

BLÅBÄRSBRINKEN

DETALJPLAN

Detaljplaneutkastet var till offentligt påseende i enlighet med MBL §62 och MBF 30§ 1.6 – 3.7.2020.

SAMMANDRAG AV DE GIVNA UTLÅTANDENA OCH ANMÄRKNINGAR SAMT PLANLÄGGARENS SK. BEMÖTANDEN

Utlåtanden:

1.	Nylands näringslivs-, trafik- och miljöcentral	17.7.2020
2.	HRT Helsingforsregionens trafik - samkommun	29.6.2020
3.	Västra Nylands museum	8.6.2020
4.	Nylands förbund	24.6.2020
5.	Kyrksläotts kommun / Byggnadstillsynen	30.6.2020
6.	Kyrksläotts kommun / Tomt och geoinformationstjänster	9.6.2020
7.	Caruna Esbo Ab	15.7.2020
8.	Fingrid Abp	6.7.2020
9.	Esboregionens miljö- och hälsoskydd	17.7.2020
10.	Kyrksläotts miljöförening rf	17.6.2020
11.	Kyrksläotts kommun / Kommunutvecklingssektionen	18.8.2020
12.	Kyrksläotts kommun / Miljövård	29.7.2020
13.	Kyrksläotts kommun / Handikapprådet	4.6.2020
14.	Västra Nylands räddningsverk	1.7.2020
15.	Masabys boendeförening	29.6.2020
16.	Kyrksläotts hembygdsförening r.f.	14.6.2020
17.	Kyrksläotts kommun / Bildnings- och fritidstjänster	1.7.2020
18.	Namnkommitté	24.11.2020

Anmärkningar:

19.	Åsiktsgivare 1	1.7.2020
20.	Åsiktsgivare 2	2.7.2020
21.	Åsiktsgivare 3	16.6.2020
22.	Åsiktsgivare 4	1.7.2020
23.	Åsiktsgivare 5	2.7.2020
24.	Åsiktsgivare 6	3.7.2020
25.	Åsiktsgivare 7	23.6.2020
26.	Åsiktsgivare 8	3.7.2020
27.	Åsiktsgivare 9	30.6.2020
28.	Åsiktsgivare 10	2.7.2020
29.	Åsiktsgivare 11	2.7.2020
30.	Åsiktsgivare 12	2.7.2020
31.	Åsiktsgivare 13	2.7.2020
32.	Åsiktsgivare 14	3.7.2020
33.	Åsiktsgivare 15	12.7.2020

Följande instanser hade **inget att anmärka** gällande planutkastet:

- a) Västra Nylands polisinrättning, Kyrksläotts kommun / Äldrerådet

Följande instanser **gav inget utlåtande** gällande planutkastet:

- b) Kyrksläotts kommun / Kyrksläotts Vatten, Grundtrygghet, Namnkommitté samt HRM Helsingforsregionens miljötjänster – samkommun, Kyrkslätt Natur och Miljö rf, Fortum Power and Heat Ab, Elisa Abp, TeliaSonera Finland Abp, DNA Abp och Gasum Oy Ab.

1.1

För planområdet gäller Kyrksläotts generalplan 2020, denna möjliggör inte byggande enligt detaljplaneutkastet i planområdets västra del. I Kyrksläotts kommun pågår uppgörandet av Masabys delgeneralplan, i vilken man studerar förutsättningarna för ny bosättning och förtätning även gällande området för denna plan. Enligt detaljplanebeskrivningen kommer detaljplanen att godkännas först efter att delgeneralplanen vunnit laga kraft. NTM-centralen anser att detta är det riktiga förfaringssättet och på så sätt granskas och löses planläggningen av denna detaljplan sakenligt och mera omfattande i förhållande till Masabys område.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan samt i planförslaget har utredningarna samt styrningen i samband med uppgörandet av den aktuella delgeneralplanen för Masabys delgeneralplan beaktats. Både det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan samt planförslaget har uppgjorts sida vid sida med Masabys delgeneralplan har upprättats varpå man har kunnat granska Blåbärsbrinkens detaljplaneområdes koppling till Masabys samhällsstruktur och trafik. Blåbärsbrinkens detaljplans förberedande material följer Masabys delgeneralplans planeringsprinciper, men beaktar de randvillkor ställda av den ekointelligenta byns realiseringskostnader på byggnadseffektiviteten så att realiserandet av området är lönsamt. Se även bemötande 4.1.

1.2

I samband med planläggningen av Blåbärsbrinken och mera omfattande Masabys område är det nödvändigt att ta hänsyn till att Kyrkslätt är en part i MBT-avtalet vars mål är bl.a. att öka på de hållbara färdmedel andel i Helsingforsregionen, minskandet av trafikens utsläpp och mängd, övergången till ett hållbarare sätt att färdas och att befrias från fossila bränslen. Regionens trafiksystem utvecklas så att den stöder utvecklingen av förtätande samhällsstruktur beaktande i första hand kollektivtrafikens och logistikens behov och genom att förbättra cykeltrafikens förhållanden.

I planbeskrivningen har man identifierat utmaningen att ordna fungerande kollektivtrafik för området. Ordnandet av en bussförbindelse är enligt denna förbundet till byggandet av Masaby ringväg som är tidsbestämd till 2030-talet. Avståndet från planområdets västra del till busshållplatsen skulle bli över 300 meter. Det verkar som om att speciellt områdets västra del kommer att förlita sig på användningen av personbil. Enbart främjandet av gång- och cykelförbindelserna kommer inte att räcka till för möjliggörandet av hållbar rörlighet. Inverkan av förbindelsen med robotbuss lär bli marginell.

Målen gällande den ekointelligenta byns energieffektivitet och ekologi är ambitiösa och bra. I planutkastet för Blåbärsbrinken siktar man på befolkningsökning som bör, enligt de riksomfattande målen för områdesanvändnings, landskapsplanens, MBL:s innehållskrav för generalplan samt beaktande MBT-avtalet, placeras stödande sig till fungerande kollektivtrafik. Funktionen av samhällsstrukturen enligt den målsatta måttsättningen som en mera omfattande del av Masaby och kopplingen till kollektivtrafiken också tidsmässigt bör studeras i Masabys delgeneralplan.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Blåbärsbrinkens detaljplan ligger i det nyaste MBT-avtalet inom den primära utvecklingszonen. Till den ekointelligenta byns centrala mål hör att enligt principerna för hållbar trafik erbjuda invånarna bl.a. elektriska färdmedel i gemensamt bruk, applikationer för samåkning samt robotbussar, med vilka hållbara färd sätt

stöds samt behovet av användandet av privatbil minskas. Dessutom kan en e-butik placeras i byhuset till vilken man kan beställa varor centraliserat. På området finns olika arbets- och fritidsmöjligheter, såsom olika arbetsutrymmen, verkstäder och distansarbetspunkter. Detta minskar nödvändigheten av att förrätta ärenden utanför området. Elbilarna och -cyklarna laddas med solenergin som producerats av den ekointelligenta byn.

Robotbussarnas teknik utvecklas hela tiden, men i början kan vid behov ha de en chaufför ordnad av den ekointelligenta byn. Användningsbehovet av bussarna kartläggs med en användarenkät varvid man kan förbereda med tillräcklig mängd av utrustning. För utvecklandet av ett ekologiskt trafiksystem är det meningen att ansöka om EU-stöd. I EU:s stödprogram har speciell tyngd satts vid produktion av utsläppsfri energi och intelligenta fortskaffningslösningar. Den ekointelligenta byns mål riktar sig väl mot tungpunkterna i dessa program. HRT har i sitt utlåtande angående det förberedande materialet lovat att hjälpa till med planeringen av robotbussarna ruttdragning. Det är möjligt att HRT senare utvidgar sina rutter i Blåbärsbrinkens riktning. Förhandlingar med HRT ordnas efter att planförslaget har varit till påseende. Se även bemötande 2.

Masabys områdes trafikmässiga funktionalitet har granskats beaktande trafiken som Blåbärsbrinkens detaljplan förorsakar i Trafikutredning för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masaby delgeneralplan (Ramboll, 2020 och 2021). I utredningens slutresonemang konstateras att Blåbärsbrinkens betydelse för trafiksystemets funktionalitet inte är avgörande oberoende av måttsättningsalternativen.

1.3

I sitt utlåtande angående Masaby delgeneralplan ansåg NMT-centralen att delgeneralplanens grundidé med bosättningszoner så att det tätaste boendet placeras runt Masaby centrum och tågstation är bra. NMT-centralen ansåg att det var ändamålsenligt att undersöka effektiviserande av måttsättningen i planområdets alla zoner.

I västra delen av Blåbärsbrinkens detaljplaneområde anvisar man en relativt stor invånarökning och i den östra delen närmare Masabys centrum ett betydligt mera återhållsamt invånarantal. Lösningen avviker från måttsättningsprinciperna i delgeneralplaneutkastet. Den västra delens effektivare byggande motiveras med antalet användare som förutsätts av de ekologiska energilösningarna. Med planmaterialet som grund förblir det otydligt varför ett relativt glest boende är den östra delen eftersträvas.

Planläggarens bemötande:

Blåbärsbrinkens detaljplaneförslags måttsättnings principer har granskats och den östra delens bebyggelse har effektiviserats i enlighet med samhällstekniska nämndens rekommendationsförslag 23.4.2020. I detaljplaneförslaget är det uppskattade invånarantalet i den västra delen ca 800 och den östra delen ca 585.

Måttsättningen enligt Blåbärsbrinken detaljplaneförslag förtätar det småhusdominerade området är i enlighet med Masabys delgeneralplans måttsättnings principer.

1.4

Av planmaterialet får man den uppfattningen att den västra delens ekologiska bosättningsområde bör i stort sett förverkligas i sin helhet för att fungera enligt målsättningen som ett utsläppsnålt och ekologiskt område. Förverkligandet av området ur samhällsstrukturs synsätt på ett hållbart sätt och samtidigt uppnående den ekointelligenta byns mål innebär flera osäkerheter. Hur uppfyller området de mål som uppsatts i planen om det förverkligas bara delvis? Vad skulle områdets anknytning till fjärrvärmenätet betyda för den ekointelligenta byns energilösningar? Hur säkerställer man hållbar rörlighet på området? Bedömningen av planens

inverkan bör preciseras t.ex. med en känslighetsgranskning angående riskerna med förverkligandet av den ekointelligenta byn och deras inverkan på helheten. Det förblir oklart i vilket skede värme- och elsystemet bör förverkligas i relation till boendet. För att kunna bedöma inverkan är det nödvändigt att beskriva vägen för förverkligandet av den ekointelligenta byn, bedöma olika verksamheters tidsmässiga kopplingar. Vid behov bör man med planbestämmelser (t.ex. tidsbestämning) säkra förverkligandet av den ändamålsenliga helheten.

Planläggarens bemötande:

Beskrivningen har kompletterats i enlighet med utlåtandet med en väg för förverkligandet av de olika verksamheterna samt en känslighetsgranskning angående riskerna med förverkligandet.

Områdets infrastruktur byggs färdig i ett skede. Området får ett eget centraliserat värmesystem, vilken det lönar sig att bygga samtidigt med vägarna, gatorna och vatten/avloppssystemet. Totalkostnaderna för förverkligandet kommer på detta sätt att var märkbart lägre än om de byggs skilt. E.M. Pekkinen Ab har gjort preliminära beräkningar för infrastrukturen.

För byggandet och underhållet av solenergisystemet har ett föravtal slutits med Solarpro Ab som ägs av Lumme Energi vilka har förverkligat liknande stora system. Meningen är att förverkliga hela systemet i fyra delar och en solenergipark med ca 0,8 MW:s effekt genast när detaljplanen vunnit laga kraft och de behövliga loven har ändamålsenligt beviljats. Den producerade elektriciteten kommer att säljas till elektricitetsmarknaden tills den ekointelligenta byn har byggts. Hela elektricitetssystemet kommer att ha en effekt på ca 3 MW och den producerade elenergin på årsnivå ca 2 500 MWh.

1.5

Det är bra att beakta att oavsett förverkligandet av det till Kyrkslätt planerade datacentret har Fortum och Esbo stad förbundit sig till producerandet av kolneutral fjärrvärme för Esbo, Grankulla och Kyrksläotts fjärrvärmenät inom 2020-talet.

Randvillkoren för placeringen av solpanelsfältet bör förklaras i planbeskrivningen och inverkan på speciellt de nära kraftledningarna och kablarna bör granskas. Det är nödvändigt att även solenergikraftverket granskas i samband med Masabys delgeneralplan beaktande bestämmelsen i Nylandsplanen 2050 som nu är i behandling för godkännande: "Vid planeringen av omfattande områden för producerande av solenergi bör områdena i första hand placeras i närheten av befintliga anslutningspunkter av samhällsstruktur och elnät med hänsyn till miljöns värden och randvillkor."

Biogaskraftverks möjliga olycksfallsrisker bör utredas och vid behov beaktas vid placeringen av anläggningen. Räddningsverket och TUKES bör höras.

Planläggarens bemötande:

För energiproduktionen i området har ett föravtal gjorts med Finlands ledande producent av solenergiparker Solarigo Systems Ab, energiföretaget Lumme Energi Ab, Heliostorage Ab som är specialiserad på säsonglagring av värmeenergi samt med Holda Energy Solutions Ab som förverkligar energisystem.

Det är meningen att producera mera energi än vad som går åt för boende och rörligheten. Detta möjliggörs av en täckande produktion och lagring av solel, tillvaratagande av solvärme och säsonglagring kopplat med effektiva värmepumpar. Solparken möjliggör nyttjandet av förnybar decentraliserad solenergi för uppvärmning av bostadshus och anskaffning av elektricitet på industriell nivå på ett ekonomiskt meningsfullt sätt. Enligt den preliminära planen är det meningen att förverkliga alla ekointelligenta byns byggnaders takfall med solfångare varvid

taket på ett normalt hus med sadeltak utgörs i sin helhet av solpaneler. Den eko-intelligenta byn blir nästan självförsörjande med energi. Därvid kan man avstå från biogaskraftverket.

EN-området som reserverats för ett biogaskraftverk har stryks. I beskrivningen har randvillkoren för placandet av solpanelfältet specificerats och inverkan på kraftledning och kablar. Räddningsverket har hörts. Se bemötande 14.

Fingrid ABp har givit ett utlåtande i vilket det konstateras att placeringen av solkraftverket på EN-området är möjligt och givit instruktioner för principerna för placeringen av solkraftverket i förhållande till kraftledningarna. Även Caruna har kontaktats. Fingrids instruktioner beaktas vid planeringen av solpanelfältet och planeringen gör i samarbete med Fingrid och Caruna. Planbeskrivningen har kompletterats med bedömningen av inverkan samt med randvillkoren för förverkligandet av solkraftverket. Se bemötande 8.4.

1.6

I bedömningen av planens inverkan saknas helhetsgranskningen av klimatpåverkan. I den fortsatta planeringen av planen bör klimatpåverkans inverkan förklaras tydligare i beskrivningen. Utredningarna bakom bedömningen av inverkan skall införlivas i beskrivningen.

För att kunna förstå klimatpåverkan skall det från bedömningen framgå med en tillräcklig noggrannhet storleksklassen av byggandets och användningstiden inverkan, även med ett längre tidsperspektiv. Vid bedömningen skall man beakta åtminstone trafiken, nyttjandet av den befintliga infran, inverkan på kollager och -sänkor beaktande att den ekointelligenta byn placeras på ett tidigare obebyggt område, möjligheterna att kompensera kolsänkan, projektets inverkan på energianvändningen och -produktionen, byggandets inverkan, möjligheterna till ekologisk livsstil. Vid bedömningen av inverkan är det bra att göra känslighetsgranskningar med vilka man tar fram osäkerhetsfaktorer och deras inverkan på projektets klimatpåverkan. Dessutom kan man framföra åtgärder för att förbättra eller mildra projektets inverkan. För att förstå projektets inverkan är det nödvändigt att jämföra med de ställda målen för kolneutralitet, vilka på riksnivå och landskapsnivå siktar på år 2035 och i Kyrkslätt på år 2030.

Planläggarens bemötande:

Till planens utredningar hör Bedömning av Masaby ekointelligenta bys växthusgasutsläpp och klimatpåverkan, LCA Inno Ab, 20.10.2019.

Bedömningen av klimatpåverkan har delats upp i följande delhelheter: 1) energi-produktion (värme, elektricitet), 2) byggnadernas framställning och upprätthållande, 3) byggandet av områdets infra och dess upprätthållande (leder, vatten- och avloppsnätverk) samt 4) rörelse (användningen av offentliga färdmedel, personbilstrafik). Utsläppsuppskattningen för de olika delområdena baserar sig på olika faktorerers mängddata och motsvarande utsläppskoefficienter. Klimatpåverkan har beräknats med hjälp av den internationella klimatpanelens (IPCC) direktivs GWP-koefficienter. Som viktigaste grund för måttsättningen av hela energisystemet har varit att Blåbärsbrinken by skulle vara möjligast utsläppssnålt. Man har strävat till att välja alla system och maskiner så att deras utsläpp är möjligast små. De problemområden som man har upptäckt på basen av bedömningen av inverkan av Masaby ekointelligenta by kan man korrigera och utsläppen kan på så sätt minskas märkbart. Med ändringarna kan den ekointelligenta byn fortsättningsvis även vid situationen år 2040 vara bättre än genomsnittet med hänsyn till växthusgasutsläppen och klimatpåverkan

Klimatpåverkans helhet har förklarats noggrannare i planbeskrivningen. LCA Innos bedömning av klimatpåverkan läggs till planens utredningar vilka är till påseende och de tillhandahålls NMT-centralen före det begärda samrådet.

1.7

I planen har skogar och vistelsemiljöerna lämpliga för flygekorren beaktats med VL/eko-beteckningen. s-1 är viktigt område för flygekorrens habitat som skall bevaras naturenligt. Dessa inkluderar både kärnområden och lämpliga områden. Den är nödvändigt att urskilja kärnområdena som i praktiken är samma sak som föröknings- och vilo-områdena vilka är skyddade enligt naturskyddslagen och bifoga detta synligt i planbestämmelsen.

På ett par ställen är de markerade flygekorrens kärnområden delvis ovanpå varandra med AO-området. På kärnområdena bör inga AO-områden eller områden som skall planteras markeras.

Planläggarens bemötande:

Flygekorrens kärnområde sträcker sig utöver en tomts gårdsplan i kvarteret 2060. I detta område finns det även nu mänsklig verksamhet inom flygekorrens habitat och i dess omedelbara närhet. Annorstädes inom detaljplaneområdet sträcker sig lämpliga områden över de befintliga gårdsplanerna.

1.8

Inom planområdet finns både fornlämningar och skyddade byggnader. NMT-centralen tar vid behov ställning till dessa separat före förslagskedet.

Planläggarens bemötande:

Gås igenom i myndighetsförhandlingar efter planförslaget varit till påseende.

1.9

NMT-centralen presenterar en utvidgning av planområdet eller igångsättandet av en ny detaljplan för att ändra Smedsbyvägen till en gata från Björnsstigen ända till Blåbärsbrinkens detaljplan. Kyrkslätt skall göra ett gatuhållningsbeslut, varvid den i detaljplanen anvisade landsvägen ändras till gata och gatu-upprätthållandet förflyttas till kommunen. Efter gatuhållningsbeslutet kan Kyrkslätt planera och förverkliga en gång- eller cykelväg till Blåbärsbrinkens planområde.

Planläggarens bemötande:

Smedsbyvägens östra del från Björnsstigen till Hvittorpsvägens korsning ändras till gata i de ifrågavarande områdenas detaljplanering.

1.10

Planområdet ligger inom den översvämningsskänliga Jolkbyåns avrinningsområde, därför skall speciell uppmärksamhet fästas vid dagvattnets styrningsarrangemang. Enligt dagvattenutredningen leds dagvattnet till regionala behandlings-/våtmarksområden. Enligt planbestämmelsen skall dagvattnet i huvudsak infiltreras på tomterna/kvartersområdena, alternativt regleras avrinningen så att den motsvarar det naturliga.

För att förhindra översvämningar i vattendragen nedanom skall en beräknad minimivolymer för fördröjningssystemet på 1 kubikmeter per hundra kvadratmeter ny ogenomsläpplig yta fastställas. Måttsättningskriteriet skall skrivas in i planbestämmelserna så att man kan försäkra sig om en tillräcklig fördröjning av dagvattnet.

Planläggarens bemötande:

I förslagsskedet har en dagvattenplan uppgjorts i vilken dagvattensystemets måttsättning har granskats och enligt detta har planbestämmelsen angående dagvatten kompletterats på följande sätt:

"Den beräknade minimivolymer för fördröjningssystemet är 1 kubikmeter per hundra kvadratmeter ny ogenomsläpplig yta. Fördröjningssystemets utsläppsflyde skall justeras så att det motsvarar naturtillståndet och från konstruktionen skall ett kontrollerat överflöde planeras."

1.11

Måttsättningstabellerna i detaljplanens måttsättningspunkt skall kompletteras så att även den västra delens bostadsmängd delges. De här är enligt motiveringstexten centrala för att möjliggöra ett klimatvänligt energisystem.

Planläggarens bemötande:

Den preliminära grova uppskattningen av antalet bostäder är 300. Den slutliga bostadsmängden beror på bl.a. marknaden och det sätt av förverkligande. Beskrivningens beräknade uppskattning har kompletterats angående mängden bostäder som uppstår i den ekointelligenta byn.

1.12

För AO-tomternas del är det bestämt att ” De i planen betecknade tomterna kan delas enligt rättsnormen som framgår ur MBF 37 §.” Paragraferna kan ändras och således skall det önskade innehållet tas med direkt i bestämmelsen.

Planläggarens bemötande:

Bestämmelsen har preciserats och hänvisningen till MBL § 37 har tagits bort. I detaljplanen har en riktgivande tomtindelning markerats. Inom AO-området får det antal byggnadsplatser bildas som den riktgivande tomtindelningen anger.

1.13

Bestämmelse som gäller alla kvartersområden: ”Klimatvänligt träbyggande skall föredras” är en otydlig planbestämmelse. Det skall preciseras vad man menar med klimatvänlig och t.ex. hur byggnadstillsynen skall tolka bestämmelsen.

Planläggarens bemötande:

Den nämnda bestämmelsen har strukits. För området har separata anvisningar för byggnadssätt uppgjorts, i vilken det ges rekommendationer för förverkligandet. På området är ekologiskt experimentellt byggande tillåtet för förverkligandet av lösningar som stöder de nya målen. Enligt planbestämmelserna skall ekologiskt hållbara byggnadsmaterial användas och i fasaderna skall trä användas. Som taktäckningsmaterial godkänns även solpanel. Bestämmelser, enligt vilka byggnadernas, på de av kommunen ägda tomterna, stomme skall vara av massivt trä, har tillfogats planen. Se även punkt 5.11.

1.14

NMT-centralen anser det vara nödvändigt att i samband med markanvändningsplanering mångsidigt söka efter sätt att minimera koldioxidutsläppen. I Blåbärsbrinkens detaljplan är målen bra och planen ger värdefull information för t.ex. olika tekniska lösningars inverkan på bosättningens måttsättning. Samtidigt är det dock nödvändigt att säkerställa att goda projekt anpassas till den omgivande samhällsstrukturen och främjar till sin del sådan minskning av utsläpp som ansetts viktiga som nyttjandet av kollektivtrafiken. NMT-centralen anser att det skulle vara bra att ordna en arbetsförhandling om planen före förslagsskedet är till påseende.

Planläggarens bemötande:

En myndighetförhandling ordnas efter förslagsskedet har varit till påseende.

2. HRT Helsingforsregionens trafik - samkommun

29.6.2020

2.1

Planeringsområdets tillgänglighet med kollektivtrafik är för tillfället måttlig. I områdets omedelbara närhet trafikerar endast HRT:s linje 906. Från Masabys centrum går HRT busslinjer 171, 172 (V), 173 (K) och 901 längs Sundsbergsvägen, samt 911 längs Masbyvägen. Från Masaby station trafikerar U-tågen med 30 minuters intervaller och Y-tågen på vardagarna vid rusningstid. Inom Masaby-området är det även möjligt att beställa en anropningsbar närbuss.

Områdets interna kollektivtrafik är planerad för att skötas med små robotbussar vars kapacitet, enligt det förberedande materialet, räcker bara för en bråkdel av den planerade invånarmängden. Robotbussarnas teknologi ställer ännu för trafikerandet olika sorters begränsningar från ruttval, trafikeringshastighet och trafikeringens smidighet och robotbussarna möjliggör åtminstone inte ännu några utgiftsbesparingar jämfört med vanlig närbusstrafik. Inom de allra närmaste åren kommer robotbussarna inte att konkurransutsättas för den linjetrafik som HRT beställer, så i början erbjuder HRT närmast planeringshjälp gällande robotbussarna rut-ter samt möjligheten till ruttinformationsintegration.

Utan robotbussar kommer det att vara svårt att producera kollektivtrafikförbindelser i områdets omedelbara närhet. Planområdet är på sidan om huvudvägarna och från bosättningens tyngdpunkt Masaby centrum och Gamla Strandvägen var en tätare kollektivtrafik trafikerar. Det är möjligt att det åtminstone inte i början kommer någon mera heltäckande kollektivtrafik längs Smedsbyvägen. Tyngdpunkter bör alltså vara på att främja gång- och cykeltrafik, varvid man längs lättrafiklederna möjliggör goda förbindelser till Masaby centrums kollektivtrafikservice. Vid planeringen av planområdet borde man också beakta att Kyrkslätts anropningsbara närbusstar har smidiga färdmöjligheter på området.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Inom Blåbärsbrinken detaljplaneområde förbättras gång- och cykelförbindelserna mot Masaby. Gång- och cykelnätet fortsätts längs Smedsbyvägen ända till den ekointelligenta byn. Till den ekointelligenta byns centrala mål enligt hållbar trafik hör att erbjuda invånarna bl.a. eldrivna fordon för gemensamt bruk, samåkningsapplikationer samt robotbussar med vilka hållbar rörlighet stöds och behovet av att äga och använda en egen bil minskas. Robotbussarnas teknik utvecklas hela tiden, men vid behov kan de i början ha en chaufför för att undvika problemsituationer. I beskrivningen har man uppskattat kapaciteten av tre olika robotbussar som för tillfället (år 2020) möjliggör det största möjliga passagerarantalet. Bussbehovet kartläggs med en invånarenkät så att man kan förbereda sig med tillräcklig utrustning, och robotbussarnas antal är inte begränsat till tre stycken som det är presenterat i det förberedande materialet. För utvecklandet av ett ekologiskt trafiksystem är det tänkt att ansöka om EU-stöd.

HRT:s anropningsbara närbusstar kan smidigt trafikera på området. Till beskrivningen bifogas också ett omnämnande angående möjligheten att använda HRT:s anropningsbara närbusstar.

3. Västra Nylands museum

8.6.2020

3.1.

I planeringsområdets östra del har fyra i år 2015 byggnadsinventering som kulturhistoriskt värdefulla konstaterade byggnader markerats med planens sr-beteckning och Nissnikus gårdsmiljö har separat beaktats i planbeteckningarna och – bestämmelserna som gäller för YS-kvartersområde. Beteckningarna och bestämmelserna verkar vara lämpliga och museet har ingenting att kommentera gällande dem.

Planens allmänna bestämmelser gällande byggnadssättet verkar även de vara ur kulturmiljöns hänseende tillräckliga för landskapet och miljön. Angående västra delen av planeringsområdets ekointelligenta by och dess nybyggnation har museet inget att kommentera. Det byggnadseffektivt glesare alternativet VE 1 är sannolikt landskapsmässigt att föredra.

Att anvisa Smedsbyvägen och Hvittorpsvägen som historiska vägdragningar med därtill hörande planbestämmelser borde övervägas. I planbeskrivningen har vägdragningarnas historiska värde påpekats med det har inte beaktats i planutkastet.

De fasta fornlämningar som ligger inom planeringsområdet och övriga kulturarvsobjekten har i huvuddrag markerats på ett lämpligt sätt. Västra Nylands museum föreslår att även Mosskärret E markeras i planen, vilket man inom lokaliseringssnoggrannhetens gränser anta att i verkligheten sträcker sig utanför planeringsområdet. Fornlämningarna och andra kulturarvsobjekten är försedda med lämpliga planbeteckningar.

Planläggarens bemötande:

Inga beteckningar markeras utanför detaljplaneområdet.

Myndighetsförhandlingar angående markeringen av vägarna ordnas efter att planförslaget har varit till påseende

4. Nylands förbund

24.6.2020

4.1

Enligt de gällande landskapsplanerna har området markerats som reservområde för tätortsverksamhet med en beteckning med vilken man markerar områden på vilka inom en långvarig tids tätortsverksamhet skall förverkligas. Förverkligandet skall tajmas så att det sker i slutändan av landskapsplanens planeringsperiod, till 2030-talet. Kommunen definierar dock den ändamålsenliga tidpunkten för förverkligandet av området i relation med kommunens övriga områden som är till förfogandet för tätorts- eller arbetsplatsverksamhet.

Kyrkslätt generalplan 2020 styr uppgörandet av detaljplanen. Eftersom Masaby delgeneralplan som berör planeringsområdet pågår och enligt det förberedande materialet kan detaljplanen godkännas först efter att Masaby delgeneralplan vunnit laga kraft, skall de gällande beteckningarna och bestämmelserna i landskapsplanen beaktas vid planeringen.

I detaljplaneutkastet är den anvisade markanvändningen delvis i enlighet med den gällande och styrande generalplanen. Som målsättning är godkännandet av Masaby delgeneralplan år 2021. Förberedning av delgeneralplanen sida vid sida av detaljplanen ger behövligt bakgrundsmaterial och motiveringar för lösningarna i detaljplanen, såsom de i det förberedande skedet presenterade alternativa måttsättningen och områdeeffektiviteten.

I det förberedande skedet uppkommer frågan om det är ekologiskt att öppna nya områden eller om det vore mera ekologiskt att söka objekt för kompletterande bebyggelse i de redan bebyggda områdena? Området som detaljplaneras ligger dock i Masabys tätort omedelbara närhet och det stöder sig på Masaby centrum service samt Masabys station varifrån det finns fungerande närtrafiks spårförbindelser till Esbo och Helsingfors. Detta motiverar också placeringen av den ekologiska byn i planeringsområdet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Blåbärsbrinken detaljplan har befrämjats enligt den pågående Nylandsplanen 2050. Blåbärsbrinkens detaljplans målsättning är i enlighet med landskapsplanen planeringsbestämmelser hejdande av klimatförändringen med hjälp av hållbara lösningar inom den i landskapsplanen markerade tätortens utvecklingszon. Områdets samhällsstruktur har effektiverats genom att stöda sig på den befintliga strukturen och Masabys centrum och man har bl.a. säkrat naturens samt kulturmiljöns bevarande och fäst uppmärksamhet vid kontrolleringen av dagvattnet. Inom området eftersträvas ett för klimatet hållbart energisystem genom ett solenergi kraftverk som placeras invid bosättningsområdet.

Planeringen av den ekointelligenta byn har påbörjats genom ett planläggningsinitiativ av en privat markägare. Kommunen kan inte erbjuda någon annan plats för ett motsvarande projekt. Med projektet vill man utveckla progressivt ekologiskt boende och liv som en vägvisare för ett fungerande bosättningsområde inom kommunens strategier och genom att beakta andra randvillkor som styr planeringen. De detaljerade planerna för utvecklandet av området fokuserar de tidigare uppgjorda markanvändningsmålen. Kommunutvecklingsavdelningen har uttalat att projektet är i linje med målen i kommunens strategiska och livskraftsprogram. Se även bemötande 1.1.

4.2

Kommunen har de senaste åren utvecklat stationsregionerna vid strandbanan, såsom Masaby. I den fortsatta planeringen bör även beaktas detaljplaneringsområdets tillräckliga områdeseffektivitet så att planens mål kan uppfyllas. Det är viktigt att förutsättningarna för kollektivtrafiken och servicens förutsättningar kan förbättras både på planeringsområdet som i Masabys lokala centrum. Centralt är att granska områdets interna kollektivtrafik så att den blir funktionell och att kollektivtrafiken kan förverkligas på det önskade sättet. Med hänsyn till olika årstider och väderförhållanden är 2-3 kilometer en ganska lång väg till stationen både gående och cyklandes. Det är bra att man kan med detaljplanen förbättra områdets trafiksäkerhet.

I det förberedande skedets utkast har man beaktat naturmiljöns randvillkor. Inom området förblir relativt mycket obebyggda områden. Även den i landskapsplanen och generalplanen anvisade friluftsleden i planeringsområdets västra del går att förverkliga.

Målen för ett mera kolneutralt boende och rörlighet i den ekointelligenta byn i västra delen är lovvärda. I den fortsatta planeringen är det bra att begrunda målens delvis kunde nyttjas för hela området med t.ex planbestämmelser som främjar träbyggnad.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Till den ekointelligenta byns centrala mål hör att enligt principerna för hållbar trafik erbjuda invånarna bl.a. elektriska färdmedel i gemensamt bruk, applikationer för samåkning samt robotbussar, med vilka hållbara färdstöd stöds samt behovet av användandet av privatbil minskas. Dessutom kan en e-butik placeras i byhuset till vilken man kan beställa varor centraliserat. Detta minskar behovet av att uträta ärenden utanför området. Elbilarna och -cyklarna laddas med solenergin som producerats av den ekointelligenta byn. Robotbussarnas teknik utvecklas hela tiden, men i början kan vid behov ha de en chaufför ordnad av den ekointelligenta byn. Användningsbehovet av bussarna kartläggs med en användarenkät varvid man kan förbereda med tillräcklig mängd av utrustning. För utvecklandet av ett ekologiskt trafiksystem är det tänkt att ansöka om EU-stöd.

I detaljplaneförslaget har ett täckande ruttnätverk för gång och cykling anvisats vilket befrämjar användandet av dessa färdstöd. På området finns olika arbets- och fritidsmöjligheter, såsom olika arbetsutrymmen, verkstäder och distansarbetspunkter. Dessutom stöds arbetande inom området med utrymmen för gemensamt bruk och utvecklandet av kollektiviteten med olika gemensamma verksamheter.

Bestämmelserna har kompletterats angående styrningen av byggandet och befrämjandet av träbyggandet. För området har en skild närmiljö- och bygganvisning uppgjorts.

Samhällstekniska nämnden gav ett förslag för den fortsatta planeringen av planen angående förminskandet av VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande byggnation. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning upp-

gjorts med vilken byggnadsplatsernas antal har ökat och det kompletterande byggandet har förtätats.

För de AO-kvarter, som ligger på kommunal mark, har planbestämmelserna kompletterats enligt utlåtandet. Bestämmelser, enligt vilka byggnadernas, på de av kommunen ägda tomterna, stomme skall vara av massivt trä, har tillfogats planen. Som fasadmaterial skall trä användas.

5. Kyrksläotts kommun / Byggnadstillsynen

30.6.2020

5.1

I planbestämmelsen står följande ” Vid genomförandet av detaljplanen skall närmiljö- och bygganvisningarna för området följas.” I det förberedande materialet hittas inte motsvarande dokument.

Planläggarens bemötande:

Närmiljö- och bygganvisningarna har uppgjorts i planförslagsskedet.

5.2

I alternativ 2 är effektiviteten ovanligt hög för att vara på A- och AP-område. Motsvarande effektivitetstal har använts närmast på tomter för flervåningshus. Tillgängligheten skall beaktas redan i planläggningsskedet så byggnaderna över huvud taget går att bygga på området utan omfattande markfyllning eller -schaktning, alltså är byggandet mycket svårt att genomföra enligt det här alternativet.

Våningstalet är inte understreckats som bindande eller byggnadernas täckningsyta i förhållande till arean. På annat håll i Kyrkslätt har man märkt att byggherrar strävar till att använda hela byggnadsrätten i enplans lösningar varvid det finns orsak att minska på byggnadsrätten så att det blir kvar en tillräckligt stor gård för vistelse. Planbestämmelse som bör övervägas: ”Av den per byggnad tillåtna våningsytan får högst 60% byggas i ett plan. I slutningar skall en sluttningslösning användas.”

Planläggarens bemötande:

Det presenterade effektivitetstalet för den ekointelligenta byns A-centrumkvarter och den ekointelligenta byns AP-kvarter minskas till 0,30-0,35. En bestämmelse för den ekointelligenta byns A- och AP-kvarter har tillagts: ”Minst 10% av kvarterets yta skall reserveras som invånarnas gemensamma gårdsområden.” På detta sätt är det också lättare att placera byggnaderna i terrängen på ett tillgängligt sätt och det blir mera plats för vistelsegården.

5.3

Bostädernas genomsnittstorlek har märkbart minskat under de senaste åren i byggnadslovsökningarna. Speciellt i områdena markerade med A och AP i detaljplanen vore det skäl att begränsa de minsta bostädernas antal och minimistorlek, som i andra detaljplaner de senaste tiderna i Kyrkslätt. Bilplatskravet på 2bp/bostad leder lätt till att största delen av gården är parkeringsområde. Ett storskaligt och omfattande parkeringsområde är inte särskilt trivsamt eller lummigt boendemiljö, vilket i planbeskrivningen har antecknats som ett mål. Vid uppgörandet av en detaljplan bör även placeringen av bilplatserna genom att t.ex. placera dem på detaljplanekartan.

Planläggarens bemötande:

Placeringen av bilplatserna har granskats i planens illustration. Förutom serviceområdet är det inte tänkt att bilplatser skulle placeras på stora enhetliga parkeringsområden, utan skilt i samband med varje bostad och på några mindre centraliserade parkeringsområden på AP-tomterna. På så sätt slipper man ifrån stora parkeringsplaner inom gårdsområdet. Det är således inte meningsfullt att markera bilplatserna på plankartan.

Det är tänkt att de i detaljplaneförslaget anvisade kvartersområdena förverkligas som större helheter, och det är inte ändamålsenligt att i detaljplanen bestämma något tomtvis tillåtet eller för alla tomter en enhetlig bostadsfördelning utan bostadsplaneringen hör till planens förverklingsskede. I den ekointelligenta byn har man tänkt att ca 300 bostäder, vars storlek varierar mellan 40-160 m² vy, förverkligas. På området anvisas inget sådan flervåningsbyggande som kunde resultera i mycket små bostäder.

5.4

I tomtindelning skall AP och A områdena markeras som bindande så att man slipper det att de senare delas upp i många små fastigheter eller med planbestämmelser förutsätta att en särskild tomtindelning görs. Man har märkt att tomter med en riktgivande tomtindelning i Kyrkslätt delas upp i flera fastigheter, i motsats till detaljplanens riktgivande tomtindelning.

Planläggarens bemötande:

Den ekointelligenta byn är tänkt att förverkligas i bolagsform och byggnaderna är inte tänkta att spjälkas upp på egna tomter. Detta stöder uppnåendet av målen för den ekointelligenta byn. I detaljplanen har en riktgivande tomtindelning för AO-kvartersområdena markerats.

5.5

På AO-områdena kunde man tillåta en placering av ekonomibyggnaderna på två meters avstånd från gatugränsen varvid vistelsegården blir större på de trånga tomterna. Detta är ett vanligt förfaringsätt annorstädes i Kyrkslätt på motsvarande tomter.

Planläggarens bemötande:

Till bestämmelserna har tillfogats att ekonomibyggnaderna på AO-tomter får placeras på två meters avstånd från gatugränsen och med grannens tillåtelse på två meters avstånd från tomtgränsen.

5.6

Detaljplanebeteckningen s-1 för den privatägda AO tomten är inte för bevarandet av trädbeståndet den bästa möjliga planbeteckningen. Bättre förutsättningar för bevarandet av trädbeståndet uppnår man med att s-1 området i sin helhet är i detaljplanen på närrekreationsområdet.

Planläggarens bemötande:

s-1 områdenas gränsdragningar har ändrats enligt NMT-centralens utlåtande och med beteckningen har endast flygekorrens kärnområden markerats. Flygekorrens kärnområde sträcker sig till gårdsplanen av en befintlig tomt i kvarteret 2060. Till de andra AO-tomterna sträcker sig områden lämpade för flygekorren för vilka det inte i fortsättningen anvisas någon skild beteckning. Se även bemötande 1.7.

5.7

Hur kan man ordna tillgänglig vägförbindelse till kvarterets 2179 tomt 4 och 5? Normalt är lutningen på en körramp maximalt 12%. Kanske borde körförbindelsen markeras som s.k. "serpentin"? I planen borde man kanske fundera på andra alternativ som skulle vara lättare att förverkliga.

Planläggarens bemötande:

Körförbindelsen är ett internt arrangemang som kan förverkligas brantare än en gatudragning. Körförbindelserna är riktgivande.

5.8

Den riktgivande gatuanslutningen till kvarteren YS 2060 och 2170 P skulle vara bra att markera på plankartan. Alternativt kan anslutningsförbud markeras på plankartan.

Planläggarens bemötande:

Anslutningarnas placering har markerats för YS-kvarteret användande anslutningsförbudsmarkeringen. P-kvartersområdet 2170, såsom hela Hvittorpsvägens östra del har avgränsats från planförslaget.

5.9

Daghemmets skjutstrafik är mycket betydande och den vore bra att funderas på i detaljplanskedet.

Planläggarens bemötande:

Energilösningarna som förverkligas på området har preciserats och man kan avstå från området reserverat för ett biogaskraftverk. Daghemmet som är planerat för den ekointelligenta byn har flyttats närmare Smedsbyvägens korsning varvid dess skjutstrafik är smidigare.

5.10

"ajo" (kör) markeringarna som markerats genom rekreationsområdet i kvarter 2179 verkar mycket oklara och kan leda till otydligheter vid underhållet och försvaga planens avsikt med rekreationsområdet. En servitutsväg genom en annan ägares tomt leder lätt till osämja mellan grannarna. Hittar man ingen gatuanslutning för de obebyggda nya tomterna direkt från gatan? Detta gäller speciellt tomternas 9&10 körförbindelse.

Planläggarens bemötande:

Körförbindelsen för de nämnda tomterna har i det förberedande materialet markerats genom rekreationsområdet, inte genom en tomt. Enligt direktiven från den samhällstekniska nämnden har VL/eko-området förminskats och kvartersområdet förstörats. Samtidigt har man fortsatt gatulinjen till de nya tomterna och klargjort beteckningarna för körförbindelserna till tomterna.

5.11

Den här planbestämmelsen lönar det sig att flytta till planbeskrivningen: "Klimatvänligt träbyggande skall främjas vid byggandet av området". I planbestämmelserna kan man istället kvartersvis bestämma var träbeklädda fasader krävs och var andra fasadmaterial.

"Trädbeståndet utanför byggnadsytan skall skötas så att dess karakteristiska drag bevaras. De åtgärder som företas får inte äventyra landskapsbilden eller naturens mångfald." Denna planbeteckning är öppen för tolkning och otydlig och mera precisa planbestämmelser önskas så att byggnadstillsynens roll att övervaka att detaljplanen följs är klarare och förebyggande. Planbestämmelsen kunde t.ex. kompletteras med texten att "träd med en diameter som överstiger 10 cm skall bevaras."

Planläggarens bemötande:

Texten angående klimatvänligt träbyggande har flyttats till beskrivningen. För området har en skild närmiljö- och bygganvisning uppgjorts som bifogas till planförslagsmaterialet. Planbestämmelserna har kompletterats så att träd med en diameter som överstiger 15 cm skall bevaras utanför byggnadsytan samt som en del av gårdens växtlighet. Planbestämmelserna har kompletterats angående träbyggandet.

5.12.

Radonolägenheten har man tagit ställning till i annan lagstiftning och därför behöver man inte skilt skriva in den i planbestämmelsen. Det kan strykas.

Planläggarens bemötande:

Bestämmelsen angående beaktandet av radonolägenheten har strukits.

5.13

Lekplatsens riktgivande placering skulle vara bra att markera i planen. Enligt markanvändnings- och byggnadslagen § 155 ” I samband med ett bostadshus skall det anordnas tillräckligt med plats utomhus för lekplatser och vistelseområden. Dessa platser och områden skall på ett tryggt sätt avskiljas från det område som är reserverat för trafik.” Kyrkslätt är en barnvänlig kommun och lekplatser skall ordnas för alla åldrar. T.ex. följande planbestämmelse skulle vara bra speciellt för A områdena: ”lek- och vistelseområde (le) skall avgränsas från parkeringsområden med häckar eller mur eller staket som är anpassade till byggnadens arkitektur. Naturens terräng- och bergsformationer samt växtligheten skall utnyttjas.”

Planläggarens bemötande:

På A- och AP-kvartersområdena har tillagts bestämmelsen att: ”Inom kvartersområdet skall lek- och ett vistelseområde ordnas, det skall avgränsas från de områden vilka är reserverade för trafik och parkering med häckar eller mur eller staket som är anpassade till byggnadens arkitektur. Naturens terräng- och bergsformationer samt växtligheten skall utnyttjas.”

5.14

Så att området ska bli trivsamt skall detaljplanebestämmelserna även innehålla villkor för byggnadernas täckningsyta, bostädernas antal och enhetligt byggnadssätt. I planbestämmelserna har man inte egentligen presenterat någon möjlighet för byggnadstillsynen att övervaka byggnadssättet, eftersom det inte i detaljplanen har satts några noggrannare krav på byggnaderna angående deras form, storlek, material eller färg.

Planläggarens bemötande:

I planförslagsskedet har en närmiljö- och bygganvisning uppgjorts, i vilken det planerade byggnadssättet för området beskrivs närmare. Till bestämmelserna har tillagts att i A-kvarteren är byggnadernas största tillåtna storlek är 660 m²-vy och på AP-kvarteren 400 m²-vy. AP-kvartersområdenas 2173 och 2175 färgsättning och AO-kvarterens bestämmelser angående byggandet har kompletterats.

”Som fasadmaterial skall trä användas. Byggnadernas fasadfärgsättning skall vara ljus (dock inte vit), röd, ljusgrå, ljusbrun eller träbeklädnad som är behandlad med naturenliga färger.

Byggnadernas takform är sadeltak med en lutning på 1:2,5 ...1:4 och taktäckningen skall vara mörkgrå eller svart dubbelfalsat plåttak eller tegeltak. Som taktäckningsmaterial godkänns även solpanel.”

Se även bemötanden 5.2 och 5.3.

5.15

Detaljplanens byggnadsplatsers (riktgivande tomterna) byggnadsytor är summariskt vägledande och fyller inte som sådana detaljplanens innehållskrav genom att endast avgränsa AO-kvarterens randområden utanför byggnadsytan.

Planläggarens bemötande:

På AO-områdena har delvis samma princip använts som i bl.a. Festbergets och Tollsträsket detaljplaner. I detaljplaneförslaget har en riktgivande tomtindelning varvid det inte är ändamålsenligt att bestämma angående byggnadsytornas gränser på gränsen mellan tomterna.

6. Kyrksläotts kommun / Tomt och geoinformationstjänster

9.6.2020

6.1.

Tomterna i A-, AP och P-kvartersområdena saknar tomtnummer. I Kyrksläotts kommun används i detaljplaner på kvartersområden för småhus riktgivande tomtindelning. Vid användandet av riktgivande tomtindelning skall kvarterets byggnadsplatsers antal bestämmas redan i

planen genom att dela in kvarteret i riktgivande tomter. Vid senare delning kan man frångå de riktgivande tomternas gränser. Som ett andrahandsalternativ måste man förutsätta uppgörandet av en separat tomtindelning med hjälp av en allmän bestämmelse i planen.

Planläggarens bemötande:

Det är tänkt att området förverkligas i bolagsform och byggnaderna är inte tänkta att skiftas till egna tomter. Tomtnumren har lagts till i planen.

Se även bemötande 5.4.

6.2

Tomttjänsterna rekommenderar inte att byggnadsplatserna antal anvisade för en tomt markeras som ojämnt (t.ex. 3 as). Sådana här markeringar förorsakar juridiska tolkningsproblem angående byggnadsplatsernas antal när man på området först skiftar ett jämnt antal tomter. Ett ojämnt antal as-beteckningar kan leda till tolkningssvårigheter vid sökandet av byggnadstillstånd och till konfliktsituationer mellan säljaren och köparen.

Planläggarens bemötande:

Det ojämnna antalet byggnadsplatser som presenterats i det förberedande materialet på AO-tomtarna är markerade i förslagsskedet att skiftas enligt en riktgivande tomtindelning.

6.3

Fastighetens, på YS-tomten som är uthyrd för 30 år, gränser skall bevaras oförändrade. Fastighetens omfång skall inte utan tungt vägande skäl ändras på grund av den registrerade hyresrätt som gäller densamma. Tomtens utskjutande del i riktningen mot Masaby ringväg kan i planen markeras t.ex. som gatuområde.

Planläggarens bemötande:

Tomtens utskjutande del har inom korsningsområdet ändrats till gatuområde.

6.4

För en i privat ägo varande fastighet har ett besittningsdelningsavtal registrerats i registret. Delägarnas jämlika behandling borde säkerställas. Besittningsområde A i planförslagets östra del får en ny byggnadsplats och besittningsområdet B förblir nästan i sin helhet som rekreativsområde.

Planläggarens bemötande:

För fastigheten har två tomter i enlighet med besittningsdelningsavtalet markerats. Norr om fastigheten finns ett flygekorrhabitat och på den motsatta sidan av Smedsbyvägen ett annat habitat. På tomtgränsen har trädbestånd som skall bevaras markerats så att förbindelsen mellan habitaterna blir säkerställd.

6.5

Ur planbeskrivningen framkommer det inte klart för vilken användning kvarteret 2170 P-tomt är reserverad. Av tomten som markerats i planen hör över en tredjedel till en fastighet i privat ägo på vilken det finns en bostadsbyggnad som är byggd på 60-talet.

Planläggarens bemötande:

Områdesreserveringen motsvarar område anvisat för service och administration i Masaby delgeneralplans förberedande material. P-kvartersområdet 2170, såsom hela Hvittorpsvägens östra sida har avgränsats ur planförslaget. Markanvändningen på Hvittorpsvägens östra sida avgörs i samband med kommande planprojekt för området.

6.6

AO-tomten som angränsar till YS-tomten saknar kvartersnummer, eller om man har tänkt att tomten hör till kvarteret 2060 skall tomtgränsen markeras med ett tunnare streck.

Planläggarens bemötande:

AO-tomten hör till kvarteret 2060. Tomtgränsen har markerats enligt vanlig praxis med en gräns som representerar ett kvarter eller del av kvarter på grund av olika användningsändamål.

6.7

Kvarterets 2177 tomt nr 1 har formats på ett opraktiskt sätt som en kil och således uppfyller den inte krav på en byggnadsplats lämpad för byggande.

Planläggarens bemötande:

AO-tomtens gränsdragning har ändrats till en mera praktisk form.

6.8

I alternativ 1 förblir det tolkningsbart till vilket kvarter och för vilket användningsändamål kvarterensområdena norr om VP-området hör.

Planläggarens bemötande:

Områdena hör i det förberedande materialets alternativ 1 till AP-kvarteren 2186 och 2185. Planeringen har fortsatt enligt det förberedande materialets alternativ 2.

6.9

I alternativ 1 borde man i utformningen av kvarterets 2189 P-tomt bättre beakta tomtens lämplighet för byggande.

Planläggarens bemötande:

Planeringen har fortsatt enligt markanvändningen presenterat i det förberedande materialets alternativ 2.

7. Caruna Esbo Ab

15.7.2020

7.1

På planområdet finns Caruna Esbo Ab:s eldistributionsnät. Kraftledningen på 110 kV vid planområdets västra kant och de nya 110 kV:s ledningarna som planeras är markerade i planen med en områdesbeteckning för kabelreservation. Kabelområdet har specificerats med symbolen z (el-linje) vars förklaring saknas i detaljplanebeteckningarna.

Planläggarens bemötande:

För den nya kraftledningen har i planförslaget tilldelats en kabelreservation på EV/yk-området och z symbolen har strukits. Det är inte nödvändigt att skilja på kabeltyperna på kabelområdet.

7.2

Med den nya planen växer elanvändningen på området och jordkablar behövs samt nya transformatorer. Vi ber att de nödvändiga markområdena reserveras i planen (ca 20m²) för de befintliga parktransformatorerna samt för nya transformatorer i enlighet med bilagorna. Som parktransformatorer använder vi transformatorer som har en standardkonstruktion och färgsättning enligt Carunas byggdirektiv. Avståndet mellan transformatorerna och byggnaderna bör vara minst enligt brandbestämmelserna (8m).

Möjliga behövliga flyttningar av kablar och transformatorer görs av Caruna och för kostnaderna svarar beställaren av flyttningen. Flyttningen av kablar förutsätter att det ordnas en ny beständig plats åt dem.

Vi har inget annat att tillägga gällande planutkastskedet. Vi ber om en möjlighet att ge ett utlåtande även i förslagsskedet när detaljplanen preciseras.

Planläggarens bemötande:

I den västra delen av detaljplaneområdet, alltså i den ekointelligenta byn förverkligas bl.a. en solpanelsplan samt ett värmelagringsystem med vilka den ekointelligenta byn blir nästan självförsörjande på energi. Området kopplas dock också till det riksomfattande nätverket. I områdets östra del förverkligas Carunas elnät. Se även bemötande 1.5.

De nuvarande transformatorerna söder om Smedsbyvägen är utanför Blåbärsbrinkens detaljplaneområde. Parkernas reservationer har ändrats i planförslaget och transformatorerna har inte kunnat placeras på den i utlåtandet presenterade platsen. I parkerna i detaljplaneområdets östra del har reserveringar för nya parktransformatorer markerats.

8. Fingrid Abp

6.7.2020

8.1

Vi har gett ett utlåtande angående detaljplanens plan för deltagande och bedömning 16.1.2019. I detaljplaneutkastet har de på området befintliga Fingrids 110 kV kraftlednings Ingå-Esbo och 150 kV Estlink elkabels beskrivande riskområde (v) markerats som ca 64 meter brett. Ur Fingrids synpunkt är ett 48 meter brett kabelområde (som utlöser en minskning av fastighetens användningsrätt) en tillräcklig utrymmesreservering.

Planläggarens bemötande:

Riskområdet som Fingrids kablar behöver har minskats till 24 meters bredd väster om kraftlinjen. På östra sidan har man berett sig för Carunas nya 110 kV:s kraftledningsprojekt. Kabelområdets totala bredd har markerats som 91 meter vilket har utretts tillsammans med Fingrid. Området har markerats som skyddsgrönområde (EV) och delvis som område för energiförsörjning (EN).

8.2

I detaljplanens beskrivning på sidan 34 konstateras följande: " Kraftledningsområdena har delvis markerats i detaljplanen som område för energiförsörjning, delvis som rekreationsområden på vilka även odlingslotter har anvisats." Inom Fingrids ledningars ledningsområde verkar det inte finnas områden som reserveras för odlingslotter (rp) men ledningsområdet kan tas i nyttobruk genom att följa Fingrids instruktioner, vilket det också vederbörligen hänvisas till i beskrivningens text.

Planläggarens bemötande:

Odlingslotsområdet är markerats på området för kraftlinjen som går i nordväst-sydöstlig riktning vilken ägs av Caruna. Enligt Carunas definition är planteringarnas höjd begränsad under hela växtperioden till högst två meter

8.3

I alternativ 1 på detaljplanekartans EN-område finns ku-bokstäverna för att markera en del av området, men ingen förklaring för beteckningen hittas.

Planläggarens bemötande:

Den felaktiga ku-markeringen har strukits från plankartan i förslagsskedet.

8.4

I detaljplaneutkastet har ett EN-område anvisats, på vilket man får bygga ett solkraftverk. Fingrids 110 kV:s kraftledning och Estlink elkabel ligger mitt i området. I Finland har man knappt några erfarenheter av solenergiparken särskilt inte i närheten av stamnätet. Trots detta har vi förutsett att solkraftverken kommer att bli vanligare och uppgjort principer för deras placering med hänsyn till kraftledningar (i utlåtande en förteckning). Den mest centrala anvis-

ningen är att solkraftverken bör placeras utanför ledningsfältet. Angående placeringen av solkraftverken är det bra att i god tid be Fingrid om ett korsningsutlåtande. I korsningsutlåtandet ges ändå möjligen från fall till fall noggrannare instruktioner gällande byggandet och verksamheten av solkraftverket.

Planläggarens bemötande:

Solkraftverket placeras utanför ledningsfältet på kvartersområdet för energiförsörjning (EN). Vid planeringen av solkraftverket är man i kontakt med Fingrid och Caruna. Antecknat i planbeskrivningen för förverkligandet av solkraftverket.

8.5

Fingrid har inget att anmärka gällande planförslaget men punkterna som framfördes i vårt föregående utlåtande skall beaktas även i den fortsatta planeringen.

Fingrid ABp:s utlåtande till Blåbärsbrinkens detaljplans plan för deltagande och bedömning 16.1.2019.

För den på området befintliga 110 kV kraftledningen har ett 48 meter brett område lösts in på vilken det finns en 28 meter bred ledningsglänta på vilken det finns en byggnadsbegränsning på 14 meter åt båda hållen från ledningens mittlinje. Ledningsområdet skall markeras i sin helhet i detaljplanen och på den skall inga byggnadsmassor anvisas. Estlink 1 elkabels ledningsområde är 7 meter brett. På kabelområdet kan inga byggnader eller konstruktioner placeras utan specialtillstånd. Kabelområdet skall hållas fritt från träd. Verksamhet på kabelområdet eller i dess närhet får inte vara i konflikt med omgivningens elsäkerhet, och den får inte förorsaka fara för kabelns användning och skick. Kabeln är delvis inom kraftledningens ledningsområde. I utlåtandet finns allmänna instruktioner angående nyttjandet av kraftledningsområden.

Planläggarens bemötande:

I samband med planeringen av solkraftverket är man i kontakt med Fingrid och Caruna. Den i Blåbärsbrinkens förberedande material presenterade bredden för ledningsområdet har preciserats så att den motsvarar den meddelade begränsningen av nyttjanderätten samt beaktar Carunas kraftledningsplan. Se bemötande 8.1.

8.6

Fingrid Abp:s kraftledningar är sådana kraftledningar som avses i markanvändnings- och byggnadslagen (132/1999) § 22. Angående andra kraftledningar än de ägda av Fingrid Abp skall ni be om ett separat utlåtande från kraftledningarnas ägare. Vi ber er skicka information till oss angående planen fortskridande.

Planläggarens bemötande:

Utlåtanden har begärts av följande instanser: Caruna, Fortum Power and Heat Ab, Elisa Abp, Telia Sonera Abp, DNA Abp och Gasum Oy Ab. Ett utlåtande begärs av Fingrid även i planförslagsskedet.

9. Esboregionens miljö- och hälsoskydd

17.7.2020

9.1

Detaljplanen skall uppgöras så att den inte medför någon hälsorisk för invånarna i området, såsom bullerolägenheter eller försämring av hushållsvattnet. Detta skall beaktas vid placeringen av bostäderna som byggs, planeringen och byggandet. I detaljplanen skall man fästa uppmärksamhet vid bl.a. att de som använder sportplanen kan förorsaka bullerolägenhet för grannskapet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Ingen sportplan har anvisats på området. Bullret som uppstår vid invånarnas användande av vistelseområdena utomhus är ljud som uppstår vid normal boendeverksamhet.

9.2

Det skulle vara bra att i detaljplanen beakta möjligheten att skydda sig mot rakt solgass (temperatur och UV-strålning) t.ex genom att lämna kvar höga skyddande träd.

Planläggarens bemötande:

På området bevaras gott om trädrika grönområden. Bestämmelserna har kompletterats angående bevarandet av träd i kvartersområdena. Se bemötande 5.11.

9.3

Eventuell rökolägenhet som kan uppstå genom vedförbränning är det bra att på småhustomterna reservera tillräckligt med område för vedens förvaring och torkning. För förhindrandet av möjliga rökolägenheter är det bra att beakta placeringen av nya och gamla fastigheter.

Planläggarens bemötande:

Tomtägarna ansvarar för vedens förvaring på sina tomter. Placeringen av byggnader och utrymmen är en del av detaljplanens planering för förverkligandet och beaktas i byggnadslovskedet.

9.4

Områdets hushållsvattenbrunnar bör kartläggas och med den kommande verksamheten får man inte försvaga de befintliga brunnarnas vattenkvalitet eller -mängd. Man skall se till att områdets invånare har till sitt förfogande tillräckligt med hushållsvatten av god kvalitet. Inom detaljplaneområdet får behandlingssystemen för dag- och avloppsvatten inte försämra hushållsvattnets kvalitet.

Planläggarens bemötande:

Hela detaljplaneområdet kopplas vid förverkligandet till kommunens vatten- och avloppsnät. Behandlingen av dagvattnen planeras ändamålsenligt och godkänns av kommunen före förverkligandet.

10. Kyrkslätts miljöförening rf

17.6.2020

10.1

Även om det förberedande materialet innehåller mycket gott kan endast den östra delens kompletterande byggande godkännas. Västra delen "ekointelligenta by" skulle bryta ner samhällsstrukturer och invånarnas rörlighet skulle till en för stor del basera sig på privatbilism. Detta skulle medföra tryck för att bygga nya vägar genom Centralskogens och Högsättersvägens METSO I och II- området, vilka är viktiga för invånarna och för naturens mångfald.

Förutom den felaktiga placeringen är det mycket synd att idén "Den ekointelligenta byns mål är att vara en föregångare för ett hållbart och framtida boende." inte konkretiseras i planen. Byn vattenförsörjning skulle basera sig på vanlig kommunalteknik, solpanelfältet planeras på torvbottnad ungskog vars markanvändning borde övervägas med tanke på hur man skulle minska på den dikade torvmarkens metanutsläpp och förbättra havsöringens i Jolkbyåns ekologiska situation. "Byggandet av ett ekologiskt progressivt bosättningsområde" skiljer sig inte från alla de allmänna trenderna i nybyggnation: träbyggande, isolering minst på passivenerginivå, jordvärme och solpaneler.

I det förberedande materialet finns en bra modell för centraliserandet av byggandet och som motvikt till denna mera omfattande enhetliga grönområden – platsen för så här mycket byggande är bara alldeles fel.

Planläggarens bemötande:

Till den ekointelligenta byns centrala mål hör att enligt principerna för hållbar trafik erbjuda invånarna bl.a. elektriska färdmedel i gemensamt bruk, applikationer för samåkning samt robotbussar, med vilka hållbara färd sätt stöds samt behovet av användandet av privatbil minskas. Dessutom kan man med service placerad i byhuset samt med arbets- och hobbyutrymmen som stöder spontan och av byborna organiserad grupp hobbyverksamhet minska på rörelsebehovet. Trafiken riktas i huvudsak längs Smedsbyvägen i riktning mot Masaby centrum vart det är meningen att förverkliga en robotbussförbindelse. I detaljplaneförslaget har man anvisat ett täckande gång- och cykelnät som stöder användandet av dessa färd sätt. Se även bemötande 1.2. Angående kollektivtrafikens ordnande till området förhandlas det med Helsingforsregionen trafik - samkommun efter att planförslaget har varit till påseende.

Det är meningen att förverkliga ett regionalt energisystem inom den ekointelligenta byns område och med det förverkligade solpanelsfältet tänker man producera på årsbasis mera energi än vad som förbrukas för boendet och rörligheten i området. Detta möjliggörs av en täckande produktion och lagring av solel, tillvaratagandet av solvärme och säsonglagring kombinerat med tekniskt progressiva lösningar för regionala behov.

Till planens utredningar hör Bedömning av Masaby ekointelligenta bys växthusgasutsläpp och klimatpåverkan, LCA Inno Ab, 20.10.2019. I den har växthusgasutsläppen och klimatpåverkan granskats för den ekointelligenta byns livscykel alltså för byggandets, produktionen av byggnaders, el- och värme-energin samt invånarnas rörlighets och nyttjandes tid. Med bedömningen av inverkans som grund utvecklar man fortsättningsvis den ekointelligenta byns tekniska lösningar.

Målet för Blåbärsbrinkens ekointelligenta by är att vara möjligast koldioxid snål. Hejdandet av klimatförändringen förutsätter nya lösningar vid byggandet av bostättningsområden, i vilka minskandet av växthusgasutsläppen är en del av alla skeden från förvärvandet av råmaterial till upprätthållandet av byggnaderna och ända till rivningen av desamma. Det som byggmaterial använda träet är fullårigt, trä som har avslutat växandet som inte nämnvärt binder mera kol. I byggnaderna fungerar träet som kol-lager och möjliggör uppståendet av en ny kolsänka på skogens nuvarande växtplats och således kompenserar det trädbeståndets minskning på Blåbärsbrinkens område. Masaby ekointelligenta by är ur el- och värmeproduktionen sett i genomsnittet mycket mera ekologiskt på grund av den planerade solkraftverket. Som ett av den ekointelligenta byns anmärkningsvärda förtjänster kan man räkna ökningen av energiproduktionskapacitet med låga utsläpp. Dessutom sänker målet för användningen och laddningen av elbilar med solenergi som producerats på området märkbart på utsläppen av rörligheten.

För området har en dagvattenplan uppgjorts enligt vilken två riktgivande områden för behandlingen av dagvattnen har visats i planförslaget. Genom att återföra dagvattnen till naturens kretslopp och med den eventuella restaureringen av kärr-området kan man främja en positiv klimatpåverkan.

Blåbärsbrinkens detaljplaneområdes byggnader kopplas till kommunen vattenlednings- och avloppsnät. I den ekointelligenta byn är det ock tänkt att ta tillvara avloppsvattnets värme-energi. Enligt beräkningen gjord av Granlund Consulting motsvarar värmeåtervinningen från avloppsvattnet för ca 17% av hela byns värme-energi behov. Tillvaratagandet av spillvärme är inte förnuftigt i små enheter. Med den ekointelligenta byns volym blir återbetalningstiden rimlig.

I samband med Masaby delgeneralplan har Trafikutredning för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masaby delgeneralplan 8.4.2020 (Ramboll) uppgjorts i vilken man har granskat Masaby-områdets trafikmässiga funktionalitet med hänsyn till den tilltagande trafiken som uppstår av Blåbärsbrinkens detaljplan. I utredningens slutsatser konstateras att Blåbärsbrinkens betydelse för trafiksystemets funktion inte är avgörande oavsett måttsättningsalternativen.

10.2

Skyddsområdena reserverade för flygekorren är ett positivt förslag. Men de ersätter inte det faktum att efter flygekorreninventeringen har flygekorrens föröknings- och rastplats huggits. Kommunen har gjort en undersökningsbegäran till polisen angående detta.

Planläggarens bemötande:

Enligt naturskyddslagen § 49 är det förbjudet att förstöra och försämra platser där individer av de djurarter som nämns i bilaga IV (a) till habitatdirektivet förökar sig och rastar.

Enligt NMT-centralens utlåtande är endast flygekorrens kärnområde sådan föröknings- och rastplats som avses i naturskyddslagen. Se bemötande 1.7. På grund av detta har från områden lämpliga för flygekorren beteckningen s-1 strukits så att s-1 beteckningen täcker flygekorrens kärnområden. I Blåbärsbrinken detaljplans förberedande material har flygekorrens rörelsemöjlighet mellan kärnområdena säkrats med beteckningen VL/eko-reserveringar.

På Bråtaängs fastighets område har gallring vidtagits i juni-juli år 2017 på uppdrag av skogsvårdsföreningens södra skogsrevir. Skogsvårdsföreningen har dessutom före förverkligandet av avverkningen varit i kontakt med Kyrksläotts kommun och frågat om möjliga hinder för gallringen. Samtidigt har på deras uppdrag, från den närbelägna grandungen, avlägsnats några granar som varit angripna av barkborrar för att förhindra spridningen av skadedjuren samt träd som varit till fara för synbarheten för lastbilarna längs Smedsbyvägen.

Terrängbesöken för flygekorreninventeringen gjord av Pöyry gjordes 4.5.2017. Det för flygekorren viktiga trädbeståndet, kraftiga asparna samt lunden avgränsades på kullen nordväst om Bråtaängen till de östra, norra och västra slutningarna och kullen markerades som flygekorrens kärnområde. Den nämnda gallringen sträcker sig inte till detta område. Kyrksläotts kommun har också låtit göra en flygekorrutredning på Masaby och Bobäck delgeneralplanområden (Naturutredning Metsänen). I utredningen har man påvisat flygekorrens kärnområden samt områden lämpliga för flygekorren. Den ifrågavarande gallringen ligger på område lämpligt för flygekorren.

10.3

Den "ekointelligenta byns" område i planområdets västra del är enligt de gällande landskaps- och generalplanerna motstridig till de riksomfattande målen för markanvändningen. Trots grunden i de vackra tankarna om robotbussar, el-cyklar och -bilar i gemensamt bruk samt samåkningssservice skulle det stöda sig på privatbilism till och med så att det på plankartan markerats en reservering för den i många fall problematiska "Masaby ringvägen".

I den 2:a etapplandskapsplanen har planeringsområdet anvisats som reservområde för tätortens verksamhet eller arbetsplatser, vars ibrukttagande är tidfäst till 2030-talet. På grund av klimatförändrings- och variationskriserna är det klart att dessa områden bör granskas på nytt mot bakgrunden av randvillkoren och förverkligandet av sådana på ett förutsägbart sätt på 2020-talet kan inte anses vara i enlighet med landskapsplanen. Omöjligheten i utvidgningen av tätorter har till denna del också bevitnats i samband med uppgörandet av Nylandsplanen

2050, eftersom förutom östra delen hör området inte mera till utvecklingszonen för tätortsverksamhet. Detaljplaneförslaget försöker här vilseleda för den västra delens del när det står där "Planeringsområdet har i Nylandsplanen 2050 delvis anvisats som tätorts utvecklingszon." När Nylandsplanen 2050 träder i kraft upphäver den alla områdets gällande landskapsplaner.

I den gällande generalplanen för Kyrkslätt är den västra delen av det planerade planområdet M- alltså jord- och skogsbruksområde.

Planläggarens bemötande:

Kompletteringsbyggnationen i östra delen av Blåbärsbrinkens detaljplanen helar Masabys västra småhusområden och i det nyaste MBT 2019 avtalet är Blåbärsbrinkens detaljplan på zonen som i första hand kall utvecklas. Pilotprojektet för ekologiskt experimentellt byggande i planområdets västra del är i enlighet med markanvändningsmålen i synnerhet gällande förhindrandet av klimatförändringen. Likaledes strävar man till under planprocessens gång att lösa utmaningen med kollektivtrafiken för de nya invånarna.

Nylands förbund konstaterar i sitt utlåtande (se bemötande 4.1) att kommunen definierar områdenas förverkligandes ändamålsenlighet i relation till övriga tätorts- och arbetsplatsområden som finns tillgängliga. Nylands förbund ser utvecklandet av området som positivt eftersom det stöder sig på Masabys tätort och service samt Masabys station.

I Nylandsplanen 2050 har zonen för utvecklandet av tätortsverksamhet markerats med ett generellt raster. På grund av landskapsplanens generalitet och att detaljplanen stöder sig på Masaby följer detaljplanen Nylandsplanen 2050 principer.

Kyrkslätt generalplan 2020 har uppgjorts så som dess namn säger för att styra markanvändningen till 2020. Detaljplanen preciserar den mera generella generalplanen. Grönområdena som är anvisade i det förberedande materialet för Blåbärsbrinken detaljplan finns huvudsakligen i enlighet med den gällande generalplanen i områdets västra del. I den pågående delgeneralplanen för Masaby uppdateras områdets markanvändnings långsiktigare mål och Blåbärsbrinkens detaljplaneområde granskas som en del av Masaby regionens struktur. Måttsättningen i Blåbärsbrinkens detaljplans förberedande material har preciserats och anpassats i förslagsskedet till delgeneralplanens målsättning. Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag och Masabys delgeneralplaneförslag har bearbetats sida vid sida.

Se även bemötande 1.1, 4.1 och 4.2.

10.4

De allmänna målen i utvecklingsbilden för Masaby och Bobäck gäller närmast utvecklandet av stationsområdet och nyttjandet av de befintliga goda trafikförbindelserna. Vid planeringen av nya områden skall de befintliga trafikförbindelserna utnyttjas och man skall sträva till att minska behovet av privatbilism samt planera de nya områdena med utgångspunkten att de skall stöda sig på kollektivtrafik. Enligt Masaby och Bobäcks utvecklingsbild innehåller smidig rörlighet utöver den dagliga arbetsrese- och ärendetrafiken fungerande rekreations- och ekologiska förbindelser.

De omfattande AP-områdena presenterade i det förberedande materialet för delgeneralplanen, till vilka den "ekointelligenta byn" hör, och de nya gatuförbindelserna som de kräver stöder inte de allmänna målen i Masabys och Bobäcks utvecklingsbild. I prognosen för Kyrkslätt utvecklingsbild växer Masabys och Herrgårdstrandens befolkning till 10 000 invånare senast

år 2040, och områdets växtpotential anses vara till och med 15 000 invånare. Kommunens planreserv är nu bra och klimatförändringen kommer ovillkorligen att förorsaka till och med stora förändringar i boendet och rörligheten redan inom 10 år. Inga nya aspekter har framkommit som skulle förorda planläggning som är emot målsättningen utanför gångzonen.

Planläggarens bemötande:

Utvecklingsbilden har ingen rättsverkan i den mening som markanvändnings- och byggnadslagen menar, utan den är en strategisk plan som innehåller utvecklingsmålen för området. I utvecklingsbilden 2040 för Masaby och Bobäck har i mittdelen av Blåbärsbrinkens detaljplaneområde markerats ett nytt bosättningsområde väster om det befintliga och förtätande bosättningsområdet. I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masabys delgeneralplan är i enlighet med denna målsättning.

Kyrksläotts kommunutvecklingsavdelning har givit utlåtanden angående båda alternativen att de motsvarar utvecklingsbilden, stöder kommunens mål angående hållbar utveckling och klimatförändringen, förstärker servicenätverket och näringsverksamheten speciellt i Masaby samt kommuncentret service med sina nya rörelselösningar moderniserar rörligheten. Se även bemötande 11.

10.5

Eftersom man med förberedelse av detaljplanen försöker inverka på förberedelsen av generalplanen upprepar vi vårt uttalande: "De föreslagna AP-områdena i Masaby delgeneralplaneutkastet (bl.a. "ekointelligenta byn") decentraliserar samhällsstrukturen och speglas i planen som ett tryck att anvisa nya vägförbindelser för en betydande ökning av privatbilism från västra kanten av Masaby till en ny planskild korsning till Ring III och till östra Masabyvägen. De nya föreslagna vägdragningarna leder på sidan om stationsområdet och Masabys service. Vägarna borde rikta sig till servicen alltså Masabys centrum, tvärs gående trafik skall möjliggöras endast för lätt trafik. De presenterade nya AP-områdena behövs inte just nu, ej heller i framtiden för att uppnå befolkningsmålet. De bör strykas från generalplanen." Blåbärsbrinken och området söder om Smedsbyvägen bör inte bebyggas med hjälp av nya vägar. Även invånarna motsätter sig storligen.

På båda sidor av Högsättersvägen finns värdefull skog, flygekorrars föröknings- och rastplatser, eventuellt område för åkergröda, älgarna använder det aktivt när de förflyttar sig mellan betesmarker och skolungdomar rör sig på området med skidor. Skogen skulle bli under den föreslagna "Masaby ringvägen". De nya föreslagna vägförbindelserna skulle bryta de nu fungerande rekreationsrutterna och gröntförbindelserna. Bevarandet av Centralskogens och Skosättersvägens skog som de är, som natur- och rekreationsområden är viktigt. Noggrannare i vårt utlåtande angående Masaby delgeneralplans förberedande material. "Masabys ringväg" är inte i enlighet med den gällande generalplanen eller landskapsplanen och den borde inte framföras i Blåbärsbrinken detaljplan.

Planläggarens bemötande:

Kyrksläotts kommun utvecklar regionen runt Masaby enligt kommunstrategin och målen i övriga strategidokument som styr markanvändningen. Enligt markanvändnings- och byggnadslagen (§ 36 och § 51) skall kommunen se till att detalj- och generalplaner är aktuella och att de uppdateras till att motsvara de förändrade markanvändningsbehoven. I detta fall framskrider generalplaneringen sida vid sida och i Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag har man följt målen uppsatta av Kyrksläotts kommun. Blåbärsbrinken material kompletteras efter att förslaget varit till påseende med Masabys delgeneralplans trafikutredning. I landskapsplanen presenteras inte tätorters inre vägar utan de hör till kommunernas preciserande planläggning och således är Masaby ringväg inte i strid med landskapsplanen.

Blåbärsbrinkens detaljplaneområde stöder sig på Masaby tätort. All trafik runt om Masaby riktar sig inte till Masaby centrum utan också i riktning med Ring III bort

från Masaby, varför det i Masaby delgeneralplans förberedande material har presenterats förbindelser som går runt centrum med vilka man undviker onödig rusning i Masabys korsningar och på så sätt även förbättrar trafiksäkerheten.

Ramboll har uppgjort en trafikutredning för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masaby delgeneralplan (år 2020), i vilken man bl.a. har granskat funktionalitet av Masabys korsningar i den prognostiserade situationen 2050 med beaktandet av de framtida förverkligade nya tätorternas utvidgningsområdenas trafikmängder. För Blåbärsbrinkens del ville man förbereda sig på den värsta situationen, således är den uppgjord genom att använda trafikproduktionssiffror för ett vanligt bostättningsområde även om målet är att utnyttja hållbara färdmedel och minska personbilstrafiken. I utredningens slutsats konstateras att Blåbärbrinken betydelse för trafiksystemets funktion inte är avgörande oavsett måttsättningsalternativen.

Kyrkslätts kommun svarar skilt på den respons man fått angående Masaby delgeneralplans förberedande material samt till i den presenterade vägdragningen. Östra sidan av Hvittorpsvägen, Masaby ringväg medräknat, avgränsas från planförslaget. Planeringen och förverkligandet av dessa preciseras igenom den kommande planläggningen i kommunen.

10.6

Trafiklösningarna för den ekointelligenta byn grundar sig i praktiken helt på privatbilism. Arbets-, ärende- och hobbyresor riktar sig i huvudsak till Masaby centrum och vidare därifrån. För de flesta är en gång- och vintercyklingsresa på 2-2,5 km för lång. Dessutom färden via daghem och arbetsplatsen placering via bytesförbindelser kan öka på frestelsen till privatbilism. Inte ens planläggarna verkar tro på att invånarna förbinder sig till att undvika privatbilism eller till att betala de stora utgifterna för robotbussarna. Även bilplatsmåttsättningen, som inte skiljer sig från Kyrkslätts allmänna måttsättning, visar att man stöder sig på privatbilismen. I planutkastet finns inga åtgärder som skulle höja på tröskeln för att fara iväg med en privat bil, som en gemensam parkeringsplats vid kanten av området.

Enligt den riksomfattande persontrafiksundersökningen 2016 görs ca 60% av 2-3 km långa resor med personbil (WSP Finland Ab). När man dessutom tar hänsyn till resorna som går längre än till Masaby centrum, växer persontrafikens färdsets andel sannolikt till och med över den i för Blåbärsbrinkens detaljplan gjorda trafikutredningens maximala situation på 57%.

HRT använder i sina anvisningar för planeringen av kollektivtrafiken en servicenivåklassificering på fem nivåer där även på den sämsta nivån avståndet till en hållplats för stamlinjen är under 1000 meter (HRT 2016). Även detta berättar om vilket avstånd det är realistiskt att antaga att en betydande del av människorna skulle använda bussar och tar sig till hållplatsen på annat sätt än med personbil.

Minimi situationen i trafikutredningen för Blåbärsbrinkens detaljplan med personbilstrafik på 24% andel av färdsetten är orealistisk. Den baserar sig på hoppfullt tänkande angående utvecklingen av robotbussarnas teknik och på invånare som är inriktade på lätt trafik som dessutom har en stor betalningsvilja för användandet av robotbussarna. Markägarsidan presenterar inte hur robotbusstrafikens skulle betalas. Kyrkslätts kollektivtrafikmyndighet, Helsingforsregionens trafik (HRT) ställer sig förbehållsamt till den presenterade lösningen och tänker inte ta ansvar för robotbusstrafiken, således måste resan betalas utöver den normala HRT:s biljett.

Planläggarens bemötande:

I detaljplaneförslaget har man använt en parkeringsmåttsättning som beslutats av den samhällstekniska nämnden (20.10.2016 § 79).

På området bör man använda sig av en allmänt i kommunen använd måttsättning för bilplatserna. På den ekointelligenta byns område förverkligas ett daghem samt ett byhus med olika sorters arbets- och hobbyutrymmen för spontan och av byborna ordnad grupphobbyverksamhet vilket minskar rörlighetsbehovet. Målet är att till byns centrum skaffa bilar för gemensamt bruk, invånarna erbjuder samåkningsapplikationer, förutom detta är målet att trafikera till Masaby centrum med robotbussar. Kollektivtrafiken är således inte bara beroende av HRT:s trafikering. Dessutom reserveras för invånarna el-cyklar och -sparkbräden för gemensamt bruk vilka hjälper till med åkandet. I början kan bussarna ha en chaufför innan robotbusstekniken är fungerande och tillräckligt utvecklad.

Enligt Helsingforsregionens trafik - samkommun (HRT) är tillgängligheten av området med kollektivtrafik numera hyfsat. I detaljplanens planering har man dessutom beaktat även Kyrkslätt anropsbaserade närbussars smidiga färdmöjligheter. Se även bemötandena 1.2 och 2.1.

10.7

Byns biogas skulle hämtas annanstans ifrån, den avföringen och bioavfall som uppstår på platsen skulle inte utnyttjas för produktion av biogas utan de skulle hamna avloppsvattnens vanliga rening. Även om el- och värmeproduktion samtidigt är i många omständigheter förnuftigt är inte brännande av biogas för att producera el och värme, i stället för att använda det som trafikbränsle, det när vindel kan skaffas genom köp. Och värme samt kylning kan skaffas ur jordmånen.

I undersökningar som gäller planeringsområdet (Rene Zidbeck, Timo-Mikael Sivula, Granlund Ab 2018 samt Juha Seppälä 2019) har man konstaterat att det ur den ekointelligenta byns synvinkel skulle det vara mest lönsamt att öka byggnadsvolymen till minst 300 bostadshus (38 000 m²-vy) varvid återbetalningstiden skulle bli ca 48 år och invånarnas årliga boendekostnader skulle vara rimliga. Ur samhällsstrukturens synvinkel skulle placandet av en sådan byggnadsvolym på Blåbärsbrinken inte vara hållbart.

Planläggarens bemötande:

Man har avstått från att placera ett biogaskraftverk på området och angående produktionen av områdets energi och värme med ett solkraftverk har man gjort ett föravtal. Användandet av ett solpanelsystem förkortar investeringens återbetalningstid samt minskar på trafiken till området när biogas inte transporteras till området. Av avloppsvattnet tas värme-energin tillvara innan det leds till kommunens avloppsnät. Se även bemötandena 1.5 och 10.1.

10.8

Solpanelsfältet planeras för en plats i ung skog med torvgrund. Dikande torvmarker är källa för metangaser, vilken är en 50 gånger värre växthusgas än koldioxid. Det vore bra att undersöka återställandet av marken till våtmark. Detta skulle vara den bästa lösningen för Jolkbyån och för havsöringen, sannolikt också med tanke på dämpandet av klimatförändringen. I vissa situationer är det bästa för dämpandet av klimatförändringen att låta trädbeståndet utvecklas på tidigare kärrmarker. Dessa alternativ borde undersökas.

På platsen för solpanelsfältet finns det inte vilken som helst sly, utan enligt naturkartläggningen är "Bråaträsk-området till sitt artantal mångsidigt jämfört med omgivningen och således skulle dess bevarande som ett biodiversitetsobjekt vara att rekommendera." I naturkartläggningen upptäckte man att områdets fuktiga lövträdsdominerade skogar gör det till ett mera varierat område än omgivningen på grund av sin artrikedom. På Bråaträsk-området upptäckte man t.ex. flera lövskogsfåglar, såsom flera grönsångarrevir, stjärtmesens bo och morkullor samt några våtmarksfåglar som enkelbeckasin och skogssnäppa. Området har inte i naturkartläggningen uppfyllt kraven på ett värdefullt område för fågellivet eftersom ribban har höjts

väldigt högt: ”Med ett område viktigt för fågellivet menas i detta sammanhang ett område i vilket det finns mycket större värden för fågelfaunan än i omgivande områden (till exempel samhällen eller förtätningar av utrotningshotade arter) eller på grund av livsmiljön sådan potential att fungera som ett sådant område (till exempel kärr).”

Diken som går inom Bråaträskets område avgränsades som en viktigt födo-område för fladdermöss alltså ett klass II fladdermusområde. I praktiken är det frågan om en stark rekommendation att beakta området i markanvändningen så att området bevaras som ett viktigt födo-område för fladdermössen. Sannolikt förökar sig och vistas fladdermössen här dagtid i trädhåligheter och stenbrott i området.

Av arterna nämnda i artförteckning i EU:s naturdirektivs bilaga IV (a) finns det observationer av förekomsten av åkergrodan. Lämpligt habitat för åkergrodan är i den norra delen av Bråaträsket vid dikesvåtmarken vid den tidigare tjärnen samt möjligtvis även dikesrenens område därifrån mot nordost.

För placeringen av solpanelsfältet skall man i första hand använda sådana områden där de inte förhindrar växternas kolsänkor, såsom till exempel på byggnadernas tak, väggar, vägar samt som täckning av vistelseområden. I planbestämmelserna kunde man bra kunna förutsätta att byggnadernas tak och väggar skulle optimeras för solpaneler samt för passiv användning av solvärme och för skuggning sommartid så att det inte bildas behov för kylning.

På planområdet finns ca 40 ha byggbart område. Förändringen av det skogiga området till byggt förorsakar en minskning av kolsänkan med ca 488 tn/ha och av åkrarna ca 150 tn/ha. Eftersom det 6,5 ha stora E-området bebyggs på åkerområde bildas av bebyggandet av planområdet en ca 17 000 tons CO₂-ekvivalent av utsläpp. Efter förändringen av markanvändningen sker markens förändring av kolsänkan så småningom, till och med under hundratals år. Den snabbaste förändringen sker dock under de första årtiondena (20-50% av den totala förändringen).

Planläggarens bemötande:

Enligt den preliminära planen var det meningen att förverkliga solfångartak för alla den ekointelligenta byns byggnader varvid takhalvorna av ett vanligt sadeltak i sin helhet utgörs av solpaneler. Med hjälp av solpanelerna lagras man solvärme i ett säsonglager på området för vintern. Förutom dessa förverkligas ett solpanelfält för att täcka områdets behov av solenergi.

I naturutredningen (Pöyry, 2019) konstateras att Bråaträskets fågelfauna är mångsidig men inte ur fågelfaunan sett värdefull. Bråaträskets fåra ligger nästan i sin helhet utanför detaljplaneområdet i nordväst och det sträcker sig till planområdet i detaljplanens norra del. Enligt det Europeiska avtalet om skydd för fladdermöss (EUROBATS) är bevarandet av klass II födo-områden starkt rekommenderat vilket ändå inte har ett direkt skydd av naturskyddslagen.

Enligt naturutredningen ansåg man inte att en utredning angående åkergrodan enligt det förberedande materialet vara nödvändigt eftersom det inom utredningsområdet inte finns sådana vattendrag i vilka arten kunde förekomma i riktiga mängder. NMT-centralen har inte förutsatt en utredning av åkergrodan.

För området har en dagvattenplan uppgjorts enligt vilken man i planen har presenterat två riktgivande områden för behandlingen av dagvattnen. Återbördandet av dagvattnen till naturens kretslopp och genom att eventuellt återställa kärrområdet kan man befrämja en positiv klimatpåverkan.

Till planens utredningar hör en bedömning av Masaby ekointelligenta bys växthusgasutsläpp och klimatpåverkan. Se även bemötandena 1.6 och 10.1.

10.9

Den i naturutredningen konstaterade lokalt värdefulla lunden skulle bli under kvarteret 2189.

Planläggarens bemötande:

Vid markanvändningsplanering måste man ofta göra val mellan områdets värden och planeringens mål. Lokalt värdefulla objekt bevaras i mån av möjlighet, såsom man konstaterar i naturutredningens rekommendationer. Objektet har i naturutredningen konstaterats vara ett möjligt objekt enligt skogslagen. Skogslagen följs inom detaljplaneområdet endast på skogsbruksområdena. Inom detaljplaneområdet har man dock bevarat omfattande grönområden inom vilka ett flertal andra lokalt viktiga objekt bevaras.

10.10

Enligt de riksomfattande områdesanvändningsmålen skall samhällsutvecklingen i första hand stöda sig på den befintliga strukturen och inom stora stadsregioner förstärka samhällsstrukturens enhetlighet. Såsom det framkommer av det ovan förverkligas inte dessa.

Enligt de riksomfattande områdesanvändningsmålen "Markanvändningen skall stöda bevarandet av natur- och kulturmiljöer på ett hållbart sätt..." Såsom det framkommer av det ovan förverkligas bevarandet av naturmiljön inte.

Den mest betydande påverkan skulle rikta sig till de omgivande områdena som en följd av trafikens behov av vägar. Det är nödvändigt att hitta en trafikmässigt mera lämplig plats för den ekointelligenta byn och målen bör vara mera ambitiösa. På Blåbärsbrinkens område passar endast återhållsam kompletterande bebyggelse på ett ekologiskt sätt och med liten boyta. I inget fall får man fortsätta med byggande av den här skalan.

Planläggarens bemötande:

Målet för uppgörandet av Blåbärsbrinken detaljplan har uttryckligen varit att förverkliga enligt de riksomfattande målen att dämpa klimatförändringen genom att förflytta sig mot ett kolsnålt samhälle samt att stöda samhällsstrukturens enhetlighet. Dessutom är målet att främja kollektivtrafikens, gång- och cykeltrafikens förutsättningar. I bakgrunden av det ekointelligenta by-projektet har omfattande forsknings- och utvecklingsarbete. För utvecklandet av området är den även tänkt att ansöka om EU-bidrag. För området är målet nya tekniska lösningar som i framtiden kan dupliceras och användas även på andra bosättningsområden och som för samhällets utveckling i den önskade riktningen ur klimatsynvinkeln.

De nämnda utmaningarna för bl.a. trafikens del har identifierats och man söker aktivt efter fungerande tekniska lösningar för dessa. Resultaten av detta tekniska utvecklingsarbete kan även vara till nytta för människors rörlighet på en allmän mera omfattande nivå. Meningen är att man skall vara närapå självförsörjande med energi samt att producera och lagra solenergi med vilken man kan ladda elbilar, el-cyklar och -sparkbräden vilka är i gemensamt bruk samt även robotbussarna och invånarnas egna bilar samt att täcka områdets övriga el- och värmebehov. Se även de övriga svaren i punkt 10.

Ramboll har uppgjort en trafikutredning för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masaby delgeneralplan (år 2020) i vilken man bl.a. har granskat funktionalitet av Masabys korsningar i den prognostiserade situationen 2050 med beaktandet av de framtida förverkligade nya tätorternas utvidgningsområdenas trafikmängder. För Blåbärsbrinkens del förberedde man sig i utredningen på situationen i vilken trafikproduktionssiffrorna är vanliga. Målet för Blåbärsbrinken detaljplaneprojekt är dock att utnyttja hållbara färdmedel och att minska på personbilstrafiken. I utredningens slutsatser konstateras att Blåbärsbrinken betydelse för trafiksystemets funktion inte är avgörande oavsett måttsättningsalternativen.

Östra sidan av Hvittorpsvägen, Masaby ringväg inberäknat, har avgränsats från planförslaget.

11. Kyrksläotts kommun / Kommunutvecklingssektionen

18.8.2020

11.1

Båda alternativen presenterade i det förberedande materialet är i linje med målen i kommunens strategi och livskraftsprogram. Bostäderna av olika storlekar och former samt den för småhusmiljön planerade bostadsproduktionen för den ekointelligenta byns område stöder Markanvändningens utvecklingsbild 2040 och 2060 tillväxt- och utvecklingsmål. Planen stöder kommunens mål för hållbar utveckling och klimatförändringen (HINKU) samt skapar en positiv kommunbild av en växande kommun som skiljer sig från andra som en pionjär gällande framtidens boende. Förverkligandet av området stöder i enlighet med kommunen livskraftsprogram servicenätet, utbudet av service och näringslivsverksamhet, speciellt i Masaby-området samt moderniserar rörligheten med nya lösningar för när-rörligheten förbättrande samtidigt invånarnas gång- och cykelnät. Området stöder också kommuncentrets service. I det förberedande materialet har man beaktat livskraftsprogramets mål att säkra bevarandet av naturvärden och att utveckla närheten till naturen.

För den fortsatta förberedelsen är det av yttersta vikt att beakta att Masaby delgeneralplan skall ha trätt i kraft innan detaljplanen för Blåbärsbrinkens område godkänns.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Blåbärsbrinken detaljplan sänds för godkännande efter att Masaby delgeneralplan vunnit laga kraft.

11.2

Blåbärsbrinken experimentella ekologiska byggande det så kallade ekointelligenta byns pilotprojekt är i Kyrkslätt ett exceptionellt planprojekt och det har en positiv inverkan på kommunbildens. Vid utvecklandet av den ekointelligenta byn är målen för lokal energiproduktion och minimerandet av koldioxidavtrycket viktiga mål. Den fortsatta beredningens utgångspunkt borde vara kopierbarheten av de nu planerade ekologiska lösningarna för annan markanvändningsplanering på andra områden i kommunen. I den fortsatta beredning borde man säkerställa att energilösningarna är genuint ekologiska och i förberedningen borde man beakta ett datacenter som eventuellt färdigställs samt utreda förverkligandet av ett regionalt värmenät.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Pilotprojektets mål är att producera ett duplicerbart koncept och att möjliggöra att man med hjälp av de i projektet utvecklade principerna och tekniska lösningarna kan användas även på andra motsvarande områden.

Angående energiproduktionen på området har ett föravtal slutits med Finlands ledande producent av solparker Solarigo System Ab, energiföretaget Lumme Energi Ab, Heliostorage Ab som specialiserat sig på säsonglagring av värmeeenergi samt med Holda Energy Solutions Ab som förverkligar energisystem.

Det är meningen att producera mera energi än vad som behövs för boendet och rörligheten. Detta möjliggörs av täckande produktion och lagring av solenergi, tillvaratagandet av solvärme och säsonglagring kombinerat med effektiva värmepumpar. Solparken möjliggör nyttjandet av förnybar decentraliserad solenergi

för uppvärmningen av bostadshusen och för elanskaffning i en industriell skala på ett ekonomiskt meningsfullt sätt. Enligt den preliminära planen är det meningen att alla den ekointelligenta byns byggnader förses med solfångartak varvid takhalvorna av ett vanligt sadeltak i sin helhet utgörs av solpaneler. Den ekointelligenta byn blir nästan självförsörjande på energi. Således kan man avstå från biokraftverket. Av solenergin förändras en del till värme och lagras i marken med en ny lagringslösning. Den lokalt producerade värme-energin kan utnyttjas mera effektivt när dess förflyttning inte förorsakar värmesvinn.

11.3

I den fortsatta beredningen borde man försäkra sig om den ekointelligenta byns mångsidiga bostadsproduktion och för servicens del att områdets service är lättillgänglig och att den ekointelligenta byns service också finns till andras förfogande. För att säkra kommunens livskraft bör man ta speciellt hand om att i detaljplaneskedet de innovationer och ekologiska principer som varit utgångspunkten för Blåbärsbrinkens planläggning förverkligas.

Enligt det förberedande materialet kommer det, jämfört med invånarantalet, få arbetsplatser till området. I den fortsatta beredningen borde man aktivt söka lösningar för att förverkliga detta mål och söka lösningar för att kunna bedriva småskalig företagsverksamhet på området. I den fortsatta beredningen bör man beakta det växande distansarbetets krav (t.ex. separata kontorsaktiga utrymmen).

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Det är meningen att förverkliga på planeringsområdet mångsidiga bostäder i olika storlekar. De presenterade kvartersområdena i Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag bildar en mångsidig miljö i byns centrum och däromkring med områdesreserveringarna för kvartersområden för bostadshus (A) och småhus (AP). Den ekointelligenta byns service har placerats på en central plats i bycentrum var deras tillgänglighet är god.

De tekniska lösningar som används på området studeras och utvecklas kontinuerligt mot ekologiska mål. Förverkligandet av de ekologiska målen är kopplat till ett tillräckligt stort antal invånare i området, för att kostnaderna som uppstår vid deras förverkligande per invånare är meningsfulla och så att man möjliggör rimliga återbetalningstider.

Placeringen av enstaka företag på området löser inte sysselsättningen av Blåbärsbrinkens invånare. Som utgångspunkt för den ekointelligenta byn har varit möjliggörandet av distansarbete samt invånarnas småskaliga företagsverksamhet genom att förverkliga gemensamma arbetsutrymmen i bycentret. I bycentret kan man förverkliga t.ex. förhandlingsutrymmen för högklassiga videoförhandlingar, kontorshotell med erforderlig service samt olika verkstads- och produktionsutrymmen för småföretagare. Invånarna kan genom sitt eget företag producera service som även de övriga invånarna behöver och på så sätt utveckla kollektiviteten. Detta minskar också allas trafikeringsbehov mellan hemmet och arbetsplatsen, men är avhängig av bykollektivets aktivitet och invånarnas egen verksamhet.

För kvartersområdena 2181, 2187 och 2188 har en bestämmelse lagts till, enligt vilken av kvarterets våningsyta får maximalt 10% användas för serviceutrymmen, kontorsutrymmen och för verkstäder som inte medför miljöolägenheter. Kundparkeringen måste förverkligas på tomten och verksamheten får inte förorsaka tung trafik.

11.4

Invånarantalet är i båda alternativen relativt högt och i den fortsatta förberedelsen skall man försäkra sig om smidiga färdförbindelser, såsom Smedsbyvägens lätttrafikled till Masaby centrum och idrottsplanen samt till närmiljön samt fortsätta med utredningarna angående kollektivtrafikens lösningar med HRT. de presenterade nya lösningarna med elbilar för gemensamt bruk och andra färd sätt är mycket lovvärda.

Ur synvinkeln av utvecklandet av kommunens turism borde man i den fortsatta beredningen beakta området närrекреationsområdets naturobjekt och den bebyggda miljös intressanta historiska kulturmiljöobjekt (bl.a. de skyddade byggnaderna och de av museiverket definierade kulturarvsobjekten) samt den ekointelligenta byns möjliga turismvärde, och försäkra sig om att färdförbindelserna till byn och objekten är tillgängliga för både för kommunens invånare som för besökare.

Planläggarens bemötande:

Längs med Smedsbyvägen anvisas en led för gång och cykling ända till den ekointelligenta byn. Till Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag läggs en gatuförbindelse söder om Smedsbyvägen och i ändan av denna en allmän parkeringsplats bl.a. för de som besöker Centralskogen. Leden mot idrottsplanen ingår inte i Blåbärsbrinken planeringsområde men nätverket inom Blåbärsbrinkens område kan fortsättas mot idrottsplanen när området söder om Smedsbyvägen förverkligas. På Blåbärsbrinkens område förverkligas ett friluftsnätverk i enlighet med Masaby delgeneralplan längs vilken de nämnda objekten är tillgängliga för alla. Dessutom finns i den ekointelligenta byn torgområden i ändan av gatorna på vilka det förverkligas några parkeringsplatser. Se även bemötande 1.7.

12. Kyrksläotts kommun / Miljövård

29.7.2020

12.1

I fortsättningen finns dt många orsaker till att fästa speciell uppmärksamhet på att planprojektet stöder sig till principerna för hållbar styrning och till den gällande generalplanens planlösningar. Som utgångspunkt bör uppnåendet av koldioxidneutralitet i enlighet med den tidtabell som ges av de uppsatta målen samt god tillgänglighet till servicen och arbetsplatserna gående, cyklandes samt med kollektivtrafik. Som en åtgärd i Kyrksläotts kommuns klimatvägkarta är minskandet av kommuninvånarnas behov till rörlighet och styrandet i en mera hållbar riktning genom att centralisera nya invånare till förtätningsområden och längs goda kollektivtrafikförbindelser. Det planerade, helt nya, bostadsområdet för till och med 830 invånare ligger väldigt långt ifrån även den dagliga servicen och omfattas sannolikt inte av den fungerande kollektivtrafiken på länge. Ute i världen är en central princip för områden som kallas ekointelligenta byar att man från dem kommer snabbt med klimatvänlig kollektivtrafik till centrum.

I förslaget till Nylands landskapsplan 2050 har Blåbärsbrinkens planområdes västra del, som i planbeskrivningen kallas område för den ekointelligenta byn, inga markeringar. Östra delen hör i landskapsplaneförslaget till zonen för utvecklandet av tätortsverksamhet. Enligt den gällande 2:a etapplandskapsplanen har Blåbärsbrinkens område anvisats som reservområde för tätortsverksamhet eller arbetsplatsområde vars förverkligande bör schemaläggas till slutet av landskapsplanens planeringssäsong.

Från den ekointelligenta byns kvarter som ligger längst i söder är det längs vägen ca 2 km till Masabys service och ca 2,3 km till Masaby station. Från den västra delens kvarter längst i norr är de ifrågasvarande avstånden ca 2,7 km och 3 km. Det är sannolikt att största delen av områdets invånare inte skulle gå eller åtminstone inte cykla vintertid, utan en betydande del av områdets ärende- och arbetsresor skulle göras med privatbilar. Och till stora och mera specialiserade butiker och arbetsplatser närapå dagligen.

Helheten för Masabyregionens markanvändning gällande bosättnings- och trafiklösningar görs i det pågående delgeneralplansförslaget. Det är värt att ta den gällande delgeneralplanen för Masaby som grund för uppgörandet av Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Kommunen har ansett det vara nödvändigt att ändra på den gällande generalplanen som trädde i kraft år 2000. Det är inte ändamålsenligt att uppgöra en detaljplan som motsvarar en föråldrad generalplan. NMT-centralen, Nylands förbund samt kommunen har ansett det vara möjligt att uppgöra Blåbärsbrinken detaljplaneförslag sida vid sida av Masaby delgeneralplan. Uppgörandet av detaljplanen styrs av den gällande landskapsplanen i vilken även den västra delen har anvisats som reservområde för tätortsverksamhet eller arbetsplatsområde. Enligt Nylands förbunds utlåtande bestämmer dock kommunen den ändamålsenliga tidtabellen för förverkligandet av områdena.

I Nylandsplanen 2050 har zonen för utvecklandet av tätortsverksamhet markerats med ett generellt raster. På grund av landskapsplanens generalitet och på grund av att detaljplanen stöder sig på Masaby följer den principerna i Nylandsplanen 2050.

Till den ekointelligenta byns mål hör att enligt principerna för hållbar trafik erbjuda invånarna bl.a. elfordon, appar för samåkning samt robotbussar med vilka man stöder hållbar rörlighet samt minskar på behovet att använda egen bil. Dessutom kan en e-butik placeras i byhuset till vilken man kan beställa varor centraliserat. På området finns olika sorters arbets- och fritidsmöjligheter, såsom olika arbetsutrymmen, verkstäder och distansarbetspunkter. Dessutom stöder man arbetandet och hobbyverksamhet med utrymmen i gemensamt bruk och möjliggör på så sätt utvecklandet av kollektivitet och ordnandet av olika sorters aktiviteter som invånarna hittar på.

Kyrksläotts kommuns kommunutvecklingsavdelning har i sitt utlåtande konstaterat att planens förberedande materials alternativ är i linje med kommunens strategiska och livskraftsprogrammet mål samt att den planerade ekointelligenta byn på många sätt stöder kommunens mål och stärker kommunbilden.

Se även bemötandena 1.1, 1.2, 4.1 och 11.

12.2

På området för Bråaträskets sumpmark och torvmarker fanns före torkningen på 1700-1800-talet en liten sjö som rinner ut via Jolkbyån och Estbyån till havet. Torkningen av sjön tillsammans med rensningen av Jolkbyån har ökat översvämningarna av Jolkbyåns och Estbyåns nedre lopp vilket har förorsakat att vattnet stigit längs bäckarna upp på gårdarna och odlingarna mera än naturligt. Ökningen av väderlekens ytterligheter på grund av klimatförändringen kommer att öka på problemen med Jolkbyåns och Estbyåns översvämningar. Återställandet av sjön vid Bråaträsket som en av åtgärderna inom avrinningsområdet skulle befärma minskningen av problemen som förorsakas av dessa års översvämmande.

Planläggarens bemötande:

För området har en dagvattenplan uppgjorts enligt vilken man i planen anvisat två riktgivande behandlingsområden för dagvatten. Genom att återbörda dagvattnen till naturens kretslopp och med ett eventuellt återställande av träskområdet kan man främja positiv klimatinverkan. Själva huvudfåran ligger dock i huvudsak utanför detaljplaneområdet.

12.3

Enligt planmaterialet förblir det oklart vad i projektet för den ekointelligenta byn som är på internationell skala ekologiskt möjligast progressivt experimentellt byggande och pilotering.

Planläggarens bemötande:

Motsvarande ekointelligenta byar har inte framgångsrikt förverkligats i Finland eller internationellt. Ofta har man för förverkligandets del hamnat att göra kompromisser vilka har lett till att slutresultatet inte har motsvarat de ursprungliga målen. I Finland har de ekointelligenta byarna hittills legat på landsbygden långt från service. Den ekointelligenta byn som planeras på Blåbärsbrinkens detaljplaneområde stöder sig på Masabys service och i projektet utvecklar man lösningar som kan dupliceras på andra liknande områden och som i framtiden hjälper samhället mot, ur klimatets synvinkel, hållbart byggande, boende och rörlighet. Den forskning som gjorts i samband med projektet medför värdefull information om nya tekniska lösningar och klimatpåverkan för hela ekointelligenta byns livscykel samt bildar nya innovationer för uppnåendet av ekologiska mål. Denna utgångspunkt har kompletterats i beskrivningen.

12.4.

Vid placeringen av den ekointelligenta byns kvarter och minimeringen av utsläppen på grund av uppvärmning har man bara begränsat tillämpat den goda utgångspunkten av att utnyttja passiv solvärme så att byggnaderna skulle placeras i en söderslutning.

Transporten av biogas från biogasens framställningsanläggning till ICHP-anläggningen skulle förorsaka koldioxidutsläpp.

Planläggarens bemötande:

Kvartersområdena har avgränsats så att områdets söder- och västerslutningar kan användas för passiv solvärme i byggnaderna. Dessutom kan principen utnyttjas vid förverkligandet i byggnadsplaneringen genom utrymmenas och fönstrens riktning.

För energiproduktionen i området har ett föravtal gjorts med Finlands ledande producent av solenergiparker Solarigo Systems Ab, energiföretaget Lumme Energi Ab, Heliostorage Ab som är specialiserad på säsonglagring av värmeenergi samt med Holda Energy Solutions Ab som förverkligar energisystem. Således kan man avstå från biokraftverket. Se även bemötande 1.5.

12.5

Som grund för planförslaget är det orsak att göra en plan för kontrollerandet av dagvattnen, i vilket utgångspunkten är att det dagvatten som bildas i kvarters-, gatu- och energiproduktionsområdena utnyttjas och infiltreras där det uppstår, så att de naturliga avrinningsmängderna inte ändras, oanvänt och oinfiltrerat dagvatten filtreras och fördröjs tillräckligt. Klart styrande bestämmelser borde tillfogas detaljplanen.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan fanns med diagram som förevisade dagvattnens behandling. För planeringsområdet har i förslagsskedet uppgjorts en dagvattenplan, i vilken principerna för dagvattnens behandling presenteras. Enligt planbestämmelserna skall dagvattnen i första hand infiltreras på tomten, alternativt begränsas dagvattnens avrinning från tomterna / kvarteren med kontrollerande konstruktioner så att det motsvarar naturlig avrinning. På rekreatiomsområdena får konstruktioner som förbättrar kontrollen av dagvattnen och översvämningar byggas enligt en separat plan. Området kan förverkligas som ett våtmarksområde som fungerar som område för ytvattnets infiltrering. Området skall skötas och upprätthållas enligt växtplatstypen.

I planbestämmelserna har dagvattensystemets måttställningskriterier kompletterats för att undvika översvämningar av vattendragen nedströms. Se bemötande 1.10.

12.6

Det är inte motiverat att anvisa parkeringsplatser i den ekointelligenta byns bostadskvarter. För planbeskrivningens bostadskvarter räcker det med de skilda parkeringsområden för bilar i gemensamt bruk och gästers bilar varvid det blir mera plats på gårdsområdena för växtlighet och kontrollering av dagvattnen.

Planläggarens bemötande:

Enligt Kyrksläpps kommuns parkeringsnormer sker parkering på tomterna och parkeringsplatsernas antal är detsamma som i allmänhet på liknande områden i kommunen. Kommunen använder inga förordningar som skulle lindra parkeringsnormerna.

12.7

Hur försäkras man sig om att de i planbeskrivningen presenterade flertaliga ur miljöskyddet sett goda målen uppnås vid förverkligandet av området? Ur beskrivningen framgår inte hur man säkras att vid förverkligandet av området så används enligt målsättningen innovativa, progressiva, lösningar som kräver stora investeringar och vilken instans skulle i framtiden sköta om t.ex. underhållet och servicen av energisystemen. Tidtabellen för de i planbeskrivningen presenterade energi- och andra lösningar i jämförelse med förverkligandet av bostadshusen förblir oklar. Planbestämmelserna skall tydligt styra förverkligandet av energilösningarna så att de är färdiga senast när bostadsbyggnaderna börjar bli färdiga.

Planläggarens bemötande:

Områdets infrastruktur byggs färdigt i sin helhet i ett skede i början av projektet. För förverkligandet av energiproduktionen har ett föravtal gjorts, se bemötande 12.4. För styrandet av byggandet uppgörs byggnadssättsanvisningar. Den ekointelligenta byn förverkligas i bolagsform och bolaget svarar förverkligandet av den ekointelligenta byn samt för upprätthållandet enligt sina ordningsregler. Delägarna ansvarar för sin del för kostnaderna i form av vederlag och kan delta i den kollektiva verksamheten. Se även bemötande 1.4. Planbeskrivningen har kompletterats i förslagsskedet angående förverkligandet och tidtabell.

12.8

Plankartans beteckning s-x i alternativ 2 (Bråaträskets lund) borde ändras till en luobeteckning, vilken har använts på plankartan i alternativ 1.

I planbestämmelserna rörande planbeteckningarna VL- och VL/eko är det onödigt att hänvisa till MBL § 128 eftersom den ifrågavarande lagparagrafen gäller detaljplaners alla beteckningar utan planbestämmelse.

Planläggarens bemötande:

Beteckningen för Bråaträskets lund har ändrats till en luobeteckning och den onödiga hänvisningen till MBL § 128 har strukits.

12.9

I planbeskrivningen finns följande punkter som bör granskas:

- 3.1.2 Naturmiljön, jordmån och topografi:

Enligt planbeskrivningen hör den västra delen av planområdet till Estbyåns avrinningsområde och den östra delen till Vitträskens avrinningsområde. Enligt miljövårdsenhetens uppfattning hör planområdets norra del i sin helhet till Estbyåns avrinningsområde. Vattendelaren mellan Estbyån och Bobäckbackens bäck lär ligga klart på östra sidan om planområdet.

Planläggarens bemötande:

Informationen angående avrinningsområdena har fått från Finlands Miljöcentralers databas. En noggrannare granskning av kartan visar att vattnen rinner i Estbyåns riktning på hela planområdet. Den felaktiga uppgiften har korrigerats i beskrivningen.

12.10

- 3.1.2 Naturmiljön, fauna:

Enligt planbeskrivningen har inget lämpligt habitat inom planområdet hittats för åkergrodan. Bråtråskets våtmark är ett lämpligt habitat för åkergrodan. Enligt ett meddelande av en lokal naturentusiast har man flera vårar hört åkergrodans kväkande därifrån.

Planläggarens bemötande:

Bråtråskets fåra ligger nästan i sin helhet utanför detaljplaneområdet i nordväst. I planeringsområdets norra del går fåran på kraftledningarnas ledningsområde på vilken man i planen inte har anvisat ny verksamhet. Ledningsområdet har i planen anvisats som skyddsgrönområde. Enligt naturutredningen ansågs inte en utredning över åkergrodan vara nödvändig eftersom det på utredningsområdet inte finns sådana vattendrag inom vilka arten skulle kunna förekomma i rikliga mängder. NMT-centralen har inte förutsatt någon utredning över åkergrodan.

12.11

Enligt planbeskrivningen har man i planområdets västra del företagit småskalig avverkning 2017 som har sträckt sig till område lämpligt för flygekorren. Enligt miljövårdsenheten försvagade den ifrågakvarnande avverkningen flygekorrens föröknings- och viloplats.

- 5.3.3. Områden som skyddas, Skyddandet av flygekorren och naturens mångfald

Enligt det tredje stycket gäller luo-beteckningen område lämpligt för flygekorren. På plankartan har bara området hörande till Bråtråskets lund anvisats med luo-beteckningen och områden lämpliga för flygekorren har anvisats med beteckningen s-1.

Planläggarens bemötande:

Kyrksläotts kommun har år 2019 framfört en utredningsbegäran angående den företagna avverkningen. En utredning har inkommit från skogsvårdsföreningen och den har levererats till kommunen.

NMT-centralen har i sitt utlåtande konstaterat att områden lämpliga för flygekorren skall avskiljas från föröknings- och vilo-områden som skyddas enligt naturvårdslagen. Enligt NMT-centralens utlåtande är endast flygekorrens kärnområde sådant som naturskyddslagen anser vara flygekorrens föröknings- och vilo-område. Områden lämpliga för flygekorren samt viktiga för flygekorrens rörlighet har i planförslaget anvisats med VL/eko-beteckningen. Planbeskrivningen har korrigerats så att den motsvarar de på plankartan anvisade luo- och s-1-objekten. Se även bemötandena 1.7 och 10.2.

13. Kyrksläotts kommun / Handikapprådet

4.6.2020

13.1

Kvartersområdena för servicebyggnader (P) skall planeras för att möjliggöra tillgänglig rörlighet såsom även YS-kvartersområdet. Båda områdena skall förverkligas som områden på tillgänglighetens specialnivå. Även det möjliga blivande torgområdet bör vara ett tillgängligt område.

Planläggarens bemötande:

På YS-kvartersområdet finns en enhet för stödboende, som är förverkligad enligt detta som ett tillgänglighetens specialnivåområde. På serviceområdena förverkli-

gas tillgängligheten enligt övervägande och behov. Saken avgörs noggrannare i förverkligingsskedet.

13.2

Gästplatser bör placeras även längs vägarna på området så att gångavståndet inte är för långt. Vägarnas bredd skall planeras så att parkerings längs vägen är möjligt. Även smidigheten för sådan service som levereras hem, såsom hemvård och hemsjukvård parkeringsbehov skall beaktas. En del av gästparkeringen skall reserveras för rörelsehindrade ("invaplatser").

Planläggarens bemötande:

Enligt Kyrksläotts allmänna principer har parkeringen placerats på tomterna och på allmänna parkeringsområden. Längs den ekointelligenta byns gator anvisas några platser för gatuparkering. Dessutom finns det på torgområdena några parkeringsplatser, likaså i ändorna av gatorna i samband med vändplatsen. Invid servicen förverkligas parkeringsplatser för rörelsehindrade. En noggrannare planering görs i samband med gatu- och byggnadsplaneringsskedet.

14. Västra Nylands räddningsverk

1.7.2020

14.1

Tillgången till släckningsvatten på området bör säkras. Arrangemangen för släckningsvatten skall förverkligas i enlighet med den av Västra Nylands räddningsverk uppgjorda släckningsvattenplanen. Inom området skall minst en vattenpoststation, vars produktion är minst 2400 l/h, placeras. Vid placeringen av byggnader skall man beakta brandskyddskraven som ställs för att bygga nära. Återvändsgatorna skall förses med vändplats.

Planläggarens bemötande:

Arrangemangen för släckningsvatten planeras samt räddningsplanen uppgörs i samband med planens förverkligande på vederbörligt sätt i enlighet med räddningsmyndigheternas anvisningar. Vid placeringen av byggnader beaktas sedvanliga brandskyddsbestämmelser vid skedet för förverkligandet. Återvändsgatorna har försetts med vändplats eller med för ändamålet lämpligt torgområde.

15. Masabys boendeförening

29.6.2020

15.1

Vi anser ekointelligenta byns projekt vara intressant och mycket lovvärt. Projektet skiljer ju sig även internationellt avsevärt från det vanliga. Blåbärsbrinken stöder sig på Masabys service, vilket ökar områdets livskraft.

Bestämmelserna angående bilplatsernas minimiantal skiljer sig inte från det normala. Skulle det inte just på detta område räcka med ett mindre bilplatsskyldighetsantal? Området ligger ungefär lika långt från Masaby station som t.ex. Gesterby eller Ravals från Kyrksläotts resecentral. En sådan här resa färdas man lätt gående eller med cykel. Å andra sidan finns det inte längs Smedsbyvägen på planeringsområdet gång- eller cykelled och vägkanterna är verkligen smala. Enligt trafikutredningen kommer i framtiden cyklingens lokala huvudled att gå längs Smedsbyvägen vilket skall beaktas i planeringen. Kommunen borde för sin del påskynda förverkligandet av denna rutt så att man kan erbjuda tillräckliga hållbara förhållanden för rörligheten från planområdet till närservicen.

Planläggarens bemötande:

Med bilplatsernas minimimängd bör man följa kommunens sedvanliga parkeringsmåttställning. Trots detta är målet att stöda hållbara färd sätt, reservera för invånarnas bruk elfordon i gemensamt bruk, appar för samåkning samt robot-

bussar med vilka man stöder hållbar rörlighet samt minskar på behovet av att använda egen bil.

I Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag och i de kommunaltekniska generalplanerna har man längs Smedsbyvägen anvisat en gång- och cykelled ända fram till den ekointelligenta byn. I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan har man beaktat förverkligandet av leden genom att reservera det erforderliga utrymmet på gatuområdet längs vägens norra sida. Se även bemötande 1.9.

16. Kyrkslätts hembygdsförening r.f.

14.6.2020

Vi har bekantat oss med det förberedande materialet för Blåbärsbrinken. På området finns inga betydande kulturhistoriskt värdefulla objekt eller fornminnen. Föreningen har inget att anmärka gällande det förberedande materialet.

Planläggarens bemötande:

Inom planeringsområdets östra del finns fyra i byggnadsinventering 2015 byggnader som konstaterats vara kulturhistoriskt värdefulla vilka har markerats i Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag med sr-beteckningen. I detaljplaneområdets västra del finns två fasta fornlämningar samt andra kulturarvsobjekt som har markerats på plankartan med sm- och s-3-beteckningar. Västra Nylands museum har konstaterat markeringarna vara ändamålsenliga.

17. Kyrkslätts kommun / Bildnings- och fritidstjänster

1.7.2020

17.1

För förskole utbildningen och undervisningsservicens del stöder sig området i princip på Masaby områdets service. I det förberedande materialets alternativa plankartor har serviceområdenas kvartersområden reserverats med beteckningen P, vilket möjliggör till exempel placeringen av privata daghem på området. Tillgängligheten till bildnings- och fritidstjänsterna och med tanke på naturliga färdförbindelser anser bildnings- och fritidstjänsten att det vore bra att i den fortsatta planeringen granska placeringen av P-områdena närmare Smedsbyvägen.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Det i den ekointelligenta byn planerade daghemmets placering har granskats i förslagsskedet och dess placering har flyttats närmare Smedsbyvägens korsning varvid skjutstrafiken blir smidigare.

17.2

För grundutbildningens del kommer planområdets service att produceras i Masaby och Nissnikus skolor samt i Bobäcks skolan och Winellska skolan. I Masabys serviceområde planeras kraftig nybyggnation vilket förutsätter att man reserverar sig för ett växande behov av serviceproduktionen och från kommunens sida märkbara investeringar i bildnings- och fritidsutrymmen.

I bildnings- och fritidstjänsternas plan för servicenätet är det meningen att Nissnikus samskola skall förverkligas som ett nybygge. Planerna är måttsatta för 800 elever. En förstoring av Masabys skola har inte planerats att förverkligas inom den närmaste framtiden. För att serviceproduktionen kan säkras i det strakt växande Masaby-området bör behovet av service på alla områden som planläggs granskas som en helhet och i förhållande till kommunens förmåga att producera servicen. Av vad man nu vet om det lokala behovet ur servicens tillväxets synvinkel borde man i den fortsatta planeringen överväga att framskrida enligt det förberedande materialets alternativ 1 varvid Blåbärsbrinkens planområde skulle producera ett servicebehov för 120 i grundutbildningsåldern.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Behovet för service för Masaby-området granskas i den pågående Masaby del-generalplanen och man beaktar i måttsättningen av servicen den invånarökning som Blåbärsbrinkens detaljplan förorsakar. Detaljplaneförslaget har uppgjorts enligt alternativ 2 i det förberedande materialet, men måttsättningsprinciperna har reviderats. Bland annat har byggnationen av den östra delen effektiviserats i enlighet med den samhällstekniska nämndens direktiv och effektiviteten av byggnationen i den västra delen har sänkts en aning.

17.3

det förberedande materialet konstateras att förverkligandet av detaljplanen förutsätter att gång- och cykelförbindelsen förverkligas från planeringsområdet bl.a. till Masaby centrum och till busshållplatserna. Detta är en relevant punkt också ur synvinkeln på en säker skolväg och eventuella framtida skoltransporter.

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Smedsbyvägen är för tillfället (år 2020) en landsväg ägd av staten. NMT-centralen har i sitt utlåtande konstaterat att efter Kyrkslätt kommuns gatuhållningsbeslut förändras området till gata och övergår i kommunens ägo. Efter detta kan gång- och cykelleden förverkligas. Se även bemötande 1.9.

18. Namnkommitté

24.11.2020

18.1

Namnkommittén beslöt att i samband med Blåbärsbrinkens planläggning skall planeringen av namnskicket beakta följande punkter:

- Blåbär, lingon, tranbär och hallon är i bruk som delar av ett flertal adressnamn i närmommunerna
- Uppsamlingsgatans namn kan vara Mustikkarinteentie – Blåbärsbrinksvägen. Ifall man tar i bruk ett namn som börjar med Blåbär, skall man försäkra sig om att det inte sammanfaller med sådana namn som börjar med Blåbär i närmommunerna. I Helsingfors i Månas finns en liten gränd som heter Blåbärsbrinken.

Möjliga utgångspunkter för namn i planen på Blåbärsbrinkens planområde är:

- metsämarja – skogsbär
- metsämansikka – smultron
- juolukka – odon
- hilla – hjortron
- variksenmarja - kråkbär
- lillukka – stenbär, stenhallon
- katajanmarja – enbär

Planläggarens bemötande:

Antecknas.

Anmärkning:

19. Åsiktsgivare 1

1.7.2020

19.1

Planen bör följa det beslut om att tillåta mera utfyllnadsbyggande och begränsa VL/eko-områdena som tekniska nämnden fattade på sitt möte 23.4.2020. Tekniska nämndens beslöt med överväldigande majoritet att tillåta mera byggande och att avlägsna flygekorrarnas skyddsområden. Dessa ändringar borde de facto redan ha gjorts före förslaget lades ut till påseende.

Planläggarens bemötande:

Samhällstekniska nämnden gav ett direktiv för planens fortsatta planering om att minska VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande bebyggelse i östra delen. Direktivet har beaktats i planförslaget. I östra delen av detaljplaneområdet har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts, enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och den kompletterande bebyggelsen har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. För flygekorren viktigt habitats-område (s-1) har endast de enligt naturskyddslagen skyddade flygekorrens habitats kärnområden markerats. Se även bemötande 1.7.

19.2

Vid planeringen av Blåbärsbrinken har använts samma principer och regler som använts vid planeringen av Festberget och Tollsbacken, fast områdena är mycket olika. Festberget och Tollsbacken har ett värdefullt och sammanhängande gammalt byggnadsbestånd, varför särskild uppmärksamhet har ägnats åt det, att utfyllnadsbyggandet inte söndrar den landskapsbilden. P.g.a. denna anledning har utfyllnadsbyggandet i Festberget och Tollsbacken bestämts vara småskaligt, otätt och följandes detaljerade föreskrifter beträffande byggnadernas utseende och material. Dessutom är parhus förbjudna, eftersom de skulle utgöra för stora byggnader i det landskapet. Det nuvarande byggnadsbeståndet i Blåbärsbrinkens östra del är däremot mångsidigt och varierande, och inga detaljerade krav på utseende eller material har i planbeskrivningen förelagts nya byggnader.

Vid beräkandet av de fastighetsspecifika bostadsmängderna i Festberget och Tollsbacken har som underlag använts fastigheternas storlek innan kommunens eventuella användning för grönområden, vägar eller miljöskydd. I Blåbärsbrinkens planering verkar å andra sidan antalet fastighetsspecifika bostäder baseras på de föreslagna nya, väsentligt mindre, fastighetsstorlekarna. Till exempel fastigheten vars nuvarande storlek är 5.133 m² borde ha rätt till tre bostäder. Fastigheten vars nuvarande tomtstorlek är 10.080 m² borde ha fyra bostäder. På grund av Blåbärsbrinkens karaktär är det där möjligt att bygga tätare och tillåta fler byggnadsplatser.

Planläggarens bemötande:

För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning uppgjorts i förslagsskedet enligt vilken på åsiktsgivarens fastighet har sammanlagt tre byggnadsplatser anvisats. Måttsättningsberäkningen har bifogats till planbeskrivningen.

19.3

Av fastigheten skall det inte tas mark till skyddsområde för flygekorren. De stora områden som tas av markägarna för att skydda flygekorren är problematiska och starkt ifrågasatta. Undersökningar som genomförts under olika år leder till olika resultat gällande spridningen av flygekorrar, särskilt i området i östra delen av Blåbärsbrinken. Planförslaget kränker markägarnas rättigheter signifikant. Som exempel åsiktsgivarens fastighet varav 1/4 tas som skyddsområde, och en annan markägares fastighet varav 1/3 tas för olika ändamål (grönkorridor / skyddsområde, vägar som ska byggas och friluftsvägar). Enligt Pöyrys studie skulle kärnområdet för flygekorre bara vara området markerat med L5, inte södra sidan av Bråtaängen. Det

vore därför rimligt att avlägsna förminskningarna av fastigheterna för befintliga markägare i den östra delen, vilka inte befinner sig i kärnområdet för den flygande ekorren.

Planläggarens bemötande:

Av s-1-områdena anvisade för flygekorren har områdena lämpliga för flygekorren strukits och i östra delen av planeringsområdet har VL/eko-områdena minskats och samtidigt har kvartersområdena för enskilda småhus förstorats.

19.3

Östra delen av området bör klassas som 'AP' parhus samt "sytningshus" bör tillåtas åtminstone i kvarteret 2179. I materialet för Masaby delgeneralplan har östra delen av Blåbärsbrinken planerats för bostadsområde dominerat av småhus (AP) och om Zon 3, dit Blåbärsbrinken hör sägs att: "Delgeneralplanens zon för småhusdominerat boende som ska förtätas sträcker sig på en ca 1,5-3 kilometers radie från Masaby station. Målet i den här zonen är en rätt tät zon med radhus, parhus och fristående småhus. I zonen kan man bygga bl.a. småhusbyggande i grupp och i bolagsform."

I Blåbärsbrinkens detaljplan konstateras i avsnittet 4.4.1 om målsättningarna att: "Kommunen ställde följande mål för planeringen: för de områden inom avtalsområdet som ägs av andra markägare är planläggningens utgångspunkt den anhängiggjorda Masaby delgeneralplanen".

Planläggarens bemötande:

På redan bebyggda fastigheterna och områdena skall det kompletterande bebyggandet anpassas till det befintliga byggnadsbeståndet varvid de fristående småhusen är en befogad lösning istället för AP-beteckningen som också möjliggör byggandet av radhus. AO-kvarterens i detaljplaneområdets östra del kompletterande bebyggande har i planförslagsskedet förtätats och byggnadsplatserna antal har ökats. Se även bemötande 8.1.

19.4

Hela vägen fram till åsiktsgivarens hus bör bli kommunal. Vi grannar längs med den nuvarande vägen delar på underhålls- och plogningskostnader. Om bara vår vägstump blir kvar som privat, blir vårt underhållsansvar oskäligt mycket högre än nu.

Planläggarens bemötande:

I och med detaljplanens förverkligande blir både gatuområdena samt körförbindelserna anvisade till tomter inom allmänna rekreativsområdena kommunens att sköta. Gatan fortsätts så att det blir en direkt körförbindelse från gatan till tomten. Tomternas inre körförbindelser är inte kommunala.

19.5

Det står klart att bilden inte ritats på basen av att ha sett fastigheten. Tilläggsbostaden bör ritas längre bort från för att inte vara direkt på vår gård. Den nuvarande vägen går rakt upp till vår gård från 90-graders kurvan, så det finns ingen plats för en sväng uppe på gården, utan att ha vägen på andra sidan grannens staket.

Planläggarens bemötande:

Illustrationen som är en bilaga till detaljplanen är bara ett riktgivande exempel på detaljplanens förverkligande med vilken man illustrerar den blivande samhällsstrukturen. Den binder inte markägaren till att förverkliga byggnaderna på den anvisade platsen utan nybyggets plats kan bestämmas av markägaren genom att följa den markerade byggnadsytans gränser. I detaljplaneförslaget har med den riktgivande tomtindelningen för fastigheten tre tomter markerats.

20.1

I Blåbärsbrinken material som är till påseende finns det mycket att anmärka på angående den östra delen. Angående oss skulle kommunen ta som grönkorrridor och någon slags skyddsområde drygt 20 procent av vår tomt. Grönkorridorens en uppgift lär väl vara att sprida djurens rörlighet och växtlighetens fria spridning. Korridoren som planerats mellan kvarteren 2172 och 2173 är en återvändsgränd eftersom den slutar på andra sidan Hvittorpsvägen i ett befintligt gammalt egnahemsområde. För en riktig grönkorrridor som går över vägen och sedan fortsätter finns det bättre förutsättningar både längre söderut och norrut. Vi hoppas att grönkorridoren som avgränsar vår tomt stryks eller att man åtminstone gör den avsevärt smalare.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan har en bred grönkorrridor anvisats, i enlighet med det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan, söder om kvarteren 2172 och 2171 österut samt dessutom väster om kvarteret 2174. Längs dessa grönkorridorer finns det en förbindelse till habitatet för flygekorrar utanför detaljplaneområdet. Den i det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan anvisade grönkorridoren mellan kvarteren 2173 och 2172 har strukits och kvarteren har förstörats.

20.2

Enligt planmaterialet har tomter över 7 500 m² rätt till fyra bostäder. Tomten vi äger är för tillfället 7 850 m² stor men i materialet har man föreslagit tre bostäder. Detta lär betyda att kommunen räknar bostadsmängderna enligt de förminskade tomterna och inte enligt de nuvarande tomtstorlekarna. Markägarnas jämställda behandling förverkligas inte, för enligt vad vi vet så har man vid bestämningen av bostäder per tomt vid Festberget och Tollsbacken använt som grund tomtstorleken innan områdena togs till kommunen. Vi kan inte godkänna ett sådant här avvikande räknesätt. Kommunen tar en betydande del av vår tomt och vi förlorar en bostadsplats. Ibland talas det om oförtjänt värdestegring men här är det nog frågan om oförtjänt värdenedsättning.

Planläggarens bemötande:

Bebyggandet av detaljplaneområdets östra del har effektiverats enligt den samhällstekniska nämndens 23.4.2020 direktiv. För detaljplaneområdets östra del har förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken på fastigheten sammanlagt fem byggnadsplatser har anvisats. Måttsättningsberäkningen har bilagts planbeskrivningen.

20.3

Effektivitetstalet är enligt planförslagets kartor för vår del 0,2. Efter marköverlämnandet skulle vår tomt enligt mina beräkningar vara 6 280 m². Vart manne har i vårt fall byggnadskvadratmetrarna från vår tomt försvunnit? Enligt förslaget har vi rätt till två byggnader på ca 270 m² alltså ca 750 byggnadskvadratmeter. Effektivitetstalet är dock enligt detta för oss 0,1. Gäller inte effektivitetstalet på 0,2 för alla? Markägarnas jämställda behandling förverkligas inte här.

På markområdet som gränsar till vår tomt och som ägs av kommunen planerar man till och med åtta egnahemshustomter vars effektivitetstal ser ut att vara betydligt större än i vårt fall. På vår tomt skulle det vara fullt möjligt att placera tre helt nya bostadshus inom effektivitetstalet 0,2. Den sammanlagda byggnadsytan för tre nya bostäder skulle vara ca 810 kvadratmeter (3 gånger 200 kvadratmeter för bostaden och 70 kvadratmeter för ekonomibyggnader). I vårt nuvarande hus har vi 200 kvadratmeter.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan har angående AO-områdenas byggnadsrätt bestämts: " Bostadsbyggnadens byggrätt är högst 180 m²-vy och för varje bostadsbyggnad får ekonomibyggnader på högst 70 m²-vy byggas. Tomtens effektivitetstal är dock högst $e=0,20$, i fall inget annat har markerats på plankartan." I första hand har byggnadsrätten bestämts i kvadratmeter våningsyta enhetligt för varje byggnadsplats. På alldeles små, tomter under 1250 m² begränsas byggnadsrätten med ett effektivitetstal till mindre än detta.

För alla AO-tomter har samma byggnadsrätt per byggnadsplats anvisats och effektivitetstalet har strukits. Se även bemötande 20.2.

20.4

I det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan har på planeringsområdet anvisats småhusdominerade bostadsområden (AP). I planförslaget har de östra delarna markerats avvikande från detta som område för fristående småhus (AO) som inte tillåter parhus. Ändringen har inte på något sätt motiverats.

Planläggarens bemötande:

På de redan bebyggda fastigheterna och de närliggande områdena skall den kompletterande bebyggelsen anpassas noggrannare till det befintliga byggnadsbeståndet varvid fristående småhus är en motiverad lösning i stället för beteckningen AP som möjliggör även radhus. I detaljplaneområdets östra AO-kvartersområden har den kompletterande bebyggelsen förtätats och byggnadsplatsernas antal utökats. Se även bemötande 20.2.

20.5

Till slut förundrar vi oss också att man i förslaget talar om markanvändningsavtal mellan markägare och kommunen men det är väldigt svårt att få någon konkret information från materialet som är till påseende och kommunens myndigheter om vad uppgörandet av ett sådant avtal betyder för den enskilda markägaren.

Planläggarens bemötande:

På grund av koronasituationen har kommunen inte kunnat ordna ett gemensamt informationstillfälle för markägarna. Om markanvändningsavtal förhandlar man skilt med alla markägare innan Blåbärsbrinkens detaljplan godkänns efter att planförslaget varit till påseende. Vid behov granskas detaljplanen i enlighet med förhandlingarna.

21. Åsiktsgivare 3

16.6.2020

Den samhällstekniska nämnden hade 23.04.2020 § 46 röstat om direktivet: " man möjliggör det nu föreslagna mera täta kompletterande byggande även för gamla invånare genom att VL/eko-området förminskas t.ex bredvid kvarteren 2177, 2178 och 2179 varav delar av dessa tomter nu har betecknats att ingå i VL/eko-beteckningen". Den samhällstekniska nämnden godkände direktivet.

Jag skulle vilja försäkra mig om att direktivet beaktas i den fortsatta planeringen och skulle ingå i diskussionerna.

Planläggarens bemötande:

Den samhällstekniska nämnden gav ett direktiv om att förminska VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande byggnation för planens fortsatta planering, vilket betyder att direktiven beaktas i planförslaget som uppgörs efter tiden för påseendet. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning uppgjorts enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och det komplette-

rande byggandet har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. Områden viktiga för flygekorrens habitat (s-1) har endast flygekorrens kärnområden skyddade med naturskyddslagen anvisats. Se även bemötande 1.7.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken det har anvisats fyra byggnadsplatser på fastigheten. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen.

22. Åsiktsgivare 4

1.7.2020

22.1

I markanvändnings- och byggnadslagen § 54 sägs det att genom detaljplanen får inte markägaren åläggas sådana oskäliga begränsningar eller orsakas sådana oskäliga olägenheter som kan undvikas utan att de krav som ställs på den åsidosätts. De tomter jag äger inom planförslaget område är s.k. eventuella för flygekorrens rörlighet viktiga områden. T.ex. en fastighet är i sin helhet i förslaget VL/eko-område och en annan fastighet har gårdens för odling nyttjade åkerområde markerats som VL/ek-område. I praktiken kan inte flygekorren korsa ett åkerområde som är 40-50 meter brett, särskilt när trädbeståndet i närheten är låg igenväxt äng. Beteckningen VL/eko bör strykas från åkerområdet.

Flygekorrens kärnområde har nyligen varit på figur 10 på platsen för en byggnad för stödbonde som byggts med en separat detaljplan. Även det har från de tidigare utredningarna smalnats av för de redan fällida trädens del.

Av Helsingfors och Esbos flygekorrtredningar framgår att områdena lämpliga för flygekorren kan ändras fort. Trädbevuxna gårdsområden fungerar som delar av habitatet och som stödområden. Som smalast kan förbindelserna vara enstaka träd, trädtrader samt tomters trädbestånd. I Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag är VL/eko-områdena mera än 60 meter breda.

Tomterna placerade på kvarteret 2171 är terrängmässigt och till sin växtlighet gammal igenvuxen äng, med den skillnaden att tomtens södra del med morängrund lämpar sig bättre för byggande än kvarterets 2171 tomter med lergrund. Jag föreslår tomtens södra del för byggande.

Planläggarens bemötande:

Den samhällstekniska nämnden gav ett direktiv om att förminska VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande byggnation för planens fortsatta plane-ring, vilket betyder att direktiven beaktas i planförslaget som uppgörs efter tiden för påseendet. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning uppgjorts enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och det kompletterande byggandet har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. Områden viktiga för flygekorrens habitat (s-1) har endast flygekorrens kärnområden skyddade med naturskyddslagen anvisats. Se även bemötande 1.7.

I mitten av Blåbärsbrinkens detaljplaneområde har i öst-västlig riktning en grönkorridor anvisats, i enlighet med det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan, som inte är reserverad endast på grund av flygekorren.

På grönområdet skall enligt Masaby delgeneralplan även anvisas en friluftsled mot Masaby.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts, enligt vilken det har anvisats sammanlagt fyra byggnadsplatser på en fastighet. Kvartersområdena förstöras och på den andra fastigheten anvisas enligt måttsättningsberäkningen tre byggnadsplatser och på den tredje fastigheten tre

byggnadsplatser som innehåller den skyddade (sr) byggnaden. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen.

22.2

På mina tomters område har det planerats att bygga en gata/väg reserverad för gång och cykling. Den föreslagna gång-/cykelvägen flyttas norrut till tomtens gräns. Vid den andra fastigheten skulle vägen gå alldeles framför den befintliga bastubyggnaden och genom odlingsområdet. För linjedragningen av cykelvägen måste man alldeles i onödan fälla höga träd. På tomten finns i planförslaget 2 byggnadsplatser utöver den skyddade byggnaden vars placering skulle vara utmanande på grund av det stora VL/eko-området. I förberedningen av Masaby delgeneralplan var VL/eko-korridorerna märkbart smalare och enligt den dåvarande planarkitekten skall man inte splittra områden för odling för eget bruk.

Planläggarens bemötande:

Områdets del som har markerats för gång och cykling till friluftsområdet är i enlighet med den pågående Masaby delgeneralplaneförslaget. Rutten har i enlighet med åsikten flyttats norrut. Kommunen svarar för skötselnt av detaljplanerade allmänna rekreationsområden således löser kommunen in rekreationsområdena markerade i detaljplanen. Se även bemötande 22.1.

22.3

De s.k. vändplatsen på gatuområdet för den nya Mössmyragränden skall flyttas delvis söderut till fastighetens västra hörn varvid tomtens gårdsområde skulle vara större. På området för den planerade Mössmyragränden går Hvittorps lägercenters vatten- och avloppslinje. Förbindelsebrunnen för avloppet och vattenledningen ligger i närheten av bastubyggnaden.

Det är mycket viktigt att flygekorrens habitat och byggandet förorsakar så lite olägenhet för varandra som möjligt och därför föreslår jag att man på fastigheten tillåter bostadsbyggande så att det förblir ett habitat med stora träd för flygekorren. I byggnadslovsvillkoren kan man t.ex. bestämma att trädbestånd inte i onödan får avlägsnas. Detta kunde man även ha tillämpat i byggnadslovsvillkoren för Attendos enhet för stödboende där man sorglöst fällde aspar lämpade för flygekorren.

Planläggarens bemötande:

Vändplatsen skall vara i ändan av gatan. I fastighetens västra del finns en gårdsväg och skulle den vara alldeles framför den befintliga byggnaden. Vändplatsen har anvisats invid de i förslaget anvisade nya tomterna.

I terrängbesiktningen utförd av kommunen hittade man inte förbindelsebrunnen. Hvittorps lägercentrums vatten- och avloppslinje har beaktats i detaljplanen.

De för flygekorren anvisade s-1-områdena har de områden som är lämpliga för flygekorren strukits och endast flygekorrens kärnområden har markerats i enlighet med NMT-centralens utlåtande. Se även bemötandena 1.7 och 22.1.

23. Åsiktsgivare 5

2.7.2020

23.1

Vi förordar detaljplaneringen. Vi skulle önska för den fastighet vi äger byggnadsrätt på den delen som inte tillhör viktigt område för flygekorrens habitat och vi föreslår som planbeteckning A eller AP med ett möjligast högt effektivitetstal. Vi förväntar oss, för det område vi äger och jämfört med övriga markägare, en jämlikt och icke diskriminerande behandling. Vilja för ärendet finns, som det framgår ur protokollet för Kyrkslätt kommuns samhällstekniska nämnds möte 23.04.2020 med presenterade och understödda förändringar i förmån för markägarna. Vi har 03.01.18 lämnat in en åsikt med liknande innehåll till Kyrkslätt kommun rörande Masaby delgeneralplan.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan ligger fastigheten inom en central grönzon och på området finns miljö lämplig för flygekorren och således är området i det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan reserverat för rekreationsanvändning.

Den samhällstekniska nämnden gav som direktiv för planens fortsatta planering angående förminskandet av VL/eko-områdena samt tätare kompletterande byggande, vilket betyder att direktiven beaktas vid uppgörandet av detaljplaneförslaget efter påseendetiden. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning gjorts enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och det kompletterande byggandet har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. Områden viktiga för flygekorrens habitat (s-1) har endast flygekorrens kärnområden skyddade med naturskyddslagen anvisats. Se även bemötande 1.7.

På de redan bebyggda fastigheterna och de närliggande områdena skall den kompletterande bebyggelsen anpassas noggrannare till det befintliga byggnadsbeståndet varvid fristående småhus är en motiverad lösning i stället för beteckningen AP som möjliggör även radhus. I detaljplaneområdets östra AO-kvartersområden har den kompletterande bebyggelsen förtätats och byggnadsplatsernas antal utökats.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken det har anvisats två byggnadsplatser på fastigheten. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen.

24. Åsiktsgivare 6**3.7.2020****24.1**

Blåbärsbrinkens detaljplaneförslag är vid fastigheten på många sätt problematisk. Den förorsakar för oss märkbara kostnader, förändrar området och speciellt fastighetens karaktär på ett väsentligt sätt och lämnar kompenseringen för dessa förluster halvvägs.

Av fastighetens markområde tas en oskäligt stor del, nästan en tredjedel till kommunen som VL/eko- och gatuområden. På grund av detta minskar tomtens storlek så mycket (under 7500m²) att det inte har planlagts mera än tre bostäder på densamma. Av fastigheten har i norr en kilformad del tagits vars betydelse för VL/eko-området är verkligen svårt att förstå. Gatan kommer enligt illustrationen att göras verkligen bred innehållande en lätttrafikled. En skild led för den lätta trafiken är en totalt överdriven lösning på en sådan här liten bostadsgata och även oskäligt dyr för kommunen att bygga. Smedsbyvägen är med nöd och näppe så här bred. Även en parkeringsplats för fem bilar i ändan av en sådan här gata är totalt överdrivet när i praktiken parkeringen sker på fastigheterna vilka förpliktigas att bygga 2 bilplatser / bostad. Jag föreslår att området som tas av fastigheten till kommunen förminskas så att fastighetens storlek räcker för planläggning av sammanlagt 4 bostäder. Alternativt kan kommunen dock lösa ut området till gängse pris. De nya byggnadsplatserna skall skiftas till tomter vars gränser specificeras i samarbete.

Planläggarens bemötande:

Från ändan av de nya gatorna har förbindelser till grönområdena anvisats. Dessa betjänar både friluftsförbindelserna och vintertid snöplogningen. På AO-områdena är gatuområdets bredd 10 meter, som innehåller körbanan samt gång- och cykelleden på ena sidan av gatan samt eventuella diken och ramper. Gatumåttsättningen samt parkeringsplatserna i samband med vändplatserna motsvarar kommunens övriga tomtgator. De några parkeringsplatserna i ändan av gatorna är i allmänhet till för eventuella motionerare eller för gästparkering.

Längs Smedsbyvägen förverkligas också en led för gång och cykling. I planens förslagsskede har en separat kommunalteknisk generalplan för området uppgjorts styrd av kommunen. I planen har principerna för gatornas måttsättning presenterats.

Den samhällstekniska nämnden gav som direktiv för planens fortsatta planering angående förminskandet av VL/eko-områdena samt tätare kompletterande byggande, vilket betyder att direktiven beaktas vid uppgörandet av detaljplaneförslaget efter påseendetiden. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning gjorts enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och det kompletterande byggandet har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. Områden viktiga för flygekorrens habitat (s-1) har endast flygekorrens kärnområden skyddade med naturskyddslagen anvisats. Se även bemötande 1.7.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken det har anvisats sammanlagt fyra byggnadsplatser på fastigheten. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen

24.2

Planutkastet tillåter inte i motsats till generalplanens förberedande material byggandet av par- och radhus. Området har markerats som område för fristående småhus (AO) när delgeneralplanens förberedande material tydligt instruerar för området småhusdominerat förtätande boende (AP). I planbeskrivningen konstateras att kommunen uppsatte som mål för planeringen att som grund för planläggningen för de övriga markägarna inom avtalsområdet är den pågående Masaby delgeneralplanen. I det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan har området markerats som zon 3: " Delgeneralplanens zon för småhusdominerat boende som förtätas sträcker sig i en ca 1,5-3 kilometers radie från Masaby station. Inom denna zon är målet en relativt tät zon med radhus, parhus och fristående småhus. I zonen kan man förverkliga bl.a. småhusbyggande som gruppbyggnadsobjekt eller i bolagsform". Jag föreslår att man tillåter byggandet av parhus i enlighet med delgeneralplanen (AP).

Planläggarens bemötande:

På de redan bebyggda fastigheterna och de närliggande områdena skall den kompletterande bebyggelsen anpassas noggrannare till det befintliga byggnadsbeståndet varvid fristående småhus är en motiverad lösning i stället för beteckningen AP som möjliggör även radhus. I detaljplaneområdets östra AO-kvartersområden har den kompletterande bebyggelsen förtätats och byggnadsplatsernas antal utökats. Se även bemötande 24.1.

24.3

Fastighetens septiktankar blir på kommunens sida, eventuellt under vändplatsen som byggs på västra sidan. Eventuellt blir också borrbrunnen under vägen som byggs på östra sidan. Jag föreslår att kommunen måste säkra vatten- och avloppsservicen fortsättning på vår fastighet under den tid som infrastrukturen byggs. Ifall/när våra brunnar blir under vägarna som byggs eller de av annat skäl på grund av kommunen måste tas ur bruk skall vatten- och avloppsservicen byggas före detta eller så måste kommunen på egen bekostnad ordna en obruten vatten- och avloppsservice för vår fastighet under övergångstiden.

Planläggarens bemötande:

För AO-tomtarna förverkligas kommunalteknik i och med att detaljplanen förverkligas. Kommunen svarar för att vattenservicen ordnas så att det inte blir avbrott i tillgången till rent vatten under byggnadstiden för kommunaltekniken.

24.4.

Förverkligandet av planläggningen förorsakar i alla fall betydande och onödigt stora kostnader för oss, uppskattningsvis 50 000-100 000e. Dessa förorsakas av följande:

- anslutning till kommunaltekniken, innehåller anslutningsavgifter och de behövliga ändringsarbetena på vår fastighet
- byggandet av en ny gatuanslutning för fastigheten
- eventuella el- och datakommunikations byggnadskostnader på fastigheten
- troligen flyttas el- och datakommunikationen till jordkablar istället för de nuvarande luftkablarna och deras ruttdragningar kan ändras
- m.fl. eventuella obligatoriska kostnader

Uppståendet av dessa kostnader kan vi inte påverka och de bringar oss inget mervärde. Vi är synnerligen nöjda med den nuvarande situationen. Vår brunns vatten är bra (uppenbart bättre än vattenverkets), behandlingen av avloppsvattnen ordnar sig förmånligt enligt den nya lagstiftningen, körförbindelsen till fastigheten är alldeles fungerande o.s.v. För att bestrida de betydande kostnaderna som uppstår av planläggningen måste vi i praktiken sälja tomter från vår fastighet. Detta tillsammans med de på fastighetens nuvarande område gatuområdena som kommer att byggas och områdets förtätning ändrar fastigheten karaktär betydligt. Från fönster kommer vi att i stället för skog se grannar och det egna lugnet för vilket vi flyttade hit 2006 är slut.

Planläggarens bemötande:

Kommunen uppgör skilt med markägarna markanvändningsavtal i vilka man kommer överens om de uppstående kostnaderna och ersättningarna.

24.5

I illustrationen till planutkastet har körförbindelsen till vår fastighet ritats till den på östra sidan framtida vägen. Jag föreslår att körförbindelsen till de nya byggnadsplatserna görs till gatan väster om fastigheten (vändplats). Byggandet av körförbindelsen till gatan österut skulle bli oskäligt dyrt förutsättande bl.a. sprängning av berg och betydande ifyllnader. Detta skulle förstöra gården på framsidan, bl.a. gamla äppelträd och enar måste tas bort.

Förslagen kompenserar kostnader och immateriella förluster samt gör planen förnuftigare för vår fastighets del samt minskar kostnaderna betydligt.

Planläggarens bemötande:

Illustrationen som är en bilaga till detaljplanen är bara ett riktgivande exempel på förverkligandet av detaljplanen med vilken man belyser samhällsstrukturen som bildas. Planen möjliggör körning till tomten från den nya gatan på östra sidan samt längs körförbindelsen till parken på västra sidan.

25. **Åsiktsgivare 7**

23.6.2020

I Blåbärsbrinkens detaljplan syns att en kvartersgata har planerats på gränsen till tomten. Jag frågar, hur mycket av min tomt löser kommunen ut? Hur många meter från gränsen?

Planläggarens bemötande::

Gatuområdets bredd som är 10 meter.

26. **Åsiktsgivare 8**

3.7.2020

Vi motsätter os detaljplanens inverkan på den fastighet vi äger. Detaljplaneförslaget inverkar på byggnadsrätternas antal på vår fastighet, vilket vi inte godkänner.

Planläggarens bemötande:

Den samhällstekniska nämnden gav som direktiv för planens fortsatta planering angående förminskandet av VL/eko-områdena samt tätare kompletterande byggande, vilket betyder att direktiven beaktas vid uppgörandet av detaljplaneförslaget efter påseendetiden. För detaljplaneområdets östra del har en ny måttsättning gjorts enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och det kompletterande byggandet har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. Områden viktiga för flygekorrens habitat (s-1) har endast flygekorrens kärnområden skyddade med naturskyddslagen anvisats. Se även bemötande 1.7.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken det har anvisats sammanlagt tre byggnadsplatser på fastigheten. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen

27. Åsiktsgivare 9

30.6.2020

27.1

I det norra hörnet av Blåbärsbrinkens plan har ett stort område reserverats med beteckningen EN. I den har inkluderats Bråtaån t.ex. vid Hvittorpsvägens korsande träbro. Precis där har jag från träbron hört från Bråtaån åkergrödans talrika kväkande. DE allra senaste åren har jag inte kontrollerat saken. Enligt naturutredningen för Masaby västra del (2018) rekommenderas att en utredning angående åkergrödan borde företas i Bråtaträskets område ifall man planerar ändring i markanvändningen för området. Ingen sådan utredning nämns i planen. Redan en misstanke om störning av en direktivart skulle förutsätta en utredning. Planen täcker Bråtaåns område på flera ställen, till och med vid Bråtaträsket.

Planläggarens bemötande:

Bråtaträskets fåra ligger nästan i sin helhet utanför detaljplaneområdet. I planeringsområdets norra del går fåran på kraftledningarnas ledningsområde på vilken man i planen inte har anvisat ny verksamhet. Ledningsområdet har i planförslaget vid träbron anvisats som skyddsgrönområde (EV) och ingen förändring av markanvändningen riktar sig till detta. Enligt naturutredningen ansågs inte en utredning över åkergrödan vara nödvändig eftersom det på utredningsområdet inte finns sådana vattendrag inom vilka arten skulle kunna förekomma i rikliga mängder. NMT-centralen har inte förutsatt någon utredning över åkergrödan.

27.2

I naturutredningen nämns ett flertal introducerade arter. Till listan hör även den i planens spets längst österut förekommande jättelokan varav det länge har funnits antingen inom planområdet eller alldeles på gränsen till planen. Den kan till och med ha betydelse för användningen av tomten.

Det är lovvärt att i naturutredningen även ängsnävans förekomst nämns. Samtidigt kunde man nämna även rosendunörten som växer längs Hvittorpsvägen ungefär på samma höjd i planen.

Planläggarens bemötande:

Naturutredningens observationer baserar sig på de observationer utredningens författare gjort i terrängen. Rosendunörten är nykomling men inte en introducerad art. Jättelokan kan på lämpligt sätt utrotas på området även om den inte har nämnts i utredningen. Ingendera av de nämnda arterna har en bytande inverkan på markanvändningsplaneringen.

28.1

Det planerade området är 2 km från Masabyvägen och nästan 3 km från järnvägsstationen. Det är långt ifrån det under byggnad varande Masaby centrumområde, kollektivtrafiken, servicen samt från huvudlederna. Områdets invånartäthet kommer inte att vara tillräcklig för en tillräckligt tät och snabb – eller lönsam – offentlig trafik, som ändå hela tiden minskas. Områdena skulle i praktiken vara bilberoende. Några gemensamma bilar är helt otillräckliga och robotbussar är först om flera år färdiga för trafikering året runt. Vem betalar kostnaderna för en chaufför? Utan en chaufför kan inte ett sådant fordon trafikera säkert. Hur många personer kan en sådan buss transportera på en gång? Max 8 personer?

Planläggarens bemötande:

Den ekointelligenta byn kommer att fungera som ett kollektiv i bolagsform och målet är att själv ordna robotbusstransporterna samt i början vid behov en chaufför. Bilarnas antal för gemensamt bruk eller robotbussarnas antal har inte begränsats utan sådana kan skaffas enligt behov. Dessutom är det tänkt att man skall utnyttja en samåkningsapplikation som underlättar samtransporter. Dessutom stöds hållbar rörlighet med el-cyklar och -sparkbräden i gemensamt bruk. För tillfället finns det robotbussar för 16 personer. Robotbussarna och deras teknik utvecklas hela tiden. För eldriven rörlighetens lösningar söks dessutom EU-bidrag.

28.2.

Smedsbyvägen är emellanåt redan nu på gränsen till sin hållbarhet. Den planerade ekointelligenta byn skulle öka trafikmängderna minst tiofaldigt för denna byväg och en sådan ökning av trafikmängderna kräver absolut nya vägar.

Den planerade korsningen till den ekointelligenta byn bildar en mycket farlig korsning till Smedsbyvägen. Anslutningarna till tomterna mittemot är redan nu svåra att upptäcka och det är dålig sikt från dem mot Vecklax på grund av vägkurvan. Från båda tomter stiger man i praktiken upp på Smedsbyvägen vilket är farligt redan vid torrt väder och under god siktbarhet, vid regn eller halka är det tur om man klarar sig helskinnad till vägen.

I det förberedande materialet har Smedsbyvägens 190 anslutning markerats på fel ställen och en fattas. För den ekointelligenta byns anslutning föreslår vi en säkrare plats öster om kvarteret 2181.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Blåbärsbrinken detaljplan har även en ringväg markerats som är i enlighet med det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan, som minskar på onödig trafik genom Masaby. Vägarnas och korsningarnas belastning har granskats i Blåbärsbrinken detaljplans trafikutredning (Ramboll år 2019) samt i trafikgranskningen för Blåbärsbrinkens detaljplan och Masaby delgeneralplan (Ramboll 2020). I granskningen rekommenderar man att Masaby ringväg skulle förverkligas senast år 2035 samt att anslutningarna till Ring III förbättras redan för den nuvarande trafikens behov. I granskningen nämns att Blåbärsbrinkens betydelse för trafiksystemets funktionalitet inte är avgörande oberoende av måttättningsalternativen. Hvittorpsvägen östra sida, Masaby ringväg inberäknat, avgränsas från planförslaget.

Anslutningarna längs Smedsbyvägen har minskats för att förbättra trafiksäkerheten. I mån av möjlighet har anslutningarna flyttats till de närbelägna gatorna. I planförslaget har en tomtanslutning enligt åsikten presenterats. Den ekointelligenta byns anslutning kan inte på grund av de nuvarande terrängförhållandena

flyttas. I de kommunaltekniska generalplanerna beaktas trafikens säkerhet och bland annat de behövliga synfälten.

28.3

Kommunen är för tillfället i mycket stora penningstvångigheter. Är det nu rätt tid för en sådan övertag, som dock bringar skattebetalare, men också är en stor utgift för kommunen? Masabys service håller man redan på att minska på för de nuvarande invånarna, bl.a. funderar man på stängningen av hälsocentralen och daghemsservicen minskas. Skolorna är helt otillräckliga redan nu för Masabys rådande tillväxt. Den ekointelligenta byns invånare skulle använda Masabys service. Behöver man över huvud taget befolka detta reservområde nu?

Kommunen har mera inbringande och till sitt läge bättre platser redan planlagda eller under planering. Är det för tillfället klokt att bygga så där långt borta från den offentliga trafiken, servicen och kommunaltekniken ett så här stort bostadsområde?

Ett möjligt datacenter i Sundsberg och byggande på ca 1 km avstånd från Masaby kärna låter som en mycket klokare tanke för att öka på invånarantalet.

Planläggarens bemötande:

Detaljplaneprojektet är i enlighet med Kyrksläotts kommunstrategi 2018-2021, Kyrksläotts utvecklingsbild för markanvändningen 2040 och 2060 samt Kyrksläotts planlägningsprogram för åren 2019-2023. Behovet av service i Masaby området granskas i den pågående Masaby delgeneralplanen samt ökningen av invånarantalet som bildas av Blåbärsbrinkens detaljplan beaktas i måttställningen av servicen. Området utvecklas enligt målen uppsatta av kommunen.

Blåbärsbrinkens detaljplan ingår i Kyrksläotts planlägningsprogram för åren 2019-2023. Avtalet angående påbörjandet av planläggningen med den centrala markägaren har godkänts i kommunutvecklingsenheten (9.10.2018 § 80). Kommunutvecklingsenheten har i sitt utlåtande konstaterat att alternativen i planens förberedande material är i linje med målen i kommunens strategiska och livskraftsprogram samt att den planerade ekointelligenta byn på många sätt stöder kommunens mål och stärker kommunbilden. Se bemötande 11.

28.4

Området för den planerade ekointelligenta byn är på älgarnas standardrutt och kalvningssområde. Dessutom finns det talrikt med hjortar på området, man har observerat flygekorrar där och fladdermössen använder Smedsbyvägens kanter som sina rutter. På området borde man inte tillåta skogsarbete under häckningstiden men där har skogen röjts bl.a. 14.6.2017, ett par veckor före Pöryrs naturutredning.

Kyrksläotts viktiga motiv för boendet är närheten till naturen samt goda friluftsmöjligheter. Till detta har även kommunen hämtat sitt strå till stacken genom att köpa ett område av central-skogen från vilket det är en direkt förbindelse till planeringsområdet. Enhetliga obebyggda och naturområden borde man med alla medel vårda -detta allt viktigare när är invånarantalet växer. Den största ekogärningen skulle vara att lämna denna skog i fred för att sköta sitt uppdrag som kolsänka.

Planläggarens bemötande:

På Bråtaängs fastighetsområde har gallring vidtagits i juni-juli år 2017 på uppdrag av skogsvårdsföreningens södra skogsrevir. Samtidigt har på deras uppdrag, från den närbelägna grandungen, avlägsnats några granar som varit angripna av barkborrar för att förhindra spridningen av skadedjuren samt träd som varit till fara för synbarheten för lastbilarna längs Smedsbyvägen. Skogsvårdsföreningen har dessutom före förverkligandet av avverkningen varit i kontakt med

Kyrksläotts kommun och frågat om möjliga hinder för gallringen. Man meddelade inte skogscentralen om hinder för att företa avverkningen.

I et förberedande materialet för Masaby delgeneralplan ha man granskat Masabyområdets samhällsstruktur och nya bosättningsområden. Dessutom har man markerats Masabyområdets centrala grönnätverk och på detta sätt beaktat de betydande ekologiska rutterna. I det har man också anvisat de centrala friluftsrutterna och förbindelsen från bostadsområdena till rekreationsområdena. I det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan har en betydande grönförbindelse i öst-västlig riktning och smalare grönförbindelser i nord-sydlig riktning. I detaljplaneområdets mitt bevaras omfattande grönområden med vilka man har beaktat bl.a. flygekorrens habitat och skyddat dem med beteckningen s-1. Längs Smedsbyvägen har man markerats en del av området för tomterna som område som skall planteras på vilket centralt trädbestånd för fladdermössens rut-ter bevaras.

29. Åsiktsgivare 11

2.7.2020

29.1

Planbeteckningarna på plankartan är mycket otydliga, missvisande och för ungefärliga; fastighetsgränserna borde vara klart synliga och gränsmarkeringarna noggrannare så att markägarna kan se sin egen fastighet på kartan. Min fastighet på 1,7186 ha ser ut att försvinna helt i det planerade planförslaget. I förslagets gröna del (VL/eko) har största delen av min fastighet markerats och söder om den har två AO-tomter, alltså tomter för fristående småhus markerats. Det ser ut som om att dessa tomter är två helt skilda tomter och att de inte hör till fastigheten. På kartan är mitt fastighetsnummer klandervärt otydligt och det blir under de svarta markeringarna.

Jag fick höra att VL/eko-områdena kommer att inlösas av Kyrksläotts kommun. Jag motsätter mig detta starkt. Det kan inte vara godkännbart att två tredjedelar eller mera av den fastighet jag äger inlöses till kommunen. På samma VL/eko-område föreslås ett allmänt område för gång och cykling pp genom min tomt. Även detta motsätter jag mig. Man borde lyssna även till privata markägare lika mycket som till kommunen eller byggherren som skyndar på planprojektet. Min klara ståndpunkt är att det gröna området borde kunna förbli i privat ägo på östra sidan av Blåbärsbrinken.

Det på min fastighet markerade VL/eko-området ser oskäligt stort ut i jämförelse till min fastighets storlek bara på grund av eventuella flygekorror. Jag har aldrig under hela min livstid sett en enda flygekorre på området så grönområdesreserveringar av detta slag och storlek anser jag vara onödiga. Grönområdet på min fastighet bör minskas. I den plankarta jag blev tillsänd år 2017 var grönremsan i norra delen av min fastighet mycket mindre än den i den nu till påseende varande förslaget.

Planläggarens bemötande:

I det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan har Masabyområdets samhällsstruktur granskats och grönnätverket på en generell nivå. Dessutom har ett centralt friluftsnätverk anvisats i det förberedande materialet för delgeneralplanen. Fastighetens norra del ligger inom den centrala grönzonen anvisad i det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan och på det har en friluftsled markerats. På grund av detta har man i det förberedande materialet för Blåbärsbrinkens detaljplan anvisat fastighetens norra del som grönområde och man har där anvisat en rutt reserverad för gång och cykling i enlighet med delgeneralplanens förberedande material. På fastighetens sydöstra del hade man i Blåbärsbrinkens detaljplans förberedande material anvisat två bostadstomter som skall skiftas från grönområdet till separata fastigheter.

I naturutredningen har man observerat flygekorror som lever i området. Flygekorren är ett skyggt djur och rör sig i huvudsak nattetid.

Samhällstekniska nämnden gav ett direktiv för planens fortsatta planering om att minska VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande bebyggelse vilket betyder att direktivet har beaktats i planförslaget som har uppgjorts efter att planens förberedande material varit till påseende. I östra delen av detaljplaneområdet har en ny måttättning uppgjorts, enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och den kompletterande bebyggelsen har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. För flygekorren viktigt habitats-område (s-1) har endast de enligt naturskyddslagen skyddade flygekorrens habitats kärnområden markerats. Se även bemötande 1.7.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttättning uppgjorts med vilken det har anvisats sammanlagt fem byggnadsplatser på fastigheten. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen

Eftersom kommunen svarar för skötseln av detaljplanerade allmänna rekreationsområden så löser kommunen in rekreationsområdena.

Grundkartan och fastighetsgränserna har presenterats på motsvarande och vanligt sätt så som alla Kyrksläpps detaljplaner. En karta över detaljplaneområdets nuvarande fastigheter har bifogats till planbeskrivningen för att planbeteckningarna på fastigheterna skall vara lättare att förstå.

29.2

I planförslaget har söder om min fastighet markerats två tomter som AO-tomt område vilka föreslås att skiftas som enskilda tomter. För tillfället har jag inget sådant behov av att skifta tomterna, utan jag vill behålla min fastighet som hel med både tomtområde innehållande tillräcklig byggnadsrätt och grönområde. Ifall situationen i framtiden ändras måste ärendet granskas på nytt. I mina planer ingick redan för ett par år sedan att företa en skogsvårdsplan och – förverkligande för grönområdet, men oförutsedda livssituationer förhindrade då sakens utveckling. En skogsvårdare var redan för att uppskatta situationen.

Ifall tomterna 1 och 2 skiftas till AO-tomt områdena bör man bevilja dem största möjliga byggnadsrätter.

Som ett sammandrag konstaterar jag att jag motsätter mig Blåbärsbrinkens östra dels planförslag i sin nuvarande presentationsform, men angående Blåbärsbrinkens västra del s.k. ekoin-telligenta byn har jag inget att anmärka.

Planläggarens bemötande:

I detaljplanen har en riktgivande tomtindelning markerats. Fastighetsägaren svarar för tomtindelningen genom att skifta tomterna ifall man vill och bildar så de nya byggnadsplatserna. För alla AO-tomter anvisas samma byggnadsrätt per byggnadsplats. Se även bemötande 29.1.

30. Åsiktsgivare 12

2.7.2020

30.1

Planbeteckningarna i plankartorna som är till påseende är mycket otydliga, missvisande och för ungefärliga; fastigheternas gränser borde vara tydligt synliga och gränsmarkeringarna noggrannare så att markägaren kan se sin egen fastighet på kartan.

Planläggarens bemötande:

Grundkartan och fastighetsgränserna har presenterats på motsvarande och vanligt sätt så som alla Kyrksläotts detaljplaner. En karta över detaljplaneområdets nuvarande fastigheter har bifogats till planbeskrivningen för att planbeteckningarna på fastigheterna skall vara lättare att förstå.

30.2

Vi fick höra att VL/eko-områdena kommer att inlösas av Kyrksläotts kommun. Detta motsätter vi oss starkt.

Planläggarens bemötande:

Kommunen svarar för skötseln av detaljplanerade allmänna rekreationsområden således löser kommunen in rekreationsområdena.

30.3

Vi undrar varför vägandelen har ändrats till en parkeringsplats i slutändan av vägen, vägen tar ju slut. Eller är det meningen att man kör den här vägen till den ekointelligenta byn? Varför i fridens namn? Måste s.k. grönområden med den här planläggningen ändras till parkeringsplatser eller körbanor? Detta motsvarar inte vår syn på grönområden!

Planläggarens bemötande:

I ändan av varje gata bör man reservera en vändplats för tung trafik som t.ex. brandbilar för att kunna vända. Detta har även Nylands räddningsverk konstaterat i sitt utlåtande. Se bemötande 14.1. I samband med vändplatsen har man reserverat några parkeringsplatser. Dessa parkeringsplatser är i allmänt bruk för eventuella motionärer eller gästparkering. Från ändan av gatan är det inte möjligt att köra till den ekointelligenta byn. Beteckningar angående körförbindelser kommer att klargöras och den västra gatan fortsätts till tomterna i kvarteren 2180 och 2178 varvid körförbindelsen från den ifrågavarande ändan av gatan kan slopas. I planförslaget anvisas endast en friluftsrutt för gång och cykling.

30.4

NI har hittat flygekorrens habitat. Vi har bott i området sedan 1965 och vi har inte en gång sett flygekorror. Vi är naturvänner och vi vill skydda naturen men det måste basera sig på fakta. Hur kan det vara möjligt att det inte finns något omnämmande angående flygekorror på den stora ekointelligenta byns område?

Ifall Kyrksläotts kommun vill att den ekointelligenta byn byggs är det ur vår synvinkel godtagbart till den del att det inte förorsakar oss andra som bor på området några problem. Och den nuvarande planen gör det. Enligt kartorna finns det plats för grönområden även på västra sidan.

Angående Blåbärsbrinkens västra del s.k. ekointelligenta byn har vi inget att anmärka.

Planläggarens bemötande:

I naturutredningen har man observerat flygekorror som lever i området. Flygekorren är ett skyggt djur och rör sig i huvudsak nattetid. Inom Blåbärsbrinken detaljplaneområde ligger det största flygekorrens habitats kärnområde på fastigheten för den ekointelligenta byn, i områdets norra del, där man har anvisat ett omfattande VL/eko-område och s-1 skyddsbezeichnung.

Åsiktsgivarens fastighet ligger inom ett centralt grönområde anvisat i det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan vilket skall beaktas i detaljplaneringen. Samhällstekniska nämnden gav ett direktiv för planens fortsatta planering om att minska VL/eko-områdena samt om tätare kompletterande bebyggelse vilket betyder att direktivet har beaktats i planförslaget som har uppgjorts efter att

planens förberedande material varit till påseende. I östra delen av detaljplaneområdet har en ny måttsättning uppgjorts, enligt vilken byggnadsplatsernas antal har ökats och den kompletterande bebyggelsen har förtätats. Kvartersområdena har förstörats och samtidigt har VL/eko-områdena förminskats. För flygekorren viktigt habitats-område (s-1) har endast de enligt naturskyddslagen skyddade flygekorrens habitats kärnområden markerats. Se även bemötande 1.7.

För detaljplaneområdets östra del har i förslagsskedet en ny måttsättning uppgjorts med vilken det har anvisats på den ena fastigheten sammanlagt sex byggnadsplatser och på den andra fastigheten sammanlagt tre byggnadsplatser. Måttsättningsberäkningen finns som bilaga till planbeskrivningen

31. Åsiktsgivare 13

2.7.2020

31.1

Planbeteckningarna i plankartorna som är till påseende är mycket otydliga, missvisande och för ungefärliga; fastigheternas gränser borde vara tydligt synliga och gränsmarkeringarna noggrannare så att markägaren kan se sin egen fastighet på kartan.

Planläggarens bemötande:

Grundkartan och fastighetsgränserna har presenterats på motsvarande och vanligt sätt så som alla Kyrkslätts detaljplaner. En karta över detaljplaneområdets nuvarande fastigheter har bifogats till planbeskrivningen för att planbeteckningarna på fastigheterna skall vara lättare att förstå.

31.2

Vi fick höra att VL/eko-områdena kommer att inlösas av Kyrkslätts kommun. Detta motsätter vi oss starkt. Varför och för vilket ändamål, som grönområde? Vi godkänner inte att den ekointelligenta byn kräver för sig ett så här stort grönområde. Detta förorsakar för våra planer stora förändringar. Vill Kyrkslätts kommun att de infödda och som har bott här länge skall flytta bort så att man får plats för nya invånare, grönområden?

Det finns tillräckligt med grönområden även om man inte skulle skifta något från vårt markområde. Vi motsätter oss den här planen starkt. Ifall Kyrkslätts kommun vill att den ekointelligenta byn byggs är det ur vår synvinkel godtagbart till den del att det inte förorsakar oss andra som bor på området några problem. Och den nuvarande planen gör det. Enligt kartorna finns det plats för grönområden även på västra sidan

Angående Blåbärsbrinkens västra del s.k. ekointelligenta byn har vi inget att anmärka.

Planläggarens bemötande:

Kommunen svarar för skötseln av detaljplanerade allmänna rekreationsområden således löser kommunen in rekreationsområdena

Grönområde har inte på grund av den ekointelligenta byn anvisats i östra delen av Blåbärsbrinkens detaljplan. I detaljplanen har man anvisat ett grönområde i enlighet med det förberedande materialet för Masaby delgeneralplan på vilken området centrala friluftsled går. I Masaby delgeneralplans förberedande material har man granskat Masabyområdets samhällsstruktur och grönnätverk. Grönnätverk har anvisats även i detaljplaneområdets västra del, på den ekointelligenta byns område i enlighet med Masaby delgeneralplans förberedande material. Se även bemötande 30.4.

32. Åsiktsgivare 14

3.7.2020

32.1.

Jag är nöjd med detaljplaneförslaget och med den byggnadsrätt som planerats för min tomt. Jag vill knyta ett markanvändningsavtal med kommunen ifall kommunens avtalsvillkor visar sig vara för mig ekonomiskt möjliga.

Planläggarens bemötande:

Kommunen knyter markanvändningsavtal med markägarna och förhandlingarna påbörjas efter att planförslaget varit till påseende.

33. Åsiktsgivare 15

12.7.2020

33.1

Jag är nöjd med detaljplaneförslaget och med den byggnadsrätt som planerats för min tomt. Jag vill knyta ett markanvändningsavtal med kommunen ifall kommunens avtalsvillkor visar sig vara för mig ekonomiskt möjliga.

Planläggarens bemötande:

Kommunen knyter markanvändningsavtal med markägarna och förhandlingarna påbörjas efter att planförslaget varit till påseende.