

KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

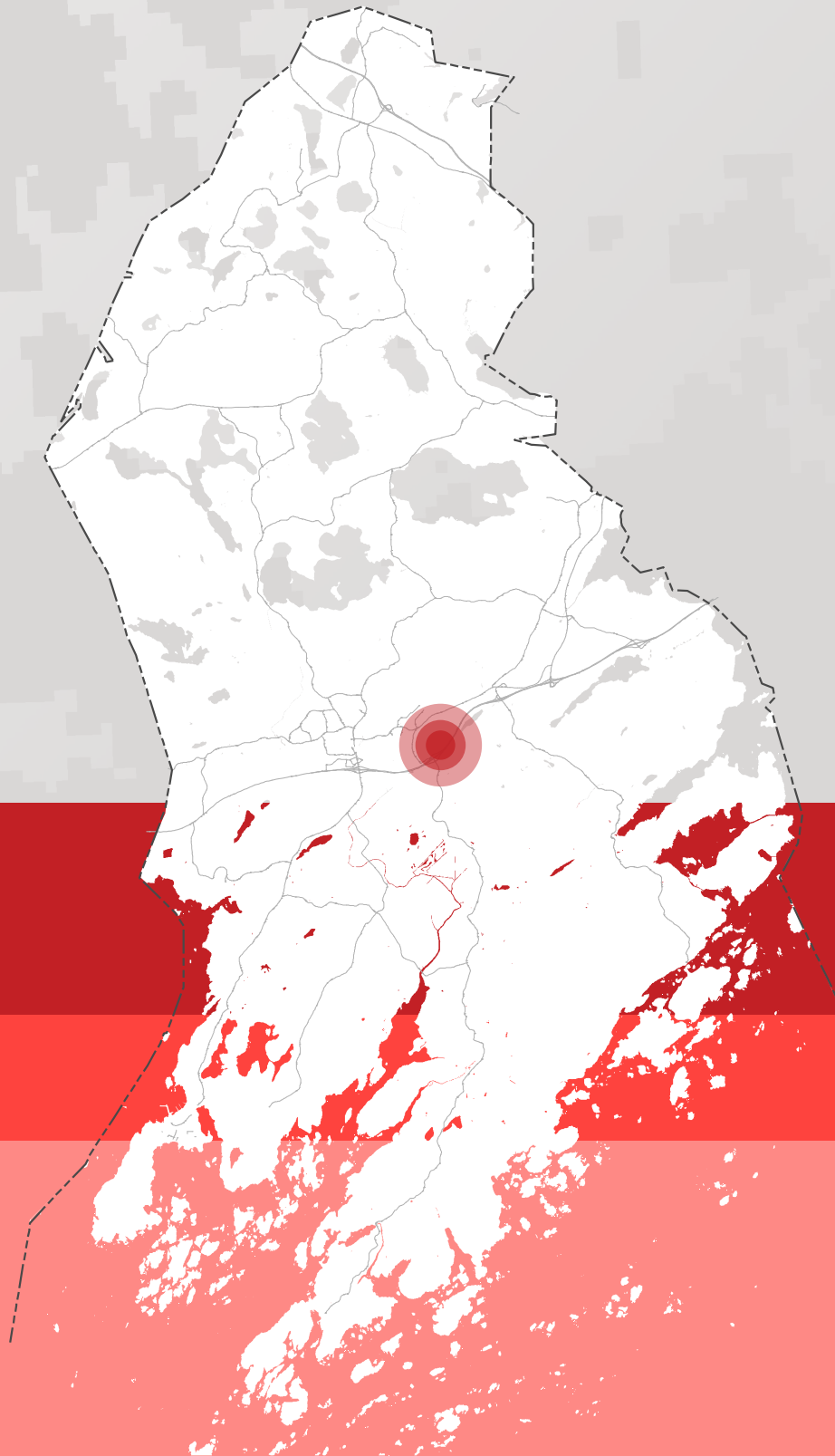
PROJEKTNUMMER 14200

# TOLLSPORTEN NORRA

DETALJPLANEBSKRIVNING



KIRKKONUMMI  
KYRKSLÄTT



## BESKRIVNING AV DETALJPLANEN



Kommun

**Kyrkslätt**

Detaljplanens namn

**TOLLSPORTEN NORRA**

### **DETALJPLAN OCH ÄNDRING AV DETALJPLAN**

**Fastigheterna 257-468-1-302, 257-486-1-309, 257-895-2-16, 257-895-2-3,  
257-871-1-4, 755-895-2-1, delar**

### **Norra Tollsportens detaljplan och ändring av detaljplanen**

Planläggare

Planeringsarkitekt: Anniina Lehtonen

Anhäniggjord

25.4.2024 Kungörelse

Behandling

deltagande- och bedömningsplan (OAS)  
samhällstekniska nämnden 25.4.2024  
förberedande material  
samhällstekniska nämnden 25.4.2024  
förslag till detaljplan  
samhällstekniska nämnden x, kommunstyrelsen x  
godkännande av detaljplan  
samhällstekniska nämnden x, kommunstyrelsen x och kommunfullmäktige x

Projektnummer

14200

Ritningsnummer:

detaljplan (rit.nr 3499)

Datum

25.4.2024

## 1. IDENTIFIERINGSUPPGIFTER

### 1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifterna framgår av omslagssidan.

### 1.2 Planområdets placering

Detaljplanen för norra Tollsport och området för ändring av detaljplanen är beläget omedelbart öster om Tolls station och norr om Västerleden. Planområdet gränsar till järnvägsområdets norra kant i norr och till mitten av Västerleden i söder. Planområdet är på ungefär 13 hektar. Planområdet består av väg- och järnvägsområden samt mellanliggande skogs- och gatuområden.

I närheten av området finns bland annat ett daghem, skola och dagligvarubutik. Tolls järnvägsstation ligger i omedelbar närhet till planområdet och det finns goda kollektivtrafikförbindelser. Bussar mot kommuncentrum och huvudstadsregionen stannar på Tollsvägen och i Tollsport. Dessutom finns det busslinjer på Porkalavägen. De omfattande servicetjänsterna i kommuncentrum ligger cirka två kilometer bort.

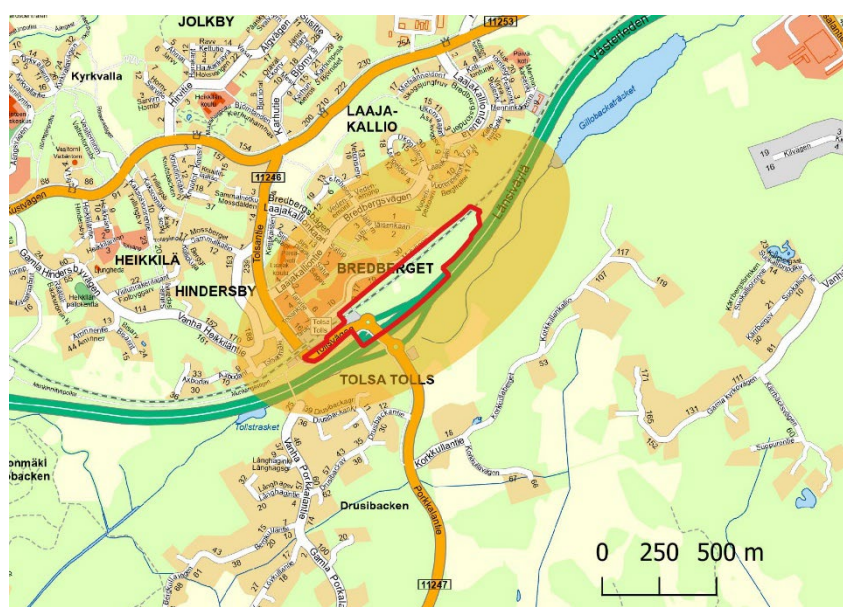


Bild 1. Placeringskarta.

### 1.3 Namn på planen och syfte

Planen benämns som detaljplanen för Tollsport norra och ändring av detaljplanen. Planprojektet har fått sitt namn eftersom det fungerar som en port till det norra Tollsport-området när man anländer.

Målet är att på det området som har goda transportförbindelser skapa ett område med högkvalitativa affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader, som stöder sig på de befintliga goda trafikförbindelserna. Den nuvarande järnvägsområdet kommer att bevaras som järnvägsområde i detaljplanen. I planeringen av området beaktas hur det syns från Västerleden.

Planen är samtidigt kopplad till den samtidigt upprättade detaljplanen för södra Tollsport, som ligger söder om planområdet. Samtidigt upprättas också detaljplanen för Tollsträsket till anslutningsområdet på sydvästra sidan.

## 1.4 Innehållsförteckning

<b>1 GRUND- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER</b>	
1.1 Identifikationsuppgifter	2
1.2 Placering av planområdet	2
1.3 Namn och syfte med planen	3
1.4 Innehållsförteckning	4
1.5 Förteckning över bilagor till redogörelsen	
1.6 Förteckning över andra dokument, bakgrundsutredningar och källmaterial som rör planen	5
<b>2 SAMMANFATTNING</b>	
2.1 Skeden i planprocessen	6
2.2 Detaljplan	6
2.3 Genomförande av detaljplanen	7
<b>3. FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	
3.1 Utredning av förhållandena i planområdet	7
3.1.1 Allmän beskrivning av området	7
3.1.2 Landskap och naturmiljö	7
3.1.3 Byggd miljö	8
3.1.4 Markägoförhållanden	10
3.2 Planeringssituation	11
3.2.1 Planer, beslut och utredningar som rör planområdet	
3.2.2 Nationella mål för markanvändning	13
<b>4 STEG I PLANERINGEN AV DETALJPLANEN</b>	
4.1 Behovet av detaljplanering	13
4.2 Inledning av planeringen och beslut som rör detta	13
4.3 Deltagande och samarbete	14
4.3.1 Intressenter	14
4.3.2 Planens initiering	14
4.3.3 Deltagande och interaktionsförfaranden	14
4.3.4 Myndighetssamarbete	14
4.4 Mål för detaljplanen	14
4.5 Alternativ för detaljplaneutformningen och deras inverkan	16
<b>5 BESKRIVNING AV DETALJPLANEN</b>	
5.1 Planens struktur	16
5.1.1 Dimensionering	16
5.1.2 Tjänster	17
5.2 Förverkligande av mål för miljö kvalitet	17
5.3 Områdesanvändning	18
5.3.1 Kvarter	18
5.3.2 Övriga områden	19
5.4 Planens inverkan	21
5.4.1 Effekter på stadsbilden, landskapet och byggd miljö	21
5.4.2 Effekter på natur och naturmiljö	23
5.4.3 Ekonomiska effekter	23
5.5 Störningsfaktorer i miljön	24
5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser	24
5.7 Namngivning	26
<b>6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN</b>	
6.1 Planer som styr och illustrerar genomförandet	27
6.2 Genomförande och tidplan	27

**1.5 Förteckning över bilagor till redogörelsen**

1. Utdrag ur Kyrkslättis kommuns aktuella detaljplan
2. Kommunens markägande
3. Naturutredning 2023 för Tollsport detaljplan (Ramboll Oy)
4. Utredning om flygekorrar 2023 för Tollsport detaljplan (Ramboll Oy)
5. Detaljplanen för norra Tollsport med bestämmelser
6. Illustrationsbild för detaljplanen för norra Tollsport
7. Kommersiell utredning för Tollsport (utformas under förslagsskedet)
8. Uppföljningsformulär för detaljplan (utformas under godkännandeskedet)

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

1. Kyrkslättis kommuns strategi för åren 2024–2030 (Kyrkslättis kommun)
2. En titt in i framtiden. Vision för markanvändningen i Kyrkslätt 2040 och 2060 (Demos Helsinki/Sweco)
3. Markanvändningsplan för Helsingforsregionen (MAL 2023)
4. Klimatkörplan för Kyrkslätt (Gaia Consulting Oy)
5. Utvecklingsutredning av Kyrkslättis nätverk för gång- och cykelvägar och naturstigar (Linea Konsultit Oy)
6. Utredning av vägnät och trafiksäkerhet (Kyrkslättis kommun, Vägverket och Strafica Oy)
7. Utvecklingsprogram för gång- och cykeltrafik i Kyrkslätt (SITO)
8. Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt (Sigbritt Backman)
9. Historiska vägar i Kyrkslätt (Maunu Häyrynen)
10. Bullerutredning för förbättring av riksväg 51 mellan Kyrkslätt och Kivenlahti, Munkinmäki-Jorvas (Ramboll)
11. Bullermätningar efter att motorvägen färdigstälts på sträckan Kivenlahti-Kyrkslätt (FCG Oy)
12. EU-bullerutredning för vägar, komplettering för riksväg 51 Kyrkslätt (SITO)
13. Trafiksystemplan för Kyrkslättis centrala tätortsområde 2040 (Sito Oy)

## 2. SAMMANFATTNING

### 2.1 Steg i planprocessen

Enligt Kyrksläotts planlägningsprogram för åren 2023–2027 inleds arbetet med detaljplanen för Tollsport under 2023. Planen har därefter beslutats att genomföras i två delar, vilka är detaljplanen för norra Tollsport och ändringen av detaljplanen samt detaljplanen för södra Tollsport.

Förberedande material för detaljplanen samt programmet för deltagande och bedömning (DPB) behandlas i tekniska nämnden för samhällsbyggnad den 25 april 2024 och detaljplanen kungörs officiellt.

### 2.2 Detaljplan

#### ***Planområdet***

Detaljplanen för norra Tollsport och området för ändring av detaljplanen ligger direkt öster om Tolls station och norr om Västerleden. Planområdet avgränsas i norr av järnvägsområdets norra kant och i söder främst av Västerledens centrala del. I öst avgränsas området av undergången vid Tollsvägen och i väst enligt markägandet. Planområdet är ungefär 13 hektar stort.

#### ***Planeringssituation***

I den norra delen av planområdet är detaljplanen för Tolls stationsområde nr 13700/3100 (lagakraftvunnen 17 augusti 2012) i kraft, där järnvägsområdet är markerat som järnvägsområde (LR). Västerleden är markerad som vägområde (LT) och där finns en vägledande parkeringsplats. För övrigt är planområdet inte detaljplanerat.

På planområdet gäller Kyrksläotts översiktsplan från 2020 (lagakraftvunnen 13 september 2000). I översiktsplanen är huvuddelen av planområdet markerad som ett område dominerat av jord- och skogsbruk (M). En liten del av områdets sydvästra del är markerad som bycentrum (AT). Det finns även en regional huvudled (stats- eller huvudväg), en planskild anslutning och en järnväg markerade på området. Intill Västerleden är ett skyddsvärt objekt markerat. Enligt Museiverkets register har objektet, som är ett fast fornminne Tolls Nedegård, tagits bort.

#### ***Innehåll i detaljplanen***

Detaljplanen ligger nära Tolls hållplats i ett område som är i fokus för utvecklingen av markanvändningen. Planlösningen förtätar den befintliga samhällsstrukturen i närheten av stationsområdet på ett lättillgängligt område.

Målet är att utveckla ett område med högkvalitativa affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som stödjer sig på de befintliga goda transportförbindelserna. Det nuvarande järnvägsområdet kommer att bibehållas som järnvägsområde i detaljplanen. I planeringen av området beaktas områdets synlighet från Västerleden.

Byggrätten i planlösningen är totalt cirka 17 400 kvm, som fördelas på följande sätt:

- Till kvarteret KTY-1, 841, totalt cirka 6 200 kvm.
- Till kvarteret KM-2, 842, tomterna 1 och 2, totalt cirka 11 200 kvm.

I planlösningen är tomtdelningen vägledande. På området skulle totalt kunna placeras uppskattningsvis cirka 190 arbetsplatser.

Det finns tre skyddade grönområden (EV) i planområdet, som var och en har en vägledande del av området reserverat för fördröjning och förbehandling av dagvatten. Planen tar även hänsyn till behovet av utrymme för diken i samband med hanteringen av dagvatten i

reservatet för gatunätet. Genom detaljplanen bildas Gata 1 (gatans namn fastställs i planskede för förslag). Detaljplanelagt järnvägsområde (LR) justeras på vissa ställen vid Gata 1. I planen anges också ett skyddsområde för järnvägen, som begränsar byggandet på dess område. Från Gata 1 fortsätter en köranslutning, som tillåter servicetrafik (körning/service), genom kvarter 842, parallellt med järnvägen till planens gräns.

Västerledens område är markerat som vägområde (LT). Vid Tollsvägen är det avsikten att ändra det vägområde som finns i den gällande detaljplanen till en gata. De nuvarande parkeringsplatserna för pendlare är markerade i planen som vägledande parkeringsplatser (p).

## **2.3 Genomförandet av detaljplanen och ändringen av detaljplanen**

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

## **3. UTGÅNGSPUNKTER**

### **3.1 Undersökning av förhållandena i planområdet**

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

Planområdet består av väg- och järnvägsområden och de mellanliggande skogs- och gatuområdena. Områdets högsta punkt är på en klippig kulle på cirka 20 meter över havet. Västerleden är å andra sidan en av områdets lägsta punkter, belägen på cirka 5 meter över havet. Ett bäckstråk som sträcker sig i nord-sydlig riktning skär genom skogsområdet, rinner under Västerleden söderut och leder ytvatten och dagvatten från planområdet och norr om det.

Planområdet sträcker sig i söder till den byggda vägen på Västerleden och i väst till den byggda gatu- och pendlarparkeringen. I närheten av planområdet finns bland annat bostättningar och Tolls station. Norr om järnvägen finns bostadshus och bostadskvarter. Inget byggande är planerat på planområdet.

#### **3.1.2 Landskap och naturområden**

Planområdet ligger på kanten av en sydväst-nordostlig bergsrygg i en övergångszon. Norr om området gränsar det till järnvägen på norra sidan och till utkanten av tätorten. Söder om området gränsar det till Västerleden och täcker norra vägen och anslutningen till Tollsport.

Under forntiden täcktes planområdet och hela centralområdet av Litorinahavet, med undantag av de låga områdena som sträckte sig över 40 meter över havet. Ännu under slutet av stenåldern omgav havet området. Dess forna strandlinje ligger idag ungefär 20 meter över havsnivån. Den äldsta bosättningen har legat på dessa ryggar och i deras sluttningar. De dalgångar som bildats från den gamla havsbotten, flodbäddar eller sjöar har tagits i bruk för odling under 1600- och 1700-talen.

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

Terrängen mellan järnvägen och Västerleden består av kullar som begränsar utsikten mellan Västerleden och tätorten. Det högsta punkten i området ligger på en klippig kulle på ungefär



20 meters höjd. Västerleden å andra sidan utgör den lägsta delen av området och går på ungefär 5 meters höjd.

### **Omgivande kulturlandskap**

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

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

Söder om planområdet, på andra sidan Västerleden, börjar det nationellt värdefulla Porkala skärgårds- och odlingslandskap, där många kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader finns. I det detaljerade odlingslandskapet finns flera gamla bykärnor med historiska boplatser.

Väster om planområdet, norr om Västerleden, ligger det gamla Heikkilävägens område som är en regionalt betydande kulturmiljö. Området består av den gamla bosättningen i Hindersby och Jolkby byar. Det finns också ett gammalt kommunalt sjukhus, Ljungheda samlingshall designad av Eliel Saarinen, samt stugbebyggelse från sekelskiftet mellan 1800- och 1900-talet med trädgårdsliknande tomter.

Byggandet av den väg som föregick Västerleden på 1970-talet och tillväxten av Kyrkslätt centralort har ytterligare splittrat det enhetliga odlingslandskapet.

### **Naturlig miljö**

Planområdet består till största delen av skog i olika åldrar, ängar och klippiga skogar (Ramboll Finland Oy 2023, bilaga 3). Områdets skogar har bearbetats intensivt, men mellan skogspartierna finns mer välbevarade områden.

Baserat på inventeringen av häckande fåglar finns det inga områden inom planområdet som kan avgränsas som viktiga för fågellivet. Det finns heller inte några livsmiljöer som är särskilt lämpliga för fladdermöss eller arter som är särskilt skyddade enligt EU:s naturdirektiv bilaga IV, hotade eller som bör bevakas enligt naturvårdslagen.

De naturtyper som identifierats i planområdets naturutredning har avgränsats och deras naturvärden har klassificerats enligt Kyrkslätt kommuns anvisningar i klasserna 1–5, där den högsta klassen är 5. Enligt naturutredningen för Tollsport (bilaga 3) finns det i planområdet högst lokalt värdefulla naturtyper på grund av sitt hotade tillstånd (värdeklass 2, lokalt värdefull förekomst). Dessa värdefulla områden som identifierats i naturutredningen rekommenderas att beaktas som en del av planområdets grönområden om möjligt.

Ett av de områden som tillhör klass 2 är ett långsträckt ängsdominerat område norr om anslutningsvägen. Detta område har bedömts vara lokalt värdefullt på grund av förekomsten av nejlikor längs vägen; dock sänks dess värde av de invasiva arter som hittats på platsen. Nejlikan är klassificerad som en art som bör bevakas (NT) i hotklassificeringen. Förekomsten av nejlikan rekommenderas att beaktas där det är möjligt. Nejlikor som finns i det norra delområdet kan vid behov transplanteras till de värdefulla områdena som bevaras i den södra delen av planområdet.

Det finns ett stort antal invasiva växtarter (som lupin och kanadensiskt gullris) i planområdet, vilket bör beaktas vid utbyggnaden av området. I den norra delen av undersökningsområdet, norr om Västerleden, finns några liggande döda tallar och brända stubbar på ett kalhygge

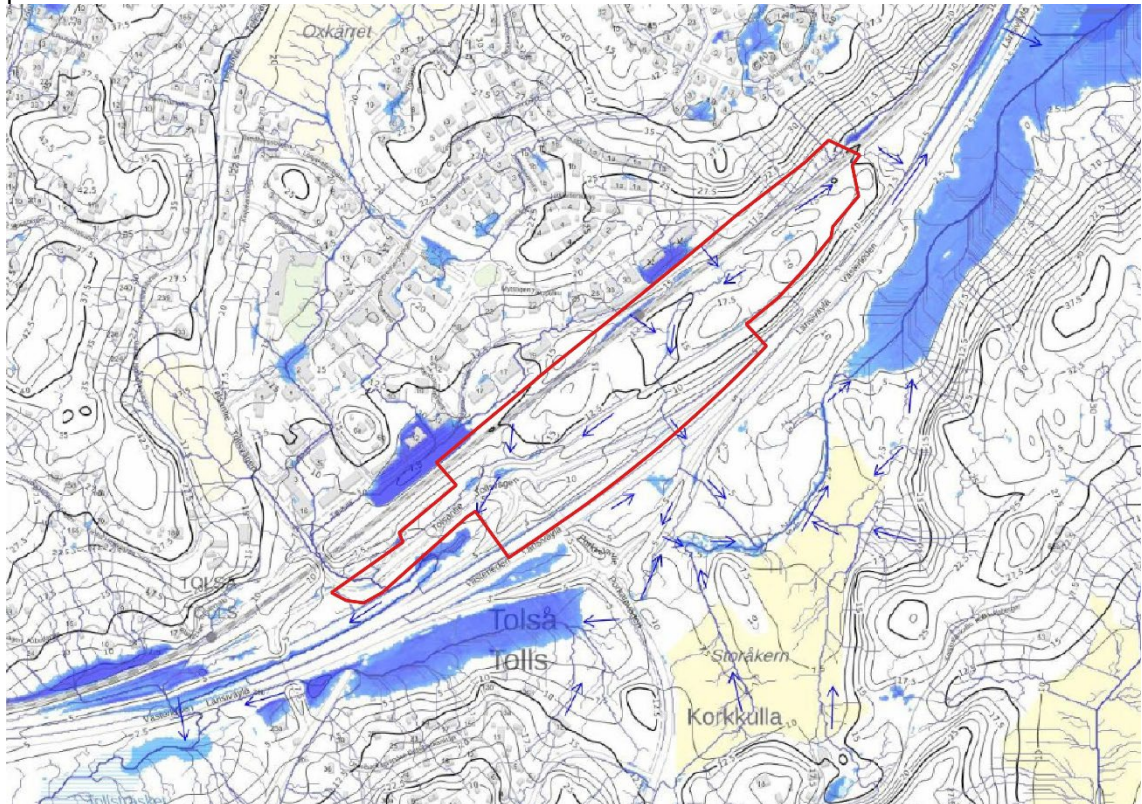
som det skulle vara fördelaktigt att använda antingen inom detaljplanens planområde eller utanför det som landskapselement av död ved.

### **Yt- och dagvatten**

Planområdet är i nuläget nästan obebyggt, förutom några vägar och ledningar. Planområdet är uppdelat i tre delavrinningsområden. Från området rinner vattnet österut till Gillobackaträsket och sydväst till Tollsträsket. En del av Gillobackaträsket är ett naturskyddsområde och känsligt för försämrad vattenkvalitet.

I norr gränsar området till järnvägen, under vilken dagvatten från norr rinner in på området. Dessa avloppspunkter och deras höjdlägen måste beaktas i dagvattenplaneringen.

Genom planområdet passerar både Helsingfors-Åbo-järnvägen och motorvägen Västerleden med sina ramper, vars dagvattenflödesvägar och rör måste beaktas i planeringen. Avloppspunkterna och deras höjdlägen under järnvägen måste beaktas i dagvattnets ledningsplanering. Dagvattenflödesvägar och rör under motorvägen får inte överbelastas. Dagvattenmätningens utgångspunkt är principerna i Kyrksläatts dagvattenprogram, bland annat följande: "Passager under järnvägar och motorvägar är platser där ytvattenflöden inte tillåts. Hela dagvattensystemet ovanför dessa passager måste dimensioneras så att dagvattnet kan fördröjas så att genomflödningskapaciteten räcker för en avflödessituation som inträffar en gång per hundra år.



*Bild 2. Områdets avrinningsriktningar och översvämningväg. Planområdet avgränsat med röd linje. Källa: Scalgo.*

### 3.1.3

#### Byggd miljö

Det finns inget byggnadsbestånd på planområdet. Anslutningen vid Tollsport på planområdet leder norrut längs Tollsvägen mot Kyrksläatts centrum. På andra sidan järnvägen ligger bostadsområdet Bredberget. Tolls station ligger i omedelbar närhet till anslutningen vid Tollsport västerut. Söderut leder anslutningen vid Tollsport längs Porkalavägen mot en landsbygdsmiljö med öppna fält, skogsöar och bykärnor.

I Kyrksläotts översiktsplan från 2020 har flera objekt i området väster om planområdet vid Gamla Heikkilävägen skyddats enligt byggnadslagstiftningen.

### **Fornlämningar**

Det finns en fast fornlämning i området (Tolls Övergård, id: 257010017). En hög på cirka 16 x 15 meter ligger ovanpå en bergskärning väster om områdesgränsen. Vägbyggnationen har svårt skadat högens naturliga omgivning. Det har utarbetats en vårdplan för högen, som även inkluderar övre sluttningen. Vårdens primära mål har varit att stärka bevarandet av högen och förhindra ytterligare skador.

Eftersom högen ligger på en central plats för byggandet och dess naturliga omgivning är svårt skadad, har det under planeringsprocessen beslutats att ansöka om tillstånd för ingrepp enligt § 11 i Lag om fornminnen, och i planen föreslås att fornlämningen ska avlägsnas.

En annan fast fornlämning (Tolls) ligger precis vid planområdets gräns norrut. Fornlämningarna är av typen stenstrukturer.

### **Tjänster och arbetsplatser**

Tollsport ligger inom kommuncentrets påverkansområde och i omedelbar närhet av Tolls hållplats. Områdets roll är lokal och inriktad på boende. Det finns inte någon betydande mängd arbetsplatser i området; inom en kilometers radie från planområdet finns totalt cirka 150 arbetsplatser (situationen vid slutet av 2021).

Största delen av Kyrksläotts kommersiella tjänster finns ungefär två kilometer bort i Kyrksläotts kommuncentrum, där det finns en mångsidig service, bland annat dagligvarutjänster (inklusive hypermarket-storlek enheter), specialbutiker samt utrymmeskrävande specialbutiker och kommersiella tjänster. I kommuncentrum finns också en hälsocentral, bibliotek, musikinstitut och kyrka. Idrottsparkens rekreations- och sporttjänster ligger också ungefär en och en halv kilometer från hela planområdet. I omedelbar närhet av Tolls hållplats finns ett snabbköp i dagligvaruaffärsstorlek.

De närmaste daghemmen som kommunen erbjuder nära planområdet är det finskspråkiga Laajakallio daghem och det svenskspråkiga Prästgårdsbackens daghem som ligger i kommuncentrum. De närmaste finskspråkiga grundskolorna ligger i Jolkby och Laajakallio. Den närmaste svenskspråkiga grundskolan är Winellska skolan. Finskspråkiga och svenskspråkiga högstadieskolor och gymnasier ligger i kommuncentrum.

Ur perspektivet för utveckling av tjänster och detaljhandel är området delvis angivet som ett utvecklingsområde för stadsfunktioner i "Nyland 2050" regionalplan. Kyrksläotts centrum är markerat som ett centralområde C och cirka 3,5 kilometer bort ligger Inkilänportti-området, som är angivet som handelsområde med en maximal byggnadsyta på 75 000 kvm.

I regionalplanen är gränsen för en regionalt betydande detaljhandelsenhet på 4 000 kvm, om inte undersökningar visar annat. Med en regionalt betydande detaljhandelsenhet menas också ett detaljhandelsområde bestående av flera affärer, vars effekter kan jämföras med en regionalt betydande detaljhandelsenhet.

Gränsen för regional betydelse i Kyrksläotts stadsfunktionsutvecklingsområde är:

- Centrumorienterad handel (dagligvaror och annan specialhandel) 10 000 kvm
- Utrymmeskrävande specialhandel 10 000 kvm

### **Rekreation**

I planområdet finns skogiga klippområden vars rekreativa värde är dock begränsat på grund av trafikbuller. Den närmaste lekplatsen, Sagoparkens lekplats, ligger i Laajakallio cirka 200

meter norr om planområdet. Den närmaste hundparken finns i Laajakallio norr om järnvägen. Den närmaste bollplanen ligger öster om Laajakallio skolan på Tollsvägen, med ett avstånd på cirka 350 meter till den västra hörnet av planområdet.

### **Trafik**

Porkalavägen fungerar som en infartsväg till området och längs den finns en separat väg för gång- och cykeltrafik vid planområdet och cirka 750 meter söderut. Planområdet omfattar järnvägen och Västerleden, som ansluter Tollsområdet till huvudstadsregionen.

I trafikutredningen för Tollsport (2022) har en cirka 15 meter bred ytterligare spårområde för järnvägen samt en ny anslutning för gång- och cykeltrafik och anslutningsområde föreslagits nordost om parkeringsplatsen vid Tolls station. I denna utredning beräknas den norra delen av planområdet ha en total trafikproduktion på 632 fordon per dag, om byggnationen på planområdet motsvarar en yta på totalt cirka 14 400 kvm.

I en nyare utredning från 2023 om trafikproduktion för Tollsport beräknas den norra delen av planområdet ha en total trafikproduktion på 300 fordon per dag, förutsatt att det nya byggandet har en våningsyta på 10 000 kvm.

### **Teknisk service**

I närområdet till planområdet, norr om järnvägen, finns ett omfattande kommunaltekniskt nätverk. En övergripande plan för kommunalteknik utarbetas i samband med planläggningen för planområdet.

### **Miljöskydd och miljöstörningar**

Förutom störningar från fordon och järnvägstrafik finns inga andra miljöstörningar i området. Den största källan till buller i planområdet är trafikbuller från Västerleden. Bullret från järnvägen är betydligt mindre. Den intensiva trafiken på Västerleden påverkar också luftkvaliteten i området.

#### 3.1.4 Markägande

Planområdet omfattar trafikområden som är i statens ägo. Övriga fastigheter inom planområdet är i privat ägo. Kommunen har ingen markägande på området.



## 3.2 Planeringens situation

### 3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet

#### **Regionalplan**

Planområdet omfattas av den gällande fasregionalplanen för Helsingforsregionen, som ingår i helheten Nylandsplanen 2050. I regionalplanen är området angivet som ett utvecklingsområde för Kyrksläotts tätortsverksamheter. Norr om området löper huvudjärnvägen (Kustbanan) och söder om området en regionalt betydande väg (Huvudväg 51). Dessutom gäller allmänna planeringsbestämmelser.

Enligt de allmänna bestämmelserna i regionalplanen är gränsen för storleken på en regionalt betydande detaljhandelsenhet 4 000 kvm, om inte annat framgår av utredningar eller om inte planeringsbestämmelserna föreskriver annat. Med en regionalt betydande detaljhandelsenhet avses också ett detaljhandelsområde som består av flera butiker och som i dess inverkan kan jämföras med en regionalt betydande detaljhandelsenhet.

På Kyrksläotts tätortsverksamheters utvecklingsområde är gränsen för regional betydelse:

- Centrumorienterad handel (dagligvaruhandel och annan specialhandel) 10 000 kvm
- Utrymmeskrävande specialhandel 10 000 kvm

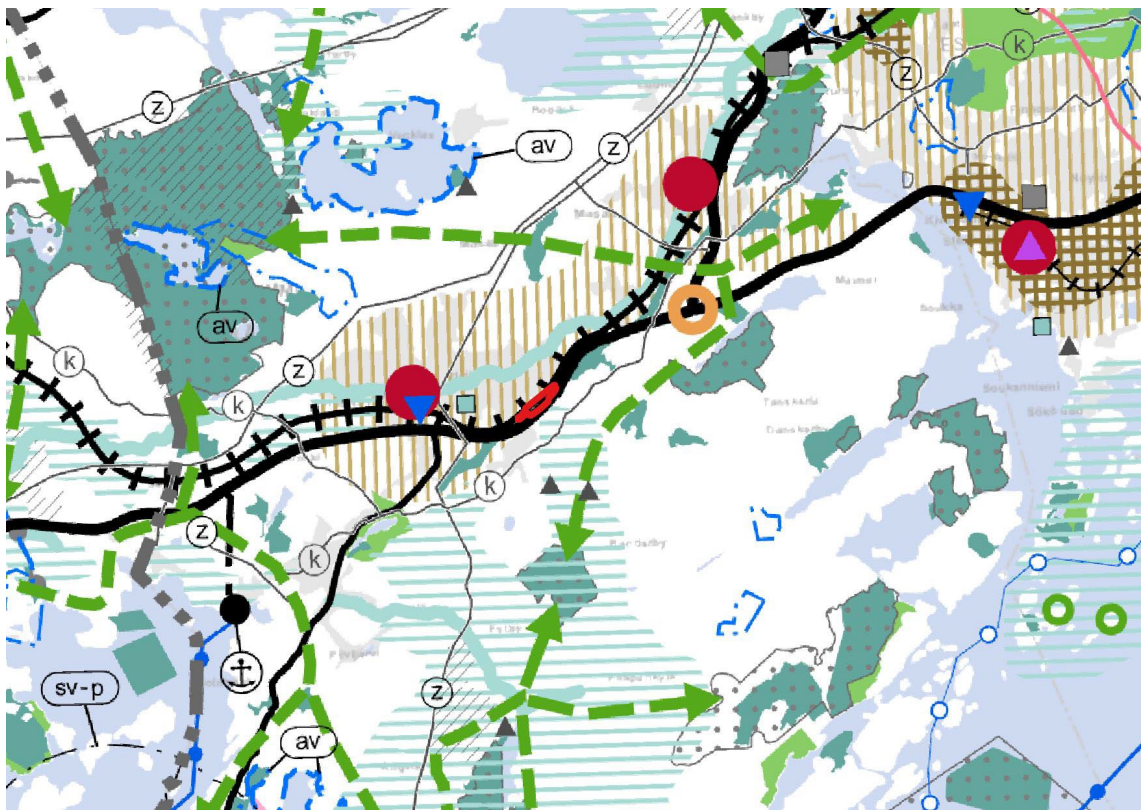


Bild 4. Utdrag ur Nylands landskapsplan

#### **Kyrksläotts landskapsplan 2020**

På planområdet gäller Kyrksläotts general 2020 (lagkraftvunnen år 2000). I översiktsplanen är planområdet huvudsakligen angivet som område dominerat av jord- och skogsbruk (M). I omedelbar närhet till Västerleden har ett skyddsvärt objekt angivits. Enligt Museiverkets register har objektet, som är den fasta forn lämningen Tolls Nedegård, tagits bort.

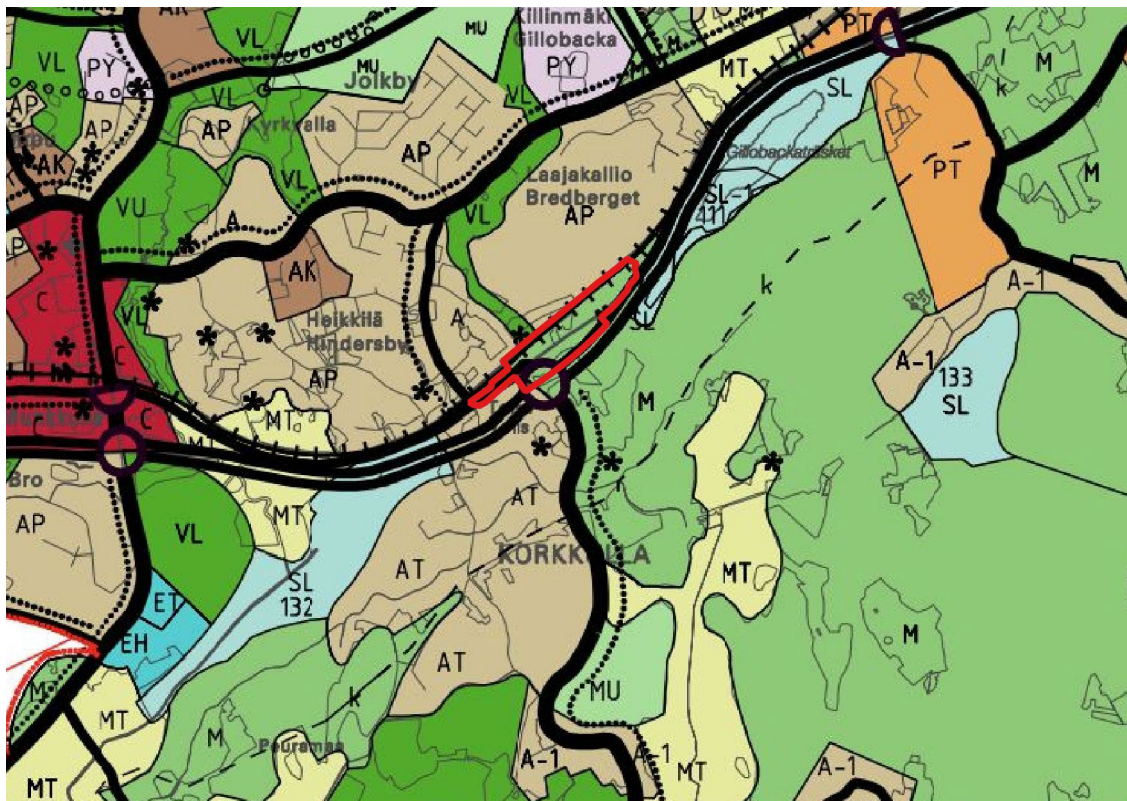


Bild 5. Utdrag från Kyrksläotts generalplan 2020.

### **Utvecklings-bilden av områdesanvändningen**

Kommunen har låtit utarbeta en utvecklingsbild för markanvändningen i hela Kyrksläotts kommun fram till 2040 (Demos Helsinki och Sweco), vilken godkändes av kommunfullmäktige den 25 maj 2020. Markanvändningsutvecklingsbilden är en strategisk plan som innehåller kommunens utvecklingsmål och som inte har rättsverkningar enligt markanvändnings- och bygglagen. Utvecklingsbilden syftar till att göra långsiktiga linjebeslut i frågor om samhällets strukturella utveckling.

Utvecklingsbilden nämner bland annat följande mål och åtgärder:

- Ett litet centrum har planerats för Tollsområdet fram till år 2040
- kommunen strävar efter att öka arbetsplatsförsörjningen genom att ge näringslivet en konkurrenskraftig tillväxtgrund
- Områden för handel, tjänster och arbetsplatser planeras i centrum och vid stations-samhällen
- Arbetsplatsområden planeras längs Västerleden och Åboleden

### **Detaljplan**

I den norra delen av planområdet gäller detaljplanen för Tolls stationsområde nr 13700/3100 (lagakraftvunnen den 17 augusti 2012), där järnvägsområdet är angivet som järnvägsområde (LR). Västerledens område är angivet som vägområde (LT) och där har en vägledande parkeringsplats angivits. I övrigt är planområdet inte detaljplanerat.

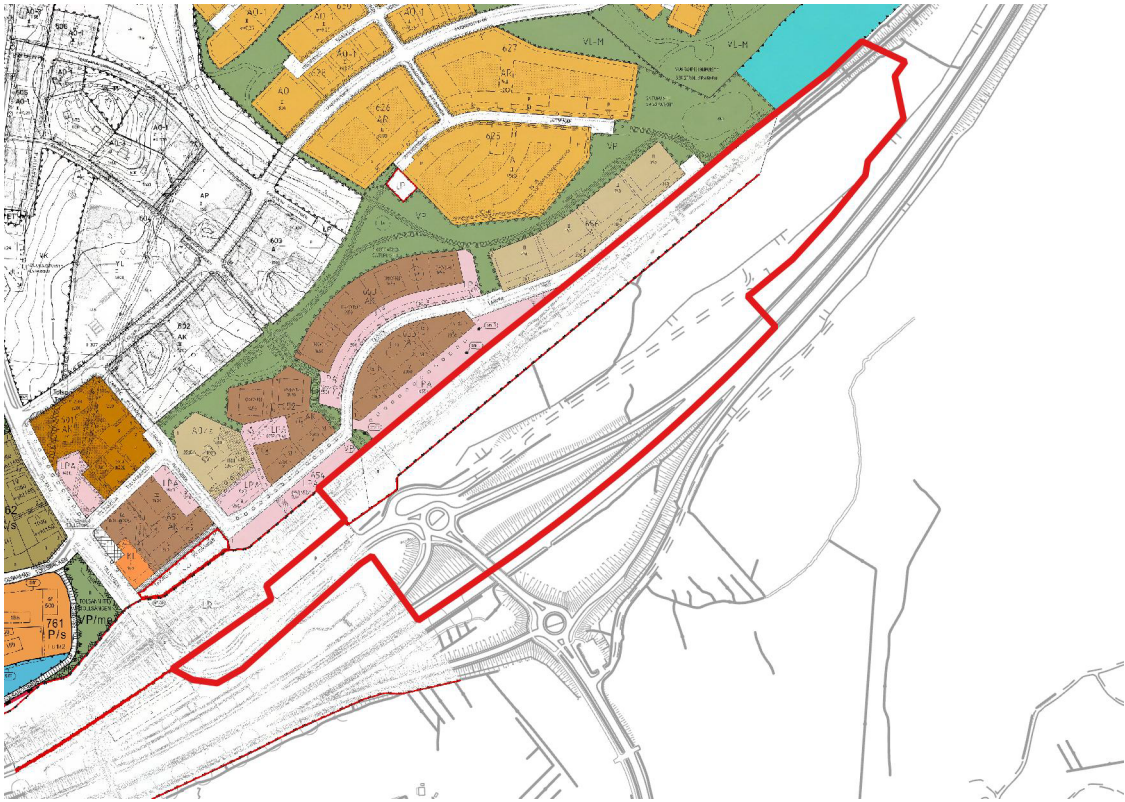


Bild 6. Utdrag ur Kyrksläotts kombinerade detaljplan, där detaljplanens och detaljplanändringens område är markerat med röd gräns.

### **Byggnadsordning**

Kommunfullmäktige i Kyrkslätt har den 7 oktober 2019 (§ 85) godkänt Kyrksläotts byggnadsordning, och den har trätt i kraft efter kungörelsen den 1 januari 2020.

### **Baskarta**

Baskartan uppfyller kraven i förordningen om mättningsbestämmelser för planläggning.

### **Byggnadsförbud**

Det finns inget byggnadsförbud på planområdet.

## 3.2.2 Nationella mål för markanvändningen

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

Enligt de riksomfattande riktlinjerna för markanvändning gäller följande för planområdet:

1. Fungerande samhällen och hållbar rörlighet:
  - Skapa förutsättningar för en koldioxid- och resurseffektiv samhällsutveckling som i första hand bygger på befintlig struktur.
  - Främja god tillgänglighet till service, arbetsplatser och fritidsområden för olika befolkningsgrupper.
  - Placera betydande nya områden för bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner på ett sådant sätt att de är väl tillgängliga för kollektivtrafik, gång och cykling.
2. Hälsosam och säker boendemiljö samt:



- Förberedelser för extrema väderförhållanden och översvämningar samt effekterna av klimatförändringar. Ny byggnation placeras utanför översvämningssområdena eller säkerställer på annat sätt hanteringen av översvämningssrisker
3. Livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturresurser:
- Bevara de riksomfattande värdefulla kulturmiljöerna och naturarvet.
  - Främja bevarandet av miljöer och ekologiska områden som är värdefulla för biologisk mångfald.

## 4. PLANERINGSFASEN FÖR DETALJPLANEN

### 4.1 Behovet av detaljplanering

Området ligger på en central plats inom kommunens inflytelseområde och i omedelbar närhet av Tolls järnvägsstation.

Syftet med detaljplanen och planändringen är att genomföra ett område för handels- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader med hjälp av de befintliga goda trafikförbindelserna. Förbättring av näringslivsmöjligheterna och ökningen av arbetsplatser i närheten av kommunens centrum stöder utvecklingen av handelscentret och Toll stationens omgivning samt de nationella riktlinjerna för markanvändning.

### 4.2 Inledande planering och beslut som berör den

Stadierna i planprocessen framgår av avsnitt 2.1 och pärmbladet.

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

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

### 4.3 Deltagande och samarbete

Deltagande, deltagare och samarbete beskrivs i deltagande- och bedömningsplanen (OAS). Detta och att planen har väckts till liv meddelas i Kirkkonummen Sanomat och meddelas skriftligen till markägarna inom planområdet. OAS finns tillgänglig på kommunens webbplatser, i kommunhuset och i kommunens bibliotek.

#### 4.3.1 Deltagare

Deltagarna är områdets markägare och invånare samt fastighetsbolag i närheten, kommunala myndigheter samt externa myndigheter, organisationer och föreningar. Deltagarna är listade i OAS.

#### 4.3.2 Ta upp till behandling

Att detaljplanen och planändringen har väckts till liv meddelas den 25.4.2024 i kommunens officiella tidningar och på kommunens webbplatser.

#### 4.3.3 Deltagande och interaktionsförfaranden

Målen för planeringen och interaktionsmötena framgår av OAS. När materialet för detaljplansberedningen är tillgängligt ordnas det ett invånarmöte. Invånarna och alla som påverkas av planen ges möjlighet att ge respons under offentlighetsperioden. Dessutom kan man direkt kontakta planläggaren. Tekniska nämnden för samhällsplanering behandlar OAS den 25.4.2024.

Tekniska nämnden för samhällsplanering gör den södra delen av Tollsportens detaljplaneberedning tillgänglig för allmänheten enligt PBL 62 § och SFP 30 §, varvid ett invånarmöte hålls och utlåtanden begärs från de i deltagande- och bedömningsplanen nämnda parterna.

Vid behov ordnas ett invånarmöte om planförslaget.

#### 4.3.4 Myndighetssamarbete

Samarbetet med myndigheterna har skett genom förhandlings- och utlåtandeförfaranden. Detaljplanen och planändringen har inte krävt anordnande av myndighetsförhandlingar. Nylands NTM-central och Nylands förbund har informerats separat om planprojektet.

### 4.4 Detaljplanens mål

#### ***Kommunens uppsatta mål***

Syftet med detaljplanen och planändringen är att genomföra ett område för handels- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader med hjälp av de befintliga goda trafikförbindelserna. Målet är att förtäta samhällsstrukturen och placera arbetsplatser och tjänster i enlighet med principerna för hållbar utveckling och planekonomi.

Målet är att stärka och mångfaldiga kommunens näringsstruktur, vilket stöder utvecklingen av handelscentret och Tollstationens omgivning samt de nationella riktlinjerna för markanvändning.

De viktigaste målen för trafiknätverket är att beakta tilläggsrumsreserveringen för Kustbanan, delvis omvandla området till en gata, säkerställa funktionaliteten för anslutningsområdet och möjliggöra en fungerande gatuförbindelse och trottoar till området.

#### ***Av planeringssituationen framförda mål***

##### Nationella riktlinjer för markanvändning

De uppdaterade nationella riktlinjerna för markanvändning som trädde i kraft 2017 förpliktar till att främja övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp, fungerande samhällen och hållbar rörlighet, ett effektivt transportsystem, en hälsosam och säker livsmiljö samt förutsättningar för en livskraftig natur- och kulturmiljö.

Samhällsutvecklingen bör främst bygga på befintlig struktur och i storstadsområden bör den också stärka samhällsstrukturens enhet. I markanvändningsplaneringen bör man främja en samhällsstruktur som bygger på befintlig struktur och kollektivtrafik, gång och cykeltrafik. Att stärka områden nära järnvägsstationer och områden med en hög servicenivå för busstrafik stöder dessa mål.

Målen för den norra detaljplanen och planändringen för Tollsporten är i linje med de nationella riktlinjerna för markanvändning. Den önskade markanvändningen stärker Tollstationens omgivning genom att placera nytt kontorsbyggande och arbetsplatser nära goda kollektivtrafikförbindelser. Tåg- och bussförbindelsernas frekvens, det vill säga servicenivån för kollektivtrafiken till Kyrkslätt centrum och mot huvudstadsområdet, är bra. På så sätt uppfyller markanvändningen områdets behov enligt de nationella riktlinjerna för markanvändning på ett föredömligt sätt.

Med tillräckliga utredningar samt markanvändningsbestämmelser har säkerställts skyddet av värdefull kulturmiljö och naturresurser. Planlösningen beaktar extrema väderförhållanden. Hanteringen av översvämningsrisker har säkerställts med bestämmelser och bestämmelser för dagvatten.

#### Markanvändningsvisionen

Planområdet ingår i Kyrkslätt kommuns markanvändningsvision 2040 för centrala områden. I detaljplanen avsätts nya handels-, service- och arbetsplatser för Tolls centrum och dess omgivning. Genom planen möjliggörs nya tjänster vid trafikknutpunkten längs Västerleden. Gångförbindelserna beaktas mer noggrant i förslagsstadiet. Detaljplanen uppfyller markanvändningsvisionens mål.

#### ***Mål härledda från områdets förhållanden och egenskaper***

Naturtyperna som presenterades i Tollsporten naturinventering (2023), som tillhör klasserna 2 och 3, rekommenderas att bevaras och beaktas som en del av områdets grönområden. Förekomsten av övervakade, hotade och skyddade växtarter bör beaktas och bevaras så långt det är möjligt.

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

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

Tollportenområdet utgör delvis en port till det nationellt värdefulla Porkala skärgårds- och jordbrukslandskapet som börjar söder om Västerleden, där det finns mycket kulturhistoriskt värdefullt byggnadsbestånd. I planeringen av området beaktas dess centrala roll i Västerledens väglandskap. Byggnadernas fasader bör vara av hög stadsbildskvalitet och anpassa sig till den omgivande miljön. Fasader bör varieras med färger, material, inredningar, tak och/eller öppningar.

De främsta målen för trafiknätet är att ta hänsyn till reservationen för ytterligare spår på Kustbanan, delvis omvandling av vägområdet till gator, säkerställande av funktionaliteten hos anslutningsområdet samt möjliggörande av en fungerande gatuförbindelse och gångväg i området.

#### Hanteringen av dagvatten

För att säkerställa vattenkvaliteten i Gillobackaträsket på grund av Gillobacka naturskyddsområde och andra naturvärden i planeringsområdet måste kvaliteten på dagvattnet som rinner till sjön bibehållas på nuvarande nivå och övervaka så att näringsinnehållet eller mängden andra föroreningar inte ökar.

Syftet med detaljplanens bestämmelser är att säkerställa en hållbar hantering av dagvatten på tomtytan. Dagvattenhanteringslösningen för kvarteren ska utformas så att den i undantagsfall kan isoleras från områdets dagvattennät och omgivande vattendrag.

Brandsläckningsavloppsvatten ska ledas till separata behållare, bassänger eller dagvattenhanteringsstrukturer från området. Om brandsläckningsvattnet leds till fördjupningar, bassänger eller behållare avsedda för dagvattenfördröjning ska de utformas som slutna strukturer. Om olyckan är framme ska strukturerna tömmas och rengöras ordentligt innan de tas i bruk igen. Brandsläckningsvattnet och vattnet som används för rengöring ska ledas till reningsverk.

Dagvatten under byggskedet bör fördröjas och behandlas på området så att det vatten som avleds från tomten inte försämrar vattenkvaliteten i det mottagande vattendraget. Dagvatten från impervious ytor bör fördröjas på området så att dagvattenhanteringsstrukturerna har en fördröjningsvolym på 1 m<sup>3</sup> per 100 m<sup>2</sup>. Strukturerna bör tömmas när det gäller

fördröjningsvolymen inom 15–24 timmar efter att de har fyllts och de bör utformas med en kontrollerad överströmning.

Eventuella förekomster av sulfatiska jordlager bör identifieras och beaktas innan byggstart. Markmassor ska hanteras så att surt avrinningsvatten inte når vattendragen. Ytterligare information finns tillgänglig från den ansvariga miljömyndigheten.

Vid dimensionering av dagvattenhantering följs Kyrksläotts anvisningar för dimensionering av dagvattenhantering. Dagvatten från vattentäta ytor bör fördröjas på området så att volymen för dagvattenfördjupningar, -bassänger eller -tankar motsvarar behovet av fördröjning som uppstår genom byggandet av området. Strukturerna bör tömmas när det gäller fördröjningsvolymen inom 24–36 timmar efter att de har fyllts och de bör utformas med en kontrollerad överströmning. Vid dimensioneringen måste kapaciteten för rören som korsar Västerleden beaktas. Korsningarna dimensioneras enligt flödes hastigheten som inträffar en gång per hundra år. Översvämningarna dimensioneras enligt samma, en gång per hundra år, flöde.

Dessutom bör dagvattnet behandlas kvalitativt. Inget grumligt vatten, skräp eller andra lösa partiklar får rinna från tomten till vattendraget, och vattnet ska fördröjas tillräckligt länge i våtmarker eller fördjupningar där växtlighet växer så att växterna hinner konsumera en del av näringsämnen. Om rening med växterna inte är tillräcklig, bör ytterligare filtreringsstrukturer läggas till i systemen.

Dagvatten från trafikerade områden bör i första hand behandlas med metoder som förbättrar dess kvalitet. Dagvatten från parkeringsområden bör ledas till fördröjning genom oljeavskiljningsbrunnar. Lösa partiklar och eventuellt skräp som rinner från gården samlas in med hjälp av installerade filter i brunnen.

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

Under planeringsprocessen utarbetades inte olika alternativa planförslag. Under planeringsprocessen har emellertid olika alternativa lösningar för områdets genomförande undersökts. Effektbedömningen görs i planförslagsstadiet.

### **5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN**

#### **5.1 Planens struktur**

Målet med detaljplanen är att förtäta Tolls stationsnärs bebyggelsestruktur samtidigt som det ökar antalet arbetsplatser och tjänster för att göra området mer levande. Detaljplaneområdet är strategiskt viktigt som stationsnära område både regionalt och på kommunnivå och ska förtätas. I detaljplanen är det planerat att bygga affärs- och kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader.

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

Omedelbart norr om den nuvarande rondellens nordöstra del har ett område för affärsfastigheter (KTY-1) anvisats. Det är tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar på området. Inom kvartersområdet får högst 3 000 kvadratmeter av byggnadsarealen på tomten avsättas för handel med motorfordon, däckhandel, båthandel, försäljning av båtillbehör eller husvagnsförsäljning. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsaffär, specialaffär med centralt sortiment eller annan specialvaruhandel som kräver mycket utrymme.

Norr om kvartersområdet KTY-1 som anvisats i detaljplanen finns ett område för affärsfastigheter (KM-2). Kvarteret är uppdelat i två tomter. Det är tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar på området. På tomt 1 inom kvartersområdet får högst 2 000 kvadratmeter av byggnadsarealen avsättas för handel med motorfordon, däckhandel, båthandel, försäljning av båtillbehör eller husvagnsförsäljning. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsaffär, specialaffär med centralt sortiment eller annan specialvaruhandel som kräver mycket utrymme.

På samtliga kvartersområden är den maximala tillåtna höjden två (II) våningar och effektfaktorn  $e = 0,40$ . Effektfaktorn beskriver förhållandet mellan byggnadsarealen och tomten eller byggplatsens yta. I detaljplanen visas en riktlinje för tomtindelning. För kvarteren anges en ungefärlig höjdnivå för markytan, som är +14,0 för tomt 2 inom kvarteret KM-2 och +13,0 för övriga kvartersområden. Stora byggnadsområden har anvisats för alla kvarter, där byggnader kan placeras flexibelt.

Tre skyddade grönområden (EV) har markerats som skyddsgrönområden inom planeringsområdet, där en del av området har avsatts för fördröjning och infiltration av dagvatten.

Med detaljplanen skapas gatuområdet Tomtgatan 1 norr om kvarteren och delvis ändras gränserna för det detaljplanerade järnvägsområdet (LR) vid gatan. Det har också angivits ett skyddsområde för järnvägen, vilket begränsar byggandet på dess område. Från den nya gatan fortsätter en köryta där underhållskörning är tillåten (kj/h) längs med gränsen för detaljplanen i riktning mot järnvägen.

Området längs med Länsivägen anges som vägområde (LT) i detaljplanen. Vid Tollsvägen är avsikten att omvandla vägområdet till en gata. De befintliga parkeringsområdena är angivna i detaljplanen som riktlinje för parkering (p).

### 5.1.1 Mätning

Detaljplanens yta är cirka 13 hektar.

Den totala byggrätten enligt detaljplanen är cirka 17 400 kvadratmeter, fördelat på följande sätt:

- KTY-1, område för affärsfastigheter och kontorsbyggnader, cirka 6 200 kvadratmeter
- KM-2, område för affärsfastigheter och butikslokaler, cirka 11 200 kvadratmeter

Områdets effektivitet enligt detaljplanen är cirka  $ea = 0,13$ . För områdena med affärsfastigheter och kontorsbyggnader (KTY-1) och områdena med affärsfastigheter och butikslokaler (KM-2) är kvarterseffektiviteten  $ek = 0,40$ .

Om detaljplanen genomförs skulle cirka 190 nya arbetstillfällen skapas på området.

För parkeringsarrangemang i enlighet med detaljplanen har följande beräkning använts:

- Kontors-, affärs- och butikslokaler: 1 parkeringsplats per 40 kvadratmeter
- Industrilokaler: 1 parkeringsplats per 85 kvadratmeter
- Lagerlokaler: 1 parkeringsplats per 150 kvadratmeter

### 5.1.2 Tjänster

På kvarteret KM-2 får tomt 1 ha en byggrätt på högst 2 000 kvadratmeter och tomt 2 ha en byggrätt på högst 4 000 kvadratmeter för användning som försäljningslokaler för motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar.

På kvarteret KTY-1 får en byggrätt på högst 3 000 kvadratmeter användas för försäljningslokaler för motorfordon, däck, båtar, båtillbehör eller husvagnar.

Det är inte tillåtet att bygga dagligvaruhandel eller specialbutiker med stadskärna som målgrupp på kvarteren. Handelsverksamheter som kräver mycket utrymme för specialvaror är begränsade enligt planbestämmelserna.

## 5.2 Uppfyllelse av mål för miljö kvalitet

Byggnaderna som planerats för området är belägna på en central plats i stadsmiljön, något högre än sin närmiljö och skapar därigenom en port till Tolls järnvägsstation. Bestämmelser angående kvalitet och egenskaper för den byggda miljön finns angivna i de allmänna bestämmelserna för planen. De allmänna bestämmelserna fastställer byggnadssätt och utomhusreklamstrukturer för nybyggnationen.

I planförslaget ändras dimensioneringen av Tomtgatan 1 så att en gångväg kan anläggas längs med gatan. Planen främjar gångmöjligheterna i området. Gångvägarna ansluter till befintligt nätverk.

Hanteringen av dagvatten är en integrerad del av miljö kvaliteten och säkerheten. En prognos över behovet av dagvattenhantering har utarbetats för planläggningen. Den kvantitativa hanteringen grundar sig på en dimensioneringsprognos som upprättats med utgångspunkt i principerna och kraven i Kyrksläotts dagvattenprogram. Enligt beräkningen är det totala förse- ningsbehovet för området sammanlagt 783 m<sup>3</sup>.

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

- Delavrinningsområdet VA1 har en fördröjningsskyldighet på 213 m<sup>3</sup>
- Delavrinningsområdet VA2 har en fördröjningsskyldighet på 404 m<sup>3</sup>
- Delavrinningsområdet VA3 har en fördröjningsskyldighet på 166 m<sup>3</sup>.

Vattnet från delavrinningsområde VA1 rinner till Tollsträsket och vattnet från delavrinningsområdena VA 2 och VA 3 rinner till Gillobackaträsket. Förutom kvantitativ hantering är även kvalitativ hantering viktig eftersom mottagande vattendrag, särskilt Gillobackaträsket, är känsliga för förändringar i vattenkvaliteten.

## 5.3 Områdesreserveringar

### 5.3.1 Kvartersområden

#### ***Handelsbyggnadernas kvarter (KM-2)***

Genom detaljplanen möjliggörs skapandet av ett kvarter för handelsbyggnader i kvarter 842. På området får man bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar störningar i omgivningen. På kvartersområdets tomt 1 får man använda högst 2 000 kvadratmeter av byggrätten och på tomt 2 högst 4 000 kvadratmeter för bilförsäljning, däckförsäljning, båtförsäljning, försäljning av båtillbehör eller försäljning av husvagnar. Det är inte tillåtet att bygga dagligvarubutiker, specialbutiker med centrumanknytning eller andra specialbutiker som kräver mycket plats på området. Den maximala tillåtna bygghöjden är två våningar. Tomt 2 får inte inhägnas mot gatan så att manöveringen vid Tomtgatan 1-blocket hindras. Manöverområdet kan vara beläget på gatu- och kvarterområdena.

#### ***Kontorsbyggnadernas kvarter (KTY-1)***

Genom detaljplanen möjliggörs skapandet av ett kvarter för kontorsbyggnader i kvarter 841. På området får man bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar störningar i omgivningen. På kvartersområdets tomt får man använda högst 3 000 kvadratmeter av byggrätten för bilförsäljning, däckförsäljning, båtförsäljning, försäljning av båtillbehör eller försäljning av husvagnar. Det är inte tillåtet att bygga dagligvarubutiker,

specialbutiker med centrumanknytning eller andra specialbutiker som kräver mycket plats på området. Den maximala tillåtna bygghöjden är två våningar.

För kvarteren har en ny Tomtgatan 1 planerats från Tollsvägen. Tomternas byggrätt är  $e=0,40$ . De markerade tomtarna på detaljplanen kan delas enligt de rättsliga riktlinjerna enligt § 37 i MRA. Utomhusförvaringsområden på kvarteren måste omges av ett stängsel som ger visuell integritet.

### 5.3.2 Övriga områden

#### **Skyddat grönområde (EV)**

Tre skyddade grönområden (EV) har planerats längs med Västerledens kant, mellan och längs med kanterna av de byggda kvarteren. Varje område har en angiven del av området avsett för försening och absorption av dagvatten.

#### **Gatområden**

En ny Tomtgatan 1 kommer att byggas på området, ansluten till Tollsvägen. Den nuvarande vägen, Tollsvägen, planeras att omvandlas till en gata.

Innan detaljplaneförslaget behandlas, kommer en allmän plan för områdets kommunalteknik att utarbetas. På så sätt kan förslaget beakta bland annat gaturummens behov och byggbarhet.

#### **Vägområdet (LT)**

Tollsportens anslutning och en del av Västerledens trafikområde är avsett som vägområde.

#### **Järnvägsområde (LR)**

Den befintliga kustbanan och ett eventuellt framtida extra spår på kustbanan är avsedda som järnvägsområden.

#### **Järnvägens skyddsområde (su)**

Längs med kustbanan har ett skyddsområde avsatts som begränsar byggande längs banans område.

#### **Parkeringar (p)**

Den nuvarande anslutningsparkeringen är markerad som en rådgivande parkeringsplats. Inga nya allmänna parkeringsplatser kommer att planeras för området.

#### **Dagvatten**

Med beteckningen "hule" har rådgivande delar av området markerats där det är tillåtet att bygga en damm, fördjupning, dike, tank, våtmark eller annan struktur för försening och rening av dagvatten. De växtarter som ska planteras i anslutning till dagvattenhanteringsstrukturerna måste vara inhemska. Beteckningen används även för att visa översvämningsledningsområden. Tre dagvattenområden (hule-1 eller hule-2) har avsatts för området.

#### **Gång- och cykelvägar**

Inga nya gång- och cykelvägar har planerats för området. I detaljplanefasen kommer Tomtgatan 1:s dimensionering att ändras så att en trottoar kan byggas längs med gatan. Detta kommer att förbättra tillgängligheten för området med hållbara transportsätt.

### 5.4 Påverkan av detaljplanen

Påverkan bedöms kompletteras under detaljplanens förslagsfas.

#### 5.4.1 Påverkan på byggnadslandskap, landskap och den byggda miljön

##### ***Påverkan på landskapet och kulturarvet***

##### ***Påverkan på den byggda miljön och byggnadsbilden***

##### ***Påverkan på områdes- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken***

##### ***Påverkan på människors levnadsvillkor och miljön***

#### 5.4.2 Påverkan på naturen och miljön

##### ***Påverkan på mark- och berggrund, vatten, luft och klimat***

##### ***Påverkan på växt- och djurarter samt biologisk mångfald***

#### 5.4.3 Ekonomiska effekter

### **5.5 Miljöstörande faktorer**

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

För affärs- och kontorslokaler bör den riktvärde för inomhusbullernivå som fastställts av Statsrådets beslut (993/1992), 45 dB, beaktas.

### **5.6 Planmarkeringar och bestämmelser**

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

#### ***Handelsbyggnaders kvarter (KM-2)***

På området är det tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar. På tomten inom kvartersområdet KM-2 får högst 2 000 m<sup>2</sup> av byggnadsarealen användas för lokaler för försäljning av motorfordon, däckhandel, båtförsäljning, försäljning av båtillbehör eller husvagnsförsäljning på tomten 1, medan på tomten 2 får högst 4 000 m<sup>2</sup> av byggnadsarealen användas för dessa ändamål. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsbutiker, centralt inriktade specialbutiker eller andra typer av butiker som kräver mycket plats på området.

#### ***Företagsbyggnaders kvarter (KTY-1)***

På området är det tillåtet att bygga kontorsbyggnader samt industri- och lagerbyggnader som inte orsakar miljöstörningar. På tomten inom kvartersområdet KTY-1 får högst 3 000 m<sup>2</sup> av byggnadsarealen användas för lokaler för försäljning av motorfordon, däckhandel, båtförsäljning, försäljning av båtillbehör eller husvagnsförsäljning. Det är inte tillåtet att bygga livsmedelsbutiker, centralt inriktade specialbutiker eller andra typer av butiker som kräver mycket plats på området.

#### ***Järnvägens skyddsområde (su)***

Enligt järnvägslagen (998/2018) är det inte tillåtet att placera någon byggnad, förråd, staket eller annan konstruktion eller anordning inom järnvägens skyddsområde enligt 37 § som kan utgöra fara för trafiksäkerheten eller störa järnvägsdriften.



**Allmänna bestämmelser**Alla kvartersområden

Fasaderna på byggnaderna ska utföras i en enhetlig byggstil. Fasaderna mot huvudinfartsrutterna ska utföras i högkvalitativa material. Den sammanhängande fasadytan ska struktureras och delas upp i tydliga delar. Byggnadens entréer ska betonas och vara tydligt synliga. Områden som används för utomhusförvaring ska omges av ett staket som ger insynsskydd.

KM-1- kvarter

Tomten får inte omgärdas av ett staket mot gatan på ett sådant sätt att svängning vid Tomtgatan 1 hindras. Svängningsutrymmet kan vara beläget på gata- och kvartersområden.

Reklamskyltar

Det krävs en reklamplan för varje kvartersområde vid bygglovsansökan, med fokus på att förstärka byggnadens arkitektur.

**5.7 Namngivning**

Den befintliga namngivningen för området kommer att ändras delvis, och nya namn kommer att tillkomma med de nya gatorna som introduceras i området. Även rekreationsområden kommer att få namn på grund av planens påverkan. Namngivningen strävar efter att respektera den befintliga namngivningen för området och att härleda nya namn från de befintliga namnen som används i området. Namngivningen kommer att kompletteras under detaljplanens förslagsfas.

På finska	På svenska	Motivering
<b>Kadut</b>	Gator	
<b>Ajoyhteydet</b>	Vägförbindelser	
<b>Keuyen liikenteen kadut ja puistopolut</b>	Gator för lättrafik och parkstigar	
<b>Viheralueet</b>	Grönområden	
<b>Muut</b>	Övrigt	

**6. DETALJPLANENS GENOMFÖRANDE****6.1 Riktlinjer och illustrerande planer för genomförande**

Inom detaljplansområdet kommer det att utarbetas generalplaner för gator och vattenförsörjning samt dagvatten vid detaljplane-utkastets skede. Dessa planer kommer att styra genomförandet av kommunaltekniken inom området. Det kommer inte att utarbetas några separata riktlinjer för närområdet eller byggande. En illustration som återspeglar den norra delen av Tollsporten finns som bilaga till planbeskrivningen (bilaga 6).

**6.2 Genomförande och tidtabell**

Detaljplanens genomförandetidtabell har ännu inte fastställts i detalj. Genomförandet och byggandet av detaljplanen är delvis beroende av områdets privata markägare, eftersom detaljplanen skapar en betydande mängd nya byggnadsplatser på privata markägares fastigheter. Genomförandet av detaljplanen kräver markanvändningsavtal.



KYRKSLÄTTS KOMMUN

DETALJPLAN FÖR NORRA TOLLSPORTEN

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