KYRKSLÄTTS KOMMUN **Bilaga 5** 19.11.2026

TASSBACKENS DETALJPLAN

Planens beredningsmaterial var framlagt till påseende (MRL 62 §, MRA 30 §) 16.9–18.10.2024

SAMMANDRAG AV INTRESSENTERNAS HÖRANDEN SAMT PLANLÄGGARENS BEMÖTANDEN AV DE UTLÅTANDEN OCH ÅSIKTER SOM INKOMMIT OM PLANUTKASTET

Intressent	Utlåtande	Bemötande
1. **NTM-centralen i Nyland**	1.1. NTM-centralen i Nyland anser att områdets läge i närheten av Bobäcks järnvägshållplats skapar goda förutsättningar för uppgörandet av en detaljplan.	Antecknas för kännedom.
	1.2. NTM-centralen i Nyland anser att tolkningen av bestämmelserna i generalplanen går i rätt riktning. NTM-centralen fäster dock uppmärksamhet vid att mängden byggande och dess effektivitet avviker från den byaktiga områdesstruktur som eftersträvas i generalplanen. NTM-centralen i Nyland anser att detaljplanebeskrivningen ska kompletteras så att motiveringarna till avvikelserna presenteras som en helhet.	I generalplanen är området huvudsakligen anvisat som område för bycentrum. I generalplanen nämns att bebyggelsens tyngdpunkt ligger i byarna, bland annat i Bobäck, längs allmänna vägar och på områden som är fördelaktiga med tanke på samhällsstrukturen. Målsättningen är att skapa en byaktig struktur som erbjuder mångsidigt och naturnära boende för personer i alla åldrar. De täta kvartersområdena lämnar mycket fri yta för grönområden när kvarterseffektiviteten är cirka 0,10. Byggandet styrs så att det blir byaktigt och stöder utvecklandet av Bobäck by med planbestämmelser samt en skild närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning. HRT:s (Helsingforsregionens trafik) busslinjer 901, 901K, 906 och 911 trafikerar längs Masabyvägen (situationen hösten 2026). Det är alltså befogat att placera ny bosättning på en fungerande kollektivtrafiks influensområde. Från det nya bostadsområdet är det möjligt att röra sig med buss till exempel till tågstationen i Jorvas, därifrån lokaltåget går både mot kommunens centrum och mot huvudstadsregionen. I Masaby är det också möjligt att byta till en buss som gått till metrostationen.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
		Ett väsentligt mål för kommunens markanvändning är att utveckla småhusdominerade områden i anslutning till existerande trafikförbindelser samt annan infrastruktur. Kyrkslätts kommunstrategi 2024–2030 anger att Kyrkslätts dragningskraft och förmåga att behålla sina invånare grundar sig bland annat på särpräglade byar och områden med en stark identitet. Enligt strategin planlägger man dessutom småhusdominerade naturnära, trivsamma och trygga bostadsområden. Den uppgjorda planen förverkligar alla ovannämnda målsättningar. Bobäck byaförening gav inget utlåtande om detaljplanens beredningsmaterial. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Byggandet på tomterna och effektiviteten har minskats något både på landskapsområdets kanter och på de tätare kvartersområdena på ekonomiskogsområdet. I förslagsskedet har man undersökt möjligheten att få en busstur till det nya bostadsområdets matargata (Tyrisvägen). I den kommunaltekniska översiktsplanen för området har man berett sig på att anordna busstrafik till matargatan samt behövliga busshållplatser.
	1.3. Planbeskrivningen nämner en närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning som ska uppgöras senare. NTM-centralen i Nyland rekommenderar att sådana skrivningar som styr förverkligandet av området ska skrivas in direkt i detaljplanebestämmelserna. På så sätt får bestämmelserna entydig rättsverkan. NTM-centralen poängterar att om anvisningen inte ingår processen för deltagande och bedömning eller om anvisningen inte godkänns av kommunfullmäktige	För att styra områdets stadsbild har Tassbackens detaljplan en närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning som bilaga. Den läggs fram till påseende tillsammans med detaljplaneförslaget. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Planbestämmelserna kompletteras med de mest väsentliga faktorerna som styr det planerade utseendet.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	i samband med planen, får anvisningen inte nödvändigtvis omedelbar juridisk betydelse (HFD 2008:12).	
	1.4. Trafik Detaljplanen anvisar Masabyvägen som gata. På ifrågavarande plats klassas vägen administrativt som landsväg som upprätthålls av staten. Förverkligandet av planområdet bör stöda sig på gatunätet också för Masabyvägens del, varför NTM-centralen i Nyland anser att Masabyvägen administrativt ska ändras till gata innan resten av detaljplanen förverkligas.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.5. Kulturmiljö Detaljplaneändringen beaktar skyddsobjekten i den byggda kulturmiljön på ett korrekt sätt. För kulturmiljöns del grundar sig planen på tillräckliga utredningar och konsekvensbedömningar. Områdets byggda miljö är splittrad och är i nuläget inte systematiskt planerad. Nybyggandet ändrar naturligtvis de obebyggda områdena till bebyggda och kompletterar den nuvarande byggda miljön, men målet med planbestämmelserna, samt den närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning som görs senare, är att skapa en högklassig byggd miljö som anpassas till områdenas särdrag.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.6. Naturskydd Nedanstående kommentarer grundar sig på Ympäristösuunnittelu Enviro Oy:s dokument Luontoselvitys 2023, sammandrag av resultaten, som är daterat 15.2.2024. NTM-centralen önskar att man beaktar att det kan komma ändringar och tillägg till kommentarerna när hela naturut-	I förslagsskedet har men gjort en omfattande naturutredning (Luontotieto Keiron Oy, 2026). Den som gjort utredningen har haft tillgång till de inventeringsresultat som erhölls i beredningsskedet (Ympäristönsuunnittelu Enviro Oy, 2024). Uppgifterna i naturutredningen har använts av planens planerare i slutet av 2025 och de har beaktats i planlösningen. Fortplantnings- och viloplatsen för flygekorrar har beaktats i detaljplanen, även om flygekorrar

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	redningen är tillgänglig. NTM-centralen kan i det här skedet inte ta ställning till om naturutredningen är tillräcklig. Kommenterar till plankartan utgående från sammandraget av resultaten från naturutredningen; - Fortplantnings- och viloplatsen för flygekorrar har beaktats väl. Bevarandet av förbindelseleder ska tryggas också på VL-området. - Fladdermusområden av första klass är fortplantnings- och viloplatser som ska beaktas enligt naturvårdslagens 78 § och noteras på plankartan med exempelvis områdesbeteckningen s-2. - Livsmiljöerna för arter som åtnjuter särskilt skydd ska planen trygga med s-3 eller motsvarande beteckning. Utgående från naturutredningens sammandrag förekommer åtminstone vedsäcksmossa och eventuellt också platt spretmossa på området. Man bör försäkra sig om huruvida det förekommer platt spretmossa på området. - För att bevara de olika arterna av tickor och mossor samt häckande fåglar och för att trygga naturens mångfald ska VL-områdets bestämmelser uppgöras så att naturens mångfaldsvärden bevaras och kan utvecklas att bli ännu mångsidigare. - Bobäck bäckens trädbestånd längs stranden ska bevaras. - På naturutredningens kartor ska planområdets gräns synas. Arternas och naturtypernas skyddsstatus ska tydligt framgå.	inte har observerats på 2020-talet. Flygekorrarnas möjligheter att förflytta sig har tryggats med trädförbindelser från kärnområdet till närområgivningen. De finns rikligt med fladdermusobservationer på området. Enligt naturutredningen finns det dock inga I-klass fladdermusområden i Tassbacken. Två områden har tolkats som II-klass fladdermusområden och de ligger huvudsakligen på de bebyggda fastigheterna. Största delen av det övriga skogsområdet har tolkats som III-klass fladdermusområde. Förekomsten av platt spretmossa och vedsäcksmossa har undersökts i den uppgjorda naturutredningen. På tidigare identifierade växtplatser togs mossprover från potentiella artförekomster, men enligt mossexperten hittades tidigare nämnda arter inte. De mest värdefulla områdena med tickor ligger huvudsakligen på detaljplanens närrekreationsområden (VL), varav största delen förblir orörd skog. Bobäck bäckens strandzon i detaljplanens norra del har fått beteckningen luo-n ”Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På kartorna i naturutredningen syns planområdets avgränsning. Där presenteras arternas och naturtypernas skyddsstatus. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Flygekorrarnas förbindelseleder har breddats mellan kvarteren. Dessutom har den viktigaste platsen på närrekreationsområdet (VL) fått ”/eko”-beteckningen: ” Område som är viktigt för flygekorrens livsmiljö.”

Intressent	Utlåtande	Bemötande
		Närrekreationsområdet (VL) i Bobäck bäckens strandzon samt det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet (MA) i detaljplanens norra del omfattas av en beteckning för omgivningens bevarande (luo-n): ”Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På det här området anvisas ingen verksamhet som påverkar områdets dragningskraft för invånarna, vilket tryggar att områdets naturvärden bevaras. Närrekreationsområdets (VL) planbeteckning har kompletterats med: ” Områdets trädbestånd, växtunderlag samt vegetation bör skötas så att den biologiska mångfalden bibehålls och kan därtill ytterligare förstärkas.” Planbeskrivningen har kompletterats med naturutredningens viktigaste observationer och kartmaterial.
	1.7. Grundvatten Området har tidigare varit grundvattenområde av klass II, men i samband med grundvattenklassificering och -avgränsning år 2017 avlägsnades området ur klassificeringen. I generalplanen har området ännu pv-beteckning enligt den gamla klassificeringen. Det har noterats i planbeskrivningen.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.8. Buller Omgivningen på båda sidorna om Masabyvägen är redan nu bulleromräde (över 55 dB) på grund av trafiken på Ring III. Masabyvägen orsakar ytterligare buller som inte har beaktats/undersökts i Väyläs trafikutredning. På Tassbackens område anvisas en betydande ökning av invånarantalet, vilket ökar trafikmängderna på bland annat Masabyvägen. Planlösningens konsekvenser för trafikmängderna och	För detaljplaneområdet har i anknytning till den kommunaltekniska översiktsplanen (Sweco Finland Oy) gjorts en bulleranalys gällande Masabyvägen. Information om bullret från trafiklederna har lagts till planbeskrivningen som bilaga och den föranleder inga ändringar i planens struktur. Vid Masabyvägen ska man beakta trafikbullret vid planeringen av gårdsplanernas avgränsning och riktning.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	det buller de föranleder bör utredas. Bullerkonsekvenserna sträcker sig till ett vidsträcktare område än själva planområdet. Bullerutredningen ska också beakta bullret från trafiken på Ring III och Kustbanan. För spårvägstrafiken är det skäl att också kontrollera maximinivåerna.	**Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.9. Vibrationer I planbeskrivningen konstateras följande: ”På planområdet har inte identifierats några förstörda markområden eller särskilda faktorer som leder till vibrationer eller påverkar luftkvaliteten.” Kustbanan mellan Helsingfors och Åbo går dock som närmast på mindre än 100 meters avstånd från planområdet. Därför anser NTM-centralen i Nyland att vibrationskonsekvenserna bör utredas, i synnerhet som jordmånen delvis består av lera.	Innan detaljplanen godkänns kommer man att be om ett expertutlåtande gällande vibrationerna. Även om Kustbanans jordmån är lera, ligger detaljplaneområdets tomter nästan uteslutande på berg och området kommer sannolikt inte att beröras av några vibrationskonsekvenser. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.10. Luftkvaliteten Gällande luftkvaliteten har NTM-centralen i Nyland inga kommentarer.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	1.11. Klimatkonsekvenser Enligt planbeskrivningen är bostadsområdet positivt gällande klimatkonsekvenserna. NTM-centralen anser att uppskattningen bör verifieras med hjälp av en bedömning av klimatkonsekvenserna. När planlösningen orsakar att skog försvinner och personbilstrafiken ökar, har det sannolikt också betydande skadliga konsekvenser för klimatet. NTM-centralen anser att planlösningens klimatkonsekvenser bör bedömas. Bedömningen ska göras som en del av planeringen och påbörjas i ett så tidigt skede som möjligt. Bedömningen ska innehålla hur klimatförändringen kan	För planlösningen har gjorts en klimatkonsekvensbedömning med verktyget KILVA. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Planbeskrivningen har kompletterats med information från bedömningsrapporten gällande klimathållbarheten. Dessutom innehåller planbeskrivningen ställningstagandena gällande markanvändningens klimatkonsekvenser. Vid en jämförelse av markanvändningen i beredningsmaterialet har de rekreationsområden som förblir obebyggda utökats något.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	stävjas och behoven av anpassning. Dessutom ska man bedöma hur man kan minska de negativa klimatkonsekvenserna och stärka de positiva. Vid bedömningen av klimatkonsekvenserna bör man särskilt undersöka de skadliga klimatkonsekvenserna av den ändrade markanvändningen och trafiken samt hur de kan lindras. Bedömningen av klimatkonsekvenserna ska ingå i planmaterialet.	I en del av kvarteren har byggeffektiviteten minskats och planbestämmelserna har kompletterats med en bestämmelse om att existerande träd ska bevaras på tomterna. Plankartan kompletteras med delar av tomter ska förses med planteringar. I Tassbackens närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning (Tengbom, 2026) har man dessutom lagt till anvisningar och bestämmelser om bland annat hur de obebyggda delarna av tomternas ska behandlas.
	1.12. I den fortsatta planeringen är det skäl att beakta hur planen stöder uppnåendet av klimatmålen. Kyrkslätts kommun eftersträvar koldioxidneutralitet redan år 2030. Av Kyrkslätts utsläpp kommer 35 procent från vägtrafiken, där det också finns en betydande potential för minskning av utsläppen. För att klimatmålen ska uppnås bör fotgängarnas och cyklisternas andel öka. Avståndets längd innebär att det är möjligt att cykla till Masaby. För att främja cyklandet krävs dock en stor satsning. Fotgängar- och cykellederna ska vara kortare, smidigare och trivsammare än motsvarande leder för bilar. Förverkligandet av dessa leder ska göras i förtid. Planen ska också ha beredskap för el- och lastcyklar samt deras förvaring. Också för skolan och daghemmets del ska hållbar logistik främjas.	Förbindelserna för gång och cykling från detaljplaneområdet till Masaby centrum, tågstationen och skolorna är relativt smidiga och betydligt kortare än lederna för biltrafik, med undantag för det kompletterade bostadsområdet vid Masabyvägen. En del av promenad- och cykellederna har på grund av terrängformerna en längdlutning på över 10 %, men den tillgängliga rutten mellan Tassbackens nya bostadsområde och Masaby går via Majbyvägen och är en relativt naturlig förbindelse. På småhusområdet är det möjligt att ordna lämpliga och tillräckliga utrymmen för förvaring av olika slags cyklar. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Trafiklösningen runt skolan och ett eventuellt daghem har preciserats i den kommunaltekniska översiktsplan som uppgjorts parallellt med detaljplanen (Sweco Finland Oy, 2026). Gång- och cykelledernas smidighet och säkerhet har förbättrats på hela området. Dessutom är det möjligt att förverkliga en busslinje inklusive hållplatser längs matargatan (Tyrisvägen).
	1.13. Förutom de logistiska lösningarna är det skäl att fästa uppmärksamhet vid byggandets och markanvändningens klimatkonsekvenser och hur de kan mildras. Man bör se till	Området har goda möjligheter att använda jordvärme och solenergi. Området har inte längre grundvattenklassificering.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	att utvecklingen av markanvändningen på planområdet, trots byggandet, i så hög grad som möjligt upprätthåller och stöder kolsänkor och kollager. I stället för att plantera nytt borde, förutom de stora träden, så mycket som möjligt av den övriga växtligheten bevaras. I den fortsatta planeringen av planområdet är det skäl att maximera användningen av jordmassor och återvunnet material samt minimera transporter av material. Det är också skäl att undersöka lösningar för energiförsörjningen, till exempel byggnadernas riktningar och jordvärme.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Närrekrationsområdenas (VL) planbeteckning har kompletterats med följande: ” Områdets trädbestånd, växtunderlag samt vegetation bör skötas så att den biologiska mångfalden bibehålls och kan därtill ytterligare förstärkas.” Dessutom har alla kvartersområden följande bestämmelse: ”Trädbestånd inom del av tomt som lämnas utanför byggande bör skötas så att dess särdrag bevaras. Utanför byggandet bör träd med diameter större än 15 cm bevaras som en del av gårdens växtlighet. Åtgärder som utförs får inte äventyra landskapsbilden eller naturens mångfald. Vid betydande ändringsarbeten som berör skyddade byggnaders (sr) gårdsområden bör utlåtande av det regionala ansvarsmuseet (Västra Nylands museum) begäras.” Dessutom är det tillåtet att placera solfångare på byggnadernas tak.
	1.14. I materialet konstateras att utsläpp som uppstått kan komperas med lösningar som förverkligas på området. Enligt statsrådets publikationer 2023:3 kan man inte kompensera klimatkonsekvenser på det här sättet. I stället för kompensation är det fråga om att exempelvis mildra klimatkonsekvenser eller minska utsläpp.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Planbeskrivningens terminologi har uppdaterats så att den är ändamålsenlig.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
2. **Västra Nylands museum**	2.1. I planutkastet anvisas skyddsbeteckning för 16 objekt på 13 olika tomter. Två av de objekt som finns med i byggnadsinventeringen har lämnats utan skyddsbeteckning: det ena eftersom det är en nybyggnad som gjorts enligt gammal modell (Sommarhem 2) och det andra är en byggnad från 1960-talet på en historisk byggnadsplats (Högtorp). Museet anser att det är motiverat att lämna bort skyddsbeteckningen för de här objekten. Till övriga delar är skyddsbeteckningarna i enlighet med inventeringen. På plankartan skulle det vara bra att förse objekten med indexnumrering som motsvarar planbeskrivningens förteckning över skyddade byggnader. Då skulle det vara lättare att identifiera och hitta objekten på plankartan.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** De skyddade objekten i detaljplaneförslaget har fått en löpande indexnumrering som motsvarar objektsförteckningen i beskrivningen.
	2.2. Sr-beteckningens bestämmelsetext är bra och tillräcklig. Förutom de skyddade byggnaderna beaktar den också gårdsplanen inklusive byggnader som en helhet, vilket är bra. De skyddade byggnadernas gårdsplaner skulle kunna anvisas med /s-beteckning, så att den skyddsbestämmelse som gäller gårdsplanen som helhet också noteras när åtgärderna gäller något annat än själva byggnaden. Dessutom påpekar museet att i sr-bestämmelsens sista mening ska ordet museimyndighet ersättas med regionalt ansvarsmuseum (Västra Nylands museum) i enligt med nuvarande praxis.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanens sr-beteckning har ordet ”museimyndighet” ersatts med ”regionalt ansvarsmuseum (Västra Nylands museum)” enligt kommunens praxis. De skyddade byggnadernas gårdsplaner har inte fått /s-beteckning eller annan motsvarande beteckning, eftersom de sinsemellan är i mycket varierande skick och det inte är ändamålsenligt att anvisa alla som skyddade. Sr-beteckningen omfattar förutom byggnaderna också gårdsplanernas kulturhistoriska och landskapsmässiga värden samt byakaraktär. Planområdets norra- och östra del har fått ma-beteckning, som i större utsträckning beaktar Hvitträsks och Bobäcks kulturlandskapshelhet och den täcker största delen av de gårdsplaner som har sr-beteckning.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	2.3. Beteckningen för historisk väg (sh) och dess bestämmelser är korrekt Likaså är MA-beteckningen för det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet bra, även om området något minskar jämfört med såväl generalplanen som landskapsplanen. Området borde bevaras tillräckligt stort. Till MA-bestämmelsen skulle vara bra att tillägga att området ska bevaras öppet.	Antecknas för kännedom. MA-beteckningen har inte preciserats, eftersom åkerområdet i princip är öppet. Planbeskrivningen har kompletterats för MA-beteckningens del. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	2.4. Dessutom skulle det vara bra att också på plankartan anvisa växtligheten i Bobäck bäckens strandzon, som också lyfts fram i naturutredningen, som ett värdefullt område som ska bevaras.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Närrekreationsområdet (VL) i Bobäck bäckens strandzon liksom det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet) MA) i detaljplanens norra del omfattas av planbeteckningen (luo-n) för omgivningens bevarande:” Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På det här området anvisas ingen verksamhet som påverkar områdets dragningskraft för invånarna, vilket tryggar bevarandet av naturvärden på området.
	2.5. I plankartans bestämmelser skulle det vara bra att visa att hälften av området hör till Bobäcks och Vitträsks betydelsefulla kulturmiljö.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Plankartan har kompletterats med en ma-beteckning enligt Nylandsplanen 2025, alltså en värdefull kulturlandskapshelhet. Avgränsningen har preciserats jämfört med gränserna i landskapsplanen och beaktar bland annat största delen av sr-byggnaderna och deras gårdsplaner.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	2.6. Planens bestämmelser gällande byggnadssätt och behandlingen av tomterna verkar bra. Eftersom antalet nya byggnader är stort och det gamla bostadsområdet i ganska hög grad förtätas, väcker det frågan huruvida förtätandet ställvis har negativa konsekvenser för områdets grönskande kulturmiljö. När man anvisar platser för nybyggande bör man beakta bevarandet av de klipphällar som anvisas som värdefulla i landskapsutredningen, våtmarkerna och de småskaliga öppna och halvöppna områden som är lokalt landskapsmässigt värdefulla.	Antecknas för kännedom. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Vid nybyggnation har man beaktat de platser som betecknas som värdefulla i landskapsutredningen. I detaljplanen beaktas kulturmiljön bland annat med att delar av områden samt gränser mot allmänna områden ska planteras och träden ska bevaras samt. Mängden byggnader har minskats något jämfört med planens beredningsmaterial. Trots det kommer områdets karaktär tydligt att bli mera bebyggd än i nuläget. För att detaljplanen ska kunna förverkligas på ett ekonomiskt sätt behövs det tillräckligt många nya bostäder.
	2.7. Det parkliknande området längs Stora Strandvägens vägkant, som naturutredningen lyfter fram som värdefullt och där det växer gamla och stora träd, ska anvisas i planen. Bevarandet av trädbeståndet längs vägkanten ska bevaras också i fortsättningen. Eftersom nuvarande gatuområden kommer att breddas får breddandet inte ha negativa konsekvenser för det nuvarande byggnadsbeståndet och inte heller försämra områdets landskapsbild eller kulturmiljöns och landskapets värden.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Längs Masabyvägen anvisas områden på tomterna som ska planteras och byggytornas gränser har justerats med beaktande av att växtligheten ska bevaras längs Masabyvägen. I detaljplanen har Masabyvägen beteckningen för en historisk vägsträckning (sh) och den anvisar inga ändrar i vägens sträckning. När detaljplanen förverkligas kommer de existerande körförbindelserna huvudsakligen att ändras till tomtgator och gator och delar av dem att breddas jämfört med nuläget. Vid dimensioneringen av gatorna har man beaktat nuläget och de förblir alltså så smala som möjligt, så att de som lite som möjligt påverkar den rådande kulturmiljön.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	2.8. Dessutom rekommenderar museet att de av Porkala arrendeområdes råmärken som finns på området noteras som till exempel minnesmärken i planen, eftersom avsikten är att de ska bevaras.	Arrendeområdets råmärken på detaljplaneområdet är inte ursprungliga råmärken och bedöms inte har något särskilt värde. Det är inte ändamålsenligt att notera dem i detaljplanen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	2.9. Gällande det arkeologiska kulturarvet konstaterar museet att det gjorts en arkeologisk inventering på planområdet år 2023 och informationen om planområdets arkeologiska kulturarv är uppdaterad. På planområdet finns sju gropobjekt som alla är övriga kulturarvsobjekt. Ovanpå en del av objekten anvisar planen förändrad markanvändning. Västra Nylands museums arkeolog bör ges tillfälle att vid behov övervaka avlägsnandet av objekten och dokumentera eventuella tilläggskonstruktioner som kan komma fram.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	2.10. De objekt som bevaras och deras områdesgränser ska noteras på plankartan med punktlinjer och sn-beteckning (n = löpande numrering, som planbeskrivningen ska hänvisa till) och förses med planbestämmelsen: *Övrigt kulturarvsobjekt. Planer gällande markkonstruktioner ska diskuteras med det regionala ansvarsmuseet (Västra Nylands museum).* På sidan 34 i planbeskrivningen ska texten fornminnen (gropar) korrigeras till övriga kulturarvsobjekt (gropar).	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Vid diskussion mellan plankonsulten och ansvarsmuseet kom man överens om att de gropobjekt som bevaras får objektsbeteckning och löpande numrering i detaljplanen. Planbeskrivningen har justerats enligt detta.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
3. **Fasa-Hommas väglag**	3.1. Fasa-Hommas väglag ställer sig synnerligen positivt till att planläggningen av Bobäck by också främjar utvecklingen av boendemiljön. Om man å andra sidan behandlar Tassbackens detaljplanen skilt från Bobäcks delgeneralplan innebär det utmaningar ur hela Bobäckområdets perspektiv, om vilket vi vill föra fram våra observationer.	Antecknas för kännedom. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	3.2. På Tassbackens planområde planeras bostadsbyggande för cirka 1270 personer, vilket ungefär fördubblar Bobäckområdets nuvarande invånarantal. Det här har kännbara konsekvenser i form av utomstående användare av det vägnät på cirka 3,6 km som upprätthålls av Fasa-Hommas väglag. Det privata vägnät som administreras av Fasa-Hommas väglag utgör det centrala vägnätet för såväl genomfartstrafiken mellan Hommasvägen och Hvitträskvägen som till rekreations- och motionslederna. Vägnätet betjänar förutom invånarna på väglagets influensområde också det kraftigt växande Masabyområdets invånare liksom också övriga tillfälliga väganvändare. Väganvändningen har under de senaste åren ökat märkbart och ställer ökande krav, inklusive ekonomiska krav, på ett underhåll som är säkert ur användarnas synvinkel. De här konsekvenserna ser vi inte att alls skulle ha beaktats vid uppgörandet av Tassbackens detaljplan.	När detaljplanen förverkligas kommer antalet nya invånare att ligga runt 1150 invånare, vilket är en märkbar ökning jämfört med Bobäcks nuvarande invånarantal. Detta kommer att leda till en kännbar ökning av trafikmängderna i traktens vägnät. Invånarantalet påverkar också användningen av rekreationsområdena och exempelvis simstranden. Man kan konstatera att den bil- och cykeltrafik som den kommande utvecklingen för med sig tydligt riktar sig åt andra håll än de vägförbindelser som upprätthålls av Fasa-Hommas väglag. Det nya bostadsområdets fordonstrafik torde alltså inte nämnvärt belasta de vägförbindelser som förvaltas av väglaget, eftersom den riktas till Masabyvägen och i praktiken inte styrs till Fasavägen eller Hommasbågen. Fotgängare och cyklister torde dock använda förbindelsen till simstranden i Bobäcks Kvarnvik. Sålunda kommer enstaka fotgängare eller cyklister säkert att använda Fasa-Hommas väglags vägnät för rekreation. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	3.3. Med tanke på rekreationsanvändning erbjuder Fasa-Hommas väglags vägnät möjligheter till utomhusvistelse och är redan nu populärt i motionssyfte. Kvarnvikens simstrand är en unik möjlighet för närområdets invånare att kunna simma och njuta av sjön Vitträsks strandlandskap. I dag är simstranden i flitig användning och både Kvarnviksvägen och simstrandens parkeringsplats är i praktiken otillräckliga och otrygga med beaktande av den ökade biltrafiken. Kvarnviksvägen är en smal gårdsväg och möjliggör inte att bilar och fotgängare, varav en stor del är barn, säkert kan mötas. Antalet bilar är också större än parkeringsplatsens kapacitet, vilket särskilt sommartid leder till parkering längs vägkanterna som påverkar trafiksäkerheten. Varje medlem i väglaget, vilket också Kyrkslätts kommun är när det gäller Kvarnvikens simstrand, är skyldig att meddela om förändringar i sin väganvändning. Vi framställer att man i samband med planläggningen av Tassbacken bedömer ökningen av rekreationsanvändning på Fasa-Hommas väglags område och särskilt ökningen av användningen av Kvarnvikens simstrand, så att väglaget utgående från detta på nytt kan bedöma hur många tonkilometer användningen av simstranden ger upphov till och storleken på Kyrkslätts kommuns vägavgift.	Antecknas för kännedom. Se föregående bemötande.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	3.4. Konsekvenserna för Gamla Hommasvägen samt avsnittet mellan Ryttarvägens och Gränsnäsvägens korsningar kommer enligt vår bedömning att vara betydande. Enligt det material som varit framlagt till påseende finns det ingen genomfartsmöjlighet i Tassbackens plan, varvid den naturligt kortaste vägen till såväl Masaby daghem som skolan sker via Fasa-Hommas väglags vägar. Barnens kortaste skolväg till fots eller med cykel går från Tassbacken längs fotgängarleden till Gamla Hommasvägen. Vi anser att Gamla Hommasvägen i dag inte kan räknas som trygg på grund av dålig sikt, smal väg och avsaknad av belysning. Det går förstås också att använda den led för gång och cykling som upprätthålls av kommunen, men alla som en gång varit skolbarn vet att man alltid tar den kortaste vägen. Ansvar och kostnader för en säker skolväg för barn från områden som inte hör till väglaget kan inte enbart belasta Fasa-Hommas väglag. Vi framställer att man vid planläggningen beaktar att det ska finnas en säker skolväg och överväga om Gamla Hommasvägens avsnitt ska införlivas i planområdet och på så sätt omfattas av det kommunala vägunderhållet. Vi förutsätter också en att det görs en bedömning av Tassbackens detaljplans konsekvenser för trafiken mellan Gränsnäsvägen och Ryttarvägen på den del som Fasa-Hommas väglag ansvarar för, så att dess inverkan på kostnaderna kan bedömas ur två olika synvinklar.	Detaljplanen har knappt någon inverkan alls på trafikmängderna och framför inte på fordonstrafiken på Gamla Hommasvägen eller på avsnittet mellan Ryttarvägen och Gränsnäsvägen på Hommasvägen. Från detaljplanens centrala område finns det ingen genomfartstrafik till Hommasvägen. För fotgängare och cyklister finns det inte heller något naturlig rutt från Tassbacken till Hommasvägen eller Gamla Hommasvägen, eftersom höjdskillnaderna i terrängen inte möjliggör byggandet av en tillgänglig rutt. De kortaste rutterna från detaljplanens centrala område mot Masaby styrs längs Masabyvägen. Dessutom kan fotgängare och cyklister använda bland annat Majbyvägen och Majbyhörnet samt Rusthållsstigen. För den som rör sig från detaljplanens centrala område blir Gränsnäsvägen en längre rutt från Tassbacken till Masaby än de andra rutterna och kommer knappast att användas för annat än rekreation. Gamla Hommasvägen har planerats som väg för gång och cykling, därifrån körning till byggnadsplatsen är tillåten (pp/t) i den gällande byggnadsplanen (Hommas och Masaby, centrum, 1991) och det är inte ändamålsenligt att i sin helhet ansluta den till Tassbackens detaljplanen. Den del av ifrågavarande rutt som ligger längst österut ansluts till Tassbackens detaljplan på grund av den skyddsväg som anvisats över Hommasvägen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	3.5. Med de här kommentarerna välkomnar vi i sinom tid Tassbackens nya Bobäckbor, men innan dess förutsätter vi att Kyrkslätts kommun beaktar områdets ökade invånarantal också i planeringen av sitt eget vägunderhåll samt framför allt i budgeten. Medlemmarna i Fasa-Hommas väglag betalar själva största delen av underhållet för vägarna till sina hem, eftersom kommunens understöd för privata vägar år 2024 var endast cirka 6 % av kostnaderna för att anordna säkert vägunderhåll för alla användare. Delägarna i ett privat väglag kan inte antas bära ökade kostnader, för att inte tala om ansvar för säkert vägunderhåll, när det är fråga om en så här betydande ökning av antalet användare.	Antecknas för kännedom.
4. **Kyrkslätts miljöförening rf**	4.1. Detaljplanens beredningsmaterial är inte i enlighet med generalplanen 2000. För området borde göras en delgeneralplan. En delgeneralplan för Bobäck är inte med i planläggningsprogrammet 2025–2028. Utvecklingsbilden för Masaby och Bobäck 2040 anvisar endast nuvarande och tätare bebyggelse, bara på en liten del av den östra kanten anvisas ny bebyggelse som stöder sig på Masabyvägen. I landskapsplanen finns inget stöd för detaljplanens ”omkörningsfil”. Det finns inga motiveringar till varför det är nödvändigt att avvika från general- och landskapsplanen. Med ”frimärksplaner” skapar man en miljö där helheten inte är planerad så att negativa konsekvenser för naturmiljön, kolbindningen och rekreationen minimeras och där man inte heller beaktar kollektivtrafikens funktionalitet och höga användningsgrad eller tillgången till service.	Detaljplanen följer i huvudsak Kyrkslätts generalplan 2020. Nästan hela detaljplaneområdet anvisas i generalplanen som område för bycentrum (AT). **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	4.2. Flygekorrens livsmiljö har inte noterats i sluttningen som gränsar till Hommasvägen och öster om den bebyggda fastigheten vid den. Vi har flera gånger meddelat om den här livsmiljön i samband med delgeneralplanen för Masaby. Tomterna längst västerut i kvarteren 8019 och 8020 ligger ovanpå flygekorrarnas fortplantnings- och viloplatser vid Majbyvägen.	I sluttningen bredvid Hommasvägen finns det enligt naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026) skog som lämpar sig som livsmiljö för flygekorrar, men den klassificeras inte som kärnområde och man känner inte till några hålträd. I kvarteren 8019 och 8020 i detaljplanens beredningsmaterial har man avverkat skog på området, vilket har försämrat flygekorrens levnadsförhållanden på ifrågavarande område och i naturutredningen klassificeras det inte som skog som lämpar sig som livsmiljö. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	4.3. Bobäck bäckens avrinningsområde är fel avgränsat och har fel namn på landskapsstrukturskartan. Vattnet från den del som ligger längst västerut rinner ut i Jolkby å, inte i Bobäck bäcken. Även om det skulle vara fråga om Vitträsks vattendrag, rinner områdets vatten via Bobäck bäcken ut i Esboviken – och Tassbacken är inte till någon del avrinningsområde för Vitträsk.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Vitträsks avrinningsområde har justerats och både beskrivningen och utredningen har uppdaterats med ändringarna.
	4.4. Buller och ljus från en eventuell tågdepå i Bobäck-Mankby har inte beaktats och inte heller dess konsekvenser för fungerande grönförbindelser.	Antecknas för kännedom. Kommunfullmäktige beslutade 19.5.2025 (§ 45) att en eventuell depå för lokaltåg planeras i Getberg. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	4.5. Grönförbindelserna på det större området har inte undersökts, med undantag för Bobäck bäcken. I landskapsplanen anvisas en grönförbindelse på en ungefärlig plats, så nära Tassbacken att man borde känna till dess exakta placering innan man fattar beslut om Tassbackens detaljplan. Förutom grönförbindelsen i landskapsplanen borde man dessutom beakta hur de mera lokala förbindelserna fortsätter ut över detaljplanens gränser.	I landskapsplanen (Nylandsplanen 2050) anvisas en grönförbindelsebeteckning på gränsen mellan Kyrkslätt och Esbo, cirka 700 meter från detaljplaneområdets nordöstra hörn. Detaljplanen försämrar inte förutsättningarna för att bevara landskapsplanens grönförbindelse. Naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026) presenterar lokalt viktiga ekologiska förbindelser och landskapsplanens ekologiska korridorer. Ingen av dessa ligger på detaljplaneområdet eller ens i dess omedelbara närhet. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	4.6. Dagvattenutredning saknas. Största delen av tomterna är så smala att det är svårt att placera naturliga dagvattenlösningar på dem.	En hanteringsplan för dagvatten ingår i den kommunaltekniska översiktsplanen (Sweco Finland Oy, 2026). Enligt bestämmelserna i detaljplanen ska dagvattnet hanteras på tomterna. Fördröjningssystemets kalkylerade minimivolym är en kubikmeter per varje hundra kvadratmeter ogenomsläpplig yta.
	4.7. Det saknas en utredning över hur byggandet av kommunaltekniken påverkar naturen (och priset). Det har stor betydelse när man bygger i ett småskaligt bergslandskap.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	4.8. En stor del av de viktigaste områdena för fladdermöss och tickor har lämnats utan byggande, men de är i stället de enda rekreationsområdena, varför slitaget skulle förstöra fallna träd samt utrotningshotade tickor och de liggande trädens kontinuitet skulle ytterligare försämras. Till exempel de delar av kvarteren 8017 och 8016 som är längst i nordost ligger ± ovanpå en värdefull koncentration av tickor. Så här skulle minskningen av naturens mångfald framskrida på områden som ännu har en möjlighet att återgå i ursprungligt skick om de fallna trädens kontinuitet tillåts fortsätta.	De mest betydande förekomsterna av tickor finns på detaljplanens rekreationsområden (VL). När grönområdena minskas jämfört med nuläget och detaljplanen möjliggör att invånarantalet ökar riktas slitaget till de rekreationsområden som anvisas i planen. Man kan dock konstatera att detaljplanen innehåller en tillräcklig mängd rekreationsområden för det nya bostadsområdets invånare. Användarna styrs till byggda rutter och sålunda blir rekreationsanvändningen av skogsområdena relativt liten. Lokalt går en del av naturvärdena förlorade på grund av byggandet och också på de rekreationsområden som bevaras kan användningen försvaga naturvärdena. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	4.9. VL-området som gränsar till Bobäck bäcken behöver skyddas.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Närrekreationsområdet (VL) och det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet (MA) i Bobäck bäckens strandzon i detaljplanens norra del omfattas av planbeteckningen för bevarande av miljön (luo-n): ” Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På det här området anvisas ingen verksamhet med dragningskraft för invånarna, vilket tryggar att områdets naturvärden bevaras.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	4.10. De anvisade förbindelserna för flygekorrar är så smala att de endast är randeffektområden. De 20 meter som nu anvisas är inte tillräckligt, även om hälften av det inte skulle ha anvisats som rekreationsled inklusive diken. Dessutom finns det risk för att en betydande del av träden faller eller blir fällda, när vind- och markförhållandena förändras eller när grannarna är rädda för att träden ska falla. Byggande med kvarterseffektiviteten 0,4 och 0,5 på smala tomter kan knappast genomföras så att träden i flygekorrarnas förbindelser fortsättningsvis skulle må bra.	De centrala flygekorrförbindelserna ligger delvis på detaljplanens närrekreationsområden (VL och VL/eko) och delvis på tomterna. I synnerhet på fastigheterna med existerande byggnader finns det rikligt med träd som ska bevaras enligt planen och som delvis fungerar som förbindelse för flygekorrar. På de nya kvartersområdena för småhus (AP) finns det några delområden där träden ska bevaras. På de smalaste ställena är närrekreationsområdena cirka 20–50 meter breda. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. På vissa delar av planen har dessutom en del av rekreationsområdena (VL- och VL/eko-områdena bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen) breddats.
	4.11. Vi anser att Tassbackens detaljplan inte ska föras vidare innan Bobäcks delgeneralplan vunnit laga kraft. Vi anser att: Byggande som följer den nuvarande Tassvägens dragning förutom ovanstående negativa konsekvenser orsakar en splittring av samhällsstrukturen och ökad biltrafik. Så anser vi inte att ska ske.	Antecknas för kännedom.
	4.12. Kompletterande byggande, om än glest, som stöder sig på Masabyvägen och dess busstrafik är motiverat.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	4.13. Planbestämmelserna bör ha en bestämmelse om att man ska använda trä eller andra material som lagrar kol (t.ex. halm) i bärande konstruktioner, isolering och ytmaterial. Bestämmelserna ska också främja såväl passivt som aktivt förnybar uppvärmning och nerkylning samt gynna småskalig elproduktion med sol och vind.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanens nya bostadsområden (A) och kvartersområdena för småhus (AP) har en planbestämmelse enligt vilken fasaderna huvudsakligen ska bekläs med trä.
	4.14. Beredningsmaterialet ger intrycket att konsulten/markägaren försöker öka byggrätten genom att föreslå orealistiskt stora byggmängder som man sedan kan pruta på. Vi anser att det här inte är god förvaltningssed, och att det inte heller värdesätter intressenternas arbete.	Antecknas för kännedom.
5. **Västra Nylands räddningsverk**	5.1. Grundvattenområde. En del av området ligger på grundvattenområde. I planeringsskedet bör man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av släckningsvatten vid en eldsvåda (till exempel byggnadsbrand eller fordonsbrand).	Området har avlägsnats ur grundvattenklassificeringen år 2017. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	5.2. Brandsäkerhet. Vid placeringen av bostadsbyggnaderna bör man beakta de krav som ett tätt byggande ställer på brandsäkerheten. Om byggnaderna placeras vid fastighetens gräns eller i dess närhet, bör man beakta möjligheten att bygga brandmurar.	Antecknas för kännedom. Ärendet hör till byggnadslovsskedet när området förverkligas.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	5.3. Vägnät. Om en för fotgängare och cykling ska användas för trafik till tomterna, bör den byggas så att den kan trafikeras av räddningsverkets unga fordon.	Antecknas för kännedom. Ärendet hur till det skede när området förverkligas.
	5.4. Släckningsvatten. Tillgången till släckningsvatten ska tryggas på området. Släckningsvattensarrangemangen ska förverkligas enligt Västra Nylands räddningsverks släckningsvattensplan. Området ska ha minst en brandpoststation som producerar minst 1200 l/minut.	Vid diskussion mellan plankonsulten och räddningsverkets representant har man kommit överens om att brandpoststationen inte noteras i detaljplanen. Dess placering avgörs i samband med detaljplanens gatuplanering. Samtidigt bör man försäkra sig om att vattenförsörjningens kapacitet är tillräcklig för brandposten. Den kommer sannolikt att placeras nära Tyrisvägens rondell. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
6. **Nylands förbund**	6.1. Samhällsstruktur Helsingforsregionens etapplandskapsplan anvisar tre centrum i Kyrkslätt, Veikkola samt Kyrkslätts centrum och Masaby, och de två senare är utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Kyrkslätts utvecklingszon för tätortsfunktioner sträcker sig ända till planområdets södra del. Detaljplaneprojektets mål är att möjliggöra över 1200 nya invånare på ett relativt obebyggt område. Enligt planbeskrivningen har området i dag 130 invånare. Förbundet omfattar att målet är i enlighet med kommunens generalplan, men konstaterat att målet inte direkt främjar målet i landskapsplanen. Kommunens tillväxt skulle enligt landskapsplanen i första hand rikta sig till områden runt stationerna som ska förtätas och därmed jämförbara områden som stöder sig på hållbara färdsätt. Med hänvisning till det arbetsmöte som hölls 22.8.2024 i samband med Tolls detaljplaneprojekt och den möjlighet som där lyftes fram, enligt vilken kommunen skulle kunna göra en helhetsöversikt av hur den förväntade befolkningstillväxten fördelar sig mellan Kyrkslätts olika områden inklusive tidtabell, anser förbundet att förslaget är bra och också stöder detta planarbete. Vi vill också nämna att förbundet har påbörjat en uppdatering av befolknings- och arbetsplatsprognosen som ska bli färdig vid årsskiftet. Också de uppgifterna har kommunen möjlighet att använda.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	6.2. Depå Planmaterialet innehåller inte landskapsplanens objektsbeteckning för depå (Bobäck/Mankby). Förbundet konstaterar att det influensområde som presenteras i planbeskrivningen till den här delen är otillräckligt. Enligt Helsingforsregionens MBT-avtalsförslag ska Esbo stad och Kyrkslätts kommun gör en utredning om alternativa placeringsplatser för Kustbanans lokaltågstrafiks depåer under år 2024. Utgående från utredningen ska båda inleda planläggning av lokaltågstrafikens depåer på sina egna områden under år 2025. Depån Bobäck/Mankby som anvisas i landskapsplanen ligger i omedelbar närhet av Tassbackens detaljplaneområde. Också om depån placeras någon annan stans påverkar det planområdet, till exempel i form av ett eventuellt sidospår. Planmaterialet ska kompletteras med en uppskattning av olika depåalternativ och deras inverkan på detaljplanelösningen.	Antecknas för kännedom. Kommunfullmäktige beslutade 19.5.2025 (§ 45) att en eventuell depå för lokaltåg planeras i Getberg. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

	6.3. Trafik Enligt planbeskrivningen stöder sig området på servicen i Masaby centrum, som ligger cirka två kilometer från planområdet söderut. Den mest betydande trafiken på området går längs Masabyvägen (förbindelseväg 81311). Därtill kommer skolans trafik samt i någon mån genomfartstrafik längs Gränsnäsvägen till områdets västra sida. Planområdet hör till HRT:s D-zon. Längs Masabyvägen går linjerna 901, 901K, 906 och 911. Det finns tre hållplatspar på planområdet. När markanvändningen i detaljplanen förverkligas kommer enligt planbeskrivningen antalet användare av kollektiv att växa och det blir tryck på att förbättra servicenivån i Masaby. I samband med lederna för fotgängare och cyklister beaktar planlösningen särskilt förbindelsebehovet till Masabyvägen, mot Masabyhållet samt till skolan. Från de nya områdena kan man ta sig till fots eller med cykel mot Masaby. De nya områdenas biltrafik styrs via den nya matargatan till Masabyvägen och påverkar sålunda inte körförbindelserna längs Masabyvägen Nylands förbund framför sin oro för att småhusdominerat byggande och en eventuell oförutsedd ökning av invånarantalet leder till en ökning av särskilt biltrafiken innan kollektivtrafiken har en sådan servicenivå att den blir attraktiv. Dessutom styrs den regionala trafiken delvis via Bobäcksgränden till stamväg 50 (Ring III). Bobäcksgrändens anslutning är en planskild korsning som inte är tillräckligt smidig och säker för den biltrafik som kommer från området. Det skulle vara bra att göra en övergripande utredning över planens konsekvenser för trafiken.	Enligt trafikutredningen (Masabyvägens-Tyrisvägens trafikutredning, Kyrkslätt, Sweco Finland Oy, 2026) producerar det byggande som detaljplanen möjliggör uppskattningsvis en ökning av den genomsnittliga vardagsdygnstrafiken (KAVL) med cirka 1 200 fordon. Ökningen gäller nästa helt och hållet Masabyvägen, där den fördelar sig söderut mot Masaby och norrut mot Esbo och Köklax. Den trafik som styrs mot Masaby antas vara mera betydande. De fordon som kör rakt längs med Masabyvägen uppskattas år 2045 vara cirka 3 000 fordon i dygnet. Trafikutredningen uppskattar personbilarnas andel till 67 %. Masabyvägens och Tyrisvägens anslutnings funktionalitet är enligt ovanstående trafikutredning synnerligen god åt alla håll, också under den livligaste kvällstimmen. På Masabyvägen kan det uppstå en kö av fordon som ska svänga till vänster till Tyrisvägen, men i utredningens simuleringar blir köerna korta (max 18 meter) och upplöses snabbt. Enligt utredningen fungerar anslutningen enligt uppskattning för år 2045 också utan skild svängfil eller undanmanöverutrymme söderifrån från Masabyvägen till Tyrisvägen. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Förutom Masabyvägens busslinjer och hållplatser möjliggör planlösningen också turbusstrafik längs Tyrisvägen. I bostadsområdets centrala del anvisar detaljplanen en rondell där bussarna kan svänga och norr om rondellen en hållplats. Dessutom kommer det ett nytt hållplatspar norr om skolan och det eventuella daghemmet.

	6.4. Kulturmiljö I landskapsplanen är största delen av planområdets sådant område som är viktigt ur kulturmiljöns eller landskapets synvinkel (Bobäck by och Vitträsks omgivningar; Stora Strandvägen). En planbestämmelse säger: ”I den mera detaljerade planeringen samt vid byggandet och användningen ska man ta hänsyn till värnandet om värdefulla kulturmiljöer på landskapsnivå. Då kulturmiljön utvecklas ska dess värden tas i beaktande och samordnas med den i landskapsplanen åsyftade ändamålsenliga markanvändningen.” Masabyvägen, som går längs med områdets östra kant, är en del av Stora Strandvägen. Den är en byggd kulturmiljö av riksintresse (RKY) och i Kyrkslätts generalplan 2020 definieras den som skyddsobjekt, liksom också objektet Sommarhem (r-315) på planområdet. Enligt planbeskrivningen har det gjorts en inventering av den byggda kulturmiljön på planområdet, där sammanlagt tretton av de inventerade objekten konstaterades vara kulturhistoriskt eller landskapsmässigt värdefulla. På utredningsområdet har man enligt planbeskrivningen identifierat flera värdefulla objekt i den byggda miljön samt kulturlandskapsvärden, som värdefulla vyer och öppna områden. Planlösningen anvisar ett landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA) i planområdets norra del. Till övriga delar uppmärksammar planlösningen inga värdefulla vyer. Planmaterialet innehåller inte heller någon landskapsanalys. Det är ändå bra att detaljplanens bestämmelser förutsätter att man gör en bindande närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning. Förbundet framför att planmaterialet kunde kompletteras med utredningsmaterial över den landskapsmässiga och kulturhistoriska	Parallellt med detaljplaneförslaget har det gjorts en närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning. De betydelsefulla vyer som identifierats i detaljplaneområdets kulturmiljö bevaras särskilt längs Masabyvägen (Stora Strandvägen) och de gamla körförbindelserna (de tomtgator som ansluter till Masabyvägen i detaljplanen). I planens norra del bevaras delvis det öppna åkerlandskapet, men det minskar i och med det nya byggandet. Likaså bevaras en del av planområdets lokalt öppna och halvöppna områden, men de kommer också att få kompletterande bebyggelse. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanebeskrivningen har kompletterats med en karta över landskapsstrukturen samt en värdekarta över landskapet och den byggda miljön (Tengbom, 2024). Dessutom har plankartan kompletterats med en beteckning för värdefull kulturlandskapshelhet (ma) för att beskriva ett viktigt område i anslutning till Bobäck by och Vitträsk. I detaljplanen har dess avgränsning preciserats jämfört med avgränsningen i landskapsplanen med beaktande av bland annat skyddade byggnader och dess gårdsplaner.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	dimensionen (som kartbeskrivning). I bästa fall kan materialet användas senare för att stärka identiteten när området marknadsförs.	

	6.5. Grönstruktur, ekologiska förbindelser Landskapsplanen anvisar behov av grönförbindelse cirka 500 meter nordost om ett område som enligt detaljplanens ska bebyggas. Landskapsplanens skala är 1:250 000 och anvisningen är sålunda mycket generell. Enligt planeringsbestämmelsen för behov av grönförbindelse ska den detaljerade planeringen trygga att ett förbindelsebehov med den här bestämmelsen bevaras eller förverkligas på ett sätt som tryggar arternas möjligheter att förflytta sig, rekreations- och motionsmöjligheter samt upprätthåller landskaps- och naturvärden. När man slår fast den exakta platsen för en grönförbindelse bör man klarlägga att förbindelsen har förutsättningar för att fungera som en del av ett större ekologiskt nätverk och nätverk för rekreation. Ifrågavarande förbindelsebehov (Köklax-Esboviken-Mankby) är en del av den landskapsmässiga ekologiska förbindelse som anvisas från Esbo centralpark till Esbovikens stränder, så att den fortsätter in på Kyrkslätts sida med en relativt god konnektivitet till naturens kärnområde väster om Mankby. Förbindelsens landskapsmässighet grundar sig på en utredning om Nylands ekologiska nätverk (Nylands förbund 2018). Behovet av förbindelse anvisas längs Esbo å från Köklax till Esbovikens Naturaområde och vidare över vägen och järnvägen till Esbo Mankby / Kyrkslätt Bobäck. Vid Naturautvärderingen av Esboviken-Bastviken har man konstaterat att beteckningarna för grönförbindelser som går söder och norr om området förbättrar Naturaområdets kontakt med omgivande områden och sålunda också områdets konnektivitet. Eftersom beteckningen för behov av grönförbindelse har en generell placering och ligger nära kommungränsen, ska	I landskapsplanen (Nylandsplanen 2050) anvisas en beteckning för behov av grönförbindelsebeteckning på gränsen mellan Kyrkslätt och Esbo, cirka 700 meter från detaljplaneområdets nordöstra hörn. Detaljplanen försämrar inte förutsättningarna för att bevara landskapsplanens grönförbindelse. Naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026) presenterar lokalt viktiga ekologiska förbindelser och landskapsplanens ekologiska korridorer. Ingen av dessa ligger på detaljplaneområdet eller ens i dess omedelbara närhet. Närrekreationsområdet (VL) i Bobäck bäckens strandzon samt det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet (MA) i detaljplanens norra del omfattas av en beteckning för omgivningens bevarande (luo-n): ” Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På det här området anvisas ingen verksamhet som påverkar områdets dragningskraft för invånarna, vilket tryggar att områdets naturvärden bevaras.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	den beaktas i vardera kommunens noggrannare planering, tills man har löst hur den ska tryggas och bekräftas. Vid noggrannare planering ska man beakta de två betydelsefulla ekologiska förbindelser som identifierats på planområdet: planbeskrivningen beskriver Bobäck bäckens frodiga omgivning samt förbindelsen från flygekorrens kärnområde mot Esboviken, som möjliggörs av gårdsplanernas växtlighet och trädbestånd. De här förbindelserna kan ha betydelse för de ekologiska förbindelser från Esbovikens stränder norrut som presenteras i utredningen på landskapsnivå. Den här betydelsen beskrivs inte i planbeskrivningen och materialet borde till den här delen kompletteras. Nylands förbund konstaterar att möjligheterna att förverkliga den landskapsmässigt ekologiska förbindelsen ska granskas i samband med detaljplanen och man bör motivera vad som är ifrågavarande detaljplaneområdes andel när det gäller att trygga och stärka dess funktionalitet i enlighet med planbestämmelsen för behov av grönförbindelse. Dessutom ska man vid behov anvisa planbeteckningar som tryggar att förbindelsen förverkligas. Anpassningen till klimatförändringen ökar ytterligare behovet av fungerande ekologiska förbindelser, vilket med för ett behov av att granska och stärka flera ekologiska korridorer. Ekologiska förbindelser kan man granska i Nylands förbunds karttjänst, som man hittar under länken ”Ekologiset verkostot / Avoimet aineistot”. Nylands förbund hjälper gärna till med att tolka materialet.	

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	6.6. Grönstruktur, naturvärden I planområdets sydvästra del finns ett kärrområde och bredvid kärret ett försumpat område som i naturutredningen avgränsas som värdefullt naturobjekt. På området förekommer fladdermöss samt grön sköldmossa och olika slags tickor, trots den svaga kontinuiteten för död ved. Naturinformationen visas på planbeskrivningens kartbilder s. 12–13. Enligt detaljplanebeskrivningen påverkas naturens mångfald när man ändrar det skogiga området till byggd miljö. Detaljplanen strävar dock efter att bevara naturens mångfald med vidsträckta grönnätverk och genom att trygga de ekologiska förbindelserna samt bevara de känsligaste områdena, som Bobäck bäckens stränder, de brantaste bergssluttningarna samt klipphällarna och våtmarkerna. I utvärderingen konstateras att byggandet som helhet inte hotar planområdets flora, fauna eller ekosystemets funktionalitet. Nylands förbund påpekar att bedömningen av konsekvenserna för naturen och naturmiljön bör kompletteras. De grönnätverk som anvisas på planområdet är som bredast cirka 100 meter. Uttrycket ”omfattande grönnätverk” i planbeskrivningen bör preciseras. För att de ska vara omfattande, förutsätter det att områden utanför planområdet inkluderas i nätverken, vilket bör komma fram. Konsekvensbedömningen är begränsad i förhållande till identifierade naturvärden och behandlar inte områdets relation till det landskapsmässiga ekologiska nätverket.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanens konsekvensbedömning har kompletterats utgående från naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026). Detaljplanebeskrivningen har uppdaterats och kompletterats bland annat gällande de ekologiska förbindelserna.

	6.7. Bedömning av klimatkonsekvenser Enligt landskapsplanens centrala allmänna planbestämmelse ska man vid planeringen av områdesanvändningen främja hållbara lösningar för att stävja klimatförändringen och anpassningen till den. Kyrkslätts kommun strävar efter att bli kolneutral till och med år 2030, vilket också är den målsatta tidtabellen för hela Nyland. I detaljplaneutkastets beskrivning konstateras gällande konsekvensbedömningen i punkten ”Övriga konsekvenser” att planen också har konsekvenser för klimathållbarheten. En egentlig bedömning av klimatkonsekvenserna har dock inte gjorts. Enligt vägkartan för Kyrkslätts klimatåtgärder från 2019 kommer kommunens näststörsta utsläppssektor år 2030 att vara byggnadernas energianvändning. Kommunen kan påverka byggnadernas energianvändning exempelvis via energieffektivitetskrav på byggnaderna. Enligt detaljplanens konsekvensbedömning minskar området kolsänkor när det skogbevuxna området ändras till byggd miljö. De kolutsläpp som frigörs kan kompenseras med ekologiska lösningar på området, som exempelvis att använda trä som byggmaterial eller stöda användningen av förnybar energi. I samband med detaljplanearbetet bör man analysera hur byggandet på området kan styras så att energieffektiviteten ökar och utsläppen minskar. När markanvändningen i första hand utvecklas i anslutning till goda kollektivtrafikförbindelser, minskar de utsläpp som orsakas av logistiken. För att minska utsläppen från	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Med verktyget KILVA har man gjort en bedömning av klimatkonsekvenserna, vilken ingår i planbeskrivningen. Dessutom är det tillåtet att bygga solfångare på byggnadernas tak.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	trafiken förutsätter det förutom elfordon också att användningen av kollektivtrafik, gång och cykling ökar. Detaljplanen bör trygga smidiga och säkra förbindelser till Masaby centrum och tågstationen. I allt planarbete är det viktigt att hitta planläggningsmässiga sätt att stävja klimatförändringen och anpassningen till förändringen. Det är också viktigt att bedöma planens klimatkonsekvenser i ett så tidigt skede som möjligt. Verktygen för klimatkonsekvensbedömningen är sålunda både bedömningsverktyg och en del av planläggningsprocessen. Nylands förbund uppmuntrar användningen av en bedömningsmetod för klimatkonsekvenser, som verktyget KILVA, som en del av planlösningen. I planbeskrivningen är det bra att ge en heltäckande beskrivning av klimatkonsekvenserna samt att identifiera och presentera hur man via planläggningen kan mildra de negativa konsekvenserna.	

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	6.8. Sammanfattning Nylands förbund ser det som positivt att man erbjuder mångsidiga boendelösningar på områden som ska förtätas och anser att Tassbackens detaljplan erbjuder en ypperlig möjlighet att skapa ett särpräglat och naturnära bostadsområde som representerar olika tidsperioder. På regional nivå anser förbundet dock att kustbanans depåfråga har högsta prioritet och behöver en brådskande lösning. Planområdet ingår i arbetet med Bobäcks delgeneralplan, som anhängiggjordes 2016, men som ännu inte har börjat beredas. Enligt delgeneralplanens projektkort har projektet inte framskridit på grund av bland annat den regionala lokaltågstrafikens depåprojekt. Förbundet anser att lösningen är god och att man borde agera lika återhållsamt på samma område på en noggrannare plannivå. Kyrkslätts kommun har flera anhängiggjorda detaljplaner som möjliggör småhusboende. Ifall kommunen ändå aktivt fortsätter att planlägga Tassbacken, ska man i arbetet med detaljplanen presentera en övergripande utredning om depåreserveringens konsekvenser på alla de platser där kommunen undersöker en eventuell placering av depån (inkl. ett eventuellt extra överföringsspår). Nylands förbund anser det viktigt att planarbetet vid behov möjliggör ett proaktivt och konstruktivt samarbete med olika myndigheter, som arbetsmöten.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
7. **Miljövårdsenheten Kyrkslätts kommun**	7.1. Den halvfärdiga naturutredningsrapporten ska färdigställas, så att den finns med när planförslagets material läggs fram till påseende.	Planläggarna har hösten 2025 haft tillgång till resultatet från naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026). Dess viktigaste observationer och kartor har bifogats detaljplanebeskrivningen. Man kan konstatera att kommunens miljöskydd har styrt uppgörandet av utredningen.
	7.2. I Kyrkslätts småvattenutredning från år 2018 avgränsas det landskapsmässigt värdefulla klibbalskärret i naturligt tillstånd vid Bobäck bäcken, vilket inte nämns i sammandraget i Tassbackens naturutredning. Klibbalsskogar är skyddade naturtyper enligt naturvårdslagens 64 §. Det är skäl att förse ifrågavarande klibbalskärr med skyddsbeteckning i detaljplanen, vilket tryggar dess naturvärden.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Närrekreationsområdet (VL) i Bobäck bäckens strandzon samt det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet (MA) i detaljplanens norra del omfattas av en beteckning för omgivningens bevarande (luo-n): ”Med tanke på naturens mångfald särskilt viktigt område. Trädbeståndet längs med åkanten får inte förstöras.” På det här området anvisas ingen verksamhet som påverkar områdets dragningskraft för invånarna, vilket tryggar att områdets naturvärden bevaras

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	7.3. Den naturutredning från 2015 som gjorts som grund för Masabys och Bobäcks delgeneralplan avgränsar en lokalt synnerligen värdefull klippbrant i detaljplaneområdets västra del och vegetationen under branten som består av gammal hed med lundartad blandskog. Det är skäl att förse de här objekten med skyddsbeteckning i detaljplanen, för att trygga deras naturvärden.	Enligt naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026) har klippbranten i detaljplanens västra del skog som lämpar sig som kärnområde för flygekorrar och den har också en god ekologisk förbindelse. På området finns rikliga förekomster av tickor. Som naturtyp är klippbranten ändå inte hotad och är inte klassificerad som exempelvis landskapsmässigt värdefull naturtyp eller som klass 1- eller 2-område enligt LUOPAS-klassificeringen. Det område som beskrivs i det förra stycket anvisas i detaljplanen som obebyggt närrekreationsområde (VL), där det inte finns något tryck på rekreationsbruk på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	7.4. Den förbindelse som går från flygekorrens kärnområde via planområdets västra del är ställvis kritiskt smal för att tillräckligt med träd ska kunna bevaras med beaktande av det byggande som sker bredvid. Det är viktigt att en fungerande förbindelse bevaras mellan kärnområdet för flygekorrar på Tassbackens detaljplaneområde (4), kärnområdet för flygekorrar i Hommas (5) och kärnområdet för flygekorrar vid Tinaåkersvägen (11). De områden med VL-beteckning som är viktiga för att flygekorren ska kunna förflytta sig är det skäl att anvisa med beteckningen VL/eko (viktigt område för flygekorrens förflyttning, där man inte får vidta åtgärder som väsentligt försämrar flygekorrens förflyttningsmöjligheter).	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På det närrekreationsområde (Skogsdalen) som ligger i närheten av flygekorrarnas kärnområde har detaljplanen beteckningen VL/eko, vilket tryggar att flygekorrarnas flygförbindelse bevaras. Dessutom har kvartersområdena i närheten av flygförbindelsen (bland annat kvarter 8003) fått en planbeteckning som förutsätter att träden bevaras. De fungerar som kvarterens interna flygekorrutter bland annat från kärnområdet österut.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	7.5. De områden som har VL-beteckning (och VL/eko-beteckning) bör få en planbestämmelse, enligt vilken utgångspunkten för skötseln av området är att bevara och utveckla dess mångfaldsvärden.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** VL-beteckningen har kompletterats med: ”Områdets trädbestånd, växtunderlag samt vegetation bör skötas så att den biologiska mångfalden bibehålls och kan därtill ytterligare förstärkas.”
	7.6. Enligt planbeskrivningen (punkt 3.1.2) har man tidigare påträffat flygekorre om på området, även om flygekorrens kärnområde var obebott år 2023. Det är säkrare att konstatera att man i den flygekorrutredning som gjordes år 2023 inte observerade några flygekorrar på området eller tecken på att sådana skulle finnas.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Planbeskrivningen har kompletterats med den nya naturutredningens (Luontotieto Keiron Oy, 2026) flygekorrobservationer från år 2025.
	7.7. Det är skäl att justera planbeskrivningens (punkt 3.1.2) beskrivning av vattendelarna. Från planområdet rinner inget ytvatten ut i Vitträsk, så Vitträsks avrinningsområde hör alltså inte till planområdet. Beskrivningen nämner inte att en del av planområdet hör till Jolkby ås avrinningsområde.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Sjön Vitträsks avrinningsområde har justerats i planbeskrivningen.
	7.8. Det planförslagsmaterial som läggs fram till påseende borde innehålla en hanteringsplan för dagvatten. Från planområdet rinner dagvatten till Esbovikens Natura 2000-område samt till Bobäck bäcken och Jolkbyån som ingår i de lax- och sikvattendrag som definierats av NTM-centralen i Nyland. Lösningarna för hanteringen av dagvatten ska vara naturenliga.	En hanteringsplan för dagvatten ingår i den kommunaltekniska översiktsplanen (Sweco Finland Oy, 2026). Enligt bestämmelserna i detaljplanen ska dagvattnet hanteras på tomterna. Fördröjningssystemets kalkylerade minimivolym är en kubikmeter per varje hundra kvadratmeter ogenomsläpplig yta.
	7.9. Det planförslagsmaterial som läggs fram för påseende borde också innehålla en klimatkonsekvensbedömning och resultaten borde beaktas i planförslaget.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Med verktyget KILVA har man gjort en bedömning av klimatkonsekvenserna, vilken ingår i planbeskrivningen.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
8. **Digita Oy**	8.1. Mastoperatören Digita Oy konstaterar att det uppstår ny småhusbebyggelse på området och antalet användare av mobilnätet ökar märkbart. Nätstrukturen på det nuvarande behovsområdet och dess omgivning förmår inte täcka behovet av ökad mobilnätskapacitet. På planområdet borde göras en emt-områdesreservering för en ny basstation (mast och tekniskt utrymme). Bifogas en preliminär plats för en emt-områdesreservering. Den här platsen skulle radiotekniskt lämpa sig för hela behovsområdet. Vi ger gärna tilläggsuppgifter om hur området definieras etc.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanen anvisar med en egen beteckning placeringen av en basstation för datatrafik (emt) på P/s-kvartersområdet i kvarter 8009, dvs Ljusdalas tomt. Placeringen grundar sig på diskussion mellan plankonsulten och Digita Oy:s representant år 2026.
9. **HSL**	9.1. HRT anser att det är bra att förbindelserna för gång och cykling förbättras. För att främja ett hållbart sätt att röra sig är det viktigt med smidiga förbindelser till Masabyvägen och servicen i Masaby centrum.	Antecknas för kännedom.
	9.2. I fortsatta diskussioner med HRT borde man ta upp en vändplatsreservering på Tassbackens område, för att möjliggöra en fortsatt utveckling av busstrafiken.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På detaljplaneområdets matargata (Tyrisvägen) anvisar detaljplanen, dess illustration samt den kommunaltekniska översiktsplanen en vändplats som är dimensionerad för busstrafik, och bredvid den en busshållplats. Vid Tyrisvägen anvisas också ett nytt hållplatspar norr om skolan och det eventuella daghemmet.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
10. **Bobäcksbackens väglag**	10.1. När Tassbackens detaljplan förverkligas ökar trafiken på Masabyvägen. Anslutningen till Bobäcksbacken är otrygg redan med nuvarande trafikmängder. Vi kräver åtgärder som förbättrar säkerheten i vår korsning innan förverkligandet av Tassbacken inleds.	Antecknas för kännedom. Bobäcksbackens och Masabyvägens korsning hör inte till detaljplaneområdet. När planen förverkligas ökar fordonstrafiken på Masabyvägen vid den här korsningen.

11. **Svinvallen-Gränsnäsvägens väglag**	11.1. Trafiken till det nya bostadsområde, Tassbacken, som planläggs i Bobäck by kommer delvis att gå via Gränsnäsvägen. Utgående från planförslaget och diskussioner med bland annat detaljplanechef Simon Store föreslås att trafiken från Gränsnäsvägens första ända skulle styras till Tassbacken. Kyrkslätts kommun skulle ta ansvar för Gränsnäsvägens första del, ända till den s.k. Jeppasbacken och sköta om underhållet för den delen. Härifrån framåt, från Gränsnäsvägen 55, skulle vägen fortsätta som ett privat väglag, så som den fungerat i årtionden. Gränsnäsvägens väglag har inget att anmärka gällande Tassbacken detaljplaneförslag och inte heller att Gränsnäsvägens första ända ansluts till kommunen vägnät. Vi vill dock veta hur planläggningen beaktar Gränsnäsvägens sista ända, alltså den del som administreras av det privata väglaget. Den här delen betjänar fastighetsägare och användare och det är viktigt att försäkra sig om det inte sker en orimlig ökning av trafikmängderna när Tassbackens invånarantal ökar. Eftersom det inte planeras någon direkt anslutning från Tassbacken till Hommasvägen, tror väglaget att en del av invånarna sannolikt kommer att använda Gränsnäsvägen när de ska ta sig till Masaby. Det här ökar slitaget på vägen, som i dagsläget upprätthålls med privata medel. När Gränsnäsvägens första del övergår till kommunen, minskar väglagets medel för underhåll märkbart. Gränsnäsvägen är inte planerad för tung eller livlig trafik och på vintern, i synnerhet på vårvintern, är den ofta i dåligt skick under menförestiden. Det är klart att när det byggs cirka 180 nya hem i Tassbacken, använder alla invånare inte alltid kommunens asfalterade vägar. Ökningen av trafik-	Förverkligandet av detaljplanen har inga stora konsekvenser för trafikmängderna och särskilt inte på fordonstrafiken längs Gränsnäsvägen. För den som rör sig från detaljplanens centrala område blir Gränsnäsvägen en längre rutt från Tassbacken till Masaby än de andra rutterna och kommer knappast att användas för annat än rekreation. Öster om Jeppasbacken blir Gränsnäsvägen kommunal gata. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

	mängderna, i synnerhet när det gäller tunga fordon, kommer att vara betydande under byggnadstiden, som kan pågå i många år. När trafikmängderna mångfaldigas, försämras också Gränsnäsvägens trafiksäkerhet. Gränsnäsvägen är enfilig och belysningen upphör vid Jeppasbacken (Gränsnäsvägen 55). På vägens sista del har invånarna inte för nuvarande för avsikt eller ekonomiska möjligheter att öka belysningen. Vägen används också flitigt av skolelever på morgnar och eftermiddagar. Hittills har vi klarat oss tack vare den glesa trafiken, men när den ökar förändras situationen. Det här gäller naturligtvis också när Gränsnäsvägen används för rekreation. Eftersom det såväl ur trafiksäkerhetens som hållbarhetens synvinkel skulle vara oskäligt att en väg som upprätthålls med privata medel belastas av extern trafik, vill vi veta hur Tassbackens trafik har planerats så att den inte belastar den privata delen av Gränsnäsvägen (Gränsnäsvägen 55–120) mera än i dag? Dessutom undrar vi med vilken tidtabell kommunen övertar ansvaret för Gränsnäsvägens första del? Gränsnäsvägens väglag anser att det här borde ske så snart som möjligt och innan byggnadsarbetena inleds, eftersom väglaget inte har resurser att upprätthålla den första ändan under byggnadsskedet.	

Intressent	Utlåtande	Bemötande
12. **Caruna Oy**	12.1. Nuvarande elnät 20 kV / 0,4 kV. På planområdet finns Caruna Esbo Ab:s eldistributionsnät enligt bilaga 1. 2kV:s ledningar är markerade med blått och 0,4 kV:s ledningar med grönt och ljusrött. Luftledningar markeras med en enhetlig linje och jordkablar med streckad linje. Parktransformatorerna markeras med violetta kvadrater.	Antecknas för kännedom. Se bemötande 12.2.
	12.2. Konsekvenser för eldistributionen I och med den nya detaljplanen ökar elanvändningen på området och det nuvarande elnätet räcker inte till för områdets elbehov. Därför behöver området nya kablar samt utgående från planens beredningsmaterial också tre nya parktransformationer. Vi anhåller om att områden (20 m^2) för nya parktransformatorer anvisas på planområdet enligt bilaga 2. Som parktransformatorer använder vi transformatorer med standardkonstruktion och -färgsättning i enlighet med Carunas anvisning för byggnadssätt. Parktransformatorn ska placeras så att den är lätt att nå. Förverkligandet av planområdet förutsätter dessutom nya 20 och 0,4 kV:s kablar på området. De nya kablarna dras när gatorna byggs.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På detaljplaneområdet anvisas sammanlagt tre parktransformatorer på de platser ni föreslår på närrekreationsområdena (VL) i närheten av gatuområdena. De anvisas på plankartan med egna objektsbeteckningar (et-m).

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	12.3. Fördelning av överflyttningskostnader Caruna Esbo sköter eventuella överflyttningar av elnätskomponenter för Caruna Esbos elnät och beställaren ansvarar för överflyttningskostnaderna. Förutsättningen för att flytta ledningar, transformatorer och andra komponenter är att de placeras på nya bestående platser.	Antecknas för kännedom.
	12.4. Övriga anmärkningar Caruna har inget övrigt att anmärka gällande detaljplaneförslaget. Vi anhåller om möjlighet att ännu ge utlåtande i planens förslagsskede.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
13. **Kyrkslätts handikappråd**	13.1. I det beredningsmaterial som getts för utlåtande har man enligt handikapprådets uppfattning med utredningar och bestämmelser beaktat byggnadernas kvalitet och byggnadssätt, buller, kommande parkeringsplatser, naturvärden, dagvattenkonsekvenser och kulturhistoriska objekt (bland annat fornminnen). Handikapprådet påminner om att man i den fortsatta planeringen ska beakta tillgängligt byggande samt förverkligandet av en trygg, hälsosam och tillgänglig miljö. Tillgängliga bilplatser ska placeras i närheten av butikernas ingångar och de ska ha en tillgänglig och användarvänlig rutt till ingångarna. Avståndet mellan den tillgängliga bilplatsen och ingången borde vara högst 10 meter. Handikapprådet framställer att man i den fortsatta planeringen också beaktar vinterunderhållet av de tillgängliga bilplatserna, så att inte snöhögar förhindrar eller försvårar användningen. Till övriga delar beslutade handikapprådet att ärendet antecknas för kännedom och att rådet inte i det här skedet har något ytterligare att anmärka.	Antecknas för kännedom.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
14. **Kyrkslätts ungdomsfullmäktige**	14.1. Trafiksäkerhet Det är viktigt att detaljplanen beaktar att ungdomar rör sig i området, särskilt i riktning mot Masaby. Masabyområdet kommer att vara populärt för ungdomar, eftersom där finns sådan service som riktar sig till ungdomar, som ungdomsgårdar och butiker. Därför ska vägarna till Masaby och Bobäck skola planeras som första alternativ för gång och cykling. Övergångar över stora körbanor bör minimeras och alternativt kan man överväga att bygga underfarter. Utgående från prognosen för områdets åldersstruktur och ungdomars intressen kan man anta att lätta motorfordon, som mopeder och mopedbilar, kommer att vara populära. Därför ska sikten vid vägkorsningarna säkras och vid behov kan man överväga att bygga rondeller för att göra trafiken smidigare.	Från detaljplaneområdet går det flera leder för gång och cykling mot Masaby centrum, tågstationen och skolorna samt till Masabyvägen. Från de centrala bostadsområdena är de här lederna klart kortare än biltrafikens förbindelser och de använder både gatunätet och rekreationsområdenas ruttnät. På grund av terrängformerna är en del av lederna rätt branta (över 10 %), men det finns också tillgängliga leder mellan detaljplaneområdet och Masaby centrum, som till exempel via Majbyvägen. För de underfarter som föreslås i utlåtandet finns det inte ekonomiska grunder, eftersom användarna skulle vara mycket få. Det finns inte heller några naturliga platser i terrängen för underfarter. Den motorfordonstrafik som invånarna i detaljplanens centrala del orsakar (också mopeder och mopedbilar) använder den nya matargatan (Tyrisvägen) när de ska till Masabyvägen. Den nya gatuanslutningen är klart bättre ur trafiksäkerhetens och -funktionalitetens synvinkel än den nuvarande Gränsnäsvägen, eftersom den ligger på en jämnare plats och har bättre sikt. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	14.2. Samhörighet Ungdomsfullmäktige uppskattar att planläggningen beaktar samhörighetens och kulturhobbyernas behov, exempelvis gällande byahuset. För ungdomarnas del är det dock viktigt att försäkra sig om att det finns tillräckligt med meningsfull sysselsättning på området, på platser som är lätta att nå. En skejtramp eller korgbollsplan i närheten av skolan skulle ge ungdomarna möjlighet att utöva idrott och träffa varandra. I närheten av husbolag och bostadshus skulle det vara bra att planera gemensamma områden där man kunde bygga till exempel lekplatser för barn och korgbollsplaner för ungdomar. De här åtgärderna skulle också stöda samhörigheten på området. Ungdomsfullmäktige vill också fästa uppmärksamhet vid de ungas motionsmöjligheter på området. Den närliggande naturen erbjuder redan goda möjligheter för utomhusvistelse och motion, men man kunde också överväga att bygga ett utomhusgym eller motionstrappor som skulle främja ungdomarnas fysiska aktivitet och fungera som hjälp under den närliggande skolans gymnastiktimmar.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På detaljplaneområdet anvisas två regionala lekplatser (vk) på närrekreationsområdena (VL). Dessutom möjliggör planen att det byggs en närmotionsplats (vu) på södra delen av Bobäck skolas tomt. Därtill ligger Masaby idrottspark, som erbjuder mångsidiga motionsmöjligheter, relativt nära detaljplaneområdet (cirka 2,5 km från de centrala bostadsområdena).

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	14.3. Trivsel Ungdomsfullmäktige gläder sig åt att områdets trivsel har beaktats, särskilt gällande den närliggande naturen. Parkeringsplatsen vid Bobäck skola skulle med tanke på områdets åldersstruktur och de ungas mopedintresse kunna vara en samlingsplats för mopedister på kvällarna. Det här skulle ge de unga en viktig plats att samlas på, men frågan bör på grund av den eventuella bullernivån beaktas vid planeringen av de byggnader som ligger nära parkeringsplatsen.	Antecknas för kännedom.
15. **Hem och skola i Bobäck**	15.1. Bobäck skola och skolans skolgård omfattas av detaljplanen. Eftersom detaljplanen märkbart kommer att påverka elevernas, personalens och familjernas vardag är det viktigt att det dels görs en barnkonsekvensanalys av detaljplanen och dess påverkan på både eleverna och de barn som förväntas bo både i nuvarande Bobäck och det planerade bostadsområdet i framtiden. Det behöver ordnas ett hörandetillfälle för eleverna i Bobäck skola där barnen kan lyfta fram vad som behöver beaktas ur deras synvinkel och vad som är viktigt för dem, som exempelvis skogsområdet intill skolan, sportplanen, skidspår och att trafiken kring skolan är säker. Föreningen är tacksamma för att kommunens arkitekt ställde sig positiv till ett hörande med eleverna. Föreningen ställer sig till förfogande om det behövs.	Det har inte ordnats något skilt möte med skolans representanter, eftersom de, liksom alla andra intressenter, haft möjlighet att uttrycka sina åsikter i det skede när detaljplanen uppgjordes. I planens förslagsskede är det dessutom möjligt att ordna ett nytt hörande.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	15.2. Det behövs en riskbedömning av de planerade trafikarrangemangen till det nya bostadsområdet. Som det nu är planerat kommer det att utgöra en fara för både elever, personal och föräldrar eftersom det inte har beaktats att en stor del av eleverna i Bobäck skola kommer med skjuts till skolan. De går eller cyklar inte, vilket fallet är i Sundsberg och Kartanonrannan koulu dit det också finns enbart en infartsväg.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Skolans angöringstrafik har i samband med planläggningen undersökts i den kommunaltekniska översiktsplanen. Trafiklösningen grundar sig på en enkelriktad ring i vars södra kant det finns ett område för skoltaxin. Föräldrarnas angöringsplatser finns vid gatan Tyrisbrinken. Från dem finns det en direkt användarvänlig förbindelse till Tyrisbrinkens fotgängar- och cykelleder. Det är lätt att nå skolan till fots eller med cykel, förutom via Tyrisbrinken kan man komma från Masabyvägen längs Gamla Gränsnäsvägen och söderifrån längs Nävergränden.
	15.3. Redan nu råder det utrymmesbrist i Bobäck skola på grund av ökat elevantal, samma gäller för det svenskspråkiga daghemmet Hommas daghem. När invånarantalet höjs ökar också trycket på antalet elevplatser i skolan och på daghemmet, något som måste beaktas i samarbete med småbarnspedagogiken och utbildningen. Det föreligger nu en risk att det i planeringen enbart fokuseras på finskspråkiga barn och att de svenskspråkiga därmed inte beaktas jämlikt. I detaljplanen finns ett daghem med men ännu finns det ingen information om detta är planerat som ett svensk- eller finskspråkigt daghem. Föräldraföreningen påminner också om att Kartanonrannan koulu i Sundsberg redan under flera års tid har varit för liten för att kunna ta emot sundsbergsbarnen. Föräldraföreningen fäster uppmärksamhet vid att detta misstag inte får upprepas denna gång.	Detaljplanen möjliggör att skolan byggs till med cirka 1 200 m^2 Planen tar inte ställning till ett eventuellt daghems språkfråga. I Kyrkslätts kommuns servicenätsplan 2025–2035 anvisas inget daghem på detaljplaneområdet. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
16. **Kyrkslätts Småfastighetsförening rf**	16.1. Allmänt om detaljplaneförslaget Föreningen anser att Tassbackens detaljplan ligger på ett viktigt utvecklingsområde i närheten av kustbanan, där det är bra att kommunen planlägger. Å andra sidan ligger Tassbackens detaljplan inte i närheten av järnvägsstationerna och inte ens i närheten av kommunens centra, varför området borde planläggas så som man tidigare gjort i tätorternas randområden. Enligt den landskapsplan som fastställdes år 2023 är området ju utvecklingszon för tätortsfunktioner och enligt kommunens egen generalplan är det AT-område, vilket betyder bycentrum. Föreningen protesterar kraftigt mot det framlagda förslagets kvarterseffektivitet. Detaljplanens ekonomiska lönsamhet för kommunen får inte vara en drivande kraft när man gör upp en detaljplan. Föreningen påminner om att trots att planen uppgörs av en extern aktör på beställning av markägarna, är kommunen skyldig att se till att planen är rimlig. Nu framgår endast markägarnas önskan om en maximal avkastning – som skulle leda in Kyrkslätts planläggning på hela nya spår. Föreningen anser att det framlagda detaljplaneförslaget ska remitteras för ny beredning och att ett nytt förslag i sinom tid läggs fram för nya kommentarer.	Byggandets effektivitet i detaljplanen varierar mellan de olika kvartersområdena från ganska effektivt till ganska glest, beroende på läge och bland annat terrängformer. I regel ligger de effektivaste kvarteren som huvudsakligen har bolagsform (A och P) i detaljplaneområdets centrala område på Tyrisvägens influensområde och de glesare kvarteren på dess kanter. På planområdet finns också fristående småhus på egna tomter liksom också småhuskvarter i bolagsform. I två av kvarteren för bostadsbyggnader (A) får man också bygga små flervåningshus, vilket möjliggör ett mångsidigare bostadsbestånd. Bostadsbyggnaderna har i huvudsak två våningar och har en småhusaktig stil. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har en del av rekreationsområdena (bland annat Vaktstuguskogen och Skogsdalen) breddats på vissa av planens områden.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.2. Planläggningseffektivitet AP-kvarteren Effektivitet = 0,5 för AP-kvarter har man aldrig tidigare sett i Kyrkslätt. Motsvarande planläggningstäthet hittar man inte i kommunens detaljplaner, också i Sundsberg är den högst e = 0,3 för AP-kvarteren. I Bro har t.o.m. A-kvarteren endast effektivitetstalet e = 0,4 i planen. Småfastighetsföreningen har bekantat sig med Esbos detaljplaner och sökt information om AP-kvarterens planering – efter att ha tittat igenom över 10 lämpliga detaljplaner kan man konstatera att man endast i en detaljplan i Träskända har hittat effektivitetstalet e> 0,3 /e = 0,33 – 0,38). Alla andra var glesare, till och med i de nyare planerna för Esbo Kallvik/på Mustalahtiområdet. När föreningen tog kontakt med planläggningsavdelningen i Esbo stad, presenterade man ett planområde i Esbo med stort e-tal. Där anvisades visserligen ett skilt närparkeringsområde (LPA) bredvid kvarteret – något som inte finns i Tassbacken. I Esbos svar konstaterades dessutom att effektivitetstal över 0,3 är ganska sällsynta i Esbo. De nu föreslagna effektivitetstalen för AP-kvarteren finns alltså egentligen inte heller i Esbo, så varför skulle Kyrkslätt långt utanför alla kommuncentrum planlägga med en sådan effektivitet? Småhusföreningen anser att detaljplaneförslaget ska ändras så att det motsvarar den allmänna effektiviteten för AP-kvarter, max e = 0,3. Tassbacken är verkligen inget kommuncentrum och nog ska man i planläggningen beakta detta också på kvartersnivå.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Se bemötande 16.1. Detaljplanens högsta tomteffektivitet (e_t=0,35) gäller tre kvarter vid Tyrisvägen (A-kvarteren 8007 och 8008 samt AP-kvarteret 8016) samt ett AP-kvartersområde i kvarter 8013. Effektiviteten i kvartersområdena för småhus är antingen 0,25 eller 0,30. Dessa är sedvanliga effektivitetstal för småhuskvarter i Kyrkslätt.

	16.3. Planläggningseffektivitet AO-kvarteren Småhusföreningen vill tacka planläggaren för att planen möjliggör byggrätter av olika storlek i AO-kvarteren. Det finns redan en marknad också för mindre fristående småhus. Å andra sidan vill föreningen uttrycks sin oro för att AO-tomterna är små. Ur detaljplaneförslaget framför inte AO-tomternas storlek eller vilket e-tal som använts, så det går inte att göra en exakt bedömning av tomternas storlek – men när vi själva matade in den plankarta som fanns som bilaga till presentationsmaterialet i ett dimensioneringsprogram, började de minsta tomterna från 600 m^2. Föreningen påpekar att det här är en exceptionellt liten tomt och att tomtens byggrätt är betydande jämfört med kommunens övriga motsvarande planer, exempelvis i Festberget har samma byggrätt beviljats tomter vars storlek börjar från 740 m^2. Småhusföreningen anser att AO-tomterna i Tassbackens plan ska planläggas så att de har minst sedvanlig storlek. När man dessutom beaktar att Tassbacken ligger i periferin, på ett område för bycentrum, borde tomterna till och med vara större än på området som ligger nära kommunens centra.	De obebyggda tomterna i kvarteren för fristående småhus (AO) är relativt varierande till sin storlek. De minsta är knappt under 500 m^2 och de största lite över 900 m^2. Man kan konstatera att största delen av de nya tomterna för fristående småhus är 700–850 m^2. Effektiviteten på de nya tomterna för fristående småhus varierar mellan 0,21 och 0,32 utan byggrätten för ekonomibyggnader. I tomternas form och byggnadsytor har man beaktat tillräckliga avstånd till granntomternas bostadsbyggnader. Därför anvisas byggnadsytorna i en del av kvarteren (kvarteren 8017–8024) så att bostadsbyggnaden på varannan tomt ligger på gatusidan av tomten och på varannan i mitten av tomten eller på tomtens bakre del. På de områden där detaljplanen anvisar kompletterande byggande (bland annat i kvarteren 2115, 2116, 8001, 8002, 8003, 8006 och 8010) är tomterna klart större och den genomsnittliga tomtstorleken och variationsbredden och tomternas effektivitet är klart lägre än i nuläget på de obebyggda tomterna för fristående småhus. På detaljplaneområdet finns det alltså tomter av olika storlek för olika familjers behov. De mindre tomterna har naturligtvis mindre byggrätt än de större. Med en måttfull tomtstorlek och relativt stor kvarterseffektivitet har man kunnat lämna rum för så många rekreations- och andra obebyggda områden som möjligt. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet har det totala antalet AO-tomter i detaljplanen minskats med några tomter, samtidigt som deras genomsnittliga areal har ökat något. Totalt bildas cirka 126

Intressent	Utlåtande	Bemötande
		nya AO-tomter, varav cirka 45 på Masabyvägens kompletteringsområde och cirka 80 på Tyrisvägens influensområde.
	16.4. Byggrätt – inte tvång att spjälka upp tomterna Småhusföreningen förargar sig över att man igen föreslår att nuvarande tomter med tvång ska spjälkas upp som en del av detaljplaneförslaget. Det här föreslog i tiden också i Festbergets och Tollsbackens detaljplaneförslag, men till slut stannade man vi att definiera byggrätten (x as) för de nuvarande tomterna. Småhusföreningen vill vara en instans som både då och nu driver den här ändringen och anser att så borde ske alltid när gamla bostadsområden utvecklas. Det här är också ett rimligt sätt att behandla invånarna: i och med detaljplanen kommer fastighetsskatten ändå att stiga märkbart på området såväl för de tomter som styckats upp som de ostyckade. De styckade skulle ännu få en extra skattehöjning om de är obebyggda. Invånarna ska själva ha rätt att bestämma när de eventuellt styckar sina tomter.	Det har förts en dialog med ägarna till de bebyggda tomterna på detaljplaneområdet och de har också kommit med många åsikter om hur man kan utveckla deras områden. Till exempel förslagen till hur tomterna ska delas, exempelvis gällande tomterna 2116, 8001, 8002, 8003, 8005, 8006, 8010, 8013 och 8021, har huvudsakligen kommit från invånarna och grundar sig på deras önskemål. På en del av tomterna anvisas möjlighet att bygga flera bostäder (planbeteckningarna 2as eller 3as), varvid man förutom den existerande bostadsbyggnaden får bygga ett nytt fristående småhus. En del av de bebyggda tomterna indelas i två tomter i detaljplanen, varvid den ena tomten innehåller den existerande bostadsbyggnaden inklusive ekonomibyggnader och på den andra tomten kan man bygga ett nytt fristående småhus. Den här praxisen har använts när det med beaktande av omgivningen och bland annat körförbindelserna är möjligt att bilda en ny tomt. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.5. Skolans behov Bobäck skola skiljer sig från kommunens övriga små skolor på så sätt att en betydande del av eleverna kommer till området utifrån. Det här ställer också krav som avviker från det normala, vilket bör beaktas i planeringen. Skolans och daghemmets angöringstrafik är betydande och den ska förverkligas så att den möjliggör korttidsparkering för daghemmet nära skolan samt en smidig cirkulerande trafiklösning för den övriga angöringstrafiken. I synnerhet gällande taxi- och busstrafiken gäller det att tänka praktiskt och möjliggöra WC-besök för chaufförerna, eftersom skolan är busslinjens ändhållplats. Man bör också fundera på att ge tillgång till skolans innergård i samband med planeringen av parkeringsplatser. Sandplanen nedanför skolan används kvällstid helt och hållet som parkeringsplats av dem som använder skolan på kvällarna.	Angöringstrafiken till Bobäcks skola och ett eventuellt daghem är betydande. Därför är den här trafikens funktionalitet viktig, liksom också den allmänna trafiksäkerheten. Tack vare sitt läge störs områdets bosättning knappast alls av den trafik som orsakar av de här verksamheterna. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Den kommunaltekniska översiktsplan som ingår i detaljplaneringen innehåller en funktionell trafiklösning. Skolans angöringstrafik är enkelriktad och de platser där eleverna stiger av och på ligger vid gatan Tyrisbrinken, varifrån eleverna direkt, tryggt och användarvänligt kan ta sig till fotgängar- och cykellederna. Det eventuella daghem som anvisas i detaljplanen ligger nordost om skolan och trafikarrangemangen går att ordna mera praktiskt jämfört med beredningsmaterialet, där ett eventuellt daghem skulle ligga väster om Ljusdala. Det kan konstateras att de bilplatser som behövs för skolan och ett eventuellt daghem också fungerar som varandras reservplatser under till exempel kvällstillställningar, varvid man endast i undantagsfall skulle behöva använda skolans sandplan för parkeringar på kvällarna. Det totala antalet parkeringsplatser nära skolan är något flera än i nuläget.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.6. Kollektivtrafiken KPY vill påpeka att områdets kollektivtrafik i nuläget lämnar mycket att önska. Den som exempelvis ville ta sig till Tassbackens infotillfälle om detaljplaneförslaget en vardagskväll kl. 17:30 kunde efter kl. 16 inte längre använda sig av kollektivtrafiken. Den önskan om ökad kollektivtrafik som planförslaget innehåller övertygar inte.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanen och den kommunaltekniska översiktsplanen möjliggör en ny busslinje till detaljplanens centrala område på matargatans (Tyrisvägen) influensområde. Bussarnas vändplats ligger på matargatan och norr om den finns bussarnas ändhållplats. Ett annat hållplatspar anvisas norr om skolan och ett eventuellt daghem. Det är dock osäkert om den nya busslinjen förverkligas, eftersom man fattar beslut om kommunens busslinjer och deras tidtabeller på annat håll.
	16.7. Kollektivtrafikens hållplatser KPY framför ett önskemål om att man i samband med gatuplaneringen också beaktar kollektivtrafikens, alltså bussarnas, hållplatser och tillräcklighet, så att de också betjänar det nya planområdet.	Se föregående bemötande. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I den kommunaltekniska översiktsplanen föreslås förbättringar för Masabyvägens busshållplatser, som skyddsvägar, mittrefuger och väntutrymmen.
	16.8. Masabyvägen När Tassbacken presenterades berättade kommunens representant Simon Store att ansvaret för Masabyvägen i och med planen skulle överflyttas från NTM-centralen till kommunen. KPY undrar om det då skulle löna sig att detaljplanen redan nu skulle omfatta också den del av Masabyvägen som överflyttas? På motsvarande sätt betraktades nyligen de vägstumpar som överflyttades till kommunen som en del av Tollsportens detaljplaner.	Masabyvägen ingår i den detaljplan som uppgörs och den är där anvisad som gatuområde. Ägandet överflyttas alltså från staten till kommunen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.9. Masabyvägen och den nya huvudmatargatans korsning KPY betonar att när planen förverkligas behövs det ovillkorligen ett undanmanöverutrymme med mittrefug vid den nya huvudmatargatans anslutning till Masabyvägen. Precis som vid den nya fina anslutningen från Gamla Strandvägen till Vattentornsbackens del 2.	I den kommunaltekniska översiktsplanen som ingår i detaljplanering planeras Tyrisvägens och Masabyvägens anslutning utan mittrefug. Masabyvägens och Tyrisvägens anslutnings funktionalitet är enligt ovanstående trafikutredning synnerligen god åt alla håll, också under den livligaste kvällstimmen. På Masabyvägen kan det uppstå en kö av fordon som ska svänga till vänster till Tyrisvägen, men i utredningens simuleringar blir köerna korta (max 18 meter) och upplöses snabbt. Enligt utredningen fungerar anslutningen enligt uppskattning för år 2045 också utan skild svängfil eller undanmanöverutrymme söderifrån från Masabyvägen till Tyrisvägen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.10. Förbindelse till Hommasvägen KPY anser att leden för gång och cykling till Hommasbågen ska förverkligas på ett klokt och tryggt sätt med beaktande av personer med nedsatt rörlighet. Vid behov kan man göra en lämplig bergsskärning, som det gjordes på Gamla Hindersbyvägen i området vid Festberget.	En förbindelseled för motionärer från detaljplaneområdets centrala område, alltså från Tyrisvägens influensområde till Hommasbågen och Hommasvägen, är svår ur trafikens synvinkel på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen. Under planeringen har man undersökt olika ruttalternativ, som till exempelvis motionstrappor som en del av ett ruttalternativ. Det går inte att skapa en tillgänglig rutt för det här avsnittet och det går inte att göra omfattande bergsskärningar av landskapsmässiga och ekonomiska skäl. Leden i detaljplanen anvisas som en stig med riktgivande placering. En mera funktionell och tillgänglig led kan ordnas exempelvis via Majbyvägen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	16.11. Seniorboende KPY ställer sig frågande till huruvida det seniorboende som lyfts fram i planen och på informationsmötet kan anses vara meningsfullt. Området är helt beroende av den kommersiella servicen i Masaby, dit det är ganska lång väg, oberoende av om man rör sig till fots eller med bil. De som bor i ett seniorboende har sällan tillgång till bil. KPY frågar sig verkligen om den här planen är meningsfull.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Seniorboendet var en möjlighet som lyftes från i beredningsmaterialet. Det har tagits bort från planens målsättningar, eftersom det inte var i enlighet med Kyrkslätts servicenät 2025–2035.

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.12. Håller kommunens planläggningsidentitet på att förändras? Småhusföreningen anser att Tassbackens detaljplaneförslag skiljer sig märkbart från rådande planläggningspraxis i Kyrkslätts kommun. Det här är visserligen inte första gången som markägarna vill maximera sin vinst, till exempel i detaljplaneförslaget Veikkolabäcken II år 2016 kritiserade föreningen också den planerade tätheten. Om Tassbackens detaljplan godkänns som sådan, trots att den ligger långt från kommunens centra, skulle det uppstå ett betydelsefullt prejudikat för kommande planläggning. För en täthet som inte är normal ens i Esbo. En dylik förändring i planläggningssättet skulle märkbart förändra kommunens identitet på småhusområden och föreningen frågar nu om det här verkligen är kommunens vilja? Föreningen anser att småhusdomineringen kan betonas också med den nuvarande planläggningsidentiteten.	Detaljplanelösningarna grundar sig på kommunens strategiska linjedragningar och på högre planeringsnivåer, som generalplanen. Effektiviteten eller karaktären hos detaljplanens bostadsbyggnader skiljer sig inte väsentligt från vanliga småhusområden i Kyrkslätt. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Intressent	Utlåtande	Bemötande
	16.13. Byns identitet är hotad Till slut poängterar föreningen ännu att när Kyrkslätts färska kommunstrategi till och med betonar: ”Våra attraktions- och hållkraftsfaktorer är säregna byar och områden med en stark egen identitet”, så anser föreningen att Tassbackens detaljplaneförslag i sin nuvarande form skulle vara ett kännbart hot mot Bobäck bys historiska identitet och den nuvarande starka bygemenskapen. Mot bakgrunden av detta frågar föreningen till slut hur detaljplaneförslaget förverkligar kommunens strategi till den här delen?	När detaljplanen förverkligas ändras Bobäcks byakaraktär väsentligt jämfört med nuläget. Den ökade invånarmängd som planen möjliggör är betydande och de nya bostadskvarterens karaktär avviker från det vanliga byggnadssättet i Bobäck by. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
17. **Kyrkslätts hembygdsförening r.f.**	17.1. Vi har tagit del av beredningsmaterialet för Södra Tollsportens detaljplan och kan konstatera att vi inte har något att anmärka om materialet.	Antecknas för kännedom.
18. **Kyrkslätts äldreråd**	18.1. Meddelar att de inte ger något utlåtande.	Antecknas för kännedom.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
1. **Åsikt 1**	1.1. På planbilden ser Vaktstuguvägen ut att delvis gå in på vår fastighet. Våra bästa äppelträd och bärbuskar ligger cirka 23 m från vår nuvarande gräns mot Vaktstuguvägen och grenarna kommer ännu närmare. Vi önskar att den nya tomt som planeras skulle vara ett par meter smalare än i er plan: bredd högst 21–22 m från den nuvarande gränslinjen (alltså cirka 19–20 m från Vaktstuguvägen), så att äppelträden skulle bevaras på vår sida.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen blir Vaktstuguvägens båda sidor något bredare på de nuvarande fastigheternas gränsområde. Den nya tomt som bildas har i enlighet med ert förslag gjorts smalare än i beredningsmaterialet och bredden i detaljplanen är lite under 20 meter.
	1.2. Dessutom diskuterade vi med våra grannar om att det skulle kunna reserveras lite mera byggrätt för ekonomibyggnader på båda fastigheterna, så att de större, nuvarande bostadsbyggnadernas tomter skulle få 200+75m2 byggrätt. Vi har båda flera bilar, båtar och traktorer mm, som behöver skydd för regn/snö. För de ”nya” byggplatserna skulle det räcka med 200+50 enligt ert förslag.	**Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.** I detaljplanen anvisas byggrätterna enligt åsiktsgivarens förslag.
2. **Åsikt 2**	2.1. Tack för den tidigare diskussionen om detaljplaneförslaget gällande min fastighet. Jag undrade då om det är möjligt att ändra de två småhustomter som anvisas på tomtens nedre del till parhustomter. Efter att ha funderat på saken stöder jag i alla fall kommunens plan.	Antecknas för kännedom.
	2.2. Trafikbullret hörs ännu tydligare i Tassbacken än till exempel på Gränsvaktsvägen. Det märker man till exempel i bärskogen. Kan planläggaren påverka att Ring III får ett ordentligt bullerplank i samband med planläggningen av Tassbacken?	Enligt bullerutredningen (Sweco Finland Oy, 2026) hörs det trafikbuller till Tassbackens detaljplaneområde, huvudsakligen från Masabyvägen, Kustbanan och Ring III. Bullernivån dagtid är enligt utredningen i nuläget lite över 60 dB på de gårdsplaner som ligger närmast Masabyvägen, vilket överskrider statsrådets direktiv för bullernivåer på utomhusområden. I prognossituationen (år

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		2050) antas bullernivåerna öka med cirka 1–2 decibel. På de mest bullerutsatta tomterna ska man beakta bullerbekämpning vid placeringen av byggnader och gårdsplaner. Dessutom kan man använda bullerskyddande konstruktioner på tomterna, som täta staket. Ring III:ans eventuella bullerbekämpning hör inte till Tassbackens detaljplanering. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
3. **Åsikt 3**	3.1. Fastighetens byggnad från 1958 är inte nödvändigtvis kulturhistoriskt eller landskapsmässigt betydelsefull. Det verkar klart att huset inte har någon särskild arkitektonisk eller kulturell betydelse. I dylika situationer grundar sig tomtens värde främst på praktiska faktorer, som läge, infrastruktur och tomtens utvecklingsmöjligheter, inte på kultur- eller landskapsvärden. För den här fastigheten borde huvudvikten ligga på praktiska arrangemang och ägarens behov, inte på överdriven poängtering av kultur- eller landskapsvärden, om det inte finns tydliga grunder för det.	Fastighetens båda huvudbyggnader har i den landskaps- och kulturmiljöutredning (Tengbom Oy, 2023) som gjordes i samband med planarbetet klassificerats som värdefulla byggnader och de har en planbeteckning (sr) som förutsätter att byggnaderna ska skyddas. Byggnaden från 1958, i vars nedre våning det funnits en affär eller bybutik, är lokalt sett historiskt värdefull, även om butiksverksamheten upphört redan för länge sedan. Den ligger också på en väl synlig plats i Masabyvägens landskap, särskilt när man kommer norrifrån. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	3.2. De två vägförgreningar som leder till tomten och som har tagits bort från kartan, men varav den ena endast tillfälligt är ur användning, medför sin egen utmaning. Om tomten delas i framtiden, kan det bli nödvändigt att den ena förgreningen åter tas i bruk för att garantera ett fungerande trafikarrangemang. Det skulle vara klokt att försäkra sig om att det här alternativet förblir öppet och att kartbeteckningarna motsvarar fastighetens verkliga användnings-	Detaljplanen tillåter egna tomtanslutningar till båda tomterna, som sedan går ihop till en tomtanslutning ut till Masabyvägen. Den nuvarande situationen förändras alltså inte i och med att detaljplanen förverkligas. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	möjligheter. På så sätt skulle man undvika onödiga administrativa problem och trygga en effektiv och förnuftig användning av fastigheten i fortsättningen.	
	3.3. Tomten har delats med ett avtal om besittningsdelning mellan två ägare och en eventuell kommande tudelning är en förnuftig och praktisk lösning. Det är önskvärt att tomten delas i två delar så att både tomternas storlek är cirka 1500 m².	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen har markägarens fastighet delats i två tomter. Tomternas areal blir dock under 1500 m^2, eftersom fastighetens nuvarande areal är under 3000 m^2.
	3.4. Jag vill uttrycka min djupa oro för den här planändringen samt att jag motsätter mig den. Jag hoppas att planeringsnämnden tar min oro på allvar och på nytt tar ställning till beslutet att bygga bostadsbyggnader på skolans åker. Det är viktigt att områdets nuvarande och blivande invånare kan njuta av en trygg, grön och trivsam miljö, som stöder såväl utbildning som samhörighet. Förlust av grönområde Skolans åker har under årtionden varit ett viktigt grönt område och en naturenlig plats som används av såväl skolans elever för utomhusvistelse som av områdets invånare för rekreation. Om byggprojektet förverkligas skulle det förstöra den här sällsynta öppna platsen och barn och invånare skulle få färre möjligheter till utomhusvistelse.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen anvisas åkerområdet nordost om markägarens fastighet för byggande (kvarter 8004). I stället för det småhuskvarter som anvisas i beredningsmaterialet anvisar planen en plats för eventuellt daghem eller motsvarande serviceverksamhet. Väster om Masabyvägen och norr om matargatan (Tyrisvägen) bevaras en del av åkerområdet som landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA).
	3.5. Ökad trafik Om man bygger bostadsbyggnader i närheten av skolan, leder det oundvikligen till att trafiken ökar. Det här ökar å sin sida risker som hänför sig till trafiksäkerheten, i synnerhet när det gäller områdets skolelever och ungdomar. Det finns en oro för att en tätt bebyggd omgivning för med sig	När detaljplanen förverkligas ökar motorfordonstrafiken och övrig trafik, både de nya gatorna och på existerande gator och leder. Den övergripande kommunaltekniska planen fäster uppmärksamhet vid trafiksäkerheten, till exempel genom att anvisa

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	trängsel och farosituationer på de små gatorna i bostadsområdet.	upphöjda skyddsvägar vid de viktigaste övergångsställena på gatuområdena. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	3.6. Konsekvenser för skolans verksamhet Byggande i närheten av skolan kan påverka skolans dagliga verksamhet och lärmiljö. En byggarbetsplats innebär oundvikligen buller och störningar som kan inverka menligt på elevernas koncentration och välmående. Det finns också en oro för att den nya bebyggelsen för med sig ett för stort tryck på skolan redan nu belastade resurser.	Buller, arbetsplatstrafik och övriga störningar på detaljplaneområdet är normala olägenheter under byggnadstiden för småhusområden. De koncentreras inte särskilt till skolans omedelbara närhet. Detaljplanen möjliggöra tilläggsbyggande med cirka 1200 v-m^2. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	3.7. Försvagade naturvärden Åkerlandskapet bredvid skolan är också ekologiskt betydelsefullt, eftersom det är en livsmiljö för många lokala djurarter. Om området bebyggs, försvagar det naturens mångfald och förstör värdefull natur som är svår att återställa.	Enligt naturutredningen (Luontotieto Keiron Oy, 2026) har åkerområdet inga särskilda naturvärden. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	3.8. Används som skidspår på vintern Om vintrarna används skolans åker aktivt som skidspår av skolans och förskolans elever. Det ger barnen möjlighet att tryggt röra på sig och motionera under vintermånaderna nära skolan. Byggandet skulle förstöra den här viktiga motionsformen och tvinga eleverna att använda andra platser som eventuellt ligger längre bort. Om skidspåret går förlorat är det till skada för såväl skolans som förskolans elever, som dagligen drar nytta av motionen i sin vardag.	Se bemötande 3.4. Skidspåret kan i fortsättningen dras till exempel på åkern norr om Tyrisvägen. För att komma dit från skolan eller ett eventuellt daghem måste man gå över matargatan (Tyrisvägen). **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	3.9. Samhörigheten försvinner Skolans åker har varit en del av samhällets vardag och livsstil. Den är ett område där barn och vuxna kan träffas, leka och tillbringa tid tillsammans. Om man bygger hus här förminskas det gemensamma området, vilket kan försämra möjligheterna till socialt umgänge.	På detaljplaneområdet finns många olika platser utomhus som lämpar sig för social samvaro. De lek- och utevistelseplatser (vk) som anvisas till exempel vid ett eventuellt nytt daghem samt på närrekreationsområdena ökar antalet lekplatser jämfört med nuläget. Dessutom möjliggör detaljplanen att det byggs en plats för närmotion (vu) på till exempel skoltomten (Bobäcks skola). **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
4. **Åsikt 4**	4.1. Planutkastets AO-område Planutkastet anvisar en tomt för den existerande byggnaden. Markägaren önskar att man ökar ifrågavarande AO-områdes byggrätt samt byggnadsplatserna antal.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På ifrågavarande kvartersområde för fristående småhus (AO) anvisas två byggplatser (2as), vars sammanlagda byggrätt är 400+t100 k-m^2.
	4.2. Markägaren önskar att man beaktar att ifrågavarande AO-områdes ”vänstra” gräns i nordsydlig riktning på den nuvarande fastigheten skulle bildas enligt den existerande skogs-/trädlinjen.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Gränsen för kvartersområdet för fristående småhus (AO) och kvartersområdet för småhus (AP) anvisas utgående från flygfotografi och baskarta längs skogskanten. Dessutom har gränsens placering kontrollerats av fastighetsägaren.
	4.3. Planutkastets AP-område Planutkastet anvisar effektivitetstalet 0,25 för området. Markägaren önskar att effektivitetstalet för ifrågavarande område ökas.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Effektivitetstalet för kvartersområdet för fristående småhus (AP) i detaljplanen är 0,30.
	4.4. Markägaren önskar att bostadsbyggnaderna på planutkastets AP-område också skulle kunna omfatta en källarvåning ovan jord eller en våning som delvis är infälld i marken och som räknas som våning, vilket skulle möjliggöra en	I detaljplanen är våningsantalet på kvartersområdet för fristående småhus (AP) två, liksom huvudsakligen också på andra platser i området. Källarvåningar som ligger helt ovan jord är inte tillåtna, men får byggas om de huvudsakligen ligger under jord.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	flexiblare placering av byggnaderna och anpassning till fastigheten.	**Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	4.5. Planutkastets gatuområde Markägaren önskar att man beaktar att den nya matargata som anvisas i planutkastet skulle placeras möjligast nära den nuvarande fastighetens gräns mot syd-ost, i enlighet med det som nu anvisas i planutkastet.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I den kommunaltekniska översiktsplan (Sweco Finland Oy, 2026) som uppgjorts parallellt med planläggningsarbetet har den generella planen för den nya matargatan (Tyrisvägen) specificerats. I detaljplanen har matargatan (Tyrisvägen) blivit något bredare på båda sidorna, jämfört med beredningsmaterialet.
	4.6. Markägaren önskar att man vid planeringen av höjdläget för det nya gatuområde som anvisas i utkastet beaktar både den nuvarande fastighetens höjdläge och infarten till de blivande fastigheterna, i enlighet med det som nu anvisas i planutkastet.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I planlösningen har man beaktat höjdläget mellan fastigheterna och gatorna. I den kommunaltekniska översiktsplanen har man dessutom undersökt gatornas höjdlägen för både gatornas och de omgivande kvarterens del. Planlösningarna har till den här delen specificerats jämfört med beredningsmaterialet.
	4.7. Markägaren önskar att placeringen av den eko-/återvinningsstation som anvisas i planutkastet skulle undersökas på nytt och att man skulle undersöka möjligheten att flytta den till ett lämpligare ställe på detaljplaneområdet. Markägaren påpekar att planutkastets eko-/återvinningsstation nu ligger på ”fel” sida om den nya matargatan, när man ser på hur eko-/återvinningsstationen placerar sig i förhållande till nuvarande och kommande bosättning på detaljplaneområdet. I dag skulle största delen av planområdets invånare bli tvungna att gå över matargatan för att använda eko-/återvinningsstationen, vilket kan leda till	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Eko-/återvinningspunktens läge anvisas i detaljplanen till det eventuella daghemmets kvarter (8004). Det ligger alltså inte längre på åsiktsgivarens fastighet.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	trängsel på matargatan gällande bil-, fotgängar- och cykeltrafik.	
	4.8. Kommunen har meddelat att man måste lämna in en föroreningsutredning från marken på växthusområdet på den nuvarande fastigheten. Markägaren lämnar in utredningen under år 2025.	Över marken på ifrågavarande fastighets växthusområde har det gjorts en föroreningsutredning (Tapio Strandberg Oy, 15.9.2026). Enligt den finns det metaller i marken med en halt som överstiger tröskelvärdena för arsen, bly och sink. Innan bygglov beviljas på området ska man göra en riskbedömning av behovet av att rena marken på växthusområdet. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
5. **Åsikt 5**	5.1. Som bilaga mitt uppdaterade förslag till ändring av tomtindelningen. På så sätt skulle det nuvarande egnahemshuset kunna bevara biltaket och gårdsplanen I fortsättningen kommer ägaren inte att ha användning för fastighetens stockbastubyggnad och staket, och de får alltså bli på de nya tomterna. Dessutom önskas att den nuvarande anslutningen från Masabyvägen till egnahemshusen bevaras; till de nya tomterna skulle man köra längs Gränsvaktsvägen.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen har tomtindelningen ändrats enligt åsiktsgivarens förslag. Fastighetens nuvarande körförbindelse från Masabyvägen har tagits bort av trafiksäkerhetsskäl och körförbindelserna till både nya och nuvarande fristående småhus anvisas via Gränsvaktsvägen.
6. **Åsikt 6**	6.1. Med hänvisning till mitt telefonsamtal ber jag ännu skriftligen att ni beaktar mitt önskemål om att öka byggloven på min fastighet. Nu anvisar utkastet två bygglov. Med detaljplanechefen talade vi om att det kunde lyckas att lägga till åtminstone två bygglov.	För ifrågavarande fastighet anvisar detaljplanen två tomter för fristående småhus (AO). Flera tomter skulle innebära att de bredvidliggande närrekreationsområdena skulle bli märkbart smalare och inverka negativt på bevarandet av deras naturvärden.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.
7. **Åsikt 7**	7.1. Bifogar två alternativ för infart till fastigheten. Vi tycker att alternativ 1 kan genomföras utan att lutningen på vägen till gårdsplanen blir ett problem.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen har fastigheten delats i två tomter för fristående småhus (AO), varav den har byggrätt för två nya bostadshus (2as). Körförbindelsen till de nya fristående småhusen anvisas från Gränsbomsvägen via tomternas gemensamma tomtanslutning.
8. **Åsikt 8**	8.1. Vi är nya invånare i Bobäck. Vi attraherades av områdets lugn, glesa byggnadsbestånd och bymiljö, men ändå en plats dit det är lätt att ta sig med bil eller tåg från huvudstadsregionen. Den här kombinationen tycks inte längre finnas på många platser. Byggandet i Tassbackens skog, enligt den nuvarande planen, verkar enligt vår mening väldigt tätt och skulle tränga undan hela skogen. Tassbackens skog är ett viktigt rekreationsområde som används dagligen av områdets invånare och inom gångavstånd finns det inte motsvarande naturområden. Om byggandet i planen skulle göras glesare/minskas, skulle det hjälpa till att bevara Tassbackens områdes personliga identitet och ett betydelsefullt rekreationsområde för invånarna samt lindra ”påseffekten” och trycket på trafiken från det nya området till Masabyvägen under rusningstid. Ett konkret exempel kunde vara att avlägsna den	När detaljplanen förverkligas förändras Bobäck bys karaktär väsentligt jämfört med nuläget. Planen möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och de nya bostadskvarteren skiljer sig till sin karaktär från det vanliga byggandet i Bobäck by. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen).

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	västra gårdsgatan ur planen, varvid ett mera sammanhängande trädbestånd skulle bevaras. Enligt vår åsikt är det bättre ju mindre byggande det kommer till Tassbacken. Vi förstår emellertid att bosättningen breder ut sig och områden måste utvecklas. Det är fint att det inte planerats någon genomfart genom det gamla området.	
9. **Åsikt 9**	9.1. Min syn på planförslaget. Allmänt kan jag konstatera att man planerar alltför tätt byggande i Bobäck by. Enligt planförslaget skulle det byggas alltför tätt i närheten av den gamla bebyggelsen. I närheten av de gamla bostadstomterna borde det byggas glesare och den tätare bebyggelsen borde placeras längre bort från det nuvarande bostadsområdet.	När detaljplanen förverkligas ändras Bobäcks byakaraktär väsentligt jämfört med nuläget. Den ökade invånarmängd som planen möjliggör är betydande och de nya bostadskvarterens karaktär avviker från det vanliga byggnadssättet i Bobäck by **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen).
	9.2. Dessutom borde grönområdet mellan det gamla bostadsområdet och de nya bostadsområdenas 8013 och 8014 vara bredare. På det här området finns det huvudsakligen stora trädbestånd och när man hela vägen genom dem har planerat en promenadväg, är det inte ett tillräckligt brett grönområde för att kunna freda olika slags bostadsområden, för att inte tala om att man ska kunna röra sig i naturen. Vid placeringen och byggandet av promenadvägen skulle man också önska att gamla träd och klippor bevaras	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I Vaktstuguskogen har närrekreationsområdet breddats jämfört med beredningsmaterialet söder om kvarter 8013 (i planen kvarter 8014). Dessutom har friluftsledernas riktgivande placering ändrats på ovannämnda plats.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	så bra som möjligt. T.ex. den med rött markerade svängen till våra tomters gräns är onödig.	
10. **Åsikt 10**	10.1. På fastigheten borde planläggas flera bostadstomter förutom de tre som nu anvisas. Tomten är 2,5 hektar stor, på andra tomter av motsvarande storlek har man planerat förhållandevis mycket flera bostadstomter. På den del av fastigheten som ligger på Masabyvägens sida har man konstaterat att det finns ett kärr med naturvärden som ska bevaras, men på andra delar av fastigheten kan man planera flera bostadstomter. Till exempel den gröna remsa som går över tomtgatan kunde i jämlikhetens namn placeras på en annan fastighets mark, om det behöver hittas en plats för den. Då skulle man kunna planera bostadstomter på tomtgatans båda sidor.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanens kvarter 8022 och 8023 (i beredningsmaterialet kvarteren 8019 och 8020) har förstorats mot öster, varvid de har fått ytterligare två tomter för fristående småhus (AO. Kvarter 8021 (i beredningsmaterialet 8018) har å andra sidan fått en tomt mindre jämfört med markanvändningen i beredningsmaterialet, så det kan skapas ett närrekreationsområde (VL) inklusive friluftsleder mellan de ovannämnda kvarteren. I detaljplanen har alltså antalet tomter för fristående småhus på markägarens fastighet utökats med en tomt.
11. **Åsikt 11**	11.1. Vi ber vänligen att VL-beteckningen avlägsnas från vår tomt. I detaljplaneutkastet har hälften av vår tomt fått VL-beteckning. På den här delen av tomten ligger vårt förråd, vedlider, virkeslager, växthus, ett tjugotal pallkragar, 2	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen har närrekreationsområdet (VL) förminskats och kvarter 8003 förstorats jämfört med markanvändningen i beredningsmaterialet. Detaljplanens tomt för fristående småhus (AO) bildas enligt åsiktsgivarens fastighets nuvarande gränser.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	stora komposter, brunn, eldplats, vistelseutrymmen, planterade träd och buskar, gammalt trädbestånd samt förbättrade naturdammar. Vi har röjt tomten som var helt trädbevuxen och förutom huset byggt upp omgivningen under ca 25 år. Området är i aktiv användning och där idkar vi bland annat odling för eget bruk. På området förekommer också flygekorrar. Vi har skyddat flygekorrarna genom att bevara träd och bygga holkar. Under fortplantningsperioden undviker vi att besöka den delen av tomten. Det här kommer vi att fortsätta med och vi tror att det för flygekorrarnas del skulle vara en bättre lösning än att området helt och håller anvisas som allmänt närrekreationsområde.	På ifrågavarande fastighet samt på grannfastigheten innehåller detaljplanen en del av ett område som är viktigt för flygekorrens livsmiljö och som ska bevaras i naturligt tillstånd och där det inte får vidtas åtgärder som försämrar flygekorrens livsvillkor. Det område som markerats på plankartan ska ha förbindelse mellan trädtopparna och/eller en skogskorridor.
12. **Åsikt 12**	12.1. Vi som markägare yttrar oss över den framlagda planen vi kan inte godkänna byggnads rättigheterna man kan tex. minska på tomternas storlek då kan man få mera planerat på området. Fastigheten som vi också är delägare i marken där kan man inte heller godkänna planen med två hustomter. Om man betraktar tex. byggnadsrätten på AP radhustomterna med 0,3 tätbyggningseffekt så kan man säkert minska där o planera radhustomter i stället på fastigheten. Skulle säkert vara trivsammare för beboningen.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** På åsiktsgivarens fastighet anvisar detaljplanen en tomt mera för fristående småhus (AO) än i detaljplaneutkastet. På åsiktsgivarens andra fastighet anvisar detaljplanen sammanlagt 17 tomter för fristående småhus (AO) på båda sidorna om Tyrisvägen. Kvarteren ändras inte till kvarter för småhus (AP). De effektivitetstal för byggandet som används i detaljplanen varierar mellan de olika kvartersområdena från ganska effektivt till ganska glest, beroende på läge och bland annat terrängformer. De effektivaste bostadskvarteren (A och AP) ligger på detaljplanens centrala område på Tyrisvägens influensområde och de glesare kvarteren ligger på kanterna.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
13. **Åsikt 13**	13.1. Mitt hus och min gårdsplan har fått sr-beteckning, alltså en kulturhistoriskt värdefull byggnad? Endast köket och tamburen är gamla, de övriga rymmen är byggda på 1950- och 60-talet. Också alla andra byggnader är byggda senare, kan man göra något för att få en ändring i saken? Byggnaden har fått sr-beteckning, trots att endast köket och tamburen är gamla. De andra rummen är byggda på 1950- och 1960-talet. Kan man påverka sr-beteckningen?	I den landskaps- och kulturutredning (Tassbackens landskaps- och kulturmiljöutredning, Tengbom Oy, 2023) som gjorts i samband med planarbetet är huvudbyggnaden klassificerad som en landskapsmässigt värdefull del av ett område med villor och odlingslotter. Man vet att byggnaden har byggts till på 1950- och 1960-talen. I detaljplanen får byggnaden sr-beteckning. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
14. **Åsikt 14**	14.1. Jag vill påminna om att Tassbackens område byggs inne i nuvarande Bobäck by, det ska inte jämföras med t.ex. bostadsområdet Sundsberg, som byggts på åkerområdet utanför Masaby.	När detaljplanen förverkligas ändras Bobäcks byakaraktär väsentligt jämfört med nuläget. Den ökade invånarmängd som planen möjliggör är betydande och de nya bostadskvarterens karaktär avviker från det vanliga byggnadssättet i Bobäck by **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen).
	14.2. Vid beredningen av ärendet har man inte hört Bobäcks bybors åsikter om boendetätheten och ökningen av trafiken på Masabyvägen. Utgående från tidigare enkäter är det klart att den nya detaljplanen ska vara ett småhusbetonat och glest bebyggt bostadsområde, vilket åtminstone en stor del av Bobäckborna har önskat och svarar i enkäterna. Man har alltså hört men det har inte haft någon inverkan.	Vid beredningen av detaljplanen har man hört invånarna på planområdet och i dess närområgivning vid två olika tillfällen (workshop 24.10.2023 och invånarmöte om beredningsmaterialet 2.10.2024) och dessutom har man erhållit många åsikter och haft andra typer av kontakt i samband med uppgörandet av planen. Detaljplanen är nästan helt och hållet småhusdominerad, vilket har varit många åsiktsgivares önskan.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.
	14.3. Det planerade effektivitetstalet är alldeles för högt, vi vet alla att byggfirmorna använder all byggrätt och slutresultatet är oundvikligen ett allt för tätt bebyggt samhälle. Maximalt skulle det vara befogat att ha samma effektivitetstal som Sundsberg, ett tätare bebyggt bostadsområde skulle sedan vara höghusområdet i Masaby.	Detaljplanelösningarna grundar sig på kommunens strategiska linjedragningar samt på högre plannivåer, som generalplanen. Bostadsbyggnadernas effektivitet eller karaktär skiljer sig inte väsentligt från vanliga småhusområden i Kyrkslätt Se också bemötande 14.1. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	14.4. En annan alldeles väsentlig fråga är trafiken på Masabyvägen, det område som nu planeras belastar vägen och ökar trafiken rejält. -den tunga trafiken mångdubblas vid skolorna (Masalankoulu, Bobäck skolan) -den redan nu farliga korsningen Bobäckbacken-Hvitträskvägen blir verkligen farlig -man antar uppenbarligen att alla nya invånare vill handla i Lidl i Esbo, eftersom någon körförbindelse västerut ännu inte planerats	Enligt trafikutredningen för Masaby-Tyrisvägen (Masalantie-Tyriksentie liikenneselvitys, Kirkkonummi, Sweco Finland Oy, 2026) kommer det byggande som detaljplanen möjliggör att leda till en ökning av den genomsnittliga vardagstrafiken per dygn (KAVL) med cirka 1200 fordon. Den här ökningen riktar sig nästan helt och hållet till Masabyvägen, där den delar sig söderut mot Masaby och norrut mot Esbo och Köklax. Trafiken mot Masaby har bedömts bli mera betydande. De fordon som kör rakt längs Masabyvägen uppskattas år 2045 vara cirka 3000 fordon per dygn. Andelen personbilar uppskattas enligt ovannämnda trafikutredning till 67 %.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	-när trafiken ökar uppstår ”flaskhalsar” vid korsningen Mankbyvägen / Ring III och ökar problematiken på den enfiliga Ring III:an. Det märker redan nu de som använder den på morgnarna, dagtid fungerar den, men drar inte ens nu tillräckligt under morgontrafiken.	**Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	14.5. Åtminstone följande ändringar skulle vara bra att göra innan byggandet av Tassbacken inleds -gör Ring III tvåfilig -körförbindelse mot Masaby från Tassbackens västra del, alltså åtminstone ytterligare en körförbindelse -rondell till korsningen Bobäckbacken / Hvitträskvägen, beroende på trafikmängderna också behovsbedömning av rondell till Mankbyvägen -en klar fastställd plan för att förbättra kollektivtrafiken, också under veckosluten -ändra den cykelväg som skoleleverna använder till en underfart vid den nya Tassbackens östra anslutning.	Detaljplanen gäller inte Ring III eller andra områden utanför planområdet. Från detaljplanens centrala bostadsområde går det inte att skapa en körförbindelse mot Masabyhållet, eftersom höjdskillnaderna i terrängen hindrar att man bygger en väg. I praktiken riktas all motorfordonstrafik från Tyrisvägen till Masabyvägen, varifrån den delar sig antingen norrut eller söderut. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Enligt detaljplanen, dess illustration samt den kommunaltekniska översiktsplanen får matargatan (Tyrisvägen) en vändplats som är dimensionerad för busstrafik och i anslutning till den en busshållplats. Till Tyrisvägen, norr om skolan och ett eventuellt daghem, anvisas ett nytt hållplatspar. Det är dock osäkert om den nya busslinje som detaljplanen möjliggör förverkligas, eftersom beslut om busslinjerna och deras tidtabeller fattas på annat håll. Det är möjligt att utveckla Masabyvägen till en huvudled för cykling och gång- och cykelleden som går längs dess västra kant ska breddas i enlighet med den kommunaltekniska översiktsplanen som uppgjordes i samband med planläggningen. För att ta sig från detaljplaneområdet till gång- och cykelleden behöver man inte korsa Masabyvägens körbana. Det finns ingen ekonomisk grund för den underfart som föreslås i åsikten, eftersom antalet

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		användare skulle vara litet. Med tanke på terrängen finns det inte heller någon naturlig plats för en underfart.
15. **Åsikt 15**	15.1. Jag motsätter mig Tassbackens detaljplan och önskar att projektet avslutas eller åtminstone utvärderas på nytt. Jag bor själv i Bobäck på Gränsnäsvägen och det fina landskapet bakom våra fönster skulle helt och hållet förändras. Man en tråkigare situation är att Tassbackaskogen är ett synnerligen omtyckt område för motion och rekreation. Själv promenerar jag varje vecka i Tassbackaskogen med hunden. Alltid när jag går där känner jag djup tacksamhet över att vi kan ha en så här fin skog så här nära.	När detaljplanen förverkligas förändras Bobäck bys karaktär väsentligt jämfört med nuläget. Planen möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och de nya bostadskvarteren skiljer sig till sin karaktär från det vanliga byggandet i Bobäck by. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstugusko-gen och Skogsdalen).
	15.2. När jag flyttade till Bobäck flyttade jag till 100 % ut på landet och som sådant borde Bobäck också förbli. Tyvärr räcker det inte om man bevarar någon liten skogsstump. Det har varit hjärtskärande att följa med de här planerna.	Antecknas för kännedom. Kommunfullmäktige beslutade 19.5.2025 (§ 45) att en eventuell depå för lokaltåg planeras i Getberg.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	Jag förstår nog att Kyrkslätt behöver flera invånare, men ett nytt Sundsberg passar tyvärr inte mitt i Bobäcks skog. Jag önskar att ni utvärderar det här på nytt och att ni också beaktar nuvarande kommuninvånares åsikter. Största delen har bott länge i Bobäck och t.ex. varit goda skattebetalare. Som tack får man ett nytt Sundsberg och som bonus ännu en tågdepå.	

16. **Åsikt 16**	16.1. Tack för möjligheten att kommentera Tassbackens planläggning och utvecklingsplaner. När jag ser på planen väcker det många frågor, särskilt gällande omgivningen runt Bobäck skola. Jag tog ett foto med telefonen och ringade in det ställe jag vill kommentera. I dag används det område som är inringat med rött (åkerkanten) aktivt av skoleleverna. Barnen skidar runt åkern på vintern och leker på kanterna under andra årstider. Man frågar sig om det är nödvändigt att bygga ett bostadsområde i skolans omedelbara närhet? Om man skulle bygga ett aktiebolag på det område som markerats på bilden, skulle det vara som om det låg på skolgården. Jag betvivlar starkt att någon skulle vara villig att köpa en bostad i skolans omedelbara närhet, när det är fullt av liv och rörelse runt huset under skoltid. Dessutom är Bobäcks skola den enda svenskspråkiga skolan på Masabyområdet och elevantalet ökar kontinuerligt. Det skulle vara fint om den här ökningen kunde lyftas fram och beaktas mera i planeringen. Man kunde t.ex. planera en trygg busshållplats för barnen på ifrågavarande område. Skolans nuvarande parkeringsplats är alldeles för liten, det märks tydligt i samband med evenemang som ordnas av skolan, när både skolans sandplan och vägkanterna fylls av bilar. I den nuvarande planen har detta inte beaktats. Jag föreslår att man i den röda ringen på bilden, där man nu planerar ett aktiebolag, skulle bygga en trygg busshållplats för barnen och en parkeringsplats.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** I detaljplanen anvisas en del av åkerområdet för byggande (kvarter 8004 och 8005). I stället för det småhuskvarter (8004) som anvisas i beredningsmaterialet anvisar planen en plats för ett eventuellt daghem eller motsvarande serviceverksamhet. Väster om Masabyvägen och norr om matargatan (Tyrisvägen) bevaras en del av åkerområdet som landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA). Den kommunaltekniska översiktsplan som ingår i detaljplaneringen innehåller en funktionell trafiklösning. Skolans angöringstrafik är enkelriktad och de platser där eleverna stiger av och på ligger vid gatan Tyrisbrinken, varifrån eleverna direkt, tryggt och användarvänligt kan ta sig till Tyrisbrinkens gång- och cykelled. I detaljplanen ligger det eventuella daghemmet nordost om skolan och dess trafikarrangemang går att ordna smidigare jämfört med beredningsmaterialet, där det låg väster om Ljusdala. Förutom Masabyvägens busslinjer och hållplatser möjliggör planlösningen också turbusstrafik längs Tyrisvägen. I bostadsområdets centrala del anvisar detaljplanen en rondell där bussarna kan svänga och norr om rondellen en hållplats. Dessutom kommer det ett nytt hållplatspar norr om skolan och det eventuella daghemmet.

	16.2. Planläggningen väcker förvåning gällande det stora antalet planerade bostadsfastigheter samt det täta byggandet. På området finns ingen service i närheten och för att bo där behöver invånare äga en bil för att kunna ta sig till servicen. Området skulle lämpa sig bättre för fristående småhus / egnahemshus. Jag följer aktivt med försäljningsannonser för bostäder i Kyrkslätt. Som exempel tar jag Ryttarvägen i Masaby, som är ett område för fristående småhus. Området är mycket populärt. Försäljningstiderna för bostäder har alltid varit korta (ca en vecka). Det är också sällan det finns lediga bostäder, vilket vittnar om att man trivs i området. I Masaby finns det alltså efterfrågan på fristående småhus. Med fristående småhus / egnahemshus skulle man kunna bevara områdets status och bevara naturen. Husen borde dock inte byggas alltför tätt. I Masaby finns det många lediga små en-, två- och trerummare nära servicen. Så varför ska strömmen av inflyttare riktas just till Bobäck? Jag vet flera familjer som skulle vilja bygga ett eget hus i Masaby. Jag anser att just Bobäck skulle vara en fin och efterfrågad plats för ett egenhemshus.	När detaljplanen förverkligas ändras Bobäcks byakaraktär väsentligt jämfört med nuläget. Den ökade invånarmängd som planen möjliggör är betydande och de nya bostadskvarterens karaktär avviker från det vanliga byggnadssättet i Bobäck by. Man kan konstatera att detaljplanen förverkligar Kyrkslätts kommunstrategi 2024–2030. På detaljplanens centrala område, på Tyrisvägens influensområde, anvisas småhus, varav en del är fristående småhus (AO) med egna tomter i bland annat kvarteren 8011, 8013, 8014 och 8017–8024 och en del är småhus (AP) i bolagsform i bland annat kvarteren 8012, 8013, 8015 ja 8016. Bostadslösningarna på de tomter som har bolagsform kan vara kedjehus, parhus eller radhus. I kvarteren för bostadsbyggnader (A, kvarter 8007 och 8008) tillåts också att man bygger bostäder ovanpå varandra. På detaljplaneområdet anvisas inga egentliga flervåningshus. Bostädernas våningsyta behandlas inte i detaljplanen, men bostädernas medelstorlek torde huvudsakligen ligga runt hundra kvartmeter våningsyta på de tomter som har bolagsform. I kvarteren för bostadsbyggnader (A) kan man också bygga små flervåningshus, i vilka det förutom familjebostäder också kan finnas små bostäder. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har en del av rekreationsområdena (bland annat Vaktstuguskogen och Skogsdalen) breddats på vissa av planens områden.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
17. **Åsikt 17**	17.1. Husbolagets styrelse diskuterade Tassbackens detaljplan och beslöt att inlämna ett besvär. Styrelsen konstaterar att ett större bostadsområde planeras i grannskapet. Man planerar att området har endast en utfart. Tassbackens matargata ansluter sig till Masabyvägen rakt mittemot fastighet As Oy Luomanrivi på Masabyvägen 551.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Placeringen av den nya matargatans (Tyrisvägen) anslutning på Masabyvägen har undersökts i den kommunaltekniska utredning som uppgjorts parallellt med detaljplanen. I detaljplanen har anslutningen, jämfört med beredningsmaterialet, flyttats cirka 30 meter längre norrut, där den med tanke på terrängformer och trafiksäkerhet har ett bättre läge och inte längre ligger mittemot den fastighet som åsiktsgivaren representerar.
	17.2. Identifierade problem • Det byggs c. 250 nya bostadsfastigheter på området. Man kommer att ha 1–2 bilar per bostad för det finns inga tåg och få bussar som dess invånare kan använda. • Förutom över 1000 invånare så finns det 150 elever samt en personal på 30 personer i skolan. De skall varje vardag anlända till och lämna området via matargatan. • All biltrafik inklusive skoltrafiken kommer längs matargatan. • Sikten längs Masabyvägen vid Tassbacks områdets planerade utfart är begränsad.	Enligt trafikutredningen för Masaby-Tyrisvägen (Masalantie-Tyriksentie liikenneselvitys, Kirkkonummi, Sweco Finland Oy, 2026) kommer det byggande som detaljplanen möjliggör att leda till en ökning av den genomsnittliga vardagstrafiken per dygn (KAVL) med cirka 1200 fordon. Den här ökningen riktar sig nästan helt och hållet till Masabyvägen, där den delar sig söderut mot Masaby och norrut mot Esbo och Köklax. Trafiken mot Masaby har bedömts bli mera betydande. De fordon som kör rakt längs Masabyvägen uppskattas år 2045 vara cirka 3000 fordon per dygn. Andelen personbilar uppskattas enligt ovannämnda trafikutredning till 67 %. Masabyvägens och Tyrisvägens anslutnings funktionalitet är enligt ovanstående trafikutredning synnerligen god åt alla håll, också under den livligaste kvällstimmen. På Masabyvägen kan det uppstå en kö av fordon som ska svänga till vänster till Tyrisvägen,

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	• Bilarnas strålkastare kommer att lysa mot fastigheten på Masabyvägen 551 när bilarna närmar sig Masabyvägen längs matargatan. • Det kommer att vara trafikrusning (många bilar, bussar, fotgängare och cyklister) på morgonen när skolan börjar och på eftermiddagen när den slutar. • En enkel T-korsning leder till trafikfara. Det är oklart hur man kan bygga en rondell och göra korsningen säker för en rondell kräver stort utrymme och skulle vara mycket nära vår infart. Masabyvägen 551 As Oy Luomanrivis tomtgräns går längs med Masabyvägen. • Det bör därför ovillkorligen finnas minst två anslutningar till Tassbacks området.	men i utredningens simuleringar blir köerna korta (max 18 meter) och upplöses snabbt. Enligt utredningen fungerar anslutningen enligt uppskattning för år 2045 också utan skild svängfil eller undanmanöverutrymme söderifrån från Masabyvägen till Tyrisvägen. Den kommunaltekniska översiktsplan som ingår i detaljplaneringen innehåller en funktionell trafiklösning. Skolans angöringstrafik är enkelriktad och de platser där eleverna stiger av och på ligger vid gatan Tyrisbrinken, varifrån eleverna direkt, tryggt och användarvänligt kan ta sig till Tyrisbrinkens gång- och cykelled. Förutom Masabyvägens busslinjer och hållplatser möjliggör planlösningen också turbusstrafik längs Tyrisvägen. I bostadsområdets centrala del anvisar detaljplanen en rondell där bussarna kan svänga och norr om rondellen en hållplats. Dessutom finns det en reservering för ett nytt hållplatspar norr om skolan och ett eventuellt daghem. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	17.3. Alternativ utfart till Masabyvägen. • Man kunde bygga en rondell vid bäcken med anslutningar även från Hvitträskvägen och Bobäcksbacken. • Man kunde bygga en rondell vid korsningen mellan Gränsnäsvägen, Staffansgränd och Masabyvägen. • Man bör ha fler utfarter från Tassbacks området för att fördela trafiken till fler områden.	Hvitträsksvägen och Bobäcksbacken ligger inte på detaljplaneområdet. Gränsnäsvägens nuvarande anslutning ändras i detaljplanen att gälla endast fotgängare och cyklister. Av trafiksäkerhetsskäl tillåts där ingen motorfordonstrafik i fortsättningen. På grund av gatans natur är det inte heller möjligt att ändra Gamla Gränsnäsvägen (nuvarande Gränsnäsvägen) till matargata. Motorfordonstrafiken kan inte styras söderut till Hommasbågen på grund av de stora höjdskillnaderna och det finns inga andra naturliga platser för en alternativ matargata.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.
18. **Åsikt 18**	18.1. Jag vill starkt motsätta mig Tassbackens detaljplan. Planen följer inte de centrala kraven i markanvändnings- och bygglagen (MBL) och miljökonsekvensbedömningen (MKB) är inte tillräckligt omfattande. Dessutom är jag bekymrad över planerna på att ta mark från invånarnas tomter, trots att kommunen skulle ha eget område för vägen.	Lagen om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning tillämpas i stora projekt med betydande miljökonsekvenser. En detaljplan för ett bostadsområde är inte ett sådant projekt. I planeringen av detaljplanen ska man i alla fall beakta miljökonsekvenserna och de ska beskrivas i planbeskrivningen. För området har gjorts en omfattande naturutredning (Luontotieto Keiron Oy, 2026), som till exempel innehåller flygekorr- och fladdermusutredningar. Resultaten från naturutredningen ska beaktas i detaljplanelösningarna. De centrala instanser som styr planeringen, som tillstånds- och tillsynsverket (f.d. NTM-centralen), livskraftscentralen eller Nylands förbund, har inte förutsatt att det görs en miljökonsekvensbedömning för det här planprojektet. Detaljplanens gatunät planeras så att det blir ändamålsenligt. Kommunen äger endast några fastigheter på planområdet och det är inte möjligt att anvisa gator eller andra allmänna områden enbart på kommunens mark. De gator, gång- och cykelleder samt övriga allmänna områden som anvisas i detaljplanen ligger på flera olika markägares nuvarande fastigheter. När man gör upp

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		en detaljplan är en av målsättningarna att alla markägare ska behandlas likvärdigt och detta gäller också de fastigheter som ägs av kommunen. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	18.2. Brister i miljökonsekvensbedömningen (MKB) MBL 9 § förutsätter att man i planläggningsprocessen bedömer planens betydande konsekvenser för miljön. Vid planläggningen av Tassbackens område har man gjort partiella naturutredningar, men MKB-processen är inte ännu färdig och man har inte i tillräcklig grad utvärderad planens konsekvenser för naturens mångfald på området. Det här är en allvarlig brist, eftersom man har identifierat värdefulla naturobjekt på planområdet, som berghällar, våtmarker och landskapsmässigt betydelsefulla åkerområden. MKB:n borde noggrannare har utvärderat också flygekorrarnas och fladdermössens livsmiljöer, vilka direkt påverkas av byggandet. Det är viktigt att skydda objekten i enlighet med såväl nationell lagstiftning som internationella förbindelser. Om MKB:n är bristfällig uppfyller planen inte lagens krav och den kan inte godkännas innan nödvändiga utredningar har gjorts.	Se bemötande 18.1.
	18.3. Brott mot kraven i markanvändnings- och bygglagen (MKB) Enligt MKB 39 § ska en detaljplan främja bevarande av miljöns kvalitet och trygga natur- och kulturarvsvärden. Den planerade detaljplanen står i strid med de här principerna,	När detaljplanen förverkligas förändras Bobäck bys karaktär väsentligt jämfört med nuläget. Planen möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och de nya bostadskvarteren skiljer sig till sin karaktär från det vanliga byggandet i Bobäck by.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	eftersom den skulle leda till att byns karaktär och landskapsstrukturen förstörs. I synnerhet skulle de vidsträckta skogarna och landskapsmässigt betydelsefulla klipphällarna blir under byggnaderna, vilket bryter mot kraven i MBL gällande naturens och landskapsvärdenas bevarande. Planen borde också grunda sig på tillräckliga processer för växelverkan och bedömning (MBL 16 §), där områdets invånare ges möjlighet att påverka planens innehåll. Trots att det ordnats tillfällen har invånarnas farhågor inte tillräckligt beaktats. I synnerhet har man inte beaktat kraven på att skydda byns landskaps- och kulturmiljö.	Vid beredningen av detaljplanen har man hört invånarna på planområdet och i dess närområgivning vid två olika tillfällen (workshop 24.10.2023 och invånarmöte om beredningsmaterialet 2.10.2024) och dessutom man erhållit många åsikter och andra typer av kontakt i samband med uppgörandet av planen. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen). Detaljplanen har kompletterats med beteckningar gällande landskap och kulturmiljö.
	18.4. Att ta mark från invånarnas tomter för att bredda vägen I planen planerar man att bredda vägen, vilket leder till att man tar mark från invånarnas tomter. Det här är ett orimligt krav, i synnerhet när man beaktar att kommunen har tillgång till egna markområden som kunde användas för att bredda vägen. **Det finns plats på kommunens eget** område, och vägprojektet kunde förverkligas utan att man tar mark av privata markägare. MBL 12 § och grundlagens egendomsskydd förutsätter man använder sig av tvångsinlösning endast när det är nödvändigt för allmänt behov och att invånarna får full ersättning. I det här fallet har kommunen andra alternativ, som att använda sina egna markområden för att bredda vägen. Därför är tvångsinlösning varken motiverad eller proportionell.	Se bemötande 18.1.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	18.5. Sammanfattning: Jag vädjar till kommunen att Tassbackens detaljplan remitteras för ny beredning och att PBD:n görs helt och hållet enligt MBL. Dessutom kräver jag att breddningen av vägen inte sker genom tvångsinlösning av invånarnas tomter, eftersom kommunen har möjlighet att använda sina egna markområden. Bevarandet av byns karaktär, landskapet och kulturmiljön bör prioriteras och planen ska respektera de här värdena. Om planen godkänns i sin nuvarande form skulle det strida mot såväl MBL som allmänt godkända principer för hållbar utveckling.	Se bemötande 18.1 och 18.3.
19. **Åsikt 19**	19.1. I planeringen strävar man efter bl.a. en småskalig, högklassig, ekologisk och trivsam byastruktur. Utgående från dokumenten kan man se att det planeras allt annat än ett småskaligt bostadsområde. Det är för mycket hus och de ligger nästan fast i varandra. Områdets terräng och natur är känslig med sina berghällar och mosstuvor. När den nuvarande planen förverkligas kommer den här känsliga terrängen att gå förlorad. Det kommer cirka tusen nya invånare att se till. På områdets trivsel inverkar också den kraftiga ökningen av bilar och trafik också i områdets närhet. Önskemålet är att belysningen på området förblir måttlig. Utomhusbelysningen skulle riktas så att den inte lyser starkt till närområgivningen.	När detaljplanen förverkligas förändras Bobäck bys karaktär väsentligt jämfört med nuläget. Planen möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och de nya bostadskvarteren skiljer sig till sin karaktär från det vanliga byggandet i Bobäck by. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstugusko-gen och Skogsdalen).

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	19.2. En fråga för sig är situationen för Gränsnäsvägens sista ända (från Gränsnäsvägen 55 till Hommasvägen). Eftersom kommunen övertar skötseln av vägens första del, torde resten förbli på väglagets ansvar. En eventuell ökning av trafiken på den här vägstumpen skulle innebära en orimlig belastning för väglaget. Jag hänvisar till det bemötande som Gränsnäsvägens väglag gett till kommunen, där frågan behandlas noggrannare.	Gränsnäsvägens västra del ligger utanför detaljplaneområdet och ska skötas av områdets väglag. Förverkligandet av detaljplanen har ingen stor inverkan på trafikmängderna och särskilt inte på motorfordonstrafiken på Gränsnäsvägen. Från detaljplaneområdets centrala område är det längre väg att ta Gränsnäsvägen från Tassbacken till Masaby och man har bedömt att den kommer att användas endast för friluftstrafik. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	19.3. Tassbackens skog har varit de lokala invånarnas vardagsrum, så handskas försiktigt med den.	Antecknas för kännedom.
	19.4. Det är konstigt att det planeras ett exceptionellt tätt byggande här: på kärnområdet skulle man på en 1000 m2:s tomt få byggrätt e= 0,5. I planen ligger de här tätt byggda husen som tänder längs slingrande vägar på det lilla området. De finns redan planer på att en del av de här husen skulle stå fast i varandra som tvåvåningshus med branta tak (som i England).	Detaljplanelösningarna grundar sig på kommunens strategiska linjedragningar samt hur de centrala instanser som styr planeringen, NTM-centralen i Nyland (numera Tillstånd- och tillsynsverket), Livskraftscentralen i Nyland och Nylands förbund, ser på områdets lämplighet som bostadsområde. Bostadsbyggnadernas effektivitet eller karaktär skiljer sig inte väsentligt från vanliga småhusområden i Kyrkslätt. Se också bemötande 1.1. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstugusko-gen och Skogsdalen).

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Det har inte gjorts några byggnadsplaner för byggnaderna, utan det är fråga om referensplaner i exempelform. I Tassbackens närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning (Tengbom, 2026) som uppgjorts parallellt med detaljplanen, preciseras vissa faktorer som hänför sig till byggnadernas utseende. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
20. **Åsikt 20**	20.1. Transporttrafiken kommer att vara alldeles otrolig under byggnadstiden: man har uppskattat att den i timtal täpper till Masabyvägen.	Buller, arbetsplatstrafik och övriga störningar på detaljplaneområdet är normala olägenheter under byggnadstiden för småhusområden. När ett område byggs är det dock en långvarig process, och den kan inte anses orsaka exceptionellt stora trafikstockningar på gatorna i närområdet. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	20.2. Bobäck skola är redan nu full med elever => det behövs flera skol- och daghemsbyggnader.	Detaljplanen möjliggör en cirka 1200 k-m^2:s tillbyggnad av skolan. Detaljplanen möjliggör att det byggs ett nytt daghem i kvartersområdet för servicebyggnader (P) 8004. Kyrkslätts kommuns servicenätsplan 2025–2035 anvisar inget daghem på detaljplaneområdet. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	20.3. Plogningsproblem	Detaljplanen och dess kommunaltekniska översiktsplan beaktar att det behövs tillräckligt med utrymme för snöplogning längs gatorna. Preliminära platser för snödumpning presenteras i Tassbackens närmiljö- och byggnadssättsbeskrivning.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.
	20.4. Området kommer att vara fullständigt stockat, eftersom det bara finns en utfart till Masabyvägen. Det kommer alltså dagligen att uppstå köer från Bobäcks brandstation framåt!	Enligt trafikutredningen för Masaby-Tyrisvägen (Masalantie-Tyriksentie liikenneselvitys, Kirkkonummi, Sweco Finland Oy, 2026) kommer det byggande som detaljplanen möjliggör att leda till en ökning av den genomsnittliga vardagstrafiken per dygn (KAVL) med cirka 1200 fordon. Den här ökningen riktar sig nästan helt och hållet till Masabyvägen, där den delar sig söderut mot Masaby och norrut mot Esbo och Köklax. Trafiken mot Masaby har bedömts bli mera betydande. De fordon som kör rakt längs Masabyvägen uppskattas år 2045 vara cirka 3000 fordon per dygn. Andelen personbilar uppskattas enligt ovannämnda trafikutredning till 67 %. Masabyvägens och Tyrisvägens anslutnings funktionalitet är enligt ovanstående trafikutredning synnerligen god åt alla håll, också under den livligaste kvällstimmen. På Masabyvägen kan det uppstå en kö av fordon som ska svänga till vänster till Tyrisvägen, men i utredningens simuleringar blir köerna korta (max 18 meter) och upplöses snabbt. Enligt utredningen fungerar anslutningen enligt uppskattning för år 2045 också utan skild svängfil eller undanmanöverutrymme söderifrån från Masabyvägen till Tyrisvägen. Motorfordonstrafiken kan inte styras söderut till Hommasbågen på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen och det finns inga andra naturliga platser för en alternativ matargata. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	20.5. Ett jättehögt berg sprängs för att ge plats åt husen. Mitt i ett område som ändå är landsbygd!	I detaljplanen och i den kommunaltekniska översiktsplan som hör till den har man beaktat områdets nuvarande terrängformer vid placeringen av gator och byggnader. Förverkligandet av planen förutsätter inga onödiga bergssprängningar på området. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	20.6. När Tassbackens kulturlandskaps bebyggs så att där blir fullt med likadana tvåvåningshus, blir det aldrig mera som förr! Varför bygger man inte i till exempel Masaby, där landskapet redan är söndrat?	När detaljplanen förverkligas ändras Bobäcks byakaraktär väsentligt jämfört med nuläget. Den ökade invånarmängd som planen möjliggör är betydande och de nya bostadskvarterens karaktär avviker från det vanliga byggnadssättet i Bobäck by. **Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstugusko-gen och Skogsdalen).
	20.7. Trycket från omgivningen ökar på vårt område.	Antecknas för kännedom.
	20.8. Nedskräpningen ökar (redan nu hämtas det stora möbler som lämnas längs Rauhalavägen) och man parkerar farligt i Stenbackas kurva	Antecknas för kännedom.
	20.9. Bråk och stölder kommer säkert att dyka upp just på dylika tättbebyggda områden.	Antecknas för kännedom.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	20.10. Bobäck by har en speciell samhörighet som ett så tätt boende kommer att förändra, de nya invånarna är som stadsbor! Det leder inte till någon bygemenskap.	Antecknas för kännedom. De nya invånare som möjliggörs av detaljplanen kan också stärka Bobäcks bys livskraft. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	20.11. Man frågar sig vilket byggföretag som väljs för den här täta bebyggelsen. Det är ju lite speciellt att det inte lönar sig för kommunen om byggandet skulle vara lika glest som var som helst i Esbo? Och så här tätt bygger man ingenstans ens i Esbo! Där ligger talet i värsta fall runt 0,33–0,38.	Den samhällsstruktur som illustrationen av området visar är riktgivande till sin karaktär. Inom ramen för tomternas byggnadsytor kan till exempel husbyggandets form och placering vara något annat än vad illustrationen visar. Detaljplanelösningarna grundar sig på kommunens strategiska linjedragningar samt på högre plannivåer, som generalplanen. Bostadsbyggnadernas effektivitet eller karaktär skiljer sig inte väsentligt från vanliga småhusområden i Kyrkslätt. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	20.12. Ifall man skulle bygga Tassbackens hus av lera, vass, trä och sten skulle de kunna rivas utan att lämna några som helst spår efter sig! De är brandsäkra och energieffektiva utan koldioxidavtryck, de har bra ljudisolering och framför allt: de gör inte sina invånare sjuka.	Antecknas för kännedom.
21. **Åsikt 21**	21.1. Ganska likadana tankar väcktes hos mig, som Småfastighetsföreningen lyfte fram i sitt utlåtande. Så få hus som möjligt på området och på de stora tomterna, tack.	När detaljplanen förverkligas förändras Bobäck bys karaktär väsentligt jämfört med nuläget. Planen möjliggör en betydande ökning av antalet invånare och de nya bostadskvarteren skiljer sig till sin karaktär från det vanliga byggandet i Bobäck by.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
		Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande: Jämfört med beredningsmaterialet kan man konstatera att byggandets effektivitet har minskats något. Dessutom har man breddat en del av rekreationsområdena (bland annat i Vaktstuguskogen och Skogsdalen).
	21.2. Vi behöver definitivt mera kollektivtrafik om man nu en gång ska planlägga ett nytt bostadsområde i Bobäck och förstöra underbar skog och åker. Nu kan man inte på något sätt ta sig med buss/tåg till jobbet till klockan sju.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanen och den kommunaltekniska översiktsplanen möjliggör en ny busslinje till detaljplanens centrala område på matargatans (Tyrisvägen) influensområde. Bussarna vändplats blir på matargatan och norr om den ligger bussarnas ändhållplats. Det finns en reservering för ett nytt hållplatspar norr om skolan och ett eventuellt daghem. Det är dock osäkert om den nya busslinjen förverkligas, eftersom beslut om busslinjerna och deras tidtabeller fattas på annat håll.
	21.3. Och i planeringen av vägarna borde man framför allt se till säkerheten. Jag är lite orolig för våra barn och också barn från andra områden, när Masabyvägens korsning redan nu är alldeles hemsk för barnen att ta sig över. Folk kör så hårt på Masabyvägen. Trafikljus/rondell eller en blinkande Välkky-stolpe vara bra. Och visst skulle det vara bra om man också skulle kunna ta sig direkt från området mot Hommas, så att det inte alls skulle bli mera trafik på Masabyvägen. Redan nu är svårt att komma ut från sin egen	Enligt trafikutredningen för Masaby-Tyrisvägen (Masalantie-Tyriksentie liikenneselvitys, Kirkkonummi, Sweco Finland Oy, 2026) kommer det byggande som detaljplanen möjliggör att leda till en ökning av den genomsnittliga vardagstrafiken per dygn (KAVL) med cirka 1200 fordon. Den här ökningen riktar sig nästan helt och hållet till Masabyvägen, där den delar sig söderut mot Masaby och norrut mot Esbo och Köklax. Trafiken mot Masaby har bedömts bli mera betydande. De fordon som kör rakt längs med Masabyvägen uppskattas år 2045 vara cirka 3000 fordon per

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	gård med bil, när det är lite dålig sikt (växtlighet längs vägen) och det kör bilar nästan oavbrutet.	dygn. Andelen personbilar uppskattas enligt ovannämnda trafikutredning till 67 %. Masabyvägens och Tyrisvägens anslutnings funktionalitet är enligt ovanstående trafikutredning synnerligen god åt alla håll, också under den livligaste kvällstimmen. På Masabyvägen kan det uppstå en kö av fordon som ska svänga till vänster till Tyrisvägen, men i utredningens simuleringar blir köerna korta (max 18 meter) och upplöses snabbt. Enligt utredningen fungerar anslutningen enligt uppskattning för år 2045 också utan skild svängfil eller undanmanöverutrymme söderifrån från Masabyvägen till Tyrisvägen. Motorfordonstrafiken kan inte styras söderut till Hommasbågen på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen och det finns inga andra naturliga platser för en alternativ matargata. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
	21.4. Förhoppningsvis bevaras ordentligt med blåbärs- och lingonskog på området, så att inte allting planläggs för boende, tack!	Antecknas till kännedom.
22. **Åsikt 22**	22.1. Gällande åsiktsgivarens fastighet: i planlösningen skissas för den här fastigheten två nya byggplatser. I enlighet med andra motsvarande platsers dimensionering i planen och med beaktande av att de nuvarande gamla stockbyggnadernas byggnads- och kulturhistoriska värde är litet, öns-	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Detaljplanen har ändrats så att på de nuvarande fastigheterna anvisas sammanlagt fyra byggplatser för fristående småhus, varav tre är nya hus. Två av de här byggplatserna får var sin ny tomt

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	kar vi att ifrågavarande fastighet skulle få tre nya byggplatser, så att det totalt skulle finnas fyra byggplatser på den nuvarande fastighetens område.	och på den existerande byggnadens tomt blir det möjligt att bygga ett nytt fristående småhus.
23. **Åsikt 23**	23.1. Åsiktgivarens andra fastighet: Jag önskar ingen byggrätt för min tomt och byggplatserna kan alltså tas bort.	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** Den nya tomten för fristående småhus som anvisades i detaljplanens beredningsmaterial har tagits bort. På åsiktsgivarens fastighet tillåter detaljplanen tre bostäder (3as). Det här möjliggör förutom den nuvarande huvudbyggnaden att den tidigare bastubyggnaden tolkas som bostadsbyggnad och dessutom blir det möjligt att bygga en ny bostadsbyggnad.
	23.2. Vägdragningen är mycket dålig med tanke på sikten, eftersom man på grund av backen i öster inte kan se kommande trafik och sträckan är för kort. Med den dragning som är markerad med rött får man utmärkt sikt österut också över kurvan, tack vare leden för gång och cykling, samt västerut rakt till vägen. Dessutom går största delen av trafiken mot Masaby. Jag har erfarenhet av den här korsningen sedan år 1979.	Det avsnitt av Gränsbomsvägen som ligger bredvid Gränsbomsvägens och Masabyvägens nuvarande anslutning är synnerligen brant: körbanans längdlutning är cirka 16 %. Enligt detaljplanen och den kommunaltekniska översiktsplanen minskar gatans längdlutning märkbart när Gränsbomsvägen östra ända dras längre norrut, eftersom den nya gatan blir längre och dessutom ligger Masabyvägen vid den nya gatuanslutningen cirka 1,5 meter högre än den nuvarande anslutningen. Den östra delen av den nya gatan får därvid en längdlutning på cirka 7,5 %. Den gatudragning söderut som föreslås i åsikten är enligt gatuplanerarna inte möjlig, eftersom den fortfarande skulle bli för brant. Dessutom skulle man bli tvungen att utföra bergssprängning och den nya anslutningen skulle ligga i Masabyvägens innerkurva, alltså mittemot busshållplatsen, där sikten skulle vara mycket dålig med tanke på trafiksäkerheten **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	23.3. Fastighetsägarens andra fastighet: Jag vill inte ha någon led för gång och cykling på min tomt, eftersom det redan kommer en förbindelse 50 meter längre bort. Det är helt onödigt att styra fotgängare och cyklister till det gamla bostadsområdet. Jag skulle gärna ta en byggrätt för ett litet hus på min tomt, kommunalteknik finns redan.	Från Gränsvaktsvägen är det ändamålsenligt att anvisa en led för gång och cykling till Vaktstuguskogens rekreationsområde och Årsringsstigen. 100 meter längre bort ligger lederna för gång och cykling till Gränsbomsvägen och Vaktstuguvägen, men de betjänar inte de nuvarande och blivande tomterna vid Gränsvaktsvägen. Ifrågavarande fastighet lämpar sig också för hantering av dagvatten. **Föranleder inga ändringar i planförslaget jämfört med beredningsmaterialet.**
24. **Åsikt 24**	24.1. Farlig led och dess risker Invånarna på vårt område anser att det inte är klokt att placera en led för gång och cykling mellan Linfuxbrinken och tomten på Gamla Hommasvägen 17. Och inte heller på något sätt tryggt för dem som använder Gamla Hommasvägen 17 och särskilt inte för användarna av leden för gång och cykling, eftersom samma led skulle användas av fotgängare, cyklister och motorfordon. Med beaktande av områdets höjdskillnader skulle ifrågavarande led för gång och cykling i sin helhet vara backe, varvid säkerhetsriskerna, framför allt vintertid, skulle vara så stora att vi inte kan godkänna den här leden. Vi oroar oss för underhållet av leden för gång och cykling, vilken med beaktande av ledens höjdskillnader skulle kräva ständig plogning och sandning så att man ens skulle kunna använda den. I nuläget är den privatväg som finns på samma plats verkligt svår att använda på vintern utan en bil som har fyrhjulsdrift. Om tanken är att ytterligare skapa kurvor i början av vägen, sk. chikaner, skulle man troligen	**Jämfört med beredningsmaterialet har planförslaget ändrats enligt följande:** En gång- och cykelled bredvid åsiktsgivarens fastighet skulle på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen vara svår att förverkliga så att den skulle vara trygg och tillräckligt tillgänglig. Därför har ifrågavarande led tagits bort ur detaljplanen och närrekreationsområdet (VL) vid den har ändrats till kvartersområde för fristående småhus (AO). Det här området blir en del av åsiktsgivarens tomt. Det nuvarande körarrangemanget till ifrågavarande område ändras inte.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	inte kunna ta så mycket fart att man skulle komma upp för backen med en personbil. Det skulle troligen vara nödvändigt att bygga staket längs leden för att garantera säkerheten i den branta backen, eftersom en del av leden går längs en synnerligen brant sluttning i förhållande till invidliggande tomter.	
	24.2. Placering av leden och dess risker Vår stora oro gäller placeringen av en led för gång och cykling verkligt nära fastigheterna Linfuxbrinken 4 och 6. En beaktansvärd risk är att grunden på Linfuxbrinkens 4 skadas när man bygger leden. På Linfuxbrinken 4 är bostadsbyggnaden placerad på 2 m avstånd från tomtgränsen. På grund av byggnadens källares höjdläge är det en ca 2 m hög brant backe bredvid byggnaden och till källarens ytterdörr. Man måste förhindra att dagvattnet från leden och den snö som plogas på vintern hamnar på tomten och bredvid byggnadens sockel. Det här skulle kräva specialkonstruktioner för det avsnitt som går förbi byggnaden. Området har formen av en bassäng, vilket innebär att regn- och grundvatten rinner till ifrågavarande vägområde och man borde alltså kunna leda bort allt detta vatten någon annan väg. Urberget ligger på samma nivå som byggnadens grund och delvis högre upp, vilket gör det svårare att avlägsna vatten vid byggnaden. En ökad vattenbelastning och förändrad vattenhalt i marken kan leda till att byggnaden skadas och	Se bemötande 24.1.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	den grund som är byggd på marken kan börja luta eller flytta på sig. Leden för gång och cykling skulle gå längs med hela sidan av fastigheten Linfuxbrinken 6 och skulle alltså på grund av terrängformen ligga på en högre nivå än fastighetens gårdsområde. Byggandet av en livligt trafikerad led för gång och cykling synnerligen nära byggnader och områden för utomhusvistelse stör invånarnas hemfrid och ökar risken för illdåd. Om leden placeras fast i tomtgränsen skulle tomterna måste gärdas in, vilket skulle innebär att utsikten från husens fönster och gårdsområden går förlorad. Linfuxbrinken 6 fick i byggnadsskedet en speciallösning för dagvattenhanteringen på Gamla Hommasvägen 17. En del av dagvattnet från Gamla Hommasvägen 17 leds under Linfuxbrinken 6, eftersom det fanns en risk för att det här vattnet skulle skada konstruktionerna på Linfuxbrinken 4. Den här lösningen har fungerat och fungerar klanderfritt. Om det byggs en led för gång och cykling på området, skulle den här fungerande lösningen förändras och kräva grävning och sprängning på Linfuxbrinken 6. Sprängningsarbeten utgör en synnerligen stor risk, eftersom garagets högra bakre hörn på Linfuxbrinken 6 ligger på berg. Det är nästan säkert att också små sprängningar skulle innebära permanent skada på garagets grundkonstruktion. Garagebyggnaden på Linfuxbrinken är byggd i en sluttning och golvytan ligger på två sidor märkbart lägre än den nuvarande marknivån. Vid Linfuxbrinken 4 och 6 skulle leden gå på 2–4 m avstånd från byggnadens fönster på fönsterhöjd. Bastun och tvättrummet på Linfuxbrinken 6 ligger rakt mot den planerade	

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	leden. Från husens gavlar går man dessutom till byggnadens källare, tak och bakgård. Det område som lämnats mellan tomterna är ursprungligen planerat för tillfällig trafik till två tomter. När en huvudled för gång och cykling, som betjänar ett helt bostadsområde, placeras i omedelbar närhet av husens gårdsplaner medför det en märkbar ökning av trafiken och olägenheter för invånarna jämfört med det ursprungliga användningsändamålet. Vi ser det som synnerligen riskfyllt att gång och cykling längs den smala och krokiga Gamla Hommasvägen ökar. I mörker och vintertid är det redan nu mycket farligt att röra sig på ifrågavarande väg till fots eller med cykel, när det kommer bilar emot och det inte finns plats att väja för dem.	
	24.3. Vårt förslag till placering av en led för gång och cykling Vi anser att en naturlig plats för en led för gång och cykling är på de platser som är markerade med röda cirklar och blå linje, där det i nuläget redan finns allmänna vägar, bl.a. Majbyvägen. De här alternativen skulle märkbart bättre betjäna bl.a. skoleleverna på grund av markytans form och höjdskillnaderna samt kortare väg från bostadsområdet till skolan. En fördel med den rutt som markeras med blå linje är att den går direkt till Hommasvägen / Hommasbågen genom skogen, vilket skulle göra rutten trevligare och den skulle inte ligga alltför nuvarande tomter. Vi anser att planens förslag till led för gång och cykling är olämpligt, eftersom det skulle inverka menligt på både vår boendemiljö och landskapet. Vi ber att planeringen av en	Se bemötande 24.1. En förbindelse för motionärer från detaljplanens centrala område, alltså från Tyrisvägens influensområde, till Hommasvägen är ur trafikens synvinkel svår att förverkliga på grund av de stora höjdskillnaderna i terrängen. Under planeringen har man undersökt olika ruttalternativ, exempelvis motionstrappor som en del av ett ruttalternativ. En tillgänglig rutt för det här avsnittet går inte att förverkliga och omfattande bergsskärningar är inte motiverade av såväl landskapsmässiga som ekonomiska skäl. I detaljplanen är förbindelsen angiven som en stig med riktgivande placering. I Tassbackaskogen och Vaktstuguskogen går förbindelserna för gång och cykling från det nya bostadsområdet till omgivande rutter, bland annat till gatorna Majbyhörnet och Majbyvägen.

Åsiktsgivare	Åsikt	Bemötande
	led för gång och cykling i tillräcklig grad skulle beakta områdets invånares åsikter och oro för säkerheten.	

25. **Åsikt 25**	25.1. Bobäck är en kustby. Vi har fått en egen strand och kontakten med stranden bör betonas. En del av vägen till stranden ingår i Tassbackens plan. Inom Tassbackens plan bör man ordna så vägen ned till stranden är dominerande. 25.2. Bobäcks centrum är nära brandstationen sedan urminnes tider. Museiverket fånas med att nedvärdera detta. Vid 2 ungefär borde Lidl öppna en stor affär. Kommunens pumptomt kan ingå i Lidls affärstomt. Gränsnäsvägens gamla sträckning förnyas och anslutningen blir litet öster om radhuset. 25.3. Korsningen vif brandkårshuset är livsfarlig. Museiverket motsätter sig sanering. Här föreslås att den nedersta delen höjs så man får sikt i korsningen. Bobäcksbacken stängs och en nhy anslutning görs öster om Turis gården där det är sikt. 25.4. Vid 4 byggs ett tätt tornhusområde som möjliggör en Bobäcks hållplats. Dess väg ansluts till ringvägen söderut. Bobäcks station placeras under viadukten och gånganslutningarna till perronerna sker intill viaduktbron. Nuvatrande tågsträckning har ingen hållbar grund. Banan flyttas till en bergås på havssidan om banan. 25.5. Höjdskillnaderna möjliggör en gåbro över järnvägen och ringvägen. Bobäck ansluts med betoning till sin strand 6.	Antecknas för kännedom. Detaljplanen har uppgjorts i enlighet med målen i generalplanen och med beaktande av gjorda utredningar i samarbete med olika myndigheter.

	25.6. Den forntida husgrunden ges skyddsområde. Närliggande tomter justeras. Närliggande pallisadstenar skyddas. Det exakta läget fastställs med gps för alla fornlämningar. Närområde undersöks forntida gravgård. 25.7. Liten forntida husgrund skyddas. 25.8. Sockel till ett kapell skyddas. 25.9. Kistgrav skyddas. 25.10. Välbevarad fortida bylämning skyddas. Inga fordon får köra där vid byggandet. Skyddsstaket reses runt värdefulla lämningar. Den lilla sjön saneras så den består och dess utlopp skyddas. 25.11. Kyrkomålningen skyddas med staket, 25.12. Fornborg. Saneras så inte förstörs av turister. 25.13. Område där det stora penningfyndet gjordes undersöks. Området kan möjligen vara läget för den kända bobäcksmarknaden. 25.14. Det lilla fähuset med handgjora små glasrutor skyddas. Kan möjligen flyttas till museiområde.	