

# DELGENERALPLAN FÖR KANTVIK

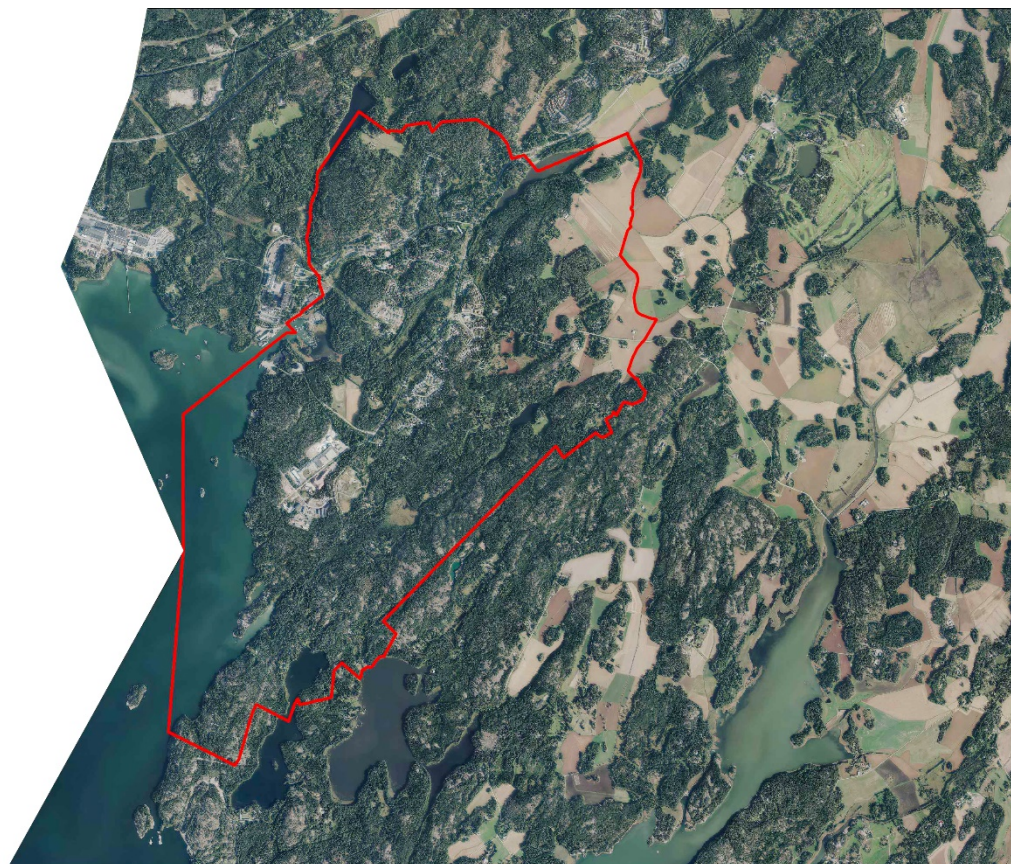
BESKRIVNING AV DELGENERALPLAN



## BESKRIVNING AV DELGENERALPLAN

Ansluter till ritning nr 3460

Projektnummer: 21000.



**Kommun:** Kyrkslätt

**Planens namn:** **KANTVIKS DELGENERALPLAN**

**Utarbetad av:** detaljplanechef Simon Store (2020-)  
planläggningsarkitekt Anna Hakamäki (-2020)

**Anhängig-  
görande:** Anhängiggörande genom kungörelse 15.11.2013

**Behandling:** Program för deltagande och bedömning  
Samhällstekniska nämnden 24.10.2013 (§ 78)

Material från delgeneralplanens beredningsskede  
Kommunaltekniska nämnden 26.10.2017 § (XX)  
Samhällstekniska nämnden 28.10.2021 § (142)

Förslag till delgeneralplan  
Samhällstekniska nämnden XX.XX.20XX § (XX)  
Kommunstyrelsen XX.XX.20XX § (XX)

Godkännande av delgeneralplanen  
Samhällstekniska nämnden XX.XX.20XX § (XX)  
Kommunstyrelsen XX.XX.20XX § (XX)  
Kommunfullmäktige xx.x.20XX § xx

## 1 INLEDNING

### 1.1 Identifikationsuppgifter

Beskrivningen gäller plankartan till beredningsmaterialet till Kyrksläotts kommuns delgeneralplan för Kantvik daterad 28.10.2021 (ritningsnummer 3460).

Plankartan har utarbetats i skalan 1:6000.

### 1.2 Planområdets läge

Området för delgeneralplanen ligger i sydvästra Kyrkslätt vid havet, på den södra sidan av Västerleden och Kustbanan. Kantviks tätort ligger cirka sex kilometer sydväst om Kyrksläotts kommuncentrum och cirka 35 kilometer västerut från Helsingfors. Trafikmässigt ligger Kantvik på den södra sidan av Västerleden längs Obbnäsvägen. Resetiden från Kantviks tätort till Kyrksläotts kommuncentrum är cirka 10 minuter med kollektivtrafik och minst cirka 50 minuter till Helsingfors centrum.

Planområdets yta är ca 17 km<sup>2</sup>, av vilket cirka 2 km<sup>2</sup> består av vattenområden. Av markområdet äger kommunen cirka 4 km<sup>2</sup> och cirka 0,4 km<sup>2</sup> vattenområden. I planeringsområdet ingår Kantvik och Smedsede tätorter, Strömsby industriområde och Molnträsk och Pippurns glesbygdsområden. I planeringsområdet ingår dessutom strandområden, jord- och skogsbruksområden och naturskyddsområden. Området korsas av Obbnäsvägen. Höjdförhållandena i terrängen är varierande och jordmånen består främst av hållmark samt sand- och lersänkor mellan dem. I området finns cirka 3 000 fasta invånare och cirka 700 arbetsplatser (situation 2017).

I norr ansluter planområdet till delgeneralplanen för Bro–Kolsarby som vunnit laga kraft 2004. Områdena i närheten av Kantviks centrum, Smedsede bostadsområden och Strömsby industriområde är detaljplanerade.

### 1.3 Delgeneralplanens syfte och innehåll

Namnet på planen är Kantviks delgeneralplan. Delgeneralplanen utarbetas som en delgeneralplan med rättsverknningar i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. I förslaget till delgeneralplanen ingår karta, planbeteckningar och bestämmelser.

Avsikten med planeringen är att anvisa mångsidigt bostadsbyggande i en högklassig och havsnära miljö som beaktar olika situationer i livet samt tjänster som betjänar invånarna. Kompletteringen av samhällsstrukturen sker på ett hållbart sätt så att det nya och tätare byggandet koncentreras till närheten av Kantviks centrum och Obbnäsvägen i närheten av kollektivtrafik. På så sätt tryggas också en mångsidig utveckling av service samtidigt som den nuvarande stadsbilden förbättras. Koncentreringen av bebyggelsen i ett influensområde för kollektivtrafikförbindelser är också en förutsättning för en hållbar samhällsstruktur, ett fungerande trafiksystem och en utveckling av kollektivtrafiken. Målet är att skapa en unik helhet för boende, affärsverksamhet och allmän rekreation som framhäver närheten till havet i Kantviks och Jollstrandens områden i enlighet med kommunens utvecklingsbild.

Ett centralt mål för planeringen är också att möjliggöra mångsidig rekreation vid stränderna. Stråvan är att anvisa en lätttrafikled till stranden eller i närheten av den, en allmän badplats samt olika funktioner som anknyter till båtliv och vattensporter. Stråvan är att utnyttja hamnen och dess djupfarleder vid utvecklingen av båt- och hamnfunktionerna och andra arbetsplats- och servicefunktioner. Målet är att skapa en gästhamn av betydelse på regional nivå i Jollstrandens och Strömsbyvikens område. Gästhamnen erbjuder mångsidig service och fungerar som hemmahamn för många båtägare i huvudstadsregionen.

Målet är att bevara naturvärdena, skapa ett sammanhållet nät av grönområden och i synnerhet att anvisa ekologiska förbindelser från Porkala udd genom planområdet mot Meiko. I delgeneralplanen bedöms byggandets miljökonsekvenser på ett mångsidigt sätt, bland annat beträffande ökandet av kolsänkor genom att förutsätta konstruktioner i massivt trä i byggnaderna.

Markanvändningen i de nya bostadsområdena anpassas till den rådande landskapsstrukturen så att delgeneralplanen styr senare detaljplaner tillräckligt noggrant. Områden som är avsedda att detaljplaneras är utöver de nya bostadsområdena även de områden där tätortsutvecklingströskeln överskridits och där tilläggsbyggande förutsätter mer detaljerad planering. I dessa områden kan möjligheterna till tilläggsbyggande undersökas endast genom noggrannare planering av markanvändningen, det vill säga genom detaljplanering. I glesbygdsområden där detaljplaner inte utarbetas stöder sig tillståndsberedningen på kommunens byggnadsordning och på den dimensioneringsprincip som angetts i delgeneralplanen och som huvudsakligen baserar sig på dimensioneringen i Kyrksläatts generalplan 2020. I sådana fall fungerar delgeneralplanen som stöd för tillståndsberedningen.

#### 1.3.1 Planens målår

Delgeneralplanens målår är 2050, vilket innebär att de detaljplaneområden och det trafiksystem som anvisats i planen har förverkligats före året i fråga.

## 1.4 Beskrivningens innehåll

1	INLEDNING .....	2
1.1	Identifikationsuppgifter .....	2
1.2	Planområdets läge .....	2
1.3	Delgeneralplanens syfte och innehåll .....	3
1.3.1	Planens målår .....	3
1.4	Beskrivningens innehåll .....	4
2	Sammanfattning .....	6
2.1.1	Planprocessens skeden .....	6
2.2	Planens centrala innehåll .....	6
2.3	Genomförande av planen .....	8
3	Utgångspunkter .....	9
3.1	Utredning av planeringsområdets förhållanden .....	9
3.1.1	Allmän beskrivning av området .....	9
3.1.2	Naturmiljö .....	9
3.1.3	Byggd miljö .....	14
3.1.4	Invånare, service och arbetsplatser .....	20
3.2	Planeringssituationen .....	20
3.2.1	Landskapsplan .....	20
3.2.2	Generalplan .....	21
3.2.3	Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 .....	22
3.2.4	Utvecklingsbild för Kantvik 2040 .....	23
3.2.5	Trafiksystemplan för den centrala tätortszonen i Kyrkslätt 2040 .....	25
3.3	Klimatförändring och energifrågor .....	26
4	PLANERINGENS SKEDEN OCH VÄXELVERKAN .....	26
4.1	Behov av delgeneralplanering .....	26
4.2	Anhängiggörande .....	26
4.3	Deltagande och samarbete .....	27
4.3.1	Intressenter .....	27
4.3.2	Samhällstekniska nämndens måldiskussion .....	27
4.3.3	Program för deltagande och bedömning .....	27
4.3.4	GIS-enkät .....	27
4.3.5	Planens beredningsmaterial .....	27
4.4	Delgeneralplanens mål .....	28
5	BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN .....	30
5.1	Generalplanens struktur .....	30
5.1.1	Boende .....	30
5.1.2	Arbetsplatser och service .....	30
5.1.3	Trafik .....	31

5.1.4	Rekreations- och friluftsområden.....	33
5.1.5	Jord- och skogsbruksområden .....	34
5.1.6	Skydd.....	35
5.1.7	Teknisk försörjning.....	35
5.2	Dimensionering.....	36
5.3	Delgeneralplanens områdesreserveringar och planbestämmelser .....	39
5.4	Jämförelse med den gällande generalplanen.....	40
5.5	Jämförelse med gällande detaljplaner .....	40
5.6	Jämförelse med utvecklingsbilder .....	40
6	DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER.....	43
6.1	Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö .....	43
6.2	Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet .....	44
6.3	Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna .....	45
6.4	Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi samt trafiken ...	45
6.5	Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.....	46
7	GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH DESS RÄTTSVERKNINGAR .....	48
7.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet av planen .....	48
7.2	Genomförande och tidsschema.....	48
7.3	Delgeneralplanens rättsverkningsar.....	48
7.4	Uppföljning av genomförandet.....	49
8	BILAGOR.....	50

## 2 SAMMANFATTNING

### 2.1.1 Planprocessens skeden

#### *Skede 1: GIS-enkät om planeringsområdet*

Genom GIS-enkäten ville man utreda invånarnas upplevelser, synpunkter och önskemål i fråga om planeringsområdet.

#### *Skede 2: Utvecklingsbild*

Kantviks utvecklingsbild 2040 med temat "Havsnära Kantvik" utarbetades 2016 (sf 23.5.2016, 47 §). I utvecklingsbilden presenterades mål för utvecklingen av området, ett mer omfattande grönnät och nya trafikförbindelser.

#### *Skede 3: Utarbetande av en delgeneralplan med rättsverkningar*

Utarbetandet av delgeneralplanen inleddes i enlighet med planlägningsprogrammet i samband med att projektets program för deltagande och bedömning (PDB) godkändes av samhällstekniska nämnden 24.10.2013 (78 §). Programmet för deltagande och bedömning reviderades i december 2013. Innan PDB godkändes höll samhällstekniska nämnden en måldiskussion om planen i september 2013. Beredningsmaterialet för planen behandlades av kommunaltekniska nämnden i början av vintern 2017, varefter planen returnerades för ny bedömning.

### 2.2 Planens centrala innehåll

I delgeneralplanen anvisas mångsidigt med olika boendetyper: centrumliknande byggande (C), områden för flervåningshus (AK), täta områden för småhus och små flervåningshus (AP och A), egnahemsområden (AO), fritidsboende (RA) och inkvarteringsverksamhet (RM). En bärande tanke är att bebyggelsen ska indelas i zoner så att den tätaste bebyggelsen ligger närmast Kantviks centrum och Jollstrandens område vid havet och samtidigt i influensområdet för utvecklingskorridoren för kollektivtrafik.

Största delen av både de kommersiella och offentliga tjänsterna torde placeras i delgeneralplanens område för centrumfunktioner (C), områden som domineras av flervåningshus (AK), och i båthamnsområden (LV). Avsikten är att koncentrera en stor del av servicen i området till Kantviks centrumområde så att de tillsammans bildar ett fungerande närcentrum och lockar en tillräcklig kundkrets för att upprätthålla servicenivån. På plankartan anvisas förutom ett område för centrumfunktioner även separata TP-tomter, dvs. tomter för arbetsplatsområden, intill hamnen i Briggstrandens detaljplaneområde och mittemot Strömsby industriområde, vid en jordtipp som tas ur funktion på den andra sidan av Obbnäsvägen. Enligt kommunens servicenätplan anvisas en skola till området. Det är frågan om Kantviks skola som ligger på sin nuvarande plats i ett område för centrumfunktioner (C). Delgeneralplanens lösning skapar möjligheter att bygga ut skolan vid behov.

Obbnäsvägen, Sockerbruksvägen och Kabanovsvägen bevaras som huvudvägar i trafiknätet i området. Från Kantviks industriområde i närheten av området för delgeneralplanen finns en ny vägförbindelse till Västerleden som anvisas i trafiksystemplanen för tätortszonen i enlighet med Generalplanen 2020. Genom planläggning och ett större antal invånare strävar man efter att anlägga en ny förbindelse så att en del av den tunga trafiken fås bort från tätorten.

Skogsområden som förblir obebyggda anvisas med M-, MU- och MY-beteckningar så att de delar med de mest betydande naturvärdena, kärnområden i livsmiljöerna och hållmarksområden som höjer sig i landskapet anvisas som jord- och skogsbruksområden med särskilda naturvärden (MY) och som skogsområden med ett särskilt behov att styra friluftslivet (MU).

Tanken med grönområdesnätet har varit att skapa ett kontinuerligt nät som sträcker sig runt bostadsområdena. Det grönnät som utgör en del av den tätare tätortsstrukturen runt de områden som ska detaljplaneras anvisas som område för närrekreation (VL) på grund av den stora användarmängden och rekreativ användning som riktas till områdena. De omedelbara rekreativområden som behövs för områden som ska detaljplaneras ingår i AP- och A-områdesreserveringarna.

I området ligger Esby åkerområde som är värdefullt med tanke på landskapet. Åkerområdet sträcker ut sig på båda sidorna av Kabanovsvägen. I planen anvisas åkerområdet som ett åkerområde som är värdefullt med tanke på landskapet med MA-beteckning och som ett område som är värdefullt med tanke på landskapet som också omfattar de randområden som omger åkern, såsom skogsbrynet eller bostadsområdena med sina gårdsplaner.

### DIMENSIONERING AV BYGGRÄTTEN

I delgeneralplanen för Kantvik har effektiviteten av byggandet delats in i fem zoner. Zonmodellen baserades på att den kommande samhällsstrukturen ska stöda sig så mycket som möjligt på servicen och kollektivtrafiken som erbjuds inom Kantviks centrumfunktioner. I området för delgeneralplanen analyserades nuvarande och eventuella kommande busstrafikrutter och influensområden för deras hållplatser (800 meter) samt gång- och cykelförbindelser till Kyrkslätt järnvägsstation. Syftet med delgeneralplanen är att styra en så stor del av byggandet som möjligt till en zon som är väl tillgänglig med kollektivtrafik och till närheten av befintlig service. Strävan med att koncentrera byggandet är också att främja utvecklingen av serviceutbudet i området.

Zonerna består av en zon för centrumliknande boende (effektivitetstal 0,4), bostadsområde som domineras av flervåningshus (effektivitetstal 0,3), småhusdominerat bostadsområde som ska förtätas (effektivitetstal 0,05), det nuvarande detaljplaneområdet (enligt det genomförda, effektivitetstal ca 0,12) samt ett glesbygdsområde. Effektivitetstal har inte beräknats för glesbygdsområdet eftersom det inte omfattar några områden som ska detaljplaneras. Till glesbygdsområdet anvisas byggnadsdugliga byggnadsplatser som kalkylerats baserat på stomlägenhetsberäkningen, fristående småhus AO/n och områden för fritidsbostäder RA/n.

### INVÅNARE OCH ARBETSPLATSER

År 2021 hade området cirka 3 400 invånare och cirka 500 arbetsplatser. Med hjälp av delgeneralplanen möjliggörs tillväxtförutsättningar för Kantvik och dess närområde. Enligt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt kommer antalet invånare i Kantviks tätort att öka till 4 700 invånare fram till 2040. Beredningsmaterialet möjliggör emellertid upp till 6 000 invånare i det område som detaljplaneras och ca 7 500 invånare i hela planeringsområdet. I enlighet med kommunens mål och de riksomfattande målen för områdesanvändningen placeras största delen av det nya bostadsbyggandet i centrumzonen, i närheten av service och vid en kollektivtrafikkorridor där servicenivån ska förbättras.

### EKOLOGISKT NÄT

Stommen för det ekologiska nätet i planeringsområdet bildas av vidsträckt kärnområden i naturen i den norra delen och den sydöstra kanten av området samt ekologiska förbindelser mellan dem. Mellan naturens kärnområden ligger värdefulla helheter i anslutning till tätorten. Deras naturvärden baserar sig på granskning av flera faktorer. I planeringsområdet går även en ekologisk förbindelse som är betydande på landskapsnivå från Porkala udd mot Meiko och Sjundeå. Förbindelsen går mellan Kantviks tätort och Finska Sockers industriområde. Av denna orsak ska dess funktion säkerställas vid planeringen av markanvändningen i området. De ekologiska förbindelserna mellan naturens kärnområden har planerats som en del av grönområdesnätet.



### 2.3 Genomförande av planen

Största delen av genomförandet av delgeneralplanen har kopplats till detaljplaneringen. Även genomförandet av de nya gatuförbindelser och kommunaltekniska nät som anvisats i delgeneralplanen är kopplad till detaljplaneringsschemat och kommunens och vattenverkets investeringsplaner.

I området för delgeneralplanen finns ett anhängigt detaljplaneprojekt för Briggstranden som framskrider parallellt med delgeneralplaneprocessen. I området för delgeneralplanen påbörjas dessutom detaljplanering av Jollstranden i enlighet med planläggningsprogrammet 2021–25. I planläggningsprogrammet ingår också Kantviksstranden I och II som kommer att genomföras i ett senare skede.

### 3 UTGÅNGSPUNKTER

#### 3.1 Utredning av planeringsområdets förhållanden

##### 3.1.1 Allmän beskrivning av området

Utvecklingen av Kantviks tätort har prioriterats högt i kommunen och syftet är att utnyttja närheten till havet i kompletteringen av samhällsstrukturen. Ur trafikens perspektiv är tillgängligheten till Kantvik tätort måttlig på regional nivå. Den nuvarande tätorten i planeringsområdet bildas av Kantviks centrumområden, Smedsede område, området mellan Obbnäsvägen och Hemviken samt bostadsområdena längs Obbnäsvägen mellan Kantvik och Kolsarby. Obbnäsvägen med intilliggande grönområden bildar för tillfället gränsen för stadsstrukturen mellan Kantviks centrum och Smedsede område, trots att Smedsede område stöder sig delvis på Kantviks centrum när det gäller offentlig service. Planeringsområdet består av landsbygdsliknande boende, jord- och skogsbruksområden och naturskydds- och vattenområden som omger tätorten. Terrängen i planeringsområdet har en varierande höjdstruktur.

I hela planeringsområdet finns cirka 3 400 invånare och cirka 500 arbetsplatser (år 2021). Det område som ska planläggas har en yta på ca 17 kvadratkilometer.

Största delen av det nuvarande tätortsområdet har detaljplanerats. Vid tidpunkten för utarbetandet av delgeneralplanen (situation 2021) pågick detaljplaneprojektet för Briggstranden i planeringsområdet. I planläggningsprogrammet ingick dessutom Jollstrandens detaljplaneprojekt, som påbörjas inom de närmaste åren.

Med tanke på trafiken är tillgängligheten till Kantviks tätort måttlig. Kantviks tätort ligger cirka sex kilometer sydväst om Kyrksläpps kommuncentrum och cirka 35 kilometer västerut från Helsingfors. Obbnäsvägen som korsar planeringsområdet i nord-sydlig riktning förenar planeringsområdet till kommuncentrum och Västerleden som erbjuder förbindelser till Södra Esbo och Helsingfors. Från planeringsområdet finns en förbindelse längs Kabanovsvägen till Estby och Porkalavägen. Sockerbruksvägen fungerar för tillfället som huvudled i tätorten. I samband med genomförandet av delgeneralplanen blir det aktuellt att förbättra vägen med tanke på stadsbilden.

Till området går för tillfället flera kollektivtrafiklinjer vars ändhållplatser ligger vid Sockerbruket och Obbnäs garnisonsområde. Målet är att förbättra servicenivån för kollektivtrafiken och möjliggöra byggande av bostäder för nya invånare i influensområdet för den nya kollektivtrafikkorridoren. Målet verkställer de riksomfattande målen för områdesanvändningen och måluppställningen i Nylands landskapsplan.

##### 3.1.2 Naturmiljö

#### LANDSKAPSSTRUKTUR

Med tanke på landskapet domineras området kraftigt av av en sprickdal i nordostlig-sydvästlig riktning som fortsätter genom hela kommunen från Kantvik till Esboviken. I sprickdalens botten ligger Hemvikens försumpade gamla havsvik. Obbnäsvägen går i linje och längs med den största sprickdalen. En annan sprickdal som urskiljs svagare i landskapet går i samma riktning från Pippurn via Molnträsk mot Hjortlandet. Mellan dessa finns ett ryggområde med detaljerad och varierande terräng som består av bergiga kullar och lerdalar. Mellan sprickdalarna i den nordöstra delen av planområdet ligger Estby vidsträckt odlingsområden som är värdefulla med tanke på landskapet. Den tredje mindre sprickdalen som ansluter till den sprickdal som korsar kommunen går genom Kantvik tätort. Längs med denna sprickdal går även Sockerbruksvägen. I norr, mellan Storträsk och Kantvik tätort, höjer sig terrängen till en bergsrygg som urskiljs tydligt i landskapet och träsket har en

brant strandlinje. Söder om den sydligaste sprickdalen börjar ett vidsträckt bergigt ryggområde med en strandlinje som höjer sig brant från vattenytan och bildar ståtliga strandklippor. Från området öppnas också en fantastisk vy över havet till Pickalafjärden.

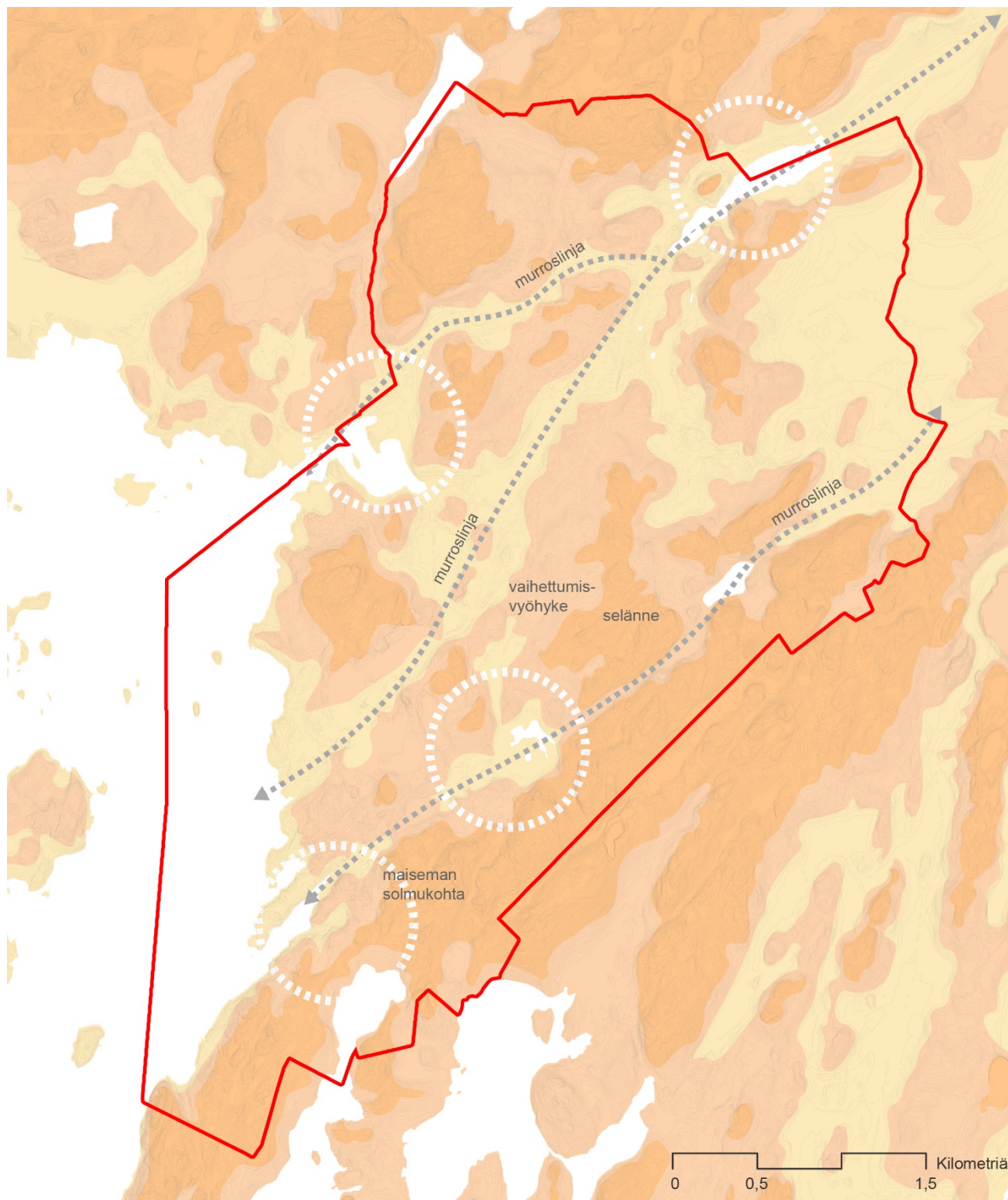


Bild 1: Analys över landskapsstrukturen och höjdmödel.

### JORDMÅN OCH BYGGBARHET

Jordmånen i planeringsområdet varierar detaljerat mellan lerdalar och bergsområden på ett sätt som är typiskt för Kyrkslätt. I området för Kantviks tätort och i dess närhet förekommer en del morän- och sandmark, men det gamla byggnadsbeståndet har huvudsakligen uppförts vid kanten av bergmarkerna, vilket också gäller de nyare bostadsområdena.

Den största sprickdalen som korsar området är en gammal havsvik, vilket innebär att det finns områden som är utsatta för översvämningar längs sprickdalen. Det största översvämningområdet ligger i åkerområdena i Estby. Med tanke på utvecklingen av samhällsstrukturen består de mest betydande översvämningssområdena av ett område som sträcker sig från Strömsbyviken i riktning mot Kantviks centrum samt av Hemvikens område. Ganska få delar av stränderna i den södra delen av området ligger i översvämningssområdet eftersom strandlinjen är brant. Översvämningssområdena ska beaktas vid planeringen av markanvändningen så att konstruktioner som skadas när de blir våta inte placeras nedanför översvämningshöjden vid byggande. De centrala områdena som är känsliga för översvämningar kan användas till exempel för att anlägga parker, där möjligheten till havsöversvämningar har beaktats. Om det riktas tryck på byggande till översvämningssområdet på grund av samhällsstrukturen ska markytan höjas med fyllnadsjord så att konstruktioner som skadas när de blir våta kan placeras tillräckligt högt ovanför havsytan. I Kantviksområdet varierar den lägsta rekommenderade byggnadshöjden mellan +3,00 och +3,20 m ö.h. (N2000) beroende på läget.

GTK har undersökt förekomsten av sura sulfatjordar i Finlands kustområde. Enligt förhandstolkningen är sannolikheten för förekomsten av sulfatjord i Kantviksområdet liten eller väldigt liten. Sura sulfatjordar finns i områden med lera, mjåla, fin sand och gyttja.

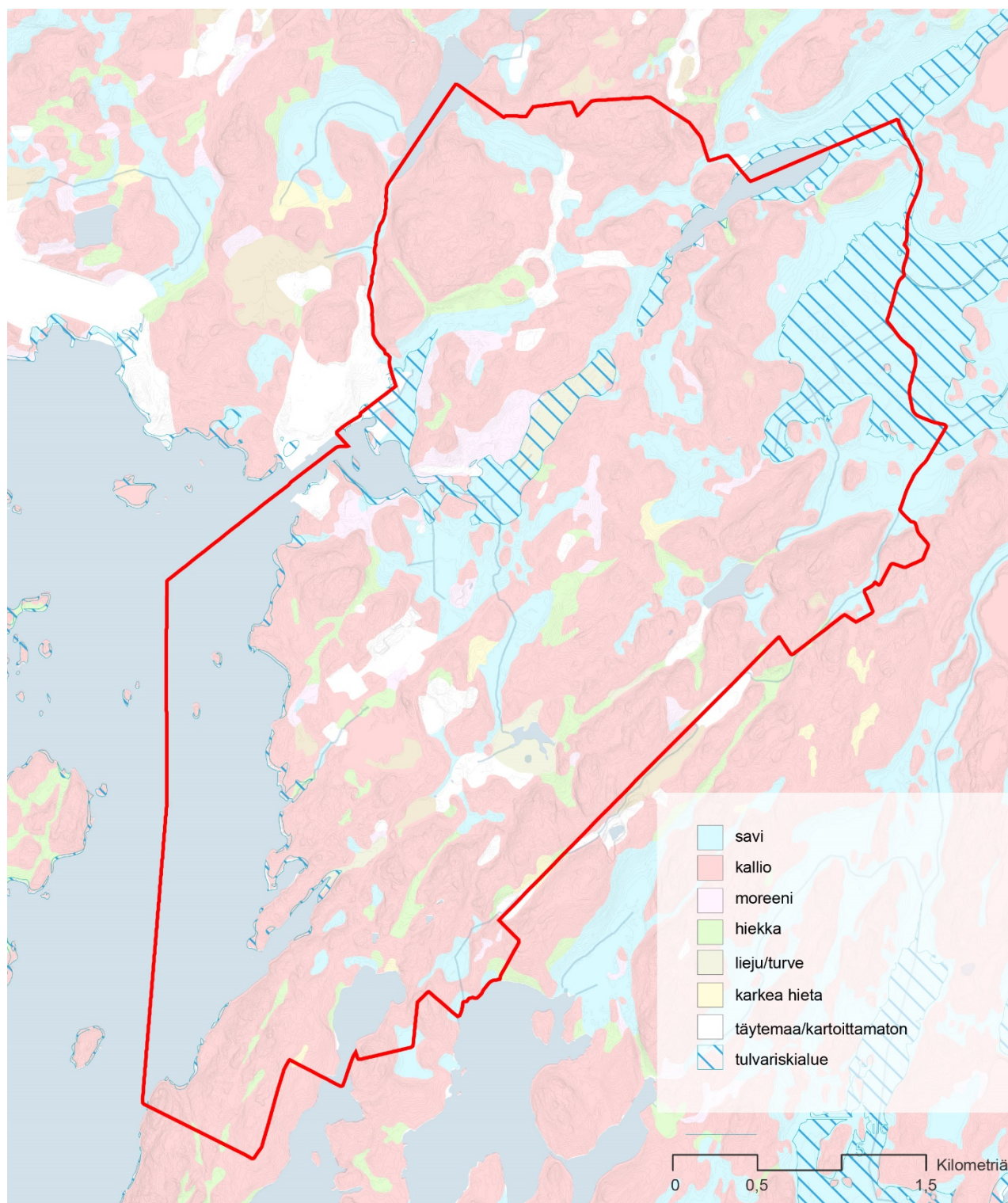


Bild 2: Jordmånskarta. De streckade områdena är översvämningsområden.

## GRÖNNÄT

Stommen för grönnätet i planeringsområdet bildas av vidsträckt kärnområden i naturen i den norra delen och den sydöstra kanten av området samt ekologiska förbindelser mellan dem. I området går två ekologiska förbindelser av betydelse på regional nivå. Den förbindelse som går mot gränsen av Sjundeå går parallellt med Obbnäsvägen genom Storträsk naturskyddsområde mot Hemviken och på den östra sidan av sockerbruket

över Västerleden och kustbanan. Den nordligare grenen, som anvisats i landskapsplanen 2006, går först genom skogsområdena i den östra delen av planeringsområdet och i området mellan Estby åkerområden och Djupström och över Obnäs vägen mot ett vidsträckt kärnområde i naturen i norr. Längs båda de ekologiska förbindelserna finns flera flaskhalsar eftersom de korsar en befintlig tätortsstruktur. Det är viktigt att bevara båda förbindelserna eftersom de kompletterar varandra och erbjuder bättre möjligheter för djuren att röra sig samt för beståndets mångfald. Strävan är att förstärka den västligare förbindelsen genom att bygga en underfart för djur vid Västerleden.

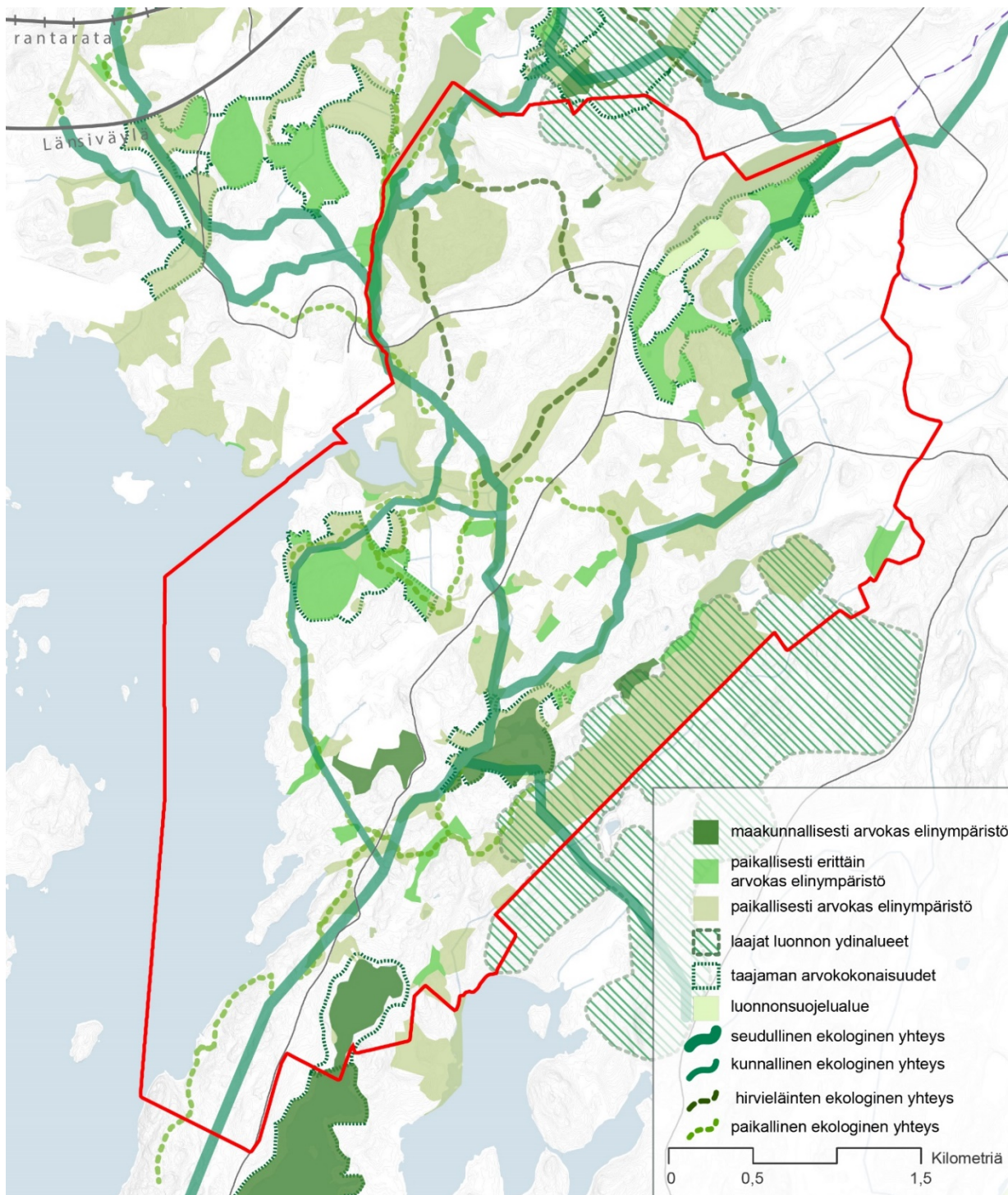


Bild 3: Ekologiskt nät och livsmiljöernas värdeklasser.

### NATURTYPER

År 2014 utarbetades en naturutredning och en granskning av ekologiska förbindelser för området (Luontotieto Keiron Oy). I utredningen inventerades naturtyper som förekommer i området. Dessutom gjordes en indelning av värdefulla naturobjekt i värdeklasser:

5. Objekt som är värdefullt på nationell nivå
4. Objekt som är värdefullt på landskapsnivå
3. Lokalt väldigt värdefullt objekt
2. Objekt som är värdefullt på lokal nivå
1. En del naturvärden
0. Inga särskilda naturvärden

Vegetationen i utredningsområdet består till största delen av moskog, men i området förekommer även bland annat lundar, myrar och kalhällar. I planeringsområdet fanns sammanlagt 27 naturobjekt som är väldigt värdefulla på landskapsnivå och lokal nivå. De naturobjekt som klassats som väldigt värdefulla på landskapsnivå och lokal nivå anvisas för skydd på plankartan, det vill säga med SL- eller luo-beteckning. I området hittades inga områden som klassas som värdefulla på nationell eller internationell nivå.

I bilaga 7 till planbeskrivningen presenteras naturtyperna i utredningsområdet baserat på huvudklass och klassificeringen av naturfigurerna baserat på naturvärdena.

### SKYDDSSOMRÅDEN

I området ligger Djupströms naturskyddsområde som grundades i samband med Kyrkslätts 675-årsjubileum. Områdets skyddsvärden baserar sig på särdrag i en mångsidig gammal skog. I området finns också ett annat skyddsområde, Lilträskes strandmyrs område, som skyddats i Nylands landskapsplan 2006.

#### 3.1.3 Byggd miljö

### HISTORIA

Under 1560-talet fanns det 9 byar i området för delgeneralplanen: Skräddarby (Ström), Edis/Edet, Smedsede, Loviselund, Kuritans, Hällnäs, Knopps, Mattby och Överby. I skiftet mellan 1800- och 1900-talet bildades torp och fiskehemman i området. Enligt Senatens karta från 1887 fanns det 12 torp i området på 1880-talet. Av dessa låg 3 vid Pickalavikens strand.

På 1900-talet började den första villabebyggelsen uppföras i området. I samband med det byggdes bl.a. Rånäs villa. Villabygget vid stränderna i Kantvik och Strömsby inleddes på allvar under 1930-talet. De byggda villorna hade varierande utseende och stildrag. Byggnaderna var inga representationsvillor utan retreat-ater i måttlig storlek som byggts i ödemarken mitt i naturen. Vid platserna betonades närhet till naturen och utsikt över havet.

Hela planeringsområdet var en del av Porkala arrendeområde. Kantviksområdet som låg mellan basens administrativa centrum (kyrkbyn) och flottbasen (Obbnäs) utvecklades till ett betydande område för försörjning och förvaltning. Sovjetunionen lät uppföra en grupp byggnader längs Obbnäsvägen i Strömsby och Smedsede för ett artilleriregemente för pansarbekämpning, vägunderhålls- och husbyggnadsenheter, pionjärsverksamhet och lagring. I Edis låg marininfanteridivisionens fältartilleriregemente, sjökrigssjukhus, förlossningssjukhus och en stor skolbyggnad med internat. Båtvik som ligger på den västra sidan av Kantvik var den viktigaste servicehamnen i området. En stor del av basens mat- och förnödenhetsförsörjning skedde genom denna hamn.

Porkalaområdet återlämnades 26.1.1956. Många byggnader förstördes och revs till och med för att få ved. Även flera av de bevarade byggnaderna fick förfalla. När arrendetiden slutade fanns det en del kasern- och servicebyggnader som uppförts av sovjeterna. En del av dem finns fortfarande bevarade och används för andra ändamål. I skogarna finns också löpgravar, bunkrar och olika lagerkonstruktioner. Under arrendetiden revs eller förstördes många byggnader. Tidsperioden innebar ett plötsligt avbrott i den tidigare utvecklingen och lämnade sina spår i kulturlandskapet.

Efter arrendetiden inleddes en återuppbyggnadstid och industrialisering som började på 1960-talet sporrade av Finska Sockers fabrik och det anslutande bostadsområdet. Kantviksområdet bildade det första byggnadsområdet i Kyrkslätt. I området ansvarade fabriken för byggandet av själva fabriksbyggnaderna men också för genomförandet av det omgivande samhället. För planeringen av byggnaderna svarade arkitekten Matti Itkonen som tidigare arbetat på Alvar Aaltos byrå. Ritningarna för gårdsplanerna för fabriksområdet, och sannolikt också bostäderna, beställdes av trädgårdsarkitekt Maj-Lis Rosenbröijer som är en av Finlands mest kända trädgårdsarkitekter. Finska Socker byggde sammanlagt 193 bostäder i Kantviksområdet. Dessutom byggde sockerbruket 14 egnahem och arrenderade tomter till de anställda för egenfinansierat byggande. Samtidigt uppfördes ett tätbebyggt område för fritidsbostäder vid Molnträsk. På 1970-talet byggdes också en gipsskivfabrik i Strömsby. För dess behov grundades också en hamn.

Kompletteringen av byggnadsbeståndet i området fortsatte under 1980–2000-talen då småhusen i Kantvik byggnadsplanområden uppfördes. De mest betydande nybyggnadsobjekten från de senaste åren består av Smedsede småhusområden genom vilka tätortsbyggandet har spridits till den östra sidan av Obbnäsvägen. År 2015 vann detaljplanen för Äspingsbrinken laga kraft. Detaljplanen utgör en utvidgning av Kantviks bostadsområden och den första delen av det s.k. området för Havskantvik. Äspingsbrinkens område har bebyggts till största delen.



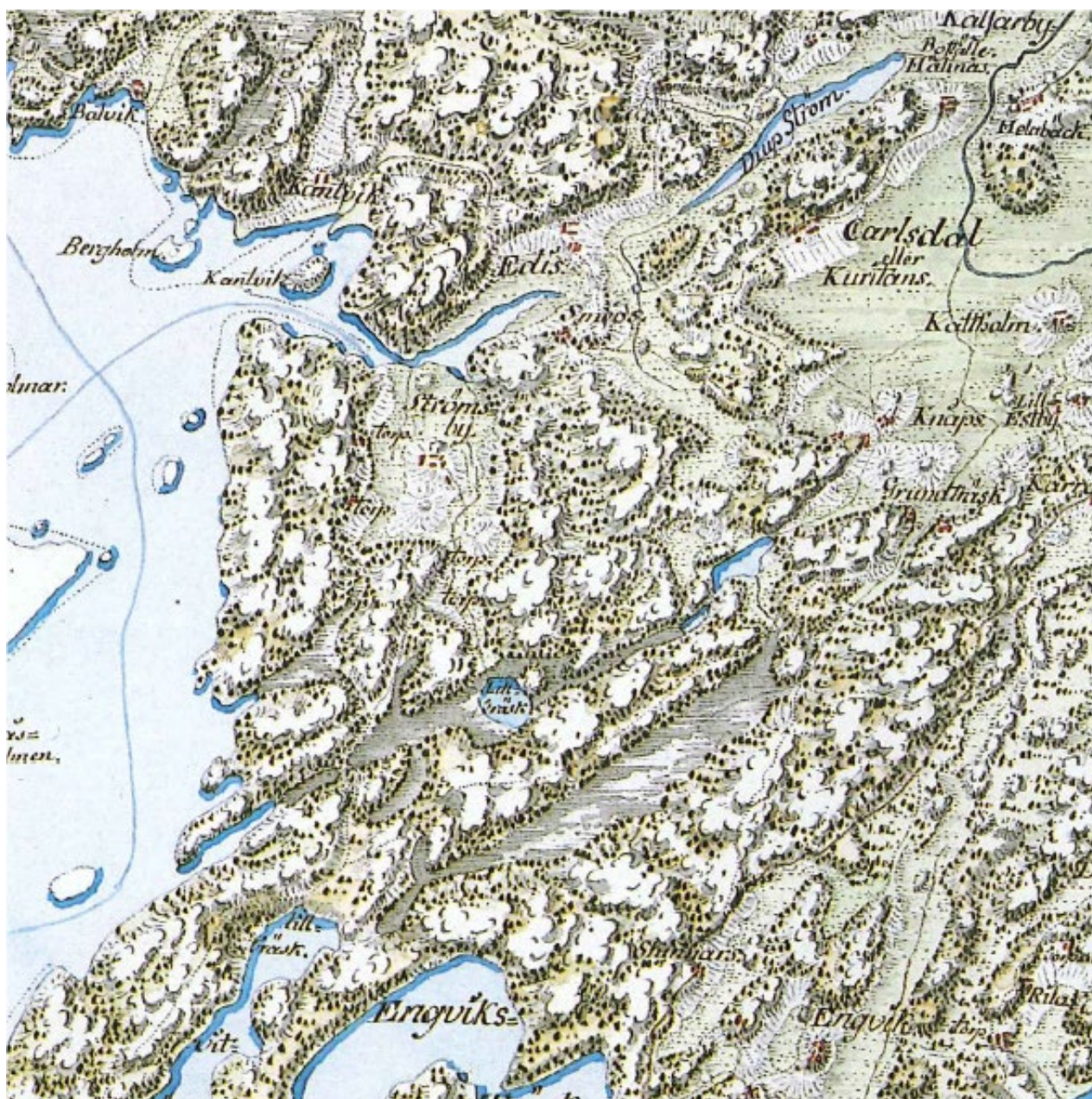


Bild 4: Utdrag ur konungens kartverk 1776–1805.

## TRAFIK

Med tanke på trafiken ligger området för Kantviks delgeneralplan regionalt sett på måttlig nivå. Kantviks tätort ligger cirka sex kilometer sydväst om Kyrksläotts kommuncentrum och cirka 35 kilometer väster om Helsingfors. Från Kantvik tätort kör man på knappa 10 minuter med personbil och från Obbnäs på cirka 15 minuter till kommuncentrum utanför rusningstiden. Med personbil tar man sig till Helsingfors längs Västerleden och körtiden beror väldigt mycket på rusningsläget. Från Kantviks tätort är körtiden till Helsingfors centrum som minst cirka 40 minuter utanför rusningstid.

Kollektivtrafikförbindelserna är goda i riktning mot Kyrksläotts kommuncentrum och måttliga i riktning mot Esbo och Helsingfors. Resetiden från Kantviks tätort till Kyrksläotts kommuncentrum är cirka 10 minuter med kollektivtrafik och minst cirka 50 minuter till Helsingfors centrum. Busslinjerna i Kantvik går så att det är möjligt att

byta till tåg vid Kyrksläotts station. Med HRT:s närtåg räcker resan från Kyrksläotts station till Esbo centrum som minst 15 minuter. Till Helsingfors centrum tar resan cirka 45 minuter.

I nord-sydlig riktning genom området går Obbnäsvägen, som är en regionväg och för tillfället den enda förbindelsen både i riktning mot kommuncentrum och mot Västerleden. Obbnäsvägen stockar sig tidvis i synnerhet på grund av bilar som kör mot Västerleden i öst. Genom att förbättra anslutningsarrangemangen till Västerleden eftersträvas en lösning på trafikstockningarna. Den funktionella huvudgatan för området är Kabanovsvägen. Sockermästarvägen är en viktigt matarled i Kantvik centrum. Obbnäsvägen förvaltas av NTM-centralen och Kabanovsvägen delvis av NTM-centralen och delvis av kommunen.

Kabanovsvägen (Kabanovs kanonväg) har skyddats i planerna som en historisk vägsträckning.

I området förekommer hamnverksamhet och därför finns en djupfarled för fartygstrafik i området för delgeneralplanen.

### BYGGD KULTURMILJÖ

Genom området, österut från Obbnäsvägen, går s.k. Kabanovs kanonväg, som är en av fem kulturmiljöer i Kyrkslätt som konstaterats genom nationella inventeringar (RKY 2009). Kanonvägen som bevarats från den tid då Porkala arrenderades till Sovjetunionen 1944–1956 dokumenterar det s.k. kalla kriget efter andra världskriget. Kanonvägen har ursprungligen gått genom basen. Vägen fick sitt namn efter militärbasens sista överbefälhavare Sergei Kabanov.

I kulturmiljöutredningen för Nyland, som blev färdig 2012, har Pickalavikens industriområden, som delvis ligger i planeringsområdet, identifierats som en byggd kulturmiljö av riksintresse. På grund av industriarkitekturen från 1960-talet har området kulturhistoriska värden som avspeglar Kyrksläotts utveckling från en svenskspråkig landsbygdssocken till ett attraktivt tillväxtområde i huvudstadsregionen efter Sovjetunionens arrendetid.

Inventeringen av den byggda kulturmiljön i Kantvik blev färdig 2015 (Stadionark). I samband med inventeringens geografiska uppgifter indelades objekt som är värdefulla med tanke på kulturhistoria, byggnadshistoria eller landskap in i skyddsklasserna 1–3. Av dessa anvisas en del av de objekt som ingår i klasserna 1 och 2 med beteckning för en skyddad byggnad på plankartan (sr).

Baserat på inventeringen finns det sju kulturmiljöhelheter i området. Dessa presenteras på bild 5. Av dessa är Korsbergets småhusområde en del av kulturlandskapet för Pickalavikens industriområde som är betydande på landskapsnivå.

De inventerade objekten, deras skyddsklass och allmänna beskrivning presenteras i förteckningen i bilaga 5.

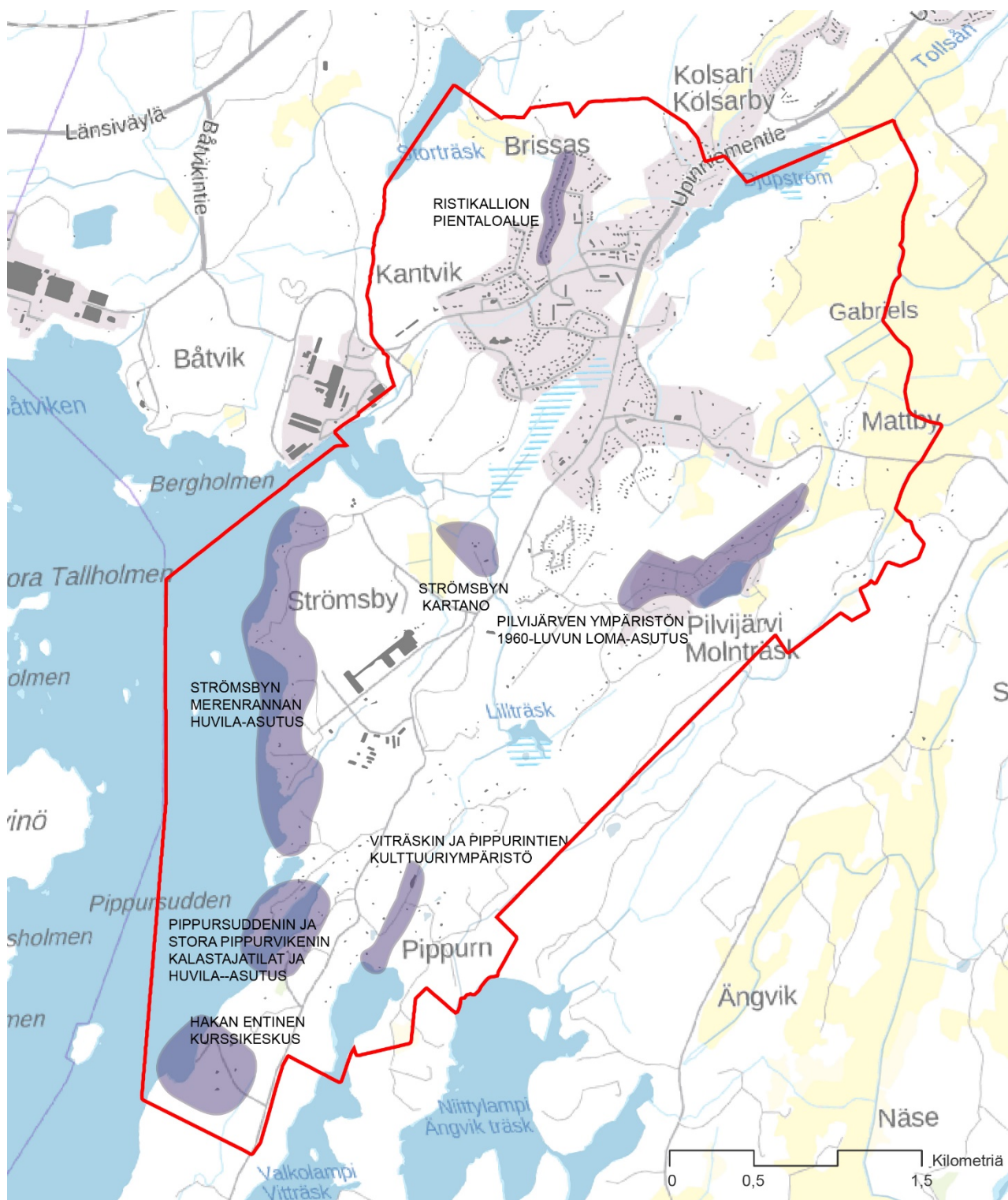


Bild 5: Områdeshelheter i kulturmiljön.

## FORNMINNEN

År 2011 gjordes en arkeologisk inventering av den västra delen av Kyrkslätt som även omfattade planeringsområdet (Museiverket, Mönkkönen). I inventeringen kartlades förhistoriska och historiska fornlämningar och

lösfyndsplatser samt krigshistoriska objekt från Porkalas arrendetid som ännu inte omfattas av lagen om fornminnen. Objekten presenteras på bild 6 och finns listade i bilaga 6 tillsammans med beskrivningar.

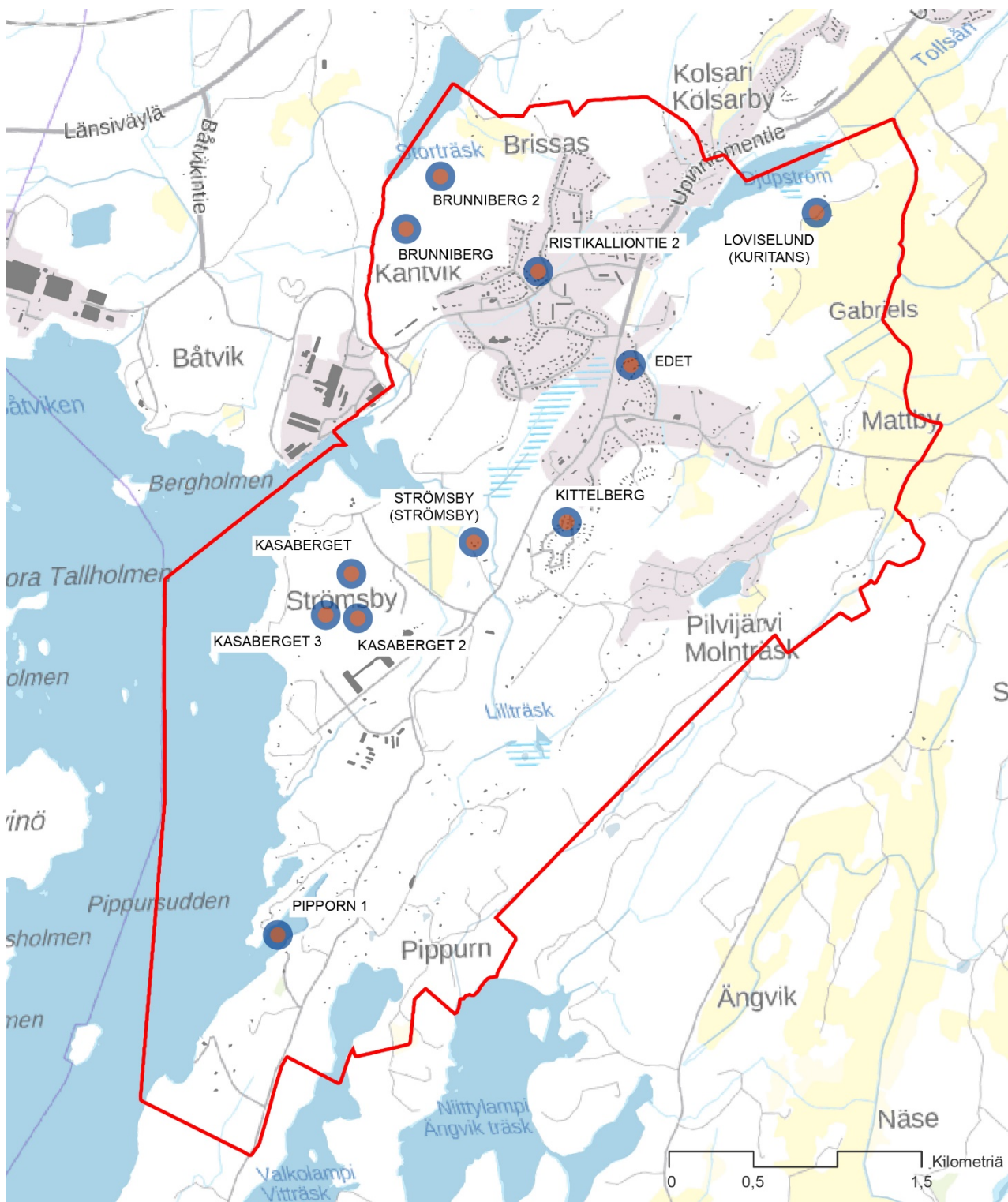


Bild 6: Fornminnesobjekt i området.

### 3.1.4 Invånare, service och arbetsplatser

År 2021 hade planeringsområdet cirka 3 400 invånare. Av dessa bor cirka 2 000 i Kantviks centrumtätort, 900 i Smedsede område och resterande ca 500 i glesbygdsområden som omger dessa tätorter.

Åldersfördelningen i området är mångsidig, men den största åldersklassen är 35–49-åringar. Antalet barn i åldern 0–14 år och personer i åldern 50–64 år ungefär lika många. Den stora andelen barn och 35–49-åringar torde förklara varför bostadsområdena är populära bland barnfamiljer.

Största delen av servicen finns längs Sockerbruksvägen i Kantviks centrum, med undantag av Smedsede daghem. I Kantvik och Smedsede finns bland annat skola, två daghem, småbåtshamn, sommarcafé och dagligvarubutik. I området finns även motionservice, såsom idrottsplan, motionsstigar. Skidspår finns på vintern och en närmotionsplats håller på att byggas. Kantvik är det enda centrumet i Kyrkslätt som ligger längre bort från de egentliga centrumtjänsterna. Av denna orsak ska förbindelserna för kollektivtrafik och lätt trafik tryggas mellan området och kommunens centrum.

I området finns cirka 700 arbetsplatser. De största sysselsättningarna består av företagen i Strömsby industriområdet, såsom Gyprocs gipsfabrik och Kantviks hamn. Till planeringsområdet gränsar även Finska Sockers fabriksområde.

## 3.2 Planeringssituationen

### 3.2.1 Landskapsplan

Landskapsplanen fungerar som anvisning då kommunerna utarbetar generalplaner och detaljplaner och andra markanvändningsplaner och -program i sitt område.

I Nylandsplanen 2050 har Kantviks planeringsområde i sin helhet anvisats som s.k. vitt område, utom regionalt betydelsefulla naturskyddsområden och rekreationsområden. Andra beteckningar är båtfarled, grönskorridor, skyddszon, hamn, stomlinje för naturgas, område som utgör kulturmiljö eller -landskap, ytvattenområde med särskild betydelse.

Utarbetandet av Nylandsplanen har styrts av följande huvudmål: en hållbar styrning av tillväxten och den interregionala balansen, svar på klimatförändringen och en hållbar användning av naturen och dess tillgångar, ökande välfärd och dragningskraft samt hållbar konkurrenskraft.

Landskapsfullmäktige godkände helheten för Nylandsplanen 2050 25.8.2020 och landskapsstyrelsen fattade beslut om ikraftträdandet av planerna 7.12.2020. I januari 2021 fattade Helsingfors förvaltningsdomstol uppskovsbeslut om helheten för Nylandsplanen och förbjöd verkställandet av den under domstolsbehandlingen. Helsingfors förvaltningsdomstol har med sitt beslut 24.9.2021 förkastat huvuddelen av besvären. Uppskovsbeslutet gäller således inte längre, utan Nylandsplanen fungerar som laglig grund för generalplaneringen av Kantvik.

I landskapsplanen anvisas Kabanovsvägen som ett objekt som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvården. Det här innebär att dess historiska sträckning eller de landskap som öppnas vid objektet inte borde ändras märkbart. Andra objekt i området som är viktiga med tanke på kulturmiljön är de landskapsmässigt värdefulla åkerområdena i Estby och fornlämningen på Kasaberget som är betydande på nationell nivå.

Genom tätorten i det nordöstra hörnet av området anvisas en grönförbindelse i nordvästlig–sydostlig riktning från Porkala till Meiko. Längs grönförbindelsen anvisas ett rekreationsområde runt Djupström. Sjöarna i den östra kanten av området, Vitträsk och Ängsvik träsk, anvisas som ytvattenområden som är värdefulla med tanke på vattenförsörjningen.

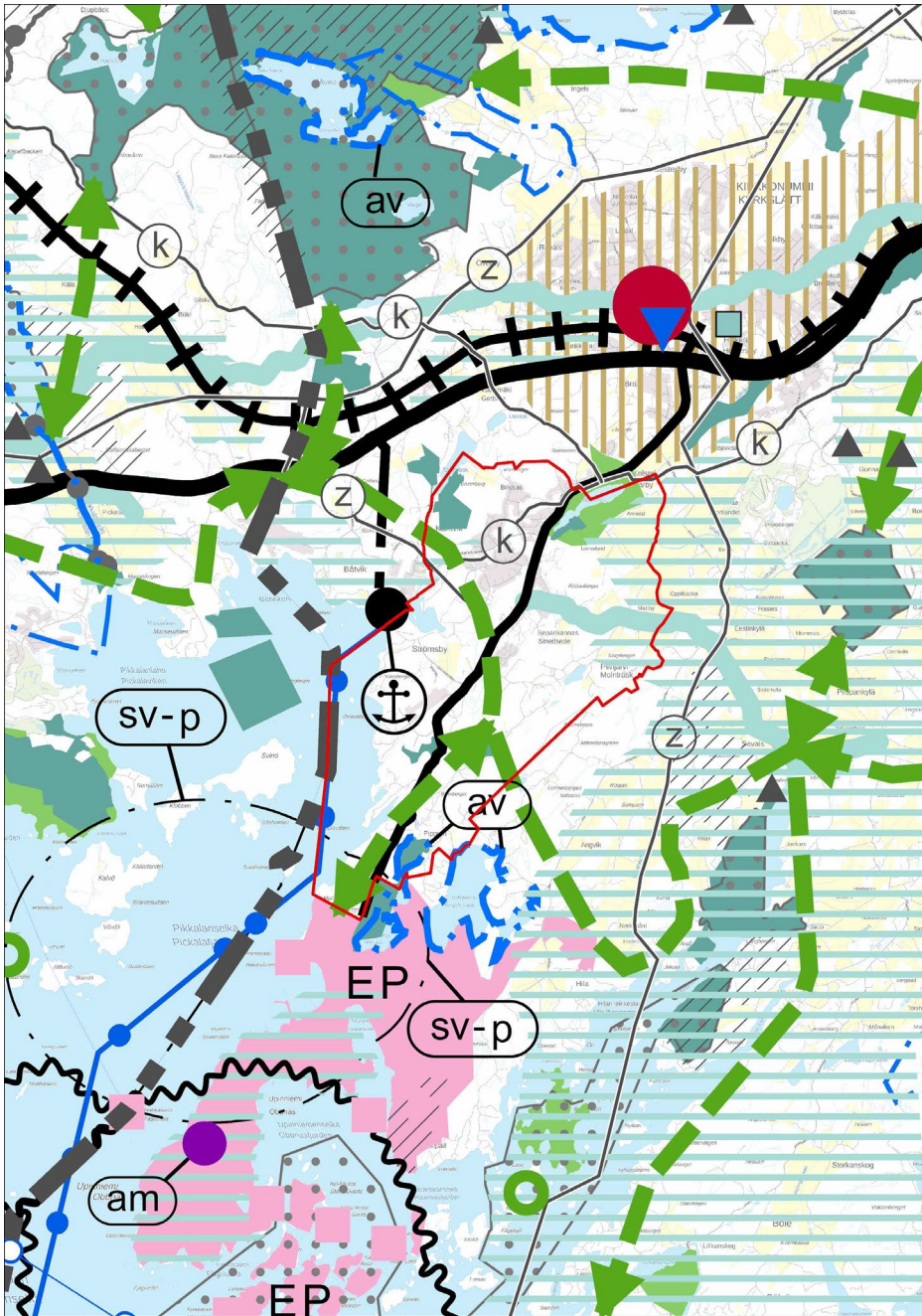


Bild 8: Utdrag ur Nylandsplanen 2050

### 3.2.2 Generalplan

I Kyrksläotts generalplan 2020 anvisas två separata områden för centrumfunktioner (C) till området för Kantviks centrum. I Strömsby och Obbnäsvägens område anvisas områden för företagsverksamhet (PT). I området för Strömsbyvikens område finns områden som reserverats för hamnverksamhet (LS) och en småbåtshamn (LV). Öster om centrum längs Sockerbruksvägen anvisas ett område som domineras av flervåningshus (AK). Till närheten av centrum anvisas i övrigt AP- dvs. områden för små bostadshus. Till Pippuri och området längs Kabanovsvägen anvisas ett landsbygdsliknande bostadsområde (A-1). Molnträsk skiftesområde anvisas som område för fritidsbostäder. Området för Hakas kurscenter anvisas som PK-område, dvs. område för privat service och förvaltning. Mellan områden som är avsedda för boende finns VL- dvs. områden för närrekreation

och längre bort finns jord- och skogsbruksområden (M, MU, MT). I generalplanen anvisas Lillträskis strandmyrsområde för skydd med SL-beteckning. I generalplanen anvisas två byggnader som skyddas med stöd av byggnadslagen och lagen om byggnadsskydd och två byggnadskultursobjekt som är betydande på lokal nivå. Kabanovsvägen anvisas som en historiskt värdefull väg. I området finns två fornlämningar, Kasabergets fornlämningsområde och Brunnebergs gravröse. Generalplanen 2020 gäller inte i Kasabergets område.

Efter att delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft gäller inte Kyrksläotts generalplan 2020 längre i området.

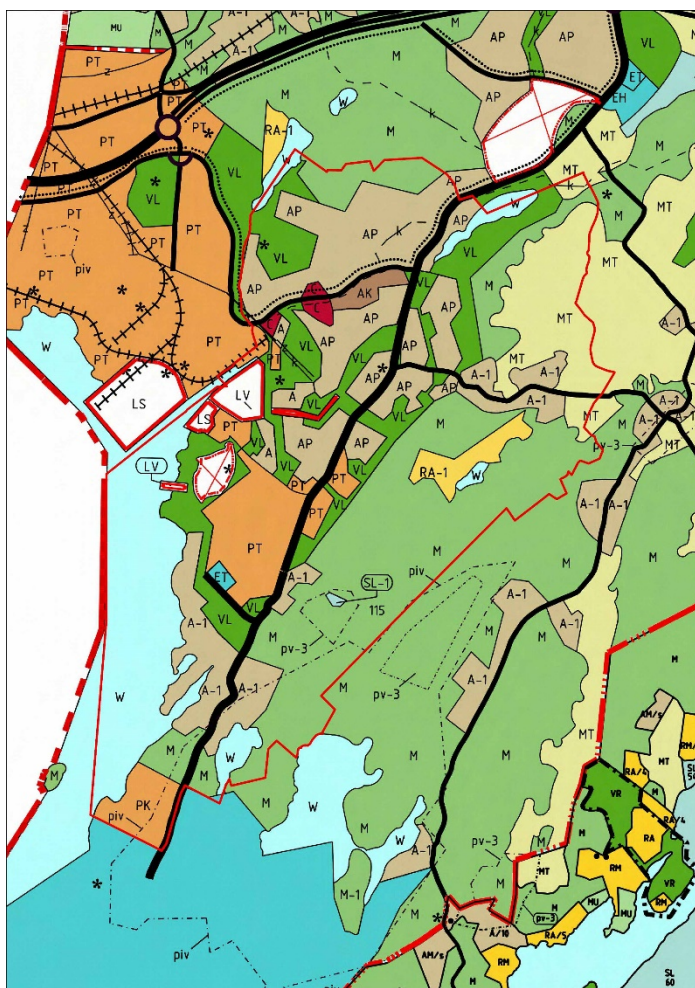


Bild 9: Utdrag ur Kyrksläotts kommuns generalplan 2020.

### 3.2.3 Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrksläätt 2040

Kommunen har låtit utarbeta en utvecklingsbild som omfattar markanvändningen i hela kommunen (Pöyry Finland Oy). Utvecklingsbilden godkändes av kommunfullmäktige 1.9.2014. Utvecklingsbilden för markanvändningen är en strategisk plan som omfattar kommunens utvecklingsmål. Utvecklingsbilden har inga sådana rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen. Genom utvecklingsbilden försöker man göra upp långsiktiga lösningar för strukturella frågor i samhället. Sådana är bl.a. en fungerande samhällsstruktur, principer för placeringen av tilläggsbyggande, planering av centrum- och servicenät, trafikarrangemang och utveckling av samhällets grönstruktur.

Förslaget är att Kantvik ska utvecklas som ett havsnära lokalt centrum med boende, arbetsplatser och service. Målet är att utveckla en småstad med olika typer av högklassiga bostadsområden som förstärker den särprägel som anknyter till det havsnära läget. Rekreativ användning vid stränderna främjas så att invånarnas tillgänglighet till stränderna underlättas. I prognosen av befolkningstillväxten för utvecklingsbilden kommer befolkningen i Kantvik att öka från 2 700 invånare till 4 700 invånare, dvs. med 2 000 nya invånare fram till 2040.

Kantviksområdet prioriteras för utveckling av näringar. I utvecklingsbilden anvisas Kantvik som en koncentration för hamn- och båtservice där det också finns industri.

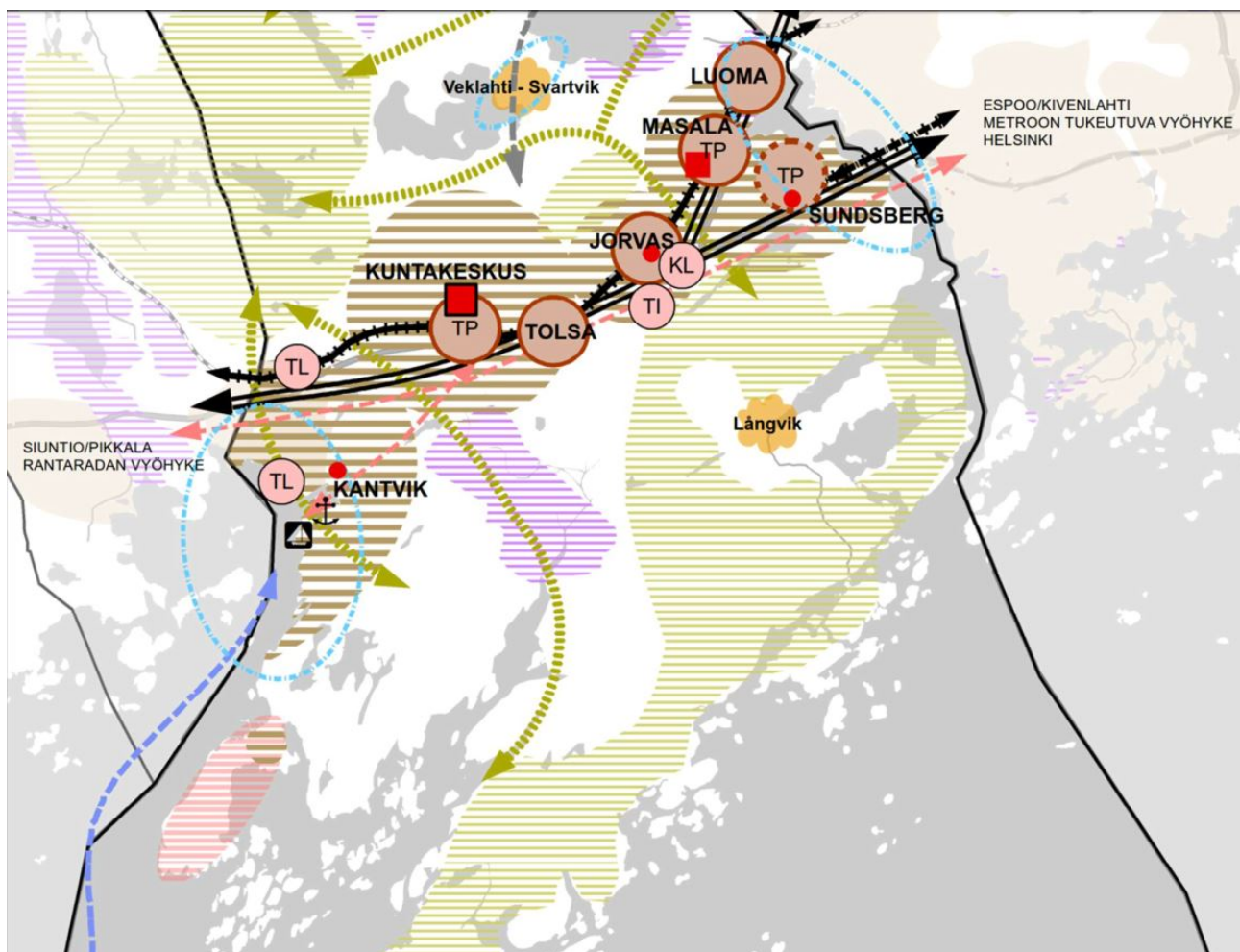


Bild 10: Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040

### 3.2.4 Utvecklingsbild för Kantvik 2040

Utvecklingsbilden för Kantvik utarbetades 2016. Utvecklingsbilden fungerar som utgångspunkt för planeringen av delgeneralplanen och i den anvisas ett prioritetsområde för markanvändning i områdena för Kantviks tätort och Havskantvik. I den fortsatta planeringen av arbetet med delgeneralplanen har prioritetsområdet för byggande flyttats mot Jollstrandens område.



I utvecklingsbilden presenterades mål för utvecklingen av området, för ett mer omfattande grönnät och för nya trafikförbindelser. En del av temana för utvecklingsbilden styr delgeneralplaneringen och en del detaljplaneringen med tanke på sin noggrannhetsnivå.

I utvecklingsbilden presenteras en indelning av bebyggelsen i zoner: på kartan över utvecklingsbilden anvisas en separat centrumzon och en tätbebyggd zon nära centrum. Utanför dessa anvisas främst förtätning av den befintliga samhällsstrukturen samt projekt som redan ingår i planläggningsprogrammet.

Utvecklingsbilden fungerar som bakgrundsutredning till planläggningen.

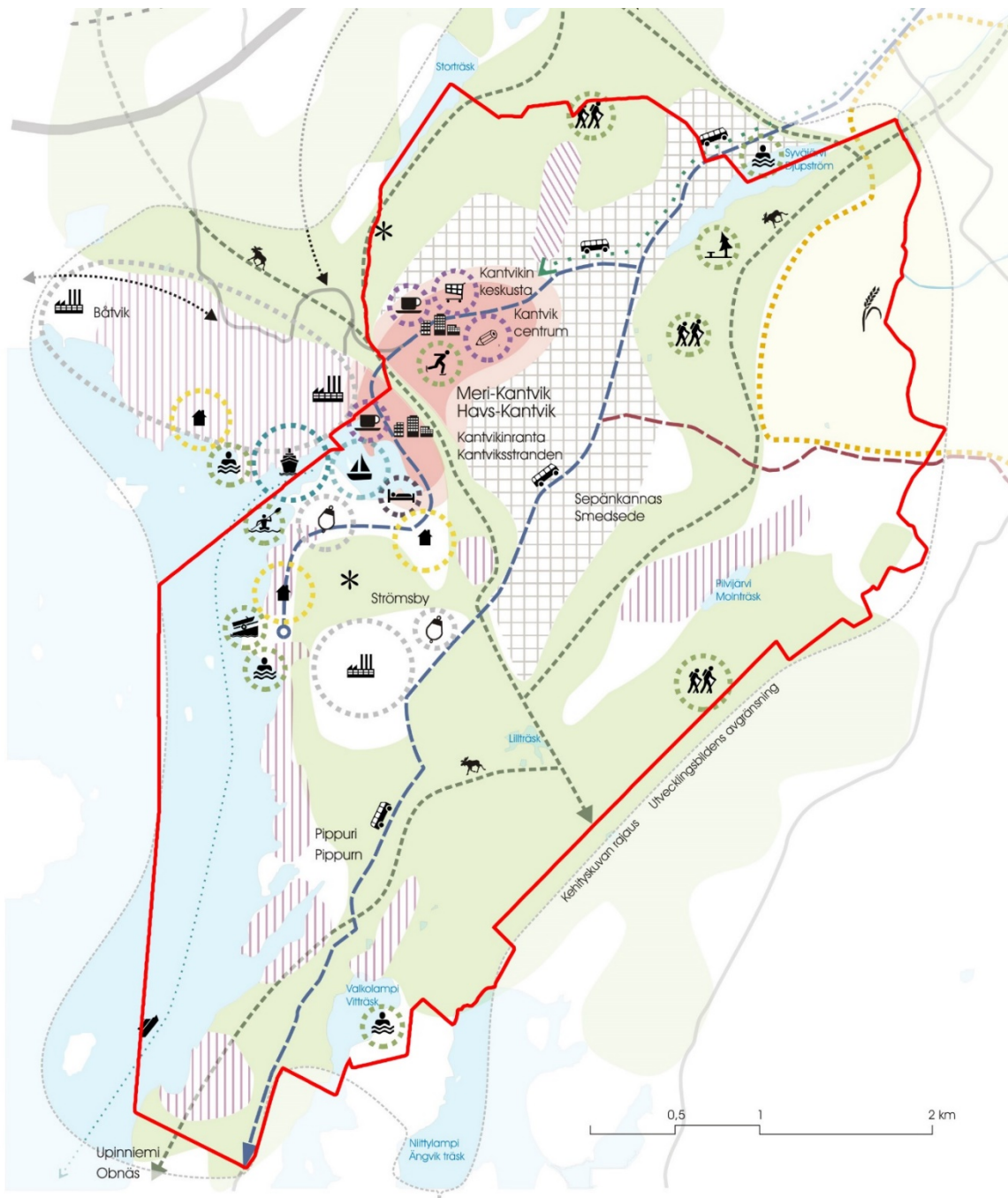


Bild 11: Utdrag ur utvecklingsbilden för Kantvik 2040

## 3.2.5 Trafiksystemplan för den centrala tätortszonen i Kyrkslätt 2040

År 2017 utarbetades en trafiksystemplan för den centrala tätortszonen i Kyrkslätt 2040. Trafiksystemplanen är en långsiktig strategisk plan med syfte att samordna olika färdformer i kommunen och utgångspunkterna för utvecklingen av markanvändningen. Utgångspunkten för arbetet har varit att främja hållbara färdvägar och stävja en ökande trafik. Syftet med att samordna markanvändningen och trafiken är att minska behovet att röra sig. När det gäller kollektivtrafiken har man identifierat de väsentliga kollektivtrafikkorridorerna längs vilka en ökad markanvändning borde styras i framtiden genom att förtäta den nuvarande strukturen. En tätare markanvändning stöder också främjandet av gång- och cykeltrafik.

I trafiksystemplanen föreslås att kollektivtrafiknätet ska utvecklas genom att förbättra busstrafiken i korridoren Esboviken–Masaby–centrum–Kantvik till en utvecklingskorridor för kollektivtrafik. Avsikten är att utvecklingskorridoren ska erbjuda en smidig förbindelse med täta bussturer mellan de tätast bebyggda områdena i Kyrkslätt och de mest centrala stationerna inom bantrafiken. Ett trafikutbud enligt utvecklingskorridoren för kollektivtrafik borde skapas som en busslinje som kör mellan Kantvik och Esboviken med 10 minuters intervaller under rusningstid och med 20 minuters intervaller under övriga tider. I utvecklingskorridorens influensområde borde markanvändningen utvecklas på ett sätt som stöder sig på hållbara färdformer. På bild 11 visas en mer detaljerad sträckning för busslinjen i utvecklingskorridoren. Influensområdet har bildats på max. 800 meters radie från hållplatserna längs busslinjen.

Kantvik har ett mer avlägset läge jämfört med andra områden i den centrala tätortszonen, och största delen av Kantviksområdet ligger utanför den fem kilometer breda tillgänglighetszonen för stationsomgivningen. I arbetet med trafiksystemplanen identifierades en koncentrerad markanvändning till området för den utvecklingskorridor för kollektivtrafik som ska förstärkas som en förutsättning för en hållbar utveckling av samhällsstrukturen i Kantvik. En kollektivtrafikkorridor med en bättre servicenivå kräver en tillräckligt stark markanvändning längs rutten (i allmänhet minst 20 inv./ha). Av denna orsak borde största delen av det nya byggandet anvisas till prioriteringsområdet för markanvändningen i Kantviks utvecklingsbild och till influensområdet för kollektivtrafikkorridoren. Detta skulle innebära en större ökning av befolkningen än vad som anvisas i utvecklingsbilden. Ett annat alternativ som identifierats i trafiksystemplanen med tanke på samhällsstrukturens hållbarhet är att invånarantalet hålls ungefär på nuvarande nivå.

För att utveckla förbindelser för gång- och cykeltrafik presenterades en utveckling av en smidig cykelförbindelse från Smedsede längs med Obbnäsvägen till området för Kantviks centrum i trafiksystemplanen. Det är också viktigt att anlägga en högklassig cykelparkering i närheten av hållplatserna.

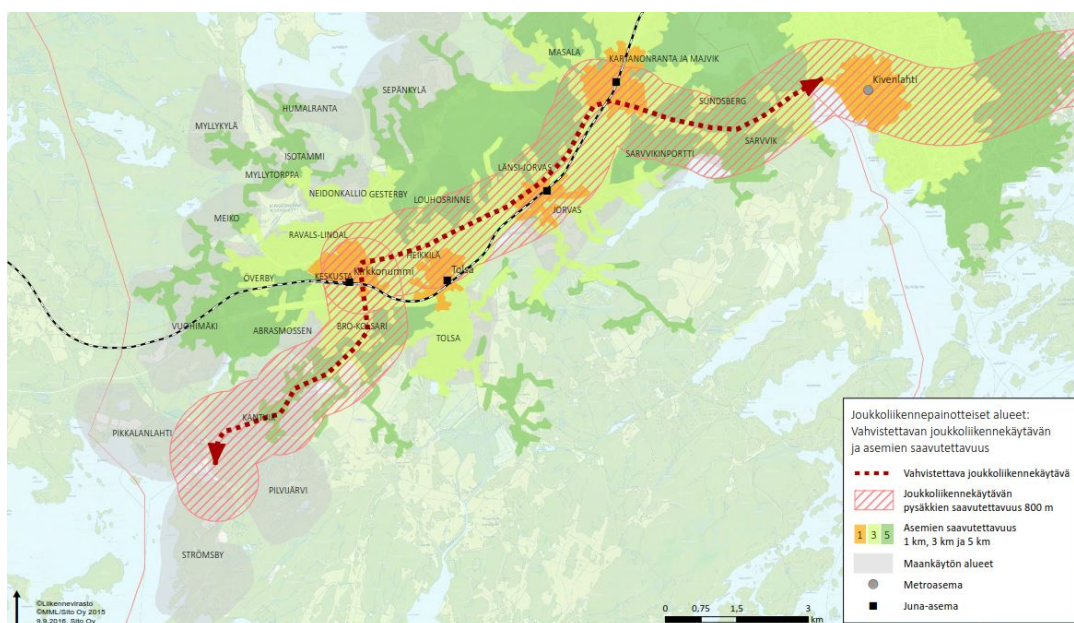


Bild 12: Utvecklingskorridor för kollektivtrafik som ska förbättras.

### 3.3 Klimatförändring och energifrågor

Internationella avtal binder Finland till en betydande minskning av sina koldioxidutsläpp. Klimatförändring, kolsnålhet och resurseffektivitet omfattar all samhällsverksamhet på ett genomgripande sätt. För att stävja klimatförändringen måste man kunna övergå till ett kolsnålt samhälle.

En betydande del av Finlands utsläpp av växthusgaser bildas i den byggda miljön. Beslut som berör områdesanvändning och byggande påverkar långt in i framtiden eftersom infrastrukturen förändras långsamt. Vid byggande ska man stödja ökandet av kolsänkor till exempel genom att främja massivt trä som stomkonstruktion. På allmän nivå borde man sträva efter att minska användningen av cementprodukter, såsom betong. Vid byggandet av infrastruktur borde man så långt det är möjligt använda produkter från industri som bygger på cirkulär ekonomi.

Att rikta befintliga styrverktyg till stävjandet av klimatförändringen och minskandet av utsläpp av växthusgaser på ett effektivare sätt har en nyckelposition då allt större minskningar av utsläpp önskas från områdesanvändningen. De mest betydande lösningarna för minskningen av utsläppen anknyter till stadsregionernas samhällsstruktur och funktion.

Genom lösningar som berör placeringen av olika funktioner inom områdesanvändningen och trafiksystemet skapar man för sin del förutsättningar för hållbara och utsläppssnåla sätt att röra sig. Stävjandet av klimatförändringen inverkar också på planeringen av närmiljön där man förutom tillgången till färdstätt och service också ska beakta en mångsidig grönstruktur och stödjande av samhörighet.

Planlösningens klimatkonsekvenser bedöms som en del av delgeneralplaneringen.

## 4 PLANERINGENS SKEDEN OCH VÄXELVERKAN

### 4.1 Behov av delgeneralplanering

Genom att utarbeta en delgeneralplan med rättsverkningar för Kantvik svarar man mot behovet att öka möjligheterna till mångsidigt havsnära boende och behovet av att komplettera samhällsstrukturen på ett förenhetligande sätt i södra Kyrkslätt i enlighet med kommunens mål. Enligt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt kommer antalet invånare i Kantviks tätort att öka med cirka 2 700 invånare fram till 2040. I utvecklingsbilden ställs inga mål för antalet arbetsplatser. Både enligt kommunens mål och de riksomfattande målen för områdesanvändningen är strävan att främst placera största delen av det nya boendet i Kantvik i ett område där kollektivtrafiken har en god servicenivå. Det innebär att de nya invånarna koncentreras till Kantviks centrum och dess närhet samt område längs Obbnäsvägen där kollektivtrafikförbindelser är tillgängliga.

Ett ökande antal invånare innebär också att trafiken ökar och att det uppstår ett behov av att granska trafikarrangemangen i området. I trafiksystemplanen för den centrala tätortszonen i Kyrkslätt, som utarbetats av Sito Oy 2017, anvisas nya behov för utveckling av trafikarrangemang som påverkar planeringsområdet. Dessutom anvisas en utvecklingskorridor för kollektivtrafik som ska förbättras.

Med hjälp av delgeneralplanen är det möjligt att styra boendet så att till exempel ekologiska nät bevaras funktionsdugliga och grönnätet i området bildar en så sammanhållen helhet som möjligt.

### 4.2 Anhängiggörande

Kantviks delgeneralplan har inletts som ett planeringsprojekt som baserar sig på planlägningsprogrammet för åren 2013–2017 som godkänts av kommunfullmäktige. Projektets program för deltagande och bedömning godkändes av samhällstekniska nämnden 24.10.2013 (§ 78) och projektet kungjordes anhängigt 13.11.2013.

### 4.3 Deltagande och samarbete

#### 4.3.1 Intressenter

Planens intressenter fastställs i enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL) i planeringens inledningskede. Intressenter är markägarna i området samt de vars arbete eller andra förhållanden märkbart påverkas av delgeneralplanen. Intressenter är även de myndigheter och sammanslutningar vars verksamhetsområde behandlas i planeringen. Intressenterna för delgeneralplanen listas i programmet för deltagande och bedömning.

#### 4.3.2 Samhällstekniska nämndens måldiskussion

Samhällstekniska nämnden förde en måldiskussion om Kantviks delgeneralplan i september 2013. Det nya byggandet ska koncentreras framför allt till Kantviks centrum, vilket tryggar en mångsidig utveckling av servicen. I området borde man också uppföra tillräckligt med mångsidigt bostadsbyggande som beaktar olika situationer i livet. Utgångspunkten för dessa ska vara högklassigt boende vid havsstranden med anknytande mångsidig service. Med tanke på rekreation ansågs det vara mest nödvändigt att anvisa en allmän badstrand och en sjösättningsramp för båtar. Den unika hamnen med djupfarled ska utnyttjas. Förbindelserna för gång- och cykeltrafik ska planeras som ett eget nät så att det interna nätet av farleder fungerar, men smidiga förbindelser ska också säkerställas i riktning mot Helsingfors och Hangö.

#### 4.3.3 Program för deltagande och bedömning

Projektets program för deltagande och bedömning godkändes 21.11.2013 § 86 av samhällstekniska nämnden. Information om att projektet inletts samt programmet för deltagande och bedömning skickades per post till markägarna och invånarna i området.

#### 4.3.4 GIS-enkät

Genom GIS-enkäten ville man utreda invånarnas upplevelser, synpunkter och önskemål i fråga om planeringsområdet. Enkäten genomfördes i slutet av 2013.

I kartenkäten kartlades bl.a. områdets pärlor, viktiga leder, service, hotade plaser och erfarenheter av den sociala atmosfären. Bland svaren framkom bl.a. området längs Sockerbruksvägen som upplevdes som en plats som kräver särskild utveckling och där man önskade mer service och en förbättring av kvalitetsnivån i näromgivningen samt skogsområdena söder om Kasaberget, Rånäs kulle och Störträsk som upplevdes som viktiga grönområden och intressanta landskap.

#### 4.3.5 Planens beredningsmaterial

Delgeneralplanens beredningsmaterial behandlades av kommunaltekniska nämnden 26.10.2017. Nämnden beslöt att återremittera beredningsmaterialet för ny beredning. Samhällstekniska nämnden beslutar att lägga fram utkastet till detaljplanen tillsammans med beredningsmaterialet till offentligt påseende på kommunkansliet och i kommunens bibliotek under 30 dagar. Under framläggandet ordnas ett invånarmöte om utkastet till delgeneralplanen. Åsikter kan lämnas in skriftligt per e-post eller brev och de kan riktas endera direkt till Kyrksläotts kommuns registratörskontor eller direkt till planläggaren. Om framläggandet av utkastet till delgeneralplanen och om informationsmötet informeras genom en kungörelse i tidningen Kirkkonummen Sanomat och

på kommunens officiella anslagstavla. Om beredningsmaterialet begärs dessutom utlåtanden från berörda myndigheter och föreningar.

### 4.4 Delgeneralplanens mål

Delgeneralplaneringen har följande huvudmål:

1. Skapar en mer sammanhållen samhällsstruktur i tätorten, och utgångspunkten är att skapa en hållbar samhällsstruktur och på så sätt erbjuda en möjlighet till mångsidigt havsnära boende i enlighet med kommunens mål. Målet är också att placera ett sådant antal invånare i planeringsområdet som förutsätts för att skapa en hållbar samhällsstruktur både genom att förtäta den befintliga strukturen och genom att anvisa områdesreserveringar för nya bostadsområden i enlighet med utvecklingsbilden och planlägningsprogrammet.
2. Områdets havsnära läge utnyttjas vid utvecklingen av boende, näringar och arbetsplatsområden. Målet är att förstärka förutsättningarna för de näringar som redan finns i området genom att utveckla området som en koncentration för småbåtshamn- och båtjänster där det också finns industri.
3. Ett annat mål är att trygga funktionen av de regionala ekologiska förbindelserna i området och bevara de vidsträckta kärnområden i naturen som tillräckligt stora helheter. Målet är också att öka rekreationslederna och invånarnas rekreationsmöjligheter både i skogbevuxna områden och vid havsstranden.
4. Ett annat mål är att svara mot de behov som uppstår när trafiken ökar och förändras på ett hållbart sätt som stöder förutsättningarna för kollektivtrafik.

Målet för planeringen har varit att anvisa tilläggsbyggande och definiera det ökande antalet invånare så att det kompletterande byggandet skapar en mer sammanhållen samhällsstruktur. Helt nya bostadsområden anvisas bl.a. i enlighet med planlägningsprogrammet som godkänts av kommunfullmäktige 5.10.2020 § 78, samt på platser som är centrala för att en sammanhållen samhällsstruktur ska kunna skapas i planeringsområdet. Målet är också att uppdatera markanvändningen när det gäller markanvändningen så att den motsvarar den nuvarande efterfrågan, bland annat genom att utöka möjligheterna att bygga flervåningshus i närheten av havet och servicen. Målet har också varit att skapa en tydligare grönstruktur och bilda ett kontinuerligt nät av grönområden.

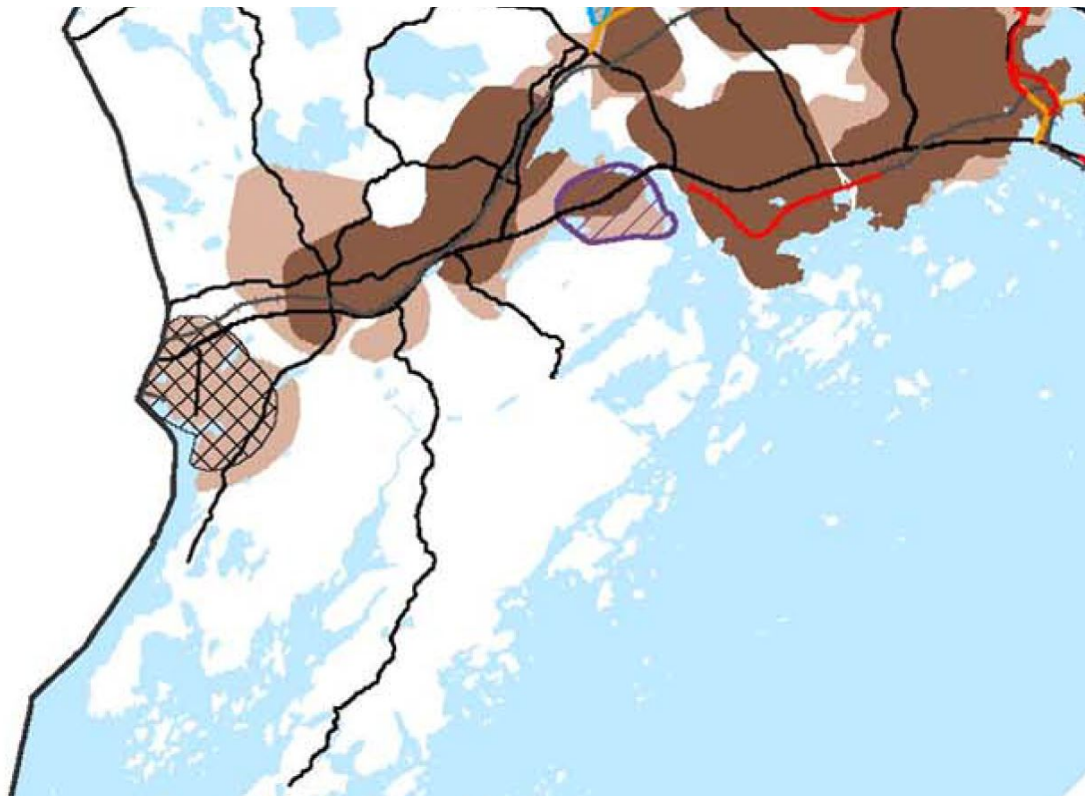
Mållåret för delgeneralplanen är 2050.

#### MÅL SOM HÄRLETTAS BASERAT PÅ REGIONALA STRATEGIER:

Helsingforsregionens kommuner har i slutet av våren 2015 godkänt Helsingforsregionens markanvändningsplan 2050, Helsingforsregionens bostadsstrategi 2025 och Helsingforsregionen trafiksystemplan 2015. Avsikten är att markanvändningen i planeringsområdet ska genomföras i enlighet med de strategiska riktlinjerna för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen 2050 bl.a. så att följande principer följs:

- samhällsstrukturen utvecklas tätare och mer sammanhållen än tidigare
- nybyggande riktas till närheten av goda kollektivtrafkförbindelser
- tillräckligt stora och sammanhållna grönområden tryggas innanför och utanför tätorterna

Målet är att minst 80 % av kommunernas bostadsproduktion ska placeras i de högst prioriterade områdena i markanvändningsplanen. Dessa områden har markerats som mörka områden i planen.



*Bild 13: Utdrag ur Helsingforsregionens markanvändningsplan 2050 där den ljusbruna zonen som markerats med rutaster utgör kompletteringsområden för de primära utvecklingszonerna för åren 2025–2050.*

## 5 BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN

### 5.1 Generalplanens struktur

#### 5.1.1 Boende

I delgeneralplanen anvisas mångsidiga byggnadsmöjligheter för olika boendetyper: centrumliknande byggande (C), områden för flervåningshus (AK), täta områden små flervåningshus, stadshus och småhus (A och AP), område för flytande bostadsbyggnader (W/A) samt landsbygdsliknande boende (AO/X). En bärande tanke är att bebyggelsen ska indelas i zoner så att den tätaste bebyggelsen ligger närmast Kantviks centrum och i influensområdet för kollektivtrafikkorridoren. Delgeneralplanens dimensioneringsprinciper har behandlats i kapitel 5.2.

Ett av huvudmålen för området för delgeneralplanen är att öka möjligheterna till havsnära boende. Målet är att möjliggöra en urban och förhållandevis tätbebyggd havsnära tätort i Strömsbyvikens och Jollstrandens områden med fungerande kollektivtrafikförbindelser. Målet är att förena båtliv, rekreation och ett havsnära levnads sätt till en helhet tillsammans med mångsidigt och högklassigt boende. Målet är att främja träbyggnad i de nya urbana områdena.

Målet med delgeneralplanen är att möjliggöra cirka 7 500 invånare i planeringsområdet (ca 3 400 invånare 2021). Den nya markanvändningen skulle möjliggöra byggande av bostäder för högst cirka 3 450 invånare. Med största sannolikhet är befolkningsökningen emellertid mindre än vad som presenterats ovan. Nästan allt nytt bostadsbyggande kommer att genomföras genom detaljplaneringen.

#### 5.1.2 Arbetsplatser och service

Största delen av både de kommersiella och offentliga tjänsterna torde placeras i delgeneralplanens område för centrumfunktioner (C). Avsikten är att koncentrera en stor del av servicen i området till Kantvik centrumområde så att de tillsammans bildar ett fungerande närcentrum och lockar en tillräcklig kundkrets för att upprätthålla servicenivån. Genom den ökning av invånarantalet som möjliggörs genom delgeneralplanen skapas till exempel förutsättningar för ytterligare en dagligvarubutik, vilket gynnar konkurrensen.

På plankartan anvisas utöver ett område för centrumfunktioner också separata objektsbeteckningar för servicebyggande i områdena för båthamnen, vilket möjliggör placering av service i anslutning till funktioner som anknyter till båtliv. Kantviks skola och daghem ligger i området för centrumfunktioner och Smedsede daghem i ett område som domineras av småhus. När invånarantalet ökar växer även behovet av daghemsplatser och grundläggande undervisning. Kantviks daghem utvidgades och grundrenoverades 2017. Området för centrumfunktioner och områden som anvisas för boende tillåter byggande av offentlig service som betjänar boendet. Vid behov kan därför ett nytt daghem och en ny skola placeras i dessa områden.

Genom planbestämmelserna främjas en blandad samhällsstruktur där boende, service och arbetsplatser kan placeras omlott i samma kvarter. På det här sättet försöker man förändra nuläget och öka förutsättningarna för service och företagsverksamhet i området. I området för centrumfunktioner (C) kan existerande service och företag fortsätta och utvidga sin verksamhet.

Strömsbyområdet på båda sidorna av Obbnäsvägen utvecklas som område för industri (T) och arbetsplatser (TP). I området finns redan i nuläget ett betydande antal industritomter. Därför möjliggör en koncentring av arbetsplatsområdet i närheten av området för industri- och lagerbyggnader uppkomsten av en koncentration inom båtbranschen som är betydande på regional nivå. I Strömsby företagsområde möjliggörs en ny gatuförbindelse till Jollstranden. Gatuförbindelsen möjliggör för sin del en utveckling av båtserviceverksamhet och byggande av en ny sjösättnings- och upptagningsplats för båtar.

### 5.1.3 Trafik

#### TRAFIK

Obbnäsvägen, Kabanovsvägen samt Sockerbruksvägen i Kantviks centrum bevaras som huvudleder för fordonstrafiken. Trafiknätet i Kantviks tätort utvecklas genom att anvisa områdesreserveringar för nya matarleder som är viktiga på lokal nivå i nya områden som anvisats för detaljplanering. En ny gatuförbindelse anvisas från Sockermästarvägen via Kantviksstranden och Briggstranden till Obbnäsvägen. Till Strömsby strand, till Jollstrandens detaljplaneområde, anvisas en matarled som ansluter till Briggstranden och Obbnäsvägen. Matarleden följer sträckningen för den nuvarande vägförbindelsen och ansluter redan nu till en anlagd gata till Strömsby industriområde. Övriga interna förbindelser i detaljplaneområdena eller privata vägar som leder till glesbygdsområdet har inte anvisats på kartan för delgeneralplanen. En del av vägarna till glesbygdsområdet används även som delar av friluftsleder, vilket innebär att friluftsleden även anger läget för vägförbindelsen.

I trafiksystemplanen för den centrala tätortszonen anvisas även utvecklingsbehov som påverkar planeringsområdet. Den mest betydande av de förändringar som sker inom planeringsområdet är att anslutningen mellan Sockermästarvägen och Obbnäsvägen förbättras så att kollektivtrafiken ska bli smidigare och trafiksäkerheten bättre. Förändringen ansluter till trafiken längs den kollektivtrafikkorridor som ska förbättras. Utanför planeringsområdet för Kantvik anvisas utvecklingsbehov som påverkar trafikförhållandena i planeringsområdet. Av dessa är förbättringen av den planskilda korsningen vid Kyrkslättsknuten mest central. Övriga utvecklingsåtgärder som inte är lika brådskande är breddningen av det första avsnittet av Obbnäsvägen till en fyrfilig väg och anläggande av en alternativ gatuförbindelse från Kantviksområdet direkt till stamväg 51. Avsikten är att denna förbindelse ska fungera som förbindelse till huvudvägnätet för i synnerhet den tunga trafik som uppstår genom industrifunktionerna i Kantvik och Båtvik. Samtidigt skulle Obbnäsvägen som håller på att stocka sig i den norra änden bli smidigare och tryggare för övrig fordonstrafik och korsandet av övergångsställena över Obbnäsvägen skulle bli tryggare för fotgängare och cyklister. Till Obbnäsvägens influensområde riktas en betydande ökning av markanvändningen både i form av boende och arbetsplatser. På så sätt förbättrar genomförandet av en alternativ gatuförbindelse till stamväg 51 kapaciteten längs Obbnäsvägen. Kapacitet behövs även för de behov som uppstår genom det förbättrade kollektivtrafikutbudet.



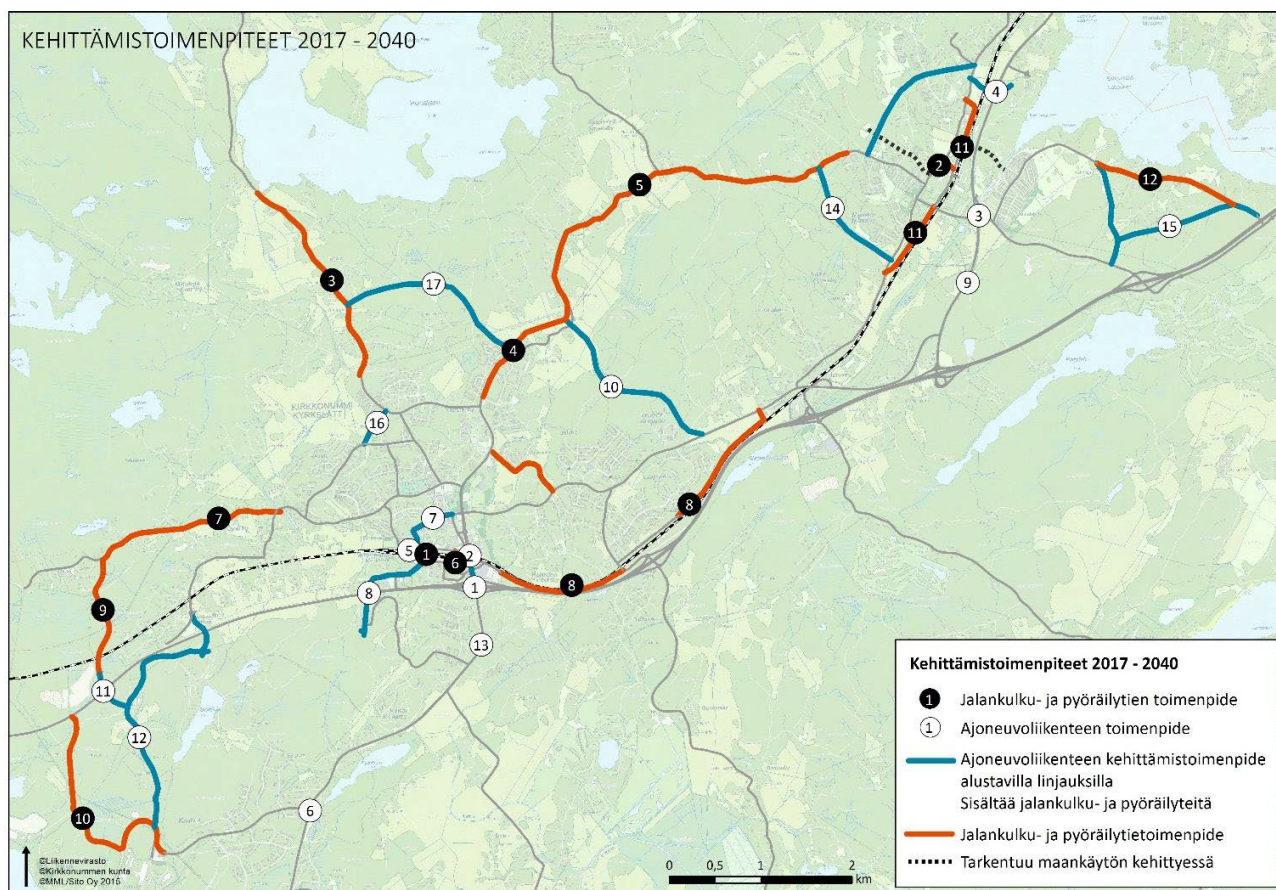


Bild 14: Utdrag ur trafiksystemplanen för Kyrkslätt centrala tätortszon som utarbetats av Sito Oy (2016). På kartan anvisas föreslagna utvecklingsåtgärder, bl.a. nya förbindelser för fordonstrafik och gång- och cykeltrafik från den västra sidan av Kantvik mot Västerleden och områdena norr om den.

## GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

På plankartan anvisas en centrumliknande lätttrafikrutt, lätttrafikleder och framför allt friluftsleder som betjänar rekreationen. Rutterna avviker från varandra när det gäller hierarki. Avsikten är att centrumrutten ska byggas till en högklassig strandrutt som leder direkt till havsstranden och som endast går i området för centrumfunktioner och området för flervåningshus. Lätttrafikrutterna förenar områden som anvisats för detaljplanering och vid planeringen av dem beaktas raka och snabba förbindelser från bostadsområdena till servicen i området för centrumfunktioner och till busshållplatserna. Dessa stöds genom friluftsleder som skapar ett sammanhållet och mångsidigt nät av rutter och som både förenar lätttrafikleder med varandra och bildar motionsrutter som lämpar sig för rekreation. På vintern kan de också eventuellt bilda en del av ett större nät av skidspår.

## KOLLEKTIVTRAFIK

Buslinjerna till området är den mest betydande kollektivtrafikförbindelsen i riktning mot kommuncentrum, Södra Esbo och Helsingfors – både i nuläget och i framtiden. Till området går för tillfället flera av HRT:s närbuslinjer vars ändhållplatser ligger vid Sockerbruket och Obbnäs garnisonsområde. Buslinjerna i Kantvik går så att det är möjligt att byta till tåg vid Kyrkslätt station, vilket möjliggör byte av kollektivtrafikförbindelse i riktning mot Esbo centrum och Helsingfors centrum.

Lösningen för delgeneralplanen stödjer sig starkt på den utvecklingskorridor för kollektivtrafiken som ska förbättras i utvecklingskorridoren för kollektivtrafiken från kommuncentrum längs Obbnäsvägen förbi Kantviks

centrum till Strömsbyviken vid Briggstranden. Då lösningen genomförs förbättras servicenivån för kollektivtrafiken och det uppnås ett turintervall på 10 minuter under rusningstid och 20 minuter under övriga tider. I trafiksystemplanen undersöktes olika alternativ till ändplatser för kollektivtrafikkorridoren vid Kantvik. Baserat på kostnadsberäkningar fanns det ingen betydande skillnad mellan kostnaderna för ändpunkter i Kantviks centrum och Briggstranden. Att förlänga utvecklingskorridoren fram till Jollstranden ökar trafikeringskostnaderna märkbart. Baserat på kostnadsberäkningarna valdes Briggstranden ut som ändpunkt till utvecklingskorridoren. När det gäller Jollstranden som ändpunktsalternativ konstaterades ökningen av trafikeringskostnaderna vara för stora jämfört med de fördelar som kunde uppnås. Tilläggskostnadernas acceptabilitet motiverades med de utvecklingsmöjligheter som uppstår för markanvändningen i Kantvik och genom ett minskat behov av finansiering för personbilstrafiken. Noggrannare planer för busstrafiklinjerna och placeringen av hållplatser utarbetas i samband med detaljplaneringen som sker baserat på delgeneralplanens principer i samarbete med HRT som har hand om trafiken.

### 5.1.4 Rekreations- och friluftsområden

Målet med grönområdesnätet har varit att skapa ett kontinuerligt nät som sträcker sig runt bostadsområdena. Kantviks centrum och alla bostadsområden har förbindelser till rekreations- och skogsområdet. Strävan har även varit att göra friluftslederna till en sammanhållen helhet där lederna är kopplade till varandra och det inte uppstår några större brister i kontinuiteten. Det grönnät som utgör en del av den tätare tätortsstrukturen runt de områden som ska detaljplaneras anvisas som område för närrekreation (VL) på grund av den stora användarmängden och rekreationsanvändningen som riktas till områdena. De omedelbara rekreationsområden som behövs för områden som ska detaljplaneras ingår i AK-, AP- och A-områdesreserveringarna.

De stora sammanhållna skogsområdena i de norra och sydöstra delarna av planområdet betjänar naturligtvis även rekreationsanvändningen. Till dem anvisas nya rekreationsleder som är kopplade till leder i rekreationsområdena. Rekreationsledningarna går också till stranden vid Vitträsk och havsstranden i den södra delen av planområdet dit det också anvisas en riktgivande utsikts- och eldplats.

I delgeneralplanen anvisas offentlig strandlinje (VU, VP och VL) till strandområdena vid havet i Strömsby och vid Strömsbyviken samt en ny centrumrutt längs stranden. Skogsområden (MY och MU) som är tillgängliga baserat på allemansrätten anvisas också till sjöstränder. Det här innebär att delgeneralplanen förbättrar rekreationsmöjligheterna vid havet eftersom det uppstår bättre tillgängligt offentligt utrymme vid stranden, såsom centrumrutten, ett idrotts- och rekreationsområde samt en badstrand.

Idrottstjänster (VU) anvisas till stranden för en badstrand, en närmotionsplats och för båtverksamhet. I Kantviks centrum är det möjligt att anlägga till exempel en bollplan.

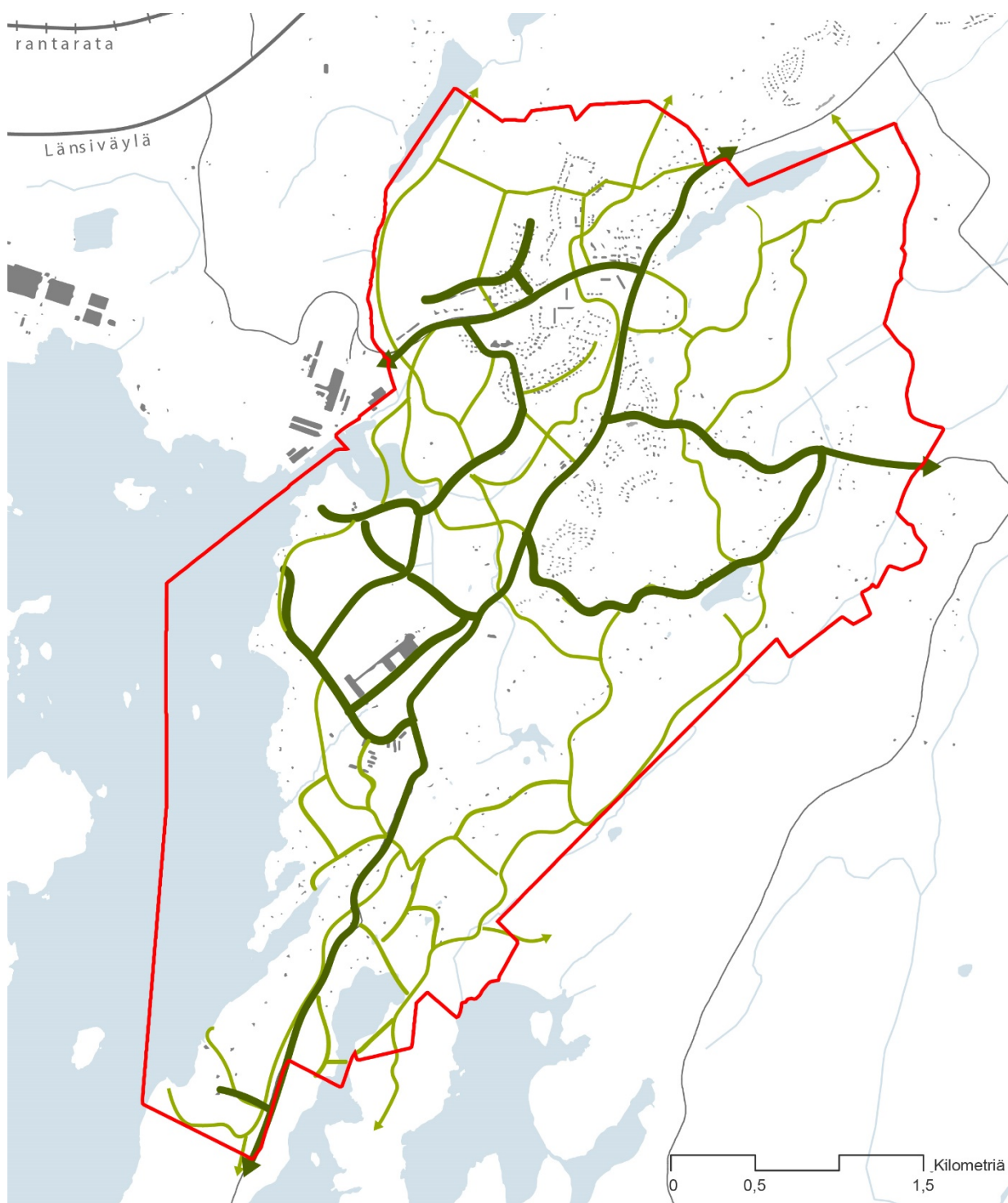


Bild 15: Diagram över det ruttnät som planerats i området för delgeneralplanen. Med mörkgrön färg anvisas huvudförbindelser för fordonstrafiken. Med ljusgrön färg anvisas ett nät av friluftsleder för gång- och cykeltrafik.

### 5.1.5 Jord- och skogsbruksområden

Målet med delgeneralplanen har varit att bevara så mycket som möjligt av de marker som för tillfället används för odlingar. I området för sprickdalarna i området bildar åkrarna en landskapshelhet som är värdefull på landskapsnivå, och de anvisas som landskapsmässigt värdefulla åkerområden (MA). Med MA-beteckning anvisas

förutom Estby åkerområde även Storängen i Strömsbyområdet som anknyter till kulturmiljön för Strömsby gård.

Ett av delgeneralplanens mål är att utövande av skogsbruk ska kunna fortsätta i området. De delar av skogsområdet som tydligt hamnar mellan bebyggelsen och som omfattas av ett stort tryck på rekreation i framtiden anvisas som VL-områden. Övriga skogsområden anvisas med M-, MY- eller MU/eko-beteckningar. Avsikten med MY- och MU/eko-beteckningarna är att säkerställa att naturtyper som är viktiga med tanke på naturens mångfald och fungerande ekologiska förbindelser bevaras.

### 5.1.6 Skydd

I delgeneralplanen anvisas fem naturskyddsområden som baserar sig på skyddsvärden som identifierats i naturutredningen för området (Luontotieto Keiron Oy) och tidigare identifierade skyddsvärden: Stormossens område i Strömsby, Vitträsk område med strandzoner, ett starrbevuxet örtrikt grankärr mellan Molnträsk och Lillträsk, Lillträsk strandmyrs skyddsområde med skyddszoner som skyddats i landskapsplanen 2006 samt Djupströms skyddsområde. De ovan nämnda områdena har anvisats för skydd även i etapplandskapsplan 4 för Nyland, med undantag av Stormossens område. På plankartan anvisas förutom naturskyddsområden även nästan alla naturobjekt som konstaterats vara värdefulla på landskapsnivå eller lokal nivå i delgeneralplanens naturutredning. Dessa naturobjekt anvisas med luo-beteckning. En del av de lokalt väldigt värdefulla naturobjekten annvisas som en del av andra områdesreserveringar, huvudsakligen för boende. Strävan är att dessa inte ska hamna under byggandet, men på platser som är gynnsamma med tanke på utvecklingen av samhällsstrukturen, såsom i influensområdet för kvalitetskorridoren för kollektivtrafiken söder om Djupström, hamnar en del sådana objekt under byggandet.

I delgeneralplanen anvisas de byggnader som värderats till skyddsklasserna 1 och 2 i inventeringen av den byggda kulturmiljön i Kantvik (Stadionark 2015) som skyddade byggnader. På plankartan anvisas byggnaderna med skydds-beteckningen sr. Alla objekt som konstaterats i inventeringen har inte skyddats på grund av byggnadernas dåliga skick.

Fasta fornlämningar som observerats i samband med en arkeologisk inventering som gjorts av Museiverket (2011) i den västra delen av Kyrkslätt anvisas för skydd och har markerats på plankartan med sm-beteckning.

### 5.1.7 Teknisk försörjning

De mest centrala delarna av delgeneralplanen kommer att detaljplaneras. Förutom för gatunätet ansvarar kommunen även för underhållet av de rekreationsrutter som anvisas i delgeneralplanen. Även de genomförs i etapper och en betydande del av dem byggs i samband med att detaljplanerna genomförs.

Översiktsplaneringen av vattenförsörjningen, inklusive hantering av dagvatten, sker i delgeneralplanens förslagsskede. Kommunalteknik, såsom gator, park, metoder för hantering av dagvatten och vattenförsörjning, som förutsätts av detaljplanerna, ska ordnas för alla detaljplanerade områden efter att planen godkänts. Operatörerna svarar i sinom tid för genomförandet av elnät, dataförbindelser och eventuellt värmesystem för bostäder i de områden som ska detaljplaneras. I förslagsskedet presenteras olika scenarier för i vilken ordning de områden som ska detaljplaneras genomförs. Till detta anknyter även ett tidsschema för genomförande av kommunaltekniska nät (bl.a. gång- och cykelleder och vattenförsörjningsnät).

### 5.2 Dimensionering

I delgeneralplanen för Kantvik har effektiviteten av byggandet delats in i fem zoner. Dimensioneringszonerna för zonmodellen baserar sig på utvecklingsprinciperna för en hållbar samhällsstruktur samt på tillgänglighet ur kollektivtrafikens och den lätta trafikens perspektiv. De bildade zonerna beskrivs senare i det här kapitlet.

I området för delgeneralplanen analyserades nuvarande och eventuella kommande busstrafikrutter och influensområden för deras hållplatser (800 meter) samt 3 och 5 kilometer långa gång- och cykelförbindelser till Kyrkslättis järnvägsstation. Syftet med delgeneralplanen är att styra en så stor del av byggandet som möjligt till influensområdet för kollektivtrafikens stomförbindelse eftersom Obbnäsvägen stockar sig under rusningstoppen om en del av invånarna inte styrs till att använda kollektivtrafiken. Strävan med att koncentrera byggandet är också att främja utvecklingen av serviceutbudet i området.

Vid jämförelsen av zonerna och beräkningen av invånarantalerna användes områdeseffektivitetstal. Med effektivitetstalen anvisas det maximala antalet invånare i områdena och det är inte sannolikt att områdena bebyggs helt med den effektivitet som använts i beräkningarna. Områdeseffektiviteterna möjliggör en

Exploateringstalet ( $e^a$ ) beskriver byggnadernas totala yta i förhållande till markområdets yta. Exploateringstalet beskriver på så sätt byggnadstätheten i det planlagda området. Med hjälp av exploateringstalet är det möjligt att jämföra karaktären och strukturen för olika bostadsområden. Ju högre byggnaderna är och ju mindre utrymme som finns mellan dem, desto större är exploateringsgraden. I bostadsområdet finns förutom bostadskvarter även bl.a. butiker, daghem och skolor samt obebyggda områden (bl.a. vägar och parker) som påverkar områdeseffektiviteten.

#### ZON 1: CENTRUMLIKLANDE BOENDE

Zonen för centrumliknande boende ligger i Kantviks nuvarande centrumområde och i influensområdet för den kollektivtrafikkorridor som ska förbättras. I denna zon är målet en tät och stadsliknande samhällsstruktur där boende och service blandas. Eftersom den centrumliknande zonen har en ganska liten yta ska den ha en tätare effektivitet än det övriga området så att området urskiljs tydligt från det övriga omgivande området. I relation till det tillgängliga utrymmet och de övriga zonerna i området har man därför valt en områdeseffektivitet på  $e^a = 0,4$ . Områdeseffektiviteten är typisk för ett område för flervåningshus.

Antagandet är att cirka 40 % av byggandet består av annat än bostäder (verksamhets- och servicebyggande) eftersom till exempel skolan, daghemmet och idrottsfunktionerna i området utgör en förhållandevis betydande del av området på grund av dess täta avgränsning.

#### ZON 2: TÄTT BOENDE SOM DOMINERAS AV FLERVÅNINGSHUS

Zonen för tätt boende som domineras av flervåningshus ligger i den omedelbara närheten av zonen för centrumliknande boende och inom influensområdet för den kollektivtrafikkorridor som ska förbättras (radie från hållplatsen max. 800 m). I den här zonen är målet att skapa en ganska tät samhällsstruktur som består av främst flervåningshus och små flervåningshus och där det främst finns bostäder. Områdeseffektiviteten beräknas däremot att bestå till cirka 30 % av andra funktioner. I zonen används en områdeseffektivitet på  $e^a=0,3$ . Områdeseffektiviteten är ganska låg för ett område för flervåningshus och motsvarar effektiviteten för ett typiskt radhusområde. I den här zonen ingår även de kvartersområden som ligger närmast Jollstrandens småbåtshamn.

### ZON 3: SMÅHUSDOMINERAT BOENDE SOM SKA FÖRTÄTAS ELLER NYTT BOENDE

Zonen för småhusdominerat boende som ska förtätas ligger i influensområdet för den kommande kollektivtrafikkorridoren och sträcker sig till högst cirka 2 kilometers radie och till cirka 3 kilometers avstånd längs gatunätet från området för centrumfunktioner i Kantvik. I den här zonen är målet att skapa en ganska tät zon med småhus, radhus, bostadshus som är typiska för städer och delvis fristående småhus. Områdeseffektiviteten minskar genom en ganska gles boendemiljö som är typisk för småhusområden samt grönområden inom områdets gränser. En allmän områdeseffektivitet för småhusområden är 0,1, men eftersom det småhusområde som anvisas på kartan över delgeneralplanen är stort och innefattar stora grönområden används ett exploateringstal på 0,05 i denna beräkning.

### ZON 4: SMÅHUSDOMINERAT BOENDE

Zonen för småhusdominerat boende omfattar Smedsede områden som detaljplanerats nyligen (2000-talet) på den östra sidan av Obbnäsvägen. Området ligger till största delen i influensområdet för en kollektivtrafiklinje med en svagare servicenivå än den planerade stomlinjen. På grund av läget, servicenivån för kollektivtrafiken och den för småhusområden typiska områdeseffektiviteten anvisas inget förtätande till zonen. Längs gatunätet ligger området på cirka 1,5–3 kilometers avstånd från Kantviks område för centrumfunktioner och på 5–6,5 kilometers avstånd från Kyrkslätts station och service.

### ZON 5: GLESBEBYGGELSE

Glesbygdszonen ligger utanför de zoner som beskrivs ovan. I glesbygdsområdet är avsikten att bevara den landsbygdsliknande miljön och villamiljön vid kulturlandskapsobjekten.

I glesbygdsområdet används inget områdeseffektivitetstal eftersom det inte anvisas några områden som ska detaljplaneras; endast byggbara byggnadsplatser baserat på stomlägenhetsberäkningen. De kalkylerade byggnadsplatser som inte varit möjliga att anvisa till områden som ska detaljplaneras har placerats i glesbygdsområdet med AO/nr-beteckning där siffran efter beteckningen anger antalet byggnadsplatser.

I glesbygdsområdet anvisas sammanlagt 170 byggnadsplatser för fristående småhus (AO/X) på plankartan. Av dessa är cirka 50 obebyggda (situation 2021). Till områdena för fritidshus (RA) anvisas 22 kalkylerade byggnadsplatser av vilka under tio är obebyggda (situation 2021). I glesbygdsområdet bor för tillfället 600 invånare, och när alla byggnadsplatser bebyggs skulle antalet invånare öka med några hundra beroende på hushållets storlek.

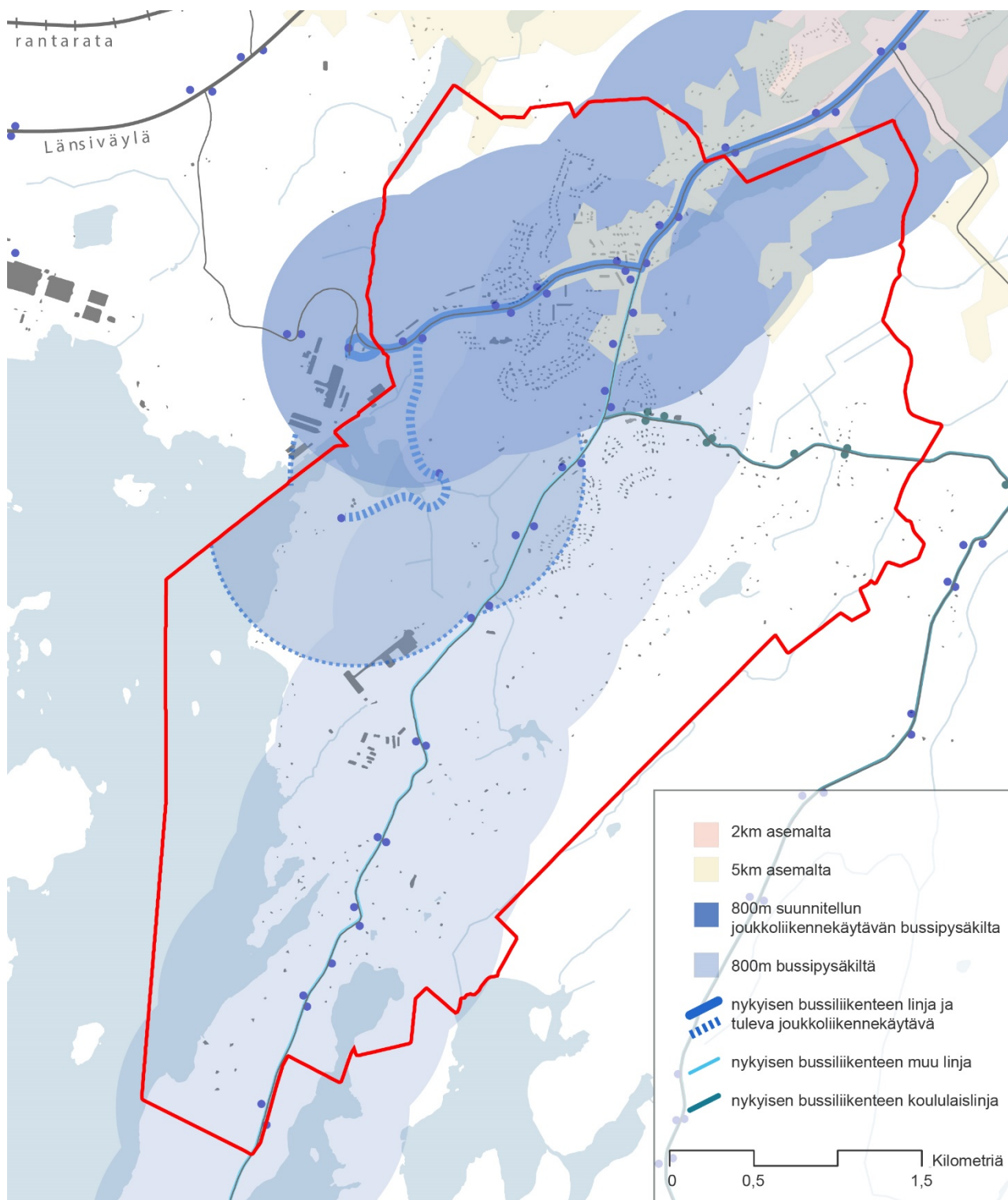


Bild 16: Analysskarta över tillgängligheten och den nuvarande och kommande kollektivtrafiken. Tillgängligheten har använts som en dimensioneringsprincip för delgeneralplanens beredningsmaterial.

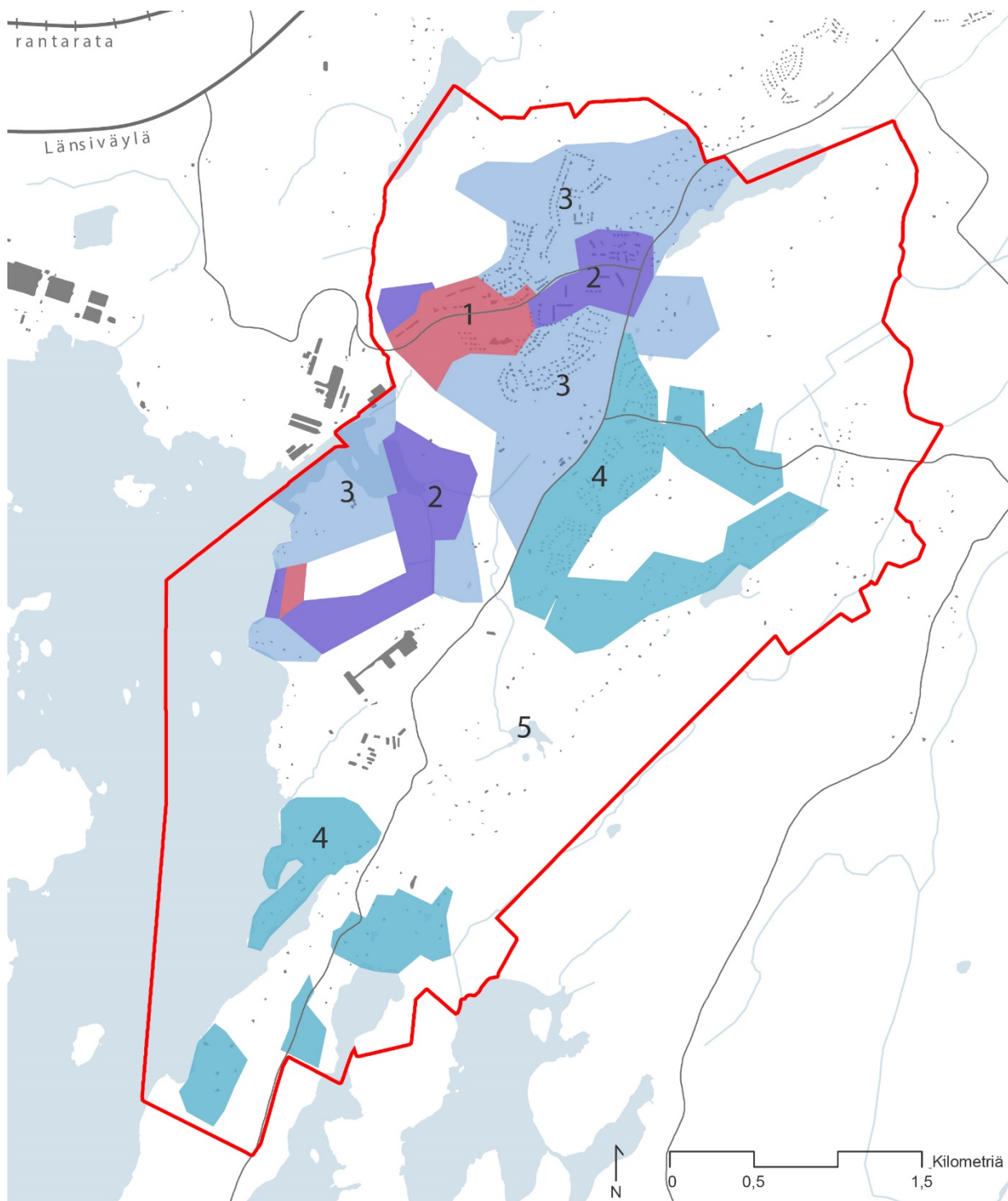


Bild 17: Åskådliggörande karta över de fyra olika effektivitetszonerna som använts på plankartan för delgeneralplanens beredningsmaterial.

### 5.3 Delgeneralplanens områdesreserveringar och planbestämmelser

Områdesreserveringarna och planbestämmelserna i delgeneralplanen framkommer i planbeskrivningens bilagor 1 och 2.



### 5.4 Jämförelse med den gällande generalplanen

Jämfört med Kyrksläatts generalplan 2020 innebär delgeneralplanen att området för centrumfunktioner utvidgas genom att två av generalplanens områden för centrumfunktioner ansluts till varandra. Som förlängning av området för centrumfunktioner anvisas områden för flervåningshus (AK); i den gällande generalplanen är dessa områden främst AK- eller områden för bostadsbyggnader (A), men delvis också områden för små bostadshus (AP), områden för företagsverksamhet (PT) och områden för närrecreation (VL). Jämfört med generalplanen skapar delgeneralplanen en effektivare markanvändning vid noga övervägda platser i samhällsstrukturen i de mest centrala områdena i Kantviks tätort.

Delgeneralplanen preciserar AP- och A-områdenas läge genom att bättre beakta naturvärdena och utrymmesbehoven för ekologiska förbindelser. Planeringsprinciperna för samhällsstrukturen har utvecklats under de senaste två decennierna och medvetenheten om nackdelarna och kostnaderna med bilberoende bostadsområden har ökat. Det här har för sin del inverkat på preciseringen av A- och AP-områdenas avgränsningar. Nya A- och AP-områden anvisas i stället för VL-områdena vid Strömsby strand och Jollstrandens detaljplaneområde. I delgeneralplanen anvisas en del av AP-områdena som A-områden som tillåter uppkomsten av ett mångsidigare byggnadsbestånd som kan undersökas noggrannare i samband med detaljplaneringen.

I den gällande generalplanen anvisas de områden för fristående småhus (AO/X) som ligger i tätortens randområden huvudsakligen som landsbygdsliknande bostadsområden (A-1) eller jord- och skogsbruksområden (M). Delgeneralplanens områden för fristående småhus (AO/X) är emellertid endera sådana som konstaterar det befintliga läget eller som bestyrker de obebbyggda kalkylerade byggnadsplatserna i generalplanen och styr placeringen av byggandet. Det här innebär att dessa områden egentligen inte innebär mer byggande jämfört med generalplanen.

Jämfört med generalplanen anvisas områdesreserveringarna för boende och grönområden noggrannare i delgeneralplanen. Grönstrukturen följer i stora drag generalplanens grönstruktur. Den kanske största skillnaden är att de strandområden som anvisats som rekreationsområde i generalplanen anvisas som områden som ska detaljplaneras i samband med Jollstrandens och Kantviksstrandens detaljplaneprojekt. Trots att de ovan nämnda områdena anvisas som rekreationsområden i generalplanen har havsstranden i verkligheten inte varit tillgänglig i området för de fastigheter som byggts vid stranden i Strömsbyområdet och i området för Kantviksstranden på grund av en svårframkomlig terräng. Trots att mängden av rekreationsområde minskar något i ovan nämnda områden kommer det att uppstå bättre tillgängliga offentliga områden och områden som är avsedda för rekreation vid havsstranden i samband med att områdena detaljplaneras.

### 5.5 Jämförelse med gällande detaljplaner

Markanvändningen i de detaljplaner som utarbetats för området för delgeneralplanen förändras egentligen inte genom godkännandet av delgeneralplanen, men den möjliggör och kommer på lång sikt antagligen att leda till detaljplaneändringar i synnerhet längs Sockermästarvägen i området för Kantviks centrum eftersom delgeneralplanens mållår är 2040. Målet med detaljplaneändringen är att komplettera och förtäta stadsstrukturen och i vissa fall ersätta befintliga byggnader med effektivare byggande när byggnadernas livscykel är slut.

### 5.6 Jämförelse med utvecklingsbilder

Delgeneralplanen har utarbetats i enlighet med de utvecklingsbilder som godkänts av kommunen. I utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 anvisas Kantvik som ett centrum för närservice, vilket stödjer förstärkandet av det område för centrumfunktioner som anvisas i delgeneralplanen genom att göra området större. Utvecklingsbildens befolkningsprognos för Kantvik har fungerat som utgångspunkt för dimensioneringen i delgeneralplanen och den har uppdaterats utifrån uppgifter från trafiksystemplanen för att möjliggöra en hållbar samhällsstruktur.

I kartpresentationen för Kantviks utvecklingsbild 2040 (2016) gjordes en preliminär undersökning av olika boendezoner genom att anvisa ett centrumområde, ett område för flervåningshus, ett befintligt bostadsområde som ska förtätas samt nya bostadsområden. De zoner som används i delgeneralplanen baserar sig på dessa uppgifter och de preciserande uppgifter som ingår i trafiksystemplanen som utarbetats efter utvecklingsbilden. På kartan över utvecklingsplanen anvisades även de nya bostadsområden i planläggningsprogrammet som också anvisas i delgeneralplanen. I kartpresentationen av utvecklingsbilden framkommer grönstrukturens stomme och de viktigaste ekologiska förbindelserna och rekreationslederna. I delgeneralplanen anvisas noggrannare lägen för dessa och de har ställvis anvisats som något större områden än på kartan över utvecklingsbilden. De nya trafikförbindelsebehov som anvisas i utvecklingsbilden har även beaktats i lösningen för delgeneralplanen.

Bild 18: Delgeneralplanens avgränsning på generalplanekartan över hela kommunen

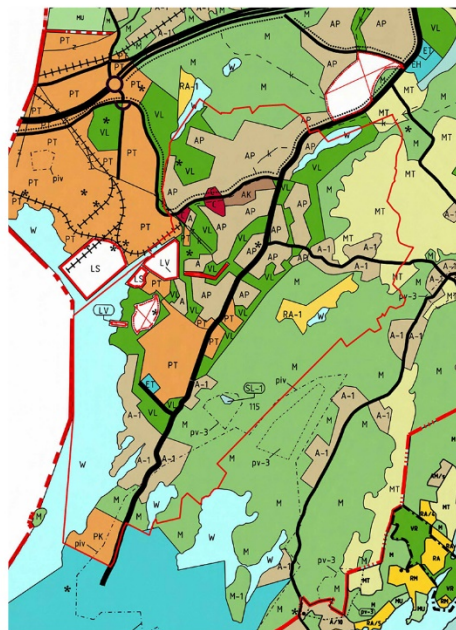


Bild 19: Avgränsning av delgeneralplanen på kartan över Kantviks utvecklingsbild 2040

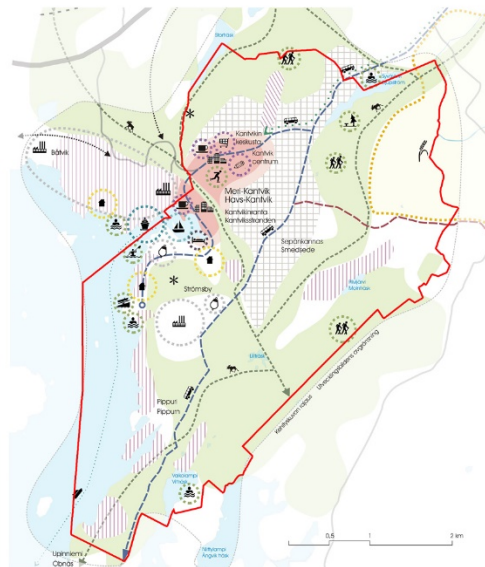
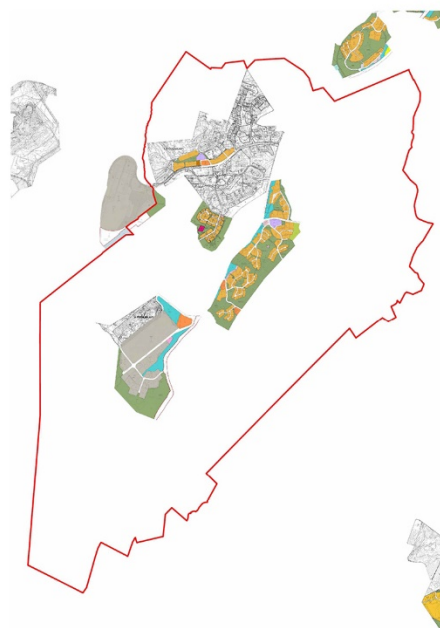


Bild 20: Delgeneralplanens gränser på kartsammanställningen över de gällande detaljplanerna



## 6 DELGENERALPLANENS KONSEKVENSER

Konsekvensbedömning i enlighet med 1 § i MBF:

Enligt 1 § i markanvändnings- och byggförordningen (MBF) ska följande konsekvenser utredas då en plan utarbetas:

- människornas levnadsförhållanden och livsmiljö,
- jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet;
- växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna
- områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken;
- stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön.

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

Kantviks delgeneralplan främjar bostadsproduktionsmöjligheterna i kommunen och i Kantvik genom att komplettera den befintliga samhällsstrukturen.

### 6.1 Konsekvenser för människans levnadsförhållanden och levnadsmiljö

I förhållande till det nuvarande invånarantalet möjliggör delgeneralplanen ungefär ett dubbelt så stort antal nya invånare i de områden som ska detaljplaneras. Planen möjliggör även mångsidiga och olika boendetyper av de centrumliknande boendemöjligheterna i planeringsområdet i form av ett flytande bostadsområde och landsbygdsliknande boende. Detta innebär att det är möjligt att förbereda sig på förändringar i boendebehov och möjliggöra livscykelboende. I området för centrumfunktioner är det även möjligt att placera nya arbetsplatser. Det ökande antalet invånare möjliggör bättre service och en mer högklassig stadsmiljö i Kantviksområdet – även för de nuvarande invånarna. Eftersom planbeteckningen för centrumfunktioner tillåter många olika verksamheter i området möjliggör den att olika funktioner, såsom boende, service och arbetsplatser, blandas. De blandade funktionerna möjliggör även uppkomsten av ett tryggt havsnära lokalcentrum med mångsidig service som är intressant med tanke på stadsbilden.

De konsekvenser som de ändringar i markanvändningen som möjliggörs genom planen orsakar för levnadsmiljön är ställvis stora, men de skapar ett mångsidigare service- och bostadsutbud i området, vilket ökar invånarnas valmöjligheter. En del av de områden som utvecklas blir mer sammanhållna tack vare det kompletterande byggandet, och i en del områden genomförs nytt byggande, vilket kan vara bra eller dåligt beroende på den nuvarande invånarens perspektiv. De vårdade rekreationsområden som anvisas i delgeneralplanen upplevs vanligtvis som en positiv förändring trots att kompletterande byggande ibland kan skada områden som upplevts som rekreationsområden. Genom utvecklingen av strandområdena och förbättrandet av deras tillgänglighet underlättas även invånarnas möjligheter att ta sig till havet.

Ett ökande antal invånare har sannolikt en positiv effekt på serviceutbudet i Kantviksområdet samtidigt som det får fart på den lokala ekonomin. År 2021 är serviceutbudet kvalitetsmässigt nöjaktigt och i området finns omedelbar närservice; skola för de lägre klasserna, daghem och dagligvarubutik. Fördubblingen av antalet invånare ökar trycket både på mångsidigare offentlig och kommersiell service samt på dess utveckling och uppkomst. Antalet invånare i delgeneralplanen skapar till exempel förutsättningar för en till livsmedelsbutik. Ökningen av när servicen har en positiv inverkan på människornas levnadsmiljö; de minskar det omedelbara behovet av röra sig och ökar aktivt umgänge och skapar liv i området. I anslutning till småbåtshamnen och gästhamnen i Jollstranden och Strömsbyvikens områden är det möjligt att utveckla service som anknyter till båtverksamhet, såsom restauranger, pop up-butiker som är öppna under båtsäsongen samt detaljhandel som anknyter till båtliv.

Genom det ökade antalet invånare kommer även servicenivån för kollektivtrafiken att förbättras. Genomförandet av delgeneralplanens markanvändning leder förr eller senare till en situation där det går en busstur med en attraktiv servicenivå i närheten av allt fler invånare. På så sätt är det möjligt att främja bl.a. målet om bilfritt boende. Samtidigt omfattas allt fler äldre av en fungerande kollektivtrafik.

Förutom mångsidigare service möjliggör delgeneralplanen även en ökning av antalet arbetsplatser. Förutsättningarna för industrin i området stöds genom att möjliggöra utvecklingen av en regional koncentration av industri och båtliv.

Det ökande antalet invånare ökar naturligtvis fordonstrafikmängderna och av denna orsak ökar trafiken längs huvudgatorna och det buller som orsakas av trafiken. De skadliga bullerkonsekvenser som orsakas av trafiken blir emellertid inte för höga enligt prognoserna. Behovet av bullerskydd undersöks alltid i samband med detaljplaneringen. Den mängd tung trafik som går i området i nuläget kommer sannolikt att minska när en alternativ förbindelse och en anslutning till stamväg 51 anläggs från Kantviks industriområde intill planeringsområdet.

### 6.2 Konsekvenser för jordmånen och berggrunden, vattnet, luften och klimatet

De konsekvenser som genomförandet av delgeneralplanen orsakar för jordmånen och berggrunden är lokala och ansluter till byggandet av de områden som ska detaljplaneras. Som följd av byggandet är det ställvis nödvändigt med brytning, jordfyllnad och massabyten. Eftersom den mer detaljerade planeringen av helt nya områden genomförs genom att utarbeta en detaljplan är det inte möjligt att utfärda särskilt detaljerade bestämmelser för måluppställningen och genomförandet av området genom delgeneralplanen. Den vågbrytare och de bryggkonstruktioner som förutsätts i Jollstrandens småbåtshamn kräver tillstånd enligt vattenlagen. Genom att placera verksamheten i fråga till stranden vid Jollstrandens område krävs inga muddringar.

Delgeneralplanens markanvändning har inga betydande konsekvenser för grundvattnet eller dagvattnet i planeringsområdet eftersom detaljplanernas bestämmelser, i enlighet med de handlingssätt som tillämpas i Kyrkslätt kommun, är tillräckligt strikta för att till exempel trygga bevarandet av grundvattenområdet och en ändamålsenlig hantering av dagvattnet. Dessutom utvecklas detaljplanernas bestämmelser bl.a. i enlighet med förutsättningarna i lagstiftningen. I delgeneralplanens förslagsskede utarbetas en dagvattenutredning som ger mer detaljerad information om konsekvenserna för dagvattnet och hanteringen av den i området.

Konsekvenserna för luften och klimatet anknyter främst till nybyggande, anläggande av trafikleder, den ökande trafiken och dess utsläpp samt uppvärmning. Allt nybyggande orsakar klimatutsläpp, men strävan med planlösningen är att på lång sikt minimera klimatutsläpp genom en samhällsstruktur som är koncentrerad med tanke på ytan och som stödjer sig på kollektivtrafik. Strävan är också att minska invånarnas trafikallsträng genom att skapa ett serviceutbud och arbetsplatser i närheten av invånarna. De klimatkonsekvenser som delgeneralplanen orsakar påverkas väsentligt av samordnandet av trafiksystemet och markanvändningen. Av denna orsak har delgeneralplanens markanvändningszoner planerats för att främja möjligheterna att höja kollektivtrafikens servicenivå. På så sätt stödjer sig markanvändningslösningen starkt på kollektivtrafiken. Om kollektivtrafikens andel av färdställen förblir liten och största delen av trafiken baserar sig på privatbilism blir de klimatkonsekvenser som uppstår genom planen betydligt större än uppskattat. Genom att förutsätta att en betydande del av nybyggandet genomförs med konstruktioner i massivt trä är det möjligt att skapa konsekvenser som är gynnsamma med tanke på stävjan av klimatförändringen.

I utvecklingsbilden för Kantvik presenterades en möjlighet att producera närenergi från sediment på havsbotten och genom att tillvarata spillvärme från industrin. I Kantviks centrum byggs ett fjärrvärmenät. Det fjärrvärmebolag som är verksamt i området har öppnat sitt nät för tredje parter 2013 och har fört diskussioner med Saint Gobain Rakennustuotte Oy och Finska Socker Ab om att överföra deras spillvärme till fjärrvärmenätet. Om detta förverkligas skulle spillvärmerna utgöra en betydande källa för fjärrvärme i Kyrkslätt. Anskaffningen av spillvärme inverkar märkbart på hur mycket utsläpp den energiproduktion som används i Kyrkslätt orsakar. Delgeneralplanen tillåter genomförande av samhällsteknisk försörjning i kvartersområdena, vilket möjliggör

byggande av sådan infrastruktur som möjliggör produktion av sedimentvärme och tillvaratagande av spillvärme från industrin samt solenergi och småskalig vindenergi.

### 6.3 Konsekvenser för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna

Det behov av en ekologisk förbindelse som anvisas i Nylands landskapsplan har beaktats i markanvändningen i delgeneralplanen. De ekologiska förbindelsernas läge har preciserats i den utredning som utarbetats för delgeneralplanen (Luontotieto Keiron Oy 2014). De utrymmesbehov som förutsätts av de ekologiska förbindelsebehoven anvisas som tillräckligt breda förbindelser på kartan så långt det är möjligt. Bredden av de ekologiska förbindelserna är ställvis smalare vid de nuvarande flaskhalsarna, men strävan har varit att hålla de smala ställena så korta som möjligt inom de ramar som möjliggörs av den nuvarande och nya markanvändningen. Tillräckligt breda obebyggda områden har reserverats för att säkerställa funktionen av de regionala förbindelserna. I området anvisas två ekologiska förbindelser av betydelse på regional nivå som kompletterar varandra, vilket trots flaskhalsara förbättrar förutsättningarna för det ekologiska nätet i området och bevarar och upprätthåller naturens mångfald.

Värdefulla objekt i naturen med sina växt- och djurarter bevaras till stor del eftersom de ligger i delgeneralplanens jord- och skogsbruksområden (MY, MU/eko), naturskyddsområden (SL) och rekreationsområden (VL). Det byggande som delgeneralplanen möjliggör inverkar emellertid även på värdefulla objekt i naturen eftersom randeffekten också sträcker sig till dem. På grund av randeffekten (50–100 m) förändras förhållandena och arterna på objekten. Randeffekten kan å ena sidan framkomma på ett positivt sätt genom en ökning av artrikedomen, men å andra sidan kan den även minska arternas levnadsmöjligheter och försvaga de ekologiska förbindelsernas funktion i små skyddsområden.

De konsekvenser som delgeneralplanen och genomförandet av den orsakar för naturens mångfald, värdefulla objekt i naturen och växt- och djurarterna kan vara betydande på lokal nivå bl.a. på grund av nytt byggande och dess randeffekter. Delgeneralplanen inverkar positivt på naturens mångfald eftersom betydande naturobjekt bevaras och skyddas och ekologiska förbindelser tryggas och anvisas på generalplanenivå.

Delgeneralplanen orsakar inga konsekvenser för naturresurserna.

### 6.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

Delgeneralplanen skapar en mer sammanhållen områdes- och samhällsstruktur i Kantviks tätort och förtätar den nuvarande tätorten och möjliggör en betydande mängd nytt byggande i området. Kantviks tätort utgör en förlängning av den centrala tätortszonen längs banan i Kyrkslätt till en del av en större områdesstruktur som sträcker sig över kommungränserna. En förtätning av samhällsstrukturen är lönsam både med tanke på planekonomi och hållbar utveckling.

De ekonomiska konsekvenser som uppstår genom den företagsverksamhet som möjliggörs i planen till exempel för kommunens beskattningsutfall är svåra att bedöma, men planen möjliggör placeringen av nya arbetsplatser och tjänster i området. Genom de nya invånare som flyttar till Kantviks tätort ökar kommunens köpkraft och den allmänna handlingskraften ökar, vilket förstärker den lokala ekonomin.

Om invånarantalet i Kantviks tätort ökar i enlighet med delgeneralplanens mål, kommer även trafikmängderna att öka. Ökningen av trafikmängderna har undersökts med olika markanvändningsscenarier i samband med trafiksystemplanen. Baserat på dessa granskningar av trafikmängden stödjer sig markanvändningslösningen i delgeneralplanen starkt på trafiksystemplanens utvecklingskorridor för kollektivtrafik som ska förbättras. Dessutom torde ökningen av invånarna och trafikmängderna fördelas förhållandevis jämnt över en period på 20 år. Enligt trafiksystemplanens prognos kan detta emellertid orsaka en situation efter 2040 där den ökande fordonstrafiken behöver fler filer i början av Obbnäsvägen.

I enlighet med den centrala principen i delgeneralplanen placeras största delen av det nya byggandet i influensområdet för den kollektivtrafikkorridor som ska förstärkas, vilket innebär att användningen av kollektivtrafik blir allt mer attraktivt. Målet med markanvändningen är även att förbättra förbindelserna för gång- och cykeltrafik så att en allt större del av de dagliga resorna kan skötas till fots eller med cykel.

De områden för samhällsteknisk försörjning som tillåts i kvartersområdena i delgeneralplanen möjliggör utnyttjande av de nya energiproduktionsformer som beskrivs i kapitlet ovan, såsom småskalig sol- och vindkraft, men även värmeenergi från sediment på havsbotten och berggrunden i området samt tillvaratagande av spillvärme från industrin.

I området finns för tillfället industri och hamnverksamhet. Genom delgeneralplanen kan dessa verksamheter bevaras. De kan orsaka en del störningar för de nya bostadsområdena. I nuläget har kol- och gipstransporter och koldamm som uppstår vid lastnings- och lossningsverksamhet gett upphov till klagomål. Damppartiklar är emellertid så stora att de inte orsakar skada för hälsan. Skadan är främst estetisk. Flera utredningar har gjorts om ämnet och enligt dem finns det inga större problem med att samordna funktionerna. Hamnens och fabrikerens verksamhet regleras även av miljötillståndet. När kraven på miljötillstånd uppfylls säkerställs att verksamheten inte orsakar skador för hälsan. På grund av främjandet av förnybara energiformer och övergången till naturgas kommer koltransporterna sannolikt att minska märkbart under de närmaste åren. Stenkolstransporterna i anslutning till hamnen torde upphöra under 2020-talet. Detta innebär att de olägenheter som koldammet orsakar upphör. Under de senaste åren har produktions- och lagringsföretag som utövar cirkulär ekonomi sökt sig till närområdet. Även denna typ av företagsverksamhet regleras i miljöskyddslagen.

### 6.5 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön

Delgeneralplanens mål inverkar positivt på stadsbilden i Kantviks tätort och bildar ett tydligt område för centrumfunktioner i området, vilket framhäver områdets läge i närheten av havet. Målet är att förtäta den för tillfället ganska splittrade och glesa samhällsstrukturen och locka fler invånare, tjänster och arbetsplatser till området. Delgeneralplanen möjliggör förhållandevis mycket nytt boende och byggande med de mest centrala lägena, vilket förändrar stradsbilden och landskapet.

Strävan är att förändringarna i det bekanta landskapet utanför den nuvarande tätorten hålls så små som möjligt. De viktigaste landskapslinjerna, såsom åkerslätterna i Estby sprickdal, Hemvikens gamla havsvik och havsstrandslandskapen i Pippuri bevaras nästan oförändrade i planen. I planen fastställs att landskapsmässigt värdefulla åkerlandskap ska bevaras öppna. De skogbevuxna krönområden som är betydande med tanke på storlandskapet har bevarats obebyggda och anvisats som en del av grönområdesnätet. Jollstrandens område med sina småbåtshamnar väster om Kasaberget kommer att förändra landskapsbilden i området sett från havsviken. Området ligger längs en befintlig trafikerad fartygsled och höjer sig inte så att det skulle konkurrera med Kasaberget i landskapet.

Landskapet vid havsstranden förändras märkbart i omgivningen av Strömsbyviken när småbåtshamnens verksamhet utvidgas och de omgivande områdena förändras till Kantviksstrandens och Briggstrandens bostadsområden. Området förändras från en vassbevuxen och igenvuxen liten vik till en muddrad strandzon med en mer bebyggd karaktär där stranden anvisas för allmänt bruk. Bebyggandet av de ovan nämnda områdena innebär även att strandlinjen bearbetas i den södra kanten av området.

Till de skogbevuxna områdena anvisas en del tilläggsbyggande. En stor del av detta består av kompletterande byggande som inte förändrar landskapet i någon större utsträckning, men bl.a. de helt nya bostadsområden som anvisas till den södra sidan av Djupström och Rånäs kulle innebär en bestående förändring för skogslandskapet.

En betydande del av de inventerade objekten som innehåller skyddsvärden i den byggda kulturmiljön anvisas för skydd i delgeneralplanen och deras ställning i landskapet bevaras. Områdeshelheter i kulturmiljön ska bevaras. I närheten av kulturmiljöobjekten och de skyddade byggnaderna uppstår emellertid mycket tilläggsbyggande, såsom till exempel i Jollstrandens detaljplaneområde vid stranden i Strömsby. Nytt byggande innebär alltid en förändring i omgivningen, men i stället för delgeneralplanen avgörs anpassningen av nybyggnation i tätortsområdena i samband med att detaljplaner utarbetas för områdena.



## 7 GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH DESS RÄTTVERKNINGAR

### 7.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet av planen

Genomförandet av planen styrs av kommunaltekniska översiktsplaner, och andra nödvändiga mer detaljerade utredningar utarbetas till stor del i detaljplaneringssskedet. Översiktsplaneringen berör bl.a. planeringen av gator och rekreationsområden samt vattenförsörjning och hantering av dagvatten. I samband med arbetet med delgeneralplanen utarbetas en utredning av småbåtshamnen för området samt en utvecklingsplan för båtbranschen och båtlivet.

### 7.2 Genomförande och tidsschema

Beslut om utarbetandet av detaljplaner för de nya områden som anvisas i delgeneralplanen fattas av kommunfullmäktige i samband med att fullmäktige godkänner planlägningsprogrammet. Det pågående detaljplaneprojektet för Briggstranden är ett av de projekt som ingår i planlägningsprogrammet 2016–2021. Jollstrandens detaljplaneprojekt, som ingår i väntekorgen i planlägningsprogrammet, inleds enligt planerna under åren 2019–2021. Detaljplaneprojekten för Kantviksstranden ingår i den lägre väntekorgen i planlägningsprogrammet och genomförandet av dessa projekt möjliggörs genom delgeneralplanens lösning. Kommunen äger förhållandevis mycket mark i planeringsområdet. Av denna orsak påverkas tidsschemat för de ovan nämnda planprojekten av de resurser som finns tillgängliga. Även den rådande bostadsmarknadssituationen och det allmänna ekonomiska läget kan inverka på tidsschemat för genomförandet av planprojekten. Genomförandet av de nya gatuförbindelser och kommunaltekniska nät som anvisats i delgeneralplanen är bundet till tidpunkten för genomförandet av olika detaljplaner.

### 7.3 Delgeneralplanens rättsverkningar

Delgeneralplanen för Kantvik har utarbetats som en generalplan med rättsverkningar i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Generalplanen är en plan som styr kommunen, markägarna i området och myndigheterna. Delgeneralplanen ska följas i samband med att detaljplaner utarbetas. I samband med beviljande av bygglov och åtgärdstillstånd ska det också ses till att områdesanvändningen stämmer överens med generalplanen. Genomförandet av delgeneralplanen får inte heller försvåras genom myndighetsåtgärder. Tillstånd för uppförande av en byggnad får inte beviljas om tillståndet försvårar genomförandet av delgeneralplanen. Denna begränsning är emellertid villkorlig: tillstånd ska beviljas, om förvägrande av tillstånd på grund av generalplanen skulle orsaka sökanden betydande olägenhet och kommunen eller, när området måste anses vara avsatt för något annat offentligt samfund, detta inte löser in området eller betalar skälig ersättning för olägenheten.

Landskapsplanen gäller inte i området för den lagkraftiga delgeneralplanen. Den fungerar emellertid som anvisning vid eventuella kommande ändringar av delgeneralplanen. I den kommunala planstyrningen fungerar delgeneralplanen som anvisning vid utarbetande av detaljplaner för området. Delgeneralplanen gäller inte i detaljplaneområden men den fungerar som anvisning då en detaljplan utarbetas och ändras.

Bestämmelserna i Kyrkslätts kommuns byggnadsordning tillämpas inte till de delar som annat fastställs i delgeneralplanen.

Efter att Kantviks delgeneralplan vunnit laga kraft upphör Kyrkslätts generalplan 2020 att gälla i planeringsområdet.

## AVVIKANDE FRÅN DELGENERALPLANEN

För att möjliggöra byggande i ett område där det är förbjudet enligt delgeneralplanen krävs en ändring av delgeneralplanen, en detaljplan eller ett undantagslov. Eftersom en generalplan utarbetas i stora drag är mindre undantag från områdenas gränser ofta möjliga utan ändring av generalplanen eller undantagslov. Det väsentliga är att undantaget inte får äventyra planens syfte eller grannarnas rättsskydd.

### 7.4 Uppföljning av genomförandet

I delgeneralplanens förslagsskede utarbetas förfarandesätt som beskriver uppföljningen av genomförandet.

## 8 BILAGOR

- Bilaga 1. Delgeneralplanekarta 1:6 000, A3 förminskning
- Bilaga 2. Delgeneralplanens planbestämmelser
- Bilaga 3. Utdrag ur den generalplan som ska ändras
- Bilaga 4. Kalkylerade byggplatser och delgeneralplanens byggplatser
- Bilaga 5. Inventering av den byggda kulturmiljön, karta och objektsförteckning
- Bilaga 6. Arkeologisk inventering, objektsförteckning
- Bilaga 7. Naturutredning, karta och objektsförteckning
- Bilaga 8. Granskning av ekologiska förbindelser, karta
- Bilaga 9. Placering av byggrätter inom AO-alueiden fastighetsvis



KYRKSLÄTTS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR  
KANTVIK

Tilläggsuppgifter: [www.kyrkslatt.fi](http://www.kyrkslatt.fi)  
Kontaktuppgifter: Kyrksläotts kommun  
PB 20, 02401 KYRKSLÄTT