

## **Veikkolabäcken II detaljplan**

### **Sammandrag av utlåtandena och anmärkningarna samt bemötanden till responsen**

*Förslaget till detaljplan (ritn.nr. 3387) var framlagt enligt MBL 65 § och MBF 19 § 15.11-17.12.2021 (sedan början av 2025 heter markanvändnings- och bygglagen lagen om områdesanvändning OAL)*

## DETALJPLANEN VEIKKOLABÄCKEN II

Förslaget till detaljplan (ritn.nr. 3387) var framlagt enligt MBL 65 § och MBF 19 § 15.11-17.12.2021 (sedan början av 2025 heter markanvändnings- och bygglagen lagen om områdesanvändning OAL)

### SAMMANDRAG AV UTLÅTANDENA OCH ANMÄRKNINGARNA SAMT BEMÖTANDEN TILL RESPONSEN

#### UTLÅTANDEN

Det gavs 22 utlåtanden om förslaget till detaljplan:

	Inkommit
1. Caruna Espoo Oy	17.1.2020
2. DNA Abp	16.12.2019
3. NTM-centralen i Nyland	14.2.2020
4. Esbo miljöcentral (numera LUVN)	14.2.2020
5. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)	3.2.2020
6. Kirkkonummen hiihtoseura ry	21.1.2020
7. Kyrksläotts Småfastighetsförening rf (KPY)	2.2.2020
8. Kyrksläotts Småfastighetsförening rf (KYY)	14.2.2020
9. Kyrksläotts hembygdsförening rf	23.1.2020
10. Västra Nylands museum	12.2.2020
11. Västra Nylands räddningsverk (numera LUVN)	28.1.2020
12. Polisnärheten i Västra Nyland	13.1.2020
13. Museiverket	14.1.2020
14. Namnkommittén	4.3.2020
15. Kyrksläotts kommun, bildnings- och fritidsnämnden	22.1.2020
16. Telia Finland Abp	10.12.2019
17. Äldrerådet	20.1.2020
18. Byföreningen i Veikkola rf	27.1.2020
19. Byföreningen i Veikkola rf	27.2.2020
20. Masaby invånarförening rf	26.1.2020
21. Kyrksläotts kommun, miljövårdsenheten	18.2.2020

Utlåtande erhöles inte av följande instanser:

- Vård- och omsorgssektorn (OBS! Inte längre kommunens verksamhet)
- Helsingforsregionens miljöjänster (HRM)
- Fortum Power and Heat Oy
- Elisa Abp
- Kirkkonummen Veikkolan vesiensuojeluyhdistys KIRVES ry
- Delägarlaget för norra Kyrksläotts gemensamma vattenområde
- Kyrksläotts Natur och Miljö rf.
- Veikkola Disc Golf Club ry
- Finlands skogscentral

## ANMÄRKNINGAR

Över detaljplaneförslaget lämnades 55 anmärkningar (en del av anmärkningarna är delvis likartade till innehållet, och därför har t.ex. 23 anmärkningar sammanställts till en anmärkning, nr 9).

1. Anmärkningsgivare 1	26.1.2020
2. Anmärkningsgivare 2	18.12.2020
3. Anmärkningsgivare 3	27.1.2020
4. Anmärkningsgivare 4	26.1.2020
5. Anmärkningsgivare 5	31.1.2020
6. Anmärkningsgivare 6	29.1.2020
7. Anmärkningsgivare 7	20.1.2020
8. Anmärkningsgivare 8 (omfattar två till innehållet likartade anmärkningar)	24.1.2020
9. Anmärkningsgivare 9 (omfattar 23 till innehållet likartade anmärkningar)*	
10. Anmärkningsgivare 10	29.1.2020
11. Anmärkningsgivare 11	29.1.2020
12. Anmärkningsgivare 12	20.1.2020
13. Anmärkningsgivare 13	15.1.2020
14. Anmärkningsgivare 14	28.1.2020
15. Anmärkningsgivare 15	18.1.2020
16. Anmärkningsgivare 16	15.1.2020
17. Anmärkningsgivare 17	30.1.2020
18. Anmärkningsgivare 18	15.1.2020
19. Anmärkningsgivare 19	31.1.2020
20. Anmärkningsgivare 20	16.1.2020
21. Anmärkningsgivare 21 (omfattar tre till innehållet likartade anmärkningar)	30.1.2020 30.1.2020 30.1.2020 31.1.2020
22. Anmärkningsgivare 22	26.1.2020
23. Anmärkningsgivare 23	23.1.2020
24. Anmärkningsgivare 24	23.1.2020
25. Anmärkningsgivare 25	31.1.2020
26. Anmärkningsgivare 26	30.1.2020
27. Anmärkningsgivare 27	30.1.2020
28. Anmärkningsgivare 28	26.1.2020
29. Anmärkningsgivare 29	26.1.2020
30. Anmärkningsgivare 30	24.1.2020
31. Anmärkningsgivare 31	30.1.2020
32. Anmärkningsgivare 32	24.1.2020
33. Anmärkningsgivare 33	27.1.2020
34. Anmärkningsgivare 34	30.1.2020
35. Anmärkningsgivare 35	31.1.2020

\* Anmärkningsgivarna i anmärkning 9 (sammanlagt 23) har lämnat in sina skrivelser till kommunen på följande datum:

- 10 anmärkningar 15.1.2020	- 1 anmärkning 24.1.2020
- 3 anmärkningar 17.1.2020	- 1 anmärkning 29.1.2020
- 2 anmärkningar 19.1.2020	- 1 anmärkning 30.1.2020
- 1 anmärkning 20.1.2020	- 1 anmärkning 31.1.2020
- 3 anmärkningar 22.1.2020	

# Utlåtanden

## 1. Caruna Oy

### 1.1

Bolaget har befullmäktigat Rejlers Oy att ge ett utlåtande för sin del. I utlåtandet konstateras att på planområdet ligger i enlighet med kartbilagen en 20 kV luftledning och 20 kV jordkabel samt en 0,4 kV luftledning. Uppenbarligen rivs 20 kV luftledningen, eftersom den ersatts med en jordkabel.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Man anvisar ingen underjordisk 20 kV jordkabel i detaljplanekartan. Detsamma gäller den elledning som i nuläget betjänar en enskild befintlig byggnad som ska rivas till följd av den nya markanvändningen. Denna ledning anvisas inte i detaljplanen, eftersom den ska ersättas och samordnas med den nya markanvändningen genom en ny underjordisk elkabel. Inga ändringar i planförslaget.*

### 1.2

Caruna flyttar de ledningar som eventuellt behövs, och den som beställer flyttningen svarar för flyttningskostnaderna. Flyttning av ledningarna förutsätter att det ordnas en ny permanent plats för dem. Dessutom konstateras i utlåtandet att en behövlig reservering för en parktransformator anvisats i planförslaget. Bolaget ber att få beslutet om godkännande av detaljplanen för kännedom.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

## 2. DNA Oyj

Bolaget ber att man beaktar följande i beredningen av planen: norr om begravningsplatsen för hundar (OBS! planläggarens korrigeringsfråga: det är fråga om en hundpark), på den låga åsen skulle man kunna försöka placera en 40-50 m hög mast (kartbilaga har lämnats in).

**Kommunens svar:**

*Placeringen av en mobilmast på den plats i Veikkola idrottspark som bolaget föreslår bedöms inte vara motiverad, eftersom den kan försvåra utvidgning och utveckling av parkens verksamheter. Dessutom är det svårt att anpassa en serviceväg för masten till terrängen, särskilt med beaktande av att området dagligen används av ett stort antal personer för motions- och fritidsaktiviteter. Kommunen behöver även vara beredd på att kunna placera nya funktioner inom idrottsparkens område. Mot denna bakgrund ska alternativa placeringar för masten inom Veikkola tätortsområde utredas.*

*I planlösningen har man därför valt att inte ange exakta placeringar för tekniska master. Dessa avgörs vid behov genom ett separat tillståndsförfarande.*

## 3. NTM-centralen i Nyland (OBS! till följd av statens förvaltningsreform är NTM-centralens verksamhet sedan början av 2026 delad mellan Nylands Livskraftscental och Tillstånds- och tillsynsverket)

### 3.1

Planeringsområdet ligger i Veikkola tätort, på cirka en kilometers avstånd från Veikkola affärscentrum och cirka 700 meter från den närmaste busshållplatsen på Åbovägen. Området är cirka 38,2 ha. Den sammanlagda byggrätten i de nya bostadskvarteren är cirka 13 330 v-m<sup>2</sup>. Planen möjliggör cirka 280 invånare på området.

Planeringsområdet har i Kyrkslättis generalplan 2020 anvisats som småhusområde och rekreationsområde. Detaljplaneförslaget stämmer överens med principerna som framförts i generalplanen.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 3.2

Trafiksäkerheten vid anslutningen till det parkeringsområde (p) som är placerat längs Eriksgårdsvägen bör säkerställas. Den gång- och cykelväg som planeras längs vägen ska tidsmässigt samordnas så att gång- och cykeltrafiken inte leds ut på körbanan för biltrafik, utan ges en sammanhängande sträckning.

**Kommunens svar:**

Enligt planförslaget övergår den del av Eriksgårdsvägen som ingår i planområdet till att bli en kommunal gata. Frågor som gäller trafiksäkerheten på gator och andra förbindelser inom detaljplanen behandlas och avgörs i samband med den mer detaljerade gatu- och parkplaneringen. I enlighet med kommunens principer genomförs detaljplanens kommunaltekniska byggplanering och byggande för hela planområdet som en helhet, om inte en särskild genomförandeordning har fastställts för området. Det innebär att planrådets kommunaltekniska infrastruktur avses byggas ut i ett sammanhang. I detta beaktas även den separata gång- och cykelväg som planeras längs Eriksgårdsvägen, som också betjänar den anhängiga detaljplanen för Eriksgård (status i början av 2026).

### 3.3

Enligt planförslaget är kvarteren 269 och 267 placerade inom ett kärnområde för flygekorre, så att boplatsträd finns inom kvartersområdena eller i deras omedelbara närhet. Kvarteren bör därför utgå. Därutöver sammanfaller kvarter 267 med ett hassellundsområde enligt naturutredningen, vilket innebär att området inte kan anvisas för bebyggelse.

**Kommunens svar:**

Planförslaget ändras så att kvarter 267 utgår och kvarter 269 minskas, så att endast en bostadstomt (AP) anvisas söder om Lohakärsvägen (kvarter 267, kvartersnumreringen för området ändras i den detaljplan som läggs fram för godkännande). Därigenom utvidgas flygekorrens livsmiljöer och kärnområde. Dessutom anvisas inom området ett mindre allmänt parkeringsområde (LP) som betjänar invånarna i det befintliga bostadsområdet samt besökare i området. De ovan föreslagna åtgärderna, som gäller omfattningen av flygekorrens livsmiljö och kärnområde i planrådets norra del, har behandlats vid ett arbetsamråd mellan kommunen och Nylands NTM-central (26.6.2024).



Bild 1. Utdrag ur planförslaget som var framlagt.

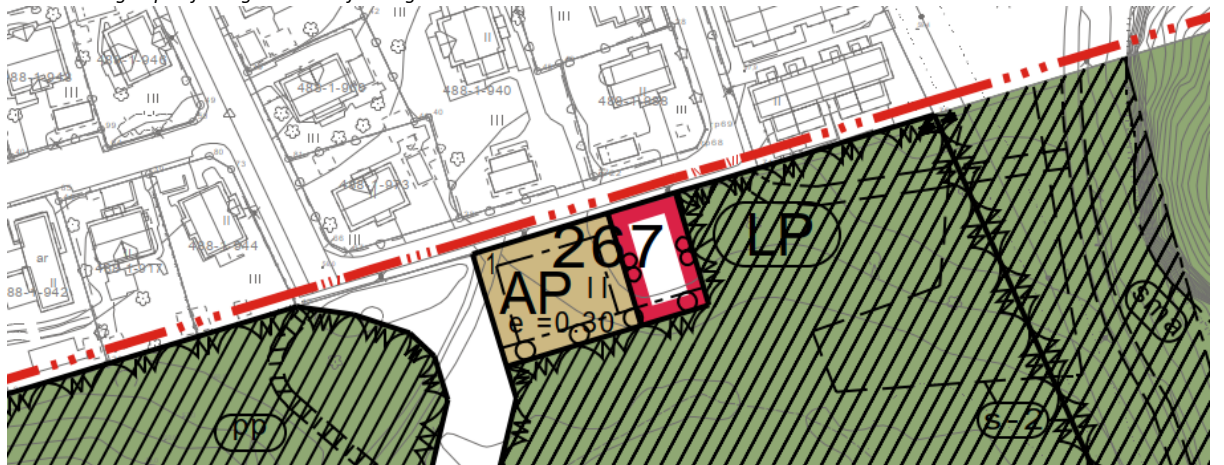


Bild 2. Utdrag ur detaljplanen som beretts för behandling för godkännande.

### 3.4

Utifrån tillgängligt material förefaller det som om flygekorrens viloplatsträd och boplat (beläget i planrådets norra del) skulle hamna under Puukkovägen eller i dess omedelbara närhet. Det ska säkerställas att tillräckligt utrymme lämnas kring trädet så att förutsättningarna för dess bevarande tryggas. I utlåtandet konstateras att planförslaget inte ger tillräcklig säkerhet i denna fråga.

**Kommunens svar:**

Planförslaget ändras så att Puukkovägen i planområdets norra del ges en ny sträckning, med målet att bevara flygekorrens träd för vila och boplats samt dess närmiljö. Frågan har behandlats vid ett arbetsråd mellan kommunen och Nylands NTM-central (26.6.2024), där NTM-centralens representant konstaterade att den behandlade markanvändningslösningen är tillräcklig för att säkerställa bevarandet av trädet. Den markanvändningslösning som nu tillämpas motsvarar den som ingår i den detaljplan som bereds för godkännande. Se bemötande till anmärkning 34.7.

Vid ett arbetsråd mellan planläggnings- och trafiksystemtjänsterna och Nylands NTM-central 29.6.2022 genomgicks de naturutredningar som utarbetats för området samt tolkningen av deras resultat. Under mötet nåddes en gemensam syn bland annat på vilka boplatsträd och viloplatssträd för flygekorre som ska bevaras. Planförslaget revideras utifrån resultaten från dessa förhandlingar, och markanvändningslösningarna grundar sig på den promemoria som upprättades vid det ovan nämnda mötet.

### 3.5

Kvarter 272 i planförslaget bör justeras så att flygekorrens boplatsträd tryggas.

**Kommunens svar:**

Planförslaget ändras så att tomt 2 i kvarter 272 (kvarternsnumreringen har ändrats i den detaljplan som bereds för godkännande) utgår. Därmed kan ingen tomt bildas på platsen för det fällda träd som utgjorde flygekorrens viloplats och boplats, utan området anvisas i stället som närreklamationsområde (VL). Riktlinjen för objektet fastställdes vid ett arbetsråd mellan kommunen och Nylands NTM-central den 29.6.2022 (även här har kvarternsnumreringen ändrats i den detaljplan som bereds för godkännande). Det bör även konstateras att skogsgallring har utförts i området efter att planförslaget varit framlagt, i samband med vilken det ovan nämnda flygekorreträdet viloplats och boplats fälldes (se bemötande till anmärkning 34.7). Förfarandet var inte korrekt. Enligt allmän princip får markägaren inte dra nytta av en sådan situation. Lösningen utgår därför från ett hypotetiskt läge där trädet fortsatt finns kvar, vilket innebär att området inte får anvisas för exempelvis tomtbildning eller annan markanvändning som avviker från detta utgångsläge.

### 3.6

Planbeskrivningen ska kompletteras i enlighet med 17 § i lagen om områdesanvändning (tidigare markanvändnings- och bygglagen), bland annat vad gäller uppgifter om naturmiljön. I utlåtandet uppmärksammas därutöver följande avsnitt i planbeskrivningen: "Detaljplaneprojektet berörs inte av riksomfattande eller regionalt betydelsefulla mål för områdesanvändning. Detaljplaneprojektet är inte heller av särskild betydelse för samhällsstruktur, naturvärden eller kulturmiljö, varför det inte är nödvändigt att föra förhandlingar med myndigheterna enligt OAL 66 § (före detta MBL)."

Ovanstående punkt i planbeskrivningen bör preciseras. De riksomfattande målen för områdesanvändningen som berör planprojektet, liksom de regionala målen via landskapsplanen, ska beaktas och planens konsekvenser för samhällsstrukturen analyseras noggrant.

Samtidigt konstateras att planprojektet inte gäller sådana till sina verkningar nationellt eller regionalt betydande frågor att det hade varit nödvändigt att ordna ett myndighetssamråd enligt MBL 66 § i inledningsskedet.

**Kommunens svar:**

Planbeskrivningen kompletteras i enlighet med ställningstagandena som framförts i utlåtandet. (OBS! Sedan början av 2025 har MBL utgått som benämning och ersatts med OAL alltså områdesanvändningslagen).

### 3.7

Planbeskrivningen bör kompletteras med förhållande till MBT 2019-planen.

**Kommunens svar:**

Planbeskrivningen kompletteras med att beskriva planens bostadsproduktion och läge så att de hänger samman med MBT 2023-planen.

### 3.8

Ett arbetsråd bör ordnas om planförslaget.

**Kommunens svar:**

Kommunen och Nylands NTM-central har hållit ett arbetsråd 26.6.2024. Därtill kan man konstatera att mellan samma instanser hållits ett arbetsråd också 29.6.2022. Vid samrådet i fråga gick man igenom med tanke på naturskyddet betydande områden samt flygekorreträden träd för träd. Planförslaget justerats i enlighet med ovan nämnda samråd.

## 4. Esboregionens miljö- och hälsoskydd

I utlåtandet konstateras att detaljplanen ska utformas så att den inte medför olägenheter för de boendes hälsa, exempelvis till följd av buller eller genom försämrad kvalitet på badvatten eller hushållsvatten. Bland annat de ovan beskrivna aspekterna ska beaktas vid placering, planering och genomförande av bostadsbyggandet inom området.

Därutöver framfördes i utlåtandet följande synpunkter:

- Genomförandet av detaljplanen får inte påverka grundvattnet eller de vattentäcker och reservvattentäcker som finns i området.
- Hälsoaspekter kopplade till boendemiljön ska beaktas i planläggningen. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt att verksamheter vid idrottsplanen (inklusive skolans användning) kan ge upphov till bullerstörningar i närområdet.
- Planens inverkan på badvattnets kvalitet ska beaktas. Den nya badplatsen ska anmälas till Esboregionens miljö- och hälsoskydd.
- På ett detaljplaneområde får det i systemet för behandling av avloppsvatten inte finnas faktorer som försämrar hushållsvattnets kvalitet (kvalitetskrav).

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Materialet till planförslaget justeras till nödvändiga delar så att de faktorer som framförts i utlåtandet beaktas i planhandlingarna.*

*Det bör konstateras att den närbadplats (lvv) som i förslaget anvisas vid stranden av Kalljärvi är avsedd att betjäna det närliggande området och inte att utvecklas till en badstrand som lockar en större allmänhet.*

*Uppföljning av vattenkvaliteten i Kalljärvi hör inte till de frågor som regleras inom detaljplanen. Efter det att planförslaget varit framlagt har det dock vidtagits åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i sjön. Planhandlingarna revideras så att planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för de åtgärder som gäller sjöns vattenkvalitet (se planbeskrivningen, avsnitt 2.1.2 Naturmiljö).*

*Då detaljplanen vunnit laga kraft utarbetas kommunaltekniska byggplaner enligt vilka man bygger kommunalteknik. Den kommunalteknik som genomförs i enlighet med byggplanerna möjliggör inte att avloppsvatten leds ut i miljön eller till Kalljärvi.*

*När det gäller Kalljärvis vattenkvalitet och rekreationsmöjligheter kan det konstateras att det vattenvårdsprojekt för Veikkola som inleddes 2018 syftar till ett långsiktigt och målmedvetet restaureringsarbete. Projektets verkställare är Västra Nylands vatten och miljö rf. Som pilotområde har man valt sjökedjan som består av Perälänjärvi, Lamminjärvi och Kalljärvi i Veikkola tätort. Kalljärvis ekologiska status har bedömts som måttlig och arbetet har framskridit enligt den utarbetade restaureringsplanen (Restaurerings- och vårdplan för Perälänjärvi, Lamminjärvi och Kalljärvi, Västra Nylands vatten och miljö rf, rapport 723/2018). Avsikten är att utreda och förbättra vattenhelhetens skick inom ramen för Veikkolas vattenrestaureringsprojekt under åren 2025–2027. Målet är att minska den externa belastningen från avrinningsområdet genom att förverkliga de vattenvårdsstrukturer som föreslås i den för Kalljärvi utarbetade dagvattenutredningen (Kyrksläotts dagvattenutredning för Veikkola, Västra Nylands vatten och miljö rf, publikation 14/2022) samt i jordbruksstillsynen för avrinningsområdet. Projektet är fristående från planprojektet där man planerar att dagvattnet från den nya markanvändningen hanteras inom planområdet så att det kan ledas som rent vatten till sjön Kalljärvi.*

## 5. Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT)

Planområdets tillgänglighet med kollektivtrafik är för närvarande relativt god. Längs Åbovägen trafikerar U-linjerna 280 och 275 mot Helsingfors och Alberga, där HRT:s biljetter är giltiga. Dessutom går interna busslinjer i Kyrkslätt, 908 och 909, via Veikkola centrum och öster om planområdet längs Eriksgårdsvägen mot Kyrkslätt och Masaby. Området betjänas även av HRT:s närbuss 919 på tisdagar och torsdagar. Vidare planeras en järnvägsstation för ESA-banan i Veikkola, norr om Åboleden.

Kollektivtrafikresorna från planområdet kommer i huvudsak att rikta sig mot de planerade hållplatserna längs Eriksgårdsvägen samt mot huvudstråket vid Åbovägen. I anslutning till dessa hållplatser ska ett tillräckligt antal cykelparkeringsplatser säkerställas, för att möjliggöra smidiga övergångar till kollektivtrafiken för planområdets invånare. Vid planeringen av parkeringsområdet som anläggs längs Eriksgårdsvägen ska dimensioneringen av cykelparkeringen även beakta användare från bostadsområdet Veikkolabäcken norr om planområdet.

För den närbuss som trafikerar området ska tillräckligt rymliga vändplatser säkerställas. Därtill ska tillräckligt utrymme reserveras för snöupplag, så att minibussens framkomlighet inom området inte försvåras.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Planförslaget ändras genom att den parkeringsplats (p) som anvisats längs Eriksgårdsvägen tas bort, eftersom någon hundpark inte kommer att anläggas inom Veikkola idrottspark, vilken den aktuella parkeringsplatsen var avsedd att betjäna.*

*Det kan vidare konstateras att detaljplanen för Eriksgård är under beredning (läge i början av 2026), och i den anvisas en plats för ett par busshållplatser som betjänar både bostadsområdena Eriksgård och Veikkolabäcken. I*

anslutning till hållplatsparet reserveras, genom en separat gatuplan, ett tillräckligt antal platser för cykelparkering.

## 6. Kirkkonummen hiihtoseura ry

### 6.1

Den gång- och cykelförbindelse som anges i planförslaget till Eriksgårdsvägen får inte korsa idrottsparkens rutter, i synnerhet inte skidspåret. De skidbroar som byggs vid korsningar med spårnätet ska dimensioneras tillräckligt breda för att möjliggöra skidåkning i båda riktningarna, även i tävlingsammanshang. Om förbindelsen används som räddningsväg ska särskild uppmärksamhet fästas vid att bron får tillräcklig fri höjd. Förbindelsen ska ovillkorligen förses med fasta, låsbara körhinder som endast kan öppnas av räddningstjänsten och av den som ansvarar för vägens underhåll. Mopedtrafik får inte tillåtas på sträckan. För de delar som är reserverade för områdets invånare sker trafiken, även i fråga om räddningsfordon, i första hand via Puukkovägen och i andra hand via Lohavägen. Förbindelsen genom skogsområdet till Eriksgårdsvägen är således i första hand avsedd för räddningsinsatser inom idrottsparken. Vid en nödsituation inom det nuvarande eller det nya bostadsområdet i Veikkolabäcken som hindrar användningen av Puukkovägen för räddningstrafik, finns redan i nuläget via Storåkersvägen en räddningsförbindelse som möjliggör att tung räddningsmateriel kan nå området utan dröjsmål.

#### **Kommunens svar:**

*De frågor som lyfts fram i utlåtandet behandlas i den mer detaljerade park- och gatuprojekteringen. Det är inte ändamålsenligt att i detaljplanen reglera alla åtgärder på en alltför detaljerad nivå. Det kan emellertid konstateras att Lillbergastigen, som anvisats inom idrottsparken, utgör en gång- och cykelförbindelse från bostadsområdet Veikkolabäcken till den planerade busshållplatsen längs Eriksgårdsvägen (se kommunens bemötande av HRT:s utlåtande, bemötande 5). I den fortsatta planeringen har förbindelsens genomförbarhet setts över, och dess justerade sträckning redovisas i plankartan. Förbindelsen ska vara tillgänglig, vilket har förutsatt en ändring av dess sträckning jämfört med det som presenterades i planförslaget. Den aktuella förbindelsen (Lillbergastigen) är dock under inga omständigheter avsedd att fungera som räddningsväg. Inte heller är det avsett att använda Lohavägen eller Storåkersvägen, som nämns i utlåtandet, som räddningsvägar för bostadsområdet i Veikkolabäcken.*

*Inga principiella ändringar i planhandlingarna.*

### 6.2

Kvarter 267 är beläget i närheten av ett skidspår och en friluftsled. Det är uppenbart att det från denna led finns en direkt siktlinje mot kvarterets gårdsområde och under mörka förhållanden även in i bostadsbyggnaden. Genom planbestämmelser eller särskilda villkor ska det säkerställas att åtgärder som snötilverkning, snöupplag och maskinellt underhåll av skidspår, liksom underhåll av friluftsleder under barmarksperioden, inte försvåras eller hindras.

#### **Kommunens svar:**

*Planförslaget ändras genom att kvarter 267 längs Lohakärrsvägen utgår, då det är beläget i närheten av det skidspår och den friluftsled som tas upp i utlåtandet. Samtidigt minskas byggandets omfattning längs gatan (OBS! kvartersnumreringen för området har ändrats i den detaljplan som bereds för godkännande).*

## 7. Kyrkslätts Småfastighetsförening rf (KPY)

### 7.1

I utlåtandet konstateras att planförslaget är bra och eftersträvansvärt med tanke på utveckling av kommunen.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 7.2

I utlåtandet anses det vara positivt att göra bebyggelsen glesare i området samt att utformningen av tomterna för fristående småhus (AO) kopplas till tomternas storlek, i enlighet med vad som redovisas i bilaga 10.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Vid planläggning inom Veikkola centrala tätort förutsätts småhustomterna inte vara större än vad som anges i planförslaget. Närservicen i centrum behöver nya invånare, och många som bygger på nya tomter efterfrågar också en mer stadslignande boendeform.*

### 7.3

I utlåtandet konstateras att den föreslagna principen i planprojektet, enligt vilken byggnaders energiförsörjning i första hand ska lösas projektspecifikt med geoenergi och solenergilösningar eller i andra hand med andra energiformer, kan vara problematisk. Det påpekas bland annat att solenergilösningar inte i sig lämpar sig som huvudsakligt uppvärmningssystem för byggnader. Därtill framhålls att kommunen bör kunna visa att tomtspecifika geoenergilösningar

är dimensioneringsmässigt genomförbara inom hela området, samt redan i planen förutsätta att en geoenergilösning kan erbjudas för varje tomt, förutsatt att de normala villkoren för tillstånd uppfylls (till exempel tillräckligt avstånd till granntomter). Som en teknisk korrigerande lyfts även fram att webblänken på sida 5 i LYRO-dokumentet från förslagsskedet, som gäller åtgärdsstillstånd för energibrunnar, inte längre fungerar. I utlåtandet rekommenderas vidare att man av försörjningsberedskapsskäl bör säkerställa att bostadshus även utrustas med en vedeldad eldstad, såsom en kamin eller spis.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Planhandlingarna och planbestämmelserna ses över i behövliga delar utifrån de synpunkter som framförts i utlåtandet. Det är dock inte ändamålsenligt att i detaljplanen i detalj reglera byggnaders uppvärmningssystem. Kommunen är medveten om att effekten från solvärmesystem inte är tillräcklig för att ensamt svara för uppvärmningen av en byggnad. På motsvarande sätt ska möjligheten att utnyttja geoenergi i närheten av ett grundvattenområde prövas från fall till fall.*

*På en övergripande nivå förhåller sig kommunens infratjänster positivt till införande av geoenergilösningar, förutsatt att de inte medför negativa konsekvenser för grundvattensituationen.*

7.4

I planförslaget ingår gemensamma lösningar, såsom en strandbastu (rs) vid slutet av Puukkovägen, samt områden vars användning och skötsel administrativt skulle kunna underlättas genom en lokal områdesförening. Mot denna bakgrund föreslås det i utlåtandet att man överväger att inrätta en egen invånarförening för området redan innan tomterna säljs. Detta skulle i praktiken innebära att tomtägarna åläggs att ansluta sig till den förening som bildas. Som modell kan exempelvis Sundsbergs invånarförening tjäna som förebild. Samtidigt skulle en sådan lösning bidra till att stärka gemenskapen mellan områdets invånare.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*I planläggningen kan man inte förordna eller ens främja inrättandet av en invånarförening. Man har inte heller kännedom om personer som kommer att flytta till området.*

7.5

I planförslaget leds fordonstrafiken till planområdet via Puukkovägen. Med beaktande av att området planeras för cirka 370 nya invånare innebär detta en bestående tilläggsbelastning på Puukkovägen, särskilt med tanke på att utbyggnaden av det nya bostadsområdet beräknas pågå i omkring tio år. I utlåtandet föreslås att en alternativ anslutning från Eriksgårdsvägen bör anläggas för att tillgodose behovet av service- och utryckningstrafik. En sådan ny förbindelse förutsätter tekniska lösningar (till exempel bommar) för att förhindra genomfartstrafik.

I planberedningsskedet har den så kallade planläggarens bemötande inte tagit ställning till behovet av en tillfällig trafiklösning under byggskedet. I utlåtandet framförs att fordonstrafiken åtminstone under den intensiva byggperioden, inklusive uppförandet av småhus, i första hand borde ledas via Eriksgårdsvägen (jfr Sundsberg II; här avses enligt planläggarens tolkning området Herrgårdsstranden).

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Frågan om trafikarrangemang, särskilt för fordonstrafik, till planområdet har varit central under hela planprocessen. Under arbetets gång har även möjligheten att anlägga gatuförbindelser från Eriksgårdsvägen utretts. De studerade alternativen har dock bedömts ha negativa konsekvenser med tanke på utvecklingen av Veikkola idrottspark. Kommunen har tagit ställning till att fordonstrafik, inte ens tillfälligt, ska tillåtas genom idrottsområdet i Veikkolabäcken.*

*Den gång- och cykelförbindelse (Lillbergastigen) som planeras från Veikkolabäckens utbyggnadsområde till Eriksgårdsvägen är motiverad ur invånarnas rörelsebehov. Utifrån det planerade utförandet är den dock inte avsedd för fordonstrafik. Efter att planförslaget varit framlagt har genomförbarheten av förbindelsen preciserats ur ett tillgänglighetsperspektiv. Till följd av detta kan förbindelsen inte heller användas som räddnings- eller serviceväg. Det innebär med andra ord att Lillbergastigen inte kan fungera som trafikförbindelse för fordon under byggskedet av bostadsområdet.*

*Åtgärder för att förhindra fordonstrafik, såsom tekniska hinder (t.ex. bommar), behandlas inte i detaljplanen utan avgörs i samband med den mer detaljerade gatu- och parkplaneringen.*

*Funktionen i Veikkola idrottspark får inte vara beroende av genomförandet av detaljplanen för Veikkolabäcken II. Med andra ord innebär det att rutterna och skidspåren i idrottsparken ska kunna användas på ett säkert sätt även under den tid då det nya bostadsområdet byggs ut.*

Som konstateras i utlåtandet kan genomförandet av det nya området ta omkring tio år. Utvecklingen av idrottsparken, inklusive genomförandet av den planerade förbindelsen över Lillbergastigen, möjliggör inte att denna sträcka reserveras för fordonstrafik eller servicetrafik under byggtiden för det nya bostadsområdet.

7.6

I utlåtandet tackar man för utvidgandet av grönzonen vid Kalljärvis strandområde. Den ifrågasatt zonen i planförslaget ska genomföras.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

## 8. Kyrkslätts miljöförening r.f. (Kyrkslätts miljöförening r.f. och Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund)

8.1

### Om planområdets naturvärden

Representanter för Kyrkslätts miljöförening samt natursakkunniga från Nylands distrikt inom Finlands naturskyddsförbund har år 2019 tagit del av naturvärdena och artförekomsterna i skogsområdena inom planområdet. Fältbesöken har huvudsakligen riktats till de områden som planeras för bebyggelse. Utifrån observationerna vid dessa fältbesök konstateras att planens naturutredningar inte i tillräcklig grad har klarlagt eller identifierat de mest centrala naturtyps- och artvärdena i planområdets skogar. Områdets betydelse för flygekorren har identifierats i enlighet med utredningsläget, men däremot har en betydande koncentration av värdefulla skogsbiotoper samt de därmed sammanhängande betydande artvärdena inte uppmärksamats (se bild nedan).

Det sammanhängande område inom planområdet, bestående av skogar med rik förekomst av död ved samt till största delen naturskogsartade moskogar, lundskogar och hållmarksskogar, inklusive ört- och gräsklädda torvmarker samt en hydrologiskt naturlig mosse (se karta till höger), omfattar en areal på över 13 hektar. Ett sådant naturområde är, redan med hänsyn till sin storlek, att betrakta som naturvärdemässigt betydande i 2020-talets Kyrkslätt och även i ett bredare sydfinskt perspektiv. I utlåtandet bedöms att området uppfyller kriterierna för ett landskapsmässigt värdefullt naturområde enligt Nylands förbund.

Enligt utlåtandet har området i naturutredningarna identifierats som ett betydande kärnområde för flygekorren. Vid naturorganisationernas fältbesök våren 2019 observerades flygekorrs spillning på flera platser inom området, och dessutom noterades under

vintern 2020 tecken på flygekorreaktivitet inom det område som planeras för bebyggelse.

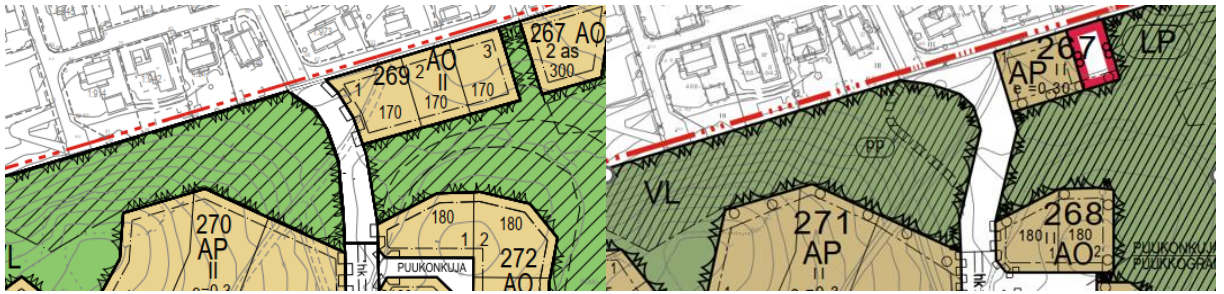


Kartta 1: Arviomme mukaan Uudenmaan liiton maakunnallisesti arvokkaan luontoalueen kriteerit täyttävä alue ja ?-merkeillä alueet, joiden luontoarvoihin emme ole perehtyneet. (0 m<sup>2</sup> ei tarkoitusta, vahinkopiirros pohjakartassa).

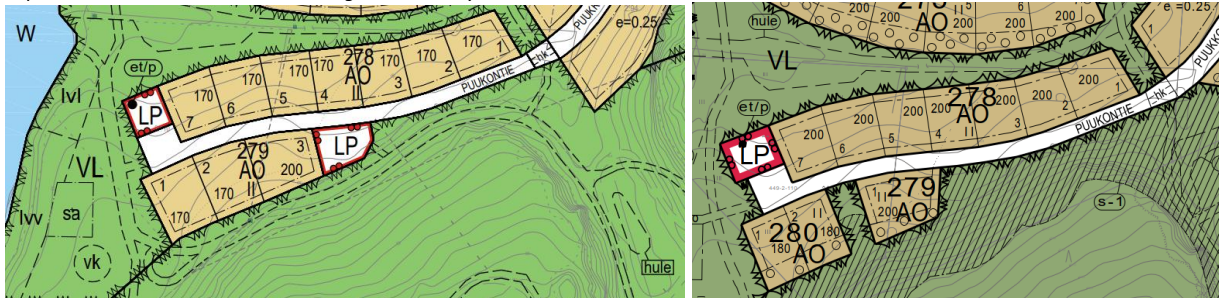
Utifrån naturorganisationernas fältbesök bedöms de dödvädsrika biotoperna inom planområdet vara betydelsefulla även för annan hotad och krävande artförekomst. Vid ett fältbesök i oktober 2019 dokumenterades dessutom en, i förhållande till Kyrkslätt, betydande koncentration av den starkt hotade arten grön sköldmossa. Därutöver gjordes observationer av flera andra krävande arter som indikerar betydande naturvärden kopplade till äldre skog (se utlåtandets bilagor 3–5).

**Kommunens svar:**

Naturfrågorna i detaljplanen har behandlats med särskild noggrannhet i samarbete med de centrala myndigheter som styr planläggningen, det vill säga Nylands NTM-central (numera Nylands livskraftscentral samt Tillstånds- och tillsynsverket) och sakkunniga vid Nylands förbund. Samtliga naturutredningar inom planprojektet, inklusive material som tagits fram efter att planförslaget varit framlagt (till exempel utredningen om grön sköldmossa), har överlämnats till natur-sakkunniga vid NTM-centralen i samband med arbetsmötet den 29.6.2022. Dessutom har ett särskilt arbetsmöte med fokus på naturfrågor hållits mellan kommunen och NTM-centralen 26.6.2024.



Bilderna 3 och 4. Till vänster visas ett utdrag av markanvändningen i planförslaget för planområdets norra del och till höger ett utdrag från den detaljplan som bereds för godkännande, där avståndet från gatuområdet till det befintliga trädet som utgör flygekorrens viloplats och boplats överensstämmer med vad som godkänts av Nylands NTM-central.



Bilderna 5 och 6. Till vänster ett utdrag ur planförslaget vid den södra änden av Puukkovägen och till höger ett motsvarande utdrag ur den detaljplan som bereds för godkännande, där området för flygekorrens livsmiljö har kompletterats söder om Puukkovägen.

Vid arbetsområdet 29.6.2022 ställde företrädare för NTM-centralen inte krav på att naturutredningarna skulle kompletteras, till exempel med sådana preciseringar av skogstyper eller deras artvärden som framförts i utlåtandet. Planförslaget kompletteras dock så att området för flygekorrens livsmiljö söder om Puukkovägen beaktas; inom detta område tas det allmänna parkeringsområdet (LP) samt friluftsleden/skidspåret bort. Planförslaget kompletteras även med uppgifter från utredningen om grön sköldmossa (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II, Kartläggning av grön sköldmossa, Silvestris Luontoselvitys Oy, 2021), och artens förekomstområden redovisas bland annat i den plankarta som bereds för godkännande.

Det kan även konstateras att vid arbetsområdet mellan kommunen och Nylands NTM-central 29.6.2022 gick man igenom flygekorrens vilo- och boplatssträd i praktiken träd för träd, så att planläggaren fick kännedom om vilka träd som är absolut nödvändiga att bevara med tanke på artens livsmiljö. På basis av denna information har detaljplanen utarbetats inför godkännandeskedet.

I enlighet med arbetsområdet mellan kommunen och Nylands NTM-central 26.6.2024 ska det träd i planområdets norra del som utgör flygekorrens viloplats och boplats bevaras i enlighet med den markanvändningslösning som ingår i den detaljplan som bereds för godkännande.

Se bemötande 3.3 till utlåtandet samt bemötandena till anmärkningarna 27.6 och 34.7.

## 8.2

### Om planens genomförbarhet

I utlåtandet konstateras att planförslaget bedöms vara svårt att genomföra och förenat med flera problem ur lagstiftningssynpunkt. Den föreslagna markanvändningen, i synnerhet de planerade småhuskvarteren samt de gator och allmänna parkeringsområden som dessa förutsätter, anses medföra att en väsentlig del av ett på landskapsnivå värdefullt naturområde tas i anspråk. Detta bedöms stå i strid med kravet att värna naturvärden enligt detaljplanens innehållskrav. Vidare anses den föreslagna markanvändningen leda till att huvuddelen av en betydande förekomst av den enligt naturvårdslagen skyddade arten grön sköldmossa förstörs, samt att flygekorrens kärnområde försvagas, sannolikt även i dess centrala delar. De konsekvenser som riktar sig mot dessa skyddade arter innebär enligt utlåtandet även att planförslaget strider mot naturvårdslagstiftningen. Med hänvisning till det ovan anförda framförs i utlåtandet att planläggningen av området bör avbrytas.

#### **Kommunens svar:**

Såsom konstateras i bemötandet till utlåtande 8.1 har de centrala myndigheter som styr planläggningen (Nylands NTM-central och Nylands förbund) inte förutsatt att detaljplaneringen ska avbrytas. Efter att planförslaget varit framlagt har markanvändningen i stället preciserats vid ett arbetsamråd mellan Nylands NTM-central (numera Nylands livskraftscentral samt Tillstånds- och tillsynsverket) och kommunen 29.6.2022, så att de centrala naturvärdena inom planområdet beaktas och kan bevaras i det skede då planen förs till godkännande. Det bör också framhållas att markanvändningen inom planområdet överensstämmer med den lagakraftvunna generalplanen för Kyrkslätt 2020.

Efter att planförslaget varit framlagt har dessutom en särskild utredning om grön sköldmossa utarbetats för planområdet (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II, Kartläggning av grön sköldmossa, Silvestris Luontoselvitys Oy, 2021).

*Det kan vidare konstateras att artens skyddsstatus har nedgraderats efter planförslagets framläggande. Planförslaget kompletteras så att förekomstområden för grön sköldmossa redovisas med områdesspecifika planbeteckningar i plankartan.*

### 8.3

#### Övrigt

I utlåtandet betonas planområdets betydelse som en del av det sammanhängande skogsområdet söder om Veikkola. Att bevara området obebyggt skulle även bidra till att säkerställa de rekreationsområden som både nuvarande och framtida invånare i Veikkola behöver. I sitt nuvarande tillstånd, efter en lång period utan skogsskötsel, erbjuder området en mer naturnära miljö för friluftsliv och naturupplevelser än Veikkola idrottspark, som har fragmenterats genom skogsavverkningar, frisbeegolfbana och flera friluftsleder.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 8.4

#### Kommentarer till vissa markanvändningslösningar i planförslaget

I utlåtandet förs följande synpunkter fram på planförslagets markanvändning:

- område reserverat för ett riktgivande regionalt dagvattensystem
  - det nordligare dagvattensystemet har i planförslaget placerats delvis i en hydrologiskt närmast naturlig sumpskog (en mycket hotad naturtyp) och delvis i dess dödvedsrika torvmarkszon, som har betydelse bland annat för grön sköldmossa
- Lillbergastigen
  - möteszonen mellan en naturtillståndlik sumpskog och en brant hållformation bedöms inte vara lämplig för en gång- och cykelförbindelse med hänsyn till naturvärden, sumpskogens vattenhushållning eller rekreationsvärden. Därtill har Lillbergastigen i planförslaget dragits parallellt med en annan friluftsled, vilket skulle innebära både försämrad kvalitet på skogsmiljön för rekreation och ett ineffektivt resursutnyttjande. En motsvarande lösning uppges ha genomförts exempelvis i Masaby.
- planområdets sydvästra del
  - att bevara strandområdena utanför exploateringen skulle bidra till att trygga tillgången till naturlika stränder för allmän rekreation i Veikkola, där sådana områden är få. Naturorganisationerna har inte närmare utrett strandzonernas naturvärden vid sina fältbesök, varför det är möjligt att även där förekommer oupptäckta naturvärden.
- skogsområden inom kommunens mark i nordöstra och norra delen
  - Kommunens markinnehav har i sin helhet anvisats som VU-område (område för rekreations- och fritidstjänster), det vill säga som en del av Veikkola idrottspark. De naturtillståndslänkande sluttnings- och hållmarksskogarna söder om Vuorenmäki och den privata marken vid Lillberga bör enligt utlåtandet anvisas som VL/luo-områden, med planbestämmelser som förhindrar att deras naturvärden försämrats genom skogsskötsel eller överlagd utveckling av idrottsparken.

#### **Kommunens svar:**

*Kyrksläotts kommun avser att utveckla Veikkola idrottspark och samtidigt säkerställa att det finns utrymme för nya idrotts- och fritidsfunktioner inom området. Planförslaget ändras så att landskapsmässigt värdefulla områden (sma) anvisas i den detaljplan som bereds för godkännande. Därigenom tryggas att dessa områden bevaras obebyggda, samtidigt som det är möjligt att på ett kontrollerat och motiverat sätt placera funktioner kopplade till idrottsparken.*

*Vidare ändras planförslaget söder om Puukkovägen i anslutning till kvarter 279 och det tidigare allmänna parkeringsområdet (LP), så att parkeringsområdet utgår och kvarter 279 delas upp i två separata kvarter. Därmed säkerställs att flygekorrens viloplats- och boplatsträd bevaras (kvarternsnumreringen har ändrats i den detaljplan som bereds för godkännande). Dessutom ändras planförslaget så att friluftsleden/skidspåret söder om Puukkovägen som leder till stranden utgår, och området i stället anvisas som livsmiljö för flygekorrens. Denna princip har överenskommit vid arbetsamråd mellan kommunen och Nylands NTM-central (numera Nylands livskraftscentral samt Tillstånds- och tillsynsverket), i syfte att säkerställa bevarandet av området och trygga livsbetingelserna för arten.*

*Därtill kommunens svar på utlåtandets kommentarer om planförslaget:*

- område reserverat för ett riktgivande regionalt dagvattensystem
  - Kommunen eftersträvar i möjligaste mån naturbaserade dagvattenlösningar. Planförslagets system utgår från att dagvatten från den förändrade markanvändningen huvudsakligen leds till ett dagvattensystem väster om Puukkovägen (hule), vilket framgår av planbeteckningarna. Även om endast en liten mängd dagvatten skulle ha letts till dagvattenområdet öster om Puukkovägen, ändras planförslaget genom att detta relativt omfattande dagvattenområde tas bort. I den östra

sumpskogsmiljön ska markbearbetning i övrigt undvikas, särskilt ingrepp i torvskiktet, för att minimera koldioxidutsläpp.

- Den kommunaltekniska översiktsplanen för området (FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026) har uppdaterats, och dagvattenhanteringen ska genomföras i enlighet med dess principer.
- Se även bemötande 4 om åtgärder för att förbättra vattenkvaliteten i Kalljärvi.
- Lillbergastigen
  - Den gång- och cykelförbindelse som anvisas i planförslaget betjänar både nuvarande och framtida invånare i Veikkolabäcken. Särskilt för skolelever är sträckan viktig som förbindelse till Vuorenmäen koulu. Kommunens mål är dessutom att anlägga ett hållplatspar för bussar vid Eriksgårdsvägen i förbindelsens östra ände. Planförslaget ändras så att gång- och cykelförbindelsen utformas tillgängligt i enlighet med den uppdaterade kommunaltekniska översiktsplanen (Kyrkslätt, allmän plan för kommunal teknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). Därutöver införs en planbestämmelse enligt vilken flygekorrens vilo- och boplatsträd inom förbindelsens område ska kartläggas innan projektering och genomförande av Lillbergastigen. Det bör vidare påpekas att Lillbergastigen är avsedd som en gång- och cykelförbindelse och inte kan användas exempelvis som skidspår inom idrottsparken. Följden blir att det inom idrottsparken finns två separata stråk med tydligt olika funktioner.
- planområdets sydvästra del
  - Planförslagets målsättning är att öppna strandområdena vid Kalljärvi för rekreation. Därför har områdena reserverats för lekplats, närbadplats och två mindre småbåtshamnar. Det ska även vara möjligt att uppföra en strandbastu (rs) för invånarna i Veikkolabäcken. Vidare har områden som är viktiga för den biologiska mångfalden (luo) identifierats inom strandzonen och redovisats i plankartan. I plankartan har man dessutom anvisat en friluftsförbindelse till Lohavägen.
  - skogsområden inom kommunens mark i nordöstra och norra delen
    - I den tidigare delen av detta ärende har det konstaterats att planförslaget ändras så att landskapsmässigt värdefulla områden (sma) redovisats i plankartan, och att planmaterialet i övrigt uppdateras i enlighet med dessa uppgifter. Frågan har även behandlats i bemötandet till anmärkning 34.7.

## 9. Kyrkslätts hembygdsförening r.f.

Föreningen har ingenting att anmärka på planförslaget.

### **Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

## 10. Västra Nylands museum

### 10.1

I utlåtandet konstateras att museet tidigare (25.1.2026) gett ett utlåtande om planutkastet. Området är nästan helt obebott. På grundkartan syns tre gårdsområden vars byggnadsbestånd inte presenterats i planmaterialet. Museet föreslog att byggnadsbeståndet ska presenteras så att man kan ta ställning till byggnadens eventuella skyddsvärden. Dessutom konstaterar museet att planförslaget fortfarande inte innehåller någon beskrivning av nuläget för den byggda miljön.

En beskrivning av nuläget för den byggda miljön har nu införts i beskrivningen av planförslaget (sidorna 5–6 i beskrivningen). Objekten presenteras fortfarande inte fastighetsspecifikt, vilket skulle vara ändamålsenligt, men på basis av presentationen verkar det ändå som att byggnaderna saknar skyddsvärden eller att värdena redan har försvunnit. Museet har därmed ingenting annat att kommentera om byggandet när det gäller planförslaget.

### **Kommunens svar:**

Nedan står kommunens svar på utlåtandet i planens beredningsskede (se planutkastet).

12. Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo		
12.1	Alue on korkeuseroiltaan vaihtelevaa ja lähes kokonaan rakentamatonta metsämaata lukuun ottamatta kolmea kiinteistöä, joilla on rakennuskantaa. Rakennukset ja pihapiirit näkyvät kartalla, mutta kaava-aineistossa niitä ei ole esitelty. Kyseiset kohteet ja niiden rakennuskanta tulee esitellä siten, että niiden mahdollisiin suojeluvaihtoihin voidaan ottaa kantaa. Pohjatiedon merkitys korostuu, koska kaavaluonnoksen mukaan olevien rakennusten tilalle ollaan osoittamassa uudisrakentamista. Suojeluarvot tulee huomioida asianmukaisiin merkintöihin ja määräyksin myös kaavassa.	Pääosa alueella sijainneista omakotitaloista ja kesämökeistä on aikojen kuluessa hävinnyt ilkvallan ja tuhopolttojen myötä. Kaavaselostukseen on lisätty rakennetun ympäristön nykytilakuvas (s. 5-6).

I planförslagets beskrivning finns en beskrivning av nuläget för den byggda miljön (tre bilder på byggnader eller deras ruiner). De bäst bevarade gårdsområdena i området ligger på lägenhet 2:207, men dess bostadsbyggnad duger inte för boende. På lägenheterna 2:206 och 2:94 ligger endast rester av stenfötter till byggnader.

Hösten 2024 har kommunens och museets representanter per e-post (Luomajärvis e-post till Saukkoniemi 27.6.2024, 17.9.2024 och 23.11.2024 samt svaren på dem) kommit överens om behandling av de befintliga byggnaderna och deras rester i planbeskrivningen. Med andra ord kompletteras planförslagets beskrivning genom att foga uppgifterna om byggnadernas läge eller deras rester på kartan lägenhetsspecifikt i beskrivningstexten.

10.2.

Under Konsekvenser för den byggda kulturmiljön och lokala kulturen i planförslagets beskrivning (s. 22) nämns: "Museiverkets inventering omfattar inga byggnader som bör skyddas". Det bör dock observeras att Museiverkets inventeringar bara innefattar det nationellt värdefulla byggnadsarvet, inte lokalhistoriskt värdefulla objekt. Därför är Museiverkets inventeringar inget tillräckligt material för utredning av den lokalhistoriskt värdefulla byggda kulturmiljön och det lokalhistoriskt värdefulla byggnadsarvet på något område. Konsekvenserna för den lokala byggda kulturmiljön ska alltid utredas separat.

**Kommunens svar:**

Planförslagets beskrivning korrigeras när det gäller den information som ges i utlåtandet.

10.3

I utlåtandet konstateras också att det landskapsmässigt värdefulla Haapajärvi kulturlandskap ligger i omedelbar närhet av det område som ska planläggas (Nylands förbund 2012).

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

## 11. Västra Nylands räddningsverk (numera Västra Nylands välfärdsområde)

10.1

Våningsytan av bostadsbyggnader av brandklass P3 i kvartersområde för bostadssmåhus (AP) bör indelas i grupper om högst 1 600 m<sup>2</sup> (i två våningar) eller 2 400 m<sup>2</sup> (en våning). De brandtekniska grupperna ska skiljas åt med en skyddszon på minst 8 meter eller alternativt med en brandmur.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

Ärendet som tagits upp behandlas i bygglovsskedet.

10.2

Planeringsområdet ligger i omedelbar närhet av ett vattendrag. I planeringsskedet ska man fästa uppmärksamhet vid hantering av släckvatten till följd av brand (t.ex. byggnads- eller fordonsbrand).

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

Ärendet som tagits upp behandlas i bygglovsskedet.

10.3

Vid placeringen av byggnader ska man beakta kraven som ställs på brandsäkerheten vid nära byggande.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

Ärendet som tagits upp behandlas i bygglovsskedet.

10.4.

Tillgången till släckvatten i området ska tryggas. Släckningsvattenarrangemangen ska genomföras i enlighet med Västra Nylands räddningsverks släckvattenplan. På området ska det placeras minst en brandpoststation med en kapacitet på minst 1200 l/min.

**Kommunens svar:**

Planförslaget ändras genom att anvisa en plats för en släckvattenstation (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026).

## 12. Polisinrättningen i Västra Nyland

Inget att anmärka på i planförslaget.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 13. Museiverket

Inget att anmärka på i planförslaget.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 14. Namnkommittén

I utlåtandet konstateras att namnskicket i planförslaget är förenlig med de godkända namngivningsprinciperna och att namnen med motiveringar har antecknats på adekvat sätt i förslagets planbeskrivning och på plankartan. Dessutom rekommenderas att följande namn med motiveringar införs för de centrala backobjekten i idrottsparken:

- Vuorenmäki (namn på plankartan, terrängnamn)
- Hikimäki (fastighetsnamn)
- Puukonmäki - Puukkobacken (efternamnet Puukko, lokalhistoria)

**Kommunens svar:**

*Veikkola idrottspark är ett begrepp, och det finns inga grunder för namngivning av områden innanför detaljplanen. Inga ändringar i planförslaget. Dessutom finns det dock skäl att konstatera att kommunen inte längre har någon namnkommitté.*

### 15. Bildnings- och fritidsnämnden

Ett sammanträdesprotokoll från bildnings- och fritidsnämnden (22.1.2020 § 17) har lämnats som utlåtande. I beslutet konstateras följande:

- profilen för spårbron på området (med andra ord den som föreslås i planförslaget) ska vara att man kan skida tryggt och att bredden räcker till för dubbelriktad skidning.
- en rutt och spårförbindelse till Kalljärvi har konstaterats redan tidigare i den allmänna planen för idrottsparken i Veikkola, en dubbelriktad rutt och spårförbindelse till Kalljärvi avlägsnar en för skidåkarna utmanande plats i det nuvarande skidspåret.
- markanvändningen ska möjliggöra genomförande av rutterna i den omfattning som behövs (linjerna och bredderna) även när det gäller multifunktionsrutten (den 2 km långa motionslingan i idrottsparken)
- att det på VL-området ska vara möjligt att utföra den snöläggning som skidspårnätverket behöver och installera de anläggningar som arbetet behöver.

**Kommunens svar:**

*Den detaljerade planeringen av skidspårsbron i Veikkola idrottspark i planförslaget görs i dess genomförandeskede.*

*Genomförande av en rutt och en spårförbindelse från idrottsparken vid Kalljärvi enligt bildnings- och fritidsnämndens sammanträdesprotokoll (22.1.2020 § 17) är utmanande vid förbindelsen i zonen söder om Puukkoviägen med flera vilo- och boträd för flygekorrar i detaljplanen. Enligt preciserade naturutredningar är största delen av zonen livsmiljö för flygekorre, vilket bekräftas i den detaljplan som bereds för behandling för godkännande. Med anledning av ovanstående justeras planförslaget genom att ta bort friluftsleden (om vintrar skidspåret) i området. Så kan vilo- och boträden för flygekorrar i området bevaras.*

*De befintliga friluftslederna (om vintrar skidspåren) i idrottsparken bibehålls i stort sett oförändrade, vilket möjliggör en två kilometers motionsrunda. En ny gång- och cykelförbindelse från det nya bostadsområdet till Eriksgårdsvägen har anvisats i planförslaget så att en bro över rutten byggs på idrottsparkens friluftsled. På så sätt hålls rutterna separata och orsakar ingen fara för någon inblandad.*

*I detaljplanen tar man inte ställning till detaljerade skötselarrangemang för området. Efter att planen vunnit laga kraft övergår närreklamationsområdena (VL) till kommunens ägo. Således kan kommunen vidta de åtgärder som konstaterats i bildnings- och fritidsnämndens sammanträdesprotokoll (22.1.2020 § 17) och som kommunen önskar vidta.*

*Det bör konstateras att planlägnings- och trafiksystemtjänsterna ordnade ett möte med bildnings- och fritidstjänsterna 26.8.2024. På mötet gick man igenom preliminära ändringar i planförslaget samt funktioner i Veikkola idrottspark, till exempel dess ruttnät. Vid sammanträdet lyfte bildnings- och fritidstjänsterna tydligt fram att dess mål inte är att upprätthålla ett vintrigt skidspår på Kalljärvis is, eftersom det finns säkerhetsrisker med den. Således kan planförslaget för bildnings- och fritidstjänsternas del ändras genom att ta bort den friluftsled (om*

vintrar det skidspår) som fanns i zonen söder om Puukkovägen och som ligger i en livsmiljö för flygekorrar och i ett område med vilo- och boträd för dem.

I planförslaget har man i huvuddrag de nuvarande rutterna i Veikkola idrottspark. I detaljplanen tar man inte i detalj ställning till exempel till rutternas bredder.

I detaljplaneringen tar man inte ställning till de snöarbeten som skidspårsnätet behöver eller användning av anläggningar i samband med detta arbete.

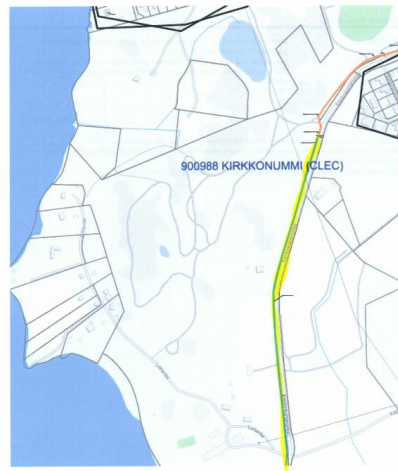
## 16. Telia Finland Abp

Bolaget har inget att anmärka på i planförslaget. Bolaget har för närvarande inget behov av att bygga ett nät i området i fråga (situationen år 2020). Men om arbetet på något sätt gäller den gula luftoptokabellinjen som ingått som bilaga till utlåtande (se bilden till höger, linjen är genomförd på Eriksgårdsvägens nuvarande vägområde) så är bolaget intresserat av att installera den i marken.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att avsikten är att anlägga en gång- och cykelförbindelse vid Eriksgårdsvägen. I samband med anläggningen kan optokabeln placeras i marken.*



## 17. Nylands förbund

Nylands förbund ger inget utlåtande.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

## 18. Äldrerådet

Rådet har inget att anmärka på planförslaget.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

## 19. Byföreningen i Veikkola

19.1

Sjöar och deras stränder är knapphetsfaktorer i Nyland

Föreningen påpekar att det är viktigt och förnuftigt att få nya invånare till Veikkola och att skäligt tilläggsbyggande är fördelaktigt. Byggandet ska dock genomföras så att invånarna blir hörda och så att områdets sjöar och de mäktiga bergslandskapen bibehåller sin identitet som en del av kulturlandskapet. Strandområden ska nu reserveras för kommuninvånare. I utlåtandet konstateras att Kalljärvi strandområde är ett av norra Kyrksläotts "nationallandskap", en del av den 600-åriga Eriksgårds och Veikkola Nedergårds kulturarvsområde.

Planbeteckningarna ska vara tydliga. Strandområdet ska vara tillgängligt för alla kommuninvånare och byggandet tillräckligt långt borta från stranden så att alla som besöker området har får en känsla av att de befinner sig på allmänt område.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att området som ska detaljplaneras inte i landskapsplanen är anvisat som regionalt betydande landskapsområde, men området är dock viktigt för dess invånare. I planförslaget är strandzonen i praktiken obebyggd. Å andra sidan ska man vara medveten om att det på grund av terrängförhållandena inte är motiverat att styra besökare till närreklamationsområdet (VL) i den norra delen av planområdet, eftersom det inte är möjligt att anlägga tillgängliga friluftsleder där. Området i fråga är också både livsmiljö och kärnområde för flygekorre. Den södra delen av planområdet, strandzonen, är öppen för alla kommuninvånare. Målet är att inom området*

*anlägga en småskalig närbadplats samt bygga en bastubyggnad (sa), som också kan byggas så att den betjänar även personer utanför detaljplaneområdet. I förslaget har det gjorts möjligt att bygga en bastubyggnad. De småskaliga funktionerna i strandområdet enligt förslaget (lekplats, närbadplats, närliggande småbåtshamnar samt eventuellt t.ex. en bastubyggnad som upprätthålls av Veikkolanpuron asukasyhdistys) ger området karaktär av ett allmänt område.*

## 19.2

### En skyddszon till Kalljärvi strandområde

Trots att byggrätten har minskats efter planens beredningsskede är den betydligt större än in planerna år 1998. Planförslagets byggrätt är alltför stor. Detta kan inte motiveras med den allmänna trenden med tätning av byggnadsbeståndet vid ban- och huvudrutterna. Tät byggnadseffektivitet ska finnas i närheten av service, skolor och motorvägar, inte på rad- och egnahemshustomter som sträcker sig till stranden.

Tätt urbant område ska inte planeras omedelbart på sjö- och tjärnstränder. I tillstånd för miljöåtgärder enligt bygglagen ges anvisningar för behandling av strandskog: "Det centrala är minimering av belastningen på vattendraget och olägenheterna för landskapet. På stranden lämnas en skyddszon som binder sediments- och näringsbelastning och där markytan inte bryts. Rekommendationer utgår ifrån ett skyddsområde på 40–60 meter inklusive trädbestånd. Tätt strandbyggande förstör vattendrag. Naturliga skyddszoner mellan stranden och det glest planlagda bostadsområdet ska bevaras. I planförslaget ligger byggnaderna vid stranden och söder därom fortfarande för nära strandlinjen. I Veikkola har strandtomterna varit områden med lägre byggnadseffektivitet. Detta har haft en stor betydelse för sjöns tillstånd.

Byggnaderna ska placeras naturligt i terrängen, och inga forcerat modifierade, konstgjorda flervåningsegnahemshus ska byggas.

I utlåtandet föreslås följande:

- byggrätten ska minskas
- ett tydligt parkområde ska lämnas kvar på det planerade området, och natursköna bergsområden ska bevaras
- det ska finnas en obebyggd zon i förhållande till den befintliga bosättningen.

#### **Kommunens svar:**

*Den totala byggrätten enligt planförslaget är mycket typisk för bostadsområden som under de senaste årtiondena utarbetats i Kyrkslätt. Därmed kan man inte påstå att markanvändningen i förslaget är särskilt effektiv eller exceptionell. I utlåtandet hänvisar man till planförslaget år 1998, som utöver det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken ungefärligt omfattade det nya området för boende enligt förslaget. Således stämmer inte påståendet i utlåtandet att byggrätten i planförslaget är betydligt större än i planförslaget år 1998.*

*På strandområdets rekreationsområde (VL) reserveras bland annat bad- och lekplatser för Veikkolabäckens bostadsområde liksom överlag för Veikkolaborna. Detsamma gäller också andra områden som reserveras för rekreation.*

*Se bemötande till anmärkning 25.2.*

*Det bör konstateras att det i Veikkola tätortsområde och nära Veikkola centrum och servicen där är motiverat att genomföra planområdet tillräckligt effektivt.*

*Planbestämmelserna och -beteckningarna görs tydliga, varför planförslaget justeras.*

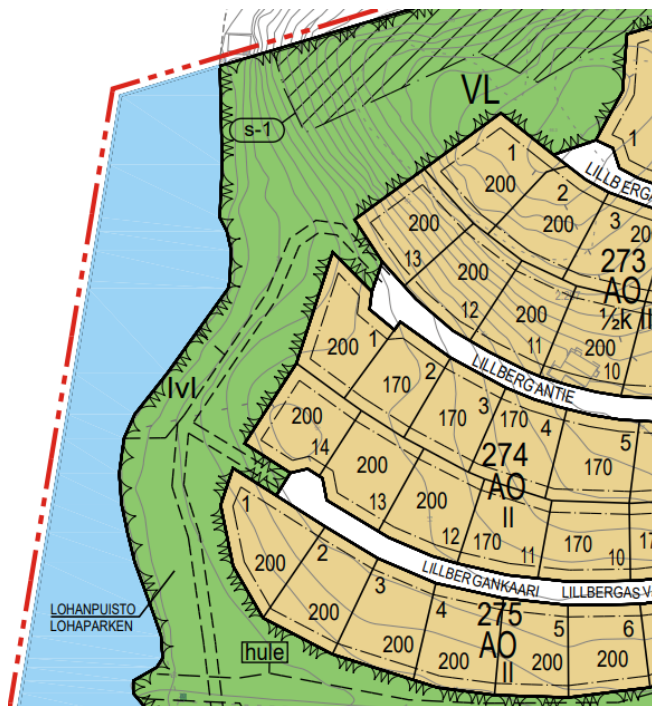


Bild 7. Utdrag ur planförslaget.

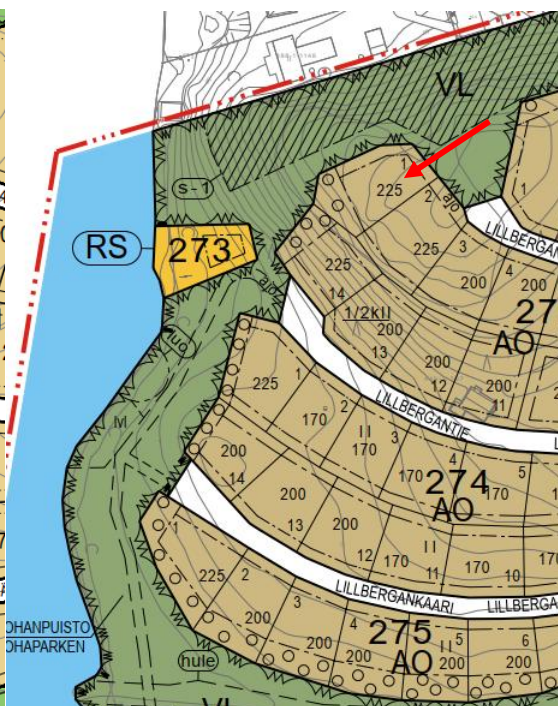


Bild 8. Utdrag ur den detaljplan som beretts för behandling för godkännande. Av den framgår strandbastun (RS) i kvarter 273 samt en ny tomt för fristående småhus angiven med röd pil.

I utlåtandet har man lyft fram kraven på byggande av strandområde i anslutning till tillstånd för miljöåtgärder. Detaljplanen utarbetas dock i enlighet med innehållskraven i lagen om områdesanvändning (OAL). I planförslaget område ska man till exempel ordna den vattenförsörjning som detaljplanen kräver och kontrollerad behandling av dagvatten. Dessa tryggar bevarandet av närnaturen och en god livsmiljö för områdets invånare. Centrala aktörer som styr planläggningen är Nylands förbund och NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftscentralen i Nyland och Tillstånds- och tillsynsverket), och ingendera instansen har ansett att placeringen av byggandet eller mängden byggrätt är problematisk bortsett från de kvarter som ansluter sig till vissa livsmiljöer och kärnområden för flygekorrar i planförslaget. Således har de myndigheter som styr planläggningen inte ansett att byggnadseffektiviteten i planförslaget eller markanvändningen i strandzonen är lagstridig eller kräver ändringar i planförslaget, eftersom markanvändningen stämmer överens med den lagkraftvunna generalplanen för Kyrkslätt 2020. Det bör konstateras att den första detaljplanen för Veikkolabäckens bostadsområde har egnahemshustomter med egen strand. Dessa saknas i detaljplaneförslaget Veikkolabäcken II.

De enda principiella ändringarna i planförslaget är att planförslaget ändras i förhållande till det befintliga bostadsområdet genom att ta bort två egnahemshustomter vid Lohakärrsvägen (en gata utanför detaljplanen).

Planförslaget ändras genom att anvisa en planbeteckning för område som ska bevaras/planteras i vissa tomtdelar i kvarteren 273–275 i planförslaget (OBS! kvartersnumreringen har ändrats i den plan som beretts för behandling för godkännande). Dessutom ändras förslaget så att det på strandlinjen är möjligt att bygga en ny strandbastu (RS) och en ny tomt för fristående småhus på Lillbergabrinken.

### 19.3

#### Dagvatten

I utlåtandet konstateras att de dagvatten som uppstår i området styrs kontrollerat till regnvattensystemet i området. För att göra det möjligt att fördröja och infiltrera dagvatten ska man reservera tillräckligt med utrymme för vattnet på tomt- och gatuområdena. Man får inte låta dem rinna orenade ut i sjön.

#### **Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

I samband med utarbetandet av detaljplanen har man utarbetat en allmän plan som gäller dagvattenhanteringen i planeringsområdet (ett då anhängigt planeringsprojekt). Områden för behandling av dagvatten (hule) har anvisats i planförslaget. I enlighet med principerna i kommunens dagvattenprogram (Sito Oy, 2017) ska dagvattnen i första hand behandlas på tomterna och/eller i kvartersområdena. Enligt programmet är huvudprincipen att behandla dagvattnen ekologiskt om möjligt. I utlåtandet påstås att utrymme för dagvatten ska reserveras på gatuområden, vilket inte stämmer. Däremot har dagvattnen i gatuområdena i planförslaget letts genom regnvattenavloppet till områden som anvisas för dagvattenhantering (hule) på grund av terrängformerna. Behandling av dagvatten genom bassänger eller sänkor säkerställer att orenat dagvatten inte leds ut i sjön.

Före behandlingen för godkännande har planerna för dagvattenhantering i samband med utarbetandet av planförslaget justerats, och till följd av justeringen ändras planförslaget genom att ta bort styrningen av dagvattnen till närrekreationsområdet (VL) öster om Puukkovägen. Med andra ord tas planbeteckningen hule bort på området. Den slutliga allmänna planen för gator och vattenförsörjning som utarbetats i samband med godkännandet av detaljplanen samt planen för hantering av dagvatten har fått följande namn: Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2026)

19.4

#### Avloppsvattenproblem

Kommunens avlopp har upprepade gånger läckt ut i Kalljärvi. Byns pumpverk går på gränsen av sin kapacitet. Vid planeringen av nya områden ska man ha kalkyler över vattenförsörjningens tillräcklighet. Tillgången till rent vatten ska dessutom tryggas före byggandet.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Kyrkslätts vatten har deltagit och deltar i utarbetandet av detaljplanen bland annat genom att styra den allmänna planeringen av vattenförsörjningen. Före beredningen av detaljplanen för behandling för godkännande justeras de allmänna planerna också för vattenförsörjningen. Enligt Kyrkslätts vatten har tillgången till rent vatten för invånarna i Veikkolabäckens bostadsområde tryggats.*

*Inga ändringar i planförslaget utom att den allmänna planen för kommunalteknik justeras i fråga om vattenförsörjningen innan detaljplanen bereds för behandling för godkännande.*

*Det bör konstateras att den allmänna planen för kommunalteknik (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026) har uppdaterats och att avloppspumpverket på Bäckmynningsvägen har reparerats år 2019.*

*Se bemötande 4 till utlåtandet.*

19.5

#### Djur

Trädbeståndet i det skogiga randområdet är delvis odlat av före detta herrgårdar. Faunan är riklig: flygekorrar och storkar samt älgar och hjortar.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

19.6

#### Bevarande av en enhetlig idrottspark i kommunens ägo

Veikkola idrottspark är ett viktigt och populärt rekreationsområde för byn. Den ska sträckas ut från norr nära skolorna ända till Kalljärvi strand. Området används dygnet runt. Den strandremsa som kommunen får med badplatser är alltför liten. Remsan ska vara lättillgänglig med bil och släpvagn till exempel när man sjösätter en kanot.

#### **Kommunens svar:**

*Planförslaget tryggar utvecklingsbehoven för idrottsparken när en betydande del av VL- och VU-områdena övergår till kommunens ägo efter att planen vunnit laga kraft.*

*De allmänna funktionerna på Kalljärvi strandområde är i första hand avsedda för invånarna i Veikkolabäckens område, inte egentligen för ett stort antal användare. Å andra sidan är de funktioner som placerats på kommunens verksamhetsområde naturligtvis allmänt i kommuninvånarnas bruk. I området är avsikten att genomföra bland annat en närbadplats (Ivv) och två småbåtsplatser (Ivl). Det bör påpekas att det finns ett område som är reserverat för allmän parkering (LP) på västra ändan av Puukkovägen. Från parkeringsområdet kan man bära en kanot till sjöns strand. Vattenkvaliteten i Kalljärvi tål inte stort rekreationstryck, vilket innebär att man måste hålla antalet användare av sjön begränsad.*

*Planförslaget ändras dock genom att anvisa ett nytt kvarter 270 för bastubyggnad (RS) vid strandlinjen samt en körförbindelse till kvarteret.*

*Se bemötande 19.2.*

19.7

#### Skidspår och rekreationsrutter

I utlåtandet konstateras att motionsslingan/skidspåret i idrottsparken anges felaktigt. För att en gång- och cykelförbindelse med vinterunderhåll enligt planförslaget ska kunna anläggas behövs en skidbro för att bevara det befintliga ruttnätet. I motionsslingornas område i idrottsparken finns en frisbeegolfbana, vars rutt måste anpassas efter de förändrade motionsslingorna.

**Kommunens svar:**

Det bör påpekas att det på kartan i planförslaget finns en anvisad bro. Även planbeteckningen som gäller bron har redovisats. Det bör vidare konstateras att representanterna för kommunens bildnings- och fritidstjänster inte har deltagit i utarbetandet av planen, och i samarbetet med dem gällande markanvändningen i idrottsparken (möte 26.8.2024) har man kommit fram till markanvändningen enligt planförslaget vad gäller brokonstruktionerna och andra funktioner som anvisas i detaljplanen. Inga ändringar i planförslaget.

19.8

**Ruttförbindelse till Kalljärvi**

I utlåtandet konstateras att det är viktigt att genomföra friluftsförbindelsen och skidspåret från idrottsparken till Kalljärvi. Man åker skidor på Kalljärvi och på åkrarna i dessa närhet (motions- och rekreationsskidåkning). Att förena ruttnäten skulle ypperligt betjäna hälsomotion. För närvarande kan de som kommer från längre håll inte åka skidor på Kalljärvi eller åkrar intill den, eftersom de enda parkeringsområdena ligger i idrottsparken.

Den friluftsled/det skidspår från idrottsparken till Kalljärvi som anges i planförslaget ligger på en plats som är mycket snäv och vars genomförande kräver invallning, en stödmur eller eventuell brytning. Däremot är närområdet till bäcken som rinner genom VL-området i planförslaget betydligt jämnare. Vid den gamla stigen söder om bäcken är det möjligt att genomföra en vettig spårförbindelse mellan Kalljärvi och motionsruttnätet. Den skulle om somrarna betjäna badplatsen och de två närliggande båthamnarna i området. I utlåtandet föreslås därmed att området söder om bäcken som rinner till VL-området reserveras i planen för rekreation (idrotts-, bad- och lekplats samt plats för två båthamnar).

**Kommunens svar:**

Förslaget till plats för friluftsled/skidspår enligt utlåtandet är i strid med markanvändningen i planförslaget, eftersom kontinuiteten av friluftsleden/skidspåret är viktig, och varken rutten eller spåret får korsa med en gata eller den övriga offentliga förbindelsen.

Planläggnings- och trafiksystemtjänsterna ordnade ett möte med bildnings- och fritidstjänsterna 26.8.2024. På mötet meddelade idrottsväsendet att skidspår till vattendragsområden, till exempel Kalljärvi, av säkerhetsskäl inte ska styras till dess mål. Således bestämde man sig för att avstå från friluftsleden/skidspåret söder om de sydliga kvarteren på Puukkovägen i planförslaget. En motivering till avlägsnande av rutten är också riktlinjerna efter arbetsförhandlingar (29.6.2022) mellan planläggnings- och trafiksystemtjänsterna och NTM-centralen i Nyland. Enligt dem ska man avstå från friluftsleden/skidspåret söder om de sydliga kvarteren på Puukkovägen, eftersom området är livsmiljö för flygekorrer och eftersom det finns flera vilo- och boträd för flygekorrar i dess område.

Planförslaget ändras genom att ta bort friluftsleden (om vintrar skidspåret) från området söder om Puukkovägen (se bemötande 8.1). Dessutom bör det konstateras att ett kärnområde för flygekorrar enligt naturutredningar införs på det ovan nämnda området.

19.9

**Områdets gatunät och anslutning till Åbovägen**

Gatunätet i planförslaget är kopplat till det befintliga bostadsområdet vid Veikkolabäcken. Vid planeringen av Puukkovägen ska man planera åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten också inom det befintliga bostadsområdet till exempel genom förhöjningar i korsningsområdet, arrangemang med övergångsställen samt genom att speglar på gatan så att man ser trafiken på Puukkovägen när man backar från tomterna till gatan.

I utlåtandet föreslås ändring av Puukkovägen till gårdsgata.

Dessutom föreslås i utlåtandet att Puukkovägens anslutning (OBS! planläggaren antar att utlåtandegivaren menar Bäckmynningsvägen i stället för Puukkovägen) till Åbovägen ska ändras till cirkulationsplats för smidig trafik. Det är nödvändigt i det skede då det inträffar en krock på riksväg 1 (Åboleden) och genomfartstrafiken i Veikkola blockerar Åbovägen.

**Kommunens svar:**

I utlåtandet har man lyft fram ett behov av förbättring av trafiksäkerheten på Puukkovägen på det befintliga bostadsområdet. Ärendet i fråga har varit framme i behandlingen under hela planprojektet. Med andra ord förutsätter trafiksekvenserna för det befintliga bostadsområdet eventuella åtgärder på den bebyggda Puukkovägen till exempel genom att höja något korsningsområde. Lösningar enligt det ovan nämnda sänker mest sannolikt fordonstrafikens hastigheter och förbättrar fotgängarnas och cyklisternas trafiksäkerhet. Beslut om eventuella förbättringar av trafiksäkerheten fattas senare när man vet konsekvenserna av bostadsområdets utvidgningsområde för det befintliga bostadsområdet.

Efter framläggningen av planens beredningsmaterial förutsatte NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftscentralen i Nyland och Tillstånds- och tillsynsverket) bevarande av vilo- och boträd för flygekorrar i området för Puukkovägens förlängda förbindelse, i norra delen av planeringsområdet, så att man ska utreda genomförbarheten av en alternativ gatuförbindelse på det nya bostadsområdet. Således utarbetades två allmänt formulerade planer i förslagsskedet (Veikkolabäcken II vägalternativ, FCG Finnish Consulting Group, 2018, se bilder på nästa sida, rutterna A och B) för att ordna fordonstrafik från bostadsområdets utvidgningsområde till Eriksgårdsvägen. Båda rutternas linjer löper genom Veikkola idrottspark. Den södra rutten A placerades från södra

delen av bostadsområdets utvidgningsdel och den norra ruten i linje med den planerade gång- och cykelförbindelsen på Lillbergastigen. Båda alternativen är utmanande på grund av sina terrängförhållanden, men med tanke på användbarheten och utvecklingen av framför allt idrottsparken är båda de utredda alternativen otvivelaktigt dåliga. Under gatulinjen för den norra ruten B skulle ha hamnat en större del av flygekorrens kärnområde än i planförslaget, vilket inte förordade genomförandet av gatan på platsen i fråga.

De alternativa gatuförbindelser som behandlats och utretts i förra stycket presenterades på Kyrksläotts planeringsmöte 15.9.2022 för Nylands förbund och NTM-centralen i Nyland samt för Västra Nylands museum. Slutsatsen av mötet var att det är motiverat att leda det nya bostadsområdets fordonstrafik genom den befintliga Puukkovägen, vilket hade föreslagits i beredningsmaterialet till planprojektet.



Bild 9. Utdrag av sträckningarna av två alternativa gatuförbindelser som framgår av utredningen år 2018 (Veikkolabäcken II vägalternativ, FCG Finnish Consulting Group). Bilden visar tydligt de skadliga inverkningarna av alternativen på användbarheten och utvecklingen av Veikkola idrottspark.

Arbetet med att utarbeta planförslaget fortsatte i enlighet med den linjedragning som presenterades i föregående avsnitt, med beaktande av att flygekorrens vil- och boträd bevaras i planområdets norra del. I planförslaget placerades dock gatan (Puukkovägen) i enlighet med önskemålet från den markägare som lämnat in planläggningsinitiativet så att vil- och boträdet inte bevarades. Efter att planförslaget hade varit framlagt lämnade markägaren 18.8.2023 in en ansökan om undantag för gallring av trädbeståndet till NTM-centralen i Nyland utan att informera Kyrksläotts kommun. Med andra ord deltog kommunen inte i beredningen av ovan nämnda ansökan om undantagstillstånd. Det bör konstateras att NTM-centralen fattade beslut i ärendet om undantagstillstånd den 8.5.2024. Se bemötande till anmärkning 34.7.

Det bör konstateras att anslutningarna för fordonstrafik för sex tomter i det befintliga bostadsområdet har letts direkt till Puukkovägen. Kyrksläotts kommuns primära planeringsprincip har länge varit att fordon (dvs. bilar) ska kunna vända på tomten, så att fordon inte behöver backas ut från tomten till gator. I den fortsatta planeringen finns det därför skäl att utreda gårdsplanerna för de tomter där fordon backas ut till Puukkovägen samt att utreda om det är möjligt att ändra gårdsarrangemangen så att utfart från tomten kan ske i enlighet med kommunens principer.

Att ändra Puukkovägen till en gårdsgata är ingen lösning för att förbättra trafikförhållandena, eftersom begreppet gårdsgata innebär att körförbindelsen planeras till exempel som lekrområde för barn. Dessutom bör det beaktas att Puukkovägen ursprungligen har planerats som matargata. Se bemötande till anmärkning 1.1.

Ändringen av anslutningen från Bäckmyrsvägen till Åbovägen till cirkulationsplats för att åstadkomma smidig trafik enligt utlåtandet är oskälig eftersom fordonsmängderna i korsningsområdet inte för närvarande (början av

år 2026) förutsätter byggande av en cirkulationsplats. Dessutom finns det skäl att konstatera att NTM-centralen i Nyland ansvarar för trafikförhållandena på och underhållet av Åbovägen.

19.10

#### Anvisande av Lillbergastigen för räddningsfordons bruk

Lillbergastigen ska byggas med iakttagande av räddningsmaterielens behov så att räddningsmaterielen kan röra sig genom den till det nya bostadsområdet. Också bron över stigen ska byggas så att räddningsmateriel och ambulans ryms under den. Dessutom ska en förbindelse som gör det möjligt för räddningsmateriel att röra sig byggas från ändan av Lohavägen (utanför planförslaget). Förbindelsen för räddningsmateriel kan spärras för övriga fordon till exempel med hjälp av sesamportar.

#### **Kommunens svar:**

*De förbindelser som betjänar räddningsfordon utöver Puukkovägen och som lyfts fram i utlåtandet saknar grund, och frågan har inte heller tagits upp av den ansvariga räddningsmyndigheten, dvs. Västra Nylands räddningsverk (numera Västra Nylands välfärdsområde), i dess utlåtande (se bemötande 11).*

*Ur infratjänsternas perspektiv innebär det att om den friluftsled (Lillbergastigen) som planerats via Veikkola idrottspark skulle byggas för motorfordonstrafik, skulle konstruktionerna behöva byggas betydligt mer hållbara och tyngre än om förbindelsen genomförs för gång- och cykeltrafik. Det finns således inga grunder för att förverkliga det mål som anges i utlåtandet, dvs. att bygga Lillbergastigen för användning av räddningsfordon, eftersom Puukkovägen har planerats för områdets räddningsfordonstrafik.*

19.11

#### Namnsock

I utlåtandet föreslås att den sydligaste backen i planområdet namnges Puukkobacken, som har använts av byborna. Namnet har uppstått efter familjen Puukko, som tjänat Eriksgård i två generationer. Deras bostadsort låg mellan den sydligaste backen och sjön.

#### **Kommunens svar:**

*Veikkola idrottspark är ett begrepp, och det finns inga grunder för namngivning av områden inne i detaljplanen.*

*Inga ändringar i planförslaget.*

## 20. Veikkolan Veikot ry

I utlåtandet lyfts det fram att idrottsparken och dess skogsområden är en viktig del av Veikkolabornas rekreativmiljö. Den utgör också en väsentlig del av föreningens träningsmiljö för både motions- och tävlingsgrupper. I utlåtandet konstateras att föreningen stöder det planförslag som presenterades vid det invånarmöte som Kyrklätts kommun ordnade den 14 januari 2020, där endast en gång- och cykelväg går genom Veikkola idrottspark. Föreningen understöder den markanvändning som föreslås i planförslaget, dock så att tomtarrangemangen i kvarter 267 ändras så att tomten avgränsas längre bort från friluftsleden genom att ett skogsområde lämnas mellan tomten och friluftsleden.

#### **Kommunens svar:**

*Planförslaget ändras så att kvarter 267 utgår (i den detaljplan som beretts för godkännande har kvartersnumreringen ändrats).*

## 21. Veikkolanpuron asukasyhdistys ry

21.1

I utlåtandet föreslås att trafikarrangemangen i planförslaget ändras så att man undviker onödiga besvär samt de förseningar i byggandet som dessa medför: att leda fordonstrafiken genom den första genomförandefasen i bostadsområdet Veikkolabäcken är oansvarigt i en situation där den mest direkta och naturliga gatuförbindelsen går direkt via Eriksgårdsvägen.

Puukkovägen passar inte som matargata. Puukkovägen saknar skyddsvägar eftersom de inte ryms där. Sikten i korsningarna är dålig, eftersom bostadsbyggnaderna har placerats så nära som två meter från gatukanten. Från gårdarna på tomterna längs gatan måste man backa direkt ut på gatan, eftersom tomterna är små och den byggda miljön har genomförts som tät bebyggelse.

#### **Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrklätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Puukkovägen. Den nuvarande Puukkovägen har ursprungligen planerats som en matargata.*

*I förslagsskedet har organiseringen av trafiken till det nya bostadsområdet via Veikkola idrottspark utretts genom att två alternativ för gatuförbindelser till Eriksgårdsvägen har undersökts (Veikkolabäcken II vägalternativ, FCG Finnish Consulting Group, 2018). Enligt utredningen medför båda ruttalternativen ökade kostnader och bryter idrottsparkens sammanhängande område. Båda alternativen skulle dessutom påverka planstrukturen och*

trafiksystemet i området Veikkolabäcken II, eftersom fordonstrafiken då skulle ledas in till området från en annan riktning. Enligt utredningen förändras Puukkovägens roll som områdets huvudsakliga matargata ända fram till stranden i alternativen med anslutning via Eriksgårdsvägen. Båda alternativen skulle kräva omfattande ändringar i områdets gatu- och kvarTERSarrangemang för att trafiken ska fungera smidigt och naturligt. De tomt- och matargator som ansluter till Puukkovägen samt deras anslutningsområden skulle avvika från den lösning som presenteras i planförslaget. Som slutsats kan konstateras att det är ett dyrare alternativ att leda gatuförbindelsen till området via Eriksgårdsvägen än via Puukkovägen. Enligt den ursprungliga kostnadsberäkningen skulle genomförandet av gatorna i Veikkolabäcken II uppgå till cirka 1 770 000 euro (2018 års nivå). Att leda gatuförbindelsen via Eriksgårdsvägen skulle öka kostnaderna med cirka 185 000 euro (2018 års nivå).

Infratjänsterna anser inte att den i trafiksäkerhetsutlåtandet (Veikkolabäcken II, detaljplaneförslag och ändring av detaljplan, trafiksäkerhetsutlåtande, FCG Finnish Consulting Group, 2018) föreslagna möjligheten att leda den tunga byggtrafiken under byggtiden för bostadsområdet via Veikkola idrottspark till Eriksgårdsvägen längs den planerade gång- och cykelförbindelsen (Lillbergastigen) är genomförbar, eftersom utbyggnaden av förbindelsen för tung fordonstrafik skulle vara kostsam. Därtill är användningen av förbindelsen för fordonstrafik inte förenlig med kommunens mål för bildnings- och fritidstjänster, eftersom genomförandet skulle orsaka oskäligen olägenhet för användarna av idrottsparken. Dessutom är det omöjligt att förutse hur många år det kommer att ta innan det nya bostadsområdet är färdigställt

Mot bakgrund av ovanstående görs inga ändringar i planförslagets trafikarrangemang.

Se bemötande till anmärkning 25.1.

## 21.2

Över hundra myndiga invånare inom planförslagets influensområde har uttryckt sin tydliga åsikt till kommunstyrelsen: "För trafiken i området Veikkolabäcken II ska en alternativ rutt planeras redan i planläggningsskedet och trafiken får inte ledas genom ett tätt bebyggt område längs Puukkovägen."

Åttio procent av de utlåtanden som lämnades om planutkastet gällde områdets trafikarrangemang och trafiksäkerheten på Puukkovägen. Genomförandet av närdemokratin i Kyrkslätt förutsätter att invånarnas åsikter beaktas i beslutsfattandet.

### **Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

Se bemötande 21.1 till utlåtandet samt bemötandena till anmärkningarna 1.1 och 25.2.

Det bör konstateras att det inom Veikkola tätortsområde finns flera matargator i bostadsområden som är jämförbara med Puukkovägen, där trafikmängderna för fordonstrafiken är större än i Veikkolabäcken eller åtminstone motsvarar trafikmängderna i det befintliga bostadsområdet i Veikkolabäcken samt den ökning som det nya bostadsområdet medför. Sådana gator är till exempel genomfartsvägarna Lamminpäävägen och Lamminjärvivägen. Dessa gator förmedlar trafik från ett betydligt större invånarunderlag än Puukkovägen i den situation där området enligt planförslaget har byggts ut. Det bör betonas att båda de ovan nämnda genomfartsgatorna också har direkta tomtanslutningar. Dessutom trafikeras dessa gator av linjebustrafik, vilket Puukkovägen inte gör. Gatuområdets bredd är ungefär densamma som på Puukkovägen, som dock saknar både genomfarts- och busstrafik. Det har inte inkommit klagomål på trafikförhållandena från de boende längs de ovan nämnda gatorna.

Med tanke på en likvärdig behandling av invånarna är det viktigt att kommunen på ett allmänt plan beaktar de befintliga bostadsområdena och trafikbelastningen på deras matargator samt jämför dessa med planeringen av nya områden.

## 22. Miljövårdsenheten (Kyrksläotts kommun)

### 22.1

I utlåtandet framförs ett ställningstagande, som gäller flygekorrens livsmiljö:

Kaavaehdotuksessa on osoitettu asuinkortteleita kaavan laatimisessa tehdyssä liito-oravaselvityksessä rajatulle liito-oravan elinpiirille, jolla on tehty liito-oravasta havaintoja. Liito-oravien ulostepapanoiden esiintymisen tilanne vaihtelee jatkuvasti, ja yksittäisessä selvityksessä voidaan niiden osalta saada selville vain tietyn ajankohdan tilanne. Liito-oravan papanahavainnot kertovat ydinalueista, joita lajin yksilöt käyttävät eniten. Esitetään, että liito-oravan elinpiiri ja ydinalueet otetaan kaavaratkaisussa paremmin huomioon. Naaraan elinpiiri on keskimäärin kahdeksan hehtaaria, minkä on syytä olla säilytettävän elinpiirin vähimmäiskoko. Kaavaehdotuksessa kortteleiden rakennustehokkuudet ovat niin suuria, että liito-oravan pesimiseen ja levähdykseen soveltuvia puita niillä tuskin voisi säilyä. Liito-oravan pesimiseen ja levähdykseen soveltuvalla puustolla ei myöskään ole juurikaan edellytyksiä säilyä tehokkaasti rakennettujen tonttien välisillä kapeilla viherkäytävillä.

### **Kommunens svar:**

Kommunen och Nylands NTM-central (numera Nylands livskraftcentral samt Tillstånds- och tillsynsverket) har i arbetsmöten (29.6.2022 och 26.6.2024) behandlat frågor som gäller bevarandet av flygekorrens livsmiljö.

Av kartorna på följande sida framgår markanvändningen i utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken enligt planförslaget (bild 10) samt enligt den plan som beretts för godkännande (se bild 11 på följande sida). Av bildparet framgår att i den plan som beretts för godkännande har en livsmiljö för flygekorre placerats söder om bostadsområdets utvidgningsområde. Dessutom har den i planförslaget dragna friluftsleden genom kärnområdet ovan nämnts tagits bort, för att inte äventyra flygekorrens levnadsförhållanden. Även det kärnområde som anges i planförslaget har utvidgats i mindre omfattning.

Planförslaget ändras i enlighet med riktlinjerna från de ovan nämnda förhandlingarna enligt följande:

- Puukkovägen har anpassats noggrant söder om det befintliga bostadsområdet så att flygekorrens rast- och boträd bevaras (godkänt av Nylands NTM-central vid arbetsmötet 26.6.2024), se även bemötande 34.7.
- I den norra delen av det nya bostadsområdet utvidgas flygekorrens kärnområde i fråga om kvarter 272 i planförslaget (OBS! i den detaljplan som beretts för godkännande ändras kvartersnumreringen för området).

Dessutom anvisas i den södra delen av bostadsområdet ett nytt område för flygekorrens livsmiljö (arbetsmöte 29.6.2022, se bildparet ovan, där till vänster visas ett utdrag av markanvändningen enligt planförslaget i området och till höger ett utdrag av markanvändningen i den plan som beretts för godkännande).

- I området för den nya livsmiljön för flygekorre i den södra delen av bostadsområdet har den planbeteckning som möjliggjorde en förbindelse tagits bort från det område där det finns flera rast- och boträd för flygekorre (arbetsmöte 29.6.2022).



Bild 10. Utdrag ur planförslaget som var framlagt.

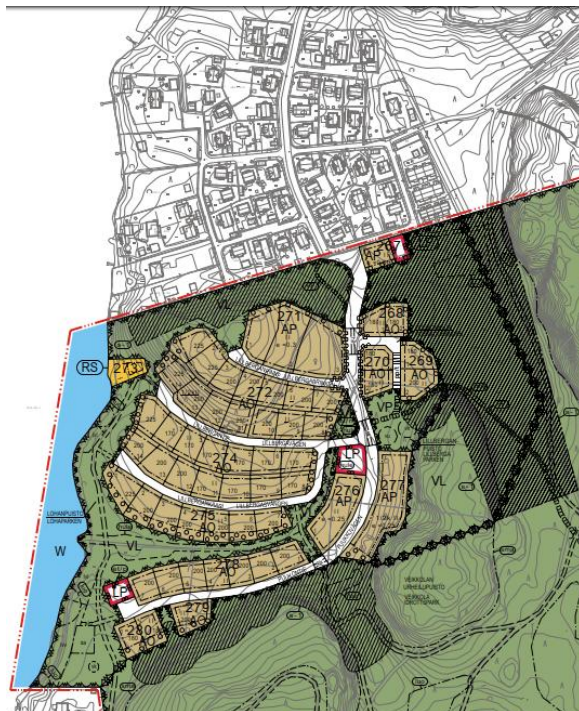


Bild 11. Utdrag ur detaljplanen som beretts för behandling för godkännande.

Om flygekorrens livsmiljöer och kärnområden samt deras förbindelser till närskogarna bevaras, bevaras också förutsättningarna för flygekorrens fortlevnad i området. De ändringar som görs i planförslaget är tillräckliga för att bevara flygekorrens livsmiljöer och kärnområden inom detaljplaneområdet.

Se bemötande 8 till utlåtandet gällande Kalljärvis vattendrag.

### 22.2

I utlåtandet konstateras att den planbestämmelse som förpliktar till att placera holkar för att säkerställa tillräckliga kärnområden och livsmiljöer för flygekorrens häckning och vila ska tas bort.

### **Kommunens svar:**

Planförslaget ändras genom att den aktuella planbestämmelsen tas bort.

### 22.3

I utlåtandet konstateras att det inom planområdet har gjorts observationer av den starkt hotade arten grön sköldmossa, som är en särskilt skyddsvärd art enligt bilaga 4 till naturvårdsförordningen samt en art i EU:s habitatdirektiv II. Det är

skäl att föra förhandlingar med NTM-centralen om behovet av en mossutredning samt om hur artobservationerna ska beaktas i planlösningen.

**Kommunens svar:**

*Efter att planförslaget varit framlagt har en utredning om grön sköldmossa utarbetats (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, utredning om grön sköldmossa, Silvestris Luontoselvitys Oy, 2021), och planförslaget ändras genom att beakta de områdesreserveringar som framgår av utredningen i plankartan och i planbestämmelserna. Förekomster av grön sköldmossa anges med följande planbeteckning: område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald (luo).*

*Det bör konstateras att skyddsstatusen för grön sköldmossa har sänkts efter att planförslaget varit framlagt.*

22.4

I utlåtandet föreslås ändringar i planbestämmelserna gällande behovet av tillstånd för landskapsarbete inom flygekorrens levnads- och viloplatser (s-1) samt inom områden med hasselbuskar (s-2). Åtgärdsbegränsningen ska utformas så att inga tillståndspliktiga åtgärder som förändrar landskapet, såsom markarbeten, trädfällning eller andra jämförbara åtgärder, får vidtas utan tillstånd inom detaljplaneområdet. Det är inte motiverat att ta in en särskild bestämmelse om behovet av tillstånd för landskapsarbete i någon enskild planbeteckning.

**Kommunens svar:**

*Planförslaget ändras i enlighet med utlåtandet, dock så att tillstånd för landskapsarbete krävs inom rekreationsområden.*

*Det bör konstateras att de lagrum i markanvändnings- och bygglagen (MBL) som tas upp i utlåtandet har ersatts av lagen om områdesanvändning (LOA) från och med början av år 2025.*

22.5

I utlåtandet framförs följande ställningstagande till hanteringen av dagvatten i planförslaget:

Hulevesien tehokas hallinta on erityisen tärkeää, koska Kalljärven ekologinen tila on huono ja virkistyskäyttötarve suuri. Järven ekologinen tila on arvioitu ympäristöhallinnon tekemässä pintavesien ekologisen tilan arvioinnissa viimeksi vuonna 2019. Kalljärven huono ekologinen tila johtuu klorofylli a:n erittäin runsaista pitoisuuksista, jotka kuvastavat huomattavaa kasviplanktonin määrää. Ihmistoiminnasta Kalljärveen johtuvan ravinnekuormituksen vähentäminen on tärkeää järven ekologisen tilan ja virkistyskäytön edellytysten parantamiseksi. Tätä varten tarvitaan hulevesien hallintasuunnitelma, jossa tutkitaan ja esitetään ratkaisut, joilla kaava-alueen hulevesien Kalljärveen aiheuttama kuormitus saadaan mahdollisimman vähäiseksi. Kaavaehdotuksessa ei ole hulevesien hallintasuunnitelmaa.

**Kommunens svar:**

*Infratjänsterna och affärsverket Kyrkslätt's vatten har uppdaterat den allmänna plan som utarbetades i planförslagsskedet, och den färdigställdes i början av år 2026 (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). Planläggnings- och trafiksystemtjänsterna är medvetna om den svaga ekologiska statusen i Kalljärvi. Till den allmänna planen hör en plan för hantering av dagvatten.*

*Kalljärvis ekologiska status och vattenkvalitet förbättras inom ramen för ett vattenvårdsprojekt utanför planprojektet (se bemötande till utlåtande 4).*

# Anmärkningar

## 1. Anmärkningsgivare 1 (26.1.2020)

I anmärkningen konstateras allmänt att vissa delar av planförslaget bör omprövas.

### 1.1

Den smala Puukkovägen lämpar sig inte för genomfartstrafik till det nya området (planförslaget):

- det bor många barn i området och risksituationer förekommer redan i nuläget
- sikten mot tvärgatorna är begränsad och från sidogatornas nedförsbackar cyklar man ner mot Puukkovägen
- gatorna är likvärdiga (något som även områdets invånare ibland förbiser)
- det finns inget utrymme för snömassor inom gatuområdet
- få iakttar hastighetsbegränsningen (30 km/h); hastighetsdämpande upphöjningar borde finnas redan före bostadsområdet och vid varje tvärgata för att sänka hastigheterna (observation: personer som inte bor i området kör ofta mest vårdslöst)
- gångbanorna längs Puukkovägen är utformade så att vägen måste korsas två gånger från Källgränden.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Den dygnsvisa trafikmängden i det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken är cirka 240 fordon per dygn, vilket inkluderar inkommande och utgående trafik. Av den ovan nämnda trafikmängden riktas dock inte all trafik till den södra delen av Puukkovägen, utan endast till den norra delen av bostadsområdet. När utvidgningen av bostadsområdet blivit klar ökar trafikmängden på den befintliga Puukkovägen med cirka 320 fordon per dygn, vilket inkluderar inkommande och utgående trafik. Detta innebär att trafikmängden i den norra delen av det befintliga området uppgår till som mest cirka 560 fordon. Baserat på den allmänna planen för kommunalteknik kan det dock konstateras att den trafikökning som utvidgningsområdet ger upphov till är måttlig och inte orsakar problem för trafikens funktion eller smidighet på Puukkovägen, inte heller i det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). Därtill bör det konstateras att Västra Nylands polisinsättning i sitt utlåtande inte har lyft fram några riskfaktorer för trafiksäkerheten på Puukkovägen i en situation där trafikmängderna för fordonstrafiken på Puukkovägen, efter att utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken har genomförts, motsvarar nivån för en huvudgata i ett typiskt bostadsområde i Kyrkslätt.*

*På Puukkovägen som planeras som matargata finns sex tomtanslutningar och hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h. Det är känt att hastighetsbegränsningar ofta inte iakttas på matargator i bostadsområden av denna typ. Mot denna bakgrund föreslår infratjänsterna att trafiksäkerheten på Puukkovägen följs upp efter att utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken har genomförts, och att man vid behov vidtar åtgärder som tvingar fordonen att iaktta den gällande hastighetsbegränsningen.*

*Se bemötande 21.1.*

### 1.2

Byggtrafiken enligt planförslaget är exceptionellt livlig och omfattar stora fordon, vilket innebär att den tillfälliga väg som avtalats med markägaren (torde avse användningen av Lillbergastigen för fordonstrafik) vore det enda alternativet. Dessutom konstateras att skidspåren inte kan vara viktigare än barns liv.

#### **Kommunens svar:**

*Den allmänna planen för gator och vattenförsörjning inom planeringsområdet samt planen för dagvattenhantering har uppdaterats i början av år 2026 (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026) för den detaljplan som beretts för godkännande. I detta sammanhang har gatunätet i planförslaget uppdaterats i mindre omfattning, inklusive gång- och cykelförbindelser.*

*Det bör konstateras att gång- och cykelförbindelsen från utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken till Erikgårdsvägen (Lillbergastigen) inte lämpar sig som byggtida vägförbindelse för det nya bostadsområdet, eftersom det inte är ändamålsenligt att bygga ut denna förbindelse för tung trafik. Om förbindelsen skulle anläggas som en tillfällig väg för tung trafik under byggtiden, skulle det orsaka oskälig olägenhet för användarna av idrottsparken. Kommunen anser det viktigt att idrottsparken bevaras som ett lugnt område och att dess utvecklingsmöjligheter tryggas som ett område för motion och rekreation för invånarna, vilket en tillfällig fordonsförbindelse skulle innebära en betydande förändring av. Inga ändringar i planförslaget.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

## 2. Anmärkningsgivare 2 (18.12.2019)

### 2.1

Byggandet enligt planförslaget är alltför effektivt (små tomter, stor byggrätt) och förstör strandlandskapet vid Kalljärvi (det bör konstateras att undertecknarna av anmärkningen är ägare till strandtomter vid sjön): storstaden är på väg till sjöstranden, vilket strider mot karaktären av ett sommarstugeområde. Sommarstuge- och sjöidyllen förstörs. Dessutom ställs frågan: med vilken rätt?

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Volymen av markanvändningen enligt planförslaget har godkänts både i samhällstekniska nämnden (26.9.2019, § 23) och i kommunstyrelsen (4.11.2019, § 370) och är vad gäller byggnadseffektivitet mycket typisk för småhusområden i Kyrkslätt. Det kan därför inte hävdas att byggandet är alltför effektivt, om jämförelsen görs med ett normalt småhusområde i Kyrkslätt. För att den kommunaltekniken i området ska vara ekonomiskt rimlig att genomföra krävs tillräcklig tomteffektivitet och en tillräcklig mängd ny bostadsbebyggelse. Framför allt bör det påpekas att markanvändningen i området grundar sig på den lagakraftvunna generalplanen för Kyrkslätt 2020 och den markanvändning som anges i den.*

*Se också bemötande till anmärkning 25.2*

### 2.2

Bebyggelsen i området Veikkolabäcken bör flyttas längre bort från strandlinjen än vad som föreslås i planförslaget, så att ett skogsområde planeras mellan sjön och husen. Dessutom konstateras att det tidigare har byggts ett småhusområde vid Kalljärvis strand där ingen utsikt mot sjön finns och som inte orsakar störningar för sjön. Småhusen enligt planförslaget samt det gemensamma bastuområdet vid stranden upptar hela sjöstranden.

**Kommunens svar:**

*Det bör konstateras att om anmärkningen hänvisar till det nuvarande bostadsområdet i Veikkolabäcken, så finns det i detta område strandtomter för fristående småhus, vilket inte förekommer i planförslaget. Den föreslagna strandbastun (sa) är avsedd att underhållas och användas av invånarna i bostadsområdet Veikkolabäcken, det vill säga både de nuvarande och de nya invånarna enligt förslaget. Invånarföreningen kan givetvis hyra ut bastun till utomstående. Det är således inte fråga om en allmän badstrand, utan om en småskalig närbadplats (lv). Målet är inte att locka utomstående till badplatsen, men planens markanvändning hindrar naturligtvis inte utomstående från att använda en badplats som ligger på ett allmänt rekreationsområde.*

*Planförslaget ändras dock så att en egen strandtomt för bastu (RS) anvisas i strandzonen.*

### 2.3

En allmän badstrand av stor omfattning och en allmän bastu lämpar sig inte för idyllen vid en liten sjö. Den verksamhet som uppstår orsakar mer buller jämfört med nuläget, då det blir liv och rörelse vid stranden. Användningsgraden för allmänna bastur bedöms vara hög och sådan verksamhet anses inte lämplig för området. Det finns också en oro för att användare av den närliggande idrottsplanen (t.ex. vid fotbollsturneringar) tar badplatsen i anspråk. I anmärkningen konstateras att tre tidigare allmänna och gemensamma bryggor saknas i planförslaget. Samtidigt ifrågasätts behovet av stora bryggor (tre bryggor).

**Kommunens svar:**

*Påståendet om en stor badstrand stämmer inte, eftersom det är fråga om en närbadplats. Likaså är påståendet om buller till följd av planförslagets markanvändning överdrivet, eftersom verksamheten är småskalig och i stor utsträckning beror på hur aktiv boendeföreningen i Veikkolabäcken är i att förverkliga de funktioner som planen möjliggör i strandzonen. Kommunen har inga planer på att genomföra den i förslaget anvisade strandbastun (sa). Man kan ställa en motfråga till anmärkaren: varför skulle användarna av idrottsparken i stor omfattning ta badplatsen i anspråk? Detta har inte motiverats. Inga ändringar i planförslaget.*

*Anmärkaren undrar varför tre bryggor saknas i planförslaget. Detta beror på att förvaringen av båtar medvetet har koncentrerats till två närbåthamnar (lv), som är avsedda för invånarna i Veikkolabäcken och deras båtar. Vid strandbastun (rs) på rekreationsområdet tillåts byggande av en brygga. Vid detaljplanering tas det i regel inte ställning till genomförandet av bryggor. Inga ändringar i planförslaget.*

### 2.4.

Kommunen planerar att anlägga en allmän badstrand inom planområdet, men innan dess borde kommunen sanera Kalljärvis vattendrag, eftersom avloppsvatten har runnit dit under en period av 50 år. Sjövattnet är förorenat. Kommunen bör ta ansvar för att sanera sjön samt upphöra med försköning av situationen och ansvarsflykt. Inga tillstånd bör beviljas för strandområden innan sjöns tillstånd medger det.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*För planförslagets område har en kommunalteknisk allmän plan utarbetats (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu och Tekniikka Oy, 2026), som omfattar planeringen av gator, vattenförsörjning och dagvatten. Om detaljplaneområdet byggs enligt principerna i den allmänna planen, leds varken avloppsvatten eller obehandlat dagvatten till sjön.*

*Det bör konstateras att områdets vattenreningsverk förnyades år 2019.*

*Se bemötande 8 till utlåtandet gällande Kalljärvis vattendrag.*

## 2.5

Vägnätet i Veikkola, belysningen av vägområden, de bristfälliga gång- och cykelförbindelserna samt servicen är inte tillräckliga för att betjäna den omfattande byggnation som planförslaget möjliggör. Att störa sjöfriden genom åtgärder av en enskild markägare är oansvarigt. Värde på sommarstugtomterna vid Kalljärvi kommer att sjunka omedelbart i och med att planprojektet genomförs.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

## 3. Anmärkningsgivare 3 (27.1.2020)

### 3.1

För det område som anges i planförslaget ska en egen vägförbindelse byggas från Eriksgårdsvägen, eftersom Puukkovägen inte har planerats för den ökade trafikmängden. I anmärkningen konstateras att den väg som utlovats vid invånarmöten och i bemötanden i utkastskedet – och som skulle betjäna byggskedet av det nya bostadsområdet samt fungera som räddnings- och serviceväg – inte har genomförts. I planförslaget har man inte beaktat säkerheten och trivselen för de boende i det nuvarande bostadsområdet, och särskilt inte barnens säkerhet.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 25.2.*

### 3.2

Området enligt planförslaget borde vara betydligt mindre, eftersom Veikkolabäcken är beläget i omedelbar närhet av Veikkola centrum och har varit ett för Veikkolaborna viktigt rekreativt område.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 3.3

Puukkovägen är vintertid och på grund av bristen på gästparkeringsplatser i praktiken enkelriktad. I planförslaget finns det för få gästparkeringsplatser.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*I det nuvarande bostadsområdet i Veikkolabäcken finns inga parkeringsområden avsedda för gästparkering, vilket är beklagligt. Planförslaget ändras genom att ett nytt, mindre allmänt parkeringsområde (LP) anvisas i den norra delen av planeringsområdet längs Lohakärrsvägen. Detta kommer att betjäna det befintliga bostadsområdet. Kommunen utreder också möjligheten att anvisa den tidigare ekopunkt som tagits bort från Bäckmynningsvägen, och som ligger utanför planområdet, som ett parkeringsområde för bostadsområdet.*

### 3.4

Från tomterna längs Puukkovägen backar man med bil direkt ut på gatan. Detta ökar risken för olyckor och understryker dessutom att gatan ursprungligen inte har planerats för en betydande ökning av trafiken (cirka 480 fler fordonskörningar per dygn jämfört med nuläget), delvis också på grund av det avlägset belägna busshållplatsläget.

**Kommunens svar:**

*Redan i flera år har det varit en princip i Kyrksläotts kommun att man inte får backa ut från tomten direkt till gatan. Med andra ord förutsätts att tomtägaren planerar användningen av gården så att det är möjligt att vända bilen på tomten och att sikten mot gatan är god när man lämnar tomten. Det är därför beklagligt om möjligheten att vända bilen inte har ordnats på tomten.*

*Den trafikmängd som anmärkaren uppger stämmer inte. Frågan har behandlats i bemötande 1.1. Det bör konstateras att den kommunaltekniska allmänna planen (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026) har uppdaterat de aktuella trafikmängderna för det befintliga bostadsområdet i Veikkolabäcken och dess utvidgningsområde. Den nuvarande trafikmängden på Puukkovägen är cirka 560 fordon per dygn.*

### 3.5

Puukkovägen har flera sidogator, från vilka sikten ut mot Puukkovägen är dålig. Detsamma gäller sikten från Puukkovägen mot sidogatorna. Eftersom det inte finns utrymme för snö på vare sig Puukkovägen eller sidogatorna, samlas snön i korsningsområdena.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 3.6

Bilar kör redan i nuläget ofta för fort med de nuvarande trafikmängderna. De föreslagna farthindren påverkar endast en liten del av Puukkovägen. Farthindren åtgärdar i praktiken inte den dåliga sikten i korsningsområdena.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*I planförslaget har åtgärder föreslagits för att dämpa hastigheterna på Puukkovägen genom avsnitt med lugn trafik (lågfarthögata). I och med att utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken förverkligas kommer trafikförhållandena även på den nuvarande delen av Puukkovägen att följas upp, och om trafiksäkerheten bedöms försämrats kan farthinder också genomföras på den befintliga delen av Puukkovägen.*

*Utgångspunkten är att farthinder sänker fordonens hastigheter, men framför allt måste de som kör bil följa gällande hastighetsbegränsningar. Hastighetsbegränsningen på Puukkovägen är 30 km/h.*

*Se också bemötande till anmärkning 1.1.*

### 3.7.

Det nuvarande bostadsområdet är svårt för stora fordon (bl.a. sopbilar, lastbilar och andra fordon), som kan blockera hela gatan. Därför kan området inte vara enbart beroende av Puukkovägen, eftersom stora fordon måste kunna stanna vid fastigheterna längs Puukkovägen. Området är tätt bebyggt och gårdarna börjar direkt vid Puukkovägens kant, vilket innebär att det inte finns några alternativa parkeringsplatser.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Avfallshanteringen förutsätter att sopbilar och leveransfordon trafikerar bostadsområdet varje vecka. Så är fallet även i andra bostadsområden i Kyrkslätt. Däremot förekommer till exempel flyttbilar mer sällan. Puukkovägen, som är planerad som matargata, har sex tomtanslutningar och en hastighetsbegränsning på 30 km/h, och om bilisterna följer trafikreglerna är trafiken säker i bostadsområdet.*

*Planförslaget ändras genom att ett nytt allmänt parkeringsområde (LP) anvisas längs Lohakärrsvägen. Detta betjänar det nuvarande bostadsområdet i Veikkolabäcken.*

### 3.8.

I det nuvarande bostadsområdet i Veikkolabäcken har det förekommit nära-ögat-situationer mellan bilister samt barn och fotgängare.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Kommunen behandlar trafiksäkerhetsfrågor separat. Invånarna har möjlighet att framföra förslag till kommunen om åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.*

### 3.9

Invånarna i området enligt planförslaget kommer att använda Erikgårdsvägen, vilket redan har konstaterats i bemötandena i utkastskedet. Erikgårdsvägen är den naturliga färdriktningen i området till skolor, affärer och busshållplatser. Puukkovägen skulle innebära en längre och mer belastad rutt för invånarna i det befintliga bostadsområdet till servicen via Gamla Åbovägen.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslättis generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.2 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

*Kommunen har satsat på utvecklingen av Veikkola idrottspark och kommer att göra det även i fortsättningen. Mot denna bakgrund strider anmärkarens förslag att leda fordonstrafiken från det nya bostadsområdet direkt till Erikgårdsvägen mot kommunens linje att utveckla idrottsparken. Förslaget står därtill i strid med Kyrkslättis generalplan 2020. Ingen ändring i planförslaget.*

### 3.10

Grönområdet mellan det befintliga och det planerade bostadsområdet i planförslaget bör vara bredare för att säkerställa boendetrivsln. Kvarteren 267 och 269 i förslaget är placerade inom grönområdet mellan områdena.

**Kommunens svar:**

*Planförslaget ändras genom att kvarter 267 tas bort och kvarter 269 minskas i storlek (i den detaljplan som bereds för godkännande har kvartersnumreringen ändrats). Ur ett planekonomiskt perspektiv är det dock motiverat att placera en ny tomt och ett allmänt parkeringsområde längs en befintlig gata (Lohakärrsvägen), särskilt eftersom planförslaget ändras i fråga om Lohakärrsvägens sträckning vid korsningen med Puukkovägen.*

*Se bemötande till anmärkning 34.7.*

#### **4. Anmärkningsgivare 4 (31.1.2020)**

Krav på att alternativa trafikarrangemang ska utredas i stället för den lösning som föreslås i planförslaget. Puukkovägen är redan i nuläget smal, och det bör beaktas att korsningen vid Bäckmynningsvägen samt avsnittet mellan denna och Gamla Åbovägen är sådana att det inte finns någon anledning att leda ytterligare trafik dit. Enligt anmärkaren finns det en alternativ rutt, genom vilken trafiken kunde fördelas jämnare redan från centrum, eftersom trafiken då skulle gå via Eriksgårdsvägen i stället för att ledas via Åbovägen.

I anmärkningen konstateras att det inte finns någon anledning att låta bli att utreda det ovan nämnda alternativet och därigenom balansera trafikflödena samt förbättra trafiksäkerheten.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

#### **5. Anmärkningsgivare 5 (26.1.2020)**

I utlåtandet konstaterar anmärkningsgivaren att hen bor i ett radhusbolag längs Puukkovägen, via vilken man planerar leda trafiken till det nya bostadsområdet (anmärkningsgivaren avser sannolikt Puukkovägen). Mittemot radhusbolaget finns en återvinningsstation, som redan i nuläget medför ökad trafik och buller på vägen. Anmärkningsgivaren motsätter sig att trafiken till bostadsområdet enligt planförslaget leds via Bäckmynningsvägen och Puukkovägen.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Bäckmynningsvägen ligger utanför planområdet. Med avseende på den återvinningspunkt som tidigare varit verksam längs vägen kan det konstateras att kommunen har ingått ett arrendeavtal med Suomen Pakkauskierrätys RINKI Oy (tjänsteinnehavarbeslut av kommungeodet 4.11.2024, § 23). I enlighet med detta har återvinningspunkten vid Bäckmynningsvägen avvecklats och flyttats till Sportstigen i Veikkola centrum. Detta minskar fordonstrafiken i korsningen mellan Gamla Åbovägen och Bäckmynningsvägen, om än inte i någon betydande omfattning. Trafiken som återvinningspunkten genererat minskar dock och den upphörda verksamheten orsakar därmed inte längre störningar i området.*

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.2 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

#### **6. Anmärkningsgivare 6 (31.1.2020)**

I anmärkningen krävs att man i den fortsatta beredningen av planförslaget säkerställer att helheten för Veikkola idrottspark bevaras. Det framhålls att möjligheten till trygg och självständig rörelse inom området, särskilt för barn, ska tryggas, exempelvis genom att man i den fortsatta planeringen inte väljer lösningar som leder till att fordonstrafik tillåts inom parkområdet, med undantag för nödvändig servicekörning samt räddningstrafik i händelse av olyckor. Därutöver anmärks att det inte är trafiksäkert att korsa Eriksgårdsvägen vid Ormgransstigen, och att en medveten ökning av trafikmängderna på denna väg därmed försämrar trafiksäkerheten.

**Kommunens svar:**

*Endast mindre justeringar görs i markanvändningen inom Veikkola idrottsparksområde i enlighet med planförslaget, vilket innebär att parken kan bevaras som en sammanhängande helhet.*

*Se även bemötande till utlåtande 19.9 och bemötande till anmärkning 34.7.*

*Underhållet av Eriksgårdsvägen hör till Nylands NTM-central, som även ansvarar för utvecklingsåtgärder som gäller vägen. I enlighet med planförslaget anvisas en del av Eriksgårdsvägen som gatuområde. När detaljplanen (Veikkolabäcken II) vinner laga kraft övergår underhållsansvaret för denna del till kommunen.*

*Frågan om korsningen av Eriksgårdsvägen vid Ormgransstigen antecknas för kännedom, eftersom den ligger utanför planområdet.*

## **7. Anmärkningsgivare 7 (29.1.2020)**

### **7.1**

Anmärkningsgivaren uttrycker missnöje med kommunens handläggning av planförslaget (Veikkolabäcken II), eftersom det enligt anmärkningsgivaren inte har bemötts i det utlåtande som daterats 14.1.2016 (den ansvariga planläggaren tolkar utlåtandet som en anmärkning som lämnats in i beredningsskedet, dvs. avseende planutkastet, och som har besvarats i samband med kommunstyrelsens behandling av planförslaget). Anmärkningsgivaren föreslår att planen förkastas.

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### **7.2**

Den svagaste delen i planförslaget (anmärkningsgivaren torde avse det framlagda planförslaget) gäller trafikarrangemangen. Gatan som löper genom det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken beskrivs som smal (vintertid, på grund av begränsat utrymme för snö, fungerar den i praktiken som enkelriktad). Tomtgränser och staket ligger direkt intill Puukkovägen, vilket ger dålig sikt i korsningar. Inom området har det inträffat flera kollisioner mellan barn (främst cyklister) och bilar. Den kraftigt ökade trafikmängden samt den tunga trafiken under byggskedet kommer sannolikt leda till fler olyckor, där särskilt kollisioner med tung trafik kan få allvarliga följder.

Det nu aktuella planförslaget saknar en trafikutredning. En sådan bör tas fram och utgöra grund för att bedöma och beakta planens trafikpåverkan. Utan en trafikutredning saknas enligt anmärkningen även tillräcklig kunskap om risken för trafikstockningar på Åbovägen, om all trafik leds via Bäckmynningsvägen till och från denna väg.

Trafiken till bostadsområdet Veikkolabäcken II bör i stället ordnas via Eriksgårdsvägen. Då riskeras trafiksäkerheten inte ytterligare på det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken. Mellan det nuvarande bostadsområdet och dess utvidgning föreslås att en gång- och cykelförbindelse anläggs, som vid behov också kan användas av utryckningsfordon.

I planutkastet har man föreslagit att den gång- och cykelväg som planeras till Eriksgårdsvägen kan användas för trafik under byggtiden. Enligt anmärkningen bör denna sträckning reserveras som en gatuförbindelse till bostadsområdet Veikkolabäcken II. Motionsspåret kunde i så fall passera över förbindelsen via en bro, vilket skulle möjliggöra säker användning av idrottsparkens leder för både löpare och skidåkare.

#### **Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken. Kommunen har inte ansett att det är motiverat att enligt anmärkningsgivarens förslag utarbeta en trafikbedömning, med vilken anmärkningsgivaren torde avse en trafikfunktionsanalys.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9 och 21.2 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 25.2.*

*I slutläget, efter att utbyggnadsområdet har genomförts, uppgår invånarantalet i bostadsområdet Veikkolanpuro till cirka 400 personer. Området motsvarar därmed ett relativt typiskt bostadsområde i Kyrkslätt, som betjänas av en enda uppsamlingsgata, och där några större trafikproblem inte har konstaterats. Om trafiksäkerheten trots detta skulle försämrats väsentligt på sträckan längs Puukkovägen, kan ett alternativ vara att anlägga exempelvis hastighetsdämpande åtgärder i gatans korsningar. Sådana åtgärder är dock motiverade först när det finns ett faktiskt behov av dem i enlighet med det som beskrivits ovan. En utmaning med den befintliga Puukkovägen är, såsom anmärkningsgivaren påpekar, bristen på utrymme för snöupplag, vilket stämmer. Detta innebär att snöröjning måste utföras regelbundet under vintertid.*

*På Puukkovägen som planeras som matargata finns sex tomtanslutningar och hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h. På matargator i bostadsområden, liknande Puukkovägen, iakttas hastighetsbegränsningen dock ofta inte i tillräcklig utsträckning. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår infratjänsterna att det i den fortsatta planeringen vid behov utarbetas åtgärder för den befintliga Puukkovägen som säkerställer att fordonstrafiken iakttar gällande hastighetsbegränsning.*

*Utvidgningen av bostadsområdet Veikkolabäcken och den trafikmängd den genererar bedöms inte ha någon större inverkan på funktionaliteten i korsningen mellan Bäckmynningsvägen och Åbovägen. Det bör dessutom konstateras att återvinningspunkten vid Bäckmynningsvägen inte längre är i drift.*

*Anmärkningsgivaren påstår att det i skedet för planutkastet skulle ha föreslagits att den gång- och cykelförbindelse som anvisats från det nya bostadsområdet till Eriksgårdsvägen (det vill säga gång- och cykelvägen) skulle kunna användas för trafik under byggtiden. Detta stämmer inte. Kommunens strategiska avsikt är att bevara utvecklingsmöjligheterna för Veikkola idrottspark, och av den anledningen föreslås ingen fordonstrafik genom idrottsparksområdet.*

*Se bemötande till anmärkning 16.2.*

### 7.3

Anmärkningsgivaren uppger att det för planområdet har utarbetats en gedigen utredning om flygekorren, men att någon egentlig naturinventering inte har genomförts, utan att man i stället hänvisar till en kartläggning från år 2010. Denna handling finns inte bland planmaterialet. Alltså saknas en aktuell kartläggning. Enligt anmärkningsgivaren är det därför inte förvånande att vissa arter har förbisetts, såsom den fridlysta gråhägern, som häckar inom Kalljärviområdet. Beståndet i Finland uppgår till cirka 700–1000 par. Efter häckningsperioden kan gråhäger observeras i strandträden inom hela planområdet, med flest observationer i strandzonen från områdets mellersta delar mot de norra delarna. Arten är skygg och håller ett stort avstånd till människor. Detta bör beaktas i planläggningen genom att en tillräckligt omfattande skyddszon anvisas kring häckningsområdet, vilken till stor del sammanfaller med den skyddszon som föreslås för flygekorrens i planområdets norra del.

Utöver flygekorrtredningen bör en heltäckande naturkartläggning genomföras innan planprojektet förs vidare.

Trots att en flygekorrtredning har genomförts föreslås i planförslaget att artens livsmiljö ska minskas genom att radhus och egnahemshus placeras direkt på området för flygekorrens livsmiljö. I planen har dessutom en körförbindelse (det vill säga gata) anvisats genom flygekorrens livsmiljö, till och med i närheten av två boplatsträd. Samtliga av dessa åtgärder strider mot naturvårdslagstiftningen, och det framstår därför som egendomligt att sådana lösningar ens föreslås. Anmärkningsgivaren förutsätter att dessa missförhållanden åtgärdas innan planprocessen förs vidare.

I anmärkningen konstateras också följande: Mellan områdena Veikkolabäcken I och II kunde en gång- och cykelförbindelse anläggas genom att utnyttja sträckningen för den nuvarande "stugvägen". På så sätt behöver flygekorrens livsmiljö inte förstöras i större utsträckning, samtidigt som man får tillstånd för förbindelse för gång- och cykeltrafik mellan områdena. Samma sträcka kan, i enlighet med det som anges i punkt 2, fungera som alternativ utryckningsväg mellan områdena om de egentliga förbindelserna är blockerade.

#### **Kommunens svar:**

*I inledningsskedet av planeringsarbetet år 2014 genomfördes en genomgång av de utredningsbehov som planläggningen förutsätter. Planprojektet har beretts i samarbete med de myndigheter som styr planläggningen, så att dessa haft möjlighet att lämna synpunkter både på beredningsmaterialet (dvs. planutkastet) och på planförslaget. Anmärkningsgivarens påstående att de naturutredningar som gäller planen inte skulle ha genomförts stämmer inte. Det bör dock konstateras att naturutredningen från år 2015 saknades i det utredningsmaterial som plankonsulten tog fram i samband med planförslaget. Man har utarbetat två naturutredningar för planeringsområdet:*

- *Naturutredningar för Lillberga i Kyrkslätt (Veikkolabäckens detaljplaneområde), Faunatica Oy, 2010*
- *Naturutredning för Veikkolabäcken i Kyrkslätt, Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2015.*

*Det kan konstateras att till exempel i den naturutredning som färdigställdes år 2015 finns ingen uppgift om den gråhäger som anmärkningsgivaren hänvisar till.*

*För planområdet har det dessutom utarbetats hela fyra separata utredningar om flygekorren, vilka är följande:*

- *Veikkolabäcken II planområde, flygekorrtredning, Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 30.3.2015, kompletterad 16.4.2016*
- *Kyrkslätt, detaljplanen för Veikkolabäcken II, Utredning om botråd för flygekorror, Silvestris Oy, Esko Vuorinen, 2020*
- *Utredning om förekomsten av flygekorror på detaljplaneområdet Veikkolabäcken II år 2021, Luontoselvitys Metsänen, 2021 (3)*
- *Veikkolabäcken II, utredning om förekomsten av flygekorror på detaljplaneområdet (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2021.*

*De centrala myndigheterna som styr planläggningen och vägleder kommunen i att upprätta lagliga planer är Nylands NTM-central (numera Nylands livskraftscentral samt Tillstånds- och tillsynsverket) och Nylands förbund. Dessa aktörer har haft möjlighet att lämna synpunkter på bristfälliga utredningsunderlag, vilket också har skett under planarbetets gång, särskilt i fråga om utredningsmaterialet om flygekorren. Efter att planförslaget varit framlagt har även en utredning om grön sköldmossa utarbetats (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II, Kartläggning av grön sköldmossa, Silvestris Luontoselvitys Oy, 2021).*

När det gäller anmärkningsgivarens förslag om att anlägga en gång- och cykelförbindelse mellan det befintliga området Veikkolabäcken och området i planförslaget, är detta inte möjligt (se bemötande till utlåtande 21.1 och anmärkning 1.1). Därutöver har kommunen och Nylands NTM-central tillsammans kartlagt flygekorrens träd (det vill säga artens fortplantnings- och viloträd) vid ett särskilt arbetsråd 29.6.2022. I ett senare arbetsråd har kommunen dessutom fått godkännande av NTM-centralen (24.6.2024) för principerna för gatusträckningen av Puukkovägens fortsättning inom ett område där det finns ett träd som utgör flygekorrens viloplats och boplats. Planförslaget ändras genom att dra sträckningen för den norra delen av Puukkovägen så att det är möjligt att bevara ovan nämnda träd.

7.4

I anmärkningen konstateras att avloppssystemet i det befintliga området har byggts ut i slutet av 1990-talet med tanke på att även området Veikkolabäcken II (planförslaget) skulle anslutas till det nuvarande nätet. Redan med nuvarande belastning uppges pumpstationen i området tidvis svämma över mot Kalljärvi. I samband med planläggningen har man inte utrett om avloppsinfrastrukturen är tillräcklig (med beaktande av att det nu föreslagna utvidgningsområdet är två till tre gånger större än i den ursprungliga planen från slutet av 1990-talet). Kapaciteten bör därför utredas och planlösningen anpassas till de tillgängliga resurserna.

**Kommunens svar:**

Kyrksläotts kommun upprättar i regel vattenförsörjningsplaner i nästan alla nya detaljplaneprojekt. Så har även skett i samband med detaljplanen för Veikkolabäcken II. Affärsverket Kyrksläotts Vatten har medverkat i det konsultledda arbetet med den övergripande planeringen av vattenförsörjningen, vilken har uppdaterats inför detaljplanens godkännandeskede (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). I inget skede av planeringen har planläggningen informerats om att det antal bostäder som möjliggörs genom planförslaget inte skulle kunna anslutas till det befintliga vatten- och avloppsnätet. Inga ändringar i planförslaget.

## 8. Anmärkningsgivare 8 (2: 20.1.2020 och 24.1.2020)

Två i stort sett likalydande anmärkningar har sammanförts i detta så kallade bemötande från planläggaren.

Anmärkningsgivarna anser att trafiklösningen i planförslaget (det vill säga att fordonstrafiken leds via Puukkovägen och Bäckmynningsvägen) är bristfällig och medför risker, särskilt för barn och skolelever, eftersom området har många barnfamiljer. Trafiken i området är livlig och körhastigheterna påverkar säkerheten.

Den ena anmärkningsgivaren anser att de föreslagna trafikarrangemangen inte är ändamålsenliga och föreslår att en direkt vägförbindelse öppnas från Eriksgårdsvägen, via vilken fordonstrafiken till det nya bostadsområdet (Veikkolabäcken II) skulle ordnas.

Den andra anmärkningsgivaren kräver ändringar i trafiklösningarna och anser att en direkt vägförbindelse från planområdet till Eriksgårdsvägen vore en betydligt bättre lösning.

**Kommunens svar:**

I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.

Se bemötande till utlåtande 21.1 samt bemötandena till anmärkningarna 1.1 och 25.2.

På Puukkovägen som planeras som matargata finns sex tomtanslutningar och hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h. På matargator i bostadsområden av samma typ som Puukkovägen iaktas hastighetsbegränsningen ofta inte. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår infratjänsterna att det i den fortsatta planeringen vid behov utarbetas åtgärder för den befintliga Puukkovägen som säkerställer att fordonstrafiken iakttar gällande hastighetsbegränsning.

Se även bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.

## 9. Anmärkningsgivare 9 (23: 31.1.2020 (1); 1.2020 (2); 15.1.2020 (3); 15.1.2020 (4); 31.1.2020 (5); 17.1.2020 (6); 19.1.2020 (7); 19.1.2020 (8); 22.1.2020 (9); 22.1.2020 (10); 15.1.2020 (11); 17.1.2020 (12); 15.1.2020 (13); 15.1.2020 (14); 17.1.2020 (15); (16); 15.1.2020 (17); 29.1.2020 (18); 20.1.2020 (19); 24.1.2020 (20); 15.1.2020 (21); 30.1.2020 (22); 22.1.2020 (23);

9.1 (alla 23 anmärkningsgivare: 1–23)

Det är oansvarigt att leda trafiken som avses i planförslaget genom det tätt bebyggda området Veikkolabäcken I, som är populärt bland barnfamiljer, i en situation där en mer direkt och naturlig gatuförbindelse till Eriksgårdsvägen skulle vara möjlig att genomföra och även möjlig ur markägarens synvinkel. Utöver ovanstående konstateras i en anmärkning att de besparingar som görs i kommunen inte får gå före säkerheten.

Puukkovägen passar inte som matargata, eftersom den inte har övergångsställen och eftersom där inte ryms några. Sikten är dålig i korsningarna, eftersom byggnaderna placerats på till och med två meters avstånd från gatkanten. Man är tvungen att backa rakt ut på gatan från gårdarna längs gatan, eftersom tomterna är små och planläggningen mycket tät.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmyrningsvägen. Den nuvarande Bäckmyrningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 25.2.*

9.2 (tot. 20 anmärkningsgivare: 1-14, 17-19, 21-23)

Förverkligande av närdemokrati i Kyrkslätt förutsätter att områdets invånares åsikt beaktas i beslutsfattandet. Trafiken på området Veikkolabäcken II får inte styras genom det tätt bebyggda området.

I en anmärkning lyfter man fram två exempelområden (Testamentsvägen och Lärkträdsvägen samt Tuulensuuvägen och Tuulensuu bygata, där områdena förenas genom gång- och cykelleder. Enligt anmärkningsgivaren uppstår ingen ohållbar eller på ett farligt sätt livlig trafik mellan de intilliggande bostadsområdena, om man gör så här. Så det här borde också vara en planeringsprincip i Veikkolabäcken.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Beslutsfattandet om planprojektet har framskridit enligt förvaltningsstadgan för Kyrksläotts kommun. I Kyrksläotts kommun beslutar kommunfullmäktige om markanvändningen i kommunen (med andra ord godkännande av detaljplaner efter behandlingen i kommunutvecklingsnämnden och kommunstyrelsen). I fråga om Veikkolabäckens område baserar sig beslutsfattandet på den lagakraftvunna Kyrksläotts delgeneralplan 2020. Planförslaget baserar sig på delgeneralplanen.*

9.3 (en anmärkning: 20)

I en anmärkning misstänker man att kommunens beslutsfattare inte besökt platsen för att bekanta sig med trafikutmaningarna på Puukkovägen i en situation där markanvändning genomförs så som föreslås i planförslaget. Beslutsfattarnas ansvar står i centrum och i anmärkningarna efterlyser man att beslutsfattarna justerar fattade beslut.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

9.4 (en anmärkning: 1)

En av anmärkningsgivarna anser att en betydligt bredare parkremsa än den som planerats bör lämnas mellan det nya bostadsområdet och det befintliga området Veikkolabäcken, så att kvarter 270 i planförslaget utgår.

Ett alltför effektivt bebyggande av den höga kullen vid stranden förändrar strandlandskapet till ett stadsmässigt landskap. Trädbeståndet fälls eller försvinner vid den första stormen efter att öppningar har avverkats. Gatorna är för branta för att köras på, och parkremsorna är för smala med tanke på naturvärden eller funktionalitet. Den kommande förstörelsen kommer att synas i fjärrlandskapet. På planeringsområdet ska ett tydligt skogsområde lämnas på strandsidan mellan Veikkolabäcken I och II, och natursköna bergsområden ska bevaras. Parkremsan måste vara klart bredare för att trygga en tillräcklig livsmiljö för noterade flygekorrar.



Bild 12. Utdrag ur planförslaget, av vilket läget av kvarter 270 framgår.

**Kommunens svar:**

Kvarter 270 i planförslaget är beläget utanför det livsmiljöområde för flygekorrens som identifierats i utredningarna (det skrafferade området inom närreklamationsområdet, VL), och det finns därför inga grunder för att avlägsna kvarteret. Inga ändringar görs i planförslaget (OBS! i den detaljplan som bereds för godkännande har kvartersnumreringen ändrats).

Byggeffektiviteten i kvarteren i planförslaget avviker inte nämnvärt från det nuvarande bostadsområdet i Veikkolabäcken.

Det kan vidare konstateras att planförslaget ändras så att kvarter 267 utgår och att två tomter för fristående småhus (AO) anvisas inom kvarter 269. Det bör noteras att kvartersnumreringen har ändrats i den detaljplan som bereds för godkännande.

I det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken finns flera tomter för fristående småhus (AO) med egen strand. I planförslaget fanns inga tomter med egen strand, men i detaljplanen som beretts för behandling för godkännande finns en tomt med egen strand. Användningsändamålet för tomten är strandbastu (RS), och dess byggrätt är liten (högst 35 v-m<sup>2</sup>). Därutöver kompletteras förslaget med planbestämmelser om bevarande och plantering av träd inom vissa kvartersområden. Det bör dock noteras att bevarande av träd inte är möjligt i bergsterräng, såsom på sluttningstomter i kvarter (i den detaljplan som bereds för godkännande kvarteren 272 och 274). Vidare behandlas gårds- och trädvegetation även i de närmiljö- och bygganvisningar som styr genomförandet av detaljplanen Veikkolabäcken II (FCG Finland Oy, 2026).

Se bemötande till anmärkning 34.7.

9.5 (en anmärkning: 6)

En anmärkningsgivare lyfter fram oro för tillräcklig behandling av dagvatten. Anförandet vid invånarmötet (14.1.2020) lyfte fram oron för att dagvattnet från de tomter som ska byggas enligt planförslaget rinner ut i Kalljärvi utan att renas. Man har försökt rena Kalljärvi i årtionden, och enbart intyganden om att dagvattenplanerna är korrekta räckte inte för anmärkningsgivaren.

**Kommunens svar:**

Beskrivningen av naturmiljön i planförslaget (planbeskrivning som bereds för godkännande, avsnitt 2.1.2) kompletteras med en redogörelse för åtgärder som syftar till att förbättra vattenkvaliteten i Kalljärvi. Det ska dock även beaktas att vattenvårdsprojekten är separata från själva planprojektet. Därutöver uppdateras den kommunaltekniska översiktsplanen för planområdet före planens godkännandeskede (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). Av denna framgår hur dagvatten ska hanteras så att obehandlat dagvatten inte leds till Kalljärvi.

Kalljärvis ekologiska status och vattenkvalitet förbättras inom ramen för ett vattenvårdsprojekt utanför planprojektet (se bemötande till utlåtande 4).

9.6 (en anmärkning: 6)

En anmärkningsgivare lyfter fram en oro kring reningsverket vid Bäckmynningsvägen, där åtgärdsbehov har förelegat under många år (decennier), och där överströmningar fortfarande förekommer, vilket innebär att situationen återgår till utgångsläget. Ansvarfull planläggning är att reningsverket åtgärdas innan planförslaget genomförs, det vill säga innan man säljer tomter vid Kalljärvis strand som belägna vid ett "rent" vatten.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

*Det bör konstateras att avloppspumpverket har reparerats år 2019.*

9.7 (två anmärkningar: 7 och 8)

Två anmärkningsgivare lyfte vid invånarmötet (14.1.2020) fram de diskuterade problemen i korsningen mellan Åbovägen och Bäckmynningsvägen: under rusningstid är det en utmaning att komma från Bäckmynningsvägen till Åbovägen. Dessutom är Åbovägen en alternativ rutt till Åboleden, om där skett en kollision. Då är trafiken fullständigt stockad. Också den som svänger från Åbovägen till Bäckmynningsvägen blockerar trafikleden för dem som kommer bakifrån, eftersom det inte finns någon omkörningsmöjlighet. Mellan Bäckmynningsvägen och Åboleden löper ett övergångsställe som används av ett mycket stort antal skolelever. I rusning uppstår lätt farliga situationer då bilisten är tvungen att koncentrera sig på att komma med i trafikströmmen.

Dessutom lyfte en anmärkningsgivare fram att matartrafiken från Åbovägen till Veikkolabäckens bostadsområde inte kan fungera enligt den nu planerade sträckningen utan någon avsevärd ändring i korsningen mellan Åbovägen och Bäckmynningsvägen (planläggarens tolkning: med anledning av trafiklösningen som föreslagits i planförslaget).

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att NTM-centralen från och med början av 2026 delats in i Nylands livskraftscentral och Tillstånds- och tillsynsverket. Livskraftscentralen svarar för funktionen och underhållet som gäller trafiken på Åbovägen. Utöver ovanstående ligger Åbovägens och Bäckmynningsvägens korsningsområde utanför planområdet.*

*Se bemötande till utlåtande 19.9 och bemötande till anmärkning 5.*

9.8 (en anmärkning: 8)

I en anmärkning konstateras att hastigheterna är alldeles för höga på Puukkovägen och att det förekommit flera farliga situationer. Dessa situationer mångdubblas då trafikmängden ökar, då man beaktar den trafik som planförslaget ger. Med den lösning som planförslaget avser sätter man barn och människor som rör sig dåligt i fara. Om hotbilden blir verklighet skulle de som fattat beslutat säkert vara tvungna att svara för sina beslut i offentligheten, eftersom markanvändning enligt det här planförslaget diskuteras bl.a. i grupper på Facebook.

**Kommunens svar:**

*På Puukkovägen som planeras som matargata finns sex tomtanslutningar och hastighetsbegränsningen på gatan är 30 km/h. På matargator i bostadsområden av samma typ som Puukkovägen iakttas hastighetsbegränsningen ofta inte. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår infratjänsterna att det vid behov utarbetas åtgärder för den befintliga Puukkovägen som främjar trafiksäkerheten och att fordonstrafiken iakttar gällande hastighetsbegränsning.*

*Se bemötande till anmärkning 1.1.*

9.9 (en anmärkning: 8)

Enligt en anmärkningsgivares åsikt kan matartrafiken från Åbovägen som föreslås i planförslaget inte fungera med nu planerade sträckningar utan betydande förändring i korsningen mellan Åbovägen och Bäckmynningsvägen.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se också bemötandena 19.9, 19.10 och 21.1 till utlåtandena och bemötanden till anmärkningarna 5 och 9.1.*

## 10. Anmärkningsgivare 10 (Petteri Hovi, 29.1.2020)

10.1

Byggnadstheten i planförslaget ska vara klart glesare eller så ska ytan som byggs vara mindre. Eventuella procentuella jämförelser ska göras i en plan som var känd vid den första tidpunkten för byggande i Veikkolabäcken. Planläggaren har i utkastens avsiktligt satt sina mål i överkant. Den trafikmässiga belastningen på Puukkovägen (dvs. ökningen av trafikmängden) ska minskas genom att bygga mindre på planförslagets område.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Anmärkningsgivaren motiverar inte sitt påstående att de procentuella jämförelserna ska utarbetas mellan planförslaget och det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken. Lagen förutsätter inte utarbetande av en sådan, eftersom nya kvarter, vägar och rekreationsområden genom planeringsområdet placeras på området som planeras utifrån ändamålet med iakttagande av bland annat området terräng, naturförhållanden och planekonomin.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

## 10.2

Enligt anmärkningsgivaren ska man inte bygga en gata genom idrottsparken. Den nuvarande linjen för gång- och cykeltrafik (enligt planförslaget) är bra, men ändrar inte för mycket på landskapet. Det är bra att gatan, som i vissa skeden ingått i planen, har tagits bort.

I anmärkningen konstateras att vägförbindelsen (den nya gatan från Eriksgårdsvägen till planförslagets området) stöter på starkt motstånd (nu 84 underteckningar från Veikkolabor + 335 elektroniska underskrifter och dessutom 100 väljare från Veikkola som var på valplatsen och undertecknade, OBS. den ansvariga planläggarens bedömning att anmärkningsgivaren sannolikt syftar på kommunalvalet år 2017), och adressen har lämnats till kommunstyrelsen 5.2.2018 före dess sammanträde. Adressen har följande rubrik: "Vastustamme Urheilupuiston metsän läpi menevää tietä." (Vi motsätter oss vägen genom Idrottsparkens skog). I anmärkningen fanns en länk till en adress som är stängd (år 2026).

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se bemötande 6.1.*

## 10.3

I anmärkningen konstateras att friluftsledernas användningsvärde minskar om huset ligger alltför nära vackra platser. Byggnad ska inte tillåtas i närheten av stupet på Vuorenmäki och Hassellunden. Där är idrottsparkens viktigaste ställe på ruttnätet, där stupet stiger till höger och de nuvarande byggnaderna till all lycka är dolda bakom skogsdungen. Också byggandet i sydöstra hörnet borde begränsas en aning. Den nuvarande friluftsleden löper längre norrut än den linje som är ritad på kartorna (dvs. planförslagets karta).

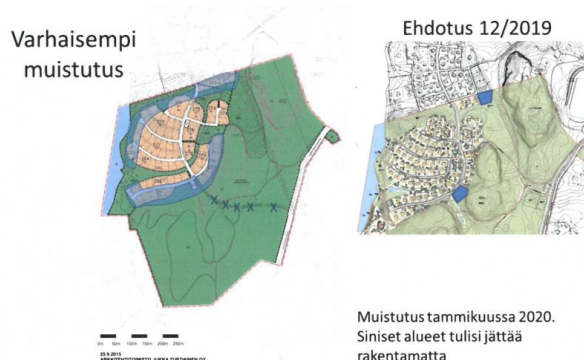
På de kartor som ingår som bilaga till anmärkningsgivarens anmärkning och som finns att läsa på denna sida föreslås ändringar i markanvändningen i planförslaget.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att planförslaget delvis ändras enligt anmärkningsgivarens förslag bl.a. genom att ta bort kvarter 167 i förslaget och minska kvarter 277. Dessutom ändras förslaget genom att lägga till ett nytt kärnområde för flygekorre i närheten av kvarter 277 (vid beredningen för godkännandefasen har kvartersnumreringen i detaljplanen ändrats). Å andra sidan ändras planförslaget inte i övrigt utifrån anmärkningsgivarens förslag.*

*Se utlåtande 3 och bemötande 22.1.*



Vertailu aikaisemmasta muistutuksestani ja nykyisestä muistutuksesta, joka on tehty tuoreen kaavaehdotuksen havainnekuvan päälle. Tontit 267 koillisessa ja puolet tonteista 276 ja 277 kaakossa tulee jättää rakentamatta (merkitty oikeanpuoleiseen kuvaan sinisellä). 267, sillä koko alueen komein ulkoilukokemus jylhän Vuorenmäen länsijyrkänteellä alla suojellussa pääkärnäpuulehdossa menisi pilalle. Myös toinen kohta on erittäin kaunis kaarre ulkoilureitissä jossa asuinrakennusten lähiöllinen läheisyys muuttaisi kyseisen metsän kohdan tunnelmaa. Ks helmikuussa 2018 kuvattu tilanne: <https://goo.gl/maps/1U677uNsvx9XtpokYF8>

## 11. Anmärkningsgivare 11 (Petteri Hovi, 29.1.2020)

Byggnadstätheten i planförslaget Veikkolabäcken II ska vara klart glesare eller så ska ytan som byggs vara mindre. Eventuella procentuella jämförelser ska göras i en plan som var känd vid den första tidpunkten för byggande i Veikkolabäcken. Planläggaren har i utkasten avsiktligt satt sina mål i överkant. Den trafikmässiga belastningen på Puukkovägen (dvs. ökningen av trafikmängden) ska minskas genom att bygga mindre på planförslagets område.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Anmärkningsgivaren motiverar inte sina påståenden att byggtätheten i planförslaget (Veikkolabäcken II) borde vara klart glesare eller att ytan som byggs ska vara mindre än i planförslaget. Den procentuella jämförelse mellan olika detaljplaner som anmärkningsgivaren föreslår är inte motiverad, och ingen sådan jämförelse utarbetas heller.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

## 12. Anmärkningsgivare 12 (20.1.2020)

En anmärkare som bor på Bäckmynningsvägen motsätter sig byggande som orsakar trafikökning och störningar till följd av den.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkning 1.1.*

### **13. Anmärkningsgivare 13 (15.1.2020)**

I anmärkningen konstateras att trafikarrangemangen i detaljplaneförslaget (Veikkolabäcken II) måste ändras för att garantera barnens trafiksäkerhet och för att undvika olyckor.

I anmärkningen konstateras också att det är oansvarigt att leda trafiken genom det tätt bebyggda området Veikkolabäcken I, som är populärt bland barnfamiljer, i en situation där en mer direkt och naturlig gatuförbindelse till Eriksgårdsvägen skulle vara möjlig att genomföra och även möjlig ur markägarens synvinkel.

Enligt anmärkningsgivaren passar Puukkovägen inte som matargata, eftersom den inte har övergångsställen och eftersom där inte ryms några. Sikten är dålig i korsningarna, eftersom byggnaderna placerats på till och med två meters avstånd från gatkanten. Man är tvungen att backa rakt ut på gatan från gårdarna längs gatan, eftersom tomterna är små och planläggningen mycket tät.

Anmärkningsgivaren är medveten om att väglinjen till Eriksgårdsvägen motsätts, till exempel med motiveringen att den kunde påverka skidspåren inom idrottsområdet. Kirkkonummen hiihtoseura ry motsätter sig väglinjen med hänvisning till de olägenheter den skulle medföra för skidåkning. Skidsäsongen i Veikkola är mycket kort och kommer i framtiden att bli ännu kortare. Om man väger förkortningen av några skidåkares skidtur med några meter mot trafikanternas/invånarnas säkerhet och trivsel, är det inte då uppenbart att vägen borde dras via Eriksgård? (Anmärkningsgivaren avser sannolikt förbindelsen till Eriksgårdsvägen.) Anmärkningsgivaren anser att trafikanternas säkerhet och trivsel på allmän väg är viktigare än att några skidåkares skidtur förkortas.

Anmärkningsgivaren påpekar att Puukkovägen ursprungligen byggdes och planerades för en mindre trafikmängd än vad det ursprungligen var tänkt i detaljplanen för Veikkolabäcken II. Antalet byggplatser har mångdubblats i de senaste planerna.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

### **14. Anmärkningsgivare 14 (28.1.2020)**

I anmärkningen konstateras att genomfartstrafiken i planförslaget via Puukkovägen och Bäckmynningsvägen i onödan ökar trafiksäkerhetsrisken. Trots att det i materialet hänvisas till att inga trafikolyckor har inträffat i området under de senaste åren är de faktiska körhastigheterna högre än de rekommenderade hastighetsbegränsningarna. Risksituationer uppstår ofta, och enligt anmärkningsgivaren är det inte acceptabelt att ytterligare öka dessa risker.

Enligt anmärkningsgivaren skulle en direkt vägförbindelse från det föreslagna området till Eriksgårdsvägen vara en säker lösning. Vid anslutningen mellan Åbovägen och Bäckmynningsvägen förekommer upprepade farliga situationer, och genom att leda den ökande trafiken via Eriksgårdsvägen skulle situationen vara säkrare i allmänhet.

Det nya och det gamla området kunde på ett naturligt sätt förenas med en gång- och cykelväg, varvid människors rörlighet inte skulle försämrats.

Enligt anmärkningsgivaren försämrar planförslagets trafikarrangemang säkerheten för invånarna i det befintliga bostadsområdet och bör därför planeras på nytt.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

### **15. Anmärkningsgivare 15 (18.1.2020)**

15.1

Anmärkningsgivaren konstaterar att det positiva i planförslaget är att byggandets omfattning har minskat jämfört med planens beredningsmaterial (dvs. planutkastet), även om minskningen inte är tillräcklig.

Kalljärvi är ett källsjö i vattensystemet som börjar i Nouxområdet, och därför lämpar sig inga exploateringstal för planområden av huvudledskaraktär för området (OBS! planläggarens tolkning av anmärkningen). Enligt anmärkningsgivaren välkomnas nya invånare gärna, och deras trivsel skulle också förbättras om belastningen på områdets vattensystem och de landskapsmässiga olägenheterna minimerades.

Det finns mycket forskningsdata om strandzonernas betydelse och omfattning. En breddning av strandremsan i planförslaget samt att bergsområdet lämnas obebyggt skulle dessutom i betydande grad bidra till att dagvatten infiltreras naturligt i marken och i skogsområdet på berget. Till området ansluter byns rekreationsområde och -rutt, varför anmärkningsgivaren föreslår att strandområdet och friluftslederna reserveras i stor utsträckning för rekreationsbruk.

Sammanfattningsvis konstaterar anmärkningsgivaren följande: exploateringstalet bör sänkas bland annat genom att utöka strandens skyddszon och lämna det brantaste bergsområdet i områdets nordvästra hörn obebyggt. En byggnad som ligger för nära friluftsleden i områdets norra hörn bör tas bort (kvarter 267 i planförslaget).

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se också bemötandet till utlåtande 19.*

15.2

I anmärkningen konstateras att Kalljärvi tidigare har förorenats av bristen på avloppsnät samt av jordbruket. Enligt anmärkningsgivaren har avloppsvatten vid flera tillfällen under de senaste åren runnit ut i sjön från kommunens pumpverk. Pumpverket i byn har inte motsvarat de krav som den nuvarande situationen ställer. Det har ständigt skrivits om tillräckligheten av rent vatten i samband med planeringen av nya planområden.

Anmärkningsgivaren kräver att avloppspumpverket har förnyats/förstärkts, att pumpar har lagts till samt att fel- och störningslarmsystemet har utvecklats innan nya områden ansluts till avloppsnätet, och att Veikkolas invånare har informerats om de genomförda åtgärderna.

Likaså kräver anmärkningsgivaren att tillgången till rent vatten ska vara tryggad för hela byn innan det nya planområdet genomförs. Kalkylerna ska publiceras.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att pumpverket har förnyats år 2019.*

15.3

Anmärkningsgivaren konstaterar att hen med oro har följt gatusituationen i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken: möte med en sopbil har krävt att man lämnar körbanan. I och med det bostadsområde som föreslås i planförslaget kommer de nya invånarnas bilar (minst 150 bilar) och servicetrafiken till fastigheterna att innebära en verklig trafiksäkerhetsrisk för det nuvarande bostadsområdet. I båda bostadsområdena, både det nuvarande och det nya, kommer det att bo många barnfamiljer. Invånarna i bostadsområdet har varit medvetna om utvidgningen av området, men med en exploatering som är hälften så stor som den som presenteras i planförslaget. Dessutom har antalet bilar per familj ökat under de senaste tio åren.

I anmärkningen konstateras i enlighet med planförslaget att fordonstrafiken till det nya bostadsområdet ska ordnas via Bäckmynningsvägen till Åbovägen. Denna anslutning är farlig, och farliga situationer har inträffat för nästan varje bilist i byn. Särskilt den tunga trafiken och bussarna från Helsingfors har råkat i svåra situationer när bilkön väntar på att komma från Åbovägen till Bäckmynningsvägen, och i nedförsbacken är det särskilt vintertid svårt att bromsa en tung bil. Ett litet skutt uppåt försvårar anslutning från Bäckmynningsvägen till Åbovägen under vintern. NTM-centralen i Nyland och kommunen bollar frågan.

Anmärkningsgivaren fick inte vid det invånarmöte som hölls någon klarhet i hur trafiken under byggtiden ska ordnas. Anmärkningsgivaren bedömer att det blir mycket problematiskt om två husfabriker anländer samtidigt till bostadsområdet Veikkolabäcken när ordentliga vändplatser och parkeringsutrymmen saknas. Samma situation råder efter att området har färdigställts. Fastigheternas service- och besöks trafik förutsätter att ordentliga parkerings- och vändplatsarrangemang ordnas, eller att Lohavägen öppnas.

Anmärkningsgivaren föreslår att två gator i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken (Storåkersvägen och Lohavägen) används som tillfartsvägar under byggtiden. Vid invånarmötet om planförslaget konstaterades att husbyggandet i det nya området inte kommer att ske "samtidigt". Enligt anmärkningsgivaren har Lohavägen ett litet antal invånare som en tillfällig störning skulle beröra. Den skulle i fortsättningen fungera som räddningsväg, gång- och cykelväg samt som tomtgata för invånarna. Övrig trafik på Lohavägen skulle kunna hindras efter att området färdigställts genom portlösningar.

I anmärkningen konstateras att vägnätet i Veikkolabäckens område måste planeras så att det är säkert för barn genom anläggning av tillräckligt många övergångsställen och farthinder. När det gäller det nuvarande bostadsområdet ska åtgärderna genomföras innan det nya området byggs.

Parkeringsmöjligheterna måste utökas genom att kvarter 267 i planförslagets nordöstra hörn ändras till parkeringsområde, eftersom det råder stor brist på parkeringsplatser i det nuvarande bostadsområdet. Likaså bör någon av vändplatserna i det befintliga bostadsområdet utvidgas så mycket att tung servicetrafik kan fungera i området.

Anmärkningsgivaren föreslår att kommunen och NTM-centralen i Nyland inleder förhandlingar för att förbättra anslutningen mellan Bäckmynningsvägen och Åbovägen, till exempel genom att bygga en cirkulationsplats eller en ovalformad anslutning.

**Kommunens svar:**

*Kommunen utreder anvisande av ekopunkten som tagits ur bruk vid Bäckmynningsvägen utanför planområdet som ett parkeringsområde som betjänar bostadsområdet.*

*Se bemötande 19 till utlåtandet samt bemötandena till anmärkningarna 1.1, 5 och 21.1.*

15.4

I planförslaget anges strandzoner för brygg- och bastuplatser. Enligt anmärkningsgivaren finns det i byn motsvarande lösningar där privata bryggor eller anlagda sandstränder har uppkommit på allmänna strandområden. Vissa aktörer betraktar dessa badstränder som sina egna genom att förbjuda andra att använda områdena. Användarna av strandområdet i planförslaget kommer också att vara användare av närrekreationsområdet.

Anmärkningsgivaren kräver att sådana planbestämmelser införs i planen att strandremsan inklusive dess förbindelser förblir i hela byns gemensamma bruk och inte enbart för invånarna i det område som ska bebyggas. Om kommunen beslutar att låta privata aktörer uppföra konstruktioner vid stranden, eller om ett byggförslag lämnas till kommunen, ska det i avtalet föreskrivas att byggaren förbinder sig att upplåta konstruktionerna för hela byns användning och inte enbart för bostadsområdets invånare.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*En båthamn (IvI) har anvisats i närrekreationsområdet (VL) i strandzonen i planförslaget. I anslutning till båthamnen är det tillåtet att bygga en brygga som betjänar verksamheten, dock så att den som bygger den är till exempel en invånarförening för området. Likaså har en plats för en närbadplats (Ivv) anvisats i förslaget. Underhållet av närbadplatsen har planerats att likaså skötas av en invånarförening för området.*

*Planförslaget ändras i strandzonen genom att anvisa dit en bastubyggnadstomt (RS) för en privat markägare. Bastubyggnadstomten ligger dock på ett sådant område där det med tanke på terrängformerna inte är motiverat att bygga en friluftsled.*

*I enlighet med planförslaget reserveras nästan hela strandzonen i detaljplanen som närrekreationsområde (VL), även om det inte finns grunder för att anvisa friluftsleder på en del av den på grund av begränsat tillträde.*

*Det bör konstateras att närrekreationsområdena (VL) finns tillgängliga för alla kommuninvånare.*

## 16. Anmärkningsgivare 16 (15.1.2020)

16.1

I anmärkningen konstateras att planförslaget måste ändras i fråga om trafikarrangemangen för att garantera barns trafiksäkerhet och för att undvika olyckor. Det är oansvarigt att leda trafiken i planförslaget (Veikkolabäcken II) genom det tätt bebyggda bostadsområdet (Veikkolabäcken I), som är populärt bland barnfamiljer, i en situation där en mer direkt och naturlig gatuförbindelse till Eriksgårdsvägen skulle vara möjlig att genomföra och även möjlig ur markägarens synvinkel.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslättis generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planlagts som matargata även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 9.1.*

16.2

Enligt anmärkningsgivaren är rallyt på avfallsstationen vid Bäckmynningsvägen idiotiskt och ingen ytterligare trafik behövs.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se bemötande till anmärkning 5.*

16.3

Förverkligande av närdemokrati i Kyrkslätt förutsätter att områdets invånares åsikt beaktas i beslutsfattandet. Trafiken på planförslagsområdet (Veikkolabäcken II) får inte styras genom det tätt bebyggda området.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Beslutsfattandet om planprojektet har framskridit enligt förvaltningsstadgan för Kyrksläotts kommun. I Kyrksläotts kommun beslutar kommunfullmäktige om godkännande av planerna (med andra ord godkännande av detaljplaner efter behandlingen i kommunutvecklingsnämnden och kommunstyrelsen). I fråga om Veikkolabäckens område baserar sig beslutsfattandet på den lagakraftvunna Kyrksläotts delgeneralplan 2020. Planförslaget baserar sig på delgeneralplanen.*

## **17. Anmärkningsgivare 17 (30.1.2020)**

### 17.1.

Anmärkningsgivaren konstaterar att det i planutkastet (den ansvariga planläggaren tolkar att anmärkningsgivaren avser planförslaget) fortfarande föreslås att trafiken leds via Puukkovägen genom det befintliga bostadsområdet. Trafiken borde ledas via gång- och cykelvägen i planförslaget till Eriksgårdsvägen. Motiveringarna för detta är:

- vintertid kan två fordon inte köra om på Puukkovägen (lastbilar)
- trafiken orsakar farliga situationer eftersom barn måste ta sig längs Puukkovägen
- sikten är begränsad vid korsande gator.

Anmärkningsgivaren konstaterar också att en förbindelse till Eriksgårdsvägen är dyrare, men inte oskäligen med tanke på de totala kostnaderna.

#### **Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmyrningsvägen. Den nuvarande Bäckmyrningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*I samband med utarbetandet av förslaget har man utarbetat en utredning (Veikkolabäcken II vägalternativ, FCG Finnish Consulting Group, 2018) om kostnadsjämförelser av alternativa gatuförbindelser att leda genom Veikkola idrottspark för en markanvändningslösning enligt planförslaget. Svaret som gäller detta framgår av bemötande till utlåtande 21.1.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

### 17.2

I anmärkningen konstateras följande: "Dessutom borde man i planen reservera parkeringsplatser vid hemgator för rörelsehindrade (+ hemsjukvård). Separata 'gästplatser' längre borta räcker inte till. Det borde ordnas en tillgänglig väg till den blivande badstranden och strandbastun."

#### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Anmärkningsgivaren lyfter generellt fram behovet av att anvisa parkeringsplatser på hemgator (dvs. bostadsgator) för rörelsehindrade och för hemsjukvården. Enligt kommunens principer planeras bostadsgator i regel relativt smala, eftersom de sällan har genomfartstrafik och trafikmängderna är relativt små. Således är förslaget att anvisa parkeringsplatser på dessa principiellt och innebär utmaningar i fråga om likabehandling, eftersom det är oskäligt att tänka sig att alla bostadsgator i Kyrkslätt skulle förses med sådana parkeringsplatser för rörelsehindrade som anmärkningsgivaren kräver. Varje tomtägare kan anlägga en eller flera tillgängliga parkeringsplatser på sin egen tomt.*

*Kommunens utgångspunkt är att anvisa allmänna parkeringsområden (LP) inom bostadsområden, där exempelvis personal inom hemsjukvården har tillgång till parkeringsplatser. Den ovan beskrivna praxis verkar dock inte ha varit i bruk ännu i slutet av 1990-talet när den första fasen av Veikkolabäckens bostadsområde planerades, eftersom det inte har anlagts ett enda allmänt parkeringsområde (LP) i området.*

*Det kan konstateras att tre separata allmänna parkeringsområden (LP) hade anvisats i planförslaget. Planförslaget ändras dock så att ett av parkeringsområdena längs Puukkovägen försvinner från den detaljplan som bereds för godkännande. Å andra sidan ändras planförslaget med anledning av respons från det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken så att ett nytt, mindre parkeringsområde (LP) anvisas längs Lohakärrsvägen för att underlätta parkeringssituationen i området.*

*I enlighet med gällande lagstiftning beaktas tillgänglighetskraven både i planläggningen och i planeringen av gator och rutter.*

## **18. Anmärkningsgivare 18 (15.1.2020)**

### 18.1.

I anmärkningen konstateras att det är oansvarigt att leda trafiken i detaljplaneområdet genom det tätt bebyggda området Veikkolabäcken I, som är populärt bland barnfamiljer, i en situation där en mer direkt och naturlig gatuförbindelse till Eriksgårdsvägen skulle vara möjlig att genomföra och även möjlig ur markägarens synvinkel. Puukkovägen passar inte som matargata, eftersom den inte har övergångsställen och eftersom där inte ryms några. Sikten är dålig i korsningarna, eftersom byggnaderna placerats på till och med två meters avstånd från gatkanten. Man är tvungen att backa rakt ut på gatan från gårdarna längs gatan, eftersom tomterna är små och planläggningen mycket tät.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planlagts som matargata även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

18.2

Förverkligande av närdemokrati i Kyrkslätt förutsätter att områdets invånares åsikt beaktas i beslutsfattandet. Trafiken på området Veikkolabäcken II får inte styras genom det tätt bebyggda området.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Beslutsfattandet om planprojektet har framskridit enligt förvaltningsstadgan för Kyrksläotts kommun. I Kyrksläotts kommun beslutar kommunfullmäktige om godkännande av planerna (med andra ord godkännande av detaljplaner efter behandlingen i kommunutvecklingsnämnden och kommunstyrelsen). I fråga om Veikkolabäckens område baserar sig beslutsfattandet på den lagakraftvunna Kyrksläotts delgeneralplan 2020. Planförslaget baserar sig på delgeneralplanen.*

18.3

Enligt anmärkningsgivaren ska man beakta att området har över 100 hus. Med tanke på den allmänna säkerheten ska det finnas en annan nödutgång vid undantags- och nödfall. Enbart en nödutgång räcker inte till detta.

**Kommunens svar:**

*Västra Nylands polis och Västra Nylands räddningsverk (numera Västra Nylands välfärdsområde) har gett utlåtanden (utlåtandena 11 och 12) om planförslaget, och ingendera hade något att anmärka på planförslaget, om än flera av räddningsverkets ärendepunkter hör till ärenden som behandlas i bygglovsskedet. Det ärende som anmärkningsgivaren lyft fram har inte heller tagits upp under myndighetsförhandlingarna. Inga ändringar i planförslaget.*

*Se bemötande till anmärkning 1.1.*

18.4

En betydligt bredare parkremsa än den planerade ska lämnas mellan det nya bostadsområdet och området Veikkolabäcken I, så att kvarter 270 i planförslaget tas bort.

Ett alltför effektivt bebyggande av den höga kullen vid stranden förändrar strandlandskapet till ett stadsmässigt landskap. Trädbeståndet fälls eller försvinner vid den första stormen efter att öppningar har avverkats. Gatorna är för branta för att köras på, och parkremsorna är för smala med tanke på naturvärden eller funktionalitet. Den kommande förstörelsen kommer att synas i fjärrlandskapet. På planeringsområdet ska ett tydligt skogsområde lämnas på strandsidan mellan Veikkolabäcken I och II, och natursköna bergsområden ska bevaras. Parkremsan måste vara klart bredare för att trygga en tillräcklig livsmiljö för noterade flygekorrar.

**Kommunens svar:**

*Kvarter 270 i planförslaget ligger utanför livsmiljön för flygekorrar enligt utredningarna (se bildparet på nästa sida där de kärnområden för flygekorrar som är anvisade på närreklamationsområdet (VL) är streckade), och således finns det inga grunder för avlägsnande av det. Inga ändringar i förslaget till de här delarna. Det bör dessutom konstateras att förslaget ändras genom att kvarter 267 tas bort och att bara två tomter för fristående småhus (AO) anvisas i kvarter 269 enligt bild 14 på nästa sida (i detaljplanen som bereds för godkännande ändras kvartersnumreringen i området).*



Bild 13. Utdrag ur planförslaget, av vilket läget av kvarter 270 framgår.



Bild 14. Utdrag ur detaljplanen som beretts för behandling för godkännande gällande norra delen av bostadsområdets utvidgningsdel.

Byggeffektiviteten i kvarteren i planförslaget avviker inte nämnvärt från det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken.

Se bemötande till anmärkning 34.7.

I det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken finns flera tomter för fristående småhus (AO) med egen strand. I planförslaget fanns inga tomter med egen strand, men i detaljplanen som beretts för behandling för godkännande finns en tomt med egen strand (kvarter 273). Användningsändamålet för tomten är strandbastu (RS), och dess byggrätt är liten (högst 35 v-m<sup>2</sup>).

## 19. Anmärkningsgivare 19 (31.1.2020)

19.1

När trafiken på Puukkovägen ökar förutsätter anmärkningsgivaren en mer noggrann planering ur trafiksäkerhetssynpunkt (särskilt vad gäller tung trafik under byggtiden). Säkerheten äventyras i betydande grad. Husen i området har byggts nära Puukkovägen, och dessutom har de korsande vägarna dålig sikt och används flitigt av lätt trafik.

Till exempel är det från anmärkningsgivarens ytterdörr endast några meter till vägen, och sikten är dålig särskilt i riktning mot Åbovägen, vilket orsakar problem redan när man startar med bil, för att inte tala om barn som leker på gården.

Det har ännu inte presenterats någon ordentlig lösning eller plan för trafikarrangemangen för Puukkovägen och hur trafiksäkerheten ska förbättras, ifall förbindelsen från planförslagets område enbart sker via Puukkovägen.

### **Kommunens svar:**

I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.

Se bemötanden till utlåtandena 19.9 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.

19.2

I anmärkningen har korsningen mellan Bäckmyrningsvägen och Gamla Åbovägen (regionväg 110, anmärkningsgivaren avser sannolikt Åbovägen) lyfts fram. Korsningens funktion är problematisk, särskilt från Bäckmyrningsvägen mot Åbo (anmärkningsgivaren avser sannolikt svängning i riktning mot Vichtis). Anmärkningsgivaren föreslår att en cirkulationsplats byggs i korsningen och uttrycker tvivel om att någon plan för en sådan cirkulationsplats har upprättats, men konstaterar att när trafiken ökar kommer korsningen att orsaka farliga situationer på grund av allvarliga trafikstockningar.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se bemötande 19.9 till utlåtandet samt bemötandena till anmärkningarna 5 och 16.2.*

## 20. Anmärkningsgivare 20 (16.1.2020)

Enligt anmärkningsgivaren måste trafikarrangemangen i planförslaget ändras. Trafiken till planförslagsområdet har letts via Puukkovägen och Bäckmyrningsvägen i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken. Förslaget beaktar inte att det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken planerades mycket tätt och just av den anledningen att ingen annan trafik skulle ledas dit.

I anmärkningen konstateras att trafiken från ett helt annat och betydligt större bostadsområde håller på att styras till Puukkovägen. Enligt anmärkningsgivaren motsätter sig invånarna i det nuvarande bostadsområdet trafikarrangemanget. Den markägare som initierat planförslaget har enligt anmärkningsgivaren konstaterat att en trafikförbindelse från Eriksgårdsvägen är fullt möjlig och lätt att genomföra. Det handlar därför uteslutande om ett politiskt beslut om hur trafiken från planförslagsområdet ska ordnas. I anmärkningen konstateras: "annars känns hela ärendet enbart som ett dåligt beslut som en gång fattats och som man inte vill ändra, trots att det finns en bättre lösning".

**Kommunens svar:**

*Området Veikkolabäcken planerades på 1990-talet och omfattade även ett bostadsområde i stort sett i enlighet med planförslaget, till vilket det också anvisades i stort sett samma byggrätt som i planförslaget. Således stämmer anmärkningsgivarens uppfattning inte.*

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmyrningsvägen. Den nuvarande Bäckmyrningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

## 21. Anmärkningsgivare 21 (tre anmärkningar: 30.1.2020; 30.1.2020 och 31.1.2020)

Anmärkningsgivaren representerar följande lägenheter vid Lohavägen söder om planförslaget: (257-499-489), (257-449-2-96), (257-449-2-95), (257-449-2-715), (257-449-2-187), (257-449-2-453), (257-449-2-454), (257-449-2-428) och (257-449-2-188). Anmärkningsgivaren är ombud för Lohavägens väglag och har fullmakt av markägarna i fråga.

21.1

I anmärkningen konstateras att planförslaget innehåller en parkstig/friluftsled vid Kalljärvi strand (se bild nedan).

Lohavägen är en enskild väg: väglaget och markägarna motsätter sig parkstigen/friluftsleden enligt planförslaget, eftersom den skulle leda regelbunden gång- och cykeltrafik till Lohavägen. Vägen är avsedd för och underhålls med tanke på de boendes behov på Lohavägen och den upprätthålls inte för lätt trafik och ingen regelbunden lätt trafik ska heller ledas dit. Vägen är obelyst och smal, vilket gör den osäker och olämplig för gång- och cykeltrafik. Dessutom skulle underhållsnivån på vägen behöva höjas avsevärt för att regelbunden gång- och cykeltrafik som leds dit skulle kunna ske på ett tryggt sätt.

Att styra gång- och cykeltrafik från planförslagets område skulle öka markägarnas och väglagets delägares underhålls- och skadeståndsansvar. Den högre underhållsnivå som krävs för lätt trafik beräknas flerfaldiga kostnaderna för vägunderhåll, såsom snöröjning, sandning, ansvarsförsäkring och övrigt underhåll.



Kuva 1: Kuva asianomaisesta puistopolusta Veikkolanpuro II asuinalue ja Lohantien välillä.

Lähde: Havainnekuva 3388.

En ökning av ovan nämnda underhålls- och skadeståndsansvar vore exceptionellt oskälig för fastighetsägarna, eftersom Lohavägens väglag till stor del har skött underhållet genom talkoarbete av enskilda fastighetsägare.

I anmärkningen krävs att parkstigen/friluftsleden enligt planförslaget inte ska anläggas vid Lohavägen. Friluftslederna för invånarna i planförslagsområdet bör i stället ledas till Veikkola idrottspark, där det finns ändamålsenligt underhåll från kommunens sida för fotgängare och cyklister.

**Kommunens svar:**

*I och med utvidgningen av Veikkolabäckens bostadsområde är avsikten enligt planförslaget att i Kalljärvi strandzon anlägga ett allmänt rekreativområde (VL), där man bland annat ska bygga en badplats och en lekplats samt eventuellt en bastubyggnad (rs). Dessa tjänster skulle även stå till förfogande för dem som bor längs Lohavägen. Utöver detta möjliggör en förbindelse från detaljplaneområdet till Lohavägens norra ända en naturlig förbindelse för dem som bor längs Lohavägen till det planerade rekreativområdet samt via Veikkolabäckens bostadsområde vidare i riktning mot Åbovägen, till exempel till biblioteket. Likaså leder en förbindelse mellan Lohavägen och bostadsområdet naturligt via det nya bostadsområdet till Eriksgårdsvägen, varifrån även invånarna på Lohavägen kan ta sig vidare till Veikkola centrum och idrottsparken samt för skolelever till Vuorenmäen koulu.*

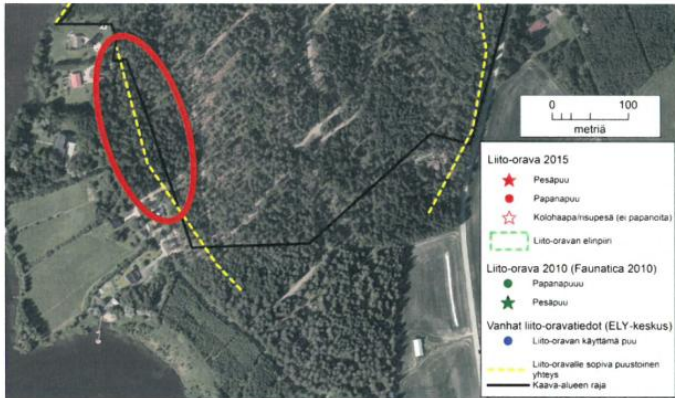
*I anmärkningen lyfts det fram att Lohavägen (dvs. en enskild väg) inte har planerats som en allmän trafikled. Påståendet stämmer. Ett av målen för planläggningen är att skapa sammanhängande förbindelser. Att sammankoppla Veikkolabäckens bostadsområde med Lohavägen med en gång- och cykelförbindelse främjar målet om sammanhängande rutter och gör trafikförbindelserna mångsidigare både för invånarna längs Lohavägen och för invånarna i det expanderande bostadsområdet Veikkolabäcken.*

21.2

I anmärkningen lyfts fram att det i planförslaget konstaterats att det gemensamma skogsområdet också fortsätter utanför planområdet som vidsträckt område. Enligt utredningen om flygekorre (planbeskrivningen, s. 14) framgår det av kartan att det i planförslaget har bedömts finnas lämpliga förbindelser för flygekorrar även utanför planområdet på följande lägenheter: (257-499-489), (257-449-2-96), (257-449-2-95), (257-449-2-715), (257-449-2-187), (257-449-2-453), (257-449-2-454), (257-449-2-428) och (257-449-2-188). I anmärkningen motsätter man sig att lägenheter utanför planförslaget anvisas som lämplig förbindelse för flygekorrar.

Enligt anmärkningsgivaren ska bostadsområdet i planförslaget genomföras så att en parkartad förbindelse lämplig för flygekorrar tryggas innanför planområdet. Genomförandet av förslaget får inte innebära att flygekorrar tvingas skapa förbindelser på någon annan fastighetsägares mark. Av figur 3 i planförslaget (se bild) framgår att en lämplig parkartad förbindelse för flygekorrar föreslås löpa på enskilda fastighetsägares markområden utanför planområdet.

Enligt anmärkningsgivaren kan en sådan parkartad förbindelse för flygekorrar från Kalljärvis strand i riktning mot idrottsparkområdet tryggas om den planerade parkförbindelsen från planförslagsområdet till Lohavägen inte byggs och området träd får växa i fred. I anmärkningen konstateras följande: "enligt vår mening tryggas den skogbevuxna zon som lämnas inom planområdet, mellan rekreativområdet Veikkolabäcken II (VL) och fastigheten 257-499-2-489 samt vidare uppåt mellan bostadsområdet och idrottsparken, bäst flygekorrens möjligheter att röra sig på idrottsparkens område. Vid behov bör lekplatsen placeras om inom planområdet, så att en parkartad förbindelse för flygekorrar kan tryggas inom planområdet."



Kuva 3. Veikkolanpuro II:n asemakaava-alueella oleva liito-oravan elinpiiri sekä lajille sopivat puustoiset kulkuyhteydet asemakaava-alueen sisällä ja ympäröiville alueille. Ilmakuva © Kirkkonummen kunta.

Kuva 2: Liito-oraville kaavailtu sopiva puustoinen kulkuyhteys.

Lähde: Kaavaselotus liitteineen s. 41-56 asiakirjan liitteestä 14 sivulla 4 oleva kuva 3.

#### **Kommunens svar:**

Kärnområdena för flygekorrar ska fastställas i detaljplanen, eftersom flygekorren genom naturdirektiv klassificeras som starkt hotad. Därför måste dess livsmiljö och levnadsförhållanden tryggas. Med andra ord har till exempel markägaren inte rätt att få uppgifter i flygekorretredningar borttagna, även om anmärkningsgivarens ståndpunkt gäller ett område utanför detaljplaneområdet. De naturutredningar som hör till planläggningen omfattar även närområdet kring det egentliga planområdet. Det kan konstateras att planförslaget preciseras genom att ett nytt kärnområde anvisas söder om Puukkovägen.

## **22. Anmärkningsgivare 22 (26.1.2020)**

Enligt anmärkningsgivaren innehåller planförslaget problematiska aspekter särskilt i fråga om naturvärden och trafikarrangemang. Det är möjligt att påverka problemområdena genom att ändra förslaget.

### **22.1**

#### Tryggande av flygekorrarnas livsmiljö

För flygekorrarnas livsmiljö i den norra delen av planförslaget har det planerats byggande som avsevärt skulle minska livsmiljön. Flygekorrarnas livsmiljö får inte försämrats, varför ett större obebyggt område borde lämnas i den norra delen av området.

#### **Kommunens svar:**

Vid arbetsförhandlingar mellan kommunen och NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftcentralen i Nyland och Tillstånds- och tillsynsverket) 29.6.2022 och 24.6.2024 fastställdes tillräckliga livsmiljöer för flygekorrar som markanvändningen inom detaljplaneområdet förutsätter. Planförslaget ändras i den norra delen av planområdet så som framgår av bemötandet till utlåtande 21.1.

Planförslaget ändras genom att ett kärnområde för flygekorrar anvisas söder om Puukkovägen (se bemötandet till utlåtande 22.1). Likaså ändras planförslaget så att kvarter 279 delas upp i två små kvarter för fristående småhus, så att ett befintligt vilo- och botråd för flygekorrar placeras på närrekreationsområde (VL), vilket möjliggör bevarandet av träden (i den detaljplan som bereds för godkännande har numreringen av dessa kvarter ändrats). Från den södra sidan av kvarteret tas den i förslaget angivna friluftsleden bort, för att flygekorrarnas livsmiljö i området ska bevaras.

Se bemötande till anmärkning 34.7.

### **22.2**

#### Beaktande av områdets naturvärden

I skogsområdet i den norra delen av planförslaget finns, utöver flygekorrar, även andra naturvärden. Skogarna i närområdet, bland annat på idrottsparkens område, innehåller många strukturer som skapats av människor, såsom friluftsleder, belysning, motionsplatser och en frisbeegolfbana. Skogen i planförslagens norra del är däremot i ett mer naturenligt tillstånd och erbjuder goda förhållanden för flera växt- och djurarter. Området har också rikligt med mycket gamla träd. Skogen har även lokal betydelse, eftersom den är en närskog för invånarna och lättillgänglig för till exempel barn, äldre och skolelever.

Bergsområdet Lillberga i den norra delen av planförslaget har i naturutredningen bedömts som ett värdefullt naturobjekt. I förslaget planeras byggande som sträcker sig till bergssluttningarna, vilket hotar naturvärdena i detta bergsområde. Brantheten i sluttningen gör den även i största allmänhet till en utmanande byggplats.

I markanvändningen i planförslaget bör, utöver flygekorrar, även övriga naturvärden i området beaktas mer omfattande. Enligt anmärkningsgivaren skulle respekt för naturvärdena och bevarandet av skogsområdet stödja områdets eftersträfvade ekologiska image.

**Kommunens svar:**

*För närvarande (situationen år 2026) har skogen i den norra delen av planförslaget gallrats ganska kraftigt, men enligt naturutredningarna kvarstår den ändå som ett kärnområde för flygekorrar i enlighet med förslaget. Planförslaget ändras dock i detta område genom att minska byggandet, så som anges i bemötandet av anmärkning 22.2.*

*Planförslaget ändras även beträffande bergsområdena så att ett nytt planbeteckning sma (värdefullt landskapsområde) införs för bergsområdena i Veikkola idrottspark. Planförslaget kompletteras också genom att områden med grön sköldmossa anvisas i detaljplanen som bereds för godkännande med planbeteckningen luu (särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald).*

## 22.3

### Trafikförbindelser till området

Trafiken i planförslaget har planerats att ledas längs Puukkovägen genom det nuvarande bostadsområdet. Enligt anmärkningsgivaren borde trafiken i stället ledas till Eriksgårdsvägen. Friluftslederna i idrottsparken löper redan i huvudsak i närheten av Eriksgårdsvägen och Åbovägen (regionväg 110), så en ny vägförbindelse skulle inte väsentligt förändra situationen. Den ovan avsedda väglinjen skulle också bidra till att bevara skogsområdet i den norra delen av planförslaget i naturtillstånd, eftersom endast en gång- och cykelväg då skulle behöva dras genom skogen.

Genom idrottsparken har i planförslaget anvisats en gång- och cykelled som kräver byggande av en övergångsbro över friluftsleden, vilket innebär att nödvändiga ändringar i friluftslederna och frisbeegolfbanan i alla fall måste göras. Enligt gjorda beräkningar ökar en alternativ förbindelse via Eriksgårdsvägen inte kostnaderna nämnvärt. Förbindelsen skulle också förkorta avståndet till Veikkola centrum och därmed utgöra en naturlig färdväg.

Att leda trafiken från planförslagsområdet via Eriksgårdsvägen är också väsentligt med tanke på trafiksäkerheten i det befintliga bostadsområdet. I området bor ett betydande antal barn i skolålder som måste korsa Puukkovägen på sin skolväg. Enligt anmärkningsgivaren bör trafiken på Puukkovägen därför inte ökas från nuvarande nivå.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

## 23. Anmärkningsgivare 23 (Antti Nuutinen, 23.1.2020)

Anmärkningsgivaren konstaterar att trafikarrangemangen enligt planförslaget inte är säkra med tanke på det befintliga bostadsområdet och att de i framtiden kommer att orsaka onödiga trafikstockningar i korsningen vid Åbovägen (regionväg 110). Invånarna och markägaren (med anmärkningsgivaren avses sannolikt den part som tagit planläggningsinitiativet) har föreslagit en alternativ förbindelse direkt till Eriksgårdsvägen. Den ovan beskrivna lösningen skulle vara ett avsevärt säkrare och bättre alternativ.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Puukkovägen och Bäckmynningsvägen. Båda gatorna har ursprungligen planerats som en matargata. Inga ändringar i planförslaget.*

*Se även bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

## 24. Anmärkningsgivare 24 (Antti Nuutinen, 23.1.2020)

Anmärkningsgivaren konstaterar att det i planeringsskedet har konstaterats att trafiken i planförslaget skulle kunna ledas via en ny väg till Eriksgårdsvägen, vilket också skulle vara en kortare rutt till Veikkola centrum. Även markägaren (med anmärkningsgivaren avses sannolikt den part som tagit planläggningsinitiativet) har enligt anmärkningsgivaren uttryckt sitt samtycke till denna sträckning, som skulle kunna genomföras utan att störa idrottsparkens funktioner genom att bygga en ordentlig överfartsbro, längs vilken motionsslingor och eventuella skidspår skulle kunna ledas. I den utredning som gjordes i planeringsskedet utgjorde kostnadsuppskattningen för denna vägförbindelse endast en liten del av områdets totala infrastrukturkostnader. Det är ett lågt pris för att undvika en eller till och med flera allvarliga olyckor på Puukkovägen.

Enligt anmärkningsgivaren beaktar planförslaget inte den allvarliga trafiksäkerhetsrisk som uppstår om trafiken från planförslagsområdet leds via Puukkovägen genom det befintliga bostadsområdet. Följande är anmärkningsgivarens motiveringar:

- Kyseinen katu ei toimi kokoojakatuna, koska Puukonttiellä ei ole suojateitä lainkaan turvallista ylittämistä varten. Alueella asuu paljon lapsia, jotka liikkuvat koulumatkoja juuri pahimman ruuhkan aikana. Alueella on tapahtunut lieviä onnettomuuksia jo aiemmin, emme halua yhtään vakavaa onnettomuutta tulevaisuudessakaan.
- Erityisesti uuden alueen rakennusaikainen liikenne muodostaisi todellisen vaaran Puukonttien ympäristöön. Raskaat kuorma-autot laskettelisivat Puukonttien mäkeä alas, ja nopeudet nousisivat varmasti yli sallitun kiireen, raskaan massan ja alamäen takia. Alueen rakentaminen tulisi kestämään todennäköisesti ainakin 5-10 vuotta.
- Puukonttien varrella on useita omakotitaloja, joiden liittymät ovat suoraan kadulle niin, että pihoista joutuu peruuttamaan tielle (tai vaihtoehtoisesti tieltä on peruutettava pihaan).
- Talvisin Puukonttie kapenee lähes yksikaistaiseksi, koska alueella ei ole riittävästi lumenkasauspaikkoja, lumet siis joudutaan auraamaan tien varteen ja runsaslumisina talvina tien varret täytyvät. Useana talvena jalkakäytävä on kaventunut puoleen ja sen lisäksi autot ovat joutuneet käyttämään jalkakäytävää kohtaamistilanteessa.

Anmärkningsgivaren konstaterar avslutningsvis att planprojektet är värt att understöda och att det förhoppningsvis ökar tjänsterna i området i takt med att invånarantalet växer. Trafiken i planförslaget måste dock lösas på ett hållbart sätt – Puukkovägen är inte ett hållbart alternativ.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

## 25. Anmärkningsgivare 25 (31.1.2020)

### 25.1

Anmärkningsgivaren kräver att bemötandena till utlåtanden och åsikterna om beredningsmaterialet till planen (planutkastet) korrigeras. Anmärkningsgivaren konstaterar också att planläggarna har lovat att rätta bemötandena och efterfrågar tidpunkten för dessa korrigeringar. Enligt anmärkningsgivaren ger felaktiga bemötanden beslutsfattare/myndigheter vilseledande eller felaktig information.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Bemötanden som godkänts av kommunstyrelsen till respons på planens beredningsmaterial (dvs. planutkastet) kan inte göras. Således görs inga ändringar i planmaterialet från beredningsskedet.*

### 25.2

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till trafikförhållanden på Puukkovägen som förändras till följd av planförslaget:

Veikkolanpuro 2. läpiajo Puukontietä Veikkolanpuro 1 lävitse on suunniteltu 90-luvun kaavassa puolet pienemmälle asuinalueelle. Ristestalueiden näkymiä ei pysty risteyksissä avartamaan niin kuin vastineissa kuvataan. Eikä myöskään jalkakäytäviä / pyörateitä ole turvalliseen kulkuun mm. Lohansuonkujalla, Isonpellonkujalla, Lohansuontielle, Lähdekujalla ja Purosuonkujalla. Mikäli ei ole pyörateitä ja jalkakäytäviä niin ei voida myöskään osoittaa turvallisia suojateitä liiaksi vilkastuneen Puukonttien ylittämiseen. Liikennettä ei pysty järjestämään turvallisesti nykyisen asuinalueen läpi. Muita vaihtoehtoja alueen yhdistämiseksi tieverkkoon on huolellisesti tutkittava. Paras tielinjaus lienee urheilupuiston lävitse Eerikinkartanontielle.

**Kommunens svar:**

*Planprojektet för bostadsområdet Veikkolabäcken omfattade redan på 1990-talet ett planerat bostadsområde som i stort sett motsvarar planförslaget under behandling. Den nuvarande detaljplanen för Veikkolabäcken, som alltså inte inkluderar bostadsområdet söder om det så kallade ursprungliga planområdet, vann laga kraft år 1998.*

*Av bildparet nedan (bilder 15 och 16) framgår både den så kallade ursprungliga markanvändningen enligt planprojektet för bostadsområdet Veikkolabäcken från år 1998 (se bilden till vänster) samt den markanvändning enligt detaljplanen som bereds för godkännande år 2025 (se bilden till höger).*



Bild 15. Utdrag ur det planprojekt som behandlades år 1998.

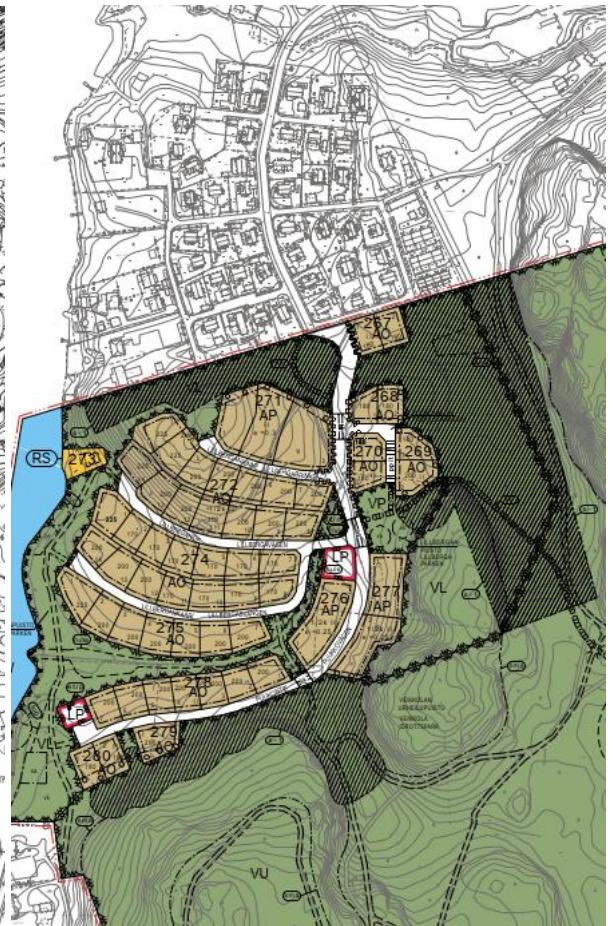


Bild 16. Utdrag ur planen som beretts för behandling för godkännande.

Kommunens mål var att få det omfattande bostadsområdet Veikkolabäcken, som planerades för behandlingen för godkännande år 1998, men i slutskedet av planläggningen avgränsades den södra delen, dvs. det bostadsområde som motsvarar planförslaget, utanför den detaljplan som skulle godkännas.

Anmärkningsgivarens påstående om att bostadsområdet i planförslaget tidigare skulle ha planerats för ett hälften så stort område stämmer inte (planläggnings- och trafiksystemtjänsterna tolkar att anmärkningen jämför markanvändningen i planförslaget med den södra delen av det nuvarande bostadsområdet enligt planeringen år 1998). Planförslaget ändras inför behandlingen för godkännande så att området omfattar totalt 53 tomter för fristående småhus (dvs. egnahemshustomter). Enligt markanvändningsplanen från 1998 anvisades på motsvarande sätt 47 tomter för fristående småhus till ungefär samma område. Siffrorna är alltså ganska nära varandra. Dessutom ändras förslaget så att ett kvartersområde för strandbastu (RS) anvisas i strandzonen. Likaså ändras förslaget så att det omfattar fyra AP-kvarter (i planförslaget fanns det tre). Som jämförelse kan konstateras att markanvändningsplanen från 1998 innehåller ett A-kvartersområde och ett AL-kvartersområde.

Med beaktande av den ovan nämnda situationen kan slutsatsen dras att dimensioneringen av den nuvarande Puukkoviägen har tagit hänsyn till den fordonstrafik som orsakas av bostadsområdet söder om det så kallade ursprungliga planprojektet.

Se bemötande till anmärkning 1.1.

### 25.3

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till markanvändningen i planförslaget:

Kallion ja korkeiden mäkien laet tulisi jättää kaavoittamatta. Järveltä näkyvä metsäsilhuetti ei ole luonnollinen, mikäli puolet jyrkästä kalliosta louhiintuu talojen, katujen ja kunnalistekniikan myötä pois. Toinen puoli jää puistoalueeksi. Yhden pienen tontin kohdalla korkeusero tontin sisällä saattaa olla yli 10m. Tässä jyrkkyudessa ei luonnollisesti rakenneta eikä pinta-/ hulevesiä viivytellä. Hyvässä/ luontoasäästävässä rakentamisessa turhaa louhimista tulisi välttää. Tässä kaavaluonnoksessa kaunis kalliometsä louhintuu tonttien osalta pois jättäen ruman jäljen luonnontilaiseen metsään. Tämä pilaa myös Kalljärven luonnonmaiseman. Jättämällä kaikki yli 56m korkeuskäyrätason tontit pois kaavaluonnoksesta jäisi korkeat mäet ja kallionlaet rakentamatta, silhuetti Kalljärvelle säilyisi ja mahdollistettaisiin järkevampi luontoa säästävämpi rakentaminen. ( Tarkoittaa osaa kortteleista 270 ja 273). Mikäli on tarve tietylle määrää asukkaita, niin voisi osassa kaavaa esittää enemmän mahdollisuuksia rivitalotomutoiseen rakentamiseen, jotta upeaa järviluonnonympäristöä säästyisi, koska rivitalot ei vaadi niin paljon tilaa, kuin omakotitalot. Esimerkiksi kortteli 278 ja 279 sopisi tähän tarkoitukseen hyvin. Alueesta tulisi laatia päätösvaiheeseen 3D- havainnekuva, jotta tämän huomaisi myös kaavanlaatijat, joilla selvästi ei näytä olevan tarpeeksi tietoa maaston korkeuseroista/ luontoarvoista. Asukastilaisuuden jälkeen tuli sellainen olo, ettei kysymyksiin vastanneet kaavanlaatijat ole edes käynyt koko alueella. Asemakaavaluonnokseen jätettyihin lausuntoihin/ muistutuksiin oli laadittu vastine, joka kertoo kortteleissa korkeuserojen jäävän muutamaa metriin kertoo kaavanlaatijoiden perehtyneisyydestä/ ammattitaidosta.

#### **Kommunens svar:**

*Enligt anmärkningsgivaren borde de nordligaste höjdområdena inom planområdet inte detaljplaneras, eftersom landskapet sett från sjön skulle gå förlorat i sin nuvarande form. Planförslaget bevarar strandzonen vid sjön obebyggd och skogbevuxen. Vid jämförelse mellan markanvändningen i strandzonen enligt planförslaget och den gällande och genomförda detaljplanen för Veikkolabäcken kan det konstateras att planförslaget inte innehåller tomter för fristående småhus med egen strand. Planförslaget ändras dock så att det blir möjligt att anlägga en tomt för en strandbastu (RS) vid strandlinjen. Tomter som placeras i slutningsterräng öppnar sig mot söder och en del av dem även mot sjön. Sådana tomter kan antas vara efterfrågade.*

*Planbestämmelserna i planförslaget kompletteras vad gäller bostadstomter (AO, AP) så att befintligt trädbestånd delvis bevaras på tomterna. Det bör konstateras att detta redan behandlades i anvisningarna för närmiljö och byggande (LYRO), som var framlagda samtidigt med planförslaget och som även tar ställning till användningen av tomterna.*

*I anmärkningen framförs att om målet med planförslaget är ett bestämt invånarantal, kunde tomter för fristående småhus ändras till radhusbebyggelse för att bevara sjölandskapet, eftersom radhus inte kräver lika mycket utrymme som småhusbebyggelse. Kyrkslätts kommuns strategiska vilja är dock att säkerställa ett tillräckligt utbud av egnahemstomter i utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken. Därmed motsvarar markanvändningen i planförslaget kommunens strategiska vilja. Inga ändringar i planförslaget till de här delarna.*

*Planområdets topografi och dess utmaningar har varit kända för planläggaren från början av projektet. De uppdaterade allmänna planerna över gator som uppdaterats för behandlingen av projektet för godkännande är tillgängliga, och planen är därmed genomförbar till denna del. Å andra sidan är just den varierande terrängen i planförslaget och sjöutsikten från tomterna mest sannolikt en viktig faktor för tomtköpare vid valet att flytta till området. Dessutom bidrar områdets naturvärden, som bevaras, till att ge det nya bostadsområdet en karaktär som nya invånare sannolikt anser positiv, liksom närheten till tjänsterna i Veikkola idrottspark och kommersiella tjänster i centrum. Att bygga ett nytt bostadsområde i anslutning till serviceutbudet i Veikkola är motiverat både ur samhällsekonomisk och klimatpolitisk synpunkt. Även centrala myndigheter som styr planläggningen, det vill säga NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftscentralen i Nyland samt Tillstånds- och tillsynsverket) och Nylands förbund) och Nylands förbund.*

*Den kritik som framförs i anmärkningen beträffande invånarmötet samt utlåtanden om och anmärkningar på planens beredningsmaterial (dvs. planutkastet) noteras för kännedom, eftersom de personer som deltog (dvs. kommunens och plankonsultens representanter) inte längre är involverade i projektet (situationen år 2025).*

#### 25.4

I anmärkningen lyfts naturutredningarna fram. Enligt den har NTM-centralen och flera föreningar begärt utlåtanden. Enligt anmärkningsgivaren har NTM-centralen krävt att naturutredningarna ska finnas tillgängliga innan utkastet utarbetas. Enligt anmärkningsgivaren har naturutredningarna inte presenterats och det verkar inte som att några förbättrande ändringar i planen har gjorts utifrån dem.

#### **Kommunens svar:**

*Kommunen har utarbetat detaljplanen i enlighet med OAL (tidigare MBL). Detta har inte varit oklart i samarbetet med de centrala myndigheter som styr planläggningen, såsom NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftcentralen i Nyland samt Tillstånds- och tillsynsverket) och Nylands förbund. Naturutredningar för planområdet har utarbetats och kompletterats under hela planprocessen, och kommunen har tolkat dem vid arbetsmöten tillsammans med NTM-centralen i Nyland.*

*Kommunen höll ett arbetsmöte med NTM-centralen i Nyland 29.6.2022, och resultatet av det är att planförslaget ändras i fråga om kärnområdena samt vilo- och boträden för flygekorrar (se bild 11 i bemötande till utlåtande 22.1). Vid detta möte fanns alla naturutredningar som utarbetats under planprojektet tillgängliga. Beredningen*

av planen för godkännande har genomförts med beaktande av NTM-centralens ställningstaganden, vilket har medfört mindre ändringar i planförslaget.

I den norra delen av planförslaget hade Puukkovägen dragits utan att beakta ett vilo- och boträd för flygekorrar i området. Kommunen och NTM-centralen i Nyland höll ett arbetsmöte om denna fråga den 26.6.2024, där NTM-centralen godkände kommunens förslag om att dra vägen så att trädet och dess närmiljö ligger på tillräckligt avstånd från gatuområdet. Planförslaget ändras på det sätt som ovan föreslagits. Planförslaget kompletteras också genom att ett kärnområde för flygekorrar anvisas söder om utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.

Se bemötande till utlåtandena 3 och 22.1 samt bemötande till anmärkning 34.7.

25.5

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till behandlingen av yt- och dagvattnen i planförslaget.

Pinta- ja hulevesien imeyttämislle ja viivyttämislle ei ole varattu riittävästi tilaa. Kaavoittamalla korkeaan mäkeen, jossa on kalliota on viivyttäminen ja imeyttäminen täysin mahdotonta. Hulevedet tulisi pyrkiä imeyttämään jo tontilla. Kalljärven ja asuinalueen lähellä on liian kapea suikale, joka pystyisi hoitamaan asuinalueiden pinta-/ hulevesien imeyttämisen/ viivyttämisen. Kaavanlaadinnassa tulisi käyttää ammattikonsulttia, joka tekisi nykyaikaisen pinta-/ hulevesisuunnitelman. Nähtyyn kaavaehdotukseen se on mahdoton laatia. Kalljärvi kuuluu Veikkolan järvipilottiin, jossa tarkoituksena on parantaa Kalljärven heikkoa tilaa. Tämä kaavaluonnos ei huomioi järvien kunnostus-/ hoitosuunnitelmaa lainkaan vaan huonontaa järven tilaa entisestään pinta-/ hulevesillään, joita ei edes kaavaluonnoksessa osata hallita.

**Kommunens svar:**

I början av år 2026 har kommunen slutfört uppdateringen av den allmänna planen för gator och vattenförsörjning samt planen för dagvattenhantering (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). I anmärkningen lyfts en av de största utmaningarna i planen för dagvattenhantering fram, nämligen hanteringen av dagvatten på sluttningstomterna i kvarteren 272 och 274 i den plan som bereds för godkännande.

I enlighet med det ovan beskrivna granskas planförslagets material, och i synnerhet planbestämmelserna, så att tomtvis dagvattenhantering i enlighet med kommunens principer genomförs.

25.6

I anmärkningen konstateras att det utifrån illustrationsbilden enligt planförslaget har föreslagits flera småbåtshamnar, vilket möjliggör röjning av skyddande trädbestånd på stranden. Dessutom konstateras i anmärkningen att de funktioner som anvisas vid stranden endast kommer att vara till för invånarna i Veikkolabäcken, och därför ställs frågan om kommuninvånarnas rätt att använda rekreatiomsområdet vid stranden.

**Kommunens svar:**

I planförslaget har rekreationsfunktioner som betjänar invånarna i området anvisats i Kalljärvi strandområde, dock så att de i första hand betjänar invånarna i det befintliga och det nya bostadsområdet Veikkolabäcken. Naturligtvis är rekreatiomsområden som övergår till kommunens ägo (VL, VP och VU) tillgängliga för alla kommuninvånare. Det är beklagligt om det har uppstått en uppfattning om att strandområdena vid Kalljärvi uteslutande skulle vara avsedda för Veikkolabäckens invånare. Samtidigt är det inte ändamålsenligt att locka stora mängder besökare till strandområdet. Kommunens mål är att få den anvisade strandbastun (rs) genomförd på strandområdet, till exempel genom Veikkolanpuron asukasyhdistys eller någon annan aktör.

Anmärkningsgivarens påstående om att illustrationsbilden visar flera småbåtshamnar stämmer inte. Enligt planförslaget har två mindre småbåtspplatser (lvl) anvisats i området. Anmärkningsgivaren har sannolikt tolkat bryggan som betjänar strandbastun (rs) också som en småbåtshamn. Det bör även påpekas att båda småbåtspplatserna är småskaliga.

25.7

I anmärkningen förutsätts att lekplatsen, bollplanen och badstranden ska omfattas av byggskyldighet, eftersom det i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken eller i dess närhet inte finns någon lekplats eller bollplan som betjänar invånarna. Det planerade invånarantalet behöver rekreationstjänster för både barn och vuxna samt möjlighet till rekreation vid sjöstranden.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

Rekreationstjänsterna i strandområdet och i hela planområdet, till exempel lekplatser (vk), genomförs av kommunen i samband med byggandet av områdets kommunalteknik, med undantag för strandbastun (rs), eftersom avsikten är att till exempel invånarna i Veikkolabäcken (nuvarande och nya) ansvarar för byggandet och underhållet av byggnaden.

25.8

I anmärknings lyfts det fram att det i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken inte finns tillräckligt med utrymme för snöupplag. Detta medför kostnader för kommunen, eftersom snön måste transporteras bort från området.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att en schematisk bild över snöupplagsplatser fanns som bilaga till planförslagets beskrivning. Denna schematiska bild uppdateras, även om den inte gäller det nuvarande bostadsområdet.*

## 26. Anmärkningsgivare 26 (30.1.2020)

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till biltrafiken i planförslaget:

Asemakaavaehdotuksen mukainen autoliikenteen ohjaus Puukontien kautta pitää poistaa ja ohjata Eerikinkartanontielle. Jalankulku sekä pyöräily on sitä vastoin luontevaa ohjata Purontien suuntaan. Samalla saadaan turvattua uudenkin alueen lapsille turvallinen koulutie. Uutta aluetta suunniteltaessa ja toteutettaessa tämä on mahdollista.

Lasten kyky toimia liikenteessä ei ole yhtä kehittyntä kuin aikuisilla. Katu ylitetään usein sivuille vilkuilematta. Liikenneturvallisuudesta huolehtiminen on ensisijaisesti aikuisten vastuulla.

Päätöksiä tehtäessä joudutaan arvottamaan erilaisia näkökulmia. Tässä tapauksessa päättäjät joutuu asettamaan vastakkain kaksi vastakkaista etua. Toisella puolella on lasten turvallisuus ja toisella puolella lukumääräisesti pienemmän joukon liikuntaharrastuksen vaikeutuminen. Ylikulkusilta tosiasiallisesti poistaa tämänkin haitan. Kustannusvaikutus vaihtoehtojen välillä ei ole merkittävä.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

## 27. Anmärkningsgivare 27 (30.1.2020)

27.1

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till planförslaget angående flygekorrar:

Kaavaehdotuksessa ei ole otettu huomioon lain sekä maa- ja metsätalousministeriön ja ympäristöministeriön antaman ohjeen mukaista liito-oravien vaatimaa suojelua edes siinä laajuudessa kuin kaavaselotukseen liitetty liito-oravaselvitys edellyttää. Liito-oravien käyttämien puiden ympärille suositellaan selvityksessä jätettäväksi n. 20 m:n suojavyöhyke, jonka alueella puusto tulee säilyttää. Korttelit 267 ja 269 on kuitenkin suunniteltu suoraan liito-oravan käyttämien puiden päälle. Liito-oravaselvityksessä osoitettu puu n:o 3 (kolohaapa) jää kadun ja asuinkorttelin puristuksiin eikä sillä ole riittävää suoja-alueita. Puun tyveltä löytyy papanoita joka vuosi, joten sen asema liito-oravan käyttämänä puuna on kiistanalainen. Kaavakarttaan ei liioin ole merkitty erityisesti säästettäviä puita, mikä jättää mahdollisuuden kolopuiden kaatamiseen "vahingossa" rakennusvaiheen aikana.

Lisäksi kaava-alueen pohjoisosaan jätetty rakentamaton kaistale on riittämätön. Kokemus on osoittanut jo Veikkolanpuro I:n itäreunalla, että liian kapeat puuvyöhykkeet, joiden ympäriltä kaadetaan niitä aiemmin suojelleet puut, ovat alttiita myrskytuulille. On ennustettavissa, että kaava-alueen pohjoisosan rakentamattoman kaistaleen puusto tulee tuhoutumaan, pahimmassa tapauksessa kaatumaan jo olemassa olevien talojen päälle, mukaan lukien sillä sijaitsevat liito-oravien pesä- ja ruokailupuut.

Kaavaehdotukseen sisältyvistä luonnosvaiheen kannanotoista ilmenee, että monet tahot ovat olleet huolissaan liito-oravien elinpiiriin kohdistuvasta uhasta. Kirkkonummen kunnan vastine näihin kannanottoihin on riittämätön ja näyttää hyväksyvän liito-oravan elinpiiriin laittoman heikentämisen.

**Kommunens svar:**

*Planförslaget har utarbetats i gott samarbete med NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftscentralen i Nyland och Tillstånds- och tillsynsverket) angående bevarande av levnadsförutsättningarna för flygekorrar i planeringsområdet. Kommunen och NTM-centralen i Nyland har vid arbetsmötet 29.6.2022 gått igenom naturutredningarna inklusive dem om flygekorrarna samt utifrån dem granskat vilo- och boträden för flygekorrar träd för träd. Planförslaget har ändrats i enlighet med resultatens av de ovan nämnda arbetsförhandlingarna.*

*Dessutom har kommunen deltagit i ett arbetsmöte 24.6.2024 gällande avstånden från flygekorrträdet i norra delen av Puukkovägen till Puukkovägens linje. Planförslaget justeras utifrån det ovan nämnda mötet.*

*Planförslaget ändras så att det skyddsområde för flygekorrar som anvisats i norra delen av planförslaget utvidgas bl.a. genom att avlägsna kvarter 267, som nämns i anmärkningen, samt genom att förminska kvarter 269 (i den detaljplan som bereds för behandling för godkännande är numret på kvarteret 267). Likaså ändras planförslaget genom att anvisa planbeteckningen för kärnområde för flygekorrar i södra delen av bostadsområdet.*

*Det bör konstateras att enskilda vilo- eller boträd för flygekorrar inte i regel anvisas med egna planbeteckningar i detaljplanerna, även om trädens lägen är kända. Materialet om flygekorrars vilo- och boträd kan läsas i planbeskrivningen eller dess bilagor.*

*Se bemötanden till utlåtandena 3 och 22.1 samt bemötande till anmärkning 34.7.*

## 27.2

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till planförslaget angående flygekorrar:

Kevyenliikenteenväylä Eerikinkaranontielle on tässä asemakaavaehdotuksessa siirretty kulkemaan suunnitellun omakotialueen itäpuolella olevan jyrkkärinteisen kallion ja sen pohjoispuolella olevan suon välistä. Suo on kaavakartalla piirretty liian pieneksi. Todellisuudessa se ulottuu melkein kallionjyrkänteen juurelle – välimatkaa on kapeimmillaan kolmisen metriä, mikä ei riitä väylälle, varsinkaan jos sen on tarkoitus toimia tarvittaessa pelastuslaitoksen kulkutienä. Väylää jouduttaisiin sen vuoksi pohjustamaan suon puolelle, mikä on huono ratkaisu sekä rakennus-tekniisesti että suon ekologian ja hiilitasapainon kannalta.

Tämä kevyenliikenteenväylän linjaus halkaisee lisäksi sen ainoan todetun liito-oravan asuinalueen, joka edellisessä kaavaehdotuksessa jäi koskemattomaksi ja johon kaavaehdotukseen liitettyssä liito-oravaselvityksessä vuosilta 2015–2016 viitataan, kun todetaan, että alueen itäosassa säilyy liito-oraville sopivaa metsää. Kaikki todetut liito-oravan elinpiirit ovat nyt siis uhattuina, mikä ei ole hyväksyttävissä. Todettakoon lisäksi, että liito-oravaselvityksen kartassa, joka koskee vuoden 2016 maastokäyntiä, ei ole merkittynä kallion itäpuolisella alueella sijaitsevia liito-oravan käyttämiä puita, koska tuolla maastokäynnillä ei tarkastettu muita alueita kuin kaava-alueen pohjoisosaa. Itäosahan oli tässä vaiheessa jäämässä rakentamisen ulkopuolelle.

### **Kommunens svar:**

*År 2026 har kommunen fått den allmänna planen för gator och vattenförsörjning i planeringsområdet samt uppdateringen av planen för dagvattenhantering färdiga (Kyrkslätt, Veikkolabäcken II detaljplaneområde, kommunalteknisk allmän plan, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2026). De utgör ett underlag för planeringen av byggandet av kommunalteknik som startar efter att planen vunnit laga kraft. Utifrån den uppdaterade allmänna planen leds till exempel dagvatten i området inte till området söder om Puukkovägen. Anmärkningsgivaren beskriver området söder om Puukkovägen som kärr.*

*Den gång- och cykelväg som anmärkningsgivaren beskriver finns i översiktsplanen som en gång- och cykelförbindelse (Lillbergastigen), som har dragits så att den passar terrängen och är tillgänglig. Det bör konstateras att denna förbindelse inte planeras som en förbindelse för räddningstjänsten. Förbindelsen enligt den allmänna planen kan genomföras utan att äventyra flygekorrarnas levnadsförhållanden inom planområdet, eftersom flygekorrarna utan svårighet kan passera den planerade förbindelsen. Planförslaget ändras genom att uppdatera plankartan i enlighet med den slutliga allmänna planen samt genom att komplettera planbestämmelsen om denna förbindelse, som förpliktar att bevara flygekorrarnas viloplats och fortplantningsträd inom området.*

*Det bör konstateras att de centrala myndigheter som styr planläggningen (NTM-centralen i Nyland och Nylands förbund) inte har förutsatt att de naturutredningar som nu upprättats ska utvidgas till exempel till det område som anmärkningsgivaren har föreslagit och som ligger öster om det planerade nya bostadsområdet inom idrottsparkens område. Dessutom bör det nämnas att tre utredningar om flygekorrar har utarbetats under planprocessen.*

## 27.3

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till skogshanteringen i planförslaget:

Kaavaehdotuksen mukainen rakentaminen tulee tuhoamaan erittäin arvokkaan Metso I-tasoa olevan metsäluontokohteen, mistä huomautetaan myös monissa luonnosvaiheen kannanotoissa. Kirkkonummen kunnan vastine näihin kannanottoihin on riittämätön. Se viittaa vain liito-oravaan eikä muun metsäluonnon suojelu näytä painavan vaa'assa millään tavalla.

Alueen metsä on erittäin monimuotoinen. Sen piiriin kuuluu pienellä alueella monta luontotyyppiä: suota, osittain hyvinkin järeää kuusimetsää, pähkinälehtoa, kallioalueiden mäntyvaltaista metsää sekä tervaleppäkasvustoja. Puustoon kuuluu myös sinne aikoinaan istutettuja douglaskuusua ja makedonianmäntyjä. Metsä on saanut rauhassa vanhentua ja kaatuneet puut on suureksi osaksi jätetty lahoamaan paikoilleen. Tämä on lisännyt alueen pieneliöstöä, mikä on taannut myös rikkaan lintumaailman. Kyseessä olevan metsän arvoa alleviivaa se, että se keväällä valkovuokkojen kukinnan aikaan vastaa ympäristöltään täysin Lohjalla sijaitsevaa Karkalin luonnonpuistoa.

Metsän monimuotoisuus ja rikas eliöstö – monipuolinen eläin- ja kasvikunta sekä hyönteismaailma – ovat nousseet tärkeiksi suojelukohteiksi nyt, kun käynnissä ovat koko maailmaa uhkaavat ilmastonmuutos ja massasukupuutot. Tässä tilanteessa meillä ei ole varaa hävittää arvokkaita luontokohteita. Jo Suomen perustuslain mukaan vastuu luonnosta ja sen monimuotoisuudesta kuuluu kaikille. Metsien säilyttäminen hiilinieluna on nykyään ensiarvoisen tärkeää ja jopa nykyisen hallituksen hallitusohjelman ensimmäisenä strategisena kokonaisuutena on ”Hiilineutraali ja luonnon monimuotoisuuden turvaava Suomi”. Kirkkonummen kuntakaan ei voi sanoutua irti näistä elintärkeistä periaatteista.

Kaavaehdotukseen ei sisälly minkäänlaista lausuntoa siitä, miten metsän haakkaamisen ja suohon kajoamisen aiheuttamat hiilidioksidipäästöt ja metsän nykyisin muodostaman hiilinielun katoaminen aiotaan korvata. Metsä tuleekin arvokkaana luontokohteena säästää rakentamiselta.

#### **Kommunens svar:**

*Planprojektet har utarbetats i gott samarbete med kommunens miljövård samt de centrala myndigheter som styr planläggningen, NTM-centralen i Nyland (numera Livskraftcentralen i Nyland samt Tillstånds- och tillsynsverket) och Nylands förbund. De nämnda aktörerna är centrala när det gäller att fastställa planernas naturvärden och hur dessa ska anges på plankartan.*

*I bemötandena till utlåtandena 3 och 22.1 samt i bemötandet till anmärkning 27.6 har de ändringar som förbättrar flygekorrens livsmiljö och som görs i planförslaget beskrivits. I detta sammanhang bör det konstateras att inga av de myndigheter som företräder miljövården har föreslagit att METSO-naturskyddsområden ska inrättas inom planområdet. Anmärkningsgivaren hävdar att skyddet av flygekorror eller annan skogsnatur inte verkar ha någon betydelse i planeringen av områdets markanvändning, men detta stämmer inte. Kommunen har noggrant sökt genomförbara markanvändningslösningar tillsammans med de myndigheter som ansvarar för att värna naturmiljön. Det bör konstateras att planförslaget kompletteras med en planbeteckning för landskapsmässigt värdefulla områden (sma) i idrottsparken.*

*När det gäller idrottsparken bör det konstateras att kommunens avsikt är att utveckla parken till ett mångsidigt område för motion och rekreation som invånarna får använda. Kommunens utgångspunkt är att anlägga ett mångsidigt nätverk av friluftsleder för områdets användare. På så sätt styrs rörligheten i syfte att lugna andra områden och därigenom möjliggöra ett rikt djur- och växtliv i dessa områden.*

*Kyrksläotts kommun har förbundit sig till HINKU-kommunernas klimatmål. Det är naturligt att byggandet av ett nytt bostadsområde i ett skogbevuxet område minskar kolsänkan, men klimatpolitiskt sett är det av större betydelse att placera nytt bostadsbyggande nära de befintliga tjänsterna i Veikkola centrum än att till exempel bygga småhus i glesbygdsområden. I Veikkola centrum finns förutom skolor och daghem bland annat kommersiella tjänster. Dessutom har kommunen satsat på kollektivtrafiken, och invånarna i Veikkolabäcken, både nuvarande och nya, har möjlighet att använda kollektivtrafik exempelvis på arbetsvägen. Likaså bör det konstateras att det mesta av planområdet bibehålls skogbevuxet.*

*Kommunen har utarbetat utredningar om klimatkonsekvenser av betydande planprojekt. När det gäller ett område som Veikkolabäcken är den viktigaste faktorn som påverkar utsläppens storlek invånarnas beteende. Det innebär att de största koldioxidutsläppen uppkommer från invånarnas levnadsvanor, såsom i vilken utsträckning de använder egen bil (gäller även hybrid- och elbilar) och var de uträttar sina vardagsärenden. I detta projekt ansågs det inte motiverat att utarbeta en separat klimatkonsekvensrapport.*

*Se bemötande till anmärkning 34.7.*

27.4

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till rekreationsanvändningen i planförslaget:

Ehdotus ei liioin arvosta millään tavalla alueen nykyistä virkistyskäyttöä, joka myös monissa luonnosvaiheen kannanotoissa mainitaan. Kaavoittajan vastine näihinkin kannanottoihin on riittämätön ja koskee vain liito-oravaa. Kaavoitus lähtee siitä, ettei metsää haluta säilyttää. Tuhoutumassa oleva metsä on kuitenkin lähialueen asukkaiden päivittäinen lähivirkistyspaikka. Se on alueen ainoa luonnotilassa säilynyt metsäkaistale. Viereinen urheilupuisto ei enää täytä metsän määritelmää: sen on tuhonnut laajentunut latuverkosto sekä alati paikkaansa vaihtavat frisbeegolfkentän väylät, jotka hävittävät alueeltaan kaiken aluskasvillisuuden ja aiheuttavat puihin pihkaa vuotavia haavoja, jotka altistavat ne tuholaisille. Näiden vuoksi on vain ajan kysymys, miten kauan puut enää säilyvät hengissä. Lisäksi frisbeegolfin pelaajat ovat vaaraksi muille ulkoilupuiston käyttäjille: läheltä piti -tilanteita on jo sattunut, minkä vuoksi ulkoilutien käyttäjä tuntee olonsa turvattomaksi.

Kaava ei myöskään jätä lainkaan koskemattomaa metsää virkistysalueeksi tuleville Veikkolanpuro II:n asukkaille. Kuten mainittu, urheilupuiston alue ei tällaiseksi enää kelpaa eikä sen kaikissa osissa edes kunnolla uskalla liikkua. Lumiaikaan ulkoilutie on varattu kokonaan hiihtäjille eikä muilla ulkoilijoilla ole silloin alueelle asiaa. Kaavakartassa on lähivirkistysalueeksi merkitty suo ja sen eteläpuolella oleva jyrkkä kallionyppylä. Herkkä suo ei sovellu virkistysalueeksi ja kallionyppylä on jyrkkyytensä vuoksi vaikeasti saavutettavissa eikä sovellu kaikkien asukkaiden käyttöön. Lisäksi sen lakialue kuuluu jo frisbeegolfkenttään: laella sijaitsee kori, mikä tekee alueesta vaarallisen muille käyttäjille ja tuhoaa sen luontoarvoja.

Veikkolan ympäristössä on toki metsiä, joihin pääsee astumalla autoon ja ajamalla muutaman kilometrin. Tämän edellyttäminen nykyisessä ilmastotilanteessa ei kuitenkaan ole kestävä, vaan asukkaille tulisi taata mahdollisuus päästä metsään turvautumatta ensin fossiilisia polttoaineita käyttäviin kulkuvälineisiin. Metsien tunnettua merkitystä mielenterveyden kannalta ei pidä myöskään unohtaa.

**Kommunens svar:**

*För det första bör det lyftas fram att markanvändningen i planområdet grundar sig på den lagakraftvunna Kyrksläatts generalplan för 2020, där området har anvisats för småhusdominerat boende. Genomförandet av planområdet möjliggör att strandområdet Kalljärvi strandområde öppnas för rekreationsbruk och därigenom kan det betjäna ett betydande antal människor. Likaså är genomförandet av ett nytt bostadsområde i anslutning till serviceutbudet i Veikkola centrum motiverat både ur ett samhällsstrukturerligt och klimatpolitiskt perspektiv. Dessutom är det viktigt att notera att merparten av planområdet har reserverats för både rekreation (VL) och för Veikkola idrottsparkens bruk (VU).*

*Se bemötande 4 till utlåtandet.*

*Enligt anmärkningsgivaren uppfyller idrottsparken inte längre definitionen av skog, eftersom den har förstörts av det utvidgade skidspårnätet och frisbeegolfverksamheten. I detta sammanhang är det viktigt att komma ihåg att kommunen vill upprätthålla, utveckla och diversifiera idrottsparkens tjänster, eftersom de bidrar till att främja en stor människogrups välbefinnande genom friluftsliv och motion, inklusive mental återhämtning.*

*Detaljplanen möjliggör att idrottsparkens friluftsleder (dvs. motionsstigar och skidspår) i stor utsträckning kan genomföras i enlighet med dess slutsituation. I samma syfte koncentreras den frisbeegolfverksamheten som utvidgar sig till ett avgränsat område i parken. Därigenom förbättras den säkerhetssituation i parken som lyfts fram i anmärkningen. En smidig gång- och cykelförbindelse (Lillbergastigen) från det nya bostadsområdet till Eriksgårdsvägen och vidare mot centrum samt Vuorenmäen koulu betjänar invånarna i Veikkolabäcken året runt, särskilt skolelever. Denna förbindelse anläggs i idrottsparken, men planeras så att den är säker och inte korsar motionsstigar eller skidspår i samma plan. Även frisbeegolfbanorna planeras så att de är förenliga med den nya gång- och cykelvägen (Lillbergastigen).*

*Med myrområde avser anmärkningsgivaren sannolikt det skogbevuxna området öster om Puukkovägen i planförslaget, vilket omfattas av planbeteckningen för kärnområde för flygekorrar i närrekreatiomsområdet (VL). För detta område har inga friluftsleder eller annan verksamhet anvisats, med undantag för Lillbergastigen i dess södra del, som är en viktig gång- och cykelförbindelse från bostadsområdet Veikkolabäcken till Eriksgårdsvägen. Planförslaget justeras i liten utsträckning när det gäller sträckningen av denna förbindelse och ändras dessutom vad gäller dagvattenhantering så att dagvatten inte leds till det myrområde som anmärkningsgivaren avser, öster om Puukkovägen.*

Allmänt kan det konstateras att planbeteckningen för närrekreationsområde (VL) används för att ange de obebyggda områdena i närheten av bostadskvarteren. Det bör också nämnas att det saknas grunder för att anvisa det myrområde som anmärkningsgivaren avser till exempel som naturskyddsområde.

Se bemötande till anmärkning 34.7.

27.5

Följande är anmärkningsgivarens ställningstaganden till planförslagets bristande hänsyn till områdets topografi:

Kaavakartasta saa sen vaikutelman, etteivät sen enempää kaavan tekijä kuin sitä käsitelleet Kirkkonummen kunnan virka- ja luottamusmiehet ole itse vierailleet kaavoitetulla alueella taikka ainakaan riittävästi ottaneet huomioon alueen topografiaa. Tästä yhtenä osoituksena on edellä mainittu liian jyrkkäpiirteisen mäen osoittaminen lähivirkistysalueeksi. Lähes samanlainen jyrkkäpiirteisyys koskee alueen luoteiskulman mäkeä, johon on kaavoitettu tontteja. Kaavaan liittyvässä lähiympäristö- ja rakentamistapaohjeessa on esitelty havainnekuvasa leikkaukset alueen halki. Yksikään leikkauksista ei kuitenkaan kulje jyrkimmän rinteen poikki, jolloin havainnekuvan tarkastelijalle jää liian auvoinen kuva alueen maastonmuodoista.

**Kommunens svar:**

Planberednings- och planförslagsmaterialet har utarbetats i samarbete med konsulten för den markägare som tagit planläggningsinitiativet under ledning av kommunens ansvariga planläggare. Efter att planförslaget varit framlagt har Kyrksläotts kommun drivit planprojektet vidare som eget arbete i samarbete med den part som tagit planläggningsinitiativet.

Enligt anmärkningsgivaren har markanvändningen planerats utan hänsyn till områdets topografi. Det är sant att terrängen i området är utmanande, och just av denna anledning har planläggningen gjorts särskilt genom att inympa den nya markanvändningen i planområdet. Till exempel har gatuplaneringen genomförts med beaktande av tillgänglighetskraven. Inom planområdet finns flera branta områden som har anvisats som delar av idrottsparken, och på dessa områden har till exempel inga friluftsleder anvisats, med undantag för de leder som vintertid används som skidspår. För att spåren ska vara attraktiva för skidåkare är de delvis branta. Detsamma gäller områdena i Kalljärvi strandzon, där det inte är möjligt att anlägga tillgängliga förbindelser.

27.6

I anmärkningen föreslås att kvarteren 267–273 i planförslaget tas bort, dvs. det område som markerats med grönt i bild 2 i flygekorrtredningen. Dessutom föreslås att gång- och cykelförbindelsen tas bort och flyttas bort från flygekorrtarnas livsmiljö. De åtgärder som föreslås ovan skulle säkerställa att det nuvarande sällsynta, opåverkade området bevaras samt att det mångformiga skogsområdet bevaras för rekreativ bruk för både nuvarande och framtida invånare samt som en buffertzona mellan de två bostadsområdena i Veikkolabäcken.

**Kommunens svar:**

Anmärkningsgivaren hänvisar beträffande flygekorrens livsmiljö till den utredning som utarbetats som planeringsunderlag för projektet, Veikkolabäcken II planområde, flygekorrtredning (Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 30.3.2015, kompletterad 16.4.2016), samt kartan på sida 3 (se figur 17), där flygekorrens revir har markerats med grönt.

I anmärkningen föreslås att kvarteren 167–273 (i den plan som bereds för godkännande, där kvartersnumreringen har ändrats) ska tas bort. Dessa har avgränsats med rött på kartan till vänster i bildparet på följande sida. På motsvarande sätt visas markanvändningen i den plan som bereds för godkännande på kartan till höger: mängden byggande har minskats öster om Puukkovägen.

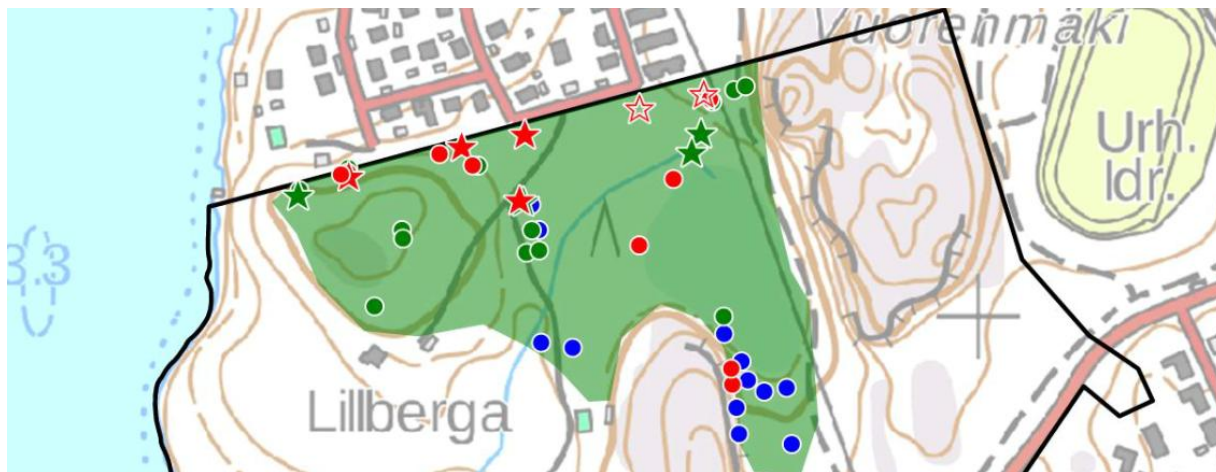


Bild 17. Utdrag ur flygekorrtredningen (Veikkolabäcken II planområde, flygekorrtredning, Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 30.3.2015, kompletterad 16.4.2016)

Planförslaget (se bild 18 på följande sida) ändras genom att kvarter 167 tas bort samt genom att kvartererna 269 och 272 minskas (i den plan som bereds för godkännande har kvarternsnumreringen ändrats). Dessutom utvidgas flygekorrens livsmiljöområden och kärnområde från det som angetts i planförslaget, bland annat genom att ett nytt kärnområde införs söder om Puukkovägen. Det bör noteras att planförslaget även ändras genom att friluftsleden (motionsstig och skidspår) längs Puukkovägen tas bort söder om kvarter 279, i ett område där det finns flera träd som används av flygekorror för vila och fortplantning (se bild 19).



Bild 18. Utdrag ur planförslaget med anmärkningsgivarens godkännande.  
förslag om kvarter som ska avlägsnas antecknat.

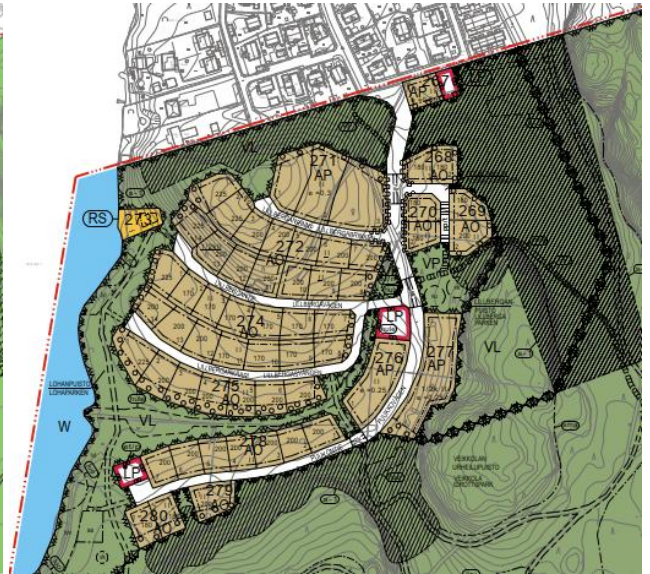


Bild 19. Utdrag ur planen som beretts för behandling för godkännande.

## 28. Anmärkningsgivare 28 (26.1.2020)

Anmärkningsgivaren är mycket orolig över styrning av fordonstrafiken från det nya bostadsområdet leds genom den befintliga Puukkovägen.

28.1

Nedan följer anmärkningsgivarens synpunkter på situationen där fordonstrafiken från det nya bostadsområdet leds via den nuvarande Puukkovägen:

- Molempiin suuntiin ajaessa tulisi vastaan 3 tasavertaista risteystä eli toiseen suuntaan Puronsuunkuja, Isonpellonkuja ja Lohansuunkuja ja toiseen suuntaan Lähdekuja, Isonpellontie ja Lohansuontie. Näissä risteyksissä jo nyt tilanne henkilöautollakin on se ettei rajoituksenmukaisella 30km/h nopeudella ehtisi reagoimaan risteysten huonon näkyvyyden vuoksi jos joku etuajo-oikeutettuna oikealta tulee ja mikäli tähän lisätään nyt liikennettä tulee ennen pitkää joku jäämään auton alle aivan varmasti. Esimerkiksi Isonpellontieltä alamäkeen ajavat lapset pyörillä ja valitettavasti lasten reagointiaika ja ymmärrys liikenteestä ei aina ole tarpeeksi hyvä. Nyt kun tähän laitettaisiin vuosiksi ajamaan edestakaisin kuorma-autoja ja isoja työkoneita, ei näillä ole mitään mahdollisuutta pystyä välttymään tilanteilta. Lisäksi ylämäki toiseen suuntaan Puukonttiellä tulee vaatimaan vauhtia isoa kuormaa tuotaessa, etenkin talvella, jolloin tilannenopeus Lohansuunkujan risteykseen tulee olemaan väistämättäkin liian suuri.

### **Kommunens svar:**

Anmärkningen tar upp problemen med nuläget när det gäller den befintliga Puukkovägen. Dessa gäller körhastigheterna på gatan samt säkerhetsutmaningar vid befintliga korsningar, med betoning på barnens rörlighet i gatuområdet. Det är sant, såsom konstateras i anmärkningen, att byggandet av det nya bostadsområdet pågår under flera år, vilket leder till en situation där lastbilar och arbetsmaskiner trafikerar den nuvarande Puukkovägen. I anmärkningen påpekas också att den nuvarande Puukkovägen har en brant topografi i närheten av Lohakärrensgränden.

I enlighet med Kyrkslätt's generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.

Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.

28.2

Nedan följer anmärkningsgivarens synpunkter på situationen där fordonstrafiken från det nya bostadsområdet leds via den nuvarande Puukkovägen (mest sannolikt syftar det på vintern 2019–2020):

- Nyt on ollut harvinainen talvi, todella vähäluminen. Normaalina talvina Puukontiekin menee siihen kuntoon lumen vuoksi ettei yksinkertaisesti mahdu kuin 1 auto kerrallaan kulkemaan. Ja on hetkiä jolloin tiet ovat niin jäässä tai sohjossa että Puukontien ylämäkeä ei edes pakettiautot tahdo päästä ylös. Nimimerkillä monta kertaa postin yms. kuljetuspalvelun pakettiauton vaikeuksia seuranneena. Lumen kanssa myös näkyvyys näissä risteyksissä pahenee entisestään eikä jarrutusmatkat mahdollista onnetomuuden estämistä mikäli tullaan Puukontietä alamäkeen ja joku tulee Isonpellontieltä oikealta juuri sopivasti. On yksinkertaisesti tarkoituksellisesti otettu riski vaarantaa jonkun henki lisäämällä liikennettä tähän ja se on pakko ymmärtää ja siitä tulee myös kantaa vastuu jos päätös liikennejärjestelyistä pitää.

**Kommunens svar:**

*Kommunen är medveten om den snösituation på Puukkovägen som anmärkningsgivaren beskriver. Utvidgningen av bostadsområdet möjliggör att snöupplag från den nuvarande Puukkovägen kan placeras inom det utvidgade bostadsområdet. Det bör konstateras att planförslaget ändras i den norra delen av det nya bostadsområdet genom att korsningsarrangemangen mellan Puukkovägen och Lohakärsvägen förnyas. Samtidigt kan en plats för snöupplag anvisas i närheten av korsningsområdet. Likaså är det möjligt att lägga upp snö inom området för den ekopunkt vid Bäckmynningsvägen som flyttas.*

28.3

Följande är anmärkningsgivarens synpunkter på behovet av en serviceväg under byggtiden (dvs. den i planförslaget angivna nya gång- och cykelförbindelsen mellan bostadsområdet och Eriksgårdsvägen, Lillbergastigen):

- Rakennusaikaisesta huoltotiestä oli maininta että se kulkisi toista reittiä läpi ja tämä estäisi edellä mainitsemani ongelmat "kuorma-auto & työkone -rallin" -osalta mikäli siis huoltotien kautta oli ajatus hoitaa KAIKKI rakennusaikainen liikenne. Henkilöautojen osalta tästä tulisi pysyvä jokapäiväinen ongelma alueelle nykyisellä suunnitelmalla.

Suunniteltujen asuntojen määrän huomioiden olisi aivan ehdottoman tärkeää että tämä huoltotie tehtäisiin myös lopulliseen liikennejärjestelyyn kulkureitiksi tuolle asuinalueelle. Todennäköisesti yli 100 autoa lisää päivittäiseen liikenteeseen tuohon Puukontielle tulee olemaan pelottavan vaarallinen idea toteutettavaksi, erityisesti alueen pienten lapsien määrän huomioonottaen. Tähän vielä lisää mopoileva ikäpolvi niin Puukontieltä on rauha pysyvästi poissa, nytkin se on jo siinä rauhallisen ja siedettävän rajalla.

**Kommunens svar:**

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1, 25.2 och 28.1.*

## 29. Anmärkningsgivare 28 (26.1.2020)

29.1

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till trafiksäkerheten i planförslaget:

**Kirkkonummen kunnanhallitus tietoisesti vaarantaa liikenneturvallisuuden lapsiperheiden suosimalla tiiviisti rakennetulla alueella**

Hyväksyessään kaavaehdotuksen kunnanhallitus tietoisesti vaarantaa liikenneturvallisuuden tiivisti rakennetulla lapsiperheiden suosimalla asuinalueella. Puukontien ylittäville suojateille ei ole tilaa, pienillä tonteilla rakennukset estävät näkyvyyden sivukaduille ja Puukontielle peruutetaan suoraan tonteilta. Tammikuun 14 päivänä järjestetyssä asukastilaisuudessa maanomistaja selkeästi kertoi että hänelle vaihtoehtoinen tieyhteys sopii ja erikseen vahvisti että liikenteen ohjaaminen Puukontielle on kunnan tahtotila. Miksi Kirkkonummen kunnanhallitukselle hiihtolatujen koskemattomuus on tärkeämpää kuin kuntalaisten turvallinen asuinympäristö?

**Kommunens svar:**

*Inom kommunen bereds detaljplaneringen i nära samarbete med kommunutvecklingssektorn så att även andra enheter inom kommunen deltar. När det gäller markanvändningen i planförslaget är det skäl att påminna om att det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken utgör en del av en större detaljplanehelhet från 1990-talet, som omfattade ett bostadsområde av ungefär samma omfattning som planförslaget.*

*I enlighet med Kyrkslätt's generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

29.2

I anmärkningen konstateras att det totalt lämnades in 31 åsikter om planförslaget, av vilka 25 föreslog en direkt vägförbindelse till Veikkolabäckens utvidgningsområde från Eriksgårdsvägen. Varför vill Kyrkslätts kommunstyrelse inte beakta åsikterna från planens påverkansområde och utveckla kommunen för invånarna?

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att markanvändningen i planförslaget grundar sig på Kyrkslätts generalplan 2020, som har godkänts av kommunfullmäktige.*

29.3

I anmärkningen konstateras att oansvarig planläggning orsakar kommunen imageproblem och ökade kostnader, och följande frågor ställs: Vem skulle vilja flytta till en kommun där trafiken leds genom mitten av ett tätt bebyggt område trots att det finns alternativ? Vem skulle vilja flytta till en kommun där beslutsfattandet inte beaktar de invånare vars vardag påverkas mest av besluten? Vilken typ av kommunstrategi försöker kommunstyrelsen genomföra med planförslaget Veikkolabäcken II?

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 30. Anmärkningsgivare 28 (24.1.2020)

30.1

Följande är anmärkningsgivarens allmänna ställningstagande till det befintliga bostadsområdet Veikkolabäcken:

Olen perheineni asunut Veikkolanpuron alueella, Puukontien varrella, 18 vuotta. Talot on rakennettu melko yhtäaikaaisesti, kaikki pienille tonteille ja tästä johtuen hyvin lähelle alueen teitä. Pihoilta peruutetaan yleisesti suoraan tielle, rakennukset ja istutukset tekevät näkyvyyden risteyksissä hyvin huonoksi, suojateitä ei ole eikä mahdu olemaan, ei myöskään tilaa vieraiden autoille.

Vuosien varrella olen todistanut valitettavan montaa läheltä piti -tilannetta liikenteessä. Pienen pyörällijän vauhti kasvaa helposti alamäessä ennen risteystä. Ilman suojateitä jalankulkijat ylittävät katuja milloin missäkin. Alueen pienehkö koko ja liikenteen vähäisyys huomioiden, tilanne on vielä jotenkuten hallussa.

Niinä kertoina, kun alueelle on myöhemmin rakennettu taloja tai pihvoja, on yhdenkin rakennustyömaan aiheuttama työmaaliikenne aiheuttanut merkittävää haittaa ja lisännyt vaaratilanteita liikenteessä.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

30.2

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till trafiken under byggtiden i planförslaget på Puukkovägen:

On täysin kestämatön ajatus, että seuraavina vuosina Puukontien kautta ohjattaisiin kymmenien rakennustyömaiden liikenne. On naivia ajatella, että rekkakuskien liikkumista voisi aikatauluttaa tai siihen muuten merkittävästi puuttua. Raskasta liikennettä ei yksinkertaisesti saa ohjata tiiviisti asutetun alueen läpi.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planlagts som matargata även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötande till anmärkning 1.1.*

30.3

I anmärkningen konstateras att trafiken från bostadsområdets utvidgningsområde måste ledas via en alternativ rutt, eftersom den redan byggda miljön i efterhand inte kan anpassas för flerdubbel trafik. De åtgärder som tjänstemännen föreslår för att förbättra sikten i korsningsområdena är orealistiska och visar både bristande insikt och likgiltighet.

**Kommunens svar:**

*Se svaret i föregående punkt (30.2)*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

30.4

Enligt anmärkningsgivaren innebär ledandet av den tunga byggtrafiken via Puukkovägen i flera år en sannolik ökning av risken för trafikolyckor. Om olyckor inträffar är varje beslutsfattare åtminstone moraliskt ansvarig för sitt beslut, antingen för eller emot trafiksäkerheten.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 31. Anmärkningsgivare (Jarmo Tuononen, 30.1.2020)

#### 31.1

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till trafikarrangemangen i planförslaget och olämpligheten av Puukkovägen som matargata:

Veikkolanpuro II asemakaavaehdotusta tulisi muuttaa liikennejärjestelyiden osalta lasten liikenneturvallisuuden takaamiseksi ja onnettomuuksien välttämiseksi.

Liikenteen ohjaaminen lapsiperheiden suosiman ja tiiviisti rakennetun Veikkolanpuro I -alueen keskeltä on edesvastuutonta tilanteessa jossa suurin ja luontevin katuyhteys suoraan Eerikinkartanontielle olisi mahdollista toteuttaa ja myös maanomistajan kannalta mahdollinen.

Puukontie ei sovellu kokoojakaduksi. Puukontieellä ei ole suojateitä koska niitä ei sinne mahdu. Näkyvyys risteyksissä on heikko koska asuinrakennukset on sijoitettu jopa kahden metrin päähän kadun reunasta. Kadunvarren kiinteistöjen pihoilta joudutaan peruuttamaan suoraan kadulle koska tontit ovat pieniä ja kaavoitus erittäin tiivistä. Lisäksi pysäköinti on sallittua Puukontieellä molempiin suuntiin, tämä tuo osaltaan haasteen liikenteelle jo muutoinkin kapealla kadulla ja erityisesti esitetty lisääntyvä läpiajoliikenne ja kadun laitaa pysäköidyt ajoneuvot eivät ole toimiva yhdistelmä. Lisäksi osa alueen autoilijoista ja mopoilijoista ovat alkaneet käyttämään Isonpellonpolkua alueelle liikkumiseen läpiajokiellosta piittaamatta. Isonpellonpolku on yleisin alueen koululaisten käyttämä reitti Veikkolan kouluihin ja takaisin koteihin. Siksi tuo Isonpellonpolun läpiajo tulisi estää paremmin, koska pelkällä läpiajon kieltävällä liikennemerkillä ei näytä juurikaan ole läpiajoa estävää vaikutusta.

Puukontie ei sovellu kokoojakaduksi. Puukontieellä ei ole suojateitä koska niitä ei sinne mahdu. Näkyvyys risteyksissä on heikko koska asuinrakennukset on sijoitettu jopa kahden metrin päähän kadun reunasta. Kadunvarren kiinteistöjen pihoilta joudutaan peruuttamaan suoraan kadulle koska tontit ovat pieniä ja kaavoitus erittäin tiivistä. Lisäksi pysäköinti on sallittua Puukontieellä molempiin suuntiin, tämä tuo osaltaan haasteen liikenteelle jo muutoinkin kapealla kadulla ja erityisesti esitetty lisääntyvä läpiajoliikenne ja kadun laitaa pysäköidyt ajoneuvot eivät ole toimiva yhdistelmä. Lisäksi osa alueen autoilijoista ja mopoilijoista ovat alkaneet käyttämään Isonpellonpolkua alueelle liikkumiseen läpiajokiellosta piittaamatta. Isonpellonpolku on yleisin alueen koululaisten käyttämä reitti Veikkolan kouluihin ja takaisin koteihin. Siksi tuo Isonpellonpolun läpiajo tulisi estää paremmin, koska pelkällä läpiajon kieltävällä liikennemerkillä ei näytä juurikaan ole läpiajoa estävää vaikutusta.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

#### 31.2

Genomförande av närdemokrati förutsätter att områdets invånares åsikter tas i beaktande i beslutsfattandet, eftersom trafiken i bostadsområdet Veikkolabäckens utvidgningsområde inte får ledas genom det bebyggda området.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Beslutsfattandet om planprojektet har framskridit enligt förvaltningsstadgan för Kyrkslätts kommun. I Kyrkslätts kommun beslutar kommunfullmäktige om godkännande av planerna (med andra ord godkännande av detaljplaner efter behandlingen i kommunutvecklingsnämnden och kommunstyrelsen). I fråga om Veikkolabäckens område baserar sig beslutsfattandet på den lagakraftvunna Kyrkslätts delgeneralplan 2020. Planförslaget baserar sig på delgeneralplanen.*

### 32. Anmärkningsgivare (Ulla Tuononen, 24.1.2020)

All biltrafik i bostadsområdets utvidgningsområde har styrts genom Puukkovägen och Bäckmynningsvägen. Det finns ovanligt många barn i det nuvarande bostadsområdet. Med anledning av ovanstående föreslår och förutsätter anmärkningsgivaren att fordonstrafiken i utvidgningsområdet ska styras längs en rak vägförbindelse till Eriksgårdsvägen.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

### 33. Anmärkningsgivare (27.1.2020)

### 33.1

Anmärkningsgivaren påpekar att invånarna i Veikkolabäcken inte har hörts och hävdar att lösningarna i planförslaget drivs igenom med tvång. Att både byggskedet för bostadsområdets utvidgning och ledandet av områdets invånartrafik genom det befintliga och tätt bebyggda Veikkolabäcken är ansvarslöst när kommunen marknadsför sig som barnvänlig, särskilt då det även finns ett alternativ. I Veikkola har det inträffat många tillbud. På Puukkovägen förekommer redan nu flera farliga situationer (fortkörande bilar, mopeder och fyrhjulingar).

Planförslaget främjar inte trafiksäkerheten i Veikkola. Å andra sidan har anmärkningsgivaren förståelse för att ekonomin är ansträngd, men det kan inte gå före invånarnas säkerhet.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

### 33.2

Anmärkningsgivaren framhåller beträffande Veikkola idrottspark att de flesta av de ivriga skidåkarna som bor i Veikkola åker till Nummela, eftersom spåren där är betydligt bättre. Spåren i idrottsparken kunde förbättras i samband med att området byggs ut, till exempel genom att använda spårbroar.

Frisbeegolfbanorna kunde planeras bättre, och utövare syns i området liksom det skräp som de lämnar efter sig i skogen.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Det bör konstateras att förnyandet av frisbeegolfbanan är anhängig.*

## 34. Anmärkningsgivare (30.1.2020)

### 34.1.

Anmärkningsgivaren kräver motiverade svar på de senare ställningstagandena till de punkter som framförts i anmärkningen (OBS! det bör konstateras att från början av år 2025 har markanvändnings- och bygglagen (MBL) bytt namn till lagen om områdesanvändning (OAL)). Dessutom begärs att information om planens godkännande delges antingen per e-post eller per post.

**Kommunens svar:**

*Det kan konstateras att så kallade planläggarens bemötanden till utlåtanden och anmärkningar bereds för beslutsfattande när godkännandet av detaljplanen behandlas. De kan således läsas i samhällstekniska nämndens och kommunstyrelsens beslut när dessa behandlar planen för godkännande. Kommunstyrelsen godkänner de så kallade planläggarens bemötanden till responsen på planförslaget (dvs. bemötanden till utlåtanden och anmärkningar). Kommunfullmäktige fattar det slutliga beslutet om godkännande av planen.*

*Detaljplanen kungörs av kommunen som lagakraftvunnen, förutsatt att den godkänns av kommunfullmäktige och att inga besvär anförs. Om besvär anförs över planen avgör rättsmyndigheterna de anförda besvären, varefter det klarnar om planen kan kungöras som lagakraftvunnen eller inte.*

### 34.2

I anmärkningen föreslås att fordonstrafiken från bostadsområdet Veikkolabäckens utvidgningsområde ska ledas via en gatuförbindelse till Eriksgårdsvägen i stället för via Puukkovägen. Mellan det nuvarande och det nya bostadsområdet ska det ordnas en gång- och cykelförbindelse som även betjänar utryckningsfordon.

Den trafiklösning i planförslaget där fordonstrafiken till utvidgningsområdet leds genom det befintliga bostadsområdet anses vara ohållbar och ansvarslös. I anmärkningen konstateras att det trafiksäkerhetsutlåtande som utgör underlag för planbeslutet och som uppgjorts av FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy till stora delar är bristfälligt och till och med felaktigt. I utlåtandet underskattas trafikmängderna i området samtidigt som det konstateras att de inte har uppmätts. Beräkningarna baserar sig på allmänna genomsnitt, men det är allmänt känt att hushållen i Veikkola har fler fordon än genomsnittet i Finland. Enligt anmärkningsgivaren har hushållen i Veikkolabäcken nästan undantagslöst två bilar samt flera andra fordon (t.ex. motorcyklar, mopeder, fyrhjulingar och mopedbilar).

I utlåtandet anges att den trafik som utvidgningsområdet genererar skulle öka med högst 500 fordon per dygn. Invånarna i det nuvarande bostadsområdet har god kännedom om trafikmängderna i området, och den allmänna beräkningen är att trafiken i verkligheten skulle öka minst till det dubbla, möjligen till och med tredubbla jämfört med vad som anges i trafiksäkerhetsutlåtandet, dvs. till 1000–1500 fordon per dygn.

**Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrksläotts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken.*

*Det bör konstateras att två alternativa gatusträckningar via Veikkola idrottspark har utretts under planarbetet, men att genomförandet av dem skulle medföra betydande olägenheter för flygekorrarnas kärnområde samt för idrottsparkens användbarhet och utveckling.*

*Dessutom kan det konstateras att trafikmängderna (dvs. antalet ankommande och avgående fordon) enligt det trafiksäkerhetsutlåtande som anmärkningsgivaren hänvisar till har justerats i den allmänna planen för bostadsområdets utvidgningsområde (Kyrkslätt, allmän plan för kommunalteknik för detaljplaneområdet Veikkolabäcken II (FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2026)). Den allmänna planen färdigställdes i början av 2026. Enligt denna var den tidigare uppskattningen av antalet fordon från utvidgningsområdet felaktigt för hög. Enligt den uppdaterade allmänna planen skulle trafikmängden i nuvarande Veikkolabäcken öka med cirka 560 fordon, vilket är avsevärt lägre än vad som angavs i trafiksäkerhetsutlåtandet (Veikkolabäcken II, detaljplaneförslag och ändring av detaljplan, trafiksäkerhetsutlåtande 10.4.2018, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy). Därmed är de uppskattningar av fordonsmängderna som framförs i anmärkningen klart överdimensionerade.*

*I upprättandet av planprojekt producerar infratjänsterna uppgifter om trafikmängderna på matargatorna för planläggningen, och ansvaret för planeringen av gatornas fysiska miljö och funktion ligger likaså hos infratjänsterna.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.1 och 25.2.*

### 34.3

I anmärkningen lyfts återvinningspunkten vid Bäckmynningsvägen fram, eftersom den orsakar betydande fordonstrafik i korsningen mellan Bäckmynningsvägen och Åbovägen. En utvidgning av bostadsområdet Veikkolabäcken skulle medföra onödig trafik i ett redan trångt område och ytterligare försämra trafiksäkerheten.

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*Se bemötande till anmärkning 5.*

### 34.4

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till trafiksäkerheten:

Liikenneturvallisuuslausunnossa väitetään myös, että alueella ei ole tapahtunut henkilövahinkoihin johtaneita liikenneonnettomuuksia, mikä ei pidä paikkaansa. Virhe johtuu siitä, että lausuntoa varten tietoa on kysytty poliisilta, joka ei kuitenkaan ole Suomessa se taho, joka tilastoi liikennevahinkoja. Liikennevahinkotilastoja kerää ja ylläpitää Liikennevahinkokeskus ja Onnettomuustietoinstituutti. Poliisilla on tiedot vain heille ilmoitetuista vahingoista ja lausuntoa varten tiedot on pyydetty vain edelliseltä viideltä vuodelta. Lausunto ei siis anna oikeaa kuvaa alueen liikenteen vaaroista.

Lausunnossa on hyvin havainnoitu vaarallisimmat kohdat risteävien katujen kohdilla, mutta ehdotettu ratkaisu STOP-merkein on liikenneturvallisuuden kannalta täysin väärä. Haasteena alueella ovat jo nyt ajonopeudet Puukonttiellä. Alueella asuvat aikuiset osaavat noudattaa nopeusrajoitusta ja ymmärtävät ajaa varovasti tasa-arvoisten risteysten kohdalla, mutta nuoret kuljettajat sekä alueella vierailevat eivät. Jos risteykset varustetaan "kärkikolmioilla" tai STOP-merkeillä, kukaan ei enää hiljennä risteysten kohdalla ja ajonopeudet kasvavat entisestään. Liikenneturvallisuuden kannalta on parempi pitää kadut tasa-arvoisina.

Kaavaselostuksessa sekä myös liikenneturvallisuuslausunnossa Puukonttietä kutsutaan "kokoojakaduksi" ja sitä on verrattu mm. Turuntien toisella puolella olevaan Lamminjärventiehen. Vertaus ei ole pätevä. Puukonttie on kapeampi ja käytännössä talvella lumen vuoksi yksikaistainen. Lisäksi Puukonttiellä ei ole yhtäkään suojatietä, eikä Puukonttielle pysty suojateitä tekemäänkään, koska suojatien toinen pää päättyisi aina joko suoraan poikkikatuun tai pensasaitaan. Puukonttietä ei yksinkertaisesti ole rakennettu ja mitoitettu läpiajoliikennettä ajatellen.

Liikenneturvallisuuslausunnon kenties suurin puute itsensä liikenneturvallisuuden kannalta on kuitenkin se, että siinä ei käsitellä lainkaan kevyttä liikennettä, vaan asiat on esitetty autoliikenteen näkökulmasta. VP I:n alueella asuu lähes yksinomaan lapsiperheitä, joten alueen kaduilla liikkuu jalan ja pyöräillen todella paljon lapsia, joista monet ylittävät Puukontien lukuisia kertoja päivässä. Lausunnossa todetaan, että vilkkaimmat liikenteen ajankohdat ovat aamuisin ja iltapäivisin. Nämä ovat juuri niitä aikoja, jolloin myös koululaiset liikkuvat jalan ja pyöräillen, mikä vain lisää liikenneturvallisuuden riskejä. Hyvät päättäjät, älkää tehkö lastemme liikkumisesta vaarallisempaa, vaan tehkää liikenneturvallisuuden kannalta oikea päätös ja ohjatkaa liikenne sieltä, missä on jo oikea iso tie suojateineen. Eerikinkartanontie on mitoitettu autoliikenteelle aivan eri mittakaavassa ja sen ylittäminen on turvallista hyvin merkittyjä suojateitä käyttäen. Puukontie on leikkivine ja liikkuvine lapsineen ennemminkin pihakatu kuin mikään "kokoojakatu".

**Kommunens svar:**

*I detaljplanen för det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken har ingen plats för en lekplats anvisats och någon sådan har inte heller anlagts. Anmärkningen ger intrycket att barnen i bostadsområdet leker eller vistas på gatuområdena på grund av att en lekplats saknas. I planförslaget har två olika lekplatser (vk) anvisats, varav den ena placeras centralt i bostadsområdets utvidgningsområde, som närmast på cirka 150 meters avstånd från det nuvarande bostadsområdet. Den andra lekplatsen i utvidgningsområdet ligger i strandzonen. Båda lekplatserna kan även användas av barn i det nuvarande bostadsområdet. Dessutom ska det konstateras att den gång- och cykelförbindelse som enligt planförslaget anordnas mellan bostadsområdet och Eriksgårdsvägen sannolikt fungerar som den huvudsakliga förbindelsen för skolelever från det befintliga bostadsområdet till tjänsterna i Veikkola centrum och till Vuorenmäki skola. Inga ändringar i planförslaget.*

*I samband med detaljplanering fattas inga beslut om genomförandet av trafikmärken, eftersom detta hör till den mer detaljerade gatuplaneringen.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 25.1 samt bemötande till anmärkningarna 1.1, 9.4 och 26.2.*

34.5

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till gång- och cykelförbindelsen från det nya bostadsområdet till Eriksgårdsvägen:

Kaavaan on suunniteltu joka tapauksessa yhteys VP II:lta Eerikinkartanontielle. Sen muuttaminen autotieksi ei ole merkittävä kustannus ottaen huomioon koko kaava-alueen infran kustannukset ja etenkin ottaen huomioon kunnan saamat korvaukset maanomistajilta. Jos sillä muutoksella säästää yhdenkin, kentien lapseen kohdistuvan, henkilövahingon Puukontien varresta, niin kustannus on jo maksanut itsensä takaisin.

VP II:n liikenteen ohjaaminen Puukontien ja Puronsuuntien kautta muodostaa kaiken lisäksi aivan järjettömän sumpun ja pullonpohjan. Sinne on hälytysajoneuvojen vaikea päästä etenkin talvella ja sieltä on uusilla asukkailla tarpeettoman pitkä matka Veikkolan palveluihin. Suorin ja lyhyin reitti on Eerikinkartanontien kautta. Vastaava alue on jo toteutettu Veikkolan toisella syrjällä Tuulensuontien ja -raitin alueella, jossa läpiajo on estetty ja kulku kahdelle alueelle on vastakkaisista suunnista. Siellä tuntuvat asukkaat olevan erittäin tyytyväisiä ratkaisuun, joten miksei samanlainen sopisi Veikkolanpuron alueelle.

**Kommunens svar:**

*Anmärkningsställaren hävdar att det skulle vara kostnadsmässigt motiverat att omvandla den i planförslaget anvisade gång- och cykelförbindelsen mellan det nya bostadsområdet och Eriksgården till en gata. Enligt infratjänsterna stämmer detta inte. Utöver detta kan en omvandling av förbindelsen till gata enligt planförslaget inte heller motiveras med tanke på utvecklingen av Veikkola idrottspark och är därmed inte heller motiverad ur kommunens synvinkel.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.10 och 25.1 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 26.2.*

34.5

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande till byggrätterna i planförslaget:

Yhdyskuntatekniikan lautakunnan lausunnossa todetaan, että VP II:n kaavaehdotuksessa kokonaisrakennusoikeutta on vähennetty luonnokseen verrattuna 22% (käytännössä vähentämällä tonttien määrää). Tämä antaa täysin väärän kuvan kaavoituksen suunnittelusta. Todellinen alkuperäinen kaavasunnitelma on peräisin 90-luvulta ja siinä VP I ja VP II ovat olleet samaa yhtenäistä aluetta. Siihen verrattuna uuden kaavaehdotuksen tonttien ja kotitalouksien määrä VP II:n alueella on yli kaksinkertainen, eli suunnittelussa kokonaisrakennusoikeus ei ole vähentynyt vaan päinvastoin merkittävästi lisääntynyt. Alkuperäisessä kaavasunnitelmassa alueiden tonttijako ja asuinrakennusten sijoittelu olisi pysynyt yhtenäisenä ja virkistysalueeksi olisi jäänyt isompi alue. Miksi alkuperäisestä suunnitelmasta on poikettu niin paljon tekemällä VP II:n alueesta paljon suurempi?

**Kommunens svar:**

*Anmärkningsgivarens påstående att den föreslagna byggnadsvolymen i planförslaget jämfört med detaljplanprojektet för Veikkolabäcken som bereddes på 1990-talet skulle vara mer än dubbelt så stor stämmer inte. Påståendet att planförslaget avviker avsevärt mer från det tidigare planprojektet från 1990-talet när det gäller det område som anvisats för byggande stämmer inte heller. På de ovan nämnda frågorna har svar getts i bemötanden av anmärkningar 1.1 och 25.2.*

34.7

Följande är anmärkningsgivarens krav på att det skogbevuxna området mellan bostadsområdet Veikkolabäcken och bostadsområdet i planförslaget bevaras samt att det skyddande trädbeståndet i strandområdet bevaras.

VP I:n ja II:n väliin on kaavaehdotuksessa suunniteltu jätettävän kapea metsäkaistale. Alue sijaitsee järven rannalla ja on usein alltiina koville tuulille. Alueella on koettu ennenkin suurten puiden kaatumisia, etenkin kun suojaavaa metsää on kaadettu rakennusten tieltä. Suunniteltu kaistale on niin kapea, ettei se kestä kovia tuulia, vaan viimeisetkin puut kaatuvat. Viherkaistale VP I:n ja II:n välillä tulisi olla merkittävästi leveämpi, jos siinä on tarkoitus pitää puita pystyssä.

Sama koskee suunniteltua kaistaletta uusien tonttien ja Kalljärven välissä. Se on yhtä lailla liian kapea, jotta siinä pysyisi puut pystyssä ensimmäisen myrskyn yli. Rantakaistale tulisi olla merkittävästi suunniteltua leveämpi, eli lähimmät tontit kauempana rannasta. Samalla tämä suojelisi järveä liialliselta kuormitukselta esim. hulevesien osalta.

Suunnitelman mukaiset kapeat metsäkaistaleet eivät tule riittämään liito-oravan suojelualueeksi, etenkin, jos kaistaleen vielä katkaisee autotie. On täysin epärealistista olettaa liito-oravan viihtyvän alueella, jos kaava toteutetaan suunnitellun mukaisena. Kunta voisi suoraan myöntää unohtavansa kokonaan oravat ja lopettaa turhan kiertelyn asiassa, tai sitten oikeasti muuttaa kaavasunnitelmaa siten, että oravillekin jää edes jonkinlainen mahdollisuus. Tämä olisi mahdollista leventämällä viherkaistaleita ja ohjaamalla liikenne Eerikinkartanontien kautta, jolloin VP I:n ja II:n välille jää vain kevyen liikenteen reitti (jonka yli oravakin uskaltaa mennä).

**Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*

*En central markägarinstans lämnade 18.8.2023 en ansökan om undantagslov till NTM-centralen i Nyland för att fälla träd i norra delen av planområdet. NTM-centralen beviljade lovet 8.5.2024. Av bildparet nedan (bilderna 20 och 21) framgår att träd har fällts i det skogbevuxna området mellan bostadsområdet och dess utvidgningsområde. Av samma bildpar framgår att trädbeståndet i Kalljärvis strandzon har bibehållits nästan orörd.*



Bild 20. Flygfoto på planområdet från slutet av 2010-talet.

Bild 21. Flygfoto på planområdet från år 2025.

Målet för planen är att återställa skogigheten i rekreationsområdena i planen, och framför allt detta gäller livsmiljön och kärnområden för flygekorrar i planens norra del. I Veikkola idrottsparkens område kompletteras planförslaget med planbeteckning för landskapsmässigt värdefullt område (sma) som förutsätter att området bevaras i naturligt tillstånd.

### 34.6

Enligt anmärkningsgivaren marknadsförs det område som planläggs med grönområden, men i verkligheten består dessa av en liten bit myr, en frisbeegolfbana med nedtrampad markvegetation samt kala klippor. Någon egentlig orörd skog där områdets ungdomar trivs blir inte kvar. Särskilt inte efter den första stormen. Om naturen verkligen ska bevaras bör antalet tomter minskas avsevärt.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

De rekreationsområden som anvisas i planförslaget och de funktioner som planeras där betjänar både nya invånare och invånarna i det befintliga bostadsområdet. Att öppna de föreslagna lekplatserna (vk) och strandzonen för allmänt bruk skapar förutsättningar för gemenskap i bostadsområdet, eftersom det nuvarande bostadsområdet till exempel saknar lekplats eller bollplan för barnen i området. Utifrån vissa anmärkningar har det uppstått en uppfattning att gatorna av ovan nämnda skäl har blivit lekrområden för barn, vilket inte är acceptabelt. Det kan konstateras att Veikkola idrottspark, som gränsar till bostadsområdet Veikkolabäcken, erbjuder goda motionsmöjligheter för invånarna.

### 34.7

I anmärkningen framhålls att det är av yttersta vikt att de som deltar i kommunens beslutsfattande (nämnden, kommunstyrelsen och kommunfullmäktige) är opartiska. Personliga omständigheter, såsom bostadsort eller deltagande i föreningsverksamhet, får inte påverka beslutsfattandet. Kommunen ska således säkerställa att beslutsfattare och andra berörda personer i planlägningsärenden inte är jäviga, utan agerar helt opartiskt.

**Kommunens svar:**

Antecknas för kännedom.

I Kyrksläotts kommun beslutar kommunfullmäktige om kommunens markanvändning, som i fråga om Veikkolabäcken baserar sig på den lagakraftvunna Kyrksläotts generalplan 2020. Markanvändningen i planförslaget grundar sig på den nyssnämnda generalplanen.

## 35. Anmärkningsgivare (31.1.2020)

35.1

Följande är anmärkningsgivarens ställningstagande gällande trafikarrangemangen i planförslaget: att ordna fordonstrafiken genom det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken äventyrar trafiksäkerheten i området. I området bor många barn som rör sig på de smala gatorna. I planförslaget anges att Puukkovägen är en matargata, medan anmärkningsgivaren anser att det i första hand är en smal, gårdsgatuliknande väg med tomtgränser ända intill vägen. Från vissa tomter är den enda utfarten att backa ut med bil till Puukkovägen. Därtill nämns vinterförhållanden, då gatorna i området smalnar av till enfiliga på grund av plogad snö.

### **Kommunens svar:**

*I enlighet med Kyrkslätts generalplan 2020 ska fordonstrafiken till planområdet ledas via den befintliga Bäckmynningsvägen. Den nuvarande Bäckmynningsvägen och Puukkovägen har ursprungligen planerats som matargator även för att betjäna utvidgningsområdet för bostadsområdet Veikkolabäcken. Därmed stämmer inte anmärkningsgivarens beskrivning av vägen som en smal, gårdsgatuliknande gata.*

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötanden till anmärkning 1.1 och 25.2.*

35.2

Om fordonstrafiken till utvidgningsområdet trots detta leds via Puukkovägen skulle det enligt anmärkningsgivaren innebära en mångdubbling av trafikmängden. Anmärkningsgivaren hävdar att den ökade trafik som anges i planförslaget är klart underskattad och att den i verkligheten skulle fördubblas eller tredubblas. Vid bedömningen av trafikmängderna bör även den ökade gång- och cykeltrafiken beaktas. Med nuvarande trafikmängder har redan flera kollisioner och tillbud inträffat i området.

### **Kommunens svar:**

*Efter att planförslaget varit framlagt har trafikmängderna för fordonstrafik i det nuvarande bostadsområdet Veikkolabäcken samt dess utvidgningsområde justerats i situationen där utvidgningsområdet är genomfört. Detta framgår av bemötande till anmärkning 1.1.*

35.3

Anmärkningsgivarens ställningstaganden till den nuvarande, överbelastade korsningen mellan Bäckmynningsvägen och Åbovägen.

- Förutom områdets invånare och besökare som svänger från Åbovägen till Bäckmynningsvägen använder nästan alla invånare i Veikkola återvinningspunkten vid Bäckmynningsvägen.
- Att leda trafiken till bostadsområdet Veikkolabäckens utvidgningsområde via Puukkovägen är också ogynnsamt för det nya området, eftersom det skulle skapa en flaskhals och den enda ruten till Veikkolas tjänster skulle bli betydligt längre än den föreslagna direkta förbindelsen till Eriksgårdsvägen. Denna förbindelse vore en naturlig rutt för fordonstrafik. Enligt anmärkningsställaren skulle det inte medföra betydande kostnader att omvandla den planerade gång- och cykelförbindelsen till en väg för fordonstrafik, och det skulle inte heller påverka rekreativområdet, eftersom bron som planeras vid motionsspåret mycket väl kunde gå över en väg avsedd för fordon.
- Att leda trafiken genom det nuvarande Veikkolabäcken försämrar även boendetrivseln i utvidgningsområdet. Särskilt den trafik som pågår under byggandet av utvidgningsområdet och som leds via Puukkovägen skulle under flera år orsaka olägenheter för de nuvarande invånarna, i synnerhet dem som bor längs gatan. Den gårdsgatuliknande Puukkovägen är inte planerad för de trafikmängder som beskrivs ovan. En ännu större risk än försämrad boendetrivsel är trafikarrangemangens inverkan på trafiksäkerheten, särskilt för barn i området.

### **Kommunens svar:**

*Se bemötanden till utlåtandena 19.9, 19.10 och 21.1 samt bemötandena till anmärkningarna 5, 16.2 och 35.1.*

35.4

Med hänvisning till ovanstående ber anmärkningsgivaren beslutsfattarna och vädjar till dem att allvarligt ompröva trafikarrangemangen i planförslaget samt föreslår att en ny förbindelse för fordonstrafik byggs från bostadsområdets utvidgningsområde till Eriksgårdsvägen. Även markägaren i planområdet har uttryckt sitt stöd för denna förbindelse.

Om trafikarrangemangen inte ändras i planförslaget förutsätter anmärkningsgivaren att motiveringarna antecknas i bemötandet till anmärkningen.

### **Kommunens svar:**

*Antecknas för kännedom.*