

23.5.2019

DETALJPLAN FÖR MASABYPORTEN 33111

Detaljplaneändringen berör följande detaljplaner: Masaby centrum, ändring av detaljplan (kvarter 2034 samt områden för närrekreation, skyddsgrönområden, naturskyddsområden samt vatten-, gatu-, järnvägs- och allmänna vägområden), Masaby centrum k2054 och k2055 (naturskyddsområde och område för närrekreation).

**SAMMANFATTNING AV INLÄMNAD E UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER
SAMT BEMÖTANDEN TILL DEM**

Utlåtanden som inlämnats om planförslaget:

| | | |
|----|---|-----------|
| 1 | Caruna Espoo Oy | 17.1.2019 |
| 2 | NTM-centralen i Nyland (+ komplettering 1.2.2019) | 30.1.2019 |
| 3 | Samkommunen Helsingforsregionens trafik | 14.1.2019 |
| 4 | Västra Nylands räddningsverk | 24.1.2019 |
| 5 | Trafikledsverket | 16.1.2019 |
| 6 | Handikapprådet, Kyrksläotts kommun | 15.1.2019 |
| 7 | Äldrerådet, Kyrksläotts kommun | 21.1.2019 |
| 8 | Tomt- och geoinformationstjänsterna, Kyrksläotts kommun | 21.1.2019 |
| 9 | Byggnadstillsynen, Kyrksläotts kommun | 7.1.2019 |
| 10 | Miljöskyddet, Kyrksläotts kommun | 29.1.2019 |

Följande parter framförde inga anmärkningar i förslagsskedet:

| | |
|-----------------------------------|------------|
| Polisinrättningen i Västra Nyland | 21.12.2018 |
| Västra Nylands landskapsmuseum | 14.12.2018 |
| Nylands förbund | 30.1.2019 |

Följande instanser gav inga utlåtanden:

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster HRM
Esboregionens miljöhälsa
Kyrksläotts kommun, kommunalteknik
Kyrksläotts kommun, vattenförsörjningsverket
Kyrksläotts kommun, bildnings-, kultur-, ungdoms- och näringssektorn
Kyrksläotts kommun, områdestjänsterna
Kyrksläotts kommun, namnkommittén
Föreningar och andra sammanslutningar som är verksamma i området
Företag som verkar i planeringsområdet och dess närområde (Fortum, Elisa, TeliaSonera, VR-Yhtymä, VR-Track).

23.5.2019

1 Caruna Espoo Oy 17.1.2019

- 1.1 I planområdet finns eldistributionsnät som ägs av Caruna Espoo Oy. Det kommande byggandet i området förutsätter att nya parktransformatorstationer byggs för att säkerställa elförsörjningen. I planen anvisas reserveringar för de nya transformatorstationerna och den nuvarande transformatorstationen. Nödvändiga lednings- och transformatorstationsflyttar utförs av Caruna. Beställaren av flyttarna står för kostnaderna i samband med detta. Flytten av ledningarna förutsätter att det ordnas en ny permanent rutt för dem.

Planläggarens bemötande:

Enligt uppgifter om ledningarna ligger Caruna Espoo Oy:s ledningsområden huvudsakligen i gatuområdena, EV-området och på den del av brandstationens tomt som ska förses med planteringar. Ledningskorridorerna beaktas i samband med gatubyggnationen då det är möjligt att förnya ledningarna vid behov.

2 NTM-centralen i Nyland 30.1.2019

- 2.1 I detaljplanen anvisas ingen fortsättning norrut för den parallella gatuförbindelse som anvisats i områdesreserveringsplanen för Ring III. Genom den parallella gatuförbindelsen kan befintliga fastigheter anslutas till gatu nätet och osäkra plankorsningar till Ring III kan stängas av. I det förslag till detaljplan som utlåntagandet gäller anvisas ett skyddsgrönområde samt en förbindelse för gång- och cykeltrafik till början av den parallellgata som anvisas i områdesreserveringsplanen för Ring III. Gång- och cykelförbindelsen leder till Ring III där avsikten är att planera en ny överfart för gång- och cykeltrafiken som ersätter den nuvarande överfarten längre söderut. NTM-centralen anser att det är nödvändigt att behandla fortsättningen av gatuförbindelsen norrut i detaljplanen för Masabyporten, till exempel i samband med bestämmelserna för skyddsgrönområdet eller i planbeskrivningen eftersom förutsättningarna att bygga en parallellgata bör säkerställas. Om önskemålet är att ändra den lösning för parallellgatan som framförs i områdesreserveringsplanen bör planmaterialet omfatta en motivering till hur parallellgatan kan anläggas på ett fungerande sätt även genom ett annat alternativ.

Planläggarens bemötande:

Det EV-område som anvisas i planen utgör inget hinder för att gatuförbindelsen ska kunna skapas i framtiden i enlighet med områdesreserveringsplanen. Det är emellertid inte ännu möjligt att anvisa det noggranna läget för Sundsvägens gatuförbindelse utanför detaljplanområdet för Masabyporten eftersom den vägplan som NTM-centralen beställt inte är färdig. Dessutom har ändringen av markanvändningen på den norra sidan av detaljplaneområdet inte ännu planerats på noggrannare nivå. I fortsättningen kan Sundsvägens sträckning anvisas endera parallellt med Ring III eller intill järnvägsområdet vid stationen. Detta innebär att detaljplanen för Masabyporten möjliggör båda dessa lösningar. Vid behov kan EV-området tas med i den plan som ska ändras och gatuförbindelsen kan anvisas från det genom att ändra EV-området till gatuområde. Det eventuella läget för parallellgatan samt gång- och cykelförbindelsen till den andra sidan av Ring III granskas i den pågående vägplaneringen. Sundsvägens gatuförbindelse som anvisats i planen betjänar den nuvarande markanvändningen. Gatulösningen beskrivs även under punkt 4.2.2. i beskrivningen av detaljplanen.

- 2.2 Enligt bullerutredningen finns det skäl att ändra bestämmelsen om att det i varje lägenhet bör vara möjligt att öppna fönstret direkt ut eller till balkongen där medelljudnivån inte överskrider 55 dB på dagen och 50 dB på natten enligt följande:

23.5.2019

”Då det buller som riktas till fasaden är över 55 dB men under 60 dB (LAeq 7–22) vid fasaden ska det i lägenheten finnas möjlighet att öppna ett fönster direkt ut eller till balkongen där medelljudnivån inte överskrider 55 dB på dagen och 50 dB på natten. På balkongen ska nivån uppnås då balkongens glas är delvis öppna. Då det buller som riktas till fasaden är över 60 dB (LAeq 7–22) ska lägenheterna kunna öppnas mot den tysta fasaden där bullernivån underskrider riktvärdena i Statsrådets beslut 993/1992.”

Planläggarens bemötande:

Bestämmelsen har ändrats enligt följande: ”Då den mot bostadsbyggnadens fasad riktade medellbullernivån på dagen överskrider 55 dB (LAeq) ska för bostad ordnas vädringsmöjlighet från en sådan fasad där bullernivån inte överskrider rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992). Sovrummen rekommenderas att placeras på byggnadens tystare sida.”

- 2.3 I detaljplanen ska det fastställas att balkonger inte ska placeras på de fasader där medelljudnivån på 60 dB dagtid överskrids.

Planläggarens bemötande:

Ovannämnda bestämmelse läggs till i planbestämmelserna.

- 2.4 I området ska den lägsta rekommenderade byggnadshöjden beakta risken för havsöversvämning och vara N2000 + 2,75 m. Detta bör korrigeras i de svenskspråkiga allmänna bestämmelserna i detaljplanen.

Planläggarens bemötande:

Den svenskspråkiga planbestämmelsen korrigeras.

Komplettering till utlåtandet från NTM-centralen i Nyland 1.2.2019

- 2.5 I kvartersområdet för servicebyggnader som ligger på den södra sidan av Sundsbergsvägen (nuvarande förbindelseväg 11281) är det möjligt att bygga en brandstation vars trafik skulle ansluta till Sundsbergsvägen via den nya rondellen. Rondellösningens funktion för räddningsfordon i nödsituation ska säkerställas. Detta innebär att det ska säkerställas att räddningsfordonen kommer iväg smidigt från brandstationen och inte fastnar i köer. Det planmaterial som utlåtandet gäller innehöll ingen granskning av detta, och därför bör en sådan fortfarande göras.

Planläggarens bemötande:

En granskning av trafikens funktion för Masabyportens detaljplaneområde har gjorts 2017. I granskningen undersöktes hur trafiken längs Sundsbergsvägen fungerar i de trafikarrangemang för Masaby flerplanskorsning som föreslagits i områdesreserveringsplanen för Ring III, där Sundsbergsvägen har en rondell i anslutningen till Sundsvägen och Södra Sundsvägen samt i den västra rampanslutningen till Ring III. Utvecklingen av markanvändningen och ökningen av trafikvolymerna vid Masabyporten har beaktats granskningen av trafikens funktion. Utgående från granskningen fungerar trafiken i rondellerna smidigt under prognosåret 2040. Granskningen gjordes i en situation som motsvarar morgontrafikens livligaste timme under prognosåret 2040. Trafikens funktion i rondellerna har även undersökts i samband med områdesreserveringsplanen för Ring III, där det också konstaterades att rondellerna fungerar väl med de prognostiserade trafikmängderna för 2040, både under den livligaste timmen för morgon- och kvällstrafiken. Planbeskrivningen har kompletterats under punkt

23.5.2019

”4.3 Planens konsekvenser” även när det gäller trafikkonsekvenserna för Sundsbergsvägens rondell.

Utryckningsfordonen från den planerade brandstationen måste komma iväg smidigt i larmsituationerna. Utryckningsfordonens möjligheter att röra sig smidigt i Sundsbergsvägens rondell kan säkerställas genom jokertrafikljus som installeras i rondellerna. Dessa ljus ger utryckningsfordonen förkörsrätt i larmsituationer. Behovet av jokertrafikljus undersöks i samband med den noggrannare vägplaneringen.

3 Samkommunen Helsingforsregionens trafik 14.1.2019

- 3.1 Tillgängligheten till planeringsområdet med kollektivtrafik är för tillfället god. Avståndet både till den närmaste busshållplatsen och till Masaby station är cirka 400 meter och förbindelserna till dem är smidiga. I januari 2019 färdigställs en granskning av anslutningstrafiken i Kyrkslätt. Denna medför inga betydande förändringar för servicenivån i området.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

- 3.2 När det gäller gatu- och angöringstrafiken vid vård- och daghemmet bör det säkerställas att mindre fordon som sköter anropstrafiken kan trafikera smidigt i området.

Planläggarens bemötande:

Framför omsorgs- och daghemmet reserveras parkeringsplatser för angöringstrafiken. Även mindre fordon som sköter anropstrafiken kan trafikera i området. Området är dimensionerat för en lastbil på 8 meter.

4 Västra Nylands landskapsmuseum 14.12.2018

- 4.1 Avgränsningen av planeringsområdet har gjorts mindre efter utkastskedet så att Sundsvägen fungerar som den östra gränsen för området på den norra sidan av Sundsbergsvägen. På den södra sidan av Sundsbergsvägen sträcker sig planeringsområdet inte ända fram till Ring III. Planeringen av området för Ring III flyttades för att göras i samband med detaljplanen för Solbacka-Majvik. I området finns inga särskilda värden med tanke på den byggda kulturmiljön. Landskapsmuseet har bekantat sig med frågan och tar ställning till den ur perspektiven för den byggda kulturmiljön, landskapet och byggnadsskyddet. Landskapsmuseet har inga kommentarer om det framlagda planförslaget. Museiverket är den myndighet som avger utlåtande i fråga om det arkeologiska kulturarvet.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

5 Polisinrättningen i Västra Nyland 21.12.2018

- 5.1 År 2012 var trafikmängderna längs Ring III vid planeringsområdet 10 100–11 500 fordon per dygn. År 2012 var trafikmängderna längs Sundsbergsvägen 3 600–5 300 fordon per dygn. Enligt uppskattning skulle trafiken längs Ring III öka 1,7 gånger och

23.5.2019

trafiken längs Sundsbergsvägen till 8 200 fordon fram till 2040. Detta innebär att vägnätet borde planeras även med beaktande av dessa trafikvolymerna. Främst innebär detta att trafiken längs Sundsbergsvägen fungerar väl så att trafiken från Ring III till Sundsbergsvägen inte stockas under rusningstrafik och samtidigt orsakar trafikstörningar för Ring III. Även gång- och cykelleden borde planeras så att olycksriskerna skulle vara så små som möjligt.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 2.5. Dessutom erbjuder de planerade rondellerna längs Sundsbergsvägen med sina trafiköar en övergångsmöjlighet i två etapper för fotgängare och cyklister vid ställen där gång- och cykelleden korsar en körbana. Vid övergångar i två etapper är det möjligt att observera trafiken från en riktning i taget, vilket förbättrar sikten och trafiksäkerheten. Rondellerna gör även för sin del trafiken lugnare och sänker hastigheterna.

- 5.2 I samband med planeringen av parkeringsutrymmena/-platserna i området borde det beaktas att det också kommer att finnas 110 arbetsplatser i området och att de som arbetar där åtminstone delvis använder egna bilar. Dessutom behöver affärerna påfyllning som beroende på varor kan transporteras även med lastbil. Av denna orsak skulle det vara bra om affärerna placeras på lättillgängliga platser och så att det inte alls är nödvändigt att köra till gårdsområdena. Även affärernas kunder använder egna bilar och de söker sig lätt till närheten av affären så länge det är möjligt och lämnar också sina fordon på platser där det inte är tillåtet att parkera då de "snabbt" besöker affären. Det vore också bra om avfallshanteringen skulle ligga i kanten av området eller i anslutning till infarten till bostadsområdet.

Daghemmet i området med platser för 70 barn placeras enligt planen i anslutning till serviceboendet. Byggnaden i fråga ligger i den södra kanten av området längs en väg som leder till en parkeringsplats längs järnvägen. Det är sannolikt att det även kommer att gå barn som bor utanför området i daghemmet, och med beaktande av arbetsplatserna i huvudstadsregionen (Esbo/Helsingfors/Vanda) är det sannolikt att barnen skjutsas till daghemmet samtidigt och med egna fordon. Av denna orsak borde de platser där barnen hämtas och avlämnas planeras så att det finns tillräckligt med parkeringsutrymme för föräldrarnas bilar. Dessutom borde parkeringen planeras så att föräldrarna inte blir tvungna att korsa vägen med sina barn.

Planläggarens bemötande:

I dimensioneringen av parkeringen beaktas hur omsorgsboendets personal och det eventuella affärsutrymmet påverkar behovet av bilplatser. För affärsutrymmena anvisas en egen bilplatsnorm, dvs. 1 bilplats/40 m²vy. I P-områdena tillåts sammanlagt 300 m²vy affärsutrymme, vilket innebär att det behövs högst 6 bilplatser. Affärsutrymmena ska placeras på den sida av servicebyggnaderna som vetter mot Sundsstigen. Parkeringsplatserna på anföringsskvären betjänar även det kortvariga behovet av anföringstrafik i anslutning till daghemmet. Området framför daghemmet anvisas i planen som gång- och cykelled samt som LPA-område där det förekommer ganska lite fordonstrafik. Området behandlas som en sammanhållen skvärliknande helhet och dess kvalitetsbestämmelser beskrivs noggrannare i anvisningarna för närmiljön och byggnadssättet.

I planerna reserveras en plats för avfallshanteringen med en separat ekobjektsbeteckning i anslutning till infarten till kvarteret eller LPA-området.

- 5.3 Området är planerat för seniorer av vilka en del fortfarande kan ha körkort. Med tanke på dessa och även andra personer borde parkeringsplatserna anläggas så att de är så

23.5.2019

lätta som möjligt att köra till och så att det inte finns några trånga/smala parkeringsplatser.

Allmänt sett borde det finnas tillräckligt med parkeringsplatser och tillräckligt rymliga parkeringsområden så att det uppstår så lite felparkering som möjligt. Å andra sidan kunde de områden där parkering inte är tillåten kunna vara sådana att det inte är möjligt att parkera på dem, till exempel på grund av höga kantstenar.

Planläggarens bemötande:

Kravet på parkeringsplatser i P-kvarteret uppfyller väl servicekvarterets behov. Bilplatsernas noggrannare placering fastställs i planeringen av genomförandet, och en del av bilplatserna kan göras bredare än normalt.

- 5.4 Gånglederna/lättrafiklederna borde planeras så att de korsar vägar/gator så lite som möjligt. Vid korsningarna borde sikten vara god både för fordonen, fotgängarna och cyklisterna så att de lätt kan se varandra. En rondell har planerats till Sundsbergsvägen, till korsningen till Sundsvägen. Enligt illustrationen går lättrafikleden och fordonstrafiken i samma plan, vilket alltid innebär två överfarter över Sundsbergsvägen. Samma gäller övergången av Sundsvägen. Korsningspunkten borde planeras med tanke på framtiden då trafikmängden längs Sundsbergsvägen mångdubblas – samtidigt som olycksriskerna ökar. En flerplanskorsning skulle vara ett tryggare alternativ i denna situation. Frågan har övervägts även i planeringen av detaljplanen, i samband med bedömningen av projektets betydelse, och det har konstaterats att en okontrollerad tillväxt i Masabyområdet kan leda till allvarliga problem i trafikens funktion, vilket samtidigt innebär att olycksrisken ökar.

Planläggarens bemötande:

Gång- och cykellederna har planerats så att de korsar biltrafiken så lite som möjligt. Korsningspunkterna mellan Sundsvägen och Sundsbergsvägen har god sikt. Tillräcklig sikt och korsningar med trygga lösningsdetaljer säkerställs i den noggrannare väg- och gatuplaneringen.

Dessutom erbjuder de planerade rondellerna med sina trafiköar en övergångsmöjlighet i två etapper för fotgängare och cyklister vid ställen där gång- och cykelleden korsar en körbana. Vid övergångar i två etapper behöver man observera trafiken endast från en riktning i taget. Rondellerna gör även för sin del trafiken lugnare och sänker hastigheterna. I det här skedet har det inte konstaterats något behov av en underfart för gång- och cykeltrafiken, och med tanke på en underfart är korsningen mellan Sundsbergsvägen och Sundsvägen svår på grund av terrängformerna och dagvattenlösningarna. Möjligheten av en underfart har undersökts i samband med översiktsplaneringen för kommunaltekniken.

- 5.5 När det gäller service-/bostads-/verksamhetsutrymmena som byggs i stället för industriområdet har polisen inget annat att anmärka om säkerheten än att det finns ett behov av att stoppa möjligheterna att röra sig i riktning mot järnvägen endera genom ett staket eller en annan konstruktion, vilket även konstateras i de allmänna bestämmelserna i detaljplanen.

Platsen för brandstationen och larmcentralen ligger i ett område (P-kvarter 2066) där ingen annan verksamhet har planerats. Detta är en bra lösning för att räddningsväsendet vid behov ska kunna röra sig från området åtminstone till Sundsbergsvägen utan problem.

23.5.2019

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

6 Trafikledsverket 16.1.2019

6.1 Trafikverket påpekar att beteckningar som begränsar användningen av järnvägsområdet för järnvägsbehov inte skall anvisas i detaljplanen. Den riktgivande beteckningen för delen av ett område som i förslaget till detaljplan reserverats för gång- och cykeltrafik i järnvägsområdet ska således strykas ur planen. Förbindelsen för gång- och cykeltrafik i fråga kan förverkligas i järnvägsområdet utifrån ett separat avtal.

Planläggarens bemötande:

Förbindelsen för gång- och cykeltrafik som anvisats i kanten av järnvägsområdet stryks ur detaljplanen. Om genomförandet av förbindelsen i fråga avtalas genom ett separat avtal med Trafikledsverket.

7 Handikapprådet, Kyrksläotts kommun 15.1.2019

7.1 Förslaget till detaljplan för Masabyporten är mångsidigt, intressant och bra. För att projektet ska kunna genomföras så väl som möjligt ur perspektivet för personer med funktionsnedsättning finns det några faktorer som vi tycker borde betonas.

Vi antar att nybyggnationen beaktar möjligheterna till boende i alla skeden av livet. Modern byggnadsteknik möjliggör många lösningar som underlättar livet för alla invånare. Ändringsarbeten är inte alltid möjliga eller kan orsaka även avsevärda kostnader för kommunens handikapptjänster.

Genom dörrautomatik kan dörrar lätt öppnas av personer som rör sig med barnvagn eller rullator.

Brandisolerade dörrar med anslutande vassa och höga trösklar är svåra för personer med funktionsnedsättning och gör det svårt att röra sig. De bör planeras så att det är lätt och tryggt att ta sig fram (t.ex. magnettrösklar) och så att även personer med rullator och rullstol kan passera genom dörrarna.

I takt med att befolkningen åldras ökar även antalet personer som rör sig med olika hjälpmedel. För dessa behövs förrådsutrymmen, gärna i samma våning som den egna lägenheten.

För elskotrar behövs en laddningspunkt i värmeisolerade förvaringsutrymmen.

Eldrivna cyklar blir vanligare och behöver en laddningspunkt.

Vid planeringen av belysningen bör uppmärksamhet fästas vid bl.a. vilken färg utrymmet får, hur ljust det är, skillnader i ljusstyrka samt reflektioner.

Det bör reserveras tillfälliga parkeringsplatser i närheten av lägenheterna för hemtjänstpersonalens besök.

Av bilplatserna i anslutning till byggnaden ska en del lämpa sig även för rullstolsburna. Dessa platser ska placeras ändamålsenligt med tanke på ingången till byggnaden och

23.5.2019

platserna ska markeras med skyltar för rörelsehindrade. Från dessa bilplatser ska det finnas en förbindelse för personer som använder rullstol och rullator. En bilplats som lämpar sig för rörelsehindrade har en bredd på minst 3 600 mm och en längd på minst 5 000 mm.

Möjligheter att röra sig i näromgivningen: Rastplatser såsom bänkar behövs tillräckligt tätt placerat så att även personer med sämre kondition kan röra sig i näromgivningen. Genom belysningen kan man hjälpa personer med nedsatt syn att orientera sig i näromgivningen.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 6.3 i fråga om parkeringsplatserna.

Tillgänglighetsfrågorna och andra tekniska detaljer undersöks noggrannare i samband med planeringen av hur gator, gårdsområden och byggnader ska genomföras.

8 Äldrerådet, Kyrksläotts kommun 21.1.2019

- 8.1 Med beaktande av den väldigt omfattande ökningen av över 75-åriga personer anser vi det som positivt att byggande av ett omsorgsboende och ett serviceboende för äldre möjliggörs i Masaby.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

9 Tomt- och geoinformationstjänsterna, Kyrksläotts kommun 21.1.2019

- 9.1 Enligt 78 § i MBL ska tomtindelningen vara bindande i fall där områdets centrala läge, kvarterets exploateringsgrad eller fastighetssystemets klarhet kräver det. Alla dessa kriterier gäller i planområdet för Masabyporten. Planområdet ligger huvudsakligen i området för C-beteckningen i utkastet till delgeneralplan för Masaby, och exploateringsgraden är hög. Vad gäller kravet på fastighetssystemets klarhet är en bindande tomtindelning det enda effektiva sättet att styra och säkerställa en ändamålsenlig tomtbildning. Kravet på klarhet omfattar även att de tomter som bildas har en enhetlig ägarstruktur och belastning.

Byggrätten på alla tomter (även KTY-tomten) anges som ett heltal, vilket innebär att kravet kan riktas till hela planområdet.

Planlösningen ger möjlighet till flexibilitet i byggnadsplaneringen bl.a. beträffande placeringen av byggnadsmassorna på AK-tomterna, vilket innebär att det nödvändigtvis inte är ändamålsenligt att anvisa en bindande tomtindelning på plankartan för ett sådant här kvartersområde.

I planen kan tomterna anvisas som riktgivande, men utöver det bör det läggas till en allmän bestämmelse i planen om att en separat bindande tomtindelning bör göras för ett kvartersområde i detta detaljplaneområde (se 78 § 3 mom. i MBL).

Planläggarens bemötande:

Tomtindelningen anvisas som riktgivande men i planen tilläggs en allmän bestämmelse om att det bör göras en separat bindande tomtindelning för ett kvartersområde i området för detaljplanen.

23.5.2019

- 9.2 I kvarter 2034 kan de riktgivande AK-tomtarna nr 1 och 2 förenas så att byggnadsytan på tomten bevaras enhetlig. I den separata tomtindelning som görs i byggnadsplaneringsskedet anpassas tomtens gräns till en ändamålsenlig plats (se även bilplatser nedan).

Planläggarens bemötande:

Tomtnumreringen för kvarter 2034 har ändrats. Tomterna i fråga förblir separata tomter, vilket även gör det möjligt att förverkliga byggnaderna i olika skeden.

- 9.3 Inom kvartersområdets gränser ska tjockleken på den linje som anger tomtens gräns markeras smalare på samma sätt som i planbestämmelserna.

Planläggarens bemötande:

Tjockleken på linjen korrigeras.

- 9.4 I kvarter 2034 har två tomter samma tomtnummer. Numreringen bör korrigeras så att den är löpande.

Planläggarens bemötande:

Numreringen korrigeras.

- 9.5 Det är inte möjligt att anvisa platsantal enskilt för LPA-tomtarna eftersom tomtindelningen i planen inte har anvisats som bindande. Detta innebär att tomtindelningen och tomtens behov av bilplatser kan ändras i byggnadsplaneringen. I planen bör det inte heller tas ställning till det exakta antalet bilplatser på en LPA-tomt eftersom antalet beror på den lösning som presenteras i byggnadsplaneringen. En ändamålsenlig placering av bilplatser och deras exakta antal på en LPA-tomt ska lösas i byggnadsplaneringen och i bygglovet. Samtidigt avgörs fördelningen av samägandet av LPA-tomtarna mellan tomterna. Detta innebär att:

- det räcker att det anges att bilplatser från kvarter 2034 och 2064 kan anvisas på LPA-tomten i kvarter 2064.

- det räcker att det anges att bilplatser från kvarter 2034 kan anvisas på LPA-tomten i kvarter 2034.

Planläggarens bemötande:

Planbestämmelsen för parkeringsplatserna på LPA-tomtarna ändras så att de gäller hela kvarter.

- 9.6 Den lösning och etappindelning som presenteras i planbeskrivningens bilaga 6 är tillräcklig som stöd för planeringen av den noggrannare tomtanvändningen.

Planläggarens bemötande:

Antecknas för kännedom.

- 9.7 Alla tomter gränsar inte till ett gatuområde eller saknar körförbindelse via det allmänna området (se 37 § MBL). I planen är tanken att LPA-tomtarna (som inte är

23.5.2019

allmänt område och som inte kommer att ägas av kommunen) fungerar som en sådan förbindelse. Av denna orsak finns det behov av att lägga till en preciserande bestämmelse i planen om att körförbindelsen till tomterna i AK-kvartersområdet kan ordnas via LPA-kvartersområdet.

Planläggarens bemötande:

En planbestämmelse som kräver att det ordnas en förbindelse från LPA-området till tomterna i kvarter 2034 läggs till.

- 9.8 Med beaktande av t.ex. flyttar och annan servicetrafik bör körning till tomten via Sundsstigen tillåtas från ändan av Sundsstigen åtminstone till ändan av AK-tomten. Det bör även vara möjligt att köra framför ingången på tomten via de tomter som gränsar till gatuområdet. Visserligen är det möjligt att ordna detta som en belastning även i den kommande tomtindelningen.

Planläggarens bemötande:

Planbestämmelsen för Sundsstigen preciseras så att även servicetrafik tillåts vid P- och AK-kvarteren.

- 9.9 I planen bör det fästas uppmärksamhet vid trygga fotgängarförhållanden tvärs över lätttrafikleden till tomterna för flervåningshus, i synnerhet vid övergången av Sundsstigen från LPA-tomten i kvarter 2064 till tomterna för flervåningshus.

Planläggarens bemötande:

Flervåningshusen ansluts direkt till gång- och cykelförbindelsen i anslutning till Sundsstigen och via den till LPA-området. Det är tryggt att ta sig över Sundsstigen från LPA-området till tomterna för flervåningshusen eftersom Sundsstigen anvisas som gång- och cykelförbindelse i detaljplanen och i första hand betjänar de som bor i Masabyportens område. Detta innebär att genomfartstrafiken inte är särskilt livlig. I synnerhet när det gäller cykeltrafiken genom Masabyportens område bedöms Sundsstigen inte ha någon stor betydelse eftersom det går en smidigare cykelförbindelse förbi området längs Sundsvägen. De som rör sig mellan LPA-området och flervåningshusen kan till exempel genom vegetation styras till önskade överfarter av Sundsstigen. Vid dessa platser kan även tillräcklig sikt säkerställas.

- 9.10 Det borde finnas ändamålsenliga namn för tomterna i planförslaget som den kommande adressnumreringen baserar sig på (vilka gatunamn som används som adress för tomten).

Planläggarens bemötande:

Adresserna för tomterna längs Sundsstigen kan ges efter Sundsstigen och adresserna för tomterna 2 och 3 i kvarter 2034 kan ges efter Sundsvägen.

- 9.11 Gränsen för det norra EV-området och gränsen för det VL-område som gränsar till Sundsbergsvägen bör justeras till landsvägsområdets fastighetsgräns.

Planläggarens bemötande:

Gränserna för områdena korrigeras så att de stämmer överens med fastighetsgränsen.

23.5.2019

9.12 Det finskspråkiga vägnamnet Sundsbergintie skrivs Sundsbergsvägen på svenska.

Planläggarens bemötande:

Namnet korrigeras i planmaterialet.

10 Byggnadstillsynen, Kyrksläotts kommun 7.1.2019

10.1 En körförbindelse till AK-kvartersområdena bör anvisas i planen eftersom det är tillåtet att placera bilplatser för rörelsehindrade i närheten av trapphusen i AK-kvarteren. Även utryckningsfordon och varuleveranser (bl.a. flyttar) ska beaktas.

Planläggarens bemötande:

Se bemötande 9.8.

10.2 Byggrätten och dimensioneringen av bilplatser i kvarter 2065 bör anges i planen. Dimensioneringen av bilplatser bör meddelas för tomt 8 (anges som 7) i kvarter 2034.

Planläggarens bemötande:

Dimensioneringen av bilplatser läggs till i planbestämmelserna.

10.3 I planens allmänna bestämmelser borde den bestämmelse som gäller tomterna 1, 2 och 3 i kvarter 2034 anges en gång och vara enhetlig.

Planläggarens bemötande:

Den parallella planbestämmelsen stryks från de allmänna bestämmelserna.

10.4 Det riktgivande tomtnumret för tomt 1 i kvarter 2064 borde korrigeras till nummer 1 (betecknats som 3).

Planläggarens bemötande:

Numret korrigeras. Tomtindelningen ändras till bindande.

10.5 En del av texten som berör AK- och P-kvartersområdena är inte nödvändig: ordet "asuntojen" (sv. lägenheterna) är inte nödvändig.

Planläggarens bemötande:

Med en lägenhet med ett bostadsrum avses en etta. Detta innebär att ordet lägenhet inte är nödvändigt.

10.6 Det riktgivande tomtnumret för KTY-området i kvarter 2034 är 8.

Planläggarens bemötande:

Numret korrigeras.

23.5.2019

11 Miljöskyddet, Kyrksläotts kommun 29.1.2019

- 11.1 Höjningen av exploateringsgraden för byggandet till skillnad från den exploateringsgrad som anges i planens beredningsmaterial är motiverad med tanke på planområdets centrala läge.

I planbeskrivningen används begreppen joki, puro och uoma (sv. å, bäck och fåra) för Sundet. Till följd av bl.a. näringsbelastning och landhöjning har Sundet snörts åt så att strömningen i fåran är liten i nuläget, och på många ställen strilar vattnet genom en vidsträckt våtmark. I klassificeringen av ytvatten enligt vattenlagen tillhör Sundet utifrån avrinningsområdets storlek (ca 15 km²) till bäckar och är också mer lik en bäck än en å när det gäller dess ekologiska karaktär.

Planläggarens bemötande:

Begreppet för Sundet ändras till bäck.

- 11.2 Under punkt 2.1.2 i planbeskrivningen framförs att det i naturutredningen för planområdet föreslås att vattenområdet och dess strandzoner lämnas utanför byggandet så att den ekologiska förbindelsen i området bevaras. Planbeskrivningen bör preciseras i fråga om detta. I naturutredningen konstateras att Gölets område är lokalt sett väldigt värdefullt med tanke på fåglar och vegetation. I naturutredningen anges detta som en motivering till att Gölets område ska lämnas utanför byggandet. I naturutredningen konstateras dessutom att det bör ses till att den ekologiska förbindelsen i Gölets vattenområde och i dess strandzon bevaras. Gölet är skyddat som en under en hektar stor sjö med stöd av 11 § i vattenlagen och det är förbjudet att äventyra dess naturtillstånd.

Planläggarens bemötande:

Planbeskrivningen preciseras på ovannämnt sätt.

- 11.3 Enligt dagvattenutredningen strömmar dagvattnet från KTY-kvarteret till ett öppet dike som leder från planområdet till Sundet. På plankartan anvisas ett väldigt litet område för planteringar i kvarteret där det enligt planbestämmelsen är tillåtet att placera konstruktioner som används för att infiltrera dagvatten och fördröja dess strömning till områdets regnvattensystem och utloppsvattendrag samt för att förbättra vattnets kvalitet. Förslaget är att planen ska justeras så att förutsättningarna är bättre för placeringen av konstruktionerna i fråga innan vattnet strömmar ut i diket i området utanför kvarteret.

Planläggarens bemötande:

På plankartan anvisas ett område med en yta som släpper igenom vatten och som omfattar det befintliga grusbelagda gårdsområdet i KTY-kvarteret.

- 11.4 Ett område för närrekreation borde inte placeras i ett område där statsrådets riktvärden för buller överskrids, men om detta sker finns det skäl att beakta överskridandet av riktvärdena i planbestämmelserna så att bestämmelsen förutsätter att bullernivån sänks åtminstone till närheten av bullerriktvärdena.

23.5.2019

Planläggarens bemötande:

En /me-bestämmelse har lagts till i planbestämmelsen, vilket innebär att det inte är tillåtet att placera bullerkänsliga funktioner i området. Anpassningen till landskapet samt servicen ska däremot vara på VL-nivå eftersom området i fråga är beläget på en plats som har betydelse för stadsbilden.

- 11.5 I översiktsplanen för hanteringen av dagvatten har den nödvändiga fördröjningsvolymen dimensionerats så att ett toppflöde som motsvarar en nederbördssituation som inträffar en gång på tio år inte överskrider det nuvarande toppflödet. I planläggarens bemötande till NTM-centralens utlåtande om beredningsmaterialet nämns att fördröjningsdimensioneringen har gjorts för en nederbördshändelse som inträffar en gång på 20 år.

Planläggarens bemötande:

Bemötandet som skrivits i beredningsskedet innehåller ett skrivfel, dvs. det är frågan om en nederbördshändelse som inträffar en gång på 10 år.