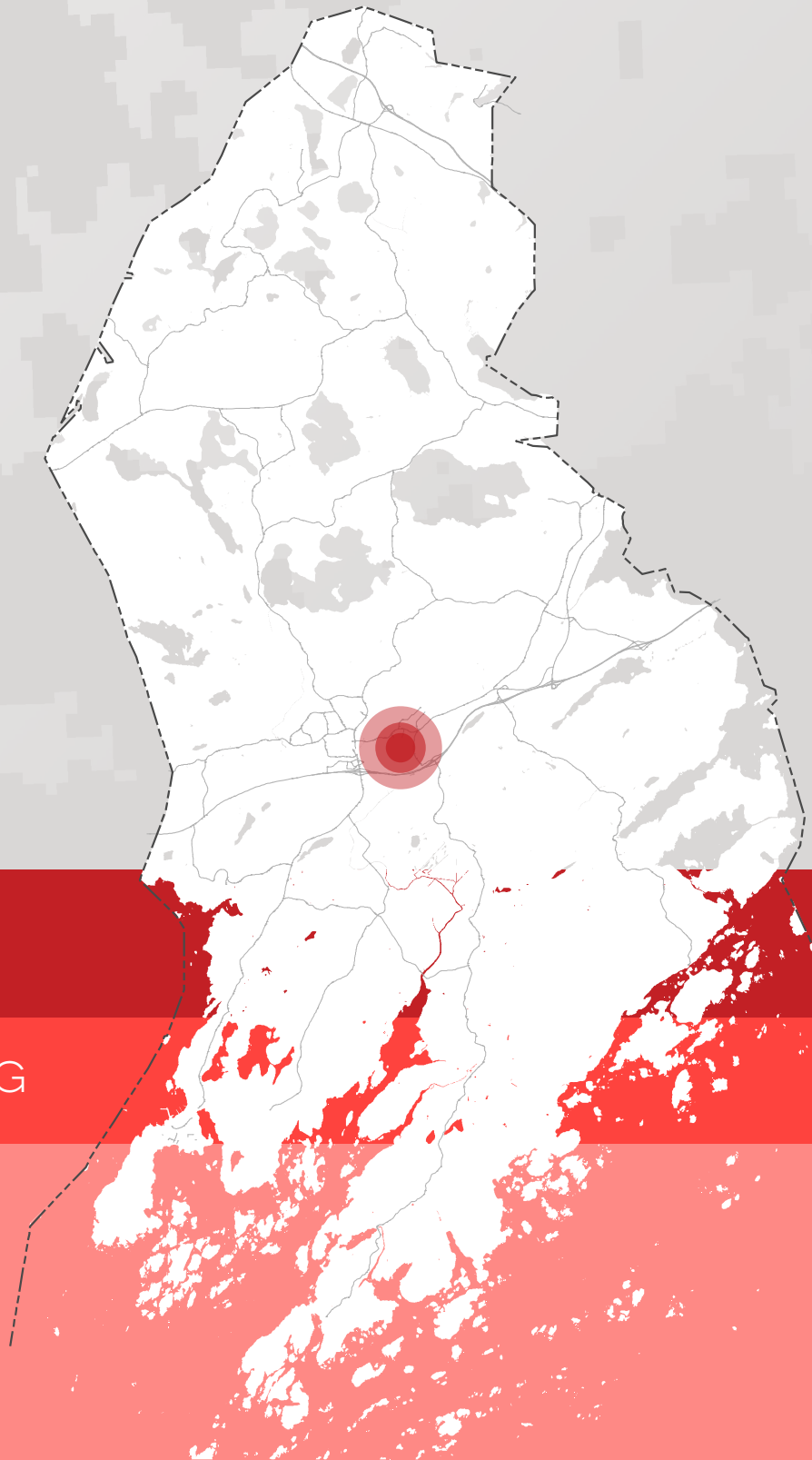


KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTTI

HANKE 13900



TOLLSBACKEN

DETALJPLANE BESKRIVNING

BESKRIVNING AV DETALJPLANEN



Kommun	Kyrkslätt
Planens namn	TOLLSBACKEN DETALJPLAN Kvarteren 750-767 samt till dem anslutna gatu-, trafik- och rekreationsområden. Ändring av detaljplanen för Bredbergets centrum, Område för allmän väg med skydds- och siktområden. Hindersby I, ändring av detaljplanen, gatuområde. Ändring av detaljplanen för Kyrkdalen, järnvägsområde.
Planförfattare	planläggningsarkitekt Anna Hakamäki
Anhängiggörande	21.8.2015 kungörelse
Behandling	<u>program för deltagande och bedömning (PDB)</u> Samhällstekniska nämnden 10.6.2015 (§ 45) <u>detaljplaneförslag</u> samhällstekniska nämnden 25.8.2016 och kommunstyrelsen 12.8.2016 <u>justerat detaljplaneförslag</u> kommunaltekniska nämnden 15.2.2018 och kommunstyrelsen 12.3.2018 § 79 <u>godkännande av detaljplanen</u> kommunaltekniska nämnden x, kommunstyrelsen x och kommunfullmäktige x
Projektnummer	13900
Ritningsnummer	detaljplan (ritn.nr 3299) Illustration (ritn. nr 3300)

1. Identifikationsuppgifter

1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifterna finns på omslaget.

1.2 Planområdets läge

Planeringsområdet ligger i Hindersby invid Gamla Hindersbyvägen i närheten till Kyrksläotts kommuncentrum och Tolls station. Området gränsar i väster till detaljplaneområdet Festberget, i norr till detaljplaneområdena Hindersby I och II, i öster till området Bredberget och områdena i detaljplanen för Tolls stationsområde samt i söder till Västerleden. Planområdets areal är ca 49 ha, varav kommunen äger ca 11 ha.

I närheten av planeringsområdet finns utöver daghemmen även skolor och ett bra kollektivtrafikutbud. Mindre än två kilometer från planeringsområdet ligger huvuddelen av centrums närservice. Tolls järnvägsområde ligger i omedelbar närhet av planeringsområdet och också kommuncentrums järnvägsstation finns på mindre än två kilometers avstånd. Utrymmen för en dagligvaruhandel har byggts framför Tollstorget. Bussarna som går mot kommuncentrum och huvudstadsregionen stannar på Tollsvägen.

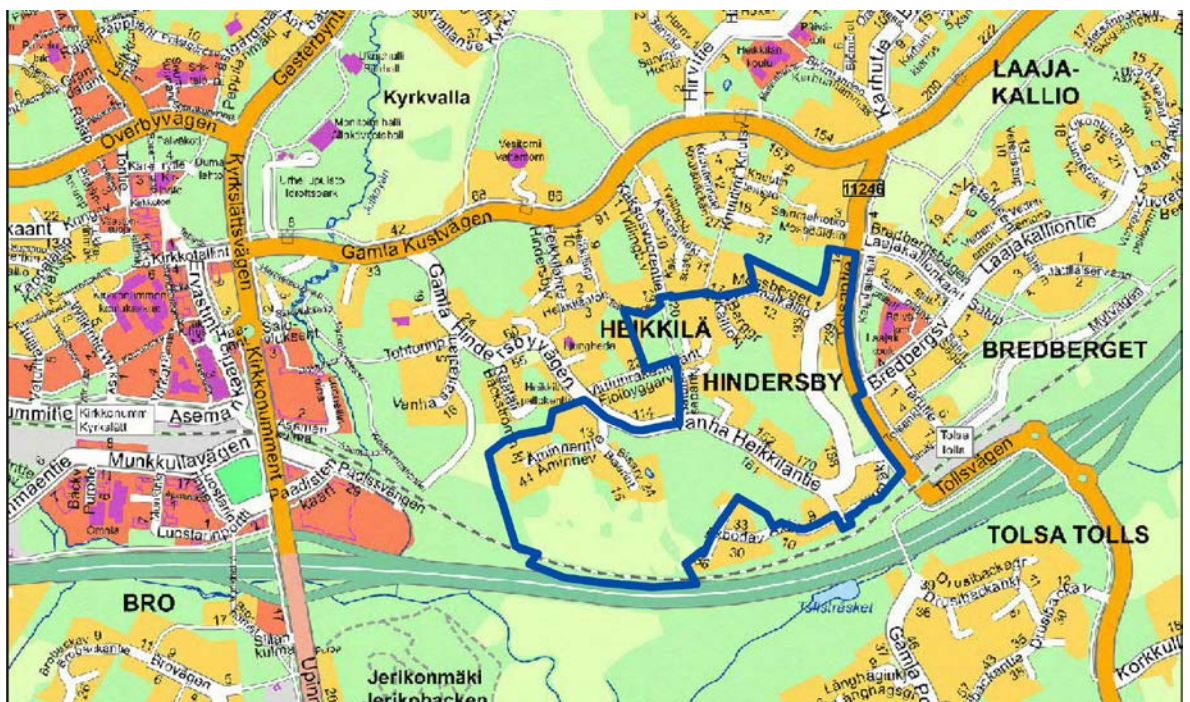


Bild 1. Karta över läget

1.3 Planens namn och syfte

Om planen används namnet Tollsbacken. Planprojektet har fått namnet detaljplanen för Tollsbacken efter Tolls gamla byplats, som ligger uppe på backen på planeringsområdet.

Målet med detaljplanen är kompletterande byggande av bosättning i närheten av kommuncentrum och Tolls station, med beaktande av Hindersbys värdefulla kulturmiljö och lokalhistoria. Bostadsområdet utnyttjar läget invid goda kollektivtrafikförbindelser, dvs. Tolls hållplats på kustbanan och busstrafiknätet. En ökning av invånarantalet på kommuncentrums närområde stödjer också den pågående utvecklingen av affärscentrumet och utvecklingen av Tolls stationsregion.

Målet är att i det kompletterande byggandet bevara bybebyggelsen, som i generalplanen och i Hindersby delgeneralplan har anvisats som kulturhistoriskt värdefull. Målet är att bevara den kulturhistoriska karaktären. Eftersom det är fråga om ett speciellt område med särskilda kulturhistoriska värden i Kyrkslätt, har man ansett att en mera omfattande presentation av områdets historia är motiverad.

För trafiknätets del är de mest centrala målen att anvisa huvudgång- och cykelförbindelser för både lokala och regionala behov, såsom förbindelser till servicen i affärscentret och till det regionala huvudcykelnätet. Dessutom ska förbättringen av förhållandena på Gamla Hindersbyvägen och i korsningsområdet mellan Gamla Hindersbyvägen och Tollsvägen avgöras.

Beskrivningens innehållsförteckning

1	BAS- OCH IDENTIFIKATIONSUPPGIFTER	
1.1	Identifikationsuppgifter	2
1.2	Planområdets läge	2
1.3	Planens namn och syfte	3
1.4	Beskrivningens innehållsförteckning	4
1.5	Förteckning över bilagor till beskrivningen	5
1.6	Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som gäller planen	5
2	SAMMANDRAG	
2.1	Skeden i planprocessen	6
2.2	Detaljplan	6
2.3	Genomförande av detaljplanen	7
3.	UTGÅNGSPUNKTER	
3.1	Utredning om förhållandena på planeringsområdet	8
3.1.1	Allmän beskrivning av området	8
3.1.2	Landskap och naturmiljö	8
3.1.3	Bebyggd miljö	9
3.1.4	Markägoförhållanden	12
3.2	Planeringssituation	12
3.2.1	Beslut och utredningar som gäller planområdet	12
3.2.2	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	14
4	PLANERINGSSKEDEN FÖR DETALJPLANEN	
4.1	Behov av detaljplanering	15
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	15
4.3	Deltagande och samarbete	15
4.3.1	Intressenter	15
4.3.2	Anhängiggörande	15
4.3.3	Deltagande och växelverkan	15
4.3.4	Myndighetssamarbete	16
4.4	Mål för detaljplanen	16
4.5	Alternativa detaljplanelösningar och deras konsekvenser	18
5	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	
5.1	Planens struktur	19
5.1.1	Dimensionering	19
5.1.2	Service	20
5.2	Uppnående av målen för miljöns kvalitet	20
5.3	Områdesreserveringar	21
5.3.1	Kvartersområden	21
5.3.2	Övriga områden	23
5.4	Planens konsekvenser	25
5.4.1	Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön	25
5.4.2	Konsekvenser för naturen och naturmiljön	27
5.4.3	Ekonomiska konsekvenser	28
5.5	Störande faktorer i miljön	28
5.6	Planbeteckningar och -bestämmelser	29
5.7	Namnskick	31
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	32
6.2	Genomförande och tidtabell	32

1.4 Förteckning över bilagor till beskrivningen

1. blankett för uppföljning av detaljplanen
2. utdrag ur Kyrksläotts sammanställning av gällande detaljplaner
3. kommunens markinnehav
4. underjordiska ledningar, nuläge
5. Bullerutredning för kustbanan och stamväg 51, Sito Oy 2013
6. Bullerutredning för Hindersby delgeneralplan, LT konsultit 2002
7. Inventering av fornlämningar på Tollsbackens detaljplaneområde, utdrag, Mikrolitti 2016
8. Kulturhistoriskt värdefulla helheter i Hindersby delgeneralplan
9. Granskning av vegetationsfigurer i Hindersby delgeneralplan
10. Allmän plan för vattenförsörjning i Tollsbacken, karta, Sweco Oy, 2017
11. Allmän plan för gator i Tollsbacken, karta, Sweco Oy 2017
12. Allmän plan för dagvatten i Tollsbacken, karta, Sweco Oy 2017
13. Fladdermusutredning för Tollsbacken och Festberget, utdrag, 2016
14. Byggnadsinventering av Hindersby delgeneralplan, utdrag, Sigbritt Backman 2007
15. Landskapsmässiga skärningsgranskningar av nybyggandet på Bisarbrinken
16. Detaljplanen för Tollsbacken med bestämmelser
17. Illustration av Tollsbackens detaljplan

1.5 Förteckning över andra handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som gäller planen

1. Allmän plan för gator och vattenförsörjning i Tollsbacken, Sweco Oy, 2017
2. Terrängsyn av flygekorrarna i Tollsbacken, Kyrksläotts kommun, miljövårdsenheten, 2017
3. Bullerutredning på Tollsbackens detaljplaneområde på området mellan Axbodavägen och kustbanan, Sito Oy 2016
4. Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt, Pöyry Oy, 2014
5. MBT 2020, Genomförandeprogrammet för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen 2020, Helsingfors stads centralförvaltnings publikation, 2012
6. Kyrksläotts servicenätsutredning 2025, 2011
7. Trafiksäkerhetsutredning i grundskolorna i Kyrkslätt, 2011
8. Utvecklingsbild för Helsingforsregionen 2050 "Gränslös metropol", MBT-delegationens inlägg, 2011
9. Utvecklingsplan för gång- och cykeltrafiknätet och naturstigar i Kyrkslätt Linea konsultit Oy, 2009
10. Lännentiet, utredning om utvecklingskorridor, kommunerna i Västra Nyland, Nylands förbund, Strafica Oy, FCG Planeko Oy, 2009
11. Helsingin seutu 2050, Näkökulmia seutuvisioon, WSP Finland Oy, Yhdyskuntasuunnittelun tutkimus- ja koulutuskeskus, TKK, Demos Helsinki / NOW for Architecture and Urbanism, 2009
12. Kyrksläotts vägnäts- och trafiksäkerhetsplan, Vägverket, 2008
13. Vibrationsutredning för spårtrafiken - Kyrksläotts centrum, Kyrkdalens detaljplaneområde samt Hindersby och Tolls område, Sito Oy, 2007
14. Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt, Sigbritt Backman, 1992

2. SAMMANDRAG

2.1 Skeden i planprocessen

Enligt planlägningsprogrammet för åren 2016-2020 var avsikten att göra upp ett utkast för Tollsbackens detaljplan under 2016 och ett förslag och behandling för godkännande 2017. Man beslutade sig för att tidigarelägga tidtabellen för planläggningen av Tollsbacken eftersom den utgör en helhet med detaljplanen för Festberget. Alltså uppgjordes för Tollsbackens detaljplan som för Festbergets detaljplan direkt ett detaljplaneutkast och planerna fördes vidare samtidigt. Samhällstekniska nämnden behandlade förslaget 25.8.2016 och kommunstyrelsen beslutade 12.9.2016 lägga fram förslaget till Tollsbacken. Förslaget var framlagt 10.10 – 11.11.2016. Med anledning av responsen som inkom kom man fram till att uppgöra ett justerat förslag som läggs fram på nytt.

Programmet för deltagande och bedömning (PDB) för Tollsbacken behandlades i samhällstekniska nämnden i juni 2015 och detaljplanen anhängiggjordes 21.8.2015. Västra Nylands räddningsverk, Museiverket, Helsingforsregionens trafik, Helsingforsregionens miljötjänster, äldrerådet och åtta privata instanser gav respons om PDB.

2.2 Detaljplan

Planeringsområde

Tollsbacken ligger i östra delen av Hindersby, i omedelbar närhet av Tolls station. Området gränsar i söder till kustbanan. Området omfattar ca hälften av det bybildsmässigt värdefulla området i Hindersby. Den andra halvan hör till området för Festbergets detaljplan. På området finns för närvarande enbart småhus.

I planområdets södra och mellersta delar finns gammal byaktig glesbebyggelse, som bildar en rätt småskalig, trivsam och grönskande boendemiljö. I områdets norra del finns å andra sidan senare byggda byggnader som skiljer sig från den gamla bybosättningen till sin stil och täthet.

På området finns skogbeklädda bergsområden som urskiljer sig i storlandskapet. De utgör en grönskande siluett på området. I mitten av området finns i sydlig-nordlig riktning ett landskapsmässigt betydande dalområde där det finns åker- och ängsområden.

Planeringssituation

På planeringsområdet gäller tre detaljplaner: detaljplanen för Bredbergets centrum (lagakraftvunnen 27.1.1994), Hindersby I detaljplan (lagakraftvunnen 5.3.1974) och Kyrkdalens detaljplan (lagakraftvunnen 10.8.2007).

Ändringarna av detaljplanen som ingår i planen gäller ändring av en allmän väg i detaljplanen för Bredbergets centrum till gata, ändring av en gata för gång- och cykeltrafik i detaljplanen Hindersby I till gatuskvär och gatuområde. Kyrkdalens detaljplaneändring gäller tillägg av stigar på parkområden och justeringar av järnvägsområdet. Till övriga delar är området inte detaljplanerat och på området gäller delgeneralplanen för Hindersby.

Detaljplanens innehåll

Tollsbackens detaljplan ligger i Tolls hållplats närområde, på ett tyngdpunktsområde för utvecklingen av markanvändningen. Detaljplanen gör den befintliga samhällsstrukturen i stationsområdet tätare och till en helhet, förbättrar trafiksäkerheten och kollektiv- och gång- och cykeltrafikens funktionsförutsättningar, samt beaktar den byggda kulturmiljön på området.

Nya områdesreserveringar för olika hustyper har anvisats så att huvudvikten ligger vid fristående småhus. Dessutom anvisas möjligheter till kompletterande byggande för

befintliga småhusområden. I planeringen har vikt dessutom lagts bl.a. vid effektivisering av markanvändningen mot Bredbergets håll inom influensområdet för Tolls hållplats.

I det justerade detaljplaneförslaget har man föreslagit totalt ca 46700 v-m2 byggrätt, varav ca 44200 v-m2 är bostadsbyggande. Den största delen av området reserveras för småhusbyggande för att bevara andan av det bybildsmässigt värdefulla området i Hindersby. Småhusområdena (AO, AP) anvisas ca 37400 v-m2 byggrätt i planen. I kvarteren i närheten av Tolls hållplats längs Tollsvägen planeras punkthus i fyra våningar, låghus i tre våningar och bostadsbyggnader i två våningar (A). För dem anvisas byggrätt på totalt ca 6 800 v-m2. Om detaljplanen genomförs, skulle området få cirka 500 nya invånare. För närvarande bor det omkring 150 människor på planeringsområdet (situationen år 2016). Enligt planförslaget får man på Tollsbackens område bygga 78 nya egnahemshus, tre punkthus, sex bostadsbyggnader med 2–2½ våningar samt tretton bostadssmåhus med en våning.

I detaljplanen har kvartersområdena för servicebyggnader, kvarter 761, anvisats byggrätt om totalt ca 1200 v-m2, varav ca 300 v-m2 är ny byggrätt. I kvarteret verkar för närvarande bl.a. ett museum för utombordsmotorer. I kvarteret kan placeras olika små serviceföretag på ett mångsidigt sätt, t.ex. café, frisör eller verkstad.

På planområdet finns flera närrekreations- och parkområden. Rekreatiomsområdena samt friluftsleder och gång- och cykelvägar stämmer i huvudsak överens med den nuvarande situationen. Den mest betydande byggda parken är Kolabottnet (VP), som ligger mellan Tollsvägen, kvarteret för flervåningshus (AK) och Tollsbergens närrekreatiomsområde (VL). Genom parken har anvisats en gång- och cykeltrafikled, som förenas med gång- och cykelvägarna längs Bredbergsvägen samt Tollsbergens parkstig. Särskilt Tollsbergens, Bromorsskogens och Bisarhagens skogsbeklädda bergsområden är i betydande ställning med tanke på områdets rekreatiomsmöjligheter. Naturtyper som med stöd av naturskyddslagen ska skyddas eller fornlämningar enligt fornminneslagen har inte upptäckts på planområdet.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Målet är att detaljplanen godkänns under år 2018. Enligt måltidtabellen beräknas planeringen och byggandet av kommunalteknik på området ske åren 2020-2022. Husbyggandet kan börja efter detta. Genomförandet av detaljplanen beror delvis på områdets privata markägare. Genomförandet av detaljplanen förutsätter markanvändningsavtal.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

På Tollsbackens detaljplaneområde som gränsar till Tollsvägen finns gammal byaktig glesbebyggelse som utgör en trivsam och jämförelsevis naturnära boendemiljö. På planområdet bor för tillfället ca 150 invånare.

Bybebyggelsen som i generalplanen och i delgeneralplanen för Hindersby har anvisats som värdefull ligger i huvudsak omkring Gamla Hindersbyvägen, dvs. tidigare Porkalavägen. Omgivningen av vägen, som fortfarande är smal och har sandbeläggning, är småskalig och varierande samt mycket lummig tack vare större trädgårdsliknande byggplatser. I detaljplaneområdets södra del ligger ett stort jordbruksområde som ansluter sig till bystrukturen.

I planområdets norra del längs Mossberget, Berggränden, Fiolbyggarvägen och Sadelmakargränden finns småhusgrupper som är byggda på 1980- och 1990-talet och avviker från den gamla bybebyggelsen till stilen och byggeffektiviteten. På dessa områden är vägnätet och körförbindelserna ställvis ostrukturerade.

I planeringsområdets mellersta del på båda sidor om Gamla Hindersbyvägen finns ett skogsbeklätt bergsområde som skiljer sig från landskapet. Sett från Tollsvägen och Västerleden bildar de en grön och skogsbeklädd siluett för området.

3.1.2 Landskap och naturmiljö

Den landskapsmässiga stommen på Tollsbackens planeringsområde utgörs av bergåsar och dalarna mellan dem. Som högst når åsarna till 45 m och dalarna som lägst till sex meter ovan havsytan. Hindersby hör till lermarks- och åsområdet i Kyrksläotts mellersta del. Detta område kännetecknas av lerslätter och bergåsar mellan dem.

Under förhistorisk tid var planeringsområdet och hela centrumområdet täckt av Litoniahavet med undantag för krönen som ligger mer än 40 m över havsytan. Ännu i slutet av stenåldern har havet omgett en ö som sträckt sig från Jolkby till Masaby. Dess forna strandlinje går nuförtiden ca 20 m över havsytan. Den äldsta bosättningen har legat på dessa bergåsar och deras sluttningar. Lerdalar som bildats av gammal havsbotten, älvfåror och sjöar har tagits i odlingsbruk under 1600- och 1700-talet.

Längs Gamla Hindersbyvägen finns gammal småhusbebyggelse, som sträcker sig till fältområdenas rand i söder. I dalen, som går i riktningen norr-söder genom området, finns en utsiktsaxel som hållits nästan öppen.

I planeringsområdets östra del ligger ett omfattande bergsområde som reser sig brant från åkerområdet som gränsar till Tollsvägen. Det bildar ett viktigt landskapselement mot Tollsvägen och Bredberget. Bergsområdets högsta områden lämpar sig dåligt för byggande på grund av brantheten, och de har därför bevarats obebyggda. Byggandet invid bergsområdenas fot är så lågt att det inte sett på längre håll överstiger trädtopparna och sålunda inte förstör bergskogslandskapet. Bergsryggarnas toppområden är särskilt värdefulla objekt med tanke på bevarandet av naturens mångfald.

I den i samband med Hindersby delgeneralplan upprättade granskningen av vegetationsfigurer (bilaga) definierades de områden som omfattar lokala naturskyddsvärden. Största delen av dessa områden ligger på dessa bergsryggsområden.

De på området belägna bergsryggarnas toppområden och ängsområdena i dalarna är också särskilt värdefulla med tanke på bevarandet av naturens mångfald.

3.1.3 Bebyggd miljö

Tollsbackens område har anvisats som kulturmiljö i Kyrkslätts generalplan (mi-165) och i delgeneralplanen för Hindersby (sk). På Tollsbackens detaljplaneområde bildas kulturmiljön av två gamla byar, Tolls och Hindersby, samt av Porkalavägen (på Tollsbackens område Gamla Hindersbyvägen), som fastställts som historisk väg. Därför har man i det här stycket på ett täckande sätt behandlat områdets historia och den kulturmiljö området utgör.

Två byar

Tollsbackens planområde utgörs av två gamla byar, Tolsby (Tolls) och Hindersby.

Hindersby by är grundad 1475. Den bildades ursprungligen av fyra lägenheter, Jofs, Knuts, Bisar och Teglas. En gammal bytomt låg invid Åminnevägen, en sidoväg till Gamla Hindersbyvägen. Åminne har varit den största gården i Hindersby by och den bildades på 1850-talet. Åminne har en nära koppling till Hindersbys gamla stugbebyggelse, som uppenbarligen byggts av hantverkare och småfolk i bygden eller av gårdens torpare och backstugusittare. Stugbebyggelsen har bevarats främst vid Gamla Hindersbyvägen, Tollsvägen och Gamla Jorvasvägen (Västerleden). Norr om Åminnevägen låg Kyrkslätts första kommunala folkskola, Hindersby svenska folkskola, som inledde sin verksamhet 1871. Byggnaden användes ännu efter arrendetiden och den revs år 1973.

Tolls (Tolsby) är grundad 1556. Byn består av herrgårdarna Tolls Övergård och Tolls Nedergård. Bredvid Övergårds ladugård ligger Tolls Nedergårds ladugård från 1930-talet. Nedergårds huvudbyggnad, som var byggd ca år 1800, revs efter arrendetiden.

Gränsen för Tolls medeltida byplats (Bodkulla) har lokaliserats i fornlämningsinventeringen (Mikroliitti Oy 2016). Man kunde inte lokalisera platserna för husen och därmed inte byplatsens gränser på Hindersby medeltida byplats. Byggnadernas ungefärliga läge framgår ur inventeringsrapporten. På de medeltida byplatsernas område finns kulturarv men områdets konkreta kulturarv har försvunnit eller förstörts i den senare markanvändningen. Sålunda har man inte på basis av inventeringen upptäckt lämningar som kunde skyddas i detaljplanen.

Uppkomsten av kulturlandskapet

Från medeltiden till 1860-talet var Hindersby ett traditionellt jordbrukssamhälle, vars bosättning bestod av stamlägenheter, torp och backstugor. Tack vare Kungsvägen och Porkalavägen fanns det gästgiverier och en postrutt på området.

När lagändringen medförde näringsfrihet på 1860-talet började både samhällelig verksamhet och näringsstruktur utvecklas på området. Parcelleringen förde hantverkare, såsom svarvare, skraddare, skomakare, urmakare, bagare, murare, bleckslagare och smeder till området. Dessutom vet man att det på Hindersbyområdet bodde en barnmorska, en fiolbyggare, en sadelmakare, en byggmästare, en målare och timmermän. Järnvägen, som byggdes i början av 1900-talet, lockade stadsbor att bygga villor på området.

Genom upplysta markägares bidrag grundades i Jolkby post och apotek 1885 och sjukhus 1901, festplan (Festberget) och predikohus 1924 samt på Åminne gårds marker i Hindersby en skola 1871 och ungdomsföreningshuset Ljungheda 1910. Medel för byggande av sjukhuset fick man bl.a. från ett spannmålslager, som lades ner, och från syföreningar, som ordnade lotterier och fester.

Sedan 1900-talets början ordnade man s.k. kulturfester i Kyrkslätt. Festerna ordnades ofta på Jolkby Festberget, såsom huvudfesten för socknens 600-årsjubileum år 1930.

Växeverkan mellan Hindersby och kyrkbyn

Före 1860-talet utgjordes Kyrksläotts kyrkas näromgivning av församlingens marker. Omkring kyrkan hade man byggt kyrkstall, men annars omfattade området jordbruksland, åkrar, ängar eller församlingsarbetarnas bostäder. Sedan 1860-talet fick kyrkbyn dessutom en sockenstuga och butiker, och en järnvägsstation i början av 1900-talet. Jordbruket dominerade dock fortfarande landskapet.

Byggandet i anslutning till den samhällsliga utvecklingen började i Kyrkslätt på 1860-talet, huvudsakligen just på området Jolkby-Hindersby-Tolls. På området byggdes sjukhus, post, skola och nöjeslokaler. Utöver bosättningen i anslutning till jordbruket uppstod det parcellbosättning, där hantverkare och andra fria yrkesutövare placerade sig. I Tolls byggdes en järnvägsstation.

Efter Porkala arrendetid har Kyrkbyn ändrats avsevärt. Byggandet har varit livligast på 70-talet, då den nuvarande centrumstrukturen började ta form. Affärs- och bostadshusen av trä från tiden före arrendetiden har till största delen försvunnit. Sjukhuset och en stor del av kommunens förvaltning flyttade från Jolkby-Hindersby till kyrkans omgivning. Dessutom byggdes bl.a. ett skolcentrum och bostadshus samt stamväg 51. Trots den snabba utvecklingen bevarade jordbruket sin ställning i landskapet.

Arrendetiden ändrade inte avsevärt den byggda miljön i Hindersby. I Hindersby I och II detaljplaner, som uppgjorts efter arrendetiden, anvisades det nya bostadsbyggandet på obebyggda områden, och det har inte riktats särskilt byggnadstryck på området där den gamla bosättningen finns.

Historiska vägar

Omnämmanden om Stora Kustvägen (Kungsvägen) finns i skriftliga källor sedan slutet av 1300-talet. Det har gått en bro över Jolkbyån senast år 1692. Efter bron steg vägen upp på Jolkbybacken, där Porkalavägen tog av från den mot Tolls. Efter backen tog en annan väg av från Kustvägen mot Tolls. Enligt den av Nylands vägdistrikt år 1994 publicerade undersökningen ” Kulttuurihistoriallisten alueiden tiemiljö ” hör Gamla Kustvägen till de historiskt betydelsefulla och värdefulla vägavsnitten. Gamla Kustvägen löper utanför det egentliga planområdet, men dess inverkningsområde når ända till Tollsbackens detaljplaneområde.

Porkalavägen började från Jolkby, tog av mot sydväst till Hindersby och från Tolls tillbaka till Kustvägen. Porkalavägen fungerade som postväg till Estland redan på 1600-talet. Per Brahe utvidgade det svenska rikets postväsende till Finland år 1638. Brahe nämnde Porkalavägen första gången år 1640. Sannolikt har någon form av led gått till Porkala näs redan på 1500-talet, men den har förbättrats till väg uppenbarligen på 1600-talet. Porkalavägen och Kustvägen är betecknade som historiskt värdefulla vägar i Kyrksläotts generalplan 2020.

Kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader

I Kyrksläotts generalplan 2020 har följande byggnader som hör till Tollsbackens detaljplan anvisats som objekt som med stöd av byggnadslagstiftningen skyddas eller avses bli skyddade på områden som omfattas av Jolkby, Hindersby och Tolls delgeneralplan:

- Åminne (huvudbyggnaden och ladugården)
- Tolls Övergård (huvudbyggnaden och s.k. Brännstugan)

Till Åminne gårdscentrums gårdsplan hör huvudbyggnad och ladugård och en nyare ekonomibygnad. Huvudbyggnaden i empire är byggd mellan 1856 och 1874. Ladugården är från andra hälften av 1800-talet.

Tolls Övergårds huvudbyggnad är troligen från början av 1800-talet. År 1920 utvidgades huset med en ny flygel och åstaket byggdes om till ett mansardtak. Norr om huvudbyggnaden bredvid vägen ligger s.k. brännstugan, som troligen är bygdens äldsta byggnad. Söder om Gamla Hindersbyvägen ligger gårdens ladugård, som byggdes 1908.

Lokalt betydelsefulla byggnader

I utredningen Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt samt i en kulturhistorisk inventering av byggnaderna och landskapet i Västra Nyland uppräknas ytterligare andra historiskt, kulturhistoriskt eller landskapsmässigt betydelsefulla byggnader (bilaga). Ställvis anpassas även det nyare byggnadsbeståndet, i synnerhet från övergången mellan 1950- och 1960-talet, till det trädgårdsaktiga byggandet och är en betydande del av kulturlandskapshelheten och den lokala identiteten.

Byggnaderna som byggts innan Porkala arrendetid (1994) och en del som byggts på 1950- och 1960-talen inventerades sommaren 2007. I samband med inventeringen undersöktes byggnadernas byggnadshistoriska, historiska och landskapsmässiga värden. Som bedömningskriterier användes ovanlighet, representativitet, originalitet, bildandet av helheter, historiska och tidsmässiga skikt samt anpassning till naturen och det övriga byggnadsbeståndet. Ett utdrag ur inventeringsrapporten (Backman 2007) ingår som bilaga.

Förhistoriska fornlämningar

På detaljplaneområdet gjordes ett lösfynd (en stångyx) år 1963. Vid inventeringen som utfördes våren 2016 (Mikroliitti Oy) hittades inga tecken på fasta fornlämningar. Därför finns det inte orsak till fortsatta åtgärder. På området finns krigshistoriska konstruktioner.

Service och arbetsplatser

Tollsbacken ligger på kommuncentrums influensområde i omedelbar närhet till Tolls hållplats. Största delen av områdets närmaste kommersiella tjänster ligger på högst ca två kilometers avstånd i kommuncentrum. I kommuncentrum ligger också hälsocentralen, biblioteket, musikinstitutet och kyrkan. Rekreations- och motions servicen i idrottsparken finns också på ca en och en halv kilometers avstånd från hela planeringsområdet. Bredvid Tolls hållplats har det byggts en dagligvaruhandel.

Av de kommunala tjänsterna som ligger närmast planeringsområdet är de finskspråkiga daghemmen Heikkilän päiväkoti och Laajakallion päiväkoti och det svenska daghemmet Prästgårdsbackens daghem, som ligger i kommuncentrum. De närmaste finskspråkiga skolorna med grundskolans lägre klasser finns i Hindersby och Bredberget. Den närmaste svenska skolan för de lägre årskurserna är Winellska skolan. De finskspråkiga och svenskspråkiga grundskolorna för de högre årskurserna samt gymnasierna finns i kommuncentrum.

Det finns inte arbetsplatser i nämnvärd omfattning på området. De närmaste arbetsplatserna ligger i Bredberget, kommuncentrum och Munkkulla.

Rekreation

På planeringsområdet ligger två större bergsområden med skog, vilka används som närrekreationsområden. Den närmaste byggda parken, Kyrkdalsparken, ligger på ungefär en kilometers avstånd från planområdet. Den närmaste lekplatsen är Tollsstigens lekplats, som finns i närheten av planområdets nordvästra del. De närmaste bollplanerna ligger just utanför planområdet; Hindersby bollplan och Laajakallion koulus plan öster om Tollsvägen.

Trafik

Tollsvägen verkar som områdets huvudsakliga infartsled och längs den finns en skild gång- och cykelväg. Gamla Hindersbyvägen, som tar av från Tollsvägen, fungerar som huvudled för planområdets interna trafik. Majoriteten av områdets tomtgator tar av från Gamla Hindersbyvägen. Dessa är bl.a. Åminnevägen, Bisarvägen, Sadelmakargränden och Mossberget.

Teknisk service

I södra kanten av planeringsområdet går ett tryckvattenavlopp (transportavlopp) och ett fjärrvärmerör. De kommunaltekniska näten framgår av bilagematerialet. I samband med planläggningen uppgörs en allmän plan för gatorna och vattenförsörjningen på planområdet.

Miljövård och miljöstörningar

I fladdermusutredningen som uppgjordes 2016 gjordes fladdermusobservationer på området. Med undantag för störningarna från fordonstrafiken och spårtrafiken finns det inga andra miljöstörningar på området. Planområdets största orsak till bullret är Västerledens trafikbuller. Bullret från järnvägen är avsevärt mindre. Konsekvenserna av vibrationerna från spårtrafiken sträcker sig inte till planeringsområdet (Sito Oy, 2007).

3.1.4 Markägoförhållanden

Markägoförhållandena framgår av kartbilagan.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet

Landskapsplan

I Nylands landskapsplan, etapp 2, som fastställdes år 2014 har området anvisats i huvudsak som område för tätortsfunktioner som ska göras tätare. En transportavloppsförbindelse löper genom området. I förslaget till etapplandskapsplan 4 för Nyland har för området anvisats beteckningen för landskapsmässigt betydande kulturmiljö.

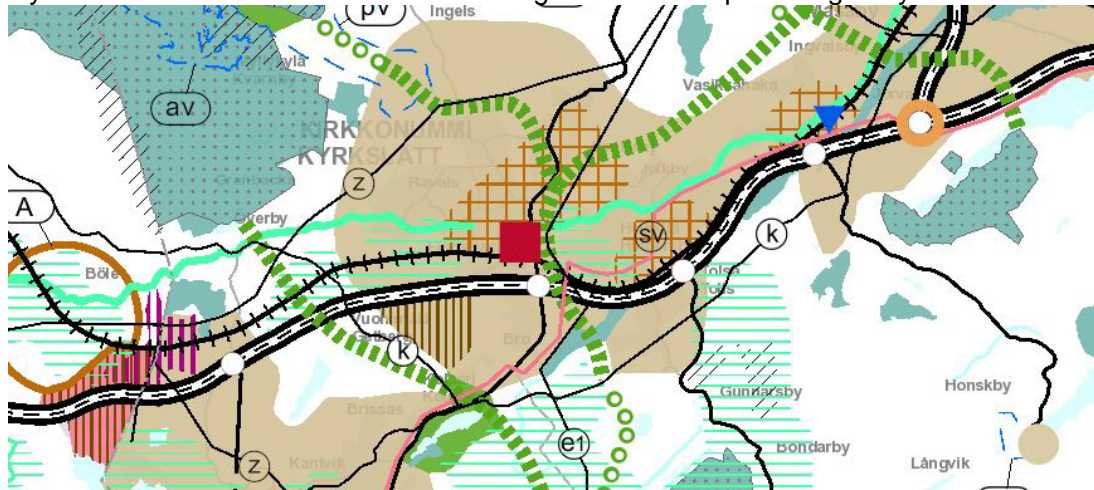


Bild 2. Utdrag ur sammanställningen av Nylands landskapsplaner.

Utvecklingsbild för markanvändningen

Kommunen har låtit göra upp en utvecklingsbild för markanvändningen i hela kommunen (Pöyry Finland Oy) och den godkändes i kommunfullmäktige 1.9.2014. Utvecklingsbilden för markanvändningen är en strategisk plan som omfattar kommunens utvecklingsmål. Den har inga rättsverkningar som avses i markanvändnings- och bygglagen. Med utvecklingsbilden försöker man göra upp långsiktiga lösningar i frågor gällande samhällsstruktur. Sådana frågor är bl.a. samhällsstrukturens funktionalitet, principer för placering av tillägsbyggande, planering av centrum- och servicenät, trafikarrangemang och utveckling av samhällets grönstruktur.

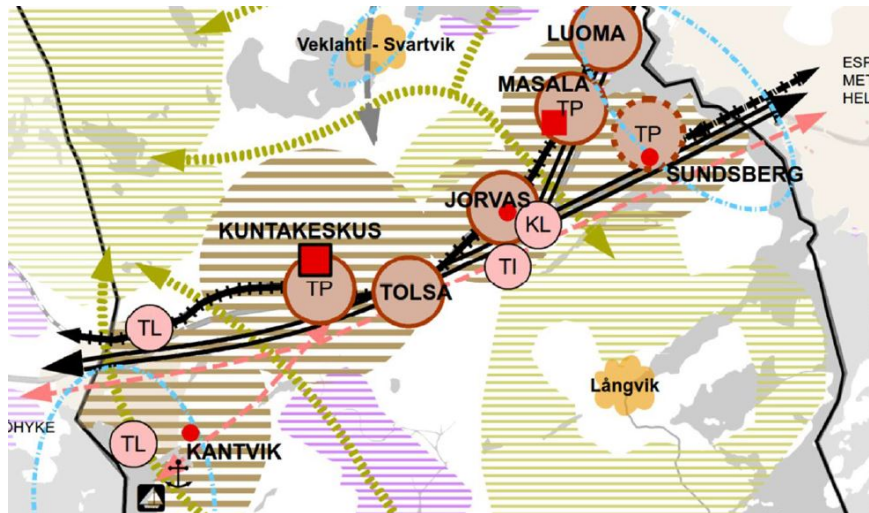


Bild 5. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2020

Detaljplan

På planeringsområdet gäller detaljplanen för Bredbergets centrum (lagakraftvunnen 27.1.1994), Hindersby I detaljplan (lagakraftvunnen 5.3.1974) och Kyrkdalens detaljplan (lagakraftvunnen 10.8.2007).

Byggnadsordning

Kommunfullmäktige godkände 29.6.2006 Kyrkslätts byggnadsordning och den vann laga kraft efter kungörelse 17.9.2008.

Baskarta

Baskartan uppfyller de krav som förordningen om planläggningsmätning ställer.

Byggförbud

Inget byggförbud har utfärdats för planeringsområdet.

3.2.2 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen (VAT) är en del av systemet för planering av markanvändningen i enlighet med markanvändnings- och bygglagen (MBL). Målen för områdesanvändningen har som uppgift att bl.a. säkerställa att frågor av riksomfattande betydelse beaktas i planläggningen i kommunerna. I användningen av områdena bör man stävja klimatförändringen genom att stöda övergången till ett kolfattigt samhälle. Samhällsutvecklingen ska i första hand stödja sig på den befintliga strukturen och med stora stadsregioner stärka samhällsstrukturens helhet. Betydande nytt byggande ska placeras på områden som kan nås bra med kollektivtrafik, till fots och med cykel och planeringen av områdesanvändningen ska främja förutsättningarna för kollektivtrafik, gång och cykling. Trafiksystemen planeras och utvecklas som effektiva helheter. I områdesanvändningen bör man på ett hållbart sätt stödja bevarandet av natur- och kulturmiljöer samt främja förutsättningarna att använda förnybara energikällor.

4. PLANERINGSSKEDEN FÖR DETALJPLANEN

4.1 Behov av detaljplanering

Området ligger på en central plats på kommuncentrums influensområde och i Tolls stations omedelbara närhet. Avståndet mellan hela planeringsområdet och Kyrkslätts järnvägsstation varierar mellan ca en och två kilometer. Detaljplanens syfte är kompletterande byggande av bosättningen på närområdena kring kommuncentrum och Tolls station i enlighet med delgeneralplanen för Hindersby. En ökning av invånarantalet på kommuncentrums närområde stödjer den pågående utvecklingen av affärscentrumet och Tolls stationsregion samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Till trafiknätverkets del är de centralaste målen att rikta huvudsakliga gång- och cykelförbindelser till lokala behov, så som förbindelser till affärscentrumets tjänster. I detaljplanen förbättras bl.a. Gamla Hindersbyvägens omständigheter och korsningsområdet mellan Tollsvägen och den nuvarande gatan Tollsbacken.

I början av år 2016 anhängiggjordes uppgörandet av den till Tollsbackens detaljplan hörande allmänna planen för områdets gator och parkeringsområden samt vattenförsörjning. Den innefattar också områdets dagvattenplan. Planerna har uppgjorts av Sweco Oy. De blev färdiga år 2017.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

Skedena i planprocessen framgår i punkt 2.1 och på pärmbladet.

Tollsbackens detaljplaneprojekt ingår i Kyrkslätts planläggningsprogram 2016-2020 som godkändes i kommunfullmäktige 31.8.2015 (§ 77).

Om genomförandet av planprojektet ger markägarna på området avsevärd ekonomisk nytta, sluter kommunen markanvändningsavtal med dem då detaljplaneförslaget blir färdigt.

4.3 Deltagande och samarbete

Deltagande, intressenter och samarbete beskrivs i programmet för deltagande och bedömning (PDB) som samhällstekniska nämnden godkänt. Det har sänts till intressenterna.

4.3.1 Intressenter

Intressenter är markägarna på området, invånarna och fastighetsbolagen i närheten, de kommunala myndigheterna samt utomstående myndigheter, samfund och föreningar. Intressenterna är förtecknade i PDB.

4.3.2 Anhängiggörande

Anhängiggörandet av detaljplanen kungjordes 21.8.2015 i kommunens annonstidningar och på kommunens webbplats.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Måltidtabellen för planläggningen och tillfällena till växelverkan framgår av PDB. Då detaljplaneförslaget är framlagt ordnas ett invånarmöte. Kommuninvånarna och alla vars livs- och verksamhetsmiljö påverkas av planen har då möjlighet att ge respons under framläggningstiden. Dessutom kan man ta direkt kontakt med planläggaren. Samhällstekniska nämnden godkände PDB 10.6.2015 (§ 45).

Samhällstekniska nämnden behandlade förslaget till plan för Tollsbacken 25.8.2016 och kommunstyrelsen beslutade 12.9.2016 lägga fram förslaget enligt MBL 65 § och MBF 27 §. Förslaget var framlagt 10.10 – 11.11.2016. Under den tiden ordnades ett invånarmöte. 25 utlåtanden och 22 anmärkningar lämnades om förslaget. Med anledning av utlåtandena och anmärkningarna har uppgjorts ett justerat förslag som läggs fram på nytt. Anmärkningarna gällde bl.a. tilläggsbyggrätt, skydd av byggnaderna och kulturlandskapet samt trafikarrangemang.

4.3.4 Myndighetsamarbete

Myndigheterna har samarbetat genom förhandlingar och utlåtanden. Detaljplanen har inte förutsatt något myndighetssamråd. Nylands NTM-central och Nylands förbund har informerats om planprojektet separat.

4.4 Mål med detaljplanen

Mål som uppställts av kommunen

Målet med detaljplanen är i enlighet med delgeneralplanen för Hindersby kompletterande byggande av bosättning i närheten till kommuncentrum och Tolls station, med beaktande av Hindersbys värdefulla kulturmiljö och lokalhistoria. Avsikten är att koncentrera samhällsstrukturer och placera bosättningen enligt principerna för hållbar utveckling och planekonomi. Målsättningen är också planläggning av områden för nytt och kompletterande byggande på kommunens mark samt utveckling av markanvändningen och utredning av servicebehoven på Tolls stations närområde.

Till trafiknätverkets del är de centralaste målen att rikta huvudsakliga gång- och cykelförbindelser till lokala behov, så som förbindelser till affärscentrumets tjänster. I detaljplanen är målet att förbättra bl.a. Gamla Hindersbyvägens omständigheter samt trafikarrangemangen i korsningsområdet mellan Tollsvägen och den nuvarande gatan Tollsbacken.

Ökande av invånarantalet på kommuncentrums närområde stöder den pågående utvecklingen av affärscentrumet samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen för att öka invånarantalet vid Tolls stationsregion. Därför har man i närheten av stationen och god kollektivtrafik avvikit något från delgeneralplanen för Hindersby genom att uppställa som mål att undersöka placering av tätare boende i närheten av Tolls station. Också i kvarter 752 har man avvikit från delgeneralplanen genom att anvisa ett kvarter för småhus på ett område som reserverats som område för service och förvaltning. I delgeneralplanen förberedde man sig på placering av ett daghem på området, men i kommunens servicenätsutredning håller man på att övergå till större enheter och sålunda finns det inget behov av ett servicekvarter på området.

Mål som härletts ur planeringssituationen

Riksomfattande mål för områdesanvändningen

I de reviderade målen för den riksomfattande områdesanvändningen som trädde i kraft 2017 förpliktar man till att främja bl.a. övergången till ett kolfattigt samhälle, fungerande

samhällen och hållbara färdssätt, ett effektivt trafiksystem, en sund och trygg livsmiljö samt förutsättningarna för en livskraftig natur- och kulturmiljö.

Samhällsutvecklingen ska i första hand stödja sig på den befintliga strukturen och med stora stadsregioner dessutom stärka samhällsstrukturens helhet. I planeringen av markanvändningen bör man främja en samhällsstruktur som stödjer sig på och harmoniserar den befintliga strukturen och kollektivtrafiken samt gång och cykling. Harmoniseringen av områden som ligger i närheten av spårtrafikens stationer och busstrafik med god servicenivå stödjer dessa mål.

Måluppställningen i detaljplanen för Tollsbacken stämmer överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den eftersträlvade markanvändningen harmoniserar Tolls stationsregions influensområde genom att placera nytt bostadshusbestånd där i omedelbar närhet av de goda kollektivtrafikförbindelserna och genom att samtidigt beakta kulturmiljön på området. Både tågens och bussarnas turintervall, dvs. kollektivtrafikens servicenivå, till Kyrkslätts kommuncentrum och mot huvudstadsregionen är bra. På det här viset fullföljer markanvändningen på området de riksomfattande målen för områdesanvändningen på ett exemplariskt sätt.

Landskapsplan

I Nylands landskapsplan, etapp 2, som fastställts, har området anvisats i huvudsak som område för tätortsfunktioner som ska göras tätare. Med beteckningen anvisas områden för tätorts- och centrumfunktioner som ska förtätas och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem. Enligt planeringsbestämmelsen ska området planeras så att det stöder sig på kollektivtrafik, fotgängar- och cykeltrafik och som ett område som byggs effektivare än den övriga tätorten. Då samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas speciellt vid områdets särdrag och kulturmiljö, livsmiljöns kvalitet, det ekologiska nätets funktionalitet och närreklamationsområdenas tillräcklighet. Dessutom har en transportavloppsförbindelse och huvudbana märkts ut i plankartan. I förslaget till etapplandskapsplan 4 för Nyland har för området anvisats beteckningen för landskapsmässigt betydande kulturmiljö.

Utvecklingsbild för markanvändningen

Tollsbackens detaljplaneområde ligger i utvecklingsbildens tillväxtzon och på tyngdpunktsområde för utveckling av markanvändningen samt i närheten av den befintliga tågstationen (radie 800 m). Med utvecklingsbildens eftersträvar man främjande av hållbara sätt att röra sig genom att koppla tätortsområden som ska utvecklas till spårtrafiken och genom att utnyttja byggmöjligheterna i stationsområdena.

Hindersby delgeneralplan

Syftet med delgeneralplanen för Hindersby är att förenhetliga kompletterande byggande, trafik och kulturhistoriska värden och landskapsvärden i Hindersby, som ligger i omedelbar närhet av kommuncentrum. Som specifikt mål för bostadsbyggande i delgeneralplanen uppställs placering av effektivare byggande i närheten av Bredberget, vid Tollsvägen, på promenadavstånd från Tolls hållplats och Bredbergets tjänster.

I delgeneralplanen anvisas för Tollsbackens område byggrätt för fristående småhus (AO) 12700-16900 v-m² (e=0,15-0,2), för småhus (AP) 8500-12800 v-m² (e=0,2-0,3), för bostadsbyggnader (A) 4700-5500 v-m², för verksamhetsbyggnader (KTY) 1200-1600 v-m² och för service (P) 1600 v-m² så att de befintliga byggnaderna ingår i talen.

Trots att planen är relativt ny har de år 2009 justerade riksomfattande målen för områdesanvändningen skapat tryck på att höja byggnadseffektiviteten och förtäta området särskilt på områdena nära Tolls hållplats. Också de år 2017 reviderade riksomfattande målen förpliktar till att skapa förutsättningar för en kolfattig och resurseffektiv samhällsutveckling samt främja harmonisering av samhällsstrukturen i första hand genom att stödja sig på den befintliga strukturen.

Mål som härletts ur omständigheterna och egenskaperna på området

Planeringsområdets gamla byggnadsbestånd och miljö ställer utmaningar för byggandet särskilt vid Gamla Hindersbyvägen. Som mål är småskalighet som är typisk för bostadsområdet, byaktig struktur och bevarande av grönska i enlighet med delgeneralplanen för Hindersby. Man vill bevara Gamla Hindersbys bybild, som är kulturhistoriskt viktig.

Som mål för skyddet av natur, landskap och bebyggd miljö uppställs att landskapets karakteristiska drag, bergsområdena och lermarkerna mellan dem beaktas vid placandet av nya bostadsområden. Dessutom är målet att betona landskapsmässiga och kulturhistoriska värden genom att öppna vyerna. Bevarande av tillräckliga enhetliga skogs- och bergsområden för rekreatiönsändamål och tryggnad av förbindelserna mellan dem.

Som mål för jordbruket är att trygga möjligheten att utöva jordbruk på de befintliga gårdarna. Det är viktigt för bevarandet av kulturlandskapet att Åminne och Bisars stora åkerområde i områdets södra del bevaras i odlingsanvändning.

Ett mål som ställs för trafiknätet är att bevara den kulturhistoriskt- och landskapsmässigt värdefulla Gamla Hindersbyvägen, som hör till det värdefulla bylandskapet. Beträffande friluftsrutter och gång- och cykelvägsrutter strävar man efter att förtydliga dem med hjälp av de befintliga rutternas. Målet är också att granska placering av ett regionalt huvudcykelnät på området.

Tolls Övergårds och Åminnes byggnader anges i delgeneralplanen för Hindersby som byggnader som ska skyddas enligt byggnads- eller byggnadsskyddslagen. Det finns 22 lokalt betydande objekt. Största delen av planområdet hör till ett med tanke på bybildens värdefullt område (sk) i delgeneralplanen.

4.5 Alternativa detaljplanelösningar och deras inverkan

Under planeringsprocessen uppgjordes inga alternativa detaljplaner, eftersom man inte ansåg det nödvändigt emedan Hindersby delgeneralplan är färsk och rätt noggrant gjord på delgeneralplanenivå. Dessutom har granskningar av alternativen gjorts redan i samband med planeringen av delgeneralplanen för Hindersby. Under planeringen har man dock undersökt olika alternativa lösningar till genomförande av området. Konsekvenserna av planförslaget bedöms i punkt 5.4.

5. BESKRIVNING AV DETALJPLANEN

5.1 Planens struktur

Planens mål är att förenhetliga samhällsstrukturen i Tolls stationsomgivning och samtidigt göra den livligare då invånarantalet ökar. Planområdet hör i den gällande landskapsplanen till tätortsområdet som ska byggas tätare och är som stationsområde både på regional och kommunal nivå ett strategiskt viktigt område som ska förtätas. Målet är att i det kompletterande byggandet respektera Hindersby trähusdominerade byområdes kultur- och lokalhistoriska värden. Planområdets byggnadsbestånd är småhusdominerat. Det högre byggandet har placerats längs Tollsvägen i närheten av Tolls station. På det här sättet har man eftersträvat att förtäta områdena närmast stationen i enlighet med de riksomfattande målen för användning av områdena och möjliggör samtidigt bevarande av andra områden som småhusdominerade.

Markanvändningen möjliggör mångsidiga boendalternativ. Flervåningshuskvarteret (AK) på Tollsbackens planområde fungerar som sammanfogande element mellan flervåningshusområdet på Tolls stationsområdes planområde på östra sidan av Tollsvägen och det småhusdominerade området på Tollsbacken. De högsta flervåningshusen är på Tollsvägens sida punkthus i fyra våningar och låghus i tre våningar som genomförts i slutningen i kvarterets västra kant och där den lägsta våningen är halv. Flervåningshusen med träfasader fungerar som kännetecknande port för Hindersby trähusområde och anpassar småningom byggnadernas dimensionering till lämplig för småhusområde.

5.1.1 Dimensionering

Planområdets areal är ca 49 ha. Detaljplanens totala byggrätt (huvud- och ekonomibygnader) är ca 46700 v-m², som fördelar sig enligt följande:

Kvartersområde för småhus (AP)	ca 6200 v-m ²
Kvartersområde för fristående småhus (AO)	ca 31200 v-m ²
Kvartersområde för flervåningsbostadshus (AO)	ca 6800 v-m ²
Kvartersområde för byggnader som hör till lantbrukslägenhetens economicentrum (AM)	ca 1300 v-m ²
Kvartersområde för servicebyggnader (P)	ca 1200 v-m ² .

Områdeseffektiviteten på planområdet är ca $e = 0,10$. I flervåningshuskvarteret (AK) varierar kvarterseffektiviteten mellan ca $e = 0,48-0,68$. På (AP) kvartersområdet är kvarterseffektiviteten $e = 0,20-0,25$ och på kvartersområdena för fristående småhus (AO) är den genomsnittliga kvarterseffektiviteten ca $e = 0,17$.

Om detaljplanen genomförs, skulle området få cirka 500 nya invånare. Sammanlagt bildas cirka 78 nya byggplatser för småhus (AO) på planområdet. På området för fristående småhus (AO) är det högsta tillåtna exploateringsavtalet $e = 0,20$ och byggrätten på de nya bostadsbyggnadsplatserna är som högst 180 v-m² för en huvudbyggnad, 70 v-m² för ekonomibygnader och 50 v-m² för en sytningsbyggnad.

I detaljplanen finns 22 skyddade byggnader (sr och sr-1) om totalt ca 3670 m². Byggnader på under 50 v-m² som föreslås bli skyddade (sr-1) räknas inte med i den övriga byggnadsrätten som förslaget tillåter.

I planen har följande dimensionering använts för ordnandet av parkering:

AK- kvarter:	1 bp / 100 v-m ² , minst 0,6 bp / bostad.
	Offentlig service 1 bp / 100 v-m ² ,
	arbetsutrymmen 1 bp / 50 v-m ²

AP- kvarter:	2 bp / bostad
AO-kvarteret:	2 bp / bostad, arbets- och kontorsutrymmen 1 bp / 50 v-m2
P-kvarteret:	Service- och kontorsutrymme 1 bp / 50 v-m2 Affärsutrymme 1 bp / 20 v-m2. Offentlig service 1 bp / 100 v-m2.

5.1.2 Tjänster

Området har anvisats totalt ca 1200 v-m2 byggrätt för kvartersområden för servicebyggnader i kvarteret 761. En stor del av den byggrätt som anvisats på plankartan har redan genomförts och man har anvisat ny byggrätt om ca 300 v-m2 för området.

5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet

Kyrksläotts kommun har ställt höga kvalitetskrav på bebyggandet av det nya bostadsområdet. Man vill att Tollsbacken blir ett attraktivt och aktivt byaktigt område där det nya byggnadsbeståndet stödjer och förstärker det nuvarande för bybilden värdefulla trähusområdet. Målet är att respektera miljöns värdefulla kulturhistoriska karaktär i det kompletterande byggandet av området. Därför har man i detaljplanen strävat efter att landskapsmässigt, stadsbildsmässigt, på ett dimensionellt sätt och till sitt utseende anpassa byggandet till det befintliga, för bybilden värdefullt trähusdominerat byggnadsbestånd. Bestämmelser som gäller kvaliteten på och särdragen för den byggda miljön har givits i detaljplanens allmänna bestämmelser. I de allmänna bestämmelserna bestäms nybyggnadens utseende, som fasadernas och takets egenskaper och färger. Dessa egenskaper är bland annat takform och takvinkel samt fasadsmaterial. Med tanke på områdets karaktär, byggnadssätt och byggmaterialets ekologiska hållbarhet bör byggnaderna i kvartersområdena för flervåningshus (AK) förutom träfasader ha även stomkonstruktioner i trä.

Planförslaget främjar ökning av antalet användare av kollektivtrafik och på så sätt förbättring av servicenivån. Planlösningen möjliggör även en bilfri livsstil. Vid dimensioneringen av järnvägsområdet förbereder man sig på genomförandet av stadsbanan.

Man har planerat planområdets gång- och cykelnät så att den så smidigt som möjligt anknyter till det existerande nätverket. Gamla Hindersbyvägens sträckning har i huvuddrag bevarats och invid den har man planerat en förbindelse för gång- och cykeltrafik. På lokal nivå förbättras förbindelserna till kommuncentrum genom ovanstående förbindelse och gång- och cykelleden i områdets södra kant. Placering av förbindelse i det regionala huvudcykelnätet på området granskades under planeringen av detaljplaneförslaget samt i den allmänna gatuplaneringen. Under allmän planering av gatorna konstaterades att förbindelsen ryms på området av järnvägsområde och fastigheterna norr om järnvägsområde ifall den dimensioneras tät. Detta upplevdes dock vara en orimlig lösning med tanke på markägarna. Således förhandlade man med Trafikverket om tillfällig placering av huvudcykelrutten på området mellan kustbanan och Västerleden, där det på en sträcka finns gammalt vägbotten. Huvudcykelrutten försvinner från området när man inleder byggandet av tilläggs-spåren till stadsbanan.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för flervåningshus 762 (AK)

Med detaljplanen bildas ett nytt AK-kvartersområde i kvarter 762. Invid Tollsvägen är våningstalet fyra och låghuset vid Gamla Hindersbyvägen har två hela våningar och i den nedre slutningen en halv våning. Man ska ha ingångar både på Gamla Hindersbyvägens och på gårdsplanens sida.

Byggnaderna ska ha endera sadeltak eller en tillämpning av sadel- och pulpettak. Byggnaderna ska ha takskägg som tydligt urskiljas från fasaden. Per kvarter ska man följa en enhetlig takform. Tomternas 1,2 och 3 takform ska genomföras enhetligt. Också takformen på låghuset på tomt 4 ska genomföras enhetligt.

Byggnadens huvudfasadmaterial är träfodring, som ska utföras enhetligt till sin yta. Färgsättningen på byggnadernas fasader ska stämma överens med planbestämmelserna genom att gynna traditionella fasadfärger för träbyggnader. Fasaderna på våningen på markplanet får inte ge ett kompakt intryck. Balkongerna mot Tollsvägen ska inglasas. Med tanke på områdets karaktär, byggnadssätt och byggmaterialens ekologiska hållbarhet bör byggnaderna på kvartersområdet förutom träfasader ha stomkonstruktioner i trä och fasadytorna i trä ska byggas enhetliga. Det betyder att en brandtätning måste byggas bakom fasadbeklädnaden för att en enhetlig brädfodrad fasadyta kan byggas.

Lek- och vistelseområdena med tillhörande planteringsområden på tomternas gårdsområden ska planeras och byggas enhetligt, så att ett trivsamt och tillräckligt stort gårdsområde bildas för invånarna. Även kvarterets leder och räddningsvägar ska planeras som en helhet. I planeringen av gårdsområdet bör man också beakta översvämningssrutten på området.

Kvarterets bilplatser har anvisats i LPA-kvarteret, på grund av vilket man för byggnaderna kan bilda en större enhetlig kvartersgård som öppnar sig mot ett bra väderstreck.

Kvartersområde för flervåningshus 763 (AK)

I kvarteret får man placera bostadsbyggnader i högst två våningar. Byggrätten inom tomten ska genomföras som minst fyra skilda byggnadsmassor, för att kvartersområdets byggnader bättre skulle anpassas till dimensioneringen av byggnaderna omkring. Målet med formningen av byggnadsytan och mängden bygggrätt är att det mellan byggnaderna skulle kvarstå tillräckligt med fritt utrymme och att byggnaderna skulle urskiljas tydligt som fyra separata byggnadsmassor. Målet är att placera byggnaderna relativt glest på tomten, eftersom en för trång byggmassa inte lämpar sig för områdets karaktär eller omgivning. För bostäderna på markvåningen anvisas istället för en balkong en gårdsterrass som öppnar sig mot parken eller gårdsområdet, beroende på vilken som öppnar sig mot ett bättre väderstreck.

Byggnadernas takform är sadeltak, takvinkeln är mellan 1:2,5 och 1:4. Inom kvartersområdet för bostadshus ska man ha en enhetlig takform. Byggnadens huvudfasadmaterial är träfodring, som ska utföras enhetligt till sin yta. Färgsättningen på byggnadernas fasader ska genomföras i enlighet med planbestämmelserna och målet är att alla byggnader på tomten inte ska vara samma färg. Stomkonstruktionerna i kvartersområdets byggnader ska vara i trä.

Genom att anvisa byggnadsyta i tomtens kanter har man strävat efter att bilda ett tillräckligt omfattande enhetligt gårdsområde mitt på tomten. Lek- och vistelseområdena med tillhörande planteringsområden på tomternas gårdsområden ska planeras och byggas

enhetligt, så att ett trivsamt och tillräckligt stort gårdsområde som öppnar sig mot ett bra väderstreck bildas för invånarna.

På tomtens parkeringsområde bör man placera bilgaragen mellan gatuområdet och det övriga öppna parkeringsområdet i riktning med gatan. På så sätt avgränsar garagen parkeringsområdet från gaturummet och parkeringsfälten som är främmande för området syns inte på ett störande sätt i Gamla Hindersbyvägens landskap. Ett gröntak ska byggas på bilgaragen.

Kvartersområde för bostadssmåhus (AP)

Med detaljplanen möjliggörs bildande av kvartersområden för småhus i kvarteren 752, 765, 766 och 767. I kvarteren 752 och 767 får man på tomten bygga det i plankartan angivna antalet småhus med en bostad på högst 180 v-m², om inte annat anvisas i plankartan.

Takformen på byggnaderna i kvarteren 752 och 767 är sadeltak. I kvarter 752 får takåsen på alla bostadshus som byggs på tomten inte vara i samma riktning sinsemellan, så att byggnaderna anpassar sig bättre till det befintliga byggnadsbeståndet där byggnader ligger i olika riktning i förhållande till varandra. Färgsättningen på byggnadernas fasader ska stämma överens med planbestämmelserna med anledning av de för bybilden centrala lägena. I kvarteren 752 och 756 är byggnadernas huvudfasadmaterial träfodring.

I kvarteren 752 och 767 ska lek- och vistelseområdena med tillhörande planteringsområden på tomternas gårdsområden planeras och byggas enhetligt. I kvarteren 752 och 756 får bilparkeringsplatserna av bybildsmässiga skäl inte byggas som ett enhetligt parkeringsområde och parkeringsplatserna ska byggas i enlighet med planbestämmelserna.

Kvartersområde för fristående småhus (AO)

Med detaljplanen möjliggörs bildande av kvartersområden för fristående småhus i kvarteren 750-760 och 763-766.

För att de nya fristående småhusen ska anpassa sig till stadsbilden, skalan och utseendet till det bybildsmässigt värdefulla trähusdominerade byggnadsbeståndet, är byggnadernas takform sadeltak och huvudfasadmaterial trä. På tomten är bostadsbyggnadens bostadsrätt högst 180 v-m², och på tomten får man bygga en bostad, om inte annat antecknats i detaljplanekartan. Dessutom får man per bostad bygga en sytningsbyggnad (sidobostad) på 50 v-m² och 70 v-m² ekonomibygnader. Sytningsbyggnader får inte styckas till en egen fastighet. På tomterna på över 2000 m² kan man därtill bygga skilda arbets- och kontorsutrymmen, högst 50 v-m². Det högsta tillåtna exploateringsstalet för AO-kvartersområden är $e=0,20$. För att byggrätten ($180+50+70=300$) som tillåts i planen ska kunna byggas i sin helhet, måste tomten vara minst 1500 m².

Man har anvisat kompletterande byggande på områdets gamla tomter enligt följande dimensionering. På tomter som är större än 2000 m² är det möjligt att bygga två bostäder (2 bst). På tomter över 5 000 m² är det möjligt att bygga tre bostäder (3 bst) och på tomter över 7 500 m² är det tillåtet att bygga fyra bostäder (4 bst). Enligt planbestämmelsen kan tomterna också delas i enlighet med rättsnormen i MBF 37 §.

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

Kvartersområdet ligger på en synlig plats när man kommer till planområdet i riktning från Tollsvägen och Västerleden. Med anledning av detta ska de nya byggnaderna anpassas utseendemässigt till det befintliga byggnadsbeståndet. I kvartersområdet för servicebyggnader verkar för närvarande bl.a. ett museum för utombordsmotorer. Dispositionen av bilplatser ska av bybildsmässiga orsaker genomföras i enlighet med planbestämmelserna.

5.3.2 Övriga områden

Parker och rekreationsområden

Kolabottnet (VP) byggs till en högklassig park genom vilken man leder en ny gång- och cykeltrafikförbindelse (pp) i östlig-västlig riktning. Gång- och cykeltrafikförbindelsen ansluter till de befintliga parkstigarna på närrekreationsområdet (VL) i Tollsbergen. I Kolabottnet byggs ett verksamhetsområde som möjliggör vistelse och lek för barn, unga och övriga invånare.

Det intill Bro mors skog belägna närrekreationsområdet (VL/n) i dalen på östra sidan av kvarteret 744 som ska bevaras ängsartad är en del av den i Hindersby delgeneralplan föreslagna utsiktsaxeln tillsammans med Sadelmakarsängen (VL/n). Därför bör områdenas ängsartade karaktär bevaras på grund av landskapet och vyer. Området har samtidigt utnyttjats som ett område för odlingslotter och behandling av dagvatten.

De bergsområden som ligger på planeringsområdet har i huvudsak betecknats som närrekreationsområden (VL). I markanvändningen på närrekreationsområdena i Tollsbacken har man i stor utsträckning iakttagit grönområdesstrukturen i Hindersby delgeneralplan. På Tollsbergens (VL) område är det inte möjligt utan stora terrängsskärningar bygga rutter som stämmer överens med kraven på tillgänglighet. Stora skärningar skulle oskäligt störa bergsmiljön och landskapet, varvid närrekreationsområdets ändamålsenlighet skulle lida. Därför kommer man att underhålla de existerande rutterna i terrängen som parkstigar, som inte kommer att byggas i terrängen.

På Åminnebergets rekreationsområde finns krigshistoriska konstruktioner som i planbestämmelserna har anvisats för bevarande. Eftersom de krigshistoriska strukturerna i framtiden kommer att finnas inom ett rekreationsområde som används rätt aktivt, rekommenderar Museiverket att de märks ut och synliggörs som något av kulturhistoriskt värde.

Gång- och cykeltrafikens huvudförbindelser belyses och kopplas till de omkringliggande gång- och cykelförbindelserna. Man utarbetar parkplaner för parker och rekreationsområden innan de anläggs.

På VL-området Bisar hagen finns en stengårdsgård som sannolikt fungerat som gårdsgård för kohagen på gården Nedre Bisar. I berget i södra ändan av stengårdsgården i närheten av Axbodavägen har man huggit texten "1915 Axel Liljefors Bisar" enligt ägaren till lägenheten Nedre Bisar.

Skyddsgrönområden

De obbyggda skogsområdena på bullerområdet har i planen anvisats som skyddsgrönområden (EV). Trädbeståndet sköts som en blandskogsdung, som den är i nuläget, där det finns olika gamla och olika stora träd.

Gatuområden

Gamla Hindersbyvägen är planområdets huvudväg, den som historisk väg antecknade vägens linje har i huvudsak bevarats. Tollsbackens och Tollsvägens anslutning har planerats på nytt, varvid trafiksäkerheten i korsningen förbättras. På Gamla Hindersbyvägen har lågfartsgatuavsnitt (hk) planerats för att kontrollera trafikhastigheter och förebygga genomfart. Man lämnar en möjlighet att stänga vägen för genomfartstrafik i framtiden.

Under upprättandet av planförslaget har man fört vidare områdets allmänna kommunaltekniska planering. Därför har man i förslaget beaktat bl.a. gatornas utrymmesbehov och deras byggbarhet. Tollsvägens och Gamla Hindersbyvägens (nuvarande Tollsbacken) anslutningsområde har man i den allmänna gatuplaneringen försökt förbättra inom ramen för branta terrängförhållanden.

Gamla Hindersbyvägen förblir områdets interna huvudförbindelse och därifrån avtar tomtgatorna på området, så som Åminnevägen, Bisarvägen, Sadelmakargränden, Mossberget och tre nya tomtgator. Man har i huvudsak strävat efter att ordna de nya och kompletterade småhusområdenas (AO, AP) trafik via de tomtvägar som tar av från Gamla Hindersbyvägen, varvid man har lyckats hålla antalet nya anslutningar på Gamla Hindersbyvägen litet. Körförbindelsen till Axbodavägen har omorganiserats från Gamla Hindersbyvägen via en ny tomtgata (Axbodabrinken). Så har man ordnat en till sin terräng flackare förbindelse till Axbodavägen, som är bättre med tanke på trafiksäkerheten.

I planförslaget har man bestämt att gatuslänterna på området får ligga på tomterna, varvid man kunnat hålla gatuområdena så smala som möjligt och det inte blir några oskötta områden längs gatorna.

Plats- och parkeringsområden

Sadelmarkplatsen fungerar som knutpunkt i den norra kanten av Tollsbackens planområde och förenar området med detaljplanen Hindersby I. Platsens visuella uttryck ska vara trivsamt, attraktivt och lämpligt för kulturmiljön, vilket betyder bl.a. användning av högklassiga och traditionella material.

Ett parkeringsområde (LPA) har anvisats för flervåningshusen i kvarter 762. På parkeringsområdet bör man placera bilgaragen på området mellan gatuområdet och det övriga öppna parkeringsområdet i riktning med gatan. På så sätt avgränsar garagen parkeringsområdet från gaturummet och parkeringsfälten som är främmande för området syns inte på ett störande sätt i Gamla Hindersbyvägens landskap. Ett gröntak ska byggas på bilgaragen. På området ska man anlägga träd- och buskplanteringar och där ska ett träd per varje 10 bilplatser planteras för att öka grönskan. LPA-området genomförs i enlighet med en separat parkeringsplan. Kvarterets avfallshanteringsutrymme ska placeras på tomten.

Förbindelser för gång- och cykeltrafik

Genomförandet av detaljplanen förbättrar gång- och cykelförbindelserna i området jämfört med nuläget. Särskilt den lokala förbindelsen i östlig-västlig riktning mellan kommuncentrum och Tolls station blir smidigare på grund av en ny, mer direkt förbindelse. Invid Gamla Hindersbyvägen har man planerat en gångbana i Tollsbackens korsning och därifrån vidare till Tollsvägen.

Den riktgivande gång- och cykelförbindelsen (pp) i nordlig-sydlig riktning i Bro mors skog (VL) i mitten av planområdet ansluter områdets norra och södra del till varande och ansluter till övriga nätverk. En annan riktgivande gång- och cykelled i nordlig-sydlig riktning har letts genom det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet (MA).

Som riktgivande parkstigar i planen har man anvisat de mest betydande förbindelserna i Tollsbergen, som inte kan byggas som hinderfria förbindelser utan väldigt stora terrängomformningar och -skärningar. Således är det inte meningen att man bygger i planen anvisade riktgivande parkstigar i terrängen. Syftet är att göra lätta förbättringar av parkstigarna.

Den i planeringsområdets sydöstra del belägna Tollssvängen (nuv. Tollsbacken) tas ur bruk för biltrafik och reserveras för trafikens smidighet och säkerhet endast för gång- och cykeltrafik.

På Tollsvägen som omramar planområdet på den östra sidan ligger en gång- och cykeltrafikförbindelse i planområdets östra kant och den betjänar redan i nuläget invånarna på området.

5.4 Planens konsekvenser

Vid bedömningen har man utnyttjat och utnyttjar ursprungsmaterial som nämns i början av planbeskrivningen (se förteckning över handlingar, bakgrundsutredningar och källmaterial som berör planen). Miljökonsekvenser bedöms utgående från tidigare utredningar.

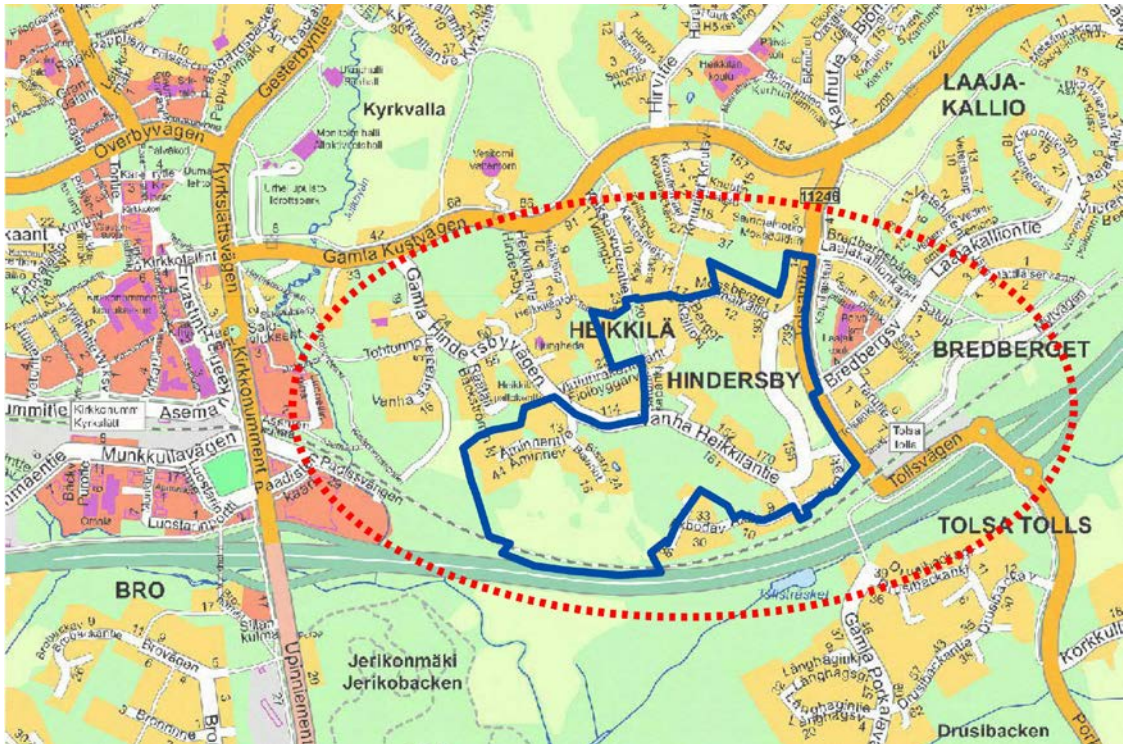


Bild 6. Avgränsning av planområdet och planens influensområde

5.4.1 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön

Konsekvenser för landskapet och kulturarvet

Landskapets grundstruktur, där sluttningssområdena bebyggs, bevaras huvudsakligen som sådan. Tollsbergens krönområde som urskiljer sig i storlandskapet bevaras obebyggt. Också dalområdet i mitten av området förblir obebyggt. Åkerområdet mellan Åminne och Bisar i områdets södra del och dess norrutgående förlängning, har i planen anvisats som landskapsmässigt värdefullt åkerområde som ska bevaras som obebyggt (MA) och närrekreationsområde som ska bevaras som ängsartat (VL/n). Också Tollsängens parkområde i Tollsvägens södra del (VL/n) förblir landskapsmässigt öppet.

Detaljplanen för med sig ändringar i mitten av planområdet på det trädbeklädda dalområdet mellan Bisarvägen och Bisarängen. Området anvisas i planen som område för småhus (AP). I detaljplanen förblir byggnadsmassorna dock låga och utgör på så sätt en naturlig ram till dalområdet samtidigt som de eventuellt öppnar utsiktssaxeln. Bisarängens dalområde inramas av det skogiga närrekreationsområdet i sluttningen till Bro mors skog. Bakom parkområdet finns kvartersområden för fristående småhus som inte urskiljer sig bakom skogsområdet till dalområdet eller i storlandskapet. Kvarterens (753 och 754) placering i landskapet med hjälp av skärningsgranskningar (som bilaga). Det kompletterande byggandet i Tollsbergens sydvästra kant ändrar områdets interna landskap

i viss mån. Byggnaderna på området består av fristående småhus (AO) med gårdsområden, på grund av vilket området allmänna intryck troligen kommer att förbli grönskande.

I planområdets östra kant har för flervåningshus (AK) anvisats det nu öppna åkerområdet på västra sidan av Tollsvägen. För att området ska anpassa sig till det kulturhistoriskt betydande landskapet, har särskild uppmärksamhet fästs vid placeringen, massan och formgivningen av det högre byggandet som planerats på området. I planbestämmelserna har man märkt ut att byggnaderna på området uppförs med träfasad och att takformen är sadeltak eller en tillämpning av sadel- och pulpettak. De högsta flervåningshusen är punkthus i fyra våningar, vilka som byggnadsmassor är småskaligare jämfört med flervåningshusen på andra sidan Tollsvägen. Flervåningshusen med träfasader fungerar också som kännetecknande port för Hindersby trähusområde och anpassar småningom byggnadernas dimensionering till lämplig för småhusområde. Så har målet varit att också förtona den starka gränsen mellan flervåningshusområdet i Tolls stationsområde och Hindersby. Man har bestämt att det norra kvarteret för flervåningshus ska byggas i två våningar.

Allmänt taget bevaras byggandet lågt och ligger i huvudsak i sluttningsområdena med undantag av de två kvarteren (AK) invid Tollsvägen. Sålunda är de landskapsmässiga förändringarna i invånarnas levnadsmiljö inte stora och de begränsar sig i huvudsak till invid Tollsvägen.

Konsekvenser för den byggda miljön och bybilden

I enlighet med målsättningen blir byggandet tätare. De nya områdena som anvisats för bebyggelse är landskapsmässigt belägna så, att den enhetliga kulturmiljön vid Gamla Hindersbyvägen bevaras. De för bybilden viktigaste områdena har inte anvisats tilläggsbyggande.

Genom att bygga tätare längs Tollsvägen vid Laajakallion koulu eftersträvas att ansluta planområdet landskapsmässigt till Bredbergets område. Likaså strävar man genom tätare byggande i kvartersområdet för småhus (AP) i planområdets norra del efter att förena det nu fristående byområdet och Hindersby detaljplaneområde och särskilt flervåningshusområdet norr om planområdet naturligare med tanke på landskapet.

Det kompletterande byggandet av det gamla byggnadsbeståndet har placerats för att förenhetliga den existerande bystrukturen så, att huvudsakligen lågt småhusdominerat byggande har anvisats på tidigare obebyggda områden och nybyggen anpassas till de existerande byggnadernas stil på de för bybilden värdefulla områdena.

En av planeringens utgångspunkter har varit att bevara de kulturlandskapsmässiga, historiska och byggnadshistoriska värdena. En avsevärd del av områdets byggnadsbestånd har anvisats som skyddat. I närheten av Gamla Hindersbyvägen och huvudbyggnaderna på lägenheterna Åminne och Bisar söder om den, har ny bosättning anvisats måttfullt. Så har man strävat efter att bevara närmiljöns värde och identitet på områdena.

Den grundliga förbättringen av Gamla Hindersbyvägen har ur vägnätets perspektiv de mest betydande konsekvenserna för bybilden. Eftersom Gamla Hindersbyvägen är en historisk väg har man strävat efter att bevara dess sträckning och höjdvärld. Då vägen ändras till gata bör dess säkerhet förbättras. Till det hör breddning av vägen och ändring av höjdnivån på vissa avsnitt samt beläggning av gatan. På grund av vägbyggandet är man också tvungen att fälla träd. Dessa åtgärder ändrar vägmiljöns utseende i någon mån.

Konsekvenser för region- och samhällsstrukturen, samhälls- och energiekonomin samt trafiken

Det kompletterande byggandet av området förenhetligar samhällsstrukturen på influensområdet för Kyrksläotts kommuncentrum och i Tolls stations omedelbara närhet. Harmoniseringen av området stämmer också överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Byggandet av planeringsområdet är också samhällsekonomiskt motiverat, eftersom det ligger på influensområdet för befintliga kommunaltekniska nätverk.

Kommunen ställer inga särskilda krav på energiförbrukning för bebyggandet av området eftersom planeringsområdets byggnader lätt kan anslutas till fjärrvärme.

Planeringsområdet ligger intill goda kollektivtrafikförbindelser. Detta möjliggör t.o.m. ett bilfritt liv. Tolls station ligger i omedelbar närhet av Tollsbackens bostadsområde. Avståndet från hela detaljplaneområdet till stationen är som mest ca 900 meter. De närmaste hållplatserna för busssturna i riktning mot kommuncentrum och Helsingfors finns på Tolls vägen, Gamla Hindersbyvägen och i närheten av Tollsgrändens korsning.

På grund av invånarökningen växer fordonstrafikens mängd sannolikt jämfört med den nuvarande trafiken. Med anledning av detta har man i planen och i den allmänna gatuplaneringen omorganiserat trafikarrangemangen på Gamla Hindersbyvägen för att förbättra farbarheten och trafiksäkerheten. Genomfartstrafiken bör kontrolleras, så områdets boendetrivsel tryggas. Om fordonstrafiken ökar mer än förväntat, har man lämnat en möjlighet att stänga Gamla Hindersbyvägen för genomfartstrafik. Gång- och cykelförbindelser blir mångsidigare och särskilt förbindelser i riktning mot kommuncentrum till fots och på cykel blir bättre. Detta gagnar invånarna både på det nya bostadsområdet och de nuvarande invånarna på närområdet. Gångbanan som planerats på Gamla Hindersbyvägen gör den trafiksäker för alla som använder den.

Konsekvenser för människornas levnadsförhållanden och livsmiljö

Invånarökningen (ca 500 nya invånare) påverkar naturligtvis livsmiljön för invånarna på området och det omgivande närområdet. Den skapar ännu oftare möjligheter för umgänge särskilt på grund av nya parker och platser. Också området för odlingslotter som tjänar närområdet torde påverka gemenskapen positivt. Utöver de nya rekreationsmöjligheterna erbjuder bostadsområdenas närmiljö fortfarande de bekanta rekreationsplatserna. På socialt plan sker det emellertid inga betydande förändringar för människorna i de befintliga bostadsområdena i detaljplanen eller i närområdena.

Området är bostadsbetonat, så eventuella nya arbetsplatser placeras på kvartersområdena för lantbrukslägenhetens driftscentrum (AM) och servicebyggnader (P). I och med planen uppstår inte avsevärt med nya arbetsplatser.

5.4.2 Konsekvenser för naturen och naturmiljön

Konsekvenser för jord- och berggrunden, vattnet, luften och klimatet

Närmiljön har beaktats i all planering och byggverksamhet. Genomförandet av detaljplanen har inte väsentliga konsekvenser för jord- och berggrunden eller vattnet eftersom byggnaderna ansluts till de kommunaltekniska näten. Jordmånen är antingen lerjord eller berg. Avsikten är att undvika onödigt brytning på bergiga områden, och höjdskillnader strävas efter att lösas med alternativa sätt, såsom med stödmurar.

På basis av dagvattenutredningen har man planerat områden för dagvattenfördröjning och dagvattenbehandling. I princip ska de dagvatten som bildas behandlas på fastighetens område eller, om detta är omöjligt, på kommunens parkområden på de områden som är reserverade för behandling av dagvatten. I parken infiltreras regnvattnet så långt det är möjligt i marken så att växtligheten kan använda det. Dagvatten som leds till regnvattenavloppet har anvisats i den dagvattenutredning som upprättats för området

(Sweco Oy 2017) och av den framgår också andra behandlingsområden och -sätt för dagvatten samt anslutning till markanvändningen.

Att bebygga ett nytt bostadsområde intill kollektivtrafikförbindelser och Tolls järnväghållplats är klimatpolitiskt motiverat och det möjliggör bl.a. en bilfri livsstil för dem som önskar det. Det kompletterande byggandet i omgivningen kring Tolls hållplats är regionalt motiverat och det fullföljer också de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Enligt kommunikationsministeriets år 2011 publicerade undersökning om samhällsstrukturers zoner och trafikvanor (Publikation 15/2011) hör planområdet till ett område för s.k. intensiv spårtrafik. Dessutom hör den större delen av området till en s.k. randzon för gångtrafik och en zon för god kollektivtrafik. Enligt utredningen är koldioxidutsläppen i kranskommuner 2 500 g/person i en randzon för gångtrafik som ligger på ett område för intensiv spårtrafik och i en zon för god kollektivtrafik 2 400 g/person per dygn. Motsvarande siffra i en bilzon som ligger utanför tätorten är 3 500 g/person/dygn.

Konsekvenser för växt- och djurarter och naturens mångfald

Området har i viss mån konsekvenser för de rådande naturförhållandena, eftersom man anvisar kompletterande byggande på det mellan Gamla Hindersbyvägen och Axbodavägen belägna skogsområdet som till största delen ägs av kommunen. Följaktligen är man tvungen att fälla träd på tomterna och gatuområdena och skogsmiljön ändras till bostadsmiljö med bostadsbyggnader och gårdar.

I den i samband med Hindersby delgeneralplan upprättade granskningen av vegetationsfigurer (ingår som bilaga) definierades de områden som omfattar lokala naturskyddsområden. Den största delen av dessa områden ligger på närrekreationsområdena Tollsbergen och Bro mors skog och har bevarats i planen. Det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet på planeringsområdet bevaras så gott som helt och hållet så som det är idag. Ett betydande jaktområde för fladdermöss har märkts ut i planen och på området får inga åtgärder som försämrar fladdermusens livsbetingelser vidtas. Bebyggandet av ett nytt bostadsområde hotar inte växt- och djurarterna eller ekosystemets funktion.

5.4.3 Ekonomiska konsekvenser

En av de viktigaste grunderna för kompletterande byggande är markanvändningens ekonomiska lönsamhet. Det förenhetligande byggande bör vara tillräckligt omfattande, så att det på området är ekonomiskt rimligt att bygga vattenförsörjning, som har betydande konsekvenser för hushållen på området. Byggandet av området är lönsamt ur samhällsstrukturers synvinkel, eftersom det sker nära service och nätverk som redan finns. Byggandet av planeringsområdet kräver ändå en betydande ekonomisk satsning eftersom man ska anlägga vattenförsörjning, gator, parker och övrig kommunalteknik.

På området finns goda kollektivtrafikförbindelser. För enskilda hushåll är det i förhållande till kollektivtrafiken gynnsamt belägna bostadsområdet ekonomiskt förnuftigt, eftersom beroendet av personbil inte är lika stort som på flera andra bostadsområden i kommunen. Byggandet kan också till dessa delar anses vara förenliga med hållbar utveckling.

5.5 Störande faktorer i miljön

Den mest betydande miljöolägenheten på planeringsområdet är det buller som Västerleden och kustbanan orsakar. Skyddande av närområdet med ett bullerhinder har granskats i bullerutredningen (Sito Oy 2016). På basis av utredningen kan man konstatera att förbättring av bullerförhållandena på närområdet med hjälp av bullerhinder har ett svagt kostnads- och nyttoförhållande. Med bullerhindret kan man inte skydda alla befintliga

byggda fastigheter så att riktvärdena för bullernivån i statsrådets beslut (993/1992) skulle uppfyllas för dem. På det justerade planförslagets planeringsområde har man inte anvisat bostadsbyggande på områden där riktvärdena för buller skulle överskridas.

Vibrationerna som banan förorsakar har undersökts på banavsnittet mellan Tolls och Kyrksläotts station (Sito Oy, 2007). Enligt utredningen inverkar vibrationerna inte på byggandet på Tollsbackens detaljplaneområde. I det justerade detaljplaneförslaget har planområdets gräns ändrats så att där inte anvisas byggande närmare än på ca 60 meter från banan.

5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna finns i plankartan och i bilagorna. Nedan beskrivs några i detaljplanen för Tollsbacken använda särskilda planbestämmelser.

Område, på vilket miljön bevaras (/s)

Områden, på vilket man har använt /s-bestämmelse, är på för bybilden värdefulla platser liggande områden för kompletterande byggande. Beteckningen har använts på de områden som i Hindersby delgeneralplan märkts ut som värdefulla med tanke på bybilden (sk). På grund av det för bybilden värdefulla läget ska nya byggnader på dessa områden planeras och byggas så att de följer de särdrag som de på området existerande byggnaderna har. Dessa särdrag är byggnadens läge, material, proportioner, färg och strukturering av fasader. De kulturhistoriskt och för bybilden värdefulla ekonomibyggnaderna, strukturerna och trädbeståndet på gårdsområden ska av samma orsak bevaras. De material, planteringar, terrasser, utetrappor, gårdens fasta utrustningar och lampor som används på gårdsområdet ska också anpassa till områdets särdrag. Man vill att ytmaterial för gårdarnas och tomternas leder genomförs i naturnära material i enlighet med områdets särdrag. Även med tanke på bildande av dagvatten ska ledmaterial vara grus eller gårdssten som släpper igenom vatten.

För bybilden och landskapsmässigt värdefullt område (sk-bestämmelse).

I kvarteret 760 har Toll Öfvergårds gårdsområde antecknats för bybilden och landskapsmässigt värdefullt område. Området ligger invid Gamla Hindersbyvägen på en synlig plats där gårdens bostadsbyggnad och ekonomibyggnader bildar ett enhetligt gårdsområde. Området ska istandsättas och underhållas i vårdat skick och gårdsområdets särdrag ska bevaras. De byggnader som ligger på området minskar inte den övriga byggrätten som planen tillåter.

Område, på vilket miljöns ängsartade utseende bevaras (/n)

På de landskapsmässigt värdefulla grönområdena Tollsängen (VP/n), Bisarängen (VL/n) och Sadelmakarsängen (VL/n) som ska bevaras öppna har /n-bestämmelsen använts. Enligt bestämmelsen ska områdets ängsartade utseende bevaras. Genom bevarandet av det ängsartade utseendet vill man försäkra sig om att bevara utsiktsaxeln i dalen på Bisarängens och Sadelmakarsängens område. Genom att bevara Tollsängen öppen vill man försäkra sig om att byggnaderna i Tolls gamla bycentrum syns till Tollsvägen och Tolls station.

Byggnad som ska skyddas (sr och sr-1)

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader som inte får rivas har betecknats med planbestämmelsen sr- och sr-1. Med anledning av bevarande av kulturhistoriska värden ska reparations- och ändringsarbeten i byggnaderna med anslutande gårdsplaner ska vara sådana att byggnadernas och gårdsplanernas kulturhistoriska, byggnadshistoriska, landskapliga och stadsbildsmässiga värden bevaras och/eller framhävs mer än tidigare (återställande av exteriören). Museimyndigheten ska ombes ge utlåtande om ändrings- och utvidgningsarbeten för att säkra att värdena bevaras. I plankartan med beteckningen Sr-1

anvisade byggnader som ska skyddas minskar inte den övriga byggrätt som planen tillåter, med undantag av sytningsbyggnaden.

Historisk väglinje (sh)

Gamla Hindersbyvägens, dvs. tidigare Porkalavägens väglinje har betecknats som en historisk väglinje i planen. Väglinjen ska av historiska skäl bevaras, och i planeringen och underhållet av gatuavsnitt ska man ta i beaktande och främja dess kulturhistoriska värden och värden för bybilden.

Konstruktion i anslutning till krigshistorian som skall bevaras (s-3).

I plankartan har antecknats del av område på vilken finns en konstruktion i anslutning till krigshistorian. Konstruktionerna är skyttegravar från tiden för Porkalaparentesen och andra konstruktioner. Utgrävning, täckning, ändring och tillfogande av skada av området eller andra ingrepp är förbjudna för att konstruktionerna skulle bevara på området. Museimyndighetens utlåtande ska begäras om planer som gäller eller anknyter till området.

Landskapsmässigt värdefullt område (sma)

Den lilla klippan i kvarter 757 har betecknats som landskapsmässigt värdefulla områden, för att de skulle bevaras som en del av gårdsområdet och gatuomgivningen samt landskapet.

Översvämningsrutt (tu)

För planeringsområdet har man märkt ut översvämningsrutter på sådana ställen där det på grund av terrängens form inte är möjligt att leda svämvatten på något annat sätt. Översvämningsruttens förbindelsebehov är bindande men rутten behöver inte exakt gå längs den områdesreservering som har antecknats i plankartan. Översvämningsrутten definieras noggrannare i den dagvattenplan som framförs i samband med ansökan om bygglov och som omfattar en plan för översvämningsrутten. Översvämningsruttens färdiga markyta ska vara sådan att svämvatten kan rinna kontrollerat. På rутten får inte placeras sådana konstruktioner eller verksamheter som påverkar översvämningsruttens funktion. Man får dock placera leder och vistelseområden samt plantera perenner, buskar och träd på området, men utformning av terrängen och planteringsområden bör göras så att dagvatten obehindrat kan rinna genom området. Översvämningsrутten ska genomföras så att dagvatten inte förorsakar risk för konstruktionerna.

Allmänna bestämmelser

I den del av tomten som blir obebyggd och som inte används till vistelse, som lek område eller till trafik ska träd och buskar planteras. På tomterna invid Gamla Hindersbyvägen har man märkt ut ett område som bör planteras glest och skötas på ett parkaktigt sätt. Detta för att de gamla byggnaderna på området ska synas till vägen.

I byggandet ska man undvika onödiga skärningar och fyllningar. På terrängslänterna ska man plantera växter som passar in i omgivningen. Om utrymmes användningen och höjdskillnaderna kräver det, ska höjdskillnaderna lösas med stödmurar.

Ett separat bilskydd kan placeras vid gatan, utanför byggnadsytan, om infarten till bilskyddet inte sker direkt från gatan, utan den ordnas i riktning med gatan från den egna tomten. Bilskyddet ska ändå vara minst två meter från gatuområdets gräns. Då blir det mer vistelseområde på tomterna och gatorna blir grändaktiga.

5.7 Namnskick

Det existerande namnskicket på området ändras i viss mån, och i och med de nya gatorna uppstår nya namn på området. Även rekreatiomsområdena namnges till följd av planen. I områdets namnskick har man strävat efter att respektera områdets gamla namnskick och avleda nya namn av de namn som använts på området. På området finns följande namn:

På finska	På svenska
Gator	
Axbodantie	Axbodavägen
Axbodanrinne	Axbodabrinken
Bisarinrinne	Bisarbrinken
Bisarintie	Bisärvägen
Edjanmäki	Edjasbacke
Sammalkallio	Mossberget
Tolsanmäki	Tollsbacken
Tolsantie	Tollsvägen
Satulasepänkuja	Sadelmakargränden
Vanha Heikkiläntie	Gamla Hindersbyvägen
Vanha Tolsantie	Gamla Tollsvägen
Äminnentie	Äminnevägen
Körförbindelser	
Kalliokuja	Berggränd
Satulasepänrinne	Sadelmakarbrinken
Gator för gång- och cykeltrafik	
Axbodanpolku	Axbodastigen
Bisarinpolku	Bisarstigen
Räätälinpolku	Skräddarstigen
Satulasepänpolku	Sadelmakarsstigen
Tolsankierros	Tollssvängen
Äminnenpolku	Äminnestigen
Grönområden	
Bisarinhaka	Bisarhagen
Bisarinniitty	Bisarängen
Bron muorin metsä	Bromorsskogen
Miilunotko	Kolabottnet
Satulasepänniitty	Sadelmakarsängen
Tolsankallio	Tollsbergen
Tolsanniitty	Tollsängen
Äminnenkallio	Äminneberget
Viulunrakentajanpuisto	Fiolbyggarparken
Annat	
Satulasepänaukio	Sadelmakarplatsen

6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet

För detaljplaneområdet har man sida vid sida med detaljplaneförslaget uppgjort en allmän plan för gator och vattenförsörjning samt dagvatten, som styr byggandet av kommunal teknik på området. I de allmänna planerna har man också gjort upp parkplaner för Kolabottnets park, Bisarängens område med odlingslotter samt en plan för skvären på Sadelmakarplatsen. För detaljplaneområdet utarbetas ingen separat närmiljö- och bygganvisning. En illustration av Tollsbackens bostadsområde ingår som bilaga till planbeskrivningen.

6.2 Genomförande och tidtabell

Enligt investeringsprogrammet för kommunal teknik ska byggnadsplaneringen ske år 2020 och byggandet av kommunal teknik skulle börja uppskattningsvis 2021-2022. Husbyggandet kan börja efter detta. Genomförandet och byggandet av detaljplanen är delvis beroende av de privata markägarna på området, eftersom detaljplanen bildar ett betydande antal nya byggplatser på de privata markägarnas fastigheter. Genomförandet av detaljplanen förutsätter markanvändningsavtal.

Genomförandet av Tollsbackens detaljplan anknyter till genomförandet av Festbergets detaljplan och gatuplanerna för dem torde utarbetas tillsammans. Om tidtabellen för genomförande av detaljplanen finns inga detaljerade beslut. Byggandet av gatorna i Tollsbackens detaljplan kör antagligen ändå igång genom att bygga tomtgator på de kommunägda områdena och genom grundlig förbättring och beläggning av Gamla Hindersbyvägen.

Markägaren ansvarar för eventuell utveckling och genomförande av kvartersområdet för service (P).

Byggnaderna på området kommer mest sannolikt att anslutas till fjärrvärmenätet eftersom det finns på området.



KYRKSLÄTTS KOMMUN
DETALJPLAN FÖR TOLLSBACKEN

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