTM-centralen anser att markanvändningen söder och norr om motorvägen i Veikkola kopplas kraftigt till varandra. Därmed är det problematiskt att i delar lösa områdesreserveringarna som Veikkolas potentiella tillväxt förutsätter. Precisering av markanvändningen enligt den godkända landskapsplanslösningen i den mer detaljerade planeringen förutsätter helhetsmässig granskning av generalplansnivå i Veikkola. I och med granskningen kunde man på ett naturligare sätt finna motiveringar till den eftersträlvade markanvändningen på Åboledens norra sida, och inte orsaka senare planeringsutmaningar som även identifierats i planbeskrivningen.

Planläggarens bemötande:

Helheten Nylandsplanen 2050 har trätt i kraft i och med högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023.

I planbeskrivningen har lagts till en bedömning av konsekvenserna av Helsingforsregionens etapplandskapsplan, som ingår i den 20.8.2020 godkända Nylandsplanen 2050, på utarbetandet av delgeneralplanen.

Utvidgningen av samhällsstrukturen norr om motorvägen är kraftigt kopplad till det planerade ESA-banprojektet. Om banan genomförs blir man tvungen att oundvikligen anvisa samhällsstruktur i anslutning till den, även om den befintliga strukturens potential inte ännu skulle ha utnyttjats till fullo. Mängden boende och arbetsplatser har minskats betydligt jämfört med målet under beredningsskedet, så som tidigare konstaterats.

1.7. Bestämmelser gällande tidpunkt:

Enligt planbeskrivningen vill man koppla tidtabellen för genomförandet av de nya områdena som anvisats i delgeneralplanen, dvs. inledningen av detaljplaneringen, till det bindande beslutet om genomförandet av ESA-banan och tidtabellerna för den anknytande fortsatta planeringen av närtågstrafiken. Om banprojektet inte genomfördes, skulle man inte kunna inleda detaljplaneringen utgående från lösningarna i delgeneralplanen.

NTM-centralen anser att det är en god lösning att koppla den nya markanvändningen till den planerade spårtrafiken, och det säkerställer att innehållskraven i generalplanen uppfylls. Bestämmelserna gällande planens tidtabell ska dock granskas så att detaljplanerna kan uppgöras först då ett bindande beslut fattats om genomförandet av banan, hållplatsen och närtågstrafiken. NTM-centralen anser att om man eftersträvar uteslutande av de anhängiga detaljplanerna ur bestämmelsen som gäller tidpunkt, ska innehållet i dem och relationen till generalplanshelheten beskrivas i generalplansbeskrivningen och lösningens inverkan på genomförandet av den övriga delgeneralplanen ska bedömas omsorgsfullt.

Planläggarens bemötande:

Till planbestämmelsen kan inte kopplas ett villkor enligt vilket det för uppgörande av detaljplaner skulle behövas ett bindande beslut också för genomförande av närtrafiken (uppenbarligen om inledandet). Utarbetandet av detaljplanerna är en långvarig process, och genomförandet av banan och trafikplatsen (hållplatsen) kräver redan i sig en lagakraftvunnen detaljplan. Om man kunde inleda detaljplaneringen först i det skedet då alla behövliga beslut är bindande, skulle inte förutsägandet av planering och byggande alls vara möjligt. Må det också konstateras att beslutet om närtrafiken också kräver en tydlig syn på det konkreta genomförandet av området och antalet invånare, arbetsplatser och tjänster på det, samt bl.a. alla detaljer om trafikarrangemangen, som man kan ta ställning till i detalj med detaljplanering. Delgeneralplanen inbegriper en bestämmelse enligt vilken det i detaljplanerna för områdena C och A ska inkluderas en bestämmelse om tidpunkt som binder möjligheten att genomföra deras bostads-, arbetsplats- eller servicebyggande till ett bindande beslut om genomförande av spårtrafikförbindelsen och hållplatsen, vilket förverkligar målet i utlåtandet tillräckligt. På området är endast detaljplanen för Veikkolaporten anhängig, och den har inte framskridit på flera år på grund av öppna frågor gällande trafikarrangemangen. Med den eftersträvar man anvisande av arbetsplatsfunktioner på området mellan den planerade banlinjen och Åboleden. Kommunen vill hålla möjligheten öppen att fortsätta detaljplanen före de ovan nämnda besluten, för det finns fortfarande betydande osäkerhetsfaktorer gällande genomförandet av banan.

1.8. Natur:

Effekterna av genomförandet av planen på Natura-området i Noux ska bedömas, och man ska begära ett utlåtande om bedömningarna enligt naturvårdslagen av Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland. Konsekvenserna av genbanan Esbo–Salo på Natura-området i Noux har bedömts i samband med banprojektet (Sitowise), men effekterna av tilläggsbyggandet som planen möjliggör ingår inte i den bedömningen. Utöver SL-beteckningen finns på Natura-området i Noux beteckningarna VL, MY och MU. I bedömningarna ska utöver ökningen av rekreativstrycket granskas om dessa beteckningar möjliggör sådana funktioner på Natura-området som betydligt försämrar områdets naturvärden.

Planläggarens bemötande:

Natura-konsekvensbedömningen gällande delgeneralplanen pågår så som konstaterats tidigare, och dess slutledningar beaktas i den slutliga delgeneralplanen. Redan vid utarbetandet av planförslaget har man dock till tillämpliga delar beaktat de många slutledningarna av bedömningarna som hänför sig till banprojektet och som gjorts upp i samband med Noux skötsel- och nyttjandeplan. I de har man allmänt lyft fram den betydande markanvändningen som anvisats stationsregionen under beredningsskedet (invånar- och arbetsplatsantal) och ökningen av rekreativbehovet på grund av det ökande boendet och riktandet av det i synnerhet till Natura 2000-området. Särskilt användningstrycket kan ha följder för några av de naturtyper och arter på basis av vilka området inkluderats i Natura 2000-nätverket.

1.9. Soidensuo har i den av landskapsfullmäktige godkända landskapsplanen reserverats som SL-område. Myren ingår i det riksomfattande kompletteringsförslaget för skydd av myrar. Den rätta beteckningen är också i generalplanen SL.

Planläggarens bemötande:

I samband med beredningen av planförslaget har man beslutat utesluta bl.a. Soidensuo-området från planeringsområdet så att den östra delen med undantag av den planerade banlinjen och Noux nationalpark avgränsas bort. Området i fråga omfattar då hela det område av Soidensuo som hör till Kyrkslätt, vars skydd i framtiden kan avgöras i en mer omfattande generalplan som i sinom tid omfattar de områden i norra Kyrkslätt som inte tas med i delgeneralplanen för trafikkorridoren.

1.10. Trafik:

Genom planområdet löper Åboleden, riksväg 1, som är en del av huvudleden av nivå I enligt huvudledsförordningen och EU TEN-T-kärnätet. På huvudleder av nivå I ska väghållaren ombesörja en god och jämn hastighet för den långväga trafiken. På motorvägen ska fartbegränsningen vara 120 km/h. På huvudlederna av nivå I ska det på regelbundna avstånd finnas trygga omkörningsmöjligheter. Antalet anslutningar på dessa huvudleder bör vara begränsat. Anslutningarna ska vara sådana att de inte på ett betydande sätt stör trafiken på huvudleden.

NTM-centralen i Nyland håller på att inleda en områdesreserveringsplan på avsnittet Esbo Domsby–Vichtis riksväg 2. I områdesreserveringsplanen utreds utrymmesreserveringarna på riksväg 1, och den ska vara enhetlig med trafikområdet i delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt som nu utarbetas. Veikkolas nya planskilda anslutning ingår inte i områdesreserveringsplanen. Ett av målen i delgeneralplanen är att möjliggöra utveckling av

markanvändningen på Veikkolaområdet. Med områdesreserveringsplanen säkerställs förbättring av Veikkolas nuvarande planskilda anslutning i framtiden, då markanvändningen i Veikkola ökar.

I utkastet till delgeneralplan har anvisats genbanan Esbo–Salo och anknytande lösningar i enlighet med den allmänna planen för banan som huvudsakligen är under arbete. Mellan Veikkolas planskilda anslutning och den kommande ESA-banan har med plankarta anvisats markanvändning med C-beteckning, men anslutningen till området har ännu inte anvisats. I planeringen av ESA-banan ska säkerställas att anslutningen till det nya C-området mellan banan och riksvägen är möjlig. Veikkolavägens förlängning är huvudförbindelsen norr om banan, där det också planeras den eventuella hållplatsen i Veikkola. I samband med förlängningen av Veikkolavägen har också identifierats behovet av cykel- och gångtrafikförbindelse, som också ska beaktas då planläggningen framskrider.

De i planen framförda trafiklösningarna har planerats i samband med projektet genbanan mellan Esbo och Salo. I östra delen av området som ska planeras har anvisats en utrymmesreservering för en ny planskild anslutning som inte behandlats eller anvisats i samband med planeringen av banan. Behovet av den nya planskilda anslutningen ska anvisas med trafikutredningar, och NTM-centralen anser att det inte är möjligt att anvisa en planskild anslutning på riksväg 1 utan utredningar.

Planläggarens bemötande:

Under banplaneringsskedet, som inleddes år 2021, har planerats en planskild anslutning i Veikkola och en förlängning av Veikkolavägen med gång- och cykelförbindelser. Beträffande trafiknätet pågår planeringen fortfarande.

Så som tidigare konstaterats anvisas inte längre den i beredningsmaterialet framförda planskilda anslutningen i förslaget till delgeneralplan.

1.11. Buller:

Till delgeneralplaneområdet riktas buller från Åboleden och den planerade ESA-banan samt möjligen buller från gatuområde som uppstår inom området. NTM-centralen anser att högklassig bullerbekämpning för det nya bostadsområdet förutsätter att frågan avgörs helhetsmässigt i delgeneralplanen som nu görs upp. Bullerbekämpningen ska inte lämnas att bli avgjord i detaljplanerna. För planen ska göras upp en bullerutredning. Utgående från bullerutredningen ska man bl.a. bedöma om det överhuvudtaget är möjligt ur bullersynvinkel att anvisa boende mellan Åboleden och banan och om det är möjligt att på området ordna tillräcklig bullerbekämpning. Även de utrymmesreserveringar som bullerbekämpningen fordrar ska identifieras. Bullerutredningens slutsatser ska beaktas i planlösningen. I bullerutredningen och planlösningarna ska beaktas de eventuella utrymmesbehoven för tredje filer i Åboledens områdesreserveringsplan.

Som allmänt rättesnöre kan anses vara den struktur där arbetsplatsområdena placeras på de värsta bullerområdena och så att de skyddar kvarteren för boendet. Med delgeneralplanen ska säkerställas tidpunkten för byggandet så att kvartersområdena som skyddar mot buller byggs först.

Rekreatiomsområdena kan inte placeras på bullerområde.

I planbeskrivningen finns inget omnämnande om vibrationer eller rambuller, och beskrivningen och vid behov planlösningen ska kompletteras till dessa delar.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen har tillämpats bullergranskningarna som gjorts i samband med den allmänna planen för ESA-banan. Enligt slutledningarna i dem har det i planen anvisats områden som lämpar sig för byggnad och rekreation. Bullerbestämmelsen i planen har också precisrats.

I synnerhet vid Veikkola stationsområde försöker man tillämpa planeringsprincipen enligt utlåtandet och åtminstone på en del av området är bullernivån så hög att man blir tvungen att ta till strukturella lösningar.

I den fortsatta planeringen bereder man sig på att precisera bestämmelserna gällande buller och vid behov ge bestämmelser om vibrationer och rambuller.

1.12. Förorenad mark:

På basis av kartgranskningen ser det ut som att banlinjen går över den gamla avstjälpningsplatsen. Ur planbeskrivningen ska framgå avstjälpningsplatsens läge, gränser och ramvillkoren för markanvändningen som beror på avstjälpningsplatsen. Avstjälpningsplatsområdet söder om banan har beaktats med /e-beteckning och vid behov ska motsvarande beteckning också antecknas på norra sidan.

Planläggarens bemötande: /e -beteckningen har också anvisats området norr om banlinjen i enlighet med förslaget.

1.13. Kulturmiljöer:

Man kan närmare ta ställning till målen för kulturmiljön och byggnadsskyddet och planlösningens inverkan på dem då utredningen av kulturmiljön blir färdig. NTM-centralen anser det viktigt att resultaten av utredningen förmedlas till förslagsskedets planlösning som styr den kommande detaljplaneringen.

Planläggarens bemötande:

Inventering av den byggda kulturmiljön i Veikkola genomfördes inte slutligen i planförslagsskedet eftersom det inte ansågs absolut nödvändigt med tanke på de direkta målen i delgeneralplanen (vilka är anvisande av ESA-banans spårförbindelse och Veikkola stationsområde). Så som det konstateras i Västra Nylands museums utlåtande (utlåtande nr 4) förblir de befintliga bostadsområdena rätt oförändrade med undantag av banlinjen, och på de områden där det anvisats ändringar, finns väldigt lite befintligt byggnadsbestånd. I vilket fall som helst kräver genomförandet av delgeneralplanen detaljplanering, om vars tidtabeller man inte ännu vet något och vars tidslinje kan vara lång. I planens allmänna bestämmelser har därför lagts till en bestämmelse enligt vilket "Vid uppgörande av en ny eller ändring av en gällande detaljplan ska byggnadsbeståndets och kulturmiljöns skyddsvärden på området utredas."

1.14. Klimatkonsekvenser:

Det måste göras en klimatkonsekvensbedömning om delgeneralplanen för Norra Kyrksläotts trafikkorridor. I den är det skäl att utreda hur genomförandet av delgeneralplaneområdet påverkar utsläppen av växthusgaser på Kyrkslättområdet och hur mycket lösningen förbättrar kommunens möjligheter att uppnå de ställda klimatmålen. I delgeneralplanebeskrivningen lyfts fram att markanvändningslösningarnas klimatkonsekvenser till stor del syns via utvecklingen av trafikmängderna. Därför ska man i bedömningarna av klimatkonsekvenserna på ett förstäligt sätt som baserar sig på uträkningar lyfta fram trafikens betydelse som utsläppskälla på området och spegla utfallet i uppställda klimatmål. Bedömningen kan ändå inte fokusera enbart på klimatkonsekvenserna av trafiken. I bedömningarna ska också behandlas andra eventuella betydande klimatsynpunkter som gäller planområdet. Där ska även beaktas klimatkonsekvenser som hänför sig till infra- och husbyggnad; energiproduktionslösningar; ändringar i kolsänkor och -reserver orsakade av byggnad samt möjligen övriga identifierade eventuellt betydande positiva eller negativa klimatkonsekvenser som genomförandet av området orsakar.

I konsekvensbedömningarna är det skäl att mer omfattande beakta alternativa negativa och positiva utvecklingsförlopp av utsläppen. Till dimensioneringsmålen för delgeneralplaneområdet och hållplatsen hänför sig utomstående indirekta konsekvenser som uppstår av eventuella ändringar av markanvändningen och ökning av invånarantalet på Veikkola centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen, vilka ligger utanför planavgränsningen och möjliggörs av planen. De påverkar Kyrksläotts växthusgasutsläpp via trafik, byggnad och energiförbrukning.

Storleksklassen och betydelsen av de olika klimataspekterna samt infallandet av de olika klimatkonsekvenserna som orsakas av dem borde tydligt komma fram i bedömningen. Bedömningen ska inbegripa osäkerhets- och känslighetsgranskningar i synnerhet beträffande klimataspekter som identifierats som betydande. Man ska lyfta fram åtgärder, som kan avgöras i delgeneralplansskedet och även i planeringsskedet, för stödande av hållbara transportformer, byggnad för att minska negativa klimatkonsekvenser och ökande av koldioxidnsåla energilösningar. De identifierade metoderna borde inbegripas i planlösningen.

Kommunens kolsänka minskar då skogs- och åkerområden används för byggnad. Inverkan av ändringarna i markanvändningen i och med det planerade byggandet på området på trädbeståndets och jordmånens kolsänkor och -reserver ska beaktas kalkylmässigt i bedömningen av klimatkonsekvenserna.

Beträffande skogsavverkningen ska beaktas den eventuella förlusten av kolförråd som trädfällningen och bearbetningen av skogsmarken orsakar. Dessutom förloras en kolsänka i och med byggandet av området.

Utöver stävlandet borde i bedömningen beaktas synvinklar gällande anpassning till klimatförändringen så som eventuella översvämningrisker, områdets temperaturnivåer (värmeöar) och utnyttjande av grönstrukturen. Klimatkonsekvenshelheten ska inbegripas i planbeskrivningen i den fortsatta planeringen av planen. Utredningarna bakom konsekvensbedömningen ska fogas till planmaterialet. Bedömningsresultaten ska till behövliga delar beaktas i planlösningarna och -bestämmelserna.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. En bedömning gällande klimatkonsekvenserna uppgörs i samband med den fortsatta planeringen.

1.15. Konsekvensbedömning:

Planens konsekvenser ska bedömas på hela det området där man kan anta att det finns konsekvenser. Veikkolas stora invånarpotential, som lyfts fram i planbeskrivningen, kan t.ex. medföra behov av att förbättra trafikförbindelserna (Åboledens tredje fil, besöksstrafik till Kyrksläotts centrum osv.). Det är skäl att i planens konsekvensbedömning närmare öppna följderna av den planerade markanvändningen åtminstone för trafiksystemet, kommunstrukturen och kommunens servicestruktur. Med tanke på kommunekonomin är det också bra att bedöma följderna av utvecklingen av Veikkola på kustbanans stationsområden.

Planläggarens bemötande:

Utredningarna som gäller trafiksystemet och dess funktionalitet pågår, och resultaten av dem beaktas i den fortsatta planeringen. Någon egentlig bedömning ur kommunekonomin synvinkel av följderna för kustbanans stationsområden finns inte. Då delgeneralplanen förverkligas blir man tvungen att styra ekonomiska satsningar också till byggandet av Veikkola stationsområde, vilken kan ha följder också för utvecklingsprojekt annanstans i kommunen. Den eftersträvade invånar- och arbetsplatsmängden är ändå såpass måttlig ur hela kommunens synvinkel att till exempel överföringen av köpkraften mellan norra och mellersta/södra Kyrkslätt inte har betydande inverknings, i synnerhet då genomförandet av området sker under en lång tidsperiod.

1.16. Övrigt:

I planbeskrivningen ska beskrivas hur många befintliga och nya byggplatser det anvisas i planen utanför områdena som ska detaljplaneras. Samtidigt ska man justera byggplatsernas byggförutsättningar i förhållande till ESA-banan t.ex. beträffande buller. Byggplatsernas och bostadsbyggnadernas maximiantal borde framgå ur bestämmelserna. Den önskade invånarmängden på delgeneralplansområdet ingår i planbeskrivningen. I materialet nämns en befolkningsökning på en kilometers och 2,5 kilometers radie från stationen. Dessa radier är inte för enhetliga med planavgränsningen.

Planläggarens bemötande:

I planbeskrivningen har preciserats antalet invånare och arbetsplatser på den kommande hållplatsens tillgänglighetszoner (1 km och 2,5 km) samt tilläggsbyggnadspotentialen som möjliggörs av de gällande detaljplanerna på området. I planbeteckningen som gäller Veikkola stationsområde har inbegripits minimi- och maximimängder byggrätt som möjliggörs på området (100 000–150 000 v-m²) och i planbeskrivningen beskrivs antalet invånare och arbetsplatser som den möjliggör. Beträffande bullret blir man tvungen att justera kalkyleringarna och eventuellt också planbestämmelserna under den fortsatta planeringen, så som tidigare konstaterats.

1.17. Till slut: NTM-centralen anser att det är primärt i det här skedet med tanke på godkännandet av ESA-banans allmänna plan att anvisa en banreservering i delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt. För avgörande av markanvändningen finns omfattande möjligheter till framskridande bara man vid utarbetandet av planen säkerställer att den vid tidpunkten för godkännandet lagakraftvunna landskapsplanen tas i beaktande.

Planläggarens bemötande:

Kyrksläotts kommun har samma syn i frågan, och av den orsaken har man i planförslaget försökt koncentrera sig på lösningar som är väsentliga för främjandet av uppfyllandet av målet.

2. Nylands förbund

23.9.2020

2.1. Allmänt:

Utvecklingen av Veikkolaområdet baserar sig på planeringen av fjärrtågsbanan Esbo-Salo och anknäytande närtågstrafik. Tidtabellen för genomförandet av närtågstrafiken påverkar väsentligt möjligheterna att utveckla samhällsstrukturen i Veikkola.

Vid utarbetandet av delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt ska man också beakta den av landskapsfullmäktige 25.8.2020 godkända Helsingforsregionens etapplandskapsplan, om vars ikraftträdande landskapsstyrelsen beslutar redan under år 2020. Nylands förbund anser att beskrivningen för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt ska preciseras beträffande landskapsplanens situation. Helsingforsregionens etapplandskapsplan upphäver då den träder i kraft den nuvarande gällande landskapsplanens beteckningar och bestämmelser.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2, 1.3, 1.6 och 1.7.

2.2. Område för centrumfunktioner:

I delgeneralplanen har anvisats ett omfattande område för centrumfunktioner, vars grund är Veikkola stationsplats som anvisats i den allmänna planen för ESA-banan. Nylands förbund konstaterar att Kyrksläotts mål att stöda tjänsterna i det nuvarande centrumet och deras utvecklingsmöjligheter är förenliga med målen i landskapsplanen. I den gällande landskapsplanen, såsom även i Helsingforsregionens etapplandskapsplan, ligger Veikkolas nuvarande centrum på andra sidan Åboleden klart skilt från den önskade stationsplatsen. Dessutom bildar motorvägen och den nya ESA-banan mellan Veikkola centrum och Veikkola stationsplats stora hinder för bildande av ett funktionerande enhetligt centrumområde på området för centrumfunktioner. Nylands förbund anser att Veikkola centrumområde inte ska utvidgas ända till Veikkolas stationsplats.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2, 1.3, 1.6 och 1.7.

2.3. Tätortsfunktioner:

Område för centrumfunktioner som anvisats Veikkola stationsplats ligger i den gällande landskapsplanen på området för centrumfunktioner och i dess närhet. Nylands förbund anser att det i den fortsatta planeringen av delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt ska beaktas utvecklingsmöjligheterna för stationsplatsen utgående från beteckningen område för tätortsfunktioner som anvisats i landskapsplanen. Närtjänsterna som områdets invånare behöver kan t.ex. anvisas med en egen planbeteckning med vilken man möjliggör privata och offentliga servicefunktioner. I Helsingforsregionens etapplandskapsplan har utvecklingszonen för tätortsfunktioner anvisats genom att stöda den befintliga strukturen så att zonen stöder sig på centra och stationsregioner. Helsingforsregionens etapplandskapsplan är en plan med allmänna drag,

och avgränsningen gällande utvecklingszonen för tätortsfunktioner och anknytande andra arrangemang som stöder områdesanvändningen preciseras i den mer detaljerade planeringen. Den nya ESA-banans stationsplats, som kommer att öka kollektivtrafikens användningsmöjligheter, hänför sig väsentligt till behovet av att fastställa avgränsningen av utvecklingszonen för Veikkolas tätortsfunktioner. Nylands förbund konstaterar dock att områdesreserveringsbehoven som gäller de behövliga tätortsfunktionerna för utvecklingen av stationsregionen ska beaktas i form av en tillräckligt tät miljö och tillräckliga färdsmöjligheter. Nylands förbund konstaterar också att man i den fortsatta planeringen av planen borde utreda vilken effekt mängden besökare till Noux har på genomförandet av Veikkola stationsplats. Beaktandet av besökarantalet i dimensioneringen kunde minska mängden byggande som behövs i närheten av stationsplatsen och samtidigt öka möjligheterna att bevara naturvärdena.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2, 1.3, 1.6 och 1.7.

2.4. Handel:

I generalplanens bestämmelser ska också beaktas de i landskapsplanen anvisade nedre gränserna för storleken på stora detaljhandelsenheter av regional betydelse. De regionala nedre gränserna på område för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen är för en utrymmeskrävande handel 10 000 v-m², för annan specialvaruhandel 5 000 v-m² och för dagligvaruhandel 2 000 v-m² om inte annat anvisas på basis av utredningarna. De nedre gränserna för storleken av en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse i utvecklingszonen för tätortsfunktioner i Helsingforsregionens etapplandskapsplan är för centruminriktad handel 10 000 v-m² och för utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 v-m².

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen anvisas den omedelbara markanvändningen vid Veikkola hållplats med beteckningen område för centrumfunktioner (C). För området i fråga eftersträvas närtjänster och närbutikliknande verksamhet. I anknytning till arbetsplatsområdet har anvisats objektsbeteckning för kommersiell service (KM), där det enligt planbestämmelsen får placeras en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

2.5. Trafik:

Veikkolaområdet ligger på en bra plats trafikmässigt sett. Motivering till befolknings- och arbetsplatsmängderna som behövs på området är Helsingforsregionens trafiks riktvärden. Veikkolas stationsplats är dock exceptionell i förhållande till många befintliga stationsplatser. Nära Veikkola station ligger Noux nationalpark med riklig användning. Bilplatserna som besökarna behöver har blivit otillräckliga. Genomförandet av ESA-banan torde också underlätta parkeringsproblemet på Nouxområdet. Veikkolaområdets goda läge i förhållande till Noux och genomförandet av nya trafikförbindelser påverkar ökningen av anslutningsparkeringsbehovet. I den gällande landskapsplanen har inte anvisats någon beteckning eller bestämmelse som särskilt gäller anslutningsparkering. Beteckningen för anslutningsparkeringsområde som i Helsingforsregionens etapplandskapsplan anvisats utanför planeringsområdet i närheten av Veikkola centrum och Åboleden styr att reservera bl.a. tillräckliga områden för anslutningsparkering. Nylands förbund konstaterar att anslutningsparkeringsområdet som i delgeneralplanen anvisats i närheten av Åboleden förverkligar målet i Helsingforsregionens etapplandskapsplan.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen bereder man sig på att reservera anslutningsparkeringsområden på Veikkola stationsområde och i omedelbar närhet till

Noux nationalpark. Antalet anslutningsparkeringsplatser preciseras i den fortsatta planeringen. De 200 anslutningsparkeringsplatser som framförts i samband med den allmänna planen för banan är enligt kommunen för lite.

2.6. Naturmiljö:

De landsomfattande och landskapsomfattande frågorna som gäller områdets naturmiljö har i princip beaktats i planen. I den gällande landskapsplanen innebär beteckningen för naturskyddsområde och beteckningen för skyddsområde i Helsingforsregionens etapplandskapsplan att avsikten är att Soidensuo-området blir ett naturskyddsområde enligt naturvårdslagen. Nylands förbund konstaterar att delgeneralplanelösningens relation till landskapsplanen ska beskrivas och motiveras tydligare i beskrivningen bl.a. beträffande genomförandet.

Enligt konsekvensbedömningen kommer byggandet av ESA-banan av riksintresse och markanvändningen som anvisas på området vilken anknyter till banan, oundvikligen att orsaka förluster av naturvärden, enligt naturutredningen år 2019 i synnerhet på det landskapsmässigt värdefulla myrområdet Torvströmossen och i dess närmiljö. Nylands förbund anser att det är skäl att precisera randeffekten som nämns i konsekvensbedömningen i förhållande till naturobjekten.

Grönförbindelsebehov: I den gällande landskapsplanen har anvisats grönförbindelsebehov såväl på området mellan tätorten och Noux nationalpark som i den omgivande miljön. Nylands förbund anser att dessa beaktats tillräckligt i beteckningarna som gäller närrekreationsområde. I Helsingforsregionens etapplandskapsplan har inte anvisats grönförbindelsebehov på området mellan tätorten och Noux nationalpark. Nylands förbund konstaterar emellertid att det med beteckningarna för närrekreationsområde beaktats områdets särdrag och effekter på områdets naturvärden. I den gällande landskapsplanen och i Helsingforsregionens etapplandskapsplan har beaktats trafikledernas hindrande effekter med beteckningar om grönförbindelsebehov. I landskapsplanerna försöker man med grönförbindelsebehovet som anvisats i planeringsområdets östra del också sammanlänka kärnområdet i Noux betydande ekologiska nätverk söderut. Grönförbindelsebehovens lägen i den gällande landskapsplanen och Helsingforsregionens etapplandskapsplan avviker lite från varandra. I den gällande landskapsplanen har beteckningen för grönförbindelsebehov på Vichtis kommuns sida flyttats i Helsingforsregionens etapplandskapsplan till gränsen mellan Vichtis och Kyrksläotts kommuner och därmed anvisats också som grönförbindelsebehov till Noux nationalpark från Kyrksläotts område. Nylands förbund konstaterar att det behövs grönförbindelser som korsar lederna som viktiga ekologiska förbindelser på detta område och att möjligheterna att genomföra dem ska bevaras goda. Nylands förbund anser också att det inte framkommer tillräckligt ur planmaterialet hur de korsande grönförbindelsernas funktionalitet utretts med precisering av landskapsplanens uppgiftsunderlag och med vilka åtgärder man kan trygga bevarandet och genomförandet av den.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se bemötande 1.4.

3. Vichtis kommun

15.9.2020

3.1. Vi anser det bra att delgeneralplanens mål är att förtäta tätortsstrukturen och effektivt utnyttja närmiljön kring stationen. Den nya stationen och bostadskoncentrationen som en förlängning av den nuvarande strukturen kommer att påverka även Veikkolas nuvarande centrum. Den nya koncentrationen av bostäder har potential att anknyta naturligt till den befintliga

tätortsstrukturen. I planutkastet har man emellertid inte granskat hur områdena sammanlänkas och hur deras rollfördelning ser ut efter att stationen förverkligats.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. I planens beredningsskede var de önskade invånar- och arbetsplatsantalen högre än nu i planförslagsskedet. Man antog då att den nya stationsregionen skulle bli ett kraftigare motsvarighet till Veikkola nuvarande centrum, men enligt responsen om beredningsmaterialet vill man fortfarande se Veikkolas nuvarande centrum som den huvudsakliga tätorten.

3.2. I delgeneralplanen borde närmare granskas hur det nya området som byggs kopplas till Veikkolas nuvarande tätortsstruktur i synnerhet med tanke på serviceutbudet och trafikarrangemangen. Utvecklingen av Veikkola har även regional effekt. Detta ökar behovet att granska byggandet av ett större område inte bara med tanke på förutsättningarna för genomförandet av banprojektet. Uppnående av målen gällande mängden boende och arbetsplatser kring den nya stationen/hållplatsen kräver också utredningar och bedömningar om hur de befintliga bostads- och arbetsplatsområdena kan förtätas.

Planläggarens bemötande:

Beträffande antalet invånare och arbetsplatser, se bemötandena 1.2, 1.3 och 1.6.

3.3. Den planerade markanvändningen utnyttjar effektivt stationens potential genom att koncentrera boendet kring stationen, men man borde ännu mera ingående granska i planförslaget hur den effektiva markanvändningen anknyter till rekreationsområdena och i synnerhet till Noux nationalparks- och Natura-områdena eftersom tätt boende uppstår alldeles invid naturområdena. Det vore bra att i konsekvensbedömningen närmare granska ökningen av användarmängderna på detta område och effekterna av det på Noux nationalpark. Det är i och för sig fint att utvecklingen av Noux nya infart i närheten av tågstationen förbättrar tillträdet till nationalparken med hållbara trafikformer.

Planläggarens bemötande:

Ärendet utreds i Natura-bedömningen som görs upp. Må det beaktas att redan nu i planförslagsskedet har stationsregionens invånar- och arbetsplatsmål minskats med hälften jämfört med målen i beredningsskedet.

3.4. I delgeneralplanen bereder man sig på en ny planskild anslutning för Åboleden öster om Veikkola tätort. Byggandet av nya anslutningar på denna betydande led påverkar vägtrafikens smidighet, varmed byggandet borde övervägas noggrant. Vi anser det inte motiverat att bygga anslutningen eftersom det inte i omedelbar närhet av området planeras sådan ökning av boende eller övriga funktioner som inte kunde nås via Veikkolas anslutning. Det borde göras täckande konsekvensbedömningsgranskningar av trafikarrangemangens effekter innan reserveringarna föreslås, i synnerhet då det är fråga om en nationellt och internationellt betydande led.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.5.

4. Västra Nylands museum

15.9.2020

4.1. På planeringsområdet ligger för tillfället småhusdominerade bostadsområden från olika tidsperioder och område för företagsverksamhet, obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område samt nationalpark. Museet gav 29.5.2019 respons på programmet för deltagande och bedömning gällande den bebyggda kulturmiljön. Museet ansåg att det var behövt att områdets byggnadsbestånd inventeras i samband med planarbetet med tillräcklig precision så att dess eventuella skyddsvärden kan beaktas i planen. Museet har inga andra kommentarer. I fråga om det arkeologiska kulturarvet var det Museiverket som ännu då gav utlåtandet.

I planutkastet som nu är framlagt har de nuvarande småhusområdena främst anvisats att bevaras som AP- och AO-områden. De största ändringarna gäller obebyggda och skogiga områden, trots att också under banlinjen mellan Perälänjärvi och riksväg 1 blir en del byggande. Eventuella landskapsvärden och värden som gäller byggd kulturmiljö har inte utretts eller anvisats i planen, men enligt planbeskrivningen är avsikten att göra en inventering av den byggda kulturmiljön i Veikkola och utreda det gamla byggnadsbeståndets värdeobjekt i planens förslagsskede. I praktiken ligger eventuella objekt på området kring Perälänjärvi och i planområdets västra del, dit byggnadsbeståndet är koncentrerat. Området är i planutkastet främst AP- och AO-område. Museet tycker att det är bra och viktigt att det utarbetas en utredning över den byggda kulturmiljön objekt och att eventuella värden också beaktas i planen. Utöver enskilda objekt är det också bra att beakta eventuella områdeshelheter, exempelvis småhusområden, vilkas värde grundar sig på områdenas helhetsintryck och bevarandet av dem. Om sådana helheter framkommer, ska de också anvisas i planen med adekvata planbeteckningar och planeringsbestämmelser. Museet kan ta ställning till byggnadsinventariens tillräcklighet samt anvisande av skydds-beteckningarna och de planbestämmelser som gäller den först efter att den lovade utredningen har blivit färdig.

Eftersom det gamla byggnadsbeståndet främst ligger på områden som i enlighet med nuläget kommer att förbli som småhusområden, kan beteckningarna och bestämmelserna som gäller byggnadsskydd läggas till i planen ännu i förslagsskedet, trots att det nog vore önskvärt att utredningarna skulle vara tillgängliga redan i planens utkastskede.

Museet har inga kommentarer om de allmänna riktlinjerna i planutkastet. De befintliga bostadsområdena har anvisats som AP- och AO-områden och de förblir rätt så oförändrade med undantag för järnvägsområdet. Betydande verkningar för den nuvarande bosättningen sker främst på Perälänjärvis södra strand, där det endast finns lite utrymme för järnvägskorridoren och lite befintlig bosättningen blir under järnvägslineringen. De största ändringarna för markanvändningen, dvs. Veikkolas blivande hållplats och nybyggandet i dess närområde placeras ändå på områden som i huvudsak är obebyggda och skogiga; ändringen konsekvenser för landskapet är stora, men ur kulturmiljöns synvinkel finns det inga hinder för de i planutkastet framförda linjeringarna. Museet har i detta skede inget annat att kommentera gällande den byggda kulturmiljön, landskapet eller byggnadsskyddet.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2 och 1.6.

4.2. Angående det arkeologiska kulturarvet konstaterar Västra Nylands museum att det på planområdet ligger två fasta fornlämningar. Fornlämningarna har markerats på plankartan som punkter. Västra Nylands museum anser att de på plankartan markerade fasta fornlämningarna ska individualiseras med löpande numrering (t.ex. Sm-1 och sm-2) samt presentera en förteckning över objekten med fornlämningsregisterbeteckningar i planbeskrivningen. Objektens beteckningar i fornlämningsregistret är 1000031166 (Kovermäki) och 257010063 (Rintelä). Västra Nylands museum föreslår att planbestämmelsen som gäller fasta fornlämningar preciseras enligt följande modell.

sm - fast fornlämning

Fast fornlämning som är fridlyst enligt lagen om fornminnen (295/1963). Utgrävning, täckning, ändring, skadande eller avlägsnande av objektet eller andra ingrepp på det är förbjudna. Om planer som gäller objektet ska man begära ett utlåtande av det lokala ansvarsmuseet (Västra Nylands museum).

Planläggarens bemötande:

Den i utlåtandet föreslagna ändringen som gäller planbestämmelsen för fasta fornlämningar har gjorts i förslaget till delgeneralplan.

5. Västra Nylands räddningsverk

18.8.2020

5.1. Räddningsväsendets beredskapstider ska beaktas vid placeringen av nya markområden som ska byggas och utvecklingen av de nuvarande byggda områdena. Räddningsverket är oroligt över att det i och med nybyggandet och det kompletterande byggandet på området uppstår nya områden vars riskklass möjligtvis höjs och som man inte med det nuvarande brandstationsnätverket hinner nå inom den bestämda utsatta tiden. Med tanke på planläggningssituationen i Veikkola och att befolkningsgrunden eventuellt växer i framtiden borde man redan på förhand placera exempelvis en akutvårdsenhet, en räddningsverkets spetsenhet och slutligen en 24/7 bemannad brandstation på området exempelvis genom att reservera en tomt för en eventuell ny brandstation.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen förbereder man sig på placeringen av en bemannad brandstation på området, nära Veikkolas planskilda korsning (objektbe-teckning för service och förvaltning).

5.2. I fråga om nya bostads- och andra områden måste uppmärksamhet fästas vid planeringen av vägnätet. I en idealisk situation kan området nås från två håll och är på så sätt inte beroende av endast en led.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen har man förberett sig på en gatuförbindelse genom området (Veikkolagatans fortsättning norrut över järnvägen).

5.3. I samband med planeringen av gator och anslutningar måste räddningsverkets ankomst-riktningar beaktas så att räddningsverket når områdena så snabbt som möjligt.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

5.4. Anslutningsparkeringens läge i förhållande till eventuella stationer eller hållplatser ska beaktas så att de inte orsakar fara. På anslutningsparkeringsområdena / i anslutningsparkeringsbyggnaderna ska man beakta en större mängd släckningsvatten än normalt. Mängden elbilar kommer att öka betydligt under de kommande åren. Enligt senaste undersökningar kräver släckningen av elbilar betydligt mera släckningsvatten än ett fordon med förbränningsmotor.

Planläggarens bemötande:

De största anslutningsparkeringsområdena kommer sannolikt att placeras på båda sidorna om järnvägen vid hållplatsen och splittrat också annanstans. Sannolikt anvisas största delen av anslutningsparkeringen till norra sidan är järnvägen.

5.5. Räddningsverket påminner om att området som planläggs ligger inom konsulteringszonen för anläggning som medför risk för storolycka (avstånd till anläggning under 0,5 km). Planläggningsmyndigheterna ska enligt markanvändnings- och bygglagstiftningen i samband med uppgörandet av planen utreda konsekvenserna av byggandet. Ärenden som ska utredas är konsekvenserna av eventuella olyckor vid närliggande kemikalie- och explosionsprojekt.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen har inte anvisats andra verksamheter, som är så kallade riskabla i närheten av anläggningar och lager som medför fara, än en livligt trafikerad trafikled (för riksväg 1 redan genomförd), ett nytt arbetsplatsområde och till små delar område för boende. I detta skede har man som skyddsavstånd använt konsulteringszonens avstånd, dvs. 500 m och befintlig bosättning ligger som närmast på mindre än 200 meters avstånd från objektet. Ifrågavarande sårbara verksamheter är exempelvis bostadsområden, livliga trafikleder, samlingsutrymmen- och platser avsedda för publik, sjukhus, skolor, vårdanstalter och inkvarteringsrörelser.

5.6. I fråga om eventuella nya planområden och befolkningskoncentrationer måste räckvidden för befolkningskyddslarm samt eventuella behov av fler befolkningskyddslarm beaktas. Man strävar efter att placera befolkningskyddslarm i offentliga fastigheter eller fastigheter som ägs av staden.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

5.7. Tillgången till släckvatten i området ska tryggas. Släckvattenarrangemangen ska genomföras enligt den släckvattensplan som Västra Nylands räddningsverk utarbetat.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Ärendet blir aktuellt när man vet områdets detaljplanläggningsbehov och tidtabellerna för uppgörandet av dem.

6. Polisinrättningen i Västra Nyland

3.7.2020

6.1. Att beakta: Trafikförbindelserna räcker bra till för den nuvarande invånarmängden, likaså prognosen som sträcker sig till år 2040. Om man bedömer tillväxtpotentialens förverkligande räcker inte det nuvarande trafiknätet till.

Att beakta: I planeringen har man beaktat trafiken som riktar sig mot tågstationen och till Veikkola centrum, där de mest betydande tjänsterna finns. Här är det bra att också gång- och cykeltrafiken har beaktats samt att det är möjligt att bygga en ny planskild korsning på området. Uppmärksamheten fästs vid att det vid rusningstider kan uppstå köer i rondellen från

Helsingfors riktning. Detta kan vara ett problem om köerna blir så långa att de sträcker sig ända till Helsingfors-Åbo motorväg. Däremot har det också framförts ändringar rondellen.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Angående tillväxtpotentialen må det konstateras att delgeneralplanens befolknings- och arbetsplatsmål har minskats till ungefär hälften från vad som presenterades i beredningsmaterialet år 2020 (se också bemötanden 1.2, 1.3, 1.6 och 1.7).

7. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)

16.9.2020

7.1. Tågtrafik

Kapacitet: En förutsättning för ESA-banan är genomförandet Esbos stadsbana ända till Köklax och man har 2.6.2020 kommit överens om att fortsätta den nuvarande stadsbanan i förhandlingsresultatet för MBT-avtalet. Planeringen av infrastrukturen för ESA-banan omfattar inte avsnittet Helsingfors-Esbo centrum, men de eventuella kapacitetsproblemen avspeglas i projektets lönsamhet om de begränsar mängden tåg eller gör resetiderna långsammare. Ett sådant kapacitetsproblem kan uppstå om man både i riktningen mot Kyrkslätt och Lojo - åtminstone ända till Hista - vill trafikera med närtåg med ett 15 minuters turintervall utöver snabba fjärrtåg. Då borde restiden för fjärrtågen mot Åbo mellan Helsingfors och Esbo förlängas med några minuter för att bankapaciteten mellan Helsingfors-Esbo centrum skulle möjliggöra det ifrågakvarande tågutbudet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

7.2. Trafikering: Trafikeringslösningarna påverkas avsevärt av befogenheter. HRT:s befogenheter sträcker sig i nuläget bara till Kyrkslätt. Ordning av separat närtågstrafik till Veikkola är inte meningsfullt, utan utbudet skulle enligt planerna vara beroende av Lojos närtågstrafik. För att det ska vara vettigt att tågen stannar i Veikkola, förutsätter det tillräcklig markanvändning i närheten av alla kommande stationer längs ESA-banan för att det ska kunna ordnas lönsam närtrafik. Ordning av tågtrafik till Veikkola beror alltså också på markanvändningslösningarna i kommunerna utanför HRT-området.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

7.3. HRT anser att invånarmålet med 10 000 invånare är realistiskt, men tufft. Å andra sidan kan 2030-talets invånare ha annorlunda resebehov än i nuläget. Om exempelvis distansarbetet blir en vanligare norm, kan det minska behovet avsevärt. Invånarnas förväntade resebehov ska enligt HRT granskas vid de följande planläggningsomgångarna.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Angående invånarmålet må det konstateras att delgeneralplanens befolknings- och arbetsplatsmål har minskats till ungefär hälften från vad som presenterades i beredningsmaterialet år 2020 (se också bemötanden 1.2, 1.3, 1.6 och 1.6). Det må konstateras att beredningsmaterialets framläggningstid inföll under en tidsperiod då coronapandemin (COVID-19) och de begränsningar som den medförde var som strängast. Återhämtningen för närtrafikens passagerarmängder

har räckt länge och har antagligen ännu heller inte till alla delar uppnått nivån som rådde innan pandemin.

7.4. Busstrafik: När närtrafiken inleds ändras busstrafiken till att vara anslutningsbetonad. Samtidigt förbättras kollektivtrafikens servicenivå, när förbindelserna blir snabbare mot huvudstadsregionen. I den framtida situationen där närtågstrafiken stannar i Veikkola ska bussturerna köra via tågstationen så att omstigning från ett trafikmedel till ett annat sker så smidigt som möjligt. Alldeles intill stationen ska det vara möjligt att ordna olika typer av arrangemang för angörings- trafik, vändplats för bussar och en eventuell miniterminal som betjänar kollektivtrafiken. I arrangemangen ska också beaktas att till stationen trafikerar inte endast HRT:s interna kollektivtrafik, utan också fjärrtrafikens bussar. Det är viktigt att kollektivtrafiken kan anlända till hållplatserna från båda färdriktningarna för att möjliggöra mångsidiga rutter. En vändplats för bussar behövs både norr och söder om banan. Därtill ska man förbereda sig på ett betydande antal anslutningsparkeringsplatser för bilar och cyklar. Platserna ska ligga i den omedelbara närheten av stationen, så som de två nordligare LP-områdena som markerats på plankartan. Veikkola har den nya landskapsplanen för Nyland markerats som ett landskapsmässigt värdefullt anslutningsparkeringsområde.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. I fråga om anslutningsparkeringsområdena se bemötande 2.5.

7.5. Infrastruktur: HRT betonar att det är viktigt att genast i början av planläggningen planera kollektivtrafiken och infrastrukturen på kommande Veikkola stations område och området centrumfunktioner i tätt samarbete med kommunen, staten och HRT. Då uppnår man bästa möjliga resultat eftersom man har möjlighet att planera stationen och tillhörande kollektivtrafikverksamheter från rent bord. Då undviker man det största felet, dvs. att kollektivtrafiken oftast anvisas det utrymme som blir kvar. Genom bra planering kan man ordna kostnadseffektiva kollektivtrafik.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

7.6. Gång och cykling: Delgeneralplaneområdet möjliggör planeringen av ideala raka, trygga och smidiga huvudleder för cykling till Veikkola centrum. Bra cykelförbindelser kopplar ihop gamla och nya Veikkola centrum. Samtidigt yppar sig möjligheten att planera huvudleder för längre resor med cykel. Man kommer att förnya Veikkolas planskilda anslutning under de närmaste decennierna varmed det är möjligt att på Veikkolavägen över Åboleden tillägga en trottoar och cykelväg, som möjliggör gång- och cykelförbindelser till Veikkola järnvägsstation.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

8. Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) 26.8.2020

Ingenting att anmärka.

9. Trafikledsverket

14.9.2020

9.1. Direktbanan Esbo-Salo: I utkastet till delgeneralplan har anvisats direktbanan Esbo– Salo och anknytande lösningar i enlighet med den allmänna planen för banan som huvudsakligen är under arbete. Vid Perälänjärvi har man i utredningsplanen för banan, som är under beredning, förberett sig för en ersättande ny gatuförbindelse på Perälävägen som placeras söder om banreserveringen mellan Päivärinnevägen och Perälänjärvivägen. I utkastet till delgeneralplan har det ifrågasatt stället anvisats en huvudfriluftsrutt / huvudled för gång och cykling. Enligt Trafikledsverkets syn skulle det vara bra att i generalplanen förbereda sig för en ny gatuförbindelsen på stället i fråga enligt utredningsplanen för banan.”

Planläggarens bemötande:

I samband med planeringen av banan har förbindelsen söder om Perälänjärvi planerats på ett sätt som också avviker från översiktsplanen. I förslaget till delgeneralplan har ändå framförts en beteckning som också möjliggör en gatuförbindelse.

9.2. Trafikledsverket anser att det är bra att det i generalplanen har hittats en placering för stationen och att det i den omedelbara närheten av stationen är möjligt att genomföra centrumaktigt byggande. I den fortsatta planeringen av Veikkola stationsområde ska man säkerställa smidiga gång- och cykelförbindelser samt fungerande arrangemang för anslutningstrafik och anslutningsparkering på stationen.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. I fråga om anslutningsparkeringen se bemötande 2.5.

9.3. Trafikledsverket påminner att i fortsättningen när planeringen av direktbanan Esbo-Salo framskrider finns det också behov av att förnya planer inom och utanför generalplanens planeringsområde så att man i dem beaktar de ändringar för trafiksystemen och behoven av förtätande av markanvändningen som ESA-banan förorsakar beaktas i dem.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

9.4. Riksväg 1: Till planeringsområdets nordöstra kant har anvisats en ny planskild korsning. Riksväg 1 är en huvudled av nivå I enligt huvudledsförordningen och en del av EU:s TEN-T-kärnät. Den centrala målsättningen för en huvudled är långväga trafikens smidighet, friheten från störningar och jämn färdhastighet. Därför ska antalet anslutningar vara begränsat och anslutningarna får inte avsevärt störa trafiken i huvudriktningen. I generalplanematerialet ingår inga utredningar om den nya anslutningen behövlighet och konsekvenser för riksväg 1. NTM-centralen i Nyland har inlett uppgörandet av en områdesreserveringsplan för avsnittet Esbo Domsby – Vichtis, riksväg 2. Heller i områdesreserveringsplanen kommer man inte att utreda områdesreserveringarna för de nya anslutningsarrangemangen eftersom Kyrkslätt inte har

ansett att det är behövligt att bifoga den nya anslutningen i planen. Motiveringarna till den nya anslutningen som anvisats i delgeneralplanen fattas.

Planläggarens bemötande:

Den föreslagna reserveringen för en planskild anslutning anvisas inte längre i förslaget till delgeneralplan. Se också bemötande 1.5.

10. Esboregionens miljöhälsa

15.9.2020

10.1. Esboregionens miljöhälsa konstaterar att delgeneralplanen ska utarbetas så att den inte förorsakar hälsoolägenheter för de som bor i området. Detta ska beaktas vid placeringen, planeringen och byggandet av bostäderna som ska byggas i området.

I beskrivningen står att det planeringsområdet inte finns några grundvattenområden. Trots att projektområdet inte ligger på ett klassificerat grundvattenområde, kan i närheten av området finnas privata brunnar som används för hushållsvatten och verksamheten kan medföra ändringar för tillgången på vatten och kvaliteten på vattnet. Projektets konsekvenser för grundvattenområden och privata hushållsbrunnar ska utvärderas i samband med planeringen av byggande och verksamheterna med sådan precision att man får en så pålitlig bild som möjligt av konsekvenserna för kvaliteten på och tillräckligheten av grundvatten och hushållsvatten.

Planläggarens bemötande:

De närmaste småhusområdena omfattas av kommunal teknik, så mängden privata vattenbrunnar torde vara rätt litet. Man sätter sig in i saken i den fortsatta planeringen.

10.2. Utöver riktvärdena för buller enligt statsrådets principbeslut 993/1992 ska bullret och dess kvalitet bedömas vid konsekvensbedömningen i enlighet med förordningen om boendehälsa 545/2015. De bullerkonsekvenser som den nya verksamheten förorsakar för de gamla bostadsområdena ska tas i beaktande.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se också bemötande 1.11.

10.3. Olägenheter under byggtiden (buller, vibrationer, luftkvalitet (damm)) ska följas upp och bekämpas med bästa möjliga metoder.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Det är möjligt att i de kommande detaljplanerna i sinom tid införa planbestämmelser som styr detta.

10.4. Hanteringen av radon ska beaktas i planen.

Planläggarens bemötande: *Det utfärdas oftast inga planbestämmelser om radon, men man kan i någon mån påverka detta genom placeringen av byggandet. Utgångspunkterna för alternativa byggområden är i delgeneralplanen för norra Kyrkslätt ändå så begränsade, att eventuella radonolägenheter ska bekämpas i byggskedet och i bygglovsförfarandet.*

10.5. Esboregionens miljöhälsa rekommenderar att det på området skulle placeras höga träd för att förhindra direkt UV-strålning och för nedkylning av byggnader och att man i lösningarna också på annat sätt förbereder sig för extrema väderförhållanden.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Den ifrågavarande lösningen kan avgöras i detaljplaneskedet.

11. Caruna Oy

8.9.2020

På planområdet finns inte Caruna Espoo Oy:s högspända distributionsnät. Om invånarantalet som planeras för planområdet förverkligas, måste distributionsnätet i området förstärkas. I fråga om distributionsnätet behandlas placeringen av elledningar och distributionstransformatorstationer mer specifikt på detaljplanenivån.

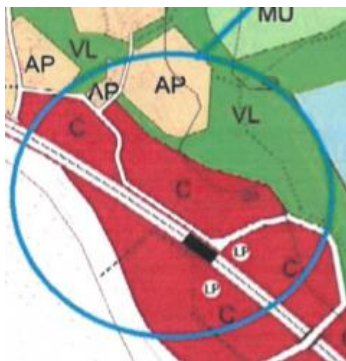
Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

12. DNA Abp

25.6.2020

På den bifogade bildens område (C-områdets norra del) borde det reserveras en plats för en ca 40 meters datatrafikmast. Om det på området planläggs högre flervåningshus, ska de förpliktas att ta emot datatrafikanordningar av operatörer. I planeringen av byggnaderna ska man beakta utrymmesreserveringarna för anordningar och kablar som installeras i efterhand.



Planläggarens bemötande:

Placeringen av en datatrafikmast på det ifrågavarande området lyckas troligtvis inte eftersom avsikten är att planera och genomföra områdets samhällsstruktur så tät att det inte finns utrymme för mastens stödkonstruktioner. Placering av operatörers datatrafikanordningar i samband med flervåningshusen är sannolikt en mer fungerande lösning. Mer detaljerade utrymmesreserveringar för bland annat kablar avgörs i detaljplanläggningsskedet.

13. Kyrksläotts miljöförening r.f.

4.9.2020

Kyrksläotts miljöförening och Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf ger ett gemensamt utlåtande-

13.1. Planutkastet är på flera sätt problematiskt och i strid med markanvändnings- och bygglagen samt krav i den. Projektområdet är med tanke på läget utmanande både med tanke på beaktade de befintliga skyddsområdena och kärnvärdena för den landskapsmässiga grönstrukturen. Med planen strävar man efter en ny hållplats runt vilken man på ett område inom en kilometers radie föreslår en ökning på 3000-4000 invånare och arbetsplatser. Tågbanan, hållplatsen och en så betydande ökning av boende och arbetsplatser ryms inte på ett hållbart sätt på området. Särskilt inte om en betydande del av tilläggsbyggandet anvisas till skogarna nordost om järnvägen. Det finns skäl att avsevärt minska mängden planlagt byggande och att på nytt fundera på placeringen av byggandet. Exempelvis till hallområdet sydväst om motorvägen som åtminstone delvis inte används till fullo.

Planläggarens bemötande:

Se bemötanden 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 och 3.1.

13.2. **Beaktande av Noux sjöområdes och Noux nationalparks värden:** Skogiga områdena nordost om Åboleden utgör en del av det med tanke på naturen internationellt värdefulla Noux sjöområde. På en ungefär 2,5 kilometers sträcka skapar planens byggplaner dvs. Områdesreserveringen för järnvägstrafiken, den nya hållplatsen samt det område för centrumfunktioner inklusive väg- och gatuförbindelser som stöder sig till den många olika slag av indirekta och direkta olägenheter för Noux nationalpark och Natura 2000-området. De ovanbeskrivna eventuella negativa verkningarna för naturen ska utredas kvalitativt när planen uppgörs. Ännu viktigare är förebyggande av de olägenheter som uppstår. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid tillräcklig Natura-bedömning samt de konsekvenser som byggande av den eventuella järnvägen och dess omgivning, särskilt skogsområdena nordost skulle förorsaka för nationalparkens naturvärden.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se bemötande 1.8.

13.3. **Beaktande av Soidensuo:** Soidensuo har konstaterats vara ett objekt av riksomfattande värde i beredningen av programmet till komplettering av skyddet av myrar. På grund av sina värden har det också anvisats en skyddsreservering i den lagakraftvunna landskapsplanen samt i Etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen som godkändes av landskapsfullmäktige 25.8.2020. I utkastet till delgeneralplan har myrområdet anvisats med beteckningen MY/luo. Landskapsplanen ska ha styrande effekt i ändrande av general- och delgeneralplaner. MBL är väldigt tydlig i den saken. Att anvisa området som jord- och skogsbruksområde strider strängt mot både den nuvarande och den kommande landskapsplanens skyddsområdesbeteckning. Lösningen i planutkastet är i strid med markanvändnings- och bygglagen. Den föreslagna beteckningen och dess planbestämmelse är heller inte tillräckliga för bevarande av myrens skyddsvärden. Till den föreslagna beteckningen kan exempelvis inte föreläggas en förpliktelse om tillstånd för miljöätgärder. Soidensuos rätta beteckning är SL.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.9.

13.4. **Beaktande Torvströmossen-Stockholmsmossens naturområde:** Torvströmossen-Stockholmsmossens naturområde som direkt anknyter till Noux nationalpark har i Nylands

förbunds utredningar konstaterats vara ett minst landskapsmässigt värdefullt naturområde. På grund av områdets storlek, läge och betydande natur- och artvärden finns det skäl att hålla området som nationellt värdefullt. Som bilaga till utlåtandet ingår artuppgifter som samlats in under åren 2011-2018 från det ifrågakvarande naturområdets sportväxtarter. Rikligheten av flera krävande arter på området är exceptionellt, vilket framhäver den artskyddsliga betydelse. Områdesreserveringen för centrumfunktioner sträcker sig i nordost för betydande delar över det värdefulla naturområdet. På området kommer dessutom att planera en gatu- och vägförbindelse som också sträcker sig över luu-området. I västra kanten förstör och skadar också tågbanan en del av området. Bevarandet av kärnområdets värden förutsätter att byggandet minskas väsentligt på nordöstra sidan av järnvägen och att det mellan områdesreserveringen för centrumfunktioner och det värdefulla naturområdet blir en spalt av nuvarande mo- och bergsskogar som reserveras för närrekreation. Ogenomtänkt planläggning representeras också att av AP-reserveringen i nordvästra ändan av naturhelheten enligt förslaget sträcker sig över det.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Beträffande antalet invånare och arbetsplatser, se bemötanden 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 och 3.1.

Utgående från de naturutredningar och material som kommunen har till sitt förfogande (bl.a. Nylands förbund, Kyrksläotts kommun, MKB-utredningen som hänför sig till banprojektet) har naturvärdena för Torvströmossen-Stockholmsmossens naturområde konstaterats vara landskapsmässigt värdefulla, precis som det konstateras i utlåtandet, och inte nationellt värdefulla.

I planbeskrivningens stycke 7.3 har man presenterat konsekvenserna av byggandet av banan och stationsområdet för områdets naturvärden. Där konstateras bl.a. att betydande naturvärden som konstaterats i naturutredningen blir oundvikligen under banlinjen särskilt vid banlinjen söder om Veikkola hållplats. Särskilt myrområdet Torvströmossen som blir delvis innanför området som anvisats som stationsområde och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden.

13.5. Beaktande av landskapsplanen på området nordost om Veikkolas nya station: I etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen som landskapsfullmäktige godkände 25.8.2020 har på området mellan Åboleden och nationalparken planlagts järnväg och vitt område. Den senare beteckningen innebär att det på området inte ska planeras regionalt eller landskapsmässigt värdefull markanvändning. I planutkastet har det på området nordost om banan, dvs. På landskapsplanens vita område planlagts område för centrumfunktioner och en vägreserveringen som betjänar den, vilka på inget sätt representerar markanvändning endast på lokal nivå. Dessa reserveringar ska avlägsnas.

Planläggarens bemötande:

I planbeskrivningens punkt 6.5 har det redogjorts för planlösningens förhållande till Nylandsplanen 2025.

13.6. Beaktande av ekologiska korridorer: Genom planområdet går två landskapsmässigt värdefulla ekologiska grönförbindelser i riktningen syd-nord. Placeringen av förbindelserna har anvisats i Helsingforsregionens etapplandskapsplan som godkändes av landskapsfullmäktige 25.8.2020. Förbindelsen längre mot öster har också anvisats i den nuvarande gällande landskapsplanen. I Helsingforsregionens etapplandskapsplan förutsätter planeringsbestämmelsen

för grönförbindelser att ”den mer detaljerade planeringen ska ses till att förbindelsebehovet som anges med beteckningen bevaras eller förverkligas på ett sätt som tryggar arternas möjligheter att röra sig, rekreations- och friluftsmöjligheterna samt som upprätthåller landskaps- och naturvärdena. Då grönförbindelsens exakta läge avgörs ska man ta reda på om förbindelsen har förutsättningar att utgöra en del av det större ekologiska nätverket och rekreativnätet.”

I den gällande landskapsplanen är planeringsbestämmelsen för beteckningen för behov av grönförbindelse aningen mer omfattande än planeringsbestämmelsen i Helsingforsregionens etapplandskapsplan. Den innehåller ändå samma centrala krav för bevarande av förbindelsen och dess funktionalitet: *I den mera detaljerade planeringen ska man se till att en förbindelse som angetts med beteckningen bibehålls eller förverkligas på ett sätt som tryggar rekreations- och friluftsmöjligheterna, områdets landskapsvärden, bevarandet av värdefulla naturobjekt samt olika arters möjligheter att röra sig. Vid dimensioneringen av en grönförbindelse ska uppmärksamhet fästas vid förbindelsens betydelse som en del av det ekologiska nätverket samt vid en samordning av regionala och lokala rekreativnbehov, så att existerande obebyggda områden som reserverats eller lämpar sig för rekreation i mån av möjlighet reserveras för rekreation i den mera detaljerade planläggningen.*

Delgeneralplaneutkastet tryggar inte i den nu presenterade formen bevarande av den ifrågavarande ekologiska förbindelsen och förbindelsens funktionalitet på det sätt som landskapsplanläggningen förutsätter. Förbindelsen längre österut har vid banövergången endast anvisats med en pil för behov av grönförbindelse som inte getts någon planbestämmelse. På den västra förbindelsens redan delvis splittrade skogar har anvisats området för fristående småhus (AO) som möjliggör tilläggsbyggande.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.4. Det har för båda förbindelserna gjorts lösningar i planen som tryggar bevarandet av dem.

13.7. Beteckningen vägtrafikens förbindelsebehov: I planutkastet ingår beteckningen vägtrafikens förbindelsebehov som går från Åboleden genom det nationellt värdefulla Soidensuos östra del. I norr klyver den lund- och moskogen med gamla och murkna träd med betydande naturvärden som i planutkastet anvisats som ett luu-område. Genomförandet av ett eventuellt vägprojekt på det framförda sättet försämrar betydande, devis i landskapsplanen med beteckningen SL anvisade skyddade naturvärden avsevärt, dvs. Med tanke på beaktandet av naturvärdena är det inte genomförbart.

Planläggarens bemötande:

Förbindelsen mellan Snörportsvägen och väg 110 som presenterats i beredningsskedet har avlägsnats från planförslaget, eftersom områdesreserveringen för anslutningen till motorvägen som den förutsätter inte heller längre anvisas. Precis som det konstaterats i bemötande 1. Linjerande av förbindelsen längs Soidensuo är heller inte med tanke på beaktande av Soidensuos skyddsmål möjligt. Soidensuos område har också avgränsats från delgeneralplaneområde så som det konstateras i bemötande 1.9.

13.8. Om naturutredningarna: Kommunen är värd ett tack för att det på planområdet år 2019 har gjorts flera av de natur- och artutredningar som vi föreslog att skulle göras i vårt utlåtande om PDB-skedet. Däremot anser vi att det är dåligt omdöme att dessa centrala naturutredningar har uteslutits från det material som lagts fram till påseende. Utan separat begäran om tilläggs-material erbjuds parterna endast möjlighet att bekanta sig med olika slutsatser och sammanfattande kartor och då är det omöjligt att utvärdera utredningarnas kvalitet och tillräcklighet samt

hur adekvata de använda värderingsmetoderna är. Tidtabellen har inte möjliggjort djupare utvärdering av de gjorda utredningarna eller av de avgränsningar och värderingar som gjorts för objekt som konstaterats vara värdefulla. Vissa observationer kan ändå göras utgående från den icke-omfattande genomgången av materialet. Största delen av utredningarna är professionellt gjorda och de ger för den delen en tillräcklig datagrund för identifierandet av de värdefullaste naturtyps- och artobjekten. Det finns ändå betydande brister. För växtlighets- och naturtypsuppgifterna skulle det finnas ett tydligt behov av information också om de växtlighetsfigurer som på grund av de uppskattade ringa värdena blivit obeskrivna. På grund av de uppgifter som fattas kan en part inte i verkligheten utan terrängbesök utvärdera om ribban för naturområden som är mindre värda och värdefulla har lagts på rätt nivå eller om de värdefulla områdena har avgränsats med tanke på naturvärdena med tillräckliga avgränsningar. Problemet berör särskilt de skogsområden som förstörs till följd av att banan, stationen och områdesreserveringen nordost om stationen genomförs.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Man strävar efter att säkerställa framläggningen av naturutredningarna på ett lämpligt sätt.

13.9. Brister i tickutredningen: Av de gjorda artutredningarna övertygar inte genomförandesättet för och resultaten av tickutredningen. Största delen av utredningsdagarna år 2019 har gjorts med tanke på ettåriga tickarter alltför tidigt. Sommaren 2019 var exceptionellt torr och särskilt de ettåriga tickornas fruktkroppar började förekomma i Kyrksläotts skogar i större utsträckning först i oktober. Den mest optimala tidpunkten för utredningen i exempelvis Helsingfors och Esbo var 1.10-10.11. Enligt rapporten har terrängbesöken gjorts 10.9, 11.9, 14.9, 4.10 och 5.10. Trots den delvis för tidiga tidpunkten för utredningen verkar utredningen också beröras av andra kvalitetsproblem. Bland annat är observationsmängderna av observerade anmärkningsvärda växtarter med tanke på skogarnas kvalitet och de i rapporterna angivna utredningstimmarna (34 terrängtimmar) väldigt få. På området har bland annat mycket synliga och vid hobbybesök observerade arter som bildar mångåriga fruktkroppar, så som grönsticka (*Phellinus nigrolimitatus*), granticka (*Phellinus chrysoloma coll.*), tallticka (*Phellinus pini*) och vedticka (*Phellinus viticola*), blivit oobserverade. Att dessa och många andra arter fattas från observationsmaterialet leder till att man ifrågasätter omfattningen av den i tickutredningsrapporten påstådda omfattande genomgången av de delområdena med mest röträd och tjocka stammar. Av den röda bokens arter har naturintresserade vid sina icke-omfattande terrängbesök under åren 2011-2018 åtminstone observerat gräddticka (*Perenniporia subacida*, NT), ullticka (*Skeletocutis brevispora*, RT/NT) samt granticka (RT). Allt som allt känner man till på området nio sådana tickarter som indikerar naturvärden (inklusive de ovannämnda arterna i röda boken⁹, som inte observerats i utredningen år 2019. Tickutredningsrapporteringen har också gjorts beklagligt snäv och de observerade antalen har inte nämnts. I sammandragen och värderingen har man också glömt att beakta arters eventuella regionala utrotningskategorier. Som detalj kan man påpeka att den i utredningen år 2019 observerade lapptickan (*Amylocystis lapponica*) är regionalt utrotningshotad och att det enligt våra uppgifter inte har gjorts en enda observation av den i de omfattande tickutredningarna inom skyddsområdena i huvudstadsregionens gröna ring. Observationen är också Kyrksläotts enda bekanta observation under det här årtusendet. Med tanke på artskyddet är observationen av arten väldigt anmärkningsvärd. Vi anser att det är en dålig lösning att man i utredningarna och planbeskrivningens uppgifter inte har beaktat de artmaterial som skickats till kommunen i flera repriser och till Faunatica en gång, i vilket det funnits växtplatsuppgifter också om de tickor som inte observerats i utredningen. I en professionellt utarbetad naturutredningen och åtminstone i sammanfattningen av uppgifterna ska också andra befintliga tillförlitliga naturuppgifter beaktas. I planmaterialet blir nu oidentifierade bland annat potentialen av områdets skogar med tanke på utrotningshotade tickor i gamla skogar. Vi föreslår att tickutredningen i de skogar på projektområdet som har mest röträd förnyas vid en tidpunkt under senhösten som lämpar sig för utredningen. Därtill finns det behov av att genomföra en tickutredning i områdets skogar med gamla träd. I utredningarna och

värderingen och avgränsningen av objekten finns det också skäl att då beakta de observationsmaterial som naturföreningar och naturintresserade tillställt.

Planläggarens bemötande:

Man strävar efter att bevara de skogar som är värdefullast med tanke på tickarterna i den mån som det med tanke på de områdesanvändningsmålsättningar som anvisats i planen är möjligt. Uppgifterna i en noggrannare utredning skulle inte ha väsentliga konsekvenser för planlösningen eftersom ramvillkoren för den markanvändning som genomförs på området är stränga. Det är inte i praktiken möjligt att lämna större områden än de som presenterats i planförslaget utanför byggåtgärderna.

14. Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa r.f.

11.9.2020

14.1. Delgeneralplanen som bereds hotar i den framförda formen området (särskilt Noux och Torvströmmossens) naturvärden och i större omfattning grönförbindelserna i västra Nyland. Bostadsbyggandet som planerats nordöstra sidan av banlinjeringen är särskilt problematiskt. De flesta motstridigheterna som anknyter till naturområdena kunde undvikas genom att förminska detta byggande.

Planläggarens bemötande:

Se bemötanden 1.2, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7, 2.5 och 3.1.

14.2 Konsekvenserna för Noux Natura-område: Delgeneralplanen ligger i den omedelbara närheten av Södra Finlands viktigaste skogsskyddsområde, Noux (Natura-område FI0100040). Noux natur- och skyddsvärden är särskilt betydande och de ska beaktas noggrant i all planläggning. Noux är ett betydande objekt med tanke på fågelvärdena: området har klassificerats som ett internationellt viktigt fågelområde (IBA-område, Important Bird Area) på grund av de mångsidiga häckfåglarna. Innan planförslaget läggs fram borde planernas konsekvenser för Noux Natura-område utvärderas enligt 65 § i naturvårdslagen. Särskild uppmärksamhet ska fästas vid den ökade rekreativ användningen till följd av det planerade bostadsbyggandet på området som redan i nuläget kämpar med stora besöksmängder.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.8.

14.3. Viheryhteydet: På planområdet ligger två landskapsmässigt viktiga grönförbindelser som redan i nuläget är trånga på grund av den livligt trafikerade Åboleden. Den västra grönförbindelsen har anvisats i Helsingforsregionen etapplandskapsplan som vid tidpunkten för skrivandet av detta ännu inte vunnit laga kraft. Den östra förbindelsen med dess skyddsbestämmelser har anvisats i den gällande landskapsplanen. Den planerade banförbindelsen skulle försvaga situationen för dessa grönförbindelser ytterligare. Tryggheten av dessa grönförbindelser är viktigt utöver för skyddandet av Noux Natura-områdets naturvärden också i större omfattning, på hela västra Nylands område. Det är obegripligt att detta betydande problem förbigås i planbeskrivningen med en mening (kapitel 2.2): "Konkreta planer för att stärka förbindelsen finns emellertid inte ännu." Tryggheten av fungerande grönförbindelser ska vara en av utgångspunkterna för planeringen av markanvändningen. Också i denna plan ska det uppgöras noggranna och motiverade planer om hur bevarandet av grönförbindelsernas naturvärden och på det sätt som lagen förutsätter. Tryggheten av grönförbindelserna förutsätts också i landskapsplanerna planeringsbestämmelser.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.4. Det har för båda förbindelserna gjorts lösningar i planen som tryggar bevarandet av dem.

14.4. Muuta: Delgeneralplaner hotar allvarligt åtminstone Torvströmmossen område som klassificerats som landskapsmässigt värdefullt. Områdets värde höjs av dess läge direkt intill Noux skyddsområde. I beredningsmaterialet har det på området anvisats område för centrumfunktioner (beteckning C), bostadsbyggande (beteckning AP) och en väglinjering. Dessa hör inte hemma på värdefullt naturskyddsområde. Det planerade byggandet borde minskas och ersättas med närreklamationsområde. Detta skulle också hjälpa i styrningen av det växande rekreativstrycket mot Noux område.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 13.4.

14.5. Vi understöder varmt fredande av Soidensuos område till ett naturskyddsområde genom att inrätta arbetsgrupp för myrskydd enligt förslaget. Myr miljöer i naturligt tillstånd är sällsynta i södra Finland och det är viktigt att ett så representativt objekt omfattas av skydd med skyddande kantskogar. I beredningsmaterialet har området anvisats med beteckningen MY/luo som på grund av de ovannämnda orsakerna borde ändras till en SL-beteckning.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.9.

15. Finlands skogscentral

11.9.2020

15.1 Planbeteckningarna som mest inverkar på delgeneralplanens skogsbruk. Användningen av skogarna begränsas i delgeneralplanen med områden som reserverats för rekreation och områden som reserverats för jord- och skogsbruk. Begränsningarna görs genom åtgärdsbegränsningar och skyddsbestämmelser.

Rekreativsområden: Man har planerat att områden som är privatägda skulle planläggas som rekreativsområden. På dessa områden förutsätts åtgärdstillstånd också för trädfällning. Det är möjligt att utöva rekreativ på områdena också med stöd av allemansrätten. Åtgärdstillståndet förorsakar begränsningar för användningen av skogarna och kan leda till att skötseln av skogarna blir sämre. Dessutom förorsakar åtgärdstillståndet ofta kostnader för markägaren. Finlands skogscentral konstaterar att privatägda rekreativsområden ska reserveras som jord- och skogsbruksområden. Om det på området finns behov av att styra friluftslivet, kan områdena också anvisas med beteckningen för jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet. Om rekreativsområdesreserveringen bevaras på områdena ska man avstå från kravet om åtgärdstillstånd för trädfällning på dessa områden.

Planläggarens bemötande:

I planförslaget anvisas jord- och skogsbruksdominerade områden (M, MU, MY) endast i väldigt liten omfattning. Istället för dem har omfattande delar av planområdet anvisats med beteckningarna för skyddsgrönområde (EV) och närreklamationsområde (VL), i vilka skyldigheten om tillstånd för miljöåtgärder har infogats. Betydelsen av områdena i fråga också som skyddszon för vägtrafiken och rekreativsområden för eventuell kommande bosättning utgör grund för förenande av planen med bestämmelsen i fråga. Se också bemötande 1.9.

15.2. Särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald (– luo-område): Avgränsningarna för luo-området grundar sig tydligen på naturutredningen för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019. - Faunaticas rapporter 69/2019 till naturutredningen. Naturutredningen finns inte planmaterialet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Man strävar efter att säkerställa framläggningen av naturutredningarna på ett lämpligt sätt.

15.3. Luo-beteckningarna är för omfattande och iakttar inte miljöministeriets anvisningar. Anvisningar om beaktande av flygekorren vid planläggningen ingår i miljöministeriets brev Beaktande av flygekorren vid planläggning. I brevet konstateras bland annat "Man bör vara förbehållsam med att anvisa små enskilda föröknings- och rastplatser i mer vidsträckta M-områden i generalplaner. I sådana områden är generalplanernas roll för det mesta att styra principerna för glesbygget." I samband med generalplanarbetet har flygekorrarnas levnadsområden beaktats i placeringen av glesbebyggelse. Således ska levnadsområdena för flygekorrar inte föreslås till jord- och skogsbruksdominerade områden. På dessa områden gäller förbudet att förstöra och försämra platser där individer förökar sig och rastar. Tryggande av flygekorrens föröknings- och rastplatser görs i samband med den planerade åtgärden och på så sätt kan man beakta flygekorrens föröknings- och rastplatser enligt det rådande läget.

Planläggarens bemötande:

Det är motiverat att anvisa flygekorrens föröknings- och rastplatser i planen med en separat beteckning eftersom också förbindelserna mellan dem ska beaktas adekvat och anvisas i planen.

15.4. Luo-5-området grundar sig på naturutredningen på landskapsnivå och på utredningar som inte presenterats i samband med planmaterialet. Naturutredningen på landskapsnivå är inte tillräckligt noggrann för planering på generalplanenivå. I samband med utarbetande av landskapsplanen har man flera gånger lyft fram att områdenas avgränsningar preciseras i lägre stadiets planläggning och att områdena inte som sådana ska överföras till planer av lägre grad. Dessutom är Nylands förbunds utredning (Aholo med flera 2015) redan fem år gammal och den kan inte anses vara aktuell. Efter år 2015 har det på området gjorts flera anmälningar om användning av skog. Anmälningarna om användning av skog kan kontrolleras här:

<https://www.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=e8c03f73165b44aa8edb276e11ca2d2c>.

Planläggarens bemötande:

Största delen av de områden som anvisats med den ifrågavarande beteckningen luo-5, har avgränsats från planen i planförslagsskedet.

15.5. Beskrivningen av särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald är otydliga med tanke på utövande av skogsbruk. Vad avses med förekomst av växt som ska beaktas och hurdan är en potentiell utterrutt? Hur påverkar dessa värden och användningen av områdets skogar?

Planläggarens bemötande:

De noggrannare beskrivningarna av objektet ingår i naturutredningarna, med stöd av vilka områdena har anvisats i planen. Man strävar efter att

säkerställa framläggningen av naturutredningarna under planprocessen på ett lämpligt sätt.

15.6. Finlands skogscentral påpekar att särskilt viktiga områden med hänsyn till naturens mångfald (-luo-område) inte anvisas på området där skogslagen gäller. En del av beteckningarna grundar sig inte på tillräckligt noggrannare och aktuella utredningar. Alternativ markeras områdena i generalplanen som informativa beteckningar utan planbestämmelse. Således kan områdets naturvärden beaktas enligt gällande lagstiftning och situation samt med hänsyn till skogsägarnas önskemål.

Planläggarens bemötande:

På stora delar av planområdet anvisas inga sådana beteckningar som gäller användningssyfte (M, MU, MY, VL), där skogslagen gäller. På ställen där man är tvungen att anvisa luo-beteckningar, är orsaken det ifrågavarande områdets särskilda betydelse för det i planen anvisade ekologiska nätet eller motsvarande naturområdets annan särskild betydelse.

15.7. Bedömningen av skogsbrukskonsekvenserna: Planens konsekvenser för utövande av skogsbruk ska utvärderas. Privatägda skogsområden planläggs nu med områdesreservering för rekreation, där det förutsätts tillstånd för miljöåtgärder för trädfällning. Med beteckningen -luo anvisas dessutom större begränsningar för användningen av skogarna än speciallagstiftningen förutsätter. Luo-områdena täcker omfattande områden av närrekreationsområden och av jord- och skogsbruksdominerade områden. Planen har alltså betydande konsekvenser för utövande skogsbruk. Genom att utvärdera planens konsekvenser för skogsbruk kan man granska om åtgärdsbegränsningarna och skyddsbestämmelserna är skäliga för markägaren.

Finlands skogscentral uttalar att generalplanens konsekvenser för skogsnäringen ska utvärderas åtminstone för rekreations- och -luo-objektbeteckningarnas del.

Planläggarens bemötande:

Man strävar efter att i samband med den fortsatta planeringen öppna upp planens konsekvenser för utövande av skogsbruk.

16. Byföreningen i Veikkola 7.9.2020

16.1. Allmänt: Det är önskvärt att planerna för norra Kyrkslätt skulle vara till påseende också exempelvis i Veikkola bibliotek. Det har varit utmanande för en vanlig bybo eller ett företag som är verksamt i Veikkola att bekanta sig med planen eftersom den varit till påseende endast med tidsbeställning i kommunhuset.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

16.2. Invånarantal:

I förslaget konstateras "Det är en mycket stor utmaning att bygga en småskalig stad med bykänsla i hållplatsens omedelbara närhet." I delgeneralplanen planläggs en smal remsa kring järnvägslinjeringen och på området försöker man med tvång placera 4000 invånare eller arbetsplatser. Målsättningen för det smala området kunde vara ca 2000 invånare och kommunservice lokaler, affärer och service vid låga bostadshus, företagslokaler som betjänar Noux samt parkeringsplatser för anslutningstrafik. Inga massiva betongflervåningshus. I Veikkolas

vision från år 2019 presenteras att stationsområdet vid stationen skulle bildas till särpräglat område som kunde fungera som Kyrkslätt Nouxport. Med sitt enastående byggnadsbestånd skulle området locka invånare, affärsföretag och turister från hela världen. En hög betongstad behöver inte byggas på grund av målet gällande invånarantalet, utan lägre trähus eftersom kommunen redan nu planerar att planlägga områdena norr om Eriksgård för småhusbosättning. Invånarmängden ökar ändå till följd av försäljningen/klyvningen av tomterna i de befintliga planerna och kompletterande byggande och det har inte varit svårt att locka invånare till Veikkolas trivsamma område. Spalten mellan motorvägen och den kommande järnvägen ligger särskilt i närheten av motorvägen inom bullerområdet, dit man kan planlägga mer företagslokaler och affärstjänster för att skydda den kommande bosättningen. Möjligheten att få företagare till norra Kyrkslätt har ofta fallit på kommunens svårigheter att få tomtmark. I delgeneralplanen för trafikkorridoren ska tillräckligt bullerskydd på området beaktas.

Planläggarens bemötande:

Se bemötanden 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 2.5 och 3.1.

16.3. Trafikförbindelser: Byföreningen anser att den föreslagna hållplatsens placering är bra och att placeringen når bosättningen i Veikkola. Genomförandet av gångleden under eller över Åboleden som fortsättning på Könnigrändens anses också vara bra, precis som förbindelsen från hållplatsen till Veikkola företagsområde via undergången som fortsättning på Soidentakavägen. Trafikledsverket har planerat underhållsvägar som går i riktning med banan och dessa har inte markerats i den framlagda planen. Väg 110 som korsar Veikkola by är den förbindelse som invånarna i Palojärvi, Tervalampi och delvis Ojakkala använder för att komma till servicen i Veikkola och motorvägen. I planen har behovet av en förbindelseväg i den norra kanten av banan markerats som att den slutar på Päivärinnevägen. Förbindelsen borde fortsätta över Vichitis gräns till Åbovägen och över Esbos gräns till Hista. Den kommande hållplatsen och affärsområdena betjänar också över kommungränserna och förbindelserna för fordons- samt gång- och cykeltrafik borde fungera. Från den kommande hållplatsen är det ca 2,5 kilometer till Vichitis gräns och ca 3,5 kilometer till Esbos gräns. Till Siikajärviområdet som hör till Kyrkslätt kommun bör man få en vägförbindelse, och planeringen av den bör göras tillsammans med Forststyrelsen, som svarar för Noux naturskyddsområde. I denna planering kunde säkert de servicevägar som trafikledsverket planerar invid banan utnyttjas.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

Se bemötande 13.7. Det må konstateras att det har anvisats ett förbindelsebehov invid banan som i första hand anvisar en serviceväg. Det finns flera obesvarade frågor gällande den egentliga vägförbindelsen och man återkommer till dessa i den fortsatta planeringen. Behovet av en vägförbindelse är heller inte obestridlig.

16.4. Nouxporten: Byföreningen föreslår att Nouxporten skulle anvisas i delgeneralplanen och den anhängiga detaljplanen för Veikkolaporten norr om den i delgeneralplanen föreslagna Veikkola station i samband med den i nuläget skogiga skogsbilvägens vändplats och då skulle det längs denna vägbotten redan finnas raka och korta förbindelser till Noux nationalpark. Den i delgeneralplanen framförda anslutningsparkeringen skulle också stöda den föreslagna placeringen och då skulle parkeringsområdet betjäna både pendlarna och besökare i Noux nationalpark särskilt under veckoslut. På detta sätt skulle också möjligheten att komma med tåg till nationalparken förverkligas.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen har anvisats möjlighet för ett guidecenter närmare nationalparken (objektbeteckningen P), men den föreslagna placeringen skulle med tanke på delgeneralplanens precisering vara möjlig.

16.5. Rutter samt gång- och cykeltrafikförbindelser: Det har mellan nationalparken och det området som byggs föreslagits ett skyddsområde som borde reserveras för rekreationssyfte och man hoppas att det på området genomförs lättillgängliga och hinderfria om det är möjligt att bygga sådana i den varierande terrängen. Man önskar att en del av rutterna skulle vara upplyst spånkana med möjlighet för skidning. Byaföreningen önskar att kommunen skulle vara aktiv också gällande Noux nationalpark och att det i parken skulle planeras stigrutter och eldplatser som stöder sig till Veikkola Nouxport.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Verksamheterna på VL-området mellan bostätningen och nationalparken preciseras i sinom tid i detaljplanläggningsskedet och placerandet av rekreativsmöjligheter och motionsbyggande på området undersöks noggrannare i det skedet, om det med hänsyn till Natura 2000-områdets närhet är möjligt. Anvisande av mer omfattande friluftsförbindelser ska ske i samband med den mer omfattande delgeneralplanläggningen av Veikkolaområdet. Utvecklingen av rutterna i Noux nationalpark pågår i samband med Noux skötsel- och användningsplan och fortsätter också efter detta.

17. Kyrksläotts hembygdsförening r.f.

9.7.2020

Ingenting att anmärka.

18. Kyrksläotts företagare r.f.

10.9.2020

Kyrksläotts Företagare r.f. har vid beredningen av sitt utlåtande hört företagare från Veikkola. Styrelsen bedömer beredningsmaterialet till delgeneralplanen enligt följande:

- Det finns både potential och utmaningar med projektet. De bostadsområden som planerats för att möjliggöra närtågstrafik borde byggas med beaktande av områdets särdrag – småskaligt (inga stora flervåningshus).
- Närheten till Noux kan i framtiden möjliggöra utveckling av rekreativ- och inkvarteringsverksamheten, vilket ökar områdets attraktivitet. Planen möjliggör olika alternativ, vilket är bra.
- Planlösningen borde möjliggöra olika typer av former som förenar företagsamhet och boende, t.ex. seniorboende skulle förenas med företagsamhet i fysiska lokaler (butiker på gatuplan, seniorbostäder på övre våningar).
- I Veikkola borde möjliggörandet av företagsverksamhet planeras på annat sätt än genom att i huvudsak bygga stora industriområden och -hallar i området. Platser för boende är viktiga med beaktande av målet att överlag möjliggöra en hållplats.
- Det viktiga skulle vara att bygga ett fungerande "bystadsaktigt" centrum som tjänar alla.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. På grund av befolkningsmålet är det inte helt möjligt att undvika flervåningshus i Veikkola stationsområde, även om antalet minskats. Med delgeneralplanen eftersträvar man ändå att möjliggöra en mångsidig fördelning av bostadstyper. Också särskilt på det blivande stationsområdet möjliggörs lösningar där boende och tjänster (även kommersiella) fysiskt kan förenas i samma byggnader. På detaljnivå kommer lösningarna dock att fastställas i detaljplaneringskedet när detta blir aktuellt.

19. Kyrksläotts jaktvårdsförening

11.9.2020

Vägavsnittet på riksväg 1 öster om Veikkola har varit ingärdat i över tjugo år, och på västra sidan byggs som bäst både ett bullerskydd och ett viltstängsel, varvid djurens tillträde på riksväg 1 har hindrats, det vill säga planen försämrar inte den redan dåliga situationen. Jaktvårdsföreningen vill ändå fästa uppmärksamhet vid det grönförbindelsebehov som märkts ut öster om Veikkola. Stället i fråga har också varit ingärdat i över 20 år, det vill säga djuren har inte på länge använt rutten i fråga. Utan överfart är beteckningen i fråga helt onödig eftersom ingen kommer någonsin att använda det. Det skulle också vara utmanande att bygga en över-/underfart i Kyrksläotts område med tågbanan, för om djuren använder överfarten ska den vara tillräckligt bred och inte onödigt lång. Det verkar vara ganska utmanande att få en sådan övergång i Kyrksläotts område i anslutning till motorvägen och tågbanan. Om övergången gick över motorvägen borde den sannolikt vara åtminstone 100 meter bred, och vid det där föreslagna stället skulle bredden vara cirka 200 meter.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.4.

20. Kirkkonummen hiihtoseura

2.9.2020

Delgeneralplanen anvisar en betydande mängd ny bosättning på området. Nya invånare skapar tryck för att ordna service och behov av nya motions- och friluftsmöjligheter, i synnerhet när man kan anta att människor som sysslar med utemotion söker sig till område som ska planläggas för att bo i närheten av nationalparker och strövområden. Skidföreningen förutsätter att möjligheterna till motion och friluftsliv iaktas vid planeringen av området. Mellan den planerade bosättningen och nationalparken har det föreslagits ett skyddsområde dit man önskar möjligheter till rekreationsanvändning och motionsbyggande. På området önskas en belyst motionsslinga där det är möjligt att skida på vintern, och ett önskemål utöver belysningen är att skidrutten planeras i underhållsklass 1 enligt Kyrksläotts klassificering. Skidföreningen föreslår också friluftsleder från motionsslingan i riktning mot Vichtis gräns och Hista. Också till Noux nationalpark önskas förbindelser och rutter, och planeringen av dem skulle ske i samarbete med Forststyrelsen, som svarar för planeringen av nationalparken.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 16.5.

21. Kyrksläotts kommun, kommunutvecklingssektionen

18.9.2020

21.1. Utvecklingen av trafikkorridoren i norra Kyrkslätt är i linje med målen i Utvecklingsbilden för markanvändningen 2040 och 2060. Utvecklingen av området stöder kommunens strategiska mål om ett livskraftigt och säreget Kyrkslätt genom att möjliggöra befolkningstillväxt och mångsidig bostadsproduktion särskilt i tätorterna i olika områden i kommunen och vid banan. Utvecklingen av området stöder utvecklingen av näringsverksamheten och serviceverksamheten på Veikkolaområdet och stärker det nuvarande och kommande företagsutbudet och servicenätet på kommunens område. Projektet gör fjärr- och närtrafiken smidigare på huvudlederna och förbättrar gång- och cykelnätet på området. Förverkligandet av närtågstrafiken förbättrar lokalt och regionalt den trafikmässiga tillgängligheten på området genom att koppla busstrafiken från ett vidsträckt område till tjänster i närtågstrafiken.

Planläggarens bemötande:*Antecknas för kännedom.*

21.2. Vid den fortsatta beredningen ska man se till att det nuvarande centrumområdet i Veikkola tätort operativt och strukturellt kopplas till området för Veikkola hållplats.

Planläggarens bemötande:*Antecknas för kännedom.*

Noux nationalpark med sina betydande naturvärden och Naturaområdena i den omedelbara närheten av trafikkorridoren i norra Kyrkslätt gör delgeneralplaneprojektet intressant. Anläggningen av Veikkola hållplats möjliggör tågresor till nationalparken. Noux nationalpark och fri-luftsområdet är även i fortsättningen ett betydande besöksobjekt för kommuninvånare och turister. I och med att området byggs och att turismen från Veikkola hållplats till Noux nationalpark därför kan antas ökas torde trafikströmmarna av kommuninvånarna och besökarna och annan rörlighet i Veikkolaområdet, på hållplatsen och på Åboleden i framtiden att öka. I den fortsatta planeringen ska man vid arrangemang av trafiken och den övriga markanvändningen för rörlighet säkerställa smidiga trafikmässiga lösningar och mobilitetslösningar till Noux rekreationsområde för kommuninvånarna och turisterna.

Planläggarens bemötande:*Antecknas för kännedom.*

21.3. Kommunutvecklingssektionen anser också att det skulle vara skäl att i områdets arkitektoniska uttryck respektera naturvärdena och den omedelbara närheten till Noux nationalpark. I den fortsatta beredningen ska man på området reservera tillräckliga möjligheter för affärs- och annan företagsverksamhet som utvecklas. I planeringen borde man beakta de eventuella tilläggsbehov som ökningen av närturism medför för utvecklingen av företags- och serviceverksamheten särskilt i stationsområdet.

Planläggarens bemötande:*Antecknas för kännedom. Se bemötande 18.*

21.4. I den fortsatta beredningen ska man vid utvecklingen av natur- och idrottstjänsterna samt närturismen förbereda sig för den tillväxt som ESA-banan möjliggör. I den fortsatta beredningen ska man i enlighet med kommunens värden och målen i livskraftsprogrammet fästa särskild uppmärksamhet vid tryggheten av naturvärdena på området samt närheten till naturen vid utvecklingen av området samt projektets direkta och indirekta naturkonsekvenser.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se bemötande 16.5.

22. Kyrksläotts kommun, namnkommittén

29.9.2020

I delgeneralplaneskedet är det inte nödvändigt att namnge adressobjekt, men vid behov kan man utarbeta namn på delområden och fastställa teman för dem. Planeringsområdet placeras till största delen på tidigare planlagda områden eller omfattas av namnbestånd som annars bekräftats.

Område för centrumfunktioner C med tillhörande trafikområde med anslutningar har tidigare delvis varit framme i planen för planlägningsprogrammet. Namnkommittén har 21.10.2009 § 35 konstaterat om beredningen av namnbeståndet i planlägningsprogrammet 2010–2014 att områdesnamnet Veikkolanportti – Veikkolaporten kan tas i bruk i området i fråga i Veikkola. Gammalt namnbestånd förekommer inte nämnvärt på området. När planläggningen framskrider ska man särskilt planera detta områdes adress- och objektsnamnbestånd för att göra det smidigare att hitta objekten.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Frågan om namnbeståndet och särskilt adressobjekten återupptas i detaljplaneringsskedet.

23. Kyrksläotts kommun, handikapprådet

4.6.2020

Handikapprådet ger som sitt utlåtande att

- kapitel 5.1.3 I Liikenne/Julkinen liikenne (Trafik/Kollektivtrafik) ska det läggas till ett omnämnande att hållplatsområdet ska byggas som område på specialnivå inom tillgänglighet. Således ska hållplatsens plattformsområden, övergången från ett trafikmedel till ett annat, parkering samt angöringstrafikförbindelserna genomföras hinderfria.

- Det ska finnas en hinderfri förbindelse från de kommande ramphållplatserna på Åbo motorväg till gång- och cykelvägarna, bland annat till Noux nationalpark, samt till infartsparkeringsområdena.

Planläggarens bemötande:

Ett tillägg enligt utlåtandet har gjorts i det angivna stället i planbeskrivningen. Frågor som gäller tillgänglig trafik (så som förbindelserna från ramphållplatserna) ska ännu granskas under den fortsatta planeringen, och vid behov utfärdas bestämmelser om detaljplaneringen av dem.

24. Kyrksläotts kommun, miljövårdsenheten

18.9.2020

24.1. Om det preliminära förslaget till delgeneralplan görs en preliminär bedömning av Natura-konsekvenserna, som styr utarbetandet av det slutgiltiga planförslaget.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.8.

21.2. Soidensuos område anvisas i delgeneralplanen med beteckningen SL. Arbetsgruppen för myrskydd, som tillsatts av miljöministeriet, har valt Soidensuo till ett kärr av riksomfattande betydelse. Kärrets naturskyddsvärden har också identifierats bl.a. i naturutredningen om delgeneralplanen och Nylands förbunds utredning (Nylands förbunds publikationer E 2017 – 2019). Det skäl att trygga så pass värdefullt kärrområdes naturvärden genom att inrätta ett naturskyddsområde.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.9.

21.3. De landskapliga ekologiska förbindelserna som föreslås i Helsingforsregionens etapp-landskapsplan, som godkänts av Nylands landskapsfullmäktige, anvisas i delgeneralplanen med förbindelsebeteckning, och denna förenas med planbestämmelser med vilka man tryggar kontinuiteten av förbindelserna, den ekologiska sammanhållningen och tillräcklig bredd samt främjar utvecklingen av deras funktionalitet.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.4.

21.4. Med beteckningarna SL, MU och MY i delgeneralplanen förenas en planbestämmelse enligt vilken landskapsförändrande jordbyggnadsarbete, trädfällning och andra åtgärder som kan jämföras med dessa kräver tillstånd på så sätt som stadgas i MBL 128 §. Bestämmelsen är nödvändig för att trygga områdets natur- och andra miljövärden.

Planläggarens bemötande:

I delgeneralplanen anvisas inga MU- och MY-beteckningar, men i stället för dem har man anvisat vidsträckta delar av planområdet med beteckningar för skyddsgrönområde (EV) och närrekreationsområde (VL), till vilka bestämmelsen i fråga hänförs sig. Betydelsen av områdena i fråga också som skyddszon för vägtrafiken och rekreationsområden för eventuell kommande bosättning utgör grund för förenande av planen med bestämmelsen i fråga.

21.5. Vid utarbetandet av planförslaget granskas huruvida Torvströmossen och Stockholmsmossen och moskogar som omger dessa i större utsträckning ska lämnas utanför områdesreserveringarna för byggande. Naturvärdena hos helheten av kärr och moskogar i fråga har identifierats bl.a. i naturutredningen om delgeneralplanen och i Nylands förbunds utredning (Nylands förbunds publikationer E 2017–2019), där den har utvärderats som landskapsmässigt värdefull. Det är viktigt att bevara landskapsmässigt värdefulla naturområden för att trygga naturens mångfald.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 13.4.

25. Kyrksläotts kommun, äldrerådet

9.9.2020

Inget att anmärka.

26. Siikajärvi-Pikkaraiset ry

4.9.2020

26.1. Trafikbuller: Planläggningen ska stödja sig på riktvärdena för bullernivå enligt statsrådets beslut 993/1992. Beslutet tillämpas vid planeringen av markanvändningen, trafiken och byggandet samt tillståndsförfarandet för byggande. På nationalparksområde är riktvärdet för dagbuller vid planläggning 45 dB(A). De utförda mätningarna visar att riktvärdet klart överskrids på områden som ska planläggas. Också på området för fritidsboende i stranddetaljplanen för Pikkaraiset borde dagbullernivån motsvara nivån enligt samma anvisning, men bullret överskrider värdena i anvisningen även när det gäller detta område. Runt nationalparken finns inga bullerdämpande skyddsområden. Med anledning av detta förutsätter sänkning av bullernivån byggande av bullerbegränsande hinder i trafikkorridorens randområde. I Veikkola tätortsområde håller man på att bygga bullerhinder vid motorvägen. I fråga om de känsliga områdena i norra Kyrkslätt har man ändå inte vidtagit åtgärder för bullerbekämpning, trots att kravet som baserar sig på riktvärdet för dagbuller är 10 dB mindre än värdet för tätortsområde 55 dB(A). Särskilt motstridigt i frågan är att man i förslaget till delgeneralplan håller på att styra besökare till ett område med hög bullernivå i nationalparken utan åtgärder för bullerbekämpning.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

26.2. Friluftsleder från Veikkola till nationalparken: I beredningsmaterialet har man föreslagit en huvudfriluftsled från Veikkola i riktning mot nationalparken direkt i ändan av Backbrinksvägen samt märkt ut andra stigförbindelser även i ändan av Hartassegränden. Utstakningen i fråga skulle styra motionärer från Veikkola och den kommande stationen genom vårt fritidsområde, vilket orsakar oskälig störning på området. Forststyrelsen har bl.a. tagit hänsyn till fritidsinvånarna genom att på stigarna i närheten av stranddetaljplanen placera ut tavlor som förbjuder störande av hemfriden. Stranddetaljplanen för Pikkaraiset, som ursprungligen varit en del av ett skyddsområde i nationalparken, har med vägar och parkområden dimensionerats bara för några tiotal stugfastigheters behov. De smala och branta enskilda vägarna har planerats bara för invånarnas anslutningstrafik till allmän väg och lämpar sig inte för att hämta vandrare.

I nationalparken har terrängcykling, som förbjudits av Forststyrelsen, ökat. Terrängcyklingen har ökat särskilt på de rutter som i planen anvisas för friluftsliv. Den olovliga cyklingen har kännbart ökat det skadliga slitaget på terrängen och växtligheten. Också andra negativa konsekvenser så som olovliga brasplatser kan observeras. I skötsel- och nyttjandeplanen för Noux har rörligheten på detta område styrts till naturstigen Veikkola–Kaislampi–Soidensuo–Siikaranta. Forststyrelsen har märkt ut rutten med skyltar. I Hotelli Nuuksio i Siikaranta finns en koncentration av inkvarterings- och förplägnadsservice, guidning och programservice med anknytning till användning av och stiftande av bekantskap med parken.

Föreningen undrar varför kommunen överhuvudtaget har börjat planlägga statsägt nationalparksområde och föreslår att huvudfriluftsrutten som kommer till ändan av Backbrinksvägen samt andra stigbeteckningar som styr till andra delar av strandplaneområdet stryks ur planen. Den ovan nämnda friluftsleden mellan Veikkola och Siikaranta via Kaislampi borde märkas ut som huvudfriluftsled, och detta skulle bara stärka den befintliga situationen.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. I planen anvisas inte längre friluftsleder eller naturstigare vare sig på eller genom Noux nationalparks område, för deras läge och sätten att nyttja dem avgörs i skötsel- och nyttjandeplanen för nationalparken.

26.3. Rutter för djur: Man har på 2010-talet förbättrat rutter för djur genom att bygga en grönbrö på väg 51. Nyligen har ruten för djur märkts ut i delgeneralplanen för norra Esbo. Dess fortsättning på Kyrkslätt ska tryggas i den aktuella delgeneralplanen, och vi föreslår att rutternas också märks ut i Kyrkslätt generalplan, inklusive rutternas väster om nationalparken. Föreningen påminner dessutom att man ska se till att grönbron beaktas även i de fortsatta planerna för trafikkorridoren.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.4.

26.4. Vägförbindelse från Svansändan till väg 110: På MY-området som kräver naturvård i östra delen av planen har en bilvägsförbindelse märkts ut. I landskapsplanen och Esbo delgeneralplan har samma område märkts ut som naturskyddsområde. Den planerade beteckningen försvagar naturskyddet genom att tillåta biltrafik på ett känsligt område. I ett bredare perspektiv lockar bilvägen genomfartstrafik från områden mer vidsträckta än Siikajärvi i Kyrkslätt, så som invånare i Siikajärvi i Esbo och invånare i det kommande Hista. Den ökande genomfartstrafiken på den planerade vägförbindelsen gör trafiken mer störande för invånarna och försvagar trafik-säkerheten. Älgar och hjortar kommer att orsaka älgkrockar på den nya vägen. Området ska planläggas som naturskyddsområde, och i stället för en bilväg ska det märkas ut en cykelväg till Veikkola station. Helst borde man utreda en lösning skogsstigtyp som orsakar så lite träd-fällning som möjligt.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 13.7.

27. Skogsträsksvägens väglag

18.8.2020

Vid Skogsträsksvägens väglags årsmöte 19.7.2020 beslutade man precisera konsekvenserna av Veikkola hållplats och planerna för friluftsleder som leder till Nouxområdet. Man vill bevara Skogsträsksvägen som ett lugnt rekreationsområde för användarna av fritidsbostäderna och -tomterna så som den under de senaste årtiondena har varit som randområde till Noux och en gång i tiden som naturskyddsområde i Kaislampi. Konsekvensen av ökningen med 3000–4000 invånare och arbetsplatser enligt dimensioneringsmålen för Veikkola hållplats kommer sannolikt att sträcka sig åtminstone mycket nära vårt område. Vi ber att det på plankartan norr om hållplatsen planerade område som breder ut sig i riktning nordost (mellan MU- och nat-områdena) med gångstigarna i närrekreationsområdet (VL) åtminstone smalnas och ändras så att den mera styr i riktning mot Noux nationalparks förbindelserutt.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2 och 1.6. Befolknings- och arbetsplatsmålet i delgeneralplanen har minskats till cirka hälften av det som föreslogs i beredningsmaterialet år 2020. Man har gjort små justeringar i markanvändningen i området nordost om hållplatsen, och den riktgivande friluftsleden har nu riktats åt motsatt håll, varvid den i framtiden vid behov skulle kunna utstakas tillräckligt långt bort från västra sidan av

Skogsträsksvägen. Sådana förbindelser som man inte tar ställning till i skötsel- och nyttjandeplanen för Noux, som är under beredning, styrs inte längre i riktning mot nationalparken.

28. Backbrinksvägens väglag

3.9.2020

Backbrinksvägens väglag föreslår att huvudfriluftsleden Veikkola–ändan av Backbrinksvägen, som märkts ut i planen, stryks. Likaså föreslås att de friluftsleder som märkts ut i ändan av Hartassegränden stryks. Huvudfriluftsleden till ändan av Backbrinksvägen skulle oundvikligen också leda till biltrafik på området. Vägnätet har inte byggts för ett sådant behov.

Motiveringar:

Backbrinksvägens väglags vägnät är en enskild väg. Väglaget svarar för kostnaderna och skicket.

- Vägbeståndet är smalt med bredd för bara en bil. När en bil och en fotgängare möts måste fotgängaren väja vid dikeskanten.
- Vägnätet har mycket branta och kurviga avsnitt.
- Inga parkeringsplatser har byggts i anslutning till vägnätet, endast anslutningar till fastigheterna. Man kan inte parkera på vägnätets kant. Parkering skulle blockera trafiken.
- I ändarna av vägarna finns inte heller parkeringsutrymme.

Man ansluter sig till Backbrinksvägen från Snörportsvägen (asfalterad väg som underhålls av kommunen). Också Snörportsvägen är mycket smal, inga vägrenar för fotgängare, och man kan inte parkera längs den i närheten av Backbrinksvägen och Pikkaraisvägen i Siikajärvi. Man kan alltså inte komma med bil till friluftsleden. Också busstrafiken är nedlagd.

Backbrinksvägens väglag föreslår därmed den redan befintliga rutten mellan Veikkola och Siikaranta som lösning. Denna borde märkas ut som huvudfriluftsled. Det är fråga om en friluftsled som upprätthålls av Forststyrelsen och som börjar från Veikkola industriområde från parkeringsområdet i ändan av Soidentakavägen. Rutten kan flexibelt förenas med rutterna till den kommande stationen. Från Veikkola är rutten riktad via Kaislampi till Siikaranta. Där finns Hotelli Nuuksio, som erbjuder motionärer service. Dessutom finns det ett parkeringsområde. Från rutten finns det också förbindelser direkt till andra friluftsleder i nationalparken. Dessa leder ända till Haukkalampi.

Fördelar med den befintliga rutten är bl.a. att rutten helt och hållet ligger innanför nationalparken, avsaknad av sand- och asfaltvägavsnitt på rutten och parkeringsplatsernas läge i vardera ändan av rutten. När man vill gå ut i naturen är rutten till Hotelli Nuuksio det naturligaste alternativet. Vid rutten finns det vacker natur, och det torde också vara ett av hotellens mål att locka människor till deras tjänster. Förslaget är förenligt med skötsel- och nyttjandeplanen för Noux nationalpark (ISBN 952-446-538-8).

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 26.2.

29. Pikkaraisvägens väglag

9.9.2020

29.1. Ett av särdragen hos vårt område är dess läge invid Noux nationalpark. I skötsel- och nyttjandeplanen för Noux nationalpark ställs ramvillkor för såväl byggande som buller också i grannområdena till nationalparken. I praktiken ska det runt nationalparken finnas en sorts skyddszon där naturvärdena beaktas. Det största problemet i vårt område är numera buller, då

kommunen har städat upp byggnaderna på sina tomter och inlett försäljningen av dem. Nationalparkens bullerkrav är mycket strikt (45 dB(A) dagbuller), vilket nuförtiden i stor utsträckning överskrider i sydvästra delen av parken och samtidigt i vårt område. Bullerkällan är motorvägen just i Kyrkslätt kommuns område. Därför är delgeneralplanen för trafikkorridoren, som ska behandlas, avgörande när det gäller minskning av bullerolägenheterna i ban- och vägplanerna. Målet i delgeneralplanen i fråga är år 2050. Utgångspunkten för planen är anläggning av ESA-banan. Detta innebär i sin tur betydande tilläggsbyggande inte bara i Veikkola stations omgivning, utan också i Hista. Ökningen av antalet invånare innebär en ökning av användningen av rekreationsområdena och en ökning av trafiken till friluftsområdena. Redan nu kommer det utomstående användare till våra rekreationsområden.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Beträffande antalet invånare och arbetsplatser, se bemötandena 1.2, 1.6, 2.5 och 3.1.

29.2. Minskning av buller: Det största problemet i vårt område är nuförtiden bullret från motorvägen. När utgångspunkten för planen är anläggning av ESA-banan anser vi att man där borde mer exakt definiera det bullerskydd som behövs vid anläggningen av banan. Detta förutsätter granskning av det totala bullret från banan och motorvägen. Trafiken på motorvägen beräknas öka från nuläget i och med tilläggsbyggandet, och NTM-centralen håller på att inleda uppgörandet av en områdesreserveringsplan för tilläggsfiler på avsnittet Domsby–Riksväg 2. Bullerbekämpning norr om banan har inkluderats i utredningsplanen för ESA-banan, men oss veterligen är det inte tillräckligt för att sänka de nuvarande bullernivåerna. Ett av vårt väglags centrala mål är minskning av buller från motorvägen, helst redan före anläggningen av banan, men senast då.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se bemötande 1.11.

29.3. Vägreservering Veikkola till Siikajärvi: I planförslaget finns en reservering för en bilväg från Svansändan till väg 110. Också en cykelväg därifrån till Veikkola station har föreslagits. Byggande av en bilväg känns överdimensionerat med tanke på den känsliga naturen, eftersom man ändå kommer med bil längs den nuvarande rutten såväl till Veikkola som till den kommande stationen i Veikkola. Särskilt invånarna är oroliga över det extra buller från motorvägen som öppningen av vägleden orsakar, liksom också över den störning som motorcykel- och mopedtrafiken orsakar. Dessutom borde man först säkerställa att vägen inte stör djurens rörlighet i området och tillträdet till den planerade grönbron. Anslutning av vägen till Snörportsvägen vid Svansändan är problematisk med tanke på trafiksäkerheten på grund av kurvorna och backarna. I stället för en bilväg skulle en gång- och cykelväg vara en förbättring i vårt område, förutsatt att de ovan nämnda olägenheterna undviks i samband med den. De nuvarande standarderna också för gång- och cykelvägar är så robusta att man helst borde utreda en lösning av skogsstigstyp som orsakar så lite trädfällning som möjligt.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Se bemötandena 13.7 och 16.3.

29.4. Huvudfriluftsled från Veikkola till nationalparken: I beredningsmaterialet som är föremål för utlåtande har det föreslagits en huvudfriluftsled från Veikkola i riktning mot nationalparken med en förbindelse som kommer direkt i ändan av Backbrinksvägen. Vi anser att detta förslag är på många sätt dåligt. För det första skulle den styra turister och motionärer såväl från Veikkola som den kommande stationen i Veikkola genom vårt fritidsområde. Genomfartstrafik skulle medföra oskäligen störning på vårt stugområde. Sjöarna i vårt stranddetaljplaneområde

(Pikkarainen och Siikajärvi) lämpar sig inte heller för utomståendes rekreativ användning. Vägarna i vårt område är enskilda vägar, och det finns inga parkeringsmöjligheter vid dem. Den föreslagna rutten skulle först löpa en kilometer längs en sandväg och sedan längs en kurvig asfaltväg. Vi föreslår att huvudfriluftsleden som kommer till ändan av Backbrinksvägen stryks ur planen. Det finns ingen orsak att styra någon sorts genomfartstrafik genom vårt område. Detta gäller naturligtvis också utstakningar i riktning mot ändan av Pikkaraisvägen.

Det räcker att man i planen konstaterar att man stöder sig på de nuvarande friluftslederna i Noux nationalpark. Om man vill utse en huvudfriluftsled anser vi att det är bättre att den nuvarande friluftsleden mellan Veikkola och Siikaranta märks ut som huvudfriluftsled. Det är fråga om en friluftsled som upprätthålls av Forststyrelsen och som börjar från Veikkola industriområde från parkeringsområdet i ändan av Soidentakavägen. Rutten kan flexibelt förenas med rutterna till den kommande stationen.

Från Veikkola är rutten riktad via Kaislampi till Siikaranta. Där finns Hotelli Nuuksio, som erbjuder motionärer service. Dessutom finns det ett parkeringsområde. Från rutten finns det också förbindelser direkt till andra friluftsleder i nationalparken. Dessa leder ända till Haukkalampi. Fördelar med den befintliga rutten är bl.a. möjligheten att utveckla den kontinuerligt, att rutten helt ligger innanför nationalparken, avsaknad av sand- och asfaltvägavsnitt och parkeringsplatsernas läge i vardera ändan av rutten.

Planläggarens bemötande:
Se bemötande 26.2.

Sammandrag av åsikterna samt bemötanden

30. Siikajärven metsästajät ry.

9.9.2020

Det som föreslås i delgeneralplanen regleras i naturvårdslagen samt i lagen om Noux nationalpark (118/1994), som givits år 1994. Eftersom nationalparken anknyter till områden i Kyrkslätt kommun ska man vid planeringen och beslutsfattandet fästa särskild uppmärksamhet vid naturskyddsfrågor.

I delgeneralplanen har det föreslagits anläggning av naturstig och en ny vägförbindelse på område i vilket det i Nylands landskapsplan finns en reservering för en grönbro. Genom grönbron, som är under planering, löper den landskapsmässiga huvudleden för hjortdjur. Väster om Pikkaraisjärvi i Noux nationalpark grenar sig huvudleden nordväst, och öster om Siikajärvi grenar den sig genom Esbo nordost.

Viltbroarna på Åboleden har hindrat en betydande djurpopulations rörlighet. Före byggandet av viltbroarna inträffade flest älgkrockar i Finland på vägavsnittet i fråga. Situationen är fortfarande oroväckande när djur hamnar på motorvägen via korsningsområdena. Olycksstatistiken för området visar att hjortdjursolyckorna har lett till personskador.

Esbo stad har för sin del nyligen reagerat genom att besluta ändra det rekreativområde som legat vid rutten för djur i Soidensuo till naturskyddsområde. Samtidigt beslutade staden flytta det bostadsområde som planerats på området i fråga österut för att bilda en tillräcklig buffertzon. Dessutom beslutade Esbo stad höja status på förflyttningsrutten för djur genom sitt område till landskapsmässig ekologisk förbindelse.

De beslut som Esbo fattat grundar sig på utredningen om djurens vandringsrutten i samband med delgeneralplaneprojektet Hista-Siikajärvi-Nupurböle. I handlingen konstateras att man vid planeringen av området ska beakta betydelsen av den grönbros som ska byggas över Åboleden och på så sätt säkerställa fri rörlighet för djuren.

Ett uppföljningsprojekt som omfattar tio grönbros och som Trafikledsverket driver i Nyland visar att grönbrosarna aktivt används av mindre djur utöver hjortdjuren. Viltbrosarna används också av rovdjur och allt oftare vildsvin, som under den senaste tiden har spridit sig också till Noux område.

Den förväntade tätortsutvecklingen ökar ytterligare behovet av grönbros. Genomförandet av detaljplanen Hista-Siikajärvi-Nupurböle samt byggandet av Nupurböle- och Myntböletrakterna leder till att djur söker sig till områdena i väst, där de kan röra sig och sprida sig friare.

Den fria rörligheten för djuren skulle störas svårt till följd av Kyrkslätt kommuns förslag till naturstigar och trafikleder. De föreslagna stig- och vägförbindelserna går över rutterna för djur i närheten av grönbron, där alla överflödiga ljud-, bländnings- och luktolägenheter är kritiska. De störande faktorerna påverkar avsevärt grönbrons tillgänglighet och attraktivitet.

Vi förhåller oss särskilt kritiska till det vägavsnitt som föreslagits i området mellan Snörportsvägen och väg 110. Förslaget har blivit möjligt på grund av att naturskyddsbeteckningen i Nylands landskapsplan har ändrats till MY. Vi tolkar åsidosättandet av planen av lägre grad som en mycket exceptionell åtgärd, särskilt när ändringen genomförs i randområde för nationalparken. I enlighet med Nylands landskapsplan har Soidensuoområdet också i Esbo stad märkts ut som naturskyddsområde.

Sammanfattningsvis konstaterar vi att man vid uppgörandet av delgeneralplanen inte har agerat i andan av naturvårdslagen eller lagen om Noux nationalpark. Vi föreslår att man avstår från vägprojektet och ändring av Soidensuoområdet till naturskyddsområde. Det är motiverat att inleda byggandet av grönbron så fort som möjligt. Vi föreslår inrättande av en buffertzons fri från störningsfaktorer runt grönbron.

I enlighet med zonindelningsmodellen i skötsel- och nyttjandeplanen för Noux nationalpark ska sådana användningsformer som är i strid med skyddsmålen styras bort från värdefulla naturområden. I enlighet med skötsel- och nyttjandeplanen föreslår vi placering av en naturstig i området med användningskoncentration. Ett sådant område ligger i avsnittet mellan Veikkola och Siikaranta, där man kan utnyttja de stigar som numera används.

Användningskoncentration är per definition det område med livligt naturguidningsbruk som ligger i sevärdhetsdelen och där det finns ett verksamhetsställe för turism i närheten. Hotelli Nuuksio, som ligger i Siikaranta, erbjuder förutom turisttjänster också den kapacitet som behövs för ökningen av trafiken och parkering av fordonen.

Vi ber att de framförda åsikterna beaktas vid planeringen av området.

Planläggarens bemötande:

I fråga om grönbron se bemötande 1.4. I fråga om vägförbindelsen se bemötande 13.7. I fråga om friluftslederna se bemötande 26.2.

31. Åsikt 1

2.9.2020

Den nuvarande skogsvägen norr om motorvägen har inte märkts ut i planen: Skogsvägen i fråga är den enda rutten till områdets skogar. I planerna för entimmeståget fanns en skogsväg, nu saknas den i planen. Man ska bygga en motsvarande väg eller så måste lägenheterna ha nyttjanderätt till järnvägens serviceväg. Vägen med tillhörande bro/tunnel ska möjliggöra användning av virkesbilar som väger 74 ton. Lösningen ska synas och nämnas i planen.

EV-området söder om motorvägen: EV-området är onödigt eftersom de närmaste husen ligger långt borta. Om EV-området bevaras ska det finnas ett omnämmande att man får idka skogsbruk på området. Samt tydligt lyfta fram eventuella begränsningar av idkande av skogsbruk.

Planläggarens bemötande:

Delgeneralplanen är en plan med allmänna drag, och inte ens i fråga om de befintliga förbindelserna kan man visa dem alla i planen, utan bara de mest betydande av dem. Servicevägarna som planerats på vardera sidan av banan torde kunna fungera som förbindelser som ersätter de skogsvägar som bryts. Detta preciseras vid den fortsatta planeringen.

EV-områdena har betydelse som skyddszoner för vägtrafiken, även om bosättningen är liten och det också finns naturvärden och ett behov av en ekologisk förbindelse på området. Skogsbruksändamål har inte utslutits, men i området gäller förpliktelse om tillstånd för miljöåtgärder av ovan nämnda orsaker.

32. Åsikt 2

4.9.2020

32.1. I åsikten lyfts fram det exceptionella förfarandet med framläggning av planen under coronapandemin år 2020. Pandemin begränsade fysiska kontakter mellan de delaktiga och planförfattarna.

I åsikterna föreslogs presentation av planen i smågrupper av tio personer, vilket enligt den som lämnat åsikten hade varit möjligt.

Planläggarens bemötande:

Det är beklagligt att undantagsförhållandena förhindrade den interaktion som normalt sker vid framläggning av planer. Man skapade dock en refererad presentation om planmaterialet som man länkade till planläggnings- och trafiksystemtjänsternas webbplats och som kunde ses under hela framläggningstiden och även efter den.

32.2. Smal delgeneralplan och invånarantal: Planområdet har fastställts som en mycket smal remsa på norra kanten av det kommande banområdet. Man har länge vetat om den kommande banan, och förberedelsen inför banan har gått trögt i vår kommun. I planen, som nu ska beredas brådskande, har det föreslagits 4000 invånare på det kommande smala stationsområdet. Antalet är till sin dimensionering för stort. Tiotusen invånare uppnås redan med ett planläggningsmål för 2000 invånare. Invånarantalet i Veikkola centrum är nu cirka 5000. Tjänsterna i centrum används dessutom av invånarna i Veikkolas periferi, Kylmälä och Palojärvi-Huhmari på Vichtis sida. Således närmar sig invånarantalet redan nu 8000. Invånarna i periferin har vant sig vid att ta sig till affärs- och trafiktjänster på över 2,5 kilometers avstånd på grund av bristfällig kollektivtrafik. I stadsförhållanden kan 2,5 km avstånd från stationen vara en lång väg, men inte på landsbygden. Dessutom ökar antalet arbetsplatser i alla fall efter att besluten

om banan har fattats. Vid dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser används i planförslaget de riktgivande tal som HRT definierat. Jag anser att samkommunens trafikorganisation inte kan definiera invånarmålet i Veikkola delgeneralplan. HRT har inte heller hittills lyssnat på byns invånares trafikönskemål, ett exempel är bl.a. att arbetstagaren eller en nära anhörig inte med någon busstur direkt kan komma från kommunens område till sin arbetsplats, till det sjukhus som kommunen använder eller till en patient som vårdas på sjukhus i Esbo. De äldre och de rörelsehindrade lider mest av situationen. Högst 2000 invånare ska placeras på centrumområdet för den hållplats eller den station som föreslagits i planen.

Planläggarens bemötande:

Beträffande antalet invånare och arbetsplatser, se bemötandena 1.2 och 1.6. HRT är Kyrksläotts kommuns kollektivtrafikmyndighet, så det är naturligt att de dimensioneringsmål som den definierat har tagits som utgångspunkt i delgeneralplanen.

32.3. Byggplanen för hållplats- eller stationsområdet: Veikkola by invid Noux nationalpark är ett särskilt område i närheten av Helsingfors. När tågbanan blir färdig har den ett stort imagevärde för Kyrksläotts kommun. "Med tåg direkt till naturen och Nationalparken i en halvtimme". Det är få länder som kan erbjuda en likadan naturupplevelse. Hit passar inga betongbyggnader, utan huvudmaterialet kunde vara trä som byggmaterial i en byaktig stad i liten skala. Centrumbyggandet ska vara bystadsaktigt, tjänster, butiker, kontorslokaler placerade bland låga bostadsbyggnader eller på gatunivå i samma stil som i en tät småstad i Centraleuropa. De lokaler, inkvarteringsplatser, cykelförvaringar och parkeringsplatser som betjänar Noux ska planeras tillsammans med Forststyrelsen. På området för centrumbyggande räcker en plan för 2000 invånare. Det föreslagna eftersträvade invånarantalet uppfylls och överskrids senast när banan kommer, för i kommunens planlägningsplaner syns planläggning av Eriksgårds marker under de närmaste åren. Dessutom ökar invånarantalet i Veikkola kontinuerligt på grund av klyvning av tomter och kompletterande byggande. Veikkola är eftersökt småhusområde mitt i naturen. Låt oss inte förstöra det ryktet! Låt oss göra det smala delgeneralplaneområdet till ett bystadsaktigt centrum med 2000 invånare invid Södra Finlands största nationalpark enligt invånarnas önskemål – en representativ port till Kyrksläotts norra delar.

Planläggarens bemötande:

Så som det tidigare konstaterats har antalet invånare och arbetsplatser på stationsområdet minskats närmare 2000 invånare, så som den som lämnat åsikten föreslår.

Beträffande byggsättet i området se bemötande 18.

32.4. Utnyttjande av Trafikledsverkets vägar: I presentationen ingick Trafikledsverkets servicevägar som går parallellt med banan, men de syns inte i planförslaget? Utnyttjande av dem bör utredas med Trafikledsverket. Till Siikajärviområdet bör man få en vägförbindelse, och planeringen av den bör göras tillsammans med Forststyrelsen, som svarar för Noux naturskyddsområde. Båda drar nytta av vägförbindelsen. Kyrksläotts vägar bortsett från statliga vägar slutar i allmänhet vid kommunens gräns, oavsett servicebehovet. Från den kommande hållplatsen eller stationen är det 2,5 kilometer till Vichtis gräns. I planförslaget bryts vägförbindelsen till gränsen 600 meter tidigare på Päivärinnevägen, trots att invånarna i byarna Palojärvi och Huhmari i Vichtis i stor utsträckning använder tjänster i Veikkola. (på kartan det gröna området vid motorvägens kommungräns.) Vägförbindelsen bör fortsätta över gränsen eller en förbindelse bör skapas med utnyttjande av Trafikledsverkets väg. Jag rekommenderar samarbete med Vichtis kommun och Trafikledsverket. Samarbete mellan grannkommunerna, Trafikledsverket och Forststyrelsen under hela planprocessen för att skapa vettiga förbindelser – alla drar nytta av det.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 13.7, 16.3 och 31.

32.5. Förbindelserna till motorvägens anslutning: Planområdet blir ett rast- och serviceområde för motorvägstrafiken till Åbo. På området ska man planera tillräckliga parkeringsplatser i närheten av anslutningen och i anslutning till butiker som betjänar bilister. I planen ska man genomföra vettig ramptrafik från området i riktning mot såväl Helsingfors som Åbo. Ändringsarbetet på de planerade motorvägsramperna ska genomföras före byggandet av centrumområdet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

32.5. Bullerskydd: Bullerskyddet på motorvägen blev en torso – ”väntar på att banan ska komma”. I planen ska man märka ut ett bullerskydd med mått och ljudisolering som uppfyller kraven.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 1.11.

33. Åsikt 3

8.9.2020

Den som lämnat åsikten föreslår att kommunen går med på att kompensera för det närreklamationsområde som anvisats på hans fastighets område till ett belopp på motsvarande nivå som ersättningen var år 2014 vid uppgörandet av detaljplanen. Den som lämnat åsikten konstaterar att hen har köpt sin fastighet år 1978 och att odlingen under de senaste åren har varit parcellodling.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom. Reserveringen för närreklamationsområde som anvisats i delgeneralplanen leder ännu inte direkt till ersättningsförfarande mellan kommunen och markägaren. Saken granskas i det skede då en detaljplan som eventuellt ska göras upp för området framskrider, vilket ännu kan ta flera år.

34. Åsikt 4

9.9.2020

34.1. Planen har en kännbar negativ inverkan på Noux nationalpark. Banlinjen i sig berör södra gränsen av parken och orsakar betydande buller- och landskapsolägenheter på nationalparken som även för övrigt är i kläm och belastas av besökarmassorna. Denna plan har knappast någon inverkan på huruvida ESA-banan anläggs eller inte. Jag önskar att banan inte anläggs, ett bättre alternativ med tanke på miljön och landets ekonomi skulle vara att utveckla kustbanan, som redan har sin egen banlinje i terrängen. Den nya banlinjen förstör miljön på många sätt. Att söka en inbesparing av restiden på 15–20 min med flera miljarder euros investeringar och förstörelse av natur- och kulturmiljöer är inte vettig politik sett ur något perspektiv.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

34.2. Denna plan har i alla fall betydelse om ESA-banan blir verklighet. Om banan blir verklighet bör man lämna en så bred skyddsskog som möjligt mellan banan och Noux nationalpark. Det nu framlagda planförslaget lämnar inget tillräckligt skyddsområde, utan bosättningen kommer nästan fast i parken, och däremellan blir det bara en smal remsa närreklamationsområde. Detta är ändå bättre än ingenting. Jag föreslår att alla områden för centrumfunktioner i planförslaget placeras söder om banan. Jag anser att det inte återstår några betydande naturvärden söder om banan. Då kvarstår en skyddsskog norr om banan så bred som möjligt mellan banan och nationalparken. Obs, här finns redan en remsa Naturområde och de till sina naturvärden viktiga kärrområdena Stockholmsmossen och Torvströmossen. Kärren är livsmiljöer som ska skyddas, och i området lever tofsmesen, talltitan och järpen, som är utrotningshotade. Området är också matplats för tretåig hackspett. Av samma orsak föreslår jag att man avstår från småhusområdet norr om den planerade stationen och ändrar det till värdeskog eller åtminstone närreklamationsområde. Områdena norr om den planerade banlinjen används för närvarande aktivt för friluftsliv och fungerar bra som skyddszon för Noux nationalpark. Banlinjen är i sig mycket problematisk med tanke på nationalparken, man får inte förvärra situationen ytterligare genom att planlägga bosättning eller annat urbant område mellan banan och nationalparken.

Planläggarens bemötande:

Se bemötandena 1.2, 1.6 och 16.5.

35. Åsikt 5

9.9.2020

35.1. MY-område i östra delen av planen: I motiveringarna till delgeneralplanen, punkt 5.1.5, konstateras: "i delgeneralplanen anvisade skogsområden med viktiga naturvärden (MY) strävar efter att tillsammans med luo-beteckningarna säkra bevarandet av för naturens mångformighet viktiga naturtyper och fungerande ekologiska förbindelser." Här syftar man tydligt på Soidensuoområdet, som är utmärkt med luo-beteckningen, och med grönkorridorbeteckningen Kauhala skog-Noux. På kartorna anges att luo-området i Soidensuo är ca 35 ha stort. Enligt förslaget har ca 20 ha av våra marker inkluderats i detta område. Enligt Södra skogsreviets skogsvårdsplan är bara 8,9 ha av det föreslagna området kärrområde. Våra egna observationer av terrängen stöder denna syn. Detta område skulle kunna förses med beteckningen MY. Den övriga delen av det luo-märkta området är vårdad ekonomiskog. Det borde alltså inte ha beteckningen M. Det luo-märkta området sträcker sig ända till Noux Naturaområde. Mellan Soidensuo och Naturaområdet finns ändå ett kalhugget skogsområde. Där finns det alltså knappast nämnvärt naturvärden som ska bevaras. Det vill säga detta stöder minskning av luo-området.

Som en annan motivering till beteckningen MY i delgeneralplanen nämns grönkorridoren Kauhala skog-Noux. Grönkorridoren i fråga har i praktiken redan varit i stängd i flera årtionden. Det vill säga sedan en viltbro byggdes på riksväg 1. I praktiken har denna grönkorridor flyttats till ändan av viltstängslet väster om Veikkola. För att återuppliva grönkorridoren behövs en viltbro, och någon sådan har inte märkts ut i delgeneralplanen. Även då är det tvivelaktigt om vilt djuren flyttar sig från sina etablerade rutter till nya främmande rutter under de närmaste årtiondena, även om säkerheten förbättras. Vi föreslår att den ifrågavarande beteckningen för grönkorridor stryks ur planen. Vi anser alltså att det inte heller till dessa delar är skäl att förse hela området med beteckningen MY, utan vi anser att beteckningen M skulle vara den rätta.

Planläggarens bemötande:

I fråga om Soidensuo och grönkorridoren se bemötande 1.9 och 1.4.

35.2. Vägförbindelse till Siikajärvi: Vi anser att det inte finns behov av någon ny vägförbindelse. Från Esbosidan finns det redan goda vägförbindelser till Siikajärvi. Om man ändå av någon orsak vill ha en vägförbindelse till Siikajärvi också från Kyrksläotts sida anser vi att man borde stöda sig på det redan befintliga vägnätet via Lepolampi.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 13.7.

35.3. EV-området söder om Åbovägen: Vi anser att det inte behövs något separat EV-område på detta område, utan beteckningen M skulle även här vara lämplig eftersom även detta är vårdad ekonomiskog.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 31.

35.4. Skogsväg som saknas: Vår fastighet har vägrätter till fyra skogsvägar. Den planerade banan bryter de befintliga skogsvägsförbindelserna. Vi anser att den skogsväg som vi behöver ska läggas till i delgeneralplanen i stället för den skogsväg som hamnar under banan.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 31.