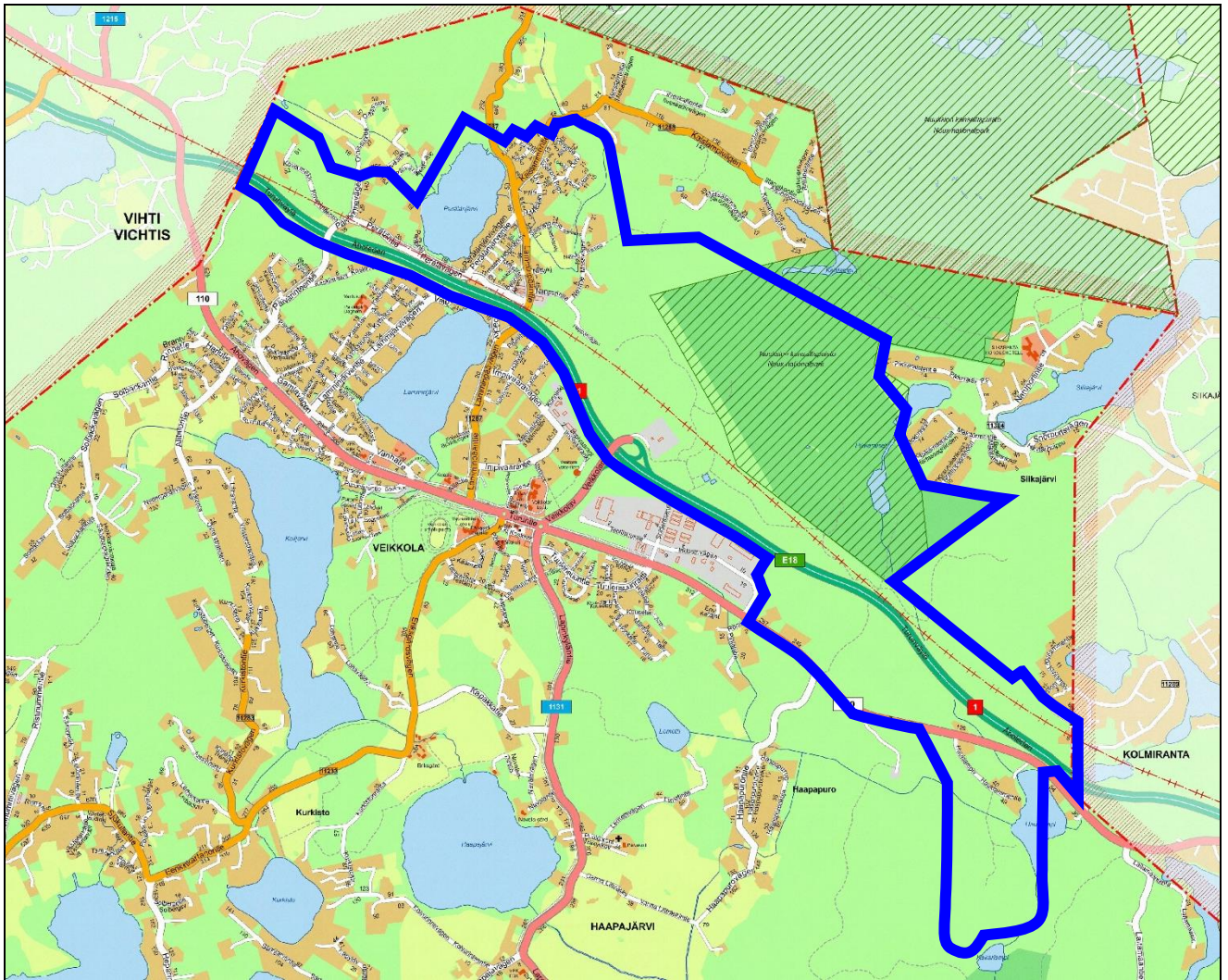


DELGENERALPLAN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

BESKRIVNING AV DELGENERALPLAN





KYRKSLÄTTS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

Beskrivning av delgeneralplan. Beskrivningen gäller delgeneralplanekartan som daterats 16.5.2023.

Uppgjorts av: planläggningsarkitekt Seppo Mäkinen

Anhängiggjorts: kungörelse om anhängiggörande 11.7.2019

Behandlingar:

Program för deltagande och bedömning	kommunaltekniska nämnden	21.3.2019	§ 50
	samhälstekniska nämnden	22.4.2021	§ 61
	samhälstekniska nämnden	20.5.2020	§ 68
Delgeneralplanens beredningsmaterial	samhälstekniska nämnden	19.3.2020	§ 34
		23.4.2020	§ 48
Förslag till delgeneralplan	samhälstekniska nämnden	27.4.2023	§ 50
	kommunstyrelsen	15.5.2023	§ 155
Godkännande av delgeneralplanen	samhälstekniska nämnden	XX.XX.20XX	§ XX
	kommunstyrelsen	XX.X.20XX	§ XX
	kommunfullmäktige	XX.X.20XX	§ XX

Ritningsnummer: 3489
 Projektnummer: 40000

BESKRIVNINGENS INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING

- 1.1. Bas- och identifikationsuppgifter
- 1.2. Planområdets läge
- 1.3. Syftet med och innehållet i delgeneralplanen
 - 1.3.1. Målår för delgeneralplanen
- 1.4. Beskrivningens innehållsförteckning

2. SAMMANDRAG

- 2.1. Skeden i planprocessen
- 2.2. Planens centrala innehåll
 - 2.2.1. Invånare och arbetsplatser
 - 2.2.2. Dimensionering av byggrätten
 - 2.2.3. Ekologiskt nätverk
- 2.3. Genomförande av planen

3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

- 3.1. Utredning om förhållandena på planeringsområdet
 - 3.1.1. Allmän beskrivning av området
 - 3.1.2. Naturmiljö
 - Landskapsstruktur
 - Jordmån och byggbarhet
 - Grönområdesnät
 - Naturtyper
 - Skyddsområden
 - 3.1.3. Bebyggd miljö
 - Samhällsstruktur och dess utveckling
 - Trafik
 - Samhällsteknisk försörjning
 - Byggnadsarv
 - Fornminnen
 - 3.1.4. Befolkning, service och arbetsplatser
- 3.2. Planeringssituation
 - 3.2.1. Landskapsplaner
 - 3.2.2. Generalplan
 - 3.2.3. Detaljplaner

4. DELGENERALPLANENS PLANERINGSSKEDEN OCH VÄXELVERKAN

- 4.1. Behov av delgeneralplanering
- 4.2. Inledning av delgeneralplanen och beslut som gäller det
- 4.3. Deltagande och samarbete
 - 4.3.1. Intressenter
 - 4.3.2. Program för deltagande och bedömning
 - 4.3.3. Myndighetsråd
- 4.4. Planens beredningsmaterial

5. MÅL FÖR DELGENERALPLANEN

- 5.1. Riksomfattande mål för områdesanvändningen
- 5.2. Mål som härletts ur regionala strategier
 - 5.2.1. MBT-planen 2019
- 5.3. Kommunens allmänna mål
 - 5.3.1. Kommunstrategi
 - 5.3.2. Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060

6. BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN

- 6.1. Dimensionering av delgeneralplanen
- 6.2. Delgeneralplanens områdesreserveringar och planbeteckningar
 - 6.2.1. Boende
 - 6.2.2. Arbetsplatser och service
 - 6.2.3. Trafik
 - 6.2.4. Rekreations- och friluftsområden
 - 6.2.5. Jord- och skogsbruksområden
 - 6.2.6. Skydd
 - 6.2.7. Teknisk service
 - 6.2.8. Specialområden
- 6.3. Jämförelse med riksomfattande mål för områdesanvändningen
- 6.4. Jämförelse med landskapsplanen
- 6.5. Jämförelse med den gällande generalplanen
- 6.6. Jämförelse med de gällande detaljplanerna
- 6.7. Ändringar i detaljplaneförslaget efter beredningsskedet

7. DETALJPLANENS KONSEKVENSER

- 7.1 Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö
- 7.2 Konsekvenser för jord- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet
- 7.3 Konsekvenser för växt- och djurarterna, naturens mångfald och naturresurserna
- 7.4 Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken
- 7.5. Konsekvenser för stadsbilden, landskapet, kulturarvet och den byggda miljön
- 7.6. Konsekvenser för utvecklingen av en fungerande konkurrens inom näringslivet

8. GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH RÄTTSSVERKNINGAR

- 8.1. Planer som styr och åskådliggör genomförandet
- 8.2. Genomförande och tidtabell
- 8.3. Delgeneralplanens rättsverknings
- 8.4. Uppföljning

BILAGOR TILL BESKRIVNINGEN:

- 1. Delgeneralplanekarta 1:7000, A3, förminskning
- 2. Delgeneralplanens planbestämmelser
- 3. Veikkola stationsområde, granskning av invånar- och arbetsplatsantal
- 4. Kalkylerade byggrätter utanför detaljplanerade områden
- 5. Sammandragskarta över naturvärden
- 6. Utdrag ur bullerkartor (Ur materialet för utredningsplanen för direktbanan Esbo-Salo 2021–2022)

DELGENERALPLANENS BILAGERAPPORTER:

- Naturutredningar för delgeneralplanen för utvidgningsområdet av trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2021 (Manninen, E., Koskimies, P., Nieminen, M., & Vasko, V. 2022 – Faunaticas rapporter 78/2021. 114 s.)
- Granskning av Veikkolaaportens funktionsduglighet (Sitowise, 2019)
- Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019 (Manninen, E., Hankonen, E., Kinnunen, J., Koskimies, P., Makkonen, H., Nieminen, M., Nupponen, K. & Vasko, V. 2020 – Faunaticas rapporter 69/2019. 222 s.)
- Strategiskt program för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT 2019, HRT m.m. 2019)

- Kyrksläotts kommunstrategi 2018–2021 (Kyrksläotts kommun, 2017)
- Naturutredning för etappplansplan 4 för Nyland 2014–2015 (Nylands förbunds publikationer E 157 - 2015)
- En blick in i framtiden. Utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (Sweco Finland och Demos Helsinki Oy, 2020)
- Naturutredning för Veikkolaportens detaljplan (Luontotieto Keiron Oy, 2012)
- Utredning om utvecklingsbilden för Västbanan (FCG Planeko Oy/A-konsultit Oy/Strafica Oy, 2009)
- Naturutredning för Torvströmossen i Veikkola (Veli-Risto Cajander, 2007)
- Flygekorutredning för Perälänjärvi, Orrvägens omgivning (Kyrksläotts kommun, 2007)

1. BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1. IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

Beskrivningen hänför sig till Kyrksläotts kommuns 16.5.2023 daterade plankarta för förslaget till delgeneralplanen för norra Kyrksläotts trafikkorridor, ritningsnummer 3489.

Plankartan har uppgjorts i skalan 1:7000.

1.2. PLANOMRÅDETS LÄGE

Delgeneralplaneområdet ligger i Norra Kyrkslätt och omfattar en del av både tätortsområdet i Veikkola och av Noux nationalpark. Området gränsar i norr och väster till Perälänjärvi detaljplaneområde och kommungränsen mot Vichtis. I öster går gränsen innanför Noux nationalpark och söder om Pikkaraiset-Siikajärvi stranddetaljplaneområde till kommungränsen mot Esbo. Den södra gränsen löper i planeringsområdets västra del söder om Åboleden (riksväg 1) och från Veikkola centrum österut så att det gränsar till Åbovägen (regionväg 110) och området söder om vägen. Skogsterrängen söder om Hauklampi och Hauklampivägens vägren ingår också i avgränsningen. Planområdets avgränsning utvidgades våren 2021 så att området öster om Veikkola industriområde mellan Åbovägen och Åboleden inkluderades i delgeneralplanen på samma sätt som den ovan nämnda skogsterrängen söder om Hauklampi och Hauklampivägens vägren. I samband med beredningen av planförslaget beslutade man med undantag för den planerade banlinjen och Noux nationalpark lämna en del av planeringsområdets östra del utanför området. Området i fråga omfattar hela det område av Soidensuo som hör till Kyrkslätt, vars skydd i framtiden kan avgöras i en mer omfattande generalplan som i sinom tid omfattar de områden i norra Kyrkslätt som inte tas med i delgeneralplanen för trafikkorridoren.

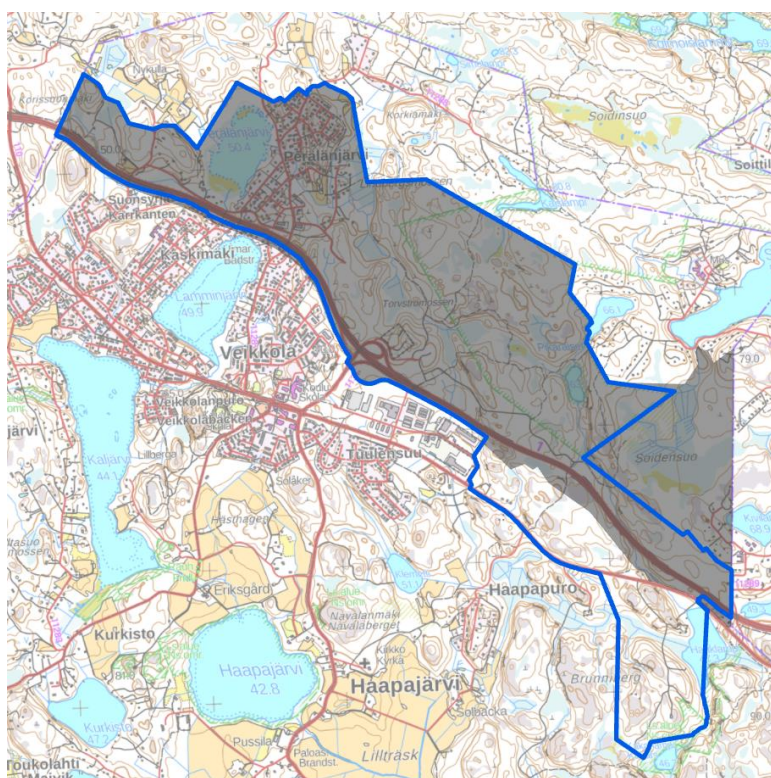


Bild 1. Avgränsningen i delgeneralplanens förslagsskede har märkts ut med blått. I grått redogörs för avgränsningen i planens beredningsmaterial från 2020.

Planeringsområdet är cirka 680 hektar och det är till största delen obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller Noux nationalpark. På planeringsområdet bor enligt uppgifter från början av år

2023 cirka 500 invånare i huvudsak på redan detaljplanerade områden. Invånarantalet på hela Veikkola tätortsområde är samtidigt cirka 5150. Kyrksläotts kommun äger mark på området i omgivningen kring den planskilda anslutningen i Veikkola och statens markinnehav koncentrerar sig till området för Noux nationalpark. Över hälften av planeringsområdet är i privat ägo.

I områdets västra del gäller detaljplanerna för Perälänjärvi och Perälänäset och delar av detaljplanen för Veikkola. Detaljplanen för Veikkolaporten har anhängiggjorts år 2013 och för den har uppgjorts beredningsmaterial (planutkast) år 2014.

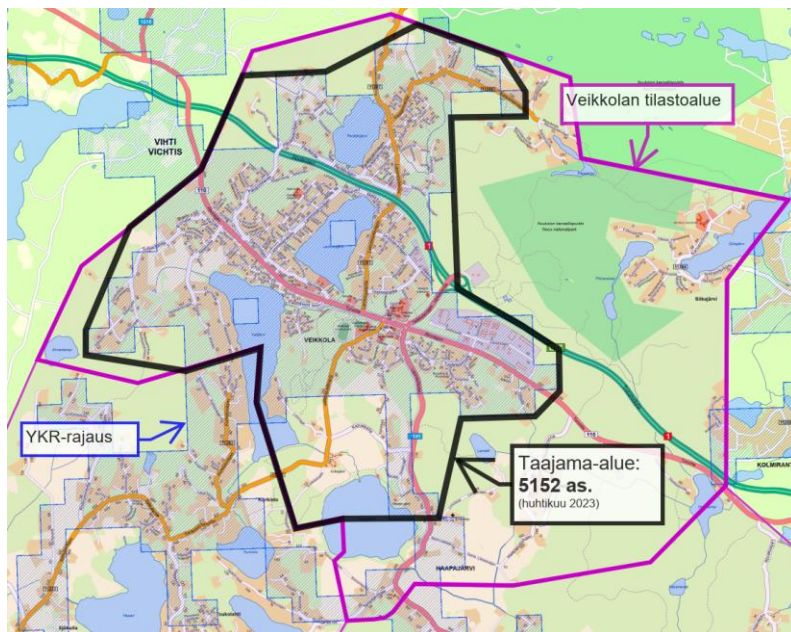


Bild 2. Avgränsningarna på Veikkola tätortsområde (svart linje) samt statistikområdet (blåröd linje) och YKR-tätortsområdet (blått rutnät). YKR= uppföljningssystem för samhällsstrukturen.

1.3. SYFTET MED OCH INNEHÅLLET I DELGENERALPLANEN

Planens namn är delgeneralplanen för norra Kyrksläotts trafikkorridor. Den utarbetas som en delgeneralplan med rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen. I delgeneralplanen ingår plankarta, planbeteckningar och bestämmelser.

Det primära målet för planläggningen är att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (direktbanan Esbo-Salo alltså den så kallade ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en allmän plan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts.

Kommunen har dessutom som mål att i delgeneralplanen anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen. För att möjliggöra närtågstrafik till Veikkola måste markanvändningen på hållplatsens influensområde (det sammanlagda befolkningsantalet och antalet arbetsplatser) vara tillräckligt effektiv för att bilda den användarpotential som behövs för närtågstrafiken. Som underlag för det eftersträvade befolkningsantalet och antalet arbetsplatser används Helsingforsregionens trafiks (HRT) dimensioneringskalkyler och -mål för avstånd på en och 2,5 kilometers radie från den planerade platsen för hållplatsen inom närtrafiken.

1.3.1. MÅLÅR FÖR DELGENERALPLANEN

Målår för delgeneralplanen är enligt det i maj 2021 uppgjorda uppdaterade programmet för deltagande och bedömning 2050, då det när planen anhängiggjordes 2019 var 2030. Det här innebär att man antar att detaljplaneområdena och trafiksystemet som anvisats i delgeneralplanen har genomförts före år 2050. Förmodan är då att det fattats ett bindande beslut i mitten eller slutet av 2020-talet om fortsatt planering av direktbanan Esbo-Salo och anknytande närtågstrafik och genomförandet av banan.

2. SAMMANDRAG

2.1. SKEDEN I PLANPROCESSEN

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt anvisades för första gången i det av kommunfullmäktige godkända planläggningsprogrammet för åren 2019–2023, i vilket den tillagda ändringen av delgeneralplanen godkändes av kommunfullmäktige 4.3.2019 (§ 13). Delgeneralplaneringen inleddes våren 2019 och programmet för deltagande och bedömning behandlades i kommunaltekniska nämnden 21.3.2019 (§ 55).

Inledningsskedets myndighetssamråd ordnades i Nylands närings-, trafik- och miljöcentral 12.3.2019.

Delgeneralplanen anhängiggjordes genom kungörelse 7.6.2019. Kungörelsen om att planen blivit anhängig publicerades i tidningen Kirkkonummen Sanomat och på kommunens anslagstavla. Information om anhängiggörandet har dessutom givits på kommunens webbplats, där programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen också har varit tillgängligt i elektronisk form.

Planens beredningsmaterial behandlades i samhällstekniska nämnden vid två olika sammanträden (19.3.2020, § 34 och 23.4.2020, § 48).

Samhällstekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde 19.3.2020 om en anvisning enligt vilken man undersöker att fordonstrafiken och matargatorna på området placeras invid eller i närheten av banan så att en förbindelse till Siikajärvi därigenom möjliggörs.

Samhällstekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde 23.4.2020 ändra beteckningen för bostadsområde (A) till småhusdominerat bostadsområde (AP), varvid området kan byggas före det finns ett bindande beslut om en ny spårtrafikförbindelse och hållplats. Motsvarande beteckningsändring gjordes under punkten Allmänna bestämmelser.

Dessutom gav nämnden följande anvisningar för den fortsatta planeringen:

- i den fortsatta planeringen undersöker man i samband med delgeneralplanens Naturabedömning möjligheten för en vägförbindelse i riktning mot Siikajärvi på så sätt att fordonstrafiken skulle placeras längs eller i närheten av banan och genom detta möjliggöra en förbindelse till Siikajärvi.
 - i den fortsatta planeringen ska man utreda antalet ännu ogenomförda byggrätter i Veikkola detaljplaneområden.
- Antalet byggrätter i fråga ska beaktas då målen för delgeneralplanens byggrätt fastställs.

Beredningsmaterialet till planen var framlagt enligt MBL 62 § och MBF 30 § 25.6–11.9.2020.

Efter behandlingen och framläggningen av planens beredningsmaterial år 2020 har planområdet utvidgats mot syd och sydost på det sätt som framförs i planläggningsprogrammet för åren 2021–2025. Kommunfullmäktige har godkänt planläggningsprogrammet 5.10.2020 § 78 och där konstateras vid projektkortet för delgeneralplanen att innan planförslaget behandlas av beslutsfattarna uppdateras programmet för deltagande och bedömning, om planeringsområdet utvidgas från Veikkola centrum i riktning mot Esbo. Bakgrunden till utvidgningen av planeringsområdet är behovet att i delgeneralplanen anvisa området mellan Åboleden och Åbovägen från Veikkolavägen österut som område för

företagsverksamhet i enlighet med utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060. Dessutom ska man enligt planläggningsprogrammet i delgeneralplanen anvisa området söder om Hauklampi och hela Hauklampivägens vägren som område för byggande av småhus. På det här sättet kan man förbereda sig på kommande detaljplaneprojekt på området.

Kommunfullmäktige har vid sitt sammanträde 25.5.2020 § 38 godkänt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060.

Planförslaget behandlades i samhällstekniska nämnden 27.4.2023 och i kommunstyrelsen xx.xx.2023.
DATUMEN KOMPLETTERAS.

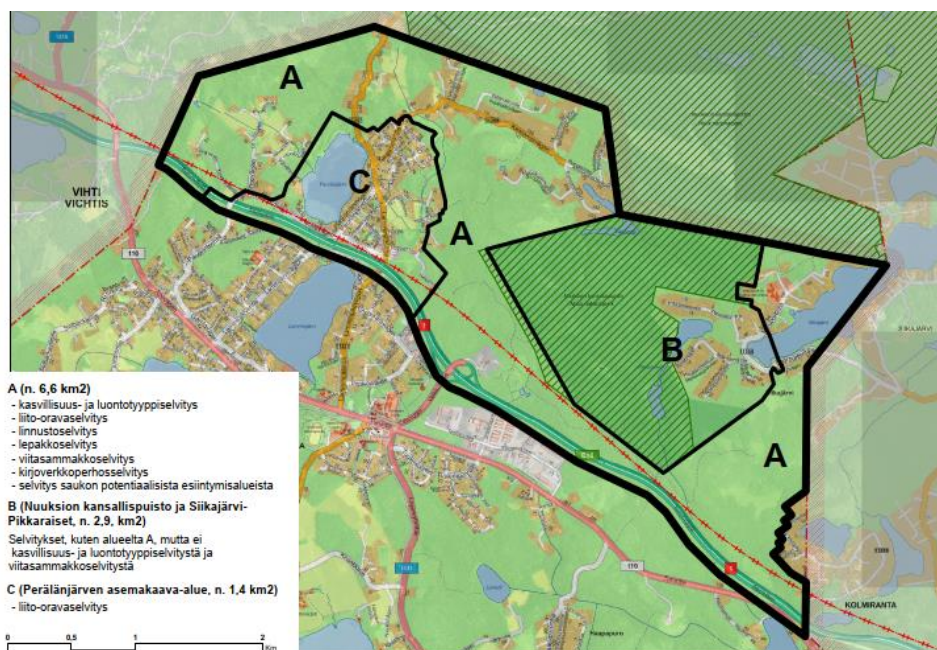
På planområdet har man under terrängperioden 2019 gjort en naturutredning som omfattade utredningar av flera olika artgrupper (Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019. - Faunaticas rapporter 69/2019).

Utredningens delområden och artgrupper var följande:

- växtlighets- och naturtypsutredning
- flygekorrutredning
- fågellivsutredning
- fladdermusutredning
- åkergrödsutredning
- boknätfjärilsutredning
- utredning om potentiella områden med förekomst av utter.

Det uppgjordes ingen växtlighets- och naturtypsutredning eller åkergrödsutredning för Noux nationalpark och området Pikkaraiset-Siikajärvi eftersom man inte avser anvisa direkta ändringar av markanvändningen på dessa områden. För detaljplanen för Perälänjärvi gjordes bara en flygekorrutredning för att få en uppfattning om hur de eventuella observationerna vid kanten av området anknuter annanstans. Markanvändningen på Perälänjärvi detaljplaneområde har redan avgjorts i den gällande detaljplanen som har innefattat naturutredningar.

Under år 2021 inventerade man också delgeneralplanens utvidgningsområde öster om Veikkola industriområde på området mellan Åbovägen och Åboleden, samt skogsterrängen söder om Hauklampi och Hauklampivägens vägren. Det pågår även en Natura-bedömning av Natura 2000-området i Noux.



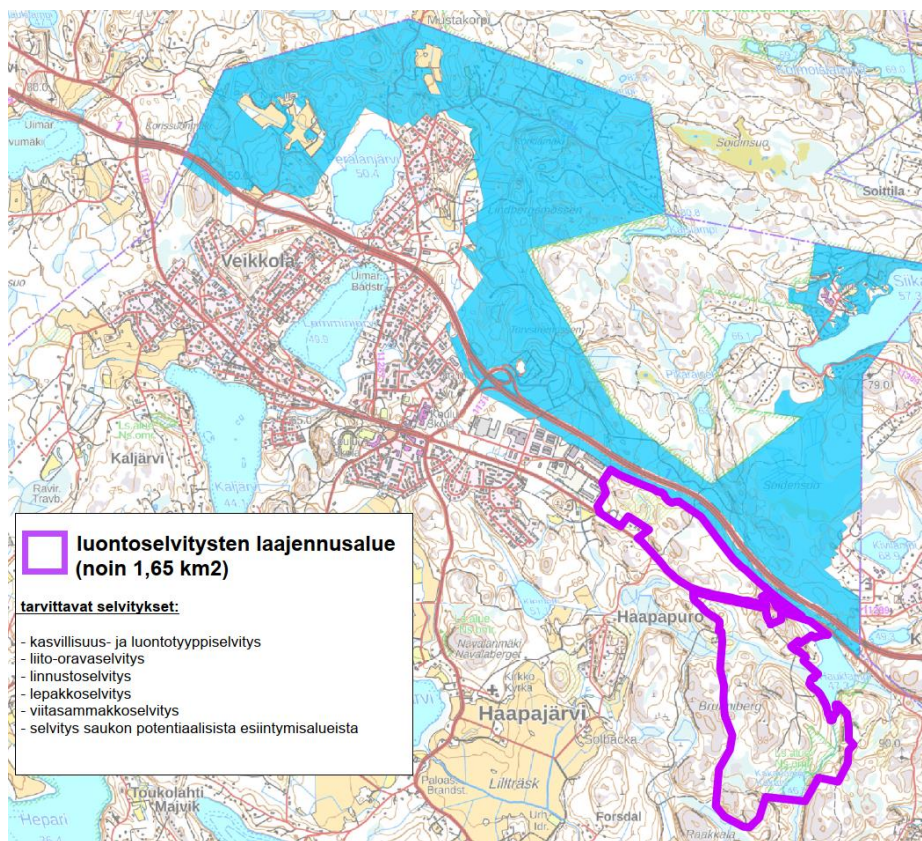


Bild 3. Naturutredningsområdenas avgränsningar åren 2019 och 2021. Med blått inventeringsområdet enligt den ursprungliga delgeneralplanegränsen 2019 och utvidgningsområde 2021 med violett.

Beträffande forminnen har området objekt (två, Kovermäki och Rintelä) varit välkända tack vare inventeringarna som gjorts i samband med tidigare planprojekt och i andra sammanhang.

2.2. PLANENS CENTRALA INNEHÅLL

Delgeneralplanen möjliggör mångsidigt olika boendetyper: centrumaktigt byggande (C), bostadsområden (A) samt småhusdominerade bostadsområden (AP) och i någon mån även enskilda fristående småhus (AO). Vid det framtida utarbetandet av detaljplaner för de bostadsområden som fullföljer delgeneralplanen måste man fästa uppmärksamhet vid mångsidigheten i bostadsbyggandet. Utgångspunkten är att på området närmast hållplatsen i Veikkola anvisa effektivare och mångsidigare markanvändning. Det här är normal planeringspraxis alldeles i närheten av nya stationer inom närtågstrafiken och den tillämpas också i stationsområden där markanvändningen kompletteras och byggs tätare.

En betydande del av den kommersiella och den offentliga servicen placeras på områden för centrumfunktioner (C) och bostadsområde (A), som anvisats i delgeneralplanen. Målet är ändå att Veikkolas nuvarande centrum med service bevaras och blir starkare. Målet är likaså att koncentrera en tillräckligt stor del av områdets tjänster till området kring Veikkola hållplats så att de tillsammans bildar en fungerande stationsregion och på så sätt lockar tillräckligt med kunder för att möjliggöra och upprätthålla servicenivån samt framför allt erbjuda tillräcklig användarpotential för ordnande av närtrafik till hållplatsen. Syftet är att placera fokus på arbetsplatserna på det område som avgränsas av Veikkola planskilda anslutning och förlängningen av Veikkolavägen i riktning norrut, som anvisas som arbetsplatsområde (TP).

Ny huvudförbindelse för områdets trafiknät blir gatan (en förlängning av Veikkolavägen) vars sträckning går från Veikkolas planskilda anslutning till området norr om banan och som förenas med

Napparsvägen. Man kommer antagligen att förnya Veikkolas planskilda anslutning under det närmaste decenniet varmed det är möjligt att på Veikkolavägen över Åboleden tillägga en gång- och cykelväg som möjliggör en gång- och cykeltrafikförbindelse till Veikkola tåghållplats. Områdesreserveringen som föreslagits i planens beredningsskede för Åboledens nya planskilda anslutning öster om Veikkola tätort har strukits i planförslaget. I generalplanen för norra och mellersta Esbo, områdesreserveringsplanen RV 1 Domarby - Rv 2 samt utredningsplanen och banplanerna för ESA-banan har man vid Kolmpers i Esbo anvisat Hista planskilda anslutning (korsningsbro till motorvägen) varifrån det också skulle komma en förbindelse till Åboleden. Anslutningen i fråga skulle ligga på cirka fem kilometers avstånd från anslutningen till Veikkola. Då anslutningen byggs skulle den betjäna även anslutningen av den nya markanvändningen öster om Veikkola tätort till Åboleden, som var en central grund att anvisa motsvarande områdesreservering i planens beredningsskede.

De skogsområden som blir obebyggda har anvisats som skyddsgrönområden (EV), naturskyddsområden (SL), närrekreationsområden (VL) samt jord- och skogsbruksdominerade områden (M) på så sätt att Noux nationalpark och Natura 2000-område har anvisats som naturskyddsområde (SL). I beredningsmaterialet hade man anvisat en del av avgränsningen av Natura 2000-området som sträcker sig utanför den västra kanten av nationalparkens avgränsning som närrekreationsområde (VL). Man planerade att den del som sträcker sig västerut betjänar närrekreationen för den nya bosättningen. Områdets bredd är som kortast cirka 50 meter och som bredast cirka 100 meter. Den föreslagna lösningen är ändå inte möjlig, eftersom man på ett Natura 2000-område inte kan anvisa sådan verksamhet som kan inverka på de naturvärden med stöd av vilka området inkluderats i Natura 2000-området. Det skulle ha varit fråga om användning likt närrekreation.

Soidensuos myrhelhet som i planens beredningsskede anvisades som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald har avgränsats från delgeneralplaneområdet. Soidensuos naturvärden har konstaterats i många sammanhang, senast i naturutredningen år 2019 (Naturutredningar för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2019), och området har anvisats som naturskyddsområde i den gällande landskapsplanen för Nyland (Nylandsplanen 2050). Den ingår också som föreslaget objekt i kompletteringsprogrammet till myrskyddsprogrammet. Således skulle det rätta sättet ha varit att anvisa det med beteckning för naturskyddsområde (SL) i delgeneralplanen. Det är mer motiverat att avgöra skyddet av Soidensuo i den mera omfattande generalplanen för området, som omfattar de områden i norra Kyrkslätt som blir utanför delgeneralplanen för trafikkorridoren.

Grönområdesnätet baserar sig på friluftslederna som leder till Noux-området samt det interna ruttnätet i närrekreationsområdet mellan Noux och hållplatsen i Veikkola. Närrekreationsområdet i fråga behövs för att jämna ut rekreationsanvändningstrycket gällande Noux och leda det till området där man redan i genomförandeskedet beaktar det ökande användningstrycket på ett sätt som besparar naturvärdena. Dessutom ingår närrekreationsområden som tjänar området i fråga i reserveringarna gällande området för centrumfunktioner och bostadsområdet.

Utöver området för centrumfunktioner (C) anvisas bostadsområden, småhusdominerade bostadsområden (A, AP) och närrekreationsområdena (VL) för detaljplanering. På största delen av de småhusdominerade bostadsområdena (AP) finns gällande detaljplaner. I planen anvisas byggplatser enligt kommunens generalplan 2020 utanför områdena som ska detaljplaneras (AO och AM).

Planlösningen avviker i synnerhet beträffande den nya stationsregionen avsevärt från markanvändningen som anvisats i Kyrksläotts generalplan 2020. Utöver detta är en central skillnad i synnerhet det att det inte anvisats strandlinje eller Noux Natura 2000-område i generalplanen, eftersom lösningarna i generalplanen härstammar från planeringssituationen på 1990-talet. Markanvändningen som anvisats på området i generalplanen stöder sig inte heller till sin natur på banan och hållplatsen. Delgeneralplanen förverkligar däremot den markanvändning som anvisats i landskapsplanerna för Nyland och Nylandsplanen 2050 genom att precisera den särskilt på det så kallade stationsområdet i Veikkola, som ligger mellan Åboleden och Natura 2000-området i Noux. Helheten Nylandsplanen 2050 har vunnit laga kraft i och med högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023.

2.2.1. INVÅNARE OCH ARBETSPLATSER

På planeringsområdet bor i början av år 2023 cirka 550 invånare i huvudsak på detaljplanerade områden. Största delen av planeringsområdet är obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller

Noux nationalpark. Invånarantalet på hela Veikkola tätortsområde är cirka 5150 invånare. Det nuvarande invånarantalet på en kilometers radie från den planerade hållplatsen är ändå cirka 1500 invånare. På grund av planeringsområdets avgränsning ligger majoriteten, det vill säga nästan tusen alltså utanför delgeneralplaneområdets avgränsning söder om Åboleden och norr om Veikkola centrum. Cirka 530 invånare av invånarantalet i fråga gäller delgeneralplaneområdet. Motsvarande på cirka två och en halv kilometers avstånd från den planerade hållplatsen bor cirka 5000 invånare.

Granskningen som gäller en kilometers och två och en halv kilometers radie grundar sig på HRT:s dimensioneringskalkyler och -mål, så som beskrivs i punkt 1.3.

Både på planeringsområdet och i de gällande detaljplanerna i dess omedelbara närhet finns en mycket betydande potential gällande invånarantalet. Fördelningen av den beskrivs noggrannare i stycket Befolkning, service och arbetsplatser (3.1.4). Särskilt det nuvarande centrumområdet i Veikkola och de områden söder om den planskilda anslutningen som i nuläget används för arbetsplatser, som blir utanför delgeneralplanens avgränsning, berörs av potentialen i de gällande detaljplanerna dessutom i framtiden genom detaljplaneändringarna av den lika viktiga potentialen för invånarantal och service. Ett tätare centrumområde och ändring av markanvändningen i den västra delen av arbetsplatsområdet till bostadsproduktion skulle under de närmaste decennierna möjliggöra en ökning av invånarantalet på en kilometers avstånd från hållplatsen även med som minst flera hundra invånare. Därtill skulle HRT:s dimensioneringsmål om 10 000 eftersträvarade invånare och arbetsplatser på två och en halv kilometers avstånd från hållplatsen vara möjligt att överskrida genom att komplettera befintliga områden som berörs av långsiktiga planer.

Arbetsplatserna anknyter huvudsakligen till företags- och småföretagsverksamhet i synnerhet på Perälänjärvi detaljplaneområde. De mest betydande kommunala tjänsterna ligger i Veikkola centrum, som blir söder om planeringsområdet. Ett mer omfattande kommersiellt serviceutbud finns likaså i Veikkola centrum och invånarna på området anlitar också kommersiella tjänster i grannkommunerna. Särskilt Vichtis och Nummela kan nämnas på basis av sitt läge och serviceutbud. På centrumområdet i Veikkola finns cirka 7500 v-m² byggrätt för kommersiella tjänster, vilket består i praktiken helt och hållet av användningsändamål för byggnader som klassificeras under klasserna affärs- och varuhus, köpcentrum och övriga affärsbyggnader.

Som följd av att markanvändningen ändras uppstår två nya funktionella servicekoncentrationer på Veikkolas centrumområde: det nuvarande centrumet och den nya stationsregionen. Vikten av det nuvarande centrumet är ändå mycket långt mer betydande som servicekoncentration, eftersom den på grund av sitt läge betjänar en vidare invånarkrets och användare av servicen. I delgeneralplanen för Veikkola som utarbetas i framtiden är kombinationen av ovan nämnda servicekoncentrationer till en fungerande helhet ett centralt mål och utmaning för planeringen.

På delgeneralplaneområdet finns också i mindre utsträckning byggande som hänför sig till idkande av jordbruk.

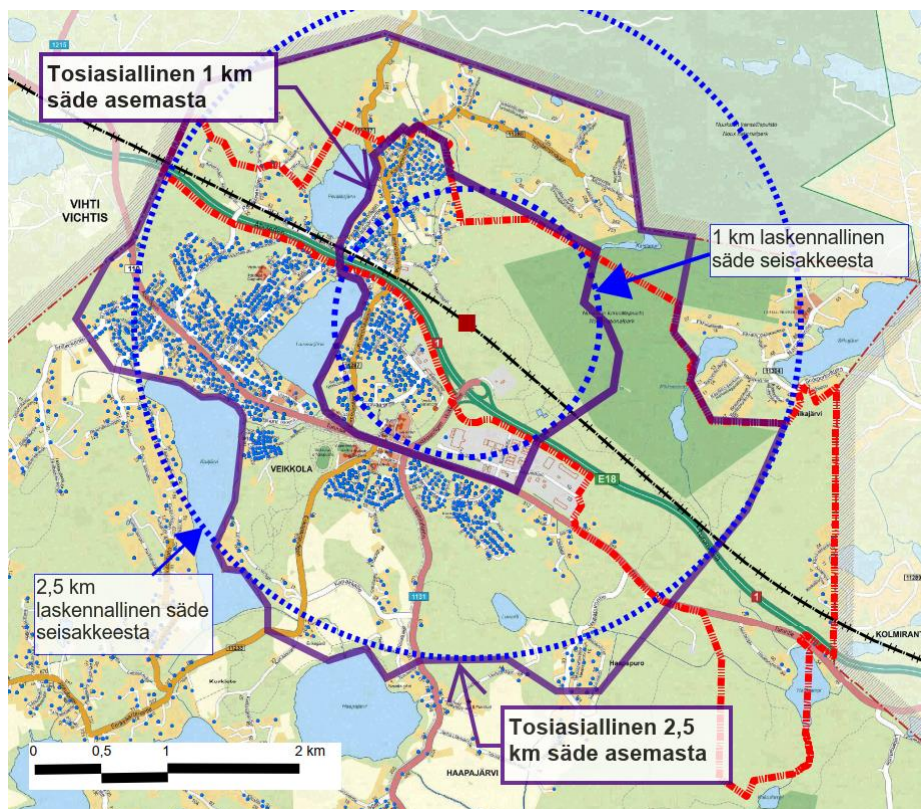


Bild 4. Zonerna på en och 2,5 kilometers radie från hållplatsen samt placeringen av befintlig befolkning (blåa punkter)

2.2.2. DIMENSIONERING AV BYGGRÄTTEN

I delgeneralplanen för norra Kyrkslätt baserar sig byggandets effektivitet på ramvillkoren som uppställts av markarealen som står till förfogande för byggande, naturmiljön och naturskyddet samt dimensioneringsmålen för antalet användare av närtrafikens hållplats. I dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser har man använt målriktade normtal som Helsingforsregionens trafik (HRT) fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på stationerna på en kilometers och två och en halv kilometers avstånd. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning.

Utanför huvudstadsregionen kan man se placering av minst 5 000 invånare eller arbetsplatser på en kilometers avstånd från stationen som ett normtal att sträva efter, om stationens trafikutbud är tillfredsställande. Motsvarande är invånar- och arbetsplatsantalet som eftersträvas 10 000 på 2,5 kilometers avstånd. Ett tillfredsställande utbud kan anses vara två förbindelser i timmen i vardera riktningen i rusningstid. Om det skulle vara fråga om en station med tätare utbud, bör det förekomma mer markanvändning än detta.

Målen i MBT 2019-planen, som godkänts av Helsingforsregionens kommuner, utstakar också byggandets effektivitet. I enlighet med dem hör planeringsområdet till den primära zonen som anknyter till den nya kollektivtrafikinvesteringen och vars omfattning och kollektivtrafiklösningens omfattning fastställs genom noggrannare planering (se stycke 4.4).

I hållplatsens omedelbara närmiljö bör man för önskad servicenivå inom närtågstrafiken möjliggöra tillräcklig effektivitet för det invånarunderlag och antal arbetsplatser som behövs. I hållplatsens omgivning finns emellertid rätt begränsat markområde som är tillgängligt för byggande, eftersom det avgränsas i söder av motorvägen och i nordväst av Noux nationalpark och Natura 2000-området. På

grund av detta är man tvungen att placera byggande på ett relativt litet område och därför skulle ovan konstaterade dimensioneringsprinciper innebära till exempel relativt effektivt flervåningshusbetonat boende alldeles intill hållplatsen. För att man ska uppnå eftersträvat antal invånare och arbetsplatser, bildas i hållplatsens omgivning en zon för centrumaktiga funktioner och boende (område för centrumfunktioner C), och vidare anvisas zonen mellan Åboleden och Noux Natura 2000-område som område för boende (A). Dessutom anvisas egna områdesreserveringar för arbetsplatsfunktioner (TP). De ovannämnda ingår i Veikkola stationsområde vars totala byggrätt har begränsats med en särskild planbestämmelse (cirka 100 000 v-m2).

2.2.3. EKOLOGISKT NÄTVERK

Noux-området i områdets nordöstra del, som består av naturskyddsområden och områden som hör till Natura 2000-nätet och som till största delen bildar den i början av 1990-talet grundade Noux nationalparken, utgör stommen för planeringsområdets ekologiska nät Åboleden (riksväg 1) begränsar emellertid de ekologiska förbindelserna från Noux-området söderut och dess inverkan torde åtminstone i viss mån att stärkas av den nya banförbindelsen. För fastställande av det ekologiska nätverket har man bland annat i Nylandsplanen 2050 anvisat en beteckning för grönförbindelsebehov öster om Veikkola tätort tvärs över Åboleden. Konkreta planer för att stärka förbindelsen finns emellertid inte ännu. Även på kommungränsen mellan Kyrkslätt och Vichtis finns ett annat motsvarande grönförbindelsebehov.

2.3. GENOMFÖRANDE AV PLANEN

Tidtabellen för genomförande av de nya områdena i delgeneralplanen baserar sig på tidtabellen för den fortsatta planeringen av direktbanan Esbo-Salo (så kallade ESA-banan) och anknytande närtågstrafik. Framför allt måste det finnas ett bindande beslut om genomförandet av banan. Om banprojektet inte genomförs, kan inte heller detaljplaneringen inledas utgående från lösningarna i delgeneralplanen.

Om man trots genomförandet av banprojektet skulle komma fram till en sådan lösning att det på banan inte reserveras någon kapacitet för närtrafik alls, eller endast lite, skulle man bli tvungen att omvärdera innehållet i delgeneralplanen innan man inleder detaljplaneringen.

Veikkolaportens detaljplan är ett undantag, eftersom den anhängiggjorts 2013 och beredningsmaterialet har varit framlagt år 2014. Innehållen i Veikkolaportens detaljplan och delgeneralplanens beredningsmaterial motsvarar varandra så att det är möjligt att fortsätta detaljplaneringen av Veikkolaporten.

3. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

3.1. UTREDNING OM FÖRHÅLLANDENA PÅ PLANERINGSOMRÅDET

3.1.1. ALLMÄN BESKRIVNING AV OMRÅDET

Det primära och viktigaste målet för planläggningen är att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (direktbanan Esbo-Salo alltså den så kallade ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen, så att planeringen av banan kan fortsätta och senare även genomföras. Planprojektet har därför prioriterats högt i kommunen, men områdets utvecklingspotential är även annars betydande. I samband med anvisandet av banlinjen har kommunen som mål att i delgeneralplanen även anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen. Kommunens starka viljetillstånd är att få närtågstrafik till Veikkola, och för att genomföra det måste markanvändningen på hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv för att skapa den användarpotential som behövs. Det här förutsätter betydande byggande av bostäder och också arbetsplatser på området. Områdets trafikmässiga tillgänglighet ur regionalt perspektiv förbättras ytterligare om banprojektet och

närtågstrafiken genomförs. Dessutom möjliggör matartrafiken som bygger på busstrafiken till Veikkola hållplats sammankopplande av också omfattande omgivande områden till närtågstrafikens tjänster.

Veikkolas nuvarande tätort med centrumområden ligger söder om planeringsområdet, men i framtiden kan man utnyttja olika samhällsstrukturer med vilka centrum och det nya området längs banan kan sammankopplas både funktionellt och möjligtvis också strukturellt.

Planeringsområdet omfattar också skogsområden och naturskydds- och vattenområden. Noux nationalpark hör till stora delar till Natura 2000-nätverket. Terrängen på planeringsområdet har varierande höjdförhållanden.

På planeringsområdet och i Veikkola tätort fanns år 2020 sammanlagt ca 5 000 invånare. Området som ska planläggas har en areal på ca 630 hektar.

3.1.2. NATURMILJÖ

LANDSKAPSSTRUKTUR

Planeringsområdet hör till sjö-, odlings- och ödemarksområdet i den norra delen av Kyrkslätt. Området kännetecknas av berg- och moränåsar och mellan dem belägna, mindre lerslätter med vattendrag. Den västra delen av området kännetecknas av Perälänjärvis vattendrag med omgivande dalgångar på lerbotten. Den östra delen av området hör däremot till det skogbeklädda höjdområdet i Noux, för vilket bergs- och moränåsarna, och starrtorvs- och vattendragssänkorna mellan dem är kännetecknande.

Skogarna på området domineras av barrträd och särskilt berg- och jordmånsförhållandena samt höjdskillnaderna i den östra delen gynnar en barrträdsdominerad skogsstruktur. På planeringsområdet ligger bara två vattendrag som definieras som sjö eller träsk.

Områdets högsta punkter finns i planområdets mittersta del där hela Noux omfattande höjdområdes sydvästra hörn ligger. På platserna i fråga stiger de högsta terrängpunkterna till nästan 100 meter över havsytan. Områdets lägsta punkt är Perälänjärvi och strandområdet och sidodalen i väster. Perälänjärvis vattenyta ligger på nivån 50 meter över havet. Bosättningen väster om Perälänjärvi ligger i genomsnitt 55–70 meter över havet.

JORDMÅN OCH BYGGBARHET

Planeringsområdet kännetecknas av bergs- och moränåsar och av mindre ler- och starrtorvssänkor med försumpade vattendrag mellan åsarna. Byggbarheten är allmänt taget god på bergs- och moränåsarna, men den småskaliga terrängen och de försumpade markerna ställer utmaningar för byggandet.



Bild 5. Planeringsområdets jordmån. De röda områdena är berg, ljusbruna sandmorän, gråa torv och blåa lera.

GRÖNOMRÅDESNÄT

Området Noux i områdets nordöstra del bildar stommen i planeringsområdets grönnät. Den nuvarande rekreativ användningen på området riktar sig i huvudsak till de gamla förbindelserna på skogsområdena utanför Noux och särskilt Noux nationalpark där det finns ett ruttnät. Det har fastställts i skötsel- och nyttjandeplanen för Noux, som bäst förnyas. Det befintliga ruttnätet grundar sig på gångförbindelser, men i framtiden kommer man att på rutterna möjliggöra även terrängcykling, om målen som framförs i utkastet till skötsel- och nyttjandeplanen (2022) uppnås.

NATURTYPER

År 2019 utarbetades en naturutredning för området (Faunatica Oy) som kompletterades för utvidgningsområdets del under år 2021. I utredningarna har inventerats de naturtyper som förekommer på området och de värdefulla naturobjekten har delats in i värdeklasser:

5. Objekt av nationell betydelse

Ett nationellt värde har ett objekt med en särskilt representativ helhet av utrotningshotade arter eller naturtyper eller objektet är en särskilt värdefull helhet av livsmiljöer som skapar förutsättningar för rikliga och specialiserade arter.

4. Objekt av landskapsmässig betydelse

På objektet förekommer en för Nyland särskild eller unik naturtyp eller utrotningshotad art eller en livskraftig förekomst av arter.

Objektet uppfyller kraven som presenteras i publikationen Luonnonympäristön arvottamisen kriteeristö Uudellamaalla (Salminen & Aalto 2012).

3. Område av stor lokal betydelse

På objektet förekommer en art som åtminstone lokalt är sällsynt eller utrotningshotad, en utrotningshotad eller värdefull livsmiljö, en representativ naturtyp i gott naturligt skick, eller objektets särdrag skapar förutsättningar för förekomst av mångsidiga arter.

2. Område av lokal betydelse

Objektet är en livsmiljö som avviker från det vanliga där det kan förekomma arter som åtminstone är lokalt sällsynta, livsmiljöer som åtminstone är lokalt betydelsefulla eller på objektet finns en naturtyp som är i rätt representativt naturtillstånd.

Objektets representativitet är inte tillräcklig för tillfället för att det skulle vara lokalt betydande.

1. Område med några naturvärden

Objektet representerar vanlig natur och där förekommer inte sällsynta eller utrotningshotade arter eller naturtyper. Det kan också vara fråga om ett objekt vars naturvärden har förstörts och värdeklassificeringen kan ökas då värdena stiger.

0. Område utan naturvärden

Byggt område

Det 2019 avsedda utredningsområdets värdefullaste naturtypshelheter är stora Soidensuo med kantskogar och Torvströmossens myrar och skogar, som redan i de tidigare utredningarna konstaterats vara minst landskapsmässigt värdefulla. Också norr om Perälänjärvi ligger en landskapsmässigt värdefull helhet med moskogar som har rikligt med röträd samt ödemarker, sumpmarker och bergiga skogar i naturtillstånd eller naturtillståndsliknande. Man beslutade lämna Soidensuos område utanför planförslaget.

På utredningsområdet lokaliserade man sammanlagt 42 förekomster av anmärkningsvärda växtarter och stora träd som närmast är av lokalt värde.

Man lokaliserade också flera objekt enligt kap. 2 i 11 § i lagen om vatten tjänster, så som även många mindre myrar, lundar, skogsbestånd vid stup nedre delar, bergsskogar i naturtillståndsliknande skick och moskogar med mycket röträd.

Enligt den kompletterande utredningen år 2021 finns de mest värdefulla naturtypshelheterna på utredningsområdet på området söder om Hauklampi, som redan tidigare konstaterats vara värdefulla områden med tanke på sitt naturliga tillstånd.

Flera av naturtypsfigurerna på utredningsområdet klassificerades som värdeklass 3 (område av stor lokal betydelse), flera figurer på naturskyddsområdena med närmiljö som klass 4 (objekt av landskapsmässig betydelse) och några som klass 5 (objekt av nationell betydelse, enligt 29 § i naturvårdslagen). I den södra delen av utredningsområdet finns två naturskyddsområden (Hauklampi och Laitinen) och till den södra delen av utredningsområdet sträcker sig bergsområdet Kakarberget-Raakkala, som också är värdefullt med tanke på natur- och landskapskyddet. Innanför utredningsområdet ligger Kakarlampi och den gränsar på den östra sidan till Hauklampi.

Betydande naturvärden som konstaterats i utredningen blir obönhörligt under banlinjen särskilt i Veikkola stationsregion. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena kan gå förlorade utanför den direkta banlinjen beroende bland annat på hur långt banbyggnadens konsekvenser sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden.

Soidensuo har konstaterats vara ett objekt av riksomfattande värde i förslaget till komplettering av skyddet av myrar (2015) och arbetsgruppen för skydd av myrar har föreslagit att de här objekten ska skyddas. Det mest relevanta i genomförandet av beskyddet är att ombesörja funktionaliteten av myrens naturliga vattenhushållning och bevarandet av myrens särdrag. I Nylands förbunds utredning (Aholam.m. 2015) har rekommenderats att också Soidensuos kantskogar läggs till området som ska skyddas. I delgeneralplanens beredningsmaterial anvisades Soidensuos myrhelhet som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald så att områdets huvudändamål är jord- och skogsbruksdominerat område med särskilda miljövärden. Under beredningen av planförslaget beslutade man avgränsa

Soidensuos område utanför planen. Om man anser det viktigt att skydda myrhelheten via naturvårdslagen genom att grunda ett naturskyddsområde, ska man avtala om det separat.

I delgeneralplanen anvisas sju områden som är särskilt viktiga med tanke på naturens mångfald. Dessa är områden som i naturutredningen identifierats som de mest mångformiga områdena.

Deras värden är följande:

- luo-1, III klassens fladdermusområde och beaktansvärd förekomst av växter
- luo-2, flygekorrsvir
- luo-3, betydande område för fågellivet, naturtypsobjekt av värdeklass II (dvs. landskapsnivå) och potentiell utterrutt
- luo-4, betydande område för fågellivet, beaktansvärd växtförekomst och naturtypsobjekt av värdeklass II (dvs. landskapsnivå)
- luo-5, Soidensuos myrhelhet och anknytande kantskog
- luo-6, flygekorrsvir
- luo-7, flygekorrsvir
- luo-8, flygekorrsvir
- luo-9, flygekorrsvir
- luo-10, flygekorrsvir

SKYDDSSOMRÅDEN

På planeringsområdet ligger en del av Noux Natura 2000-område (FI0100040) och av naturskyddsområdet. Noux Natura-område ligger på områdena för Esbo, Kyrkslätt och Vichtis kommuner och har en areal om totalt 5643 hektar, vilket omfattar moderområdet och några mindre delområden.

Naturen i Noux är barrskogsdominerad och består huvudsakligen av torra bergiga tallskogar och färska granskogar. Berggrunden är söndrig och därför är också växtligheten småskalig och mosaikaktig. Landskapen domineras av bergens branta topografi och omfattande men småskaliga och svårframkomliga skogar och många små sjöar. I Noux lever allt som allt ett femtiotal djur- och växtarter som är utrotningshotade i Finland och över trettio arter i EU:s natur- och fågeldirektiv. Arterna är huvudsakligen skogsarter.

Uppdatering av skötsel- och nyttjandeplanen för Noux nationalpark pågår. Centrala frågor då planeringen inleddes 2019 var enligt Forststyrelsen bland annat:

- områdets koppling till en del av huvudstadsregionens gröna ring,
- ständigt ökande besökarantal,
- tillgänglighet och anslutning till kollektivtrafiken i huvudstadsregionen,
- ändringar i markanvändningen på omgivande områden i form av planläggning och ökande befolkningsantal
- indelning i zoner och "portar" till parken
- utveckling och placering av rekreationsanvändning, naturturism och utflyktstjänster
- samkörning av olika användningssätt, för att trygga naturvärdena
- tryggande och förbättring av skyddet av arter och naturtyper

Utvecklingen av besökarantalen har under en tidsperiod på tjugo år nästan konstant ökat, och har fyrdubblats från 100 000 besökare i början av 2000-talet. I skötsel- och nyttjandeplanen som uppgjorts i början av 2000-talet hade indelningen av nationalparken i zoner fastställts enligt följande: Utområde, sevärdhetsområde och sevärdhetsområde med användningskoncentration. Efter det här har nationalparken utvidgats.

Man håller på att uppdatera skötsel- och nyttjandeplanen och utkastet till den har varit på remissrunda 2022–23.

I utkastet till skötsel- och nyttjandeplanen för Noux nationalpark har den del av nationalparken som ingår i delgeneralplanen anvisats att nu höra till zonen för utflykts- och naturturism.

På delgeneralplanens utvidgningsområde söder om Hauklampi ligger ett på privat mark år 2015 grundat naturskyddsområde, vars naturvärden grundar sig på kriterierna i skyddsprogrammet METSO.

3.1.3. BEBYGGD MILJÖ

TRAFIK

Planeringsområdet ligger mitt bland goda trafikförbindelser. Som kollektivtrafikförbindelse verkar busstrafiken i synnerhet mot Esbo och Helsingfors. Åboleden (riksväg 1) löper i planeringsområdets södra kant och efter ändringen av planområdets gräns år 2021 i dess östra del även Åbovägen, alltså landsväg 110. Hauklampivägen som leder till Hauklampiområdet är en privat väg. Invid Åbovägen färdigställdes år 2022 en vägplan för byggande av en gång- och cykelled mellan Veikkola och Kolmiranta. Vägplanen hör till lösningarna i byggplanen för gång- och cykelleden på Esbo stads sida som utarbetats år 2020.

För Åboleden färdigställdes år 2022 en områdesreserveringsplan (Riksväg 1 Domarby - riksväg 2 Områdesreserveringsplan), vars planeringsområde (cirka 20 km) gränsar i öster till den östra sidan av den planskilda anslutningen i Domarby och i väster till den planskilda anslutningen i Palojärvi. Målet med områdesreserveringsplanen är att säkerställa smidigheten och funktionssäkerheten på riksväg 1 genom att bygga extra filer på avsnittet mellan riksväg 2 och Domarby. Dessutom förbättras trafiksäkerheten och bullerbekämpningen på vägavsnittet.

BYGGD KULTURMILJÖ

Någon egentlig inventering av Veikkolas byggda kulturmiljö har inte gjorts. I delgeneralplanens förslagsskede var syftet att utreda värdefulla objekt i det gamla byggnadsbeståndet, men man ansåg att utredningen inte var absolut nödvändig med tanke på de direkta målen i den befintliga delgeneralplanen (som är anvisande av banförbindelse för ESA-banan och Veikkola stationsområde). I planens allmänna bestämmelser ingår dock en bestämmelse enligt vilket "Vid uppgörande av en ny eller ändring av en gällande detaljplan ska byggnadsbeståndets och kulturmiljöns skyddsvärden på området utredas."

I praktiken ligger alla möjliga objekt på området kring Perälänjärvi och i planområdets västra del, för byggnadsbeståndet koncentreras till dessa områden. Också i planområdets sydöstra del finns i någon mån gammalt byggnadsbestånd.

FORNMINNEN

Områdets fornminnen är välkända på basis av tidigare planprojekt och utförda inventeringar. På området finns två fasta fornlämningar, Kovermäki och Rintelä, som båda anvisats som fornminnesobjekt i delgeneralplanen (sm 1 och sm 2).

3.1.4. BEFOLKNING, SERVICE OCH ARBETSPLATSER

På planeringsområdet bor år 2023 ca 550 invånare i huvudsak på detaljplanerade områden. Bosättningen utanför dessa är bara några tiotal invånare. Största delen av planeringsområdet är obebyggt jord- och skogsbruksdominerat område eller Noux nationalpark. Invånarantalet på hela Veikkola tätortsområde är cirka 5150 invånare (punkt 2.2.1.).

I granskningen av antalet invånare och arbetsplatser har man använt målriktade normtal som Helsingforsregionens trafik (HRT) fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på en kilometers och två och en halv kilometers avstånd från stationerna. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning. Enligt HRT kan man som riktvärde att sträva efter utanför huvudstadsregionen räkna med placering av minst 5000 invånare eller arbetsplatser på en kilometers avstånd från stationen och på 2,5 kilometers avstånd är motsvarande invånar- och arbetsplatsantal att eftersträva 10 000.

På en kilometers avstånd från det planerade läget för Veikkola hållplats bor enligt den kalkylerade radien för närvarande cirka 1150 invånare. Antalet invånare är ändå cirka 1500 enligt zongränserna som justerats enligt de naturliga avstånden och tillgängligheten. Majoriteten av invånarna, alltså nästan 1000 bor utanför delgeneralplaneområdets gränser på bostadsområdet mellan Veikkola centrum och Åboleden. Motsvarande bor nästan 5 000 invånare på två och en halv kilometers avstånd. Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som nuförtiden används för arbetsplatser. Se bilderna 2 och 4.

Arbetsplatserna anknyter huvudsakligen till företags- och småföretagsverksamhet i synnerhet på Perälänjärvi detaljplaneområde. De mest betydande kommunala tjänsterna ligger i Veikkola centrum, som blir söder som planeringsområdet. Ett mer omfattande serviceutbud finns likaså i Veikkola centrum och invånarna på området anlitar också kommersiella tjänster i grannkommunerna. På delgeneralplaneområdet finns också i mindre utsträckning byggande som hänför sig till idkande av jordbruk. På centrumområdet i Veikkola finns cirka 7500 v-m2 byggrätt för kommersiella tjänster, vilket består i praktiken i helhet av användningsändamål för byggnader som klassificeras under klasserna affärs- och varuhus, köpcentrum och övriga affärsbyggnader.

I detaljplanerna finns obebyggd byggrätt, alltså finns det i praktiken cirka 850 obebyggda byggplatser för fristående småhus. Av dessa är cirka 270 sådana att tilläggsbyggande kan ske på dem i praktiken först i samband med ombyggnaden av det övriga byggnadsbeståndet. Det är alltså i huvudsak i fråga om tomter där det befintliga byggnadsbeståndet för närvarande ligger så att det tilläggsbyggande som planen möjliggör inte kan tillämpas och få plats i anslutning till det befintliga byggnadsbeståndet. Utöver byggplatserna för fristående småhus finns det cirka 27 000 v-m2 oanvänd byggrätt i AP- och AR-kvarteren i detaljplanerna.

Tillsammans skulle den oanvända byggrätten möjliggöra till och med cirka 3000 nya invånare på området på lång sikt. På kort sikt skulle invånarantalet kunna öka genom användning av den oanvända byggrätten med cirka 2300 invånare.

De obebyggda byggplatserna och oanvända byggrätten fördelar sig enligt zoner om en (1) och två och en halv (2,5) kilometer enligt följande:

- på en (1) kilometers avstånd från den planerade hållplatsen 230 byggplatser utöver vilka oanvänd byggrätt i AP-kvarteren cirka 25 900 v-m2. Tillsammans skulle den oanvända byggrätten möjliggöra cirka 1160 nya invånare i zonen.

Utöver detta finns på tomterna för fristående småhus (AO) cirka 90 sådana extra byggplatser som man kan utnyttja först i det skedet så tomtanvändningen planeras i sin helhet på nytt. Det befintliga byggnadsbeståndet ligger alltså för närvarande på tomterna i fråga så att det tilläggsbyggande som planen möjliggör inte kan anpassas i anslutning till dem. Utnyttjande av dessa skulle utöver ovanstående möjliggöra placering av cirka 260 nya invånare på området.

- på två och en halv (2,5) kilometers avstånd från den planerade hållplatsen 350 byggplatser utöver vilka oanvänd byggrätt i AP- och AR-kvarteren cirka 1200 v-m2. Tillsammans skulle den oanvända byggrätten möjliggöra cirka 1150 nya invånare i zonen.

Utöver detta finns på tomterna för fristående småhus (AO) cirka 180 sådana extra byggplatser som man kan utnyttja först i det skedet så tomtanvändningen planeras i sin helhet på nytt. Det befintliga byggnadsbeståndet ligger alltså för närvarande på tomterna i fråga så att det tilläggsbyggande som planen möjliggör inte kan anpassas i anslutning till dem. Dessutom har 65 tomter för fristående småhus byggrätt för byggande av en så kallad sidobostad om 65 v-m2. Utnyttjande av dessa skulle utöver ovanstående möjliggöra placering av cirka 500 nya invånare på området, då man tar i beaktande att det kalkylerade boendeantalet i sidobostäderna skulle vara två personer.

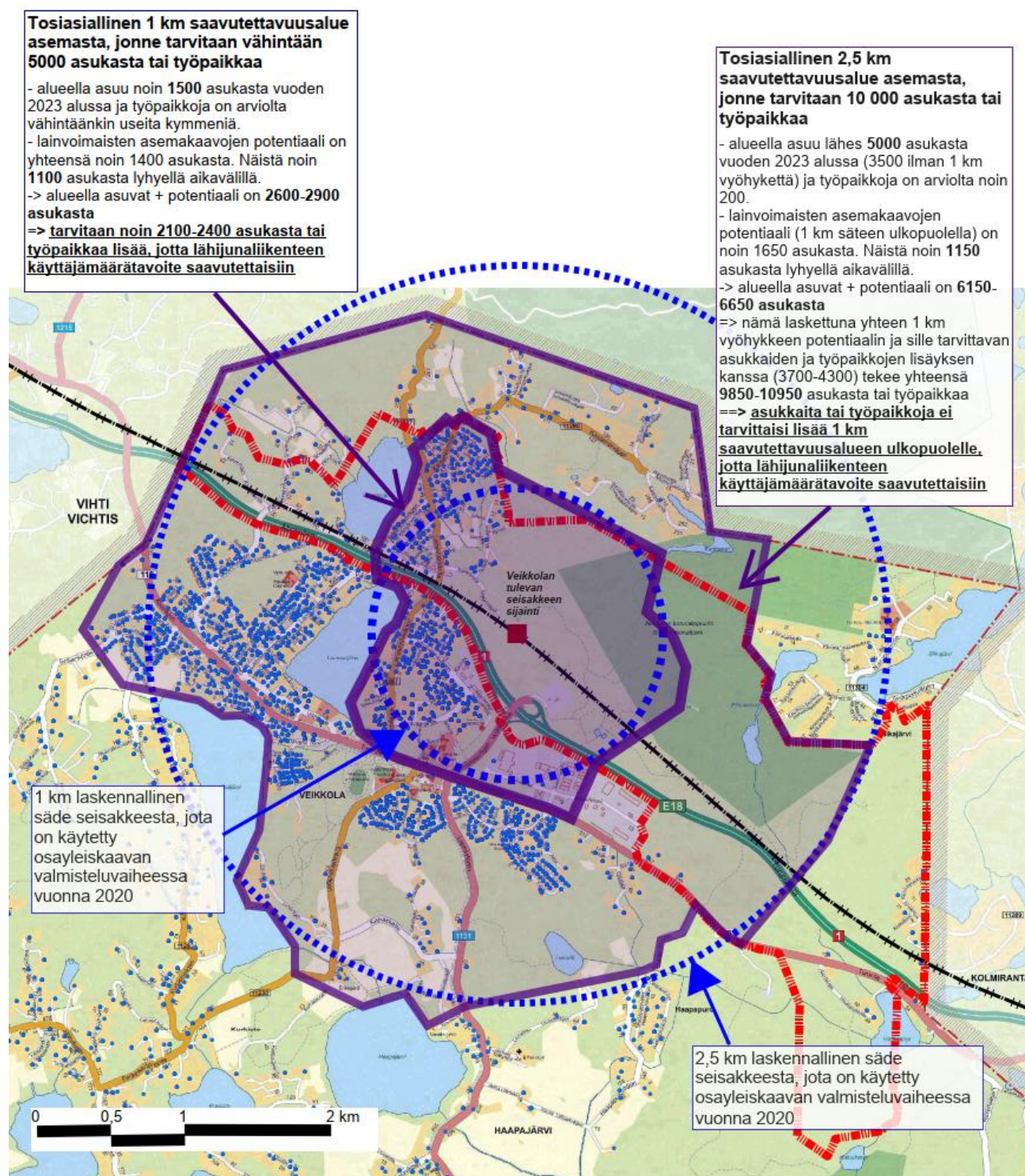


Bild 6. Zonerna på en och 2,5 kilometers radie från hållplatsen samt placeringen av befintlig befolkning (blåa punkter) samt byggnads- och invånarantalpotential i de gällande detaljplanerna. I bilden har man inte beaktat invånarökningen i anhängiga detaljplaneprojekt och projekt som ska påbörjas.

AVSTÅND	1 kilometer från planerade Veikkola hållplats	2,5 kilometer från planerade Veikkola hållplats (omfattar inte det befintliga invånarantalet inom 1 kilometers radie)	TOTALT
INVÅNARANTAL OCH DESS POTENTIAL			
Nuvarande invånarantal (år 2023)	cirka 1500 invånare, av vilka cirka 150 på delgeneralplanens område	cirka 3500 invånare	cirka 5000 invånare
Gällande detaljplaner; byggrättens och invånarantalets potential på kort sikt (10 år)	Byggplats för 230 fristående småhus och AP-kvarterens våningsyta ca 26 000 v-m2 (cirka 1160 invånare)	Byggplats för 350 fristående småhus och AP- och AR-kvarterens våningsyta ca 1200 v-m2 (cirka 1150 invånare)	Byggplats för 580 fristående småhus och AP- och AR-kvarterens våningsyta ca 28 200 v-m2 (cirka 2300 invånare)
Gällande detaljplaner; byggrättens och invånarantalets potential på lång sikt (20–30 år)	Byggplats för 90 fristående småhus (cirka 260 invånare)	Byggplats för 180 fristående småhus och 65 sidobostäder (cirka 500 invånare)	Byggplats för 270 fristående småhus och 65 sidobostäder (cirka 760 invånare)
Invånarantal och invånarantalets potential i detaljplanerna TOTALT	cirka 2900 invånare	cirka 5150 invånare	cirka 8000 invånare
Behövligt antal extra invånare och arbetsplatser	cirka 2100 invånare eller arbetsplatser	cirka 5000 invånare eller arbetsplatser	cirka 2000 invånare eller arbetsplatser
Slutligt invånar- och arbetsplatsantal	5000	10 000	10 000

3.2. PLANERINGSSITUATION

3.2.1. LANDSKAPSPLANER

På området gäller Helsingforsregionens etapplandskapsplan som hör till helheten Nylandsplanen 2050. Landskapsfullmäktige godkände planhelheten vid sitt sammanträde 25.8.2020 och landskapsfullmäktige beslutade om ikraftträdande av planerna 7.12.2020, men besvär anfördes över planhelheten.

Helheten Nylandsplanen 2050 har trätt i kraft i och med högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023, så de tidigare landskapsplanerna är därmed inte längre i kraft, utan för Kyrksläotts del har de alltså ersatts av Helsingforsregionens etapplandskapsplan som hör till Nylandsplanen 2050.

NYLANDSPLANEN 2050

I Nylandsplanen 2050: Helsingforsregionens etapplandskapsplan har på området för delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt med beteckningen område för centrumfunktioner anvisats i närheten av Veikkolas nuvarande centrum, och omkring det utvecklingsprincipbeteckning för utvecklingszon för tätortsfunktioner. Som områdesreserveringsbeteckning har anvisats Noux och Soidensuos skyddsområden. Natura 2000-områdes beteckning gällande särdrag anknyter också till Noux gräns.

Via området finns också en på riksnivå betydelsefull väg med två körbanor, en landskapsmässigt betydelsefull väg, utvecklingsprincipbeteckningar för behov av grönförbindelse, beteckning för huvudled och objektbeteckning för landskapsmässigt betydelsefullt anslutningsparkeringsområde.

På en del av planeringsområdet gäller landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser som omfattar bestämmelser gällande styrning av tillväxten på ett hållbart sätt, färdsel och logistik, handel och näringar, miljöns resurser och dragningskraft, energi och tekniskt underhåll och miljöolägenheter.

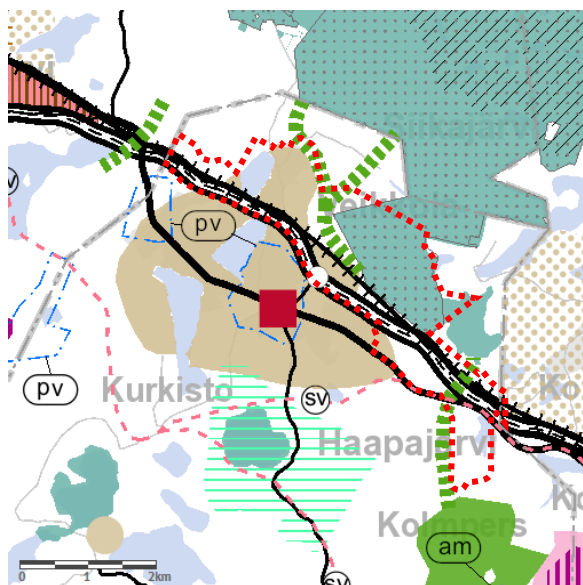


Bild 7. Utdrag ur den sammanställda kartan i Nylandsplanen 2050 samt delgeneralplanens avgränsning (röd streckad linje)

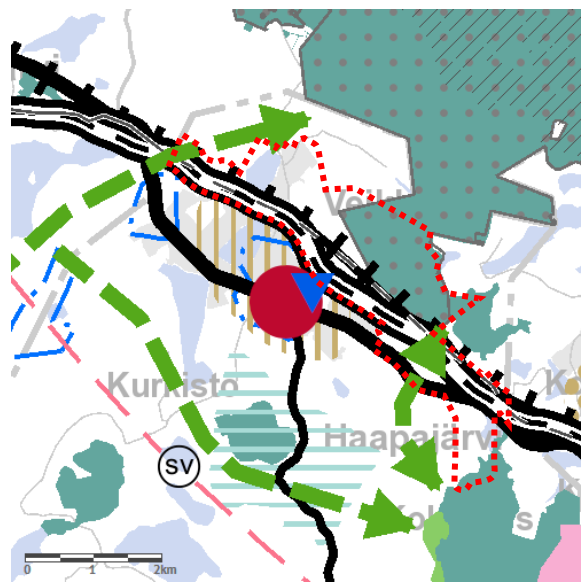


Bild 8. Utdrag ur den gällande Nylandsplanen 2050 Helsingforsregionens etapplandskapsplan samt delgeneralplanens avgränsning (röd streckad linje)

UPPHÄVDA LANDSKAPSPLANER FÖR NYLAND

I Nylands landskapsplaner hade ett område för tätortsfunktioner anvisats som områdesreservering på planeringsområdet och på området fanns också planbeteckningar för en motorled, planskild anslutning, huvudbana, grönförbindelsebehov, naturskyddsområde och område som hör till eller föreslås hör till nätverket Natura 2000. I landskapsplanebestämmelsen som gäller beteckningen för området för tätortsfunktioner som anvisats i etapplandskapsplan 4 för Nyland konstaterades bland annat att "området planeras som ett område för boende, arbetsplatsfunktioner som passar ihop med sin omgivning samt för service och funktioner i anslutning därtill".

Dessutom var en liten del av planeringsområdet så kallat vitt område, för vilket inget särskilt användningsändamål hade anvisats på landskapsplanekartan, men i bestämmelsen som gäller den konstaterades att området "är i första hand avsett att användas för jord- och skogsbruk och binärningar som stöder det. Bostads- och arbetsplatsbyggnad som riktar sig till området ska styras till områden för tätortsfunktioner och byar. I mer detaljerad planering kan för området anvisas även annan markanvändning som till sina konsekvenser sett är av lokal betydelse."

Omedelbart söder om planeringsområdet fanns även en symbolbeteckning för områden för centrumfunktioner. Dess effekt sträckte sig även till en del av planeringsområdet. Området för centrumfunktioner anvisades i etapplandskapsplan 2 för Nyland, och i landskapsplanebestämmelsen som gäller området konstaterades bland annat att "områdets läge och omfattning ska fastställas i den mer detaljerade planläggningen så att områdena bildar en funktionellt enhetlig helhet med fokus på centruminriktade funktioner". Området som omger området för centrumfunktioner berördes också av beteckningen och planbestämmelsen för grundvattenområde enligt vilken "De åtgärder som berör området skall planeras så att de inte permanent minskar grundvattnet eller försämrar dess kvalitet."

Landskapsplanerna för Nyland är inte längre i kraft med anledning av högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023 om ikraftträdande av Nylandsplanen 2050.

3.2.2. GENERALPLAN

På planeringsområdet gäller Kyrksläotts generalplan 2020, som vann laga kraft år 2000.

I generalplanen har planeringsområdet anvisats i huvudsak som jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU), jord- och skogsbruksdominerat område (M-1), småhusdominerat område (AP), naturskyddsområde (SL-1) av vilket en del reserverats helt eller delvis för statens bruk (SL/v). Till det hör dessutom ett område för företagsverksamhet (PT) norr om den planskilda anslutningen i Veikkola och en liten del jord- och skogsbruksdominerat område (M) i planeringsområdets nordvästra hörn. Vattendragen har anvisats som vattenområden (W). Perälänjärvi detaljplaneområde ingår i beteckningen för småhusdominerat område (AP). Därtill har stenåldersboplatsen Kalljärvi, Rintelä, i västra delen av planeringsområdet anvisats som en fast fornlämning.

I generalplanen har man inte anvisat någon banlinje eller Noux Natura 2000-område, eftersom lösningarna i generalplanen härstammar från planeringssituationen på 1990-talet då man ännu inte kände till placeringen av banlinjen i Åboledens trafikkorridor. I fråga om de områden som hör till Natura 2000-nätet var pågick också processen fortfarande vid tidpunkten i fråga. Markanvändningen som anvisats på området i generalplanen är av den orsaken inte till sin natur sådan som stöder sig på banan och hållplatsen.

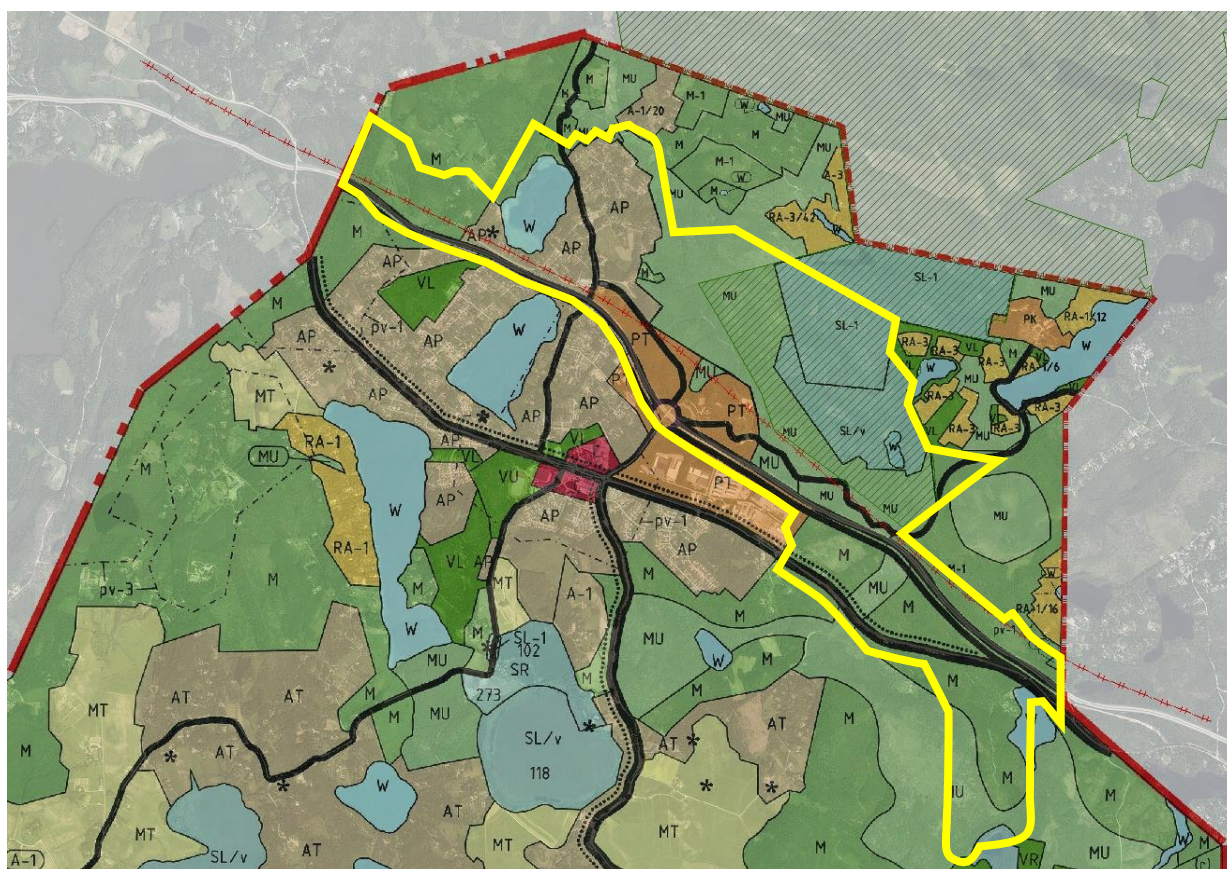


Bild 9. Utdrag ur Kyrksläotts generalplan 2020.

3.2.3. DETALJPLANER

På planeringsområdet gäller helt eller delvis sex detaljplaner på vars områden bor cirka 4700 invånare (augusti 2022). Det är fråga om detaljplanerna för Perälänjärvi, Perälänäset, Kärrkanten och Skogsberget samt delar av Veikkola detaljplan och ändringen av den (kvarteren 102–105, 107–120 och 122). Dessutom är uppgörandet av detaljplanen för Veikkolaporten vid nuvarande Veikkola planskilda anslutning och på området norr om den anhängigt.

På det område av Veikkola som blir utanför planeringsområdet gäller utöver detaljplanerna ovan delar av Veikkola detaljplan och ändringen av den (kvarteren 51–187), detaljplanerna för Veikkola centrum, de centrala områdena i Veikkola och dess ändringar, detaljplanerna för Veikkola industriområde, kvarter 125 på Veikkola industriområde, Veikkolan koulus tomt, Lagusparken, Kaskimäki, Vuorenmäen koulu, Veikkolabäcken, Tuulensuu och Tallvägen. Dessutom ligger i öster stranddetaljplanen för Siikajärvi-Pikkaraiset som gränsar till kommungränsen mot Esbo.

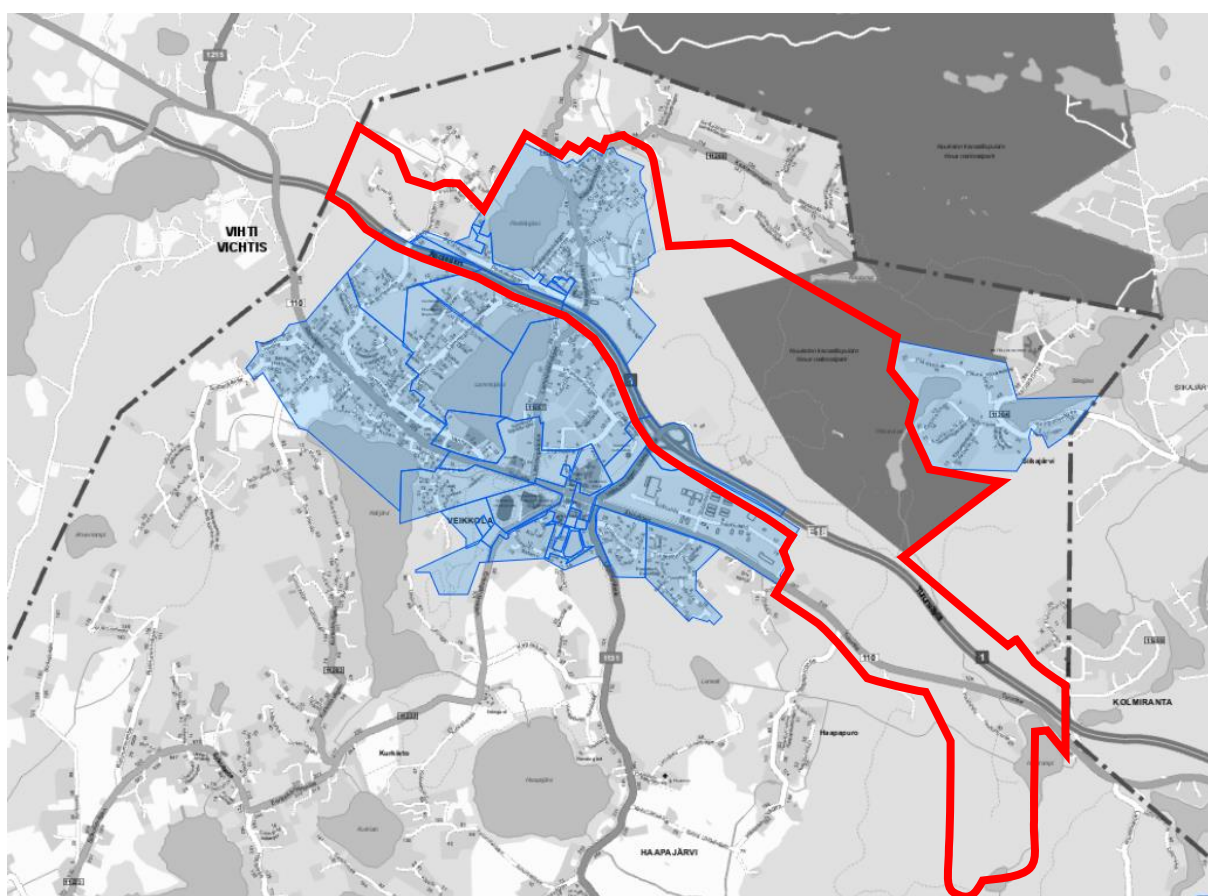


Bild 10. Gällande detaljplaner på planeringsområdet och i dess närhet (med blå färg).

3.2.4. HELSINGFORSREGIONENS MARKANVÄNDNINGSPLAN (MBT 2019)

Helsingforsregionens kommuner, Helsingforsregionens trafik HRT och staten har utarbetat en plan för markanvändning, boende och trafik (MBT 2019) och bedömningen av planens konsekvenser. Den godkändes inom Helsingforsregionens beslutsfattande våren 2019. MBT 2019-planen uttrycker regionens gemensamma strategiska avsikter gällande utvecklingen av markanvändning, boende och trafik i regionen, och innehåller sakkunnigas samarbete och synpunkter på basis av omfattande växelverkan på hur man borde utveckla regionen åren 2019–2050. Planens konkreta åtgärder siktar på år 2030.

4. DELGENERALPLANENS PLANERINGSSKEDEN OCH VÄXELVERKAN

4.1. BEHOV AV DELGENERALPLANERING

Med delgeneralplanen med rättsverkningar för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt svarar man på behovet att anvisa en med den allmänna planeringen för en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (direktbanan Esbo-Salo alltså den så kallade ESA-banan) förenlig banlinje i den lagakraftvunna generalplanen. Enligt 10 § i banlagen ska en utredningsplan och en järnvägsplan som gäller byggande av en järnväg grunda sig på en sådan plan med rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen och i vilken järnvägsområdets läge och dess förhållande till övrig områdesanvändning har kartlagts. Kommunen har dessutom som mål att i delgeneralplanen anvisa läget för Veikkola hållplats som tjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor för fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit samt markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen.

För att möjliggöra närtågstrafik till Veikkola måste markanvändningen på hållplatsens influensområde vara tillräckligt effektiv för att bilda nödvändig användarpotential. Enligt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 anses tillväxtpotentialen i Veikkola vara till och med 12 000 - 13 000 invånare, om den spårtrafikförbindelsen som planeras på området blir verklighet. Med delgeneralplanen strävar man efter att göra det möjligt att placera en betydande del av det här befolkningsantalet i området kring den kommande hållplatsen i Veikkola.

Med hjälp av delgeneralplanen kan man styra boendet så att till exempel de ekologiska nätverken bevaras i funktionsdugligt skick, och områdets grönnät bildar en så enhetlig helhet som möjligt.

4.2. INLEDNING AV DELGENERALPLANEN OCH BESLUT SOM GÄLLER DET

Delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt har inkluderats i Kyrksläotts planläggningsprogram 2019–2023 på kommunfullmäktiges beslut 4.3.2019 (§ 13). Projektet inleddes efter att kommunaltekniska nämnden hade programmet för deltagande och bedömning för projektet 21.3.2019 (§ 55). Anhängiggörandet kungjordes 07.6.2019.

4.3. DELTAGANDE OCH SAMARBETE

4.3.1. INTRESSETER

I enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL) fastställs intressenterna i planeringens begynnelsekedje. Intressenter är planeringsområdets markägare samt de vars arbete eller andra omständigheter detaljplaneändringen avsevärt kan påverka. Intressenter är dessutom myndigheter och samfund vars sektor behandlas vid planeringen. Delgeneralplaneprojektets intressenter är uppräknade i programmet för deltagande och bedömning.

4.3.2. PROGRAM FÖR DELTAGANDE OCH BEDÖMNING

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades 21.3.2019 (§ 55) i kommunaltekniska nämnden. Programmet för deltagande och bedömning skickades per post till markägarna och invånarna på området.

Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats på grund av den utvidgade avgränsningen av planeringsområdet. Det har behandlats i samhällstekniska nämnden 22.4.2021 (§ 61) och i kommunstyrelsen 20.5.2021 (§ 68).

4.3.3. MYNDIGHETSSAMRÅD

Man höll ett myndighetssamråd om planen i inledningskedet 12.3.2019. Vid samrådet lyfte man fram bland annat följande teman:

- Nylands förbund: landskapsmässigt grönförbindelsebehov, regionalt betydande infartsparkeringsområde
- HRT: anvisande av tillräckligt tät struktur på stationsområdet, flexibel planering av rutten för matartrafik
- Museiverket: man känner väl till de arkeologiska objekten på området.
- Nylands NTM-central: utmaning med tidtabellen mellan generalplanen och planläggningen, tidsbestämning av markanvändningen och bindande av den till tidtabellen för genomförande av spårtrafiken, beaktande av objekt som avses i vattenlagen, utmaningar med bullerbekämpningen i planarbetet och dess utredningsunderlag, situationen i fråga om förorenade marker (åtminstone den gamla avstjälningsplatsen i Veikkola), förbindelserna i gatu- och trafiknätet, behovet av infartsparkeringsplatser, situationen i fråga om planeringen av den planskilda anslutningen i Veikkola, uppnåendet av de riksomfattande målen för områdesanvändningen i planprojektet, dagvatten och översvämningar torde inte medföra särskilda utmaningar på området, även landskapsmuseet önskade utredning av områdets byggnadsbestånd (nuvarande Västra Nylands museum)
- Trafikledsverket: dimensionering av infartsparkering, utredning av klimatkonsekvenser.

4.4. PLANENS BEREDNINGSMATERIAL

Samhällstekniska nämnden behandlade delgeneralplanens beredningsmaterial vid sina sammanträden 19.3.2020 § 34 och 23.4.2020 § 48. Vid sammanträdet 19.3.2020 beslutade man om en anvisning enligt vilken man undersöker att fordonstrafiken och matargatorna på området placeras invid eller i närheten av banan så att en förbindelse till Siikajärvi därigenom möjliggörs. Före den nya behandlingen i samhällstekniska nämnden strök man ur delgeneralplanen den planbestämmelse som ingick på området för centrumfunktioner (C), enligt vilket det inte är tillåtet att placera en storenhet inom detalj- eller dagligvaruhandel på området.

Samhällstekniska nämnden beslutade vid sitt sammanträde 23.4.2020 ändra beteckningen för bostadsområde (A) till småhusdominerat bostadsområde (AP), varvid området kan byggas före det finns ett bindande beslut om en ny spårtrafikförbindelse och hållplats. Motsvarande beteckningsändring gjordes under punkten Allmänna bestämmelser.

Dessutom gav nämnden följande anvisningar för den fortsatta planeringen:

- i den fortsatta planeringen undersöker man i samband med delgeneralplanens Naturbedömning möjligheten för en vägförbindelse i riktning mot Siikajärvi på så sätt att fordonstrafiken skulle placeras längs eller i närheten av banan och genom detta möjliggöra en förbindelse till Siikajärvi.
- i den fortsatta planeringen ska man utreda antalet ännu ogenomförda byggrätter i Veikkola detaljplaneområden.

Antalet byggrätter i fråga ska beaktas då målen för delgeneralplanens byggrätt fastställs.

Beredningsmaterialet till delgeneralplanen var offentligt framlagt 25.6-11.9.2020. 26 utlåtanden och 6 åsikter inkom. På grund av restriktionerna på grund av coronapandemin kunde man inte hålla något invånarmöte om beredningsmaterialet, men man skapade en refererad presentation om planmaterialet som man länkade till planläggnings- och trafiksystemtjänsternas webbplats och som kunde ses under hela framläggningstiden. I responsen lyfte man som särskilda teman fram det betydande befolknings- och arbetsplatsmålet, som man ansåg kunde minska. Man önskade att byggandets karaktär på området skulle vara en byaktig stad i liten skala. Man fäste även uppmärksamhet vid landskapsplanernas styrande verkan. I en del utlåtanden uttryckte man omtanke om bevarandet av naturvärdena, men även möjligheterna att utnyttja skogsegendomen. Man önskade även snabba åtgärder för att förstärka den betydande grönförbindelsen.

I delgeneralplanen anvisades ett område för nytt byggande med beteckningen för centrumfunktioner (C), som skulle ha möjliggjort mångsidigare markanvändning, och med beteckningen för bostadsområde (A). På områden längre bort från omgivningen kring Veikkola hållplats anvisades markanvändningen i regel enligt nuläget. Till exempel redan detaljplanerade områden, såsom Perälänjärvis omgivning, anvisades som område för fristående småhus (AO). I planbestämmelserna beaktade man dessutom uppgifterna man fick i naturutredningen om värdeområden i naturen och anvisade ett närrekrationsområde (VL) mellan nationalparken och Natura 2000-område.

På en kilometers radie från hållplatsen anvisades en ökning om 3000–4000 invånare och arbetsplatser, utöver den nuvarande bosättningen. För byggandets del skulle det på det mest centrumliknande området genast i närheten av hållplatsen inneburet effektivt flervåningshusbetonat boende. Byggrätten beräknas till totalt som mest cirka 300 000 våningskvadratmeter, av vilka cirka 200 000 våningskvadratmeter reserveras för boende och cirka 100 000 våningskvadratmeter för arbetsplatser. Det skulle ha varit mycket utmanande att bygga den önskade småskaliga byktiga staden alldeles i näromgivningen vid hållplatsen.

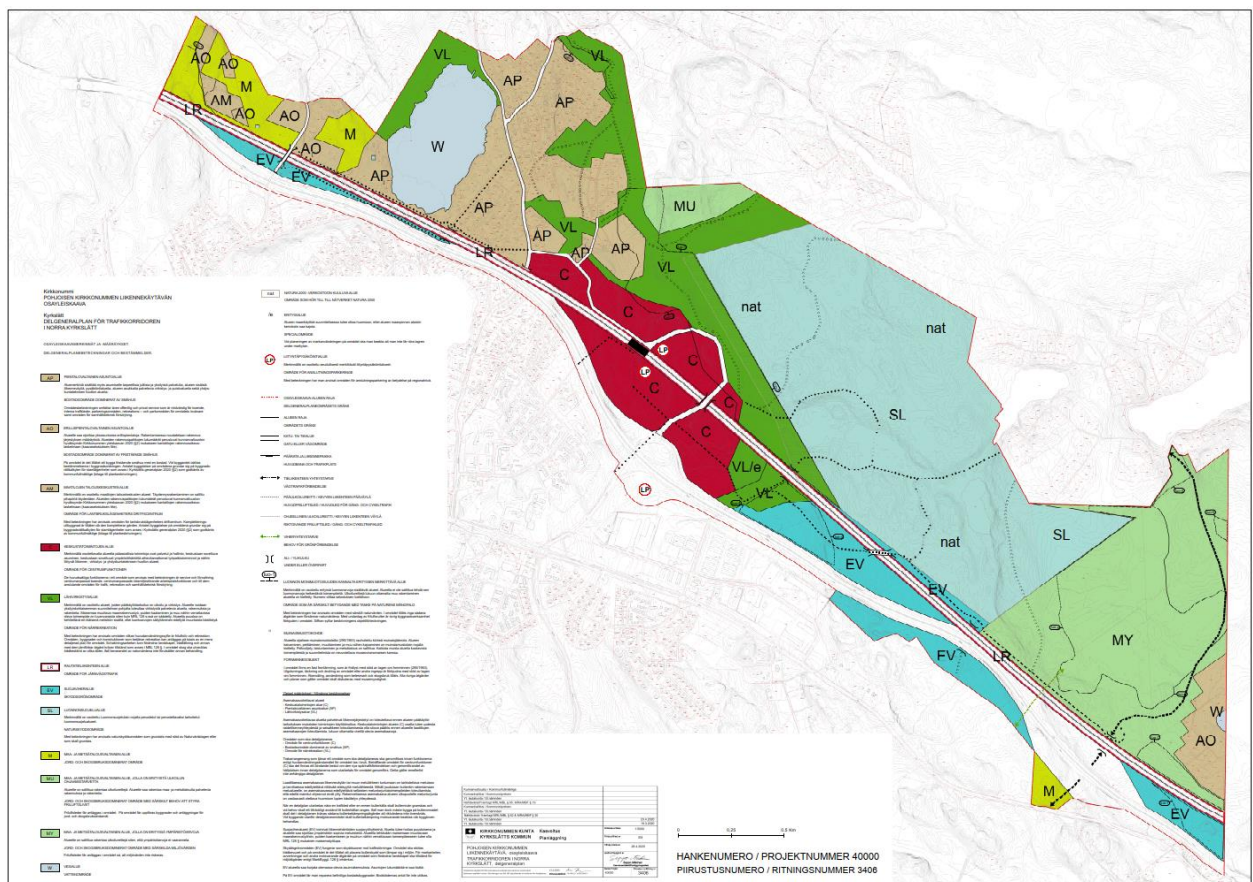


Bild 11. Plankartan i beredningsmaterialet till delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt, som var framlagd 2020.

5. MÅL FÖR DELGENERALPLANEN

5.1 RIKSOMFATTANDE MÅL FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN

De riksomfattande målen för områdesanvändningen är vid sidan av landskaps-, general- och detaljplaner en del av systemet för planering av markanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen. Med målen försäkras man sig om att ärenden av riksomfattande betydelse beaktas i

landskapens och kommunernas planläggning samt i de statliga myndigheternas verksamhet. De reviderade målen för områdesanvändningen har trätt i kraft år 2018. Syftet med målen är att också främja verkställigheten av internationella avtal och förbindelser i Finland och trygga ändamålsenligt fullföljande av riksomfattande lösningar för områdesanvändningen.

Statsrådet beslutade om de riksomfattande målen för markanvändningen 14.12.2017 och beslutet trädde i kraft 1.4.2018. Med beslutet ersatte statsrådet statsrådets år 2000 fattade och 2008 justerade beslut om de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Med revideringen av målsättningarna strävade man efter att svara på framtida utmaningar för områdesanvändningen och främja verkställigheten av internationella avtal i Finland. De reviderade målsättningarna delas in i fem helheter som är:

- Fungerande samhällen och hållbara färd sätt
- Effektivt trafiksystem
- Sund och trygg livsmiljö
- Livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturresurser och
- Energiförsörjning som har en förmåga till förnyelse.

Alla målhelheter förutom de som gäller energiförsörjning som har en förmåga till förnyelse gäller delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt. Varje målhelhet och genomförandet av den i delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt har beskrivits närmare i stycke 6.3.

5.2. MÅL SOM HÄRLETTS UR REGIONALA STRATEGIER

Kommunerna i Helsingforsregionen godkände under sensvåren 2019 den strategiska planen för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MBT 2019-planen) med sikte på år 2050. Planens konkreta åtgärder siktar på år 2030. Målet är en lockande, livskraftig och välmående region med låga utsläpp.

Syftet är att verkställa markanvändningen på planeringsområdet i enlighet med de strategiska riktlinjerna. Enligt MBT 2019-planen hör de centrala delarna av delgeneralplaneområdet till den primära zonen, som anknyter till den nya kollektivtrafikinvesteringen och vars omfattning och kollektivtrafiklösningens omfattning fastställs genom noggrannare planering, samt till den primära utvecklingszonen för markanvändningen.

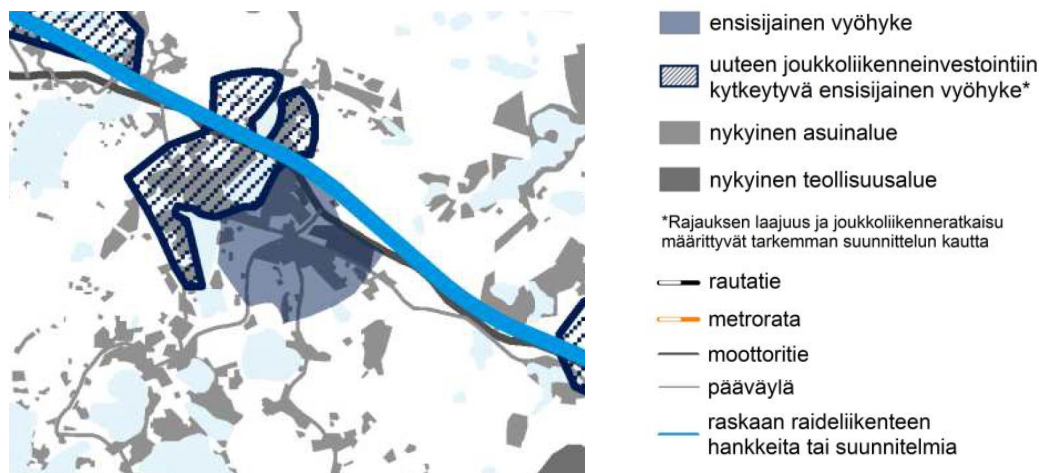


Bild 12: Utdrag ur kartan i MBT 2019-planen; MBT 2019 primära utvecklingszoner och zoner som anknyter till de nya kollektivtrafikinvesteringarna.

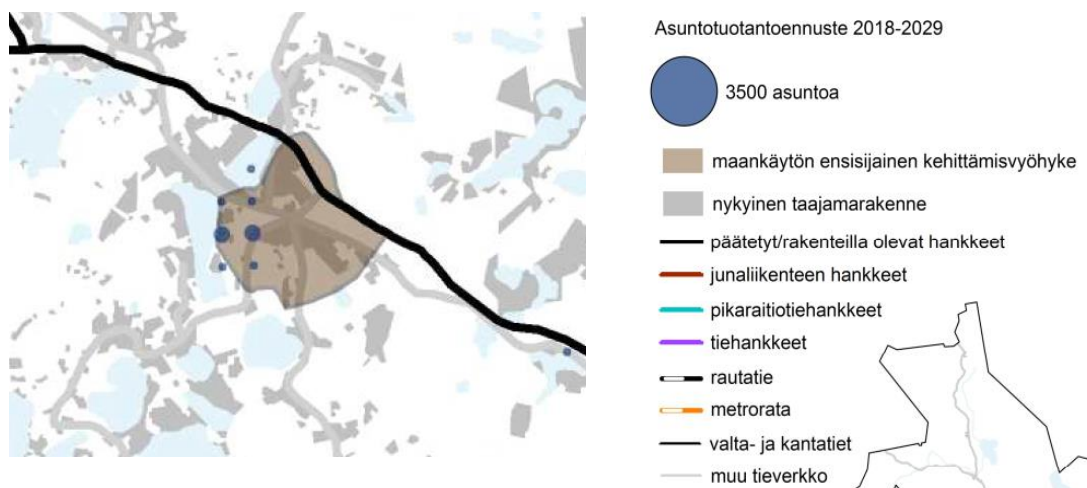


Bild 13: Utdrag ur kartan i MBT 2019-planen; Markanvändningens primära zoner, prognos för bostadsproduktionen och trafikinvesteringarna som ska inledas före år 2030.

Kommunfullmäktige i Kyrkslätt har 5.10.2020 (§ 79) godkänt MBT-avtalet som gjorts upp utgående från MBT 2019-planen.

Enligt markanvändningsplanen för Helsingforsregionen är delgeneralplanens område mellan Veikkola planskilda anslutning och den planerade banlinjen en primär utvecklingszon för markanvändningen.

5.3. KOMMUNENS ALLMÄNNA MÅL

Delgeneralplanens huvudsakliga mål är följande:

1. Anvisning av banlinje i enlighet med den allmänna planeringen av en snabb banförbindelse mellan Helsingfors och Åbo (direktbanan Esbo-Salo alltså den så kallade ESA-banan) och på så sätt möjliggörande av den fortsatta planeringen och genomförandet av banan. Dessutom anvisas läget för Veikkola hållplats som betjänar närtågstrafiken som trafikerar i samma bankorridor som fjärrtrafiken, trafikförbindelserna som leder dit och markanvändningen på det omedelbara närområdet till hållplatsen.
2. I omgivningen kring Veikkola hållplats anvisa tillräckligt effektiv markanvändning för att bilda tillräcklig användarpotential för närtågstrafiken i Veikkola. Det här innebär betydande byggande av bostäder och också arbetsplatser på området.
3. Möjliggöra mångsidigt byggande och boende och utveckla arbetsplatsfunktioner. I planeringen gynnas bildande av så kallade blandade funktioner särskilt på området mellan Åboleden och den kommande banlinjen i hållplatsens omedelbara närhet.
4. Trygga de ekologiska förbindelsernas funktion på området och skapa nya rekreationsområden och -rutter. På så sätt kan man trygga bevarandet av Noux område i tillräckligt naturligt tillstånd trots det ökande invånarantalet och användartrycket i närområdet.

Måläret i delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt är 2050.

5.3.1. KOMMUNSTRATEGI

I början av år 2022 godkände kommunfullmäktige Kyrksläotts kommunstrategi 2022–2023 (fge 31.3.2022, § 10). Målen i den är att Kyrkslätt är

- Finlands populäraste och mest omtyckta boendekommun, där arbete och vardag löper smidigt.
- en tvåspråkig och till alla delar hållbar bildningskommun som internationaliseras.

I strategin eftersträvar man bättre livskvalitet för dem som eftertraktar det. Kyrkslätt erbjuder alltså mångsidiga, trygga och naturnära boendemöjligheter, betonar småhusdominerat boende och utveckling av våra karakteristiska centrum. I en barnvänlig kommun har barns och ungas frågor beaktats i strategin.

Axplock från strategins måluppställning gällande samhällsplanering och markanvändning:

- kommunen satsar på en kraftig och planmässig befolkningsökning
 - kommunen ser till att centrumen, bostadsområdena och arbetsplatsområdena är tillgängliga också genom att utveckla gång- och cykeltrafiken och kollektivtrafiken
 - kommunen internationaliseras aktivt
 - kommunen främjar en hållbar livsstil, välbefinnande, hälsa och delaktighet i samarbete med kommuninvånarna, företag, samfund och välfärdsområdet
 - kommunen skapar förutsättningar för multilokalitet och nytt slags distansarbete
 - kommunen lockar med arbetsplatser för sakkunniga och utvecklar de nuvarande arbetsplatserna
 - kommunen siktar på större produktivitet
 - kommunen utvecklar kommunens centra för handel och tjänster som koncentrationer av arbetsplatser och tjänster för distansarbetare
- kommunen främjar placering av innovativa företag och företag i utveckling i kommunen.

Utöver dessa mål är den mångsidiga naturen Kyrksläotts största resurs. Närheten till naturen, skogar och vattendrag är allt starkare attraktionsfaktorer för invånarna. Det erbjuds allt fler stränder för rekreation. På detta sätt sporrar man också rekreations- och närturismen att utvecklas, landsbygdsnäringarna förblir livskraftiga och förutsättningarna för närproducerad mat tryggas i kommunen.

Utöver befolkningstillväxten berörs delgeneralplanen för Norra Kyrkslätt av målen som gäller ett livskraftigt och säreget Kyrkslätt som anvisats i kommunstrategin. Dessa är bland annat styrande av planeringen av markanvändning och fokuspunkten inom byggande till kommunens centra. Till de här delarna kan man anse att det nya stationsområdet i Veikkola är ett område för boende, service, arbetsplatser och även rekreationstjänster som stöder och kompletterar Veikkolas nuvarande centrum. Målet är att på området möjliggöra mångsidig bostadsproduktion. Även närheten till Noux nationalpark och användning av parken för rekreation är ett av målen i delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt.

5.3.2. UTVECKLINGSBILD FÖR MARKANVÄNDNINGEN I KYRKSLÄTT 2040 OCH 2060

Utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 - En blick in i framtiden - godkändes i kommunfullmäktige 25.5.2020 och den har ersatt utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040. Utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 är ett arbetsredskap för strategisk planering i kommunen och utgående från den har kommunen bildat perspektiv i fråga om linjerna för utveckling av markanvändningen och planläggningen i framtiden.

Planeringsområdet ligger i utvecklingsbilden nordost om Veikkola centrum, på dess influensområde. Veikkolas styrkor har ansetts vara byaktighet, samhällelighet, aktivitet och livlig kulturverksamhet. Orten bereder sig på spårförbindelse och närtågstrafik, men bevaras småhusdominerat. Den nya stationsregionen är en byaktig stad, och i närheten ligger Nouxportens natur- och guidningscenter, som för sin del förverkligar idén ”med tåg till nationalparken”. Boendet är naturnära och ekologiskt, och Noux nationalpark ses som en resurs för turism och upplevelsetjänster. Arbetsplats- och företagsområden samt även arbetsplatser inom logistiken utvecklas invid trafiklederna mot Esbo. Pendeltrafiken till Esbo, Helsingfors och Tallinn spelar en central roll med tanke på utvecklingen av området så som även områdets roll som högklassig omstigningsplats för olika trafikformer och som knutpunkt för smart trafik. Dessa förutsätter bland annat att trafikkapaciteten ökas på Åboleden.

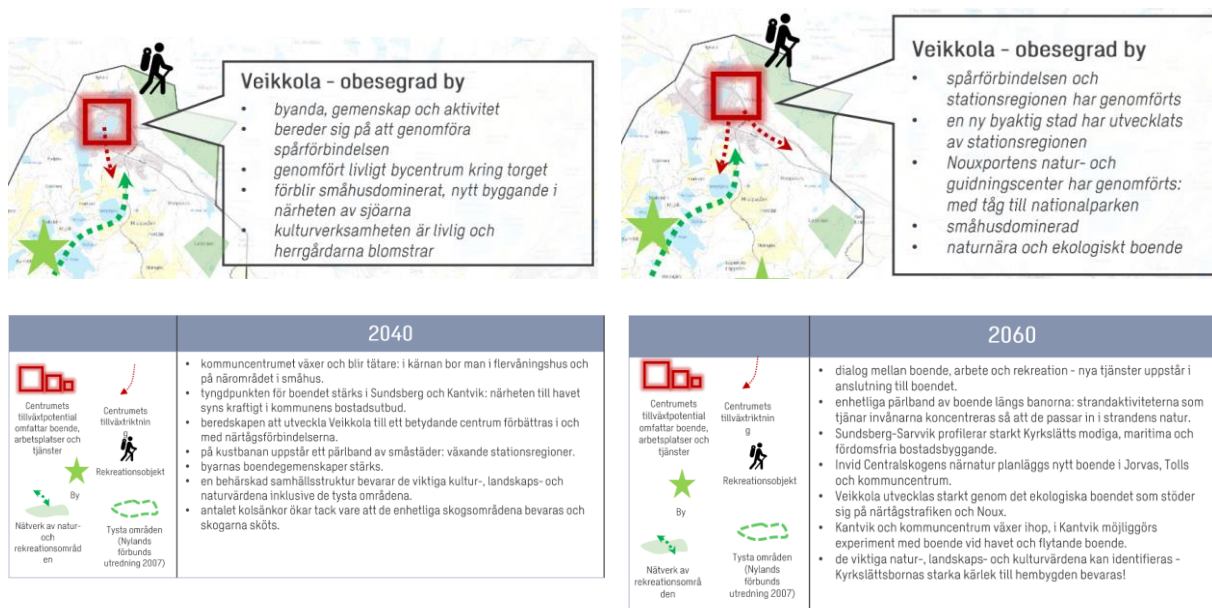


Bild 14. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060 (godkänd av kommunfullmäktige 25.5.2020).

Boende och rekreation i Kyrklätt 2040: Beredskapen att utveckla Veikkola till ett betydande centrum förbättras i och med närtågsförbindelserna. En behärskad samhällsstruktur bevarar de viktiga kultur-, landskaps- och naturvärdena inklusive de tysta områdena. Antalet kolsänkor ökar tack vare att de enhetliga skogsområdena bevaras och skogarna sköts.

Boende och rekreation i Kyrklätt 2060: Veikkola utvecklas starkt genom det ekologiska boendet som stöder sig på närtågstrafiken och Noux. De viktiga natur-, landskaps- och kulturvärdena kan identifieras - Kyrklättsbornas starka kärlek till hembygden bevaras!



Bild 15. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060 (godkänd av kommunfullmäktige 25.5.2020).

Näringslivet i Kyrklätt 2040: I centrumet och stationsregionerna planläggs områden för handel, tjänster och arbetsplatser. Arbetsplatsområden planläggs i Västerledens och Åboledens zoner.

Näringslivet i Kyrklätt 2060: I centrumet och stationsregionerna skapas moderna experiment för arbete. Värdefulla natur-, landskaps- och kulturmiljöer förstärker vid sidan om jordbruket näringslivets andra möjligheter. Natur- och naturismen ökar som service - man skapar nya produkter som t.o.m. väcker intresse internationellt:

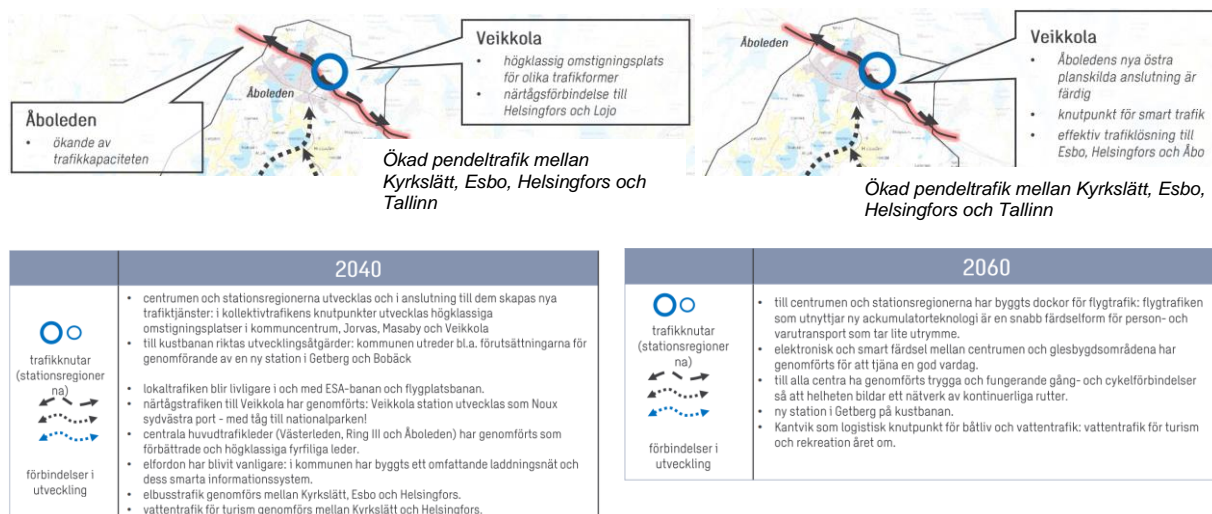


Bild 16. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (godkänd av kommunfullmäktige 25.5.2020).

Förbindelser i Kyrkslätt 2040: Centrumen och stationsregionerna utvecklas och i anslutning till dem skapas nya trafik tjänster: i kollektivtrafikens knutpunkter utvecklas högklassiga omstigningsplatser i kommuncentrum, Jorvas, Masaby och Veikkola Lokaltrafiken blir livligare i och med ESA-banan och flygplatsbanan. Närstågstrafiken till Veikkola har genomförts: Veikkola station utvecklas som Noux sydvästra port - med tåg till nationalparken! Centrala huvudtrafikleder (Västerleden, Ring III och Åboleden) har genomförts som förbättrade och högklassiga fyrfiliga leder.

Förbindelser i Kyrkslätt 2060: Till centrumen och stationsregionerna har byggts dockor för flygtrafik: flygtrafiken som utnyttjar ny ackumulatorteknologi är en snabb färdselform för person- och varutransport som tar lite utrymme. Elektronisk och smart färdsel mellan centrumen och glesbygdsområdena har genomförts för att tjäna en god vardag. Till alla centra ha genomförts trygga och fungerande gång- och cykelförbindelser så att helheten bildar ett nätverk av kontinuerliga rutter.



VEIKKOLA





Ta tåget till Noux för att vandra.

- I och med beslutet att bygga ESA-banan går Veikkola in i en ny epok: närtågstrafiken ökar intresset för området som en intressant bostadsort. Som följd uppstår också nya företag och arbetsplatser.
- Veikkola stationsregion är en port till naturen och Noux nationalpark. Veikkolas nuvarande centrum och stationsregionen bildar en kompletterande helhet på båda sidor av Åboleden.
- Nouxporten som genomförs i Veikkola är en hitprodukt för ekologisk turism både i hemlandet och internationellt.



Exempel på naturnära och högklassigt byggande / Sweco Architects.



Utdrag ur beredningsmaterialet till delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt år 2020.



Med närtåg till Veikkola.




Exempel på den offentliga servicen (daghem) och högklassiga sätt att genomföra personligt bostadsbyggande / Sweco Architects.

17

Bild 17. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (godkänd av kommunfullmäktige 25.5.2020). Genomförande av Kyrksläotts utvecklingsbild i exempelobjekten: Veikkola - stationsregion i ändan av goda trafikförbindelser, spårtrafikens port till Noux nationalpark.

6. BESKRIVNING AV DELGENERALPLANEN

6.1. DIMENSIONERING AV DELGENERALPLANEN

Byggandets effektivitet som anvisats i delgeneralplanen baserar sig på ramvillkoren som uppställts av markarealen som står till förfogande för byggande, naturmiljön och naturskyddet samt dimensioneringsmålen för antalet användare av närtrafikens hållplats. I dimensioneringen av antalet invånare och arbetsplatser har man använt målriktade normaler som Helsingforsregionens trafik (HRT) fastställt i fråga om placering av invånare och arbetsplatser på stationerna på två och en halv och en kilometers avstånd. De grundar sig på utredningar om markanvändning och passagerarefterfrågan för stationerna inom Helsingforsregionens närtrafik, och dimensioneringstalen har testats inom arbetet med trafiksystemplanerna HLJ 2011 och HLJ 2015 och de har konstaterats vara i rätt riktning.

Utanför huvudstadsregionen kan som se placering av minst 10 000 invånare eller arbetsplatser på 2,5 kilometers avstånd från stationen som ett normalt att sträva efter. Motsvarande är det kombinerade invånar- och arbetsplatsantalet som eftersträvas 5 000 på en kilometers avstånd. För byggandets del skulle det till exempel på det mest centrumliknande området genast i närheten av hållplatsen innebära effektivt flervåningshusbetonat boende. Man beräknar att det behövs minst cirka 100 000 våningskvadratmeter, för att uppnå behövliga invånar- och arbetsplatsantal, alltså totalt något under 2000 invånare och arbetsplatser. Å andra sidan är det också skäl att begränsa maximimängden byggande, vilket tydligt framkommer av responsen på beredningsmaterialet. Konsekvenserna som förorsakas av markanvändningen särskilt i riktning mot Noux Natura 2000-område är i fråga om dimensioneringen en kritisk faktor, så i planen har man som maximiantal total byggrätt satt upp 150 000 v-m², vilket motsvarande skulle möjliggöra cirka 2500 invånare och arbetsplatser.

I hållplatsens omedelbara närmiljö bör man för önskad servicenivå inom närtågstrafiken möjliggöra tillräcklig effektivitet för det invånarunderlag och antal arbetsplatser som behövs. I hållplatsens omgivning finns emellertid rätt begränsat markområde som är tillgängligt för byggande, eftersom

det avgränsas i söder av motorvägen och i nordväst av Noux nationalpark och Natura 2000-området. Dessutom har området som ska byggas utmanande jordmånsförhållanden och också topografi, varför byggandet måste placeras på ett relativt litet område. För att uppnå eftersträvarade invånar- och arbetsplatsantal, bildas i hållplatsens omedelbara omgivning en zon för centrumaktigt boende (område för centrumfunktioner). Resten av området skulle vara mångsidigt bostadsområde (A). Med beaktande av Helsingforsregionens trafiks (HRT) mål för dimensioneringen möjliggörs i delgeneralplanen alltså på en kilometers radie från hållplatsen en ökning om cirka 2000–2500 invånare och arbetsplatser, utöver de nuvarande cirka 1500 invånarna (se dimensioneringsprinciper för befolkning, service och arbetsplatser i stycke 3.1.4.). Man har inte satt upp några exploateringstal för områdena.

Exploateringstalen för de befintliga småhusdominerade bostadsområdena varierar mellan 0–15 och 0.25, och är oftast 0.20. Genomförandet av områdena i fråga styrs alltså av detaljplaner som redan är i kraft.

6.2. DELGENERALPLANENS OMRÅDESRESERVERINGAR OCH PLANBESTÄMMELSER

Delgeneralplanens områdesreserveringar och planbestämmelser framgår ur bilaga 1 och 2 till planbeskrivningen.

6.2.1. BOENDE

Delgeneralplanen möjliggör mångsidigt olika boendetyper: centrumaktigt byggande (C), bostadsområden (A) och småhusområden (AP). Utgångspunkten är att anvisa den närmaste markanvändningen kring tåghållplatsen i Veikkola om område för centrumfunktioner (C). Det innebär att området byggs effektivt och att det förutom boende placeras arbetsplatser och tjänster på området. På områden längre bort från hållplatsens omgivning anvisas markanvändningen i regel enligt nuläget som område för småhusdominerat boende, som detaljplanerade områden redan är till sin karaktär. Ett exempel på detta är bostadsområdet i Perälänjärviområdet. De anvisas som småhusdominerat bostadsområde (AP).

I förslaget till delgeneralplan möjliggörs på en kilometers radie från den kommande hållplatsen en ökning med cirka 2000–2500 invånare och arbetsplatser. Det nuvarande invånarantalet i zonen i fråga är cirka 1500 invånare. Utanför delgeneralplanens gräns blir Veikkolas nuvarande centrumområde och området söder om den planskilda anslutningen som nuförtiden används för arbetsplatser. Ett tätare centrumområde och ändring av markanvändningen i den västra delen av arbetsplatsområdet till bostadsproduktion skulle under de närmaste decennierna möjliggöra en ökning av invånarantalet på en kilometers avstånd från hållplatsen även med som minst flera hundra invånare utöver det antal som möjliggörs, men beroende på effektivitet till och med ett större antal invånare.

Dessutom har man i de ovan nämnda dimensioneringsmålen satt upp ett mål om 10 000 invånare och arbetsplatser på två och en halv kilometers avstånd från hållplatsen, som man kan uppnå genom att bygga Veikkola stationsområde med de befolknings- och arbetsplatsmål som nu föreslås (se punkt 3.1.4.).

Skogsterrängen söder om Hauklampi och Hauklampivägens vägren ingår också i delgeneralplanens avgränsning. Planområdets avgränsning utvidgades våren 2021 så att området öster om Veikkola industriområde mellan Åboleden och Åboleden inkluderades i delgeneralplanen på samma sätt som den ovan nämnda skogsterrängen söder om Hauklampi och Hauklampivägens vägren. Området som lades till delgeneralplaneområdet år 2021 ligger på nästa fem kilometers avstånd från den planerad hållplatsen i Veikkola och något närmare den kommande hållplatsen i Hista i Esbo (cirka 4,5 kilometer).

I delgeneralplanen anvisas småhusdominerat bostadsområde (AP) i Hauklampis omgivning. På den del av området som ligger närmast Åboleden, liksom på den högsta backen i mitten av området, är bullernivån hög på grund av vägtrafiken som begränsar anvisandet av boende på området. Särskilt det här är en utmaning vid de befintliga bostadsfastigheterna, av vilka majoriteten används för fritidsboende.

På grund av den höga bullernivån och eftersom som sådana bullerbekämpningslösningar som uppfyller kraven i förordningen inte kan anvisas, anvisar man de befintliga bostadsbyggnaderna med bestämmelse enligt deras nuvarande användningsändamål, alltså som område för fritidsbostäder (RA).

6.2.2. ARBETSPLATSER OCH SERVICE

Största delen av den kommersiella och den offentliga servicen och de andra arbetsplatserna placeras på område för centrumfunktioner (C), bostadsområde (A) och arbetsplatsområde (TP) som anvisats i delgeneralplanen. Målet är att koncentrera en stor del av servicen på området till området kring hållplatsen i Veikkola. På så sätt skulle området bli ett fungerande och kommersiellt intressant stationsområde, som skulle locka ett tillräckligt kundantal för att höja och upprätthålla servicenivån och ordna närtågstrafik. Målet är en blandad samhällsstruktur, där boende, service och arbetsplatser kan placeras efter varandra i samma kvarter. Med detta strävar man efter att möjliggöra förutsättningar för tjänster och företagsverksamhet på området.

På området för centrumfunktioner (C) och området för boende (A) är det möjligt att bygga också ett guidningscenter som betjänar nationalparken i Noux. För ändamålet har man anvisat också alternativt en objektsbeteckning för service på närreklamationsområdet invid nationalparken och Natura 2000-området. I den mer exakta placeringen av guidningscentret bör man beakta tillräcklig närhet till hållplatsen och smidiga förbindelser i riktning mot nationalparken.

Ett nytt arbetsplatsområde anvisas som förlängning av det nuvarande industri- och arbetsplatsområdet i Veikkola österut på området mellan Åboleden och Åbovägen.

I byggandet av områden nära järnvägen bör man beakta bullernivån och ordnande av bullerskydd kommer i fråga genom placeringen av byggnader och genom byggnadstekniska medel.

6.2.3. TRAFIK

Huvudförbindelse för områdets trafiknät blir gatan (en förlängning av Veikkolavägen) vars sträckning går från Veikkolaportens planskilda anslutning till området norr om banan och som förenas med Napparsvägen. Man kommer att förnya Veikkolas planskilda anslutning under de närmaste decennierna varmed det är möjligt att på Veikkolavägen över Åboleden tillägga en gång- och cykelväg som möjliggör en gång- och cykeltrafikförbindelse till Veikkola tågstation. Utrymmesreserveringen för en ny planskild anslutning på Åboleden som anvisats i delgeneralplanens beredningsmaterial öster om Veikkola tätort har strukits ur planförslaget. I generalplanen för norra och mellersta Esbo, områdesreserveringsplanen RV 1 Domarby - Rv 2 samt utredningsplanen och banplanerna för ESA-banan har man vid Kolmpers i Esbo anvisat Hista planskilda anslutning (korsningsbro till motorvägen) varifrån det också skulle komma en förbindelse till Åbovägen. Anslutningen i fråga skulle ligga på cirka fem kilometers avstånd från anslutningen till Veikkola. Då anslutningen byggs skulle den betjäna även anslutningen av den nya markanvändningen öster om Veikkola tätort till Åboleden, som var en central grund att anvisa motsvarande områdesreservering i planens beredningsskede. Det är alltså i framtiden inte längre möjligt att via anslutningen i fråga ordna en vägförbindelse i riktning mot Siikajärvi.

I granskningen av Veikkolaportens funktion som gjordes i slutet av 2019 (Sitowise) konstaterades att det i fråga om den planskilda anslutningen som förnyas inte förekommer några särskilda problem med de föreslagna invånar- och arbetsplatsantalen. Endast under rusningstoppar kan det förekomma tidvis köbildning i den norra rondellen i riktning från Helsingfors, alltså på förlängningen av Veikkolavägen då man vänder norrut. Det här kan man ändå lösa till exempel genom att vidta nödvändiga åtgärder i rondellen. Effektiviteten på byggandet som anvisats på området och målet för invånare och arbetsplatser har efter det här sänkts till ungefär hälften i planförslagsskedet.

Nylands NTM-central har tillsammans med Kyrksläotts kommun gjort upp en vägplan enligt lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005), Förbättring av landsväg 110 (Åbovägen) genom att bygga en gång- och cykelled på avsnittet Veikkola–Kolmiranta, Kyrkslätt. Planeringsområdet börjar i väster från Veikkola industriområde, Soidentakavägens anslutning, och slutar i öster vid Kolmirantavägens anslutning på landsväg 11289. I Kolmirantavägens anslutning har vägplanen anslutits till lösningarna i

byggplanen för gång- och cykelleden på Esbo stads sida som utarbetats år 2020. Fartbegränsningen på landsväg 110 på planeringsområdet varierar mellan 50 och 70 km/h.

GÅNG OCH CYKLING

På plankartan har anvisats centrumaktiga gång- och cykeltrafikrutter, vanliga gång- och cykeltrafikrutter och friluftsrutter som i första hand stödjer rekreation. Rutterna avviker från varandra hierarkiskt. Syftet är att bygga de centrumaktiga rutterna i hög klass och de löper på området för centrumfunktioner, området för boende och de servicedominerade delarna av arbetsplatsområdena.

KOLLEKTIVTRAFIK

Närtågen som stannar på den kommande hållplatsen i Veikkola är i framtiden den mest betydande kollektivtrafikförbindelsen särskilt i riktning mot Esbo och Helsingfors. I en situation där närtågstrafiken stannar i Veikkola bör bussturer köra via hållplatsen så att omstigning från ett trafikmedel till ett annat kan ske så smidigt som möjligt. Alldeles intill hållplatsen bör det vara möjligt att ordna olika typer av arrangemang för angöringstrafik, vändplats för bussar och en eventuell miniterminal som betjänar kollektivtrafiken. Dessutom behövs infartparkeringsplatser för bilar och cyklar. Det behövs en vändplats för bussar åtminstone norr om banan där man planerat att resecentrets funktioner placeras. Den föreslagna linjen för gatunätet möjliggör ovan nämnda funktioner och arrangemang.

Närmare planer och busstrafikens linjer och placeringen av hållplatserna görs i samband med den fortsatta planeringen och utgående från principerna i delgeneralplanen i samband med detaljplanläggningen i samarbete med HRT som sköter trafiken.

Vid Veikkola hållplats ska man fästa särskild uppmärksamhet vid tillgänglighet på så sätt att hållplatsområdet byggs som område på specialnivå inom tillgänglighet. Således ska hållplatsens plattformsområden, omstigningen från ett trafikmedel till ett annat, parkering samt angöringstrafikförbindelserna genomföras hinderfria.

6.2.4. REKREATIONS- OCH FRILUFTSOMRÅDEN

I delgeneralplanen anvisas ett omfattande närrekreationsområde (VL) mellan Noux och område för centrumfunktioner (C) och område för boende (A) som stöder hållplatsen i Veikkola. Närrekreationsområdet i fråga behövs för att jämna ut rekreativ användningstrycket gällande Noux och leda det till området där man i genomförandeskedet kan beakta det ökande användningstrycket på ett sätt som besparar naturvärdena. Dessutom ingår närrekreationsområden som tjänar områdena i reserveringarna gällande området för centrumfunktioner och bostadsområdet.

Grönområdesnätet baserar sig på friluftslederna som leder till Noux-området samt det interna ruttnätet i närrekreationsområdet mellan Noux och hållplatsen i Veikkola. Syftet är att leda ruttnätet från området västerut så att det i framtiden tjänar också Perälänjärviområdet. Dessutom kan man förlänga rekreativ förbindelserna bland annat med hjälp av under- och överfarter vid trafiklederna.

6.2.5. JORD- OCH SKOGSBRUKSOMRÅDEN

På delgeneralplaneområdet finns väldigt få områden som används för jordbruk.

Man har som planbeteckning på skogsområden anvisat jord- och skogsbruksdominerat område (M).

6.2.6. SKYDD

På planeringsområdet ligger en del av Noux Natura 2000-område och naturskyddsområde, som anvisas med beteckningarna i fråga. Dessutom finns söder om Hauklampi ett på privat mark år 2015 grundat naturskyddsområde, vars naturvärden grundar sig på kriterierna i skyddsprogrammet METSO.

Utöver naturskyddsområdena har i plankartan anvisats naturhelheter som anvisats i naturutredningen som uppgjorts som utgångsinformation till delgeneralplanen. De omfattar bland annat landskapsmässigt och lokalt mycket betydande naturobjekt (områdesbeteckningen lu0).

Fastän man annars skulle sträva efter att undvika byggande på värdefulla områden, blir naturvärden som konstaterats värdefulla ofrånkomligen under banlinjen. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena kan gå förlorade utanför den direkta banlinjen. Det här beror på hur långt konsekvenserna av byggandet av banan sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden.

6.2.7. TEKNISK SERVICE

Områden som anvisas för byggande i delgeneralplanen detaljplaneras etappvis. Förutom för gatunätet som bildas på området och den övriga kommunaltekniken ansvarar kommunen för underhållet av friluftsrutter. Också genomförandet av dem görs i etapper och en betydande del av dem byggs i samband med genomförandet av detaljplaner.

På alla detaljplanerade områden ska efter godkännandet av varje detaljplan ordnas den kommunalteknik som de fordrar, så som gator, park, metoder för behandling av dagvatten och vattenförsörjning. Operatörerna sköter i sinom tid om genomförandet av elnätet, datakommunikationsförbindelserna och de eventuella bostädernas uppvärmningssystem på områdena som detaljplaneras.

6.2.8. SPECIALOMRÅDEN

I delgeneralplanen anvisas skyddsgrönområden (EV) invid Åboleden särskilt på området från Veikkola planskilda anslutning österut. Skyddsgrönområdena är av betydelse som skyddszoner inom vägtrafiken, men på en del av dem förekommer också betydande naturvärden och behov av ekologisk förbindelse. Tillsammans med lu0-beteckningar försöker man säkerställa att för naturens mångfald viktiga naturtyper och fungerande ekologiska förbindelser bevaras.

6.3. JÄMFÖRELSE MED RIKSOMFATTANDE MÅL FÖR OMRÅDESANVÄNDNINGEN

Delgeneralplanen stämmer överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Markanvändningen som anvisats i delgeneralplanen skapar förutsättningar för en koldioxidsnål och resurseffektiv samhällsutveckling som stöder sig i första hand på den befintliga strukturen och utnyttjar också den planerade spårtrafikförbindelsen på riksomfattande nivå. Genom markanvändningslösningarna förstärks harmonin i samhällsstrukturen och främjas god tillgänglighet till områden för service, arbetsplatser och fritid med tanke på olika befolkningsgrupper. Med markanvändningslösningarna främjas också gång, cykling och kollektivtrafik samt utveckling av kommunikations-, rese- och transporttjänster. De betydande nya områdena för bostads-, arbetsplats- och servicefunktioner som anvisats i delgeneralplanen har placerats så att de nås lätt med tanke på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Med delgeneralplanen främjas det riksomfattande trafiksystemets funktion och lönsamhet genom att i första hand utveckla befintliga trafikförbindelser och nätverk samt genom att säkerställa förutsättningarna för rese- och transportkedjor som grundar sig på gemensam användning av olika trafikformer och -tjänster samt funktionen i knutpunkterna för varu- och persontrafik. Delgeneralplanen möjliggör och främjar särskilt genomförande av en spårtrafikförbindelse inom det riksomfattande trafiksystemet och utveckling av närtågstrafik på området och anslutning av området till spårtrafiken som utvecklas så att det är en del av det mer omfattande trafiksystemet.

I delgeneralplanen har man förberett sig på extrema väderfenomen och översvämningar samt på konsekvenser av klimatförändringen, eftersom nytt byggande placerats utanför områden med översvämningrisk. I närheten av anläggningar som förorsakar risk för storolyckor har man inte anvisat några bostadsområden, områden för allmänna funktioner eller andra så kallade sårbara funktioner (möteslokaler och -områden avsedda för allmänheten, sjukhus, skolor, vårdanstalter och inkvarteringsrörelser).

I delgeneralplanen har man sett till att trygga naturarvets värden (Noux nationalpark och Natura 2000-området) och i kanterna av områdena i fråga anvisat närrekreationsområden som även fungerar som skyddszoner). Det finns inga kulturmiljöer av riksomfattande betydelse på området. Man har också främjat bevarandet av områden som är värdefulla med tanke på naturens mångfald och ekologiska förbindelser, även om man inte kan bespara alla områden som är värdefulla med tanke på naturens mångfald. Man har anvisat tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreativ användning, likaså har man sett till kontinuiteten i grönområdesnätet. Man har inte anvisat några särskilda medel för att främja bio- och cirkulärekonomin, men till exempel företag i branschen kan placeras på arbetsplatsområden som anvisats i planen.

I delgeneralplanen anvisas inga särskilda områdesreserveringar eller lösningar med tanke på förnybar energiförsörjning. Man kan inte bygga vindkraftverk på området ens som enskilda konstruktioner på grund av de otaliga ramvillkoren som gäller saken. Det är inte heller helt uteslutet att utnyttja solenergi i större enheter, även om man inte förberett sig på det enligt ovanstående.

6.4. JÄMFÖRELSE MED LANDSKAPSPLANEN (NYLANDSPLANEN 2050)

De i delgeneralplanen anvisade beteckningarna för användningsändamålet kring banlinjen som anvisats i landskapsplanen, samt mellan den och Åboleden, grundar sig på utgångspunkten i delgeneralplanen vid tidpunkten för anhängiggörandet, då den nu upphävda landskapsplanen styrde utarbetandet av delgeneralplanen. Då hade ett område för tätortsfunktioner anvisats på området i fråga. Den gällande Nylandsplanen 2050 har gjort i översiktliga drag i betydande grad, men man har även gjort tolkningen att den styrande effekten av utvecklingszonen för tätortsfunktioner som anvisats söder om Åboleden sträcker sig även norr om vägen, till det före detta området för tätortsfunktioner.

Enligt planeringsbestämmelsen "ska samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner effektivieras så att den stöder sig på den nuvarande strukturen, särskilt centrum och stationsområden och förbättrar förutsättningarna för gång och cykling. Zonen ska utvecklas som tät och mångsidig helhet av boende, arbetsplatser, service och grönstruktur med iakttagande av särskilda miljövärden. I Helsingforsregionen ska zonen utvecklas som kollektivtrafikstad som strukturellt är nätverksaktig."

I bestämmelsen hänvisas till den nuvarande strukturen där samhällsstrukturen bör bli effektivare genom att stödja sig på stationsområden och centrum. Då det i det här fallet är fråga om ett helt nytt stationsområde, ska man kunna tillämpa motsvarande bestämmelse också på Veikkola stationsområde. I delgeneralplanen har man på området i fråga anvisat mångsidig markanvändning, område för centrumfunktioner, bostadsområde och arbetsplatsområde, som för sin del fullföljer planeringsbestämmelsen i utvecklingsprincipbeteckningen.

I fråga om kommersiella tjänster möjliggör man på området med beteckningen för område för centrumfunktioner (C) verksamhet typ närservice och närhandel. I anknytning till arbetsplatsområdet har anvisats objektsbeteckning för kommersiell service (KM), där det enligt planbestämmelsen får placeras en stor detaljhandelsenhet av regional betydelse.

Mitt i delgeneralplanen finns det med Nylandsplanen 2050 förenliga skogsområdet och nationalparken i Noux som hör till Natura 2000-nätverket och som förutom Natura 2000-beteckningen anvisats som naturskyddsområde. De regionala grönförbindelsebehoven som avses i Nylandsplanen 2050 ligger i den västra och den östra delen av delgeneralplanen. Markanvändningen och planbestämmelserna för de ekologiska korridorerna i fråga säkerställer bevarandet av dem.

I den sydöstra delen av delgeneralplaneområdet anvisas en reservering för ett småhusdominerat bostadsområde. Det ligger på ett så kallat vitt område i Nylandsplanen varvid de allmänna bestämmelserna i Nylandsplanen 2050 gäller för området. Områdets läge motiveras bland annat av gång- och cykelförbindelserna som förbättras under de kommande åren i och med gång- och cykelleden som byggs längs Åbovägen. Då Hista station byggs i och med banprojektet är också dess tillgänglighet på området rimligt.

Man kan på basis av ovanstående anse att delgeneralplanen följer och preciserar Nylandsplanen 2050.

6.5. JÄMFÖRELSE MED DEN GÄLLANDE GENERALPLANEN

Planlösningen avviker i fråga om markanvändningen som anvisats för stationsområdet i delgeneralplanen från markanvändningen som anvisats i Kyrksläotts generalplan 2020, där området anvisats i sin helhet som område för företagsverksamhet (PT). Andra centrala avvikelser är särskilt de att i generalplanen inte anvisats någon banlinje eller Natura 2000-område i Noux. Lösningarna i generalplanen härstammar från planeringssituationen på 1990-talet, då banförbindelsen som dras via Veikkola inte lyfts upp i planeringen. Också grundandet av Natura 2000-nätverket pågick fortfarande. Markanvändningen som anvisats på området i generalplanen är av ovan nämnda orsaker inte till sin natur sådan som stöder sig på banan och hållplatsen. I beskrivningen till Kyrksläotts generalplan 2020 har man inte heller satt upp några mål gällande befolkningen.

Markanvändningen på det nya arbetsplatsområdet öster om det nuvarande industri- och arbetsplatsområdet i Veikkola har i Kyrksläotts generalplan 2020 fastställts som jord- och skogsbruksdominerat område (M) och delvis också som jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU).

Reserveringen för småhusbetonat bostadsområde som anvisats på Hauklampis område ligger i huvudsak på område som anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område (M) i Kyrksläotts generalplan 2020, men också i någon mån på jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU).

Jord- och skogsbruksdominerade områden (M) har i Kyrksläotts generalplan 2020 fastställts i första hand för jord- och skogsbruksanvändning, men också för byggande av glesbygdskaraktär då byggandet sker i närheten av befintligt boende och invid befintligt vägnät så nära en allmän väg som möjligt.

På jord- och skogsbruksdominerade områden med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU), har glesbyggrätten överförs till samma markägares AP-, AT-, A-1-, RA- eller M-område.

6.6. JÄMFÖRELSE MED DE GÄLLANDE DETALJPLANERNA

Markanvändningen i detaljplanerna på delgeneralplaneområdet ändrar inte genom godkännandet av delgeneralplanen. Om ESA-banan byggs, kan man anta att den tilläggsbyggrätt som möjliggörs för tomter för fristående småhus i detaljplanerna aktiveras kraftigare än i nuläget.

6.7. ÄNDRINGAR I PLANFÖRSLAGET EFTER BEREDNINGSSKEDET

Följande ändringar har gjorts i delgeneralplanen efter beredningsskedet.

- Man har gjort ändringar i områdets gränser i den östra och sydöstra delen, där man både minskat och utvidgat området. Också området mellan Åboleden och Åbovägen anvisas nu i större omfattning i planen än tidigare. Soidensuos myrhelhet som i planens beredningsskede anvisades som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald har avgränsats från delgeneralplaneområdet.

- I beredningsmaterialet beredde man sig genom utrymmesreserveringen på en annan planskild anslutning till Åboleden öster om Veikkola. Motiveringen till det här var att planlägga markerna på Eriksgård söder om Veikkola för boende och att kanalisera trafiken som beror på det här öster om området till Åboleden. Utrymmesreserveringen har strukits ur planförslaget, eftersom man i generalplanen för norra och mellersta Esbo, områdesreserveringsplanen RV 1 Domarby - Rv 2 samt utredningsplanen och banplanerna för ESA-banan vid Kolmpers i Esbo anvisat Hista planskilda anslutning (korsningsbro till motorvägen) varifrån det också skulle komma en förbindelse till Åbovägen. Då anslutningen byggs skulle den betjäna även anslutningen av den nya markanvändningen öster om Veikkola tätort till Åboleden, som var en central grund att anvisa motsvarande områdesreservering i planens beredningsskede.
- På Veikkola stationsområde har det gjorts ändringar i beteckningarna för användningsändamål som anvisats där och som baserar sig på den inkomna responsen och mer exakta uppgifter om områdets byggbarhet. Området för centrumfunktioner har förminskats anmärkningsvärt och området har anvisats beteckningen för bostadsområde (A) som huvudanvändningsändamål.
- På en del av Veikkola stationsområde har man även lagt till en planbestämmelse som styr förläggningen av detaljplaneringen samt maximiantalet invånare och arbetsplatser
- En större del än tidigare av de områden som gränsar till Åboledens vägområde anvisas som skyddsgrönområde (EV).
- Man har gjort ändringar och preciseringar i flera beteckningar för användningsändamål och planbestämmelser.

7. DETALJPLANENS KONSEKVENSER

Konsekvensbedömning i enlighet med MBF 1 §:

Enligt 1 § i markanvändnings- och byggförordningen (MBF) bör följande konsekvenser utredas vid uppgörandet av planen:

- för människors levnadsförhållanden och livsmiljö
- för jord- och berggrund, vatten, luft och klimat
- för växt- och djurarter, naturens mångfald och naturresurserna
- för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi och trafiken
- för stadsbild, landskap, kulturarv och byggd miljö.

7.1. KONSEKVENSER FÖR MÄNNISKORNAS LEVNADSFÖRHÅLLANDEN OCH LIVSMILJÖ

Delgeneralplanen gör det möjligt att ett betydande antal nya invånare placeras i stationsregionen i Veikkola tätort och den betydande utvidgningen av tätorten. Planen möjliggör också mångsidigt olika boendetypologier. På så sätt skulle kommunen kunna erbjuda nya och olika boendemöjligheter i Veikkola och på så sätt möta ändrade bostadsbehov vid uppgörandet av detaljplaner för området. Konsekvenser för befolkningsstrukturen skulle också vara om olika befolknings- och åldersgruppers behov tas i beaktande.

Konsekvenserna av den ändrade markanvändningen som delgeneralplanen möjliggör är stora, men de gör områdets serviceutbud och bostadsutbud mångsidigare, vilket ökar invånarnas valmöjligheter. Livsmiljön för områdets nuvarande invånare och aktörer förändras, fastän man i praktiken uppför endast nybyggande på delgeneralplaneområdet. Kompletterande byggande förekommer på andra håll på planområdet, som i dess västra del på detaljplanerade områden, i Hauklampis omgivning och utanför planområdet. Rekreationsområden enligt delgeneralplanen upplevs i vanliga fall som en positiv förändring då de byggs.

Den ökande befolkningmängden har troligtvis också en positiv effekt på Veikkolaområdets serviceutbud, och det piggar upp den lokala ekonomin. På Veikkola stationsområde kan också placeras en avsevärd mängd nya arbetsplatser. En stor del av dem är troligtvis servicearbetsplatser, eftersom en växande befolkning behöver många olika slags tjänster. En avsevärd ökning av invånarantalet ökar trycket på såväl mångsidigare offentliga och kommersiella tjänster som på skapandet av dem. Ökandet av närservicen har i regel en positiv effekt på människors livsmiljö; det minskar behovet av att förflytta sig i onödan och ökar ett aktivt umgänge och livar upp området.

Man kommer också att förbättra kollektivtrafikens servicenivå i och med att invånarantalet på Veikkolaområdet ökar. Särskilt närtågstrafiken medför en betydande höjning av servicenivån. Genomförandet av markanvändningen i delgeneralplanen leder förr eller senare till en situation där man nära allt fler invånare kan ordna också en busstur som i praktiken skulle vara matartrafik till hållplatsen i Veikkola. På så sätt kan man bland annat främja målet gällande bilfritt boende också på bostadsområdena utanför centrum. Allt fler äldre kommer också att omfattas av fungerande kollektivtrafik. Närtågsförbindelsen i riktning mot huvudstadsregionen möjliggör också bredare tillgodoseende av Noux nationalparks potential. Möjligheten av nå Noux med kollektivtrafik blir bättre så det är möjligt att ta sig med närtåg till parkens ingång i Veikkola.

Utöver servicen som blir mångsidigare, möjliggör delgeneralplanen också ett ökande antal arbetsplatser. Eftersom planbeteckningen för centrumfunktioner tillåter väldigt mångsidig verksamhet på området, möjliggör den en blandning av olika funktioner så som boende, tjänster och arbetsplatser. Därför kan det till exempel i kvarteren som omger Veikkola hållplats i framtiden finnas mycket olika och från varandra avvikande funktioner.

Om arbetsplatserna för områdets invånare ligger på Veikkolaområdet, minskar det avsevärt behovet av att dagligen ta sig någonstans. Målet i delgeneralplanen och i synnerhet i detaljplanerna som följer därpå är att Veikkola, som utvecklas på många nivåer, lockar arbetstagarna i företagen på orten att slå sig ner där. Det ökande invånarantalet ökar naturligtvis mängden fordonstrafik, varmed huvudgatornas trafik och trafikbuller ökar. Behovet av bullerhinder undersöks i samband med detaljplaneringen. Konstruktioner för bekämpning av trafikbullret på Åboleden har redan byggts och kommunen har fordrat av staten av åtgärderna fortsätter. Genom byggandet av banan som möjliggörs genom delgeneralplanen, kommer området att drabbas även av buller från spårtrafiken som en ny störningsfaktor.

7.2. KONSEKVENSER FÖR JORD- OCH BERGGRUNDEN, VATTNET, LUFTEN OCH KLIMATET

Konsekvenserna för jord- och berggrunden av verkställandet av delgeneralplanen är lokala, men tillsammans med byggandet av banlinjen är de ändå betydande. Jordmånens struktur kan som följd av byggandet ändra lokalt i och med terrängs- och bergsskärningar eller jordfyllning. Byggandet av det nya arbetsplatsområdet mellan Åboleden och Åbovägen kräver att berget på området jämnas ut till stora delar, vilket leder till konsekvenser för berggrunden.

Markanvändningen i delgeneralplanen har sannolikt inga betydande konsekvenser för planeringsområdets grund- eller dagvatten, eftersom detaljplanebestämmelserna som anammats i Kyrksläotts kommun är tillräckligt strikta och tryggar ändamålsenlig hantering av dagvattnen. På planeringsområdet finns inga grundvattenområden. Byggandet av Veikkola stationsområde och banlinjen sker dock på ett område där det är skäl att utvärdera konsekvenserna för grundvattnet åtminstone med någon mån av exakthet eventuellt redan innan detaljplaneringen.

Konsekvenserna för luften och klimatet på delgeneralplanens område hänför sig närmast till byggandet av trafikleder, den ökande trafiken och dess utsläpp. Allt nybygge orsakar klimatutsläpp, men på lång sikt försöker man med planlösningar minimera dem med en tät samhällsstruktur som särskilt stöder sig på kollektivtrafik. I planen ingår också en bestämmelse som fordrar åtgärder som strävar efter kolneutralitet.

Åtgärderna för stävande av klimatförändringen kommer inom den närmaste framtiden att synas också i Kyrksläotts markanvändning. Det fordrar att kommunen fullföljer riktlinjerna för de åtgärder med vilka kommunen kan minska sina koldioxidutsläpp i enighet med utsläppsminskningarna som fastställts av statsrådet. I delgeneralplanens bestämmelser har det ändå inte anvisats några individuella områdesspecifika åtgärder i fråga om bekämpning av klimatförändringen, men i planen ingår en allmän bestämmelse som kräver åtgärder som strävar efter kolneutralitet. En åtgärd som inverkar anmärkningsvärt på klimatförändringen är att markanvändningen i delgeneralplanen stöder sig både på närtågsservicen som erbjuds genom den kommande hållplatsen i Veikkola och även i övrigt höjs servicenivån inom kollektivtrafiken på tätortsområdet.

7.3. KONSEKVENSER FÖR VÄXT- OCH DJURARTERNA, NATURENS MÅNGFALD OCH NATURRESURSERNA

De ekologiska förbindelsebehoven som anvisats i Nylandsplanen 2050 och i de aktuella utredningarna har beaktats i markanvändningen i delgeneralplanen. Närreklamationsområdet som anvisats mitt på planområdet förverkligas för sin del den här förbindelsen. Naturens värdeobjekt med växt- och djurarter bevaras i huvudsak och kommer att placera sig på jord- och skogsbruksområden (M), naturskyddsområden (SL), närreklamationsområden (VL) och skyddsgrönområden (EV, EV/eko) i delgeneralplanekartan. Naturens värdeobjekt har i plankartan anvisats med beteckningen luo och för regionalt betydande ekologisk korridor (/eko) har man anvisat en egen separat reservering och bestämmelse.

Betydande naturvärden som konstaterats i naturutredningen blir ändå obönhörligt under banlinjen särskilt vid banlinjen söder om Veikkola hållplats. Vissa delar av helheterna med de mest betydande naturvärdena går sannolikt förlorade utanför den direkta banlinjen beroende bland annat på hur långt banbyggnadens konsekvenser sträcker sig från banlinjen. Den kommande markanvändningens natur och effektivitet påverkar också omfattningen av naturvärdena som kan sparas. Särskilt myrområdet Torvströmossen som blir delvis innanför området som anvisats som stationsområde och objekten i dess närmiljö ligger på ett område där byggandet av banan och markanvändningen som anvisas området oundvikligen medför förlust av naturvärden. Dessutom har byggandet som delgeneralplanen möjliggör konsekvenser också för naturens värdeobjekt eftersom randeffekten sträcker sig också till dem. Med anledning av randeffekten (50–100 m) ändras förhållanden och arterna på objekten. Randeffekten kan å andra sidan framträda positivt som ökad artrikedom, men å andra sidan kan den knappa in på arternas levnadsmöjligheter och ekologiska förbindelser på små skyddsområden.

Konsekvenserna av delgeneralplanen och verkställandet av den för naturens mångfald, naturens värdeobjekt samt växt- och djurarter lokalt överskådat kan vara betydande bland annat med tanke på det nya byggandet och dess randeffekter. Delgeneralplanens positiva effekt på naturens mångfald är utöver skyddande av betydande naturobjekt också tryggande av ekologiska förbindelser och anvisande av dem på generalplanenivå.

Delgeneralplanen har inga betydande konsekvenser för naturresurserna. Man har inte utvärderat volymen avskogning och minskandet av kolsänkor genom detta, men då markanvändningen som anvisas i delgeneralplanen blir verklighet, försvinner en del av det befintliga trädbeståndet som i nuläget används för skogsbruk eller som en del av skogens ekosystem.

Någon mer detaljerad bedömning av konsekvenserna för Noux Natura 2000-område har ännu inte i det här skedet utarbetats.

7.4. KONSEKVENSER FÖR REGION- OCH SAMHÄLLSSTRUKTUREN, SAMHÄLLS- OCH ENERGIEKONOMIN SAMT TRAFIKEN

Delgeneralplanen gör områdes- och samhällsstrukturen tätare i Veikkola och skapar en ny tätort genom att där göra det möjligt att bygga mycket nytt. Veikkola länkas i fortsättningen genom byggandet av banan till andra stationsregioner och centrum längs banan som en del av en bredare

kommunövergripande områdesstruktur. Förtätande av samhällsstrukturen är lönsamt både planekonomiskt och med tanke på hållbar utveckling. Närtågsförbindelsen särskilt i riktning mot huvudstadsregionen möjliggör också bredare tillgodoseende av Noux nationalparks potential i riktning från huvudstadsregionen. Noux närbarhet genom kollektivtrafik blir bättre och kan för sin del ha en ökande inverkan på närtågstrafikens användarkrets och användarantal.

De ekonomiska konsekvenserna av den företagsverksamhet som delgeneralplanen möjliggör till exempel för kommunens skatteinflöde är svåra att bedöma, men i planen möjliggörs placering av nya arbetsplatser och service på området. Kommunens köpkraft och allmänna aktivitet ökar i och med de nya invånarna som flyttar till Veikkola tätort, vilket förstärker den lokala ekonomin.

Om invånarmängden i Veikkola ökar i enlighet med målen i delgeneralplanen, ökar också trafikmängderna avsevärt. Visserligen torde tillväxten av befolkningen och trafiken fördelas jämförelsevis jämnt på mycket lång sikt (ca 15–20 år). Detta kan emellertid orsaka en situation där den ökande fordonstrafiken förutsätter byggande av ett nytt gatunät. Ett parallellt mål ska dock vara möjliggörande av användningen av kollektivtrafik för allt fler av tätortens invånare.

I enlighet med den centrala principen i delgeneralplanen koncentreras det nya byggandet till omgivningen kring Veikkola stationsområde, vilket stöder användningen av närtågstrafiken och gör det attraktivt. Målet för markanvändningen är också att förbättra gång- och cykeltrafikförbindelserna så att en allt större del av de dagliga resorna kunde skötas till fots eller med cykel.

7.5. KONSEKVENSER FÖR STADSBILDEN, LANDSKAPET, KULTURARVET OCH DEN BYGGDA MILJÖN

Delgeneralplanen strävar efter att inverka positivt på Veikkolas stadsbild. På det nya stationsområdet, det vill säga i hållplatsens närmiljö, eftersträvas ett attraktivt område där det är bra att bo, arbeta, idka hobbyer och trivas. Eftersom området numera är obebyggt, är det möjligt att utfärda mål och bestämmelser som gäller kvaliteten på stadsbilden i god tid före byggandet inleds på området. Delgeneralplanen möjliggör en stor mängd nytt byggande, så konsekvenserna för stadsbilden och landskapet blir stora.

I planbestämmelsen som gäller Veikkola stationsområde har man inkluderat en punkt enligt vilket man i den fortsatta planeringen bör fästa särskild uppmärksamhet vid bland annat planeringen av mångformigt bostadsbyggande.

Förändringarna i det bekanta landskapet, utanför det nya byggandet, blir små eftersom delgeneralplanen inte inverkar på dem direkt. Om området bebyggs i och med banan och hållplatsen, inriktas förändringarna i framtiden också på områdena som nu blir utanför delgeneralplanen i samband med planändringarna för dem. Veikkolas nuvarande centrum förblir också i fortsättningen en huvudtätort i utveckling, fastän det till följd av att markanvändningen ändras uppstår två nya funktionella servicekoncentrationer på Veikkolas centrumområde: det nuvarande centrumet och stationsregionen. Deras funktionella koppling till varandra förbättras dock av bland annat förbättringen av anslutningsbron till Veikkola planskilda anslutning och utrustande av den med en förbindelse för gång och cykling. Dessutom främjar genomförandet av kommersiella tjänster så nära den planskilda anslutningen som möjligt också deras användbarhet från Veikkola centrums riktning.

Objekten i den byggda kulturmiljön ligger på områden där man inte förväntar just några ändringar, eftersom betydande nybyggande anvisas bara på områden där det inte finns något befintligt byggnadsbestånd.

7.6. KONSEKVENSER FÖR UTVECKLINGEN AV EN FUNGERANDE KONKURRENS INOM NÄRINGSLIVET

Särskilt markanvändningen som anvisats Veikkola stationsområde möjliggör placering av arbetsplatser och kommersiell verksamhet på området.

8. GENOMFÖRANDE AV DELGENERALPLANEN OCH RÄTTSVÄRKNINGAR

8.1. PLANER SOM STYR OCH ÅSKÅDLIGGÖR GENOMFÖRANDET

Genomförandet styrs av allmänna planer för kommunaltekniken och andra mer detaljerade utredningar som till största delen görs upp i detaljplansskedet. Den allmänna planeringen gäller bland annat planeringen av gator och rekreatiomsområden samt vattenförsörjning och behandlingen av dagvatten.

Innan man framskrider till detaljplaneringskedet bör man ändå ha ingått ett bindande beslut om genomförande och fortsatt planering av genbanan Esbo-Salo med tillhörande närtågstrafik. Om banprojektet inte genomförs, kan inte detaljplaneringen av stationsområdet inledas utgående från lösningarna i delgeneralplanen.

8.2. GENOMFÖRANDE OCH TIDTABELL

Kyrksläotts kommun svarar för genomförandet av delgeneralplanen. Man har inte fattat några beslut om inledandet av detaljplaneringen. Det är framför allt fråga om beredskap inför planering av markanvändningen på området på lång sikt. Förutsättning för det är inledning av närtågstrafiken och byggande av hållplatsen i Veikkola.

Om uppgörande av detaljplaner för nya områden i delgeneralplanen beslutar kommunfullmäktige i och med godkännandet av planläggningsprogrammet. Därtill har detaljplanen för Veikkolaporten anhängiggjorts år 2013 och för den uppgjordes beredningsmaterial (planutkast) år 2014. De centrala markområdena i omgivningen kring den kommande tåghållplatsen i Veikkola ägs i huvudsak av Kyrksläotts kommun, så kommunen har goda möjligheter att genom eget agerande inverka på inledandet av detaljplaneringen.

På en betydande del av området (C och A) som anvisas för byggande på delgeneralplaneområdet är det ändå inte vettigt att inleda detaljplaneringen innan det finns bindande beslut om den fortsatta planeringen av genbanan Esbo-Salo och om genomförandet av banan och genomförandet av den tillhörande närtågstrafiken. Delgeneralplanen inbegriper en bestämmelse enligt vilken det i detaljplanerna för områdena C och A i stationsområdet ska inkluderas en bestämmelse om tidpunkt som binder möjligheten att genomföra deras bostads-, arbetsplats- eller servicebyggande till ett bindande beslut om genomförande av spårtrafikförbindelsen och hållplatsen, vilket förverkligar målet i utlåtandet tillräckligt.

8.3. DELGENERALPLANENS RÄTTSVÄRKNINGAR

Åtgärds- och byggbegränsningar

På områden som anvisats som närrekreatiomsområden och skyddsgrönområden har man i delgeneralplanen använt en åtgärdsbegränsning på grundval av 43 § 2 momentet i markanvändnings- och bygglagen. På områden i fråga får man inte vidta åtgärder som ändrar landskapet utan tillstånd som avses i 128 § i markanvändnings- och bygglagen. Närrekreatiomsområdena är viktiga särskilda i utjämnningen av trycket på rekreatiomsanvändning av Noux och som närrekreatiomsområden för

småhusområdena som anvisats i den sydöstra delen. På en del av dem förekommer även betydande naturvärden. Skyddsgrönområdena är av betydelse som skydds-zoner inom vägtrafiken, på dem förekommer också naturvärden och behov av ekologisk förbindelse.

8.4. UPPFÖLJNING

Uppföljningen av genomförandet preciseras under den fortsatta planeringen.



KYRKSLÄTTS KOMMUN

DELGENERALPLAN FÖR
TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

Tilläggsuppgifter: www.kyrkslatt.fi
Kontaktuppgifter: Kyrkslätt kommun
PB 20, 02401 KYRKSLÄTT