

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

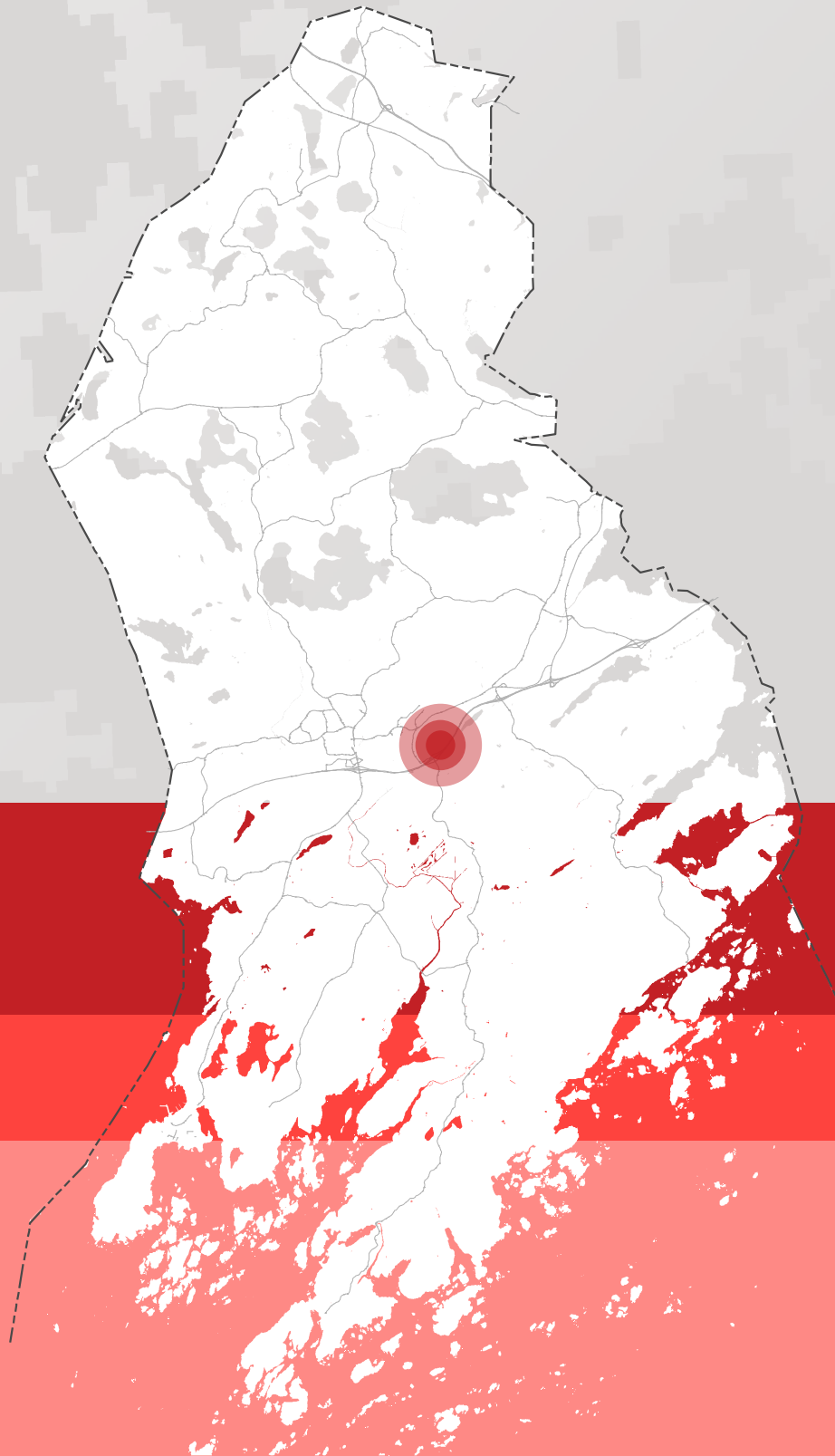
PROJEKTNUMMER 14200

TOLLSPORTEN NORRA

DETALJPLANEBSKRIVNING



KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT



BESKRIVNING AV DETALJPLANEN



Kommun

Kyrkslätt

Planens namn

TOLLSPORTEN NORRA

DETALJPLAN OCH ÄNDRING AV DETALJPLAN

Kvarteren 814 och 842 samt tillhörande trafik-, gatu- och skyddsgrönområden.

Detaljplan och planändring för Tolls stationsområde, delar av järnvägsområdet och landsvägsområdet.

Planförfattare

Planläggningsarkitekt Anniina Lehtonen

Anhängiggjord

25.4.2024 kungörelse

Behandling

program för deltagande och bedömning (PDB)

samhällstekniska nämnden 25.4.2024 (§34)

beredningsmaterial

samhällstekniska nämnden 25.4.2024 (§34)

detaljplaneförslag

samhällstekniska nämnden 18.6.2024, kommunstyrelsen 24.6.2024

justerat detaljplaneförslag

samhällstekniska nämnden x och kommunstyrelsen x

godkännande av detaljplanen

samhällstekniska nämnden x, kommunstyrelsen x och kommunfullmäktige x

Projektnummer

14200

Ritningsnummer

detaljplan (rit.nr 3506)

Datum

27.2.2025

Diarienummer

933/10.02.03/2022

1. IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER

1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifterna framgår av omslagssidan.

1.2 Planområdets läge

Detaljplanen för norra Tollsporten och området för detaljplaneändringen är beläget strax öster om Tolls station och norr om Västerleden. I norr gränsar planområdet till kustbanans järnvägsområdes norra kant och i söder till Västerledens mellersta del. Planområdet omfattar cirka 13 hektar. Planområdet består av väg- och järnvägsområden samt mellanliggande skogs- och gatuområden.

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 Tollsporten. Dessutom finns det busstrafik längs Porkalavägen. Den omfattande servicen i kommuncentrumet ligger på cirka två kilometers avstånd.

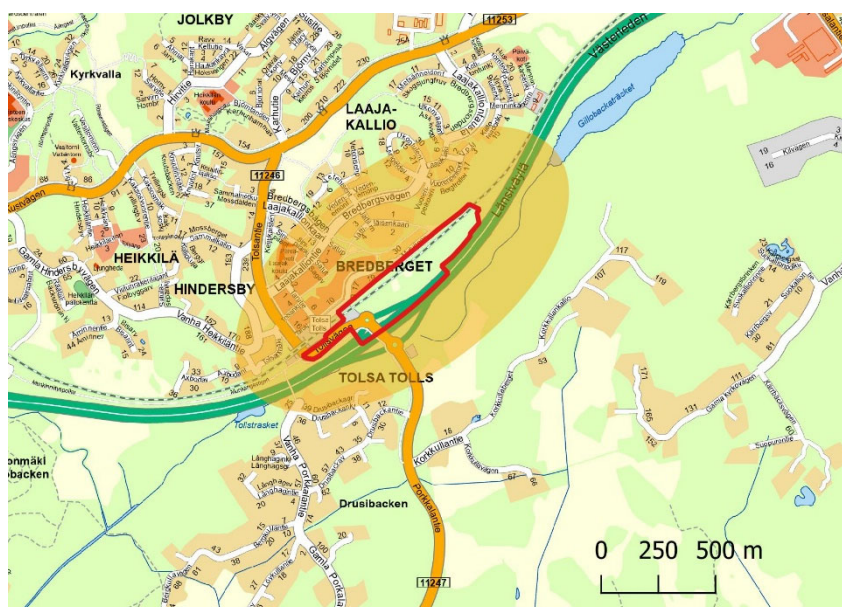


Bild 1. Planområdets läge.

1.3 Planens namn och syfte

Planens namn är Tollsporten norra detaljplan och ändring av detaljplan. Planprojektet har fått sitt namn av att det fungerar som en inkörsport till Tolls norra del.

Målet är att på ett område med goda trafikförbindelser skapa ett område med högklassiga affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader. Det nuvarande järnvägsområdet kvarstår som järnvägsområde i detaljplanen och banans utvecklingsförutsättningar beaktas. Vid planeringen av området beaktas dess synlighet mot Västerleden och Tolls bostadsområde.

Planen är kopplad till detaljplanen för södra Tollsporten, som ligger söder om planområdet och som utarbetas parallellt med denna plan.

1.4 Innehållsförteckning

1. GRUND- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Planområdets läge	2
1.3 Planens namn och syfte	3
1.4 Innehållsförteckning	4
1.5 Förteckning över beskrivningens bilagor	5
1.6 Förteckning över andra dokument, bakgrunds- utredningar och källmaterial som rör planen	5
2. SAMMANFATTNING	
2.1 Planprocessens olika skeden	6
2.2 Detaljplanen	6
2.3 Genomförande av detaljplanen	7
3. UTGÅNGSPUNKTER	
3.1 Utredning av förhållandena i planområdet	7
3.1.1 Allmän beskrivning av området	7
3.1.2 Landskap och naturmiljö	7
3.1.3 Byggd miljö	13
3.1.4 Markägoförhållanden	15
3.2 Planeringssituationen	15
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som rör planområdet	15
3.2.2 Riksomfattande mål för områdesanvändningen	19
4. DETALJPLANENS PLANERINGSSKEDEN	
4.1 Behovet av detaljplanering	19
4.2 Planeringsstart och beslut som rör den	20
4.3 Deltagande och samarbete	20
4.3.1 Intressenter	20
4.3.2 Anhängiggörande	20
4.3.3 Deltagande och växelverkan	20
4.3.4 Myndighetssamarbete	21
4.4 Detaljplanens mål	22
4.5 Alternativ till detaljplanen och deras konsekvenser	26
5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	
5.1 Planens uppbyggnad	26
5.1.1 Dimensionering	27
5.1.2 Service	27
5.2 Förverkligande av mål för miljökvaliteten	28
5.3 Områdesreserveringar	28
5.3.1 Kvartersområden	28
5.3.2 Övriga områden	29
5.4 Detaljplanens konsekvenser	30
5.4.1 Konsekvenser för stadsbild, landskap och byggd miljö	30
5.4.2 Konsekvenser för natur och naturmiljö	36
5.4.3 Ekonomiska och kommersiella konsekvenser	40
5.4.4 Generalplanemässig granskning	42
5.5 Miljöolägenheter	45
5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser	45
5.7 Namn	48
6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	
6.1 Riktlinjer och illustrerande planer för genomförandet	49
6.2 Genomförande och tidstabell	49

1.5 Förteckning över beskrivningens bilagor

1. Uppföljningsblankett för detaljplanen (görs i förslagsskedet)
2. Detaljplanen Tollsporten norra med bestämmelser
3. Detaljplanen Tollsporten norra, illustration
4. Utdrag ur sammanställningen av Kyrkslätt kommuns detaljplaner
5. Kommunens markägande
6. Tollsportens detaljplan, naturutredning (Ramboll Oy, 2023)
7. Tollsportens detaljplan, utredning av bäckfåran (Ramboll Oy, 2023)
8. Tollsportens detaljplan, flygekorrtredning (Ramboll Oy, 2023)
9. Tollsportens kommersiella utredning (Ramboll Oy, 2024)
10. Allmän plan för kommunalteknik (Ramboll Oy, 2025)
11. Trafikutredning (Ramboll Oy, 2024)
12. Tollsportens detaljplaner, översiktsplan för brytning och krossning samt brytningsplan (Ramboll Oy, 2025)
13. Tollsportens detaljplaner, bullerutredning för bulleranmälan (Ramboll Oy, 2024)
14. Tollsportens detaljplaner, bullerutredning (Ramboll Oy, 2024)
15. Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan (Ramboll Oy, 2024)
16. Museiverkets utlåtande om undersökningarnas tillräcklighet gällande Tollsportens fornlämningar Storå kern, Storå kern 2 och Tolls Övergård 16.10.2024
17. Bedömning av planens klimatkonsekvenser (KILVA-rapport)
18. 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, 2024)
2. En blick in i framtiden. Utvecklingsbild 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 lätttrafikleder 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 stamväg 51 mellan Kyrkslätt och Stensvik, 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 landsvägar, komplettering för stamväg 51 Kyrkslätt (SITO, 2017)
13. Trafiksystemplan för Kyrkslätt centrala tätortsområde 2040 (SITO, 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 (§ 34) 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 (§ 59) och i kommunstyrelsen 24.6.2024 (§ 225). Planens förslagsmaterial var framlagt till påseende 7.8–9.9.2024.

2.2 Detaljplanen

Planområdet

Detaljplanen för norra Tollsporten och detaljplanens ändringsområde ligger strax öster om Tolls station och norr om Västerleden. I norr gränsar planområdet till kustbanans järnvägsområdes norra kant och i söder huvudsakligen till Västerledens mellersta del. I öster gränsar området till Tollsvägens gångtunnel och i väster i enlighet med markägandet. Planområdet omfattar cirka 13 hektar.

Planeringssituationen

På planområdet gäller detaljplanen för Tolls stationsområde nr 13700/3100 (vann laga kraft 17.8.2012), där banområdet är anvisat som järnvägsområde (LR). Västerledens område är anvisad som landsvägsområde (LT) med en riktgivande parkeringsplats. För övrigt saknar planområdet detaljplan.

På planområdet gäller Kyrksläotts generalplan från 2020 (vann laga kraft 13.9.2000). I generalplanen är planområdet anvisat som jord- och skogsbruksområde (M) I områdets sydvästra del är en liten del anvisad som bycentrum (AT). På området anvisas också en regional huvudled (riks- eller stamväg), en planskild anslutning och en järnväg. I Västerledens omedelbara närhet har anvisats ett fredat objekt. Enligt Museiverkets register är objektet den avlägsnade fasta fornlämningen Tolls Nedergård.

Detaljplanens innehåll

Detaljplanen ligger i Tolls järnvägshållplats närområde i ett tyngdpunktsområde för utvecklingen av markanvändningen. Planlösningen förtätar den befintliga samhällsstrukturen på ett lättillgängligt 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 av området beaktas områdets synlighet mot Västerleden.

Byggrätten i planlösningen är totalt cirka 17 000 k-m², som fördelas på följande sätt:

- KTY-kvarteret 841, totalt cirka 5 800 k-m².
- KM-2-kvarteret 842, tomterna 1 och 2 totalt cirka 11 200 k-m².

I planlösningen är tomtdelningen riktgivande. På området skulle totalt kunna placeras uppskattningsvis cirka 60–140 arbetsplatser.

Järnvägsområdet (LR) har breddats jämför med nuläget, eftersom detaljplanen har beredskap för att Kustbanan blir fyrspårig och möjliggör att de nya spåren placeras söder om de nuvarande järnvägsspåren. I planen anvisas också ett skyddsområde för järnvägen, som begränsar byggandet på området.

Med detaljplanen skapas en ny gata med namnet Tollsbågen. Västerledens område är anvisat som landsvägsområde (LT) och på dess område anvisas en gata (y) som går över trafikområdet. Landsvägsområdet vid Tollsvägen i gällande detaljplan ändras till gata. De nuvarande områdena för anslutningsparkering är i planen anvisade som riktgivande parkeringsplatser (p).

På planområdet finns tre skyddsgrönområden (EV, EV-1). På vart och ett av dessa har en riktgivande del av området reserverats för fördröjning och förbehandling av dagvatten. I planen har även behovet av utrymme för diken för hantering av dagvatten beaktats i Tollsarakans områdesreservering.

Detaljplanen innehåller flera allmänna bestämmelser gällande bland annat byggkvalitet och byggsätt, buller, parkering, naturvärden och dagvattenhantering.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Det finns inga detaljerade beslut gällande tidsplanen för genomförandet av detaljplanen och detaljplaneändringen. Planens genomförande och byggande är delvis beroende av de privata markägarna på området, eftersom planlösningen skapar ett betydande antal nya byggplatser på de privata markägarnas fastigheter. Genomförandet av detaljplanen kräver markanvändningsavtal.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning av förhållandena i planområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Planområdet består av väg- och järnvägsområden och de mellanliggande skogs- och gatuområdena. Områdets högsta punkt ligger på en bergskulle på cirka 20 meters höjd. Västerleden hör till områdets lägsta delar och ligger på cirka 5 meters höjd. En bäckfåra som sträcker sig i nord-sydlig riktning och rinner under Västerleden söderut leder ytvatten och dagvatten både från planområdet och från området norr om det.

Planområdet sträcker sig i söder till det bebyggda området vid Västerleden och i väster till det bebyggda gatuområdet och området för anslutningsparkering. Runt planområdet finns bland annat bosättning och Tolls järnvägshållplats. Norr om järnvägen finns kvarter med flervåningshus och bostäder. På planområdet finns inga byggnader.

3.1.2 Landskap och naturmiljö

Planområdet ligger i kanten av en sydväst-nordostlig bergsrygg i en övergångszon. I norr gränsar området till kustbanans norra sida och till utkanten av tätorten. I söder gränsar det Västerleden och där det täcker norra delen av Västerleden och anslutningen till Tollsporten.

Under förhistorisk tid täcktes planområdet och hela centrumområdet av Litorinahavet, med undantag av de bergstoppar som nådde 40 meter över havet. Ännu under slutet av stenåldern omgavs området av hav. Dess forna strandlinje ligger idag ungefär 20 meter över havsnivån. Den äldsta bosättningen har legat på dessa bergsryggar och i deras sluttningar. De dalgångar som bildats från gammal havsbotten, flodbäddar eller sjöar har tagits i bruk för odling under 1600- och 1700-talen.

På planområdet är Västerleden en del av en stor sydväst-nordostlig sprickdal i berggrunden som sträcker sig från Kyrkslätt via Esbo, Vanda, Tusby och Mäntsälä ända till Lahtis. Marken i området består huvudsakligen av lera i väster och av berg i öster. Berget är delvis ovan jord och längs Västerleden finns det bergsskärningar.

Terrängen mellan järnvägen och Västerleden består av kullar som begränsar utsikten mellan Västerleden och tätorten. Det högsta punkten i området ligger på en bergskulle på ungefär 20 meters höjd. Västerleden å andra sidan utgör den lägsta delen av området och ligger på ungefär 5 meters höjd.

Omgivande kulturlandskap

Från medeltiden till mitten av 1800-talet var regionen ett traditionellt jordbrukssamhälle där bosättningen bestod av stomlägenheter, torp och backstugor.

Den Stora Strandvägen, som härstammar från 1300-talet och ligger 700 meter norr om planområdet liksom Porkala postväg från 1600-talet har varit betydande för regionens utveckling. Längs vägarna finns regionens äldsta bygnadsbestånd, och tidigare fanns där också bl.a. gästgiverier. Med etableringen av det svenska rikets postväsende på 1600-talet passerade posten genom Finland till Viborg och Baltikum. Posten gick från Stockholm via Åbo och Helsingfors till Viborg längs den Stora Strandvägen och till Baltikum längs Porkala postväg.

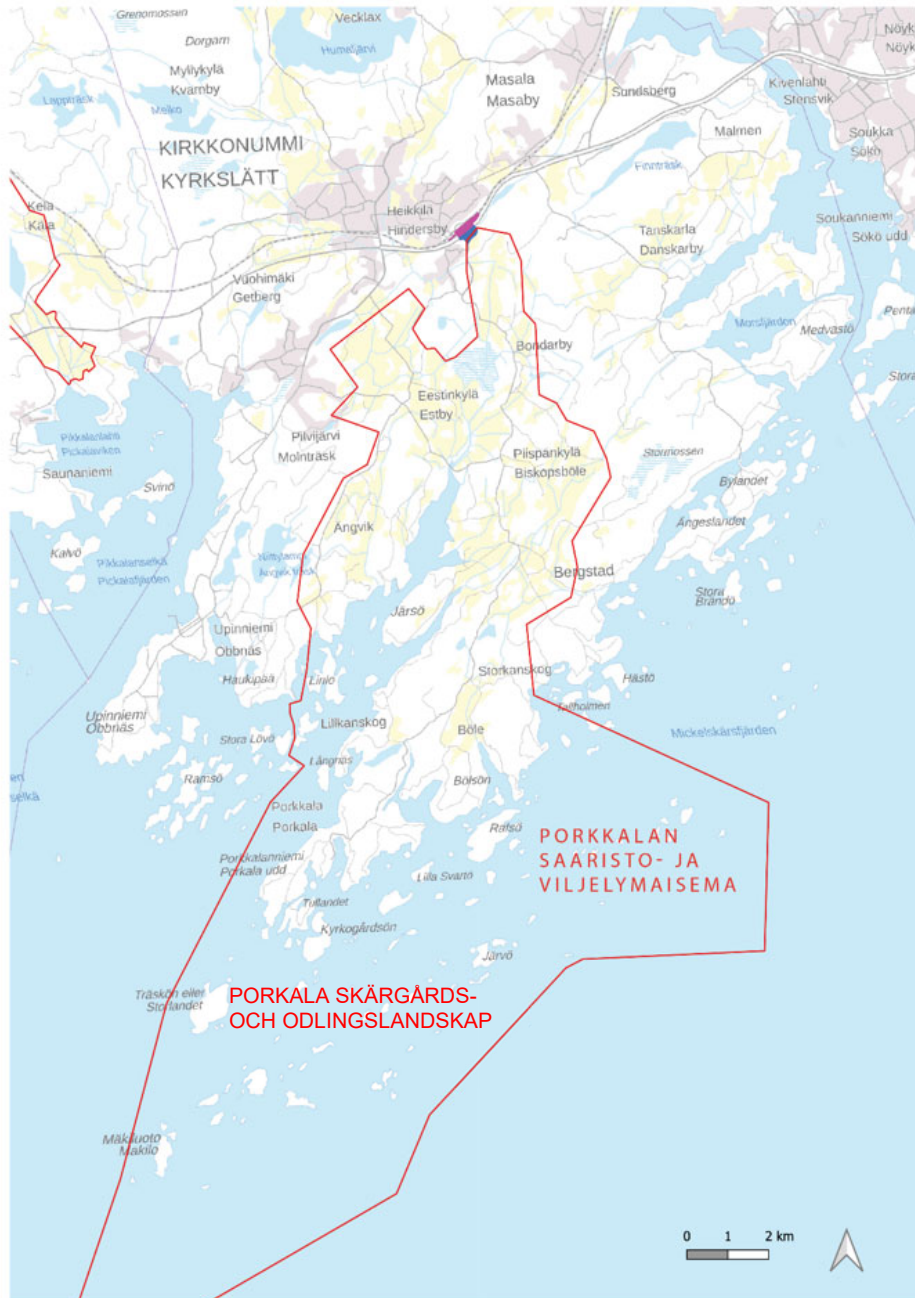
Söder om planområdet, på andra sidan Västerleden, börjar det nationellt värdefulla Porkala skärgårds- och odlingslandskap, där det finns många kulturhistoriskt värdefulla byggnader (Bild 2). I det småskaliga odlingslandskapet finns flera gamla byar med historiska boplatser.

Väster om planområdet, norr om Västerleden, ligger miljön kring den Gamla Heikkiläsvägen, som är en landskapsmässigt värdefull kulturmiljö. Området består av den gamla bosättningen i Hindersby och Jolkby. På området finns också det gamla kommunalsjukhuset, Ljungheda föreningshus som ritats av Eliel Saarinen, samt stugbebyggelse med trädgårdstomten från sekelskiftet mellan 1800- och 1900-talet.

Byggandet av den väg som föregick Västerleden på 1970-talet och Kyrkslätts centralorts tillväxt har ytterligare splittrat det enhetliga odlingslandskapet.

Kyrkslätt kommun

Detaljplan för Tollsportens norra område och ändring av detaljplanen



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

- Norra detaljplaneområdet
- Södra detaljplaneområdet
- Nationellt värdefullt landskapsområde

Bild 2. Avgränsningen av Porkala skärgårds- och odlingslandskap samt de anhängiggjorda detaljplaneområdets gränser.

Naturmiljö

Planområdet består till största delen av plantskog i olika åldrar, ängar och bergsskogar (Ramboll Finland Oy 2023, bilaga 3). Områdets skogar har bearbetats kraftigt, men mellan skogspartierna finns bättre bevarade områden.

Utgående från inventeringen av häckande fåglar finns det inga områden inom planområdet som kan avgränsas som viktiga för fågelbeståndet. Det finns inte heller några livsmiljöer som är särskilt lämpliga för fladdermöss eller arter som klassificeras som hotade eller nära hotade i EU:s habitatdirektiv bilaga IV och som kräver särskilt enligt naturvårdslagen.

De naturtyper som identifierats i planområdets naturutredning (bilaga 6) har avgränsats och deras naturvärden har klassificerats enligt Kyrkslätt kommuns anvisningar i klasserna 1–5, där den högsta klassen är 5. Enligt naturutredningen för Tollsporten (bilaga 6) finns det i planområdet högst lokalt värdefulla utrotningshotade naturtyper (värdeklass 2, lokalt värdefull förekomst). Dessa värdefulla områden som identifierats i naturutredningen rekommenderas att, om möjligt, ingå i planområdets grönområden.

Ett av de områden som tillhör klass 2 är ett långsträckt ängsdominerat område längs en vägstump norr om anslutningsvägen. Detta område har bedömts vara lokalt värdefullt på grund av förekomsten av backnejlikor längs vägen; dock sänks dess värde av de invasiva arter som hittats på platsen. Backnejliken är klassificerad som en nära hotad art (NT) i hotklassificeringen. Rekommenderas att förekomsten av backnejlika beaktas i mån av möjlighet. Backnejlikor kan vid behov flyttas och omplanteras från det norra delområdet till de värdefulla områden som bevaras i den södra delen av planområdet.

Genom området rinner en liten bäckfåra, som eventuellt är en före detta bäck som med tiden rätats ut till ett dike. Bäckfåran har delvis börjar återgå i naturligt tillstånd på grund av att det samlats trädrester i den och på grund av dess slingrande karaktär. Utgående från kartanalyser och gamla flygfotografier verkar det som om diket sannolikt har grävts redan före år 1944. Runt diket finns vegetation som är typisk för impediment, som kirskål och rörväxter, men ställvis också relativt representativ lundvegetation, som älggräs och ormbunkar. På området gjordes en skild terrängutredning (Ramboll Finland Oy 2024, bilaga 7), varvid man blev säker på att det inte är fråga om en rännil enligt vattenlagens 3 §.

På planområdet finns ett stort antal invasiva växtarter (lupin, kanadensiskt gullris), vilket bör beaktas när området bebyggs. I den norra delen av utredningsområdet, på ett kalhygge norr om Västerleden, finns några liggande döda tallar och brända stubbar som kunde användas antingen inom detaljplanens planområde eller utanför det som landskapselement i form av död ved.

Yt- och dagvatten

Planområdet är i nuläget nästan obebyggt, förutom några vägar eller leder. Planområdet är indelat i tre delavrinningsområden. Från området rinner vattnet österut till Gillbackaträsket och mot sydväst till Tollsträsket. En del av Gillbackaträsket är naturskyddsområde och känsligt för försämrad vattenkvalitet.

För området har gjorts en dagvattenutredning och en hanteringsplan för dagvattnet, där man anvisar fördröjnings- och behandlingsområden för dagvattnet (bilaga 15). Utgångspunkten är att dagvattnet behandlas på den plats där det uppstår, på tomterna behandlas alltså det dagvattnet som uppstår där och på kommunens skyddsgronområden 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 skyddsgronområdena infiltrera regnvattnet i marken till nytta för växtligheten.

I norr gränsar området till järnvägen mellan Helsingfors och Åbo, och under den rinner en jämförelsevis liten mängd dagvatten från järnvägens norra sida.

I söder gränsar området till motorvägen Västerleden och dess ramper, vars dagvattenflödesrutter och trummor måste beaktas i planeringen. Utloppen och deras höjdlägen under järnvägen måste beaktas i dagvattnets ledningsplanering. Dagvattenflödesrutterna och trummorna under motorvägen får inte överbelastas. Avgränsningen av avrinningsområdena på järnvägens norra sida, liksom deras utlopp, presenteras på bild 3.

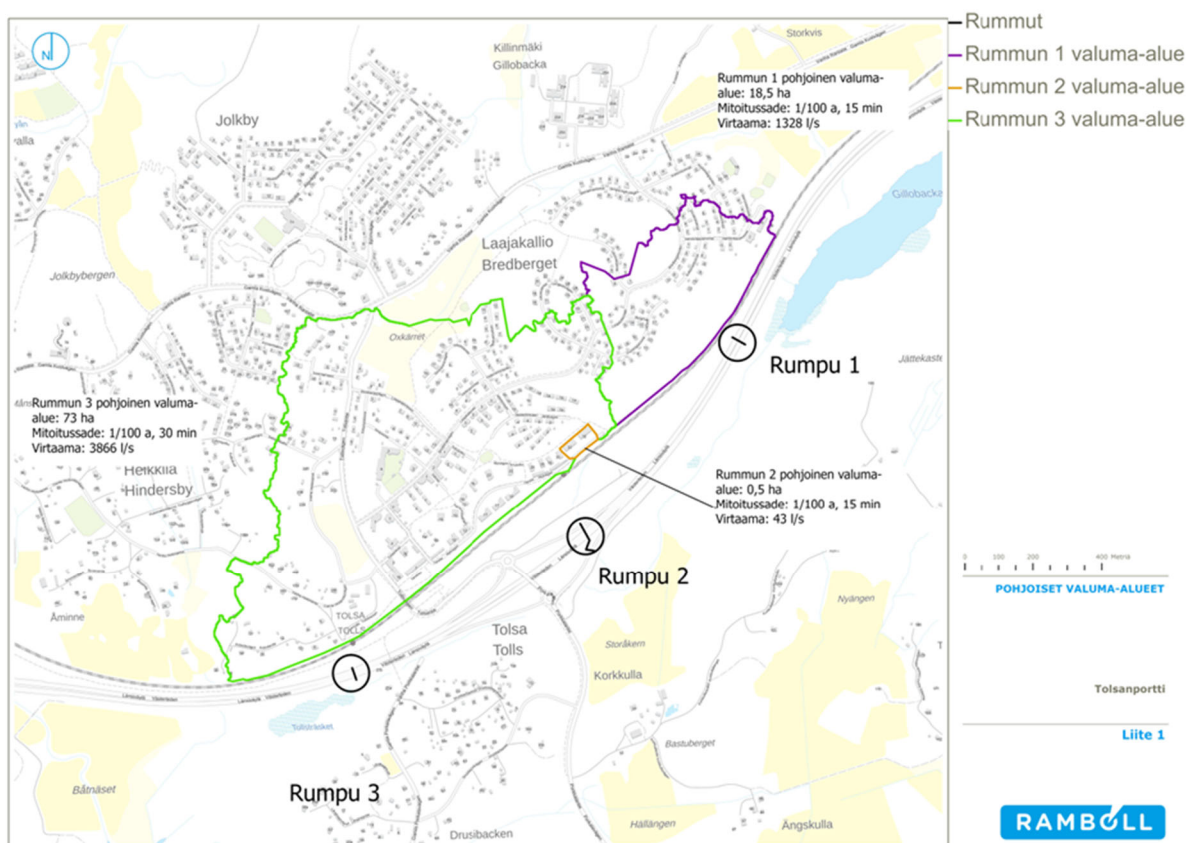


Bild 3. Delavrinningsområdena på järnvägens norra sida ovanför trummorna som går under Västerleden samt trummornas placering. (Källa: Kyrkslätts karttjänst).

Dagvattnets dimensionering

Utgångspunkten för dagvattnets dimensionering är principerna i Kyrkslätts dagvattenprogram och NTM-centralens direktiv, bland annat följande: "Passager under järnvägar och motorvägar är platser där ytvattenflöden inte tillåts. Hela dagvattensystemet ovanför dessa passager måste dimensioneras så att dagvattnet kan fördröjas så att genomflödningskapaciteten räcker för en avflödessituation som inträffar en gång per hundra år." För området har utarbetats en skild dagvattenutredning (Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan, Ramboll Oy, 2024, bilaga 15), där man mera omfattande definierar områdets bestämmelser och fördröjningsbehov.

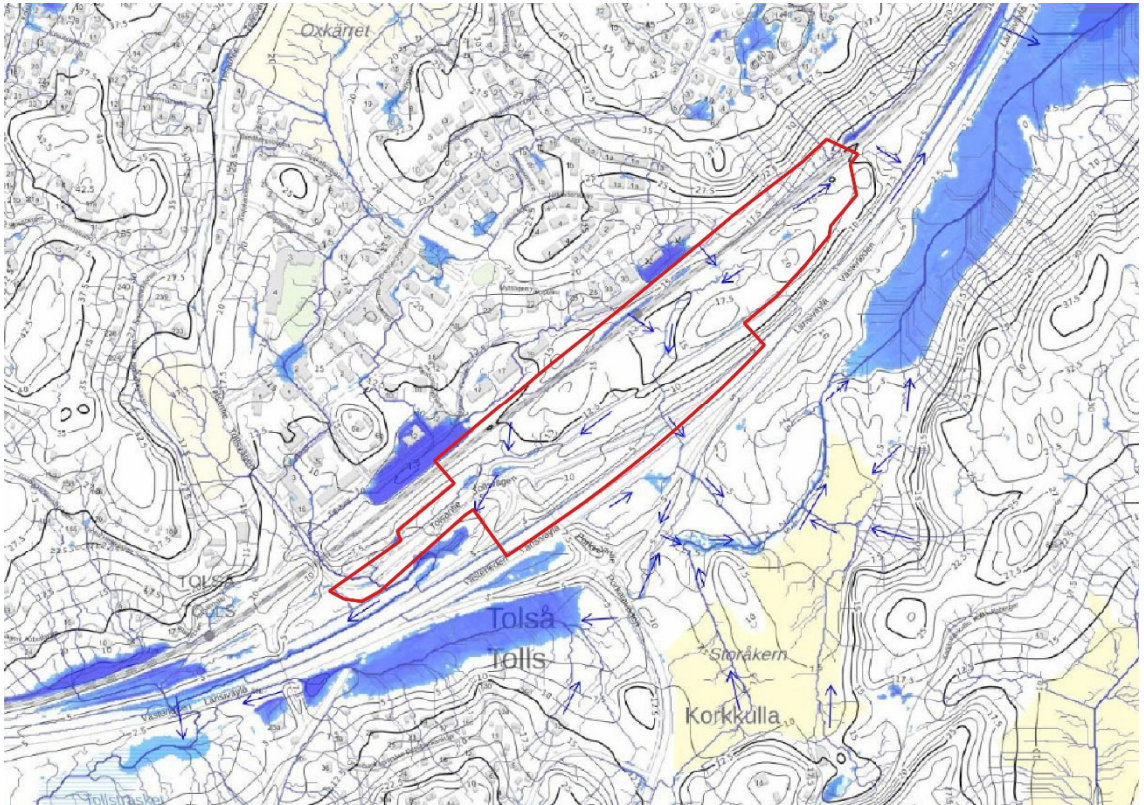


Bild 4. Områdets flödesriktningar och översvämningsrutt. Planområdet är avgränsat med röd linje. Källa: Scalgo.

För dagvattnets hanteringsplan har avrinningsområdena och delavrinningsområdena definierats (se bild 3 och 5) och man har undersökt det dagvatten som samlas i dessa, såväl i nuläget som efter att planen har genomförts. Sammandraget presenteras i tabell 1 och resultaten presenteras noggrannare i den separata dagvattenutredningen (Tollsportens detaljplaneområde, dagvattenutredning och –plan, Ramboll, 2024, bilaga 15)



Bild 5. Områdets indelning i delavrinningsområden.

Tabell 1. Dagvattenmängder per delavrinningsområde, nuläge samt prognos.

Avrinningsområde	Avrinningsområdets yta (ha)	Nulägets avrinningskoefficient	Kommande avrinningskoefficient	Erforderlig fördröjningskoefficient (m ³)	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 Byggd miljö

Planområdet har ingen befintlig bebyggelse. Inom planområdet ligger anslutningen Tollsporten, som leder norrut längs Tollsvägen mot Kyrkslätt centrum. På andra sidan järnvägen ligger bostadsområdet Bredberget. Tolls station ligger i omedelbar närhet Tollsportens anslutning västerut. Söderut leder Tollsportens anslutning längs Porkalavägen mot en landsbygdsmiljö med öppna fält, skogsöar och byar.

I Kyrkslätt generalplan från 2020 har flera objekt i området väster om planområdet vid Gamla Hindersbyvägen skyddats enligt byggnadslagstiftningen.

Fornlämningar

I området finns en fast fornlämning (Tolls Övergård, beteckning: 257010017). Ett röse på cirka 16 x 15 meter ligger ovanpå en bergsskärning väster om områdesgränsen. Vägbyggnationen har svårt skadat rösets naturliga omgivning. Det har utarbetats en skötselplan för röset, som även inkluderar övre slutningen. Skötselns primära mål har varit att stärka bevarandet av röset och förhindra ytterligare skador.

Röset ligger på en strategisk plats för byggnation, och dess naturliga omgivning är svårt skadad. Genomförandet av planen kräver ingrepp i fornlämningen.

I sitt utlåtande under beredningsskedet noterar Nylands museum att en rådplägning enligt 13 § i fornminneslagen ska tillämpas om planen innebär förändrad markanvändning inom den fasta fornlämningens område. Vid rådplägningen ska man utreda om ingrepp i fornlämningen är möjliga, fastställa villkoren för genomförandet av det projekt som kräver ingrepp, som omfattningen av de arkeologiska undersökningar som ska göras på platsen, och komma överens om hur dessa undersökningar 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 (Tolls Övergård), efter tillräckliga undersökningar, inte längre behöver vara fredad enligt fornminneslagen.

Mikroliitti Oy utförde erforderliga undersökningar 10.9-3.10.2024 och gjorde upp en fältrapport. I undersökningarna konstaterades att fornlämningen (Tolls Övergård) på några ställen har en bevarad stenkant och eventuellt någon annan liten konstruktionsdetalj, men någon annan tydlig konstruktion, som en stenkista, fanns inte i röset. På planområdet hittades inget annat nämnvärt förutom det tidigare kända röset.

Museiverket har i sitt utlåtande 16.10.2024 (bilaga 16) 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.

En annan fast fornlämning (Tolls) ligger alldeles vid planområdets på dess norra sida. Fornlämningen är en stensättning.

Service och arbetsplatser

Tollsporten ligger inom kommuncentrets influensområde och i omedelbar närhet av Tolls järnvägshållplats. 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 Kyrksläotts kommersiella service ligger ungefär två kilometer från planområdet i Kyrksläotts 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 i Helsingforsregionens etappplansplan anvisat som utvecklingszon för tätortsfunktioner. Kyrksläotts 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-m².

I landskapsplanen är den nedre gränsen för en regionalt betydande detaljhandelsenhet 4 000 k-m², 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 stor detaljhandelsenhet.

Gränsen för regional betydelse i Kyrksläotts utvecklingszon för tätortsfunktioner är:

- Centrumorienterade affärer (dagligvaror och övriga specialvaror) 10 000 k-m²
- Utrymmeskrävande specialaffärer 10 000 k-m²

Rekreation

På planområdet finns skogiga bergsområden vars rekreationsvärde dock är litet på grund av trafikbullret. Den närmaste lekplatsen, Sagoparkens lekplats, ligger i Bredberget cirka 200 meter norr om planområdet. Närmaste hundpark finns i Bredberget norr om järnvägen. Den närmaste bollplanen är Bredbergets skolas bollplan öster om Tollsvägen, på cirka 350 meters avstånd från planområdets västra hörn.

Trafik

Tollsvägen fungerar som huvudinfartsväg till området och söder om den finns en gång- och cykelväg. Sydväst om planområdet ligger anslutningsparkeringsområdet för Tolls järnvägsstation. Kollektivtrafikens busshållplatser är belägna längs Tollsvägen, söder om

anslutningsparkeringen. Planområdet omfattar järnvägen och Västerleden, vilka förbinder Tolls område med huvudstadsregionen.

I Tollsportens trafikutredning 2025 (bilaga 11) föreslås en cirka 15 meter bred tilläggsreservering för järnvägsspår, en ny gång- och cykelväg samt ett anslutningsområde nordost om parkeringsplatsen vid Tolls station. I Tollsportens trafikutredning 2025 är den uppskattade trafikmängden för det norra planområdet totalt 1010 fordon i dygnet, om man antar att byggandet på planområdet har en yta på cirka 16 750 k-m².

Teknisk service

I planområdets närområde, norr om järnvägen, finns ett omfattande kommunaltekniskt nätverk. En allmän plan för kommunalteknik har utarbetats i samband med planläggningen av området (bilaga 10).

Miljöskydd och miljöolägenheter

Förutom störande fordon och järnvägstrafik finns inga andra miljöolägenheter i området. Den största källan till buller i planområdet är trafikbuller från Västerleden. Bullret från järnvägen är betydligt mindre. Under planläggningen har det utarbetats bullerutredningar för området (bilagorna 13 och 14). 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 är området anvisat som utvecklingszon för Kyrksläotts tätortsfunktioner. 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-m², 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-m²
- Utrymmeskrävande specialhandel 10 000 k-m²

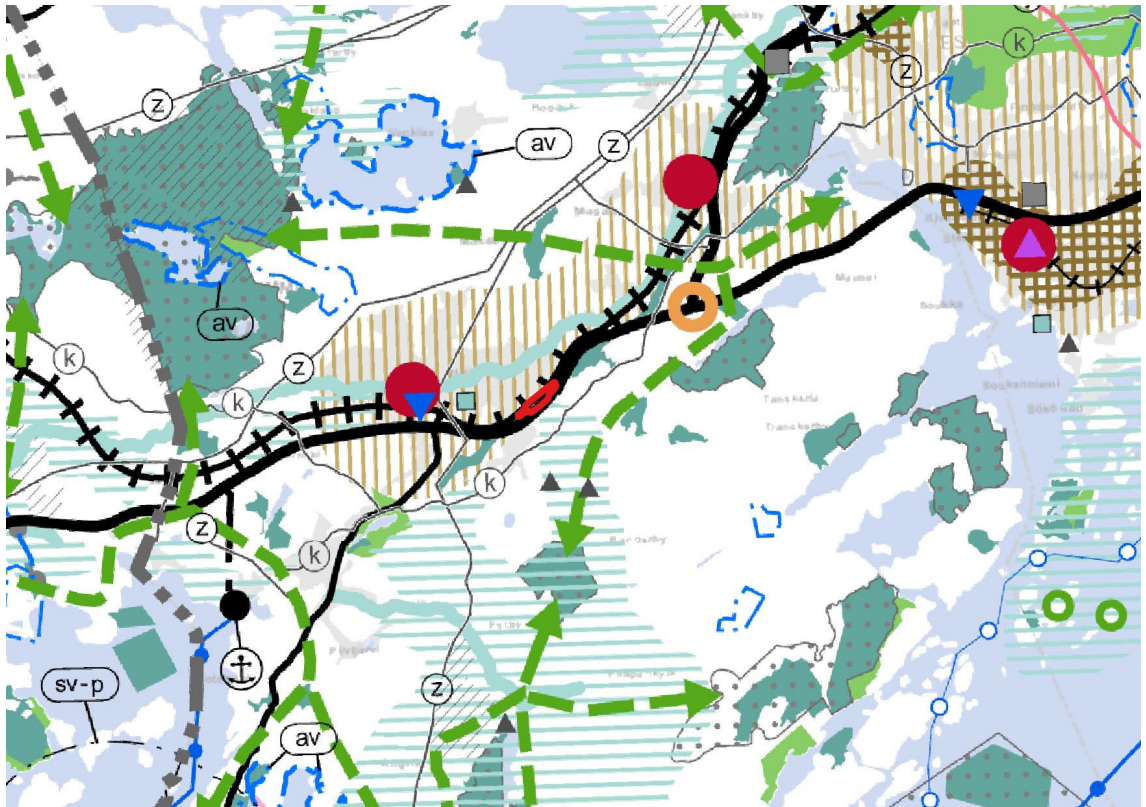


Bild 6. Utdrag ur sammanställningen av Nylands landskapsplaner

Kyrksläotts generalplan 2020

På planområdet gäller Kyrksläotts generalplan 2020 (vann laga kraft år 2000). I generalplanen är planområdet huvudsakligen anvisat som jord- och skogsbruksområde (M). I Västerledens omedelbara närhet anvisas ett skyddsobjekt. Enligt Museiverkets register är objektet den avlägsnade fasta fornlämningen Tolls Nedergård.

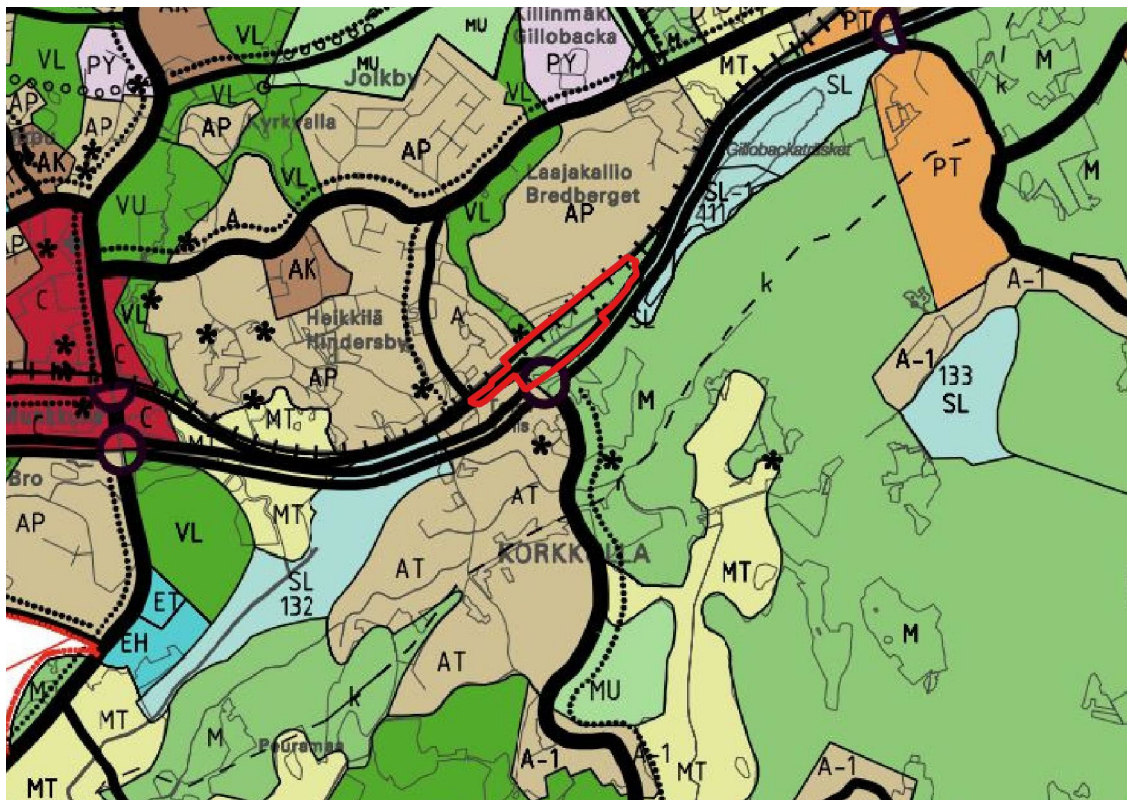


Bild 7. Utdrag ur Kyrksläotts generalplan 2020.

Utvecklingsbilden för områdesanvändningen

Kommunen har låtit utarbeta en utvecklingsbild för markanvändningen i hela Kyrksläotts 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 i 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 stationssamhällen
- Arbetsplatsområden planeras längs Västerleden och Åboleden

Detaljplan

I den norra delen av planområdet gäller detaljplanen för Tolls stationsområde nr 13700/3100 (vann laga kraft 17.8.2012), där området vid järnvägen är anvisat som järnvägsområde (LR). Västerleden och delvis även Tollsvägen är anvisade som vägområde (LT) och en riktgivande parkeringsplats är anvisad vid Tollsvägen. I övrigt är planområdet oplanerat.

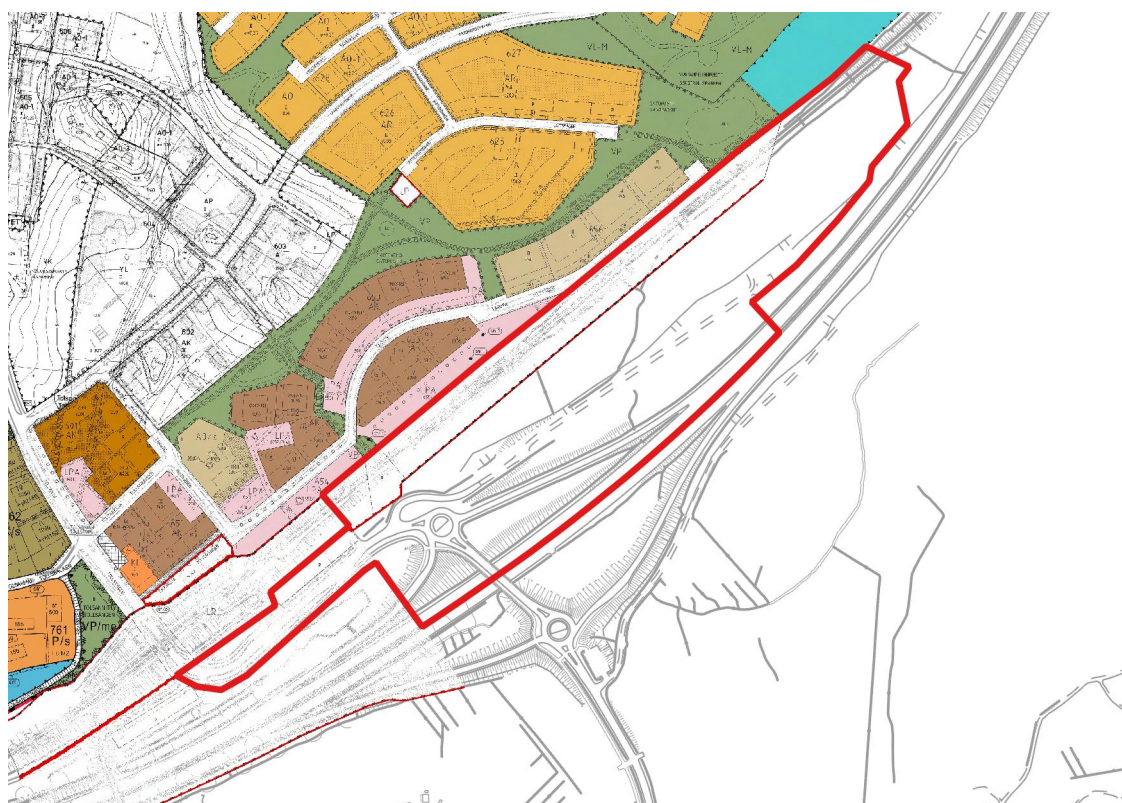


Bild 8. Utdrag ur Kyrksläotts detaljplanesammanställning där detaljplane- och ändringsområdet är markerat med röd linje.

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 har 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 utsläppsminskningsmålet 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 för 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 säkerställer på annat sätt hanteringen av översvämningssrisker
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.

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 pärmbladet.

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 och detaljplaneändringen 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 för 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. Tekniska nämnden godkände programmet för deltagande och bedömning 25.4.2024 (§ 34).

Samhällstekniska nämnden behandlade beredningsmaterialet för Tollsportens norra detaljplan 25.4.2024 (§ 34) och beslutade att lägga fram det för påseende i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 §.

Beredningsmaterialet var framlagt för 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 erhöles 7 utlåtanden och 4 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.

- Utredningar gällande trafikens funktionalitet, dagvattenhantering, brytning och krossning bör utarbetas liksom också en bullermodellering.
- Bestämmelserna gällande dagvattnet är inte tillräckliga.
- Planens klimatkonsekvenser bör bedömas.
- Området bör få reserveringar för två nätstationer.
- Konsekvenserna för bl.a. Bredbergets bostadsområde.

Medan beredningsmaterialet var framlagt till påseende ordnades 8.5.2024 ett gemensamt invånarmöte med Tollsportens södra detaljplan i Kyrkslätt kommunkansli. I mötet deltog cirka 10 personer. Vid invånarmötet väcktes frågor om bland annat den fornlämning som finns i området, planlösningens inverkan på trafikmängderna samt förändringen i utsikten från Bredbacken.

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 14 utlåtanden och 2 anmärkningar. Den inkomna responsen gällde bl.a. följande frågor:

- Brytningens och krossningens konsekvenser för bosättningen, planen bör kompletteras med brytningsplan och bullerutredning.
- Synligheten mot Västerleden bör beaktas.
- Lösningen för handel försvårar förverkligandet av landskapsplanen på Ingvalsportens område.
- 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.
- Området bör få reserveringar för två nätstationer.

Medan planförslaget var framlagt till påseende ordnades 20.8.2024 ett gemensamt invånarmöte med Tollsportens södra detaljplan i Kyrkslätt kommunkansli. I mötet deltog 6 personer. Vid invånarmötet väcktes frågor om bland annat bullret och dammet från sprängningarna, trafikmängderna på Tollsvägen samt reklampelarna.

4.3.4 Myndighetssamarbete

Samarbetet med myndigheterna har skett genom förhandlings- och utlåtandeförfarandet. Detaljplanen och planändringen 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

- En trädrad som ska planteras har lagts till på tomtsidan mot järnvägen.
- LT-området har minskats (rondellen blev gatuområde)
- Plankartan har kompletterats med fornlämningar + en allmän bestämmelse om rubbning av fornlämningar
- Bron över Västerleden har kompletterats med beteckningen planskild korsning
- Kvartersområdenas avgränsningar har justerats
- Gatudragningen har justerats
- En pumpstation har lagts till
- Det har lagts till flera allmänna planbestämmelser om bland annat dagvatten, buller, lösningar för kolsnål och förnybar energi samt kvartersområdenas byggnadssätt och trivsel
- Det har lagts till allmänna planbestämmelser om byggandet i närheten av järnvägen samt om beaktandet av järnvägens skyddsområde
- 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 Tollsbågens ända har lagts till en svängplats på gatuområdet
- Kvartersområdenas gränser har justerats
- Fornlämningsbeteckningen och bestämmelserna har tagits bort
- Platser för nätstationerna har lagts till
- I närheten av rondellen har lagts till en del av ett område som ska planteras med träd och buskar
- Kvartersområdena har kompletterats med dagvattnets huvudsakliga utloppsriktningar och de allmänna dagvattenbestämmelserna har kompletterats
- Flera allmänna planbestämmelser om bland annat kvartersområdenas byggnadssätt, parkering, utomhusförråd och reklampelare har lagts till
- Som bilagor till planen har lagts till bland annat buller-, brytnings- och rännilsutredning, 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 och planändringen 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 järnvägshållplats samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

De viktigaste målen för trafikinätet är att beakta områdesreserveringen för ett tilläggspar för Kustbanan, delvis omvandla landsvägsområde till gata, 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 färdsätt, 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 norra detaljplanen och planändringen för Tollsporten 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 värdefulla kulturmiljö och naturresurser tryggas. Planlösningen beaktar extrema väderförhållanden. Hanteringen av översvämningrisker har säkerställts med beteckningar och bestämmelser gällande dagvatten.

Förhållande till landskapsplanens mål

I Nylands landskapsplan är området anvisat som utvecklingszon för tätortsfunktioner, där samhällsstrukturen som helhet måste vara tillräckligt effektiv för att målen för en hållbar samhällsstruktur ska kunna nås. Enligt planeringsbestämmelsen ska samhällsstrukturen inom en utvecklingszon för tätortsfunktioner effektiviseras med stöd av befintlig struktur, särskilt centrum och stationsområden, och förbättra förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet av bostäder, arbetsplatser, service och grönstruktur med hänsyn till områdets särskilda miljövärden. 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, liksom den fornlämning som finns på området, för vars del det har ordnats myndighetssamråd enligt 13 § i fornlämningslagen (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.

För detaljplanen är följande planeringsbestämmelse också viktig: *I den mer detaljerade planeringen måste hänsyn tas till hantering av dagvatten och förberedelse för extrema väderhändelser.* 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. Utgående från utredningarna har bestämmelser och beteckningar för hantering av dagvatten föreslagits. Dagvattenutredningen blev färdig i slutet av år 2024 (bilaga 15).

I landskapsplanen är den nedre storleksgränsen för regionalt betydelsefulla stormarknader utanför huvudstadsregionen satt till 10 000 k-m² 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 9). Den sammanlagda våningsytan för handel som möjliggörs med Tollsportens norra och södra detaljplaner är 19 000 k-m² (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 andra 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 anvisas huvudbanan, dvs. Kustbanan, och den landskapsmässigt betydelsefulla stamväg 51, båda med 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 naturinventering (2023, bilaga 6), rekommenderas att, i mån av möjlighet, beaktas som en del av planområdets grönområden. Förekomsten av nära hotade, hotade och fridlysta växtarter rekommenderas att beaktas i markanvändningen. Bäckfåran som rinner genom området och som håller på att återgå i naturligt tillstånd rekommenderas att i mån av möjlighet bevaras.

Det finns ett stort antal invasiva växtarter (blomsterlupin, kanadensiskt gullris) på området, som bör beaktas vid områdets byggande för att förhindra att arterna sprids till nya områden med jordmassor som eventuellt grävs upp under byggnadsarbetena eller transporteras med arbetsmaskinernas hjul eller band (rengöring av arbetsmaskiner och transportutrustning efter arbete). Jordmassor ska inte spridas obehandlade till nya områden.

Naturliga element som ökar mångfalden av arter, såsom brända stubbar och torrträd, bör om möjligt sparas eller användas i planeringen av grönområdena på detaljplaneområdet.

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 trafikinätet är att beakta områdesreserveringen för ett tilläggsspår för Kustbanan, delvis omvandla landsvägsområde till gata, trygga anslutningsområdets funktionalitet samt möjliggöra en fungerande gatuförbindelse och fotgångar- och cykelled på 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 15), 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 utredningen). Översvämningsrutterna 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 kvarterensområdenas 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 förverkligas 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 kvartersområdet så att det vatten som leds bort från tomten inte försämrar vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget. Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas på området så att konstruktionerna för dagvattenfördröjning har en fördröjningsvolym som motsvarar det fördröjningsbehov som uppstår när området bebyggs. Dagvattenkonstruktionerna bör tömmas inom 15–24 timmar efter att de har fylts och överflödet bör kunna kontrolleras.

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.

5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens uppbyggnad

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. På planområdet planeras affärs- och verksamhetsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader.

Planen möjliggör också förändringar av trafiklösningarna i området, t.ex. har eventuellt framtida behov av ytterligare ett järnvägsspår beaktats i områdets planering. Järnvägens skyddsområde (su) begränsar byggandet nära järnvägen.

Omedelbart norr om den nuvarande rondellens nordöstra del har ett område för affärsfastigheter (KTY-1) anvisats. På kvartersområdets tomt får högst 3 000 k-m² våningsyta anvisas för handel med motorfordon, däckhandel, båthandel, försäljning av båttillbehör eller husvagnsförsäljning. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller andra specialaffärer som kräver mycket utrymme.

Nordost om kvartersområdet KTY-1 anvisar detaljplanen område för affärsfastigheter (KM-2). Kvarteret är uppdelat på två tomter. På området får byggas verksamhetsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. På kvartersområdets tomt 1 får högst 2 000 k-m² av byggnadsarealen avsättas för handel med motorfordon, däckhandel, båthandel, försäljning av båttillbehör eller husvagnsförsäljning. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller andra specialaffärer som kräver mycket utrymme.

På alla kvartersområden är det högsta tillåtna våningsantalet två (II) och exploateringsgraden $e = 0,40-0,42$. Exploateringsgraden beskriver förhållandet mellan våningsytan och tomtens eller byggplatsens yta. I planen presenteras en riktgivande tomtindelning. För kvarteren har man angett markytans ungefärliga höjdnivå, vilken för tomt 2 i kvarter KM-2 är +14,0 och för övriga tomter +13,0. Den lägsta sprängningshöjden för markytan är 1,5 m markytans höjdnivå. För alla kvarter har man anvisat en stor byggnadsyta där byggnader smidigt kan placeras, dock så att man beaktar tomtavsläntningarnas utrymmesbehov och andra omgivande begränsningar. På kvarterens nordvästra sida ska en rad träd planteras. Trädraden ska bestå av barr- och lövträd som bildar en naturlig kantzon för kvartersområdet. Träden ska planteras med 5–7 meters mellanrum och vid plantering och skötsel av träden ska man beakta säkerheten längs järnvägsbanan. Det ska också reserveras tillräckligt med odlingsunderlag för träden.

På planområdet anvisas tre områden som skyddsgrönområden (EV, EV-1). På vart och ett av dem har en riktgivande del av ett område reserverats för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet. På EV-1-området ska järnvägsunderhållets funktionalitet och körförbindelser säkerställas.

Med detaljplanen bildas en ny gata, Tollsrakan, norr om kvarteren, där man även reserverat utrymme för en gång- och cykelled. Järnvägsområdet (LR) har breddats, så att detaljplanen har beredskap för att Kustbanan blir fyrspårig. Detaljplanen möjliggör att det placeras nya spår på södra sidan om de nuvarande spåren. Planen anvisar också ett skyddsområde för järnvägen, vilket begränsar byggandet på det här området.

Västerledens område anvisas som vägområde (LT) i detaljplanen. Vid Tollsvägen ändras vägområdet till gata. I planen anvisas en gata som går över ett trafikområde (y) i den sydöstra delen av vägområdet och ungefärliga platser för trafikanslutningar (pilar). De nuvarande anslutningsparkeringarna anvisas som riktgivande parkeringsplatser (p). Tollsvägen har en objektsbeteckning för byggnader och anläggningar för teknisk försörjning som möjliggör byggandet av en pumpstation på högst 20 k-m² och tillhörande anläggningar och konstruktioner. Planen innehåller också en objektsbeteckning för byggnader och anläggningar för teknisk försörjning nordost om rondellen på EV-området och i KTY-1-områdets nordöstra hörn. Beteckningen tillåter byggandet av en nätstation på högst 20 k-m².

5.1.1 Dimensionering

Detaljplanens areal är cirka 13 hektar.

Den totala byggrätten på detaljplaneområdet är cirka 17 000 k-m², fördelat på följande sätt:

- Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-1) cirka 5 800 k-m²
- Kvartersområde för affärsbyggnader (KTY-2) cirka 11 200 k-m²

Planområdets effektivitet är cirka $e_a = 0,13$. På kvartersområdet för verksamhetsbyggnader (KTY-1) är kvarterseffektiviteten $e_k = 0,40$ och på kvartersområdet för affärsbyggnader (KTY-2) är kvarterseffektiviteten 0,41–0,42.

Om detaljplanen förverkligas skulle uppskattningsvis 60–140 nya arbetsplatser skapas på området.

För parkeringsarrangemangen har följande dimensionering använts:

- Kontors-, affärs- och butikslokaler: 1 parkeringsplats per 40 k-m²
- Industrielokaler: 1 parkeringsplats per 85 k-m²
- Lagerlokaler: 1 parkeringsplats per 150 k-m²

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

5.1.2 Service

På tomt 1 i kvartersområdet KM-2 får högst 2 000 k-m² och på tomt 2 högst 4 000 k-m² våningsyta anvisas för försäljningslokaler för motorfordon, däck, båtar, båtutrustning eller husvagnar.

På kvartersområdet KTY-1 får högst 3 000 k-m² av våningsytan anvisas för försäljningslokaler för motorfordon, däck, båtar, båtutrustning eller husvagnar.

På kvartersområdet får inte byggas dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialaffärer. Utrymmeskrävande specialaffärer begränsas med planbestämmelser

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 järnväghållplats. Bestämmelser gällande kvalitet och särdrag för den byggda miljön ges i planens allmänna bestämmelser. De allmänna bestämmelserna omfattar byggnadssätt och färgsättning för nybyggnation, takfotshöjder, lägenheternas minimistorlek, 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 Tollsrakan ändrats så att det kan anläggas en trottoar vid gatan. Planen främjar gångmöjligheterna i området. Gångvägarna ansluter till det befintliga nätverket.

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's dagvattenprogram. Dessutom har NTM-centralens direktiv och krav beaktats. Enligt beräkningen är den totala fördröjningsskyldigheten för det norra planområdet sammanlagt 1 013 m³.

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

- Delavrinningsområdet VA1 har en fördröjningsskyldighet på 333 m³
- Delavrinningsområdet VA2 har en fördröjningsskyldighet på 380 m³
- Delavrinningsområdet VA3 har en fördröjningsskyldighet på 300 m³.

En del av dagvattnet från delavrinningsområde VA1 rinner till Tollsträsket och yt- och dagvattnet från delavrinningsområdena VA 2 och VA 3 rinner till Gillobackaträsket. Förutom hantering av kvantiteten är det viktigt att också hantera kvaliteten, eftersom mottagande vattendrag, särskilt Gillobackaträsket, är känsliga för förändringar i vattenkvaliteten.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för affärsbyggnader (KM-2)

Detaljplanen möjliggör bildandet av ett kvartersområde för affärsbyggnader i kvarter 842. På området får man bygga kontorsbyggnader samt industribyggnader och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. På tomt 1 i kvartersområdet får högst 2 000 k-m² av tomtens våningsyta och på tomt 2 högst 4 000 k-m² av tomtens våningsyta användas för utrymmen för försäljning av motorfordon, däck, båtar, båtutrustning eller husvagnar. På området får man inte bygga dagligvaruaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller annan typ av specialaffärer som kräver mycket utrymme. Det högsta tillåtna våningsantalet är två. I samband med bygglovet ska järnvägsunderhållets funktionalitet och tillhörande körförbindelser säkerställas på tomt 2.

Markytans ungefärliga höjdnivå är +13,0 på tomt 1 och +14,0 på tomt 2. Den lägsta sprängningshöjden för markytan är 1,5 m under den planerade höjdnivån.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-1)

Detaljplanen möjliggör bildandet av ett kvartersområde för verksamhetsbyggnader i kvarter 841. På kvartersområdet får högst 3 000 k-m² av tomtens våningsyta användas för utrymmen för försäljning av motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar. På området får man inte bygga dagligvaruaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller annan typ av specialaffärer som kräver mycket utrymme. Det högsta tillåtna våningsantalet är två. Markytans ungefärliga höjdnivå är +13,0. Den lägsta sprängningshöjden för markytan är 1,5 m under den planerade höjdnivån.

En ny gata, Tollsrakan, har planerats från Tollsvägen till kvartersområdena. Tomternas exploateringsgrad är $e=0,40-0,42$. De tomter som anvisas på detaljplanekartan kan delas enligt rättsnormen i MBF § 37. Kvartersområdena omfattas av flera allmänna bestämmelser.

5.3.2 Övriga områden

Skyddsgrönområden (EV, EV-1)

Tre skyddsgrönområden (EV, EV-1) anvisas längs Västerleden, mellan de byggda kvarteren och längs deras kanter. Skyddsområdena ska vara parkliknande. På EV-1-skyddsområdet ska dessutom järnvägsunderhållets funktionalitet och tillhörande körförbindelser tryggas. Skyddsgrönområdenas förverkligande och underhåll hör enligt MBL 91 § till markägaren eller -innehavaren.

För varje skyddsgrönområde anvisas en riktgivande del av ett område som är reserverat för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet.

Gatuområden

Ett nytt gatuområde, Tollsrakan, kommer att byggas och ansluta till Tollsvägen. Den nuvarande landsvägen Tollsvägen ändras i detaljplanen till gata.

I förslagsskedet har en allmän plan för kommunaltekniken i området utarbetats, där man bland annat beaktar gatornas utrymmesbehov och byggbarhet (bilaga 10).

Vägområde (LT)

Anslutningen till Tollsporten och en del av Västerledens trafikområde är anvisat som vägområde.

Järnvägsområde (LR)

Som järnvägsområde anvisas den nuvarande Kustbanan samt eventuella framtida tilläggsspår på södra sidan av den nuvarande banan.

Järnvägens skyddsområde (su)

Längs med kustbanan anvisas ett skyddsområde som begränsar byggandet på området.

Parkeringsområden (p)

Den nuvarande anslutningsparkeringen är anvisad som riktgivande parkeringsplats. Inga nya allmänna parkeringsplatser kommer att planeras för området.

Dagvatten

Med beteckningen "hule" anvisas riktgivande delar av område där det är tillåtet att bygga bassäng, fördjupning, våtmark eller annan konstruktion för fördröjning och rening av dagvatten. Områdena är avsedda för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, i första

med växtbetäckta fördjupningar ovan jord, framför vilka sedimenteringsbassänger ska placeras.

Tre dagvattenområden (hule-1 eller hule-2) anvisas i kvartersområdenas nordöstra eller sydvästra ändar.

Gång- och cykelleder

Gatuområdena har dimensionerats så att det är möjligt att anlägga en ny gång- och cykelväg som skulle placeras norr om anslutningsparkeringen vid Tollsvägen och löpa parallellt med Tollsrakan på planområdet. Gång- och cykellederna skulle också förbättras söderut från planområdet. De nya gång- och cykellederna förbättrar trafiksäkerheten i området och främjar tillgängligheten med hållbara transportmedel.

5.4 Detaljplanens konsekvenser

5.4.1 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön

Konsekvenser för landskapet och kulturarvet

Genom ändringen av detaljplanen kommer landskapsbilden i området märkbart att förändras när det skogbevuxna, obebyggda området blir byggt. Den nya bebyggelsen kommer huvudsakligen att förändra den del av Bredbergets bostadsområde som byggdes på 2010-talet samt omgivningen vid Västerledens anslutning till Tollsporten. Ur stadsbildens synvinkel ligger de nya byggnaderna på en central plats, högre än näromgivningen, och bildar sålunda en port till området vid Tolls järnväghållplats. Norr om de nya byggnaderna anvisar planen att det ska planteras en trädrad med barr- och lövträd, som bildar en naturlig kant mot kvartersområdet. Dessutom anvisas på KTY-1-områdets kant mot EV-området, rondellen och anslutningen till Västerleden en ca 10 m bred del av ett område som ska planteras med träd och buskar och utgör en naturlig kantzon. Vegetationen i kantzonen ska bestå av olika arter av olika storlek. Planbeteckningen och planbestämmelsen stöder för sin del att det skapas en högklassig stadsbild på planområdet.

Det nya byggandet förändras vyernas från Bredbergets bostadsområde. Landskapsanalysen (bild 11) visar vyer som riktar sig mot planområdet. Från bostadsområdet söderut har man för närvarande en vy där skogspartier och öppna ängsytor alternerar. I och med bebyggelsen kommer det nuvarande trädbeståndet att bli glesare och ersättas av stora affärs- och kontorsbyggnader. I planen har det anvisats en rad träd som ska planteras i de norra delarna av de byggda kvarteren. Denna rad av löv- och barrträd minskar landskapseffekterna sett från norr, men byggnaderna kommer trots detta att vara synliga från bostadsområdet och bryter de långa vyerna mot söder. Förändringen har illustrerats med en bildinfällning (bild 10).

På det nu obebyggda området kommer att byggas affärs- (KM-2) och verksamhetsbyggnader (KTY-1) med högst två våningar. Den nya bebyggelsen är låg, men omfattar stora ytor, och parkering kommer att ta upp en del av fastighetsytan. Bebyggelsen kommer att placeras på områdets högsta zon, i linje med järnvägsområdet (LR). De byggda kvarteren placeras nära Västerleden och dess bergsskärningar. I den västra delen av planområdet kommer en bredare obebyggd remsa att lämnas mellan Västerleden och det byggda området, längs en flackare, vegetationsbeklädd sluttning.

Byggnadernas höjd och färgsättning har planerats så att de passar ihop med områdets landskapsvärden. Byggnadernas åshöjd går inte ovanför trädtopparna och fasadernas huvudfärg ska vara bruten och naturnära. En allmän planbestämmelse förbjuder placerandet

av reklampelare på tomterna, med vilket man strävar till att minimera negativa konsekvenser för landskapet.

Skyddsgrönområden har placerats runt det byggda området samt mellan affärs- och verksamhetsbyggnaderna. På dessa områden har det även anvisats riktgivande områden för fördröjning och rening av dagvatten.

Under planläggningstiden har man hållit rådplägning i enlighet med 13 § i Lag om fornminnen, eftersom planen anvisar förändrad markanvändning för ett område med en fast fornlämning (Tolls Övergård). Den naturliga miljön runt röset har redan tidigare skadats i samband med vägbyggande och det ligger på en central plats med tanke på byggandet. Efter rådplägningen genomfördes undersökningarna och en fältrapport gjordes upp. I undersökningarna konstaterades att Tolls Övergårds röse på några ställen har en bevarad stenkant och eventuellt någon annan liten konstruktionsdetalj, men någon annan tydlig konstruktion, som en stenkista, fanns inte i röset. Museiverket konstaterade att undersökningarna är tillräckliga och beslutade i sitt utlåtande att fornminneslagen inte längre begränsar markanvändningen på området och att fornlämningen avlägsnas som ett fredat objekt ur fornlämningsregistret. När fornlämningen avlägsnas ur registret kan man anta att det försvagar områdets kulturarv, men enligt undersökningarna har detta ingen stor betydelse.



Bild 9. Bildinfällning i flygbild som visar planlösningarna för både Tollsporten södras och Tollsporten norras detaljplaner.



Bild 10. Bildinfällning från Sagovägens håll. Det nuvarande banområdet breddas och mellan de nya byggnaderna och järnvägen kommer ett nytt gatuområde, Tollsbågen, längs vilken det anvisas en trädrad som hämtar grönska till området. Fasadernas färg är bruten och naturnära och enligt planbestämmelserna delas de in i tydliga delar. Takfotshöjden är högst 15 meter.



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

0 250 500 m



TOLLSPORTENS LANDSKAPSANALYS

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

Bild 11. Tollsportens landskapsanalys.

Konsekvenser för den byggda miljön och stadsbilden

Med detaljplaneändringen kommer den byggda miljön att breda ut sig från Bredbergets bostadsområde närmare Västerleden. De nya affärs- och verksamhetsbyggnaderna blir en del av Tollsportens stationsområdes samhällsstruktur.

Detaljplanen förtätar områdets samhällsstruktur i enlighet med målen. Den nya bebyggelsen blir en del av den befintliga bebyggelsen på Bredbergs bostadsområde och Tollsportens stationsområde, och tillför affärs- och verksamhetsutrymmen till ett annars bostadsdominerat område. Den nya bebyggelsen skiljer sig tydligt från det småskaliga småhus- och flervåningsdominerade området. Den nya byggnationen kommer också att synas tydligt från Västerleden.

De allmänna bestämmelserna i detaljplanen tar ställning till byggnadssättet, och färgsättningen för att skapa en trivsam och tilltalande stadsbild. Enligt detaljplanen ska de nya byggnadernas fasader byggas på ett enhetligt sätt med enhetliga färger och de fasader som syns när man anländer till området ska vara av högklassiga material. Fasadernas huvudfärg ska vara bruten och naturnära. Dessutom ska långa fasadytor delas in i tydliga delar, byggnadernas entréer ska framhävas och vara tydligt urskiljbara. Byggnadernas takfotshöjd har begränsats till högst 15 meter, så att byggnaderna inte ska höja sig över trädtopparna. Med bestämmelserna om byggnadernas utseende och fasader stöder man en visuellt balanserad och tilltalande stadsbild som passar in i det omgivande kulturlandskapet.

Skyddsgrönområdena ska vara parkliknande. Bredvid järnvägen anvisas att det ska planteras en trädträd som mildrar landskapskonsekvenserna från bostadsområdet norr om järnvägen. På KTY-1-kvartersområdet anvisas en del av ett område som ska planteras med träd och buskar mellan rondellen och byggnadsytan samt på kanten mot skyddsgrönområdet, vilket för sin del stöder skapandet av en högklassig tätortsbild.

Planen innehåller allmänna bestämmelser gällande kvartersområdenas gårdsplaners kvalitet och utseende i förhållande till stadsbilden. På detaljplanens kvartersområden är utomhuslagring förbjuden, förutom när det gäller bilar, båtar eller andra fordon som är till salu. Områden som används för utomhuslagring ska avskärmas med insynsskydd som är högst 2,5 meter höga (t.ex. Legi-stängsel) och som bildar ett enhetligt utseende med byggnadens fasad. Byggnadernas avfallsutrymmen ska placeras på marknivå och i första hand i anslutning till lastningsgården. Reklamskyltar ska stödja byggnadernas arkitektur. Reklampelare är dock förbjudna på området, efter som synligheten till närliggande bostadsområden skulle vara störande. Vid planeringen av utomhusreklamen bör man sträva till att minska reklamens konsekvenser för landskapet i riktning mot bostadsområdena, till exempel genom att dämpa ljusstyrkan samt påverka reklamens storlek och placering.

Enligt de allmänna bestämmelserna ska parkeringsområdena med hjälp av låga buskar delas in i delar med högst 20 bilplatser, vilket stöder skapandet av en tilltalande stadsbild och förhindrar att det uppstår stora parkeringsfält.

Konsekvenser för områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin 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 nära 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 bygglov. Minst 50 % av taken ska förverkligas som gröna 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 har goda förbindelser såväl för kollektivtrafik som gång- och cykeltrafik, vilket främjar användningen av hållbara transportmetoder. Tolls järnvägshållplats ligger i områdets omedelbara närhet. Avståndet från hela detaljplaneområdet till stationen är högst en kilometer. De närmaste busshållplatserna för linjer som går mot kommuncentrum och Helsingfors finns vid Tollsportens motorvägsanslutning. Med detaljplanen bereder man sig också på att Kustbanan blir fyrsparig. Utökningen av dubbelspårsavsnitten på Kustbanan har, förutom lokala konsekvenser, även mera omfattande regionala konsekvenser för kommunerna längs Kustbanan.

Byggandet av affärs- och verksamhetsbyggnader medför en viss ökning av fordonstrafiken i området jämfört med nuvarande trafikmängder. Trafiksäkerheten har beaktats i samband med detaljplanen. Mängden genomfartstrafik i närliggande bostadsområden förväntas inte öka märkbart, eftersom största delen av trafiken antas gå mellan Västerleden och den nya Tollsrakan. I ändan av Tollsrakan anvisas utrymme för en vändplats på gatuområdet, vilket stöder en smidig trafik åt båda hållen. Med planbestämmelser tryggas banunderhållets funktionalitet och tillhörande körförbindelser.

De föreslagna gång- och cykelvägarna förbättrar i viss mån det nuvarande nätverket för gång- och cykeltrafik och skapar en trygg och smidig förbindelse till planområdet. 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 färdssätt. 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.

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

Konsekvenser för människors levnadsförhållanden och miljön

Invånarantalet 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 färdssätt. Med detaljplanen förväntas skapas uppskattningsvis 60–140 nya arbetsplatser, vilket

förbättrar områdets ekonomiska livskraft. Planens allmänna bestämmelser utesluter att man placerar lagerhotell på kvartersområdena, vilket förbättrar möjligheterna att etablera arbetsplatsdominerade verksamheter på området och i närheten av Tolls järnvägsställplats.

Planbestämmelserna beaktar möjligheterna till jämlikt arbete och tillgänglighet vid placeringen av butikslokalernas ingångar mot kundgårdens sida samt 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 13 och 14). 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 12). Bergsborrningen görs ovanpå berget och det är svårt att förhindra att bullret från borrningen 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 är de bästa platserna för att placera krossen i mitten eller i den nordöstra delen av brytningsområdet. Då blir anläggningen i alla fall till största delen bakom brytningsfronten.

Beroende på var verksamheterna pågår och vilka arbetsskeden som utförs samtidigt, ökar bullernivåerna jämfört med områdets allmänna bullernivå. 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.

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 12 till planbeskrivningen.

Byggandet på området inverkar på uppkomsten av dagvatten (kvantitet) och dess kvalitet. När planen genomförs ökar dagvattnets andel på området till 1 012 m³ (i talet ingår klimatförändring). Planen anvisar behövligt antal EV-områden för hanteringen av dagvattnet, närmast fördröjning och förbehandling. Planen visar dagvattnets huvudsakliga utloppsriktningar från kvartersområdena. Dag- och ytvatten rinner från områdena via det nuvarande dikesnätet söderut och genom trummor under Västerleden på tre olika ställen. Trummornas kapacitet har undersökts och man har försäkrat sig om att Västerleden inte kommer att svämmas över som en följd av att planen genomförs, ifall största delen av planområdets dagvatten styrs mot öster och söder. I kalkylen beaktades också den nuvarande ytavrinningen utanför planområdet. Planbestämmelserna för dagvattenhanteringen styr hanteringen av tomternas dagvatten såväl gällande kvantitet som kvalitet i enlighet med dagvattenutredningens (2024, bilaga 15) direktiv om

hanteringskonstruktioner, så att den känsliga naturomgivningen runt Gillobackaträsket och Tollsträsket tryggas.

Konsekvenser för klimatet

Minimering av användningen av naturresurser

Resursmedvetenhet

Detaljplanen utvidgar den nuvarande samhällsstrukturen från området mellan järnvägen och Västerleden ända fram till 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 för byggmaterial samt för energiförbrukning under byggandet och användningen. I detaljplanen finns allmänna bestämmelser som rekommenderar användning av koldioxidsnåla lösningar vid byggandet.

Vid hanteringen av dagvatten utnyttjas till viss del nuvarande grönområden och deras växtlighet enligt principerna för cirkulär ekonomi i stället för fördröjnings- eller hanteringskonstruktioner. På områden som inte släpper igenom vatten krävs lokal hantering av dagvatten och ett kontrollerat överflöde. Enligt den cirkulära ekonomis principer försöker man undvika onödig bergssprängning och lösa höjdskillnader med alternativa metoder, som stödmurar. För området har gjorts en byggbarhetutredning och en brytningsplan (bilaga 12).

Vid planeringen av områdets utjämning och höjdnivåer har områdets massabalans beaktats. Vid utjämning av vägar och tomter har man beaktat förhållandena mellan utfyllnadsmassor och utjämningar, 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. De trädrader som planteras på kvarterens nordvästra kanter samt den del av ett område i KTY-1-kvarterets sydvästra del som planteras med träd och buskar kommer i framtiden att fungera som kolsänkor och kolreserver. Dessutom förutsätter planbestämmelserna att minst 50 % av takytorna ska förverkligas som gröna tak och/eller förses med solkraftverk. Om bestämmelsen leder till att det byggs gröna tak, binder de små mängder kol, även om den nytta man får av kolbindningen äts upp av de utsläpp som uppstår vid byggandet. 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.

Bevarande av kol i den framtida strukturen

Antalet träd i området kommer att minska jämfört med nuläget, men nya trädplanteringar krävs i planlösningarna, vilket främjar kolbindningen. Man försöker också delvis bevara befintliga blågröna nätverk och korridorer i skyddszoner och på byggda kvartersområden. De centrala grönförbindelserna tryggas. 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, binder de små mängder kol.

Möjliggörande av en hållbar livsstil

Minskat behov av förflyttning och prioritering av hållbara färdssätt

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 minimumantal platser, vilket inte främjar betoningen på hållbara färdssätt och minskning av privatbilismen. 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. I närheten finns funktioner för rekreation och trivsel, som hundpark, spelplan och annan service. Dessutom har planen flera bestämmelser gällande trivsel och tätsortsbild. I detaljplanen har miljöolägenheter beaktats, bland annat lukt och buller från lastningsgårdarna samt buller från motorvägen och järnvägen. Eventuellt buller, damm och vibrationer från sprängning under byggnadstiden har undersökts (bilagorna 12–14). Andra möjliga störningar, som lukt, damm och blinkande ljus, har inte beaktats. Detaljplanen utnyttjar delvis områdets naturliga särdrag, såsom träden i skyddsgrönområdena och växtligheten på tomterna, men till stor del kommer områdets karaktär att förändras. Det område där det fanns en fornlämning (Tolls Övergård) 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

Planens allmänna bestämmelser 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. För takytornas del förutsätts att minst 50 % av ytorna förverkligas som gröna tak och/eller förses med solkraftverk, vilket stöder produktionen av förnybar energi. Energilagringens möjligheter har inte beaktats i områdesreserveringarna.

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 översvåmningsrutten 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. Plantering av trädtrader och bevarad vegetation 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 och järnvägens del.

Bedömningen av klimatkonsekvenserna har gjorts med hjälp av verktyget KILVA och rapporten finns som bilaga 17 till planen.

Konsekvenser för växt- och djurarter samt biologisk mångfald

I och med planläggningen påverkas rådande naturförhållanden i området, eftersom kompletterande byggande anvisas på det detaljplaneområdets obebyggda område. Sålunda måste man fälla träd på gatuområdena och de tomter som ska bebyggas och skogsmiljön förändras till ett område för affärs- och verksamhetsbyggnader inklusive gårdsplaner. Områdets skogar har nu redan behandlats ganska intensivt (Ramboll Finland Oy 2023, bilaga 3), så förändringen anses inte vara betydande lokalt, men på regional nivå ökar det fragmenteringen av skogar och minskar i någon mån konnektiviteten. Å andra sidan omges planområdet redan i nuläget av trafikleder. På området uppstår i och med byggandet störande konsekvenser som exempelvis ökad trafik och buller under byggnadstiden.

I de växt- och naturinventeringar som utförts i samband med planeringen (Ramboll Finland Oy 2023, bilagorna 6 och 8) identifierades inga områden som är viktiga för fåglar, livsmiljöer som är mycket lämpliga för fladdermöss eller arter som nämns i EU habitatdirektivs bilaga IV och som är särskilt skyddade enligt naturskyddslagen, hotade eller nära hotade, förutom den sårbara backnejlikan.

På det nu obebyggda området kommer det att byggas affärsbyggnader (KM-2) och verksamhetsbyggnader (KTY-1) med högst två våningar. Mellan affärs- och verksamhetsområdena kommer det att finnas dagvatten- och skyddsgronområden. Byggandet kommer att förstöra en ängsremsa som bildats längs den gamla vägen. På figur 33 förekommer den sårbara backnejlikan, och förekomsten kommer att försvinna. Figuren innehåller också en invasiv främmande art, blomsterlupin. Förekomsten av blomsterlupin på de byggda områdena innebär en spridningsrisk, och detta måste beaktas vid byggandet, liksom också kanadensiskt gullris och rönnspirea som växer längs vägen.

Fastighetsägaren eller innehavaren måste vidta rimliga åtgärder för att utrota eller begränsa spridningen av invasiva främmande arter som listas av EU eller är av nationell betydelse, om förekomsten eller spridningen av en främmande art kan orsaka betydande skada för den biologiska mångfalden eller utgöra en hälso- eller säkerhetsrisk (Lag om hantering av risker från främmande arter 4§).

Backnejlikan som förekommer på det norra delområdet kan vid behov omplanteras på värdefulla områden som bevaras på det södra delområdet, men eftersom det också förekommer blomsterlupin på samma figur, måste man vara särskilt försiktig vid flyttningen för att undvika att lupinen sprider sig. Enligt detaljplanens allmänna bestämmelser ska en lämplig plats för flyttning av backnejlika anges i samband med bygglov. Alternativt kan frön samlas in. Byggandet kommer också att förstöra en stor del av den friska ängen (figur 37), vars mellersta delar också kommer att innehålla dagvatten- och skyddsgrönområden. Friska ängar är en akuthotad naturtyp, och förlusten av denna figur har lokal betydelse. Området innehåller också en starrmossa (figur 42), som helt kommer att förstöras av byggandet. Starrmossarna och kärren som finns på figuren är hotade naturtyper som till största delen kommer att förstöras av byggandet.

En av figurerna (37) har delvis beaktats som en del av dagvatten-/skyddsgrönområdet, men eftersom området är en frisk äng kommer dess särdrag ändå att försämrats och förändras. På avverkningsområdet i norra delen av undersökningsområdet, norr om Västerleden, ligger några torrfuror och en bränd stubbe som skulle vara lämpliga att använda antingen inom detaljplaneområdet eller någon annanstans som landskapselement av död ved.

Med detaljplaneändringen kommer tre hotade naturtypsfigurer helt eller delvis att försvinna under byggandet. En av figurerna har delvis beaktats som en del av dagvatten-/skyddsgrönområdet.

Bäckfåran som rinner genom området förstörs av byggandet och den södra delen blir på dagvattenområde (hule 2, riktgivande del av område där man får bygga bassänger, fördjupningar, våtmarker eller andra konstruktioner för fördröjning och rening av dagvatten). Bäckfåran är inte en rännil enligt vattenlagen. När bäckfåran förstörs och mängden ogenomsläppliga ytor ökar på området påverkar det ytvattnets flöden.

5.4.3

Ekonomiska och kommersiella konsekvenser

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 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 9) har man undersökt lösningen för handel i detaljplanerna för södra och norra Tollsporten i Kyrkslätt. Området är inriktat på bostäder och är huvudsakligen anvisat som utvecklingsområde för tätortsfunktioner i Nylandsplanen 2050. Med planen möjliggörs en maximal bruttovåningsyta på 19 000 m² för utrymmeskrävande handel, 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 (norra planområdet), där den regionala nedre gränsen för utrymmeskrävande handel är 10 000 k-m² och för specialaffärer 10 000 k-m². Områdets maximala byggrätt (totalt 19 000 k-m²) 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 handens placering eller dimensionering. Ur MBL:s lägesstyrningsperspektiv kan man lyfta fram platsens goda tillgänglighet med hållbara färdsätt, ringa konsekvenser för besöksstrafiken och de ringa konsekvenserna för den totala besöksstrafiken samt de ringa konsekvenserna för centrum på grund av handens karaktär (utrymmeskrävande handel).
- Servicenätverk och centrum: En utrymmeskrävande affär kompletterar butiks nätverket 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 2045 kommer det kalkylerade utrymmesbehovet för utrymmeskrävande handel (inklusive bilhandel) enligt Statistikcentralens färskas befolkningsprognos att öka till cirka 32 000 k-m² på grund av befolkningstillväxten. Den våningsyta som detaljplanen möjliggör ryms således inom marknadsområdet och lämnar lite utvecklingsmöjligheter andra utrymmeskrävande handelsprojekt (ca 13 000 k-m²). 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-m². Dessutom bör det beaktas att en del av Tollsportens kommersiella utrymmen kan användas för verksamheter som inte omfattas av reglerna för detaljhandels placering (t.ex. B2B-handel, parti affärer, lager för nätbutiker).
- Utvecklingsmöjligheter för KM-området i Ingvalsporten: I landskapsplanen anvisas Ingvalsportens område en maximal byggrätt på 75 000 k-m² 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 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 kyrkslättbornas 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-m² 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-m² 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 närbarhetsperspektiv. Området är samhällsstrukturellt välplacerat och möjliggör hållbar närbarhet 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 lättillgänglighet möjliggör att lagens anda uppfylls. Området främjar utvecklingen av en hållbar samhällsstruktur och ett mångsidigt handelsnätverk nära Kyrkslätt centrum med goda trafikförbindelser (inklusive hållbara färd sätt).

5.4.4. Generalplanemässig granskning

Sammanfattning

I den generalplanemässiga granskningen 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 trafikmässigt centralt läge. Planlösningen främjar Kyrkslätt livskraft och självförsörjningsgrad gällande arbetsplatser.



Bild 12. Flygfotografi av området från år 1999, då området huvudsakligen var obebyggt (© Lantmäteriverket).



Bild 13. Flygfotografi av området från år 2024. Området har utvecklats kraftigt sedan år 1999 (© Lantmäteriverket).

Nuvarande markanvändning

Området har skog och en gammal vägsträcka. Området har förblivit ostrukturerat och i naturligt tillstånd.

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 Kyrksläotts 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 järnvägshållplats. 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-m² + utrymmeskrävande specialvaruhandel 10 000 k-m²). Tillsammans med Tollsports södra 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 Kyrksläotts generalplan 2020 är detaljplaneområdet huvudsakligen anvisat som jord- och skogsbruksdominerat område (M), vilket skiljer sig från detaljplanelösningen. 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 järnvägshållplats och stödjer förutsättningar för användningen av tåg genom att anvisa ny markanvändning nära järnvägshållplatsen. 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 Kyrksläotts 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).

5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planmarkeringar och bestämmelser återfinns på detaljplanekartan och i bilagorna. Nedan beskrivs några av de specifika planbestämmelserna som används i detaljplanen för Tollsporten Norra.

Kvartersområde för affärsbyggnader (KM-2)

På området får man bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöolägenheter. På kvartersområdets tomt 1 får högst 2 000 m² och på tomt 2 högst 4 000 m² av våningsytan användas för lokaler för försäljning av motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar. På området är det inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller övriga utrymmeskrävande specialaffärer.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY-1)

På kvartersområdet får högst 3 000 k-m² användas för lokaler för försäljning av motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar. På området är det inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller övriga utrymmeskrävande specialaffärer.

På kvartersområdet KTY-1 avisas en del av ett område som ska planteras med träd och buskar mellan rondellen och byggnadsytan samt på kanten mot skyddsgrönområdet. En

del av ett område anvisas också på en liten bit längs med kvartersområdets kant mot Västerleden, mot den del av rampen från Västerleden som vetter mot rondellen, där rampen blir nära kvartersområdet. Områdesdelen bildar en naturlig kantzona där vegetationen ska bestå av många olika arter av olika storlek. Delen av området är huvudsakligen 10 meter brett.

Skyddsområde för järnväg (su)

Enligt Banlagen (110/2007) 37 § (998/2018) får det inom järnvägens skyddsområde inte finnas byggnader, lager, stängsel eller andra konstruktioner eller anordningar som kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller försvåra järnvägsunderhållet. Den här beteckningen gäller också de åtgärdsbegränsningar i Banlagen (110/2007) 39 § (567/2016), enligt vilka markytan inom järnvägens skyddsområde inte får ändras, och ingen dikning eller andra schaktningsarbeten får utföras på ett sådant sätt att ändringen kan äventyra väg- eller järnvägstrafikens säkerhet eller försvåra järnvägsunderhållet.

Trädrad som ska planteras

Det ska planteras en rad med barr- och lövträd så att kvartersområdet får ett kantområde som passar in i landskapet. Träden ska planteras på 5–7 meters avstånd från varandra, och vid plantering och skötsel av träden ska järnvägssäkerheten beaktas. Träden ska ges tillräckligt med växtutrymme.

Riktgivande del av område där man får bygga bassänger, fördjupningar, våtmarker eller andra konstruktioner för fördröjning och rening av dagvatten (hule-1)

Området är avsett för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, i första med växtbetäckta fördjupningar ovan jord, framför vilka sedimenteringsbassänger ska placeras. Vid dimensioneringen ska man följa NTM-centralens direktiv gällande flöden, så att motorvägens trummor inte översvämmas.

Riktgivande del av område där man får bygga bassänger, fördjupningar, våtmarker eller andra konstruktioner för fördröjning och rening av dagvatten (hule-2)

Området är avsett för hantering av dagvattnets kvantitet och kvalitet, i första med växtbetäckta fördjupningar ovan jord, framför vilka sedimenteringsbassänger ska placeras. Vid dimensioneringen ska man följa NTM-centralens direktiv gällande flöden, så att motorvägens trummor inte översvämmas. Dessutom leds dagvatten från järnvägens norra sida till området, vars kvantitet ska beaktas så att kapaciteten hos trumman under Västerleden inte överskrids.

Allmänna bestämmelser

Alla kvartersområden

På kvartersområdena får inte placeras lagerhotell. Byggnadens våningsyta ska vara minst 400 k-m²/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.

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

På tomterna ska ytmaterial på gångarna mellan kundgårdsplanen och byggnaderna vara natursten och/eller betongsten. På kvartersområdena ska förbindelseledernas ytmaterial och gatustruktur 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 takytan ska förverkligas som grönt tak och/eller förses med solkraftverk.

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 många olika lokala arter som är typiska för området.

KM-2-kvartersområde

I samband med bygglovet för tomt 2 ska järnvägsunderhållets funktionalitet och tillhörande körförbindelser säkerställas.

Byggande nära järnvägen

När byggandet nära järnvägen innebär förflyttning av jordmassor (grävning, utfyllning) eller dränering av marken som påverkar järnvägens stabilitet, ska tillräckliga, geotekniska undersökningar genomföras i samband med vidare planering för att säkerställa järnvägens konstruktioners stabilitet. Järnvägens stabilitet ska beaktas vid vidare planering enligt Trafikledsverkets geotekniska direktiv. I KM-2-kvarteret ska fortsättningen på Tollsbågen möjliggöra servicetrafik genom tomten till järnvägen och EV-området.

Buller

Vid byggandet av 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).

Parkering

Minimiantal parkeringsplatser i KM- och KTY-kvartersområden:

- kontors-, affärs- och butiksutrymmen 1 p-plats / 40 k-m²
- industrilokaler 1 p-plats / 85 k-m²
- lagerlokaler 1 p-plats / 150 k-m²

Parkeringsområdena ska med 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.

Utomhuslager och stängsel

På kvartersområdena är utomhuslagring förbjuden, förutom när det gäller bilar, båtar eller motsvarande fordon som är till salu.

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 skapar ett enhetligt utseende med byggnadens fasad.

Reklamanordningar

Reklampelare får inte placeras på tomterna. För varje kvarter ska i samband med bygglov utarbetas en utomhusreklamplan som stöder byggnadernas arkitektur. Utomhusreklamplanen ska sträva till att minska reklamanordningarnas inverkan på landskapet i riktning mot bostadsområden, genom att till exempel minska ljusstyrkan och påverka storleken och placeringen av reklamanordningarna.

Naturvärden

I samband med bygglov ska en lämplig omplanteringsplats för backnejlika enligt naturundersökningen (bilaga 6) presenteras.

Dagvattenhantering

Dimensioneringen av dagvattenhanteringen ska följa Kyrkslätt kommuns riktlinjer för dagvattenhantering. Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas inom området i enlighet med dagvattenutredningens (2024, bilaga 15) direktiv för hanteringskonstruktioner. 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. Kapaciteten hos undergångarna ska dimensioneras för ett flöde som inträffar en gång på hundra år. Översvämningsrutterna ska dimensioneras för samma flöde, som inträffar en gång på hundra år.

På de delar av områden som reserverats för fördröjning och rening av dagvatten (hule-1, hule-2) får man inte bygga, placera eller lagra massor eller tomtavslätningar. På områdena får inte placeras löst material, kemikalier eller avfall.

Dagvattnets kvalitet ska behandlas. Partikelfiltrering ska utföras på tomtområdena med hjälp av filterförsedda brunnar. Dagvattnet från parkeringsområdena ska ledas till fördröjning via oljeavskiljare och dagvattenfilter som installeras i brunnarna. Det får inte rinna grumligt vatten, farliga ämnen, skräp eller andra lösa partiklar från tomterna ut i 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.

Byggtidens dagvatten ska fördröjas och behandlas på kvartersområdet, så att vattnet som rinner bort från tomten inte försämrar vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget.

5.7 Namn

De nuvarande namnen i området kommer att bevaras oförändrade. Därtill kommer områdets nya gata att få ett nytt namn. Namngivningen strävar efter att respektera de nuvarande namnen i området och att härleda nya namn från de namn som används i området.

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

På finska	På svenska
-----------	------------

Gator

*Tolsansuora

Tolsantie

*Tollsrakan

Tollsvägen

Övrigt

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 (bilaga 10). För detaljplaneområdet kommer ingen separat närmiljö- och byggnadsanvisning att utarbetas. En illustration som åskådliggör Tollsportens norra 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 NORRA TOLLSPORTEN

Tilläggsuppgifter: www.kyrkslatt.fi
Kontaktuppgifter: Kyrkslätt kommun
PB 20, 02401 KYRKSLÄTT