

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt (projekt 40000), offentlig framläggning av förslaget till delgeneralplan enligt MBL 65 § och MBF 19 § (kst)

Samhällstekniska nämnden 27.04.2023 § 50
90/10.02.03/2019

Beredare planlägningsarkitekt Seppo Mäkinen
fornamn.efternamn@kirkkonummi.fi, tfn 09 29671 (växel)

Beslutsförslag Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen

Samhällstekniska nämnden beslutar föreslå kommunstyrelsen att

1
den godkänner de motiverade ställningstagandena (s.k. planläggarens bemötanden) till responsen på förslaget till delgeneralplan för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt enligt bilagan till detta ärende.

2
den lägger fram förslaget till delgeneralplan för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt (ritn. nr 3421) med tillhörande handlingar för minst 30 dygn i enlighet med 65 § i MBL och 19 § i MBF.

3
den ber följande instanser ge utlåtanden om förslaget till delgeneralplan:

Kyrksläotts kommun

- byggnadstillsynen
- miljövrården
- kommunalteknik, investeringstjänster
- kommunalteknik, underhållstjänster
- Kyrksläotts vatten
- serviceområdet för bildning och fritid
- Västra Nylands välfärdsområde
- äldrerådet
- handikapprådet

Övriga myndigheter

- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- Nylands förbund
- Trafikledsverket
- Västra Nylands museum
- Esbo stad
- Vichtis kommun
- samkommunen Esboregionens miljö- och hälsoskydd
- HRT Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- HRM Samkommunen Helsingforsregionens miljö-tjänster
- Västra Nylands räddningsverk
- Västra Nylands polisinrättning
- Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
- Forststyrelsen, naturtjänster
- Finlands skogscentral
- Skogsvårdsföreningen Södra Skogsreviret
- Finlands viltcentral, Nyland

Föreningar, organisationer och andra aktörer

- Kyrksläotts företagare rf

- Kyrkslätts miljöförening rf
- Kyrkslätts Natur och Miljö rf
- Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa rf
- Kyrkslätts viltvårdsförening rf
- Kirkkonummen Veikkolan vesiensuojeluyhdistys KIRVES ry
- Pohjois-Kirkkonummi yhdistys / Föreningen för Norra Kyrkslätt
- Byföreningen i Veikkola rf
- Siikajärvi-Pikkaraiset ry
- Kyrkslätts hembygdsförening rf
- Kirkkonummen hiihtoseura ry
- Lynx ry
- Veikkolan Veikot ry
- Kyrkslätt-Sjundeå fiskeområde
- Fiske- och delägarlagen på området
- Väglagen för de enskilda vägarna

Företag

- Caruna Espoo Oy
- Fortum Power and Heat Oy
- Elisa Abp
- Telia Finland Abp
- DNA Abp
- Oy Pohjolan Liikenne Ab
- övriga företag med verksamhet i området

4

ge den som uppgör planen rätt att vid behov göra små tekniska korrigeringar i planhandlingarna.

Behandling

Föredraganden gav följande ändrade beslutsförslag:

Tillägg till beslutsförslaget: Man begär också ett utlåtande av Entimmeståget till Åbo Ab och Kyrkslätt landsbygdsförening rf.

Under diskussionen framställde ordförande Matti Kaurila följande tilläggsförslag:

Nämnden beslutar förlänga vägförbindelsebehovet bredvid banan ända till gränsen mot Vichtis. Motiveringar: - Trafikledsverket konstaterar: "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... Enligt Trafikledsverkets syn skulle det vara bra att i generalplanen förbereda sig för en ny gatuförbindelsen på stället i fråga enligt utredningsplanen för banan." - På Åboleden inträffar ofta krockar särskilt vid Veikkolas anslutning, varvid väg 110, som löper genom Veikkola by, är helt stockad och invånarna inte kommer vidare. Det är viktigt att genomfartstrafiken bl.a. vid olycksfall i framtiden löper bredvid banan ända till Veikkola, varvid genomfartstrafiken orsakar minst miljöstörningar särskilt mellan motorvägen och banan.

Kim Liljequist, Antti Salonen, Hannu Valtanen, Teemu Kelkka och Jenny Snellman understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget understöddes enhälligt.

Ordförande Matti Kaurila gav följande motförslag:

Nämnden beslutar ändra A-området norr om Veikkola station så att den stämmer överens med detaljplanen och till den del som det inte är detaljplanerat till AP-detaljplanebeteckning. Motiveringar: Kommunen har redan byggt Napparsvägen och kommunaltekniken i området, och de befintliga KTY-tomtarna kan överlåtas genom bättre marknadsföring av tomtarna. AP-planbeteckningen möjliggör genomförandet av området, även om byggandet av banan skjuts upp till framtiden.

Kim Liljequist, Hannu Valtanen och Jenny Snellman understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte understöts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:

Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Matti Kaurilas förslag röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen, och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

6 nej-röster (Snellman, Valtanen, Frimodig, Liljequist, Polkko, Kaurila)
5 ja-röster (Kelkka, Jäppinen P., Jäppinen S., Karkinen, Salonen), varvid Matti Kaurilas förslag vann.

Ordförande Matti Kaurila gav följande anvisning:

Nämnden ger som anvisning för den fortsatta planeringen att målet är ändring av RA/me-området i Hauklampi till AO-område. Man löser det eventuella nuvarande bullerproblemet som drabbar fritidsbosättningen i området med konstruktionslösningar för bostadsbyggnader och i fråga om gårdarna placering av byggnaderna och vid behov genom att tillämpa tomtspecifika bullerskyddskonstruktioner, om det är möjligt på basis av bullerutredning.

Aleksander Polkko, Teemu Kelkka, Hannu Valtanen, Kim Liljequist understödde anvisningen.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte understöts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:

Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Matti Kaurilas anvisning röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen, och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

9 nej-röster (Frimodig, Jäppinen P., Salonen, Snellman, Kelkka, Liljequist, Polkko, Valtanen, Kaurila)
2 ja-röster (Karkinen, Jäppinen S.), varvid Matti Kaurilas anvisningsförslag vann.

Matti Kaurila gav följande förslag om tillägg på delgeneralplanekartan:

På delgeneralplanekartan läggs till en beteckning för förbindelsebehov vid Siikajärvi inom ramen för delgeneralplaneområdet.

Antti Salonen, Teemu Kelkka och Kim Liljequist understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:

Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Matti Kaurilas motförslag röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen, och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

9 nej-röster (Kelkka, Salonen, Kaurila, Liljequist, Valtanen, Snellman, Jäppinen, Polkko, Frimodig)

2 ja-röster (Karkinen, Jäppinen S.), varvid Matti Kaurilas förslag vann.

Kim Liljequist gav följande förslag till anvisning:

Anvisning: Beteckningen på de VL-märkta områdena söder om Åbovägen 110 / väster om Hauklampivägen ändras så mycket som möjligt till M med iakttagande av det närliggande AP-området. Om detta inte är möjligt utreder man i samarbete med markägarna om det är möjligt att avgränsa delgeneralplaneområdet på ett annat sätt.

Josephine Frimodig, Matti Kaurila, Jenny Snellman och Hannu Valtanen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att förslaget inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:

Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder utgångsförslaget röstar "ja" och de som understöder Kim Liljequists motförslag röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen, och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

8 nej-röster (Liljequist, Kelkka, Valtanen, Snellman, Polkko, Kaurila, Frimodig, Jäppinen P.)

3 ja-röster (Jäppinen S., Salonen, Karkinen), varvid Kim Liljequists motförslag vann.

Jenny Snellman gav följande anvisningsförslag:

Man utreder möjligheten att förminska EV-områdena för att EV-områdena inte ska vara oskäligt stora med tanke på jämlikt bemötande av markägarna.

Josephine Frimodig, Matti Kaurila, Hannu Valtanen och Kim Liljequist understödde anvisningsförslaget.

Ordföranden konstaterade att anvisningsförslaget understöddes enhälligt.

Ronja Karkinen gav följande anvisning:
EV- och VL-beteckningarnas betydelse för den eventuellt kommande viltbrons användbarhet utreds.

Sanni Jäppinen understödde förslaget.

Ordföranden konstaterade att anvisningen inte understötts enhälligt, varmed man ska rösta om saken.

Omröstning:
Ordföranden startade omröstningen:

De som understöder föredragandens utgångsförslag röstar "ja" och de som understöder Ronja Karkinens anvisningsförslag röstar "nej". Ordföranden avslutade omröstningen, och konstaterade att rösterna fördelades enligt följande:

7 nej-röster (Jäppinen S., Kelkka, Snellman, Frimodig, Salonen, Karkinen, Jäppinen P.)
3 ja-röster (Kaurila, Polkko, Valtanen)
1 blank (Liljequist), varvid Ronja Karkinens anvisning vann.

Direktör för samhällstekniska väsendet Anna-Kaisa Kauppinen anlände kl. 19.05 under föredragningen av paragrafen. Simon Store avlägsnade sig kl. 20.26. Sanni Jäppinen avlägsnade sig kl. 20.35, och hennes ersättare Tarja Ketola anlände då till sammanträdet.

Beslut

Samhällstekniska nämnden beslutade

1

att den godkänner de motiverade ställningstagandena (s.k. planläggarens bemötanden) till responsen på förslaget till delgeneralplan för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt enligt bilagan till detta ärende.

2

att den lägger fram förslaget till delgeneralplan för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt (ritn. nr 3421) med tillhörande handlingar för minst 30 dygn i enlighet med 65 § i MBL och 19 § i MBF.

3

att den ber följande instanser ge utlåtanden om förslaget till delgeneralplan:

Kyrksläotts kommun

- byggnadstillsynen
- miljövården
- kommunal teknik, investeringstjänster
- kommunal teknik, underhållstjänster
- Kyrksläotts vatten
- serviceområdet för bildning och fritid
- Västra Nylands välfärdsområde
- äldrerådet
- handikapprådet

Övriga myndigheter

- Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland
- Nylands förbund
- Trafikledsverket

- Västra Nylands museum
- Esbo stad
- Vichtis kommun
- samkommunen Esboregionens miljö- och hälsoskydd
- HRT Samkommunen Helsingforsregionens trafik
- HRM Samkommunen Helsingforsregionens miljö-tjänster
- Västra Nylands räddningsverk
- Västra Nylands polisinrättning
- Säkerhets- och kemikalieverket (Tukes)
- Forststyrelsen, naturtjänster
- Finlands skogscentral
- Skogsvårdsföreningen Södra Skogsreviret
- Finlands viltcentral, Nyland

Föreningar, organisationer och andra aktörer

- Kyrksläotts företagare rf
- Kyrksläotts miljöförening rf
- Kyrksläotts Natur och Miljö rf
- Helsingforsstraktens ornitologiska förening Tringa rf
- Kyrksläotts viltvårdsförening rf
- Kirkkonummen Veikkolan vesiensuojeluyhdistys KIRVES ry
- Pohjois-Kirkkonummi yhdistys / Föreningen för Norra Kyrkslätt
- Byföreningen i Veikkola rf
- Siikajärvi-Pikkaraiset ry
- Kyrksläotts hembygdsförening rf
- Kirkkonummen hiihtoseura ry
- Lynx ry
- Veikkolan Veikot ry
- Kyrkslätt-Sjundeå fiskeområde
- Fiske- och delägarlagen på området
- Vägslagen för de enskilda vägarna
- Kyrkslätt landsbygdsförening rf

Företag

- Caruna Espoo Oy
- Fortum Power and Heat Oy
- Elisa Abp
- Telia Finland Abp
- DNA Abp
- Oy Pohjolan Liikenne Ab
- Entimmeståget till Åbo Ab
- övriga företag med verksamhet i området

4

besluta förlänga vägförbindelsebehovet bredvid banan ända till gränsen mot Vichtis. Motiveringar: - Trafikledsverket konstaterar: "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... Enligt Trafikledsverkets syn skulle det vara bra att i generalplanen förbereda sig för en ny gatuförbindelsen på stället i fråga enligt utredningsplanen för banan." - På Åboleden inträffar ofta krockar särskilt vid Veikkolas anslutning, varvid väg 110, som löper genom Veikkola by, är helt stockad och invånarna inte kommer vidare. Det är viktigt att genomfartstrafiken bl.a. vid olycksfall i framtiden löper bredvid banan ända till Veikkola, varvid genomfartstrafiken orsakar minst miljöstörningar särskilt mellan motorvägen och banan.

5

ändra A-området norr om Veikkola station så att den stämmer överens med detaljplanen och till den del som det inte är detaljplanerat till AP-detaljplanebeteckning. Motiveringar: Kommunen har redan byggt Napparsvägen och kommunaltekniken i området, och de befintliga KTY-tomterna kan överlåtas genom bättre marknadsföring av tomterna. AP-planbeteckningen möjliggör genomförandet av området, även om byggandet av banan skjuts upp till framtiden.

6

ge som anvisning för den fortsatta planeringen att målet är ändring av RA/me-området i Hauklampi till AO-område. Man löser det eventuella nuvarande bullerproblemet som drabbar fritidsbosättningen i området med konstruktionslösningar för bostadsbyggnader och i fråga om gårdarna placering av byggnaderna och vid behov genom att tillämpa tomtspecifika bullerskyddskonstruktioner, om det är möjligt på basis av bullerutredning.

7

lägga till en beteckning för förbindelsebehov vid Siikajärvi i delgeneralplanen inom ramen för delgeneralplaneområdet.

8

ge som anvisning: Beteckningen på de VL-märkta områdena söder om Åbovägen 110 / väster om Hauklampivägen ändras så mycket som möjligt till M med iakttagande av det närliggande AP-området. Om detta inte är möjligt utreder man i samarbete med markägarna om det är möjligt att avgränsa delgeneralplaneområdet på ett annat sätt.

9

Man utreder möjligheten att förminska EV-områdena för att EV-områdena inte ska vara oskäligt stora med tanke på jämlikt bemötande av markägarna.

10

EV- och VL-beteckningarnas betydelse för den eventuellt kommande viltbronns användbarhet utreds.

11

ge den som uppgör planen rätt att vid behov göra små tekniska korrigeringar i planhandlingarna.

För kännedom

Redogörelse

Bakgrund till utarbetandet av delgeneralplanen samt planeringsområde

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt anhängiggjordes 7.6.2019 efter att kommunfullmäktige tidigare samma år hade godkänt att projektet inkluderas i Kyrksläotts planläggningsprogram för åren 2019–2023. Utarbetandet av delgeneralplanen baserar sig på utredningsplanen för direktbanan Esbo–Salo (s.k. ESA-banan) och behovet att anvisa den planerliga banlinjen i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts.

Beredningsmaterialet för delgeneralplanen behandlades i samhällstekniska nämnden våren 2020 och var framlagt 25.6–11.9.2020. Efter detta beslutade man utvidga planområdet till området söder och sydost om området, med anledning av vilket man utarbetade ett uppdaterat program för deltagande och bedömning i slutet av våren 2021. 29 utlåtanden och 6 åsikter inkom om beredningsmaterialet. Av utlåtandena och åsikterna har man uppgjort en sammanställning och bemötanden som ingår som tilläggsmaterial till planen.

Trafikledsverket begärde 7.11.2022 ett utlåtande om utredningsplanen för direktbanan Esbo–Salo av Kyrksläotts kommun. Den slutgiltiga versionen av utredningsplanen var daterad 30.9.2022. Kommunstyrelsen gav kommunens utlåtande 27.2.2023. För direktbanan Esbo–Salo har det tidigare utarbetats en preliminär allmän plan om linjealternativ som blev färdig år 2010 och en miljökonsekvensbedömning i anslutning till den.

Planeringsområdet för delgeneralplanen är cirka 680 hektar och det är till största delen obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller en del av Noux nationalpark och Natura 2000-området. På planeringsområdet bor enligt uppgifter år 2022 cirka 500 invånare i huvudsak på redan detaljplanerade områden. År 2021 beslutade man utvidga planeringsområdet så att området mellan Åboleden och Åbovägen från Veikkolavägen österut anvisas där som område för företagsverksamhet i enlighet med utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060. I delgeneralplanen inkluderades dessutom området väster och söder om Hauklampi inklusive remsan längs Hauklampivägen för att man ska kunna förbereda sig för kommande planläggningsprojekt på området. I planförslagsskedet har man beslutat avgränsa bort en del av planeringsområdets östra del utom den planerade ESA-banlinjen och Noux nationalpark. Området i fråga omfattar hela det område av Soidensuo som hör till Kyrkslätt, vars skydd i framtiden kan avgöras i en mer omfattande generalplan som gäller Veikkolaområdet. Soidensuo hör till kompletteringsprogrammet till myrskyddsprogrammet och det borde anvisas som naturskyddsområde. Kyrksläotts kommun äger mark på området i omgivningen kring den planskilda anslutningen i Veikkola och statens markinnehav koncentrerar sig till området för Noux nationalpark. Drygt hälften av planeringsområdet är i privat ägo.

Mål för delgeneralplanen

Kommunen har som mål att i delgeneralplanen anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtågstrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen. För att närtågstrafiken till Veikkola ska bli möjlig måste markanvändningen i hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv på en (1) samt två och en halv (2,5) kilometers avstånd från hållplatsen för att möjliggöra den användarpotential som behövs. År 2019 förhandlade Trafikledsverket och Kyrksläotts kommun om placeringen av Veikkola hållplats (station), och den har man kunnat precisera i enlighet med kommunens mål under år 2019. Dess plats har flyttats längre västerut i jämförelse med den preliminära utredningsplanen, och den skulle nu placeras direkt norr om den planskilda anslutningen i Veikkola. På platsen i fråga behövs ett kostnadshöjande fyrspårigt banavsnitt som är längre än de i öster belägna platsalternativen, men med lösningen får man en hållplats tillräckligt långt ifrån Noux nationalpark med tillhörande Natura 2000-område. Placeringen av hållplatsen alldeles invid Natura 2000-området, som sträcker sig lite längre västerut än avgränsningen av nationalparken, skulle på grund av

ordnandet av vägförbindelserna och verksamheten ha orsakat så betydande omedelbara konsekvenser för Naturaområdet att det redan skulle ha hindrat lösningen i fråga.

Mellan markanvändningen i hållplatsens omgivning och Natura 2000-området ska man anvisa en tillräckligt bred skyddszon där man kan anvisa och anlägga närrekreationsanvändning, men inte verksamhet som belastar Natura 2000-området och nationalparken, så som till exempel boende.

Dimensionering av delgeneralplanen och planlösning

I dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser på området kring hållplatsen i Veikkola har man använt målriktade normtal som HRT fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på stationerna på två och en halv och en kilometers avstånd. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning. Utanför huvudstadsregionen kan som se placering av minst 10 000 invånare eller arbetsplatser på 2,5 kilometers avstånd från stationen som ett normtal att sträva efter, om stationens trafikutbud är tillfredsställande. Ett tillfredsställande utbud är två förbindelser i timmen i vardera riktningen i rusningstid. Om det skulle vara fråga om en station med tätare utbud, bör det förekomma mer markanvändning än detta.

Inom en tillgänglighetszon på en kilometer från det planerade läget för Veikkola hållplats bor för närvarande cirka 1500 invånare. Det må konstateras att zonen i fråga sträcker sig utanför avgränsningen av delgeneralplanen, varför det alltså innanför delgeneralplanen bor färre invånare. Motsvarande bor cirka 5000 invånare inom en två och en halv kilometers tillgänglighetszon. I båda zonerna finns det dessutom rikligt med oanvända byggplatser i lagakraftvunna detaljplaner. På basis av dem kan det eftersträlvade antalet invånare och arbetsplatser i stationsområdet minska ungefär till hälften av de 4000–5000 invånare eller arbetsplatser som anvisats och eftersträvats i beredningsskedet. Den oanvända byggrätten har utretts i samband med utarbetandet av planförslaget efter utarbetandet av beredningsmaterialet till planen. Beträffande antalet invånare och arbetsplatser ska man beakta att Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen i Veikkola och öster om Veikkolavägen som numera används för arbetsplatser blir utanför delgeneralplanens gräns. Förtätande av dessa inom de närmaste årtiondena möjliggör bl.a. en betydande ökning av områdets invånarantal i en zon på en kilometer räknat från den kommande hållplatsen, men i detta skede har man inte gjort någon mer exakt beräkning av detta.

Under åren 2021–2023 har man utrett byggbarheten av det kommande stationsområdet i Veikkola i samband med banplaneringen av ESA-banan. Projektbolaget Entimmeståget till Åbo Ab har svarat för utarbetandet av banplaneringen. I samband med den samtida beredningen av förslaget till delgeneralplan har det uppstått frågor som man i planens beredningsskede 2020 inte kunde ta ställning till i tillräcklig detalj på grund av uppgifter som saknades.

Det krävt mer exakt planering och granskning för att speciellt hitta svar på frågor som gäller områdets fysiska byggbarhet och naturvärden. Dit hör också utredning av möjligheterna att genomföra åtgärder som lindrar de

olägenheter som banprojektet orsakar. Extra utmaningar medförs också av grönbroar och -förbindelser som gäller trygghandet av ekologiska förbindelser. Möjligheterna att bygga dem måste likaså tryggas.

I de centrala myndighetsutlåtandena om materialet i planens beredningsskede lyfte man även fram synpunkter på dessa olika faktorer som begränsar markanvändningen i Veikkola stationsområde. En del av de här synpunkterna gällde landskapsplanens styrande inverkan, alltså den så kallade planjuridiken, och en del bl.a. beaktandet av naturvärdena. På basis av dessa ansåg man att det föreslagna byggandet av området var för omfattande och åtminstone till någon mån i strid med landskapsplanen.

I och med påbörjandet av uppgörandet av en järnvägsplan har man också en starkare uppfattning om att åtminstone en del av planeringslösningarna i förslaget till delgeneralplan ska planeras noggrannare än på generalplanenivå så att man försäkras om lösningarnas genomförbarhet också i detaljplaneringsskedet.

I alternativen till idéplan för Veikkola stationsområde, som utarbetats våren 2023, har man skissat upp byggande på området där boende, trafik tjänster (som utöver hållplatsen består av infartsparkeringsplatserna i anslutning till den och övriga tjänster) samt arbetsplatsfunktioner förenas. I alternativen har det föreslagits cirka 110 000–150 000 v-m² totalbyggrätt, varav boendets andel skulle vara cirka 100 000–130 000 v-m². Mätt i invånarantal skulle detta utgöra 1600–2300 invånare. I alternativen har det dessutom föreslagits arbetsplatsbyggande om 10 000–20 000 v-m², vilket skulle möjliggöra cirka 100–200 arbetsplatser på området.

I förslaget till delgeneralplan anvisas nu området för nytt byggande i huvudsak med beteckningar för bostadsområde (A) och arbetsplatsområde (TP) i stället för beteckningar för område för centrumfunktioner (C), som användes i beredningsskedet av planen. Arbetsplatsfunktioner anvisas dessutom öster om det nuvarande arbetsplats- och industriområdet i Veikkola. Området för centrumfunktioner anvisas nu bara i hållplatsens omedelbara omgivning, varvid det särskilt styr placeringen av servicen och närbutiksfunktionerna till området i fråga. På områden längre bort från hållplatsens omgivning anvisas markanvändningen i regel enligt nuläget. Till exempel redan detaljplanerade områden, såsom Perälänjärvis omgivning, anvisas därmed som småhusdominerade områden (AP). I planbestämmelserna har man dessutom beaktat uppgifterna man fick i naturutredningarna om värdeområden i naturen och anvisat ett närrekrationsområde (VL) på Veikkola stationsområde i riktning mot Noux nationalpark och Natura 2000-området. På området väster och söder om Hauklampi har det anvisats ett småhusdominerat område (AP) på de ställen där det på basis av utredningen av bullerkonsekvenserna för Åboleden har varit möjligt.

De mest centrala skillnaderna mellan beredningsmaterialet år 2020 och förslaget till delgeneralplan är:

- det har gjorts ändringar i östra och sydöstra delen av avgränsningen av delgeneralplaneområdet
- på Veikkola stationsområde har det gjorts ändringar i beteckningarna för användningsändamål som anvisats där och som baserar sig på den inkomna responsen och mer exakta uppgifter om områdets byggbarhet
- på Veikkola stationsområde har man även lagt till en planbestämmelse som styr förläggningen av detaljplaneringen samt maximiantalet invånare och arbetsplatser

- man har även mer allmänt gjort ändringar och preciseringar i beteckningarna för användningsändamål och planbestämmelserna

Utredningar

Vid utarbetandet av delgeneralplanen har man utnyttjat de utredningar som utarbetats i samband med MKB i projekthelheten för den allmänna planeringen av banan och den snabba tågförbindelsen Helsingfors–Åbo. På grund av den omedelbara närheten av Noux nationalpark, som anvisats som Natura 2000-område, ska även en Naturabedömning som gäller den utarbetas. En omfattande naturutredning för planområdet utarbetades 2019. År 2021 utarbetades en naturutredning på delgeneralplanens utvidgningsområde.

I samband med MKB-förfarandet i projekthelheten samt den allmänna planeringen av banan har man gjort kompletterande utredningar som även omfattar en bedömning av projektets konsekvenser för Natura 2000-området i Noux (21.6.2021).

Handlingar:

- Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt, förslagsmaterial, plankarta med bestämmelser (ritn. nr 3421)
- Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt, förslagsmaterial, planbeskrivning med bilagor
- Planläggarens motiverade ställningstaganden (dvs. s.k. planläggarens bemötanden) till responsen på beredningsmaterialet till delgeneralplanen (utlåtanden och åsikter)

Beslutshistoria