

Sammandrag av utlåtanden och anmärkningar som inkommit om förslagsmaterialet samt bemötanden till dessa

Tollsporten södra, detaljplan och detaljplaneändring, 14200

Detaljplaneförslaget har varit framlagt till påseende enligt MBL 65 § och MBA 27 § under tiden 7.8.2024–9.9.2024.

UTLÅTANDEN:

Om detaljplaneförslaget gavs sammanlagt 15 utlåtanden:

1.	Västra Nylands museum	6.8.2024
2.	Skogscentralen	6.8.2024
3.	Digita Oy	16.8.2024
4.	Kyrkslätts småfastighetsförening rf	22.8.2024
5.	Esboregionens miljö- och hälsoskydd	23.8.2024
6.	Caruna Esbo Ab	27.8.2024
7.	Fortum Power and Heat Oy City Solutions	1.9.2024
8.	Polisinrättningen i Västra Nyland	5.9.2024
9.	Västra Nylands räddningsverk	6.9.2024
10.	Kyrkslätts hembygdsförening	6.9.2024
11.	Kyrkslätts miljöförening rf	9.9.2024
12.	Kyrkslätts handikappråd	9.9.2024
13.	NTM-centralen i Nyland	9.9.2024
14.	Kyrkslätts kommuns miljövårdsenhet	9.9.2024
15.	Nylands förbund	9.9.2024

ANMÄRKNINGAR:

Om detaljplaneförslaget gavs sammanlagt 1 anmärkning.

Innehåll

1.	UTLÅTANDEN	3
1.1	Västra Nylands museum (6.8.2024)	3
1.2	Skogscentralen (6.8.2024)	4
1.3	Digita Oy (16.8.2024)	4
1.4	Kyrkslätts småfastighetsförening rf (22.8.2024)	4
1.5	Esboregionens miljö- och hälsoskydd (23.8.2024)	7
1.6	Caruna Esbo Ab(27.8.2024)	8
1.7	Fortum Power and Heat Oy City Solutions (1.9.2024)	8
1.8	Västra Nylands polisinrättning (5.9.2024)	9
1.9	Västra Nylands räddningsverk (6.9.2024)	9
1.10	Kyrkslätts hembygdsförening (6.9.2024)	9
1.11	Kyrkslätts miljöförening rf (9.9.2024)	10
1.12	Kyrkslätts handikappråd (9.9.2024)	11
1.13	NKTM-centralen i Nyland (9.9.2024)	11
1.14	Kyrkslätts kommuns miljöårdsenhet (9.9.2024)	16
1.15	Nylands förbund (9.9.2024)	17
2.	ANMÄRKNINGAR	22
2.1	Anmärkning 1 (9.9.2024)	22

1. UTLÅTANDEN

1.1 Västra Nylands museum (6.8.2024)

Museet har bekantat sig med ärendet och kommenterar det ur den byggda kulturmiljön, landskapets och byggnadsskyddets samt det arkeologiska kulturarvets synvinkel. Museet har tidigare gett utlåtande om planens beredningsmaterial 17.5.2024. För den byggda kulturmiljöns och landskapets del ansåg museet redan i utkastsskedet att det är bra och värt att stöda, att planlösningen anvisar relativt många områden för närrekreation (VL) och att det är placerat så att det bildar en parkliknande kantzon från de nya kvartersområdena i riktning mot det värdefulla Porkalalandskapet. Beteckningen och dess bestämmelser är bra, likaså de allmänna bestämmelserna för de nybyggnationens byggnadssätt. Museet har inte i det här skede några övriga kommentarer gällande den byggda kulturmiljön och landskapet.

Ur det arkeologiska kulturarvets synvinkel konstaterar museet att man sedan tidigare känner till en fredad fast fornlämning (Lag om fornminnen 295/1963), den förhistoriska stensättningen Storå kern (identifieringsnummer i fornminnesregistret 1000039180). Objektet har lokaliserats vid en terrängsyn år 2020 (Niko Anttiroiko / Västra Nylands museum).

Västra Nylands museums arkeolog gjorde en ny terrängsyn i maj 2024 och i samband med den hittades i närheten av Storå kern en annan eventuell fornlämning, stensättning, Storå kern 2 (identifieringsnummer i fornminnesregistret 1000051496). Tilläggsuppgifter om objekten finns på Kulturmiljöns tjänsteportal som upprätthålls av Museiverket på adresserna <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1000039180> (Storå kern) och <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.1000051496> (Storå kern 2).

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

I planförslaget har området ovanpå fornlämningen beteckningen KM-1, alltså kvartersområde för affärsbyggnader. Om objektet har man 18.6.2024 hållit en rådplägning enligt lagen om fornminnen (295/1963) 13 §. Vid rådplägningen konstaterades att ett bevarande av fornlämningen på området skulle medföra oskäliga hinder för planens förverkligande och Museiverket har gett tillstånd till att fornminnet får avlägsnas efter tillräckliga undersökningar. Vid rådplägningen förutsattes också att det eventuella fornminnet Storå kern 2 undersöks. Ett PM från rådplägningen finns som bilaga till planmaterialet.

Västra Nylands museum konstaterar att den fasta fornlämningen Storå kern inte behöver noteras i detaljplanen, när de undersökningar man kommit överens om har utförts och Museiverket har godkänt fältrapporten innan planförslaget godkänns. Ifall man inte hinner utföra undersökningarna och Museiverket inte hinner godkänna fältrapporten innan planförslaget godkänns, ska Storå kern få sm-beteckning och områdesavgränsning i planen. Planbestämmelsen ska innehålla följande:

En fast fornlämning som är fredad enligt lagen om fornminnen (295/1963). Att schakta, övertäcka, förändra, skada eller på annat sätt röra området är förbjudet enligt lagen om fornminnen. Det regionala ansvarsmuseet (Västra Nylands museum) bör höras gällande planer som berör eller anknyter till området. I enlighet med myndighetssamråd som hållits enligt 13 § i lagen om fornminnen kan objektet avlägsnas när planen förverkligas, förutsatt att tillräckliga arkeologiska undersökningar av objektet har genomförts.

Ifall den eventuella fornlämningen Storå kern 2 vid undersökningarna visar sig vara en fast fornlämning, behöver den inte läggas till i detaljplanen om den innan planen fastställs undersökts på det sätt man kommit överens om vid rådplägningen.

BEMÖTANDE: Museiverkets utlåtande 16.10.2024 om de arkeologiska undersökningarnas tillräcklighet gällande Tolls sportens fornlämningar Storå kern, Storå kern 2 och Tolls Övergård finns som bilaga till planen.

Enligt utlåtandet har de genomförda undersökningarna, enligt den fältrapport som tillställdes Museiverket hösten 2024, konstaterats vara tillräckliga. Lagen om fornminnen begränsar inte längre området markanvändning och fornlämningarna avlägsnas som fredade objekt ur fornlämningsregistret. Byggnadsarbetena kan således inledas på området.

Från plankartan avlägsnades planbeteckningen och -bestämmelserna gällande fornlämningen Storå kern. Den eventuella fornlämningen Storå kern 2 har undersökts på det sätt som förutsattes vid rådplägningen och den har inte lagts till på plankartan.

1.2 Skogscentralen (6.8.2024)

Skogscentralen har inga anmärkningar gällande planens innehåll. Vi vill bara påminna om att det inte finns några jord- och skogsbruksdominerade områden på detaljplaneområdet, varvid skogslagen inte tillämpas på området och man behöver t.ex. inte göra någon anmälan om användning av skog när man hanterar skogarna på området.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.3 Digita Oy (16.8.2024)

När detaljplanen genomförs behöver områdets mobilnät tilläggskapacitet, eftersom antalet användare av mobilkommunikation kommer att växa på ett relativt tätt område. Digita föreslår att planen ska reservera ett emt-område för en basstation för mobilkommunikation (mast och utrymme för utrustning). Nedan ett preliminärt förslag till områdesavgränsning (blå avgränsning), där platsen radiotekniskt sett skulle kunna finnas. Från samma plats skulle man också kunna sköta mobilnätets kompletteringsbehov för detaljplaneområdet Tollsporten norra.



BEMÖTANDE: Det område som föreslås för en basstation för mobilkommunikation har betydande naturvärden och lämpar sig inte för en basstation. Ett eventuellt byggande på ett kvartersområde kan Digita diskutera med den privata tomtägaren.

1.4 Kyrkslätts småfastighetsförening rf (22.8.2024)

Kyrkslätts småfastighetsförening (KSF) anser att förslaget är bra och understöder det, så länge man i den fortsatta planeringen ännu preciserar vissa frågor och utför bullermodelleringar och -mätningar på området.

Allmänt om detaljplaneförslaget

KSF anser att de separata detaljplanerna Tollsporten södra och Tollsporten norra bildar en så enhetlig helhet, att de ska behandlas samtidigt genom hela processen ända tills kommunfullmäktige slutligt fastställer planerna. Föreningen ger nu ett gemensamt utlåtande om båda planerna, eftersom man anser att kommenterarna gäller för båda planerna.

KSF fäster uppmärksamhet vid att Tollsportens detaljplaneområden ligger vid knutpunkter med för Kyrkslätt synnerligen goda trafikförbindelser, det finns till och med gott om kollektivtrafik på området. Utvecklingen av området är alltså i enlighet med kommunens strategi och betjäna också regionalt sett ett större område.

KSF påpekar att Tollsportens framlagda detaljplaneförslag inte direkt berör föreningens kärnverksamhet, så tyngdpunkten i utlåtandet ligger på att bedöma konsekvenserna i närlösningsområdena.

BEMÖTANDE: Man strävar till att samordna norra och södra Tollsportens planprocesser.

På begäran ger Kyrksläotts småfastighetsförening följande utlåtande:

Bullermodellering och bullermätningar ska utföras i närområdena

KSF anser att förslaget är bristfälligt, eftersom det på ett så här kritiskt område inte har gjorts en bullermodellering som ingår i planförslagen. De utarbetade detaljplanerna kommer märkbart att förändra särskilt det buller från Västerleden som hörs till närområdena. Bullermodelleringar bör alltså göras eller existerande utredningar uppdateras med beaktande av de betydande förändringarna i terrängen.

KSF anser att i synnerhet Bredbergsområdet, som ligger strax norr om planområdet, ska ges särskild uppmärksamhet och där ska utföras bullermätningar innan planen börjar genomföras: både vid järnvägen och på Bredbergets högsta punkt, men också vertikalt, alltså från de översta våningarna i flervåningshusen i Sagovägens AK-kvarter. Under den tid när planen genomförs bör man också övervaka att de här områdenas bullerbelastning åtminstone inte ökar.

Också det buller som uppstår under byggnadstiden bör modelleras och man bör sträva till att minimera bullret – det kommer ju att utföras relativt massiva sprängningar på detaljplaneområdena.

Nämnda bullermätningar och -modelleringar skulle också kunna användas för internt bruk inom de kommande detaljplaneområdena genom att ge noggrannare definitioner gällande bullerhanteringen i byggnader och på gårdsplaner.

KSF kräver sålunda att nämnda bullermodelleringar och -mätningar ska utföras innan planen kan godkännas och att de bifogas planens beredningsmaterial.

BEMÖTANDE: En bullerutredning gjordes i samband med att planförslaget justerades. Utredningen bifogades planen. Kalkyleringsprogrammet beräknar hur bullret sprider sig i en 3D-modell med beaktande av bl.a. avståndsdämpning, terrängformer, byggnader, bullerhinder och reflektioner.

På Tollsportens norra och södra detaljplaneområden måste man bryta sten för att jämna ut gator och tomter. Bullret från brytning och krossning har undersökts i bulleranalysens bullerutredning, som bifogats planen i samband med justeringen av planförslaget.

I brytningsplanen presenteras bl.a. brytningsmängder, brytningsnivåer samt brytningsriktningar. Brytningsplanen användes som utgångsmaterial för bullermodelleringen. Modelleringen beaktar buller från brytning både skilt för sig och tillsammans med väg- och spårtrafiken.

Ifall det på planområdet uppstår sådan verksamhet som förutsätter att bullret följs upp, ska kontinuerliga bullermätningar utföras enligt miljöskyddslagen. Arbetsmöten om buller och sprängning ska hållas med kommunens miljömyndighet.

Reklamställningar

KSF anser att bestämmelserna för områdets reklamer huvudsakligen är goda, men påpekar att de här bestämmelserna ännu ska innehålla ett förbud mot vertikala reklampelare (som t.ex. Prismas reklampelare i centrum). Föreningen anser att vertikala reklampelare inte passar in i området, trots att de uppe på berget skulle synas från långt håll, utan att synligheten på samma berg kan uppnås utan höga reklampelare.

BEMÖTANDE: Planbestämmelserna ändrades så att det inte är tillåtet att placera reklampelare på tomterna.

Kommunens skyltfönster när man anländer från öster

KSF anser att Tollsporten, när man anländer från Esbohållet, kommer att utgöra ett effektivt skyltfönster mot Västerleden och järnvägen, så länge man i planläggningen fäster

uppmärksamhet vid den byggda miljöns utseende. Planläggningen av området och de blivande byggnaderna kommer att bli ett slags "Välkommen till Kyrkslätt"-reklam strax innan man kommer till kommunens centrum och den borde vara smickrande och lockande. Vid förverkligandet av området bör man alltså fästa särskild uppmärksamhet också vid fasaderna.

BEMÖTANDE: Planen innehåller flera olika bestämmelser om fasadernas byggnadssätt och kvalitet samt omgivningens trivsel.

Planen kompletterades med om bestämmelser om bl.a. butikslokalernas ingångar, placering, tillgänglighet, ytmaterial samt lastningsgårdarnas och avfallsserviceutrymmenas insynsskydd.

Vy från Porkalavägen

Trots att den här frågan tydligt behandlas i planmaterialet, vill KSF ändå betona att planeringen av det södra området bör göras så att vyn från Porkalavägen inte märkbart förändras. Trots att Porkalavägens anslutning till Västerleden flyttades till sin nuvarande plats på 90-talet, och man alltså inte kan tala om en historisk väg på den här platsen, är det här ändå en del av Porkalavägen och dess värdefulla landskapsområden.

BEMÖTANDE: I detaljplanen Tollsporten södra anvisas ett stort närrekreationsområde som bildar en kantzon mot det nationellt värdefulla landskapsområdet. Vegetationen i kantzonen ska bestå av olika arter med olika höjd.

I samband med att planförslaget justerades kompletterades plankartan så att det på närrekreationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadstans gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns.

Bland annat med de här beteckningarna och bestämmelserna strävar man till att trygga landskapsvärdena.

Fornlämningsområden

KSF vill endast konstatera att museiverkets krav på tillräckliga fältundersökningar och fältrapporter ska förverkligas på det sätt som museiverket förutsätter. Detta för att museiverket ska kunna bekräfta att planerna kan föras vidare för godkännande utan fornlämningsbeteckning.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Kustbanans utveckling

KSF vill fråga hur man på planområdena har beaktat en eventuell kommande utveckling av kustbanan till t.ex. en 4-spårig stadsjärnväg ända fram till Kyrkslätt centrum. Utvecklingsmöjligheterna för den kollektiva (spår)trafiken får inte försvåras på grund av planläggningen.

KSF anser att detaljplanen Tollsporten norra ska planeras så att en eventuell utveckling av kustbanan till 4-spårig stadsjärnväg inte hindras och att möjligheten att utveckla kustbanan tydligt förs fram i planmaterialet.

BEMÖTANDE: Utlåtandet har besvarats i Tollsporten norras bemötanden.

Anslutningsparkering

KSF är orolig för att de nuvarande anslutningsparkeringarna på båda sidorna om motorvägen blir tilläggsparkeeringsplatser för detaljplaneområdena, vilket de inte är planerade för. Särskilt den södra anslutningsparkeringen används redan nu mycket. Föreningen anser att dimensioneringen av parkeeringsplatser i planerna ska vara tillräcklig, så att de här områdena inte ytterligare belastar anslutningsparkeringarna.

BEMÖTANDE: I detaljplanen för det södra området har bestämmelserna för parkeringen kompletterats. I KTY-2-kvartersområdena tillämpas vid dimensionering av parkeeringsplatser för detaljhandels butikslokaler principen att åtminstone 15 av de kalkylerade parkeeringsplatserna ska anvisas för datumparkering.

För övrigt har parkeringsplatsernas tillräcklighet tryggats med parkeringsdimensionering. Minimiantalet parkeringsplatser för kontors-, affärs och butikslokaler är 1 bp / 40 k-m², vilket är en snävare dimensionering än för industri- och lagerutrymmen.

Kollektivtrafikens hållplatser

KSF framför ett önskemål om att man i samband med gatuplaneringen också beaktar att det ska finnas tillräckligt med hållplatser för kollektivtrafiken, alltså bussarna, så att de också betjänar de nya områdena. T.ex. på Porkalavägen finns det inte nu några hållplatser som skulle betjäna det södra området.

BEMÖTANDE: Hållplatsernas placering vid Porkalavägens norra ända undersöks i detaljplanen för Tollsträsket i samband med planeringen av kommunaltekniken.

Lunchrestaurang

Eftersom upp till 350 arbetsplatser planeras för området, frågar KSF om planerna möjliggör någon form av lunchrestaurang som skulle betjäna de här arbetsplatserna och butikerna?

BEMÖTANDE: Planen hindrar inte att det finns en lunchrestaurang på området.

Verksamheten i området

KSF vill ännu fästa uppmärksamhet vid ett så betydelsefullt områdes kommande användning. Föreningen ser det som viktigt att det i området, i enlighet med kommunstrategin, skapas arbetsplatser, så att arbetsplatsufficiensen i Kyrkslätt förbättras. KSF betonar att utvecklingen på de här områdena, som verkligen har goda trafikförbindelser, också när det gäller kollektivtrafiken, ska skapa nya arbetsplatser.

I planernas inledning konstateras det nu att syftet med planläggningen också är att skapa ett "område för lagerbyggnader". När området definieras som område för lagerbyggnader, möjliggör det att företag som t.ex. Pelican self storage eller Talliosake kan idka verksamhet på området. De här företagens verksamhetsfilosofi skapar i praktiken inga arbetsplatser på ett så här viktigt område nära kommunens centrum (t.ex. Talliosake har goda verksamhetsutrymmen på lämpligare områden i Kyrkslätt). Å andra sidan behöver alla företag och butiker lagerutrymme, så området behöver nog också lager.

KSF för fram alltså ett önskemål till planerarna om att definitionen av planens syfte ännu skulle justeras, så att det i sinom tid verkligen skapas arbetsplatser på dessa privata marker och inte bara självbetjäningshallar.

BEMÖTANDE: Planen kompletteras med bestämmelser om våningsytans minimistorlek och vilka branscher planen möjliggör. På så sätt kan man påverka hurdana verksamheter som etablerar sig på området.

1.5 Esboregionens miljö- och hälsoskydd (23.8.2024)

Esboregionens miljö- och hälsoskydd konstaterar att detaljplanen ska uppgöras så att byggnadernas användare inte utsätts för hälsorisker på grund av t.ex. buller eller luftföroreningar.

Planen bör beakta att byggandet ska vara radonsäkert. Vid planering och förverkligande av en ny byggnad är referensvärdet för inneluftens radonhalt 200 becquerel per kubikmeter.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Gällande buller ska planen förutom riktvärdena för bullernivåer (Statsrådets beslut 993/1992) också beakta kraven på bullernivåer i förordningen om boendehälsa (545/2015).

BEMÖTANDE: Planbestämmelserna har kompletterats med de riktvärden för bullernivåer som anges i förordningen om boendehälsa.

Gällande brytning och krossning av sten ska man se till att buller, damm o.d. inte försämrar invånarnas hälsa eller trivsel i närområdena. Det buller som uppstår vid brytning och krossning

får inte överstiga riktvärdena för bullernivåer (Statsrådets beslut 993/1992) eller åtgärdsgränserna i förordningen om boendehälsa (545/2015).

BEMÖTANDE: Krossningen av den brutna stenen kan utföras på Tollsporten södras detaljplaneområde med bulleransmälan enligt miljöskyddslagens 118 §, som innebär att krossning kan utföras under sammanlagt 49 dagar inom samma verksamhetsområdeshelhet.

I samband med justeringen av planförslaget gjordes en bullermodellering, som också presenterar behövliga bullerdämpande åtgärder i anslutning till stenkrossning.

1.6 Caruna Esbo Ab (27.8.2024)

Konsekvenser för eldistributionen

Planen noterar de platser som gavs i ett tidigare utlåtande gällande nätstationer och ledningsområde för en 100 kV:s kraftledning.

Fördelning av överflyttningskostnader

Behövlig överflyttning av komponenter i Caruna Esbos elnät sköts av Caruna Esbo och för kostnaderna svarar den som beställt överflyttningen. För att ledningar, nätstationer och andra komponenter ska kunna flyttas, ska det ordnas nya permanenta platser för dem.

När planen har fastställts, önskar vi få information om detta.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

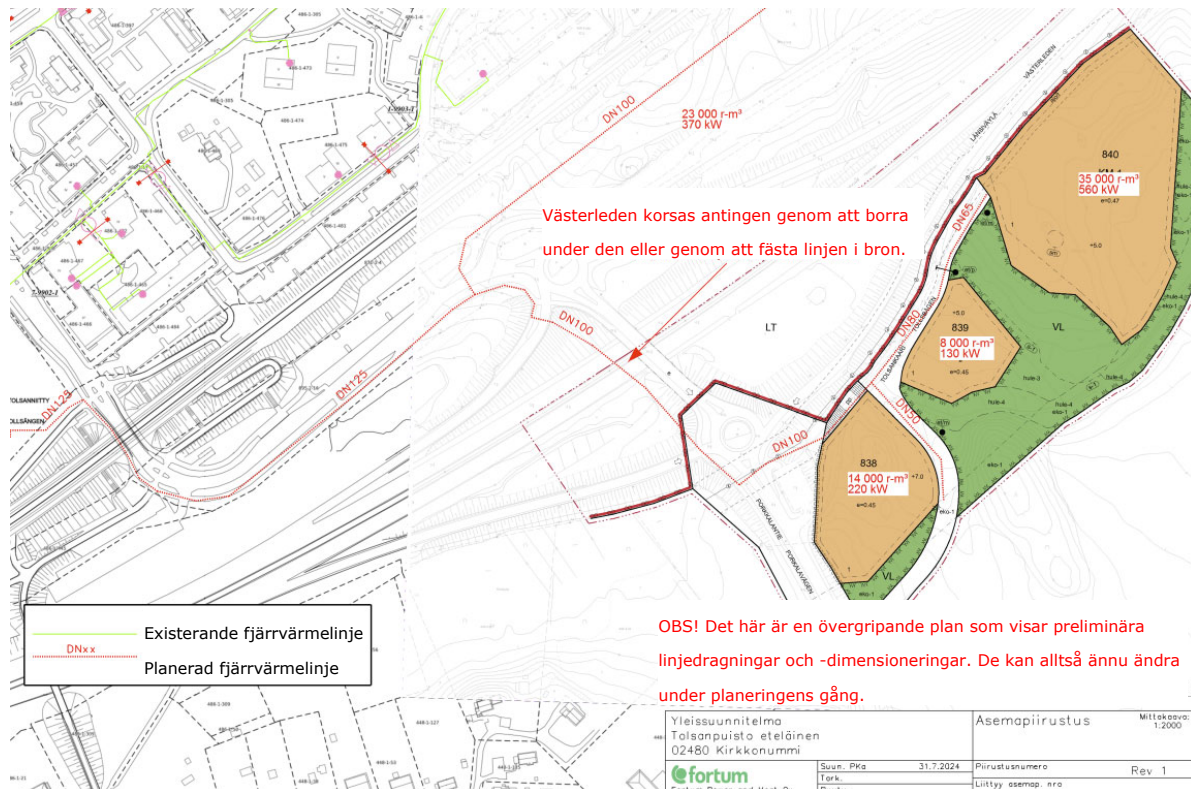
1.7 Fortum Power and Heat Oy City Solutions (1.9.2024)

Fortum har ett stamnät för fjärrvärme vid planeringsområdet norr om Västerleden. För att fastigheterna ska kunna anslutas till fjärrvärmenätet förutsätter det att stamlinjer antingen dras under Västerleden eller längs en bro över Västerleden. De här linjerna kan byggas förutsatt att behövliga tillstånd erhålls och projektet är ekonomiskt försvarbart.

Som bilaga finns en preliminär översiktsplan för byggande av ett fjärrvärmenät till området.

Fortum är redo att erbjuda fjärrvärme åt de fastigheter som byggs på planområdet samt eventuellt också fastighets- eller områdesspecifika uppvärmnings-/kylningslösningar utgående från behov och ekonomisk lönsamhet.

Fortum vill delta i utvecklingen av det här området genast när projektet inleds.



BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.8 Västra Nylands polisinspektion (5.9.2024)

Båda planförslagen är heltäckande och beaktar bl.a. konsekvenserna för trafiken och miljön. Polisen har inget att anmärka gällande dessa.

Som en följd av planändringen kommer trafikmängderna i området att öka något jämfört med nuläget. Trafiksäkerhet i olika former och i synnerhet hållbara färdmedel har emellertid beaktats väl i detaljplanerna och polisen ser inga stora problem när det gäller trafiksäkerheten. I synnerhet den nya gatan i området (Tollsrakan) kommer att minska genomfartstrafiken genom bostadsområdena.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.9 Västra Nylands räddningsverk (6.9.2024)

Naturskyddsområde

Planområdet ligger i omedelbar anslutning till vattendrag och naturskyddsområde. I planeringskedet bör man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av släckningsvatten vid eldsvåda (t.ex. byggnadsbrand eller fordonsbrand).

Släckningsvatten

Tillgången till släckningsvatten på området ska tryggas. Släckningsvattensarrangemangen ska förverkligas i enlighet med Västra Nylands räddningsverks släckningsvattenplan. På området ska placeras minst en brandpoststation som producerar minst 3600 l/min.

BEMÖTANDE: Brandpoststationen beaktas vid planeringen av gator och byggande.

1.10 Kyrkslätts hembygdsförening (6.9.2024)

Söder om planeringsområdet böljar Porkalaskärgårds- och odlingslandskap, som har klassificerats som ett nationellt värdefullt landskapsområde och som en kulturhistoriskt värdefull landsbygdsområde där inget byggande planeras.

Då rondellen inom planeringsområdet där Porkalavägen börjar också är "inkörsporsten" till Porkalavägens skärgårds- och odlingslandskap bör kvarteret 838 / KTY-2 med bl.a. 2500 m² för krävande specialhandel lämnas bort och området bevaras i naturligt skick för att bevara miljön invid Porkalavägen. Den nuvarande Porkalavägen ansluter sig också efter några kilometer till den ursprungliga Porkalavägen som är den gamla postvägen vilken är skyddad enligt Kyrkslätts kommuns generalplan 2020 enligt byggnadslagstiftningen.

Inom planeringsområdet finns även fornfynd som så långt det är möjligt borde bevaras.

BEMÖTANDE: I samband med det justerade planförslaget gjordes ett mera detaljerat fotomontage samt en landskapsanalys.

Planbestämmelserna har kompletterats så att byggnadernas takfotshöjd får vara högst 15 meter. I samband med att planförslaget justerades kompletterades det så att på närreklamationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadens gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns. Planbestämmelserna ändrades så att byggnadernas fasader ska vara enhetliga gällande byggnadssätt och färgsättning. Fasadernas huvudsakliga färg ska vara bruten och naturnära.

Kulturlandskapets centrala värden bevaras när åkerområdet förblir obebyggt och landskapet gränsar också i fortsättningen till en trädbevuxen zon. Trädbeståndet blir emellertid glesare och byggnaderna skymtar fram mellan träden mot åkerlandskapet. Byggnadernas höjd är planerad så att byggnaderna blir under trädens kronskikt och färgerna är brutna och naturnära, varvid landskapskonsekvenserna söderut blir mindre. I vägområdet vid Västerleden kommer det dock att ske större förändringar i landskapet, men vägområdet är inte känsligt för förändringar.

VL-området är anvisat som närreklamationsområde som bildar en kantzon mot det nationellt värdefulla landskapsområdet. Vegetationen i kantzonen ska bestå av olika arter med olika höjd. Kantzonen främjar också flygekorrans möjligheter att röra sig i området och fungerar liksom nu också som översvämningssrutt.

Under planprocessen hölls en rådplägning med myndigheterna i enlighet med lagen om fornminnen (295/1963) 13 §, eftersom man anvisar förändrad markanvändning för det område där den i lagen om fornminnen fredade fornlämningen Storåkern (identifieringsnummer: 1000039180) finns. De undersökningar man kom överens om vid rådplägningen har utförts och Museiverket har godkänt fältrapporten.

Enligt utlåtandet är de utredningar enligt fältrapporten som utfördes hösten 2024 tillräckliga. Lagen om fornminnen begränsar inte längre markanvändningen i området och fornlämningarna avlägsnas som fredade objekt ur fornlämningsregistret. På området kan man således inleda byggnadsarbeten.

Planbeteckningen och -bestämmelserna om fornlämning (Storåkern) togs bort från plankartan.

1.11 Kyrkslätts miljöförening rf (9.9.2024)

På alla fungerande förbindelserutter för flygekorrar har man nu anvisat byggande. Trädbeståndet i området runt bäckfåran som löper längs planområdets gräns är vid KM-1 mycket glest och i flygekorrutredningen betecknas det som en svag förbindelserutt. I nuläget bör en fungerande förbindelserutt bevaras åtminstone tills förbindelserutten vid bäckfåran har förbättrats och breddats när de planterade eller naturligt växande träden har vuxit sig tillräckligt höga.

Förbindelserutten i området runt bäckfåran har gjorts alldeles för smal vid KTY-2 och KM-1 och den bör breddas så att den bredden motsvarar åtminstone två trädängder. På VL-området vid KM-1 anvisas dessutom både hantering av dagvatten samt förbindelserutt för flygekorrar på samma område. De här står delvis i strid med varandra, åtminstone försvårar det planeringen

och hanteringen av dagvatten, eftersom de ska genomföras samtidigt som man utökar antalet träd som lämpar sig för flygekorrar. Också av den här anledningen bör VL-området kännbart breddas.

Den föreslagna planbeteckningen och bestämmelsen för den obebyggda tomtdelen på KM-1-området som gränsar till flygekorrrens kärnområde är inte tillräckliga. De bör ange att det nuvarande trädbeståndet ska bevaras åtminstone som 30 meter brett för att minska skadliga randeffekter.

BEMÖTANDE: För att kunna beakta flygekorrarna och naturutredningarna ordnades ett arbetsmöte 1.2.2024. Till mötet hade kallats representanter för NTM-centralen och kommunens miljövårdsenhet. På mötet kom man överens om vilka åtgärder som är tillräckliga för att beakta flygekorrarna i detaljplanen. Arbetsmötet behandlade bland annat kärnområdet och gatuförbindelsen, förbindelsen över Porkalavägen samt förbindelsen till bäcken. Det man kom överens om på mötet har beaktats i planlösningen.

Detaljplanen anvisar bland annat en del av ett område där det finns fortplantnings- och rastplatser för flygekorrar (s-1) samt en del av ett område där det finns behov av en ekologisk förbindelse mellan flygekorrarnas livsområden (eko-1).

I samband med att planförslaget justerades kompletterades plankartan så att det på närrekreationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadsytans gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns. Genom att plantera en del av ett område med träd strävar man till att öka antalet träd som lämpar sig för flygekorrar och bredda deras förbindelserutt.

De 1–2 träd som växer i dagvattenfördjupningens sluttning binder de jorden i rampen och förhindrar erosion, binder näringsämnen och avdunstar vatten. Det här främjar dagvattenhanteringen.

1.12 Kyrkslätts handikappråd (9.9.2024)

Handikapprådet påpekar att man i den fortsatta planeringen ska beakta tillgängligt byggande och skapa en trygg, hälsosam och tillgänglig omgivning.

Tillgängliga bilplatser ska placeras i närheten av butiksingångarna och därifrån ska det finnas en tillgänglig och lättframkomlig rutt till ingången. Avståndet mellan den tillgängliga bilplatsen och ingången ska vara högst 10 m.

Handikapprådet för fram att man i den fortsatta planeringen också ska beakta de tillgängliga bilplatsernas vinterunderhåll, så att inte snöhögar hindrar eller försvårar användningen av en tillgänglig bilplats.

Till övriga delar beslutade handikapprådet att ärendet antecknas för kännedom och att rådet i det här skedet inte har några övriga kommentarer.

BEMÖTANDE: Planbestämmelserna kompletterades så att byggnadernas butikslokalers ingångar ska placeras på den sida där kunderna anländer. Från ingångarna ska det finnas tillgängliga och trygga förbindelseleder till kundgården och till allmänna leder för gång- och cykeltrafik.

Med den här bestämmelsen tryggar man i tillräcklig grad att det finns tillgängliga och trygga förbindelseleder. Vid byggnadsplaneringen tar man noggrannare ställning till de teman som framförs i utlåtandet.

1.13 NTM-centralen i Nyland (9.9.2024)

Samhällsstruktur

Planbeskrivningen har kompletterats enligt motiveringarna i markanvändnings- och bygglagen 42 § 4 mom. gällande en föråldrad generalplan. Dessutom behandlar planbeskrivningen generalplanens innehållskrav i enlighet med MBL 42.4.

I beredningsskedets bemötanderapport konstateras de överlappande beteckningarna hule-3-, hule-4-, eko-1- och s-1 ska justeras så att de inte längre står i strid med varandra. NTM-centralen i Nyland för emellertid fram att det öster om KM-1-kvartersområdet finns en avgränsning av ett delområde för både eko-1- och hule-3-områdesreserveringar. Eko-1-delområdets planbestämmelse förutsätter att flygekorrens möjligheter att förflytta sig i området tryggas, bl.a. genom att vårda och stärka trädbeståndet så att en förbindelse via trädtopparna bevaras. Hule-3-beteckningen avser en riktgivande del av ett område där man får bygga bassäng, fördjupning, dike, reservoar, våtmark eller annan konstruktion för rening och fördröjning av dagvatten. NTM-centralen i Nyland anser det fortfarande finns behov av att samordna bestämmelserna, så att man kan försäkra sig om att målen för områdesreserveringarna uppfylls när planen genomförs.

BEMÖTANDE: Fördjupningen för hantering av dagvatten ska placeras i en existerande sänka där vattnet redan i nuläget fördröjs. I samband med byggnadsplaneringen ska man märka och bevara alla stora träd som är viktiga för flygekorrens förbindelseleder.

Den trädlösa delen formas till en fördröjningssänka där man använder nuvarande eller motsvarande växtlighet. På sänkans kanter är det möjligt att plantera flera träd för att binda kantområdena och för att avdunsta vatten. Också på översvämningssruttens kanter kan man plantera stamved, som är viktig för såväl dagvattenhanteringen som för flygekorrens förbindelseleder.

Hule-3-beteckningen ändrades så att den avser en riktgivande del av ett område där man får bygga bassäng, fördjupning, våtmark eller andra konstruktioner för fördröjning och rening av dagvatten.

Styrning av handelns placering

Samtidigt med detaljplanen Tollsporten södra uppgörs detaljplanen Tollsporten norra. NTM-centralen i Nyland anser, liksom man också kommit fram till i detaljplanearbetet och i bl.a. den kommersiella utredningen, att detaljplaneprojektet tillsammans Tollsportens planskilda anslutning bildar en helhet, vars konsekvenser ska bedömas som en helhet. Det norra områdets detaljplan är samtidigt framlagt till påseende. Som en helhet i anslutning till Tollsportens planskilda anslutning skulle den möjliggöra en butik som kräver sammanlagt 19 000 k-m² utrymme, varav 10 000 k-m² ligger på detaljplaneområdet Tollsporten södra. Det är fråga om en stor detaljhandelsenhet som består av flera butiker, vars regionala betydelse har bedömts i den kommersiella utredningen.

I den kommersiella utredningen jämförs detaljhandelns omsättning i Kyrkslätt år 2021 med grannkommunerna och andra jämförbara kommuner. Utgående från jämförelsen har man i utredningen fört fram att det i nuläget strömmar en betydande del köpkraft från Kyrkslätt till andra kommuner och att utbudet av utrymmeskrävande butiker i Kyrkslätt inte motsvarar den efterfrågan som områdets invånare skapar. Bl.a. med tanke på tillväxtprognoserna för befolkningen konstaterar man i utredningen att inte ens som en enhetlig stor butiksenhet med en maximal dimensionering på 19 000 k-m² skulle detaljplanerna ha betydande regionala konsekvenser på grund av det stora butiksutbudet i Esbo och Kyrkslätts centrum.

Utredningen behandlar också Tollsportens detaljplaners konsekvenser för Ingvalsporten, som både i landskapsplanen och delgeneralplanen är anvisat som regionalt betydelsefullt område för handel. Utredningen konstaterar följande: En butik som dimensioneras enligt detaljplanen för Tolls påverkar Ingvalsportens utvecklingsmöjligheter och placeringen av en utrymmeskrävande butik på landskapsplanens KM-område; Kyrkslätt har inte marknad och köpkraft för två stora utrymmeskrävande butikshelheter.

Enligt vad som konstateras i utredningen försvårar Tollsportens detaljplaner förverkligandet av landskapsplanen på Ingvalsportens område, vilket står i strid med vad som stadgas i markanvändnings- och bygglagens 32 § 2 mom. Landskapsplanens styrande funktion spelar en särskilt stor roll när detaljplanen avviker från gällande generalplan. Den helhet som Tollsportens detaljplaner utgör har också regional betydelse som storenhet för detaljhandel och den föreslagna helhetslösningen står därför i strid med det som stadgas i markanvändnings- och bygglagen (MBL 71 c §) gällande placeringen av detaljhandelsaffärer. Detaljplaneförslaget uppfyller inte innehållskraven för en detaljplan (MBL 54 § 1 mom.)

BEMÖTANDE: Enligt MBL 71 c § ska stora detaljhandelsenheter i första hand placeras i ett centrumområde, om inte en annan placering är motiverad med tanke på affärens tillgänglighet.

Enligt Tollsportens kommersiella utredning skulle en utrymmeskrävande affär på Tollsområdet förbättra såväl den fysiska som den upplevda tillgängligheten. Området har samhällsstrukturellt sett ett gott läge och möjliggör att området på ett hållbart sätt enkelt kan nås också med cykel och kollektivtrafik. Området har en god trafikkapacitet och det är lättillgängligt och synligt.

På Ingvalsportens område har projekt som gäller utrymmeskrävande handel inte förverkligats och kommunens önskan har varit att utveckla området för övriga arbetsplatsfunktioner. Tollsområdet är med tanke på samhällsstruktur och tillgänglighet en bättre plats för utrymmeskrävande handel än Ingvalsporten.

Ingvalsportens regionalt betydande handelsområde är identifierat och planlagt under en tid när butikskoncentrationer och projekt placerades mera åtskilt från samhällsstrukturen. Butiksprojekt har under de senaste åren allt mera sökt sig mot nuvarande kommersiella koncentrationer samt närmare en tät samhällsstruktur. Redan av den anledningen har t.ex. genomförandet av Ingvalsporten varit utmanande. En särskild utmaning är också de investeringar i infra och trafik som utvecklingen av området förutsätter samt att styra butiksstrukturen att gälla endast utrymmeskrävande handel. Frågan behandlas och preciseras i uppdateringen av den kommersiella utredningen som finns som bilaga till det justerade planförslaget.

Ingvalsportens kommersiella dimensionering grundar sig i landskapsplanen på ett stort, regionalt influensområde, medan Tollsportens dimensionering grundar sig på den växande köpkraft inom detaljhandeln som uppstår tack vare Kyrksläotts ökande invånarantal. En stor del av den ökade köpkraften hos Kyrksläotts invånare gällande utrymmeskrävande handel skulle förverkligas på Tollsportens område. Utgående från enbart Kyrksläotts invånares köpkraft och det kalkylerade utrymmesbehovet går det emellertid inte att direkt dra några slutsatser om förutsättningarna för ett förverkligande av Ingvalsporten, beroende på de här områdenas olika karaktär och influensområde (marknad).

Det tidigare, nu avslutade, planprojektet för Ingvalsporten var i enlighet med både Jorvas och Ingvals delgeneralplan; butikskoncentrationen hade t.o.m. 50 000 k-m² affärsutrymme. Den ökning av trafikmängderna som projektet antogs medföra förutsatte en märkbar förbättring av anslutningarna till huvudlederna (Västerleden och Ring III). Kostnaderna för detta blev höga och det fanns inte förutsättningar för att genomföra projektet. Också den förväntade utvecklingen av näthandeln var till nackdel för projektet. De planläggningsansvariga beslutade alltså att avsluta projektet i slutet av år 2015.

Den gällande landskapsplanen möjliggör att man, med stöd av kommersiella utredningar, granskar de regionala nedre gränserna i en utvecklingszon för tätortsfunktioner samt i ett område där landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser gäller. Bestämmelsen i landskapsplanen möjliggör också att man, på basis av utredningarna, bygger en större affär än vad som anvisats, ifall den inte konstateras vara av regional betydelse.

I Tollsportens kommersiella utredning konstateras att projektets överskridning, med beaktande av de koncept som ska förverkligas, inte är särskilt betydande, eftersom utrymmeskrävande butiksenheter inte utgör något egentligt regionalt marknadsområde för huvudstadsregionen och dess kranskommuner. Tollsportens södra och norra detaljplaner antas inte ens tillsammans skapa betydande regionala konsekvenser, särskilt beroende på det stora utbudet av kommersiell service i Esbos och Kyrksläotts centrum.

Utanför huvudstadsregionen möjliggör landskapsplanen 10 000 k-m² för centrorienterade affärer och 10 000 k-m² för utrymmeskrävande affärer. Planlösningen möjliggör inte centrorienterade specialaffärer och den sammanlagda butiksdimensioneringen i Tollsportens norra och södra detaljplaner överskrider inte 20 000 k-m².

Den kommersiella utredningen har uppdaterats med beaktande av utredningsområdet och köpkraftens tillväxt.

Trafik

NTM-centralen påpekade i sitt utlåtande i beredningsskedet brister i utredningen gällande trafikens funktionalitet samt ledningen och hanteringen av dagvatten.

Ett utredningsutkast om trafikens funktionalitet har gjorts 12.6.2024. Ingen dagvattenutredning har gjorts och till den delen upprepar väghållningsmyndigheten att bedömningen av planlösningens konsekvenser förutsätter att det görs en dagvattenutredning.

Kyrslätts kommun och NTM-centralen har hållit ett arbetsmöte 19.8.2024. NTM-centralen i Nyland anser att de ändringar i gatu- och landsvägsområdenas avgränsningar och beteckningar som konstaterades på mötet ska beaktas i båda de anhängiggjorda detaljplanerna för Tollsporten. På mötet konstaterades också att det ska hållas ett skilt arbetsmöte om dagvattenutredningen innan Tollsportens detaljplaner behandlas för godkännande. På det möte som hölls gick man också igenom frågor som ska beaktas i dagvattenutredningen. Väghållningsmyndigheten tar ställning till dagvattenutredningens tillräcklighet och detaljpanelösningen efter att NTM-centralen erhållit utredningen.

Gällande ledningen av dagvatten vid bl.a. Tollsporten har NTM-centralen mottagit en begäran om ett utlåtande om trummornas dimensionering och kapacitet från Ramboll Finland Oy. Det är länge sedan NTM-centralen gett dylika utlåtanden. NTM-centralen har inget heltäckande elektroniskt system för existerande trummor. Ett terrängbesök är det enda tillförlitliga sättet att undersöka trummornas kapacitet, kondition mm. Detta kommer att nämnas också i väghållningsmyndighetens utlåtande om trummornas öppningsstorlek.

BEMÖTANDE: I samband med justeringen av planförslaget gjordes en dagvattenutredning och trafikutredningen uppdaterades. Utredningarna har tillställts NTM-centralen. I samband med dagvattenutredningen undersöktes bl.a. trummornas kapacitet, material och kondition.

De ändringsbehov som konstaterades vid arbetsmötet 19.8.2024 har beaktats i planlösningen.

Gällande detaljplaneområdena har det gjorts en trafikutredning, där man undersökt trafikens funktionalitet på planområdena med beaktande nya trafikarrangemang och nuvarande trafiknät. Förutom anslutningarnas placering och dimensionering har man också undersökt deras frisiktsområden. Gällande planområdenas leder för gång och cykling har man i utredningen beaktat förbindelserna till båda områdena. Utredningen bedömer hur mycket trafik den planerade områdesanvändningen kommer att generera i form av genomsnittlig biltrafik per dygn.

I utredningen har inte beaktats övrig trafik till området. Ur en trafikutredning borde också framgå konsekvenserna för det nuvarande trafiksystemet. Viktigare än den genomsnittliga trafiken per dygn är trafikmängderna under rusningstimmarna och deras konsekvenser. Väghållningsmyndigheten ska med stöd av utredningen kunna bedöma konsekvensernas betydelse för det statliga landsvägsnätet, i det här sammanhanget särskilt för Västerleden (stamväg 51).

I kalkylerna för trafikmängderna på planområdet har man antagit att trafiken på området kommer att öka på grund av den planerade markanvändningen. Man har försökt förbättra funktionaliteten för den nya anslutningen till det södra planområdet genom att kanalisera anslutningsområdet och för Porkalavägen anvisas en skild körfil för dem som svänger till vänster. Anslutningsområdets frisiktsområde, särskilt mot norr, begränsas delvis av naturvärden som ska

bevaras och den nuvarande bergsskärningen. Av den här anledningen måste man pruta på anslutningens frisiktsområden och anslutningen kräver ett STOP-märke. De nämnda arrangemangens konsekvenserna för Västerleden har inte bedömts i utredningen. Ur trafikutredningen bör framgå anslutningens konsekvenser, så att man kan bedöma om det finns behov av tidsbestämmelser för att trygga ett förverkligande av planområdet i förhållande till förbättrande av anslutningen. Västerledens servicenivå bör ingå i trafikutredningen.

BEMÖTANDE: I samband med att planförslaget justerades gjordes en funktionsanalys av trafiken och konsekvenserna för särskilt Västerleden bedömdes. De presenterade trafikarrangemangens funktionalitet undersöktes genom att simulera trafikmängderna under morgon- och kvällstopparna på undersökningsområdet för prognosåret 2050.

Den nya gatan Tollsågen i den södra detaljplanen anvisas på plankartan delvis på Västerledens (stamväg 51) trafikområde. Mellan gatan och rampen anvisas också kraftledning. På mötet mellan kommunen och NTM-centralen 19.8 meddelade representanten för trafikansvarsområdet att det kommer att föras en intern diskussion om de föreslagna arrangemangen. Placeringen av gata och kraftledning delvis på vägområdets ramp bör planeras i samarbete med väghållningsmyndigheten. NTM-centralen har varit i kontakt med kommunen om att ordna ett planeringsmöte.

BEMÖTANDE: Med NTM-centralen hölls ett arbetsmöte 12.3.2024, där placeringen av gatan och kraftledningen diskuterades. Kraftledningen lades till på plankartan i enlighet med diskussionen.

Kulturmiljö

Det utlåtande som NTM-centralen gav i beredningsskedet om kulturmiljön har beaktats.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Naturskydd

Det utlåtande som NTM-centralen gav i beredningsskedet om naturskyddet har huvudsakligen beaktats. Enligt bemötandet skulle det nämnas i beskrivningen att främmande arter ska beaktas, men detta saknas ännu i beskrivningen.

BEMÖTANDE: Det är inte som ändamålsenligt att planbeskrivningens omnämnande av främmande arter skulle läggas till som en planbestämmelse, eftersom den här frågan stadgas i lag (Lag om hantering av risker orsakade av främmande arter 4 §).

Ytvattnets kvalitet, översvämningsrisk

NTM-centralen påpekar att dagvattenutredningen ska vara tillgänglig redan i planens beredningsskede, så att man kan försäkra sig om att resultaten av utredningen beaktas i plankartan, beteckningarna och bestämmelserna.

I planbeskrivningen konstateras följande: "Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas på området så att konstruktionerna för dagvattenfördröjning har en fördröjningsvolym på 1 m³ per 100 m²." Planbeteckningarna för dagvattenfördröjningen har dock följande formulering: Dagvatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas inom området så att dagvattenfördröjningarnas, -bassängernas eller -reservoarernas fördröjningsvolym motsvarar det fördröjningsbehov som uppstår vid byggandet av området." NTM-centralen i Nyland anser att beskrivningens formulering är tydligare och att planbestämmelsen ska ersättas med formuleringen i beskrivningen. Dock så att fördröjningsvolymen ska vara minst 1m³ för varje 100 m² ogenomsläpplig yta.

För övrigt anser NTM-centralen i Nyland att planbestämmelserna väl beaktar hanteringen och behandlingen av dagvattnet från byggnadskvarterensområdena, också i fråga om översvämningsrisken, och att det reserverats tillräckligt med områden för detta på plankartan.

NTM-centralens ansvarsområde för trafik och infrastruktur tar ställning till hanteringen av dagvatten och dess tillräcklighet ur väghållningens och trafikens synvinkel.

BEMÖTANDE: I samband med att planförslaget justerades gjordes en dagvattenutredning vars resultat har beaktats i planen. I utredningen definieras fördröjningsskyldigheten per delavrinningsområde.

Planbestämmelserna har kompletterats med följande: Vatten från ogenomsläppliga ytor ska fördröjas enligt dagvattenutredningens direktiv för dagvattenkonstruktioner (2024).

Konsekvenser för klimatet

NTM-centralen tackar för bedömningen av klimatkonsekvenserna och att de beaktas i planlösningen. Planlösningens planbeteckningar är föredömliga och utgör ett gott stöd för ett hållbart och klimatklokt byggande.

I planbeskrivningen är det ännu skäl att nämna att bedömningen av klimatkonsekvenserna har gjorts med verktyget KILVA. Det skulle vara bra att bifoga KILVA-bedömningen till planmaterialet.

BEMÖTANDE: Bedömningen av klimatkonsekvenserna har kompletterats med ett omnämnde om KILVA-verktyget. KILVA-rapporten finns också som bilaga till planen.

Till slut

NTM-centralen i Nyland anser att planlösningen inte till alla delar uppfyller innehållskraven på en detaljplan. När man dessutom beaktar bl.a. att dagvattenutredningen inte är färdig samt behovet av att samordna kraftledningen, landsvägen och tomtgatan, anser NTM-centralen att detaljplanen förutsätter ett arbetsmöte med de olika myndigheterna.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.14 Kyrksläotts kommuns miljövårdsenhet (9.9.2024)

Miljövårdsenheten ger följande utlåtande:

Allmänt taget bör utredningarna gällande dagvattenhantering och bullerutredningarna utarbetas senast i förslagsskedet. Utredningarna ska ligga som grund för planlösningarna. Det borde gå att ge utlåtanden och åsikter om planlösningarnas funktionalitet och miljökonsekvenser när planförslagen är framlagda till påseende.

Det område som anges som flygekorrens revir i flygekorrutredningen är det skäl att anvisa med en beteckning som tryggar att det inte vidtas åtgärder på området som skulle försämra eller förstöra flygekorrens livsmiljö.

- I förslagets planlösning anvisas endast ett snävt kärnområde med s-1-beteckning. Bredvid det här området ligger det ett revir med två hålträd som avgränsas i flygekorrutredningen. Enligt utredningen stödjer det den del av reviret som går utanför kärnområdet det lilla kärnområdet. Hålträden och omgivningen runt dem är åtminstone potentiella fortplantnings- och rastplatser för flygekorren. Hålträden kan också vara fortplantnings- och rastplatser för fladdermöss.

Det bör tryggas att flygekorrens flygförbindelser fungerar när planen har genomförts. Enligt planförslaget skulle det bara finns kvar svaga/icke-fungerande förbindelser när den enda som fungerar blir under byggnaderna. Osäkerhet finns gällande bl.a. möjligheterna till förbindelse över Porkalavägen, att förbindelsen är smal och har ett glest trädbestånd, att trädens rötter kan skadas vid byggandet av gator och kvarter, att vindförhållandena ändras samt att byggandet av dagvattenkonstruktioner (hule-3) på förbindelsens område och att en del av förbindelsens träd delvis finns på en del av en fastighet som inte ingår i planen. På grund av jäv deltog ingen från miljövårdsenheten i det möte som hölls om hur flygekorren ska beaktas i planprojektet, fastän det framställdes så i det bemötande som gavs till utlåtandet om beredningsmaterialet.

BEMÖTANDE: Ett möte om hur flygekorren och naturutredningarna ska beaktas hölls 1.2.2024. Till mötet hade kallats representanter för NTM-centralen och kommunens

miljövårdsenhet. På mötet kom man överens om vilka åtgärder som ska vidtas för att trygga flygekorrens livsmiljö och förbindelseleder. Mötet behandlade bl.a. flygekorrens livsmiljöer, gatuförbindelserna i förhållande till kärnområdet, förbindelsen över Porkalavägen, förbindelsen till bäcken, dagvattenkonstruktioner samt förbindelsernas bredd och kompletteringsbehov. Det som man kom överens om på mötet har beaktats i planlösningen.

I planförslaget anvisas bland annat en del av ett område där det finns fortplantnings- och rastplatser för flygekorror och fladdermöss samt en del av ett område där det finns behov av ekologisk förbindelse mellan flygekorrens livsmiljöer (eko-1).

Flygekorrens revir ligger i planen på VL/me-område, för vilket planbestämmelser anger bl.a.: Vegetationen i kantzonen bör utvecklas så att den. Vegetationen i kantzonen ska utvecklas så att den består av olika arter med olika höjd. Området har också en eko-1-beteckning, som tryggar flygekorrens förbindelser samt den nuvarande översvåmningsrutten (hule-4). Planlösningen tryggar på ett tillräckligt sätt flygekorrens revir.

I samband med att planförslaget justerades kompletterades plankartan så att det på närrekreationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadsytans gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns. Genom att plantera en del av ett område med träd strävar man till att öka antalet träd som lämpar sig för flygekorror och bredda deras förbindelserutt.

I planförslaget blir det oklart hur kvartersområdena ska bebyggas och underhållas så att det skulle finnas möjligast få ytor där det bildas dagvatten samt faktorer som orsakar kvalitetsproblem. Till de viktigaste målsättningarna för hanteringen av dagvatten i kommunens dagvattenprogram hör att förhindra uppkomsten av dagvatten liksom också faktorer som försämrar dagvattnets kvalitet. Planlösningen och -bestämmelserna ska styra att det här förverkligas.

I planlösningen anvisas också den kvalitativa hanteringen av dagvatten som uppstår på kvartersområdena med VL-reserveringar. Blir byggandet och underhållet av de konstruktioner som hanteringen förutsätter på kommunens ansvar?

BEMÖTANDE: I samband med det justerade förslaget gjordes en dagvattenutredning vars resultat beaktas i planlösningen. Planens bestämmelser för hantering av dagvatten styr hanteringen såväl kvantitativt som kvalitativt.

Plankartan ändrades så att hule-3-områdena anvisas som VL-1-områden på plankartan. För förverkligandet och underhållet av området svarar enligt MBL 91 § markägaren eller -innehavaren.

1.15 Nylands förbund (9.9.2024)

Nylands förbund har 31.5.2024 gett ett utlåtande om planens beredningsmaterial och utlåtandet har till största delen beaktats. Planmaterialet har kompletterats med utredningar och planförslaget har bedömts i relation till målen i landskapsplanen, men till många delar tryggar de gjorda utredningarna och bedömningar inte att målen i landskapsplanen förverkligas.

Samhällsstruktur

Förbundet har i beredningsskedet i sitt utlåtande poängterat behovet av att lyfta fram planlösningens lokala och regionala mål i relation till målen i landskapsplanen.

Beskrivningen presenterar nu områdesstrukturen och Tollsportens norra och södra planområden definieras som en funktionell helhet. Enligt beskrivningen utgör helheten en naturlig del av samhällsstrukturen i landskapsplanens utvecklingszon för tätortsfunktioner. Tolkningen motiveras också av närheten till Tolls järnvägshållplats.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Handel och näringsliv

Av byggnadsrätten möjliggör bestämmelser i detaljplanen Tollsporten södra högst 10 000 k-m² för utrymmeskrävande handel. Enligt planbestämmelserna får dagligvaruaffärer eller centrumorienterade specialvaruaffärer inte byggas på området.

För att definiera handelns regionala betydelse och dimensionering räknas den totala affärsytan som bildas inom den funktionella helheten på området. Tollsportens södra planområde har i förslagsskedets planmaterial anvisats som en del av landskapsplanens zon för tätortsfunktioner norr om stamväg 51. Beredningsmaterialets planlösningar för detaljplaneprojekten Tollsporten norra och Tollsporten södra bildar en funktionell helhet som möjliggör sammanlagt 19 000 k-m² för utrymmeskrävande handel.

I Helsingforsregionens etapplandskapsplan är den nedre gränsen 10 000 k-m² för storenheter för detaljhandel av regional betydelse inom Kyrksläotts utvecklingszon för tätortsfunktioner, om utredningar inte motiverar något annat.

I planmaterialet ingår en kommersiell utredning. Ifall man vill avvika från dimensioneringen av handel i landskapsplanens utvecklingszoner för tätortsfunktioner, ska tillräckliga regionala utredningar stödja lösningen och visa att en avvikande lösning inte hindrar att landskapsplanen förverkligas.

Den kommersiella utredningen ska motivera den föreslagna lösningen så att utredningen beaktar den regionala synvinkeln och bedömer konsekvenserna för bl.a. centrumen samt handelns servicenät och tillgången till service. Ifall man vill avvika från landskapsplanens regionala nedre gränser ska utredningen undersöka bl.a. närområdenas befolkning och köpkraftens tillräcklighet, ärendeströmmar samt också undersöka konsekvenserna för centrumens närområden.

Enligt Nylands förbunds tolkning är den uppgjorda kommersiella utredningen inte tillräcklig till alla delar. I Tollsportens kommersiella utredning har man undersökt ett relativt snävt område. Konsekvenserna har bedömts för Kyrksläotts kommuncentrum (på 2–3 km:s avstånd), på Esbosidan och för det i landskapsplanen anvisade ännu obebyggda butiksområdet Ingvalsporten öster om Tollsporten. Utredningen beaktar inte Masala (avstånd ca 7–8 km, enligt utredningen ligger det i en zon som kan nås med bil på 15 min) eller Veikkola, liksom inte heller Sjundeå centrum i väster, vilka alla anvisas som centrum i landskapsplanen.

Förbundet påpekar också att man i utredningen har beräknat köpkraften enligt den förväntade befolkningstillväxten med mållåret 2040. Förbundet framför sin oro för att köpkraftens utveckling under de närmaste årtiondena inte har bedömts och att man därför inte har identifierat ett eventuellt behov av stegvis genomförande.

Enligt den kommersiella utredningen är det kalkylerade behovet av tilläggsutrymme för utrymmeskrävande handel i Kyrkslätt 22 000 k-m² t.o.m. år 2040; de 19 000 k-m² som anvisas i Tollsportens detaljplan skulle nästa ensamma uppfylla det här behovet. Enligt utredningen har Kyrkslätt inte marknad och köpkraft för två utrymmeskrävande butikshelheter.

Nylands förbund konstaterar att ett förverkligande av butikshelheten i detaljplanerna för södra och norra Tollsporten skulle försvåra den övriga kommersiella utvecklingen i regionen liksom också i Ingvalsporten som i landskapsplanen är anvisad som område för handel.

BEMÖTANDE: Enligt MBL 71 c § ska stora detaljhandelsenheter i första hand placeras i ett centrumområde, om inte en annan placering är motiverad med tanke på affärens tillgänglighet.

Enligt Tollsportens kommersiella utredning skulle en utrymmeskrävande affär på Tollsområdet förbättra såväl den fysiska som den upplevda tillgängligheten. Området har samhällsstrukturellt sett ett gott läge och möjliggör att området på ett hållbart sätt enkelt kan nås också med cykel och kollektivtrafik. Området har en god trafikkapacitet, det är lättillgängligt och synligt.

På Ingvalsportens område har projekt som gäller utrymmeskrävande handel inte förverkligats och kommunens vilja har varit att utveckla området för övriga

arbetsplatsfunktioner. Tollsområdet är med tanke på samhällsstruktur och tillgänglighet en bättre plats för utrymmeskrävande handel än Ingvalsporten.

Ingvalsportens kommersiella dimensionering grundar sig i landskapsplanen på ett stort, regionalt influensområde, medan Tollsportens dimensionering grundar sig på den växande köpkraft inom detaljhandeln som uppstår tack vare Kyrksläotts ökande invånarantal. En stor del av den ökade köpkraften hos Kyrksläotts invånare gällande utrymmeskrävande handel skulle förverkligas på Tollsportens område. Utgående från enbart Kyrksläotts invånares köpkraft och det kalkylerade utrymmesbehovet går det emellertid inte att direkt dra några slutsatser om förutsättningarna för ett förverkligande av Ingvalsporten, beroende på de här områdenas olika karaktär och influensområde (marknad).

Ingvalsportens regionalt betydelsefulla handelsområde är identifierat och planlagt under en tid när butikskoncentrationer och projekt placerades mera åtskilt från samhällsstrukturen. Butiksprojekt har under de senaste åren allt mera sökt sig mot nuvarande kommersiella koncentrationer samt närmare täta samhällsstrukturer. Redan av den anledningen har t.ex. genomförandet av Ingvalsporten från början varit utmanande. En särskild utmaning är också de investeringar i infra och trafik som utvecklingen av området förutsätter samt att styra byggandet av butiker att gälla endast utrymmeskrävande handel. Frågan behandlas och preciseras i uppdateringen av den kommersiella utredningen som finns som bilaga till det justerade planförslaget.

Det tidigare, nu avslutade, planprojektet för Ingvalsporten var i enlighet med både Jorvas och Ingvals delgeneralplan; butikskoncentrationen hade t.o.m. 50 000 k-m² affärsutrymme. Den ökning av trafikmängderna som projektet antogs medföra förutsatte en märkbar förbättring av anslutningarna till huvudlederna (Västerleden och Ring III). Kostnaderna för detta blev höga och det fanns inte förutsättningar för att genomföra projektet. Också den förväntade utvecklingen av näthandeln var till nackdel för projektet. De planläggningsansvariga beslutade alltså att avsluta projektet i slutet av år 2015.

Den gällande landskapsplanen möjliggör att man, med stöd av kommersiella utredningar, granskar de regionala nedre gränserna i en utvecklingszon för tätortsfunktioner samt i ett område där landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser gäller. Bestämmelsen i landskapsplanen möjliggör också att man, på basis av utredningarna, bygger en större affär än vad som anvisats, ifall den inte konstateras vara av regional betydelse.

I Tollsportens kommersiella utredning konstateras att projektets överskridning, med beaktande av de koncept som ska förverkligas, inte är särskilt betydande, eftersom utrymmeskrävande butiksenheter inte utgör något egentligt regionalt marknadsområde för huvudstadsregionen och dess kranskommuner. Tollsportens södra och norra detaljplaner antas inte ens tillsammans skapa betydande regionala konsekvenser, särskilt beroende på det stora utbudet av kommersiell service i Esbos och Kyrksläotts centrum

Utanför huvudstadsregionen möjliggör landskapsplanen 10 000 k-m² för centrumorienterade affärer och 10 000 k-m² för utrymmeskrävande affärer. Planlösningen möjliggör inte centrumorienterade specialaffärer och den sammanlagda butiksdimensioneringen i Tollsportens norra och södra detaljplaner överskrider inte 20 000 k-m².

Den kommersiella utredningen har uppdaterats med beaktande av utredningsområdets och köpkraftens tillväxt.

Förbundet konstaterar också att ett upphävande av beteckningen gällande Ingvalsportens handelsområde skulle kräva en ändring av landskapsplanen. Nylands förbund har inlett utarbetandet av en ny etapplandskapsplan som fokuserar på grön omställning (VISION-planen), men i de preliminära målen för den här planen ingår inte en utredning av de handelsområdena.

Nylands förbund ser det dock som en möjlighet att mildra målen för utrymmeskrävande handel på Tollsportens område, **t.ex. genom att avgränsa Tollsportens södra planområde så att det omfattar endast planområdets västra del.** Också då förutsätts det att en regional kommersiell utredning motiverar att den funktionella helheten avviker från den regionala nedre gränsen som är 10 000 k-m².

BEMÖTANDE: En mångsidig utveckling av området på det sätt som föreslås är i enlighet med kommunens strategi och vilja.

Trafik

Planmaterialet har kompletterats med en trafikutredning. I utredningen uppskattas hur trafikmängden till en utrymmeskrävande butik ökar på norra och södra planområdet. Enligt utredningen skulle fordonstrafiken öka med cirka 950 fordon i dygnet, ifall den södra detaljplanen genomförs enligt planförslaget. Motsvarande ökning på det norra planområdet är cirka hälften mindre eller 470 fordon i dygnet.

I landskapsplanen är stamväg 51 en väg av betydelse på regional nivå med planbestämmelsen "På trafikleden eller i dess omedelbara närhet tillåts inte åtgärder som försämrar servicenivån för långväga trafik, kollektivtrafik eller transporter. Vid byggandet av nya anslutningar ska säkerställas att anslutningen kan förverkligas utan att vägens smidighet eller säkerhet äventyras. När vägens smidighet bedöms är det möjligt att beakta anslutningens centrala läge i region- och samhällsstrukturen."

Nylands förbund konstaterar att trafikutredningens analyser är bristfälliga. Utredningen undersöker inte funktionaliteten på stamväg 51 när trafikmängderna ökar.

Förbundet betonar att trafikundersökningen ska kompletterats med en funktionsanalys av anslutningarna till stamväg 51.

BEMÖTANDE: I samband med att planförslaget justerades gjordes en funktionsanalys av trafiken och i synnerhet konsekvenserna för Västerleden bedömdes. De presenterade trafikarrangemangens funktionalitet undersöktes genom att simulera trafikmängderna under morgon- och kvällstopparna på undersökningsområdet för prognosåret 2050.

Kulturmiljön samt naturmiljön

I utlåtandet i beredningsskedet har Nylands förbund konstaterat att det blev oklart huruvida kantzoner tryggar att kulturlandskapets värden, i synnerhet på det smalaste stället, blir tillräckligt oförändrade.

Förbundet upprepar sitt utlåtande till den här delen och påminner om att en betydande del av planområdet är anvisat som ett område som är viktigt för bevarande av kulturmiljön eller landskapet (Porkala skärgårds- och odlingslandskap), som också är ett nationellt värdefullt landskapsområde (VAMA). Enligt bestämmelsen i landskapsplanen ska **man i den noggrannare planeringen med utredningar och planlösningar kunna visa att kulturvärdena inte försvagas**. I de allmänna bestämmelserna konstateras dessutom att man i den mera detaljerade planeringen och områdesanvändningen ska beakta områdenas värdefulla särdrag och trygga naturens, landskapets och kulturmiljöns värden.

Illustrationen (bilaga 6) har kompletterats med beteckningar som symboliserar vegetation, men de är inte skalenliga. Eftersom planbestämmelserna inte definierar våningshöjder eller takfotslinjens maximihöjd och de riktgivande illustrationer som lagts till i planmaterialet inte heller visar vilken höjd och massa för byggnader som planlösningen möjliggör, är det fortfarande oklart hur planlösningen tryggar naturens, landskapets och kulturmiljöns värden.

Planlösningen förutsätter en skyddszon med växtlighet, vilket förbundet anser vara bra. Eftersom en kantzon mot söder med växtlighet har anvisats också för dagvattenhanteringen, blir det oklart om den anvisade bredden på kantzonen blir ett tillräckligt element.

Nylands förbund uppmanar till att undersöka kantzonens bredd med beaktande av både växtligheten och dagvattenhanteringen samt de olika elementens krav på områdesreservering.

Planmaterialet bör kompletteras gällande landskapsanalysen och man bör kunna visa hur man planläggningen kan trygga områdets värdefulla särdrag samt naturens och kulturmiljöns värden.

BEMÖTANDE: I samband med det justerade förslaget har man gjort noggrannare fotomontage och landskapsanalys.

Planbestämmelserna har kompletterats så att byggnadernas takfotshöjd får vara högst 15 meter. I samband med att planförslaget justerades kompletterades plankartan så att på närreklamationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadsytans gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns. Planbestämmelserna ändrades så att byggnadernas fasader ska vara enhetliga gällande byggnadssätt och färgsättning. Fasadernas huvudsakliga färg ska vara bruten och naturnära.

Kulturlandskapets centrala värden bevaras när åkerområdet förblir obebyggt och landskapet gränsar också i fortsättningen till en trädbevuxen zon. Trädbeståndet blir emellertid glesare och byggnaderna skymtar fram mellan träden mot åkerlandskapet. Byggnadernas höjd är planerad så att byggnaderna blir under trädens kronskikt och färgerna är brutna och naturnära, varvid landskapskonsekvenserna söderut blir mindre. I vägområdet vid Västerleden kommer det dock att ske större förändringar i landskapet, men vägområdet är inte känsligt för förändringar.

VL-området är anvisat som närreklamationsområde, som bildar en kantzon mot det nationellt värdefulla landskapsområdet. Vegetationen i kantzonen ska representera olika åldrar och arter. Kantzonen främjar också flygekorrens möjligheter att röra sig och fungerar liksom nu också som översvänningsrutt.

Dagvatten

Enligt de allmänna bestämmelserna i landskapsplanen ska i den mera detaljerade "vattenvården främjas och strävas efter att vattnens ekologiska status förbättras". Nylands förbund anser att det är bra att detaljplaneförslagets allmänna bestämmelser identifierar målen.

Förbundet uppmanar till att granska möjligheterna att också förbättra ytvattens ekologiska tillstånd. Enligt planbeskrivningen och bemötandet i utkastsskedet blir dagvattenutredningen färdig först till det skede när planen ska godkännas.

Nylands förbund ser det som viktigt att dagvattenutredningen skulle vara tillgänglig redan under planeringstiden och att man på så sätt fullt ut kan beakta utredningen i detaljpanelösningen och planbestämmelserna.

BEMÖTANDE: Med NTM-centralen hölls arbetsmöten 24.10.2024 och 3.12.2024 om bl.a. dagvatnet. Under mötena löstes frågor som blivit på hälft i förslagsskedet.

Utkastet till dagvattenrapporten och dimensioneringsuppgifterna fanns tillgängliga när förslaget utarbetades. För de trummor som ska gå under Västerleden var mätningarna ännu inte färdiga. Utgångspunkter för utredningen var också delområdenas identifierade naturvärden och vattnets kvalitet.

Dagvattenutredningen blev färdig under den tid det justerade planförslaget utarbetades. Undersökningsresultaten har beaktats i planlösningen. Dagvattenutredningen finns nu som bilaga till planen.

Bedömning av klimatkonsekvenserna

Nyland strävar till att vara kolneutralt t.o.m. år 2030. Enligt den centrala allmänna bestämmelsen i landskapsplanen ska man vid planeringen av områdesanvändningen "främja hållbara lösningar för stävjandet av klimatförändringen och anpassningen till klimatförändringen."

Planlösningen har kompletterats med en analys av bedömningen av konsekvenserna för klimatet. Ur planbeskrivningen framgår inte om man vid bedömningen använt något systematiskt analysverktyg, som KILVA-bedömning. Ifall t.ex. ifrågavarande verktyg har använts, skulle det vara bra att foga bedömningsrapporten till planmaterialet. Förbundet konstaterar samtidigt att bedömningsverktyg kan underlätta rapporteringen av kommunens klimatmål och uppföljningen av dem.

I bedömningen av klimatkonsekvenserna konstaterar man att projektet har många negativa konsekvenser för växt- och djurarter samt naturens mångfald. Planbeskrivningen stöder naturenliga lösningar. Målet framgår dock inte ur planbestämmelserna.

Konsekvensbedömningen är relativt heltäckande. Till många delar visar planlösningen ändå inte hur man kan mildra de identifierade negativa konsekvenserna. Det här står i strid med målen i landskapsplanen.

BEMÖTANDE: Klimatkonsekvenserna har bedömts med hjälp av verktyget KILVA. Konsekvensbedömningen av klimatet kompletterades med en omnämning om användningen av KILVA. KILVA-rapporten bifogades planen. Bedömningen av klimatkonsekvenserna har kompletterats enligt planlösningen. I samband med att förslaget justerades har man bland annat ökat antalet områden som planteras med träd och buskar, vilket gynnar klimatet.

En del av de iakttagelser som gjordes vid konsekvensbedömningen är detaljer av ringa betydelse. Iakttagelserna är bra att beakta vid fortsatt planering av området. Med tanke på flexibiliteten vid utvecklingen av området har man inte ansett det nödvändigt att beakta dem i form av planbestämmelser.

Sammanfattning

Nylands förbund konstaterar att detaljplaneförslaget för Tollsporten södra inte visar att planprojektet skulle uppfylla målet i landskapsplanen eller att utredningsmaterialet åtminstone borde kompletteras med iakttagelserna i utlåtandet.

Nylands förbund rekommenderar man överväger möjligheten att avgränsa Tollsportens södra område så att endast planens västra del, med beaktande av kompletteringsbehovet, förs vidare för godkännande.

Nylands förbund påpekar vikten av att planarbetet möjliggör proaktivt och konstruktivt samarbete, som arbetsmöten.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

2. ANMÄRKNINGAR

2.1 Anmärkning 1 (9.9.2024)

Det södra planområdet överlappar delvis de nationellt värdefulla landskapsområdena (VAMA 2021). Enligt markanvändnings- och bygglagen (132/1999) förutsätter de riksomfattande målen för områdesanvändningen att nationellt värdefulla kulturmiljöer och kulturarv tryggas. Bebyggandet av området påverkar landskapsområdets utseende också i vidare bemärkelse. Dessutom lider landskapsvärdena i riktning mot bostadsområdet Tolls-Heikkilä (från väster), vilket Tollsportens landskapsanalys inte beaktar.

Byggandet på området borde vara mindre massivt och lägre (bara en våning) än i förslaget. Dessutom behövs en kantzonen mellan planområdet och Västerleden/anslutningen samt Porkalavägen, för att trygga trädbeståndet och övrig växtlighet som upprätthåller landskapet på det byggda området. Zonen skulle också öka den yta som infiltrerar vatten på området.

Kraven på fasaderna ska gälla för byggnadernas alla sidor. Bestämmelserna ska betona färger som passar in i landskapet, eftersom färgerna har en kraftig inverkan på byggnaderna utseende.

BEMÖTANDE: I samband med det justerade planförslaget gjordes noggrannare fotomontage och landskapsanalys.

I samband med det justerade planförslaget har planbestämmelserna kompletterats så att byggnadernas takfotshöjd får vara högst 15 meter. Plankartan kompletterades så att på närrekreationsområdets sida av kvarteren 840 och 838 anvisades en del av ett område som ska planteras med träd och buskar. Vid VL-områdets smalaste ställe flyttades byggnadsytans gräns i kvarter 840 längre bort från kvartersområdets gräns. Planbestämmelserna ändrades så att byggnadernas fasader ska vara enhetliga gällande byggnadssätt och färgsättning. Fasadernas huvudsakliga färg ska vara bruten och naturnära.

Kulturlandskapets centrala värden bevaras när åkerområdet förblir obebyggt och landskapet gränsar också i fortsättningen till en trädbevuxen zon. Trädbeståndet blir emellertid glesare och byggnaderna skymtar fram mellan träden mot åkerlandskapet. Byggnadernas höjd är planerad så att byggnaderna blir under trädens kronskikt och färgerna är brutna och naturnära, varvid landskapskonsekvenserna söderut blir mindre. I vägområdet vid Västerleden kommer det dock att ske större förändringar i landskapet, men vägområdet är inte känsligt för förändringar.