

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

Tollsporten norra, 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.	Trafikledsverket	21.8.2024
3.	Kyrkslätts småfastighetsförening rf	22.8.2024
4.	Esboregionens miljö- och hälsoskydd	23.8.2024
5.	Caruna Esbo Ab	27.8.2024
6.	Fortum Power and Heat Oy City Solutions	1.9.2024
7.	Polisinrättningen i Västra Nyland	5.9.2024
8.	Kyrkslätts hembygdsförening	6.9.2024
9.	Västra Nylands räddningsverk	6.9.2024
10.	Kyrkslätts kommuns miljöårsenhet	9.9.2024
11.	Kyrkslätts kommuns byggnadstillsyn	9.9.2024
12.	Kyrkslätts handikappråd	9.9.2024
13.	NTM-centralen i Nyland	9.9.2024
14.	Nylands förbund	9.9.2024

ANMÄRKNINGAR:

Om detaljplaneförslaget gavs sammanlagt 2 anmärkningar.

Innehåll

1.	UTLÅTANDEN	3
1.1	Västra Nylands museum (6.8.2024)	3
1.2	Trafikledsverket (21.8.2024)	3
1.3	Kyrksläotts småfastighetsförening rf (22.8.2024)	4
1.4	Esboregionens miljö- och hälsoskydd (23.8.2024)	6
1.5	Caruna Esbo Ab (27.8.2024)	7
1.6	Fortum Power and Heat Oy City Solutions (1.9.2024)	8
1.7	Västra Nylands polisinrättning (5.9.2024)	8
1.8	Kyrksläotts hembygdsförening (6.9.2024)	8
1.9	Västra Nylands räddningsverk (6.9.2024)	9
1.10	Kyrksläotts kommuns miljövårdsenhet (9.9.2024)	9
1.11	Kyrksläotts kommuns byggnadstillsyn	11
1.12	Kyrksläotts handikappråd (9.9.2024)	11
1.13	NTM-centralen i Nyland (9.9.2024)	12
1.14	Nylands förbund (9.9.2024)	16
2.	ANMÄRKNINGAR	21
2.1	Anmärkning 1 (5.9.2024)	21
2.2	Anmärkning 2 (9.9.2024)	22

1. UTLÅTANDEN

1.1 Västra Nylands museum (6.8.2024)

Museet har tidigare gett utlåtande om planens beredningsmaterial 17.5.2024. För den byggda kulturmiljöns och landskapets del hade museet tidigare inget att anmärka på och har inte några nya kommentarer gällande planförslaget.

Ur det arkeologiska kulturarvets synvinkel konstaterar museet att man sedan tidigare känner till en fredad fast fornlämning, Tolls Övergård (257010017), som är ett röse från brons- och järnåldern. Mera uppgifter om objektet finns på Kulturmiljöns tjänsteportal som upprätthålls av Museiverket på adresserna <https://www.kyppi.fi/to.aspx?id=112.257010017>. I planförslaget har området där fornlämningen finns beteckningen KTY-1, kvartersområde för verksamhetsbyggnader.

Om objektet hölls 18.6.2024 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. Ett PM från rådplägningen finns som bilaga till planmaterialet.

Västra Nylands museum konstaterar att den fasta fornlämningen Tolls Övergård 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 Tolls Övergård 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.

BEMÖTANDE: Museiverkets utlåtande 16.10.2024 om de arkeologiska undersökningarnas tillräcklighet gällande Tollsportens 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 områdets markanvändning och fornlämningarna avlägsnas som fredade objekt ur fornlämningsregistret. Byggnadsarbetena kan således inledas på området.

Från plankartan avlägsnades planbeteckningen och -bestämmelserna gällande fornlämningen Tolls Övergård.

1.2 Trafikledsverket (21.8.2024)

Trafikledsverket har 15.5.2024 gett ett utlåtande om detaljplaneutkastet, vilket har beaktats i planarbetet. Trafikverket har inget att tillägga till sitt tidigare utlåtande. Gällande landsvägarna ges utlåtande av den behöriga NTM-centralen.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.3 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 närinfluensområdena.

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

På begäran ger Kyrkslätts 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 Esbohället, 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: Utlåtandet har bemötts i Tollsporten södras bemötanden.

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: I planen anvisas ett järnvägsområde (LR), som täcker den nuvarande kustbanan samt ett eventuellt tilläggsspår. Vid banan har anvisats ett skyddsområde för järnvägen (su), som begränsar byggandet på dess område.

Planbeskrivningen kompletterades så att planen har beredskap för att Kustbanan blir 4-spårig och att båda spåren ligger söder om de nuvarande spåren.

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: Parkeringsplatsernas tillräcklighet har tryggats med parkeeringsdimensionering. Minimiantalet parkeeringsplatser 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 arbetsplatssufficiensen 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 planerna 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.

1.4 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 norras detaljplaneområde med bulleranmälan 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.

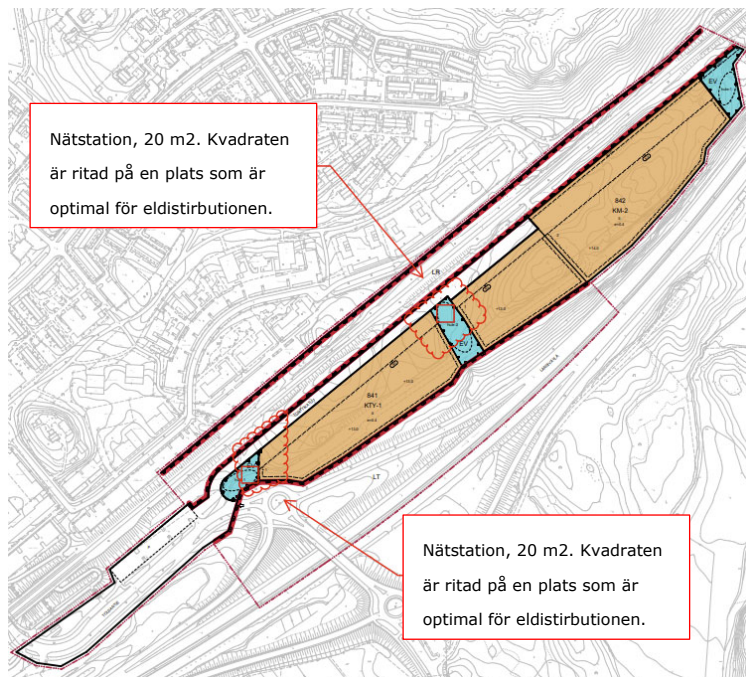
1.5 Caruna Esbo Ab (27.8.2024)

Konsekvenser för eldistributionen

I planbeskrivningen nämns att det ska läggas till objektsbeteckningar för två nätstationer. Vi önskar att planområdet kompletteras med arealer (20 m²) för de nya nätstationerna enligt bilaga 1. För nätstationerna använder vid standardkonstruktioner och standardfärgsättning enligt Carunas anvisning om byggnadssätt.

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 ordna nya permanenta platser för dem. När planen har fastställts, önskar vi få information om detta.



BEMÖTANDE: Planen kompletterades med två nätstationer. Caruna kontaktades i fråga om nätstationernas placering.

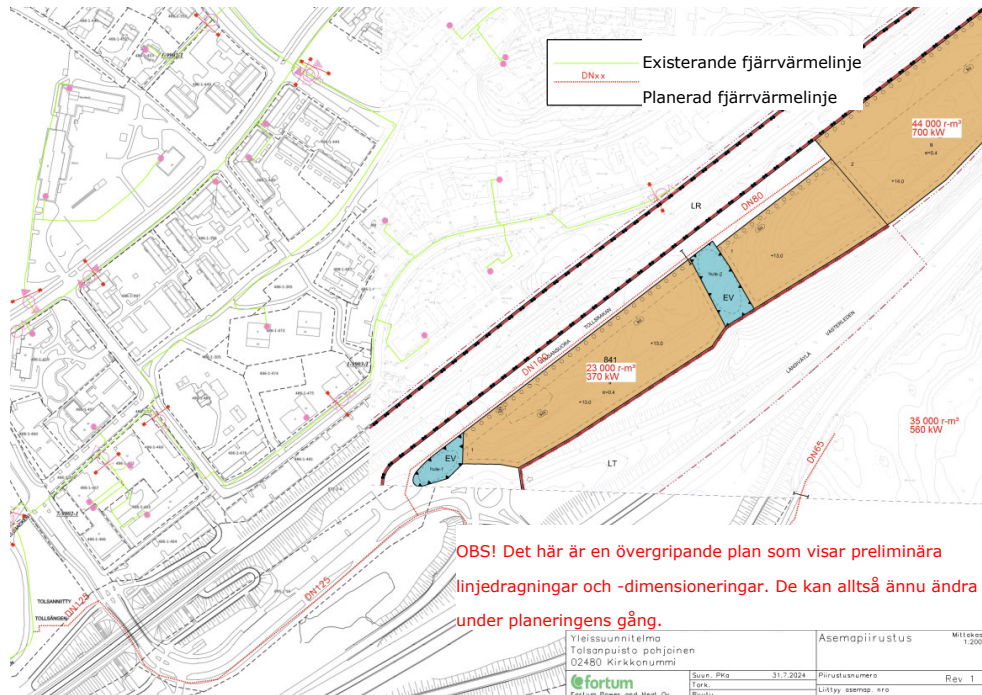
1.6 Fortum Power and Heat Oy City Solutions (1.9.2024)

Fortum har en stor stamlinje för fjärrvärme i närheten av planområdet på Bredbergsvägen samt en mindre stamlinje bredvid planområdet på dess norra sida.

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.

1.7 Västra Nylands polisinrättning (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.

1.8 Kyrkslätts hembygdsförening (6.9.2024)

Planområdet med bl.a. industri- och lagerbyggnader är endast 60 m från de närmaste bostadshusen på andra sidan järnvägen i Bredberget vilket är för nära. Planeringen av området kräver att verksamheten riktas mot motorvägen så att transporter till och från industri- och lagerbyggnaderna inte stör de närliggande bostäderna.

I planeringsområdet finns även fornfynd från brons- och/eller järnåldern som ett ganska stort stenröse som borde bevaras.

BEMÖTANDE: I planarbetet har man noterat att de byggnader som planeras på området ligger på en central plats ur stadsbildens synvinkel sett. Bestämmelser gällande den

byggda miljöns kvalitet och särdrag ges i planens allmänna bestämmelser. De allmänna bestämmelserna definierar bl.a. byggnadssätt och konstruktioner för utereklam. I förslagsskedet har de allmänna bestämmelserna preciserats så att de bättre beaktar vyerna mot det norra bostadsområdet samt områdets trivsel och grönska.

Planförslaget anvisar en rad med träd som ska planteras längs järnvägen, vilket mildrar konsekvenserna för landskapet från bostadsområdet norr om järnvägen. Enligt planbestämmelsen ska trädraden bestå av barr- och lövträd och utgöra kvartersområdets kantzon mot landskapet.

I det justerade planförslaget har planbestämmelserna kompletterats med bl.a. placeringen av butikernas ingångar, tillgänglighet, ytmaterial samt lastningsgårdarnas och avfallsserviceutrymmenas insynsskydd. Planbestämmelserna ändrades så att det inte är tillåtet att placera reklampelare på tomterna. Plankartan kompletterades så att i kvarter 841 norr om järnvägen anvisas en del av ett område som ska planteras med träd och buskar, vilket för sin del inverkar på uppkomsten av en högklassig tätortsbild.

Trafikmängderna har påverkats med bestämmelser gällande typen av handel. De verksamheter som möjliggörs på området medför inga stora trafikmängder eller -problem. Ifall Tollsakan skulle ligga på Västerledens sida, skulle det föra byggnaderna närmare bostadshusen.

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 Tolls Övergård (identifieringsnummer: 257010017) finns. De undersökningar man kom överens om vid rådplägningen har utförts och Museiverket har godkänt fältrapporten.

Museiverkets utlåtande om de arkeologiska undersökningarnas tillräcklighet gällande Tollsportens fornlämningar Storå kern, Storå kern 2 och Tolls Övergård från 16.10.2024 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 markanvändningen i området och fornlämningarna avlägsnas som fredade objekt ur fornlämningsregistret. På området kan man således inleda byggnadsarbeten.

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

1.9 Västra Nylands räddningsverk (6.9.2024)

Naturskyddsområde

Planområdet ligger i omedelbar anslutning till vattendrag och naturskyddsområde. I planeringsskedet 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 kommuns miljövårdsenhet (9.9.2024)

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.

Med hänvisning till utlåtande vi gav om beredningsmaterialet konstaterar vi att miljökonsekvenserna av planens förverkligande/byggande fortfarande delvis är oklara. Innan planen lämnas för godkännande ska det göras brytningsplan och bullerutredning och hållas arbetsmöte med miljövårdsenheten. Innan mötet ska miljövårdsenheten ha tillräckligt med tid att bekanta sig med materialet.

Planlösningen ska vara sådan att byggandet orsakar så lite störningar som möjligt för den närliggande bosättningen och inte heller sådant oskäligt besvär som avses i grannförhållandelagens 17 §. Om lösningen inte är sådan och sprängning och/eller krossning som måste göras för att planen ska kunna förverkligas förutsätter miljötillstånd enligt miljöskyddslagens 27 § 2 mom. 3 punkt (besvär för grannskap), blir det i praktiken omöjligt att genomföra planen: på grund av den s.k. Muraus-förordningen (800/2010) kan miljötillstånd inte beviljas, ifall avståndet till bosättning är mindre än 300 meter.

BEMÖTANDE: I samband med justeringen av planförslaget har man gjort en brytningsplan och en bullerutredning, som båda bifogats planen. Ett möte om buller och brytning har hållits med miljövårdsenheten.

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

I samband med att planförslaget justerades utarbetades en dagvattenplan som bifogats planen.

Planlösningen bör trygga bevarandet av den naturliga rännilen/bäcken mellan järnvägen och Västerleden liksom också dess fortsatta återgång till naturligt tillstånd. Bäcken har delvis EV-beteckning och delvis KM-2-beteckning. Också för omgivningen runt rännilen/bäcken ska planlösningen trygga att den kan återgå till naturligt tillstånd.

- Området väster om bäckfåran har i tiden odlats och på östra sidan har trädbeståndet avlägsnats för ca 10 år sedan vid byggandet av Västerleden och med avverkningar efter det. Själva bäckfåran verkar i alla fall vara i naturligt tillstånd (miljövårdsenhetens terrängbesök 10.7.2024). Bäckfåran slingrar sig i lerjord och dess kanter visar inga spår av grävning. Djupet och bredden varierar och den innehåller trädrester. På bäckfårans kanter finns död ved och skuggande kantvegetation. När trädbeståndet på kanterna har avverkats har det lett till att det ställvis uppstått vegetation som är typisk för öppna områden. Bäcken har uppenbarligen också fått näringsämnen och fasta partiklar med dagvattnet från järnvägens norra sida. Vattenytan är ställvis täckt med växtlighet. Vid tiden för terrängbesöket var bäcken delvis torr.
- Bäckfåran kan tolkas som en rännil enligt vattenlagens 2 kap. 11 §, vars naturliga förhållanden det är förbjudet att äventyra. I vilket fall som helst bör bäckfåran betraktas som värdefullt småvatten och i planen anvisa det som ett objekt som ska bevaras och vars näromgivning får återgå i naturligt tillstånd för att underlätta att också själva fårans tillstånd förbättras. Dagvattenkonstruktioner bör inte byggas i bäcken, utan uppkomsten av dagvatten ska förhindras på kvartersområdena och dagvattnet ska fördröjas och kvaliteten behandlas där det uppstår på kvartersområdena, om man leder dagvatten därifrån till bäcken. Vatten som kommer från kvartersområdena får inte försämra rännilens/bäckens vattenkvalitet. Detta är skäl att beakta såväl i hanteringsplanen för dagvatten som i plankartan och -bestämmelserna.

I planförslaget blir det oklart hur kvartersområdena bebyggds och underhålls så att det blir möjligast få ytor där det samlas rikligt med dagvatten samt att man undviker faktorer som är skadliga för vattenkvaliteten. Uppkomsten av dagvatten och förhindrandet av kvalitetsstörningar i dagvattnet har högsta prioritet i målen för hanteringen av dagvatten i kommunens dagvattenprogram. Planlösningen och -bestämmelserna ska styra att detta förverkligas.

I planlösningen anvisas den egentliga kvalitetshandlingen av också det dagvatten som uppstår på kvartersområdena med EV-beteckning. Bli byggandet och underhållet av de konstruktioner som behövs för handlingen på kommunens ansvar?

BEMÖTANDE: I samband med att planförslaget justerades gjordes ett terrängbesök samt en utredning av bäckfåran som bifogas planförslaget.

Utgående från terrängbesöket och geodataanalysen konstaterades att det inte är fråga om en rännil. Det är sannolikt en gammal bäck som med tiden har grävts ut till ett dike. Kartstudier och gamla flygbilder visar att diket sannolikt har grävts redan före år 1944. Fåran är ställvis mycket rak och har tydligt grävts ut under tidernas gång. I fåran strömmade rikligt med vatten vid kartläggningstillfället 2.10.2024, likaså när naturutredningen gjordes 2023, vilket stärker avsaknaden av säsongstorka. Runt diket har det börjat samlas trädrester och det slingrar sig något i den norra delen. Ställvis har området runt diket alltså blivit relativt representativt och har börjat återgå i naturligt tillstånd. Utgående från terrängsynen är det dock inte fråga om en rännil enligt vattenlagens 3 §. Utredningens tillräcklighet och tolkning har bekräftats av NTM-centralen i Nylands vattenexpert.

I samband med det justerade planförslaget gjordes en dagvattenutredning och resultaten har beaktats i planlösningen. Bestämmelserna för dagvattenhandlingen styr den såväl kvantitativt som kvalitativt.

EV-områdenas planbestämmelser kompletterades så att ansvaret för områdets förverkligande och underhåll med stöd av MBL 91 § hör till markägaren eller innehavaren.

1.11 Kyrksläotts kommuns byggnadstillsyn

Planbestämmelserna ska lyfta fram de stängsel och stenmurar som finns längs Västerleden. Gröna bullerstängsel samt stenkorgar för att trygga en enhetlig gatubild.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Detaljplanen borde med en pil visa fasaden på byggnadsytan vid Västerleden. Pilen skulle säkra att man bygger enligt illustrationen och att parkeringsplatserna och ingångarna skulle bli på den norra sidan.

BEMÖTANDE: En pil skulle onödigt mycket begränsa alternativen till genomförande. Planlösningen möjliggör nu flexibilitet ur olika aktörers synvinkel.

På byggnadsplatsen i kvarter 841 KTY-1 borde anvisas planteringar också mellan rondellen och byggnadsytan.

BEMÖTANDE: På gränsen av den tomt i kvarter 841 som vetter mot rondellen, anslutningen och skyddsgrönområdet har anvisats en del av ett område som ska planteras med träd och buskar.

1.12 Kyrksläotts 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 finns 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 markanvändnings- och bygglagens 42 § 4 mom. gällande en föråldrad generalplan. Dessutom behandlar planbeskrivningen generalplanens innehållskrav i enlighet med MBL 42.4.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

Styrning av handelns placering

Samtidigt med detaljplanen Tollsporten norra uppgörs detaljplanen Tollsporten södra. 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 södra områdets detaljplan är samtidigt framlagt till påseende. Som en helhet i anslutning till Tollsportens planskilda anslutning skulle den möjliggöra sammanlagt 19 000 k-m² utrymmeskrävande handel, varav 9 000 k-m² ligger på detaljplaneområdet Tollsporten norra. 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 mängd köpkraft från Kyrkslätt till andra kommuner och att utbudet av utrymmeskrävande butiker i Kyrkslätt inte motsvarar den efterfrågan som områdets invånare skapar. Med stöd av bl.a. 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 betydelse accentueras av att 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. På grund av de sammantagna konsekvenserna med detaljplanen Tollsporten södra uppfyller detaljplaneförslaget 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 Kyrkslätts ökande invånarantal. En stor del av den ökade köpkraften hos Kyrkslätts invånare gällande utrymmeskrävande handel skulle förverkligas på Tollsportens område. Utgående från enbart Kyrkslätts 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 Kyrkslätts 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 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.

Kyrksläotts 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 frisksiktsområden. 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).

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.

Naturskydd

NTM-centralens tidigare utlåtande om naturskyddet har beaktats.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

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 dagvattenfördjupningarnas, -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 byggnadskvartersområdena, 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).

Buller

NTM-centralen i Nyland påpekar att en lång enhetlig byggnadsvägg kan ha en reflekterande effekt gällande bullret från järnvägen, så att trafikbullret ökar norr om järnvägen. Möjligheten att det uppstår reflexkonsekvenser är bra att bedöma ännu medan planarbetet pågår.

BEMÖTANDE: I samband med att planförslaget justerades gjordes en bullerutredning och i samband med den bedömdes byggnadernas reflekterande inverkan på bullret från spårtrafiken. Utredningen bifogades planen.

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, anser NTM-centralen att detaljplanen förutsätter ett arbetsmöte med de olika myndigheterna.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

1.14 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.

Planläggningssituation och samhällsstruktur

Den nu presenterade detaljplanelösningen avviker från den gällande generalplanen. Enligt Nylands förbunds tolkning stöder detaljplaneförslaget Tollsporten norra förverkligandet av landskapsplanen, dock med följande iakttagelser:

Handel

I Helsingforsregionens etapplandskapsplan är planområdet anvisat som utvecklingszon för tätortsfunktioner.

I beredningsskedets planlösning anvisas sammanlagt 16 800 k-m² byggnadsrätt för detaljplaneområdet Tollsporten norra och den fördelar sig enligt följande:

- för KTY-1 kvarteret 841 sammanlagt ca 5 800 k-m²
- för tomterna 1 och 2 i KM-2 kvarteret 842 sammanlagt ca 11 200 k-m².

Av byggrätten anvisas med planbestämmelser högst 9 000 k-m² för lokaler för försäljning av motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar. Enligt planbestämmelserna är det inte tillåtet att bygga dagligvaruaffärer, centrumorienterade specialaffärer eller övriga utrymmeskrävande specialaffärer på området.

I Helsingforsregionens etapplandskapsplan är den nedre gränsen 10 000 k-m² för utrymmeskrävande specialaffärer inom Kyrkslätts utvecklingszon för tätortsfunktioner, om utredningar inte motiverar något annat. Till den här delen påpekar förbundet att definitionen på regional handel omfattar den totala butiksytan på ett område som bildar en funktionell helhet. Butiksverksamheten på Tolls södra detaljplaneområde ingår alltså i helheten.

Förbundet konstaterar att **de 9 000 k-m² som anvisas i detaljplanen Tollsporten norra blir under den regionala nedre gränsen i landskapsplanens utvecklingszon för tätortsfunktioner. Till den här delen är detaljplaneförslaget i enlighet med landskapsplanen, om verksamhetshelheten för handel blir under 10 000 k-m².**

Ifall man stöder planeringen av Tollsporten södra, bör man beakta hela verksamhetshelheten, alltså också handeln på det södra området och vad Nylands förbund har konstaterat i sitt utlåtande om planförslaget för ifrågavarande område, som behovet att komplettera den kommersiella utredningen för Tollsporten.

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 Kyrkslätts ökande invånarantal. En stor del av den ökade köpkraften hos Kyrkslätts invånare gällande utrymmeskrävande handel skulle förverkligas på Tollsportens område. Utgående från

enbart Kyrkslätts 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 Kyrkslätts 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.

Trafik

Planmaterialet har kompletterats med en trafikutredning, enligt vilken den utrymmeskrävande handel som möjliggörs på planområdet uppskattningsvis skulle generera 408 fordon/dygn och verksamhetsbyggnaderna 62 fordon/dygn, vilket tillsammans utgör 470 fordon/dygn. Trafikutredningen föreslår att nya leder för gång och cykling ska byggas på planens gatuområde liksom ett nytt övergångsställe för fotgängare och cyklisterna i samband med den nuvarande rondellen.

Utredningen konstaterar att gång- och cykelförbindelserna förbättras och främjar områdets tillgänglighet med hållbara färdssätt. Förbundet ser att det är viktigt särskilt med tanke på genomfartstrafiken genom området. Dessutom, trots att utrymmeskrävande handel i sig är personbilsbetonad, är det viktigt att man heltäckande beaktande gång och cykling på planområdet.

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.

Dagvatten

För utvecklingszoner för tätortsfunktioner gäller landskapsplanens bestämmelse ”I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen”. I den mera detaljerade planeringen ska dessutom enligt de allmänna bestämmelserna i landskapsplanen ”vattenvården främjas och strävas efter att vattnens ekologiska status förbättras”. Nylands förbund anser att det är bra att detaljplaneförslagets allmänna bestämmelser identifierar målen och i huvudsak uppfyller dem.

Förbundet uppmanar till att granska möjligheterna att också förbättra ytvattens ekologiska tillstånd. Utgående från planområdets vattendrags avrinningsriktning bör man beakta att en del av dagvattnet kan rinna mot Gillobacka naturskyddsområde. 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 detaljplanlösningen och planbestämmelserna.

BEMÖTANDE: Med NTM-centralen hölls arbetsmöten 24.10.2024 och 3.12.2024 om bl.a. dagvattnet. 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.

Naturvärden och konsekvensbedömning

Enligt bestämmelserna för utvecklingszoner för tätortsfunktioner i landskapsplanen ska man i den mer detaljerade planeringen av zonen ”trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden samt främja hur det ekologiska nätverket kopplas till grönstrukturen utanför zonen. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonens värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet.”

Enligt planbeskrivningen försvinner i och med detaljplaneändringen tre utrotningshotade naturtyper helt eller delvis från området. De här är klassificerade som regionalt värdefulla. En av naturtyperna har delvis beaktats som en del av dagvatten-/skyddsgrönområdet. En del av dagvattnet kan rinna till Gillobacka naturskyddsområde. Detta har beaktats i planbestämmelserna.

Nylands förbund anser att det skulle vara bra att komplettera de allmänna bestämmelserna med följande: "I samband med byggnadslovet ska man anvisa en enligt naturutredningen lämplig omplanteringsplats för backnejlikan." I konsekvensbedömningen konstateras att backnejlikan kan omplanteras på de värdefuller som bevaras i det södra delområdet. Eftersom det på samma område förekommer blomsterlupin, bör planbeskrivningen kompletteras gällande naturens mångfald och främmande arter: "Om en invasiv främmande art som ingår i unionsförteckningen eller en invasiv främmande art av nationell betydelse förekommer på en fastighet, ska fastighetens ägare eller innehavare se till att skäligen åtgärder vidtas för att utrota eller innesluta arten, om förekomst av den invasiva främmande arten eller spridning av den kan orsaka betydande skada för den biologiska mångfalden eller medföra fara för hälsa eller säkerhet." Förbundet uppmanar till att i mån av möjlighet notera de centrala målen i planbestämmelserna.

BEMÖTANDE: Under planprocessens gång har ett arbetsmöte om områdets naturvärden hållits med NTM-centralen. NTM-centralen har i sitt utlåtande om planutkastet konstaterat att områdets naturutredningar är sakkunnigt utarbetade och ansett dem vara tillräckliga.

Det är inte 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 §).

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."

Nylands förbund upprepar sitt tidigare utlåtande och poängterar vikten av att i all planläggning söka planmässiga sätt att stävja klimatförändringen och anpassa sig till förändringar, och därför är det viktigt att bedöma planens klimatkonsekvenser i ett så tidigt skede som möjligt.

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.

Förbundet ser det som positivt att planlösningens konsekvensbedömning har identifierat särdrag som är känsliga för klimatförändringar, som ytor som inte släpper igenom vatten (t.ex. takytor och parkeringsområden). Förbundet ber om att man fäster uppmärksamhet vid den ogenomsläppliga ytans storlek, särskilt när det gäller planlösningar för parkeringsområden samt åtgärder för att stävja klimatförändringen och anpassa sig till den.

En preliminär uppskattning av brytningsbehovet på planområdet är cirka 60 000 m³/ktr eller cirka 165 000 ton. Också i det här sammanhanget påminner förbundet om bestämmelsen i landskapsplanen, enligt vilken man ska "främja hållbar användning av naturtillgångar, cirkulär ekonomi och bioekonomi, produktion av förnybar energi och utnyttjande av spillvärme." Förbundet uppmanar till att i mån av möjlighet identifiera målen i planbestämmelserna.

BEMÖTANDE: Klimatkonsekvenserna har heltäckande bedömts med hjälp av verktyget KILVA. Konsekvensbedömningen av klimatet kompletterades med en omnämning om användningen av KILVA. KILVA-rapporten bifogades planen.

De allmänna bestämmelserna om gröna tak och solpaneler formulerades så att minst 50 % av takytan ska förverkligas som grönt tak och/eller solkraftverk.

På gårdsplaner utan trafik eller andra risker för förorening av dagvatten kan man använda genomsläppliga ytmaterial.

I den brytningsplan som utarbetades i samband med justeringen av förslaget har man undersökt olika scenarier och försökt hitta en lösning som också är bra ur klimatkonsekvensernas synvinkel.

Sammanfattning

Nylands förbund understöder att kommunen i enlighet med landskapsplanen koncentrerar sina kommersiella funktioner till de centrum och utvecklingszoner för tätortsfunktioner som anvisas i landskapsplanen. Förbundet konstaterar att detaljplanen Tollsporten norra främjar förverkligandet av landskapsplanen och som sådan kan genomföras inom gränserna för handel i landskapsplanens utvecklingszoner för tätortsfunktioner, ifall hela butikshelheten blir under 10 000 k-m² och de begärda kompletteringarna av utredningarna stöder den föreslagna lösningen.

BEMÖTANDE: Antecknas för kännedom.

2. ANMÄRKNINGAR

2.1 Anmärkning 1 (5.9.2024)

1. sm-avgränsningen är på fel ställe. Bronsåldergraven ligger huvudsakligen bredvid bergsskärningens kant. Det område som nu märkts ur på plankartan sträcker sig helt klart inte ända till gravens huvuddel och ser ut att komma ut på vägen. Bergsskärningen borde vara skyddad, så att man inte kan vidta åtgärder som berör den utan noggrannare utredningar.



2. Ta bort planbestämmelsen som möjliggör att man rör fornlämningen. Att röra en skyddad fornlämning kan vara motiverat endast av särskilt betungande skäl. Nu är så inte fallet. Tomternas användning förutsätter inte tvångsmässigt att den påverkar en forngrav eller en bergsvägg. Trafiken till tomterna kan ordnas förbi den, från antingen norra eller södra sidan. Förtäta och flytta byggnads- och parkeringsplatser mot nordost. Eller minska helt enkelt byggnadsytan på den västra tomten. Utvidga EV-området ända till fornlämningen och minska vid behov andra EV-grönområden.

3. Dessutom föreslår vi att planmaterialet skulle förutsätta att information om graven från brons-/stenåldern skulle presenteras på en väderbeständig metallskylt som fästs på bergsväggen/betongväggen. Exempelvis: "Forngrav från brons- (1500–500 fvt.) eller järnåldern (500 fvt.–1100 evt.). Byggandet placeras så att fornlämningen syns bra från vägen.

BEMÖTANDE: 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 Tolls Övergård (identifieringsnummer: 257010017) finns. De undersökningar man kom överens om vid rådplägningen har utförts och Museiverket har godkänt fältrapporten.

Museiverkets utlåtande om de arkeologiska undersökningarnas tillräcklighet gällande Tollsportens fornlämningar Storå kern, Storå kern 2 och Tolls Övergård från 16.10.2024 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 markanvändningen i området och fornlämningarna avlägsnas som fredade objekt ur fornlämningsregistret. På området kan man således inleda byggnadsarbeten.

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

2.2 Anmärkning 2 (9.9.2024)

Det är positivt att landskapet norrut återställs och att man använder barrträd. På grund av luftföroreningar och landskapets utseende borde det också finnas träd på Västerledens sida.

Också i den här planen borde kraven på fasaderna gälla byggnadernas alla sidor och bestämmelserna ska betona en färgsättning som passar in i landskapet.

BEMÖTANDE: På gränsen av den tomt i kvarter 841 som vetter mot rondellen, anslutningen och skyddsgrönområdet har anvisats en del av ett område som ska planteras med träd och buskar.

Planbestämmelserna ändrades så att byggnadernas fasader ska byggas på ett enhetligt sätt och ha en enhetlig färgsättning. Fasadernas huvudsakliga färg ska vara bruten och naturnära.