



KYRKSLÄTTS  
**PLANLÄGGNINGSPROGRAM**  
2023–2027



# INNEHÅLL

INLEDNING.....	3
Kommunens delområden.....	4
DELGENERALPLANER.....	5
Planlägningsprogrammets delgeneralplanprojekt.....	5
Delgeneralplaneprojekten på kartan.....	6
Delgeneralplanekort.....	7
Kantvik.....	7
Sundsberg.....	9
Kylmäla.....	11
Trafikkorridoren i norra Kyrkslätt.....	13
DETALJPLANER.....	16
Kriterier för detaljplanernas säregna natur.....	16
Planlägningsprogrammets detaljplanprojekt.....	17
Detaljplaneprojekten på kartan.....	18
Detaljplanernas projektkort.....	19
MELLERSTA	
Ängen.....	19
Gillöbacka.....	21
Kyrkdalens affärcentrum.....	23
Pedersporten.....	25
Stallbacken.....	27
Tollsträsket.....	29
Tollsporten.....	31
Villa Haga parken.....	33
Ervastskvären.....	35
Gesterby.....	37
Jerikobacken och Broändan.....	39
Älvornas dal.....	41
Kyrkdalen, kvarter 196.....	43
Kyrkslätt stationskvarter.....	45
Gruvböle I.....	47
Kvarntorpet.....	49
Rådalsvägen.....	51
SÖDRA	
Jollstranden.....	53
Munkbergsstranden.....	55
Pickalaviken.....	57
Pippurudden.....	59
Briggstranden.....	61
Härjuketo.....	63
Smedsede IV.....	65
Valkolammenkallio.....	67
Valkolammenranta.....	69
ÖSTRA	
Jorvasträngeln.....	71
Majviksporten.....	73
Masabyporten II.....	75
Sarviksstranden.....	77
Tassbacken.....	79
Högsäters.....	81
Ingvalsporten.....	83
Östra Jorvas kvarn.....	85
Västra Jorvas kvarn.....	87
Masaby stationsområde.....	89
Masabyporten III.....	91
Sarviksängen.....	93
Solbacka och Majvik.....	95
NORRA	
Eriksgård.....	97
Siikajärvi Norra.....	99
Åbovägen, kvarter 126.....	101
Veikkolaproten.....	103
Hauklampi.....	105
Veikkola, kvarter 40.....	107





# INLEDNING

Planlägningsprogrammet behandlas två gånger under en fullmäktigeperiod.

Projektet i Kyrksläotts planlägningsprogram påverkar kommunens samhällsstruktur. Förändringen kan ske antingen under de närmaste decennierna eller under de närmaste åren, beroende på om projektet är en delgeneralplan eller en detaljplan. Delgeneralplaneringen av Sundsberg invid Västerleden torde anhängiggöras år 2022. Förnyandet av centrumområdena fortsätter och den målmedvetna planläggningen av kustbanans zon likaså. I Veikkola bereder man sig på ESA-banan. Planlägningsprogrammet omfattar både nya planeringsobjekt och flera detaljplaneändringar.

Enligt rådande praxis behandlar kommunens beslutsfattare programmet två gånger per fullmäktigeperiod. År 2022 godkänns planlägningsprogrammet för åren 2023–2027, och nästa gång behandlas det av beslutsfattarna år 2024. Programmets två första år är bindande. Antalet anhängiga projekt och projekt som påbörjas ska vara i balans med personalresurserna och kommunens investeringsprogram. Prioriteringen av projekten är viktig, och de projekt som bedömts vara de viktigaste har flyttats till morgon för projekt som ska förverkligas.

Det femåriga planlägningsprogrammet styr planeringen av markanvändning, trafiksystem och kommunalteknik i Kyrksläotts kommun. Målet är en konsekvent markanvändnings- och planlägningspolitik som presenterar målsättningarna för kommunens markanvändning inom de närmaste åren för kommunens beslutsfattare, samarbets- och myndighetsinstanser, kommuninvånare, markägare och invånare på planeringsområdena och olika genomförandeinstanser. Ett av programmets mål är också att främja kommunens markanskaffning.

I kommunen är centrala samarbetsinstanser som ansluter sig till uppgörandet av planer kommunaltekniken, Kyrksläotts vatten, byggnadstillsynen och miljövården. Inom kommunen görs dessutom samarbete över serviceområdesgränserna. Förutom de delaktiga i projekten är utomstående kunder bl.a. samarbetsinstanser som arbetar med markägarplanerna, byggherrar, myndigheter som styr planläggningen och tekniska operatörer.

## Programmet stöder sig på bakgrundsmaterial

Planlägningsprogrammet verkställer Kyrksläotts kommunstrategi, de uppgjorda utvecklingsbilderna samt planen för Helsingforsregionens MBT 2019. Det beaktar även servicenätsutredningarna. Nylandsplanen 2050 (landscapsplanen) styr naturligtvis planeringen av kommunens markanvändning i stora drag. MBT-avtalet förpliktar Helsingforsregionens kommuner att utöver bostadsproduktionen dessutom se till en tillräcklig planläggning av bostadsbyggrätt så att den förenhetligande markanvändningen är ekonomisk placerad på lättillgängliga platser som också möjliggör användning av kollektivtrafik för invånarna. Lösningarna ska också främja uppnåendet av regionens ambitiösa klimatmål.

Kyrkslätt har som HINKU-kommun förbundit sig till att drastiskt minska kolfotspåret. Genom kommunfullmäktiges beslut har kommunen förbundit sig till att eftersträva en minskning av växthusgasutsläpp med 80 % från nivån år 2007. Kyrksläotts kommun anslöt sig dessutom år 2018 till Europeiska kommissionens borgmästaravtal för klimat och energi (Covenant of Mayors for Climate and Energy). De städer och kommuner som anslutit sig till avtalet förbinder sig att sträva efter att minska växthusgasutsläppen med minst 40 % senast år 2030 jämfört med nivån år 1990.

Åtgärderna för att stävja klimatförändringen är utmanande, och som en upplyst kommun vill Kyrkslätt för sin del t.ex. förenhetliga samhällsstrukturen genom att placera nya bostäder, tjänster och arbetsplatser på influensområden med god kollektivtrafik och befintliga tekniska nätverk. På så sätt möjliggörs en kolfattig livsstil för invånare, kunder och arbetstagare. I Kyrkslätt siktar detaljplanerna i centrumen och stationsregionerna på mångsidiga tjänster och minskar därigenom behovet att ta sig till olika ställen samt möjliggör hållbara sätt att röra sig.

## INDELNING AV KOMMUNEN I DELOMRÅDEN

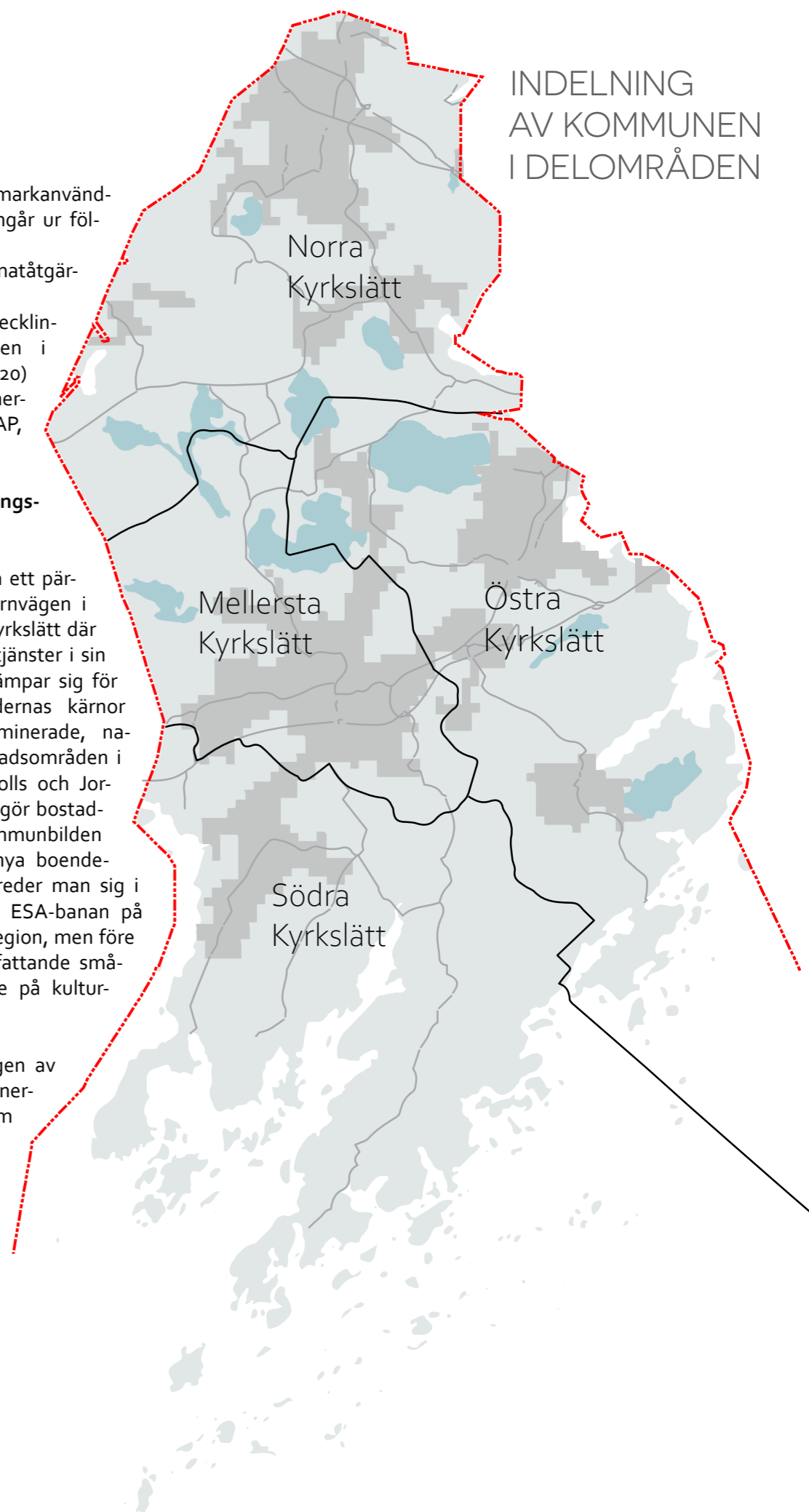
Kommunens centrala mål för markanvändning och klimatåtgärder framgår ur följande strategiska handlingar:

- Vägkarta för Kyrksläotts klimatåtgärder (år 2019)
- En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (år 2020)
- Åtgärdsplanen för hållbar energi och ett hållbart klimat (SECAP, år 2021).

## Central innehåll i planlägningsprogrammet

Kommunens mål är att skapa ett pärlband av småstäder längs järnvägen i den centrala tätortszonen i Kyrkslätt där invånarna hittar mångsidiga tjänster i sin närhet och en bostad som lämpar sig för deras livssituation. Småstäder kärnor kompletteras av småhusdominerade, naturnära och högklassiga bostadsområden i kommuncentrum, Masaby, Tolls och Jorvas. I Kantvik och Sundsberg gör bostadsområdena nära havet kommunbild mångsidigare och erbjuder nya boendemöjligheter. I Veikkola förbereder man sig i och med genomförandet av ESA-banan på byggandet av en ny stationsregion, men före det förverkligas ett nytt omfattande småhusdominerat bostadsområde på kulturhistoriska Eriksgårds marker.

Den målmedvetna utvecklingen av centrumen och stationsregionerna samt småhusområdena som är lättillgängliga fortsätter i enlighet med kommunstrategin. Målet är att erbjuda mångsidiga boendemöjligheter i Kyrksläotts vackra och naturnära landskap. På så sätt påskyndas också kommunens befolkningstillväxt.







# DELGENERALPLANER

Kommunen omfattas av lagakraftvunna generalplaner: Kyrklätts generalplan 2020 samt generalplanen för skärgårds- och kustområden styr genomförandet av markanvändningen. Nya delgeneralplaner upprättas för områden där markanvändning som stämmer överens med generalplanen är föråldrad och ny markanvändning förutsätter ändring av generalplanen. En utvecklingsbild för området är viktigt utgångsmaterial för delgeneralplanläggningen och av det framgår områdets utvecklingsteman på lång sikt och en karta där man i allmänna drag har framfört tyngdpunktsområdena för markanvändningen och målsättningen.

I enlighet med planlägningsprogrammet uppgör man utöver delgeneralplanerna för Kantvik och Sundsberg delgeneralplaner för trafikkorridoren i norra Kyrklätt, Kylmäla och Bobäck. I förnyandet av planlägningsprogrammet sattes som mål att högst två delgeneralplaner är anhängiga samtidigt. Delgeneralplaneringen av Bobäck har inte främjats eftersom kommunen motsätter sig depån för närtågstrafiken som planerats på området.

Som projekt är delgeneralplanerna utmanande både med tanke på arbetsmängden och ekonomin. Traditionellt utför kommunen det egentliga arbetet med att uppgöra en plan, medan inventeringarna, utredningarna och de allmänna planerna som planeringen kräver görs

som konsultarbete. Före planeringen av markanvändningen inleds ska utgångsinformationens aktualitet utredas och utan undantag uppdateras, och nya inventeringar och utredningar ska göras. Också när planeringen framskrider behövs hjälp från konsulter vid uppgörandet av tilläggsutredningar, allmänna planer och bedömningar.

Kommunstrategin, utvecklingsbilderna och kommunernas klimatpolitiska riktlinjer styr generalplaneringen. Utöver det beaktas servicenätens utvecklingsmål och trafiksystemplanernas slutsatser. Ett kontrollerat förenhetligande av samhällsstrukturen, främjande av områdenas tillgänglighet och servicenivån på kollektivtrafiken som invånarna erbjuds är centrala frågor som granskas i generalplaneringsarbetet. Under de senaste åren har man gjort betydande satsningar på trafiksystemplaneringen och på att förtydliga målen för utvecklingen av trafiken i kommunen. I samband med generalplaneringen görs även en allmän plan för behandling av dagvatten och planekonomiska utredningar för tätorterna. Mångsidig användning av ursprungsmaterial är av central betydelse i generalplaneringen. Att invånarna har en högklassig livsmiljö, deras välmående och att deras vardag löper smidigt beror till en betydande del på generalplaneringen som Kyrklätts kommun har satsat på och fortsätter att satsa på.

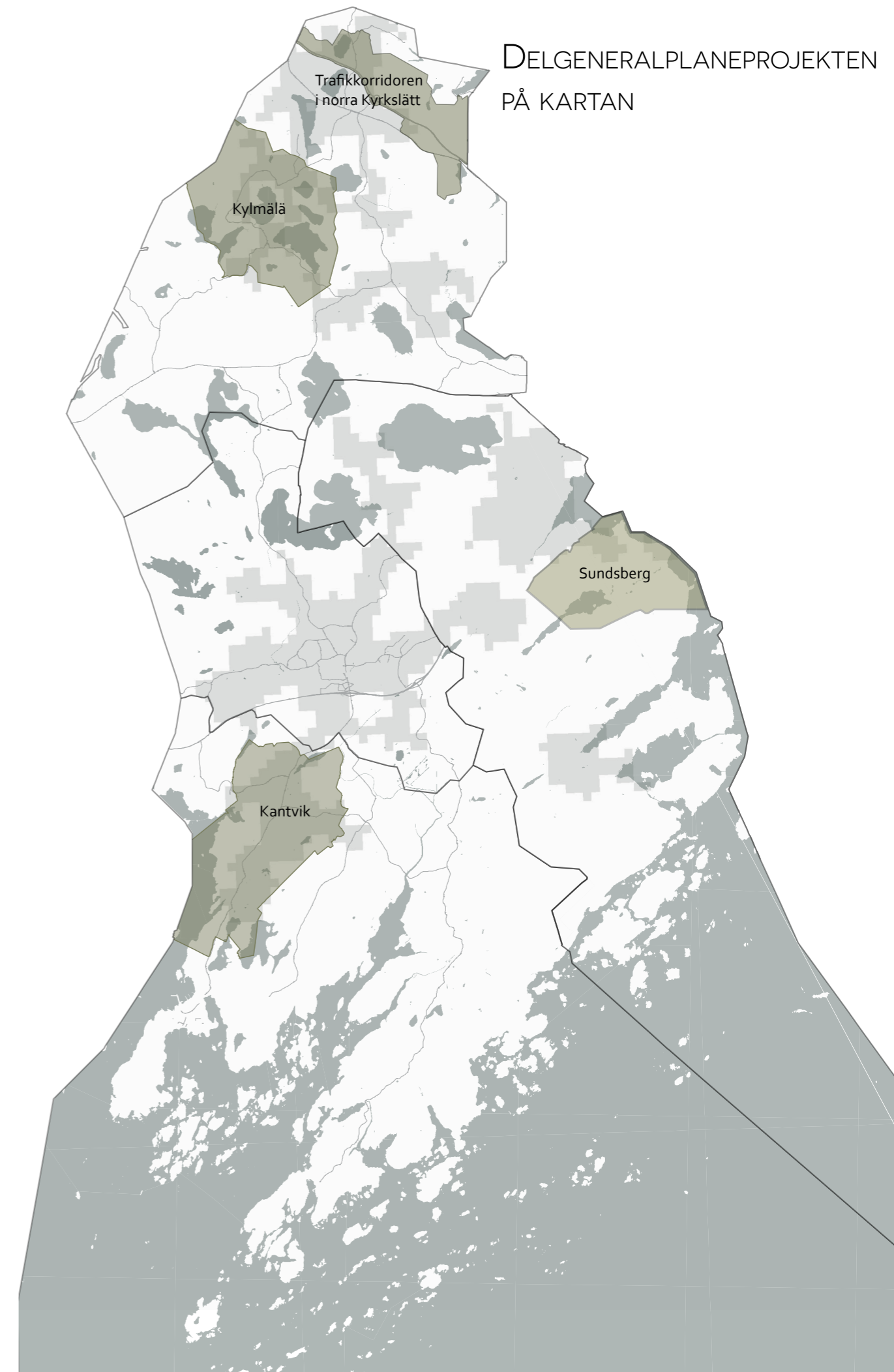
## DELGENERALPLANPROJEKT I PLANLÄGGNINGSPROGRAMMET

### FÖRVERKLINGSKORG: 2023–2024:

- KANTVIKS DELGEREALPLAN
- SUNDSBERG DELGENERALPLAN
- KYLMÄLÄ DELGENERALPLAN
- DELGENERALPLANEN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKLÄTT

### VÄNTNINGSKORG 2025–2027:

- DELGEREALPLAN FÖR KOMMUNCENTRUM, ETAPP 3
- DELGEREALPLAN FÖR BOBÄCK
- DELGENERALPLAN FÖR GETBERG OCH PICKALAVIKEN



DELGENERALPLANEPROJEKTEN  
PÅ KARTAN



# KANTVIKS DELGENERALPLAN

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen för Kantvik godkändes i samhällstekniska nämnden 28.10.2021 (§ 142).

Området ligger i sydvästra Kyrklätt på södra sidan av Västerleden och kustbanan. Planområdets areal är ca 17 kvadratkilometer, varav ca 2 km<sup>2</sup> är vattenområden. Kommunen äger ca 4 km<sup>2</sup> mark och under 0,4 km<sup>2</sup> vattenområden. Till planeringsområdet hör tätorterna Kantvik och Smedsede, Strömsby industriområde och glesbygdsområdena Molnträsk och Pippurn. Dessutom hör strandområden och jord- och skogsbruksområden till planeringsområdet. Obbnäsvägen löper genom området. Terrängen har varierande höjdförhållanden och jordmånen består i huvudsak av bergsområden varvade med sand- och lersänkor. Cirka 3000 personer bor permanent på området (år 2018). Området hörde till det så kallade Porkala arrendeområdet som var i Sovjetunionens besittning 1945–1956.

Målet för planeringen är att för området anvisa mångformigt bostadsbyggande med högklassig omgivning och som beaktar olika livsskeden samt service som anknuter till boende. Tätare byggande koncentreras till Kantviks centrumområde varvid man tryggar mångsidig utveckling av service och förbättrar den nuvarande stadsbilden. Koncentrationen av bosättningen till influensområdet för kollektivtrafikens kvalitetskorrridor är också en förutsättning för utveckling av ett fungerande trafiksystem och kollektivtrafik.

Målet är bevarande av naturvärden och särskilt en ekologisk korrridor från Porkala udd genom planområdet mot Meiko. Ett centralt mål för planeringen är också mångsidig användning av stränderna för rekreation och boende. Man strävar efter att för området anvisa en gång- och cykelled vid stranden eller i närheten av stranden, en allmän badstrand samt olika funktioner för båtliv och vattensport, så som en ramp för sjösättning av båtar. På Jollstrandens området är avsikten att genomföra en ny småbåtshamn och nytt bostadsbyggande invid havet. Nya småhusdominerade bostadsområden anvisas också i strandzonen och i Obbnäsvägens zon. Man strävar efter att tillgodogöra sig hamnen med djupfarled i utvecklingen av båt- och hamnfunktioner samt övriga arbetsplats- och servicefunktioner. De nuvarande hamnfunktionerna bevaras på området.

Kommunaltekniska nämnden remitterade beredningsmaterialet för delgeneralplanen för ny beredning 26.10.2017 (§ 53). Den planekonomiska utredningen och den allmänna planen för vattenförsörjningen för området presenterades för kommunaltekniska nämnden 17.5.2018 (§ 65). Planens beredningsmaterial var med samhällstekniska nämndens beslut 28.10.2021 (§ 142) framlagt vid årsskiftet 2021–2022.

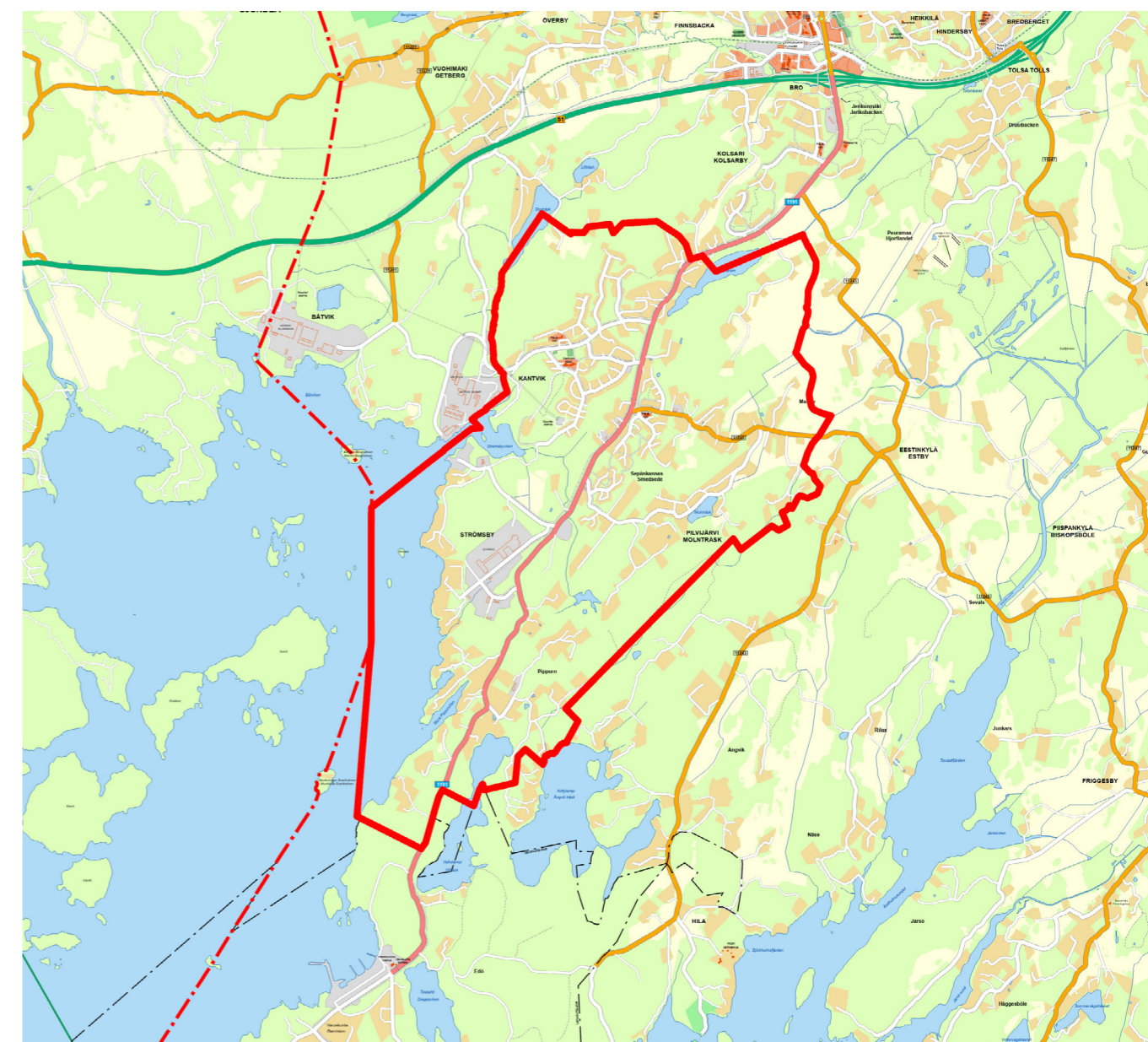
## PLANERINGSSITUATION

I Nylandsplanen 2050 har Kantviks centrum inte anvisats med en skild beteckning. Följande beteckningar gäller området: farled, grönförbindelsebehov, skyddszon, hamn, stamledning för jordgas, område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden och ytvattenområde som är viktigt för vattenanskaftningen. På området finns tio gällande detaljplaner.

Utvecklingsbilden för Kantvik 2040 – havsnära Kantvik blev färdig våren 2016. Utvecklingsbilden fungerar som utgångspunkt för planeringen av delgeneralplanen och den anvisar Kantviks tätortsområde och Kantviksstranden som tyngdpunktsområde för markanvändningen. Planeringen styrs likaså av En blick in i framtiden – utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Kantviks delgeneralplan



# SUNDSBERGS DELGENERALPLAN

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Östra delen av den centrala tätortszonen i Kyrkslätt, områdena Sundsberg och Sarvvik som gränssar mot Esboviken, är en stor utvecklingspotential för kommunen, vilket också har identifierats i Helsingforsregionen. Kommunens markägo på planeringsområdet är ringa. Området som ska delgeneralplaneras är ca 10 km<sup>2</sup> och där bor ca 600 invånare (år 2020). Invånarantalet växer sannolikt betydligt i och med att bostadsområdet i Sarvvik söder om Västerleden verkställs. Senast år 2030 bor sannolikt över 3000–4000 invånare på området. Detaljplanen för Kolabacken, som möjliggör en stor datacentral, skapar ett betydande antal nya arbetsplatser på området.

Kommuncentrum finns på cirka sju kilometers avstånd från planeringsområdet och ca 25 km från Helsingfors centrum. Som kortast är det under två kilometers avstånd till Masaby tåghållplats och Stensviks kommande metrostation. Redan för tillfället är servicenivån på busstrafiken på området god. Områdets närhet är utomordentlig tack vare de regionala huvudlederna, Västerleden och Ring III samt god servicenivå inom kollektivtrafiken.

Området som ska delgeneralplaneras är ett av de mest betydande utvecklingsområden i huvudstadsregionens närområde och har i planen för Helsingforsregionens MBT 2019 anvisats som ett viktigt tillväxtobjekt. Likaså har områdets po-

tential identifierats i En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 och i utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg. Fokus i utvecklingen ligger i zonen mellan Herrgårdsstranden och Västerleden. Dessutom är avsikten att bekräfta markanvändningen i detaljplanerna söder om Västerleden och undersöka eventuella områden som är lämpliga för kompletterande byggande.

I Kyrkslätt generalplan 2020 har man anvisat området på norra sidan av korsningsområdet mellan Västerleden och Sundsbergsvägen som område för centrumfunktioner, dit servicen och det tätaste byggandet i delgeneralplanen kan koncentreras: så skulle en ny småstad födas i kommunen. En betydande del av det centrala planeringsområdet är obebyggt, vilket möjliggör betydande bostadsproduktion och uppkomst av arbetsplatser på området. Utöver läget är närheten till havet och rekreation viktiga attraktionsfaktorer för området.

Målet är att invid Västerleden och vid Esbovikens strand bygga en modern småstad som skiljer sig på ett säregt sätt från andra områden i Helsingforsregionen. Vid genomförandet utnyttjas de senaste innovationerna och idéerna inom stadsplanering.

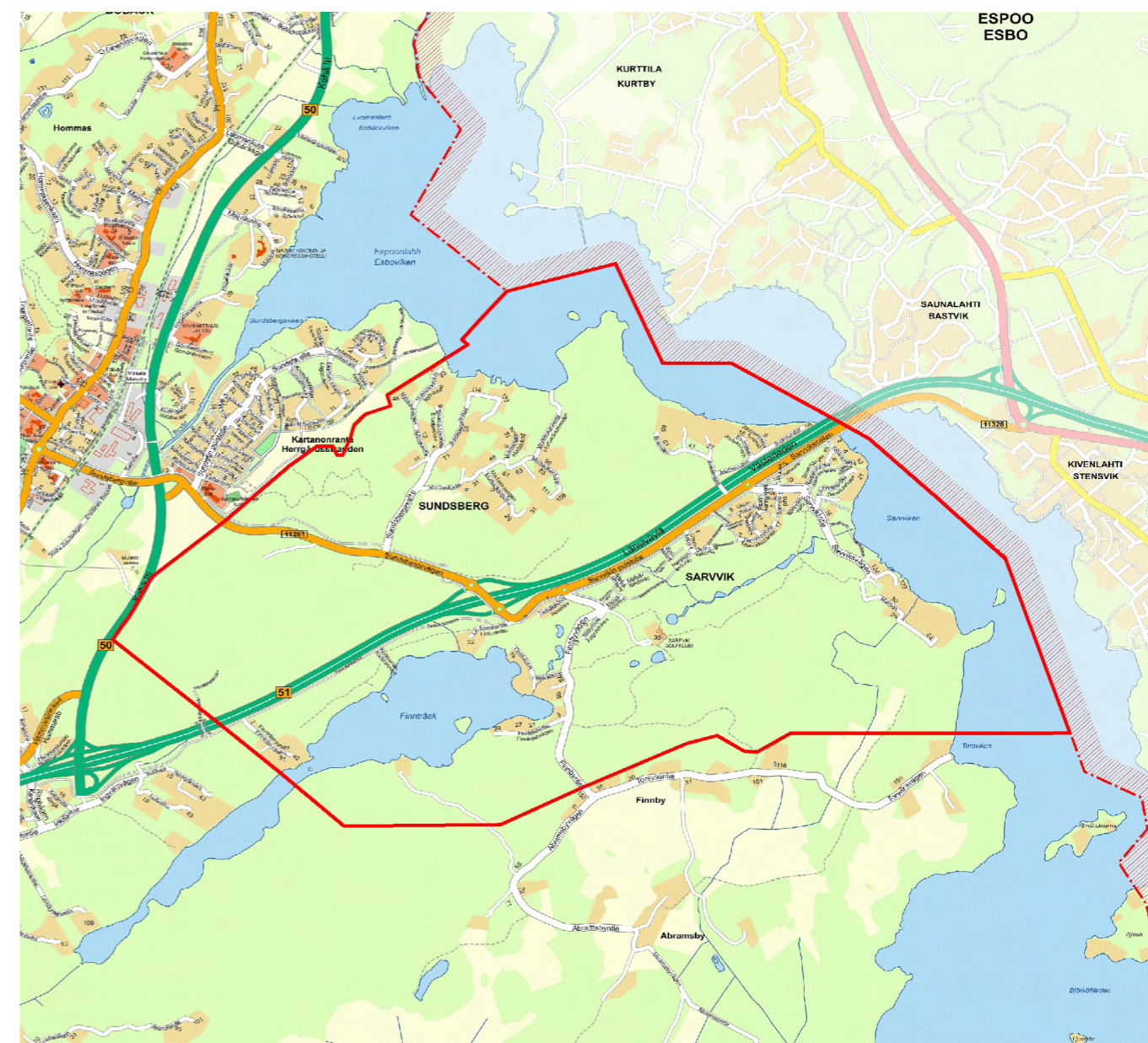
## PLANERINGSSITUATION

I Nylandsplanen 2050 har det centrala området anvisats som utvecklingszon för tätortsfunktioner, genom vilken löper ett grönförbindelsebehov från Ring III:s och Västerledens riktning mot Esboviken. En betydande del av området i Kyrkslätt generalplan 2020 har anvisats som område för boende och arbetsplatser. Dessutom finns det ett område för centrumfunktioner i närheten av korsningsområdet mellan Västerleden och Sundsbergsvägen.

År 2011 blev planen Model 2020, som gjorts upp av de centrala markägarna på området, färdig (utveckling av markanvändningen i Sundsberg och Sarvvik). Samma instans presenterade markanvändningsplaner som förädlats ur planen i fråga för de kommunala beslutsfattarna i början av år 2020. År 2021 blev utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg färdig. Principer för utveckling av området har sammanställts i den.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Sundsbergs delgeneralplan



# KYLMÄLÄ DELGENERALPLAN

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning för Kylmäla delgeneralplan har behandlats i kommunaltekniska nämnden (14.6.2018, § 87). Kylmäla ligger i kommunens norra del mellan Veikkola tätort och Evitskogs by. Planeringsområdet omfattar ca 15 km<sup>2</sup> och där bor ca 700 invånare (situationen år 2021). En avsevärd del av byggnadsbeståndet är fritidsbostäder.

Kännetecknande för den västra delen av området är större lägenhetsarealer än i den östra delen och jordbruksnäringen som framträder klart i landskapet och till vilket hästskötsel ofta ansluter sig som en del eller som självständig verksamhet. Den östra delen har också en tätare struktur och delområdets närmare läge till Veikkola tätort medför tryck på spridningen av bosättningen och särskilt på nybyggande på byggplatser som redan används.

Planeringsprojektet baserar sig på det fortlöpande byggnadstrycket på Kylmäla område. På området finns många små fastigheter, och markägoförhållandena på området är väldigt splittrade. Det finns totalt över 700 markägoenheter och över tusen markägare. Kommunen äger endast lite mark på området.

Syftet med delgeneralplanen är att förenhetliga bystrukturen, styra boendet till lämpliga platser och anvisa tillräckliga rekreationsområden och

enhetliga friluft- och ridrutter på området. I delgeneralplanen undersöks också möjligheterna och behoven av att förbättra trafiksäkerheten och man förbereder sig på en ökning av områdets servicebehov. Dessa innebär bland annat ordnande av centraliserad vattenförsörjning och anvisande av områden för service.

I delgeneralplaneområden utgör styrning av mängden byggande av åretruntboende i enlighet med bestämmelserna i markanvändnings- och bygglagen en särskild utmaning. Särskilt i planeringsområdets östra del är andelen byggnader som används som fritidsbostäder stor, cirka hälften av bostadsbeståndet. Ändring av dem till åretruntbostäder skulle medföra en ökning av fastigheternas användningsgrad och tilläggsbyggande på området, och detta borde i större utsträckning ordnas genom detaljplanering.

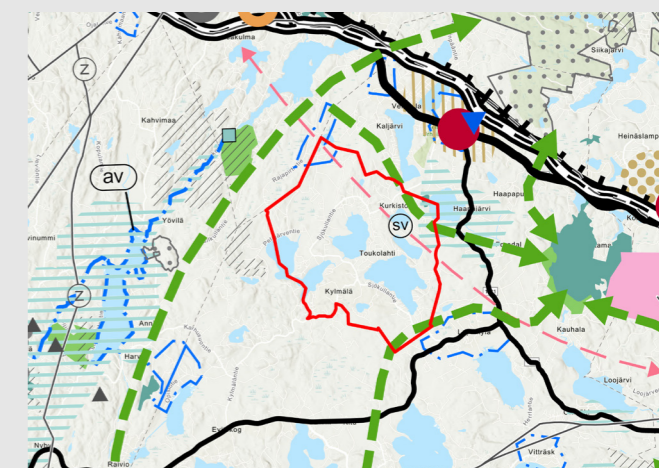
Också brister i vattenförsörjningen och det underdimensionerade trafknätet som är i dåligt skick medför utmaningar för en betydande ökning av boendet. En stor del av vattenförsörjningen i planeringsområdet är fortfarande beroende av fastighetsspecifika lösningar, men för en del av området har man börjat grunda ett vattenandelslag år 2020.

## PLANERINGSSITUATION

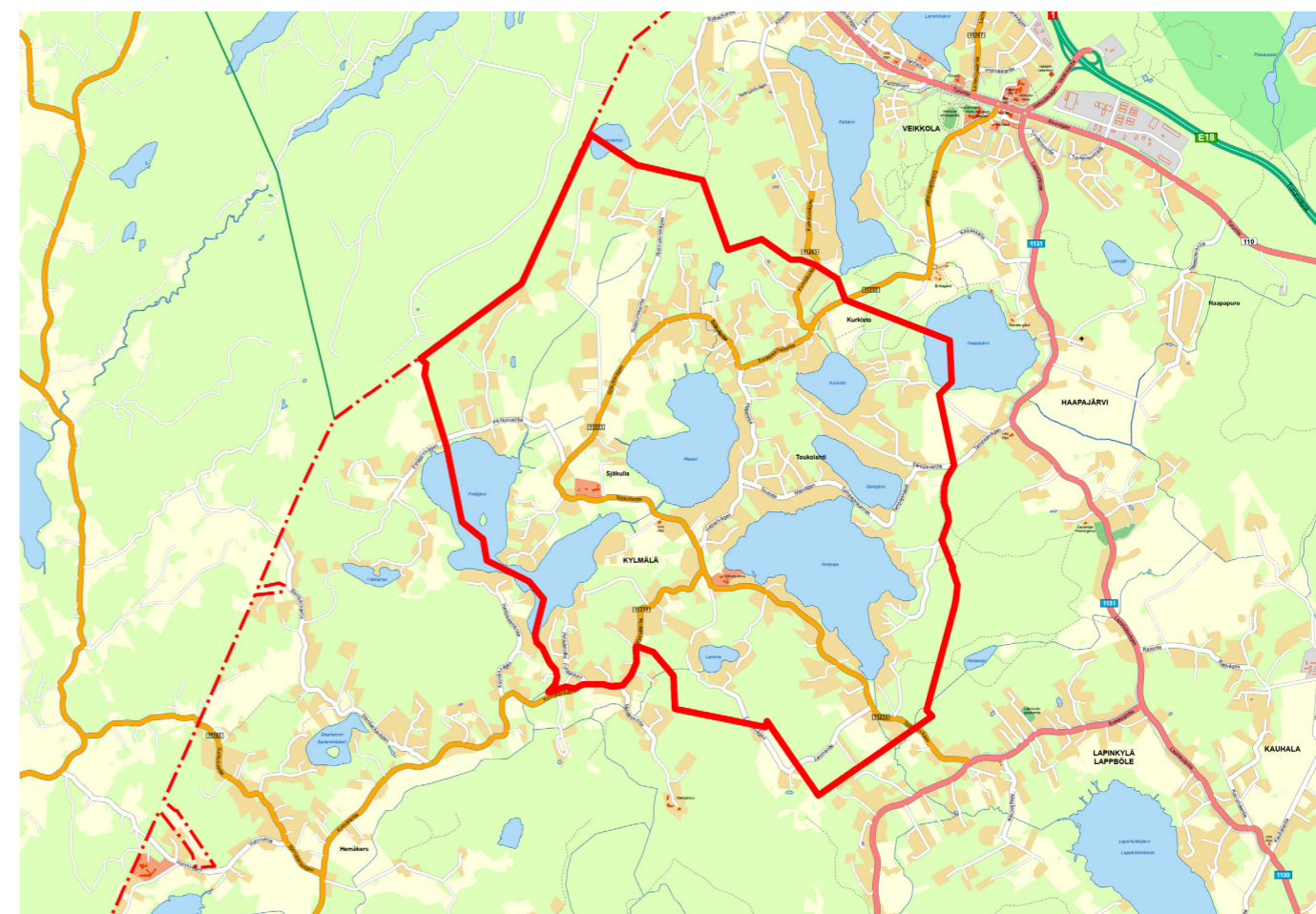
För området har Hepar och Haapajärvi skyddsområden anvisats som områdesreserveringsbeteckning i Nylandsplanen 2050. Särdragsbeteckningen grundvattenområde finns i närheten av Ahvenlampi och område som är viktigt med tanke på kulturmiljön eller landskapsvärden i omgivningen av Haapajärvi. Genom området löper dessutom en utvecklingsprincipbeteckning för förbindelsebehov för transportavlopp och utvecklingsprincipbeteckning för behov av grönförbindelse. För största delen av området gäller dock ingen särskild områdesreserverings-, objekts-, egenskaps- eller utvecklingsprincipsbeteckning, så för deras del styrs markanvändningen av de allmänna planeringsbestämmelserna i Nylandsplanen 2050. På området gäller detaljplanerna för Sjukulla inlärningscenter och Lugnet.

Utkastet till delgeneralplanen behandlades i samhällstekniska nämnden 25.3.2010 (§ 22) och förslaget till delgeneralplan var framlagt hösten 2016 (kst 1.6.2015, § 195). Efter det har man gjort bland

annat ändringar i markanvändnings- och bygglagen, vilka fordrar att man utarbetar ett reviderat förslag. Planläggarens bemötanden utarbetas utgående från responsen på planförslaget då man bereder ett reviderat förslag för beslutsfattandet. Efter det reviderade planförslaget bereds planen för behandling för godkännande.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Kylmäla delgeneralplan



# DELGENERALPLANEN FÖR TRAFIKKORRIDOREN I NORRA KYRKSLÄTT

PROJEKTKORT FÖR DELGENERALPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Kommunaltekniska nämnden behandlade 21.3.2019 (§ 55) programmet för deltagande och bedömning för delgeneralplanen, och beredningsmaterialet till den var framlagt sommaren 2020 (st 23.4.2020 § 48). Programmet för deltagande och bedömning har uppdaterats år 2021 (st 20.5.2021, § 68), eftersom planeringsområdet utvidgades från Veikkola centrum i riktning mot Esbo. Planeringsområdets omfattning är cirka 8,2 km<sup>2</sup> och invånarantalet cirka 500 (år 2021).

Planläggningen har inletts eftersom den allmänna planeringen av den snabba banförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo (genbanan Esbo–Salou, dvs. den s.k. ESA-banan) och behovet av att anvisa banlinjen enligt den ska anvisas i den lagkraftvunna generalplanen innan den allmänna planen godkänns. Med undantag av Kyrkslätt kommun är planeringen av markanvändningen i övriga kommuner vid banan antingen redan avgjord eller så pågår den. Trafikledsverket (f.d. Trafikverket) strävar efter att få den allmänna planen för genbanan Esbo–Salou godkänd år 2020.

För den nya banan har det år 2020 utarbetats en preliminär allmän plan om linjealternativ och en miljökonsekvensbedömning i anslutning till den åren 2020–2021. Som bakgrundsinformation finns också utredningen om utvecklingsbilden för Västbanans markanvändning som blev färdig år 2009, och där markanvändningsberedskapen i tätorterna vid banan i Esbo, Kyrkslätt, Vichtis och Lojo samt utvecklingsmöjligheter undersöktes. Den innehåller tre markanvändningsalternativ där man bl.a. placerade ett betydande antal nya invånare i Veikkola.

I Veikkola har banreserveringen beaktats i ändringarna av detaljplanerna för området. Banans konsekvenser för markanvändningen har dock inte förutsetts i dem, eftersom man tidigare antog att banan inte anläggs inom de närmaste årtiondena. I planarbetet utnyttjas utredningar som gjorts och utredningar som ska göras i anslutning till den allmänna planeringen av banan. På grund av den omedelbara närheten till Noux nationalpark, som anvisats som Natura 2000-område, utarbetas även en Naturabedömning som gäller den. Övriga utredningar som behövs görs i samband med planläggningen.

Kommunen har som mål att i delgeneralplanen anvisa Veikkola stations läge och alla trafikförbindelser dit. Stationens läge har preciserats både i den allmänna planeringen av banan och i samband med uppgörandet av delgeneralplanen.

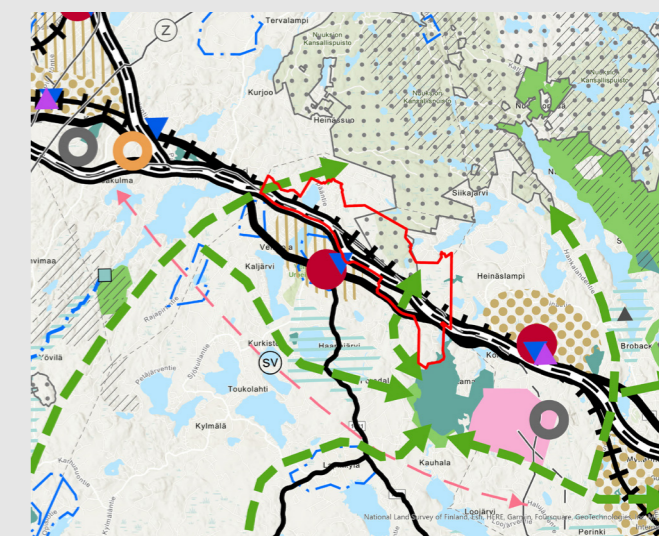
I delgeneralplanen är utgångspunkten för markanvändningen på stationsområdet att anvisa det som område som genomförs tillräckligt effektivt. Där placeras utöver boende också arbetsplatser och service. På områden längre borta från stationsområdet är markanvändningen i huvudsak småhusdominerat boende liksom nu. På en kilometers avstånd från stationen borde placeras 2 000–2 500 invånare och arbetsplatser, då det nu bor cirka 1 500 invånare på det avståndet och det i detaljplanerna finns boendemöjligheter för över tusen invånare. I planförslaget undersöks eventuell ökning av antalet invånare och arbetsplatser på ovan konstaterade sätt.

## PLANERINGSSITUATION

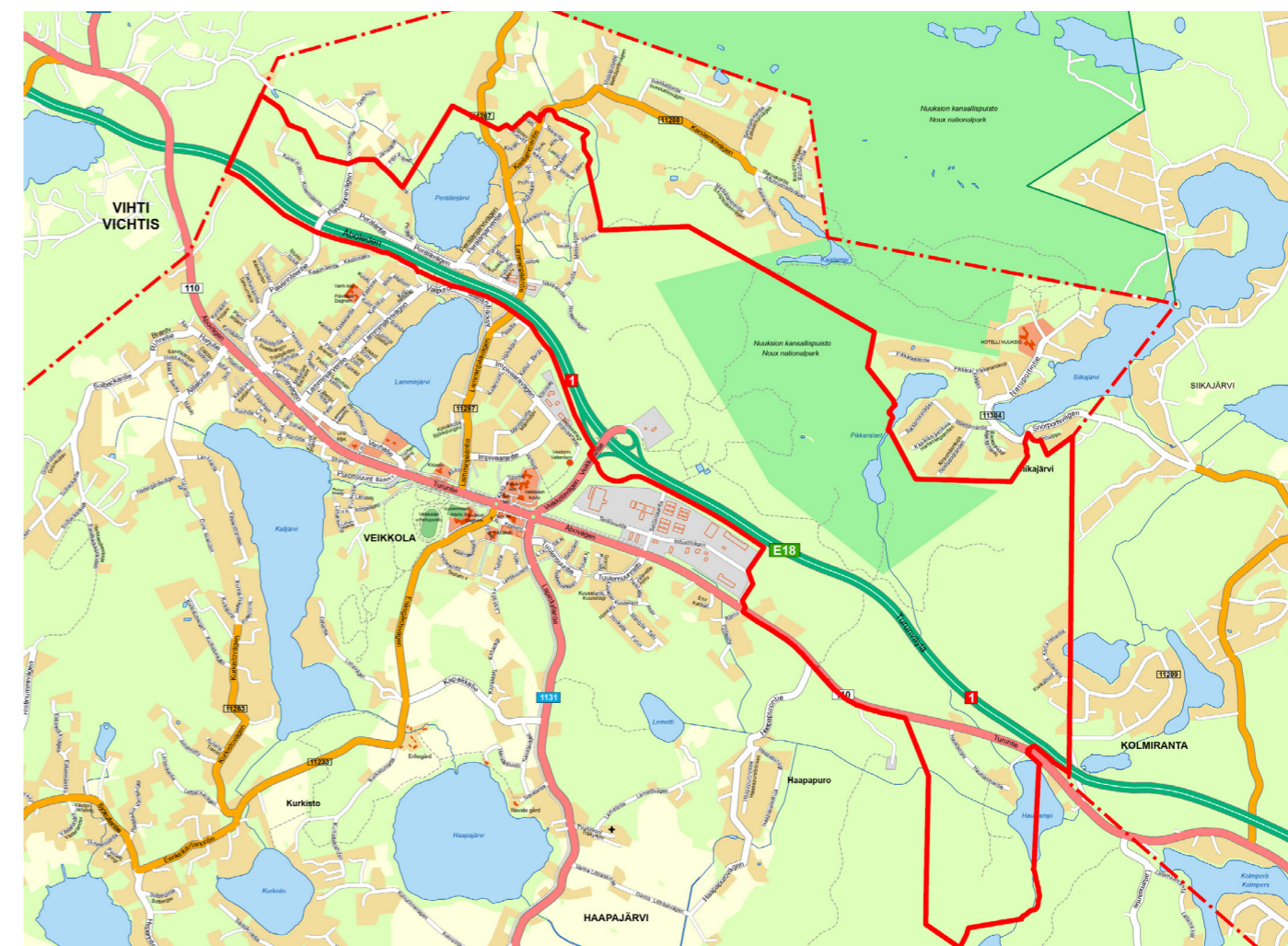
För planeringsområdet i har Nylandsplanen 2050 anvisats som områdesreserveringsbeteckning Noux och Soidensuos skyddsområden och till avgränsningen för Noux hör också särdragsbeteckningen Natura 2000-område. För planeringsområdet gäller också beteckningen område för centrumfunktioner i närheten av Veikkolas nuvarande centrum, och omkring det utvecklingsprincipbeteckning för utvecklingszon för tätortsfunktioner. Via området finns en på riksnivå betydelsefull väg med två körbanor, en landskapsmässigt betydelsefull väg, utvecklingsprincipbeteckningar för behov av grönförbindelse, beteckning för huvudled och objektsbeteckning för landskapsmässigt betydelsefullt anslutningsparkeeringsområde.

På området gäller detaljplanerna för Perälänjärvi, Perälänäset, Kärrkanten och Skogsberget samt ändringen av Veikkola industriområde och även

delar av småhuskvarteren i Veikkola detaljplan och ändringen av den. Uppgörandet av Veikkola-laportens detaljplan på området för Åboledens planskilda anslutning är anhängigt.



Situation för landskapsplanen



Avgränsning för Trafikkorridoren i norra kyrkslätt delgeneralplan





# DETALJPLANER

Detaljplanerna i planlägningsprogrammet visar den riktning där markanvändningen förnyas under de följande tio åren. Kommunens strategiska riktlinjer för markanvändningen samt planekonomin, tillgängligheten och servicenivån inom kollektivtrafiken i områdena och kommunens näringslivspolitiska betydelse har påverkat vilka projekt som finns i programmet korg för planer som ska genomföras 2023 och 2024.

Intresset för småhusboende ökar i Kyrkslätt, och i synnerhet områden på bra platser är eftertraktade; t.ex. områden i närheten av havet och andra vattendrag. Småhusdominans, högklassiga tjänster, en smidig vardag och närnaturen är kommunens attraktionsfaktorer. Planlägningsprogrammets småhusområden ligger i närheten av småstäder som utvecklas eller på andra lättillgängliga områden, så som på kustbanans stationsplatsers influensområden och i Kantvik och Veikkola.

Näringslivets krav att trygga tillgängligheten till arbetskraft betyder att bostäder till ett rimligt pris byggs i kommunen. Samma mål har också MBT-avtalet, enligt vilket Kyrkslätt borde uppnå en årlig bostadsproduktion om cirka 440 nya bostäder. Kommunen har som mål att erbjuda mångsidiga boendialternativ och upprätthålla en tillräcklig planreserv för boende,

som var ca 470 000 v-m2 (MBT-uppföljning år 2022). Ca 75 % av reserven är bygggrätt för småhus (ca 350 000 v-m2). Kommunens planreserv har ökat betydligt.

De viktiga utvecklingsprojekten för Kyrkslätts affärscentrum och stationsområdena i Masaby och Jorvas finns i planlägningsprogrammets korg för planer som ska förvekligas. Enligt MBT-avtalet ska kommunen årligen planera ny bostadsbygggrätt om ca 40 000 v-m2. Under de två bindande åren inom planlägningsprogrammet finns endast ca 70 egnahemshustomter till salu eller för uthyrning. Då planeringsperioden är slut beräknas mer än 460 tomter ha planerats på mark som ägs av kommunen. Kyrkslätt har på privata markägares marker för tillfället ca 25 obyggda egnahemshustomter, och under planeringsperioden har sådana beräknats öka med ca 250.

Utvecklingen av Kyrkslätts affärscentrum fortsätter i omfattande samspel med olika instanser. Under planeringsperioden planläggs också annars affärs-, service- och företagslokaler och därtill uppdaterar man planerna för föråldrade arbetsplatsområden. Utbudet på färdigt planlagda företagstomter på kommunens område är litet. Det är möjligt att utanför programmet anhängiggöra näringslivspolitiskt eller annars med tanke på utveckling av kommunen viktiga projekt.

## KRITERIER FÖR DETALJPLANERNAS SÄREGNA NATUR



BOENDE



NÄRINGAR OCH SERVICE



RECREATIONS- OCH IDROTTSERVICE



KOLDIOXIDNEUTRALITET



KULTUR- OCH MILJÖVÄRDEN



NATURVÄRDEN



MAKANVÄNDNINGSAVTAL



# PLANLÄGGNINGSPROGRAMMETS DETALJPLANeprojekt

## MELLERSTA KYRKSLÄTT

### KORG FÖR PLANER SOM SKA GENOMFÖRAS 2023-2024

- 1 ÅÄNGEN
- 2 GILLOBACKA (STARTÅR 2024)
- 3 KYRKDALENS AFFÄRCENTRUM
- 4 PEDERSPORTEN (STARTÅR 2023)
- 5 STALLBACKEN
- 6 TOLLSTRÄSKET
- 7 TOLLSPORTEN (STARTÅR 2023)
- 8 VILLA HAGA PARKEN (STARTÅR 2023)

### KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR 2025-2027

- 9 ERVASTSKVÄREN
- 10 GESTERBY
- 11 JERIKOBACKEN OCH BROÄNDAN
- 12 ÄLVORNAS DAL
- 13 KYRKDALEN, KVARTER 196
- 14 KYRKSLÄTTS STATIONSKVARTER
- 15 GRUVBÖLE I
- 16 KVARNTORPET
- 17 RÅDALSVÄGEN

### NEDRE KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR

- GESTERBYN KAMPUS
- MUNKULLAPARKEN
- LINDAL
- PRÄSTGÅRDSPARKEN
- PULKUSDALEN I
- GRUVBÖLE II

## SÖDRA KYRKSLÄTT

### KORG FÖR PLANER SOM SKA GENOMFÖRAS 2023-2024

- 18 JOLLSTRANDEN (STARTÅR 2024)
- 19 MUNKBERGSSTRANDEN
- 20 PICKALAVIKEN
- 21 PIPPURUDDEN
- 22 BRIGGSTRANDEN

### KORG FÖR PLANER

#### SOM VÄNTAR 2025-2027

- 23 HARJUKETO
- 24 SMEDSEDE IV
- 25 VALKOLAMMENKALLIO
- 26 VALKOLAMMENRANTA

### NEDRE KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR

- DJUPSTRÖM SÖDRA
- RISTIKALLIO
- STORTRÄSK

## ÖSTRA KYRKSLÄTT

### KORG FÖR PLANER SOM SKA GENOMFÖRAS 2023-2024

- 27 JORVASTRIANGELN (STARTÅR 2024)
- 28 MAJVIKSPORTEN (STARTÅR 2023)
- 29 MASABYPORTEN II (STARTÅR 2023)
- 30 SARVVIKSSTRANDEN
- 31 TASSBACKEN (STARTÅR 2024)

### KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR 2025-2027

- 32 HÖGSÄTERS
- 33 INGVALSPORTEN
- 34 ÖSTRA JORVAS KVARN
- 35 VÄSTRA JORVAS KVARN
- 36 MASABY STATIONSOMRÅDE
- 37 MASABYPORTEN III
- 38 SARVVIKSÄNGEN
- 39 SOLBACKA OCH MAJVIK

### NEDRE KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR

- AAVARANTA
- SKOGSTORPET

## NORRA KYRKSLÄTT

### KORG FÖR PLANER SOM SKA GENOMFÖRAS 2023-2024

- 40 ERIKSGÅRD
- 41 SIIKAJÄRVI NORRA
- 42 ÅBOVÄGEN, KVARTER 126 (STARTÅR 2023)
- 43 VEIKKOLAPORTEN

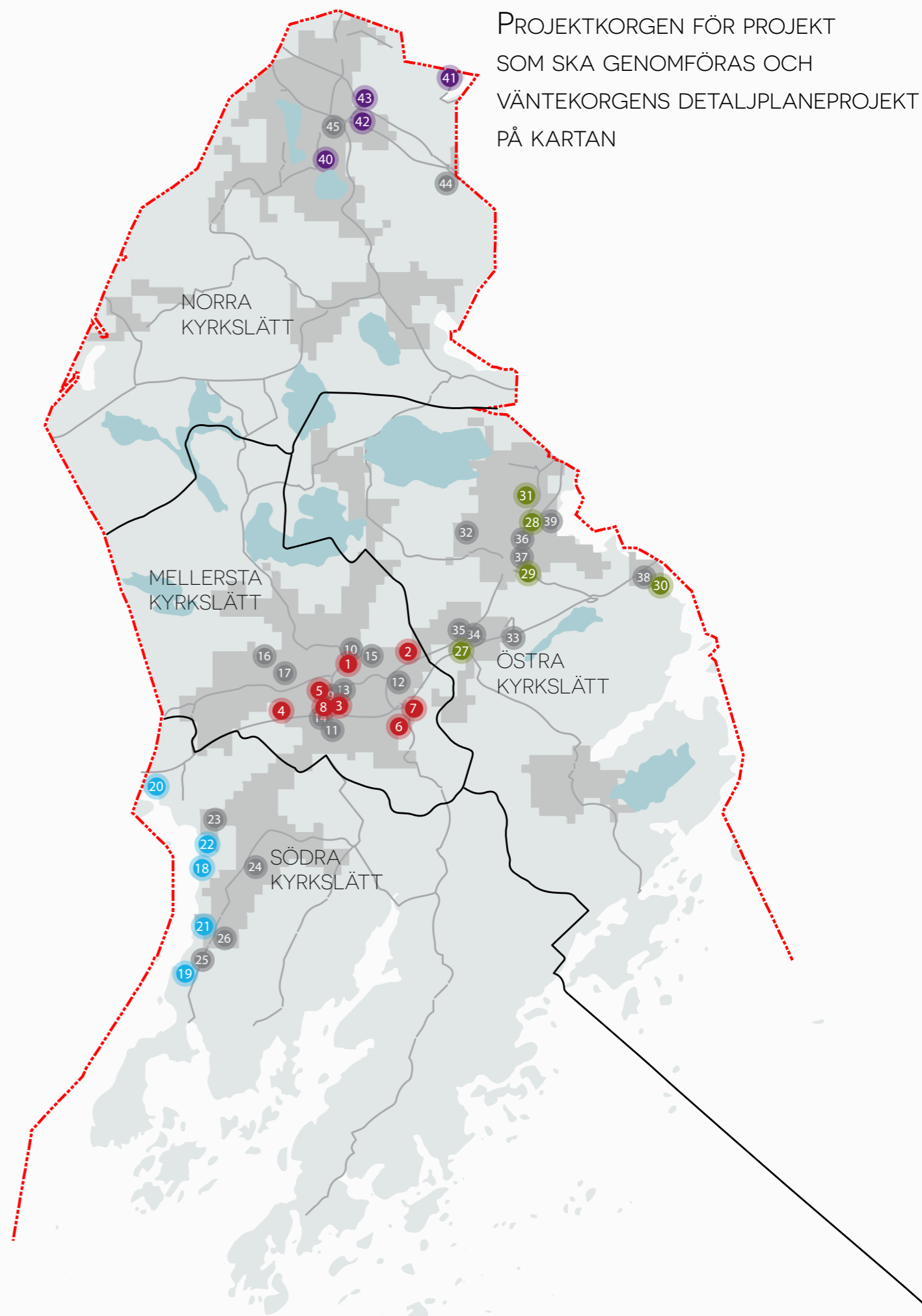
### KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR 2025-2027

- 44 HAUKLAMPI
- 45 VEIKKOLA, KVARTER 40

### NEDRE KORG FÖR PLANER SOM VÄNTAR

- VEIKKOLA VÄSTRA BOSTADSSOMRÅDEN
- VEIKKOLA INDUSTRIOMRÅDE II

PROJEKTKORGEN FÖR PROJEKT  
SOM SKA GENOMFÖRAS OCH  
VÄNTEKORGENS DETALJPLANeprojekt  
PÅ KARTAN







## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger norr om Kyrklätts affärscentrum och söder om Gesterby flervåningshusområde och Stubbhagens småhusområde, öster om välfärdscentralen och invid den bäckliknande Jolkby å. Målet med projektet är att genomföra nytt slags seniorboende i vilket man utnyttjar bl.a. nya innovationer för boende och erbjuder boendena välfärdstjänster av ny typ. Bakgrunden till projektet är Kyrklätts kommuns deltagande i bl.a. MONIA-projektet, som leds av Aalto-universitetet och miljöministeriet. I samband med projektet utvecklas i synnerhet boende för minnessjuka som en del av integrerat boende som inte är anstaltsmässigt

Ursprungligen var avsikten att bygga ett inlärningscenter med bollplan i stället för välfärdscentralen. Bollplanens område, där man planerar seniorboendet, ligger

på en synlig plats med god närbarhet. Det nya byggandets volym ska vara tillräckligt effektiv men samtidigt ska man ta närmiljön i beaktande. I närheten av platsen finns omfattande rekreationsområden.

Trafikarrangemangen som välfärdscentralen och inlärningscentret förutsätter har genomförts. Gesterbyvägens busshållplatser och trafiksäkra trafikförbindelser, inklusive underfartstunnlar, som tjänar gång- och cykeltrafik, är färdiga. Fordons- och serviceförbindelsen till seniorbostädernas område ordnas via välfärdscentralens tomt.

Den nya välfärdscentralen, i vars omedelbara närhet planeras nytt seniorboende, inleder sin verksamhet hösten 2023.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet genomför delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, och följer regionens och kommunens strategier. Vid ett genomförande skulle projektet främja uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet finns på en lättillgänglig plats och finns på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät. Nybyggande förutsätter inte särskilda åtgärder t.ex. beträffande gatubyggnad. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på kommunägd mark. Seniorbostäderna på området producerar antingen försäljnings- eller hyresinkomster till kommunen. Projektet är emellertid inte i första hand näringspolitiskt även om seniorboendet erbjuder nya boende- och arbetsmöjligheter om det förverkligas. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

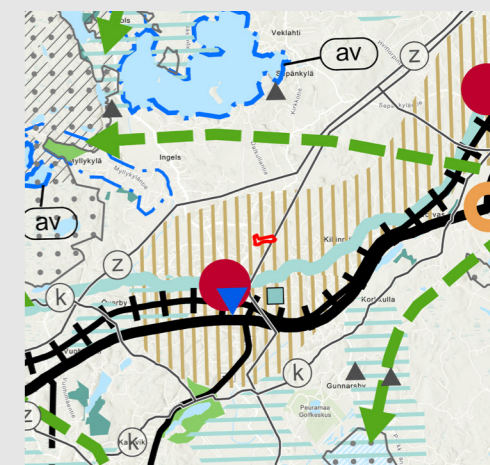
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet äventyrar inte gång- och rekreationsförbindelser enligt den gällande detaljplanen. På området finns inga för naturskyddet betydande arter.

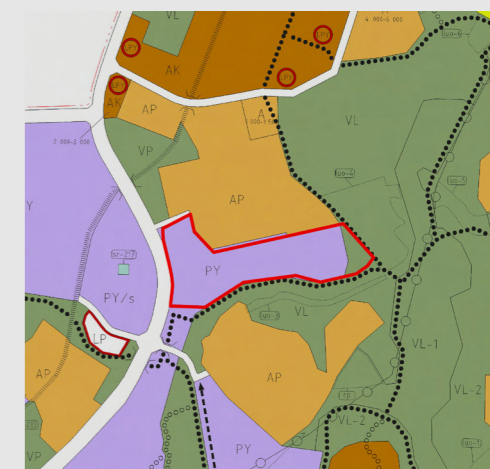
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Serviceutbudet i Kyrklätts affärscentrum utvidgas norrut i och med att välfärdscentralen genomförs. Välfärdscentralen, simhallen och Jokirinteen oppimiskeskus bildar en ny funktionell knutpunkt. Ovannämnda funktioner ökar trafiken på Gesterbyvägen, vilket har inverkan bl.a. på trafikens smidighet på området. Det är sannolikt att utvecklingen som beskrivits ovan leder till att man behöver bygga en ny rondell i korsningen mellan Gesterbyvägen och Överbyvägen samt ytterligare körfält på förbindelsen mellan Överbyvägen och Gamla Kustvägen. Dessa förnyelser som främjar färdsl och förbättrar trafiksäkerheten stämmer överens med den allmänna planen för gatorna i Kyrklätts affärscentrum, som blev färdig år 2020. Detaljplanerna för området, vilka möjliggör trafikarrangemangen som beskrivits ovan, har förnyats år 2021.

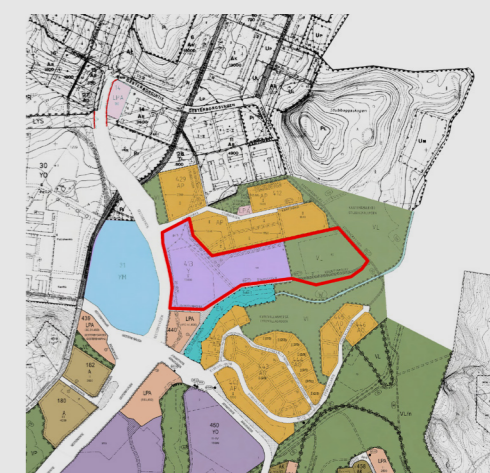
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i den nuvarande Gillobacka vårdanstalts och dess närområdes terräng invid Gamla Kustvägen samt i zonen mellan Bredberget och Jorvas. Vårdanstaltens verksamhet har upphört år 2018. Kyrklätts kommun har förvärvat området år 2019.

Målet för projektet är att genomföra småhusdominerat boende på området så att det mer effektiva boendet placeras på området för offentlig service som anvisats i delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, invid Gamla Kustvägen och den nya ringledsaktiga förbindelsen. Man förbereder sig på genomförande av förbindelsen till nödvändiga delar, men den genomförs inte i sin helhet i det här projektet. Också kommunens servicebehov beaktas när planen uppgörs. Gamla Kustvägen är en stomlinje för busstrafiken. I planeringen ska likaså markanvändningen på områdena Bredberget och Jorvas beaktas. Området ansluter till Centralskogen och

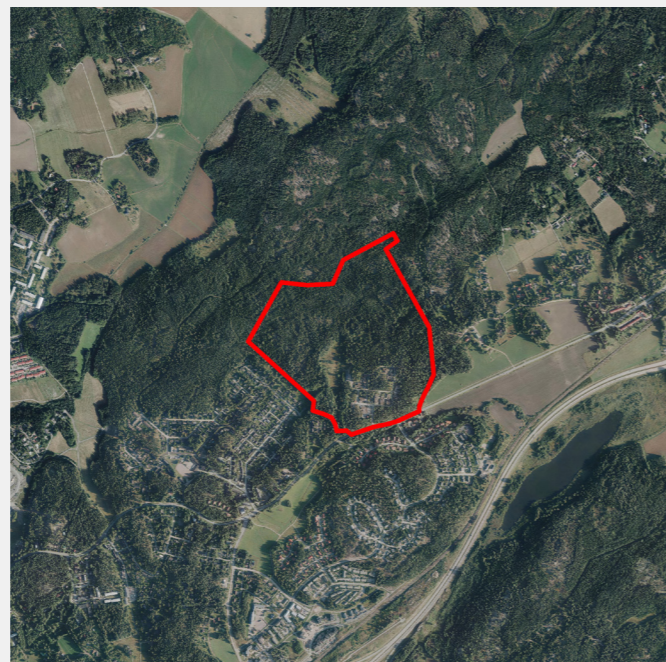
därför är dess rekreativ användning med styrningsbehov en prioritet i planeringen.

Planläggningen av området möjliggör ibruktagandet av det nya bostadsområdet i Grubböle väster om Gillobacka när den första fasen av den ringledsaktiga förbindelsen (gamla Kustvägen - Gesterbyvägen) anläggs från den nya korsningen som ska anläggas vid Gamla Kustvägen norr om kommuncentrum. På längre sikt strävar man efter att genom den nya gatan styra en betydande mängd fordonstrafik och även bussturer från de nordliga bostadsområdena i kommuncentrum till Jorvas tåghållplats och till Jorvasportens planskilda anslutning på Västerleden.

I närheten av Gamla Kustvägen är det möjligt att placera ett daghem, en närbutik eller affärslokaler för företag. Av korsningsområdet är det möjligt att utveckla en central plats med tanke på funktionen och stadsbilden, vilket förutsätter högklassigt byggande av området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och på ett mycket lättillgängligt område. Å andra sidan förutsätter den eftersträlvande omfattningen av byggande anläggning av ny kommunalteknik på ett område där servicenivån inom kollektivtrafiken är god. Korsningsområdet mellan Gamla Kustvägen och den nya ringledsaktiga förbindelsen ska beaktas med beaktande av markanvändningspotentialen i delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet, som ligger på ett område som ägs av kommunen, är i första hand inte näringspolitiskt, men nya invånare har en positiv inverkan på att servicen på Jorvas stationsområde samt Kyrklätts och Masaby affärscentrum blir mångsidigare. I projektet utreds också placering av företagstomter på området, och då kan det då uppstå tiotals nya arbetsplatser.

Tomterna för boende och arbetsplatser som ska planläggas inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Kommunen har utrett möjligheterna att använda anstaltens byggnader och de beaktas i planeringen. Dessutom är projektet klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda tillgänglighet och i synnerhet om byggandet görs i trä och massivt trä.

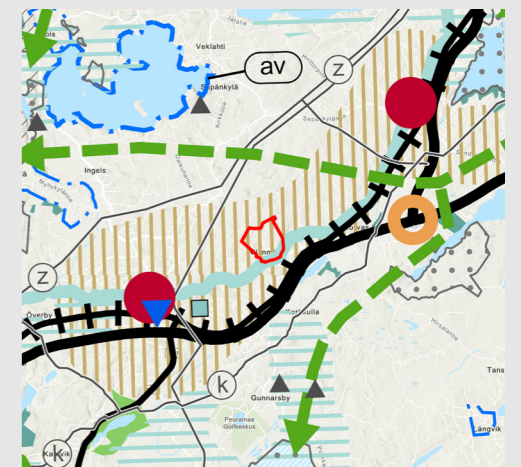
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har delvis utretts och de beaktas vid planeringen. Tyngdpunkten i planeringen av området ligger på genomförande av en högklassig stadsbild.

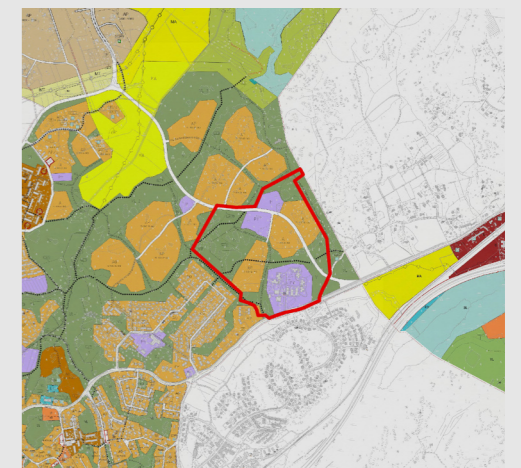
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TÄS I BEAKTANDE

Kommunen ska främja genomförandet av den nya ringledsaktiga förbindelsen norr om kommuncentrum från Jorvas till Gesterby, för en betydligt stor del av fordonstrafiken från invånarna i de nordliga delarna av kommuncentrum i riktning mot Helsingfors ska fås att flytta sig till förbindelsen i fråga. Så kan den förutspådda mängden rusning i affärscentrum minska. Å andra sidan borde tillräckligt med boende genomföras invid den nya ringledsaktiga förbindelsen som anvisats i delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, för att den skulle möjliggöra en fungerande kollektivtrafik.

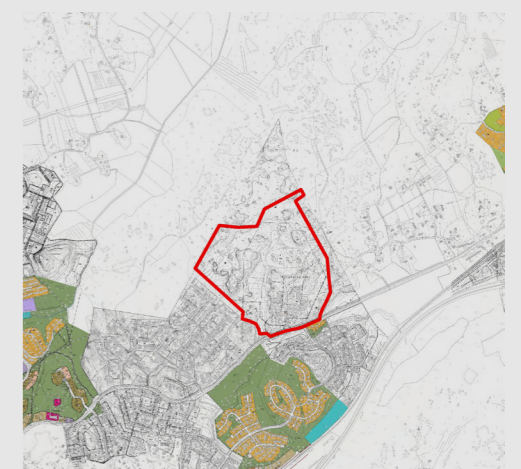
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



KIRKKONUMMEN KUNTA  
MELLERSTA KYRKSLÄTT  
**KYRKDALENS  
KÖPCENTER**  
PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i samhällstekniska nämnden 23.4.2020 (§ 49). Referensplaner gällande projektet har också behandlats i kommunutvecklingssektionen och kommunaltekniska nämnden åren 2018, 2019 och 2020. Kommunen och markägaren har dessutom ingått ett avtal om inledande av detaljplanering.

Projektet gäller köpcentret i Kyrkdalen, vilket ligger i Kyrkslätts affärscentrum och som man planerar utvidga till Limnell's plats, på de delvis obbyggda kvarteren för bostadsvårdshus samt möjligtvis under Kyrkslättsvägens järnvägsbro, som ska förnyas. Målet är att göra serviceutbudet i affärscentrumet mångsidigare och förbättra dragningskraften. I projektet undersöks också bl.a. bostadsbyggande i anknäring till köpcentret. Planeringsområdet gränsar till Stationsvägen, kustbanan

samt i Kyrkdalen till flervåningshuskvarteret öster om köpcentret, parken och Saloviusvägen.

Då projektet genomförs, ökar utvidgningen av köpcentret och bostadsbyggandet fordonstrafiken. Följderna av det i affärscentrumet utreds, likaså projektets kommersiella konsekvenser. En central utmaning för planeringen är en för området lämplig mängd nybyggnad och dess inverkan på stadsbilden med tanke på det synliga läget. Vid ordnandet av parkeringen på området beaktar man både kundernas och invånarnas behov samt stadsbilden.

Förnyandet av järnvägsbron med byggandet av fyra filer förutsätter noggrann planering, vilket anknäring till planändringen så att bl.a. förbindelserna till köpcentret tas i beaktande vid planeringen och genomförandet av bron. Tåg- och busspassagerarnas smidiga vardag inkluderar också lättillgängliga kommersiella tjänster.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av Kyrkslätts affärscentrum. Ifall man i samband med köpcentret genomför betydande mängder bostadsbyggande, befrämjar man uppfyllandet av MBT-målen.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Områdets tillgänglighet är god, för t.ex. kollektivtrafikens servicenivå är god på området bl.a. tack vare det närbelägna resecentret. För att affärscentret ska vara attraktivt både som bostadsgivning och kommersiellt måste områdets trafikarrangemang fungera klanderfritt. Till följd av ovanstående är projektets inverkan på affärscentrumets trafikarrangemang betydande och de ska utredas då detaljplaneringen inlett.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat men om det genomförs har det en positiv inverkan på Kyrkslätts affärscentrums attraktivitet och kommunbild. Näringslivspolitiskt är projektet betydande eftersom köpcentrets mångsidigare service kommer att sysselsätta många människor. Projektet stärker målet att höja affärscentrets servicenivå till en regional nivå. De nya invånarna möjliggör mångsidiggörande av servicen, vilket förverkligar målet att höja kommuncentrums servicenivå till en regional nivå. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Utvidgningen av köpcentret har ingen avsevärd inverkan på områdets förbindelser för gång- och cykeltrafik även om gallerigången som löper under Kyrkslättsvägen och Limnell's plats skulle anslutas till köpcentret. Då köpcentret är stängt kan förbindelserna leda längs de nuvarande ruterna på södra och norra sidorna av köpcentret. Kommunen ska ombesörja att förbindelsen genom köpcentret bevaras. Ifall man i anslutning till köpcentret genomförde kulturtjänster, skulle de öka kommuninvånarnas rekreativmöjligheter.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen har prioriterat byggandet av Kyrkslättsvägens bro, vilket ska tas i beaktande vid uppgörandet av tidtabellen för planen.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



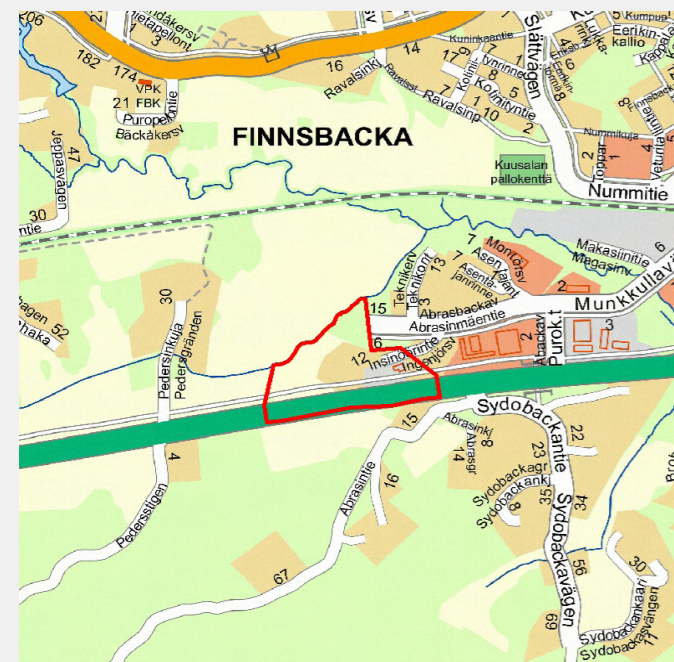
# PEDERSPORTEN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektets program för deltagande och bedömning har godkänts i samhällstekniska nämnden XX.XX.2022 (§ XXX). Det ligger längs Västerleden och på Abrasbackens område som hör till Kyrklätts affärscentrum. Det är affärscentrumets västligaste del söder om banområdet. Den nuvarande markanvändningen är område för utrymmeskrävande handel och företagsverksamhet. Också i detta projekt stärker man den befintliga markanvändningen genom att på området anvisa ny verksamhet som beskrivs ovan.

Projektets mål är att främja genomförandet av en ny planskild anslutning till Västerleden, längs vilken avsikten är att styra fordonstrafiken västerifrån till affärscentrumet utmed Abrasbackavägen. Den planskilda anslutningen torde genomföras på 2030-talet och områdesreserveringsplanen för den har gjorts upp och



Preliminär avgränsning

i och med att den genomförs påverkar man på ett förutseende sätt trafikmängderna i västlig riktning i den planskilda anslutningen mellan Kyrklättsvägen och Västerleden. Denna trafikmängd förutspås öka märkbart. Målet är dessutom att styra busstrafiken via den nya anslutningen till Kyrklätts resecenter, vilket skulle förbättra dess servicenivå som omstigningsplats. I samband med förbättringen av Munkkullavägen är avsikten att bl.a. genomföra hållplatser för fjärtrafikbussar vid stationstunneln. Det ovan beskrivna innebär att den nuvarande till trafiksäkerheten rätt dåliga anslutningen från Åbackavägen till Västerleden avlägsnas. Projektet möjliggör också ordnande av trafiken från Jeppasområdet, som ligger söder om järnvägen, till Abrasbackavägen.

Eftersom Västerledens nya anslutning fungerar som affärscentrumets ingång i väster, ska de nya byggnaderna som uppförs längs Abrasbackavägen vara representativa till sitt byggnadssätt.



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på närområde som omfattas av de befintliga kommunaltekniska nätverken. Projektet förutsätter i någon mån nytt gatubyggnad och naturligtvis genomförande av en ny anslutning. Men området torde med anledning av den goda tillgängligheten intressera näringslivet. Kollektivtrafikens servicenivå på området förbättras, eftersom avsikten är att via den nya anslutningen styra busstrafiken till Kyrklätts resecenter. På så sätt förbättras närheten för Munkkullas utrymmeskrävande handel och arbetsplatser även ur kollektivtrafikens synvinkel.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är i första hand näringspolitiskt och i och med det får man nytt och efterlängtat företagsutrymme i affärscentrumet. Projektet främjar också förutsättningarna för försäljning av den obebyggda tomten för företagsverksamhet som ägs av kommunen. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

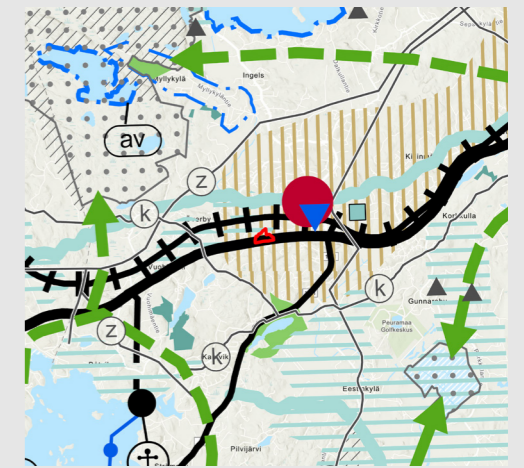
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet har inga rekreativmässiga mål. Utsikten som öppnar sig från Västerleden över det befintliga åkerfältet till affärscentrumet bevaras på planeringsområdet.

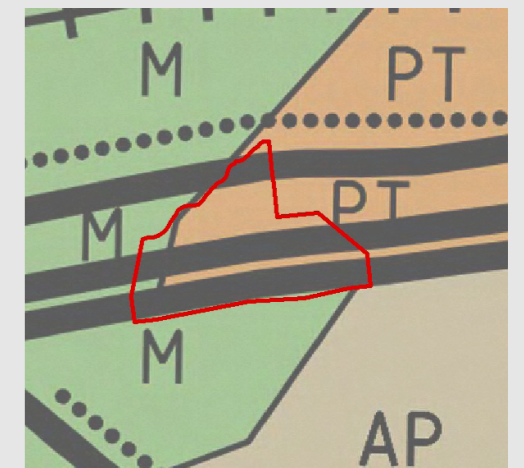
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Vägplanen som förbättrat trafiksäkerheten i Västerledens och Åbackavägens korsningsområde torde bli klar år 2022 och korsningsområdet torde förbättras år 2023. De nya korsningsarrangemangen är tillfälliga. Den allmänna planeringen av Västerledens nya anslutning (Pedersporten) och MKB-granskningen har anhängiggjorts i början av år 2022. Dessutom förbättras ordnandet av förbindelser till affärscentrumet och Västerleden för invånarna på Jeppasområdet, som ligger söder om järnvägen, betydligt jämfört med nuläget.

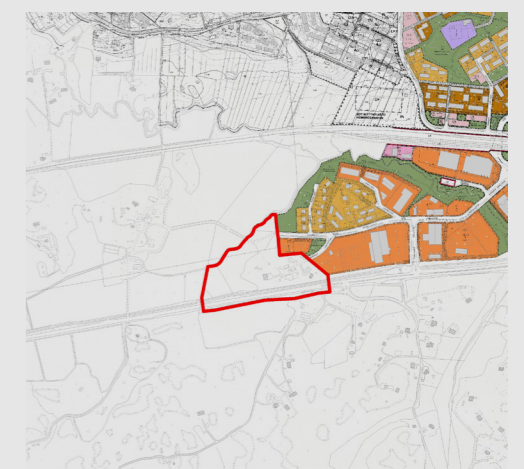
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet

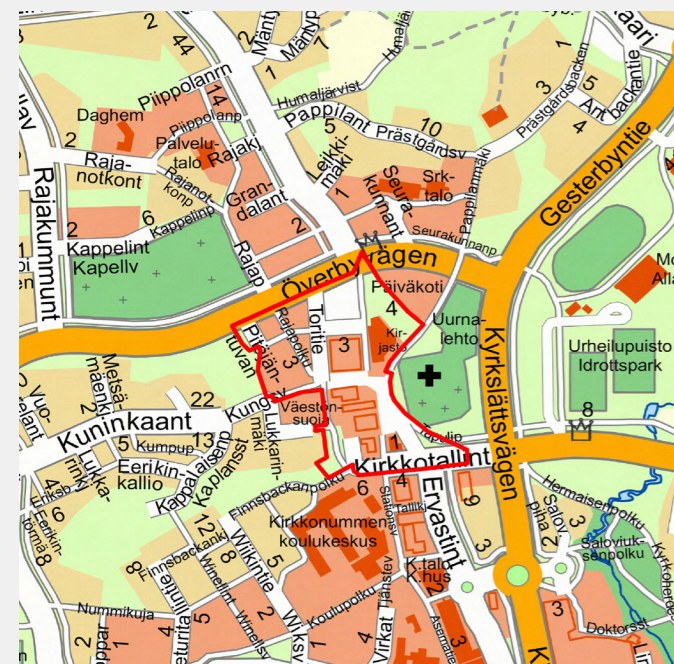




## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har behandlats i kommunaltekniska nämnden 14.12.2017 (§ 76). Planändringen ligger i Kyrklätts affärscentrum och omfattar tio kvarter. Området gränsar i norr till Överbyvägen, i väster till parken i Finnsbacka, i söder till Kyrkstallsvägen och i öster till kyrkans kvarter. Genom samhällstekniska nämndens beslut (24.10.2019, § 39) har planens beredningsmaterial varit framlagt. Planförslaget och den allmänna planen för de offentliga områdena blir färdiga år 2022.

Förnyandet av markanvändningen grundar sig på förslaget som vann uppdraget för Kyrklätts affärscentrum, vilket avgjordes genom tävling våren 2016. Målet är att avsevärt höja invånarantalet samt tillräckliga affärslokaler. Enligt planens beredningsmaterial ökar invånarantalet på området till nästan tusen.



Preliminär avgränsning

I centrum för planeringen står utöver funktionaliteten en med tanke på stadsbilden intressant lösning, som innebär t.ex. hållbarheten i byggnadernas arkitektur och nya slags parkeringslösningar. Den kulturhistoriskt betydande kyrkans ställning som affärscentrumets landmärke beaktas i planeringen. Kommunens viktigaste offentliga plats, Kyrktorget, planeras för handel och plats för ordnande av olika evenemang.

Ordningen för byggandet av kvarteren i Kyrktorgets område avgörs i samband med planläggningen. Omfattande nytt byggande med bl.a. parkeringsarrangemang som placeras under kvarterens gårdsdäck förutsätter noggrann planering som förutsätter husbyggande redan i planläggningsskedet liksom även bedömningen av det faktiska behovet av affärsutrymme. Ordnande av trafiken förutsätter också betydande åtgärder på affärscentrets område.



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet. På området genomförs bostadsbyggande som befämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men ett eventuellt behov av att sänka näten ska tas i beaktande.

Områdets tillgänglighet är god, för t.ex. kollektivtrafikens servicenivå är god på området bl.a. tack vare det närbelägna resecentret. För att affärscentret ska vara attraktivt både som bostadsomgivning och kommersiellt måste områdets trafikarrangemang fungera klanderfritt. Till följd av ovanstående är projektets inverkan på affärscentrets trafikarrangemang betydande och de ska utredas då detaljplaneringen inlett.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är rätt långt privat, men på området finns också betydande allmänna områden och kommunägd mark. Då det blir verklighet har utvecklingen av området en positiv inverkan på Kyrklätts affärscentrums attraktionskraft och kommunbild. Näringslivspolitiskt är projektet betydande eftersom affärscentrumets mångsidigare service kommer att sysselsätta många människor. Även de nya invånarna möjliggör mångsidiggörande av servicen på området, vilket förverkligar målsättningen att höja kommuncentrums servicenivå till en regional nivå. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

De på affärsområdet belägna byggnaderna som ska skyddas bevaras i stadsbilden. En betydande del av områdets nuvarande byggnader rivs och nya byggs istället för dem. I planeringen ska särskild vikt läggas vid byggnadernas och miljöbyggandets kvalitet. De befintliga gatu- och trafikförbindelserna blir kvar på nuvarande platser. Likaså t.ex. Prostparken mellan biblioteket som byggs om och det nya gymnasiet bevaras.

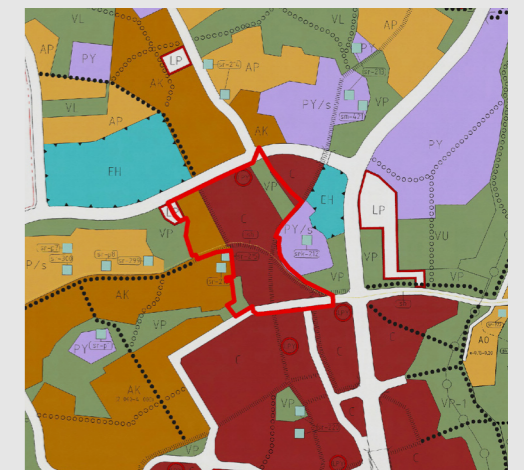
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Det gemensamma campuset i närheten och den anknypande Prostparken planeras så de är förenliga med detaljplanen.

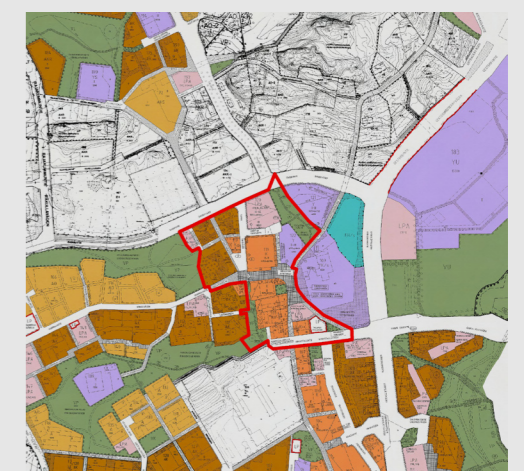
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



## TOLLSTRÄSKET



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

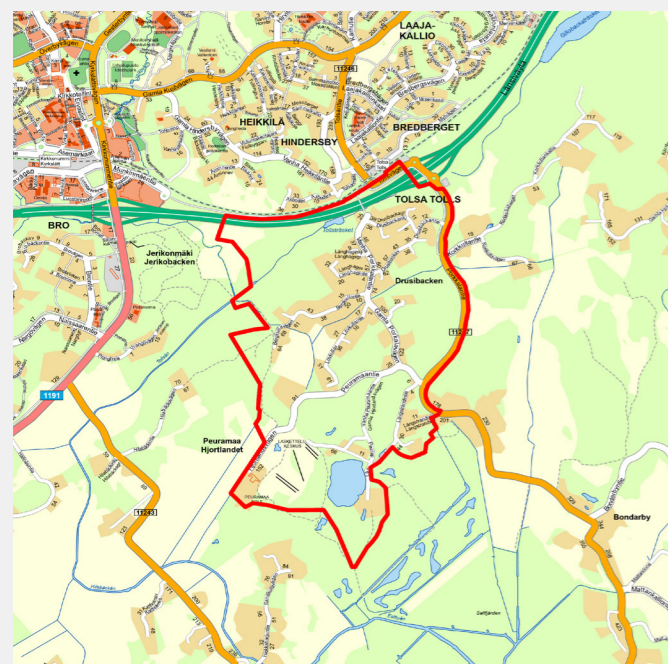
Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i samhällstekniska nämnden 17.2.2022 (§ 14). Projektet ligger på cirka 2,5 kilometers avstånd från kommuncentrum österut, söder om Västerleden (stamväg 51). Områdets norra del ligger på promenadavstånd från Tolls tåghållplats. Det eftersträvade kompletterande byggandet i projektet stöder utvecklingen av Tolls stationsområde. Beredningsmaterialet till detaljplanen var framlagt i början av år 2020 (st 23.1.2020, § 3) och målet är att lägga fram planförslaget år 2022.

Området är för tillfället tätt bebyggt glesbygdsområde, och Kyrklätts vatten har tagit vattenandelslagets nätverk till sin besittning. Nätverket har planerats så att det kompletterande byggandet på området är möjligt, men nätverkets kapacitet ska utredas i samband med

planläggningen. Under planläggningen utreds behovet av att utvidga vattenförsörjningen, särskilt då planeringsområdet omfattar utöver Hjortlandets motionscenter också Drusibackens södra områden. I projektet beaktas också att motions servicen på Hjortlandet eventuellt blir mångsidigare.

Trafikbullret från Västerleden sätter begränsningar för bostadsbyggandet på närområdet till motorvägen. Från Porkalavägen finns en fordonsförbindelse genom området till Hjortlandets rekreationsservice. I samband med planläggningen uppgörs de allmänna planerna för kommunal teknik.

Området stödjer sig på servicen i kommuncentrum och i Tolls. Laajakallion alakoulu och Laajakallion päiväkoti ligger på Tolls stationsområde, där närbutiken öppnas i slutet av år 2016.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningsprincipen enligt Kyrklätts generalplan 2020, och på grund av genomförandet av vattenandelslaget är det motiverat att göra upp en detaljplan. Det kompletterande byggandet som utförs på området befrämjar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som är lätt att nå och omfattas i huvudsak av kommunaltekniska nät. Ställvis på grund av terrängförhållandena förutsätter bl.a. gatubyggandet högklassig planering. Om bullerskyddet mot Västerleden ska förbättras har det en klar inverkan på byggnadskostnaderna för kommunal teknik på området. Det kompletterande byggandet som planerats för området förutsätter utvidgning av vattenförsörjningsnätet. Genomförandet av detaljplanen kan överlag öka de kommunaltekniska investeringarna kännbart.

Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området. Tolls tåghållplats och busshållplatserna vid Västerleden ligger på gångavstånd. Bilplatser som tjänar anslutningstrafiken har anlagts i anslutning till båda.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

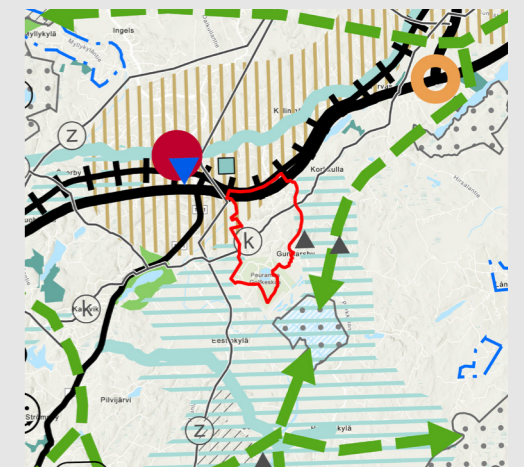
Projektet ligger delvis på kommunägd mark där den tomt eller de tomter som ska planläggas för boende och som ska anläggas där inbringa kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster.

Projektet är inte näringslivspolitiskt. De nya invånarna inverkar dock positivt på att servicen blir mångsidigare i kommunen. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda tillgänglighet och i synnerhet om byggandet sker huvudsakligen i trä och massivt trä.

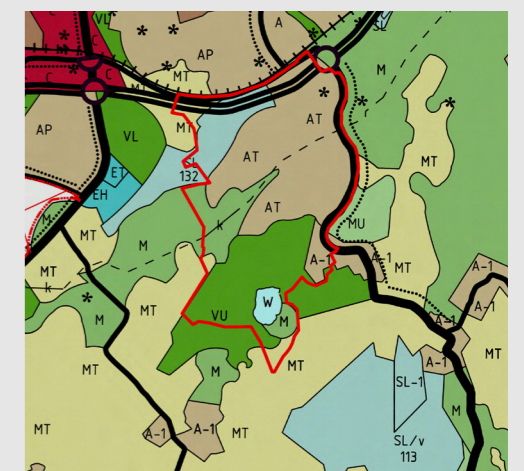
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts och betydande objekt anvisas som objekt som ska skyddas. Också byggnadsinventeringen har utarbetats, och skyddsobjekten enligt den beaktas vid planeringen. Rekreattionsförbindelserna på området förbättras, och på området reserveras en plats på ett centralt område för rekreation, och dit placeras en lekplats.

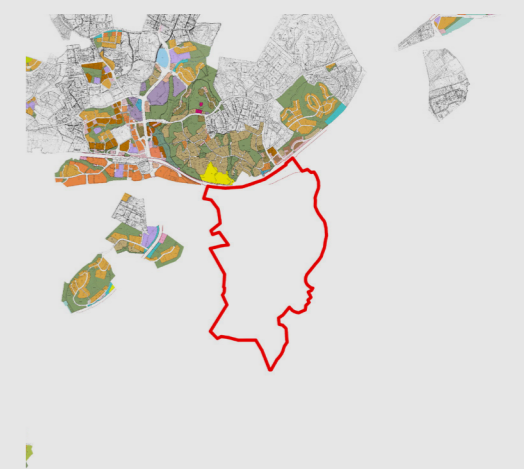
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



## TOLLSPORTEN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden XX.XX.2022 (§ XXX). Projektet ligger söder om kustbanan i närheten av tåghållplatsen på båda sidor om Västerleden.

Målet med projektet är utveckling av närmiljön kring Västerledens planskilda anslutning, som ligger på ett område med god tillgänglighet, till ett område med butik och arbetsplatser i anslutning till det rätt lilla företagsområdet i närheten av den planskilda anslutningen i Tollsträskets anhängiga detaljplan. I början av planeringen utreds projektets trafikmässiga funktionalitet och trafikarrangemangen som förutsätts.

Eftersom projektet ligger nära bostadsområdet norr om Tolls station och på ett mycket synligt ställe till Västerleden, ställer dessa faktorer särskilda krav på nybyggnadernas utseende. Därmed tar man ställning till byggnadssättet för byggnaderna som planeras på området i detaljplanen som utarbetas så som också till sättet hur närnaturen genomförs.



Flygblad



Preliminär avgränsning

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker Västerledens utvecklingskorridors dragningskraft.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på närområde som omfattas av de befintliga kommunaltekniska nätverken. Projektet förutsätter nytt gatubyggnade och naturligtvis genomförande av en ny anslutning. Området med god tillgänglighet torde intressera näringslivet.

Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringspolitiskt och i och med det får man nytt affärs- och företagsutrymme längs Västerleden. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

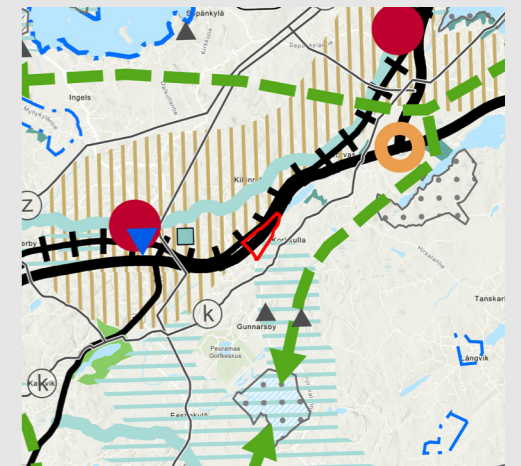
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet har inga rekreativmässiga mål. Med anledning av sitt centrala och synliga läge ska nybyggnadernas fasadbehandling göras skickligt. Det görs en naturutredning som gäller området.

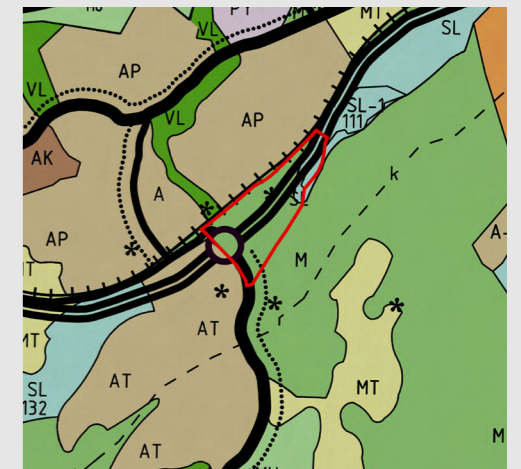
## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

Under planeringen utreds om det vore möjligt att placera en gastankningsstation för personbilar på området.

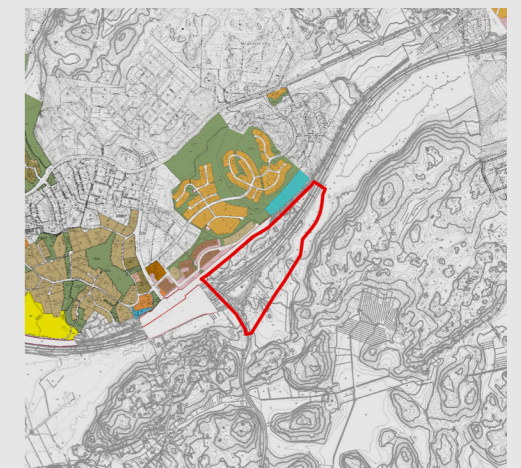
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



## VILLA HAGAS PARK



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet finns i kommuncentrum, på en central plats i Kyrklätts affärscentrum, längs Stationsvägen och i resecentrets omedelbara närhet. Det omfattar området mellan resecentret och Stallbackens detaljplan. Målet är att ändra skolcentrets och hälsocentralens kvarter till bostadsbyggande så att det i byggnadernas nedre våningar också anvisas lite affärsutrymme längs Stationsvägen. Till projektet hör även flervåningshuskvarteret på västra sidan av hälsocentralskvarteret, vars markanvändning man i sin helhet vill förnya.

De nya flervåningshuskvarteren an knyter till stationsområdet och till den kulturhistoriskt betydelsefulla Villa Hagas gårdsområde. I Villa Hagas huvudbyggnad verkar för närvarande Kyrklätts musikinstitut och i dess förrådsbyggnad finns affärs- och arbetsutrymmen. Musikinstitutet flyttar till det gemensamma campuset och

på så sätt blir den fina byggnaden ledig för annan verksamhet. Båda byggnaderna anvisas i den nuvarande planen som objekt som ska skyddas. Också Villa Hagas park på norra sidan av kvarteret ska bevaras.

Uppdraget som siktade mot utveckling av Kyrklätts affärscentrum och som avgjordes år 2016 medförde markanvändningsplaner som upprättats av fyra olika planeringsbyråer och som utnyttjas vid planeringen av kvarteret, i synnerhet det vinnande förslaget. Den eftersträvade byggrätten är betydande och den möjliggör ett stort antal nya hem i kvarteret. I projektets målsättningar betonas stadsbildsmässiga och funktionella faktorer. År 2020 färdigställdes idéplaneringen som gäller dimensioneringen av byggandet på området, och år 2022 blir den förnyade idéplaneringen klar, enligt vilken man gör upp detaljplanen.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät, vilket är ekonomiskt förmånligt men å andra sidan kan saneringsbehov av vattenförsörjningen uppkomma i samband med byggandet av kommunalteknik. Platsen ligger på ett lättåtkomligt område i den omedelbara närheten av resecentret och därmed är kollektivtrafikens servicenivå på området god.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet befinner sig på kommunägd mark där den tomt/de tomter som eventuellt ska planläggas för genomförande av boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster.

Projektet är inte i första hand näringslivspolitiskt, men med stor sannolikhet kommer man att anvisa lite affärsutrymme i de nya byggnadernas nedersta våningar och möjliggör på det sättet uppkomsten av några nya arbetsplatser. De nya invånarna har en positiv inverkan på att servicen i Kyrklätts affärscentrum blir mångsidigare. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Villa Hagas gårdsomgivning med byggnader bevaras som skyddsobjekt. Platsen är unik i affärscentret och illustrerar på ett fint sätt kyrkbyns byggnadshistoria. Byggnadernas användningsändamål ska i första hand vara öppet för invånare och kommuninvånare.

## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Den eftersträvade verksamheten i Villa Hagas huvudbyggnad och gårdsmiljö avgörs i detaljplanen. Genomförandet av det centrala området kan förverkligas som tomtövertävlingslösning. I samband med planläggningen undersöks samordningen av mångsidiga besittningsformer och hus-typologier.

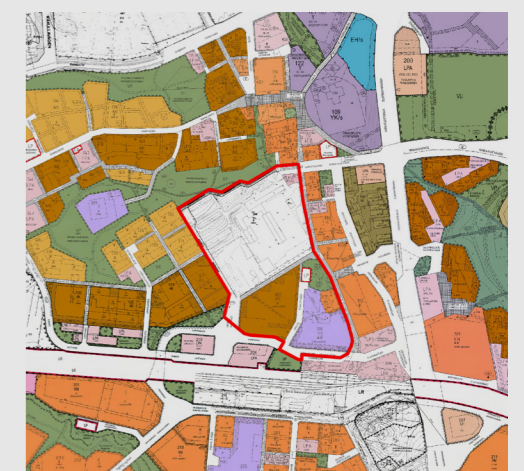
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



## ERVASTSKVÄREN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet finns i Kyrklätts affärscentrum, längs Stationsvägen och i resecentrets omedelbara närhet och gäller två centrala kvarter. Det nuvarande ämbetshuskvarteret planeras för bostadsbyggande, och på stenfotsvåningarna placeras affärslokaler och lokaler för polisen. Enligt samma princip utvecklas affärshuskvarteret norr om kvarteret. I samband med planeringen utreds också placering av kontorslokaler i kvarteret.

Båda kvarteren ligger på en central plats i affärscentrum, och stadsbildsmässigt an knyter de utöver kommunhuset till Ervastvägens och Stationsvägens gatumiljöer. Man strävar efter att bevara den nuvarande platsen.

Lösningen enligt planen Seneca, som vann idéävlingen för Kyrklätts affärscentrum som avgjordes år 2016, utnyttjas vid planeringen av kvarteren: i målupställningen framhävs de stadsbildsmässiga och funktionella faktorerna. Mest sannolikt ökar byggrätten för båda kvarteren avsevärt jämfört med nuläget, vilket förutsätter att de byggs högklassigt. Antalet nya invånare har beräknats vara cirka hundra. Parkeringen ska anläggas på stadsmiljöns villkor, och i första hand ska bilplatserna placeras i Kyrkstallets parkeringsanläggning. Av bilplatserna kan upp till 150 fås till kvarterens förfogande.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät, vilket är ekonomiskt förmånligt men å andra sidan kan saneringsbehov av vattenförsörjningen uppkomma i samband med byggandet av kommunalteknik. Platsen ligger på ett lättåtkomligt område i den omedelbara närheten av resecentret och därmed är kollektivtrafikens servicenivå på området god.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och inte i första hand näringslivspolitiskt, men mest sannolikt kommer man att anvisa lite affärsutrymme i de nya byggnadernas nedersta våningar, vilket möjliggör eller bevarar några tiotal arbetsplatser. Att bevara polisens verksamhetsställe i Kyrklätt är ett viktigt mål. De nya invånarna har en positiv inverkan på att servicen i Kyrklätts affärscentrum blir mångsidigare. Projektet är också klimatpolitiskt motiverat tack vare att det är lättillgängligt.

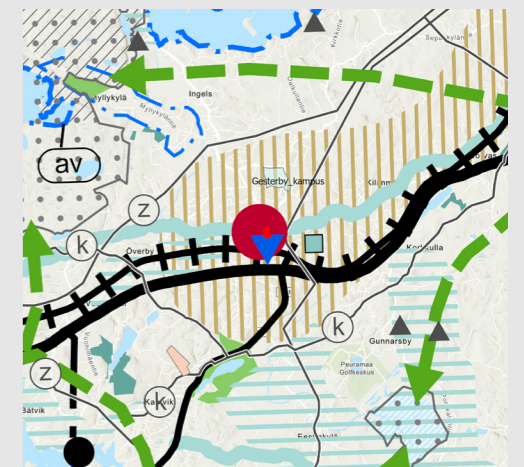
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Kvarterets byggnaders arkitektur och den byggda miljön ska hålla god standard till följd av det centrala läget. Kopplingen av de nya byggnaderna till kommunhuset ska göras skickligt.

## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Genomförande av projektet har en stor betydelse för utvecklingen av affärscentret, för de nya invånarna möjliggör mångsidiggörande av servicen på området, vilket förverkligar målsättningen att höja kommuncentrets servicenivå till en regional nivå.

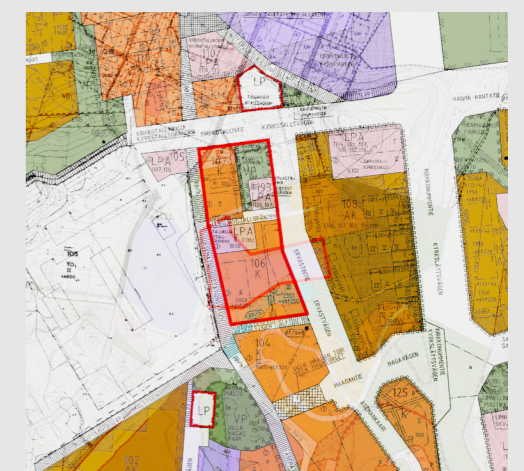
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektets uppdaterade program för deltagande och bedömning behandlades i samhällstekniska nämnden 28.5.2020 (§ 60) men det uppdateras så att det är förenligt med områdesavgränsningen i detaljplanen för Västra Gesterby. Planområdet kommer dessutom att utvidgas enligt områdets planläggningsinitiativ och avtal om inledande av planläggning. Projektet ligger i norra delen av kommuncentrum på ca två kilometers avstånd från Kyrklätts affärscentrum. Gesterbys idéplan har utarbetats år 2008 som utgångsinformation för planläggningen.

Planens mål är att förbättra trafikarrangemangen och tätortsbilden på Gesterbyområdet och möjliggöra kompletterande byggande där för att göra områdets byggnadsbestånd mångsidigare så att småhusbyggande anvisas på område som är obebyggt sedan tidigare.

Avsikten är också att förnya det åldrande byggnadsbeståndet. Centralt i planeringen av Gesterbyområdet är hållbara trafikformer, kollektivtrafik och trygga gång- och cykelförbindelser. Dessutom är de nuvarande rekreationsområdena i områdets västra och södra delar samt förbindelserna till Centralskogen en väsentlig del av områdets natur, som ska förstärkas i planeringen.

Den allmänna planeringen av kommunaltekniken som projektet kräver uppdateras, och områdets utmanande parkeringslösningar bör lösas innan förslaget till detaljplan görs upp.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät. En del av områdets kommunalteknik kommer man troligen att sanera inom en nära framtid. Området är lättåtkomligt och kollektivtrafikens servicenivå är god till kommunens förhållanden sett. Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten och trafikens smidighet förutsätter betydande satsning för genomförande.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger för bostadsbyggandets del på privat mark. Projektet är inte näringslivspolitiskt. De nya invånarna har dock en positiv inverkan på verksamhetsförutsättningarna för servicen på området samt mångsidiggörandet av servicen i Kyrklätts affärscentrum. Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

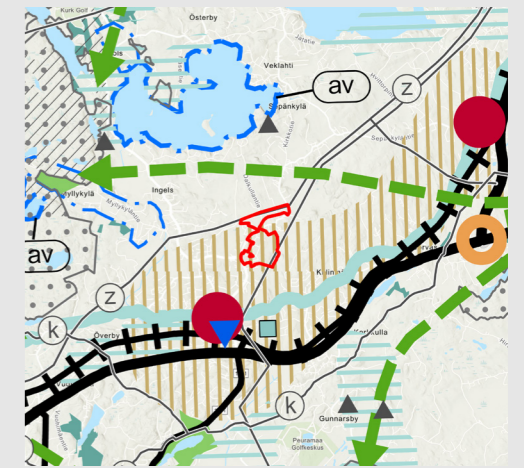
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Gesterby stadsbild förnyas och områdets trivsamhet förbättras genom att man fredar flervåningshusområdets interna nät från biltrafik och höjer kvalitetsnivån på de offentliga utomhusutrymmena. Det tidstypiska flervåningshusområdets uttryck bevaras på ett enhetligt sätt och med planbestämmelser genomför man nybyggandet högklassigt. Lunden i Stubbäckas södra sluttning bevaras med anledning av sina naturvärden. På området utvecklas fungerande regionala rekreationsförbindelser både österut mot centralskogen och västerut mot Jungfruberget och Humaljärvi.

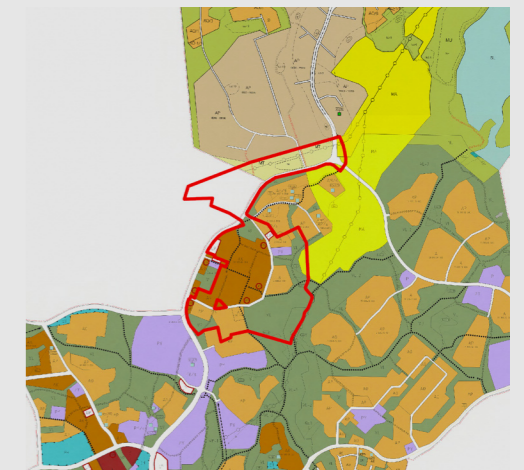
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Man måste komma överens om nya parkeringsarrangemang med de befintliga fastigheterna. Kommunen ska främja det fortsatta byggandet av Gesterbyvägen norrut som en del av den ringledsaktiga förbindelsen från området mot Jorvas i delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1.

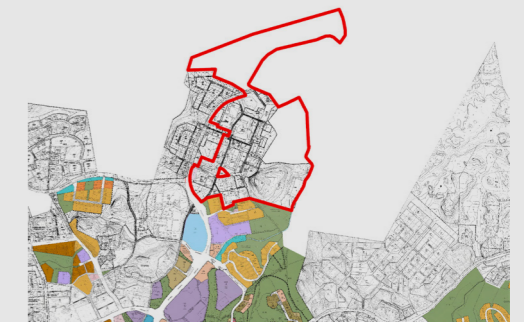
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner



# JERIKOBACKEN OCH BROÄNDAN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

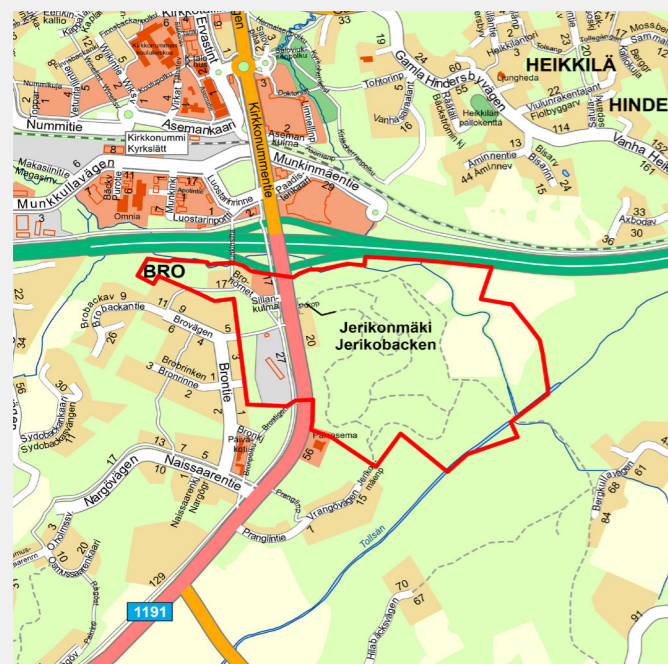
Projektet ligger i omedelbar närhet till Kyrklätts affärscentrum och Västerleden, söder om Kyrklätts sportens planskilda anslutning. Områdets nuvarande markanvändning omfattar Jerikobackens rekreationssområde och området väster om Obbnäsvägen, där det finns ett servicestation, företagsverksamhet och kommunens depå. I detta projekt stärks den nuvarande markanvändningen genom att man utarbetar en detaljplan för området. Gång- och cykelförbindelsen som går genom området förenar kommuncentrumet och Kantvik.

Målet med projektet är att främja arbetsplatssufficiensen i kommuncentrumet samt att anvisa fungerande gång- och cykelförbindelser från Jerikobackens friluftssområde till näromgivningen. Via området planeras också en regional huvudförbindelsen för gång- och cykeltrafik söder om Västerleden. I samband med pro-

jektet är avsikten att ta reda på om kommunens depå placeras slutgiltigt på området.

I projektet utreder man utvecklingen av Jerikobackens friluftssområde och behovet av gång- och cykelförbindelse till affärscentrumet och mellan Tollsträskets bostadsområde och Hjortlandet, samt dessutom möjligheterna att placera en utrymmeskrävande butik på området väster om Obbnäsvägen.

Eftersom projektet ligger längs Västerleden och Obbnäsvägen ska de nya byggnaderna som uppförs byggas på ett representativt sätt.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på närområde som omfattas av de befintliga kommunaltekniska nätverken. Projektet förutsätter i någon mån nytt gatubyggnad och naturligtvis genomförande av en ny anslutning för arbetsplatsområdet. Men området torde med anledning av den goda tillgängligheten intressera näringslivet. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området, eftersom det ligger bara ungefär 500 meter från Kyrklätts resecenter.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är i första hand näringspolitiskt och i och med det får man nytt och efterlängtad företagsutrymme i affärscentrumet. Projektet främjar också utvecklingen av området i kommunens ägo så att kommunen får försäljnings- och arrendeintäkter i och med planeringen av nya tomter. Jerikobackens motionsförutsättningar bevaras och förbättras i mån av möjlighet. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

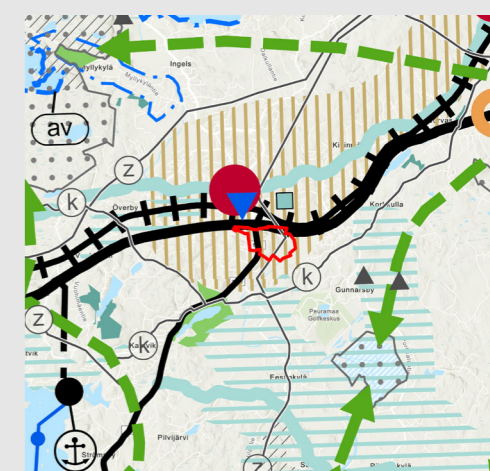
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONS- MÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Utsikten som öppnar sig från Västerleden till företagsbyggnaderna som byggs längs leden skapar Kyrklätts kommunbild.

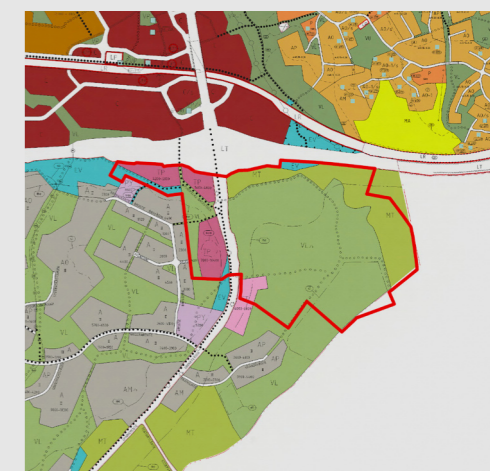
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEACTANDE

På lång sikt ska korsningsarrangemangen i Kyrklätts sportens planskilda anslutning förbättras på grund av den förutspådda ökningen av trafikmängderna.

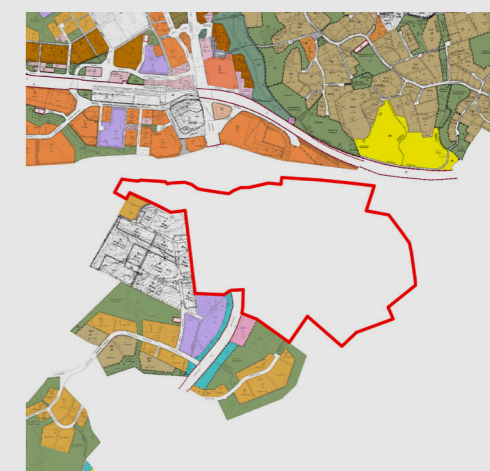
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Bro-Kolsarby delgeneralplan



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger på Bredbergets område, i närheten av korsningsområdet mellan Gamla Kustvägen och Tolls-vägen. Avståndet till Kyrklätts affärscentrum är ett par kilometer. Målet är att genom planändringen möjliggöra placering av en invånarparkbyggnad i Älvornas dal och mångsidiga verksamheter i parken.

Bostadsbyggande ska genomföras så att nybyggnaderna vid Gamla Kustvägen öppnar sig söderut mot parken utan att i för hög grad minska det befintliga rekreativsområdet. I parkens södra del kan man planera några egnahemstomter.

Tack vare stamlinjen för busstrafik är servicenivån inom kollektivtrafiken god på området. Dessutom ligger Tolls tåghållplats på endast cirka en halv kilometers avstånd från området. Utöver närbutiken i Tolls stationsregion och tjänsterna i dess närhet stödjer sig området på servicen i kommuncentrum och i Masaby. Både Bredbergets och Hindersbys skolor för åk 1–6 och daghem finns i närheten av området.

Områdets centrala läge i kommunstrukturen, den goda närbarheten samt fungerande gång- och cykelförbindelser ger det kompletterande byggandet av området en stadig grund.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier men placering av boende på området strider mot markanvändningen i Kyrklätts generalplan 2020 samt delgeneralplanen för Bredberget. Förutsättningarna för verkställande av projektet utreds med de myndigheter som befämjar planläggningen, men enligt kommunens uppskattning är det motiverat att placera boende i området, för området är bl.a. primärt område för boende enligt MBT-planen 2019, i enlighet med nationella målen för områdesanvändningen speciellt på grund av närheten till Tolls tåghållplats, och i största allmänhet är servicenivån inom kollektivtrafiken redan god på området. Vid ett genomförande skulle projektet främja uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på en lättillgänglig plats på område med befintliga kommunaltekniska nät. Eventuellt kompletterande byggande förutsätter inte särskilda åtgärder t.ex. beträffande gatubyggande på Gamla Kustvägen. Servicenivån inom kollektivtrafiken är god på området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

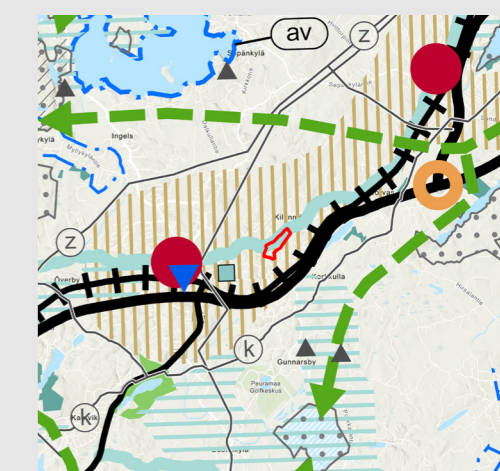
Tomter som ska planläggas för boende på kommunägd mark inbringa kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet är inte näringslivspolitiskt, även om invånarparkverksamheten torde sysselsätta några människor säsongartat.

De nya invånarna använder affärer och företagstjänster som finns på Tolls stationsområde samtidigt som de främjar att tjänsterna i Kyrklätts affärscentrum blir mångsidigare. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet äventyrar inte rekreativförbindelserna enligt den gällande detaljplanen. Däremot ökar genomförande av den nya invånarparken rekreativmöjligheterna för personer som bor i Bredberget och Hindersby och deras närinfluensområde på ett betydande sätt.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner



# KYRKDALEN, KVARTER 196

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet finns i Kyrklätts affärscentrum, på en central plats i omedelbar närhet av idrottsparken i centrum och Jokirinteen oppimiskeskus. Resecentret ligger också på promenadvstånd. I området ingår Kyrkdalens nordligaste kvarter och den gränsar till Kyrkdalsparken. Det primära målet är att effektivisera byggandet med en radhustomt enligt den gällande detaljplanen. I planändringen ingår flervåningshuset som kraftigt gränsar till Gamla Kustvägen, där det lilla affärsutrymmet som finns i bottenvåningen bevaras.

Planändringen gäller hela kvarteret eftersom båda bostadstomternas parkeringsarrangemang anknyter till varandra. Parkeringen ordnas enligt den bilplatsdimensionering som samhällstekniska nämnden godkänt 19.1.2017 (§ 5).

Genomförande av kvarteret är stadsbildsmässigt viktigt i affärscentret. Parkeringen ska också lösas på stadsbildens villkor. Till följd av ändringen i kvarterets markanvändning skulle Kyrkdalens område få ett mer enhetligt uttryck och detta skulle stärka affärscentrumets och Kyrkdalens attraktionskraft som boende- och serviceomgivning. Kvarterets byggnadssätt och -principer ska vara förenliga med den gällande detaljplanens närmiljö- och bygganvisningar.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet. På området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, vilket befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltek-niska nät. Projektet förutsätter knappt alls nytt gatu-byggande och det ligger på ett lättillgängligt område. Servicenivån beträffande kollektivtrafiken på området är god eftersom bl.a. bussarnas stamlinjer löper i områdets omedelbara närhet. Dessutom ligger Kyrklätts resecentrum på endast ca 500 meters avstånd från området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS-LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är inte i första hand näringslivs-politiskt men ökningen i kommuncentrums invånarantal främjar mångsiddigörandet av affärsområdets service. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet genomförs på område som hör till ett befintligt kvarter och äventyrar därmed inte de befintliga förbindelserna på området. Projektets mål för markanvändningen ska samordnas för att säkra en god stadsbild.

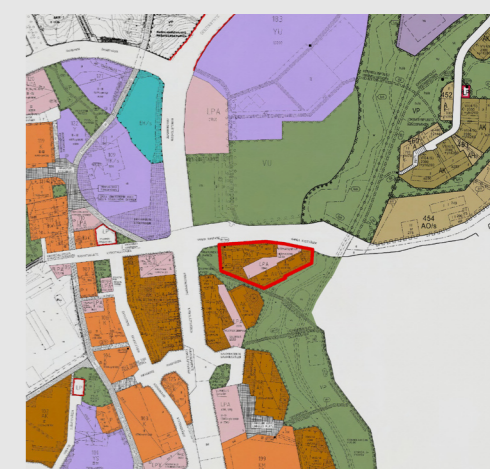
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



# KYRKSLÄTTS STATIONSKVARTER

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



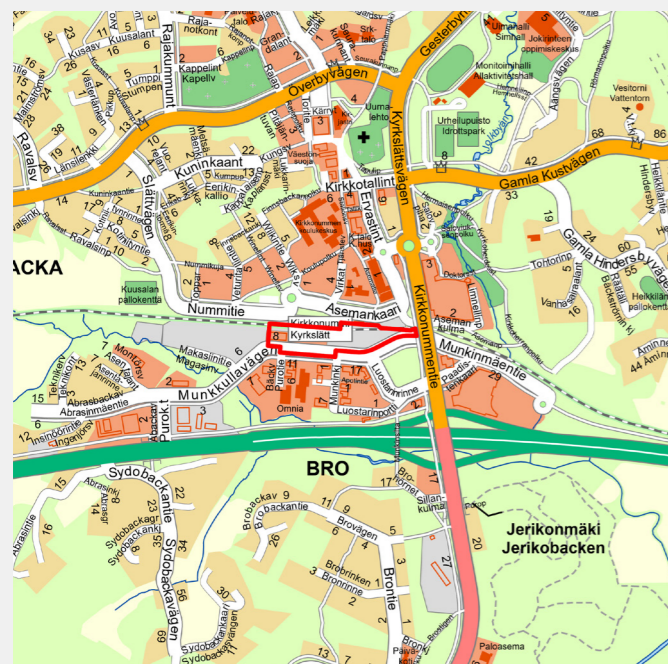
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Munkkulla och Kyrklätts affärscentrum och i omedelbar närhet till resecentret, söder om kustbanan. Platsen är synlig i stadsbilden. Till planändringen hör ett kvarter där det finns en market (Lidl), och där har byggts ett område för infartsparkering (situationen år 2022).

Resecentret är den mest betydande omstigningsplatsen inom kollektivtrafiken och en knutpunkt i Kyrklätt. I planeringen av markanvändningen på området betonas funktionen och användarvänligheten, men också byggnadernas stadsbildsmässiga hållbarhet och representativitet. Trafikplaneringen är en central del av projektet, eftersom den prognostiserade ökningen

av mängden fordonstrafik i affärscentrumet medför utmaningar på området bl.a. för bekämpningen av trafikbuller. Verksamheten och framför allt boendet på området måste genomföras så att trafikbullret inte stör det normala livet.

Det är motiverat att ändra markanvändningen på området som ligger i omedelbar närhet av resecentret i första hand för boende. Med anledning av det centrala läget ska byggnadsvolymen på området vara tillräckligt effektiv. I samarbete med markägarna har alternativa idéplaner uppgjorts som utgångsinformation för planläggningen. Dessa blev färdiga år 2019. De presenterades i samhällstekniska nämnden 12.12.2019 (§ 60).



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet. Eftersom en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Området omfattas av befintliga kommunaltekniska nät och befinner sig på ett lättillgängligt område, där t.ex. områdets servicenivå beträffande kollektivtrafiken är god bl.a. tack vare bussarnas stamlinjer och det närliggande Kyrklätts resecenter. Ett tillräckligt antal bilplatser ska reserveras för infartsparkering.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privat mark. Projektet är inte i första hand näringslivspolitiskt, fastän affärsutrymmen sannolikt anvisas i de nedersta våningarna i de nya byggnaderna. Nya invånare inverkar positivt på mångsidigare service i affärscentrumet. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

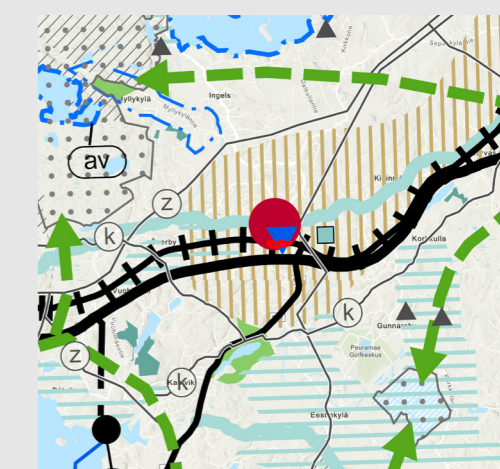
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet ligger i resecentrets omedelbara närhet, i kollektivtrafikens knutpunkt. I den allmänna planen för gator och parkeringsområden som utarbetats för affärscentrumområdet har alla färdmedel beaktats. Den ovan nämnda planen beaktas i projektet.

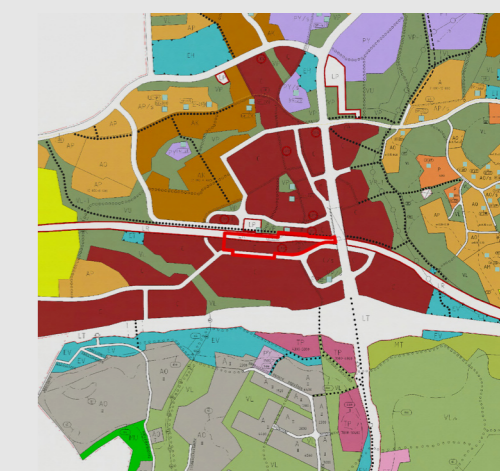
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TÄS I BEAKTANDE

Projektet anknäver till detaljplanen för Stationsområdet, 2 skedet. Målet är bl.a. att ordna busshållplatser för fjärrtrafik på Munkullavägen.

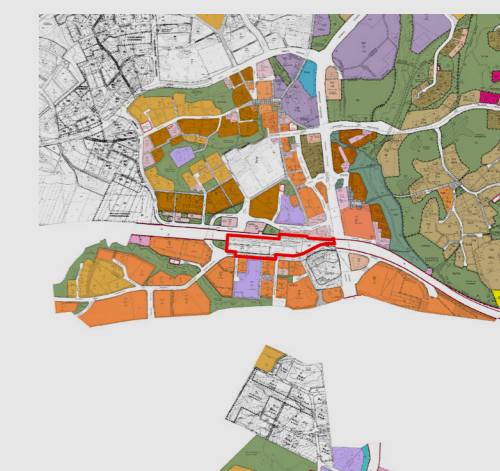
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i norra delen av kommuncentrum på ca tre kilometers avstånd från Kyrklätts affärscentrum. Området är för tillfället obbyggt, men det nya bostadsområdet kommer då det genomförs att stöda sig främst på servicen i kommuncentrum och delvis också på tjänster som uppstår på Jorvasområdet. Kommunen har skaffat en betydande del av området till sin ägo.

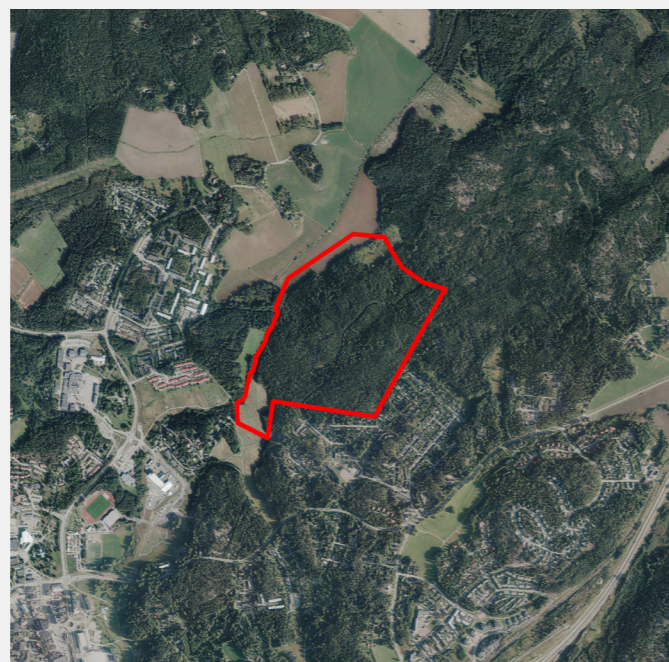
Utgångspunkten för planeringen är markanvändningen i delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 1, som är småhusdominerat boende Gruvböle bostadsområde genomförs i etapper, och dess första byggnadsskede är Gillobacka bostadsområde invid Gamla Kustvägen. Avsikten är att bygga en ny gata via bostadsområdet i fråga till Gruvböleområdet. Den fungerar som en del av den ringledsaktiga gatuförbindelsen som byggs etap-

pvis från Jorvas till Gesterbyområdet. Detta projekt placeras på området söder om gatan. Gatan ska anpassas till terrängen och landskapet på ett skickligt sätt. Dessutom ska gång- och cykelförbindelserna där de går under gatan byggas så att de möjliggör rutten bl.a. via Centralskogen från kommuncentrum till Masaby och Jorvas. Via den nya gatan försöker man styra en avsevärd mängd fordonstrafik från bostadsområdena norr om kommuncentrum till Jorvas planskilda anslutning vid Västerleden.

Byggandet på bostadsområdet bör styras så att nybyggandet passar in i det befintliga landskapet och områdets topografi. Från området ska genomföras goda gång- och cykeltrafikförbindelser till affärsområdet och Jokirinteen oppimiskeskus i kommuncentrum.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Den fullföljer markanvändningen i delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 1. Mängden bostadsbyggandet som planeras på området befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet omfattas inte av kommunaltekniska nät, men de ligger på närområdet. Byggandet av bostadsområdet förutsätter betydande kommunaltekniska investeringar, men byggandet av den nya ringledsaktiga förbindelsen mellan Jorvas och Gesterby förbättrar trafikens smidighet i kommuncentrum på lång sikt då behovet av att köra genom affärscentrumet minskar. Kollektivtrafikens servicenivå på området är svag men om det byggs tillräckligt effektivt längs den ringledsaktiga förbindelsen kan man ordna en turbusslinje till området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger huvudsakligen på kommunens mark och är inte näringslivspolitiskt betydande med undantag av de nya invånarnas inverkan bl.a. på att göra servicen i kommuncentrum, Jorvas och Masaby mångsidigare. Man har preliminärt bedömt att det på området kunde genomföras flera tiotal egnahemstomter, av vilka största delen är på kommunägd mark. Tomter som ska planläggas för boende på kommunägd mark inbringar kommunen försäljnings- eller arrendekomster. Projektet är klimatpolitiskt motiverat i synnerhet om byggnadssättet gynnar byggande i trä och massivt trä.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONS- MÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

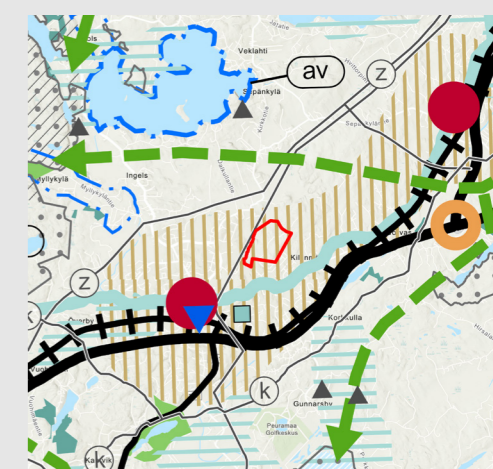
Projektet gränsar i områdets västra del till den s.k. centralskogen till vars rekreativnät man utvecklar förbindelseberedskap från projektområdet.

För området har i samband med delgeneralplanläggningen uppgjorts en naturutredning som preciseras vid behov.

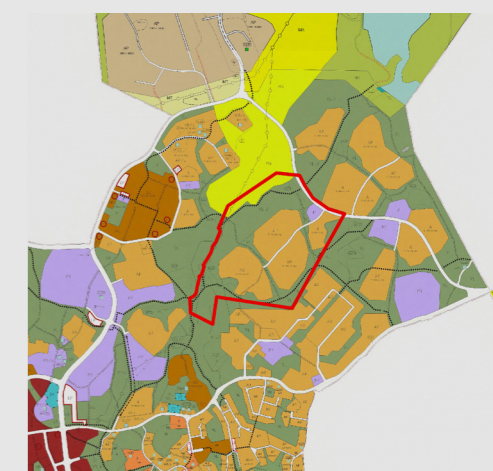
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ska befrämja verkställandet av den nya ringledsaktiga förbindelsen från Jorvas till Gesterby område norr om kommuncentret, för en betydligt stor del av fordonstrafiken från invånarna i de nordliga delarna av kommuncentret ska fås att flytta sig till ovanstående förbindelse. Så kan det förutspådda antalet rusningar i affärscentret minskas. Å andra sidan borde en tillräcklig mängd boende verkställas vid den nya ringledsaktiga förbindelsen som anvisas i delgeneralplanen för första etappen av Kommuncentrum för att möjliggöra en funktionell kollektivtrafik.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet



## KVARNTORPET

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

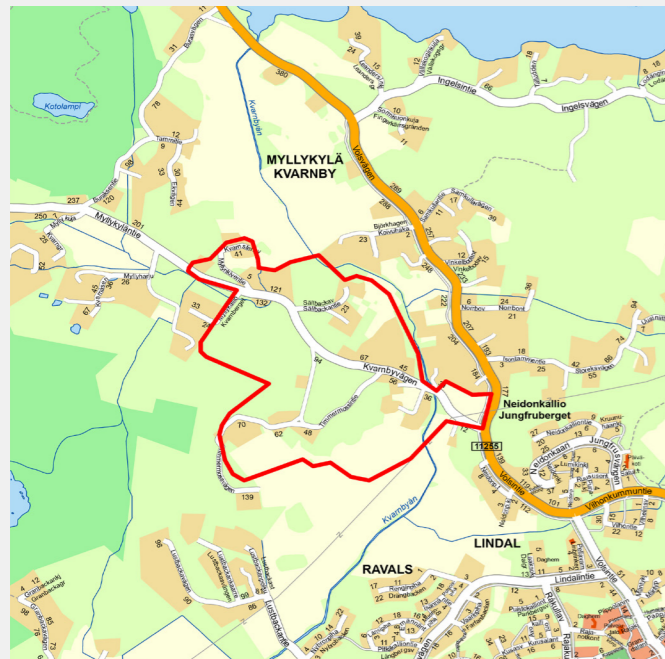
Projektet ligger i Kvarnby, i zonen mellan Volsvägen och Meiko naturskyddsområden på cirka tre kilometers avstånd från Kyrklätts affärscentrum norrut.

Av förslaget till delgeneralplan för kommuncentrum, etapp 2 (kst 26.4.2021, § 151) framgår den eftersträlvade markanvändningen på området: på området planeras ett nytt småhusdominerat bostadsområde. Nybyggnad placeras främst på ett område som ägs av kommunen.

Ordnandet av trafik och ordnandet av smidiga trafikförbindelser till Volsvägen och dess busshållplatser ligger i centrum för planeringen av området. Enligt Forststyrelsen ökar antalet besökare till Meiko, och år 2020 besöktes Meiko naturskyddsområde av ca 37 000 personer. 20 000 (beräkning år 2020) och målet för detaljplanen är att få både fler besökare än förr och de nuvarande

och nya invånarna att gynna hållbara färdmedel, kollektivtrafik och gång och cykling. Detta är en utmaning eftersom busslinjen för tillfället går endast längs Volsvägen, och vid sidan om Volsvägen har år 2020 anlagts en ny gång- och cykelförbindelse. Det planerade bostadsområdets närhet är en utmaning för fordons- och kollektivtrafiken också på grund av att förbindelsen norr om kommuncentrum från Gesterby i riktning mot Jorvas och vidare till Västerleden genomförs först efter en lång tid.

Projektet fordrar att delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 2, vunnit laga kraft så att där anvisats ett nytt bostadsområde i Kvarnby. Utredningar som ska uppgöras i anknäring till delgeneralplansarbetet betjänar också planeringen av det nya bostadsområdet.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

I delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 2, anvisas markanvändningen för området. Om på området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-avtal.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet är utmanande med tanke på närheten, eftersom till exempel fordonsförbindelsen till Västerleden för närvarande går genom Kyrklätts affärscentrum. Visserligen har i delgeneralplanen för Kommuncentrum, etapp 1, anvisats den smidigare fordonsförbindelsen Grubböle, som i framtiden leder trafiken från Kvarnby i riktning mot Jorvas och vidare till Västerleden (stamväg 51).

De kommunaltekniska näten ligger i närheten av området. Ställvis p.g.a. terrängförhållandena fordrar bl.a. gatubyggandet planering av hög kvalitet. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig/svag. Busshållplatserna vid Volsvägen ligger på gångavstånd.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet befinner sig delvis på kommunägd mark där de tomter som anläggs och som ska planläggas för boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Det är klimatpolitiskt motiverat om byggnadssättet gynnar byggande i trä och massivt trä.

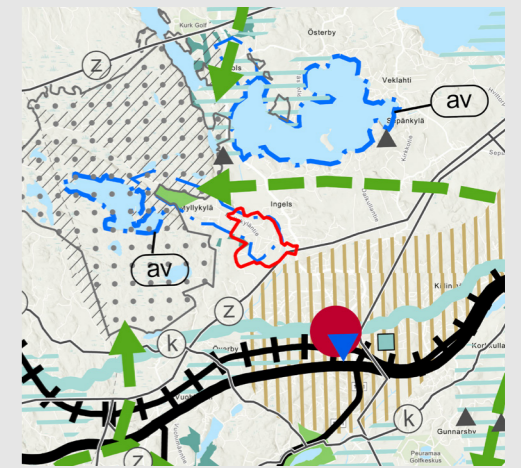
Projektet är inte näringslivspolitiskt. Nya invånare inverkar ändå positivt på mångsidigare service i Kyrklätts affärscentrum.

## ④ PROJEKTETS REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDENS DIMENSION

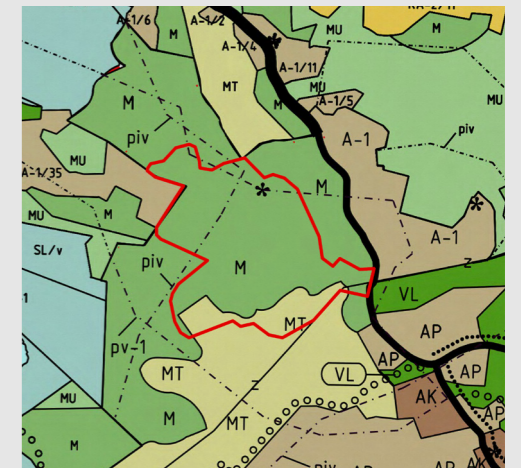
Man kommer att inventera projektets naturvärden mer omfattande än i utredningarna på delgeneralplansnivå. Områdets rekreationsförbindelser förbättras särskilt i riktning mot Meiko naturskyddsområde. De utökar avsevärt rekreationstjänsterna på området och för invånarna som bor i näromgivningen.

En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. Ställningen i fråga om byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter tryggas i planen som utarbetas. Dessutom kommer på området att placeras bl.a. en lekplats som betjänar invånarna.

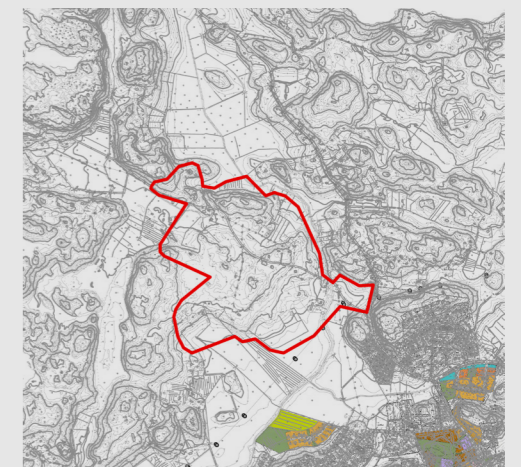
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# RÅDALSVÄGEN

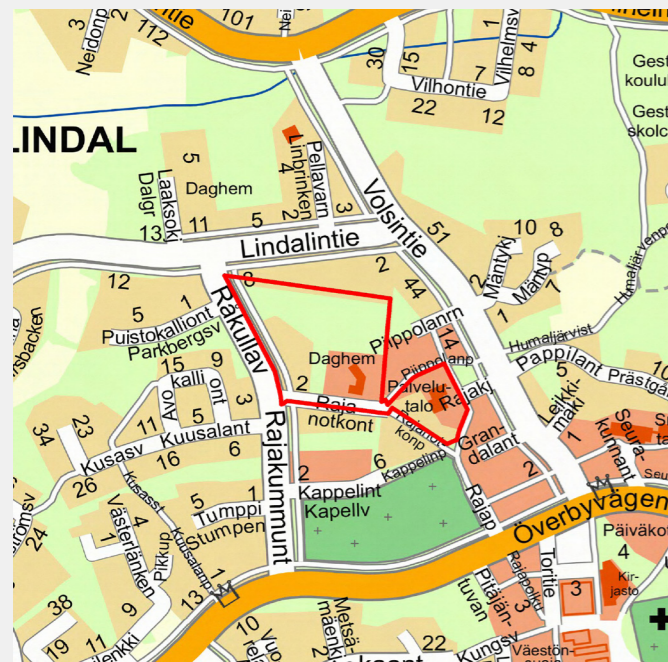


## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Kyrklätts kommuncentrum, norr om affärscentrumet och gäller servicekvarteret för äldre och kvarteret för det svenskspråkiga daghemmet längs Rådalsvägen och Råkullaparken och en del av Råkullavägen till den del som det i den gällande detaljplanen anvisats som område för allmän väg. Nödvändigheten av parkområdets underjordiska utrymme utreds, men troligtvis finns det inte behov för det. Planeringsområdet kan också omfatta flervåningshuskvarteret norr om parken. I samband med planläggningen utreder man också behovet av ett skyddsrum under parkområdet.

Bostadsbyggnaderna i enplan väster om servicehuskvarteret och daghemmet rivs. I stället för bostadsbyggnaderna som ska rivs ämnar man placera bostadsvårningshusbyggnad. Det nya byggandets lämplighet för äldres behov ska tas i beaktande i planeringen. Motsvarande utreder man utöver bostadsbyggnad placering av tjänster och företagsverksamhet som inte orsakar miljöolägenheter på daghemmets område.

Nybyggande i servicekvarteret ska vara i harmoni med både servicecentralens byggnadsätt och närmiljön. Samma gäller den nya verksamheten som placeras på daghemmets plats. Verksamheten får inte orsaka avsevärt mera trafik på området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av kommuncentrum och affärsområdet. Bostadsbyggandet som uppförs på området befrämjar uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät. Projektet förutsätter t.ex. inte nytt gatubyggande. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området. De närmaste busshållplatserna ligger på Lindalsvägen och Överbyvägen som längst på 400 meters avstånd. Kyrklätts resecentrum ligger ca en kilometer från området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är inte i första hand näringslivspolitiskt men ökningen i kommuncentrums invånarantal främjar mångsidiggörandet av affärsområdets service. Under planläggningen utreds också placering av företagsutrymmen på området. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet genomförs i första hand på ett område som hör till befintliga kvarter och äventyrar därmed inte de befintliga förbindelserna på området. Utvecklingen av parken på ett invånarcentrerat sätt utreds.

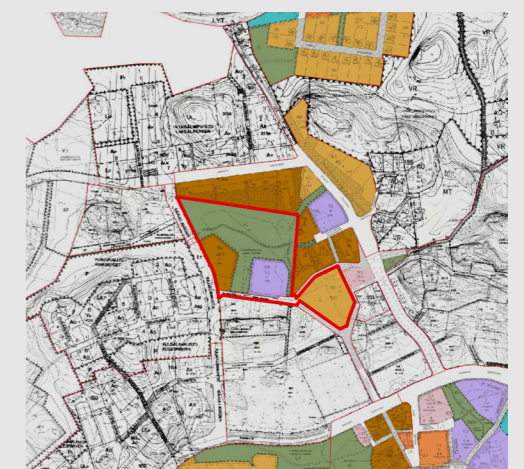
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kommuncentrum delgeneralplan, etapp 1.



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet finns i Strömsby, på södra sidan av Kantviks centrum, på cirka två kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är lite mer än fem kilometer.

Området ligger i strandzonen mellan havsstranden och Strömsby industriområde, där gles fritidsbosättning samt åretruntbostäder genomförts. Området som ligger i närheten av stranden är obebyggt. Den lilla badstranden på området är skyddad liksom även Kasabergets forna gravstensröse. Den lokala segelföreningen har hobbyverksamhet på området.

Målet är att genomföra en gästhamn med tillhörande tjänster på området samt högklassig bostadsproduktion så att områdets rekreativförbindelser bibehålls. Strandzonen ingår i kulturomgivningens områdeshelhet som bildas av villabosättningen vid Strömsby ha-

vsstrand. Bevarande av områdets särdrag förutsätter sammanjämkning av markanvändningen med områdets kultur- och landskapsvärden.

I utvecklingsbilden för Kantvik har man utöver den byggda kulturmiljön märkt ut rekreationsområde samt motions- och rekreationstjänster, såsom en badplats och en ramp för sjösättning av båtar på Strömsby strandzon. Utveckling av den vid områdets strand belägna småbåtshamnens verksamhet fordrar byggande av en fast vägbrytare.

Målet är att leda en ny busstur till närheten av Jollstranden genom Kantviksstrandens och Briggstrandens bostadsområden på norra sidan i det skede som det finns en tillräcklig befolkningsmängd i de ovannämnda områdena. Jollstrandens detaljplan kan godkännas då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas parallellt med utarbetandet av delgeneralplanen för Kantvik. Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, vilket befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i närheten av befintliga kommunaltekniska nät eller nät som kommer att genomföras i dess närområde. Däremot är områdets närhet för närvarande måttlig och genomförande av projektet förutsätter kommunaltekniskt byggande. Projektet kan ändå med rimliga kostnader anslutas till kommunaltekniska nät och trafknätet. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. I och med utvecklingen av Kantvikområdet är målsättningen att förbättra servicenivån på områdets kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet befinner sig delvis på kommunägd mark där de tomter som eventuellt ska planläggas för genomförande av boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet är näringslivspolitiskt, eftersom det kraftigt påverkar utvecklingen av turismnäringarna som anknyter till den maritima imagen och båtfarande enligt Kyrklätts strategi. Området ligger på den eftersträvalade stomlinjen för busstrafik och således är projektet klimatpolitiskt motiverat, i synnerhet om också byggandet genomförs i trä och massivt trä..

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

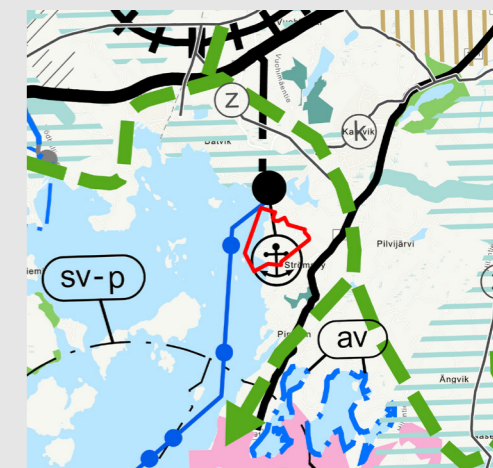
Området har rekreativmässiga och kulturhistoriska värden och hänger nära ihop med Kasabergets rekreativområde. Vid planeringen av området ska man beakta strandområdets potential för rekreationen.

Det görs upp en naturutredning för området. Vid planeringen av markanvändningen bör man trygga Kasabergets lokalt mycket värdefulla livsmiljö och bevarandet av forminnesobjektet. Dessutom ska de viltjursförbindelser som går nära området bevaras på ett funktionsdugligt sätt. Ovan framförda ärenden och de förbindelser som byggs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativmöjligheter.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Jollstrandens markanvändning konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulou ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# MUNKBERGS- STRANDEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

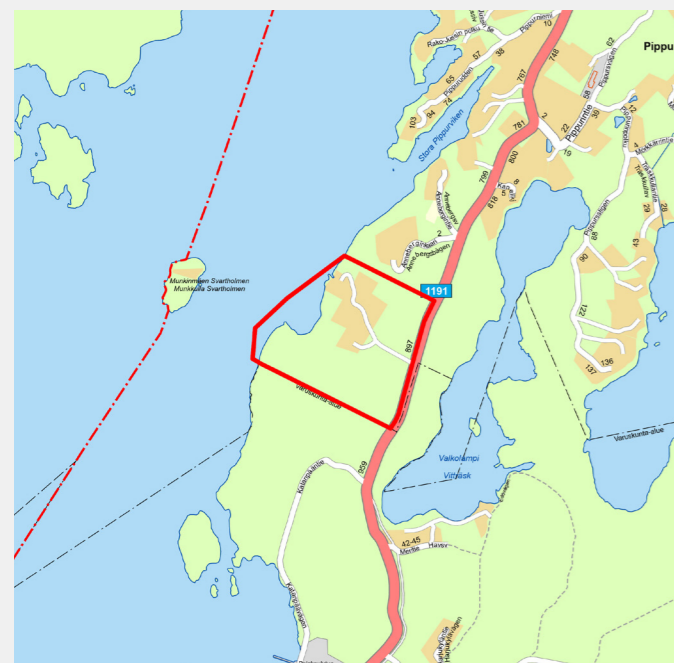
Projektet ligger i Obbnäsvägens zon, söder om Kantviks centrum på ca fem kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är ungefär tio kilometer.

Området ligger i strandzonen norr om Obbnäs garnison, där gles fritidsbosättning samt åretruntbostäder uppförts.

Målet är att genomföra kompletterande och högklassig bostadsproduktion så att områdets miljövärden bibehålls. Bevarandet av strandzonens särdrag förutsätter att markanvändningen anpassas med områdets landskapsvärden.

I utvecklingsbilden för Kantvik har i närheten av området märkts ut ett rekreationsområde och motions- och rekreationstjänster.

Målet är att öka bussturstrafiken på Obbnäsvägen i det skedet då det på områdena i fråga finns en tillräcklig befolkningsmängd. Munkbergsstrandens plan kan godkännas då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas då beslut om genomförande av gång- och cykelförbindelsen längs Obbnäsvägen till området har fattats. Projektet är förenligt med kommunens strategier och möjliggör nytt småhusboende. På området genomförs bostadsbyggande som befämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger rätt nära kommunaltekniska nät som kommer att genomföras i dess närområde. Däremot är områdets närhet för närvarande måttlig och genomförande av projektet förutsätter kommunaltekniskt byggande. Avsaknaden av en gång- och cykelförbindelse är en utmaning. Projektet kan ändå med rimliga kostnader anslutas till kommunaltekniska nät och trafikinätet förutsatt att gång- och cykelförbindelsen byggs till området längs Obbnäsvägen. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. I och med utvecklingen av Kantvikområdet är målsättningen att förbättra servicenivån på områdets kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privatägd mark. Projektet är inte näringslivspolitiskt, men det är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION- SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

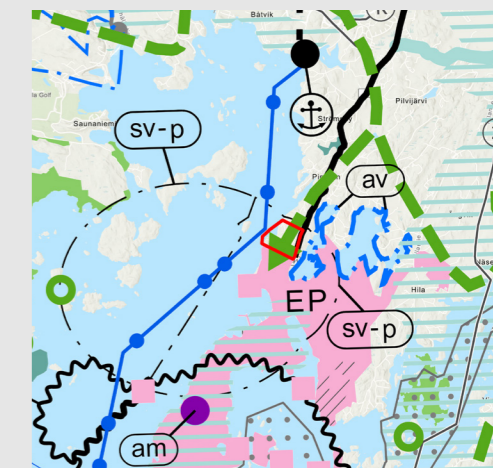
På området finns rekreationsvärden, och i planeringen ska strandområdets rekreationspotential beaktas.

Det görs upp en naturutredning för området. Övan nämnda ärenden och de förbindelser som byggs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreationsmöjligheter.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Munkbergsstrandens markanvändning konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



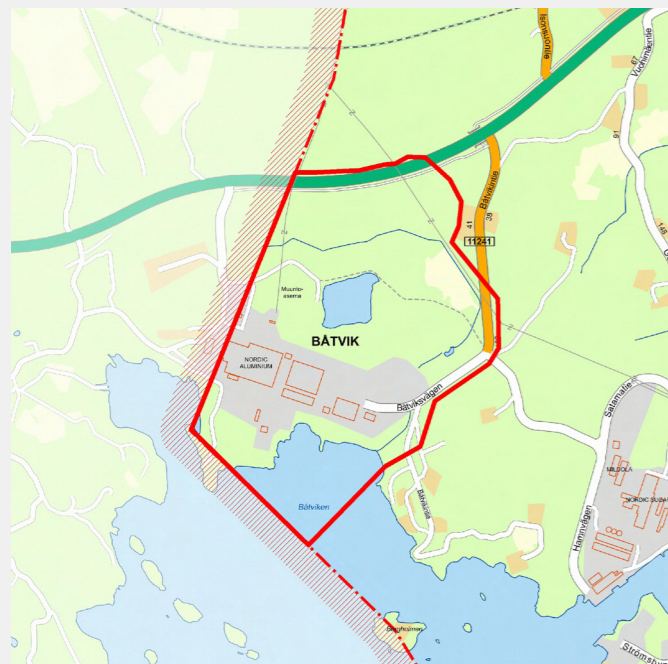


## BESKRIVNING AV PROJEKTET

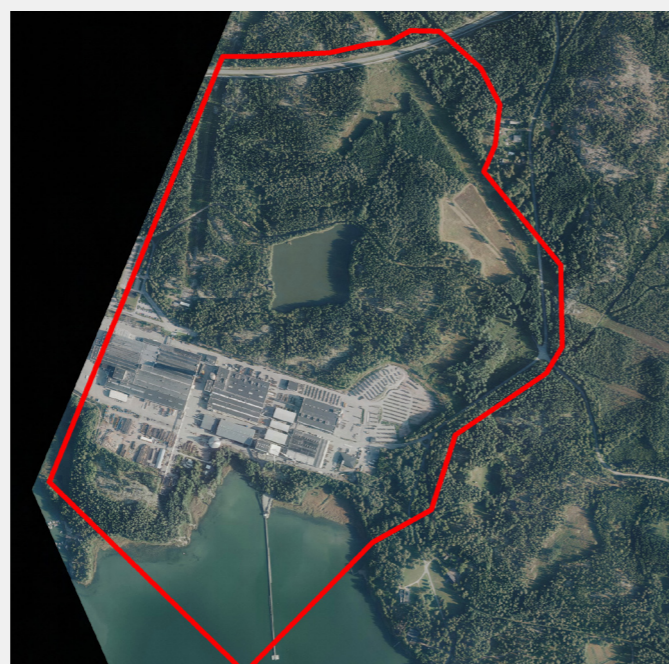
Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 14.12.2017 (§ 74). Projektet ligger i Pickalaviken i närheten av Kantvik och gränsar till Sjundeå kommun.

Ändringen och utvidgningen av planen skräddarsys enligt behoven hos företagen i området och vid behov planläggs nya företagstomter på området. Båtviksområdet som ligger mellan Pickalavikens och Kantviksföretagsområden, vars markanvändning avgörs senare, är till sitt landskap och sina naturförhållanden av särskild kvalitet, vilket måste beaktas i planeringen för att bevara områdets landskap och naturvärden. I utvecklingsbilden för Kantvik 2040 framgår det att Båtviksområdet är uppbyggd kulturmiljö i vilken det finns arbetsplatsområden. Området har också anvisats för nytt boende och en badplats. Målet är att bevara ett naturnära havslandskap i Båtviksområdet.

Projektet inkluderar trafikplanering så som genomförande av en ny trafikförbindelse från planeringsområdet till Getbergs planskilda anslutning så att den anpassas till områdesreserveringsplanen för stamväg 51 (Västerleden) och en trafikförbindelse som planeras genom planeringsområdet för att förena kommunernas vägnät med varandra. De nya förbindelserna skulle betjäna särskilt befintliga företag i Pickalavikens område, nya aktörer som etablerar sig där och invånarna i Kantvik och Sjundeå. I planeringen av markområdet bör man ta viltdjursförbindelserna på området i beaktande, på grund av vilket en naturutredning har gjorts för området. Skogen mellan Västerleden och företagsområdet och området i närheten av vattenbassängen reserveras för friluftsliv. I projektet tar man också ställning till bl.a. skyddet av de befintliga industribyggnaderna.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

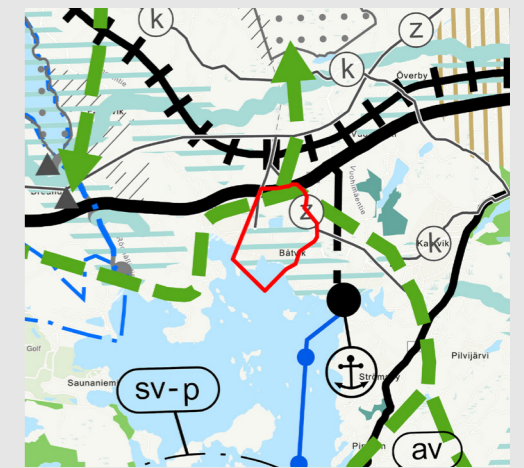
- PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE**  
 Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området.
- PROJEKTETS LÖNSAMHET**  
 Projektet ligger på område där det finns kommunaltekniska nät, men utvidgning av arbetsplatsområdet samt förbättringen av trafikförbindelser och annat byggande förutsätter omfattande kommunaltekniska investeringar.  
  
 Områdets närhet är för närvarande endast måttlig, men trafikförbindelsen som byggs över kommungränsen tjänar också kollektivtrafiken, så som även den nya vägförbindelsen från Västerleden till planeringsområdet och Kantvik. De nya företagen som placeras på området i och med projektet, förutsätter förbättring av trafikförbindelserna, vilket också befämjar genomförandet av den planskilda anslutningen Getbergssporten på Västerleden.

- PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION**  
 Projektet är privat och till sin tyngdpunkt näringslivspolitiskt. I och med förverkligandet av eventuella nya företagsutrymmen säkerställer och stärker det kommunens självförsörjningsgrad beträffande arbetsplatser.
- PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN**  
 Områdets naturutredning har uppgjorts. Vid planeringen av markanvändningen ska man se till att viltdjursförbindelserna som går genom området bevaras på ett fungerande sätt. Ovannämnda förbindelse mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativförbindelser.

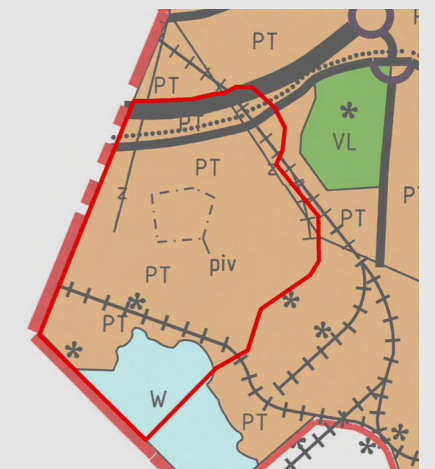
- ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE**  
 Målet är att leda den tunga trafiken och kollektivtrafiken från Pickalavikens och Kantviks företagsområden till Västerleden enligt principerna i Kyrklätts generalplan 2020 genom att ordna en smidig led till Västerleden på områdets norra sida. Kommunernas vattenförsörjningar slås ihop genom att bygga en ny stamlinje genom området. Den betjänar också företagen på området.

Kommunen ska med sin verksamhet främja att man får en ny planskild anslutning till Västerleden, även om tidpunkten för genomförande av projektet inte torde infalla inom en nära framtid. En planskild korsning skulle betjäna företagets tunga trafik men också invånarna i Kantvik.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Obbnäsvägens zon, söder om Kantviks centrum på ca 3,5 kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är ungefär åtta kilometer.

Området ligger i strandzonen i närheten av havsstranden och Strömsby industriområde, där gles fritidsbostättning samt åretruntbostäder uppförts.

Målet är att genomföra kompletterande och högklassig bostadsproduktion så att områdets miljövärden bibehålls. Strandzonen ingår i områdeshelheten som bildas av villaboställningen vid havsstranden. Bevarande av områdets särdrag förutsätter sammanjämkning av markanvändningen med områdets kultur- och landskapsvärden.

I utvecklingsbilden för Kantvik har i närheten av området utöver den byggda kulturmiljön också märkts ut ett rekreationsområde och motions- och rekreationstjänster.

Målet är att öka bussturstrafiken på Obbnäsvägen i det skedet då det på områdena i fråga finns en tillräcklig befolkningsmängd. Planen för Pippurudden kan godkännas då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas parallellt med utarbetandet av delgeneralplanen för Kantvik. Projektet är förenligt med kommunens strategier och möjliggör nytt småhusboende. På området genomförs bostadsbyggande som beförklar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i närheten av befintliga kommunaltekniska nät eller nät som kommer att genomföras i dess närområde. På området finns ett vattenandelslag vars vattenförsörjningsnät man utnyttjar i byggandet av kommunaltekniken. Projektet kan ändå med rimliga kostnader anslutas till kommunaltekniska nät och trafiknätet. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. I och med utvecklingen av Kantvikområdet är målsättningen att förbättra servicenivån på områdets kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet befinner sig delvis på kommunägd mark där de tomter som eventuellt ska planläggas för genomförande av boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet är inte näringspolitiskt, däremot är projektet klimatpolitiskt motiverat i synnerhet om byggandet genomförs i trä och massivt trä samt dessutom om arealen för den växande skogen maximeras i planen.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

På området finns rekreationsvärden, och i planeringen ska beaktas strandområdets rekreationspotential.

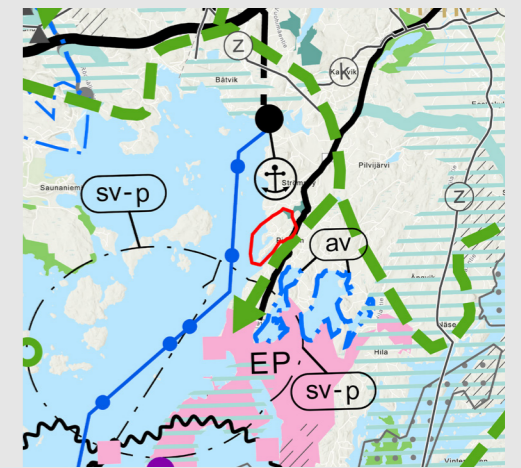
Det görs upp en naturutredning för området. Ovan framförda ärenden och de förbindelser som genomförs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreationsmöjligheter.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Markanvändningen i Pippurudden konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

Det skuldfria Pippuruddens vattenandelslag kan överlåtas till Kyrklätts vatten år 2032, om man inte kommer överens om annat.

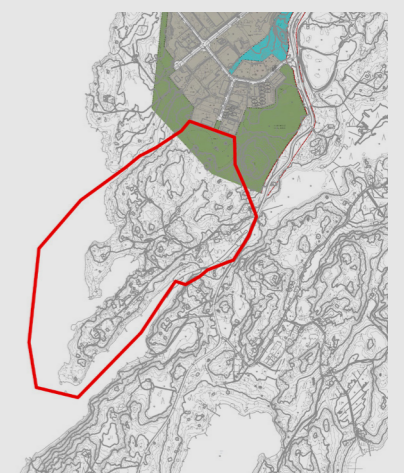
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet godkändes i samhällstekniska nämnden 22.3.2012 (§ 23). Området ligger vid Pickalaviken, vid Strömsbyvikens strand på båda sidor om Strömsbyvägen på cirka två kilometers avstånd från Kantviks centrum. Avståndet till kommuncentrum är lite mer än fem kilometer.

På området finns en hamn som administreras av Helsingfors Hamn och en cementstation som fungerar i samband med den, några äldre bostadsbyggnader samt gröns- och åkerområden. I området ingår också arbetsplatskvarteret som hör till detaljplanen för Strömsby industriområde, vars användaravsiktsbeteckning justeras att motsvara den nuvarande efterfrågan. Området stöder sig på servicen i Kantvik och kommuncentrum.

Målet är att bygga ett havsnära bostadsområde och

en attraktiv småbåtshamn på planeringsområdet. Det nya bostadsområdet ligger i närheten av den befintliga hamnen. På området kommer småhus- och våningshusbyggnade. Det näringslivspolitiska målet att utveckla Strömsbyområdet till en betydande regional servicekoncentration inom båtbranschen och därmed ett betydande område för arbetsplatser och servicebyggnade. Den nuvarande hamnverksamheten bevaras på området.

Förslaget till detaljplan var framlagt år 2016. På grund av de kommunaltekniska allmänna planer som uppgjordes efter framläggningen och ändringarna i markanvändning som de föranledde var det motiverat att utarbeta ett justerat planförslag. Efter att de allmänna planerna färdigställs utarbetar man ett justerat planförslag.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens strategier. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-avtal.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som är lätt att nå. Området omfattas delvis av de kommunaltekniska näten och områdena för kompletterande byggande ligger i närheten av dem. Projektet fordrar ändå betydande kommunaltekniska investeringar. Framför allt byggandet av strandzonen som rekreativområde medför utmaningar.

Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. Den nya markanvändning som tillkommer genom fullföljandet av projektet medför tryck på förbättrade trafikförbindelser och utbudet av kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringslivspolitiskt betydande eftersom avsikten är att utveckla en regional koncentration inom båtbranschen på området. Vid genomförandet har det en positiv inverkan på kommunens attraktionskraft och kommunbild. Avsikten är att i samband med småbåtshamnen utveckla service som stöder hamnverksamhet och som förbättrar serviceutbudet på Kantvikområdet. Dessutom har nya invånare en positiv inverkan på mångsidiggörande av servicen eventuellt i Kantvik och Kyrklätts affärscentrum.

Projektet ligger delvis på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende inbringar kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. I planförslaget som färdigställdes 2016 fanns närapå 20 småhustomter på området som ägdes av kommunen. Projektet är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

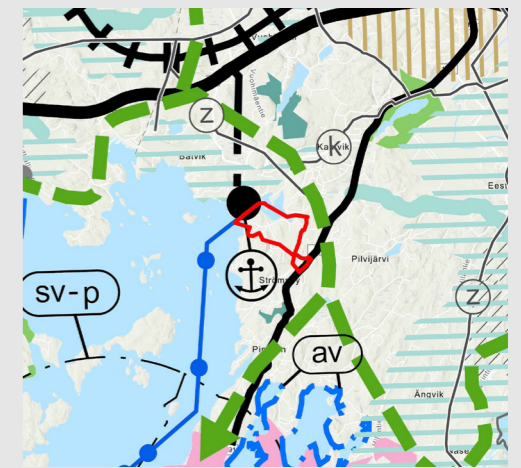
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet mångsidiggör kommuninvånarnas rekreationsmöjligheter tack vare de nya rekreationstjänster som placeras i området. En naturutredning har utarbetats för området. Vid planeringen av markanvändningen ska man ombesörja att vilt djursförbindelsen som löper genom området bevaras på ett fungerande sätt, vilket mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativförbindelser.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Briggstrandens markanvändning konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Det är möjligt att godkänna projektet då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft. Projektet kompletterar de befintliga småhusområdena i närheten av Kantviks centrum.

Området ligger väster om Kantviks centrum, vid Strömsbyviken. Öster om det finns centrumet med sina närtjänster och väster om området Kantviks industriområde. Området stöder sig på servicen i Kantvik och kommuncentrum.

Målet är att genomföra ett bostadsområde som kompletterar Kantviks centrum på en lättillgänglig plats i terräng som sluttar norrut. Visserligen preciseras måluppställningen för byggandet av området i projektets inledningskede.

I både byggnads- och bostadsplaneringen för området utnyttjas de nyaste innovationerna såsom till exempel möjligheter att använda förnybar energi i fjärrvärmen på området, bilpooler och ordnandet av kollektivtrafik. Dessutom strävar man efter att varje bostad har utsikt över havet.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett lättåtkomligt område och servicenivån inom kollektivtrafiken är god/hyfsad på området. Det finns kommunaltekniska nät i närheten av området. Förbättring av kollektivtrafikutbudet lyfter servicenivån i hela Kantvik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet har ingen näringspolitisk betydelse, men det ligger huvudsakligen på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet ligger också på en plats med god närbarhet med tanke på kollektivtrafiken. Tack vare att området är lättillgängligt och om områdets byggnader byggs i trä eller massivt trä är projektet värt att understöda under klimatperspektiv.

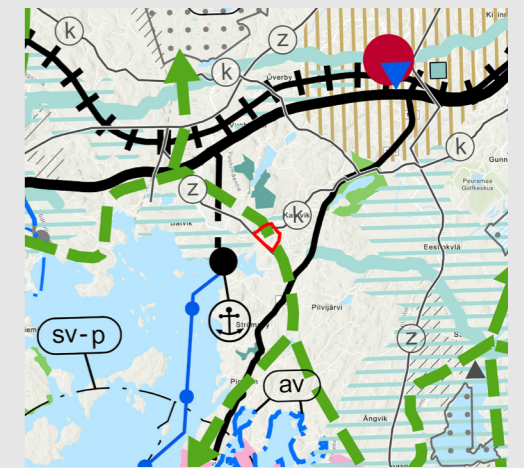
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Det görs upp en naturutredning för området. Vid planeringen av markanvändningen ska man ombesörja att vilt djursförbindelsen som går i närheten av området bevaras på ett fungerande sätt, vilket mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativförbindelser.

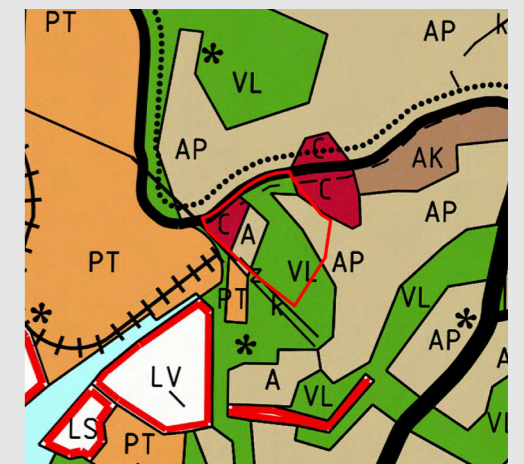
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Harjuketos eftersträvarde markanvändning konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av eleventalet som delgeneralplanen möjliggör.

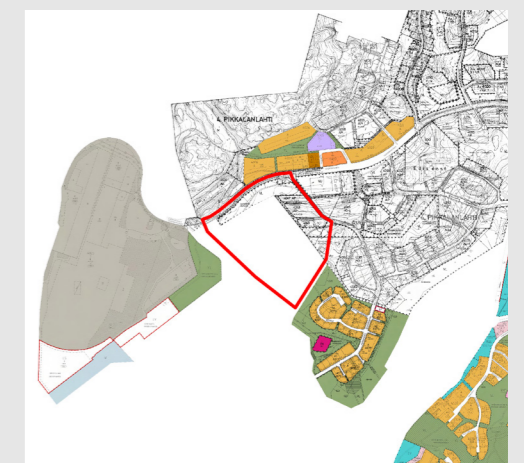
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet omfattar det fjärde byggnadsskedet på bostadsområdet i Smedsede. Området ligger i zonen mellan det befintliga bostadsområdet och Molnträsk fritidsbostadsområde vid Obbnäsvägen på nästan tre kilometers avstånd från Kantviks centrum. Avståndet till kommuncentrum är cirka sex kilometer.

På området har man byggt några egna hemshus och de tas i beaktande i planeringen av området. Målet är att på planeringsområdet bygga ett småhusområde som kompletterar bostadsområdet i Smedsede och vars huvudfokus är på byggande av egna hemshus.

I byggande på delvis skogbeväxt och delvis bergigt område ska naturens särdrag utnyttjas till nytta för det särpräglade bostadsområdet. Likaså ska rekreativ möjlighet i närliggande Molnträsk beaktas i planeringen.

Området stöder sig på servicen i Kantvik och kommuncentrum.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens strategier. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-avtal.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Tack vare den närliggande Obbnäsvägen ligger projektet på ett jämförelsevis väl åtkomligt område. Därtill ligger området i närheten av de kommunaltekniska nätverken. Projektet fordrar kommunaltekniska investeringar, i samband med vilka man kan förbereda sig på utveckling av vattenförsörjningen på Molnträsk område.

Servicenivån inom kollektivtrafiken är hyfsad på området. Den nya markanvändning som tillkommer tack vare genomförande av projektet medför tryck på förbättrade trafikförbindelser och utbudet av kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet har ingen näringspolitisk betydelse. När projektet blir verklighet har det ändå en positiv inverkan eftersom nya invånare inverkar positivt på mångsidiggörande av service eventuellt i Kantvik och i Kyrklätts affärscentrum.

Projektet befinner sig delvis på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende inbringar kommunen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä och dessutom om arealen för den växande skogen maximeras i planen.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektet gör framför allt rekreativ möjligheterna mångsidigare för närområdets invånare. Då invånarantalet ökar växer trycket på rekreativ användning i Molnträsk.

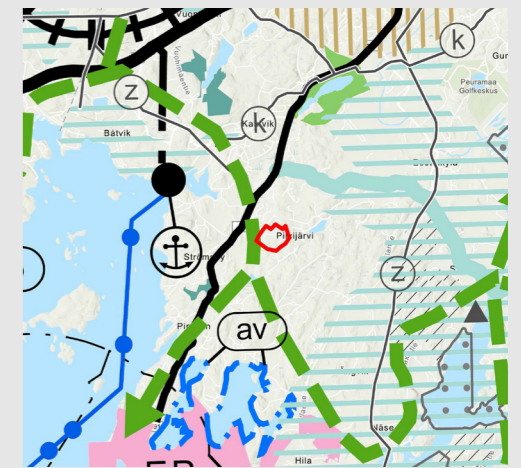
Då projektet inleds utarbetar man en naturutredning.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

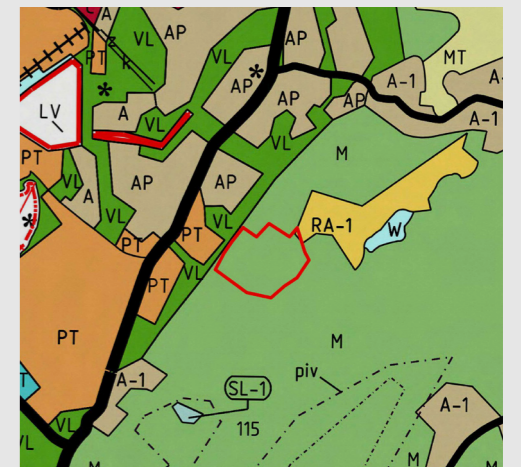
I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

Markanvändningen på Smedsede bostadsområde konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. Efter att den vunnit laga kraft är det möjligt att godkänna projektet.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# VALKOLAMMEN- KALLIO

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Obbnäsvägens zon, söder om Kantviks centrum på ca 4,5 kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är ungefär åtta kilometer.

Området ligger i Vitträskis strandzon i närheten av Obbnäsvägen och Strömsby industriområde, där gles fritidsbosättning samt åretruntbostäder genomförts.

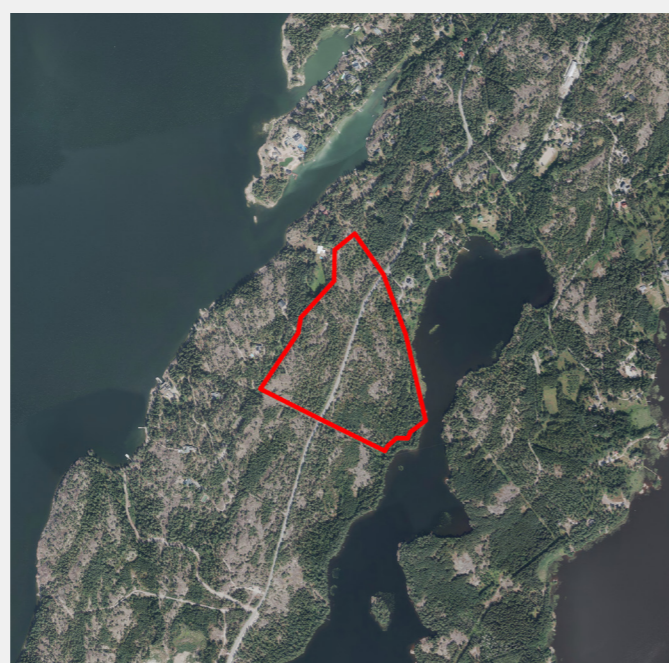
Målet är att genomföra kompletterande och högklassig bostadsproduktion så att områdets miljövärden bibehålls. Bevarandet av strandzonens särdrag förutsätter att markanvändningen anpassas med områdets landskapsvärden. Målet är att anvisa en badplats vid träskets strand.

I utvecklingsbilden för Kantvik har i närheten av området märkts ut ett rekreationsområde och motions- och rekreationstjänster.

Målet är att öka bussturstrafiken på Obbnäsvägen i det skedet då det på områdena i fråga finns en tillräcklig befolkningsmängd. Planen för Valkolammenranta kan godkännas då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas parallellt med utarbetandet av delgeneralplanen för Kantvik. Projektet är förenligt med kommunens strategier och möjliggör nytt småhusboende. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger rätt nära kommunaltekniska nät som kommer att genomföras i dess närområde. Däremot är områdets närhet för närvarande måttlig och genomförande av projektet förutsätter kommunaltekniskt byggande. Projektet kan ändå med rimliga kostnader anslutas till kommunaltekniska nät och trafknätet förutsatt att gång- och cykelförbindelsen byggs till området längs Obbnäsvägen. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. I och med utvecklingen av Kantvikområdet är målsättningen att förbättra servicenivån på områdets kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privatägd mark. Projektet är inte näringslivspolitiskt, men det är klimatpolitiskt motiverat i synnerhet om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION- SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

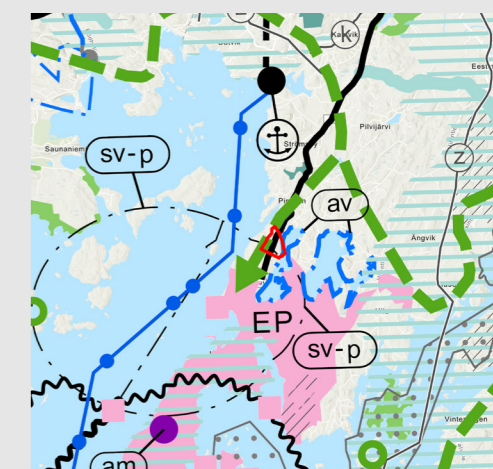
På området finns rekreationsvärden, och i planeringen ska beaktas strandområdets rekreationspotential.

Det görs upp en naturutredning för området. Ovan framförda ärenden och de förbindelser som genomförs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreationsmöjligheter.

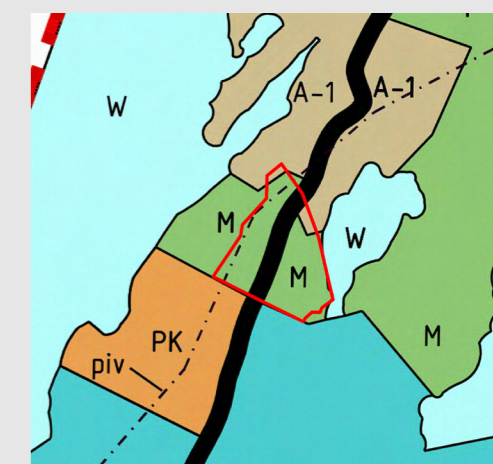
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Markanvändningen i Valkolammenkallio konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik.

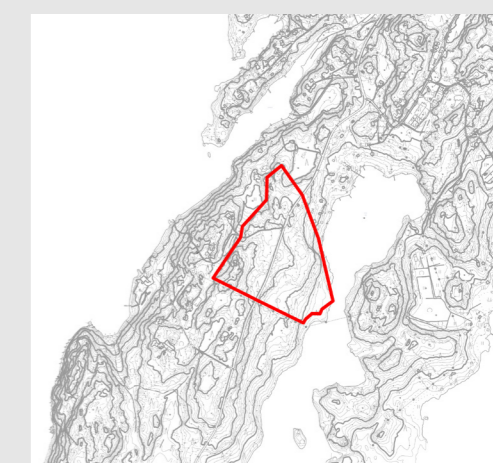
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# VALKOLAMMEN- RANTA

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Obbnäsvägens zon, söder om Kantviks centrum på ca fyra kilometers avstånd. Avståndet till kommuncentrum är ungefär åtta kilometer.

Området ligger i Vitträskis strandzon i närheten av Obbnäsvägen och Strömsby industriområde, där gles fritidsbosättning samt åretruntbostäder genomförts.

Målet är att genomföra kompletterande och högklassig bostadsproduktion så att områdets miljövärden bibehålls. Bevarandet av strandzonens särdrag förutsätter att markanvändningen anpassas med områdets landskapsvärden. Målet är att anvisa en badplats vid träskets strand.

I utvecklingsbilden för Kantvik har i närheten av området märkts ut ett rekreationsområde och motions- och rekreationstjänster.

Målet är att öka bussturstrafiken på Obbnäsvägen i det skedet då det på områdena i fråga finns en tillräcklig befolkningsmängd. Planen för Valkolammenranta kan godkännas då delgeneralplanen för Kantvik vunnit laga kraft.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Planläggningen av området kan inledas parallellt med utarbetandet av delgeneralplanen för Kantvik. Projektet är förenligt med kommunens strategier och möjliggör nytt småhusboende. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i närheten av befintliga kommunaltekniska nät eller nät som kommer att genomföras i dess närområde. Däremot är områdets närhet för närvarande måttlig och genomförande av projektet förutsätter kommunaltekniskt byggande. Projektet kan ändå med rimliga kostnader anslutas till kommunaltekniska nät och trafknätet. Kollektivtrafikens servicenivå är måttlig. I och med utvecklingen av Kantvikområdet är målsättningen att förbättra servicenivån på områdets kollektivtrafik.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privatägd mark. Projektet är inte näringslivspolitiskt, men det är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION- SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

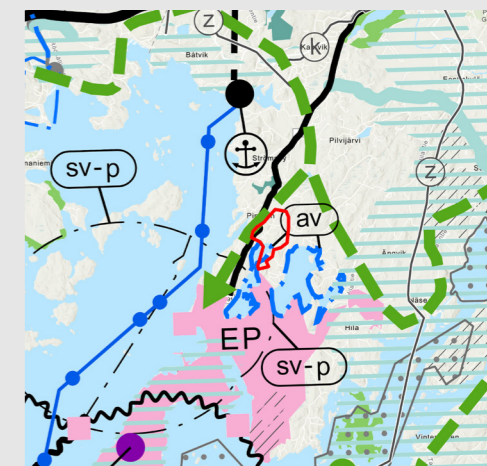
På området finns rekreationsvärden, och i planeringen ska beaktas strandområdets rekreationspotential.

Det görs upp en naturutredning för området. Ovan framförda ärenden och de förbindelser som genomförs till området mångsidiggör också kommuninvånarnas rekreativmöjligheter.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Markanvändningen i Valkolammenranta konstateras i den anhängiga delgeneralplanen för Kantvik. I utvidgningen av Kantvikin koulu ska man beakta ökningen av elevantalet som delgeneralplanen möjliggör.

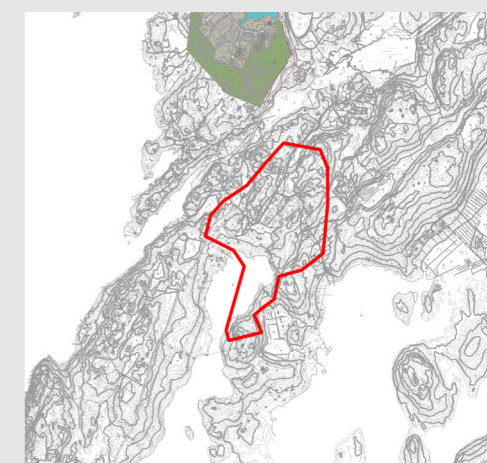
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# JORVASTRIANGELN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



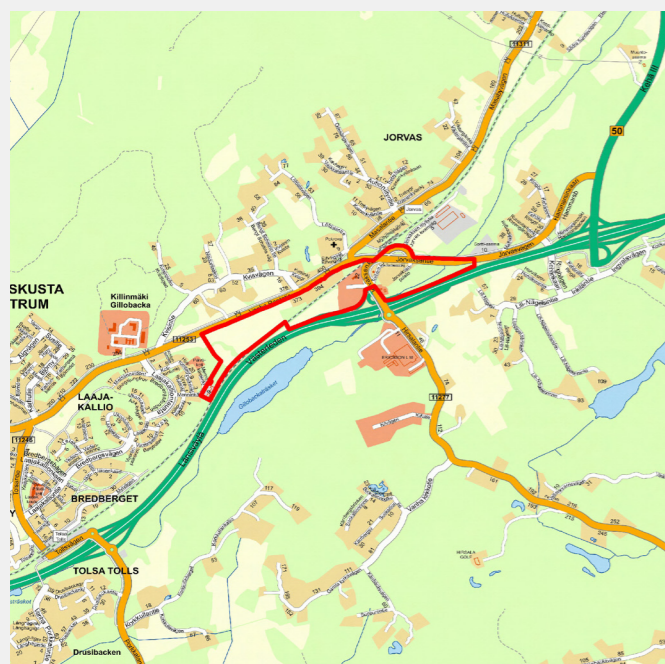
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Då planeringen inleds uppgörs projektets målsättningar i enlighet med uppgjorda utvecklingsbilder. Området berörs av, förutom kommunens nya utvecklingsbild för markanvändningen, också av den regionala utvecklingsbilden som uppgjordes före inledningen av delgeneralplanen för Sundsberg och Sarvvik, vilken också omfattar planeringsområdet.

Projektet gäller området mellan Västerleden (stamväg 51) och Gamla Kustvägen, som i delgeneralplanerna för Jorvas och Ingvalsby har anvisats som område för centrumfunktioner. I enlighet med delgeneralplanen skulle en betydande servicekoncentration planeras på södra sidan av kustbanan (affärsutrymme om 26 000 v-m<sup>2</sup>), och på norra sidan av banan kompletterande bostadsbyggande på åkerområdet som är en del av Gamla Kustvägens kulturlandskap. Jorvas tågstation som finns i områdets omedelbara närhet förbättras och blir färdig år 2021. Bullerutredningen för området blev färdig år 2022.

Tillgängligheten är god till området med affärsverksamhet och arbetsplatser som finns i närheten av Jorvasportens korsningsområde längs Västerleden på södra sidan av kustbanan. Placeringen på en synlig plats ska genomföras i hög kvalitet med tanke på stadsbilden. Om vikten av affären minskar i målsättningen som uppdateras kan tyngdpunkten för den nya markanvändningen i området vara mångsidig företagsverksamhet och fritidstjänster. Avsikten är att placera tjänster för invånarna i Jorvas, såsom en närbutik, så att dessa lätt och smidigt kan användas av även Västerledens trafikanter. Området för boende på norra sidan av banan kompletteras.

Under projektet undersöks bl.a. trafikarrangemangen på området, behandlingen av dagvatten och rutten för Helsingforsregionens huvudcykelnät (PÄÄVE) dras upp genom planeringsområdet. Verkställandet av den nya servicekoncentrationen förorsakar sannolikt inte smidighetsproblem vid Västerledens planskilda anslutningar.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Den fullföljer markanvändningen i delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsby. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till kostnaderna är t.ex. gatubyggnadsprojekten betydande, å andra sidan fungerar Västerledens planskilda korsning klanderfritt trots den nya markanvändningen. Området är lätt tillgängligt både regionalt och lokalt bl.a. tack vare Västerleden och den närliggande tågstationen i Jorvas. Projektet för förbättring av hållplatsen blir färdigt år 2021. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Området söder om kustbanan ägs i huvudsak av kommunen och utvecklingen av det för företagsverksamhet är av mycket stor näringslivspolitisk betydelse: företagstomter inbringar kommunen antingen försäljnings- eller arrendekomster. Målet är att rikligt med nya arbetsplatser ska uppkomma på området, vilket också har en positiv inverkan på kommunens och särskilt Jorvasområdets attraktionskraft. Dessutom använder områdets invånare servicen i kommuncentrum och Masaby. Tack vare områdets centrala läge är utvecklingen av området klimatpolitiskt motiverat.

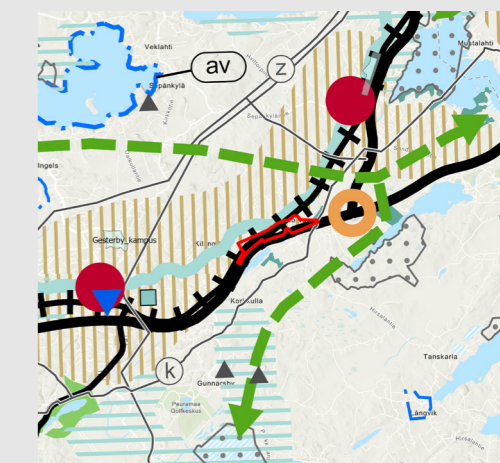
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter. I samband med projektet drar man upp riktlinjer för och vid behov utvecklar Helsingforsregionens huvudcykelnät så att det fungerar allt bättre.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ordnade år 2011 en tomtöverlåtelseävling om området Jorvastriangeln. Det vinnande förslaget uppgjordes av Lemminkäinen Talo Oy (år 2018 har bolaget fusionerats med YIT-koncernen). Kommunen har utan framgång försökt inleda förhandlingar angående utvecklingen av området.

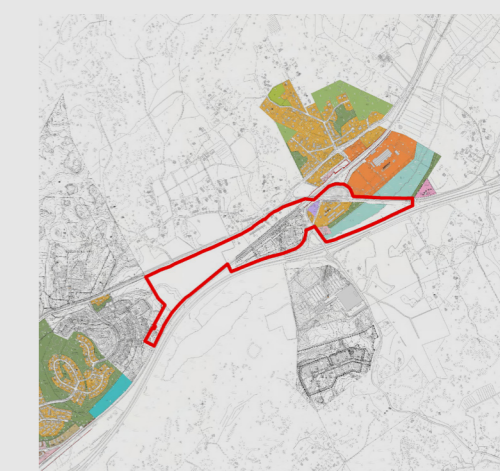
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utråg ur Jorvas och Ingvalsby delgeneralplan



Planläggningssituationen i närområdet



# MAJVIKSPORTEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Den detaljerade måluppsättningen i projektet görs vid inledandet av projektet i enlighet med de utarbetade utvecklingsbilderna och Masaby delgeneralplan gällande tre detaljplaner.

Projektet som gäller områdena Masaby och Bobäck genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan: området är reserverat för företagsverksamhet och trafik (Masabyvägen, järnvägen och Ring III) samt i liten grad också som bostadsområde. I enlighet med delgeneralplanen anvisas en ny gata från Masabyvägen och till den nya Majviksportens planskilda anslutning på Ring III. Markanvändningen förnyas i fråga om kvartern 2042, 2043, 2046 och 2114.

Den nya gatan väster om kustbanan anpassas efter den anhängiga vägplanen för Ring III så att en ny gata leds



Preliminär avgränsning

från cirkulationsplatsen som ska byggas i korsningen mellan Rusthållsvägen och Masabyvägen till Majviksportens planskilda anslutning på Ring III. Det innebär omorganisering av funktionerna i kvarteren 2042 och 2114. På motsvarande sätt granskas markanvändningen öster om kustbanan i kvarteren 2043 och 2046 enligt vägplanen. Förbindelsen från Ring III till kvarter 2043 bevaras så länge tills genomförandet av den anhängiga vägplanen verkställs.

I södra delen av kvarter 2042 utreds reservering av området för bostadsproduktion utgående från markägarnas planläggningsinitiativ. I projektet anvisas dessutom en rutt i Helsingforsregionens huvudcykelnät (PÄÄVE) väster om kustbanan samt en eventuell jordkabel som Kolabackens datacentral förutsätter samt annan nödvändig kommunal teknik.



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till exempel kostnaden för gatuprojektet mellan Masabyvägen och Majvik är avsevärd, trots att staten deltar i anläggningen av Masabyportens planskilda anslutning på Ring III. Kollektivtrafikens servicenivå är hyfsad på området.

Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Kommunen äger inte mark på området. Planändringen gör det möjligt att fortsätta företagsverksamheten samt att ta i bruk obebbyggda tomter. Projektet är därmed näringspolitiskt. Målet är att rikligt med nya arbetsplatser ska uppkomma på området, vilket också har en positiv inverkan på kommunens och särskilt Masabyområdets attraktionskraft. Dessutom använder eventuella nya invånare servicen i Masaby. Tack vare områdets centrala läge är utvecklingen av området klimatpolitiskt motiverat.

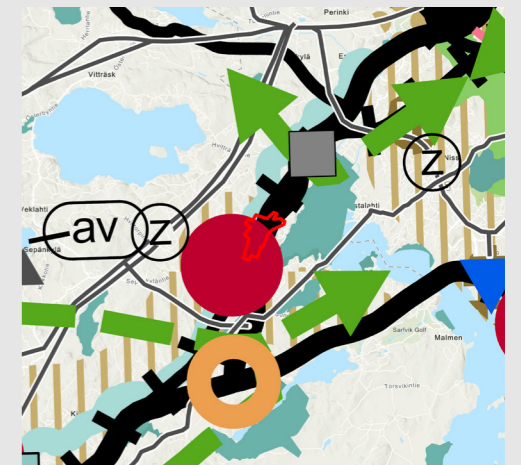
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Behovet av naturutredningar om projektet som i praktiken placeras på en före detta åker utreds när planeringen inleds. I samband med projektet drar man upp riktlinjer för och vid behov utvecklar Helsingforsregionens huvudcykelnät så att det fungerar allt bättre.

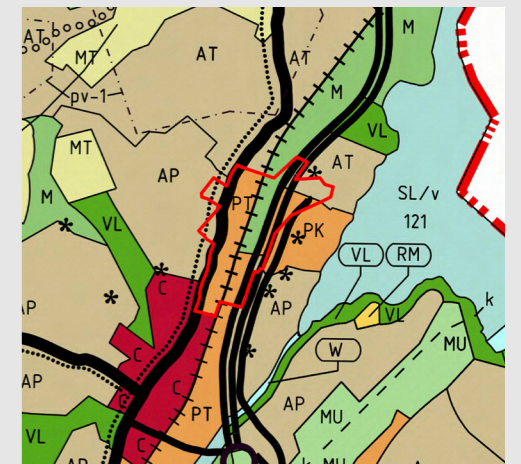
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Vägplanen för Ring III gällande Majviksportens planskilda anslutning kan godkännas när detaljplanen som gäller området har vunnit laga kraft.

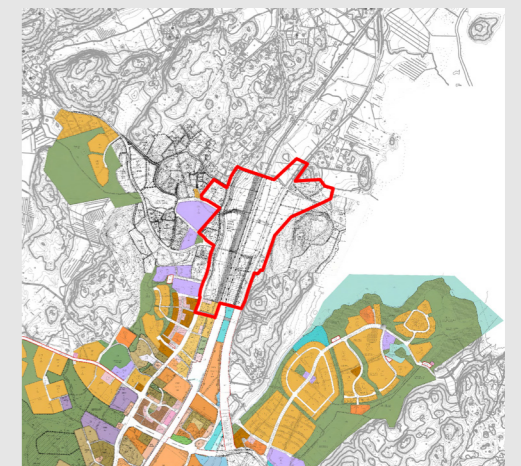
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# MASABYPORTEN II

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN

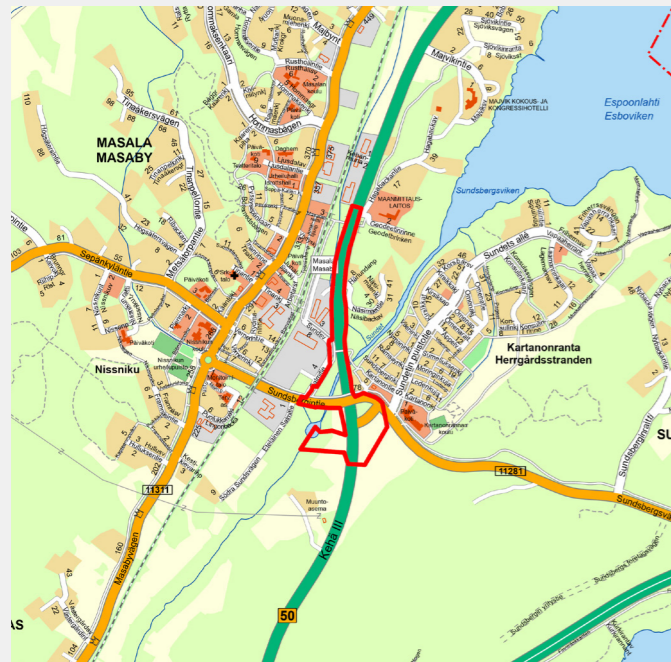


## BESKRIVNING AV PROJEKTET

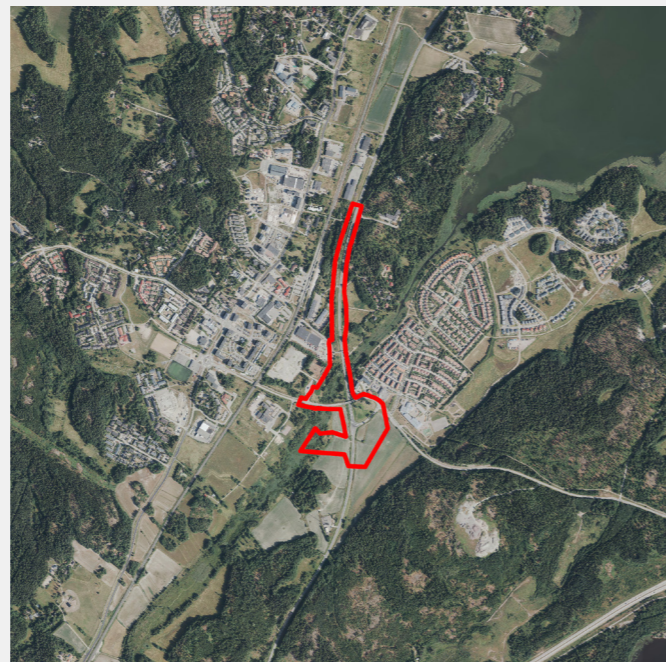
Den detaljerade måluppsättningen i projektet görs enligt de utarbetade utvecklingsbilderna samt Masaby delgeneralplan och den anhängiga vägplanen för Ring III när planeringen inleds.

Projektet genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan och det omfattar Masabyportens planskilda anslutning (Sundsbergsvägen och Ring III) och till dem anknävt skyddsgrön- och naturskyddsområden.

Det mest centrala målet är att möjliggöra åtgärder enligt vägplanen för Ring III så att vägplanen med trafikarrangemang skulle kunna godkännas. För kommunens och områdets invånare är det viktigt att Masabyportens planskilda anslutning byggs och att trafiksäkerheten för fordonstrafiken fås höjd på en ny nivå jämfört med nuläget.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till exempel kostnaderna för den nya Masabyportens planskilda anslutning på Ring III är avsevärda, trots att staten deltar i anläggningen av den. Tack vare den närliggande tågstationen och stamnätet för busstrafik är servicenivån god på området.

Bullerbekämpningsåtgärderna inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Kommunen äger inte mark på området och projektet är inte i första hand näringspolitiskt, trots att Masabyportens nya planskilda anslutning förbättrar Masaby centrum attraktionskraft som område för handel och företagsverksamhet. Tack vare förbättringen av trafikens smidighet är genomförandet av den planskilda anslutningen klimatpolitiskt motiverat.

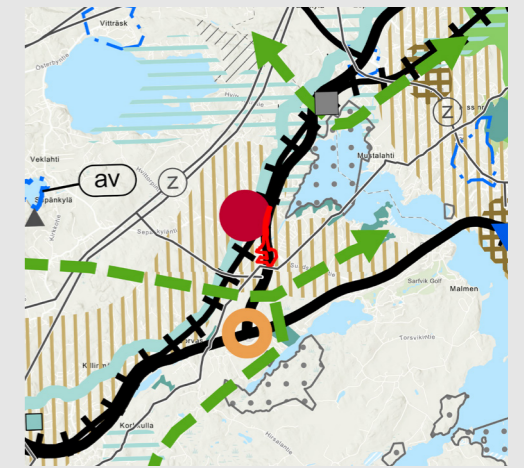
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Behovet av naturutredningar i projektet utreds när planeringen inleds.

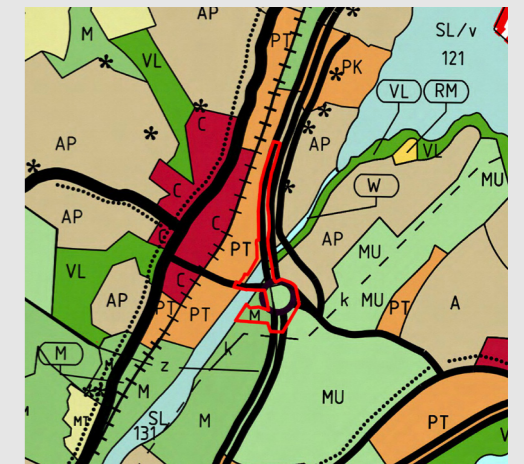
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Vägplanen för Ring III gällande Masabyportens planskilda anslutning kan godkännas när detaljplanen som gäller området har vunnit laga kraft.

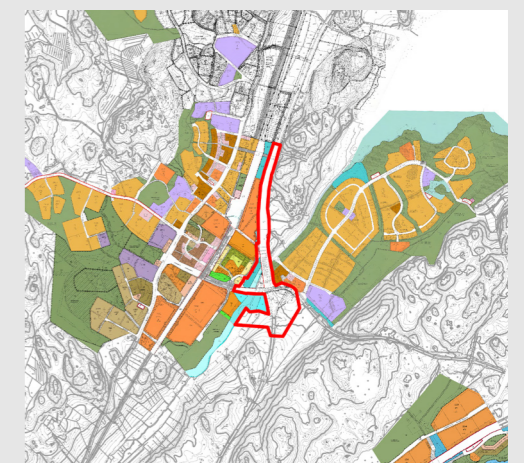
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



## SARVVIKSSTRANDEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



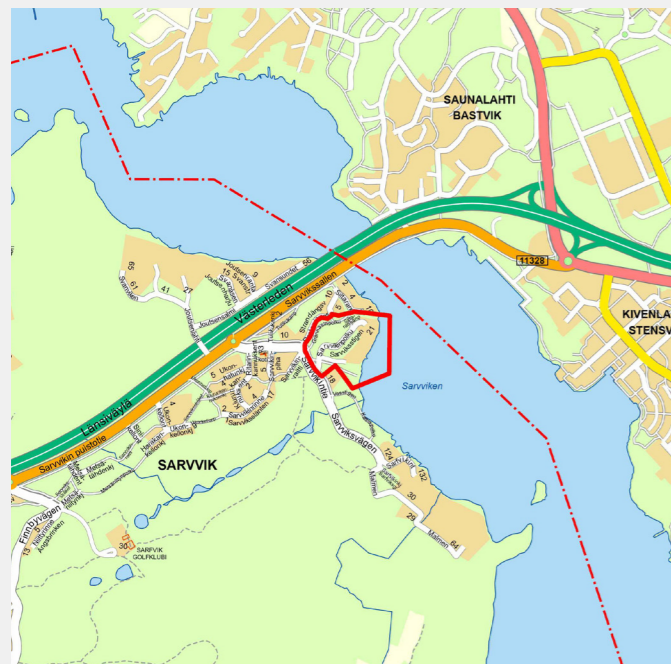
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i kommunaltekniska nämnden 15.6.2016 (§ 49). Projektet ligger på Esbovikens strand på Sarviks bostadsområde på en synlig plats vid havsstranden. Likaså syns platsen till Västerleden. Med anledning av läget ska byggandet utföras i hög kvalitet med tanke på stadsbilden.

Projektet gäller två kvarter (2203 och 2204), av vilka det östra gränsar till havsstranden, och på dess plats planeras en betydande mängd ny byggrätt för flervåningshus. Dessutom är målet att på området placera en strandpromenad och en småbåtshamn. På strandpromenaden är syftet att genomföra verksamhet som betjänar invånarna, som ett café som också skulle fungera som bas för småbåtshamnen. Markanvändningen i

kvarteret för småhustomter på backkrönet har ändrats till småhustomt i bolagsform. Sarviksstrandens planförslag var framlagt år 2019.

Fastän området stöder sig på servicen i Masaby, kommuncentrum och Esbo, är projektet positivt med tanke på utvecklingen av Sarviks bostadsområde, eftersom det främjar placering av service på området. I områdets omedelbara närhet finns ett daghem som öppnades hösten 2016. I den närbelägna detaljplanen för Sarviksporten finns dessutom en plats för ett inlärningscenter. I omedelbar närhet av projektet ligger också Sarviks golfbana.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om på området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-avtal.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och på ett lättillgängligt område. Visserligen torde den eftersträvade byggnadsmängden fordra förbättring av kommunalteknikens kapacitet eller byggande av ny kommunalteknik. Det kommer antagligen lite nytt gatubyggande. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och det är inte i första hand näringslivspolitiskt, eftersom det torde ge området endast några nya arbetsplatser och även de är eventuellt säsongbetonade. En eventuell småbåtshamn betjänar områdets invånare.

## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

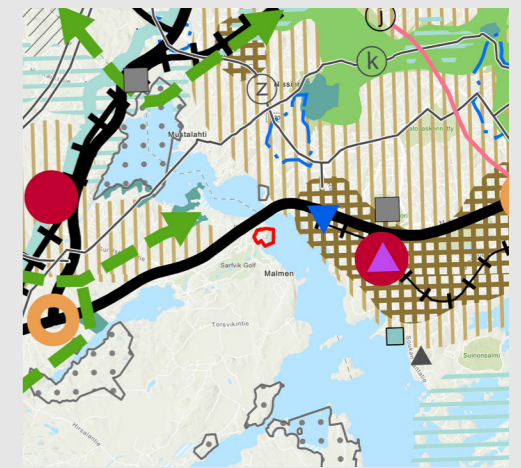
Projektets naturvärden har utretts, men byggandet på en mycket synlig plats i landskapet fordrar kvalitativ styrning av byggnadssättet.

Ett av projektets mål är att i närheten av stranden möjliggöra en förbindelse som skulle göra rekreationsrutterna på bostadsområdet i Sarvik mångsidigare. Syftet är att placera idrottsfunktioner på bergskränet för att glädja områdets invånare. I övrigt äventyrar projektet inte med detaljplanen förenliga naturvärden eller rekreationsförbindelser. I en eventuell småbåtshamn borde man anlägga några gästbåtsplatser, vilket skulle mångsidiggöra småbåtsservicen i Kyrklätt.

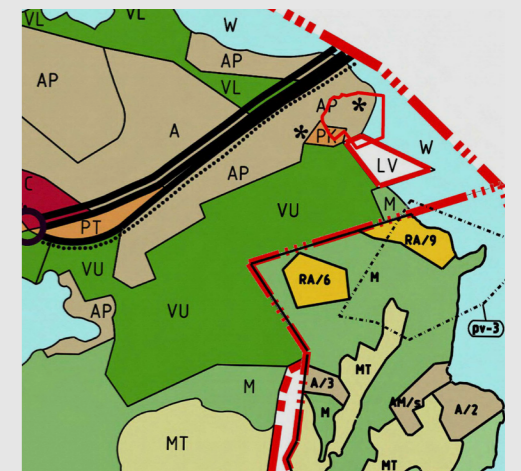
## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Stensviks metrostation, som torde tas i bruk år 2023, ligger några kilometer från delarna längst österut på Sarviks bostadsområde. Det kommer antagligen att inverka positivt på byggandet av området. Kommunen ska se till att det finns tillräckliga bussturer på Sarviksallén då byggandet av bostadsområdet i Sarvik framskrider.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



## TASSBACKEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger norr om Masaby tätort, i Bobäcks by. Området som planläggs för småhusboende ligger väster om Masabyvägen, i zonen mellan Bobäcks skola och Hommas bostadsområde. I områdena kring Masabyvägen finns småhusbyggande av glesbygdsnatur, och ett nytt särpräglat bostadsområde planeras väster om det. Avståndet mellan Masaby centrum och tåghållplatsen är som mest ett par kilometer. Från området ska smidiga trafikförbindelser byggas till Masabyvägen och Masaby centrum, idrottsparken och näromgivningen. Projektet förstärker utvecklingen av Masaby centrum.

I markanvändningen bör man beakta utmaningarna för ordnandet av trafiken och kopplandet av området till kommunaltekniken på närområdet. Det går regelbunden busstrafik på Masabyvägen, längs vilken det finns busshållplatser och gång- och cykelförbindelse som förmedlar trafiken både till Masaby centrum och norrut.

Målet är ett nytt bostadsområde i Bobäck med intressant miljö och högklassigt byggnadsstätt. Preliminärt kunde ett hundratal egnahemstomter placeras på området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens och regionens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Fastän de kommunaltekniska näten ligger i närheten av området, är genomförandet av området kostnadsmässigt utmanande. Fordonstrafiken på området leds till Masabyvägen huvudsakligen via Bobäcks skolas vägförbindelse.

Servicenivån på kollektivtrafiken på området är nöjaktig, och de närmaste busshållplatserna ligger på promenadavstånd. Dessutom ligger Masaby tåghållplats endast ett par kilometer från området. Bobäcks skolan med årskurserna 1–6 ligger i områdets norra del. Den närmaste motsvarande finska skolan ligger på mindre än kilometer från området. Närskolornas och daghemmens beredskap att ta emot nya elever utreds.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på privatägd mark. Fastän projektet inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum.

Det nya bostadsområdet som kompletterar Bobäcks by kompletterar samhällsstrukturen och har även positiva klimatkonsekvenser med tanke på läget. Områdets planeringsmål är att bevara det befintliga trädbeståndet så att förminskningen av kolsänkan försvåras.

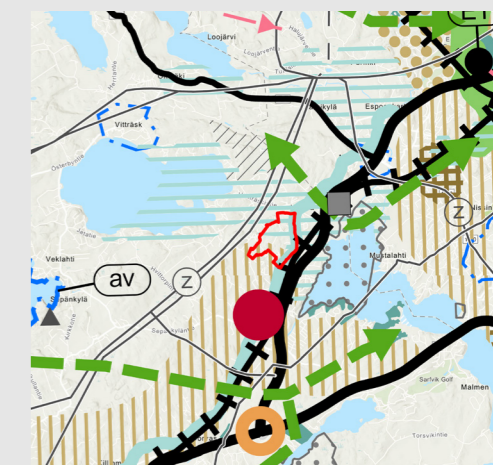
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Naturvärdena utreds vid planläggningen. Det nya bostadsområdet som placeras i den skogsrika terrängen ska planeras så att områdets skogskaraktär bevaras. På så sätt kan man möjliggöra ett trevligt mikroklimat på det nya bostadsområdet.

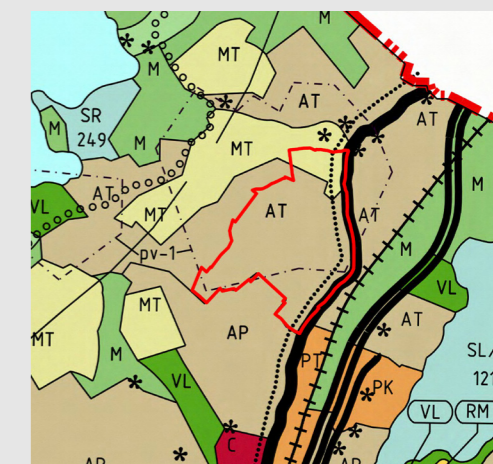
## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen ska främja beredskapen för genomförandet av de planskilda anslutningarna på Ring III; Masabyporten och Majviksporten. Dessutom ska man vara medveten om att en okontrollerbar tillväxt i Masaby tätort kan leda bl.a. till problem med trafikens smidighet.

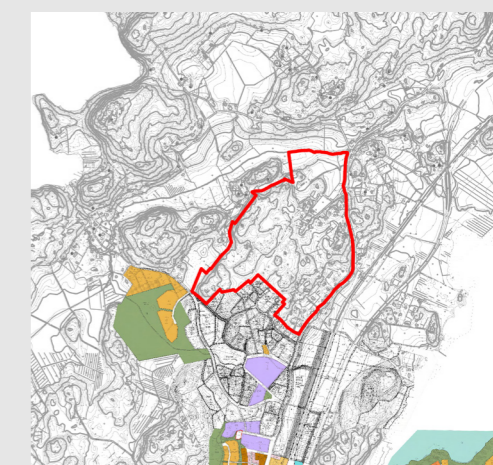
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





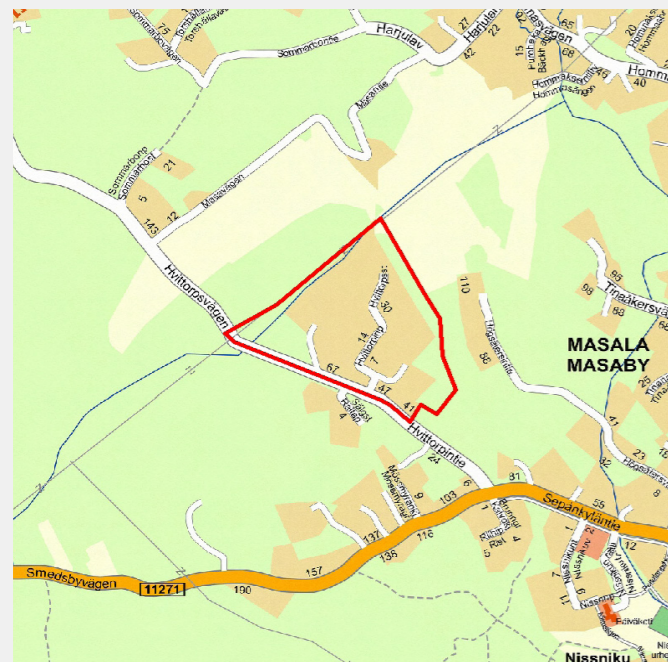
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i den västra delen av Masaby tätort. Planeringsområdet som ska planläggas för småhusboende ligger norr om Blåbärsbrinkens detaljplaneområde och Hvittorpsvägen. På området finns småhusbyggnation av glesbygdskaraktär, men genom kompletterande byggande uppstår ett personligt nytt bostadsområde. Avståndet mellan Masaby centrum och tåghållplatsen är som mest ett par kilometer. Från området ska smidiga trafikförbindelser byggas till Masaby centrum, idrottsparken och näromgivningen. Projektet förstärker utvecklingen av Masaby centrum.

I markanvändningen bör man beakta målen för ordnandet av trafiken och kommunaltekniken på närområdet.

Ordnandet av kollektivtrafik till området utreds i samarbete med HRT. Enligt Masaby delgeneralplan har områden i södra ändan av den nya ringförbindelsen anvisats för placering av service. I enlighet med detaljplanen för Blåbärsbrinken byggs en del av Hvittorpsvägen till gata med gång- och cykelförbindelser.

Målet är ett nytt bostadsområde med intressant miljö och högklassigt byggnadssätt som gränsar till Masagårds åkerområden i enlighet med Masaby delgeneralplan.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befämjar det uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Fastän de kommunaltekniska näten ligger i närheten av området, innebär byggandet av området en stor kostnad. Fordonstrafiken på området leds enligt principerna i Masaby delgeneralplan innan ringförbindelsen byggs till Smedsbyvägen.

Serviceinivån inom kollektivtrafiken på området är dålig och busstureorna betjänar inte det nya bostadsområdet förrän den nya ringförbindelsen enligt delgeneralplanen för Masaby har byggts. Avsikten är att busstrafiken ska löpa längs ringförbindelsen. Tåghållplatsen ligger på ett par kilometers avstånd från området. Sundsbergsvägen är den närmaste hållplatsen för stamlinjen för busstrafik i riktningen mot kommuncentrum och Helsingfors. Närskolans beredskap att ta emot nya elever utreds, sannolikt måste en plats för ett nytt daghem reserveras på området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger delvis på kommunägda marker. Fastän projektet inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum. Bostadstomterna som ska planläggas ger kommunen försäljnings- eller hyresintäkter.

Det nya bostadsområdet som kompletterar Masaby närort kommer på längre sikt att komplettera samhällsstrukturen och är således också gynnsamt för klimatet.

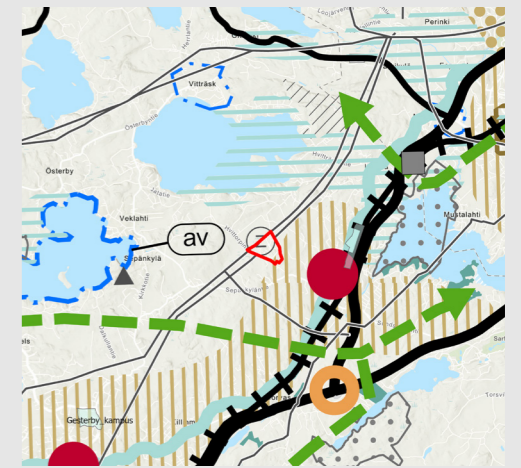
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Naturvärdena utreds vid planläggningen. Det skyddande trädbeståndet vid Masagårds åkerfält ska bevaras och på så sätt kan man möjliggöra ett behagligt mikroklimat på det nya bostadsområdet.

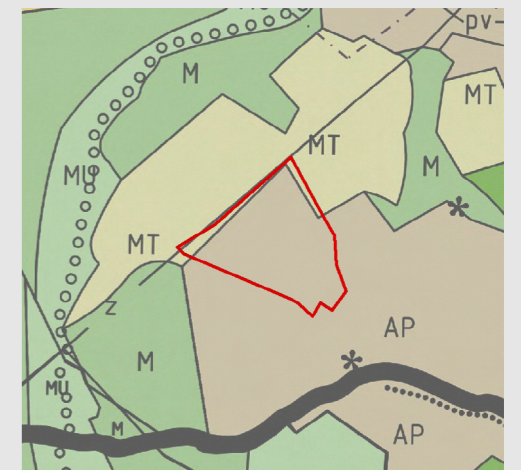
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Kommunen måste främja beredskapen att bygga den planskilda anslutningen för Ring III och Masabyporten, eftersom okontrollerad tillväxt av tätorten kan leda till bl.a. problem med trafikfunktionen.

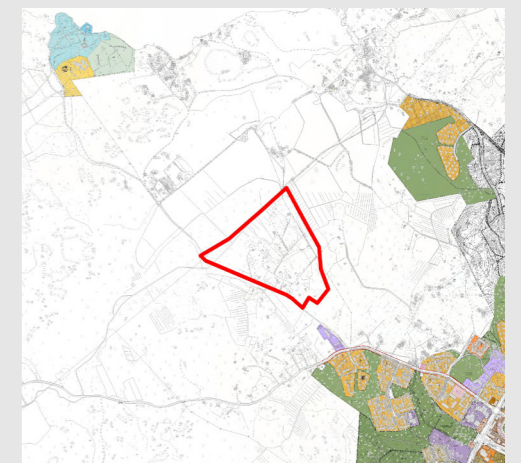
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utrag ur Jorvas och Ingvalsby delgeneralplan



Planläggningssituationen i närområdet



## INGVALSPORTEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



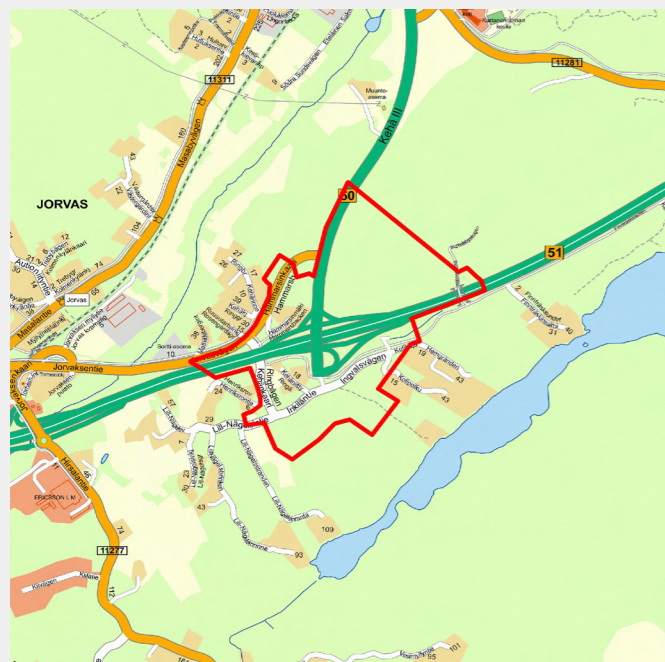
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Då planeringen inleds förenhetligas projektets målsättningar med uppgjorda utvecklingsbilder. I området gäller utöver utvecklingsbilden för markanvändningen i kommunen också utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg 2060.

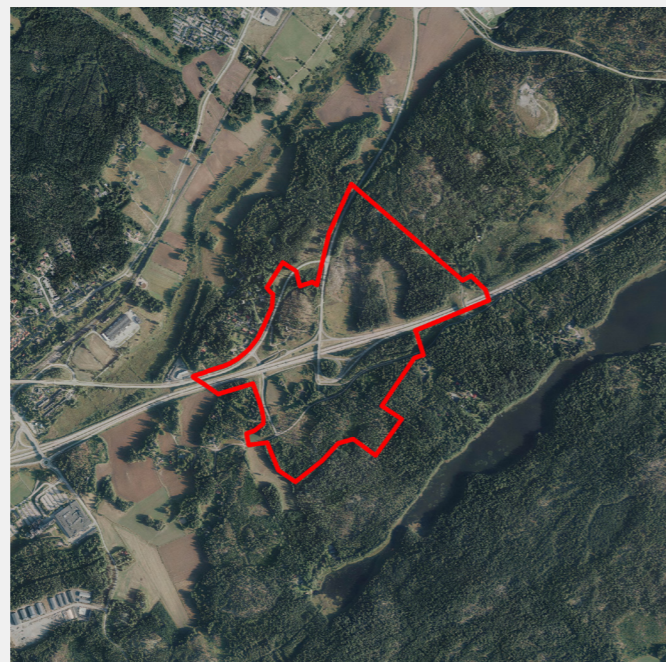
Ingvalsportens tidigare planprojekt, som lagts ner, följde landskapsplanen samt delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsbys: i handelskoncentrationen fanns affärsutrymme om så mycket som 75 000 v-m<sup>2</sup>. Projektets förutspådda ökning av trafikmängderna förutsatte betydande förbättring av korsningsarrangemangen på de regionala huvudlederna (Västerleden och Ring III). Med anledning av det blev kostnaderna höga och det fanns inga förutsättningar för projektet. Även näthandeln förutspådda utveckling var ofördelaktig för projektet. Med anledning av det som beskrivits ovan beslutade sig den instans som var ansvarig för planläggningen avstå från projektet i slutet av år 2015.

Projektet ligger i närheten av regionala huvudleders korsningsområde på ett område med god närbarhet. Det ligger också på en mycket synlig plats, och därmed ska området stadsbildsmässiga mål ställas högt. Troligtvis minskar vikten av affären i målpuppställningen som ska uppdateras och områdets nya markanvändning kan kopplas t.ex. till datacentralen som genomförs på Kolabackens område samt till mångsidigare företagsverksamhet än tidigare och möjliggörande av fritidstjänster. Projektet kopplas till de närmaste detaljplanerna beträffande markanvändningen och trafiklösningarna.

I samband med projektet utreds behovet av ändring av vägplanen för Västerleden och Ring III samt kopplande av det regionala trafiknätet till de närliggande detaljplanerna. Det regionala huvudcykelvägsnätet (PÅÅ-VE) leds genom området.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier och genomför markanvändningen i delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsbys.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Ifall projektets målpuppställning inte längre baserar sig på idén med en utrymmeskrävande handel i första hand, och därmed inte på de förutspådda trafikmängderna, minskar de kommunaltekniska kostnaderna för projektet avsevärt jämfört med det nedlagda projektet, eftersom förbättringsåtgärderna i huvudledernas korsningsområde är mycket förmånligare. Förstås förutsätter genomförandet av projektet fortfarande avsevärt byggande av kommunalteknik. Må det konstateras att transportavloppet som löper genom området är ett tryckavlopp på området och genom det kan inte ledas avloppsvatten, vilket påverkar kostnaderna för genomförande av vattenförsörjning.

Området ligger regionalt sett på ett väl tillgängligt område där servicenivån inom kollektivtrafiken är hyfsad/god även utan inverkan av den närliggande tåghållplatsen i Jorvas.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och näringslivspolitiskt. Antalet nya arbetsplatser uppskattas bli rätt stort då området genomförs. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på kommunens attraktionskraft och kommunbild.

Läget i korsningsområdet mellan Västerleden och Ring III är regionalt sett lättillgängligt, och dessutom är servicenivån inom kollektivtrafiken förmånlig för byggandet av området. Således är projektet ur ett klimatperspektiv motiverat.

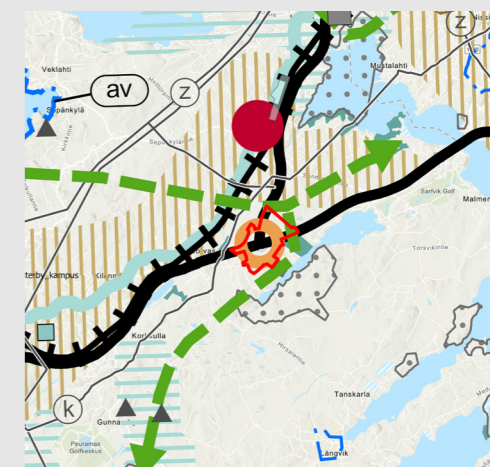
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts. Tyngdpunkten i planeringen av området ligger på genomförandet av en högklassig stadsbild.

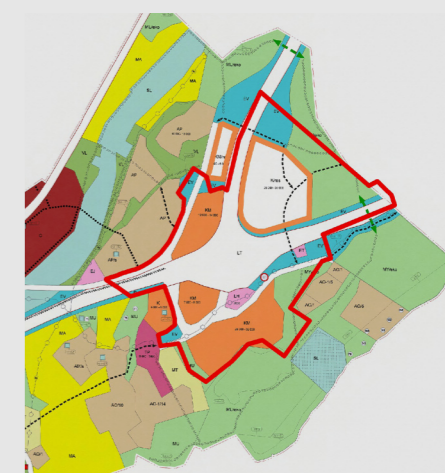
## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Inledandet av projektet förutsätter planläggningsinitiativ av områdets markägare.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Utrag ur Jorvas och Ingvalsbys delgeneralplan



Planläggningssituationen i närområdet





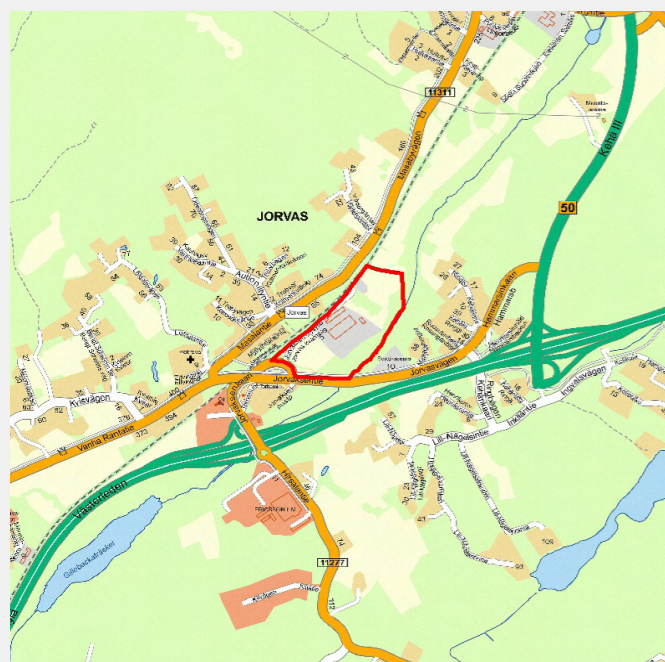
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Jorvas, på området mellan kustbanan och Sundets bäckfåra i den omdelbara närheten av Jorvas tåghållplats. Ändringen och utvidgningen av detaljplanen omfattar förutom det befintliga företagsverksamhetsområdet också planeringen av markanvändningen norr om området. Området ligger på en synlig plats både till kustbanan och Västerleden.

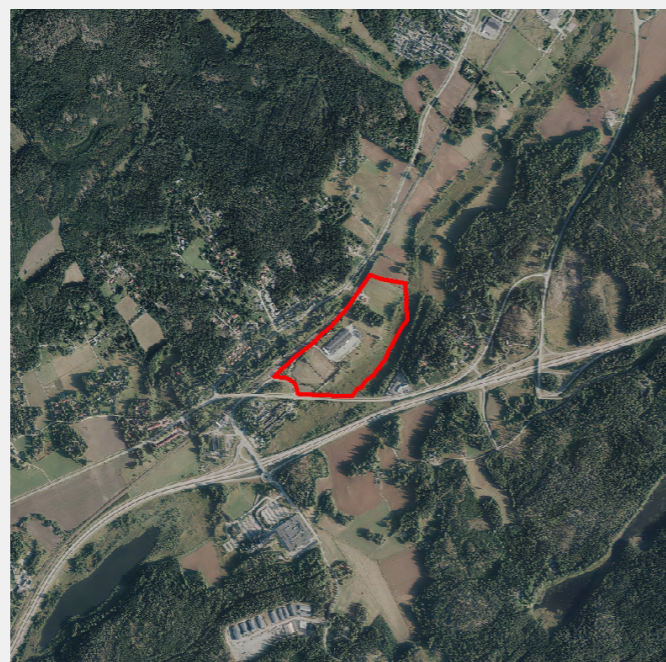
Målet är att i enlighet med delgeneralplanen för Jorvas och Ingvalsby ändra användningsändamålet för det nuvarande området, som planlagts som arbetsplatsområde men som inte bebyggt fullt ut, till stadsligt bostadsområde. Det är motiverat att koncentrera en stor mängd bostadsproduktion på stationsområdet. Den skyddade byggnaden Jorvas kvarn istandsätts till områdets landmärke. I första hand strävar man efter

att skydda bostadsgårdarna mot trafikbuller genom placering av nybyggnad och kvartersstrukturer. Bekämpning av buller från fordons- och spårtrafiken är en central utmaning i planeringen av området. Bullerutredningen för området blev färdig år 2022.

Området planeras så att det passar ihop med funktionerna på Jorvas tåghållplats. Den förnyade hållplatsen blev färdig år 2021. Markanvändningen stöder sig på fungerande gång- och cykelförbindelser. Dessutom ska utmanande trafik- och parkeringsarrangemangen göras skickligt. De nya byggnadernas arkitektur och miljöbyggandet ska vara högklassigt. Bevarandet av den befintliga företagsverksamheten ska tryggas, och man måste vid planeringen ägna särskild uppmärksamhet åt det successiva byggandet av området.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät. Nybyggnad förutsätter dock byggande av kommunalteknik, vilket medför avsevärda kostnader. Området ligger på en trafikmässigt lättillgänglig plats. Servicenivån inom kollektivtrafiken på området är god bl.a. tack vare stambusslinjen och tåghållplatsen. Åtgärderna för bekämpning av buller och vibrationer från spårtrafiken kan inverka på ekonomin i projektets genomförandeskede. Likaså ska åtgärderna för bekämpning av buller från fordonstrafiken på Västerleden beaktas. Bullerutredningen för området blev färdig år 2022.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och det har bara ringa näringspolitiska konsekvenser, men beroende på det kommande invånarantalet kommer det sannolikt någon service på området. Nya invånare inverkar positivt på uppfyllandet av den planerade servicen i Jorvatriangeln. Dessutom använder områdets invånare servicen i kommuncentrum och Masaby. Utvecklingen av området stärker Jorvas stationsområdes stadsbild på ett positivt sätt och utökar dess attraktionskraft.

Enligt utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg som blev färdig år 2021 genomförs byggandet på stationsområdet i trä och massivträ. En god servicenivå inom kollektivtrafiken, ett klimatvänligt byggsätt och byggande på åkerområde är i linje med byggande av kommunens klimatmål.

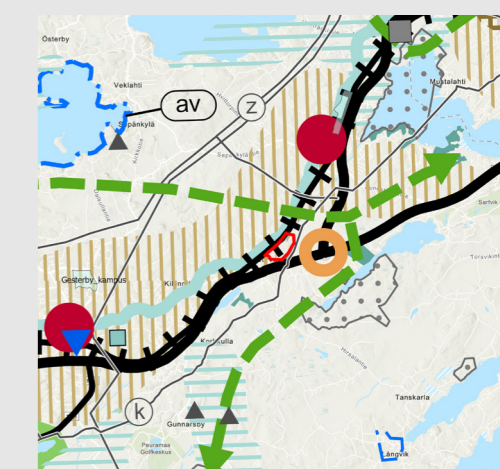
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

På området finns inga objekt med betydande naturvärden förutom Sundets naturskyddsområde.

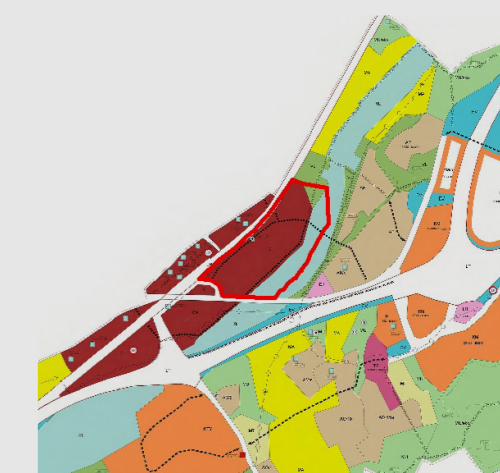
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Jorvas tåghållplats funktioner och markanvändningen för Västra Jorvas kvarn beaktas vid planeringen av området. Gång- och cykelförbindelsen i riktning mot Masaby, som är en del av det regionala huvudnätet för cykling (PÅÄVE), planeras i anslutning till projektet. Sundets bäckfåra är ett naturskyddsområde, så behandlingen av dagvattnet på området måste göras skickligt.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



VÄSTRA JORVAS  
KVARN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN

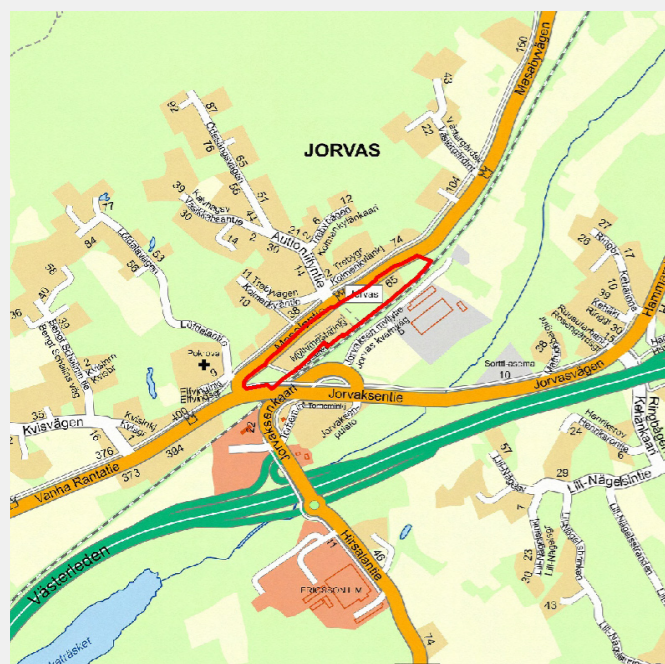


## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Jorvas på området mellan Masabyvägen och kustbanan, i Jorvas tåghållplats omedelbara närhet.

Målet är kompletterande byggande av ett bostadsområde med betydande byggnadskultur och effektivare byggande av de befintliga tomterna i samklang med den nuvarande situationen. På området finns flera skyddade byggnader. Bevarandet av dem säkerställs i detaljplaneändringen. Med hjälp av nybyggande strävar man efter att skydda bl.a. gårdsområden från trafikbuller. Bekämpning av buller från fordons- och spårtrafiken är en central utmaning i planeringen av området liksom även smidiga trafik- och parkeringsarrangemang. Dessutom ska följderna av den ökande trafikmängden på Masabyvägen beaktas i gatubygget.

Detaljplanen bereds så att den är förenlig med Jorvas tåghållplats funktioner, och även kopplingen till detaljplanerna för Jorvatriangeln och Norra Jorvas bl.a. med avseende på förbindelserna för gång- och cykling samt fordonstrafik beaktas i planeringen av markanvändningen. Den förnyade tåghållplatsen blev färdig år 2021. Bullerutredningen för området blev färdig år 2022.



Preliminär avgränsning



Flygblad

BEDÖMNING AV PROJEKTETS  
BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs bostadsbyggande som befrämjar genomförandet av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät. Nybyggandet kommer att fordra bl.a. byggande av ett nytt gatunät och vattenförsörjning, men en del av dessa genomförs i samband med projektet för förbättring av Jorvas tåghållplats. Området är trafikmässigt på en mycket lättillgänglig plats och kollektivtrafikens servicenivå är god bl.a. tack vare den närbelägna tåghållplatsen. Åtgärderna för bekämpning av buller och vibrationer från spårtrafiken kan påverka ekonomin för skedet av genomförandet av projektet. Resultaten av den utarbetade bullerutredningen beaktas i planeringen.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS-  
LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger i huvudsak på privat mark, men det finns också kommunägda fastigheter på området. Tomter som planläggs för boende och genomförs på kommunägd mark inbringar kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. Projektet har inga näringslivspolitiska verkningar, fastän de nya invånarna inverkar positivt på genomförandet av servicen som planerats i Jorvatriangeln. Utvecklingen av området stärker Jorvas stationsområdes stadsbild på ett positivt sätt och utökar dess attraktionskraft.

Enligt utvecklingsbilden för Jorvas och Sundsberg, som blev färdig år 2021, uppförs nybyggnaderna på stationsområdet i trä och massivträ. Dessutom bidrar läget i området med god servicenivå inom kollektivtrafiken till kommunens klimatpolitiska mål.

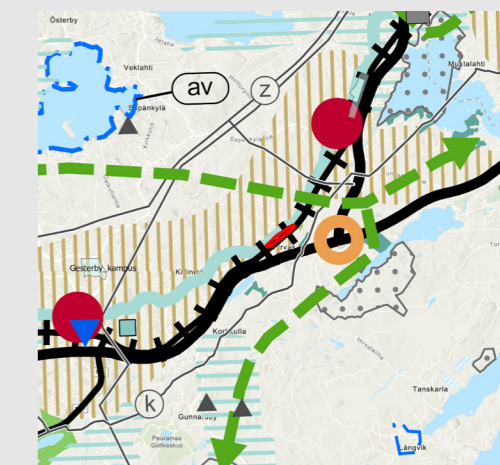
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION-  
SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

På området finns inte objekt med betydande naturvärden. En arkeologisk inventering av området och en inventering av den byggda kulturmiljön har gjorts. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter.

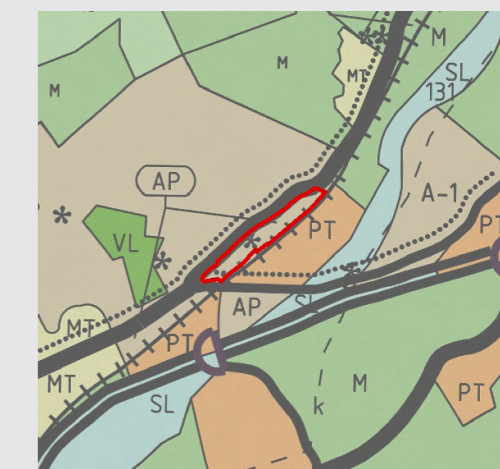
⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER  
SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Den förnyade tåghållplatsen i Jorvas blev färdig år 2021.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# MASABY STATION- SOMRÅDE

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger på stationsområdet, i Masaby centrum i området mellan Masabyvägen och kustbanan. Planändringen omfattar utöver det obebodda parkområdet också två kvarter. Förnyandet av markanvändningen styrs av bl.a. Utvecklingsbild för Masaby och Bobäck 2040 – En stad nära naturen och kvalitets- och miljöplanen för Masaby. Likaså beaktas principerna i En blick in i framtiden – Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060 vid planeringen.

Den betydande nya bostadsproduktionen i den omedelbara närheten av omstigningsplatsen för kollektivtrafik som ska utvecklas, det vill säga området som ska utvecklas till resecenter, är funktionellt utmärkt. I stenfötterna till flervåningshusen invid Masabyvägen planläggs affärs- och servicelokaler. Så erbjuder sig en smidig vardag för invånarna och områdets användare.

Byggandet på en central och synlig plats i stadsbilden ska vara högklassigt både med tanke på arkitekturen och med tanke på miljöbyggnadet. Markanvändningen i detaljplanen för Tinaparken väster om Masabyvägen ska beaktas vid ordnandet av trafiken på området och i kvarterstrukturen.

Trafikens smidighet och trafikbullret ställer krav på planeringen. Gång- och cykelförbindelsen mellan Masaby och Jorvas, som också fungerar som ett regionalt huvudled (PÅÄVE), utstakas genom området i närheten av järnvägen. Trygga och smidiga förbindelser ska ordnas till området från närområdet.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det genomförandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och på ett lättillgängligt område. Å andra sidan förutsätter nybyggande också ny kommunal teknik på området, och t.ex. de offentliga utomhusutrymmena ska på grund av sitt centrala läge genomföras högklassigt.

Serviceinivån inom kollektivtrafiken är god på området, vilket förutsätter ordnande av infartsparkering. Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger till betydande delar på kommunens område. Fastän projektet i första hand inte är näringslivspolitiskt, har det då det fullföljs tack vare det ökande invånarantalet en positiv inverkan på mångsidigare tjänster i Masaby centrum. Det uppstår sannolikt några tiotal nya arbetsplatser i affärs- och servicelokaler som byggs i stenfötterna till flervåningshusen invid Masabyvägen. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

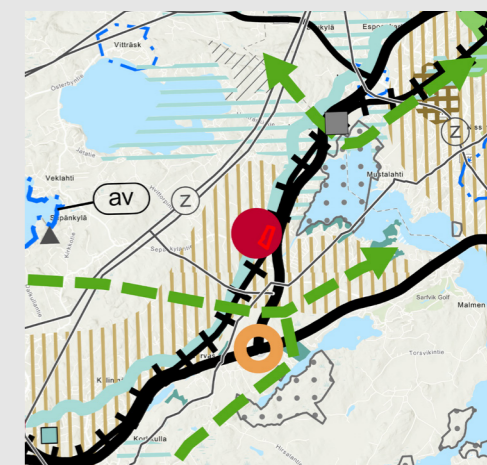
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION- SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Tyngdpunkten i planeringen ligger på genomförandet av en högklassig stadsbild och bevarandet av den befintliga skyddade byggnaden.

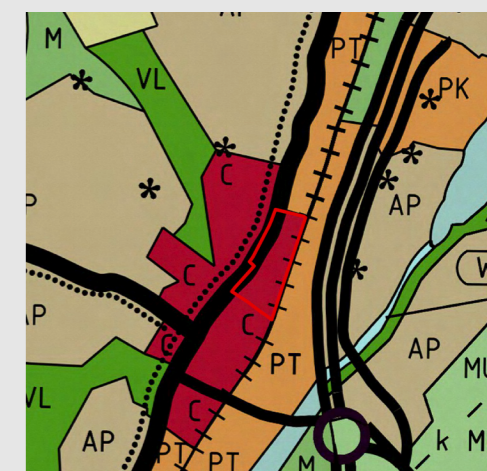
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I den allmänna planen för Masabyvägen och i kvalitets- och miljöplanen för Masaby har det föreslagits åtgärder för utveckling av området. Kommunen måste främja den successiva förbättringen av Masabyvägen samt beredskapen för genomförandet av Ring III och Masabyportens planskilda anslutning, eftersom okontrollerad tillväxt av tätorten bl.a. kan leda till problem med trafikfunktionen. Också de begränsningar som jordkabeln för Kolabäckens datacentral medför ska beaktas.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# MASABYPORTEN III

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Den detaljerade måluppsättningen i projektet görs vid inledandet av projektet i enlighet med de utarbetade utvecklingsbilderna och Masaby delgeneralplan gällande fyra detaljplaner.

Projektet genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan: området är reserverat för centrumfunktioner. I den omedelbara närheten av Masaby station ska placeras en betydande mängd boende och eventuellt lite affärsutrymme.

Öster om kustbanan planeras markanvändningen så att den är förenlig med Masaby delgeneralplan och vägplanen för Ring III så att Sundsvägen utstakas norrut

till kvarter 2043 för företagsverksamhet. I den omedelbara närheten av tågstationen planeras ett kvarter för bostadsflervåningshus i bullerområdet mellan kustbanan och Ring III. Till projektet hör likaså möjliggörande av gatuförbindelse över Ring III till områdena Solbacka och Majvik.

Det mest centrala målet är att möjliggöra åtgärder enligt vägplanen för Ring III. För kommunens och områdets invånare är det viktigt att Masabyportens planskilda anslutning byggs och att trafiksäkerheten för fordonstrafiken fås höjd på en ny nivå jämfört med nuläget.



Preliminär avgränsning



Flygblad

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det genomför markanvändningen i Masaby delgeneralplan. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befämjar det uppfyllande av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på ett område som omfattas av befintliga kommunaltekniska nät men byggandet av dem fordrar också investeringar. Till exempel kostnaderna för den nya Masabyportens planskilda anslutning på Ring III är avsevärda, trots att staten deltar i anläggningen av den. Tack vare den närliggande tågstationen och stamnätet för busstrafik är servicenivån god på området.

Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Kommunen äger inte mark på området och projektet är inte i första hand näringspolitiskt, trots att Masabyportens nya planskilda anslutning förbättrar Masaby centrum attraktionskraft som område för handel och företagsverksamhet. Målet är att en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, vilket innebär att invånarna ökar trycket på att servicen i Masaby ska bli mångsidigare. På de lägsta våningarna i byggnaderna reserveras utrymme för affärer och kontor. Tack vare områdets centrala läge är utvecklingen av området klimatpolitiskt motiverat.

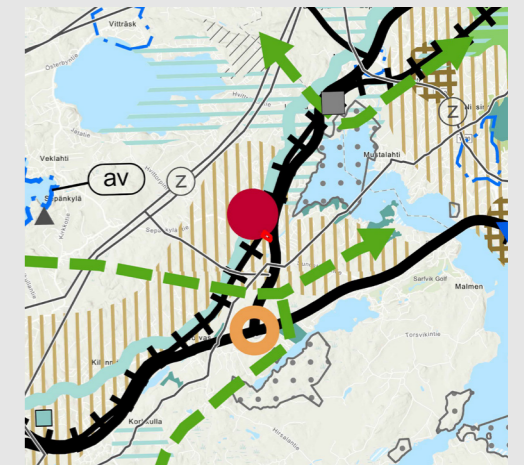
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Behovet av naturutredningar i projektet utreds när planeringen inleds.

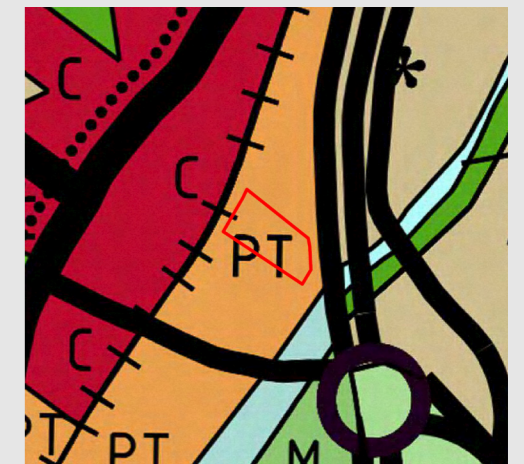
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Vägplanen för Ring III gällande Masabyportens planskilda anslutning kan godkännas när detaljplanen som gäller området har vunnit laga kraft.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



## SARVVIKSÄNGEN

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



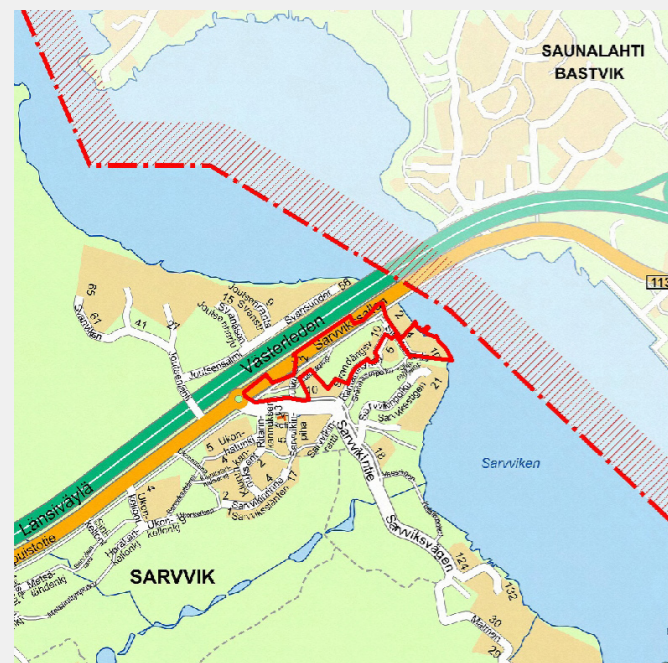
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden XX.XX.2022. Det ligger på Esbovikens strand på Sarviks bostadsområde genast söder om Västerleden. Detaljplaneändringen gäller fem kvarter med tillhörande rekreationsområden. Funktionerna i den närliggande, visserligen rätt lilla småbåtshamnen betjänar också nya invånare som flyttar till området.

Eftersom det finns en plats för en närbutik i Sarviksportens detaljplan ändras Sarviksvägens närbutikskvarter till boende. Eftersom området syns bra till Sarviksallén, har sättet för genomförande av området en stor inverkan på hur bostadsområdet ser ut. En lösning som passar in i omgivningen fordrar styrning av byggandet. Ett mål är att på området genomföra tillräckligt effek-

tivt byggande och mångsidig bostadsproduktion så att det passar in i det havsnära landskapet. Till området hör också en del av Esbovikens strandzon och effektivisering av byggandet av det utreds.

Fastän området stöder sig på servicen i Masaby, kommuncentrum och Esbo, är projektet positivt med tanke på utvecklingen av Sarvik, eftersom det främjar placering av service på området. I områdets omedelbara närhet finns ett daghem, dessutom planerar man bygga ett inlärningscenter i Sarvik. Sarviks golfbana ligger också i projektets omedelbara närhet.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Genom det uppdateras markanvändningen i Kyrklätts generalplan 2020. Om en betydande mängd bostadsbyggande genomförs på området, befrämjar det uppfyllande av kommunens MBT-mål.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät och på ett lättillgängligt område. Visserligen torde den eftersträvade byggnadsmängden fordra förbättring av kommunalteknikens kapacitet eller byggande av ny kommunalteknik. Det kommer antagligen lite eller inget nytt gatubyggande. Kollektivtrafikens servicenivå är god/hyfsad på området.

## ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och inte näringspolitiskt, eftersom det inte är på kommande några arbetsplatser på området. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

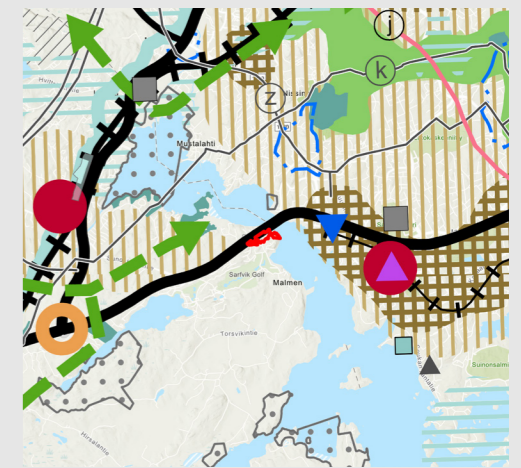
## ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts, men åtminstone en del av projektets byggnader syns bra till Sarviksallén, vilket kräver kvalitativ styrning av byggnadssättet.

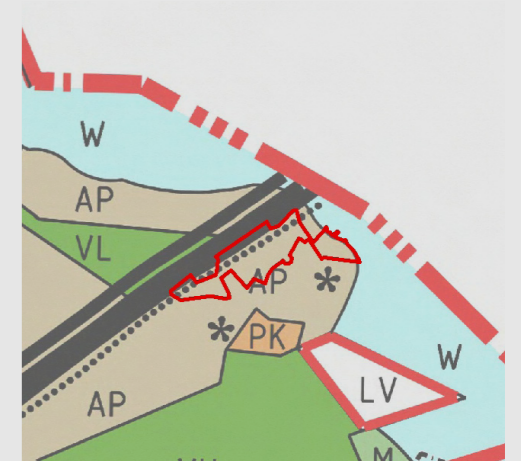
## ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Stensviks metrostation, som blir färdig år 2023, ligger på några kilometers avstånd från de östligaste delarna av bostadsområdet i Sarvik, vilket lär intressera nya invånare. Kommunen ska se till att det finns tillräckliga bussturer på Sarviksallén då byggandet av bostadsområdet i Sarvik framskrider.

## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet



# SOLBACKA OCH MAJVIK

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet behandlades i kommunaltekniska nämnden 15.3.2018 (§ 32). Detaljplanens beredningsmaterial har varit framlagt 14.8–15.9.2017, enligt samhällstekniska nämndens beslut 31.5.2017 (§ 44).

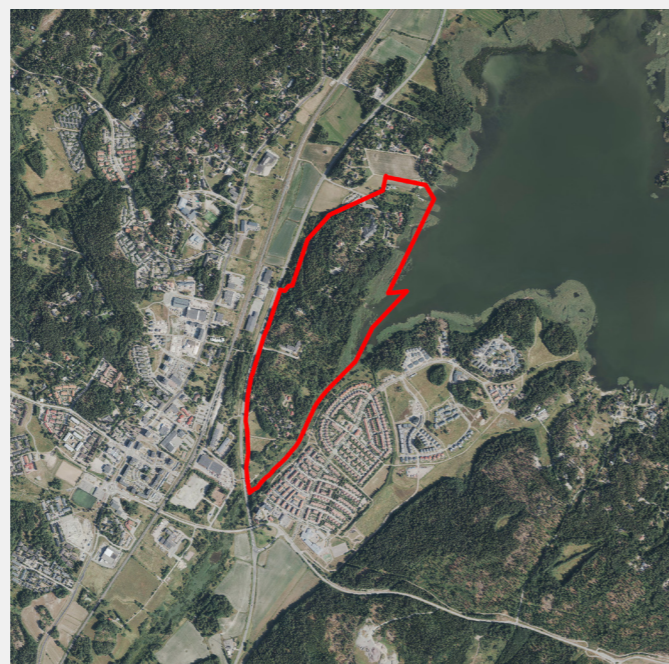
Planeringsområdet ligger i Masaby tågstation omedelbara närhet och i Esbovikens strandzon. Till området byggs en betydande mängd ny bostadsbyggrätt, vilket möjliggör hem för ett par tusen invånare. Markanvändningen för mötes- och kongresshotellet Majvik och området norr om hotellet uppdateras. Tack vare närheten till tågstationen i Masaby och stamlinjens hållplatser inom busstrafiken är kollektivtrafikutbudet på området mångsidigt och tack vare det är det motiverat med effektiv bostadsproduktion.

I terrängen nära Sundets strandzon anvisas kompletterande byggande. I övrigt bevaras Esbovikens strandzon obbyggd och i projektet har beaktats naturvärden och Esbovikens fågelvattenområde som hör till nätverket Natura 2000.

Mötes- och kongresshotellet Majvik på området sysselsätter flera tiotal personer. Målsättningen på lång sikt är att leda en kollektivtrafikström på matargatan genom området och göra det möjligt för kunder och anställda vid hotellet att utträta ärenden genom att använda kollektivtrafik.



Preliminär avgränsning



Flygblid

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området och stärker utvecklingen av Masaby centrum. Det effektiva byggandet av området baserar sig på närheten av tågstationen. Avsevärt mycket nytt bostadsbyggande främjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet är med anledning av bron för fordonstrafik över Ring III och den utmanande jordmånen dyrt att genomföra för kommunaltekniken del. Naturvärdena innebär utmaningar för hanteringen av dagvatten. Projektet ligger ändå i närheten av befintliga kommunaltekniska nät och på ett lätt tillgängligt område. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

Bullerbekämpningsåtgärderna och den eventuella vibrationseffekten som förorsakas av järnvägen inverkar på byggnadskostnaderna. Man bekämpar buller i första hand genom att placera byggnaderna så att de förhindrar att bullret når gårdsområdena.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och är inte i första hand näringspolitiskt, även om man ämnar utvidga hotellverksamheten på området. Beslut att flytta det Geodetiska institutet (nuvarande Geoinformationscentralen FGI) till huvudstadsregionen har gjorts. Den nya markanvändningen skapar som mest endast några tiotal nya arbetsplatser. De nya invånarna har en positiv inverkan på Masaby centrum och diversifiering av tjänsterna där. Projektet är dessutom klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

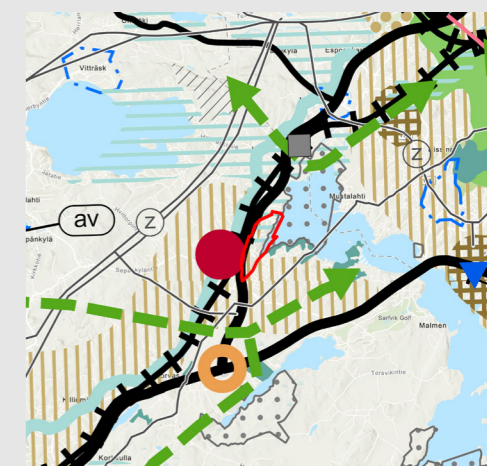
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Projektets naturvärden har utretts och Natura-bedömningen av Esbovikens fågelvattenområde har gjorts upp. Naturområdena som innefattar skyddsvärden bevaras. Det torde komma begränsningar för rekreationsanvändningen på havsstranden genom samordnande av verksamheten med skötsel- och nyttjandeplanen för Esbovikens Naturaområde. Områdets skyddade byggnader bevaras. Dessutom har en del av området klassificerats som en områdeshelhet i kulturmiljön, vilket beaktas i planeringen av området.

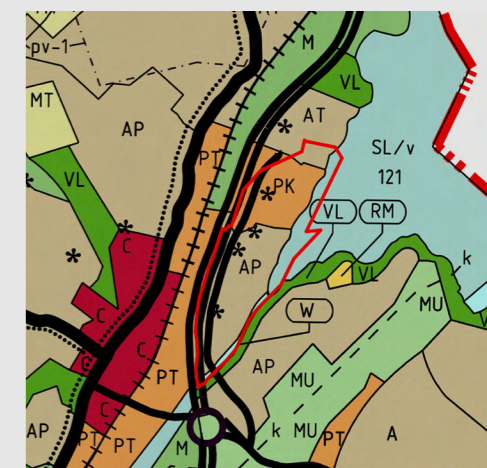
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I markanvändningen i projektet beaktas vägplanen för Ring III (ändring), som omfattar bl.a. två planskilda anslutningar och områdets interna trafikregleringar.

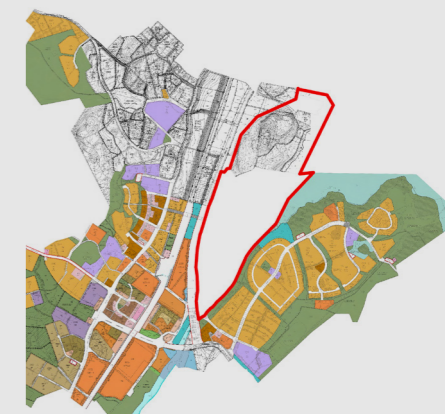
## PLANERIGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Planläggningssituationen i närområdet





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning för projektet godkändes i samhällstekniska nämnden 16.12.2021 (§ 169). Det ligger söder om Veikkola affärscentrum på området mellan Eriksgård och Lappbölevägen. Området hör i första hand till kommunens arvegods Eriksgård och omfattar likväl också flera markägares områden. Området planläggs för småhusbetonat boende i enlighet med Kyrklätts generalplan 2020 och En blick in i framtiden – utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrklätt 2040 och 2060.

Landskapmässigt betydande åkerfält och utsikter samt naturskyddsområden bevaras liksom också de betydande gårdarna Eriksgård och Navala med närområden. Kulturhistoriskt betydande byggnader skyddas. Sommarteaterns verksamhetsförutsättningar och de nuvarande rekreativförbindelserna tryggas. Också områdena med betydande naturvärden bevaras.

På det nya bostadsområdet är det möjligt att bygga en betydande mängd egnahemshus, men i bostadsproduktionen möjliggör man också andra lösningar. I områdets norra del, i riktning mot affärscentrum ska byggnadseffektiviteten vara naturlig men högre än på det övriga området. Området ligger på gångavstånd från Veikkola affärscentrum där närservicen har koncentrerats. Med andra ord ligger skolor, daghem och livsmedelsbutiker i det nya bostadsområdets omedelbara närhet.

Målet är att på det i hög grad sedan tidigare obebyggda området etappvis bygga ett tämligen vidsträckt småhusområde som ansluter naturligt till nuvarande och nya trafikförbindelser. Rekreativzonerna fungerar samtidigt som skydd för den befintliga bosättningen. Målet är att från affärscentrum och idrottsparken bilda en rekreativzon med trafikförbindelser till bostadsområdet och vidare i riktning mot Haapajärvi och andra bebyggda områden.



Preliminär avgränsning



Flygbild

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. På området genomförs en betydande mängd bostadsbyggande, vilket befrämjar uppfyllandet av kommunens MBT-mål.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger i kommunaltekniska nätverks omedelbara närhet. Invid Eriksgårdsvägen ska man bygga en gång- och cykelled. Skolornas och daghemmens beredskap att ta emot nya barn bör utredas.

Servicenivån inom kollektivtrafiken bland annat till huvudstadsregionen är god i Veikkola affärscentrum. Dess busshållplatser ligger på gångavstånd med undantag av projektets sydligaste områden. Servicenivån för reguljärbussarna som trafikerar på Eriksgårdsvägen och Lappbölevägen är svag.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger i huvudsak på kommunägd mark där de tomter som ska planläggas för boende och eventuellt för företagsverksamhet inbringa kommunen antingen försäljnings- eller arrendeinkomster. De näringspolitiska konsekvenserna är små, tjänsterna i affärscentrum kommer för all del att bli mångsidigare tack vare nya invånare. Området stöder sig på tjänsterna i affärscentrum.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närbarhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

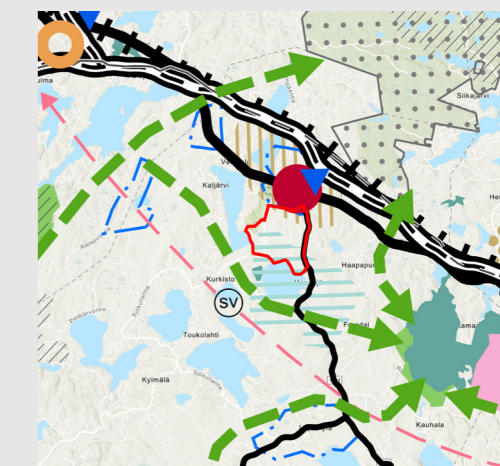
Natur- och kulturhistoriskt värdefulla objekt inventeras. I planen som utarbetas tryggas statusen för byggnader med skyddsvärden och kulturmiljöhelheter, liksom också naturskyddsområden. Samma gäller viktiga perspektiv och särdrag i landskapet.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

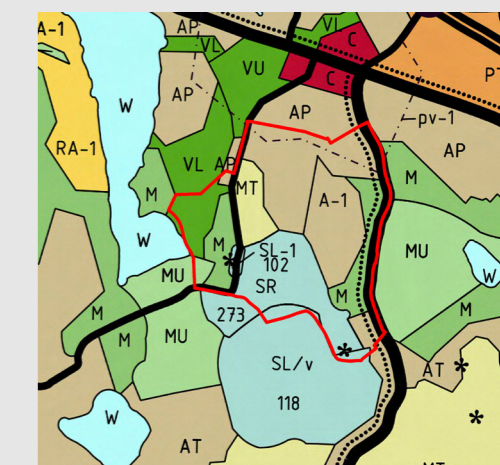
Utvecklingen av Veikkola invid Åboleden berörs också av banprojektet ESA. Innan banprojektet genomförs bör kommunen främja förbättringen av den nuvarande plan-skilda anslutningen i Veikkola vid Åboleden. Kommunen bör främja även byggandet av Åboledens regionala huvudförbindelse (PÄÄVE) från Veikkola i riktning mot Esbo.

På lång sikt bör man utarbeta en delgeneralplan för Veikkola och norra Kyrklätt, eftersom det med anledning av tillväxtpotentialen i de befintliga detaljplanerna har varit en utmaning att förutspå tillväxten i Veikkola.

## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten



# SIKAJÄRVI NORRA

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



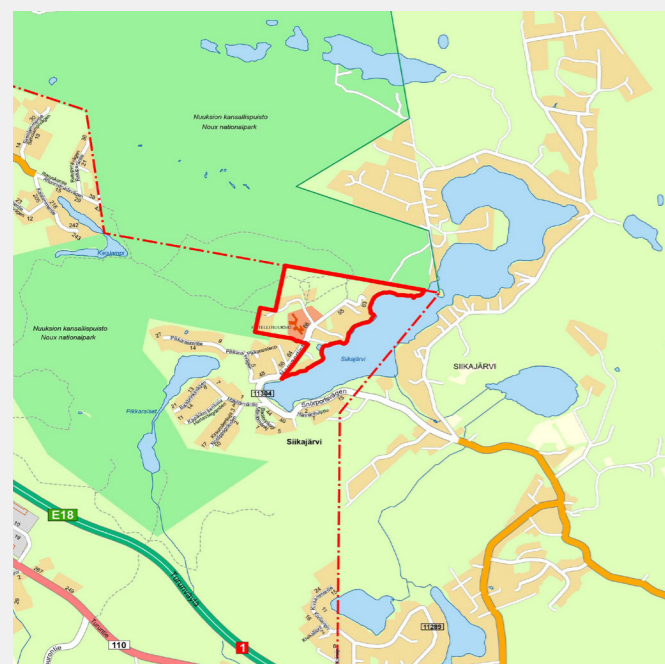
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 28.10.2021 (§ 143). Projektet ligger i norra delen av Veikkola tätort och gränsar till Siikajärvi och delvis till Noux nationalpark. Fordonstrafikförbindelsen till området Siikajärvi går via Esbo stad.

Projektet omfattar Hotelli Nuuksio och fritidsbostäderna i dess närområde. Målet är att utveckla hotellet och utvidga verksamheten genom att utnyttja Noux nationalparks dragningskraft och näraturens särdrag. Utvidgningen av hotellverksamheten baserar sig på

genomförandet av fritidsbostäder för hotellgästerna och förnyande av hotellets existerande lokaler. De till projektet hörande fritidsbostädernas markanvändning konstateras i detaljplanen.

I planeringen ska man beakta åretruntbostäderna i närområdet och det jämförelsevis stora fritidsbostadsområdet. Dessutom ska man vara medveten om inverkan av den ökade fordonstrafiken på den till området ledande Snörportsvägen skick och om eventuella trafiksäkerhetsutmaningar.



Preliminär avgränsning



Flygbild

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer kommunens strategier.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Det finns inga kommunaltekniska nät i närheten av projektet. Därmed förutsätter genomförandet av dem betydande investeringar. Den mest betydande kostnaden uppstår av ordnande av vattenförsörjning till området.

Kollektivtrafikens servicenivå på området är dålig och den närmaste busshållplatsen ligger på Esbo stads sida på ca två kilometers håll från hotellet. .

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL SAMT NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är näringslivspolitiskt. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft och kännbarhet. Projektet är klimatpolitiskt motiverat om byggandet genomförs i trä och massivt trä.

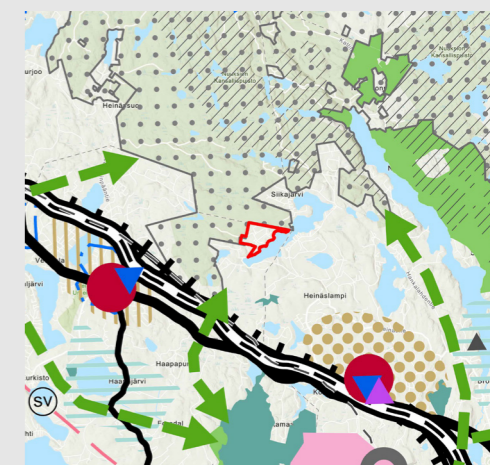
### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

Områdets naturvärden har utretts.

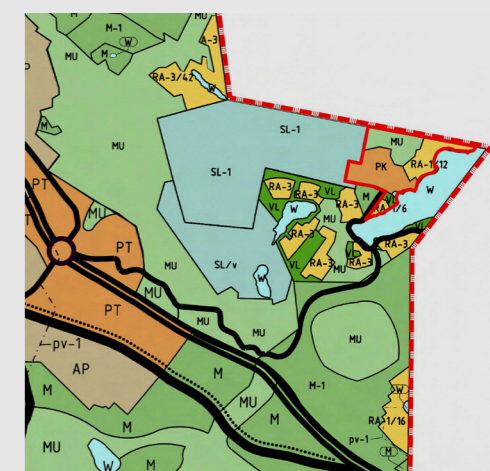
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Planeringsprojektet ska genomföras i samarbete med instanserna som svarar för Noux nationalparks verksamhet.

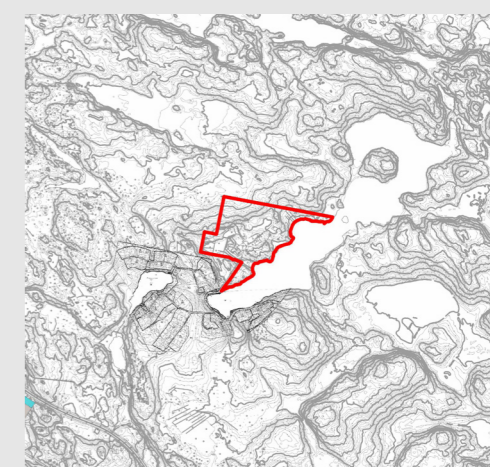
## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrkslättens generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten



ÅBOVÄGEN,  
KVARTER 126

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



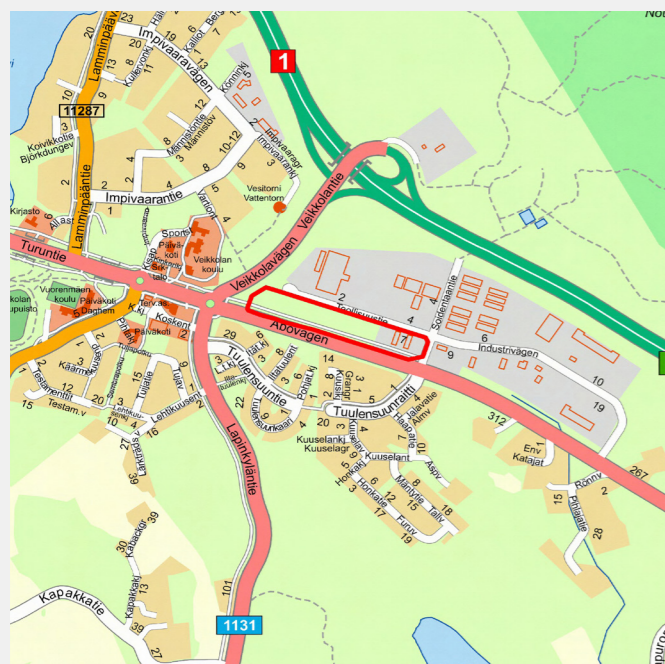
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i närheten av Veikkola centrum, på Veikkola industriområde i kvarter 126 som är obebyggt. Trafikmässigt sett ligger det på en plats med god närhet på en både central och synlig plats i närheten av korsningsområdet mellan Åbovägen och Veikkolavägen.

I kvarteret som ligger på en med tanke på stadsbilden viktig plats planerar man affärsbyggande, vilket kräver bland annat planering av trafiken. Mest sannolikt fordrar fordonstrafiken som leds till kvarteret en ny anslutning på Åbovägen och byggande av en ny gata som leds genom kvarteret, så att körningen till kvarteret sker längs Industrivägen. Funktionellt sett ligger projektet något vid sidan om av nuvarande Veikkola cent-

rum, så kvaliteten på affärsverksamheten som placeras på området bör utredas innan planläggningen inleds.

Västra delen av kvarteret har länge varit obebyggd. Då planeringsobjektet ligger vid huvudinfartsleden till Veikkola bör nybyggnadens arkitektur vara högklassig, eftersom den skapar en uppfattning av Veikkola centrum.



Preliminär avgränsning



Flygbild

BEDÖMNING AV PROJEKTETS  
BETYDELSE

## ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Om projektet innefattar boende, främjar det uppnåendet av kommunens MBT-mål, om än volymen bostadsbyggande i projektet kan vara liten. Området ligger på ungefär en kilometers avstånd från den planerade tågstationen i Veikkola, som blir verklighet om ESA-banan byggs.

## ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät, vilket är till förmån för inledandet av projektet. Dessutom ligger i dess närhet både infartsparkeringsplatser för fordon och busshållplatser med förbindelser bland annat i riktning mot Helsingfors. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS-  
LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

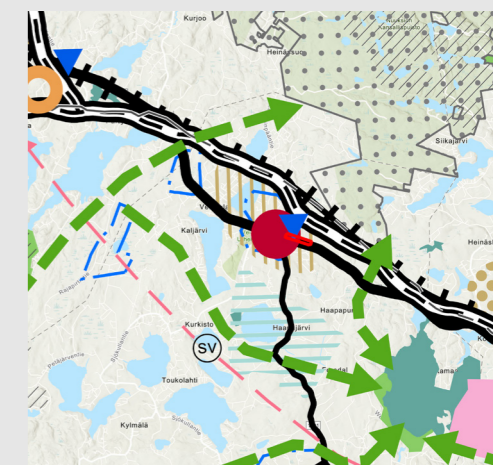
Projektet ligger på en privat markägares område. Näringspolitiskt sett är projektet betydande, eftersom i första hand kommersiella tjänster planeras i kvarteret. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

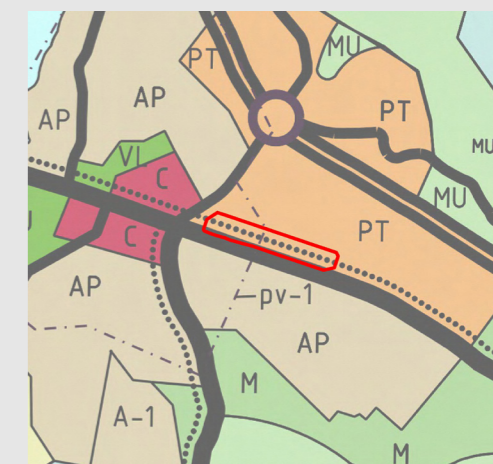
④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION-  
SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN  
På området förekommer enligt utredningar inga naturvärden.⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER  
FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

I samband med projektet, innan planläggningen inleds, bör man göra upp en utredning om behovet av kommersiella tjänster i Veikkola ur ett framtidsperspektiv på så sätt att man beaktar områdets befolkningstillväxt och köpkraft.

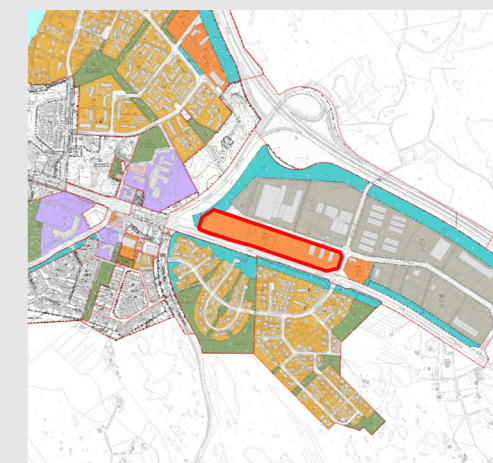
## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner





## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Programmet för deltagande och bedömning för projektet har godkänts i samhällstekniska nämnden 19.9.2013 (§ 69). För projektet bör dock en ny plan för deltagande och bedömning göras upp och måluppsättningen för projektet ska stämma överens med markanvändningen i delgeneralplanen för trafikkorridoren i Norra Kyrkslätt som ska godkännas. Arrangemang för Åboledens planskilda anslutning ska förnyas före detaljplanen kan tas i bruk. På området reserveras platser för servicestation och brandstation.

Området ligger norr om Veikkola tätort och omfattar Åboledens planskilda anslutning samt området norr om den. ESA-banans (den planerade direktbanan Esbo-Salo, som också är känd som Västbanan och den snabba tågförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo) linje har planerats så att den löper norr om Veikkolaportens

företagsområde, och man ska sträva efter att vid planeringen förutse eventuella konsekvenser av anläggningen av banan för markanvändningen.

Utkastet till Veikkolaportens detaljplan var framlagt i slutet av år 2014 (st 23.10.2014, § 63). Där hade man anvisat byggrätt för företagsverksamhet ca 35 000 v-m2 inklusive bränsledistributions- och brandstationens utrymmesbehov. År 2016 inledde kommunen och NTM-centralen ett projekt för ändring av vägplanen för den planskilda anslutningen i Veikkola. NTM-centralen gav i början av år 2018 en principlösning som gäller ändringsprojektet. Senare har man beslutat att ansluta ändringen av vägplanen till planen för ESA-banan. Beredningsmaterialet till delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har varit framlagt sommaren 2020.



Preliminär avgränsning



Flygbild

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Området ligger vid den planerade ESA-banan och ungefär i närheten till den nya tåghållplatsen.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Området ligger i närheten av de befintliga kommunaltekniska näten, men genomförande av dem kommer att förutsätta investeringar. Den mest betydande kostnaden förorsakas av förbättringsåtgärderna på Åboledens planskilda anslutning och ändringen av vägplanen som gäller den görs upp som en del av planen för ESA-banan, men väntar på att avgörandena gällande delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt har bekräftats. Detaljplanen för Veikkolaportens kan godkännas efter att den ovan nämnda delgeneralplanen har vunnit laga kraft.

Området är lättillgängligt efter genomförandet av förbättringsåtgärderna på Åboledens planskilda anslutning. Innan området tas i bruk ska de förnyade trafikarrangemangen av Åboledens planskilda anslutning vara färdiga. Anslutningen planeras så att fjärrtrafikens busshållplatser kan genomföras där. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger förutom på Åboledens landsvägsområde på kommunägd mark. Det är betydande med tanke på näringspolitiken, eftersom det kan uppstå många nya arbetsplatser när nya företag kommer till området. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft. Dessutom är projektet klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

### ④ PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

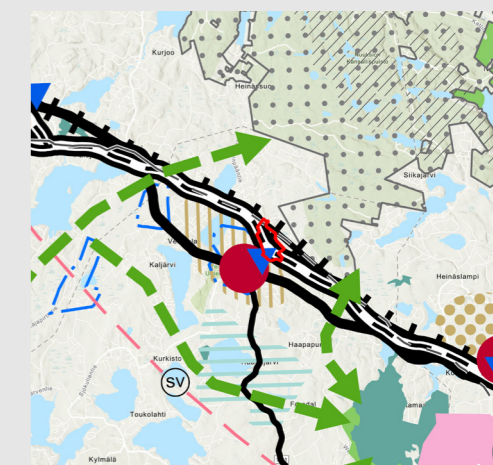
Områdets naturvärden har utretts.

### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

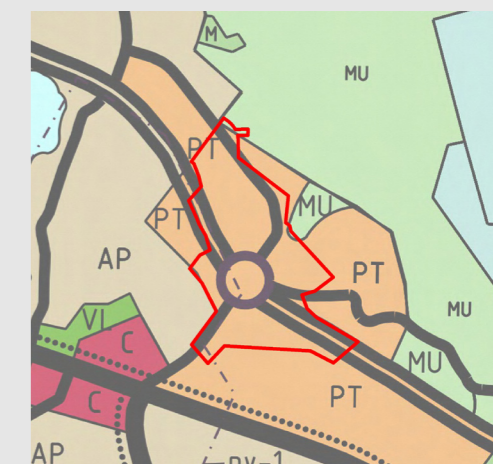
Genomförande av Veikkola stationsområde och det nya arbetsplatsområdet i anslutning till det förorsakar enligt de preliminära utredningarna inte smidighetsproblem i Åboledens planskilda anslutning som ska förnyas. Funktionsgranskningen har utarbetats i samband med den allmänna planeringen av ESA-banan och vid uppgörandet av delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrkslätt. Ändring av anslutningens vägplan kan godkännas när detaljplanen har vunnit laga kraft. Kommunen ska främja genomförande av anslutningens förbättringsåtgärder.

Kommunen ska genom sitt agerande främja genomförandet av hållplatsen för närtågstrafik i Veikkola i planen för ESA-banan.

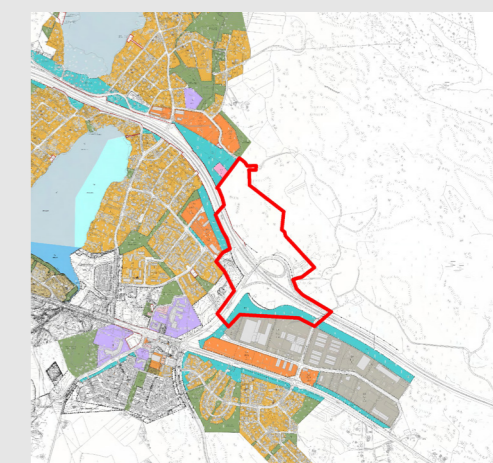
## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrkslätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner





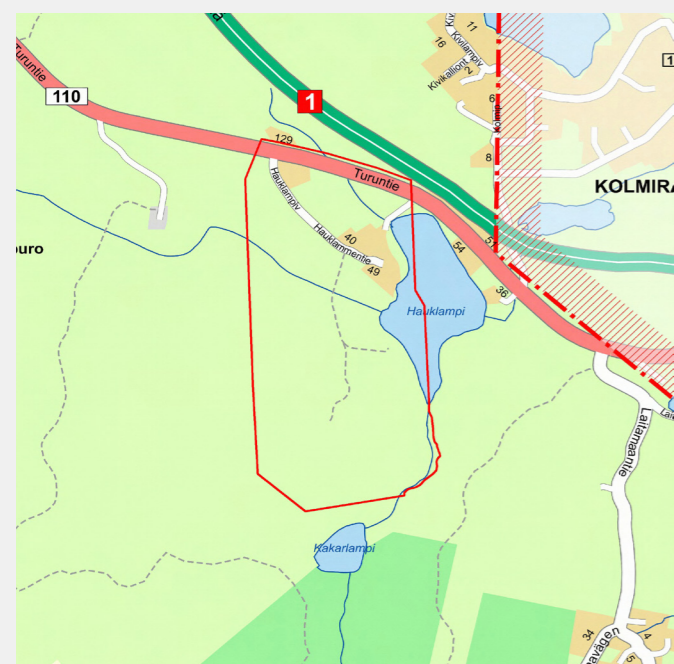
## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet kan genomföras när markanvändningen på området i delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrklätt anvisas som småhusdominerat område som ska planläggas. En del av projekten var anhängiga åren 2016–2018, tills kommunfullmäktige beslutade lägga ner projektet (9.4.2018, § 24). I princip borde området som ska planläggas vara betydligt mer omfattande än det nedlagda projektet. Eftersom det är fråga om ett projekt som ska inledas på nytt förutsätter det nya avtal om inledande av planläggning med de instanser som vill delta i projektet.

Projektet ligger i den norra delen av kommunen öster om tätorten Veikkola, i omedelbar närhet av gränsen till Esbo, och omfattar området cirka en halv kilometer söderut från Åbovägen (regionsväg 110) väster om Hauklampi. Området är privatägt och till största delen

obebyggt: på området finns en skogsväg och några fritidsbyggnader invid Hauklampivägen. På området kan anläggas högst cirka 50 nya egnahemshustomter. De närmaste kommunala och kommersiella tjänsterna ligger i Veikkola centrum. På Åbovägen går busstrafik regelbundet.

I delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrklätt anvisas småhusbyggande som markanvändning. På området gäller för tillfället Kyrklätts generalplan 2020 där områdets markanvändning har till stor del anvisats som jord- och skogsbruksdominerat område. Hauklampi har anvisats som vattenområde.



Preliminär avgränsning



Flygbild

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet genomför kommunens strategier när delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrklätt, som alltså möjliggör småhusbyggande på området, har vunnit laga kraft. Den eftersträlvade markanvändningen är för tillfället inte förenlig med Kyrklätts delgeneralplan 2020 eller med planen MBT 2019. Med undantag av vattenområdet (W) har området i sin helhet anvisats i Kyrklätts generalplan 2020 som jord- och skogsbruksdominerat område (M) eller jord- och skogsbruksdominerat område med behov att styra friluftslivet och/eller miljövärden (MU). Traditionellt har inga detaljplaner gjorts upp i kommunen för dylika bostadsområden som är separata från tätortsstrukturen.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger utanför de befintliga kommunaltekniska nätverken. Anläggningen av gatuförbindelsen och vattenförsörjningen enligt kvalitetskraven på kommunalteknik förutsätter avsevärda kommunaltekniska investeringar, och markägarna har ansvaret att genomföra dem.

Som längst är det ungefär en kilometer till den närmaste busshållplatsen, och kollektivtrafikens servicenivå är dålig.

### ③ PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet är privat och har inga näringslivspolitiska effekter. Det är klimatpolitiskt motiverat särskilt om byggnads sättet gynnar byggande i trä och massivt trä.

### ④ PROJEKTETS REKREATIONSMÄSSIGA OCH ICKE- MATERIELLA VÄRDENS DIMENSION

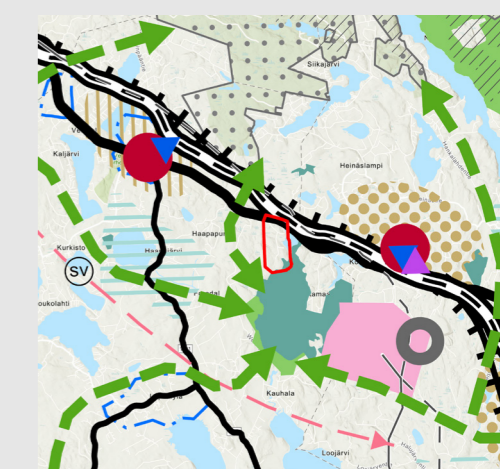
För det sydligaste området i projektet har man gjort upp en naturutredning som kan utnyttjas i projektet. För ett område som ska utvidgas ska man göra upp de naturutredningar som behövs.

På en del av planeringsområdet har på ansökan av markägaren med Nylands NTM-centrals beslut 30.6.2015 grundats ett skyddsområde i enlighet med verksamhetsprogram för mångformighet i södra Finlands skogar METSO. Planeringsområdet ansluter sig i den östra delen till en mer omfattande natur- och rekreationsområdeshelhet.

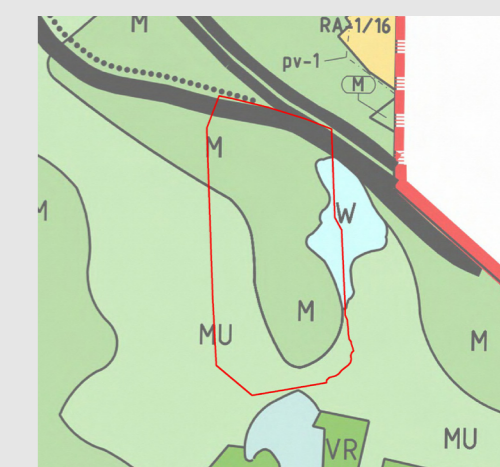
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TAS I BEAKTANDE

Genomförandet av projektet förutsätter att delgeneralplanen för trafikkorridoren i norra Kyrklätt har vunnit laga kraft. På grund av framskridandet av projektet vore det mycket positivt om man fick med så många markägare som möjligt invid Hauklampivägen med i projektet. Kommunen har tillsammans med Nylands NTM-central främjat planeringen av förbindelsen för gång och cykling längs Åbovägen.

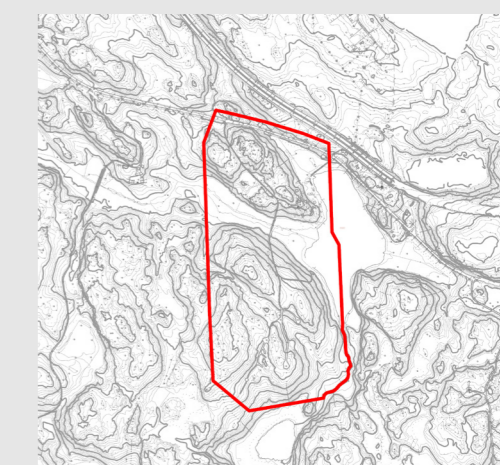
## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen



Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag av planläggnings situation i närheten



# VEIKKOLA, KVARTER 40

PROJEKTKORT FÖR DETALJPLAN



## BESKRIVNING AV PROJEKTET

Projektet ligger i Veikkola centrum i kvarter 40 som är obebyggt. Det ligger på en central och synlig plats vid Veikkola torg och närbelägna Koskisparken. Söder om kvarteret finns ett verksam daghem. Innan detaljplanen inleds i kommunen fattar man beslut om offentliga tjänster som eventuellt placeras i byggnaden.

I kvarteret som ligger på en med tanke på stadsbilden viktig plats planerar man placera bland annat ett bibliotek, hälsotjänster och boende för seniorer. Placeringen av ovan nämnda verksamheter i Veikkola centrum på ett område med god närhet är motiverad med tanke på funktionen. I Veikkola har beredskapen i fråga om boendemöjligheter för seniorer inte varit tillräcklig i

en situation när antalet beräknas öka kännbart de närmaste åren. Alternativt kan man i den nya byggnaden placera affärer och vanligt boende i stenfotsvåningen.

Kvarteret har länge varit obebyggt och det har tidigare planerats komma i användning av välfärdscentralen. Med tanke på stadsbilden vore det önskvärt att bygga kvarteret med det snaraste eftersom torget med näromgivning i och med husbyggandet skulle få en ny karaktär och Veikkola centrum efterlängtat ny verksamhet. Den nya byggnaden bör få en högklassig arkitektur.



Preliminär avgränsning



Flygbild

## BEDÖMNING AV PROJEKTETS BETYDELSE

### ① PROJEKTETS STRATEGISKA BETYDELSE

Projektet följer regionens och kommunens strategier samt de riksomfattande målen för användning av området. Det främjar uppnåendet av kommunens MBT-mål, om än volymen bostadsbyggande i projektet kan vara liten. Området ligger på en dryg kilometers avstånd från den planerade tågstationen i Veikkola, som blir verklighet om ESA-banan byggs.

### ② PROJEKTETS LÖNSAMHET

Projektet ligger på område med befintliga kommunaltekniska nät, vilket är till förmån för inledandet av projektet. Dessutom ligger i dess närhet både infartsparkeringsplatser för fordon och busshållplatser med förbindelser bland annat i riktning mot Helsingfors. Kollektivtrafikens servicenivå är god på området.

### PROJEKTETS MARKÄGARSYNVINKEL OCH NÄRINGS- LIVS- OCH KLIMATPOLITISKA DIMENSION

Projektet ligger på kommunägd mark i Veikkola centrum. Näringspolitiskt sett är projektet betydande, eftersom offentliga och kommersiella tjänster planeras i kvarteret. Vid genomförandet har projektet en positiv inverkan på Veikkolas attraktionskraft.

Projektet är klimatpolitiskt motiverat tack vare sin goda närhet.

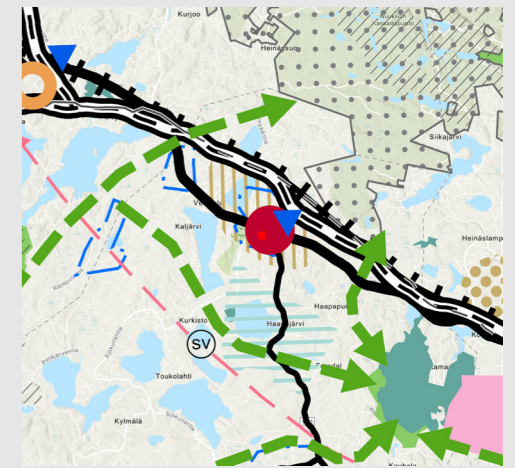
### PROJEKTETS DIMENSION I FRÅGA OM REKREATION- SMÄSSIGA OCH ICKE-MATERIELLA VÄRDEN

På området förekommer enligt utredningar inga naturvärden.

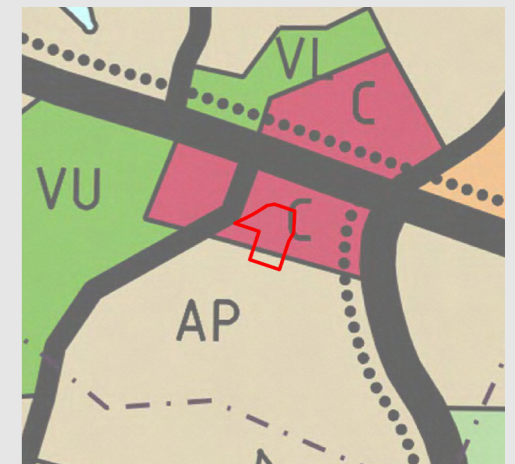
### ⑤ ÖVRIGA SÄRSKILDA MOTIVERINGAR ELLER FAKTORER SOM SKA TÄS I BEAKTANDE

Innan utarbetandet av detaljplanen utreder kommunen de offentliga tjänsterna som ska placeras i kvarteret.

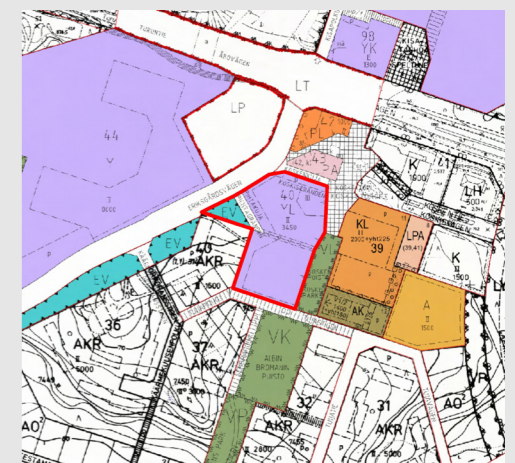
## PLANERINGSSITUATION



Situation för landskapsplanen

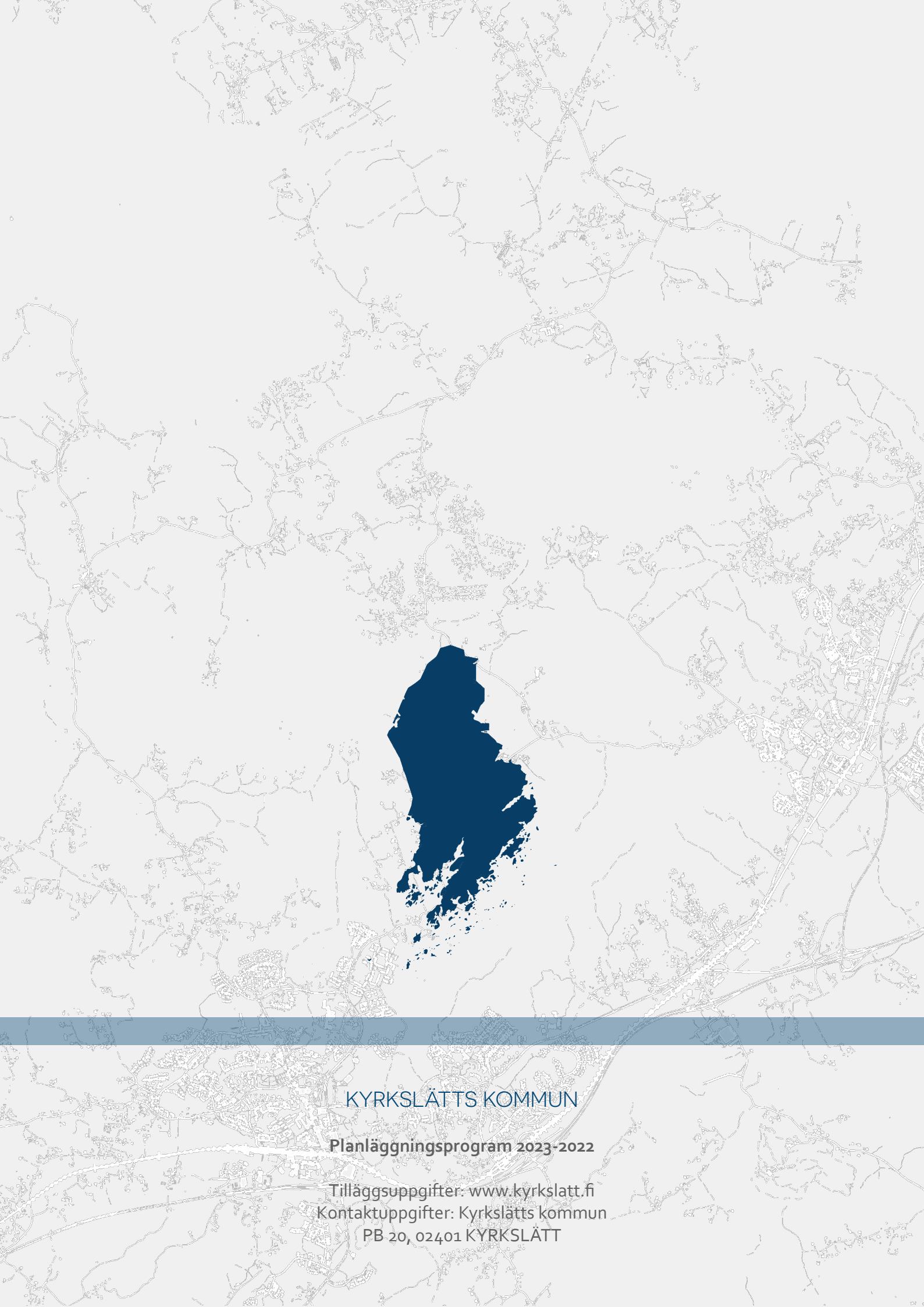


Kyrklätts generalplan 2020



Utdrag ur aktuella detaljplaner





## KYRKSLÄTTS KOMMUN

**Planläggningsprogram 2023-2022**

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