

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

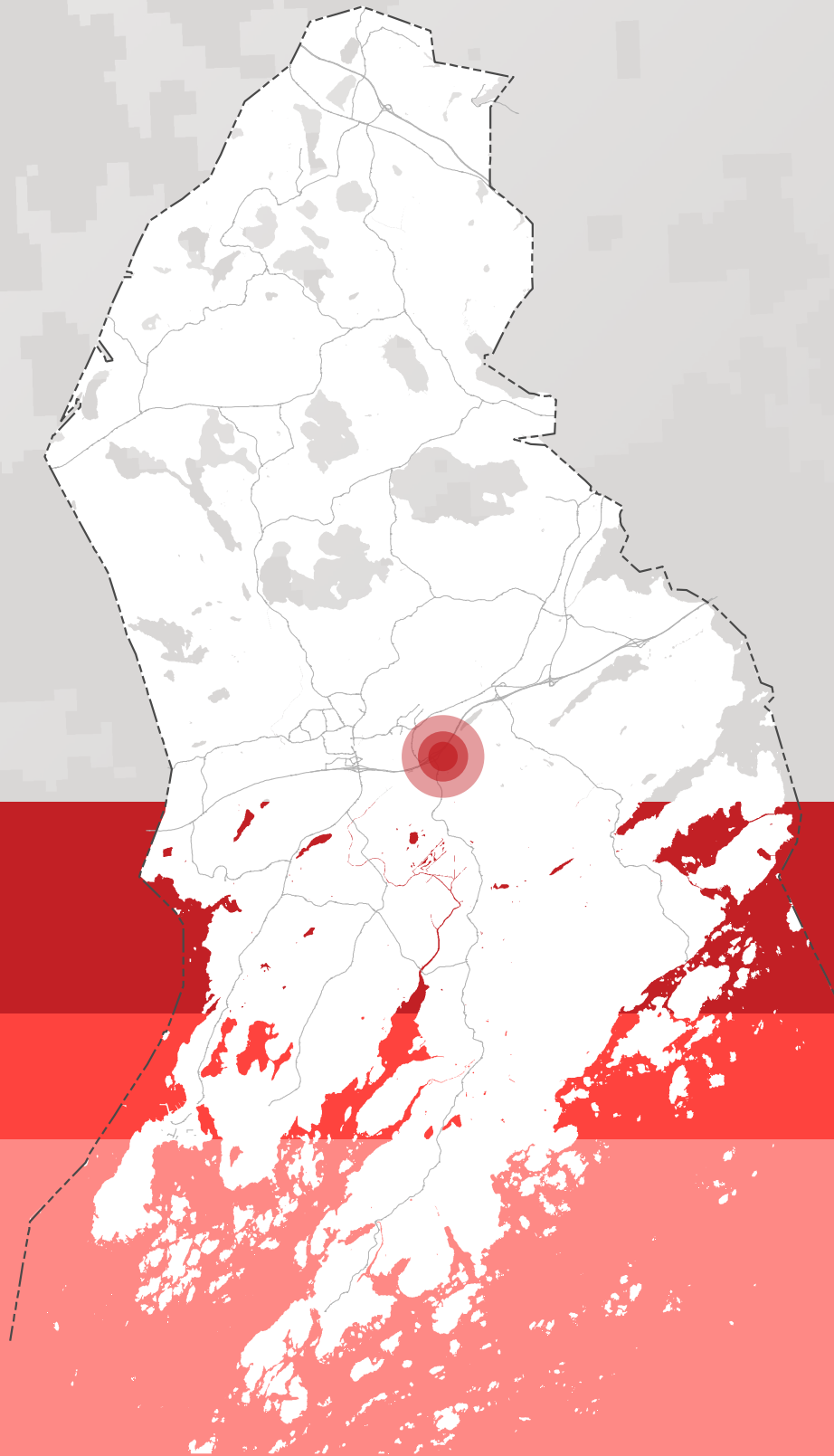
PROJEKTNUMMER 14201

# TOLLSPORTEN SÖDRA

DETALJPLANEBSKRIVNING



KIRKKONUMMI  
KYRKSLÄTT



## BESKRIVNING AV DETALJPLANEN



Kommun	<b>Kyrkslätt</b>
Planens namn	<b>TOLLSPORTEN SÖDRA</b>
	<b>DETALJPLAN</b> <b>Kvarter 838–840 samt tillhörande trafik-, gatu- och närreklamationsområden.</b>
Planförfattare	Planläggningsarkitekt Anniina Lehtonen
Anhängiggjord	25.4.2024 kungörelse
Behandling	<u>program för deltagande och bedömning (PDB)</u> samhällstekniska nämnden 25.4.2024 (§33) <u>beredningsmaterial</u> samhällstekniska nämnden 25.4.2024 (§33) <u>detaljplaneförslag</u> samhällstekniska nämnden 18.6.2024, kommunstyrelsen 24.6.2024 <u>justerat detaljplaneförslag</u> samhällstekniska nämnden 27.2.2025 och kommunstyrelsen 10.3.2025 <u>godkännande av detaljplanen</u> samhällstekniska nämnden x, kommunstyrelsen x och kommunfullmäktige x
Projektnummer	14201
Ritningsnummer	detaljplan (rit.nr 3508)
Datum	27.2.2025
Diarienummer	306/10.02.03/2024

## 1 IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

### 1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifterna framgår av omslagssidan.

### 1.2 Planområdets läge

Tollsportens södra detaljplaneringsområde ligger sydost om Tolls stationsområde. Det gränsar i norr till mellersta delen av Västerleden, i öster till det pågående detaljplaneringsområdet för Tollstrasket, i söder till åkermark och i väster till skogsområden. Området är cirka 9,7 hektar stort.

I närheten av området finns bland annat ett daghem, en skola och en dagligvarubutik. Tolls järnvägsstation ligger i planområdets omedelbara närhet och det har goda kollektivtrafikförbindelser. Bussar mot kommuncentrum och huvudstadsregionen stannar på Tollsvägen och i Tollsport. Dessutom finns det busstrafik längs Porkalavägen. Den omfattande servicen i kommuncentrumet ligger cirka två kilometer bort.

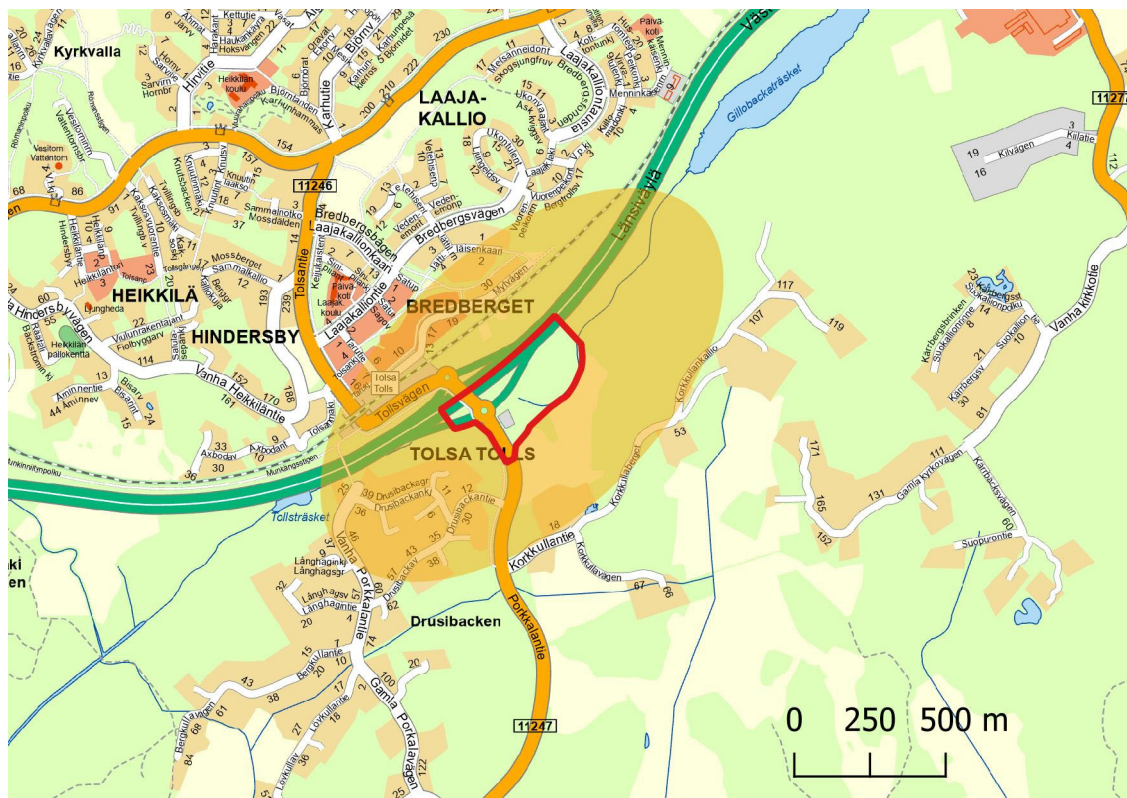


Bild 1. Planområdets läge

### **1.3 Planens namn och syfte**

Planens namn är Tollsporten södra. Planprojektet har fått sitt namn eftersom det fungerar som en port till Tolls södra del.

Målet är att på ett område med goda trafikförbindelser skapa ett område med högklassiga affärs- och kontorsbyggnader sam industri- och lagerbyggnader. Vid planeringen beaktas områdets synlighet mot Västerleden och Tolls bostadsområde.

Planen är kopplad till detaljplanen och detaljplaneändringen för norra Tollsport, som ligger norr om planeringsområdet och som utarbetas parallellt med denna plan. Samtidigt utarbetas också detaljplanen för Tollsträsket, som ligger väster om området.

## 1.4 Innehållsförteckning

<b>1. GRUND- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER</b>	
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Planområdets läge	2
1.3 Planens namn och syfte	3
1.4 Innehållsförteckning	4
1.5 Förteckning över bilagor till beskrivningen	5
1.6 Förteckning över andra dokument, bakgrunds- utredningar och källmaterial som rör planen	5
<b>2. SAMMANFATTNING</b>	
2.1 Planprocessens olika skeden	6
2.2 Detaljplanen	6
2.3 Genomförande av detaljplanen	7
<b>3. UTGÅNGSPUNKTER</b>	
3.1 Beskrivning av förhållandena på planområdet	7
3.1.1 Allmän beskrivning av området	7
3.1.2 Landskap och naturmiljö	7
3.1.3 Den byggda miljön	11
3.1.4 Markägoförhållanden	14
3.2 Planeringssituationen	14
3.2.1 Planer, beslut och utredningar gällande planområdet	14
3.2.2 Riksomfattande mål för områdesanvändning	17
<b>4 DETALJPLANENS PLANERINGSSKEDEN</b>	
4.1 Behovet av detaljplanering	17
4.2 Planeringsstart och beslut som rör den	17
4.3 Deltagande och samarbete	18
4.3.1 Intressenter	18
4.3.2 Anhängiggörande	18
4.3.3 Deltagande och interaktionsförfaranden	18
4.3.4 Myndighetssamarbete	19
4.4 Detaljplanens mål	20
4.5 Alternativ till detaljplanen och deras konsekvenser	24
<b>5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN</b>	
5.1 Planens struktur	24
5.1.1 Dimensionering	26
5.1.2 Service	26
5.2 Förverkligande av mål för miljökvaliteten	27
5.3 Områdesreserveringar	28
5.3.1 Kvartersområden	28
5.3.2 Övriga områden	28
5.4 Detaljplanens konsekvenser	30
5.4.1 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön	30
5.4.2 Konsekvenser för natur och naturmiljö	39
5.4.3 Ekonomiska konsekvenser	43
5.4.4 Generalplanemässig granskning	45
5.5 Miljöolägenheter	48
5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser	48
5.7 Namn	51
<b>6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN</b>	
6.1 Planer som styr och illustrerar genomförandet	52
6.2 Genomförande och tidsplan	52

### 1.5 Förteckning över bilagor till redogörelsen

1. Uppföljningsblankett för detaljplanen (görs i förslagsskedet)
2. Detaljplanen Tollsporten södra med bestämmelser
3. Detaljplanen Tollsporten södra, illustration
4. Utdrag ur sammanställningen av Kyrkslätt kommuns detaljplaner
5. Kommunens markägande
6. Tollsportens detaljplan, naturutredning (Ramboll Oy, 2023)
7. Tollsportens detaljplan, flygekorrutredning (Ramboll Oy, 2023)
8. Tollsportens kommersiella utredning (Ramboll Oy, 2024)
9. Allmän plan för kommunalteknik (Ramboll Oy, 2025)
10. Trafikutredning (Ramboll Oy, 2024)
11. Tollsportens detaljplaner, översiktsplan för brytning och krossning samt brytningsplan (Ramboll Oy, 2025)
12. Tollsportens detaljplaner, bullerutredning för bulleranmälan (Ramboll Oy, 2024)
13. Tollsportens detaljplaner, bullerutredning (Ramboll Oy, 2024)
14. Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan (Ramboll Oy, 2024)
15. Museiverkets utlåtande om undersökningarnas tillräcklighet gällande Tollsportens fornlämningar Storå kern, Storå kern 2 och Tolls Övergård 16.10.2024
16. Bedömning av planens klimatkonsekvenser (KILVA-rapport)
17. Kostnader för brytning och krossning (Ramboll, 2025)

### 1.6 Förteckning över andra dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som rör planen

1. Kyrkslätt kommuns strategi för åren 2024–2030 (Kyrkslätt kommun)
2. En titt in i framtiden. Vision för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (Demos Helsinki/Sweco, 2020)
3. Markanvändningsplan för Helsingforsregionen (MAL 2023)
4. Klimatkarta för Kyrkslätt (Gaia Consulting Oy, 2019)
5. Utvecklingsutredning av Kyrkslätt nätverk för gång- och cykelvägar och naturstigar (Linea Konsultit Oy, 2009)
6. Utredning av vägnät och trafiksäkerhet (Kyrkslätt kommun, Vägverket och Strafica Oy, 2008)
7. Utvecklingsprogram för gång- och cykeltrafik i Kyrkslätt (SITO, 2017)
8. Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt (Sigbritt Backman, 1992)
9. Historiska vägar i Kyrkslätt (Maunu Häyrynen, 1987)
10. Förbättring av riksväg 51 mellan Kyrkslätt och Kivenlahti, bullerutredning för avsnittet Munkkulla-Jorvas (Ramboll 2004)
11. Förbättring av stamväg 51 mellan Kyrkslätt och Stensvik, bullermätningar efter att motorvägen färdigställts (FCG Oy, 2014)
12. EU-bullerutredning för vägar, komplettering för riksväg 51 Kyrkslätt (SITO, 2017)
13. Trafiksystemplan för Kyrkslätt centrala tätortsområde 2040 (Sito Oy, 2017)

## 2 SAMMANFATTNING

### 2.1 Planprocessens olika skeden

Enligt Kyrksläotts planlägningsprogram för åren 2023–2027 inleds arbetet med detaljplanen för Tollsporten under 2023. Man har därefter beslutat att planen genomförs i två delar, vilka är detaljplanen och ändringen av detaljplanen för norra Tollsporten samt detaljplanen för södra Tollsporten.

Planens beredningsmaterial samt programmet för deltagande och bedömning (PDB) behandlades i tekniska nämnden 25.4.2024 (§ 33) och detaljplanen anhängiggjordes med kungörelse 30.4.2024. Beredningsmaterialet var framlagt till påseende 2–31.5.2024. Detaljplanens förslagsmaterial behandlades i samhällstekniska nämnden 18.6.2024 (§ 58) och i kommunstyrelsen 24.6.2024 (§ 224). Planens förslagsmaterial var framlagt till påseende 7.8–9.9.2024.

### 2.2 Detaljplanen

#### ***Planområdet***

Detaljplanområdet för södra Tollsport ligger sydost om Tolls järnvägsområde. Planområdet gränsar i norr till mellersta delen av Västerleden. Till övriga delar gränsar planområdet till skogs- och åkerområden och snuddar vid Porkalavägen. På området finns för närvarande vägar som omges av skogs- och åkerområden. Planområdets storlek är cirka 9,7 hektar.

#### ***Planeringssituationen***

Området har inte ännu detaljplanerats.

För planområdet gäller Kyrksläotts kommuns generalplan 2020 (vann laga kraft 13.9.2000). I generalplanen är området anvisat som jord- och skogsbruksdominerat område (M), som en regional huvudled (riks- eller stamväg) och som en planskild korsning. Den sydvästra delen av området är till en liten del anvisat som byområde (AT).

#### ***Detaljplanens innehåll***

Detaljplanen ligger nära Tolls järnväghållplats i ett tyngdpunktsområde för utvecklingen av markanvändningen. Planlösningen förtätar den befintliga samhällsstrukturer på ett tillgängligt område i närheten av stationsområdet.

Målet är att på ett område med goda trafikförbindelser utveckla ett område med högklassiga affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader. I planeringen beaktas områdets synlighet mot Västerleden och Porkalavägen.

Byggrätten i detaljplanen är totalt cirka 14 400 k-m<sup>2</sup>, som fördelas på följande sätt:

- Kvarter KM-1, 840, totalt cirka 8 850 k-m<sup>2</sup>
- Kvarter KTY, 839, totalt cirka 1 900 k-m<sup>2</sup>
- Kvarter KTY-2, 838, totalt cirka 3 650 k-m<sup>2</sup>

I planlösningen är tomtindelningen riktgivande. På området skulle totalt kunna placeras uppskattningsvis cirka 50–110 arbetsplatser.

På planområdet finns flera närreklamationsområden (VL, VL-1), på vilka det anvisas tre riktgivande delar av område som reserverats för fördröjning och förbehandling av dagvatten, en översvämningstrutt samt ett område som ska bevaras i naturligt tillstånd, där inga åtgärder får vidtas som skulle försämra eller förstöra flygekorrarnas eller fladder mössens livsmiljöer (s-1). Närreklamationsområdena har också anvisats som bullerområden, där bullernivån överstiger

rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992). Planen beaktar också flygekorrarnas viktigaste ekologiska förbindelser (eko-1).

Detaljplanen skapar en ny gata vid namn Tollsbågen. Från den nya gatan fortsätter en riktgivande körförbindelse, där körning till tomten är tillåten (ajo/t), genom kvarter 840, parallellt med Västerleden fram till kvarterets gräns. Tollsportens anslutning och den södra delen av Västerleden anvisas som landsvägsområde (LT) och gata över trafikområde (y) anvisas på detta område. Den nuvarande anslutningsparkeringen vid Porkalavägen anvisas som riktgivande parkeringsplats (p). Vid Porkalavägen får en del gatuområdet inte få en fordonsanslutning. I planen anvisas en riktgivande del av ett område som har reserverats för en kraftledning och som huvudsakligen ligger på landsvägsområdet.

Detaljplanen innehåller flera allmänna bestämmelser, bland annat gällande byggnadskvalitet och -sätt, buller, parkering, naturvärden och dagvattenhantering.

### **2.3 Genomförandet av detaljplanen**

Det har inte gjorts detaljerade beslut om tidtabellen för genomförandet av detaljplanen. Genomförandet och byggandet av detaljplanen är delvis beroende av de privata markägarna i området, eftersom planlösningen innebär en betydande mängd nya byggplatser på privata fastigheter. Genomförandet av detaljplanen förutsätter markanvändningsavtal.

## **3 UTGÅNGSPUNKTER**

### **3.1 Beskrivning av förhållandena på planområdet**

#### **3.1.1 Allmän beskrivning av området**

Planområdet består av Västerledens vägområde samt skogs- och åkermark som omger vägen. Sydost om anslutningen till Västerleden finns en anslutningsparkering. Den skogbevuxna zonen präglas av en låg kulle med blandskog som gränsar till Västerleden och där finns områdets högsta punkt på cirka 7,5 meter. Genom området går en bäckfåra som rinner genom ett naturskyddsområde ut i en sjö. Bäckens rinner från öster till Gillobackaträsket. Planområdet är som lägst i söder längs bäcken, där marken ligger cirka 2,5 meter över havet. Söder om planområdet fortsätter området som en kulturhistoriskt värdefull landsbygdsmiljö. På planområdet finns inga byggnader.

#### **3.1.2 Landskap och naturmiljö**

Planområdet är en del av en stor sydväst-nordostlig sprickdal som sträcker sig från Kyrkslätt via Esbo, Vanda, Tusby och Mäntsälä ända till Lahtis. Planområdet gränsar i norr till Västerleden och omfattar dess södra del och anslutningen till Tollsporten. I söder går områdets gräns längs skogskanten.

Planeringsområdet kan delas in i två landskapstyper: det öppna trafikområdet vid Västerleden och Tollsportens anslutning i norr, och det omgivande, huvudsakligen skogbevuxna området i söder. Vid anslutningen öppnar sig landskapet och det uppstår långa vyer längs vägen samt mot tätortsstrukturen och Bredbergets bostadsområde norr om Västerleden. Skogsområdet präglas av en låg kulle med blandskog som gränsar mot Västerleden och där finns områdets högsta punkt med en höjd på cirka 7,5 meter. Från planområdets östra gräns öppnar sig en flack, kärrartad bäckfåra som blir smalare när den fortsätter längs den södra gränsen till området. Bäckens rinner från öster till Gillobackaträsket. En del av bäckfåran utanför planeringsområdet ingår i Gillobackas naturskyddsområde. Planområdet är som lägst längs bäckens kant i söder, på cirka 2,5 meters höjd.



Den västra delen av planområdet är jämnare än den östra delen och består av lerjord, som är gammal åkermark. Söder om planområdet börjar Porkala skärgårds- och odlingslandskap, som har klassificerats som ett nationellt värdefullt landskapsområde. De viktigaste landskapsvärdena i området inkluderar det småskaliga åkerlandskapet, den gamla bybebyggelsen och den kontinuerliga landskapssträckningen från ytterskärgården till inlandets odlingsfält.

### **Omgivande kulturlandskap**

Under medeltiden fram till mitten av 1800-talet var området en traditionell jordbruksbygd, där bosättningen bestod av stomlägenheter, torp och backstugor. Den Stora Strandvägen från 1300-talet (1 km norr om planområdet) och Porkalas postväg från 1600-talet har varit betydande faktorer för områdets utveckling. Längs vägarna finns det äldsta byggnadsbeståndet i området, och det har även funnits gästgiverier längs vägarna. Efter etableringen av det svenska postväsendet under 1600-talet gick posten genom Finland till Viborg och Baltikum. Posten gick från Stockholm via Åbo och Helsingfors till Viborg längs Stora Strandvägen och längs Porkalas postväg till Baltikum.

Den nationellt värdefulla landskapsstrukturen i Porkala skärgårds- och odlingslandskap grundar sig på sträckningen av den postväg som fick stor betydelse på 1630-talet. Vägens ursprung antas vara från 1500-talet. Porkalas gamla postväg slingrar sig efter terrängens former från Porkala udd till Kyrkslätt. Vägen har behållit sina karakteristiska drag och den omgivande bebyggelsen, även om det under Sovjetunionens arrendetid mellan 1944 och 1956 uppstod en del skador. Porkalavägen som snuddar vid planområdet ansluter till den gamla postvägen längre söderut. Den gamla postvägen är skyddad i Kyrkslättis kommuns generalplan 2020 i enlighet med byggnadslagstiftningen.

### **Naturmiljö**

I utredningen har de observerade naturtyperna avgränsats och deras naturvärden klassificerats enligt Kyrkslättis kommuns riktlinjer i klasserna 1–5. Enligt Tollsportens naturundersökning (Ramboll Finland Oy 2023, bilaga 3) omfattar planområdet naturskogar, ångar och klippiga områden av olika ålder och olika särdrag. Skogarna i området har alla behandlats på olika sätt. Genom området löper en bäck som rinner genom ett naturskyddsområde ut i en sjö. I sjöns omgivning förekommer olika typer av våtmarker. Enligt utredningen finns det inga områden av särskild betydelse för fågelbeståndet.

På utredningsområdet finns det områden som hör till klasserna 2 och 3 enligt Kyrkslättis klassificering. Den högsta klass av naturtyper som hittades i området var lokalt mycket värdefull (klass 3). Klass 2, lokalt värdefulla, är naturtyper som är hotade, men som inte är hotade i sin natur, men de når inte upp till de högre klasserna.

De mest värdefulla naturtyperna i den södra delen av området (klass 3) är de karga hållmarkstorrängarna (figurerna 4 och 7 i rapporten) samt en figur (figur 9 i rapporten) med en smal udde som sträcker sig ut mot ett fält och innehåller fläckvis med karg lågörtstorräng. Alla dessa klassificeras som akut hotade (CR). På de här områdena förekommer hotade växtarter och har de till största delen undgått förändringar i markanvändningen. På figur 4 finns den sårbara arten gulmåra (VU) och den nära hotade arten kattfot (NT). På den smala figuren som omger udden (figur 9 i rapporten) finns soliga och karga torrängar. Där växer den sårbara arten gulmåra, som dock helt eller delvis kan korsningen gräddmåra.

De återstående avgränsade värdefulla naturtyperna i utredningen placerar sig i Kyrkslättis klass 2 (lokalt värdefull figur). På figurerna 22 och 23 förekommer nära hotade kärrtyper, som hör till klass 3. Figur 26 är en strandäng som är en nära hotad naturtyp. Den gränsar också till ett naturskyddsområde och har delvis en skyddsområdesreservering i generalplanen. På planområdet finns dessutom flera lundar, som är sårbara eller nära hotade naturtyper. Lundarna (figurerna 5, 13, 18 och 29) varierar mellan frisk medelnäringsrika lundar (VU) och fuktiga näringsrika lundar (NT). Även figur 13 är delvis en måttligt representativ lund, där man på en

stubbe hittade grön sköldmossa, som är starkt hotade (EN) enligt EU:s artdirektiv, bilaga 2. På figurerna 6, 11 och 21 finns olika hotade ängstyper, som betraktas som kulturbiotoper, samt fuktig ängsmark på figur 20, som ligger i kärrets kantområde.

Alla objekt som tillhör klass 2 och 3 enligt Tollsportens naturundersökning (2023, bilaga 6) ska i mån av möjlighet beaktas som en del av planområdets grönområden. Dessa objekt är dock inte skyddade enligt naturskyddslagen § 64. Figurerna 5, 22 och 23 kan enligt skogslagen § 10 anses vara särskilt viktiga livsmiljöer som man ska sträva till att bevara. Skogslagen gäller dock inte på detaljplanelagda områden. Förekomsten av nära hotade, hotade och fridlysta växtarter ska i mån av möjlighet beakta på området. Dessa växter finns på de avgränsade naturtypsfigurerna.

På planområdet finns också områden som är betydelsefulla för flygekorrarna. För fladdermössen ska ett område av klass I bevaras, där det sannolikt finns dagsgömsle, dvs lagstadgat skyddade platser för fortplantning och vila. Områden som klassificerats som bytesområden för fladdermöss enligt EUROBATs-avtalet och kanten av bäcken, rekommenderas att bevaras.

För observerade dagfjärils- eller trollsländsarter finns det inga lagstadgade krav på att ge rekommendationer om markanvändningen i området. För att bevara livsmiljön för fjärilar och trollsländor skulle det dock vara bra om ängarna söder om Västerleden fortsättningsvis hålls öppna och sköts, för att förhindra igenväxning samt att bäcken och strandängen i den södra delen av områden bevaras i planeringen.

I flygekorrutredningen identifierades en flygekorre med boträd och avföring på två olika platser (Ramboll Finland Oy 2023, bilaga 7). Förutom flygekorrarens boträd finns det flera hålträd som är lämpliga för arten, och på området avgränsades kärnområde, revir och lämpligt habitat, som alla ligger i mitten av planområdet. Flygekorrens kärnområde och förbindelserutterna till det bör bevaras. Om det föreslås förändringar i markanvändningen för platsen bör man förhandla med NTM-centralen, som bedömer kärnområdets betydelse för en gynnsam skyddsnivå för flygekorren och huruvida de hålträd som finns på platsen ska skyddas enligt naturskyddslagen § 78 som skyddade platser för fortplantning och vila.

Enligt flygekorrutredningen är det nödvändigt att stärka artens förbindelserutter nära kärnområdet. Förbindelserutten norrut längs bäcken kan förbättras med trädplanteringar om det inte är möjligt att bevara rutterna på annat sätt. Det är också bra att söderut över Porkalavägen stärka förbindelserutten med trädplantering för att göra det lättare för flygekorrarna att glidflyga över vägen. Aspdungen på udden som skjuter ut på åkern kan bevaras som födoområde och stödområde för flygekorrarnas förbindelserutter. På det här området kan det i framtiden bildas hålträd som stärker det nuvarande livsmiljönätverket och kan fungera som en viloplats längs rutten.

Delar av de viktigaste livsmiljöerna för flygekorren är också viktiga för fladdermusen och de rekommenderas att bevaras. Skogsön som avgränsats som klass I-område för fladdermöss är också ett kärnområde för flygekorren, och där finns flera fortplantnings- och viloplats. Bäckens kant är viktig som förbindelserutt och födoområde för både fladdermöss och flygekorrar.

### **Yt- och dagvatten**

Planområdet är i nuläget nästan obebyggt, förutom några vägar och leder. Planområdet är indelat i två delavrinningsområden. På hanteringen av områdets dagvatten inverkar emellertid också ett tredje avrinningsområde, som ligger mellan motorvägen och dess ramp. Från området rinner vattnet mot nordost till Gillobackaträsket. En del av Gillobackaträsket är naturskyddsområde och känsligt för försämrade vattenkvalitet. Genom området går en viktig översvämningssrutt.

För området har gjorts en dagvattenutredning och en hanteringsplan för dagvattnet, där man anvisar fördröjnings- och behandlingsområden för dagvattnet samt en översvämningssrutt (bilaga 14). Utgångspunkten är att dagvattnet behandlas på den plats där det uppstår, på tomterna

behandlas alltså det dagvatten som uppstår där och på kommunens skyddsgrönområden behandlas bl.a. dagvattnet från gatuområdet. Från tomternas dagvattenkonstruktioner kan det fördröjda och förbehandlade vattnet ledas till diken eller områden som är reserverade för dagvattenhantering på EV-områden. När förhållandena så tillåter, försöker man på skyddsgrönområdena infiltrera regnvattnet i marken till nytta för växtligheten.

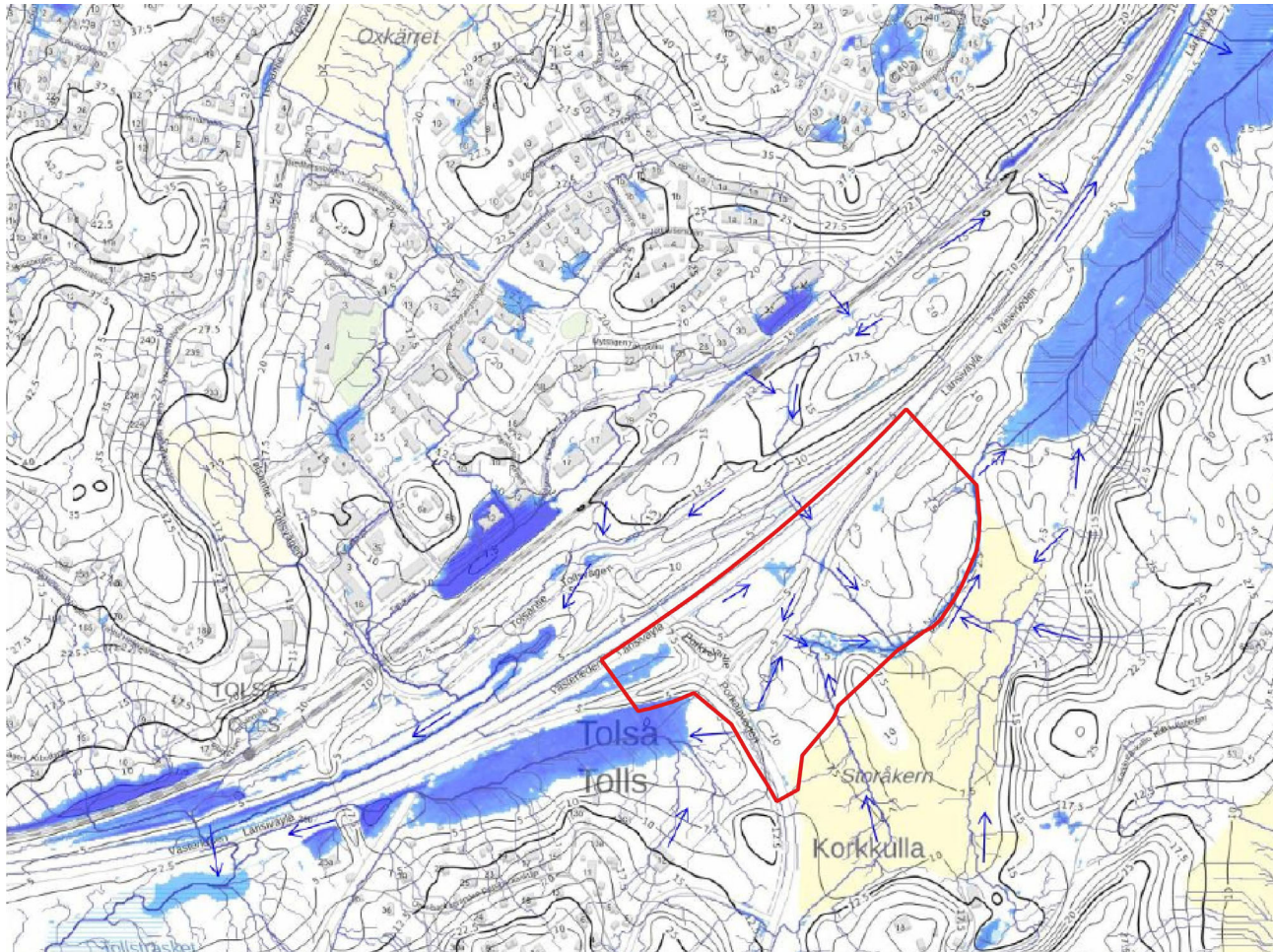


Bild 2. Områdets avrinningsrutter och översvämningsrutt. Planområdet är markerat med röd linje.  
 Källa: Scalgo.

### **Dagvattnets dimensionering**

Utgångspunkten för dagvattnets dimensionering är principerna i Kyrksläotts dagvattenprogram samt principerna i de riksomfattande direktiven. För dagvattnets hanteringsplan har avrinningsområdena och delavrinningsområdena definierats (se bild 3 och 4) och man har undersökt det dagvatten som samlas i dessa, såväl i nuläget som efter att planen har genomförts. Ett sammandrag presenteras i tabell 1 och resultaten presenteras noggrannare i den separata dagvattenutredningen (Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan, Ramboll, 2024, bilaga 14)



Bild 3. Områdets indelning i delavrinningsområden.

Tabell 1. Dagvattenmängder per delavrinningsområde, nuläge samt prognos.

Avrinningsområde	Avrinningsområdets yta (ha)	Nulägets avrinningskoefficient	Kommande avrinningskoefficient	Erforderlig fördröjningskoefficient (m <sup>3</sup> )	Fördröjd avrinning (l/s)
VA 1	2,60	38 %	53 %	332,50	369
VA 2	5,13	41%	51 %	380,22	422
VA 3	2,22	43 %	53 %	299,17	332
VA 4	3,51	34 %	46 %	227,47	253
VA 5	2,32	35 %	55 %	188,05	209
VA 6	1,45	44 %	44 %	93,16	104

### 3.1.3 Den byggda miljön

Planområdet har inget byggnadsbestånd. Inom planområdet ligger anslutningen Tollsporten, som leder norrut längs Tollsvägen mot Kyrkslätt centrum. Från planområdet syns flervåningshusen och småhuset i Bredbergets bostadsområde bakom Västerleden. Söderut leder Tollsportens anslutning längs Porkalavägen mot en landsbygdsmiljö med öppna fält, skogsöar och byar. Även om det inte finns någon nuvarande bebyggelse på planområdet, behandlas områdets historia och karaktärsdrag mera ingående för att kunna tas i beaktande vid områdets planering.

#### **Kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd**

Planområdet har inget byggnadsbestånd, men området ligger i en känslig landskapsmiljö. På det nationellt värdefulla landskapsområde som börjar söder om planområdet finns många

kulturarhistoriskt värdefulla byggnader. I det småskaliga odlingslandskapet finns flera gamla byar med historiska boplatser. I Kyrkslätt generalplan från 2020 bland annat den historiska boplatzen Korkkulla, skyddats i enlighet med bygglagstiftningen.

### **Fornlämningar**

På en kulle inom planeringsområdet har en fast fornlämning vid namn Storåkern (identifieringsnummer: 1000039180) hittats. Det är en låg stensättning på klippunderlag. Den ovala stensättningen har en diameter på cirka tre meter och är sammansatt av avrundade stenar med en diameter på cirka 0,1–3 meter. Stensättningen har sjunkit ner vid spår efter en skogsmaskin som gått över den, men är annars i stort sett intakt. Stensättningen ligger på en central plats för områdets byggnation och genomförandet av planen kräver ingrepp i fornlämningen.

I sitt utlåtande i beredningsskedet konstaterar Nylands museum att ett förfarande enligt § 13 i fornminneslagen måste tillämpas i planprojektet, om planen innebär en förändrad markanvändning inom området där den fasta fornlämningen finns. Under samrådet utreds om det är möjligt att göra ingrepp i fornlämningen, villkoren för genomförandet av det projekt som kräver ingrepp fastställs, som omfattningen av de arkeologiska undersökningar som ska göras på platsen, och man kommer överens om hur undersökningarna ska genomföras.

Med anledning av den fasta fornlämning som finns på området hölls 18.6.2024 ett myndighetssamråd i enlighet med fornminneslagens 13 §. Man kunde konstatera att den fasta fornlämningen på området (Storåkern), efter tillräckliga undersökningar, inte längre behöver vara fredad enligt fornminneslagen. Innan planens godkännande har man utfört tillräckliga undersökningar på området och en fältrapport har uppgjorts, vilken har godkänts av Museiverket.

Mikroliitti Oy utförde erforderliga undersökningar 10.9-3.10.2024 och gjorde upp en fältrapport. I undersökningarna konstaterades att den fasta fornlämningen (Storåkern) var byggd tätt ovanpå berget och närmast hade formen av en rektangel. Inga tydliga inre konstruktioner kunde konstateras. Av röset togs ett jordprov för makrofossilanalys, men troligtvis fick man inte tillräckligt med kol för att kunna göra en åldersbestämning med kol 14.

Museiverket har i sitt utlåtande 16.10.2024 (bilaga 15) utgående från den uppgjorda fältrapporten konstaterat att undersökningarna är tillräckliga. Fornminneslagen begränsar inte längre markanvändningen på området och fornlämningen avlägsnas som ett fredat objekt ur fornlämningsregistret. Enligt museiverket kan man sålunda påbörja byggandet.

I närheten av den fasta fornlämningen (Storåkern) har man också hittat en eventuell fornlämning Storåkern 2 (registernummer: 1000051496). Storåkern 2 är en firsidig stensättning av stora naturstenar. I samband med Mikroliitto Oy:s undersökningar på hösten 2024 granskades också en annan eventuell fornlämning Storåkern 2. Man kunde konstatera att Storåkern 2 omfattade två stensamlingar som båda verkar ha anknytning till åkerröjning. Några tydliga konstruktioner eller fynd hittades inte.

### **Service och arbetsplatser**

Tollsporten ligger inom kommuncentrets influensområde och i omedelbar närhet av Tolls järnväghållplats. Områdets roll är lokal och inriktad på boende. Det finns inget betydande antal arbetsplatser i området; inom en kilometers radie från planområdet finns totalt cirka 150 arbetsplatser (situationen vid slutet av 2021).

Största delen av Kyrkslättts kommersiella service ligger ungefär två kilometer från planområdet i Kyrkslättts kommuncentrum, där det finns mångsidig service med bland annat dagligvarubutiker (bl.a. i storleksklassen hypermarket), centrumorienterade specialbutiker samt utrymmeskrävande specialbutiker och kommersiell service. I kommuncentrum finns också hälsocentral, bibliotek, musikinstitut och kyrka. Idrottsparkens rekreations- och idrottsutbud ligger ungefär en och en halv

kilometer från planområdet. I omedelbar närhet av Tolls hållplats finns en dagligvaruaffär av snabbköpsstorlek.

De kommunala daghem som ligger närmast planområdet är det finskspråkiga daghemmet Laajakallio och det svenskspråkiga Prästgårdsbackens daghem som ligger i kommuncentrum. De närmaste finskspråkiga grundskolorna ligger i Jolkby och Bredberget. Den närmaste svenskspråkiga grundskolan är Winellska skolan. De finsk- och svenskspråkiga högstadieskolorna och gymnasierna ligger i kommuncentrum.

Med tanke på utvecklingen av service och detaljhandel är området anvisat som utvecklingszon för tätortsfunktioner i landskapsplanen Nyland 2050. Kyrkslätt centrum är anvisat som område för centrumfunktioner (C), och cirka 3,5 kilometer bort ligger området Ingvalsporten som är anvisat som område för handel med en maximal dimensionering på 75 000 k-m<sup>2</sup>.

I landskapsplanen är den nedre gränsen för en regionalt betydande detaljhandelsenhet 4 000 k-m<sup>2</sup>, om inte utredningar visar annat. Med en regionalt betydande detaljhandelsenhet avses också ett detaljhandelsområde bestående av flera affärer, vars betydelse kan jämföras med en regionalt betydande detaljhandelsenhet.

Gränsen för regional betydelse i Kyrkslätt utvecklingszon för tätortsfunktioner är:

- Centrumorienterad handel (dagligvaror och annan specialhandel) 10 000 k-m<sup>2</sup>
- Utrymmeskrävande specialhandel 10 000 k-m<sup>2</sup>

### **Rekreation**

På planområdet finns skogiga bergsområden vars rekreativvärde dock är litet på grund av trafikbullret. De närmaste rekreativsanläggningarna – en lekpark, en bollplan och en hundpark – ligger alla i bostadsområdet Bredberget på andra sidan Västerleden, vilket gör dem svårare att komma till från planområdet. Den närmaste lekparken är Sagoparken, den närmaste bollplanen är Bredbergets skolas bollplan och den närmaste hundparken är Bredbergets hundpark. De ligger alla på cirka en halv kilometers avstånd från planområdet. Väster om området, på cirka 2 kilometers avstånd, ligger Peuramaa Ski Resort och Peuramaa Golfbana. Söder om området, nära Peuramaa, finns också ridskolor.

### **Trafik**

Porkalavägen fungerar som huvudinfartsväg till området och längs med den finns en separat gång- och cykelväg vid planområdet och cirka 500 meter söderut från det. Från Porkalavägen avviker en intern trafikled inom planområdet. I planområdets västra del ligger det nuvarande anslutningsparkeringsområdet. Den närmaste busshållplatsen för kollektivtrafik ligger vid den planskilda anslutningen till Västerleden.

I trafikutredningen för Tollsporten 2025 (bilaga 10) uppskattas trafiken till och från den södra delen av planområdet uppgå till totalt 1342 fordon per dygn, förutsatt att de nya byggnadernas våningsyta uppgår till cirka 13 800 k-m<sup>2</sup> våningsyta.

### **Teknisk service**

I närområdet till planområdet, norr om järnvägen, finns ett omfattande kommunaltekniskt nätverk. Kommunaltekniken i planområdet kommer att anslutas med en pumpstation via Tolls underfart till anslutningspunkterna på norra sidan. En övergripande plan för kommunalteknik har utarbetats i samband med planläggningen av området (bilaga 9).

### **Miljöskydd och miljöolägenheter**

Förutom störningar från fordons- och järnvägstrafik finns inga andra miljöolägenheter i området. Den största bullerkällan på planområdet är trafikbullret från Västerleden. Bullret från järnvägen är betydligt mindre. Under planprocessen har man gjort bullerutredningar för området (bilagorna 12 och 13). Den livliga trafiken på Västerleden påverkar också luftkvaliteten i området.

### 3.1.4 Markägoförhållanden

Trafikområdena på planområdet ägs av staten. Övriga fastigheter inom planområdet är i privat ägo. Kommunen äger ingen mark på området (bilaga 5).

## 3.2 Planeringssituationen

### 3.2.1 Planer, beslut och utredningar gällande planområdet

#### **Landskapsplan**

På planområdet gäller Helsingforsregionens etapplandskapsplan, som ingår i helheten Nylandsplanen 2050. I landskapsplanen gränsar området till Kyrksläotts utvecklingszon för tätortsfunktioner. I sitt utlåtande från 31.5.2024 konstaterar Nylands förbund att det är upp till den mer detaljerade planeringsnivån att visa om planeringsområdet är avsett att tolkas som en del av utvecklingsområdet för tätortsfunktioner, i enlighet med dess planläggningsprinciper. Norr om området löper huvudjärnvägen (Kustbanan) och söder om området en väg som är betydelsefull på landskapsnivå (Stamväg 51). Dessutom gäller allmänna planeringsbestämmelser.

Enligt de allmänna bestämmelserna i landskapsplanen är gränsen för storleken på en regionalt betydande stor detaljhandelsenhet 4 000 k-m<sup>2</sup>, om inte annat framgår av utredningar eller om inte planeringsbestämmelserna föreskriver annat. Med en regionalt betydande stor detaljhandelsenhet avses också ett detaljhandelsområde som består av flera butiker och vars influens kan jämföras med en regionalt betydande stor detaljhandelsenhet.

Inom utvecklingszonen för Kyrksläotts tätortsfunktioner är nedre gränsen för regional betydelse:

- Centrumorienterad handel (dagligvaruhandel och annan specialhandel) 10 000 k-m<sup>2</sup>
- Utrymmeskrävande specialhandel 10 000 k-m<sup>2</sup>

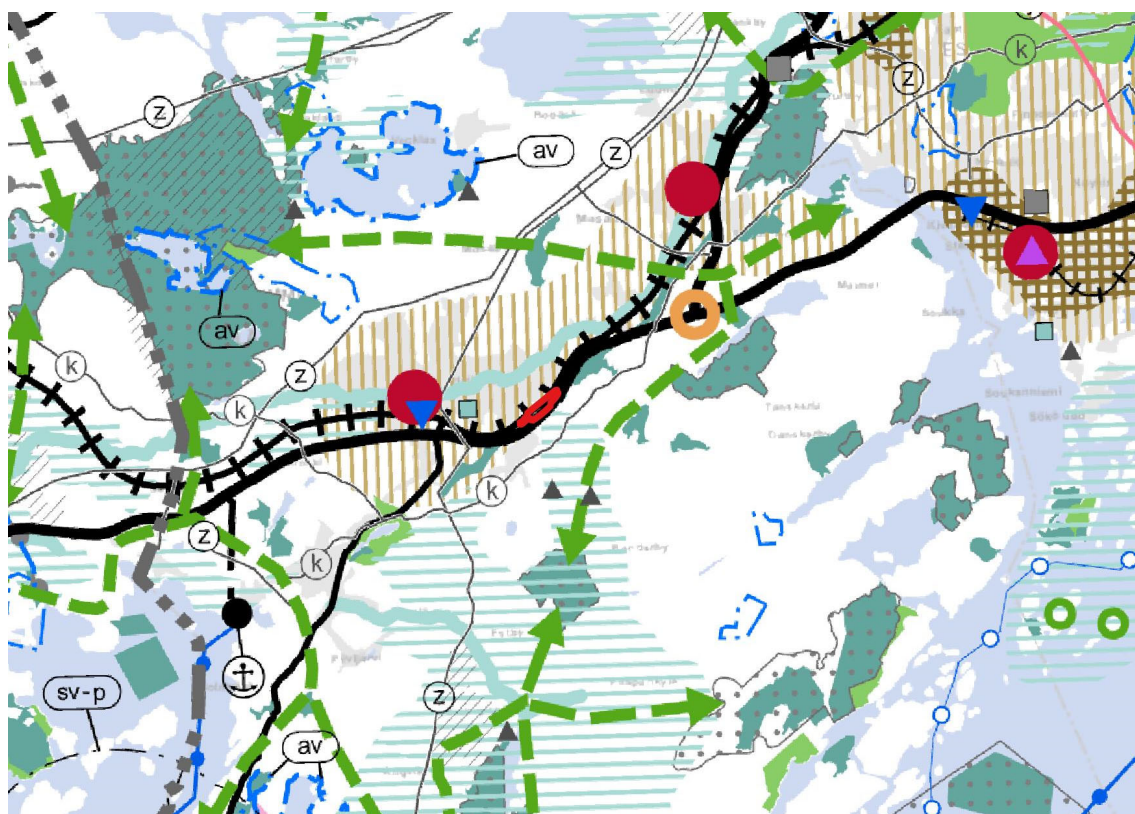


Bild 4. Utdrag ur sammanställningen av Nylands landskapsplaner

### **Kyrksläotts generalplan 2020**

På planeringsområdet gäller Kyrkslätt kommuns generalplan 2020 (vann laga kraft 13.9.2000). I generalplanen är planområdet anvisat som jord- och skogsbruksdominerat område (M), som regional huvudväg (riks- eller stamväg) och som planskild anslutning. Den sydvästra delen av området är delvis anvisat som bycentrum (AT). På planområdet finns inga skyddade objekt. På nordöstra sidan om planområdet finns ett skyddat område som omfattar Gillobackaträsket och dess strandområden (SL-1). Till det sydvästliga hörnet av planområdet sträcker sig en gång- och cykelväg, som fortsätter söderut längs Porkalavägen.

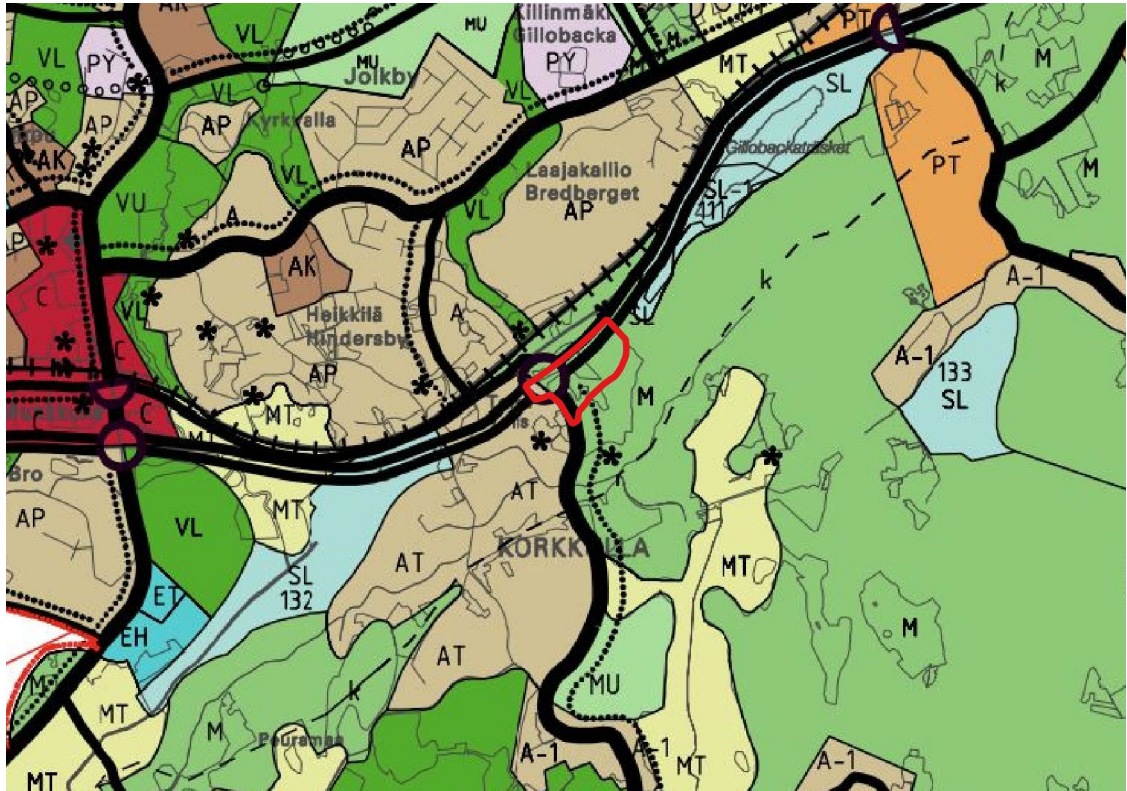


Bild 5. Utdrag ur Kyrksläotts generalplan 2020.

### **Utvecklings-bilden för områdesanvändningen**

Kommunen har låtit utarbeta en utvecklingsbild för markanvändningen i hela Kyrkslätt kommun fram till 2040 (Demos Helsinki och Sweco), vilken godkändes av kommunfullmäktige 25.5.2020. Utvecklingsbilden för markanvändningen är en strategisk plan som innehåller kommunens utvecklingsmål och som inte har rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen. Med utvecklingsbilden strävar man till att göra långsiktiga linjedragningar i strukturella samhällsfrågor.

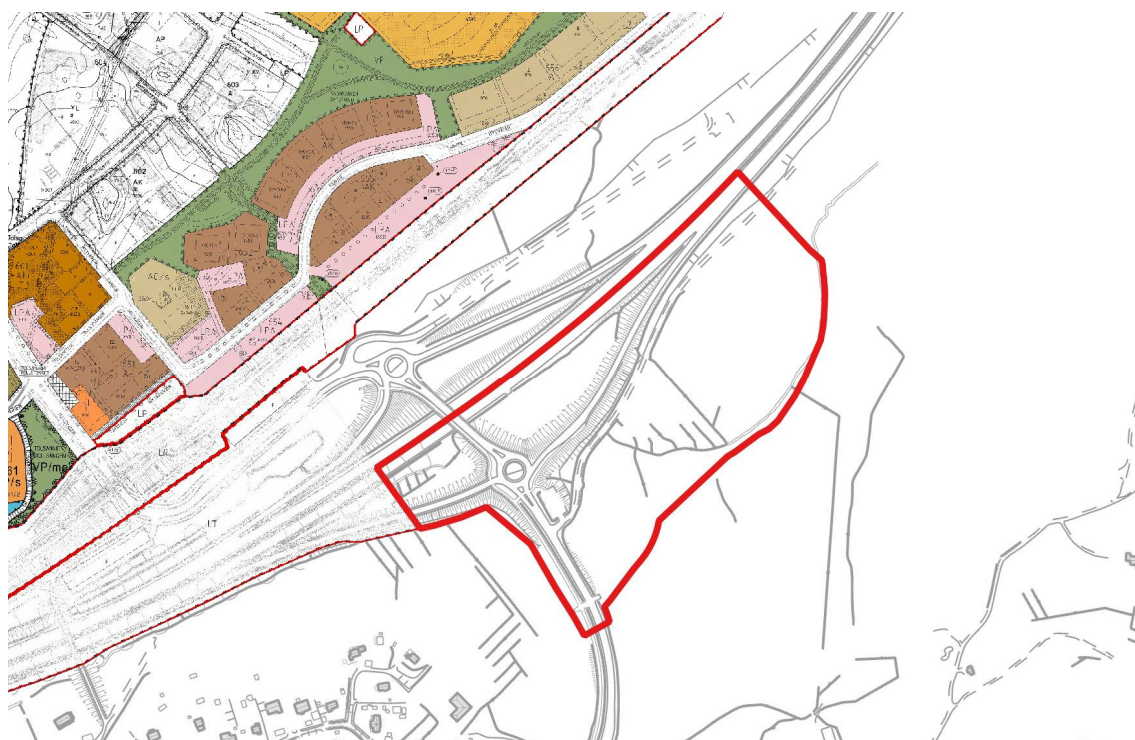
Utvecklingsbilden nämner bland annat följande mål och åtgärder:

- Ett litet centrum har planerats för Tollsområdet år 2040
- Kommunen vill öka arbetsplatsförsörjningen genom att ge näringslivet en konkurrenskraftig tillväxtgrund
- Områden för handel, service och arbetsplatser planeras i centrum och vid stationsområden
- Arbetsplatsområden planeras längs Västerleden och Åboleden

### **Detaljplan**

På planeringsområdet finns ingen gällande detaljplan.





*Bild 6. Utdrag ur Kyrksläotts detaljplanesammanställning, där detaljplane- och ändringsområdet är markerade med röd gräns.*

### **Byggnadsordning**

Kommunfullmäktige godkände 7.10.2019 (§ 85) Kyrksläotts byggnadsordning, och den trädde i kraft efter kungörelsen 1.1.2020.

### **Baskarta**

Baskartan uppfyller kraven i förordningen om planläggningsmätning.

### **Byggnadsförbud**

Det finns inget byggnadsförbud på planområdet.

### **Klimatmål**

Kyrksläotts klimatarbete grundar sig på kommunens strategi, genom vilken man gör beslut och val som är hållbara ur miljömässigt, ekonomiskt och operativt perspektiv. Målet med kommunens klimatarbete är att åstadkomma utsläppsminskningar på ett ekonomiskt och socialt hållbart sätt. Klimatarbetet syftar till att stävja klimatförändringen och anpassa sig till dess konsekvenser samtidigt som kommunens ekonomi och invånarnas välfärd stärks.

Kyrkslätt är en del av nätverket Kolneutrala kommuner (HINKU), vilket innebär att Kyrkslätt har åtagit sig att minska sina växthusgasutsläpp med 80 procent till år 2030 jämfört med nivåerna år 2007.

Kyrkslätt deltar också i kommunsektorns energieffektivitetsavtal, som sätter ett energisparmål på 7,5 procent till år 2025.

Kyrksläotts kommun har anslutit sig till Europeiska kommissionens borgmästaravtal för klimat och energi (Covenant of Mayors for Climate and Energy), genom vilket en handlingsplan för hållbar energi och klimat (Sustainable Energy and Climate Action Plan, SECAP) har upprättats. Genom SECAP-planen har Kyrkslätt åtagit sig att genomföra 31 konkreta åtgärder för att nå det uppsatta utsläppsminskningmålet till år 2030. De viktigaste klimatmålen och de åtgärder som främjar dem i detaljplanen är bland annat:

- Vi ökar produktionen av utsläppsnål energi, såsom solenergi, i kommunens fastigheter och ersätter användningen av fossil energi.
- Vi främjar en hållbar samhällsstruktur genom planläggning, till exempel genom att komplettera centrum och stationsområden och placera nya bostadsområden i områden med god kollektivtrafik och service.
- Vi främjar utsläppsnåla färdssätt, till exempel genom att skaffa utsläppsnåla fordon till kommunens bruk och förbättra möjligheterna till gång och cykling.
- Vi förhindrar uppkomsten av avfall, minimerar matsvinn och ökar återvinningsgraden samt främjar cirkulär ekonomi, till exempel i stora byggprojekt.

### 3.2.2 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (RMO) är en del av det planeringssystem för markanvändning som anges i markanvändnings- och bygglagen (MBL). Regeringen beslutade om de riksomfattande målen för områdesanvändningen år 2017. Enligt markanvändnings- och bygglagen ska målen beaktas och genomförandet främjas i regional planering, kommunal planering och i statliga myndigheters verksamhet.

Av de riksomfattande målen för områdesanvändning gäller särskilt följande helheter för planområdet:

1. Fungerande samhällen och hållbar rörlighet
  - Skapa förutsättningar för att utveckla närings- och företagsverksamheten.
  - Skapa förutsättningar för en koldioxid- och resurseffektiv samhällsutveckling som i första hand bygger på befintlig struktur.
  - Främja god tillgänglighet till service, arbetsplatser och fritidsområden för olika befolkningsgrupper.
  - Placera betydande nya områden för bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner på ett sådant sätt att de är väl tillgängliga med kollektivtrafik, gång och cykling.
2. Hälsosam och säker boendemiljö samt
  - Förberedelser för extrema väderförhållanden och översvämningar samt effekterna av klimatförändringar. Ny byggnation placeras utanför översvämningssområdena eller hanteringen av översvämningssrisker säkerställs på annat sätt.
3. Livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturresurser
  - Bevara kulturmiljöer och naturarv som är värdefulla på riksnivå.
  - Främja bevarandet av miljöer och ekologiska områden som är värdefulla för biologisk mångfald.

## 4 DETALJPLANENS PLANERINGSSKEDEN

### 4.1 Behovet av detaljplanering

Området ligger på en central plats i kommunens influensområde och i omedelbar närhet av Tolls järnväghållplats. Avståndet till Tolls järnvägsstation från planeringsområdet är cirka 500 meter.

Målet är att på ett område med goda trafikförbindelser skapa ett område med högklassiga affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader. En förbättring av näringslivets förutsättningar och en ökning av antalet arbetsplatser i närheten av kommunens centrum stöder utvecklingen av affärscentrumet i omgivningen runt Tolls station samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

### 4.2 Planeringsstart och beslut som berör den

Planprocessens olika skeden framgår av avsnitt 2.1 och pärmblandet.

Tollsportens detaljplaneprojekt ingår i Kyrksläotts planlägningsprogram 2023–2027, som godkändes av kommunfullmäktige den 24.10.2022 (§ 78).

Om genomförandet av planprojektet medför betydande ekonomisk nytta för markägarna ingår kommunen markanvändningsavtal med dem efter det att detaljplaneförslaget har färdigställts.

### 4.3 Deltagande och samarbete

Deltagande, intressenter och samarbete har beskrivits i programmet för deltagande och bedömning (PDB). Programmet för deltagande och bedömning samt planens anhängiggörande kungjordes 25.4.2024 i kommunens annonsblad och på kommunens webbplats, samt meddelades skriftligen till markägarna på planområdet.

#### 4.3.1 Intressenter

Intressenter är områdets markägare och invånare och fastighetsbolag i närområdena, kommunala myndigheter samt externa myndigheter, organisationer och föreningar. Intressenterna är uppräknade i programmet för deltagande och bedömning.

#### 4.3.2 Anhängiggörande

Information om att detaljplanen har anhängiggjorts kungjordes 25.4.2024 i kommunens annonsblad och på kommunens webbplats.

#### 4.3.3 Deltagande och växelverkan

Den målsatta tidtabellen för planläggningen och mötena för växelverkan framgår ur programmet för deltagande och bedömning. Under den tid som detaljplanens beredningsmaterial var framlagt till påseende ordnades ett invånarmöte. Kommuninvånarna och alla vars livsmiljö eller verksamhetsförhållanden påverkas av planen hade då möjlighet att ge synpunkter på den. Dessutom var det möjligt att vara i direkt kontakt med planförfattaren. Samhällstekniska nämnden godkände programmet för deltagande och bedömning 25.4.2024 (§ 33).

Samhällstekniska nämnden behandlade beredningsmaterialet för Tollsportens södra detaljplan 25.4.2024 (§ 33) och beslutade att lägga fram det till påseende i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 §.

Beredningsmaterialet var framlagt till påseende 2-31.5.2024, under vilken tid utlåtanden om materialet begärdes från de instanser som nämns i programmet för deltagande och bedömning och intressenterna hade möjlighet att lämna in åsikter om materialet. Om beredningsmaterialet gavs 6 utlåtanden och 3 åsikter. Den inkomna responsen gällde bl.a. följande frågor:

- Ifall planen anvisar förändrad markanvändning på området med en fast fornlämning, bör man hålla rådplägning enligt fornminneslagens 13 §.
- Det är inte motiverat att avvika från den gällande generalplanen på det sätt som avses i MBL 42.4.
- Handelns dimensionering bör grunda sig på tillräckliga utredningar. Utredningen ska bl.a. ta ställning till Tollsportens detaljplaners konsekvenser för förverkligandet av Ingvalsportens handel.
- Flygekorrens förbindelser borde förbättras i planlösningen.
- Utredningar gällande trafikens funktionalitet och dagvattenhantering bör göras.
- I den fortsatta planläggningen bör man ta ställning till planens konsekvenser för det nationellt värdefulla landskapsområdet och åskådliggöra bl.a. byggnadernas massa och höjd med beskrivande illustrationer.
- Planens klimatkonsekvenser bör bedömas.

- Området bör få ledningsreservering för en ny 110 kV luftledning samt reserveringar för två nätstationer.

Medan beredningsmaterialet var framlagt till påseende ordnades 8.5.2024 ett gemensamt invånarmöte med Tollsportens norra detaljplan i Kyrkslätt kommunkansli. I mötet deltog cirka 10 personer. Vid invånarmötet väcktes frågor om bland annat bevarandet av bergsområdet vid Porkalavägen och planens koppling till den anhängiggjorda detaljplanen för Tollstrasket.

Planförslaget var framlagt till påseende 7.8-9.9.2024, under vilken tid utlåtanden om materialet begärdes från de instanser som nämns i programmet för deltagande och bedömning och intressenterna hade möjlighet att lämna in en anmärkning gällande materialet. Om planförslaget gavs 15 utlåtanden och 1 anmärkning. Den inkomna responsen gällde bl.a. följande frågor:

- Brytningens och krossningens konsekvenser för bosättningen, planen bör kompletteras med brytningsplan och bullerutredning.
- Lösningen för handel försvårar förverkligandet av landskapsplanen på Ingvalsportens område.
- Det bör ordnas ett planeringsmöte med NTM-centralen om Tollsbågen och kraftledningslinjernas som är anvisade på Västerledens trafikområde.
- Planförslagets material innehöll ingen dagvattenutredning.
- Kapaciteten i Västerledens trummor bör utredas med terrängbesök.
- Trafikutredningen är delvis bristfällig. Bl.a. bör man undersöka trafikmängderna under rusningstimmarna och konsekvenserna av dem för i synnerhet Västerleden.
- Vyerna mot bl.a. Västerleden och Porkalavägen bör beaktas.
- Konsekvenserna för det nationella värdefulla landskapsområdet.
- Flygekorrarnas förbindelse blir för smal i planlösningen.

Medan planförslaget var framlagt till påseende ordnades 20.8.2024 ett gemensamt invånarmöte med Tollsportens norra detaljplan i Kyrkslätt kommunkansli. I mötet deltog 6 personer. Vid invånarmötet väcktes frågor om bland annat anslutningsparkering, utsikten från Västerleden samt uppskattningen av antalet arbetsplatser.

#### 4.3.4 Myndighetssamarbete

Samarbetet med myndigheterna har skett genom förhandlings- och utlåtandeförfarandet. Detaljplanen har inte krävt anordnande av myndighetssamråd. NTM-centralen i Nyland och Nylands förbund har informerats separat om planprojektet.

Under planarbetets gång har bland annat följande diskussioner förts:

- 3.12.2024 Tollsbågens dagvattenplan och –utredning, deltagare: NTM-centralen, Trafikledsverket, Caruna, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 24.10.2024 arbetsmöte om administrativa förändringar gällande Kyrkslätt landsvägar samt om dagvattnet, deltagare: NTM-centralen, Trafikledsverket, Caruna, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 22.8.2024, arbetsmöte om handelsfrågor, deltagare: Nylands förbund, NTM-centralen, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 19.8.2024, arbetsmöte om administrativa förändringar gällande Kyrkslätt landsvägar, deltagare: NTM-centralen, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 18.6.2024, myndighetsrådplägning om fornlämningar, deltagare: Museiverket, Västra Nylands museum, Kyrkslätt kommun
- 20.3.2024, möte om hur järnvägen ska beaktas i planeringen, deltagare: Trafikledsverket, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 1.2.2024, arbetsmöte om hur flygekorrarna och naturutredningarna ska beaktas, deltagare: NTM-centralen, Kyrkslätt kommun, Ramboll

- 18.9.2023, terrängmöte om hur flygekorrarna och naturutredningarna ska beaktas, deltagare: NTM-centralen, Kyrkslätt kommun, Ramboll
- 28.6.2023, arbetsmöte om hur flygekorrarna ska beaktas, deltagare: NTM-centralen, Kyrkslätt kommun, Ramboll

Kartmaterialet har kompletterats i samband med planläggningen utgående från gjorda utredningar och kompletteringar, erhållen respons samt diskussioner med myndigheterna. Under planprocessens gång har bland annat följande ändringar gjorts i planmaterialet:

#### Planförslaget

- Planområdet har förstorats något vid Porkalavägens korsning
- LT-området har minskats, en del av Porkalavägen har ändrats till gatuområde
- Plankartan har kompletterats med fornlämningar + en allmän bestämmelse om rubbning av fornlämningar
- Bron över Västerleden har kompletterats med beteckningen planskild korsning
- Gatudragningen har justerats och norr om kvarter 838 har det lagts till en jkpp-gata
- En områdesreservering för en riktgivande ledning har lagts till
- Platser för pumpstation och nätstationer har lagts till
- Kvartersområdenas gränser har justerats bl.a. i närheten av flygekorrarnas rutter och dagvattenområdena
- eko-1-beteckningen har anvisats att också gå över Tollsågen + beteckningen har kompletterats
- Det har lagts till flera allmänna planbestämmelser om bland annat dagvatten, tryggnad av flygekorrorna, buller, lösningar för kolsnål och förnybar energi samt kvartersområdenas byggnadssätt och trivsel
- Som bilagor till planen har lagts till bland annat en kommersiell utredning, en trafikutredning samt en bedömning av brytningskonsekvenserna
- Som en del av planbeskrivningen har gjorts en generalplanemässig granskning

#### Det justerade planförslaget

- I Tollsågens ända har lagts till en svängplats på gatuområdet
- Fornlämningsbeteckningen och bestämmelserna har tagits bort
- Kvartersområdenas gränser har justerats
- På tomten bredvid eko-1-området har lagts till en del av ett område som ska planteras med träd och buskar + på tomtkanten mot kärnområdet
- På den riktgivande delen av område som reserverats för ledning placeringen justerats och ledningsområdet breddats
- Den nuvarande anslutningsparkeringen har beaktats
- Kvartersområdenas huvudsakliga utloppsriktningar har lagts till och de allmänna dagvattenbestämmelserna har kompletterats
- Flera allmänna planbestämmelser om bland annat kvartersområdenas byggnadssätt, parkering och reklampelare har lagts till
- Som bilagor till planen har lagts till bland annat buller- och brytningsutredning, dagvattenutredning- och plan, allmän plan för kommunalteknik samt KILVA-rapporten. Den kommersiella utredningen och trafikutredningen har uppdaterats

## 4.4 Detaljplanens mål

### ***Kommunens mål***

Syftet med detaljplanen är att på ett område med goda trafikförbindelser skapa ett område med högklassiga affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader. Avsikten är att förtäta samhällsstrukturen och placera arbetsplatser och service i enlighet med principerna för hållbar utveckling och ekonomisk planläggning

Målet är att stärka och mångfaldiga kommunens näringsstruktur, vilket stöder utvecklingen av affärscentrumet och omgivningen runt Tolls järnväghållsplats samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

De viktigaste målen för trafiknätverket är att trygga anslutningsområdets funktionalitet och möjliggöra en fungerande gatuförbindelse och trottoar till området.

### ***Mål som härletts ur planeringssituationen***

#### Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De förnyade riksomfattande målen för områdesanvändningen som trädde i kraft år 2017 förpliktar till att främja övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp, fungerande samhällen och hållbara färdmedel, ett effektivt trafiksystem, en hälsosam och trygg livsmiljö samt förutsättningar för en livskraftig natur- och kulturmiljö.

Samhällsutvecklingen bör i första hand bygga på befintlig struktur och i storstadsområden ska den också stärka samhällsstrukturens enhetlighet. I markanvändningsplaneringen bör man främja en enhetlig samhällsstruktur som bygger på befintlig struktur och kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Att stärka områden nära järnvägsstationer och områden med välfungerande busstrafik stöder dessa mål.

Målen för den södra detaljplanen är i linje med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den målsatta markanvändningen förenhetligar Tollsstationens influensområde genom att placera nya kontor och arbetsplatser nära goda kollektivtrafikförbindelser. Tåg- och bussförbindelsernas turtäthet, det vill säga servicenivån för kollektivtrafiken till Kyrkslätt centrum och mot huvudstadsområdet, är god. På så sätt uppfyller markanvändningen områdets behov enligt de riksomfattande målen för områdesanvändningen på ett föredömligt sätt.

Med tillräckliga utredningar samt planbeteckningar och -bestämmelser har man säkerställt att värdefull kulturmiljö och naturresurser tryggas. Planlösningen beaktar extrema väderförhållanden. Hanteringen av översvämningsrisker har säkerställts med beteckningar och bestämmelser gällande dagvatten.

#### Förhållande till landskapsplanens mål

I Nylands landskapsplan är området anvisat på kanten av en utvecklingszon för tätortsfunktioner. På grund av landskapsplanens allmänna karaktär är zonen gräns inte klart definierad.

Det pågår två parallella detaljplaner inom området: Tollsporten norra och Tollsporten södra, av vilka den norra planen tydligt ligger inom utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Ur planläggningens synvinkel bör utvecklingen av planområdena ses som en helhet: de södra och norra planområdena bildar tillsammans ett funktionellt enhetligt område, som är kopplat till Tollsportens planskildade anslutning samt till områdets nuvarande och framtida trafik- och parkeringsarrangemang. Ut samhällsstrukturens synvinkel är planområdet en del av Tolls stationsområde och Kyrkslätt centrum influensområde. Området ligger mindre än 3 kilometer från Kyrkslätt centrum. När området planläggs som bebyggt kvartersområde har inga splittrande konsekvenser för samhällsstrukturen, utan det integreras till en sammanhängande del av den befintliga miljön och trafiksystemet. Därför är det motiverat att tolka planområdet som en del av utvecklingszonen för tätortsfunktioner enligt landskapsplanen.

*I en utvecklingszon för tätortsfunktioner ska bebyggelsen som helhet vara tillräckligt effektiv för att målen för en hållbar samhällsstruktur ska kunna nås. Enligt planbestämmelsen ska bebyggelsen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner intensifieras utgående från den befintliga strukturen, särskilt i centrum och stationsområden, och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet för boende,*

*arbetsplatser, service och grönstruktur, med beaktande av miljöns särskilda värden. Planlösningen är i detta avseende i linje med landskapsplanens mål.*

Dessutom förutsätter planbestämmelserna att *den detaljerade planeringen inom zonen ska säkerställa bevarandet av natur- och kulturmiljöns särskilda värden samt främja anslutningen av det ekologiska nätverket till grönstrukturen utanför zonen. När samhällsstrukturen förtätas bör man fästa uppmärksamhet vid zonens värdefulla särdrag och kvaliteten på livsmiljön.* Bevarandet av områdets naturvärden har säkerställts genom att kartlägga eventuella värden med en naturutredning (bilaga 6) och observationerna har beaktats med lämpliga planbeteckningar. Närheten till ett värdefullt landskapsområde på riksnivå har noterats, likaså den fornlämning som finns på området, för vars del det har ordnats myndighetsområde enligt 13 § i forminneslagen (295/1963).

Livsmiljöns kvalitet har undersökts, bland annat i en referensplan som bifogas planen, och tillräcklig kvalitet har säkerställts med planbeteckningar och -bestämmelser. Dessutom förutsätter planbestämmelserna att tillräckliga rekreativmöjligheter och rekreativförbindelser tryggas inom och utanför zonen. Rekreativmöjligheterna och rekreativlederna förblir goda på planområdet, även om ett område som för närvarande är obebyggt planläggs som kvartersområde. Mellan kvarteren planeras områden för närrekreativ.

En betydande planbestämmelse för detaljplanen är att uppmärksamma hanteringen av dagvatten i den mer detaljerade planeringen och förbereda sig för extrema väderfenomen. Gällande dagvattnet har man under planprocessens gång undersökt huvud- och delavrinningsområden, gjort dimensioneringsberäkningar och uppskattat erforderliga fördröjningsvolymerna. Utrymmesreserveringar för dagvattenstrukturer i planen grundar sig på dessa utredningar (bilaga 14). Utgående från utredningarna har bestämmelser och beteckningar för hantering av dagvatten föreslagits. Dagvattenutredningen blev färdig i slutet av 2024 (bilaga 14).

I landskapsplanen är den nedre storleksgränsen för regionalt betydelsefulla stormarknader utanför huvudstadsregionen satt till 10 000 k-m<sup>2</sup> för centruminriktad handel samt för specialhandel som kräver stora ytor, om inte annat kan påvisas genom utredningar. Det finns två detaljplaner under beredning, Tollsportens norra och södra detaljplaner, som tillsammans bildar en helhet på området runt Tollsportens planskilda anslutning, och deras sammanlagda konsekvenser utvärderas i den kommersiella utredning som bifogas detaljplanen (bilaga 8). Den sammanlagda våningsytan för handel som möjliggörs med Tollsportens norra och södra detaljplaner är 19 000 k-m<sup>2</sup> (utrymmeskrävande handel). Detta är nästan dubbelt så mycket som den nedre regionala gränsen för utvecklingszonen för tätortsfunktioner. Detta anses dock inte ha betydande konsekvenser för de centrala målen enligt markanvändnings- och bygglagen (MBL), utan läget på ett område med god tillgänglighet möjliggör att lagens anda förverkligas. Området främjar utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur i Kyrkslätt och ett mångsidigt nätverk av kommersiell service nära centrum och med goda trafikförbindelser.

I landskapsplanen omger det anvisade området den landskapsmässigt betydelsefulla stamväg 51, som har byggbegränsning enligt MBL 33 §. Detta har inkluderats i detaljplanlösningen i enlighet med landskapsplanens mål.

Landskapsplanen innehåller många allmänna planeringsbestämmelser som gäller för detaljplanen. Detaljplanens lösning och process följer landskapsplanens allmänna bestämmelser.

#### Utvecklingsbilden för markanvändningen

Planområdet ingår i Kyrkslätt kommuns utvecklingsbild för markanvändningen 2040 i centrum. I detaljplanen anvisas nya handels-, service- och arbetsplatser för Tolls centrum och omgivningen runt järnväghållplatsen. Planen möjliggör nya serviceformer vid trafikknutpunkten vid

Västerleden. Fotgängarlederna har beaktats i förslagsskedet. Detaljplanen uppfyller målen i utvecklingsbilden för markanvändningen.

***Mål som härletts ur områdets förhållanden och egenskaper***

Naturtyperna av klasserna 2 och 3, som presenteras i Tollsportens naturutredning (2023, bilaga 6), rekommenderas att, i mån av möjlighet, beaktas som en del av områdets grönområden.

Förekomsten av nära hotade, hotade och fridlysta växtarter rekommenderas att beaktas i markanvändningen.

Växtarterna förekommer på avgränsade naturområden. För att bevara livsmiljön för fjärilar och trollsländor rekommenderas att de södra ängsområdena söder om Västerleden fortsättningsvis hålls öppna och att de sköts så att de inte växer igen, samt att dikena och miljön runt bäcken och strandängen i södra delen av utredningsområdet bevaras oförändrade i framtiden.

När det gäller fladdermöss, bör klass I-området, där det sannolikt finns dagsgömslen, d.v.s. lagstadgat skyddade fortplantnings- och viloplatser, bevaras. Enligt EUROBATS-avtalet rekommenderas att fladdermössens jaktområde och förbindelserutten längs med diket, som definieras som klass II, bevaras i planeringen.

Flygekorrens kärnområde och förbindelserutter bör bevaras och förbindelserutterna i närheten av kärnområdet förstärkas. Förbindelserutten norrut längs bäcken ska förbättras med trädplanteringar om det inte är möjligt att bevara rutterna på annat sätt. Också söderut över Porkalavägen bör förbindelserutten stärkas med trädplantering för att göra det lättare för flygekorren att glidflyga över vägen. Aspungen på udden som skjuter ut på åkern ska bevaras som födoområde och stödområde för artens förbindelserutter revir nätverk. Delar av de viktigaste livsmiljöerna för flygekorren är också viktiga för fladdermusen och de rekommenderas att bevaras. Skogsön som avgränsats som klass I-område för fladdermöss är också ett kärnområde för flygekorren, och där finns flera fortplantnings- och viloplatser. Bäckens kant är viktig som förbindelserutt och födoområde för både fladdermöss och flygekorrar.

Planområdet utgör för sin del en port till det nationellt värdefulla Porkala skärgårds- och jordbrukslandskap som börjar söder om Västerleden, där det finns många kulturhistoriskt värdefulla byggnader. I planeringen av området beaktas dess centrala roll i Västerledens väglandskap. Byggnadernas fasader bör passa in i stadsbilden och den omgivande miljön. Fasaderna bör varieras med färger, material, indragningar, utskjutande tak och/eller öppningar.

De viktigaste målen för trafiknätverket är att ta hänsyn till den befintliga naturmiljön, säkerställa funktionaliteten för anslutningsområdet och gatuförbindelsen samt möjliggöra gång- och cykelförbindelser till området.

Hanteringen av dagvatten

Vid dimensioneringen av dagvattenhanteringen följer man huvudsakligen Kyrkslätt kommuns och NTM-centralens principer. För området har gjorts en skild dagvattenutredning (Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan, Ramboll Oy, 2024, bilaga 14), som i större utsträckning beaktar områdets bestämmelser och behov och i fortsättningen ska man följa den här utredningens resultat och föreslagna åtgärder. Dagvattenkonstruktionerna ska tömmas inom 24–36 timmar efter att de fyllts och ett kontrollerat överflöde ska planeras. Vid dimensioneringen ska kapaciteten hos trummorna under Västerleden beaktas (noggrannare i dagvattenutredningen). Översvämningrutterna dimensioneras enligt samma flöde som förekommer en gång på 100 år.

För att trygga naturvärdena i Gillobacka naturskyddsområde och planområdets övriga naturvärden bör man säkerställa att vattenkvaliteten i Gillobackaträsket inte försämras, varför



kvaliteten på dagvattnet som rinner ut i sjön ska bibehållas på nuvarande nivå och man bör se till att halterna av näringsämnen eller mängden andra föroreningar inte ökar.

Syftet med detaljplanens bestämmelser är att säkerställa en hållbar hantering av dagvatten på tomterna. Hanteringslösningen för kvartersområdenas dagvatten ska förverkligas så att den, i exceptionella situationer, kan isoleras från områdets dagvattennät och omgivande vattendrag.

Dagvattnets kvalitet ska behandlas på hela området. Det får inte rinna grumligt vatten, skräp eller andra lösa partiklar från tomterna till vattendragen, och vattnet ska fördröjas tillräckligt länge i våtmarker eller fördjupningar med växtlighet, så att växterna hinner ta upp en del av näringen. Ifall reningen med växter inte är tillräcklig, ska systemet kompletteras med filterkonstruktioner.

Dagvatten som uppstår på trafikerade områden ska i första hand behandlas med metoder som förbättrar kvaliteten. Dagvattnet från parkeringsområdena ska ledas till fördröjning via oljeavskiljare och dagvattenfilter som installeras i brunnarna. Lösa partiklar från gårdarna och eventuellt skräp samlas in med till exempel filter som installeras i brunnarna.

Släckningsvatten från området ska ledas till separata behållare, bassänger eller dagvattenkonstruktioner. Om släckningsvattnet leds till fördjupningar, bassänger eller behållare avsedda för fördröjning av dagvatten, ska de planeras som slutna konstruktioner. Vid olyckor ska konstruktionerna tömmas och rengöras ordentligt innan de tas i bruk igen. Släckningsvatten och vatten som använts för rengöring ska ledas/transporteras till ett reningsverk.

Dagvatten som uppstår under byggskedet ska fördröjas och behandlas på området så att det vatten som leds bort från tomten inte försämrar vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget. Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas inom området så att dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym motsvarar det fördröjningsbehov som uppstår vid byggandet av området. Dagvattenkonstruktionerna ska tömmas inom 24–36 timmar efter att de fyllts och ett kontrollerat överflöde ska planeras.

Eventuella förekomster av sulfidlera bör identifieras och beaktas innan byggstarten. Jordmassorna ska hanteras så att surt avrinningsvatten inte når vattendragen. Ytterligare information kan fås av den ansvariga miljömyndigheten.

#### **4.5 Alternativ till detaljplanen och deras konsekvenser**

Under planeringsprocessen utarbetades inga alternativa planlösningar. Under planeringsprocessen har dock olika alternativa lösningar för området undersökts. Konsekvensbedömningen gör i förslagskedet.

### **5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN**

#### **5.1 Planens struktur**

Målet med detaljplanen är att förtäta Tolls stationsområdes samhällsstruktur samtidigt som området blir mera levande med ökat antal arbetsplatser och mera service. Detaljplaneområdet är strategiskt viktigt som stationsnära område såväl regionalt som på kommunnivå och ska förtätas. Målet är att stärka och diversifiera kommunens näringslivsstruktur. På planområdet planeras affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader.

Längs Porkalavägen, sydost om rondellen, har ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-2) anvisats. Högst 2500 k-m<sup>2</sup> av byggnadens totala våningsyta får användas för utrymmeskrävande specialaffärer. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området. På en del av områdets kanter anvisas en del av

ett område som ska planteras med träd och buskar och skapa en naturlig kantzon. Vegetationen i kantzonen ska bestå av många olika arter i olika skikt.

I planområdets mellersta del anvisas ett annat kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY). På kvartersområde får inte byggas butikslokaler eller därmed jämförbara utrymmen.

I planområdets norra del anvisas ett kvartersområde för affärsbyggnader (KM-1). På området är det tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte medför miljölägenheter. Högst 7500 k-m<sup>2</sup> av kvartersområdets totala våningsyta får användas för utrymmeskrävande specialaffärer. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området. På kvarterets östra, sydöstra och sydvästra kanter anvisas en del av ett område som ska planteras med träd och buskar och skapa en naturlig kantzon. Vegetationen i kantzonen ska bestå av många olika arter i olika skikt.

I alla tre kvarteren som anvisas i planen är det högsta tillåtna antalet våningar två (II). I KTY-2-kvarteret är exploateringstalet ek = 0,49, i KTY-kvarteret ek = 0,5 och i KM-1-kvarteret ek = 0,5. Exploateringstalet beskriver förhållandet mellan våningsytan och tomtens eller byggplatsens yta. En riktgivande tomtindelning presenteras i planen. En uppskattning av markytans höjdnivå har angetts för kvarteren och den är +7,0 för KTY-2-kvarteret och +5,0 för de andra två kvarteren. För alla kvarter har man anvisat en stor byggyta där byggnader smidigt kan placeras, dock så att man beaktar tomtavsläntningarnas utrymmesbehov, ledningsområdet och andra omgivande begränsningar.

Västerleden anvisas som landsvägsområde (LT) i detaljplanen. Inom landsvägsområdet anvisas fordonsanslutningarnas ungefärliga placering samt en gata över trafikområde (y). En del av området som är reserverat för en riktgivande kraftledning sträcker sig dessutom in på landsvägsområdet. Runt ledningen, 25 meter åt vardera sidan, finns en riktgivande del av ett område som är reserverat för ledning. Den nuvarande anslutningsparkeringen vid Porkalavägen anvisas i planen som riktgivande parkeringsplats (p). För det sydligaste kvarteret, KTY-2, har man vid sidan av Porkalavägen anvisat att man från en del av gränsen mot gatuområdet inte får bygga någon anslutning för fordon.

Från Porkalavägen har en ny gatuförbindelse vid namn Tollsbågen anvisats i planen, från vilken infart till de nya kvartersområdena sker. Tollsbågen slutar vid den nordvästra hörnet av det nordligaste kvarteret, KM-1. Genom det nordligaste kvarteret, KM-1, anvisas en riktgivande körförbindelse där körning till tomten är tillåten (ajo/t). På Porkalavägen och Tollsbågen har anvisats ett område där det finns behov av en ekologisk förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer (eko-1). Med beteckningen försöker man trygga att flygekorrarna också kan röra sig över gatuområdena. Norr om kvarteret KTY-2 ansluter Porkalavägen till Tollsbågen med en gata reserverad för gång- och cykeltrafik (pp).

Sydost om kvartersområdena och mellan dem har närreklamationsområden (VL, VL-1) anvisats. Närreklamationsområdena har anvisats som bullerområden, där bullernivån överstiger rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992) (/me). Planområdets nya gata Tollsbågen, som förgrenar sig från Porkalavägen, delar närreklamationsområdena i två separata områden. Det närreklamationsområdena utgör ett randområde till det nationellt värdefulla landskapsområdet. Vegetationen i randområdet ska bestå av olika skikt med många olika arter.

Närreklamationsområdet sydost om kvarteret KTY-2 ligger i en del av området som har behov av en ekologisk förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer (eko-1). Även den östra och sydöstra kanten av det större närreklamationsområdet ingår i eko-1-området. På kanterna av kvarteren 840 och 838 (eko-1) anvisas en del av ett område som ska planteras med träd och buskar och bilda en naturlig kantzon. Vegetationen i kantzonen ska bestå av olika skikt med många olika arter. I kvarter 840, där den ekologiska förbindelsen är som smalast, anvisas den del av området som ska planteras med träd och buskar som betydligt bredare (som bredast cirka 18 meter).

I den mellersta delen av det större rekreativsområdet, mellan KTY- och KM-1-kvarteren, har markerats ett område där det finns fortplantnings- och viloplats för flygekorror och fladdermöss (s-1). Inga åtgärder som försämrar eller förstör flygekorrens eller fladdermössens livsmiljöer får utföras inom området. Under byggnadstiden ska man under flygekorrens fortplantningstid 1.3–31.7 undvika åtgärder som förorsakar buller och vibrationer. Planer för området måste diskuteras med miljömyndigheten.

På det större rekreativsområdet har också tre hule-3 områden anvisats, som är avsedda för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, i första hand med växtbetäckta fördjupningar ovan jord, framför vilka det ska placeras sedimenteringsbassänger, där det finns utrymme. Genom det större närrekreativsområdet anvisas också en översvämningstrutt (hule-4). Området är avsett för avledning av översvämningvattnet det får bebyggas eller användas för lagring eller placering av jord- eller avslämningsmassor från tomterna. Inget löst material, kemikalier eller avfall får placeras inom området.

På det större närrekreativsområdet finns två objektsbeteckningar för byggnader och anläggningar för kommunal teknisk försörjning, som tillåter byggande av nätstationer på högst 20 k-m<sup>2</sup>, samt en objektsbeteckning som tillåter byggande av en pumpstation på högst 20 k-m<sup>2</sup> med tillhörande utrustning och konstruktioner.

### 5.1.1 Dimensionering

Detaljplanens areal är cirka 9,7 hektar.

Den totala byggrätten enligt detaljplanen är cirka 14 400 k-m<sup>2</sup>, fördelat på följande sätt:

- Kvarterområde för affärsbyggnader (KM-1), cirka 8 850 k-m<sup>2</sup>
- Kvartersområde verksamhetsbyggnader (KTY), cirka 1 900 k-m<sup>2</sup>
- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-2), cirka 3 650 k-m<sup>2</sup>

Planområdets exploateringsgrad är cirka  $e_a = 0,15$  och för kvarterens del  $e_k = 0,49–0,50$

Om detaljplanen förverkligas skulle uppskattningsvis 50–110 nya arbetsplatser skapas på området.

För parkeringsarrangemangen har följande dimensionering använts:

- Kontors-, affärs- och butikslokaler: 1 parkeringsplats per 40 k-m<sup>2</sup>
- Industrielokaler: 1 parkeringsplats per 85 k-m<sup>2</sup>
- Lagerlokaler: 1 parkeringsplats per 150 k-m<sup>2</sup>

Vid dimensioneringen av parkeringsplatserna vid detaljhandels butikslokaler på KTY-kvartersområdet tillämpas datumparkeringsprincipen, så att minst 15 av de kalkylerade parkeringsplatserna ska anvisas för datumparkering.

Dessutom ska tillräckligt med platser för cyklar och parkeringsplatser för rörelsehindrade personer reserveras vid ingångarna till byggnadens butikslokaler.

### 5.1.2 Service

I KM-1-kvarteret får högst 7500 k-m<sup>2</sup> av kvarterets våningsyta användas för utrymmeskrävande specialhandel. I KTY-2-kvarteret får högst 2500 k-m<sup>2</sup> av kvarterets våningsyta användas för utrymmeskrävande specialhandel.

På kvartersområdena är det inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer.

## 5.2 Förverkligande av mål för miljökvaliteten

De byggnader som planeras på området är placerade på en stadsbildsmässigt central plats, högre än den omgivande miljön, och bildar en port till området vid Tolls järnvägshållplats. Bestämmelser gällande kvalitet och särdrag för den byggda miljön ges i planens allmänna bestämmelser. De allmänna bestämmelserna styr de nya byggnadernas byggnadssätt och färgsättning, takfotshöjd, minimivåningsyta, konstruktioner för uterekklam, takmaterial, främjande av koldioxidsnåla lösningar, undersökning av möjligheterna att utnyttja förnybar energiproduktion och överskottsvärme, skydd mot passiv överhettning, obebyggda delar av tomter, byggande nära järnvägen, beaktande av inomhusljudnivåer vid byggande, bilplatser och cykelparkering, inhägnad av utomhuslagringsområden i kvarteren samt naturvärden och hantering av dagvatten.

I förslagsskedet har dimensioneringen av Tollsåbågen ändrats så att det kan anläggas en trottoar vid gatan. Mellan Porkalavägen och Tollsåbågen reserverar planen också en gata för gång- och cykeltrafik. Planen främjar möjligheterna för gångtrafik i området. Gångvägarna ansluter till det befintliga nätverket. I utrymmesreserveringarna för gatukonstruktioner har man bland annat beaktat flygekorrens kärnområde (Bilderna 7 och 8).

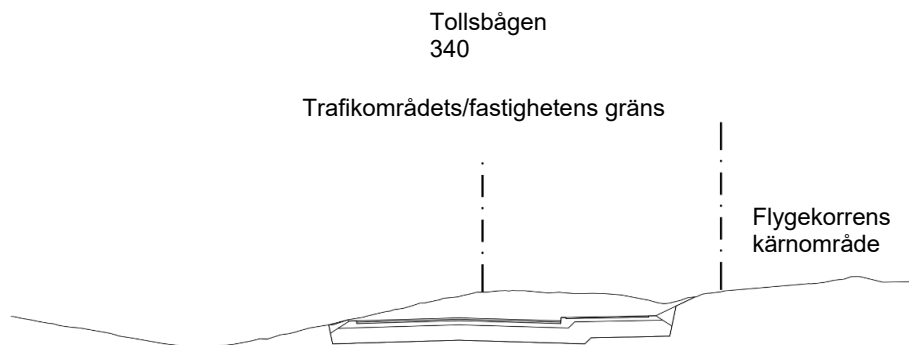


Bild 7. Tvärsnitt av Tollsåbågen 340.

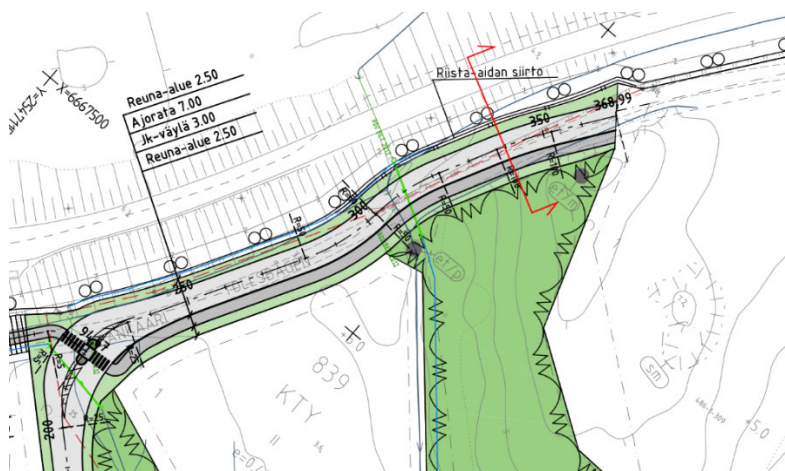


Bild 8. Tvärsnitt av Tollsåbågen 340.

Hantering av dagvatten är en integrerad del av miljökvaliteten och säkerheten. En prognos för behovet av dagvattenhantering har utarbetats för planläggningen. Den kvantitativa hanteringen grundar sig på en dimensioneringsprognos som utarbetats utgående från principerna och kraven i Kyrkslätt dagvattenprogram. Dessutom har NTM-centralens direktiv och krav beaktats. Enligt beräkningen är det totala fördröjningsbehovet för området sammanlagt 509 m<sup>3</sup>.

Fördelningen per delavrinningsområde, om terrängens nuvarande topografi beaktas, är följande:

- Delavrinningsområdet VA 4 har en fördröjningsskyldighet på 228 m<sup>3</sup>

- Delavrinningsområdet VA 5 har en fördröjningsskyldighet på 188 m<sup>3</sup>
- För delavrinningsområdet VA 6 ska särskilt avrinningen i översvämningssituationer beaktas, annars är områdets ägare ansvarig för kvaliteten på områdets dagvatten. På VA 6-området uppstår 93 m<sup>3</sup> yt- och dagvatten.

Vattnet från delavrinningsområdena rinner ut i Gillobackaträsket. Förutom kvantitativ hantering är även kvalitativ hantering viktig, eftersom mottagarvattnet är känsligt för förändringar i vattenkvaliteten.

Enligt Kyrkslätt kommuns program för hantering av dagvatten planerar man för flöden som inträffar en gång på 100 år. Översvämningssrutten är en alternativ flödesrutt, som vanligtvis ligger ovan jord, till den normala strömningsrutten när dess kapacitet överskrids.

### 5.3 Områdesreserveringar

#### 5.3.1 Kvartersområden

##### ***Kvartersområde för affärsbyggnader (KM-1)***

Detaljplanen möjliggör bildandet av ett kvartersområde för affärsbyggnader i kvarter 840. På området får man bygga kontorsbyggnader samt industribyggnader och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. Högst 7 500 k-m<sup>2</sup> av kvartersområdets våningsyta får användas för utrymmeskrävande specialhandel. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området. Markytans ungefärliga höjdnivå är +5,0.

##### ***Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)***

Detaljplanen möjliggör bildandet av ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader i kvarter 839. Det är inte tillåtet att bygga affärslokaler eller därmed jämförbara utrymmen på kvarterområdet. Den ungefärliga markhöjden är +5,0.

##### ***Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-2)***

Detaljplanen möjliggör bildandet av ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader i kvarter 838. Högst 2500 k-m<sup>2</sup> av kvarterets våningsyta får användas utrymmeskrävande specialhandel. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området. Den ungefärliga markhöjden är +7,0.

En ny gata, Tollsågen har planerats från Porkalavägen till kvartersområdena. Kvartersområdenas exploateringsgrad är  $ek=0,49$  i kvarteret 838, i kvarteret 839 är  $ek = 0,5$  och i kvarter 850 är  $ek = 0,5$ . Det högsta tillåtna antalet våningar är två. De tomter som markerats på plankartan kan delas i enlighet med rättsnormen i MRA § 37. Kvartersområdena omfattas av flera allmänna bestämmelser.

#### 5.3.2 Övriga områden

##### ***Närrekreationsområden (VL, VL-1)***

På planområdets sydöstra kant mellan och längs de planerade kvarterens kanter, har närrekreationsområden (VL, VL-1) föreslagits. Dessa rekreationsområden bildar en buffertzon mot ett nationellt värdefullt landskapsområde. Vegetationen i kantzonen bör planteras i olika skikt med många olika arter.

På KTY-kvarterets 839 sydöstra och östra kant har anvisats ett VL-1-område med samma planbestämmelser som VL-områdena, men ansvaret för förverkligande och underhåll av VL-1-området hör enligt MBL 91 § till markägaren eller –innehavaren.

Närrekreationsområdena har anvisats som bullerområden, där bullernivån överstiger rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992) (/me). Områdets huvudsakliga

användningsområde förutsätter inte att man bygger bullerhinder och på området får inte placeras bullerkänsliga verksamheter (t.ex. vistelse- och lekplatser eller annan motsvarande verksamhet).

Närrekreationsområdena har objektsbeteckningar för en pumpstation och två nätstationer.

### ***Gatuområden***

En ny gata med namnet Tollsbågen kommer att byggas i området och ansluta till Porkalavägen.

I förslagsskedet har en allmän plan för kommunaltekniken i området utarbetats, där man bland annat beaktar gatornas utrymmesbehov och byggbarhet (bilaga 9).

### ***Vägområde (LT)***

Anslutningen till Tollsporten och en del av Västerledens trafikområde har anvisats som vägområde.

### ***Riktgivande parkeringsplats (p)***

Den nuvarande anslutningsparkeringen vid Porkalavägen har anvisats som riktgivande parkeringsplats.

### ***Dagvatten***

På rekreationsområdena har riktgivande delar av områden (hule-3) anvisats, där man får bygga bassänger, fördjupningar, våtmarker eller andra konstruktioner för fördröjning och rening av dagvatten. Områdena är avsedda för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, i första hand med växtäckta fördjupningar ovan jord, framför vilka sedimenteringsbassänger ska placeras.

På rekreationsområdena har dessutom en översvämningssled (hule-4) anvisats. Området är avsett för att leda bort översvämningssvatten.

### ***Flygekorrar och fladdermöss***

På en del av det större rekreationsområdet finns en del av ett område där det finns fortplantnings- och rastplatser för flygekorrar och fladdermöss (s-1). Inga åtgärder som försvagar eller förstör flygekorrens eller fladdermusens livsmiljö får utföras på området. Under byggnadstiden ska man under flygekorrens fortplantningstid 1.3–31.7 undvika åtgärder som förorsakar buller och vibrationer i närheten av området. Planer för området måste diskuteras med miljömyndigheten.

På planområdets västra och sydvästra kant finns det en del av ett område där det finns behov av en ekologisk förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer (eko-1). Flygekorrens möjligheter att röra sig inom området ska säkerställas genom att vårda och stärka trädbeståndet så att en förbindelse från trädtopp till trädtopp bibehålls. Förbindelsen kan kompletteras exempelvis med trädplanteringar och stolpar. Flygekorrens ekologiska förbindelse ska också säkerställas vid gatuplaneringen, vilket kräver ett utlåtande från miljöskyddsmyndigheten. Den ekologiska förbindelsen har beaktats också vid de ställen där flygekorren rör sig över Tollsbågen och Porkalavägen.

Som förbindelseled för flygekorren räcker en trädrad, men målet är att förbindelsen är bred och skogig: de flesta träden ska vara högre än 10 meter, gärna blandskog med olika struktur (Liito-oravan huomioiminen kaupunkisuunnittelussa 2021 – Beaktande av flygekorren i stadsplanering).

På kvarterens 840 och 838 sida mot det ekologiska förbindelsebehovet har anvisats en del av ett område som ska planteras med träd och buskar och utgöra en naturlig kantzon. Vegetationen i kantzonen ska bestå av många arter i olika skikt.

### ***Gång- och cykelvägar***

Nätverket för gång- och cykeltrafik kompletteras med en gång- och cykelväg som byggs i anslutning till gatan inom planområdet. Gång- och cykelvägen kommer till området från den södra rondellen i den planskilda anslutningen till Tollsporten och går längs anslutningsparkeringen till den nya gatan Tollsbågen. Den nya föreslagna gång- och cykelvägen kompletterar det befintliga gång- och cykelnätverket och skapar en trygg och smidig förbindelse till planområdet. Gång- och cykelvägen främjar också områdets tillgänglighet med hållbara transportmedel.

## **5.4 Detaljplanens konsekvenser**

### **5.4.1 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön**

#### ***Konsekvenser för landskapet och kulturarvet***

I och med detaljplanen kommer landskapsbilden i området sett från norr att förändras, när det trädbevuxna, obebyggda området omvandlas till ett bebyggt område och det uppstår en ny kantzon mot det nationellt betydelsefulla landskapsområdet. Ur landskapets synvinkel är förändringen stor, men vägomgivningen är inte känslig för förändringar.

Planområdet ligger vid den norra gränsen av det nationellt betydelsefulla Porkala skärgårds- och odlingslandskap (bild 12). Byggandet av affärs- och kontorsbyggnader i kantzonen till det nationellt betydelsefulla landskapsområdet förändrar framför allt intrycket när man anländer till området från norr. Porkala skärgårds- och odlingslandskap täcker ett stort område från de maritima landskapen på Porkala udd till omgivningen runt Kyrkslätt centrum, men planens konsekvenser för landskapet påverkar endast den norra delen av området. De viktigaste landskapsvärdena i området inkluderar det småskaliga åkerlandskapet, den gamla bybebyggelsen och den kontinuerliga landskapssträckningen från ytterskärgården till inlandets odlingsfält. Om områdets kulturhistoria vittnar också förhistoriska gravrösen, historiska vägsträckningar, gamla sjöfartsleder, fyr- och lotsbosättningar samt konstruktioner från Porkalas arrendetid. Sett från det nationellt betydelsefulla landskapsområdet söderut blir planområdet som ett skilt landskapsområde bakom skogklädda åsar (Bild 12). Då påverkar detaljplaneområdets konsekvenser landskapsområdet lokalt och förändrar främst utsikten när man närmar sig området från norr.

Den största landskapsförändringen sker i Västerledens väglandskap, när det byggs en byggnadsgrupp som skapar en ny portliknande struktur vid korsningen av Västerledens ramp och Porkalavägen. Västerledens vägmiljö är inte känslig för förändringar i sig, men eftersom planområdet delvis ligger på det nationellt betydelsefulla landskapsområdet förändrar planlösningen intrycket vid infarten till Porkalaområdet. Porkalavägen, som delvis ligger inom planområdet, fungerar som den enda direkta förbindelsen från Västerleden till landskapsområdet och spelar därför en viktig roll för ankomsten till området. Mellan kvartersområdena och den södra delen av det nationellt betydelsefulla landskapsområdet finns en smal närreklamationszon som bildar en kantzon mot det nationellt betydelsefulla landskapsområdet. Vegetationen i kantzonen ska utvecklas i flera skikt med många olika arter. På KM-1- och KTY-2-kvarterens kanter mot det södra VL-området samt på KTY-2-kvarterets kant mot Porkalavägen anvisar planen delar av områden som ska planteras med träd och buskar, där vegetationen ska bestå av många arter i olika skikt. Den planterade områdesdelen i KM-1-kvarteret är 18 meter bred på det bredaste stället. Vegetationen minskar avsevärt konsekvenserna för det nationellt betydelsefulla landskapsområdet.

Byggnaderna skymtar ställvis fram mellan träden mot åkerområdet och Tollbågens gatuområde kommer att avgränsa kulturlandskapsområdet. Byggnadernas höjd och färg har anpassats och planerats så att de passar ihop med områdets landskapsvärden. Byggnadernas åshöjd går inte ovanför trädtopparna och fasadernas huvudfärg ska vara bruten och naturnära. Planens allmänna bestämmelser förbjuder att reklampelare placeras på tomterna, för att minimera störande konsekvenser för landskapet. Landskapskonsekvenserna söderut har illustrerats med bildinfällningar (bilderna 10,11).

Under planläggningstiden har man haft rådplägning i enlighet med 13 § i Lag om fornminnen, eftersom planen anvisar förändrad markanvändning för ett område med en fast fornlämning (Storåkern). Fornlämningen ligger på en central plats med tanke på byggandet. Den låga stenläggningen vid namn Storåkern har sjunkit, men är i övrigt huvudsakligen intakt. Efter rådplägningen genomfördes undersökningar på området och en fältrapport gjordes upp. Vid undersökningen upptäcktes inga tydliga inre konstruktioner i Storåkernröset. Museiverket konstaterade att undersökningarna är tillräckliga och beslutade i sitt utlåtande att lagen om fornminnen inte längre begränsar markanvändningen på området och att fornlämningen avlägsnas som fredat objekt ur fornlämningsregistret. När fornlämningen avlägsnas ut registret kan man anta att det för sin del försämrar områdets kulturarv, men enligt utförda undersökningar är försämringen inte betydande.

På den i nuläget obebyggda delen av detaljplaneområdet byggs affärs- (KM-1) och verksamhetsbyggnader (KTY, KTY-2) i högst två våningar. De nya byggnaderna är låga, men har stor yta och dessutom tar parkeringen en del av kvartersytan. Byggandet på planområdets östra sida blir på det bergiga området som höjer sig ovanför närmiljön. I väster blir byggandet på planare lermark. Detaljplaneområdets högsta punkt ligger på en del av ett område som är anvisat som närrekreationsområde (VL) och som förblir obebyggt.

Planområdets södra kant är i detaljplanen anvisad som närrekreationsområde och ekologisk förbindelse för flygekorren. Närrekreationsområdet bildar en kantzon mot det nationellt betydelsefulla landskapsområdet. Enligt planbestämmelserna ska vegetationen i kantzonen utvecklas i flera skikt med olika arter och förbindelsen mellan trädkronorna ska säkerställas genom skötsel och förnyande av trädbeståndet. Närrekreationsområdet sträcker sig förutom till den södra kanten också till området mellan kvartersområdet för affärsbyggnader (KM-1) och kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY), samt som en smalare zon mellan de separata kvartersområdena för verksamhetsbyggnader (KTY-2 och KTY), och delar därmed in bebyggelsen i olika delar.

Trots kantzonen kommer trädbeståndet i området att glesna, vilket innebär att de nya byggnaderna kan skymta fram, särskilt under lövfria tider, mot det nationellt betydelsefulla landskapsområdet. De nya byggnaderna kan bli särskilt synliga på det västligaste kvartersområdet (KTY-2), eftersom randzonen där är som smalast. Kantzonen täcker inte heller den kant av kvartersområdet som vetter mot Porkalavägen, vilket innebär att norra delen av Porkalavägen påverkas landskapsmässigt.





*Bild 9. Flygfotoinfällning som visar planlösningarna i detaljplanerna för både Tollsporten södra och Tollsporten norra.*



*Bild 10. Bildinfällning från Porkalavägen mot planområdet. Byggnaderna åskådliggörs med röda linjer. Byggnaderna kommer att ligga bakom trädbeståndet sett från det här hållet.*



*Bild 11. Bildinfällning från Porkalavägens östra åkerfält mot planområdet. Byggnaderna skymtar fram mellan träden och Tollbågens gatuområde kommer att avgränsa kulturlandskapet. Byggnadernas höjd och färg har anpassats till områdets landskapsvärden*

Kyrkslätt kommun  
 Detaljplan för Tollsportens södra område



Valtakunnallisesti arvokkaat maisema-alueet: SYKE  
 Taustakartta: MML/Taustakarttarasteri, 06/2024

- Det norra detaljplaneområdet
- Det södra detaljplaneområdet
- Nationellt värdefullt landskapsområde

*Bild 12. Avgränsning av Porkkala skärgårds- och odlingslandskap samt anhängiggjorda detaljplaneområdens gränser.*



Nationellt värdefulla landskapskapsområden: SYKE  
 Bakgrundskarta: LMV/Bakgrundskarta, terrängskuggning 06/2024



#### TOLLSPORTENS LANDSKAPSANALYS

Öppet landskap	Vattenområde	Västerleden
Halvöppet landskap	Nationellt värdefullt landskapsområde	Järnväg
Slutet landskap	Synlighet mot planområdet	Planområde

Bild 13. Tollsportens landskapsanalys



*Bild 14. Landskapsanalys av byggande som angränsar till ett kulturlandskap. Kulturlandskapets centrala värden bevaras när åkerfältet förblir obebyggt och landskapet också i fortsättningen gränsar till ett trädbevuxet område. Trädbeståndet kommer emellertid att bli glesare och byggnaderna kommer att skymta fram mellan träden. Byggnaderna blir lägre än trädtopparna och färgerna blir brutna och naturnära, varvid konsekvenserna för landskapet söderut blir mindre. I omgivningen vid Västerleden kommer det dock att ske större förändringar, men vägmiljön är inte känslig för förändringar.*

### **Konsekvenser för den byggda miljön och stadsbilden**

Med planändringen kommer den byggda miljön att breda ut sig också till den södra sidan av Västerleden. Anslutningen till Tollsporten integrerar detaljplaneområdet i samhällsstrukturen runt Tollsportens stationsområde, trots att Västerleden skiljer områdena åt.

De närmaste bostadsområdena ligger drygt tvåhundra meter från planområdet. De är Drusibacken, ett småhusområde väster om planområdet, och Bredbackens bostadsområde på andra sidan Västerleden. Söder om planområdet finns dessutom spridd bebyggelse. Skogsområdet längs Porkalavägen döljer utsikten från Drusibackens småhusområde mot de planerade affärs- och verksamhetsbyggnaderna. En skyddszon döljer i sin tur utsikten mot det småskaliga landsbygdslandskapet med spridd bebyggelse. För Bredbergets bostadsområde kommer den nya bebyggelsen att avsevärt förändra vyerna. Särskilt den nordligare delen av Tollsportens planområde, som utvecklas samtidigt som detta planområde, kommer att framstå som en förlängning av bostadsområdet.

Den nya bebyggelsen kommer att skilja sig i storlek och funktion från de småskaliga och bostadsbetonade omgivande områdena. Förutom de nya byggnaderna kommer stora parkeringsområden att ta upp plats på planområdet, vilket förändrar områdets karaktär. De nya byggnaderna skiljs från den befintliga småskaliga bebyggelsen huvudsakligen med trädbevuxna zoner.

Planlösningen förtätar områdets bebyggelsestruktur i enlighet med målen. De nya områden som anvisas för bebyggelse har placerats landskapsmässigt så att en skyddszon kvarstår mellan dem och det nationellt betydelsefulla landskapsområdet, vilket minskar konsekvenserna för kulturmiljön. Planändringen gör dock att området får en mer urban karaktär vid ankomsten och att Västerledens influensområde kommer närmare när trädbeståndet minskar.

I detaljplanens allmänna bestämmelser anges byggnadssätt och färgsättning med vilka man strävar till att skapa en trivsamt och tilltalande stadsbild. Det föreskrivs att fasaderna på de nya byggnaderna ska ha en enhetlig byggnadsstil och färg och att fasaderna vid de centrala infartsvägarna ska utföras i högklassiga material. Fasadernas huvudsakliga färg ska vara bruten och naturnära. Dessutom ska de sammanhängande fasadytorna struktureras och delas in i tydliga delar, byggnadernas entréer ska betonas och vara tydligt framträdande. Byggnadernas takfotshöjd är begränsad till högst 15 meter, för att byggnaderna inte ska höja sig över trädtopparna. Med bestämmelser gällande byggnadernas form och fasader stöds skapandet av en visuellt balanserad och tilltalande stadsbild, som passar ihop med det omgivande kulturlandskapet.

Planen innehåller allmänna bestämmelser gällande gårdsplanernas kvalitet och stadsbilden. Områden som används för utomhuslagring ska inhägnas med insynsskydd som är högst 2,5 meter högt (t.ex. Legi-stängsel) och ge ett enhetligt intryck tillsammans med byggnadens fasad. Byggnadernas avfallsserviceutrymmen ska placeras på marknivå och i första hand i anslutning till lastningsgårdarna. Reklamanordningar bör stärka byggnadernas arkitektur. På tomterna får dock inte placeras reklampelare. I planen för utomhusreklam ska man sträva efter att minska reklamens landskapskonsekvenser mot bostadsområdena, till exempel genom att minska ljusstyrkan och påverka reklamens storlek och placering.

Enligt de allmänna bestämmelserna ska parkeringsområdena med hjälp av låga buskar delas in i områden med högst 20 bilplatser, vilket stöder skapandet av en mera tilltalande stadsbild och minskar uppkomsten av stora parkeringsfält.

#### ***Konsekvenser för områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomi samt trafiken***

Byggandet av området förtätar samhällsstrukturen i Kyrkslätt kommuncentrum och i omedelbar närhet till Tolls stationsområde. Förenhetligandet av området följer också de riksomfattande områdesanvändningsmålen. Byggandet på planområdet är samhällsekonomiskt motiverat, eftersom det ligger inom influensområdet för befintliga kommunaltekniska nätverk.

I förslagsskedet har flera energiekonomiska planbestämmelser lagts till i detaljplanens allmänna bestämmelser. Med detaljplanen strävar man efter att främja produktion av förnybar energi samt använda överskottsenergi genom en bestämmelse som föreskriver att möjligheterna till dessa ska undersökas i samband med bygglovet. Minst 50 % av takytan ska förverkligas som grönt tak och/eller förses med solkraftverk. Vid byggandet bör man också, i mån av möjlighet, beakta både aktiv och passiv användning av solenergi samt skydd mot passiv överhettning.

Planområdet ligger nära goda kollektivtrafik- samt gång- och cykelförbindelser, vilket främjar användningen av hållbara färdmedel. Tolls järnväghållplats ligger i områdets omedelbara närhet. Avståndet från hela detaljplaneområdet till stationen är högst en kilometer. De närmaste busshållplatserna för linjer till kommunens centrum och Helsingfors ligger vid Tollsportens anslutning till motorvägen.

Byggandet av affärs- och kontorsbyggnader medför en ökning av fordonstrafiken i området jämfört med nuvarande trafikmängder. Mängden genomfartstrafik i närliggande bostadsområden

förväntas inte öka, eftersom största delen av trafiken antas gå mellan Västerleden och Tollsbågen.

Den föreslagna nya gång- och cykelleden kompletterar det nuvarande nätverket för gång- och cykeltrafik och skapar en trygg och smidig förbindelse till planområdet. Leden för fotgängare och cyklister stöder också möjligheten att nå området med hållbara färdvägar. Någon betydande inverkan på hela nätverket för gång- och cykeltrafik har förbindelserna inte, eftersom de inte leder vidare.

Den verksamhet som möjliggörs av detaljplanen är till sin karaktär sådan att kunderna huvudsakligen rör sig med bil och dessutom uppstår i någon mån tung servicetrafik och transporter. Gång- och cykellederna samt läget invid järnvägshållplats och busshållplatser möjliggör att särskilt personalen kan använda sig av hållbara färdvägar. Med tanke på stamvägens planskilda korsning står detaljplaneprojektet för ca en femtedel av den uppskattade ökningen av trafikmängderna, den bakomliggande prognosen för cirka hälften och övriga kända planprojekt för cirka en fjärdedel. De föreslagna trafiklösningarna har tillräcklig kapacitet för den uppskattade trafikökningen och några betydande köer är inte att vänta.

Planen har inga konsekvenser för Porkalavägens nuvarande anslutningsparkerings storlek. Området är i sin helhet anvisat som riktgivande parkeringsplats. Vid dimensioneringen av parkeringsplatserna vid detaljhandels butikslokaler på KTY-2-kvartersområdet tillämpas datumparkeringsprincipen, så att minst 15 av de kalkylerade parkeringsplatserna ska anvisas för datumparkering. På det här sättet försöker man skapa flexibilitet i parkeringen och säkerställa att områdets kapacitet räcker till, även om området utvecklas.

I Tollsågens ända har anvisat ett gatuområde för en vändplats, vilket främjar en smidig trafik åt båda hållen. Genom det norra KM-1-kvarteret anvisas en riktgivande körförbindelse, som säkerställer att man kan röra sig på de omgivande områdena.

Planen anvisar ett bländskydd mellan Västerleden och Tollsbågen för att förbättra trafiksäkerheten.

Kvartersområdena för affärs- och verksamhetsbyggnader i planen diversifierar tjänsteutbudet i Tollsområdet. De planerade handelsverksamheterna inom planområdet hotar inte centrumets kommersiella livskraft, utan stöder och kompletterar hela Kyrkslättens kommersiella serviceutbud, särskilt gällande utrymmeskrävande specialaffärer. Strukturellt bildar Tollsportens norra och södra detaljplaner inte en sådan helhet som skulle ha betydande konsekvenser för områdets eller centrumets nätverksdynamik.

Den planerade kraftledningens utvecklingsmöjligheter har beaktats med en beteckning för en del av ett område som är reserverat för en riktgivande ledning. Området sträcker sig 25 meter på vardera sidan om ledningen. Byggnad på området och andra arrangemang måste man diskutera med kraftlinjens ägare.

### ***Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och miljön***

Inväntarantalet i området förändras inte i och med detaljplanen. På det sociala planet förväntas inga betydande förändringar ske för de befintliga bostadsområdena eller för de människor som bor i närheten.

De planerade kvarteren är anvisade som kvartersområden för affärsbyggnader och verksamhetsbyggnader. De ligger nära bostadsområden, vilket kan främja bildandet av en blandad samhällsstruktur och göra det lättare att nå arbetsplatserna med hållbara färdvägar. Med detaljplanen förväntas uppskattningsvis 50–110 nya arbetsplatser uppstå, vilket förbättrar områdets ekonomiska livskraft. En allmän planbestämmelse utesluter att det placeras lagerhotell på kvartersområdena, vilket förbättrar möjligheterna för arbetskraftsdominerade verksamheter att etablera sig på området och i närheten av Tolls järnvägshållplats.

Planbestämmelserna beaktar möjligheterna till jämlikt arbete och främjar tillgängligheten med en allmän bestämmelse enligt vilken butikslokalernas ingångar ska placeras på kundgårdens sida samt att det skapas tillgängliga och trygga förbindelser från ingångarna till kundgården och till allmänna gång- och cykelleder.

Enligt planens allmänna bestämmelser ska man med konstruktioner och andra behövliga åtgärder förhindra att buller och lukt sprids från lastningsgårdarna.

### ***Bullerkonsekvenser***

Under planprocessens gång har man gjort bullerutredningar för området (bilagorna 12 och 13). Den mest betydande bullerkonsekvensen uppstår i det förberedande byggnadsskedet, när man bryter och krossar sten. I den preliminära brytningsplanen försöker man hitta arbetssätt som skulle ha möjligast liten inverkan på bosättningen i närområdet (bilaga 11). Bergsborrningen görs ovanpå berget och det är svårt att förhindra att bullret från borrhningen sprids. När det gäller stenkrossningen kan man sträva till att placera krossen bakom brytningsfronten sett från de objekt som kan störas. På så sätt kan man minska bullerspridningen i riktningen mot bosättningen. Krossningsanläggningen kan också placeras i skydd av lagerhögar. Enligt den preliminära brytningsplanen (bilaga 11) är den bästa platsen för krossen på det södra planområdet i av kvarter 840. Bullret från anläggningen kan då hanteras med lagerhögar och placering och med tillräckligt avstånd till bosättningen.

Beroende på var verksamheterna pågår och vilka arbetsskeden som utförs samtidigt, ökar bullernivåerna jämfört med det nuvarande bullret från landsväg och järnväg med 3...10 dB, ifall verksamheten följer anvisade skydds- och placeringslösningar.

Efter byggandet på planområdet blir trafikbullret på området litet jämfört med den nuvarande allmänna bullernivån. Från de planerade affärs- och verksamhetsbyggnaderna uppstår det inte heller några betydande reflektions- eller hinderkonsekvenser mot omgivningens bostadsbyggnader.

Vid planeringen av affärs- och verksamhetsbyggnaderna bör man beakta det buller som riktar sig mot fasaderna. Det mesta bullret i klassen 72–73 dB riktar sig mot fasaderna på Västerledens sida, varvid den erforderliga ljudisoleringen skulle vara 27–28 dB, för att riktvärdet inomhus på 45 dB enligt Statsrådets beslut (993/1992) och förordningen om boendehälsa (545/2014) skulle uppfyllas.

För uteområdena på VL-området har man med me-beteckning säkerställt att ljudkänsliga verksamheter, som vistelse- eller lekplatser eller motsvarande, inte placeras på sådana områden där bullernivån överskrider rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992).

#### 5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

### ***Konsekvenser för mark, berggrund, vatten och luft***

Vid all planering och byggande tas den omgivande miljön i beaktande. Genomförandet av detaljplanen kommer inte att ha betydande konsekvenser för marken och berggrunden eller viktiga grundvattenförekomster. Byggnaderna i området kommer att anslutas till de kommunaltekniska näten. Jordmånen består av lerjord och berg. En konsekvensbedömning av bergssprängningen finns som bilaga 11 till planbeskrivningen.

Byggandet på området inverkar på uppkomsten av dagvatten (kvantitet) och dess kvalitet. När planen genomförs ökar dagvattnets andel på området till 416 m<sup>3</sup> (i talet ingår klimatförändring). Planen anvisar behövligt antal grönområden för hanteringen av dagvattnet, närmast fördröjning och förbehandling. I kalkylen beaktades också den nuvarande ytavrinningen utanför planområdet från området mellan Västerleden och dess södra ramp. Dag- och ytvattnet rinner från området



längs det nuvarande dikesnätet till Gillobackaträsket. Planen presenterar de huvudsakliga utloppsriktningarna på kvartersområdena. Med hanteringsbestämmelser anvisas hanteringen av dagvattnets kvantitet och kvalitet på kvartersområdena för att trygga de känsliga naturvärdena, särskilt i området runt Gillobackaträsket. Den anvisade översvämningssrutten är dimensionerad för ett störtregn som inträffas en gång på hundra år.

### ***Konsekvenser för klimatet***

#### **Minimering av användningen av naturresurser**

##### *Resursmedvetenhet*

Detaljplanen utvecklar den nuvarande samhällsstrukturen söder om Västerleden nära Tolls järnväghållplats. Nybyggandet runt Tolls hållplats är regionalt motiverat och uppfyller också de riksomfattande områdesanvändningsmålen. Detaljplanens referensplan förutsätter inte rivning av befintlig bebyggelse eller infrastruktur, utan möjliggör en mer effektiv användning av särskilt trafiklederna.

Byggandet i området förutsätter konsumtion av naturresurser, gällande såväl byggnader, parkering och gårdsområden som kommunalteknik och gator. Naturresurser används både för byggmaterial och för energiförbrukning under byggandet och användningen. I detaljplanen finns allmänna bestämmelser som rekommenderar användning av koldioxidsnåla lösningar vid byggandet.

Vid hanteringen av dagvatten används i stor utsträckning nuvarande grönområden och deras växtlighet enligt principerna för cirkulär ekonomi. På områden som inte släpper igenom vatten krävs lokal hantering av dagvatten och kontrollerat överflöde. I enlighet med cirkulär ekonomins principer försöker man undvika onödigt bergssprängning och lösa höjdskillnader med alternativa metoder, som stödmurar. För området har gjorts en byggsbarhetutredning och en brytningsplan (bilaga 11).

Vid planeringen av områdets utjämning och höjdnivåer har områdets massabalans beaktats. Vid utjämning av vägar och tomter har man beaktat förhållandena mellan utfyllnadsmassor och utjämningsmassor, så att massorna så långt som möjligt kan användas vid byggandet av området. Vid dimensioneringen av kvarters- och byggnadsytor samt vid planeringen av kvarterens användningsområden har man strävat efter en så flexibel detaljplanlösning som möjligt, vilket främjar områdets framtida anpassningsförmåga. Dessutom möjliggör mängden byggrätt många olika lösningar när planen träder i kraft och också i framtiden.

##### *Kolsänkor*

En del av områdets nuvarande trädbestånd bevaras på skyddsgrönområdena. De obebyggda delar av tomterna som inte används som vägar, parkeringsplatser eller för andra huvudändamål, ska bevaras i naturligt tillstånd eller planteras för att främja bevarandet av områdets nuvarande kolsänkor och kolreserver. Byggandet av nya gatu- och kvartersområden kommer dock att minska områdets nuvarande trädbestånd och förändra marken, vilket har en negativ påverkan på områdets nuvarande kolsänkor. Enligt planbestämmelserna ska minst 50 % av takytorna förverkligas som gröna tak och/eller förses med solkraftverk. Om det skapas gröna tak kommer de att binda små mängder kol, även om den nytta man får av kolbindningen äts upp av utsläpp som uppstår vid byggandet av taket.

##### *Bevarande av kol i den framtida strukturen*

Antalet träd i området kommer att minska jämfört med nuläget, vilket försvagar kolbindningen. Planbestämmelserna innehåller emellertid villkor för utvecklandet av vegetationen. Träd som ska planteras eller skötas om anvisas bl.a. på närrekreationsområdena, på delar av områden som ska planteras med träd och buskar samt på områden som med en ekologisk förbindelse för flygekorrar. Man försöker också delvis bevara befintliga blågröna nätverk och korridorer i skyddsområden och på byggda kvartersområden. Vid framtida byggande förutsätts inga material

som lagrar kol, som trä, men användningen av koldioxidsnåla lösningar vid byggandet rekommenderas. Om det byggs gröna tak på området kommer de att binda små mängder kol.

### **Möjliggörande av en hållbar livsstil**

#### *Minskat behov av förflyttning och prioritering av hållbara färd sätt*

Biltrafiken kommer att öka inom detaljplaneområdet, särskilt på den nya tomtgatan och kvartersområdena, men på ett större plan kan biltrafiken minska, eftersom nya arbetsplatser och ny service placeras nära Tolls station och nuvarande bostadsområden. Byggandet av nya affärs- och verksamhetsbyggnader nära kollektivtrafikförbindelser och Tolls järnväghållplats är klimatomfattigt motiverat och möjliggör en bilfri livsstil för dem som så önskar. Dessutom planeras en ny gång- och cykelväg som underlättar tillgängligheten till funktionerna på ett hållbart sätt, särskilt från Tolls hållplats. Allt som allt leder planlösningen till en mångsidig servicestruktur och stöder en samhällsstruktur med många olika verksamheter på gångavstånd från Tolls hållplats. Gång- och cykelvägen är så logisk, smidig, kort, obruten och trivsamt som möjligt.

För parkeringsplatser förutsätter planen ett högt minimiantal platser, vilket inte främjar betoningen på hållbara färd sätt och minskning av privatbilismen. Enligt bestämmelsen för KTY-2-kvartersområdena ska de ha en lösning enligt datumparkeringsprincipen som anvisar min 15 platser. För cykelparkering finns en allmän bestämmelse, enligt vilken det ska reserveras tillräckligt många cykelplatser vid ingångarna till byggnadernas butikslokaler. Antalet platser specificeras dock inte och det finns inget krav på att platserna ska vara låsbara eller skyddade mot väder. På området har inte planerats lösningar som stöder användningen av hållbara drivmedel för fordon, som el, biogas eller etanol, men det finns en planbestämmelse enligt vilken man i samband med bygglovet ska utreda möjligheten att producera förnybar energi och använda överskottsenergi.

#### *Främjande av funktioner som möjliggör hållbara lösningar samt en levande miljö för invånarna*

Det är möjligt att enkelt nå grönområdena utan bil från området och det finns närgrönområden mellan de planerade kvarteren. De planerade grönområden ingår i ett enhetligt grönområdesnätverk. I närheten finns dessutom funktioner för rekreation och trivsel, som hundpark, spelplan och annan service norr om Västerleden. Dessutom har planen flera bestämmelser gällande trivsels och stadsbilden.

I detaljplanen har miljöolägenheter beaktats, bland annat blinkande ljus, lukt och buller från lastningsgårdarna, buller från Västerleden samt eventuellt buller, damm och vibrationer under byggnadstiden (bilagorna 12–14). Detaljplanen utnyttjar delvis områdets naturliga särdrag, såsom träden i skyddsgrönområdena och växtligheten på tomterna, men till stor del kommer områdets karaktär att förändras. Närrekreationsområdena på planområdet ska bevaras och de bildar en kantzonen mot det nationellt betydelsefulla landskapsområdet i söder. Det förutsätts också att man värnar om de livsmiljöer för flygekorrar och fladdermöss som identifierats i naturutredningen (bilaga 6). Det är särskilt särdrag i landskapet och natur som beaktats vid planeringen av en levande miljö för invånarna. Det område där det fanns en fornlämning (Storå kern) får förändrad markanvändning och som ett resultat av diskussioner och undersökningar under planarbetets gång kommer fornlämningen inte längre att vara fredad enligt lagen om fornminnen.

### **Minimering av utsläpp från konsumtionen**

#### *Förnybar energi och energieffektivitet*

En allmän bestämmelse i detaljplanen förutsätter att möjligheterna att producera förnybar energi och använda överskottsenergi ska undersökas i samband med bygglovet. Bestämmelsen förutsätter också att byggandet i mån av möjlighet ska beakta aktiv och passiv användning av solenergi samt skydd mot passiv överhettning. Minst 50 % av takytorna ska förverkligas som

gröna tak och/eller förses med solkraftverk, vilket stöder produktionen av ny energi. Energilagringmöjligheter har inte beaktats i områdesreserveringarna. I områdesreserveringarna beaktas förändringar i energisystemet efter att kraftledning och nätstation byggts.

#### Resurseffektivitet inom infrastruktur och tekniskt underhåll

Samhällsstrukturen är planerad så att nätverken för gator och teknisk service blir så korta som möjligt. Möjligheterna att återvinna spillvärme i infrastrukturlösningarna har inte undersökts och inga områdesreserveringar har gjorts för detta ändamål. Avfallshanteringens effektivitet stöds med en allmän bestämmelse, enligt vilket utrymmen för avfallshantering ska placeras på marknivå och i första hand i anslutning till lastningsgårdarna.

### **Anpassning till klimatförändringens risker**

#### Identifiering av områdets klimat känsliga särdrag

I samband med detaljplanen har kortsiktiga och långsiktiga förändringar på grund av klimatförändringen inte undersökts. Områdets översvämningssrutter har dimensionerats för ett flöde som uppstår en gång på hundra år. Området har i viss mån konstaterats ha särdrag som är känsliga för klimatförändringar, som ogenomsläppliga ytor och närliggande vattendrag. Dessutom har man konstaterat att stora parkeringsplatser samt stora kontors-, industri- och butiksbyggnader kan skapa ett betydande lokalt varmt område. Närrecreationosområden mellan kvarteren samt bevarad vegetation och planterade områden på tomterna bidrar till att förhindra uppkomsten av en urban värmeö.

#### Identifiering av riskfaktorer för sårbara värden och funktioner samt extrema väderförhållanden

Boendefunktionerna i närheten av detaljplaneområdet har identifierats som särskilt sårbara för klimatförändringen, där till exempel extrema väderförhållanden och värmeöar kan ha negativa konsekvenser. Också i de arbetsplats- och servicekvarter som planeras på detaljplaneområdet kan kraftiga regn samt uppvärmning av byggnader och utomhusområden utgöra risker för hälsa och säkerhet för människor och andra arter som vistas i området. Man har strävat till att trygga grundläggande samhällsfunktioner, som vatten- och energiförsörjning, hälsovård och logistik, bland annat för Västerledens del.

Bedömningen av klimatkonsekvenserna har gjorts med hjälp av verktyget KILVA och rapporten finns som bilaga 16 till planen.

### **Konsekvenser för växt- och djurarter samt biologisk mångfald**

Planeringen påverkar de befintliga naturförhållandena eftersom planområdet omfattar kompletteringsbyggande på obebyggda områden. Därmed måste trädbestånd och skogsområden som ligger på de byggda tomterna och gatuområdena fällas och skogsmiljön omvandlas till områden med affärs- och kontorsbyggnader inklusive gårdsplaner. Också ängar kommer att täckas av byggnader. Planeringsområdet är biologiskt mångsidigt och innehåller skogar i olika åldrar, ängar och bergsfläckar. Skogarna i planeringsområdet har dock behandlats på olika sätt. En bäck rinner genom området och mynnar ut i en sjö via ett naturskyddsområde. Runt sjön finns olika kärr och strandängar.

Byggandet i området kommer att förstöra flera hotade naturtyper. En fuktig äng (figur 20) försvinner med byggandet, likaså det intilliggande ört-gräskärret (figur 22) samt starrkärret (figur 23). Områdena är planerade som kvartersområde för affärsbyggnader (KM-1). En mosaikartad figur som representerar olika ängstyper (figur 21) ligger intill starrkärret och ört-gräskärret. Figuren kommer till största delen (cirka två tredjedelar) att täckas av kvartersområdet för affärsbyggnader. Den återstående delen av figur 21 är anvisad som dagvattenområde, och en del av del av figuren som bevaras anvisas som ekologisk förbindelse.

Den friska äng som uppstått på en gammal åker (figur 11) kommer också att täckas av byggande (KTY). Ängen har inte bedömts som särskilt representativ, även om friska gräsängar är akut

hotade (CR). En sårbar frisk lund (VU) och en nära hotad fuktig lund (NT) (figur 5) kommer också helt att täckas av byggande (KTY2). En akut hotad bergsäng (CR) (figur 4) kommer också att täckas av byggande (KTY2). På figuren växer hotade växter som gulmåra och kattfot.

En fungerande flygekorrforbindelse löper genom mitten av KM-1-området och kommer att täckas av byggande. Förbindelsen mot nordost bevaras dock tack vare den bevarade eko-1-förbindelsen i planen. Trädvegetationen i den bevarade förbindelsen (eko-1) söder om området ska vårdas, förnyas och stärkas så att en trädbevuxen kronförbindelse bibehålls genom området. Även ett område som är lämpligt för flygekorren kommer att täckas av byggande. Ett område som klassificerats som värdefullt för fladdermöss och flygekorror kommer att bevaras fritt från bebyggelse (VL-område).

Flygekorrens och fladdermusens kärnområde (s-1) har tryggats med planbeteckningar och -bestämmelser. På området får inte företas sådana åtgärder som försämrar eller förstör flygekorrens eller fladdermusens livsmiljö. Utgående från naturvårdslagens 70 § förutsätter planbestämmelserna att man under byggnadstiden ska undvika sådana åtgärder som åstadkommer buller och vibrationer i närheten av området under flygekorrens fortplantningstid 1-3-31.7. Förbindelsen söder om planområdet (eko-1) förstärks med en del av ett område som ska planteras med träd och buskar på kanterna av kvarteren 840 och 838 och som bildar en naturlig kantzon. I kvarter 840, där den ekologiska förbindelsen är som smalast, anvisas den del av området som ska planteras med träd och buskar som betydligt bredare (som bredast cirka 18 meter).

Byggandet i området fragmenterar och förstör naturtyper och arters livsmiljöer och försämrar delvis förhållandena för vissa naturtyper och arter. Byggandet ökar också kantzonseffekterna i skogsområden, vilket kan påverka levnadsförhållandena för olika arter. Gillobacka naturskyddsområde (YSA011629) ligger nordost om området och genom planområdet rinner en bäck som mynnar ut i naturskyddsområdet. Näringsbelastningen och sedimentavrinningen kan öka något på grund av byggandet och användningen av området. På grund av naturvärdena i Gillobacka naturskyddsområde och planeringsområdet är det viktigt att säkerställa att vattenkvaliteten i Gillobackaträsket inte försämras. Därför måste kvaliteten på dagvattnet som rinner ut i sjön bibehållas på nuvarande nivå och övervakas för att förhindra en ökning av näringshalter, sediment eller föroreningar. Vid behov bör lösningar, helst naturbaserade, utvecklas för att hantera sediment- och näringsbelastning. Man bör fästa särskild uppmärksamhet vid vattnets kvalitet, i synnerhet under byggnadstiden. Bäckfåran som rinner genom området i sydost-öster bevaras huvudsakligen på området som VL/hule-3-område.

Buller och andra störande konsekvenser kommer tillfälligt att öka i området under byggnadstiden och också som bestående konsekvenser, när trafiken i området ökar jämfört med nuläget.

Om en invasiv främmande art som ingår i unionsförteckningen eller har nationell betydelse förekommer på en fastighet, ska fastighetens ägare eller innehavare se till att skäligen åtgärder vidtas för att utrota arten eller förhindra att den sprids, om den kan orsaka betydande skada för den biologiska mångfalden eller medföra fara för hälsa eller säkerhet (Lag om hantering av risker orsakade av främmande arter § 4).

#### 5.4.3 Ekonomiska effekter

Ett av de viktigaste skälen för kompletterande byggande är markanvändningens ekonomi. Mängden sammanhängande byggande måste vara tillräcklig för att det ska vara ekonomiskt lönsamt att bygga vattenförsörjning, vars inverkan på områdets ekonomi är betydande. Byggandet av området är lönsamt ur ett samhällsstrukturellt perspektiv, eftersom det ligger nära befintlig service och existerande nätverk. Förverkligandet av planområdet kräver dock betydande ekonomiska satsningar, eftersom området behöver vattenförsörjning, gator, parker och annan kommunalteknik.

Området har goda kollektivtrafikförbindelser. Det nya arbetsplatsområdet har ett fördelaktigt läge när man ser till de privata hushållens behov av kollektivtrafik, eftersom beroendet av privatbilism inte är lika stort som på många andra områden. Byggandet kan även i detta avseende anses vara i linje med hållbar utveckling.

Nya arbetsplatser har en positiv inverkan på kommunens livskraft. Nya arbetsplatser ökar invånarnas serviceutbud och konsumtionsmöjligheter. De stärker kommunens självförsörjningsgrad gällande arbetsplatser samt möjliggör en högre sysselsättningsgrad och arbetstagarna får mera disponibla medel som kan användas för konsumtion. För den privata markägaren innebär detaljplanen en betydande ekonomisk fördel i form av ny byggnadsrätt, vilket leder till att kommunen och markägaren ingår ett markanvändningsavtal.

I den separata bedömning av de kommersiella konsekvenserna som gjordes i samband med planprocessen (bilaga 8) har man undersökt lösningen för handel i detaljplanerna för södra och norra Tollsporten i Kyrkslätt. Områdets tyngdpunkt ligger på bostäder och är huvudsakligen anvisat som utvecklingsområde för tätortsfunktioner i Nylandsplanen 2050. Med planen möjliggörs en maximal bruttovåningsyta på 19 000 k-m<sup>2</sup> för utrymmeskrävande handel, vilket är nästan dubbelt så mycket som den nedre regionala gränsen, vilket är nästan dubbelt så mycket som den nedre regionala gränsen i landskapsplanen för utrymmeskrävande handel i den här zonen.

De viktigaste iakttagelserna vid bedömningen av konsekvenserna:

- Områdes- och samhällsstruktur: Detaljplaneområdena för Tollsporten utgör en kompletterande helhet ur ett samhällsstrukturellt perspektiv. Området ligger mindre än 3 km från Kyrkslätt centrum och är väl tillgängligt med alla färdsätt. Regionstrukturellt utgör planändringen för Tollsporten ingen sådan helhet som skulle ha betydande konsekvenser för regionens eller centrumets nätverksdynamik.
- Planernas förhållande till högre planeringsnivåer eller till lägesstyrningen enligt MBL: Tollsportens norra område ligger i landskapsplanens utvecklingsområde för tätortsfunktioner, där den regionala nedre gränsen för utrymmeskrävande handel är 10 000 k-m<sup>2</sup> och för specialaffärer 10 000 k-m<sup>2</sup>. Områdets maximala byggrätt (totalt 19 000 k-m<sup>2</sup>) överskrider landskapsplanens regionala gräns för handel. Utgående från tillräckliga utredningar kan detta dock bedömas från fall till fall. Generalplanen är för områdets del föråldrad och tar inte ställning till handelns placering eller dimensionering. Ur MBL:s lägesstyrningsperspektiv kan man lyfta fram platsens goda tillgänglighet med hållbara färdsätt, ringa konsekvenser för den totala besöksstrafiken och de ringa konsekvenserna för den totala besöksstrafiken samt de ringa konsekvenserna för centrum på grund av butikens karaktär (utrymmeskrävande handel).
- Servicenätverk och centrum: En utrymmeskrävande affär kompletterar butiksnätverket och möjliggör särskilt ett bättre utbud i Kyrkslätt, där utbudet av utrymmeskrävande affärer för närvarande är otillräckligt i förhållande till invånarnas köpkraft och behov. Området konkurrerar inte i någon betydande utsträckning med andra butiksområden, eftersom de närmaste utrymmeskrävande affärerna ligger i centrum och i Esbo.
- Utrymmesbehov och marknad: Planens kommersiella influensområde är Kyrkslätt kommun. Fram till år 2040 beräknas utrymmesbehovet för utrymmeskrävande handel (inklusive bilhandel) öka till cirka 32 000 k-m<sup>2</sup> på grund av befolkningstillväxten. Den våningsyta som detaljplanen möjliggör ryms således inom marknadsområdet och lämnar lite utvecklingsmöjligheter för andra utrymmeskrävande handelsprojekt (ca 13 000 k-m<sup>2</sup>). Dessutom bör det beaktas att Kyrkslätt redan har mindre utbud än vad invånarnas behov skulle motivera, varför antalet butiker borde överskrida det kalkylerade behovet för att minska utflödet av köpkraft; i nuläget är utflödet av köpkraft för utrymmeskrävande handel omskrivet som utrymmesbehov grovt taget över 20 000 k-m<sup>2</sup>. Dessutom bör det beaktas att en del av Tollsportens kommersiella utrymmen kan användas för verksamheter som

- inte omfattas av reglerna för detaljhandelns placering (t.ex. B2B-handel, partiaffärer, lager för nätbutiker).
- Utvecklingsmöjligheter för KM-området i Ingvalsporten: I landskapsplanen anvisas Invalsportens område en maximal byggrätt på 75 000 k-m<sup>2</sup> för utrymmeskrävande handel. Projekten har dock inte förverkligats och kommunens intention är att utveckla området för andra arbetsplatsfunktioner. När man bedömer Ingvalsportens och Tollsportens utvecklingsförutsättningar bör man beakta deras olika närhet; Tollsporten utvecklas särskilt som ett lättillgängligt område för utrymmeskrävande handel i utkanten av centrum för utrymmeskrävande handel som grundar sig på invånarnas behov, medan Ingvalsporten också enligt landskapsplanen är ett regionalt område för handel som för att fungera också kräver besökare från ett märkbart större område än Kyrkslätt. Ingvalsportens utveckling kan alltså inte bygga på kyrkslätsbornas köpkraft, även om området också skulle betjäna lokala kunder och deras behov om det skulle förverkligas. Om Tollsporten förverkligas skulle ännu cirka 13 000 k-m<sup>2</sup> av den ökade köpkraften kunna förverkligas på Ingvalsportens område, och Ingvalsporten skulle för sin del minska utflödet av köpkraft för utrymmeskrävande handel (i nuläget över 20 000 k-m<sup>2</sup> omvandlat till utrymmesbehov). Utvecklingen av Tolls påverkar Ingvalsportens utveckling, men förhindrar den inte; Ingvalsportens kommersiella koncept bör i vilket fall som helst vara tillräckligt speciellt för att kunna motivera att området blir en plats för regional handel. Tolls kommersiella struktur och förverkligande grundar sig däremot på lokal efterfrågan och förbättrar områdets invånares tillgång till butiker och service.
  - Trafik och tillgänglighet: Utrymmeskrävande handel som placeras i Tolls förbättrar tillgängligheten ur ett fysiskt och upplevt tillgänglighetsperspektiv. Området är samhällsstrukturellt välplacerat och möjliggör hållbar tillgänglighet även med cykel och kollektivtrafik. Områdets trafiksystem har hög kapacitet, det är lättillgängligt och synligt och de planerade funktionerna medför inga betydande trafikmässiga utmaningar under rusningstider.

Sammanfattningsvis anvisar detaljplanerna för Tolls (södra och norra) en betydande mängd utrymme för utrymmeskrävande handel, men dessa bedöms inte ha några betydande konsekvenser för de centrala målen i MBL, utan platsens goda tillgänglighet möjliggör att lagens anda uppfylls. Området främjar utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur och ett mångsidigt handelsnätverk nära Kyrkslätt centrum med goda trafikförbindelser (inklusive hållbara färdvägar).

#### 5.4.4 Generalplanemässig granskning

##### **Sammanfattning**

I den översiktliga genomgången av generalplanen undersöks nuvarande markanvändning på det område som ska detaljplaneras, planeringsmål samt högre nivåers planer och aktuella planer.

Den gällande generalplanen kan anses vara föråldrad, eftersom Tolls område har förändrats avsevärt sedan generalplanen uppgjordes och området har utvecklingspotential och -tryck. Västerleden (stamväg 51) har förbättrats till motorväg, området norr om järnvägen har bebyggts och närområdet har förändrats till ett tätbebyggt område.

Detaljplanen stärker den nuvarande tätortsstrukturen i Tolls stationsområde, som är väl tillgängligt med hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång, cykel). Målet är att skapa nya tomter och arbetsplatser med ett trafikmässigt centralt läge. Planlösningen främjar Kyrkslätt livskraft och självförsörjningsgrad gällande arbetsplatser.



*Bild 15. Flygfoto över området från år 1999, då området huvudsakligen var obebyggt (© Lantmäteriverket)*



*Bild 16. Flygfoto över området från år 2024. Området har utvecklats kraftigt sedan år 1999 (© Lantmäteriverket).*

### **Nuvarande markanvändning**

Den livligt trafikerade Västerleden och Kustbanan går längs med detaljplaneområdet. Norr om järnvägen och väster om Porkalavägen finns tätt bebyggt tätortsområde. I närheten av Tolls järnväghållplats finns flervåningshus, men för övrigt består bebyggelsen i närområdet huvudsakligen av småhus. För närvarande finns det en närbutik i närområdet men inga andra affärsbyggnader. I närheten av de närmaste anslutningarna till Västerleden har det uppstått service och arbetsplatser.

### **Aktuella planer och mål**

Detaljplanen förverkligar målen i Kyrkslätt kommuns strategi för 2024–2030 genom att säkerställa näringslivets livskraft samt företagens tillväxt- och verksamhetsförutsättningar. I enlighet med Kyrkslätt utvecklingsbild för markanvändningen detaljplaneras arbetsplatsområden längs Västerleden och i Tolls järnväghållplats omedelbara närhet

Detaljplanen skapar tomter med ett trafikmässigt centralt läge för företag. Genomförandet av detaljplanen skapar nya arbetsplatser och service i området, vilket samtidigt skapar möjligheter för nya företag och stärker Kyrkslätt självförsörjningsgrad gällande arbetsplatser.

På Kustbanan förbereds det för byggandet av ett andra spår från Kyrkslätt till Esbo. Ett dubbelspår på Kustbanan skulle ytterligare förbättra tillgängligheten till service och arbetsplatser i Tollsporten.

### **Planeringssituationen**

Detaljplanen gränsar till ett utvecklingsområde för tätortsfunktioner i den gällande landskapsplanen för Helsingforsregionen. Planen stödjer landskapsplanens mål genom att effektivisera tätortsstrukturen vid Tolls järnväghållplats. Detaljplanen stödjer en effektivare tätortsstruktur samt tillgänglighet till service och arbetsplatser med hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång, cykel). Den nya markanvändningen stödjer förutsättningarna för tågtrafik.

Detaljplanen har beaktat de lägsta storleksgränserna för stora detaljhandelsenheter som anges i landskapsplanen (centrumorienterad handel 10 000 k-m<sup>2</sup> + utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 k-m<sup>2</sup>). Tillsammans med Tollsports norra detaljplan och den befintliga bebyggelsen håller områdets totala handelskapacitet sig inom landskapsplanens minimigränser. De handelsfunktioner som planeras för detaljplaneområdet hotar inte den kommersiella livskraften i centrum utan stöder och kompletterar det kommersiella serviceutbudet i hela Kyrkslätt, särskilt för utrymmeskrävande specialvaruhandel.

I Kyrkslätt generalplan 2020 är detaljplaneområdet huvudsakligen anvisat som jord- och skogsbruksdominerat område (M), vilket skiljer sig från detaljpanelösningen. Den gällande generalplanen kan anses vara föråldrad, eftersom Tolls område har förändrats avsevärt sedan generalplanen utarbetades. Västerleden (stamväg 51) har uppgraderats till motorväg, området norr om järnvägen har bebyggts och närområdet har blivit ett tätortsområde. Genom utvecklingen av närområdet har områdets potential förändrats och det finns ett behov av att utveckla en mer effektiv markanvändning.

### **Beaktande av generalplanens innehållskrav (MBL 39 §)**

#### *1) En fungerande, ekonomisk och ekologisk hållbar samhällsstruktur*

Detaljplanen effektiviserar och diversifierar den nuvarande samhällsstrukturen i området. Byggandet enligt planen förbättrar områdets tillgänglighet med hållbara färdmedel (kollektivtrafik, gång, cykel).

#### *2) Utnyttjande av den befintliga samhällsstrukturen*

Detaljplaneområdet anknyter väl till den nuvarande samhällsstrukturen. Området kan effektivt utnyttja den befintliga infrastrukturen.

#### *3) Bostadsbehov och tillgång till service*

Planlösningen förbättrar områdets serviceutbud. Området är väl tillgängligt både till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

#### *4) Möjligheter att ordna trafiken, särskilt kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energi- och vattenförsörjning och avfallshantering på ett ändamålsenligt sätt med tanke på miljö, naturresurser och ekonomi*

Planlösningen ligger i omedelbar närhet av Tolls järnväghållplats och stödjer förutsättningar för användningen av tåg genom att anvisa ny markanvändning nära järnväghållplatsen. Planen



syftar också till att förbättra områdets nätverk för lätt trafik. Detaljplaneområdet ligger nära det befintliga infrastrukturnätet.

*5) Möjligheter till en trygg, sund och balanserad livsmiljö för olika befolkningsgrupper*

Planlösningen har inga konsekvenser för en trygg, sund och balanserad livsmiljö för olika befolkningsgrupper.

*6) Verksamhetsförutsättningar för kommunens näringsliv*

Genomförandet av detaljplanen kommer att skapa ett betydande antal nya arbetsplatser på ett lättillgängligt område. Detta främjar Kyrkslätt's självförsörjning gällande arbetsplatser samt livskraft.

*7) Minskade miljöolägenheter*

Planlösningen har beaktat minskningen av miljöolägenheter. Inom kvartersområdena är det tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industribyggnader och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. Planens bestämmelser för hantering av dagvatten har också beaktat kvalitativ hantering av dagvatten.

*8) Värna om den byggda miljön, landskapet och naturvärdena*

En natur- och fladdermusutredning har utförts inom detaljplaneområdet och resultaten har beaktats i planlösningen.

*9) Tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation*

Detaljplaneområdet är inte ett betydelsefullt område för rekreation och planen har därför ingen betydande inverkan på tillräckligheten av områden som lämpar sig för rekreation. I närheten av detaljplaneområdet finns många obebyggda områden som är anvisade för rekreation.

## 5.5 Miljöolägenheter

Det mest betydande miljöolägenheten i planeringsområdet är bullret från Västerleden och kustbanan. Bullerskydd har byggts längs med Västerleden.

För affärs- och kontorslokaler bör man beakta riktvärdet på 45 dB för bullernivå inomhus, i enlighet med Statsrådets beslut (993/1992) samt förordningen om boendehälsa (545/2015).

Närrekreationsområdena har anvisats som bullerområden, där bullernivån överstiger rekommendationerna i statsrådets principbeslut (VNp 993/1992) (/me). Områdets huvudsakliga användningsområde förutsätter inte att man bygger bullerhinder och på området får inte placeras bullerkänsliga verksamheter (t.ex. vistelse- och lekplatser eller annan motsvarande verksamhet).

## 5.6 Planbeteckningar och bestämmelser

Planbestämmelser och -anvisningar finns på plankartan samt i bilagorna. Nedan beskrivs några av de särskilda planbestämmelser som används i den södra detaljplanen för Tollsporten.

### ***Kvartersområde för affärsbyggnader (KM-1)***

På området får man uppföra kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. Högst 7500 k-m<sup>2</sup> av kvarterets våningsyta får användas för utrymmeskrävande specialhandel. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området.

### ***Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)***

Det är inte tillåtet att bygga butikslokaler eller därmed jämförbara utrymmen på området.

**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-2)**

Högst 2500 k-m<sup>2</sup> av kvarterets våningsyta får användas för utrymmeskrävande specialhandel. Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer på området.

**Närreklamationsområde, som utgör en kantzon mot ett nationellt värdefullt landskapsområde (VL)**

Vegetationen i kantzonen bör utvecklas så att den planteras i olika skikt med många olika arter.

**Närreklamationsområde, som utgör en kantzon mot ett nationellt värdefullt landskapsområde (VL-1)**

Vegetationen i kantzonen bör utvecklas så att den planteras i olika skikt med många olika arter. Ansvaret för områdets förverkligande och underhåll hör enligt MBL 91 § till markägaren eller – innehavaren.

**Riktgivande del av område där man får bygga bassäng, fördjupning, våtmark eller annan konstruktion för fördröjning och rening av dagvattnet (hule-3)**

Området är avsett för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, främst ovan jord i fördjupningar med växtlighet, framför vilka sedimenteringsbassänger ska placeras.

**Översvämningsrutt (hule-4)**

Området är avsett för ledning av översvämningsvattnet.

**Dagvattnets huvudsakliga utloppsriktningar**

I planen visas med pilar principerna för hur dagvattnet leds, enligt den dagvattenutredning och – plan som gjorts för området.

**Del av område där det förekommer fortplantnings- och viloplats för flygekorre och fladdermus (s-1)**

Inga åtgärder som försvagar eller förstör flygekorrens eller fladdermusens livsmiljö får utföras på området. Under byggnadstiden ska man under flygekorrens fortplantningstid 1.3–31.7 undvika åtgärder som förorsakar buller och vibrationer. Planer för området måste diskuteras med miljömyndigheten.

**Del av område där det finns ett ekologiskt behov av förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer (eko-1)**

Flygekorrens möjligheter att röra sig inom området ska säkerställas genom att vårda och stärka trädbeståndet så att en förbindelse mellan trädtopparna bibehålls. Förbindelsen kan kompletteras exempelvis med trädplanteringar och stolpar. Flygekorrens ekologiska förbindelse ska också säkerställas vid gatuplaneringen, vilket kräver ett utlåtande från miljöskyddsmyndigheten.

**Del av område som ska planteras med träd och buskar som bildar en naturlig kantzon.**

Vegetationen i kantzonen ska bestå av många olika arter i olika skikt.

**Riktgivande körförbindelse där körning till tomten är tillåten (ajo/t).****Allmänna bestämmelser****Alla kvartersområden**

På kvartersområdena får inte placeras lagerhotell. Byggnadens våningsyta ska vara minst 400 k-m<sup>2</sup>/byggnad.

Fasaderna på byggnaderna ska utföras i en enhetlig byggstil och ha en enhetlig färgsättning. Fasadernas huvudfärg ska vara bruten och naturnära. Fasaderna mot huvudinfartsrutterna ska

utföras i högklassiga material. Den sammanhängande fasadytan ska struktureras och delas in i tydliga delar. Byggnadens entréer ska betonas och vara tydligt synliga.

Byggnadernas takfotshöjd får vara högst 15 meter.

Affärsutrymmenas entréer ska placeras mot den gårdsplan där kunderna anländer. Entréerna ska vara tillgängliga och ha en trygg förbindelse från gårdsplan och allmänna leder för gång och cykling.

På tomterna ska ytmaterial på gångarna mellan kundgården och byggnaderna vara natursten och/eller betongsten. På kvartersområdena ska förbindelseledernas ytmaterial och täckningsstruktur genomföras på ett enhetligt sätt.

Byggnadernas utrymmen för avfallshantering ska placeras på marknivå och i första hand i samband med lastningsgården.

Byggnadernas lastningsgårdar och utrymmen för avfallshantering ska vara täckta och skyddade för insyn och med konstruktioner och andra nödvändiga åtgärder ska man förhindra att buller och lukt sprider sig till omgivningen.

Bygglovet ska omfatta en undersökning av möjligheterna att producera förnybar energi och utnyttja överskottsenergi vid byggandet. Vid byggandet ska möjligheterna att aktivt och passivt utnyttja solenergi samt skydd mot passiv överhettning i mån av möjlighet beaktas.

Vid byggandet ska man prioritera lågkoldioxidlösningar.

Minst 50 % av takytorna ska förverkligas som gröna tak och/eller förses med solkraftverk.

Vid byggandet ska kolsnåla lösningar främjas.

Gatukonstruktioner får placeras på tomterna.

De obebyggda delar av tomten som inte används för gångvägar, parkering eller andra huvudsakliga användningsområden ska bevaras i sitt naturliga tillstånd eller planteras med växter som är lämpliga för växtförhållandena, med en mångfald av typiska lokala arter.

#### Bländskydd

Mellan landsvägsområdet och Tollsbågen samt gatan som är reserverad för gång och cykling ska byggas ett bländskydd. Bländskyddet ska presenteras i samband med uppgörandet av gatuplanen. Om gatuplanen bör väghållningsmyndighetens utlåtande begäras.

#### Buller

Vid byggandet av affärs- och kontorslokaler ska Statsrådets beslut (993/1992) samt boendehälsöförordningen (545/2015) beaktas i fråga om riktvärden för bullernivåer inomhus (45 dB).

#### Parkering

Minimiantal parkeringsplatser i KM- och KTY-kvartersområden:

- Kontor, affärs- och butikslokaler: 1 p-plats / 40 k-m<sup>2</sup>
- Industrierlokaler: 1 p-plats / 85 k-m<sup>2</sup>
- Lagerlokaler: 1 p-plats / 150 k-m<sup>2</sup>

Vid dimensioneringen av parkeringsplatserna vid detaljhandels butikslokaler på KTY-2-kvartersområdet tillämpas datumparkeringsprincipen, så att minst 15 av de kalkylerade parkeringsplatserna ska anvisas för datumparkering.

Parkeringsområdena ska med hjälp av låga buskar delas in i områden med högst 20 bilplatser.

Tillräckligt med cykelparkeringar och parkeringsplatser för personer med rörelsehinder ska reserveras vid ingångarna till byggnadens butikslokaler.

#### Stängsel

I kvartersområdena ska områden som används för utomhuslagring avskärmade med högklassiga insynsskydd som är högst 2,5 meter höga (t.ex. Legi-stängsel) och som bildar ett enhetligt utseende med byggnadens fasad.

#### Reklamanordningar

Reklampelare får inte placeras på tomterna. För varje kvarter ska i samband med bygglovet uppgöras en utomhusreklamplan som stöder byggnadernas arkitektur.

#### Dagvattenhantering

Dimensioneringen av dagvattenhanteringen följer huvudsakligen Kyrkslätt kommuns riktlinjer för dagvattenhantering. Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas inom området så att dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym motsvarar det fördröjningsbehov som uppstår vid byggandet av området. Dagvattenkonstruktionerna ska tömmas inom 24–36 timmar efter att de fyllts och ett kontrollerat översvämningstillstånd ska planeras. Översvämningssrutterna ska dimensioneras för en strömning som inträffar en gång på hundra år.

På de delar av områden som reserverats för fördröjning och rening av dagvatten (hule-3) eller för översvämningssrutten (hule-4) får man inte bygga, placera eller lagra massor eller tomtavsläntningar. På områdena får inte placeras löst material, kemikalier eller avfall.

Dagvattnet ska kvalitetsbehandlas. Partikelfiltrering ska utföras på tomtområdena med hjälp av filterförsedda brunnar. Dagvattnet från parkeringsområdena ska ledas till fördröjning via oljeavskiljare eller dagvattenfilter som installeras i brunnarna. Det får inte rinna grumligt vatten, farliga ämnen, skräp eller andra lösa partiklar från tomterna till vattendragen, och vattnet ska fördröjas tillräckligt länge i våtmarker eller fördjupningar med växtlighet. Dagvatten från trafikerade områden ska i första hand behandlas med metoder som förbättrar deras kvalitet. De växtarter som planteras vid dagvattenhanteringskonstruktioner ska vara typiska för växtplatsen.

Under byggtiden ska dagvattnet fördröjas och behandlas på kvartersområdet så att vattnet som rinner ut från tomten inte försämrar kvaliteten på det mottagande vattendraget.

## 5.7 Namn

Områdets namn bevaras oförändrade. Förutom de existerande namnen kommer den nya gatan att få ett nytt namn. Namngivningen strävar efter att respektera den befintliga namngivningen för området och att härleda nya namn från de befintliga namnen som används i området.

Nedan finns en förteckning över de namn som används i området. De nya namnen är markerade med stjärna (\*).

<b>Finska</b>	<b>Svenska</b>
<b>Gator</b>	
*Tolsankaari	*Tollsbågen
Porkkalantie	Porkalavägen
<b>Övrigt</b>	
Länsiväylä	Västerleden

## 6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

### 6.1 Riktlinjer och illustrerande planer för genomförande

För detaljplaneområdet har det under utkastsskedet utarbetats allmänna planer för gator, vattenförsörjning och dagvattenhantering, som styr byggandet av kommunal teknik på området (Bilagorna 9 och 14). För detaljplaneområdet kommer ingen separat närmiljö- och byggnadsanvisning att utarbetas. En illustration som åskådliggör Tollsportens södra del finns som bilaga till planbeskrivningen (bilaga 3).

### 6.2 Genomförande och tidtabell

Tidtabellen för genomförandet av detaljplanen har ännu inte fastställts i detalj. Genomförandet och byggandet av detaljplanen är delvis beroende av områdets privata markägare, eftersom detaljplanen skapar en betydande mängd nya byggplatser på privata markägares fastigheter. Genomförandet av detaljplanen förutsätter markanvändningsavtal.



KYRKSLÄTTS KOMMUN  
DETALJPLAN FÖR SÖDRATOLLSPORTEN

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