

PYTTIS KOMMUN

Revidering av delgeneralplan för Pyttis kyrkby

Bemötanden till förslagskedets respons

Sippola Arja / Ouni Maria

27.4.2020

Innehåll

1	Utlåtanden.....	1
1.1	Museiverket.....	1
1.2	Kymen Vesi Oy.....	3
1.3	Välfärdsnämnden i Pyttis	4
1.4	Kymmenedalens museum	5
1.5	Kymmenedalens Elnät Ab	6
1.6	Tekniknämnden vid Pyttis kommun	7
1.7	Övervakningssektionen vid Pyttis kommun.....	8
1.8	Kymmenedalens förbund	9
1.9	Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland	12
2	Åsikter.....	21
2.1	Redstone Aero Oy, Eija Korjula	21
2.2	Tuula Alkia, fastighet Roittoviksvägen 146b, Pörtnor, Pyttis	29
2.3	Päivi Muurikainen, Stockforsområdet	31
2.4	Hannu och Virve Backman, fastighet Puromäki 624-414-0003-0003-8.....	32
2.5	Riitta Heiskanen, Jarmo Kyttänen, fastighet 624-416-17-47	33
2.6	Eivor Hentunen, fastighet 624-416-2-169	35
2.7	Mikko Kilpeläinen och Jaana Yrjölä	37
2.8	Luonnollisesti Pyhtää ry, ordförande Jaana Yrjölä, vice ordförande Tuula Alkia.....	39
2.9	Henna Lönnfors.....	41
2.10	Hannu Mehtälä, fastighet 624-415-1-90.....	44
2.11	Per Anttas, Virve och Hannu Backman, Kari Pirhonen, Simo Karlsson, Kim Pohjola, Louise Pohjola, Janne Jaakkola, fastigheterna 624-414-3-3-8, 624-409-8-16, 624-409-8-32-U, 624-409-8-28, 624-409-2-3, 624-409-9-22, 624-409-9-23.....	46
2.12	Pyttis församling, kyrkorådet, kyrkoherde Marjo Kujala, fastighet 624-404-2-124 ..	47
2.13	Eija Tommila, fastighet 624-414-1-40	48
2.14	Keijo Pohjola rättsinnehavarna till dödsboet, fastighet 624-409-9-22	49
2.15	Maria Lindroos, fastighet 624-404-53-12	51

27.4.2020

1 Utlåtanden

1.1 Museiverket

Utlåtandets huvudpunkt:

1. En arkeologisk inventering gjordes för planen 2017 och den kompletterades 2019. Utredningarna är tillräckliga för att planen ska kunna utarbetas.
2. I planförslaget anvisas objekt som inte är fasta fornlämningar med sm-beteckning.
 - a. Stora strandvägen Mömossen sm 7, eventuell fornlämning, historisk led, fornlämningsregisternummer 1000027530
 - b. Rahakivi, sm 23, eventuell fornlämning, gravplats, fornlämningsregisternummer 1000007623
 - c. Prästakern, sm 7, fyndplats från stenåldern, fornlämningsregisternummer 1000023366
 - d. Stråkfors sm 28, fyndplats från historisk tid, fornlämningsregisternummer 1000035112
 - e. Underobjektet sm till Pyttis kyrka (saknar nummer, fyndplats från historisk tid, fornlämningsregisternummer för huvudobjektet 1000014860), objektet ligger på åns västra strand mitt emot kyrkan.

Sm-beteckningen för ovan nämnda objekt ska strykas ur planen.

3. I planområdet finns utöver fasta fornlämningar även s.k. övriga (arkeologiska) kulturarvsobjekt. Övriga kulturarvsobjekt är inte fasta fornlämningar som fredats genom lagen om fornminnen. Enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999) ska de emellertid beaktas i planeringen av markanvändningen på grund av sin historiska betydelse.

Övriga kända arkeologiska kulturarvsobjekt i planområdet:

- a. Stora Strandvägen Korskärr, historisk led, objekt 24 i inventeringsbeskrivningen, fornlämningsregisternummer 1000032405.
- b. Annulabacken, historiskt stenbrott, objekt 23 i inventeringsbeskrivningen, fornlämningsregisternummer 1000007310.
- c. Södra och norra delen av Västerkyrkoby, historisk byplats, objekt 30 i inventeringsbeskrivningen, fornlämningsregisternummer 1000036530 och 1000032410. Objektet beaktas som ett övrigt objekt i inventeringsbeskrivningen. Enligt Museiverkets bedömning är objektet emellertid ett övrigt kulturarvsobjekt.
- d. Öster Pyttisby (Itäkirkonkylä), objekt 25 i inventeringsbeskrivningen, fornlämningsregisternummer 1000032409.

Av de ovan nämnda övriga kulturarvsobjekten anges endast Öster Pyttisby (Itäkirkonkylä) historiska boplatser i planen. För objektet används beteckningen sm (25) som anger en fast fornlämning. Sm-beteckningen lämpar sig inte för

27.4.2020

objektet i fråga eftersom det inte är fredat genom lagen om fornminnen. Av denna orsak utgör lagen om fornminnen inga hinder för den nuvarande och kommande användningen.

Största delen av dessa s.k. övriga kulturarvsobjekt ligger i områden där den mer detaljerade markanvändningen avgörs genom detaljplanering. I samband med beredningen av de kommande detaljplanerna tar Museiverket vid behov ställning till hur objekten betecknats och till behovet av undersökningar. Av objekten är största delen bebodda historiska byplatser där enhetliga och omfattande arkeologiska konstruktioner och skikt troligtvis inte har bevarats.

4. I planförslagets allmänna bestämmelser har skyldigheten att utreda undervattensfornlämningar i samband med marina byggnadsprojekt framförts på ett ändamålsenligt sätt. I bestämmelsen konstateras att Museiverkets marinarknologiska enhet ska kontaktas i projektplansskedet. **"Museiverkets marinarknologiska enhet" ska ersättas med "Museiverket"**.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.
2. Sm-beteckningarna har avlägsnats ur planen enligt förslagen ovan. I planen anges nu endast fasta fornlämningar enligt inventeringen av fornlämningar.
3. Det övriga kulturarvsobjektet Öster Pyttisby har inte anvisats i planförslaget. Övriga kulturarvsobjekt har beaktats i planeringen så långt det är nödvändigt, och beträffande de områden som ska detaljplaneras kan objekten beaktas på det sätt som framförts i samband med den mer detaljerade planeringen.
4. Bestämmelsen har ändrats enligt förslaget.

27.4.2020

1.2 Kymen Vesi Oy

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Vattenförsörjningen i området för delgeneralplanen för kyrkbyn ordnas huvudsakligen via Kymen Vesi Oy:s vattenförsörjningsnät.
2. I delgeneralplanen anvisas bostäder till sådana områden som inte omfattas av Kymen Vesi Oy:s vattenförsörjningsnät eller verksamhetsområde. Verksamhetsområdet kan utvidgas till närliggande områden. Det ska beaktas att en högre anslutningsavgift debiteras ifall byggandet av vattenförsörjningen för området är exceptionellt dyrt eller ifall antalet hushåll som ska anslutas till nätet är litet i förhållande till projektets omfattning. Förutsättningen för att bygga vattenförsörjningen är att gatuområdet löses in av kommunen. Utgångspunkten är att vattenförsörjning byggs på nya områden i samband med byggandet av gatan.
3. I nuläget är det inte rimligt att ansluta områden som planlagts för boende och som ligger längre bort till Kymen Vesi Oy:s nät och verksamhetsområde. I dessa områden ska vattenförsörjningen ordnas på ett sätt som godkänns av hälso- och miljömyndigheten.
4. Om dagvattnet noteras följande: "Genom delgeneralplanen anvisas inga vidsträckta områden som kräver beläggning, och därför är det huvudsakligen möjligt att hantera dagvattnet på dess uppkomstplatser." Enligt oss är detta en bra princip. En övergripande hantering av dagvattnet ska eftersträvas och uppkomsten av dagvatten ska undvikas. Metoderna för hanteringen av dagvattnet fastställs noggrannare i samband med detaljplaneringen och den mer detaljerade planeringen.
5. Om byggnadsverksamhet anvisas till ett område där vattenförbrukningen är betydande, ska kapaciteten för vattenförsörjningsnätet kontrolleras. Kapaciteten för det nuvarande nätet kan förbättras med tryckökningspumpar för att öka trycket i vattenledningen och utöka flödet.
6. Skyddsområdet för vattentäkten i Högfors ska uppdateras för att möjliggöra flygplatsens funktioner. Under kommunmötet som ordnades den 5 september gjordes en överenskommelse om att ansöka om en ändring av skyddsområdet för vattentäkten. I ansökan nämns att avgränsningen av skyddsområdet för vattentäkten följer gränserna för grundvattenområdet. Denna kommande ändring bör beaktas i planen.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.
2. Antecknas för kännedom.
3. Antecknas för kännedom.
4. Antecknas för kännedom.
5. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

6. Kommunen ska ansöka om ändring av skyddsområdets gränser från Regionförvaltningsverket eller vattendomstolen där domstolsbeslutet om fjärrskyddszonen kan upphävas och ändras. Eftersom ansökningsprocessen för ändringen ännu inte har avslutats kan den inte beaktas på plankartan. I planbeskrivningen ingår en redogörelse för situationen.

1.3 Valfärdsnämnden i Pyttis

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Valfärdsnämnden meddelar att den inte har några anmärkningar mot ändringen av delgeneralplanen för kyrkbyn, men då verksamheten utökas ska säkerheten längs skolelevernas rutter beaktas.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

1.4 Kymmenedalens museum

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Kymmenedalens museum har bekantat sig med förslaget till delgeneralplanen för Pyttis kyrkby och konstaterar följande i sitt utlåtande:

I planförslaget beaktas de ändringsförslag och preciseringar som framförts i det utlåtande som Kymmenedalens museum framfört 6.6.2019. Kymmenedalens museum har inget att anmärka mot planförslaget.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

1.5 Kymmenedalens Elnät Ab

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Kymmenedalens Elnät Ab har inget att tillägga till sitt utlåtande från utkastskedet.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

1.6 Tekniknämnden vid Pyttis kommun

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Som sitt utlåtande beslutar tekniknämnden framföra att möjligheterna att ordna trafiken samt energi- och vattenförsörjningen och avfallshanteringen på ett hållbart sätt med tanke på miljön, naturresurserna och kommunens ekonomiska beaktas i planen.
2. I planläggningen ska dagvattenfrågorna och ledningsrutterna för dagvattnet beaktas.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom. De punkter som lyfts fram i utlåtandet har beaktats som en del av generalplaneringen.
2. Styrningen av dagvattnet i LL-1-området har planerats på en sådan nivå som miljötillståndet förutsätter. I LL-2-området och övriga nya planområden som kräver beläggning undersöks styrningen av dagvattnet noggrannare i detaljplaneringsskedet. I generalplanen finns tillräckligt med områdesreserveringar för att ordna dagvattenhanteringen inom gränserna för områdena. Planbeskrivningen kompletteras beträffande dagvattenfrågan.

27.4.2020

1.7 Övervakningssektionen vid Pyttis kommun

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Som sitt utlåtande framför övervakningssektionen att den inte har något att anmärka mot ändringen av delgeneralplanen för kyrkbyn/planförslaget vad gäller sektionens verksamhet.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

1.8 Kymmenedalens förbund

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Situationen med landskapsplanen och de beteckningar som anvisats till planområdet eller dess omedelbara närhet noteras i beskrivningen av planförslaget. I dessa saknas Högåsens grundvattenområde (pv) som bör tilläggas i planbeskrivningen.
2. I landskapsplanen ges en planeringsbestämmelse som berör hela landskapet: En viktig princip i den mera detaljerade planeringen är att bevara en sammanhållen och obebyggd strandlinje i närheten av vattendrag. De planeringsbestämmelser som berör hela landskapet är centrala för utarbetandet av generalplaner och delgeneralplaner. Den ovan nämnda planeringsbestämmelsen saknas i beskrivningen av delgeneralplanen och konsekvensbedömningen. Kymmenedalens förbund anser att bevarandet av obebyggd strandlinje i enlighet med planeringsbestämmelsen i landskapsplanen ska beaktas i den delgeneralplan som skickats ut för utlåtanden och i dess planeringslösningar. Stränderna i Kymmene älv är centrala med tanke på rekreationsanvändningen och organismernas möjligheter att röra sig samt för de ekologiska förbindelserna.
3. I de bemötanden som landskapsstyrelsen avgett till utlåtandena om utkastet till helhetslandskapsplanen linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen. Det är motiverat att behandla såväl flygplatsen som dess omgivning som en funktionell helhet på landskapsplanenivå. Med landskapsplanens beteckning för ett utredningsområde skapas beredskap för att det i framtiden även ska finnas sådana funktioner i området vars konsekvenser tydligt överskrider regional nivå. Det är svårt att förutse utvecklingen och det finns inga tillgängliga utredningar på landskapsplanenivå. Det kan emellertid konstateras att planeringsområdet betydelse är sådan att det är nödvändigt att anvisa de intressen som riktas till området i landskapsplanen. Beteckningen för utredningsområdet används för att anvisa sådana områden där lösningen för områdesanvändningen förutsätter fortsatt planering och tilläggsutredningar. Förslaget till helhetslandskapsplanen har inte ännu varit offentligt framlagd.
4. I den fastställda landskapsplanen ligger delgeneralplanens LL-1-, LL-2- och P-2-områden och TP-området på den södra sidan av väg E18 i det s.k. vita området i den fastställda landskapsplanen. Detta innebär att det inte riktas några sådana identifierade intressen för områdesanvändningen som har betydelse minst på regional nivå. I den kommunala planläggningen eller den övriga planeringen av områdesanvändningen borde utgångspunkten vara att områdesanvändning av betydelse på landskaps- eller regional nivå inte anvisas till dessa områden utan planering och utredningar på landskapsnivå.
5. Beträffande områdena för flygtrafik och luftfartsverksamhet stödjer sig konsekvensbedömningen på de utredningar som utarbetats i samband med miljötillståndet. I planbeskrivningen presenteras en vision för områdets framtid. I samband med detta framförs en målsituation som planen strävar efter. Målsituationen omfattar även områden för näringsverksamhet. Kymmenedalens förbund anser att konsekvensbedömningen är bristfällig i fråga om detta.

27.4.2020

6. Även planens konsekvenser för genomförandet av landskapsplanen ska bedömas i konsekvensbedömningen. Enligt plansystemets grundprinciper preciseras den mer generella markanvändningsplanen i samband med den mer detaljerade planen. Ifall delgeneralplanens lösning avviker avsevärt från landskapsplanen, ska det med hjälp av utredningar och konsekvensbedömningar påvisas att delgeneralplanens lösning inte äventyrar genomförandet av landskapsplanen och uppnåendet av de centrala målen.
7. I förslaget till delgeneralplan anvisas två tvärgående områden för flyg- och luftfartstrafik till flygplatsen. I fråga om LL-1-området förutsätts en mer detaljerad översiktsplan för markanvändningen innan bygglov kan beviljas. LL-1-området och dess planbestämmelse kan konstateras stämma överens med målen i förslaget till landskapsplanen som är under arbete. LL-2-området anvisas i första hand för dröneraffärsverksamhet. LL-1- och LL-2-områdena är anslutna till varandra, så en noggrannare översiktsplan för markanvändningen och en detaljplan är motiverade för hela området innan bygglov beviljas.
8. I förslaget till delgeneralplan anvisas ett område för service (P-2) till den sydvästra sidan av flygplatsen. P-2-området omfattas av följande planeringsbestämmelse: Förverkligandet av områdeshelheten förutsätter att frågan beaktas i landskapsplanen. Bestämmelser som förpliktar landskapsplanen kan inte utfärdas i generalplanen.
9. I övrigt kan förslaget till delgeneralplan konstateras främja målen för landskapsplanen.

Bemötande:

1. Grundvattenområdet har lagts till i beskrivningen.
2. En planeringsbestämmelse för bevarandet av en sammanhållen obebyggd strandlinje enligt landskapsplanen läggs till i planbeskrivningen och konsekvensbedömningen. I denna plan anvisas strandlinje delvis för nya högklassiga bostadsområden, men framför allt för rekreation, bl.a. genom en ny kvalitetskorrridor för gång- och cykeltrafik.
3. Antecknas för kännedom.
4. Delgeneralplanen har utarbetats parallellt med utkastet till landskapsplan och målen för utvecklingen av området har varit klara för alla parter. Av denna orsak önskas att dessa mål beaktas i samband med uppdateringen av landskapsplanen. I planförslagsskedet har konsekvensbedömningen kompletterats på landskapsnivå beträffande närings- och servicestrukturen.
5. De TP- och P-områdesreserveringar som anvisats i anslutning till flygplatsen har en vidsträckt yta, men det kan antas att utvecklingen och byggandet av markanvändningen i områdena pågår under en lång tid. Markanvändningen i området anvisas som ett maximiscenario. I planförslagsskedet har konsekvensbedömningen kompletterats på landskapsnivå beträffande närings- och servicestrukturen.
6. Se bemötande 4.

27.4.2020

7. LL-1-området är en befintlig och fungerande flygplats där byggloven kan beviljas utgående från generalplanen. LL-2-området kommer att detaljplaneras och i samband med detta undersöks konsekvenserna för att samordna funktionerna i både LL-1- och LL-2-områdena. Eftersom områdena byggs i etapper anses det att planens främsta syfte är att möjliggöra framtida funktioner som för tillfället inte är kända.
8. Planbestämmelsen har bearbetats enligt förslaget.
9. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

1.9 Närings-, trafik- och miljöcentralen i Sydöstra Finland

Utlåtandets huvudpunkt:

1. Den markanvändning i anknytning till luftfart som anvisats i delgeneralplanen är så omfattande och har så stora konsekvenser att generalplanen förutsätter att stödet anvisas i landskapsplanen. I miljöministeriets handledning 6 Landskapsplanens innehåll och utformning konstateras under punkt 3.2.8 Arrangemang för trafik som är hållbar med tanke på miljö och ekonomi/flygtrafik att i fråga om flygtrafiken presenteras i landskapsplanen flygstationer och vid behov andra flygplatser, om de är av åtminstone regionalt intresse. I den gällande landskapsplanen anvisas ingen flygplats eller annan betydande markanvändning till området. Frågan torde korrigeras i den pågående landskapsplaneringen.

Pyttis kommun har delvis beaktat vad som avgetts som utlåtande om planändringen. Utöver sitt tidigare utlåtande framför NTM-centralen i Sydöstra Finland följande:

Byggnade direkt baserat på generalplanen

72 § MBL, Behovet av planering på strandområden:

2. Generalplaneringen omfattar så vidsträckta områden som sträcker sig från stränderna till inlandet att det som juridisk riktlinje inte längre kan talas om ett behov av planering i en strandzon (72 § 1 mom. MBL) eller på ett strandområde (72 § 2 mom. MBL). I det område som ska planeras ingår även områden på torra land utanför strandområdet (glesbygdsområden) där det finns ett behov av planering. På plankartan eller i planbeskrivningen ska det framkomma exakt var behovet av planering på strandområden finns.
3. Som bilaga till planen finns dimensioneringsgrunder för delgeneralplanen för Kymmene älvs västra grenar. I planhandlingarna framkommer inte hur dimensioneringen har tillämpats i denna plan. NTM-centralen i Sydöstra Finland anser att markägarna måste få veta hur varje fastighet bedöms ur perspektivet för behovet av planering på strandområden/på torra land. Frågan berörs av markägarnas rättsskydd, förutsebarheten för kommunens styrning av markanvändningen och användbarheten av den generalplan som ska utarbetas. Markägarnas intressen berörs av jämlik behandling av markägarna (6 § i grundlagen).
4. I de allmänna bestämmelserna ingår en problematisk generalplanebestämmelse där det hänvisas till lagmoment 72 § 1 mom. i MBL om beviljande av bygglov. På plankartan ligger en del av byggnadsplatserna i strandzonen som omfattas av behov av planering på strandområden som beskrivs i 72.1 § MBL. En del av byggnadsplatserna på stränderna ligger på ett område där behov av planering på strandområden fastställs enligt 72.2 § MBL. Planbestämmelsen är dessutom felaktig, om rätten till byggande i verkligheten inte alls grundar sig på behovet av planering på strandområden. Hänvisningen till paragrafen (72 § MBL) är inte nödvändig i bestämmelsen, men i planbeskrivningen borde det finnas en komplett beskrivning av grunderna för bestämmelsen. Planbestämmelsen kan vara förpliktande trots att hänvisningar till lagen eller andra grunder för bestämmelsen inte nämns separat.

27.4.2020

Planlösningen ska ändras så att den direkta styrningen av byggandet har motiverats på rätt sätt och så att planlösningen är entydig och klar.

44 § MBL (21.4.2017/230) [HE 251/2016], Användning av generalplanen som grund för bygglov:

5. NTM-centralen i Sydöstra Finland anser att det sätt på vilket 44 § i MBL tillämpas i delgeneralplanen inte lämpar sig för planens LL-1-område.
 - a. Bestämmelsen om att använda generalplanen som grund för bygglov kan inte beröra ett område där behovet av att styra markanvändningen förutsätter att en detaljplan utarbetas. Detta innebär att 44 § i MBL inte kan tillämpas för till exempel arbetsplats- och servicebyggande som har större konsekvenser med tanke på kommunalteknik och trafikarrangemang.
 - b. Den planbestämmelse som utfärdas för LL-1-området i planförslaget hänvisar till områdets planeringsbehov och till att planeringsbehovet redan skulle ha avgjorts genom generalplanen. Området förutsätter emellertid att ett mer omfattande planeringsbehov än vanligt avgörs för att samordna byggande, vägarrangemang, infrastruktur och övrig markanvändning. På grund av områdets omfattande miljökonsekvenser förutsätts dessutom ett mer omfattande övervägande än vid sedvanligt tillståndsförfarande.
 - c. Utgående från det som beskrivs ovan ska frågan förutom genom generalplanering även framskrida genom detaljplanering och planeringsbehovsförfarande. I LL-1-området är det inte möjligt att bevilja tillstånd för byggande direkt baserat på generalplanen.

Generalplanen kan däremot användas som grund för beviljande av bygglov när det gäller bygglov för en bostadsbyggnad. Bestämmelsen berör förutom egnahem och parhus även övrigt småskaligt bostadsbyggande samt arbetsplats- och servicebyggande i sådan skala och med sådana miljökonsekvenser som lämpar sig för landsbygden. Bestämmelsen kan inte beröra ett område där behovet av att styra markanvändningen förutsätter att en detaljplan utarbetas. Förutsättningen är dessutom att generalplanen styr byggandet och den övriga markanvändningen tillräckligt i området i fråga. Målet med bestämmelsen är att förtydliga och göra det mer flexibelt att planera markanvändningen i områden utanför detaljplanerade områden och att styra byggandet på ett sätt som beaktar områdenas karaktär och planeringsbehov. Olika byområden är den mest naturliga platsen att tillämpa bestämmelsen i 44 § MBL.

Natur

6. Generalplanen möjliggör flygverksamhet som är betydligt mer omfattande än det miljö tillstånd som sökts både vad gäller område och flygplanstyper. Av denna orsak bör den konsekvensbedömning som gjorts för Naturaområdena i samband med miljö tillståndet uppdateras.
7. Den modellering av ljudnivån som gjorts för bedömningen måste uppdateras.
8. I bedömningen ska även de störningar som flygverksamheten och drönarflygningen orsakar för arterna i Naturaområdet beaktas.

27.4.2020

9. I konsekvensbedömningen i planbeskrivningen ingår en kort beskrivning av det som nämns ovan, men beträffande denna fråga är konsekvensbedömningen otillräcklig som grund för denna generalpanelösning.

Älvstränderna

10. Kymmene älvs stränder ingår i Kymmene älvdals nationellt värdefulla landskapsområde. Dessutom är älvstränderna vid kyrkan en del av den betydelsefulla kulturhistoriska miljön av riksintresse för Pyttis kyrka och prästgård. Till dessa värdefulla områden anvisas en del nya bostadsområden som ska lösas genom en detaljplan. I konsekvensbedömningen har beaktandet av värden i anknytning till landskapet och kulturmiljön överförs till detaljplaneringen.
11. Generalplanens konsekvensbedömning bör emellertid innehålla grundligare utredningar om hur områdena i fråga lämpar sig för byggande samt om hur de eventuella konsekvenserna av byggandet påverkar värdena i landskapsområdet och kulturmiljön. Älvstränderna har även betydelse för rekreativ användning och det bör noggrant övervägas om stränderna ska blockeras genom byggande.

NTM-centralen vill fortfarande betona älvsträndernas betydelse för kyrkbyns rekreativ användning. Blockeringen av stränderna genom byggande och försvagandet av tillgängligheten till älven bör inte ske på kortsiktiga grunder.

Beaktande av översvämningsrisken

12. På plankartan har översvämningsrisken beaktats med en avgränsning (TU) som beaktar områdets karaktär. Ett område där det råder risk för översvämning torde ha anvisats på kartan.
13. Styrningen av planen kompletteras av en allmän bestämmelse enligt vilken den rekommenderade lägsta byggnadshöjden, under vilken konstruktioner eller funktioner som skadas eller orsakar skada då de blir våta, är N2000 + 3,2 meter vid Kymmene älvs strandområde. Det finns skäl att justera styrningen av byggandet i generalplanen så att ett tryggt höjdläge för byggnaderna även styrs ovanför det område där det råder risk för havsöversvämning.
14. Det är motiverat att överväga strandbyggplatsernas höjdlägen i förhållande till älvvattnets höjd utanför varje byggnadsplats i hela planeringsområdet.

Åsområdet Lilla Högåsbacken, beskrivning av åsområdet

15. Enligt visionen för hur flygplatsen ska förverkligas ligger största delen av byggandet utanför det lokalt värdefulla åsområdet. Genom planering som beaktar åsområdets särdrag (i samband med denna planering och även kommande planering) ska det emellertid även säkerställas att det inte riktas några betydande ändringar till Lilla Högåsbackens åsområde. Planbestämmelsen ska kompletteras så att generalplanen kräver att åsens skyddsmål ska beaktas i den mer detaljerade planeringen.

27.4.2020

I de styrande preciseringarna i beteckningen borde det framkomma att beteckningen anvisar ett åsområde med särskilda geologiska värden som är värdefullt med tanke på naturen och landskapsvärden.

Grundvatten

16. NTM-centralen i Sydöstra Finland har kontrollerat grundvattenområdena i Pyttis enligt vattenvårdslagen (lagen om vattenvårds- och havsvårdsförvaltningen 1299/2004) år 2018. I samband med kontrollen sammanslogs delområdena till Högåsens grundvattenområde (0562402 A och 0562402 B) till ett grundvattenområde: Högåsen (0562402). Klassificeringen av grundvattenområdet fastställdes från klass I (grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen) till klass I enligt vattenvårdslagen (grundvattenområde som är viktigt med tanke på vattenförsörjningen).

Planbeskrivningen ändras beträffande grundvattenområdets nummer och den övriga texten så att en aktuell beteckning används för grundvattenområdet. Kontrollen av grundvattenområdet och de ändringar som gjorts skulle för tydlighetens skull vara bra att nämna i planbeskrivningen, eftersom de gamla numren för grundvattenområdet används till exempel i planbeskrivningens grundvattenutredning (bilaga 5 från 2017).

17. I planbeskrivningens kapitel 3.6.1. Grundvatten konstateras i det sista stycket att numera svarar Närings-, trafik- och miljöcentralen i Kymmenedalen för verksamheten som tidigare sköttes av vattenbyrån vid Kymmenedalens vattendistrikt. NTM-centralen konstaterar att den ansvariga parten för verksamheten är NTM-centralen i Sydöstra Finland och inte i Kymmenedalen.

18. I fråga om LL-1-områdesreserveringen och dess placering i förhållande till grundvattenområdet och skyddsområdesbeslutet för vattentäkten hänvisar NTM-centralen till sitt tidigare utlåtande (14.2.2019).

De tilläggs- och korrigeringsbehov som framförs i NTM-centralens utlåtande 14.2.2019 för den planbestämmelse som berör grundvattenområdet och skyddsområdet till Högåsens vattentäkt har beaktats i planen och planbeskrivningen.

19. Även avgränsningen av det lokalt värdefulla åsområdet och området för skjutbanan som båda ligger i planområdet har beaktats i planhandlingarna.

20. Förslaget är att planbestämmelsen för grundvattentäkten om att skyddsbeslutet ska beaktas i den noggrannare planeringen av området och markanvändningen preciseras/korrigeras enligt följande: "Skyddsområdesbeslutet för vattentäkten ska beaktas i den noggrannare planeringen och markanvändningen på området".

Buller, kompletteringar

I planbestämmelserna för delgeneralplanen konstateras följande:

27.4.2020

Bullernivån på gårdsplanen vid en bostadsbyggnad eller en vård- eller läroanstalt som placeras vid en trafikled eller annan bullerkälla får inte överskrida statsrådets förordning om bullernivåer.

När en detaljplan utarbetas för ett område nära en trafikled eller annan bullerkälla skall bullernivån granskas och vid behov förutsätts ett tillräckligt avstånd till bullerkällan. Ifall en byggnad dock skall uppföras på bullerområdet skall det i detaljplanen förutsättas sådana bullerbekämpningsåtgärder att de nämnda riktvärdena inte överskrids. När en byggnad uppförs utanför ett detaljplaneområde skall bullerbekämpningen på motsvarande sätt beaktas i samband med bygglovsbehandlingen.

21. Preciseringar till det första stycket:

Bullernivån på gårdsplanen vid en bostadsbyggnad eller en vård- eller läroanstalt som placeras vid i närheten av en trafikled eller annan bullerkälla får inte överskrida de riktvärden för buller som anges i statsrådets förordning (SrF 993/1992). Beträffande bullret från skjutbanor tillämpas statsrådets förordning SrF 52/1997.

22. Preciseringar till det andra stycket:

När en detaljplan utarbetas för ett område nära en trafikled eller annan bullerkälla ska även en omfattande bullerutredning utarbetas ~~skall bullernivån granskas~~ och vid behov förutsätts ett tillräckligt avstånd mellan bullerkällan och de känsliga objekten.

Ifall en byggnad dock skall uppföras på bullerområdet skall det i detaljplanen förutsättas sådana bullerbekämpningsåtgärder att de nämnda riktvärdena inte överskrids. När en byggnad uppförs utanför ett detaljplaneområde skall bullerbekämpningen motsvarande beaktas i samband med bygglovsbehandlingen.

I samband med att ny verksamhet som orsakar buller byggs och planeras t.ex. i kvartersområdet för industri- och lagerbyggnader (T), området för motorsport (E-1), skjutbaneområdet (EA), området som reserverats för flygtrafik (LL-1 eller LL-2) eller motsvarande område, ska det i samband med planeringen beaktas att verksamheten inte orsakar en sådan bullernivå som överskrider riktvärdena vid objekt som är känsliga för buller.

23. Kommentarer till utredningarna om flygbuller:

I planbeskrivningen har bullerområdena för flygtrafik modellerats för flygmängder på 50 och 100 flyghändelser per dygn. I utredningen kommer det inte fram hur mycket buller som orsakas av de flygplan som kommer att operera på flygplatsen. Olika flygplan har olika bullerutsläpp.

Detta innebär att det är viktigt att fastställa att flygplatsen används endast av sådana flygplan som inte överskrider bullerutsläppen för den modell som använts i bullerutredningens kalkylering, eftersom ökade bullerutsläpp gör att bullerområdet blir större. Ökade flygmängder, till exempel en fördubbling, innebär naturligtvis även att bullerområdenas storlek ökar betydligt.

27.4.2020

Bemötande:

1. Vid sitt möte 21.1.2019 har Kymmenedalens förbunds styrelse beslutat att Pyttis flygplats kommer att beaktas i Kymmenedalens landskapsplan 2040 som är under arbete. I sitt utlåtande konstaterar Kymmenedalens förbund att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en målbeteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen.
2. Planbestämmelsen har ändrats.
3. Antalet byggplatser i strandområdena utanför tätortsområdet anvisas i enlighet med den gällande delgeneralplanen för Pyttis kyrkby. Antalet baserar sig på dimensioneringsgrunderna i generalplanen för Kymmene älvs västra grenar (bilaga 6). Bilaga 6a har lagts till i planbeskrivningen. I bilagan beskrivs hur dimensioneringsgrunderna i bilaga 6 har tillämpats.
4. Planbestämmelsen har ändrats.
5. a.

Med tanke på genomförandet av kommunaltekniken och trafikarrangemangen har arbetsplats- och servicebyggande med mer betydande konsekvenser avgränsats till P- och TP-områdena utanför LL-1-området. LL-2-, TP-, P- ja P-2-områdena bildar det större teknologiparksområdet Helsinki East Aerodome. Då området förverkligas krävs noggrannare planering av markanvändningen. I generalplanen har områdena anvisats för detaljplanering. Det byggande som betjänar flygverksamheten och som planerats till LL-1-området anvisas med en ny gränsbeteckning för ett byggnadsområde. Största delen av detta byggande kommer att bestå av halvvarma hallutrymmen och flygplansskydd. Byggande av denna typ ger inte upphov till några trafik- eller kommunaltekniska specialfrågor som skulle kräva detaljplanenoggrannhet.

b och c

Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Det är inte ändamålsenligt att detaljplanera LL-1-området eftersom det inte finns något behov av att styra genomförandet av trafikarrangemang eller kommunalteknik genom en detaljplan i området. För området utarbetas emellertid en noggrannare översiktsplan för markanvändningen. Områdets interna nät av infrastruktur beaktas i planen. Kommunen ordnar inga gator eller övrig sådan infrastruktur i LL-1-området som utarbetandet av en detaljplan skulle innebära att kommunen är förpliktad till. De flygplansskydd som kommer att byggas i LL-1-området kan anslutas till vattenförsörjnings- och avfallshanteringsnätet. Nätets nuvarande kapacitet räcker till för den verksamhet som planerats för LL-1-området.

Den områdesavgränsning som berör Traficoms flygplats och området för flygplatsen innebär att områdets användningsändamål och användningssätt har blivit noggrant fastställda. Områdets användningsändamål definierar även vad som är tillåtet att bygga i området; byggnaderna ska betjäna den flygverksamhet som utövas i området.

27.4.2020

Byggnadernas användningsändamål, liksom byggnadernas läge med tanke på flygsäkerheten, övervakas av Traficom i egenskap av säkerhetsverk för luftfartstrafiken. Det planeringsbehov för ett flygplatsområde som avses i 16 § i markanvändnings- och bygglagen har utretts och avgjorts i miljötillståndet för flygplatsområdet och i de tillstånd som beviljats för byggande och drift av flygplatsen av Traficom. I området förutsätter eller behöver byggande som betjänar användningen av flygplatsen inte längre någon separat planeringsbehovslösning eller något annat övervägande som är mer omfattande än bygglovet.

Byggnadsområdet har avgränsats noggrannare på kartan efter förslagsskedet, vilket innebär att generalplanen kan anses styra byggandet och den övriga markanvändningen tillräckligt i området. I planbestämmelsen ingår dessutom en förpliktelse om att en noggrannare översiktsplan ska utarbetas för området innan bygglov beviljas. I denna plan beaktas samordnandet av byggande, vägarrangemang, flygtrafik, infrastruktur och övrig markanvändning. Pyttis kommun anser därför att generalplanen styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och att det inte finns något behov av att detaljplanera LL-1-området.

Det byggande och den markanvändning som planerats i LL-1-området i inledningsskedet har betydelse endast på regional nivå och kommunen anser att generalplaneringen räcker för att styra markanvändningen i området. Innan byggloven beviljas ska dessutom en noggrannare översiktsplan presenteras.

I LL-1-området finns en verksam flygplats enligt bygglovet för en flygplats 2.10.2017 (Traficom) och tillstånd till drift av flygplats 8.2.2019 (Traficom). Tillstånden berör även byggandet i området. Det konstateras även att det finns en befintlig flygplats på LL-1-området och att området därför inte lämpar sig för någon annan markanvändning.

Dessutom anser staden att det byggande som LL-1-området möjliggör inte har så betydande miljökonsekvenser att det inte kunde avgöras genom generalplanering. Den flygtrafikverksamhet som sker i området kräver miljötillstånd. I samband med detta undersöks miljökonsekvenserna. I LL-1-området finns ett gällande miljötillstånd för utövande av flygtrafik och tillräckligt med utredningar har gjorts i samband med detta. Byggandet av flygplansskydden orsakar inga sådana miljökonsekvenser som borde undersökas mer omfattande än i miljötillståndet.

Kommunen konstaterar att byggandet av LL-2-, TP-, P- och P-2-områdena och den verksamhet som de möjliggör har mer omfattande miljökonsekvenser, vilket innebär att det finns ett behov av noggrannare planering av markanvändningen och en bedömning av miljökonsekvenserna. Verksamheten i LL-1-området grundar sig emellertid på ett gällande miljötillstånd där miljökonsekvenserna har undersökts och beaktats som en del av planeringen av denna generalplan. Kommunen ser därför inget hinder för att 44 § i MBL inte skulle kunna tillämpas i LL-1-området.

6. I generalplanen har LL-1-området reserverats för flygtrafik och anslutande funktioner. LL-2-området är ett område för luftfartsverksamhet. I LL-1-området finns ett befintligt trafikområde för flygplan och LL-2-området är avsett bl.a. för drömaraffärsverksamhet och för testning av obemannade luftfarkoster och markfordon.

27.4.2020

Flygtrafikverksamhet förutsätter miljötillstånd. I samband med detta undersöks miljökonsekvenserna. Generalplanen möjliggör i sig inte flygtrafikverksamhet och tar ingen ställning till dess mängder. För LL-1-området gäller ett miljötillstånd och i samband med det undersöktes även konsekvenserna för bl.a. arterna i Naturaområdena. I modelleringen av ljudnivån har bullerkonsekvenserna undersökts med betydligt större flygmängder än vad som är tillåtet enligt det nuvarande miljötillståndet. Naturbedömningen grundar sig för sin del på dessa flygmängdsberäkningar. Det kan med andra ord konstateras att även om flygmängderna skulle öka betydligt från de mängder som tillåts i miljötillståndet, orsakar verksamheten trots detta inga konsekvenser för arterna i Naturaområdet. Om flygmängderna emellertid ökade, skulle verksamheten förutsätta ett nytt miljötillstånd i samband med vilket konsekvenserna bedöms på nytt.

7. Se punkt 6.
8. Se punkt 6. Eftersom de noggrannare uppgifterna om markanvändningen i LL-2-området blir klara först senare i detaljplaneringsskedet, kommer nödvändiga utredningar att kompletteras i samband med detta.
9. Se punkt 6.
10. Konsekvenserna för landskapet och kulturmiljön i omgivningen av Pyttis kyrka har kompletterats i avsnittet om konsekvensbedömningen.
11. Avsikten med delgeneralplanen är att hitta nya högklassiga och attraktiva byggplatser i tätorten i kyrkbyn. Avsikten med de bostadsområden som stödjer sig på älvstranden är att locka nya invånare, vilket kan öka livskraften i tätorten. I planen anvisas en kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik till stranden. Genom den säkerställs en bättre tillgänglighet till stranden för alla invånare.
12. På kartan anvisas det ungefärliga läget för ett område vid havsöversvämning som upprepas en gång på 100 år (HW1/100).
13. I planen fastställs den lägsta rekommenderade bygghöjden, under vilken konstruktioner eller funktioner som skadas då de blir våta eller som orsakar skada inte ska placeras. I Kymmene älvs strandområden är höjden N2000 + 3,2 meter. Generalplanen styr på så sätt byggandet till områden som ligger ovanför det område där det finns en risk för havsöversvämning.
14. Till sådana områden där översvämningar är sannolika riktas ingen byggrätt enligt 72 § i MBL. Beträffande övriga nya byggnadsområden utarbetas noggrannare översvämningsundersökningar i samband med detaljplaneringen.
15. En liten del av åsområdet ligger redan i området för den flygplats som beviljats miljötillstånd. Utvecklingen av flygplatsen kan inte förhindras genom skyddsbebyggelser för åsområdet. Åsområdet är lokalt värdefullt och lokalt värdefulla åsområden anvisas inte alltid separat i planer. Åsområdet skyddas till de delar som det inte berör själva flygplatsen och dess skyddsområden där marken hålls jämn. Den varierande topografin på åsområdet skapar utsiktsplatser och en tilltalande landskapsbild i omgivningen av flygplatsen. Genom markanvändningsbeteckningarna (M och P-2) kommer en betydande del av landskapsbildens att bevaras. Beteckningen för åsområdet avgränsas utanför LL-1-området så att den inte orsakar någon konflikt med utvecklingen av flygplatsen och startbanans skyddsområden.

27.4.2020

16. Planbeskrivningen har kompletterats på det sätt som framförs.
17. Beskrivningen har korrigerats på det sätt som föreslagits.
18. Antecknas för kännedom.
19. Antecknas för kännedom. Se punkt 15.
20. Bestämmelsen har ändrats enligt förslaget.
21. Planbestämmelsen har ändrats på det sätt som framförts.
22. Planbestämmelsen har ändrats på det sätt som framförts.
23. Flygverksamhetens kvalitet, mängd och bullerbegränsningar avgörs genom miljötillstånd. Modelleringen av ljudnivån har utarbetats i samband med nuvarande miljötillståndsansökan. Ifall flygverksamheten ändras i framtiden så att även bullermängderna ökar, ska en ändring av miljötillståndet sökas för flygverksamheten.

27.4.2020

2 Åsikter

2.1 Redstone Aero Oy, Eija Korjula

Anmärkningens huvudpunkt:

Revideringen av delgeneralplanen för Pyttis kyrkby 3.6.2019 har under framläggandet skapat felaktiga föreställningar och slutsatser om verksamheten vid den befintliga flygplatsen och om planläggningens betydelse för flygplatsens verksamhetsbetingelser. Av denna orsak framför vi följande observationer som kräver korrigerande i planen:

Tydliga definitioner och hänvisningar

1. Planområdena LL-1 och LL-2 ska skiljas tydligt från varandra i all text och i synnerhet i rubrikerna. Om man använder benämningen Helsinki-East Aerodrome för hela planområdet ska det betonas att det är kommunens arbetsnamn för det planeringsområde som stödjer sig på flygplatsen. Den befintliga verksamma flygplatsen har däremot anslutits till planområdet enligt sitt nuvarande användningsändamål och flygplatsområdet kräver ingen ytterligare planering.
2. Flygplatsens verksamhet har inletts redan innan fastigheten i fråga anslöts till området för delgeneralplanen. Området anslöts till planområdet på kommunens initiativ för att kunna svara på den efterfrågan på verksamhetsställen som flygplatsen gett upphov till genom att planlägga områdena på den västra sidan av flygplatsområdet (s. 34/planutkastskede). Grundandet av själva flygplatsen förutsatte ingen planläggning, utan verksamhetens lämplighet för landskapsplanens vita område undersöktes i samband med de processer som enligt naturvårdslagen förutsätts av miljötillståndet.

För flygplatsens del var avsikten med planläggningen att stärka den befintliga flygplatsens nuvarande användningsändamål med en LL-områdesbeteckning och på så sätt stärka områdets markanvändning som flygplats.

3. Flygplatsen håller inte på att planeras, vilket felaktigt påstås i texten, utan den är en verksam officiell flygplats. Förutsättningarna för flygplatsens verksamhet har undersökts i omfattande grad i samband med miljötillståndsprocessen 2017. De utlåtanden som utarbetats och de utlåtanden som avgetts i samband med miljötillståndet ska bifogas planens bakgrundsmaterial.
4. Ordet "valituksenalaisuus" är felaktigt (bl.a. bild 17)

Miljötillståndet och bygglovets för Trafis flygplats är båda verkställighetsdugliga trots ansökan om ändring. Förvaltningsdomstolens behandlingar har dessutom fastställt båda tillstånden och högsta förvaltningsdomstolen har inte beviljat besvärstillstånd.

Följande punkter kräver ändring/tillägg/korrigerande, markerade med kursiv stil:

5. Punkt 2.1 Pyttis näringsstrategi
 - - tillägg: *erbjud en verksamhetsplats för framtida flygtrafik och luftfart*

27.4.2020

- - tillägg: *utveckla ett företagsområde som stödjer sig på den befintliga flygplatsen*

6. Punkt 2.2.3 Mål som framkommit under utarbetandet av planutkastet

- Sista raden tillägg: *samt en ca 80 hektar stor befintlig flygplatsfastighet.*

7. Punkt 2.2.4 Mål som framkommit under utarbetandet av planförslaget

- Tillägg till definitionen för Helsinki East: *Det befintliga flygplatsområdet och området på dess västra sida har fått namnet teknologiparken Helsinki-East Aerodrome och utvecklas som ett område som erbjuder service för framtidens luftfartsteknologi och logistikfunktioner.*
- Tillägg: Den befintliga flygplatsen LL-1 och det anslutande LL-2-området med sina mångsidiga...
- Under punkten om planeringens mål bör följande läggas till för tydlighetens skull: *I delgeneralplanen beaktas den befintliga flygplatsen i planeringen av de omgivande områdena. Samtidigt fastställs markanvändningen enligt de nuvarande användningsändamålet beträffande flygplatsfastigheten.*

8. Punkt 3.2 Landskapsstruktur

- Precisering beträffande flygplatsen: *Området för den flygplatsfastighet som anslutits till området har tidigare använts för skogsbruk. Området har slutavverkats sommaren 2017, under samma tid som natur- och landskapsutredningarna gjordes.*

9. Punkt 3.4.3 Fauna

- Ordet *planering* bör strykas från den sista meningen. Flygplatsen är inte längre ett planeringsområde utan har tagits med i planområdet som ett område med ett befintligt användningsändamål.

10. Punkt 3.5 Berggrund och jordmån

- sista meningen bör korrigeras enligt följande: *I den östra kanten av planområdet finns även Lilla Högåsbackens lokalt värdefulla åsområde. Ovanpå åsen går Kyrkvägen som leder till Svartbäck.*

11. Punkt 3.8 Bullerområden

- Bild 17 ordet "valituksenalainen" bör strykas. Ordet ger en felaktig uppfattning om att båda tillstånden är verkställighetsdugliga.

12. Punkt 4

Utkastsskedet

- Tillägg och beskrivning av varför flygplatsfastigheten har anslutits till området för delgeneralplanen:

27.4.2020

Flygplatsfastigheten anslöts till planområdet som redan existerande flygplats enligt sitt nuvarande användningsändamål för att den ska beaktas som en fast del av kyrkbyns centrum och kommunens näringsstrategi i samband med planeringen av etableringsställen på den södra sidan av motorvägsanslutningen. El. dyl.

Förslagsskedet

- Tillägg och precisering i meningen: De områdesreserveringar för LL- och tp-områden som anvisats i planutkastet har bearbetats och preciserats i planförslaget. Det befintliga flygplatsområdet LL-1 och dess fastighetsgränser har markerats på plankartan.
- *Den befintliga flygplatsen med dess fastighetsgränser har anvisats med LL-1-beteckning enligt det nuvarande användningsändamålet.*

13. Punkt 5.3 Service och arbetsplatsområden

- Ordet "ilmailutoiminnan alueet" (områden för luftfartsverksamhet) ska särskiljas och förses med en separat rubrik (på flera ställen), till exempel:

Befintligt flygplatsområde LL-1/Område för flygtrafik och därtill anslutna funktioner (80 ha)

- Precisering som bör läggas till: I området har miljötillstånd för flygplatsverksamhet och Traficom's bygglov för en flygplats beviljats för fastighet 624-404-53-126 år 2017. Den delvis bebyggda officiella flygplatsen som redan är i bruk...
- *Miljötillståndet för flygplatsverksamheten har beviljats i synnerhet för verksamhet som riktar sig till professionell luftfartstrafik.*
- *Planen stärker markanvändningen på flygplatsfastigheten som en flygplats enligt den nuvarande verksamheten. För de tillstånd som verksamheten förutsätter svarar miljötillstånds- och luftfartsmyndigheterna genom sina egna tillståndsprocesser.*

Under bild 23

- Preciseringar som bör läggas till: Fastigheten har anvisats som LL-1-område enligt *sitt nuvarande användningsändamål.*
- Precisering som bör läggas till: *Det nuvarande miljötillståndet gör det möjligt att förlänga landningsbanan till 1 800 meter. Förlängningen av startbaneområdet pågår. Bredden på startbanan och startområdena (jämna randsektorer) ska vara sammanlagt 150–280 m.*
- Innehållet i AGA M-1-föreskriften beror t.ex. på inflygningsanordningarna, startbanans längd och bredd, den verksamhet som utövas osv. Av denna orsak bör det i samband med AGA-föreskriften nämnas att bredden på startbanan och dess

27.4.2020

kantområden grundar sig på AGA M-1-föreskriften och att anvisningarna beror på verksamheten, startbanans längd, inflygningsanordningarna osv. Framtida eventuella tilläggskrav på jämna randsektorer ska inte begränsas genom planen.

Användningsplanen har ingen juridisk definition.

Bygglov i området kommer att ansökas av de företag som hyrt mark i flygplatsområdet. Användningsplanen kan inte utarbetas på förhand, då kommande behov inte ännu är kända.

Bestämmelsen bör vara tydlig, t.ex. *i samband med bygglovet ska byggnadernas läge och förhållande till övriga byggnader presenteras el. dyl.* Att följa villkoren i miljötillståndet eller Traficom's krav anknyter inte till planen. Det finns kommunalteknik i området för fastigheten och inga åtgärder förutsätts av kommunen. De interna trafikarrangemangen på fastigheten förutsätter inte heller några åtgärder av kommunen. Anslutningen till fastigheten går från Kyrkvägen och enligt fastighetsregistret via Stråkvägen.

Sista stycket på sidan 41, komplettering av första meningen: *För de byggnader som är nödvändiga med tanke på flygplatsens verksamhet, såsom hallbyggnader, tillämpas 44 § i MBL. Eller i området tillämpas 44 § i MBL, dvs...*

Teknologiparken och testområdet LL-2 /

Område för luftfartsverksamhet

- Tillägg i andra meningen *...och annan service som erbjuds av flygplatsoperatören.*
- Tillägg som sista mening: *Planreserveringen innebär i sig inget tillstånd för flygtrafik. Flygtrafik förutsätter separata tillstånd enligt miljöskyddslagen och luftfartslagen genom separata tillståndsprocesser.*

14. Punkt 5.5 Buller

- Tillägg: *Planen stärker markanvändningen på flygplatsfastigheten som en flygplats enligt den nuvarande verksamheten. För de tillstånd som verksamheten förutsätter svarar miljötillstånds- och luftfartsmyndigheterna genom sina egna tillståndsprocesser. Detta tillägg är motsvarande som för skjutbanan i följande stycke, dvs. området tas med i planområdet som ett område enligt sitt nuvarande användningsändamål.*

27.4.2020

- Genom planen kan man inte möjliggöra eller fastställa flygmängder. *LL-1-området är ett flygtrafikområde där tillstånden beviljas av luftfartsmyndigheten enligt det gällande miljötillståndet. Planen stärker användningen av LL-1-området för flygverksamhet.*
- *LL-2-området reserveras som trafikområde där förutsättningarna för verksamhet som kräver tillstånd eller orsakar buller utreds genom egna tillståndsprocesser.*

15. Punkt 6 Delgeneralplanens konsekvenser

- Enligt 1 § och 9 § i MBL ska planläggningen även beakta tidigare utredningar. De natur- och miljöutredningar som gjorts i samband med miljötillståndsprocessen för flygplatsverksamheten 2017 borde nämnas separat. Även eventuella tidigare utredningar som gjorts i samband med vindkraftsplanen borde nämnas.

Som tillägg (om de inte finns som bilaga till planmaterialet):

I samband med miljötillståndsprocessen utreddes de miljökonsekvenser som verksamheten orsakar på ett omfattande sätt:

- *Flygplatsen i Pyttis: konsekvenser för Naturaområdena och övriga naturvärden och grundvattnet/FCG 28.5.2017 P32743.*
- *Pyttis, Modellerings av ljudnivå/Windcraft 14.4.2017*

Observationer och tillägg (med kursiv stil) i tabellen där delområdena bedöms:

16. Människors levnadsförhållanden och livsmiljö

- Andra stycket: Till den södra sidan av riksvägen anvisas ett *LL-1-område enligt det nuvarande användningsändamålet...*
- Fjärde stycket: Planen stärker användningen av LL-1-området för flygverksamhet. I delgeneralplanen *kan inga* begränsningar för flygtrafikens omfattning utfärdas. *Tillståndet av flygplatsverksamhet avgörs genom miljötillståndet.* Eventuella ändringar i flygverksamhetens omfattning eller mängd avgörs vid motsvarande *tillstånds- och miljötillståndsprocesser i anknytning till flygplatsens verksamhet som även omfattar separata utlåttande- och höranderundor.* Konsekvenserna av den nuvarande verksamheten har beaktats i miljötillståndsprocessen.

17. Jordmån och berggrund

- Andra stycket: Till Lilla Högåsbackens åsområde av lokalt intresse riktas *inga betydande konsekvenser eftersom det redan finns en flygplats i området. I utlåttandena om miljötillståndet och naturutredningarna ansågs flygplatsverksamheten inte orsaka några betydande natur- eller landskapskonsekvenser. Den hallverksamhet som möjliggörs i anslutning till flygplatsen kräver små terrängarbeten*

27.4.2020

i åsområdet, men med tanke på att det är frågan om ett åsområde som är värdefullt på lokal nivå kan ändringarna inte anses vara betydande. Enligt visionen för byggandet av flygplatsen skulle en stor del av byggandet i vilket fall som helst ligga utanför det lokalt sett värdefulla åsområdet.

18. Vatten, luftkvalitet och mikroklimat

- Hänvisningen till behovet av att detaljplanera stora områden som kräver beläggning är otydlig. Den kan inte hänvisa till startbane- eller plattområdena. Om denna hänvisning bevaras i beskrivningen ska följande läggas till för flygplatsen:
- *Dagvattenkraven för de belagda startbaneområdena och plattorna i LL-1-området fastställs i miljötillståndet för verksamheten.*

19. Natur och naturmiljö

- Mer korrekt terminologi:... ympäristöluvan vaikutuksenalaisella mukaisella hankkeella toiminnalla
- Hela tredje stycket om kollideringsrisken för flygplan och fåglar ska strykas. Frågan har utretts i miljö- och naturutredningarna. Inget behov av att ta upp detta i planbeskrivningen.
- Avsikten är att det ska tillåtas utövas i synnerhet drönarverksamhet i LL-2-området...
- ~~Planen tillåter i sig ingen sedvanlig småflygsverksamhet i LL-2-området. Planläggningen utgör inget tillstånd för flygverksamhet.~~ Om sådan luftfartsverksamhet som förutsätter tillstånd någon gång planeras i området...

20. Region- och samhällsstruktur

- Andra stycket: I planförslaget anvisas stora områden som i nuläget används för jord- och skogsbruk för olika närings- och servicefunktioner på den södra sidan av riksvägen. Enligt Pyttis kommuns vision (bilaga 7) ~~skulle det på den södra sidan av riksvägen uppstå en flygplats~~ reserveras ett område för den befintliga flygplatsverksamheten och en teknologikoncentration (LL-2) för professionell luftfartsverksamhet, framtidens elektroniska och obemannade trafik och för övrig näringsverksamhet som stöder sig på flygplatsen, såsom logistikfunktioner. ~~På grund av verksamhetens art LL-2-områdesreserveringarna på den västra sidan av LL-1-området förhållandevis stora, eftersom de funktioner som eftersträvas i området även kräver mycket öppet och obehindrat utrymme, vilket emellertid inte direkt korrelerar med verksamhetsmängden. Användningen av området för luftfartstrafik förutsätter vederbörande separata utredningar, tillståndsprocesser och hörande och planläggningen innebär inte ett tillstånd för verksamheten.~~

Fjärde stycket: *Området för den befintliga flygplatsfastigheten (LL-1) kan anslutas till vatten- och avloppsnätet som går i området...*

27.4.2020

21. Samhälls- och energiekonomi

- Bör tilläggas: *LL-1-området orsakar inga kostnader för kommunen vad gäller utbyggnad av gatunät eller kommunalteknik.*
- Tillägg i punkten om statliga aktörer (*forskningsorganisationer...*)
- Sjätte stycket: *Flygplatsen utvecklas för att betjäna Den flygplats som redan är i bruk betjänar...*
- *Den elektrifierade taxifygtrafiken väntas öka betydligt under de närmaste åren.*
- Flygplatsen LL-1... teknologiparken LL-2
- ~~Pyttis kommun lockar LL-områdena lockar...~~

22. Trafik och färdmöjligheter

- Tredje stycket: *Genom utvecklingen av teknologiparken kommer även trafiken i anslutning till flygplatsen att styras från E-18-anslutningen till området.*
- ~~Även trafiken längs motorvägen kan vid tidpunkter då evenemang börjar och slutar beröras av negativa effekter på trafikens smidighet, men detta bedöms inte ha några betydande konsekvenser för motorvägstrafikens smidighet eller säkerhet.~~
- Sjätte stycket: *Helsinki-East Aerodrome Pyhtää Redstone är redan en officiell flygplats som är del av det offentliga lufttrafiksystemet.*
- Åttonde stycket: *I denna fråga vill Helsinki-East Aerodrome - verksamhetshelheten vara en föregångare.*

23. Plankartan

- Gränserna för flygplatsfastigheten borde synas på plankartan för att det ska vara klart vad som är det nuvarande flygplatsområdet. Och på sidorna 35-36 bör följande motsvarande mening läggas till: *Den befintliga flygplatsen med dess fastighetsgränser har markerats på kartan med LL-1-beteckning enligt det nuvarande användningsändamålet.*
- Beteckningen för det lokala åsområdet kan inte läggas till på plankartan - beteckningen saknar rättsverkningar och den ingår inte i förteckningen över naturobjekt som är betydande på landskapsnivå. Åsområdet framkom inte i miljötilståndsutredningarna för flygplatsen eller i utlåtandena, enligt vilka verksamheten inte orsakar några betydande konsekvenser för miljön eller Naturaområdena (jfr Naturautredningar och NTM-centralens MKB-utlåtande). Nämndandet av åsen framkom inte heller i planens naturutredningar 2018-2019. Ovanpå åsområdet går Kyrkvägen som leder till Svartbäck.
- Avgränsningen av LL-2-området ska med tanke på flygtrafiken motsvara en rektangel, reservering av bredd 280 m.

Bemötande:

27.4.2020

1. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
2. Antecknas för kännedom.
3. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
4. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
5. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
6. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
7. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
8. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
9. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
10. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
11. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
12. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
13. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
14. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
15. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
16. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
17. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras. På plankartan stryks beteckningen för åsområdet vad gäller flygplatsfastigheten. I övrigt bevaras beteckningen för den lokalt värdefulla åsen (ge).
18. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras. Styrningen av dagvattnet i LL-1-området har planerats på en sådan nivå som miljötillståndet förutsätter. I LL-2-området och övriga nya planområden som kräver beläggning undersöks styrningen av dagvattnet noggrannare i detaljplaneringsskedet. I generalplanen finns tillräckligt med områdesreserveringar för att ordna dagvattenhanteringen inom gränserna för områdena. Planbeskrivningen kompletteras beträffande dagvattenfrågan.
19. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
20. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
21. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras.
22. Planbeskrivningen korrigeras och kompletteras. De konsekvenser som eventuella publikevenemang orsakar för trafiken lämnas kvar i planbeskrivningen. Information om konsekvenser för trafiken har begärts separat från myndigheterna.
23. Plankartan korrigeras och kompletteras. Se punkt 17. Gränserna för flygplatsfastigheten syns på plankartan.

27.4.2020

2.2 Tuula Alkia, fastighet Roittoviksvägen 146b, Pörtnor, Pyttis

Åsikters huvudpunkt:

1. **Planförslaget för utveckling av området för Pyttis kyrkby borde utarbetas separat för flygplatsområdet och det sammanlagt 300 ha stora verksamhetsområdet samt för utvecklingen av boendet och infrastrukturen i kyrkbyn.**

Orsaken är att markanvändningen i flygplatsområdet inte har avgjorts och att inget av tillstånden för flygverksamheten är lagkraftigt.

Genom att dela upp planerna skulle det vara möjligt att garantera en utveckling av boendet och de anslutande funktionerna i kyrkbyn utan de fördröjningar som orsakas av flygplatsen.

2. Flygplatsområdena LL-1 och LL-2 anvisas inte för flygplatsverksamhet i den gällande landskapsplanen. Ett miljötillstånd har dessutom beviljats åt Redstone AERO Oy 21.9.2017 för **lokal** flygverksamhet. På grund av besvär är tillståndet inte lagkraftigt (utlåtande av Kymmenedalens förbund, s. 16-17. För den korsande flygplatsen LL-2 har miljötillstånd inte ens sökts. Av denna orsak finns det inte heller några motiveringar till LL i området i fråga i landskapsplanen 2040 som håller på att utarbetas vid Kymmenedalens förbund (Flygplatsen anvisas i landskapsplanen om den har minst regional betydelse).
3. Planförslaget presenterades för Pyttisborna 21.8.19 utan att sådana utlåtanden som krävs för att godkänna förslaget hade begärts från myndigheterna. På grund av flygplatsens omfattande storlek (300 ha, jämför Malms flygplats 250 ha) kan det antas att myndigheterna skulle ha haft anmärkningar och förslag. Dessa utlåtanden borde även vara tillgängliga för kommentarer av Pyttisborna. Detta förutsätter att det ordnas en ny utfrågning innan det slutliga godkännandet av planen.
4. Eftersom flygplatsen och området för dess övriga funktioner är så omfattande kräver området en planeringsbehovslösning. Området gränsar till Kymmene älv, Natura- och naturskyddsområden samt ett grundvattenområde. Detta innebär att det sannolikt även behövs MKB, som i Mäntsäläs AERO Oy:s fall, trots att området endast utgör en bråkdel av detta.
5. I Kymmenedalens förbunds broschyr Vision 2025 framförs att byggandet av området kunde framskrida baserat på 44 § i MBL, utan en detaljplan. Detta är en uppenbar feltolkning. Enligt 44 § MBL kan en generalplan inte användas direkt för beviljande av lov i sådana situationer där det är frågan om byggande som på grund av sin skala och sina konsekvenser motsvarar stadsliknande byggande. Detta berör till exempel arbetsplats- och servicebyggande som har större betydelse med tanke på kommunalteknik och trafikarrangemang.
6. I planbeskrivningen framförs även felaktig information om flygplatsens tillstånd.
 - a. Ansökningar om besvär rätt beträffande miljötillståndet har lämnats in till högsta förvaltningsdomstolen och således är miljötillståndet inte lagkraftigt.

27.4.2020

- b. Besvär har lämnats in mot det bygglov som Trafi beviljat för startbanan eftersom förutsättningen enligt 79 § och 81 § i luftfartslagen är ett lagkraftigt miljötillstånd.
- c. Tillståndet till drift av flygplats som beviljats av Traficom är inte lagkraftigt eftersom det förutsätter ett lagkraftigt bygglov.

Enligt utlåtandet av Hankintajuristit förbjuder 181 § 7 mom. i luftfartslagen att byggande av en startbana påbörjas i sådan situation.

Bemötande:

1. Antecknas för kännedom. Pyttis planläggningssektion (§ 12 20.02.2018) och kommunstyrelse (§ 47 26.02.2018) har beslutat om att utvidga området för delgeneralplanen (ca 650 ha). Efter utvidgningen omfattar planområdet den planerade flygplatsen och markområden ända fram till slussen i Stråka.
2. I de bemötanden som landskapsstyrelsen avgett till utlåtandena om utkastet till helhetslandskapsplanen linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen. Det är motiverat att behandla såväl flygplatsen som dess omgivning som en funktionell helhet på landskapsplanenivå.

De besvär som lämnats in mot det miljötillstånd som beviljats åt Redstone AERO Oy har förkastats av Vasa förvaltningsdomstol 9.7.2019.

3. Utlåtanden om planförslaget har begärts av myndigheterna på det sätt som förutsätts av markanvändnings- och bygglagen. Även andra intressenter, såsom kommuninvånarna, har haft möjlighet att bekanta sig med planmaterialet och lämna in anmärkningar mot den. Den utsatta tiden för båda utfrågningarna är samma.
4. Flygverksamhetens omfattning avgörs inte i delgeneralplanen. Flygverksamhetens omfattning och dess konsekvenser för miljön avgörs genom ett sådant miljötillstånd som flygverksamheten förutsätter. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
5. Se punkt 4.
6. Beskrivningen har uppdaterats så att den motsvarar aktuell information.

27.4.2020

2.3 Päivi Muurikainen, Stockforsområdet

Åsiktens huvudpunkt:

Vårt mål är att öka området livskraft ytterligare och att locka fler företag och turister till området. Den nya planen borde därför möjliggöra även följande mångsidiga verksamhet:

1. I stället för den bastu som brunnit vill vi bygga verksamhet som stödjer turismen. Läget i den omedelbara närheten av Kymmene älv är en utmärkt plats för vattenturism. Det är däremot av största vikt att planen utöver turism även skulle möjliggöra byggande av bostäder. Turistverksamheten kunde vara av sådan karaktär att företagaren skulle bo och driva företagsverksamheten i samma fastighet och på så sätt vara tillgänglig för kunderna alltid då behov uppstår.
2. För tillfället omfattar Karting ett ganska stort område i Stockfors. Avsikten är att verksamheten i området ska ändras till turistverksamhet så att de olika aktörerna i Stockfors tillsammans skulle bilda ett enhetligt men samtidigt mångsidigt område.
3. I Stockforsområdet kunde även den befintliga samhällsverksamheten utökas, bl.a. genom att ordna fler konstutställningar och andra kulturevenemang. I området borde det naturligtvis även finnas tillräckligt med inkvarterings- och restaurangtjänster för de lokala invånare och turister från andra håll som besöker området. Med fler aktiva aktörer i området skulle även områdets attraktionskraft öka och den gamla fabriksmiljön skulle väckas till liv.

Bemötande:

1. Planbeteckningen/-beteckningarna för Stockfors fabriksområde ändras så att den även möjliggör turism och boende.
2. E-1-området ansluts till en del av Stockfors P-1/s-område. Se punkt 1.
3. Se punkt 1 och 2. Planlösningen möjliggör den verksamhet som beskrivs i åsikten.

27.4.2020

2.4 Hannu och Virve Backman, fastighet Puromäki 624-414-0003-0003-8**Åsiktens huvudpunkt:**

1. Vi kan inte godkänna planförslaget till de delar som det anvisats en lättrafikled för allmänt bruk tvärs över vår gård vid Kymmene älvs strand. I förslaget används benämningen "kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik" för denna led.

Bemötande:

1. Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har flyttats så att den går längs med Utbyvägen.

27.4.2020

2.5 Riitta Heiskanen, Jarmo Kyttänen, fastighet 624-416-17-47

Åsikters huvudpunkt:

1. LL-1-beteckningen bör strykas.

I landskapsplanen ingår inga områdesreserveringsbeteckningar för området (s.k. vitt område). Området ligger i influensområdet för landskapsplanens målområde för utveckling av turism och rekreation. Detta innebär att områdesanvändningen av betydelse på landskaps- eller regional nivå inte borde anvisas i den kommunala planläggningen utan att det planerats på landskapsnivå.

Om flygplatsens verksamhet och konsekvenser tydligt skulle överskrida gränsen för verksamhet som har betydelse på regional eller landskapsnivå borde den enligt MBL undersökas på landskapsnivå. Landskapsplanen fungerar som anvisning i samband med att en generalplan utarbetas och ändras. 32 § MBL

2. Texten om att planen kan användas som grund för beviljande av bygglov bör strykas.

Det är inte möjligt att ansöka om bygglov utifrån generalplanen. 44 § i MBL lämpar sig inte för beviljande av bygglov eftersom behovet av att styra markanvändningen förutsätter detaljplan eller planeringsbehov. På grund av sin omfattning och övriga markanvändning, kommunalteknik och väggarrangemang förutsätter området planeringsbehovslösning. Miljöministeriet: ändringar i markanvändnings- och bygglagen 1.5.2017 Matti Laitio: "Generalplanen kan inte användas som grund för beviljande av bygglov." Med tanke på framtiden vore det motiverat att i samarbete mellan olika aktörer (NTM, miljöministeriet) utreda om generalplanen kan fungera som förutsättning för beviljande av bygglov i LL-1-området.

3. Grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten i LL-1-området och området för grundvattenbildning inklusive bestämmelser borde anges i planen.

Grundvattenkartan för LL-1-områdesreserveringen är inte tydlig i planbeskrivningen. Uppgifterna om startbanans och flygplanshallens exakta läge skulle vara viktiga eftersom startbanan delvis ligger innanför gränserna för grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Enligt en karta som erhållits från miljöcentralen i Kotka ligger den byggda hallen i grundvattenområdet och i fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Tillståndsbestämmelsen 17 i miljötillståndet för flygplatsen förutsätter att dagvattnet avleds utanför fjärrskyddsområdet för vattentäkten och att de sociala utrymmena ska anslutas till avloppsnätet. Tillståndsbestämmelse 20 i miljötillståndet fastställer att de konstruktioner som ligger i fjärrskyddsområdet ska förses med grundvattenskydds konstruktioner. Byggandet av flygplatsen och dess övervakning visar att det finns ett behov av en planbeskrivning.

4. Den felaktiga texten om bygglovet för flygplatsen och dess driftstillstånd bör strykas eller ändras.

Planbeskrivningens text stämmer inte. Det finns inget bygglov för flygplatsen eftersom besvär lämnats in mot bygglovet. Eftersom ett lagkraftigt miljötillstånd saknas är det enligt 79 § och 81 § inte möjligt att bevilja bygglov. Även

27.4.2020

miljöministeriets utlåtande förbjuder bygglovet. Driftstillstånd kan inte finnas om det inte finns något bygglov. Detta framgår även i luftfartslagen. Enligt utlåtandet av Hankintajuristit förbjuder 181 § 7 mom. i luftfartslagen att byggande av en startbana påbörjas.

Bemötande:

1. Enligt landskapsförbundets utlåtande linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen.
2. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
3. Bildningsområdet för grundvatten och fjärrskyddszonen för vattentäkten visas på plankartan. Grundvattnets kvalitet och mängd har tryggats genom nödvändiga bestämmelser. Dagvattenfrågan för LL-1-området har avgjorts genom miljöutlåtandet för flygplatsen.
4. Beskrivningen har uppdaterats så att den motsvarar aktuell information.

27.4.2020

2.6 Eivor Hentunen, fastighet 624-416-2-169

Åsiktens huvudpunkt:

1. LL-1-beteckningen bör strykas.

I landskapsplanen ingår inga områdesreserveringsbeteckningar för området (s.k. vitt område). Området ligger i influensområdet för landskapsplanens målområde för utveckling av turism och rekreation. Detta innebär att områdesanvändningen av betydelse på landskaps- eller regional nivå inte borde anvisas i den kommunala planläggningen utan att det planerats på landskapsnivå.

Om flygplatsens verksamhet och konsekvenser tydligt skulle överskrida gränsen för verksamhet som har betydelse på regional eller landskapsnivå borde den enligt MBL undersökas på landskapsnivå. Landskapsplanen fungerar som anvisning i samband med att en generalplan utarbetas och ändras. 32 § MBL.

2. Texten om att planen kan användas som grund för beviljande av bygglov bör strykas.

Det är inte möjligt att ansöka om bygglov utifrån generalplanen. 44 § i MBL lämpar sig inte för beviljande av bygglov eftersom behovet av att styra markanvändningen förutsätter detaljplan eller planeringsbehov. På grund av sin omfattning och övriga markanvändning, kommunalteknik och väggarrangemang förutsätter området planeringsbehovslösning. Miljöministeriet: ändringar i markanvändnings- och bygglagen 1.5.2017 Matti Laitio: "Generalplanen kan inte användas som grund för beviljande av bygglov." Med tanke på framtiden vore det motiverat att i samarbete mellan olika aktörer (NTM, miljöministeriet) utreda om generalplanen kan fungera som förutsättning för beviljande av bygglov i LL-1-området.

3. Grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten i LL-1-området och området för grundvattenbildning inklusive bestämmelser borde anges i planen.

Grundvattenkartan för LL-1-områdesreserveringen är inte tydlig i planbeskrivningen. Uppgifterna om startbanans och flygplanshallens exakta läge skulle vara viktiga eftersom startbanan delvis ligger innanför gränserna för grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Enligt en karta som erhållits från miljöcentralen i Kotka ligger den byggda hallen i grundvattenområdet och i fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Tillståndsbestämmelsen 17 i miljötillståndet för flygplatsen förutsätter att dagvattnet avleds utanför fjärrskyddsområdet för vattentäkten och att de sociala utrymmena ska anslutas till avloppsnätet. Tillståndsbestämmelse 20 i miljötillståndet fastställer att de konstruktioner som ligger i fjärrskyddsområdet ska förses med grundvattenskydds konstruktioner. Byggandet av flygplatsen och dess övervakning visar att det finns ett behov av en planbeskrivning.

4. Den felaktiga texten om bygglovet för flygplatsen och dess tillstånd till drift bör strykas eller ändras.

Planbeskrivningens text stämmer inte. Det finns inget bygglov för flygplatsen eftersom besvär lämnats in mot bygglovet. Eftersom ett lagkraftigt miljötillstånd saknas är det enligt 79 § och 81 § inte möjligt att bevilja bygglov. Även

27.4.2020

miljöministeriets utlåtande förbjuder bygglovet. Driftstillstånd kan inte finnas om det inte finns något bygglov. Detta framgår även i luftfartslagen. Enligt utlåtandet av Hankintajuristit förbjuder 181 § 7 mom. i luftfartslagen att byggande av en startbana påbörjas.

5. En utfyllnad och ett hållfasthetstest ska definitivt utföras. Effekterna av brytningen för grundvattnet ska utredas. Kontrollbrunnar saknas och det ska finnas tillräckligt med sådana för uppföljningen av grundvattennivåerna, t.ex. på den sida av startbanan som vetter mot Kyrkvägen.

Bemötande:

1. Enligt landskapsförbundets utlåtande linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen.
2. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
3. Bildningsområdet för grundvatten och fjärrskyddszonen för vattentäkten visas på plankartan. Grundvattnets kvalitet och mängd har tryggats genom nödvändiga bestämmelser. Dagvattenfrågan för LL-1-området har avgjorts genom miljöutlåtandet för flygplatsen.
4. Beskrivningen har uppdaterats så att den motsvarar aktuell information.
5. Antecknas för kännedom. Frågan avgörs inte genom planläggningen.

27.4.2020

2.7 Mikko Kilpeläinen och Jaana Yrjölä

Åsiktens huvudpunkt:

1. Eftersom en områdesreservering för en flygplats saknas i landskapsplanen är de framförda LL-1- och LL-2-beteckningarna antagligen inte lagenliga.
2. Förslagets tolkning om att anvisa byggande enligt 44 § i MBL är felaktig. Byggande av en flygplats/byggande i anslutning till luftfart är omfattande och förutsätter även byggande av kommunalteknik och vägarrangemang. Det har uppstått ett behov av att styra markanvändningen, vilket förutsätter en planeringsbehovslösning/en detaljplan (16 §, 35 §, 137 § MBL).
3. I förslaget till delgeneralplan för Pyttis kyrkby har flygplatsen och de anslutande övriga funktionerna blivit betydligt mer omfattande. Det miljö tillstånd som gäller tills vidare räcker inte. För tillfället är situationen den att bedömningen av de sammantagna konsekvenserna av den planerade flygplatsen och funktionerna i anknötning till den är för begränsad i förslaget till delgeneralplanen. Bedömningen av de konsekvenser som en flygplats av denna storlek/funktioner som betjänar luftfart orsakar för naturen, miljön, invånarna, landskapet och andra faktorer som påverkar livet kan inte grunda sig på naturutredningar som gjorts t.ex. för vindkraftverk.
4. I planförslaget har det framförts felaktig information om tillstånden för den planerade flygplatsen.
 - a. Miljö tillståndet gäller tills vidare.
 - b. Det bygglov som beviljats av Trafi har överklagats, bygglovet kräver ett lagkraftigt miljö tillstånd.
 - c. Inte heller Traficoms driftstillstånd är lagkraftigt, med hänvisning till det som nämns ovan. I planförslaget anges ett betydande utrymme för planeringen av flygplatsen.
5. De kommuninvånare som inte har bekantat sig med frågan kan få en felaktig uppfattning om hur det står till med flygplatsens tillstånd. Pyttis kommun borde ha sett till att markanvändningen för området har avgjorts innan kommunen gav ett understödande utlåtande till Trafi om flygplatsen 5/2017.
6. Pyttis kommun har tillåtit omfattande byggande i sitt område utan tillstånd, bl.a. byggande av en startbana i grundvattenområdet. Som följd av detta har det inte heller skett någon ändamålsenlig övervakning i samband med byggandet av startbanan. Enligt uppgifter från Trafi skiljer sig den startbana som byggs i grundvattenområdet inte på något sätt från byggande av en landsväg i ett motsvarande område.
7. Planerna för flygplatsen och dess omgivning är så omfattande att de konsekvensbedömningar som gjorts nu är otillräckliga i förhållande till den omgivande bebyggelsen, naturen, landskapet, det kulturhistoriska landskapet vid Kymmene älv osv.
8. Dessutom har de totala effekterna av bullret inte bedömts tillräckligt. Det över 100 ha stora avverkningsområdet och brytningen av Hevoskallio har avlägsnat de naturliga bullerskydden. Bullret från motorvägen och skjutbanan och nu även

27.4.2020

flygbullret – de sammantagna konsekvenserna av dessa bör bedömas innan planen godkänns.

Bemötande:

1. Enligt landskapsförbundets utlåtande linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen.
2. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
3. Utredningar som är tillräckliga för generalplanenivån har utarbetats för delgeneralplanen. Med hjälp av de utredningar som utarbetats i samband med miljötillståndet för flygplatsen har även förutsett mer omfattande flygverksamhet i LL-1-området. De nya områdesreserveringar som omger LL-1-området kommer att bebyggas långsamt. Konsekvenserna kommer att undersökas noggrannare och från fall till fall i samband med separata detaljplaner.
4. Beskrivningen har uppdaterats så att den motsvarar aktuell information.
5. Antecknas för kännedom.
6. Antecknas för kännedom.
7. Se punkt 3.
8. I bullerutredningarna beaktas inte effekten av skogarna eftersom skog endast har en liten effekt på bullernivån. Skogsägaren har alltid möjlighet att fälla skog. Ändringen av terrängformerna i området mellan LL-1-området och motorvägen påverkar spridningen av motorvägsbullret, men endast i riktning mot flygplatsen. Eftersom inga sådana funktioner som är känsliga för buller anvisas till området i fråga, har förändringarna beträffande bullerområdet inga effekter på helhetsgranskningen.

De bullereffekter som orsakas av skjutbanan och de övriga bullerkällorna kan inte mätas på samma sätt och därför är det inte möjligt att undersöka de sammantagna konsekvenserna på ett rättvist sätt. Bullret från skjutbanan bedöms enligt den tillfälliga ljudnivån och verksamheten omfattas av ett separat miljötillstånd.

27.4.2020

2.8 Luonnollisesti Pyhtää ry, ordförande Jaana Yrjölä, vice ordförande Tuula Alkia

Åsiktens huvudpunkt:

1. I förslaget till delgeneralplan för Pyttis kyrkby saknas lagenliga förutsättningar för LL-1- och LL-2-beteckningar.
 - a. I landskapsplanen finns ingen beteckning för en områdesreservering för en flygplats. Planering av betydelse på landskaps- eller regional nivå borde inte ske på kommunal nivå utan landskapsplanen.
 - b. Med tanke på LL-1- och LL-2-beteckningarna kommer det fram i det bifogade materialet att det planerats betydligt mer omfattande luftfartsverksamhet än vad som meddelats tidigare.
 - c. Det beviljade miljötillståndet gäller tills vidare (föremål för besvär) och har beviljats för en liten lokal flygplats. Även i planförslaget hänvisas till en sådan. Det tillstånd som beviljats skiljer sig däremot betydligt från planerna enligt förslaget. Det behövs ett nytt miljötillstånd för den plan som ingår i förslaget.

Förslagets beteckning är minst regional, och sträcker sig sannolikt över landskapsgränserna.

2. I generalplanen är det i detta fall inte möjligt att styra byggande enligt 44 § i MBL. Byggande av en flygplats/byggande i anslutning till luftfart förutsätter på grund av sin omfattning och den markanvändning som stödjer verksamheten även byggande av kommunalteknik och väggarrangemang. Det har uppstått ett behov av att styra markanvändningen, vilket förutsätter en planeringsbehovslösning/en detaljplan (16 §, 35 §, 137 § MBL).
3. För tillfället är situationen den att bedömningen av de sammantagna konsekvenserna av den planerade flygplatsen och funktionerna i anknytning till den är för begränsad i förslaget till delgeneralplanen. Bedömningen av de konsekvenser som en flygplats av denna storlek/funktioner som betjänar luftfart orsakar för naturen, miljön, invånarna, landskapet och andra faktorer som påverkar livet kan inte grunda sig på naturutredningar som gjorts t.ex. för vindkraftverk. Det har uppstått ett behov av MKB.

Bemötande:

1. Enligt landskapsförbundets utlåtande linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen. Det är motiverat att behandla såväl flygplatsen som dess omgivning som en funktionell helhet på landskapsplanenivå.

De besvär som lämnats in mot det miljötillstånd som beviljats åt Redstone AERO Oy har förkastats av Vasa förvaltningsdomstol 9.7.2019. Flygverksamhetens omfattning och dess konsekvenser för miljön avgörs genom ett sådant miljötillstånd som flygverksamheten förutsätter. Ett nytt mer omfattande miljötillstånd söks ifall flygverksamheten växer och förutsätter ett sådant. I samband med detta bedöms även behovet av att utarbeta en miljökonsekvensbedömning.

27.4.2020

2. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
3. Se punkt 1.

27.4.2020

2.9 Henna Lönnfors

Åsiktens huvudpunkt:

1. Sträckningen för tågbanan:

Hur är det möjligt att tågbanan dragits upp så att den går genom Naturaområdena/naturskyddsområdena (SL-beteckning) och områden som anvisats med MY-beteckning (jag vet att sträckningen kommer från landskapsplanen). Det är tydligt att en tågbanan skulle förändra miljön. Hur har alltså områdets geologiska, ekologiska och landskapsmässiga värden beaktats i denna planering?

2. Natur och artbestånd:

- a. I naturutredningen nämns att arter som ingår i habitatdirektivet, bl.a. utter och stora rovdjur, tidvis kan röra sig i området. Jag skulle vilja veta vad "tidvis" innebär.

Utterspår har observerats under flera vintrar efter varandra vid älven, åtminstone på avsnittet mellan Eetinniitty (strax utanför planområdet) och Stockfors damm och vidare till områden nedanför dammen, den s.k. Kärleksbron, dvs. det gamla magasinet.

Motsvarar detta uttrycket "tidvis" eller kan man anta att uttern bor i området?

- b. I naturutredningen nämns även att en enkelbeckasin (hotad art, VU) har observerats i den östra delen av utredningsområdet. Jag vill också framföra att enkelbeckasinen påträffats under flera år i den norra delen av Prästgårdsbyn/området för Mudasbyn. I de norra delarna av Prästgårdsbyn/området för Mudasbyn har observationer gjorts även av följande arter: taltita (VU), domherre (VU), tofsmes (VU) samt spillkråka som ingår i fågeldirektivet. Jag vill dessutom informera om att det permanent finns fladdermöss (artbestämning saknas) i Mudasbyn och även i de norra delarna av Prästgårdsbyn.

3. Kvalitetskorridor:

- a. Är det verkligen meningen att dra leden mellan hus och gårdar eller är det frågan om en slarvig ritning och att kvalitetskorridoren egentligen ska gå längs med den befintliga vägen?
- b. Om kvalitetskorridoren går via Mutasgränd, på det sätt som nu framförs i förslaget, tar då kommunen ansvaret för underhållet av Mutasgränd?
- c. Byggs det även något annat för kvalitetskorridoren längs Mutasgränd eller kommer vägen att ändras på något sätt? I detta fall ber jag att det ska observeras att Mudasbyns område är ett kulturhistoriskt värdefullt område där det befintliga traditionella byggnadsbeståndet ska värnas.
- d. Jag skulle även vilja veta om avsikten är att bygga en ny bro över älven strax intill dammen (planbeteckningen vid dammen: "broförbindelse för

27.4.2020

gång- och cykeltrafik som ska byggas”) eller om den befintliga dammen ska användas som grund för kvalitetskorridoren?

- e. Om kvalitetskorridoren skulle gå över den nuvarande dammen, hur har då säkerhetsfrågorna beaktats (för tillfället kan man inte gå över dammen, den är stängd med hjälp av staket och låsförsedda portar)?
- f. Om det inte är möjligt att dra kvalitetskorridoren över dammen så har det alternativa stället för överfarten föreslagits i form av en ny bro något längre ner. Som alternativ till detta vill jag framföra följande:

I Mudasbyn har det redan gått en hängbro över älven, ungefär vid sträckningen för tågbanan. Om alternativet är att bygga en ny bro över älven, kunde alternativet bestå av en hängbro endera vid Mudasbyns RM-område (strax söder om bansträckningen) eller på den norra sidan av bansträckningen, t.ex. före badplatsen? Strax efter badplatsen går det en bro över älven som traditionellt användes för att ta sig över älven, men för några år sedan förbjöd markägarna på den östra sidan av bron trafik över deras mark och därför kan bron inte längre användas.

4. Sjösättningsplatser för båtar och småbåtsplatser:

- a. I planförslaget anvisas en sjösättningsplats för båtar strax norr om kyrkbron, men den har betecknats på älvens östra strand. Är det frågan om en slarvig ritning eller kommer sjösättningsplatsen verkligen att flyttas till den motsatta sidan av den nuvarande sjösättningsplatsen där det finns bebyggelse?
- b. Den sjösättningsplats som är i allmänt bruk ligger för tillfället strax norr om kyrkbron men på älvens västra strand. Är det inte meningen att sjösättningsplatsen ska kvarstå här?
- c. Om det inte är frågan om en slarvig ritning och om sjösättningsplatsen verkligen ska flyttas så föreslår jag att sjösättningsplatsen kvarstår på älvens västra strand där den finns redan nu.
- d. Ett RM-område anvisas till Mudasbyn i planförslaget. Skulle det vara möjligt att även få en båtplats här?

Folk åker båt i älven både på den övre och nedre sidan av dammen. Båtliv idkas dessutom av invånare både på den västra och östra sidan av älven. I planen anvisas båtplatser endast till älvens östra strand. Endast en anvisas ovanför dammen och två nedanför den.

5. Byggnad vid älvstranden i den norra delen av planområdet

Flera olika byggplatser längs älven har anvisats för RA-områdena i de norra delarna av planområdet, men i planen syns inga andra vägar än de existerande skogsbilvägarna till området. Till exempel går det en smal skogsväg i dåligt skick till området på den västra sidan av älven. Denna väg syns även i planen. Är det meningen att vägen ska bevaras i sin nuvarande form eller eventuellt förbättras på något sätt?

6. Jag ber om ett skriftligt svar med motiveringar till de åsikter jag framfört ovan.

27.4.2020

Bemötande:

1. Sträckningen för järnvägsreserveringen stämmer överens med den sträckning som anvisas i landskapsplanen. I landskapsplanen är sträckningen riktgivande, dvs. det exakta läget fastställs i samband med den mer detaljerade planeringen, ifall järnvägen förverkligas. I samband med den noggrannare planeringen är det sedan möjligt att beakta konsekvenserna för bl.a. naturskyddsområdena. Då projektet genomförs är det nationellt sett betydande, vilket kan innebära att den allmänna nytta som uppnås genom projektet kan anses vara mer värdefull än den nytta som skyddet av vissa mindre värdefulla naturobjekt för med sig.

I denna generalplan anvisas emellertid SL-, MY- och Naturaområdena även i området för järnvägsreserveringen, i enlighet med den utredning som gjorts, för att det ska vara möjligt att beakta dem i samband med den övriga planeringen av markanvändningen.

2. a) De arter som observerats i terrängen har beskrivits noggrannare i naturutredningen. Terrängarbetena i samband med naturutredningen pågår däremot endast i några dagar, och därför är det inte möjligt att utesluta förekomsten av vissa arter på området baserat på att man inte sett arterna eller spår av dem under dessa dagar. Avsikten med naturutredningen är att kartlägga djurens potentiella livsmiljöer. Området har på så sätt konstaterats vara lämpligt med tanke på förekomsten av utter och stora rovdjur.
b) Antecknas för kännedom.
3. a. Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har flyttats så att den går längs med Utbyvägen.
b. Kommunen svarar för underhållet av kvalitetskorridoren.
c. Områdets kulturhistoriska värden och värden för tätortsbilden beaktas vid byggandet och placeringen av kvalitetskorridoren.
d. Brons läge är riktgivande och justeras i samband med den mer detaljerade planeringen.
e. Se punkt d. Bron byggs med beaktande av alla säkerhetsperspektiv.
f. Se punkt d.
4. Avsikten är att sjösättningsplatsen i närheten av kyrkbyn ska bevaras på sin nuvarande plats. En beteckning för en sjösättningsplats för båtar kan läggas till i Mudasbyn. Plankartan har justerats i fråga om detta.
5. Vägen är en privat väg och de privata markägarna svarar för förbättringen av den. Ifall flera byggplatser för fritidsbostäder förverkligas och användningen av vägen ökar, växer sannolikt även markägarnas intresse för att förbättra vägen.
6. Antecknas för kännedom.

27.4.2020

2.10 Hannu Mehtälä, fastighet 624-415-1-90**Åsiktens huvudpunkt:**

1. LL-1-beteckningen bör strykas.

I landskapsplanen ingår inga områdesreserveringsbeteckningar för området (s.k. vitt område). Området ligger i influensområdet för landskapsplanens målområde för utveckling av turism och rekreation. Detta innebär att områdesanvändningen av betydelse på landskaps- eller regional nivå inte borde anvisas i den kommunala planläggningen utan att det planerats på landskapsnivå.

Om flygplatsens verksamhet och konsekvenser tydligt skulle överskrida gränsen för verksamhet som har betydelse på regional eller landskapsnivå borde den enligt MBL undersökas på landskapsnivå. Landskapsplanen fungerar som anvisning i samband med att en generalplan utarbetas och ändras. 32 § MBL.

2. Texten om att planen kan användas som grund för beviljande av bygglov bör strykas.

Det är inte möjligt att ansöka om bygglov utifrån generalplanen. 44 § i MBL lämpar sig inte för beviljande av bygglov eftersom behovet av att styra markanvändningen förutsätter detaljplan eller planeringsbehov. På grund av sin omfattning och övriga markanvändning, kommunalteknik och väggarrangemang förutsätter området planeringsbehovslösning. Miljöministeriet: ändringar i markanvändnings- och bygglagen 1.5.2017 Matti Laitio: "Generalplanen kan inte användas som grund för beviljande av bygglov." Med tanke på framtiden vore det motiverat att i samarbete mellan olika aktörer (NTM, miljöministeriet) utreda om generalplanen kan fungera som förutsättning för beviljande av bygglov i LL-1-området.

3. Grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten i LL-1-området och området för grundvattenbildning inklusive bestämmelser borde anges i planen.

Grundvattenkartan för LL-1-områdesreserveringen är inte tydlig i planbeskrivningen. Uppgifterna om startbanans och flygplanshallens exakta läge skulle vara viktiga eftersom startbanan delvis ligger innanför gränserna för grundvattenområdet och fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Enligt en karta som erhållits från miljöcentralen i Kotka ligger den byggda hallen i grundvattenområdet och i fjärrskyddsområdet för vattentäkten. Tillståndsbestämmelsen 17 i miljötillståndet för flygplatsen förutsätter att dagvattnet avleds utanför fjärrskyddsområdet för vattentäkten och att de sociala utrymmena ska anslutas till avloppsnätet. Tillståndsbestämmelse 20 i miljötillståndet fastställer att de konstruktioner som ligger i fjärrskyddsområdet ska förses med grundvattenskydds konstruktioner. Byggandet av flygplatsen och dess övervakning visar att det finns ett behov av en planbeskrivning.

4. Den felaktiga texten om bygglovet för flygplatsen och dess tillstånd till drift bör strykas eller ändras.

Planbeskrivningens text stämmer inte. Det finns inget bygglov för flygplatsen eftersom besvär lämnats in mot bygglovet. Eftersom ett lagkraftigt miljötillstånd saknas är det enligt 79 § och 81 § inte möjligt att bevilja bygglov. Även

27.4.2020

miljöministeriets utlåtande förbjuder bygglovet. Driftstillstånd kan inte finnas om det inte finns något bygglov. Detta framgår även i luftfartslagen. Enligt utlåtandet av Hankintajuristit förbjuder 181 § 7 mom. i luftfartslagen att byggande av en startbana påbörjas.

Bemötande:

1. Enligt landskapsförbundets utlåtande linjerar landskapsstyrelsen upp att flygplatsen i Pyttis ska anvisas med en beteckning för ett flygtrafikområde (LL) i förslaget till landskapsplanen. Dessutom ska näromgivningen till flygplatsen anvisas som utredningsområde (sel) som anger område för funktioner som stödjer sig på flygplatsen.
2. Markanvändningen kan styras direkt utifrån generalplanen om den styr byggandet och den övriga markanvändningen i området tillräckligt och om behovet av att styra markanvändningen inte förutsätter att en detaljplan utarbetas. Pyttis kommun anser att byggande i LL-1-området kan jämföras med arbetsplats- och servicebyggande vars skala och miljökonsekvenser lämpar sig för landsbygden. Av denna orsak finns inget behov av detaljplanering. LL-2-, TP-, P-2- och P-områdena kommer att detaljplaneras. Mängden och placeringen av det byggande som anvisas genom generalplanen har preciserats på plankartan.
3. Bildningsområdet för grundvatten och fjärrskyddszonen för vattentäkten visas på plankartan. Grundvattnets kvalitet och mängd har tryggats genom nödvändiga bestämmelser. Dagvattenfrågan för LL-1-området har avgjorts genom miljöutlåtandet för flygplatsen.
4. Beskrivningen har uppdaterats så att den motsvarar aktuell information.

27.4.2020

2.11 Per Anttas, Virve och Hannu Backman, Kari Pirhonen, Simo Karlsson, Kim Pohjola, Louise Pohjola, Janne Jaakkola, fastigheterna 624-414-3-3-8, 624-409-8-16, 624-409-8-32-U, 624-409-8-28, 624-409-2-3, 624-409-9-22, 624-409-9-23**Åsikters huvudpunkt:**

1. Den kvalitetskorridor för gång- och cykeltrafik som anvisats till våra marker i delgeneralplanen för Pyttis kyrkby bör strykas ur planen innan den fastställs.

Vi anser att en kvalitetskorridor som placeras på våra gårdsplaner och våra strandområden inkräktar på vår hemfrid och försvårar vår egen användning av området på ett orimligt sätt.

2. Ifall kvalitetskorridoren måste placeras på vårt område anser vi att den kan placeras i anslutning till Utbyvägen. Detta förutsätter däremot definitivt att motorfordonstrafik begränsas på vägen i fråga, så att den endast berör trafik till fastigheterna längs Utbyvägen och Stenforsvägen. Begränsningen av trafiken ska nämnas i planbeteckningarna.

Bemötande:

1. Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har flyttats så att den går längs med Utbyvägen.
2. Begränsningen av motorfordonstrafik avgörs inte genom planläggningen.

27.4.2020

2.12 Pyttis församling, kyrkorådet, kyrkoherde Marjo Kujala, fastighet 624-404-2-124**Åsiktens huvudpunkt:**

1. De utmaningar som ställs av det omgivande samhället tvingar även församlingen till ett nytt slags tänkande både vad gäller verksamhet och fastigheter. Det är ändamålsenligt att församlingen fäster uppmärksamhet särskilt vid utvecklingen av området i omgivningen av kyrkan. Av denna orsak bör de områden som anvisats med PY-beteckning på Pyttis församlings kyrkogårdstomt och i dess omedelbara närhet inte göras mindre, utan de bör bevaras åtminstone i sin nuvarande form.

Det område som anvisas med V-beteckning i närheten av kyrkan bör ändras till PY-område. På så sätt möjliggörs även nödvändiga byggnadstekniska ändringar för församlingen.

2. Det område som anvisats med A-beteckning längs Prästgårdsvägen bör ändras till A-res-område.

Bemötande:

1. Förslaget till delgeneralplan inkräktar inte på avgränsningen av PY-området i delgeneralplanen för tätorten i kyrkbyn. Avgränsningen står oförändrad. En förändring i planen är att de gamla åkerområden som lösts in av kommunen anvisas för högklassigt boende. Avgränsningen av Py-området kan justeras något, men det är viktigt att det fortfarande kvarstår gemensamt rekreativsområde för invånarna.
2. Bostadsområdet längs Prästgårdsvägen anvisas som res-område.

27.4.2020

2.13 Eija Tommila, fastighet 624-414-1-40**Åsikters huvudpunkt:**

1. Jag ber att planen korrigeras så att även fastighet 624-414-1-40 får en byggrätt.
2. Dessutom har jag försökt få reda på möjligheten att köpa mer mark på den södra sidan av tomten och därför önskar jag att RA-området utvidgas till den södra sidan av tomten. Detta visas i kartbilagan.

Bemötande:

1. Det har funnits ett tekniskt fel i planen som nu har korrigerats. Till fastighet 624-414-1-40 anvisas en byggrätt enligt den tidigare utarbetade dimensioneringen.
2. RA-området har utvidgats på det sätt som framförts.

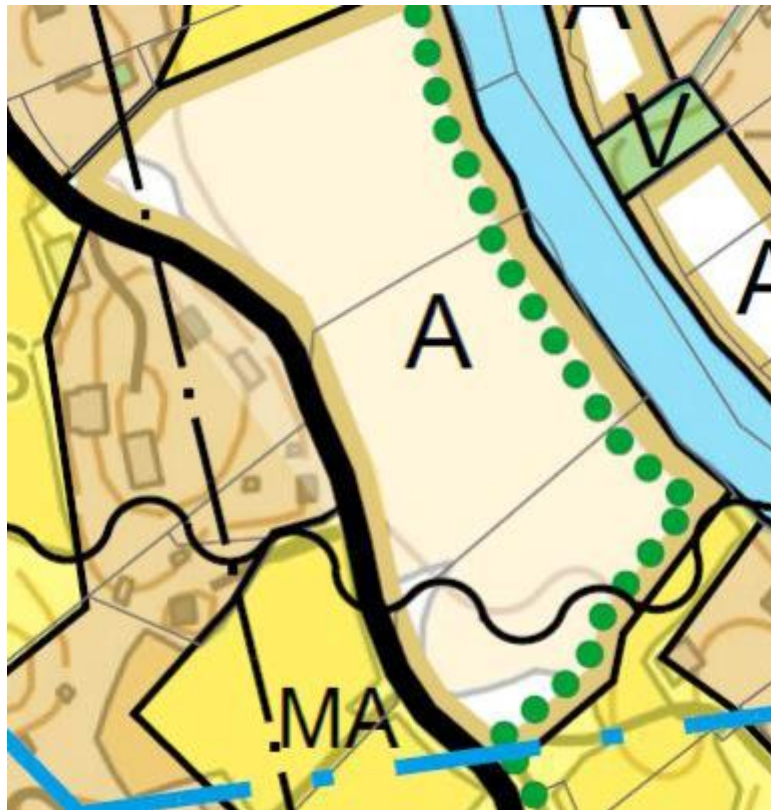
27.4.2020

2.14 Keijo Pohjola rättsinnehavarna till dödsboet, fastighet 624-409-9-22

Åsiktens huvudpunkt:

1. I planförslaget (arbetsnr P31652) borde området med beteckningen i fråga (se bild 1) fortfarande vara ett åkerområde med planbeteckningen MA på samma sätt som andra åkerområden i närheten. I anslutning till den nuvarande planbeteckningen står det att placering av ny bebyggelse på öppna åkerslätter borde undvikas och att det är viktigt med tanke på landskapsbilden att områdena bevaras öppna och i odlingsbruk. Området i fråga är för tillfället ett öppet åkerområde och åkern i fråga lämpar sig utmärkt för odling.

Jordbruket får inte äventyras eller försämrats genom det aktuella planförslaget. Jordbruket ska definitivt även i framtiden omges av åkrar som kan användas som bl.a. betesmark för t.ex. hästar och hästhobbyer.



2. Sträckningen för den eventuella kvalitetskorrideren för gång- och cykeltrafik borde återinföras i anslutning till Utbyvägen på det sätt som framförs i det tidigare planutkastet. Den sträckning som presenteras nu skulle inverka orimligt negativt på jordbruk som huvud- och binäring och dess utveckling bl.a. för hästhobbyer.

27.4.2020

**Bemötande:**

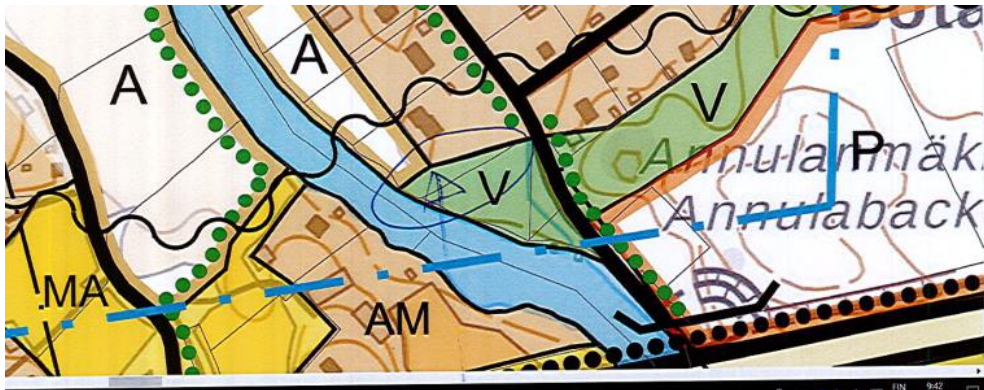
1. A-reserveringen innebär inte att markägaren är tvingad att planlägga området, men den gör det möjligt att utveckla fastigheten vid älvstranden och tätortens kärnområde till ett bostadsområde inom en viss tid.
2. Kvalitetskorridoren för gång- och cykeltrafik har flyttats så att den går längs med Utbyvägen.

27.4.2020

2.15 Maria Lindroos, fastighet 624-404-53-12

Åsiktens huvudpunkt:

1. På plankartan anges ett V-område till den västra ändan av fastigheten och den bör ändras till ett A-område vid fastigheten så att beteckningen stämmer överens med den nuvarande användningen.



Bemötande:

1. Reserveringen av A-området flyttas så att den stämmer överens med fastighetens gräns.