

Kyrksläotts kommuns anmärkning om förslaget till Nylandsplanen 2050 (kst)

Kommunutvecklingssektionen 29.10.2019 § 6
91/10.02.00/2019

Samhällstekniska nämnden 22.08.2019 § 40
91/11.1.2000/2019

Beredare

Planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen, fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi

Nylands landskapsstyrelse har 9.9.2019 beslutat om framläggning av förslaget till Nylandsplanen 2050, som skulle börja i månadsskiftet september-oktober 2019. Den här anmärkningen grundar sig på planmaterialet som landskapsstyrelsen godkände vid sammanträdet ovan.

Bakgrund

Beredningen av Nylandsplanen 2050 påbörjades 2016 och anhängiggjordes genom kungörelse 2017. Planförslaget var på remissrunda 21.3 - 24.5.2019, då Nylands förbund reserverade bl.a. sina medlemskommuner möjlighet att lämna ett utlåtande om förslaget. Kommunstyrelsen gav sitt utlåtande om planförslaget 20.5.2019 (§ 173).

I planförslagsskedet har man berett regionspecifika etapplandskapsplaner. Kyrkslätt hör till etapplandskapen för Helsingforsregionen. I förslaget till Nylandsplanen 2050 ingår också en strukturplan utan rättsverkningar som styr de regionala landskapsplanerna och ger dem en bakgrund. Ännu i utkastskedet hette planen strukturplan.

Det centrala innehållet i förslaget till Nylandsplanen 2050 och ändringar jämfört med planförslaget som var på remissrunda våren 2019

Nylands strukturplan:

Strukturplanen har en förenklad och visionär framställning och den har inga rättsverkningar. I den ingår inte heller bestämmelser, men planens innehåll har beskrivits genom fem olika helheter som är

- tillväxt till hållbara zoner
- internationella och nationella förbindelser
- hållbara dagliga resor
- en attraktiv omgivning
- specialiserade regioner och näringar

I strukturplanen föreslås också prioritetsordningen för genomförandet av kollektivtrafiken och utvecklingskorridorerna för markanvändningen i Nyland indelad i tre klasser (projekt i 1-3 skedet).

Allmänt om planförslaget och detaljer i planlösningen för Kyrksläotts del:

De allmänna bestämmelserna som gäller hela planeringsområdet, dvs. Nylands landskapsplan, är flera än i de tidigare landskapsplanerna och de är också mer omfattande. I dem ser man klart målet att öka de strategiska avsikterna och överskådligheten i landskapsplanen, som löpt igenom hela planprocessen. Tanken är att planbestämmelser ska tolkas överlappande. T.ex. om områdesreserverings- och objektsbeteckningarna sammanfaller

gäller även planbestämmelserna för områdesreserveringsbeteckningen objektsbeteckningen.

De mest betydande ändringarna i enskilda planbeteckningar gäller beteckningen av utvecklingsområden för tätortsfunktioner och beteckningens styrande inverkan. Områdena för tätortsfunktioner anvisas avvikande från områdesreserveringsbeteckningen i de gällande landskapsplanerna som beteckning för utvecklingsprincip. Det grafiska framställningssättet på plankartan var ännu i planutkastet likadant som i de tidigare landskapsplanerna, men redan våren 2019 hade man i planförslaget som var på remissrunda ändrat skildringen så att den avvek från beteckningen i tidigare landskapsplaner. Samtidigt utvidgades deras gränser något, som till exempel i östra Kyrkslätt och som vidare preciserats från planförslaget som var på remiss våren 2019. Utgångspunkten är dessutom fortfarande att utvecklingszonen för tätortsfunktioner anvisas tydligare än i de tidigare landskapsplanerna runt centrumen och binds intensivare även till planbestämmelserna för centrumfunktioner.

Landskapsstyrelsen beslutade vid sitt sammanträde 9.9.2019 om bemötanden till de utlåtanden som inkommit om förslagen till etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen, Västra Nyland och Östra Nyland. I samband med detta har följande nämnts som åtgärder till följd av Kyrkslätt kommuns utlåtande: "Utvecklingszonen för tätortsfunktioner utvidgas på områdena Sundsberg och Sarvvik, tolkningen av beteckningen för utvecklingsprinciper för tätortsfunktioner kompletteras i planbeskrivningen, beteckningen för Veikkola ändras till område för centrumfunktioner, centrum och kring centrum anvisas en zon för utveckling av tätortsfunktioner, man anvisar ett område för spårdepå både längs kustbanan och i Kervo, planbeskrivningen kompletteras med bedömning av klimatkonsekvenserna."

De egentliga områdena för centrumfunktioner har klassificerats i tre klasser enligt deras betydelse, och för deras del föreslås inte bl.a. övre gränser för dimensionering av detaljhandel. Kyrkslätt kommuncentrum och tätorterna Masaby och Veikkola föreslår man att nu alltså anvisas som centrum och kring dem anvisas också en zon för utveckling av tätortsfunktioner. Under beredningen av planen har det i fråga om centrumen skett en klar omdömning, eftersom man i beredningsmaterialet som ingick i planutkastet 2018 anvisat endast kommuncentrum med beteckningen för centrum medan Masaby och Veikkola var små centrum och Kantvik servicekoncentration. Kantvik föreslås fortfarande bli utan centrumbeteckning, då tidigare anvisade servicekoncentrationer inte längre anvisas i etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen. Kommunen har upprepade gånger och också om planförslaget som var framlagt för remiss våren 2019 framfört att eftersom kompatibiliteten mellan Nylandsplanen 2050 och MBT 2019-planen betonats i beredningen av båda projekten, så i landskapsplanens planlösningar bör man anvisa regionala tätorter och tätorter som stöder sig på stamlinjerna inom kollektivtrafiken, inklusive Kantvik i Kyrkslätt. Den är i regionen i sin klass den enda tätorten som inte anvisats som zon för utveckling av tätortsfunktioner eller centrum. Kantvik har anvisats på kartan i planen MBT 2019 och kommunen har ambitiösa mål för ordnandet av invånarantalet på området och den service som fordras. Fastän Kantvik enligt ovanstående blir utan någon som helst beteckning för utveckling av markanvändningen, så anvisas Kantviks hamn ändå med objektsbeteckningen för hamn.

I planeringsbestämmelserna som gäller centrum betonas utvecklingen av områdena som täta och funktionellt mångsidiga koncentrationer av service,

arbetsplatser och boende så att behoven av både boende och näringsliv tas i beaktande och att de bildar en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centruminriktade funktioner.

I övrigt föreslås att utvecklingszonen för tätortsfunktioner vid Kyrkslätt anvisas snävare än den områdesbeteckning för tätortsfunktioner som anvisats i de gällande landskapsplanerna. Den har visserligen utvidgats vidare i någon mån i östra Kyrkslätt jämfört med planförslaget som var framlagt våren 2019 för remiss och det anvisas nu också kring centrumbeteckningen i Veikkola.

I stället för i planen presenteras prioriteringarna av åtgärderna på huvudbanan och banförbindelsen Helsingfors-Åbo i strukturplanen. Linjen för banförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo har anvisats redan i tidigare landskapsplaner, så i fråga om dessa beteckningar har det inte skett några förändringar efter planutkastet. Beteckningarna för omstigningsplatser inom kollektivtrafiken och infartsparkeringsplatser anvisas nu på landskapsplanens huvudkarta. Beteckningarna för infartsparkering gäller Kyrkslätt's kommuncentrum och Veikkola.

Depåer för spårtrafiken har nu anvisats på landskapsplanens huvudkarta, då de ännu i planförslaget som var på remissrunda våren 2019 ingick bara i kartbilagan och i programmet för genomförande av trafiken och markanvändningen. I planförslaget anvisas med objektsbeteckning områden för depåverksamhet som betjänar tunga spårtrafik. Objektsbeteckningarna finns på gränsen mellan Kyrkslätt och Esbo, i Mossberget i Esbo, i Jäspilä i Kervo och i Ilmala och Kvarnbäcken i Helsingfors. För närvarande finns det fortfarande inte utgångsinformation om placering av depåfunktioner uttryckligen på Kyrkslätt's område, som baserar sig på tillräckliga utredningar. Därför är det skäl att med objektsbeteckningen möjliggöra placering av depån på någon annan plats på kustbanan.

Sättet att framställa beteckningen för grönförbindelsebehov och förbindelsebehovens läge har i stor omfattning preciserats bl.a. utgående från nya utredningar jämfört med de tidigare landskapsplanerna. Beteckningar för grönförbindelsebehov som anvisats över kommungränsen och i riktning med den har efter planförslaget lagts till vid Bobäck och Mankby. Framförandet av rekreationsområden har också preciserats bl.a. på områdena Meiko, Dåvids och Bobäck. Begränsningen av skyddsområdesbeteckningen som anvisats för Kauhalaområdet har preciserats och utvidgats. I utlåtandet om planförslaget som var på remissrunda våren 2019 förutsatte man att Kauhalaområdet även i fortsättningen anvisas som rekreationsområde, men i Nylands förbunds bemötande konstateras att området kan utvecklas för rekreationsbruk, även om det i fortsättningen anvisas i huvudsak som skyddsområde.

I planutkastet framfördes flera alternativ för Tallintunnelns sträckning, men i planförslaget ingår endast den EU-finansierade, med projektet FinEst Link förenliga linjen via Böke och Helsingfors centrum.

Beteckningen för försvarsmaktens skjutbana i Obbnäs har lagts till i plankartan och räckvidden för försvarsmaktens bullerområde som omger Obbnäs har förminskats på basis av förordningen om riktvärden för bullernivåer och även planbestämmelsen som gäller den har ändrats så att den är mer informativ än tidigare. Omfattningen av skyddszonen för sprängämnesförrådet i Obbnäs har förminskats något och

planbestämmelsen har ännu justerats något i planförslaget som var på remissrunda våren 2019.

Planmaterial

Hela materialet till etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen finns på Nylands förbunds informationstjänst i protokollet över landskapsstyrelsens sammanträde 9.9.2019, som finns att tillgå endast på finska. Materialet som läggs fram publiceras också på svenska.

<http://www.uudenmaanliitto.fi/dynastia32/cgi/DREQUEST.PHP?page=meetingitem&id=20193314-2>

Bilaga:

- Ehdotus Kirkkonummen kunnan muistutukseksi Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksesta

Handlingar:

- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin Seudun vaihemaakuntakaava, kaavaehdotus, maakuntahallitus 9.9.2019, kaavakartta
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin Seudun vaihemaakuntakaava, kaavaehdotus, maakuntahallitus 9.9.2019, kaavakartta (ote Kirkkonummi)
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin Seudun vaihemaakuntakaava, kaavaehdotus, maakuntahallitus 9.9.2019, merkinnät ja määräykset
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin Seudun vaihemaakuntakaava, kaavaehdotus, maakuntahallitus 9.9.2019, selostus
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen ehdotuksista saatujen lausuntojen tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet, maakuntahallitus 9.9.2019

Föredragande

Direktören för samhällstekniska väsendet

Beslutsförslag

Samhällstekniska nämnden beslutar:

1.
föreslå för kommunutvecklingssektionen att sektionen föreslår för kommunstyrelsen att styrelsen ger Kyrkslättis kommuns anmärkning om förslaget till Nylandsplanen 2050 enligt bilagan.

2
justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Behandling

Under behandlingen gav Matti Kaurila följande ändringsförslag: "Kunta lausui keväällä 2019 lausunnolla olleesta kaavaehdotuksesta, että Kauhalassa voimassa olevassa maakuntakaavassa oleva virkistysalue ja sen esitetty laajennusalue tulee säilyttää virkistysalueena." (Kommunen uttalade sig våren 2019 om planförslaget som varit på remiss att rekreatiomsområdet i Kauhala i den gällande och det föreslagna utvidgningsområdet till det ska bibehållas som rekreatiomsområde.) Resten av stycket bort.

Pekka Rehn, Pekka Jäppinen, Kati Kettunen, Carl-Johan Kajanti och Anneli Granström understödde förslaget.

Samhällstekniska nämnden beslutade enhälligt att godkänna tilläggsförslaget.

Under behandlingen gav Carl-Johan Kajanti följande ändringsförslag: sista stycket på sidan 5 i anmärkningen ersätts med texten "Rantaradalle osoitetun raskaan raideliikenteen varikon osalta kunta edellyttää, että karttaan nyt Espoon ja Kirkkonummen rajalle piirretyn vaihtoehdon merkintää muutetaan omaksi merkinnäkseen ja samalla, että kaikki tälle vaihtoehtoina toimivat paikat saavat saman merkinnän siihen asti, kunnes kunta on tehnyt asiassa riittäviin faktoihin perustuvan päätöksen. Lisäksi kunta edellyttää, että tämän johdosta tehdään tarvittavat muutokset myös kaava-aineiston teksteihin" (I fråga om depån för tung spårtrafik som anvisats på kustbanan förutsätter kommunen att märkningen av alternativet som på kartan nu ritats på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt ändras till en egen beteckning och samtidigt att alla platser som utgör alternativ till detta får samma beteckning tills kommunen har fattat ett beslut som grundar sig på tillräckliga fakta. Dessutom förutsätter kommunen att man med anledning av detta även gör de behövliga ändringarna i texterna i planmaterialet.)

Kim Männikkö, Matti Kaurila, Pekka Jäppinen och Pekka Rehn understödde förslaget.

Efter diskussionen beslutade samhällstekniska nämnden enhälligt godkänna det ändrade tilläggsförslaget.

Under behandlingen gav Carl-Johan Kajanti följande ändringsförslag: "Nyt teksteissä mainitaan laajat yhtenäiset luonnon- ja kulttuurimaisema-alueet useassa kohdassa. Kuitenkin karttaa lukuun ottamatta jää epäselväksi mitkä alueet tulkitaan tällaisiksi, varsinkin kun kartta ei riittävän yksityiskohtaisesti näytä näiden alueiden rajoja. Näihin asioihin kunta edellyttää tarkennuksia, jotta kuntalaiset ja päättäjät voisivat paremmin arvioida ko. tekstin mahd. rajoittavia seuraamuksia. Sama koskee myös selostuksen kappaletta 5.5.9 ja muita kohtia joissa Helsingin seudun viherkehää on selostettu. Selostuksen "Liitekartta V7, Helsingin seudun viherkehä (selventävä)" ei ollut saatavissa materiaaleissa" (Nu nämns omfattande enhetliga natur- och kulturlandskapsområdena på flera ställen i texterna. Det förblir dock bortsett från kartan oklart vilka områden som ska tolkas som sådana, i synnerhet då kartan inte tillräckligt detaljerat visar dessa områdens gränser. I dessa frågor förutsätter kommunen preciseringar så att kommuninvånarna och beslutsfattarna bättre kan bedöma eventuella begränsande konsekvenser av texten. Detsamma gäller även stycke 5.5.9 i redogörelsen och andra ställen där det har redogjorts för Gröna ringen i Helsingforsregionen. 'Liitekartta V7, Helsingin seudun viherkehä (selventävä)' i redogörelsen fanns inte med bland materialen.")

Kim Männikkö understödde förslaget.

Samhällstekniska nämnden beslutade enhälligt att godkänna tilläggsförslaget.

Under behandlingen gav Sanni Jäppinen följande ändringsförslag: sista mening: "Kaupunkiradan kannalta Kirkkonummi katsoo, että varikkoalueen tulee olla mahdollisimman lähellä kaupunkiradan pääteasemaa." (Med tanke på stadsbanan anser Kyrkslätt att depåområdet ska ligga så nära ändstationen på stadsbanan.)

Förslaget understöddes av Kati Kettunen, Anneli Granström, Miisa Jeremjew och Pekka Jäppinen.

Efter diskussionen beslutade samhällstekniska nämnden enhälligt godkänna ändringsförslaget.

Samhällstekniska nämnden befullmäktigade att göra en teknisk ändring i utlåtandet genom att lägga till Linkit tilanteessa 24.10.2019 i utlåtandet.

Samhällstekniska nämnden beslutade enligt beslutsförslaget med de tillägg som gjorts under behandlingen.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutar:

1

föreslå kommunutvecklingssektionen att sektionen föreslår för kommunstyrelsen att styrelsen ger Kyrksläotts kommuns anmärkning om förslaget till Nylandsplanen 2050 enligt bilagan.

2

gjorde följande ändring i utlåtandet: "Kunta lausui keväällä 2019 lausunnolla olleesta kaavaehdotuksesta, että Kauhalassa voimassa olevassa maakuntakaavassa oleva virkistysalue ja sen esitetty laajennusalue tulee säilyttää virkistysalueena." (Kommunen uttalade sig våren 2019 om planförslaget som varit på remiss att rekreationsområdet i Kauhala i den gällande och det föreslagna utvidgningsområdet till det ska bibehållas som rekreationsområde.) Resten av stycket stryks.

3

gjorde följande ändring i utlåtandet: sista stycket på sidan 5 i anmärkningen ersätts med texten "Rantaradalle osoitetun raskaan raideliikenteen varikon osalta kunta edellyttää, että karttaan nyt Espoon ja Kirkkonummen rajalle piirretyn vaihtoehdon merkintää muutetaan omaksi merkinnäkseen ja samalla, että kaikki tälle vaihtoehdoina toimivat paikat saavat saman merkinnän siihen asti, kunnes kunta on tehnyt asiassa riittäviin faktoihin perustuvan päätöksen. Lisäksi kunta edellyttää, että tämän johdosta tehdään tarvittavat muutokset myös kaava-aineiston teksteihin" (I fråga om depån för tung spårtrafik som anvisats på kustbanan förutsätter kommunen att märkningen av alternativet som på kartan nu ritats på gränsen mellan Esbo och Kyrkslätt ändras till en egen beteckning och samtidigt att alla platser som utgör alternativ till detta får samma beteckning tills kommunen har fattat ett beslut som grundar sig på tillräckliga fakta. Dessutom förutsätter kommunen att man med anledning av detta även gör de behövliga ändringarna i texterna i planmaterialet.)

4

gjorde följande ändring i utlåtandet: "Nyt teksteissä mainitaan laajat yhtenäiset luonnon- ja kulttuurimaisema-alueet useassa kohdassa. Kuitenkin karttaa lukuun ottamatta jää epäselväksi mitkä alueet tulkitaan tällaisiksi, varsinkin kun kartta ei riittävän yksityiskohtaisesti näytä näiden alueiden rajoja. Näihin asioihin kunta edellyttää tarkennuksia, jotta kuntalaiset ja päättäjät voisivat paremmin arvioida ko. tekstin mahd. rajoittavia seuraamuksia. Sama koskee myös selostuksen kappaletta 5.5.9 ja muita kohtia joissa Helsingin seudun viherkehää on selostettu. Selostuksen "Liitekartta V7, Helsingin seudun viherkehä (selventävä)" ei ollut saatavissa materiaaleissa" (Nu nämns omfattande enhetliga natur- och kulturlandskapsområdena på flera ställen i texterna. Det förblir dock bortsett från kartan oklart vilka områden som ska tolkas som sådana, i synnerhet då kartan inte tillräckligt detaljerat visar dessa områdens gränser. I dessa frågor förutsätter kommunen preciseringar så att kommuninvånarna och beslutsfattarna bättre kan bedöma eventuella begränsande konsekvenser av texten. Detsamma gäller även stycke 5.5.9 i redogörelsen och andra ställen där det har redogjorts för Gröna ringen i Helsingforsregionen. 'Liitekartta V7, Helsingin seudun viherkehä (selventävä)' i redogörelsen fanns inte med bland materialen.)

5

gjorde följande ändring i utlåtandet, sista meningen: "Kaupunkiradan kannalta Kirkkonummi katsoo, että varikkoalueen tulee olla mahdollisimman lähellä kaupunkiradan pääteasemaa." (Med tanke på stadsbanan anser Kyrkslätt att depåområdet ska ligga så nära ändstationen på stadsbanan.)

6

gör en teknisk korrigerings i utlåtandet: Linkit tilanteessa 24.10.2019

7

justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Underhållschef Ylva Wahlström anlände under behandlingen kl. 19.02. Kommunarkitekt Tero Luomajärvi avlägsnade sig under behandlingen kl. 19.04. Planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen avlägsnade sig från sammanträdet efter behandlingen av ärendet kl. 19.39.

Kommunutvecklingssektionen 29.10.2019

Beredare

Planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen, seppo.makinen@kirkkonummi.fi

Nylands landskapsstyrelse har 9.9.2019 beslutat om framläggning av förslaget till Nylandsplanen 2050, som skulle börja i månadsskiftet september-oktober 2019. Den här anmärkningen grundar sig på planmaterialet som landskapsstyrelsen godkände vid sammanträdet ovan.

Bakgrund

Beredningen av Nylandsplanen 2050 påbörjades 2016 och anhängiggjordes genom kungörelse 2017. Planförslaget var på remissrunda 21.3 - 24.5.2019, då Nylands förbund reserverade bl.a. sina medlemskommuner möjlighet att lämna ett utlåtande om förslaget. Kommunstyrelsen gav sitt utlåtande om planförslaget 20.5.2019 (§ 173).

I planförslagsskedet har man berett regionspecifika etapplandskapsplaner. Kyrkslätt hör till etapplandskapen för Helsingforsregionen. I förslaget till Nylandsplanen 2050 ingår också en strukturplan utan rättsverkningar som styr de regionala landskapsplanerna och ger dem en bakgrund. Ännu i utkastskedet hette planen strukturplan.

Det centrala innehållet i förslaget till Nylandsplanen 2050 och ändringar jämfört med planförslaget som var på remissrunda våren 2019

Nylands strukturplan:

Strukturplanen har en förenklad och visionär framställning och den har inga rättsverkningar. I den ingår inte heller bestämmelser, men planens innehåll har beskrivits genom fem olika helheter som är

- tillväxt till hållbara zoner
- internationella och nationella förbindelser
- hållbara dagliga resor
- en attraktiv omgivning
- specialiserade regioner och näringar

I strukturplanen föreslås också prioritetsordningen för genomförandet av kollektivtrafiken och utvecklingskorridorerna för markanvändningen i Nyland indelad i tre klasser (projekt i 1-3 skedet).

Allmänt om planförslaget och detaljer i planlösningen för Kyrkslätts del:

De allmänna bestämmelserna som gäller hela planeringsområdet, dvs. Nylands landskapsplan, är flera än i de tidigare landskapsplanerna och de är också mer omfattande. I dem ser man klart målet att öka de strategiska avsikterna och överskådligheten i landskapsplanen, som löpt igenom hela planprocessen. Tanken är att planbestämmelser ska tolkas överlappande. T.ex. om områdesreserverings- och objektsbeteckningarna sammanfaller gäller även planbestämmelserna för områdesreserveringsbeteckningen objektsbeteckningen.

De mest betydande ändringarna i enskilda planbeteckningar gäller beteckningen av utvecklingsområden för tätortsfunktioner och beteckningens styrande inverkan. Områdena för tätortsfunktioner anvisas avvikande från områdesreserveringsbeteckningen i de gällande landskapsplanerna som beteckning för utvecklingsprincip. Det grafiska framställningssättet på plankartan var ännu i planutkastet likadant som i de tidigare landskapsplanerna, men redan våren 2019 hade man i planförslaget som var på remissrunda ändrat skildringen så att den avvek från beteckningen i tidigare landskapsplaner. Samtidigt utvidgades deras gränser något, som till exempel i östra Kyrkslätt och som vidare preciserats från planförslaget som var på remiss våren 2019. Utgångspunkten är dessutom fortfarande att utvecklingszonen för tätortsfunktioner anvisas tydligare än i de tidigare landskapsplanerna runt centrumen och binds intensivare även till planbestämmelserna för centrumfunktioner.

Landskapsstyrelsen beslutade vid sitt sammanträde 9.9.2019 om bemötanden till de utlåtanden som inkommit om förslagen till etapplandskapsplaner för Helsingforsregionen, Västra Nyland och Östra Nyland. I samband med detta har följande nämnts som åtgärder till följd av Kyrkslätts kommuns utlåtande: "Utvecklingszonen för tätortsfunktioner utvidgas på områdena Sundsberg och Sarvvik, tolkningen av beteckningen för utvecklingsprinciper för tätortsfunktioner kompletteras i planbeskrivningen, beteckningen för Veikkola ändras till område för centrumfunktioner, centrum och kring centrum anvisas en zon för utveckling av tätortsfunktioner, man anvisar ett område för spårdepå både längs kustbanan och i Kervo, planbeskrivningen kompletteras med bedömning av klimatkonsekvenserna."

De egentliga områdena för centrumfunktioner har klassificerats i tre klasser enligt deras betydelse, och för deras del föreslås inte bl.a. övre gränser för dimensionering av detaljhandel. Kyrkslätts kommuncentrum och tätorterna Masaby och Veikkola föreslår man att nu alltså anvisas som centrum och kring dem anvisas också en zon för utveckling av tätortsfunktioner. Under beredningen av planen har det i fråga om centrumen skett en klar ombedömning, eftersom man i beredningsmaterialet som ingick i planutkastet 2018 anvisat endast kommuncentrum med beteckningen för centrum medan Masaby och Veikkola var små centrum och Kantvik servicekoncentration. Kantvik föreslås fortfarande bli utan centrumbeteckning, då tidigare anvisade servicekoncentrationer inte längre anvisas i etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen. Kommunen har upprepade gånger och också om planförslaget som var framlagt för remiss våren 2019 framfört att eftersom kompatibiliteten mellan Nylandsplanen 2050 och MBT 2019-planen betonats i beredningen av båda projekten, så i

landskapsplanens planlösningar bör man anvisa regionala tätorter och tätorter som stöder sig på stamlinjerna inom kollektivtrafiken, inklusive Kantvik i Kyrkslätt. Den är i regionen i sin klass den enda tätorten som inte anvisats som zon för utveckling av tätortsfunktioner eller centrum. Kantvik har anvisats på kartan i planen MBT 2019 och kommunen har ambitiösa mål för ordnandet av invånarantalet på området och den service som fordras. Fastän Kantvik enligt ovanstående blir utan någon som helst beteckning för utveckling av markanvändningen, så anvisas Kantviks hamn ändå med objektsbeteckningen för hamn.

I planeringsbestämmelserna som gäller centrum betonas utvecklingen av områdena som täta och funktionellt mångsidiga koncentrationer av service, arbetsplatser och boende så att behoven av både boende och näringsliv tas i beaktande och att de bildar en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centruminriktade funktioner.

I övrigt föreslås att utvecklingszonen för tätortsfunktioner vid Kyrkslätt anvisas snävare än den områdesbeteckning för tätortsfunktioner som anvisats i de gällande landskapsplanerna. Den har visserligen utvidgats vidare i någon mån i östra Kyrkslätt jämfört med planförslaget som var framlagt våren 2019 för remiss och det anvisas nu också kring centrubeteckningen i Veikkola.

Istället för i planen presenteras prioriteringarna av åtgärderna på huvudbanan och banförbindelsen Helsingfors-Åbo i strukturplanen. Linjen för banförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo har anvisats redan i tidigare landskapsplaner, så i fråga om dessa beteckningar har det inte skett några förändringar efter planutkastet. Beteckningarna för omstigningsplatser inom kollektivtrafiken och infartsparkeringsplatser anvisas nu på landskapsplanens huvudkarta. Beteckningarna för infartsparkering gäller Kyrkslätt's kommuncentrum och Veikkola.

Depåer för spårtrafiken har nu anvisats på landskapsplanens huvudkarta, då de ännu i planförslaget som var på remissrunda våren 2019 ingick bara i kartbilagan och i programmet för genomförande av trafiken och markanvändningen. I planförslaget anvisas med objektsbeteckning områden för depåverksamhet som betjänar tunga spårtrafik. Objektsbeteckningarna finns på gränsen mellan Kyrkslätt och Esbo, i Mossberget i Esbo, i Jäspilä i Kervo och i Ilmala och Kvarnbäcken i Helsingfors. För närvarande finns det fortfarande inte utgångsinformation om placering av depåfunktioner uttryckligen på Kyrkslätt's område, som baserar sig på tillräckliga utredningar. Därför är det skäl att med objektsbeteckningen möjliggöra placering av depån på någon annan plats på kustbanan.

Sättet att framställa beteckningen för grönförbindelsebehov och förbindelsebehovens läge har i stor omfattning preciserats bl.a. utgående från nya utredningar jämfört med de tidigare landskapsplanerna. Beteckningar för grönförbindelsebehov som anvisats över kommungränsen och i riktning med den har efter planförslaget lagts till vid Bobäck och Mankby. Framförandet av rekreationsområden har också preciserats bl.a. på områdena Meiko, Dåvids och Bobäck. Begränsningen av skyddsområdesbeteckningen som anvisats för Kauhalaområdet har preciserats och utvidgats. I utlåtandet om planförslaget som var på remissrunda våren 2019 förutsatte man att Kauhalaområdet även i fortsättningen anvisas som rekreationsområde, men i Nylands förbunds bemötande konstateras att området kan utvecklas för rekreationsbruk, även om det i fortsättningen anvisas i huvudsak som skyddsområde.

I planutkastet framfördes flera alternativ för Tallintunnelns sträckning, men i planförslaget ingår endast den EU-finansierade, med projektet FinEst Link förenliga linjen via Böke och Helsingfors centrum.

Beteckningen för försvarsmaktens skjutbana i Obbnäs har lagts till i plankartan och räckvidden för försvarsmaktens bullerområde som omger Obbnäs har förminskats på basis av förordningen om riktvärden för bullernivåer och även planbestämmelsen som gäller den har ändrats så att den är mer informativ än tidigare. Omfattningen av skyddszonen för sprängämnesförrådet i Obbnäs har förminskats något och planbestämmelsen har ännu justerats något i planförslaget som var på remissrunda våren 2019.

Planmaterial

Hela materialet för etappplansplanen för Helsingforsregionen finns på Nylands förbunds webbplats.

Materialet på finska:

https://www.uudenmaanliitto.fi/aluesuunnittelu/valmistelussa_uusimaa-kaava_2050/kaavan_eteneminen/kaavaehdotus_nahtavilla

Materialet på svenska:

https://www.uudenmaanliitto.fi/sv/regionplanering/bereds_som_bast_nylandsplanen_2050/planens_olika_faser/planforslaget_till_paseende

Bilaga:

- Ehdotus Kirkkonummen kunnan lausunnoksi Uusimaa-kaavan 2050 ehdotuksesta

Handlingar:

- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, kaavakartta, kaavaehdotus syksy 2019
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, kaavakartta (ote Kirkkonummi), kaavaehdotus syksy 2019
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, merkinnät ja määräykset, kaavaehdotus syksy 2019
- Uusimaa-kaava 2050: vaihemaakuntakaavojen ehdotukset, selostus, kaavaehdotus syksy 2019
- Uusimaa-kaava 2050: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavojen ehdotuksista saatujen lausuntojen tiivistelmät ja lausuntoihin laaditut vastineet, maakuntahallitus 9.9.2019

Föredragande

Förvaltningsdirektören

Beslutsförslag

Kommunutvecklingssektionen beslutar

1. föreslå kommunstyrelsen att styrelsen ger Kyrkslätts kommuns anmärkning om förslaget till Nylandsplanen 2050 kompletterad med de ändringar som samhällstekniska nämnden 24.10.2019 § 40 beslutat om.

2. justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

Behandling

Hanna Haikonen gav ett ändringsförslag:

Den sista mening i slutet av stycket Liikenne ja logistiikka (Trafik och logistik) ersätts:

”Kaavakarttaan ei tule merkitä varikkoa ennen riittävien selvitysten valmistumista. Kirkkonummen kunta ei hyväksy raideliikenteen varikon merkinnän sijoittamista Kirkkonummen kunnan alueelle. Varikko palvelee pääosin liikennöintiä Espoon ja Helsingin välillä ja Liikenneviraston selvityksestä (Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva 2017) käy ilmi, että rantaradan kapasiteetin kasvattaminen myös lännenpänä ei edellytä varikon sijoittamista Kirkkonummelle. ESA-radan suunnittelun käynnistyttyä Kirkkonummen kunta pitää perusteltuna selvittää varikon sijoittamista ESA-rataan tukeutuen esimerkiksi Kaukalahden tai Ämmässuon alueelle. Kirkkonummen kunnan väestönkasvu puoltaa julkisen liikenteen lisäämistä kunnan alueella, mutta julkisen liikenteen tulee olla mahdollisimman kustannustehokasta. Siksi varikon tulee olla mahdollisimman lähellä Espoon kaupunkirataa.”

(På plankartan ska depån inte märkas ut förrän tillräckliga utredningar blir färdiga. Kyrksläts kommun godkänner inte placeringen av märkningen av depån för spårtrafik på Kyrksläts kommuns område. Depån tjänar i huvudsak trafiken mellan Esbo och Helsingfors, och av en utredning från Trafikverket (Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva 2017) framgår att ökningen av kustbanans kapacitet även längre västerut inte förutsätter att depån placeras i Kyrkslätt. Då planeringen av ESA-banan inletts anser Kyrksläts kommun att det är motiverat att utreda placeringen av depån på ESA-banan så att den stöder t.ex. Köklax eller Käringmossens område. Kyrksläts kommuns befolkningstillväxt talar för ökning av kollektivtrafik på kommunens område, men kollektivtrafiken ska vara så kostnadseffektiv som möjligt. Därför ska depån ligga så nära Esbo stadsbana som möjligt.)

Ändringsförslaget understöddes av Kati Kettunen, Vesa-Pekka Sainio, Reetta Hyvärinen och Markus Myllyniemi.

Ändringsförslaget godkändes inte enhälligt, så ordföranden konstaterade att man måste rösta om saken.

Ordföranden konstaterade följande omröstningsproposition:

utgångsförslaget är ”ja” och Haikonens ändringsförslag är ”nej”.

För utgångsförslaget (ja) röstade Linda Basilier. För Haikonens ändringsförslag (nej) röstade Markus Myllyniemi, Vesa- Pekka Sainio, Kati Kettunen, Hanna Haikonen och Reetta Hyvärinen.

Haikonens ändringsförslag godkändes med rösterna 1-5, en borta.

Hanna Haikonen gav ett annat ändringsförslag:

Det sista stycket ersätts med mening:

”Kaavakarttaan ei tule merkitä varikkoa ennen riittävien selvitysten valmistumista.”

(På plankartan ska depån inte märkas ut förrän tillräckliga utredningar blir färdiga.)

Ändringsförslaget understöddes av Vesa-Pekka Sainio, Markus Myllyniemi, Linda Basilier, Kati Kettunen och Reetta Hyvärinen.

Kommunutvecklingssektionen godkände enhälligt ändringsförslaget.

Planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen var närvarande vid sammanträdet under behandlingen av ärendet och beslutsfattandet i ärendet kl. 18.40-20.22.

Miika Engström lämnade sammanträdet under behandlingen av denna paragraf kl. 19.32.

Beslut

Kommunutvecklingssektionen beslutade

föreslå kommunstyrelsen att styrelsen ger Kyrksläts kommuns anmärkning om förslaget till Nylandsplanen 2050 enligt bilagan med följande textändringar:

Den sista meningen i slutet av stycket Liikenne ja logistiikka (Trafik och logistik) ersätts:

”Kaavakarttaan ei tule merkitä varikkoa ennen riittävien selvitysten valmistumista. Kirkkonummen kunta ei hyväksy raideliikenteen varikon merkinnän sijoittamista Kirkkonummen kunnan alueelle. Varikko palvelee pääosin liikennöintiä Espoon ja Helsingin välillä ja Liikenneviraston selvityksestä (Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva 2017) käy ilmi, että rantaradan kapasiteetin kasvattaminen myös lännenpänä ei edellytä varikon sijoittamista Kirkkonummelle. ESA-radon suunnittelun käynnistyttyä Kirkkonummen kunta pitää perusteltuna selvittää varikon sijoittamista ESA-rataan tukeutuen esimerkiksi Kauklahten tai Ämmäsuon alueelle. Kirkkonummen kunnan väestönkasvu puoltaa julkisen liikenteen lisäämistä kunnan alueella, mutta julkisen liikenteen tulee olla mahdollisimman kustannustehokasta. Siksi varikon tulee olla mahdollisimman lähellä Espoon kaupunkirataa.”

(På plankartan ska depån inte märkas ut förrän tillräckliga utredningar blir färdiga. Kyrksläts kommun godkänner inte placeringen av märkningen av depån för spårtrafik på Kyrksläts kommuns område. Depån tjänar i huvudsak trafik mellan Esbo och Helsingfors, och av en utredning från Trafikverket (Etelä-Suomen junaliikenteen kehityskuva 2017) framgår att ökningen av kustbanans kapacitet även längre västerut inte förutsätter att depån placeras i Kyrkslätt. Då planeringen av ESA-banan inletts anser Kyrksläts kommun att det är motiverat att utreda placeringen av depån på ESA-banan så att den stöder t.ex. Köklax eller Käringmossens område. Kyrksläts kommuns befolkningstillväxt talar för ökning av kollektivtrafik på kommunens område, men kollektivtrafiken ska vara så kostnadseffektiv som möjligt. Därför ska depån ligga så nära Esbo stadsbana som möjligt.)

och ersätta det sista stycket med meningen:

”Kaavakarttaan ei tule merkitä varikkoa ennen riittävien selvitysten valmistumista.”

(På plankartan ska depån inte märkas ut förrän tillräckliga utredningar blir färdiga.)

2. justera protokollet för denna paragrafs del vid sammanträdet.

För kännedom

Fortsatt behandling i kommunstyrelsen