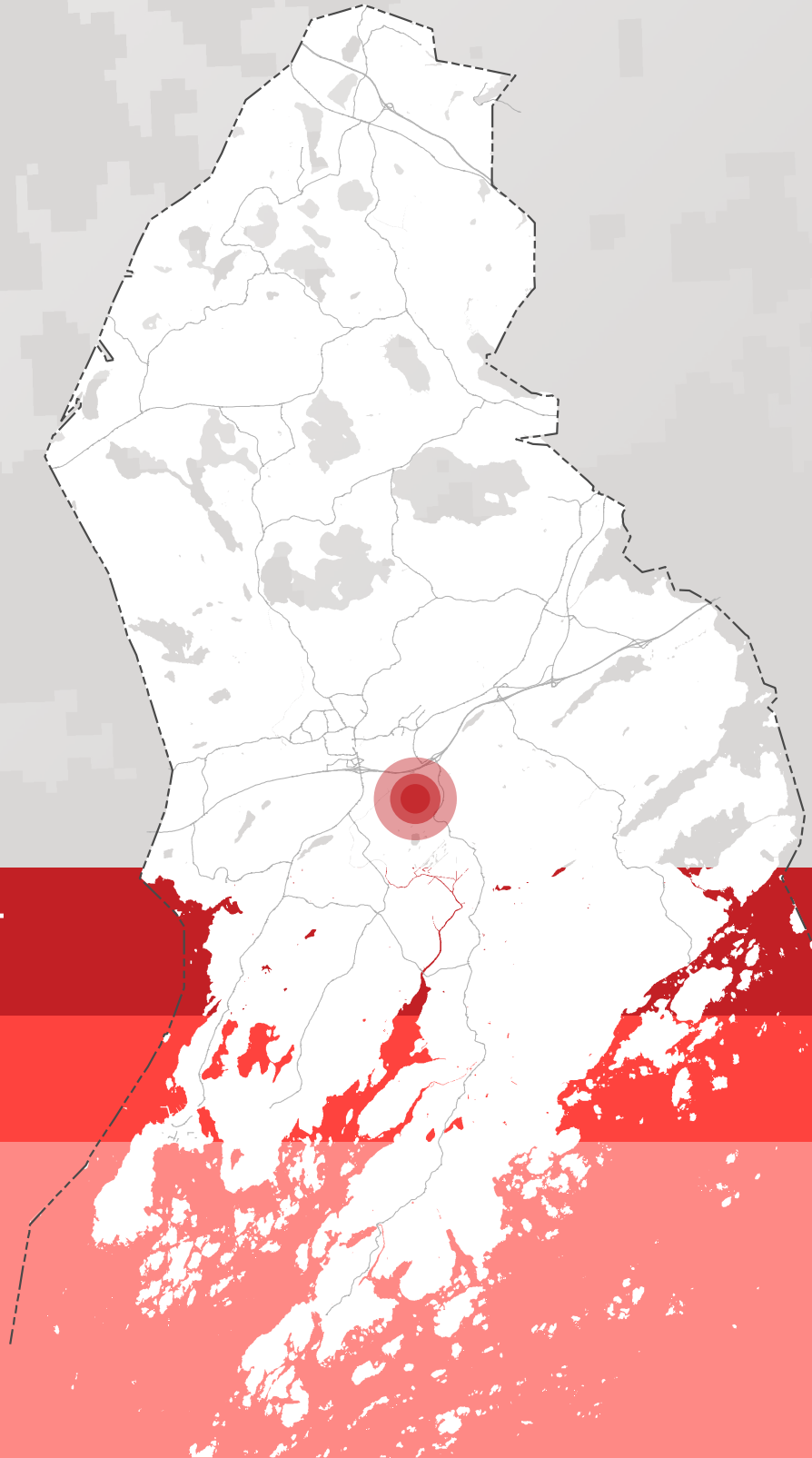


KYRKSLÄTTS KOMMUN

MELLERSTA KYRKSLÄTT

PROJEKTNUMMER 14100



TOLLSTRÄSKET

DETALJPLANEBSKRIVNING



KIRKKONUMMI
KYRKSLÄTT

BESKRIVNING AV DETALJPLANEN



Kommun	Kyrkslätt
Planens namn	TOLLSTRÄSKET
	DETALJPLAN Kvarteren 771-800, 812-837 samt anknutna gatu-, trafik-, rekreations-, special-, skydds- och vattenområden.
	Ändring av detaljplanen för Tolls stationsområde, landsvägsområdet.
Planförfattare	planläggningstekniker Mikael Pettersson
Anhängiggörande	7.6.2019 kungörelse
Behandling	<u>program för deltagande och bedömning (PDB)</u> Kommunaltekniska nämnden 25.4.2019 (71 §) <u>beredningsmaterial</u> samhällstekniska nämnden 23.1.2020 <u>detaljplaneförslag</u> samhällstekniska nämnden x och kommunstyrelsen x <u>godkännande av detaljplanen</u> samhällstekniska nämnden x, kommunstyrelsen x och kommunfullmäktige x
Projektnummer	14100
Ritningsnummer	detaljplan (ritn.nr 3391)

1. Identifikationsuppgifter

1.1 Identifikationsuppgifter

Identifikationsuppgifterna finns på omslaget.

1.2 Planområdets läge

Planeringsområdet ligger direkt söder om Tolls stationsområde. Området är också känt som Drusibacken. Planeringsområdet gränsar i norr till Kustbanan, i söder till Hjortlandets skidcenter, i öster till Porkalavägen och i väster till ändan av Bergkullavägen. Planeringsområdet omfattar ca 250 ha, varav kommunen äger ca 18 ha.

I närheten av planeringsområdet finns utöver daghem även skolor och ett gott kollektivtrafikutbud. Ungefär tre kilometer från planeringsområdet ligger huvuddelen av centrums närservice. Tolls järnväghållplats ligger i planeringsområdets omedelbara närhet. Bredvid Tolls järnväghållplats finns en dagligvaruhandel. Bussarna som går mot kommuncentrum och huvudstadsregionen stannar på Tollsvägen och vid Tollsporten. Dessutom finns det busstrafik på Porkalavägen.

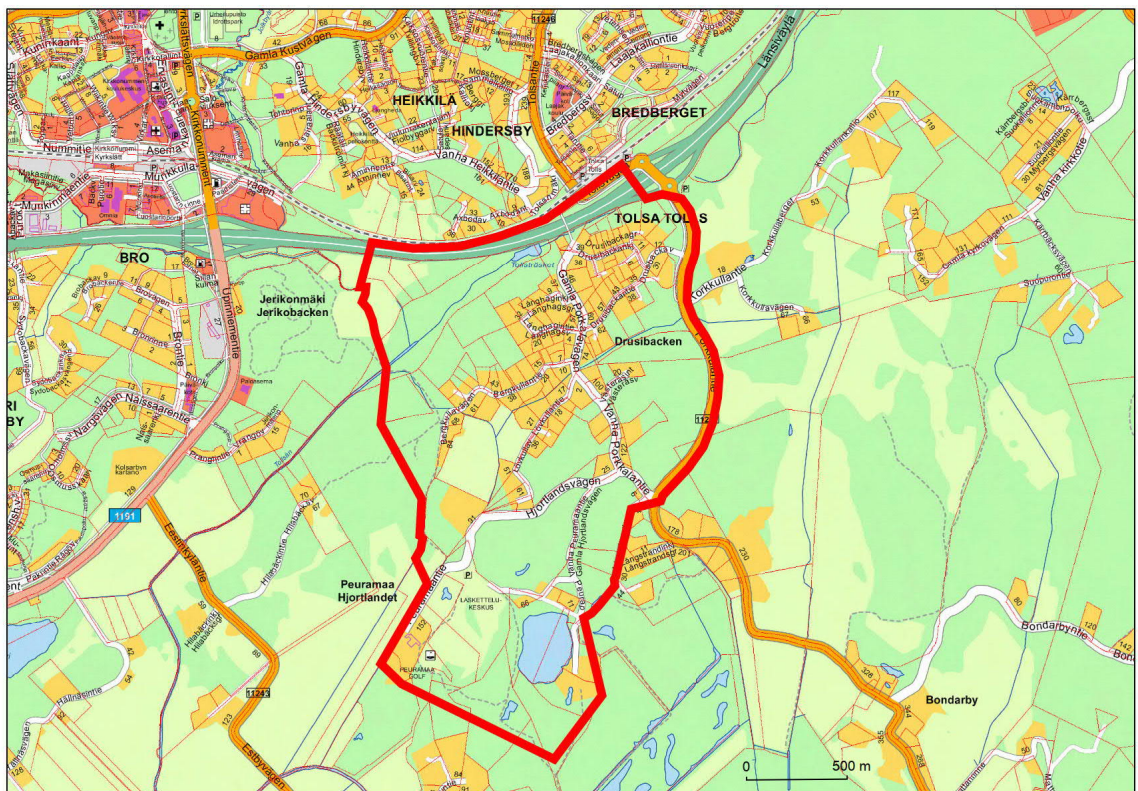


Bild 1. Karta över läget

1.3 Planens namn och syfte

Om planen används namnet Tollsträsket. Planprojektet har getts namnet detaljplanen för Tollsträsket enligt sjön Tollsträsket som ligger i planeringsområdets norra del.

Målet med detaljplanen är kompletterande byggande av bosättning i närheten av kommuncentrum och Tolls station, med beaktande av Hindersbyområdes värdefulla kulturmiljö och lokalhistoria. Bostadsområdet utnyttjar läget invid goda kollektivtrafikförbindelser, dvs. i omedelbar närhet till 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 också att förtydliga den befintliga bystrukturen, anlägga nya rekreationsområden och -rutter samt genom att skydda bevara de viktigaste kulturarvsobjekten och bevara de landskapsmässigt viktiga åkerområdena i odlingsbruk.

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 förbindelserna mellan Gamla Porkalavägen och Porkalavägen 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	7
3.1.1	Allmän beskrivning av området	7
3.1.2	Landskap och naturmiljö	8
3.1.3	Bebyggd miljö	8
3.1.4	Markägoförhållanden	10
3.1.5	Planeringssituation	11
3.2.1	Beslut och utredningar som gäller planområdet	11
3.2.2	Riksomfattande mål för områdesanvändningen	13
4	PLANERINGSSKEDEN FÖR DETALJPLANEN	
4.1	Behov av detaljplanering	13
4.2	Planeringsstart och beslut som gäller den	13
4.3	Deltagande och samarbete	14
4.3.1	Intressenter	14
4.3.2	Anhängiggörande	14
4.3.3	Deltagande och växelverkan	14
4.3.4	Myndighetssamarbete	14
4.4	Mål för detaljplanen	14
4.5	Alternativa detaljplanelösningar och deras konsekvenser	16
5	BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	
5.1	Planens struktur	16
5.1.1	Dimensionering	16
5.1.2	Service	17
5.2	Uppnående av målen för miljöns kvalitet	17
5.3	Områdesreserveringar	18
5.3.1	Kvartersområden	18
5.3.2	Övriga områden	19
5.4	Planens konsekvenser	21
5.4.1	Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön	21
5.4.2	Konsekvenser för naturen och naturmiljön	23
5.4.3	Ekonomiska konsekvenser	23
5.5	Störande faktorer i miljön	24
5.6	Planbeteckningar och -bestämmelser	24
5.7	Namnskick	26
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	
6.1	Planer som styr och åskådliggör genomförandet	27
6.2	Genomförande och tidtabell	27
6.3	Reparations- och kompletterande byggande som bevarar miljön	27

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. EU-bullerutredning för landsvägar 2017, komplettering Sv 51 Kyrkslätt, Sito Oy 2017
6. Inventering av fornlämningar på Tollsträskets detaljplaneområde, utdrag, Mikrolitti 2016
7. Inventering av den byggda miljön på Tollsträskets detaljplaneområde, Arkkitehtitoimisto Kristina Karlsson 2019
8. Tollsträskets naturutredning, Faunatica 2019, fladdermusutredning
9. Tollsträskets naturutredning, Faunatica 2019, flygekorrutredning
10. Tollsträskets naturutredning, Faunatica 2019, fågelliv
11. Detaljplanen för Tollsträsket med bestämmelser
12. Illustration av Tollsbackens detaljplan

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

1. Växtlighetsutredning för Tollsträskets område, Enviro 2019
2. Kyrksläotts kommunstrategi 2018-2021, 2017
3. Utvecklingsbild för markanvändningen i Kyrkslätt, Pöyry Oy, 2014
4. Helsingforsregionens MBT-avtal, 2016
5. Helsingforsregionens markanvändningsplan 2050, 2015
6. KUUMA-kommunernas gemensamma utvecklingsbild, 2012.
7. Kyrksläotts kommuns servicenätsutredning, 2018
8. Trafiksäkerhetsutredning i grundskolorna i Kyrkslätt, 2011
9. Utvecklingsbild för Helsingforsregionen 2050 "Gränslös metropol", 2012
10. Utvecklingsplan för gång- och cykeltrafiknätet och naturstigar i Kyrkslätt Linea konsultit Oy, 2009
11. Lännentiet, utredning om utvecklingskorridor, kommunerna i Västra Nyland, Nylands förbund, Strafica Oy, FCG Planeko Oy, 2009
12. Trafiksystemplan för Kyrksläotts centrala tätortszon 2040, Sito Oy, 2017
13. Förbättring av stamväg 51 på avsnittet Stensvik-Kyrkslätt, bullermätningar då motorvägen blivit klar, FCG 2014
14. Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt, Sigbritt Backman, 1992

2. SAMMANDRAG

2.1 Skeden i planprocessen

Enligt planläggningsprogrammet 2019-2023 inleds utarbetandet av detaljplanen för Tollsträsket åren 2019-2020.

Programmet för deltagande och bedömning (PDB) för Tollsträsket behandlades i samhällstekniska nämnden i april 2019 och detaljplanen anhängiggjordes 7.6.2019. Västra Nylands landskapsmuseum och Museiverket samt en privat aktör gav respons om programmet.

2.2 Detaljplan

Planeringsområde

Tollsträskets planeringsområde ligger direkt söder om Tolls stationsområde. Områdets norra del är också känd som Drusibacken. Planeringsområdet gränsar i norr till Kustbanan, i söder till Hjortlandets skidcenter, i öster till Porkalavägen och i väster till ändan av Bergkullavägen. Planeringsområdet omfattar ca 250 ha, varav kommunen äger ca 18 ha. På området finns för närvarande huvudsakligen småhus.

I planområdets norra och mellersta delar finns gammal byaktig glesbebyggelse, som bildar en rätt småskalig, trivsamt och grönskande boendemiljö. I områdets södra del ligger Hjortlandets golf- och skidcenter.

På området finns skogbeklädda bergsområden som urskiljer sig i storlandskapet. De utgör en grönskande siluett på området. I mitten av området finns i östlig-västlig riktning ett landskapsmässigt betydande dalområde där det finns åker- och ängsområden. I områdets norra del ligger Tollsträskets våtmarksområde.

Planeringssituation

I planeringsområdets norra del gäller detaljplanen för Tolls stationsområde (lagakraftvunnen 27.1.1994), detaljplanen omfattar landsvägsområdet (LT). Annanstans på planeringsområdet gäller Kyrksläotts generalplan 2020 (lagakraftvunnen 13.9.2000). I generalplanen har planeringsområdet antecknats som bycentrum (AT) och område för idrotts- och rekreationstjänster (VU). Tollsträsket med våtmarker har antecknats som naturskyddsområde (SL).

Detaljplanens innehåll

Tollsträskets detaljplan ligger i Tolls hållplats närområde, på ett tyngdpunktsområde för utvecklingen av markanvändningen. Detaljplanen gör den befintliga samhällsstrukturen i närheten av 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 byggande av fristående småhus. Dessutom anvisas möjligheter till kompletterande byggande för befintliga småhusområden inom Tolls järnväghållsplats influensområde.

I detaljplanen har man föreslagit totalt ca 138 800 v-m² byggrätt, varav ca 114 500 v-m² är bostadsbyggande. Största delen av området reserveras för småhusbyggande för att bevara andan i områdets bybild. För områden för fristående småhus (AO) har i planen anvisats byggrätt om cirka 110 000 v-m² och för kvartersområden för bostadssmåhus (AP) ca 4 500 v-m². Den nya bostadsbyggrätten, innefattande bostadsbyggnader och deras ekonomibyggnader, är cirka 95 000 v-m². Om detaljplanen genomförs, skulle området få cirka 1 000 nya invånare. För närvarande bor det ca 300 invånare på planeringsområdet.

Sammanlagt kan man på planområdet bygga 267 nya egnahemshus och uppskattningsvis ca 30 bostäder på tomter för småhus (AP).

Enligt planen kan man i kvarter 771, som gränsar till Västerleden, bygga verksamhetslokaler om sammanlagt ca 8 500 v-m². I planen har utritats fyra tomter, men de kan också fördelas så att minimistorleken på tomten som bildas är 2 000 m². På området kan placeras knappt 100 arbetsplatser.

I kvarter 774 i detaljplanen har i kvarteret för servicebyggnader utöver Tolls lågstadieskolas byggnad dessutom anvisats byggrätt om 600 v-m². I kvarteret verkar som bäst medborgarinstitutets vävsal. I kvarteret kan olika små serviceföretag placeras på ett mångsidigt sätt, eller det kunde fungera som områdets invånarpark.

Hjortlandets golf- och skidcenterområde har antecknats som område för idrotts- och rekreationservice. I planen har det antecknats tilläggsbyggrätt för området i miljön kring de nuvarande byggnaderna. Det finns sammanlagt ungefär 3 000 v-m² tilläggsbyggrätt, och dessutom kan man på området bygga konstruktioner som anknyter till användningsändamålet. Ridstallet på Hjortlandets område, i kvarter 836, har i detaljplanen betecknats som kvartersområde för hästsportscenter. Kvartersområdets tilläggsbyggrätt är ca 2 000 v-m². På kvartersområdet får man bygga en bostadsbyggnad.

På planområdet finns flera närrekreations- och parkområden. Rekreationsområdena samt friluftsleder och andra gång- och cykelrutter stämmer i huvudsak överens med den nuvarande situationen. I betydande ställning vad gäller områdets rekreationsmöjligheter är i synnerhet Långhagsparkens, Finnäskogens, Skevabäckens, Ilmettons och Spannkärrs skogbeklädda bergsområden. Teglasängens rekreationsområde, som ska bevaras som ängsartat, erbjuder också rekreationsmöjligheter.

Tollsträsket med strandområden och våtmarksområden har rikligt med naturvärden som ska skyddas, bl.a. flygekorrars och åkergrödors föröknings- och rastplatser. Därför har området utmärkts som naturskyddsområde i detaljplanen.

2.3 Genomförande av detaljplanen

Om tidtabellen för genomförande av detaljplanen finns inga detaljerade beslut. 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.

3. UTGÅNGSPUNKTER

3.1 Utredning om förhållandena på planeringsområdet

3.1.1 Allmän beskrivning av området

Genom planeringsområdet går bergsrygg i sydvästlig-nordostlig riktning, och mellan dem finns låglänta dalar. I dalen som ligger längst norrut finns Tollsträsket, som i tiderna var en del av farleden mellan Strömsbyviken och Esboviken.

På Tollsträskets detaljplaneområde finns gammal byaktig glesbebyggelse som utgör en trivsam och jämförelsevis naturnära boendemiljö. På planområdet bor för tillfället ca 300 invånare.

Bybosättningen ligger huvudsakligen kring Gamla Porkalavägen och dess sidovägar Drusibackavägen och Drusibackagränden. Omgivningen kring sidovägarna, som

fortfarande är smala, är småskalig och varierande samt mycket lummig tack vare större trädgårdsliknande byggplatser.

I planområdets södra del ligger Hjortlandets golf- och skidcenter.

3.1.2 Landskap och naturmiljö

Den landskapsmässiga stommen på Tollsträskets planeringsområde utgörs av bergåsar och dalarna mellan dem. Som högst når åsarna till ca 55 m och dalarna som lägst till ca en meter ovan havsytan. Området hör till lermarks- och åsområdet i Kyrksläotts mellersta del vilket 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. Havet omringade området ännu i slutet av stenåldern. 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.

I planeringsområdets norra del ligger ett bergsområde som reser sig brant från Tollsträsket. Det bildar ett viktigt landskapselement mot Västerleden och Hindersby. Bergsområdets högsta områden lämpar sig dåligt för byggande på grund av brantheten, och de har därför huvudsakligen 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 Tollsträskets växtlighetsutredning definierades områdena som har 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

På Tollsträskets detaljplaneområde bildas kulturmiljön av delar av sex gamla byar; Hindersby, Korkkulla, Gunnarsby, Långstrand, Tolls och Kattholm, samt av Porkalavägen (numera Gamla Porkalavägen) som fastställts som historisk väg. Därför har man i det här stycket behandlat områdets historia och den kulturmiljö området utgör.

Byar

Tollsträskets planområde utgörs av sex gamla byar; Hindersby, Korkkulla, Gunnarsby och Långstrand samt små delar av byarna Tolls och Kattholm.

Endast Långstrands bys gamla bytomt ligger på planområdet. De andra byarnas gamla bytomter ligger utanför planeringsområdet. Gränsen för Långstrands medeltida byplats har lokaliserats i fornlämningsinventeringen (Mikroliitti Oy 2016).

Uppkomsten av kulturlandskapet

Från medeltiden till 1860-talet var området 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 även på det här området. I början av 1900-talet parcellerades Drusibackaområdet som hört till Korkkulla gård. Vid samma tider bildades också parceller längs Bergkullavägen och Långhagsvägen. Parcelleringen förde med sig

hantverkare till området. Järnvägen, som byggdes i början av 1900-talet, lockade dessutom stadsbor att bygga villor på området.

Längs Gamla Porkalavägen vid det s.k. Vadet fanns i början av 1900-talet två butiksbyggnader, en andelshandel och en privat. Också en tredje affärsbyggnad höll på att byggas men den blev på hälft före Porkala arrendetid. På 1960-talet byggdes det en servicestation på området.

Väster om Gamla Porkalavägen invid den nuvarande Långhagsgränden verkade före Porkala arrendetid Porkala konservers konserverfabrik med kryddning och packeri.

Längs Porkalavägen vid Drusibacken byggdes Tolls skola på 1920-talet. Den har också kallats Bergtorps skola. Byggnaden fungerade som skola också efter Porkala arrendetid ända in på 1970-talet. Idag används skolbyggnaden av Kyrksläotts medborgarinstitut för vävning.

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 inverkningar når ända till Tollsträskets detaljplaneområde.

Porkalavägen tog av från Kustvägen i Jolkby och gick längs den nuvarande Gamla Hindersbyvägen till Tolls. 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 är betecknad som en historiskt värdefull väg i Kyrksläotts generalplan 2020.

Kulturhistoriskt betydelsefulla byggnader

I Kyrksläotts generalplan 2020 har Tolls lågstadieskolas byggnad från 1927, som hör till Tollsträskets detaljplan, anvisats som objekt som med stöd av byggnadslagstiftningen skyddas eller avses bli skyddade. I skolbyggnaden fanns den första skolan som inledde sin verksamhet efter Porkala arrendetiden hösten 1956.

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. 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 kulturlandskaps helheten och den lokala identiteten.

Byggnaderna som byggts före Porkala arrendetid (1944) och en del som byggts på 1950- och 1960-talen inventerades sommaren 2019. 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.

Fornlämningar

Vid inventeringen våren 2016 (Mikroliitti Oy) hittades en fast fornlämning, ett råmärke med namnet Jordebros rå vid gränsen mellan byarna Gunnarsby och Långstrand. Dessutom hittades ett annat kulturarvsobjekt, Långstrands medeltida byplats.

Service och arbetsplatser

Tollsträsket 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 fungerar dagligvaruhandel.

Av de kommunala tjänsterna som ligger närmast planeringsområdet är det finskspråkiga daghemmet Laajakallion päiväkoti och det svenska daghemmet Prästgårdsbackens daghem, som ligger i kommuncentrum. De närmaste finskspråkiga skolorna med årskurserna 1-6 finns i Jolkby och Bredberget. Den närmaste svenska skolan för de lägre årskurserna är Winellska skolan. De finskspråkiga och svenskspråkiga skolorna för de högre årskurserna samt gymnasierna finns i kommuncentrum.

Det finns inte arbetsplatser i nämnvärd omfattning på området. I Hjärtlandets golf- och skidcenter finns ca 30 arbetsplatser.

Rekreation

På planeringsområdet ligger bergsområden med skog, vilka används som närrekreatiomsområden. Den närmaste lekplatsen är Sagoparken i Bredberget, som ligger i närheten av planområdets norra del. De närmaste bollplanerna ligger just utanför planområdet; Hindersby bollplan och Laajakallion koulus plan öster om Tollsvägen. Den närmaste hundparken är Bredbergets hundpark.

Trafik

Porkalavägen fungerar som områdets infartsled, och längs den finns en skild gång- och cykelled på en sträcka på ungefär 500 meter. Gamla Hindersbyvägen och Drusibackavägen, som tar av från Porkalavägen, fungerar som huvudleder för planområdets interna trafik. Största delen av områdets tomtgator tar av från Gamla Porkalavägen.

Teknisk service

Planeringsområdets norra del omfattas av kommunalteknik, delvis genom kommunens ledningar och delvis i och med ledningar som byggts av Tolls vattenandelslag. De kommunaltekniska näten framgår av bilagematerialet. I samband med planläggningen uppgörs en allmän plan för gatorna och vattenförsörjningen på planområdet.

Miljövård och miljöstörningar

Tollsträskets sjö med strandområden har i Kyrksläotts generalplan antecknats som naturskyddsområde. I naturutredningen som uppgjordes år 2019 gjordes flygekorrs- och fladdermusobservationer på området. Med undantag för störningarna från fordonstrafiken och spårtrafiken finns det inga andra miljöstörningar på området. Planområdets största orsak till buller är Västerledens trafikbuller. Bullret från järnvägen är avsevärt mindre.

3.1.4 Markägoförhållanden

Planeringsområdet är huvudsakligen i privat ägo, kommunen äger ca 18 ha på området. Kommunens markägoförhållanden framgår av bilagematerialet.

3.2 Planeringssituation

3.2.1 Planer, beslut och utredningar som gäller planområdet

Landskapsplan

I den gällande landskapsplanen har områdets norra del anvisats som område för centrumfunktioner. Genom området går en stamledning för jordgas. Tollsträsket har märkts ut som skyddsområde. I planeringsområdets västra kant har antecknats ett behov av grönförbindelse i riktningen norr-söder samt en friluftsrutt.

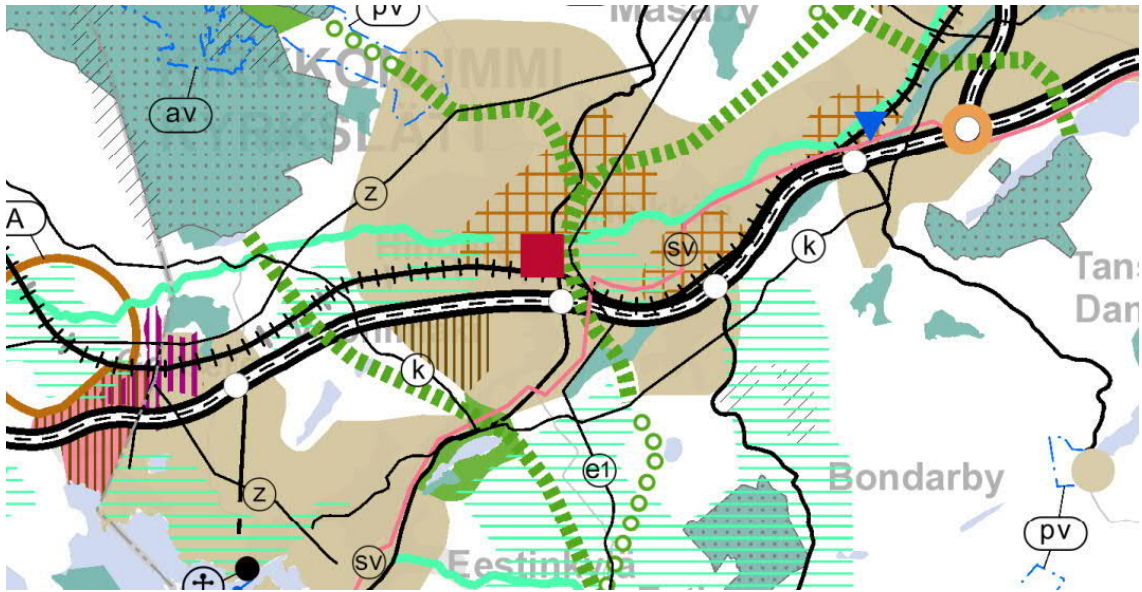


Bild 2. Utdrag ur sammanställningen av Nylands landskapsplaner

Kyrksläotts generalplan 2020

I Kyrksläotts gällande generalplan har områdets norra del anvisats som område för bycentrum (AT) och södra delen som område för idrotts- och rekreationsservice (VU). Tollsträsket med strandområden har antecknats som naturskyddsområde (SL). Genom området går en jordgasledning (k). Tolls lågstadieskola har antecknats som skyddsobjekt.

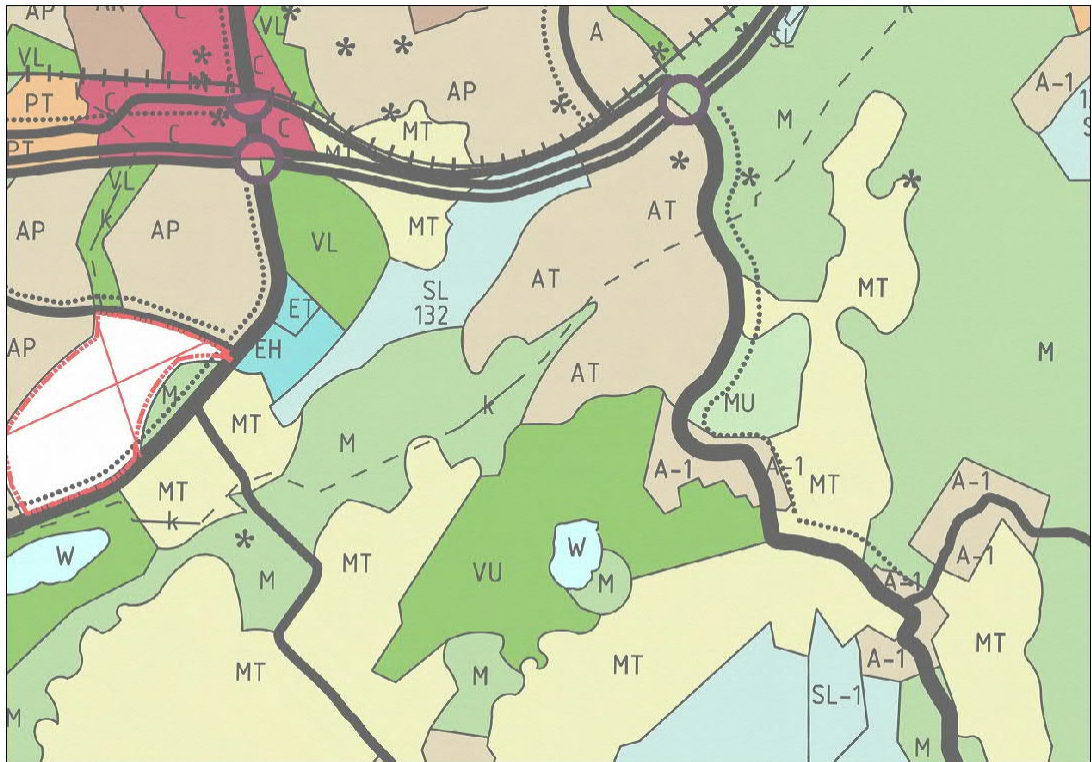


Bild 3. Utdrag ur Kyrksläotts generalplan 2020.

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 tilläggsbyggande, planering av centrum- och servicenät, trafikarrangemang och utveckling av samhällets grönstruktur.

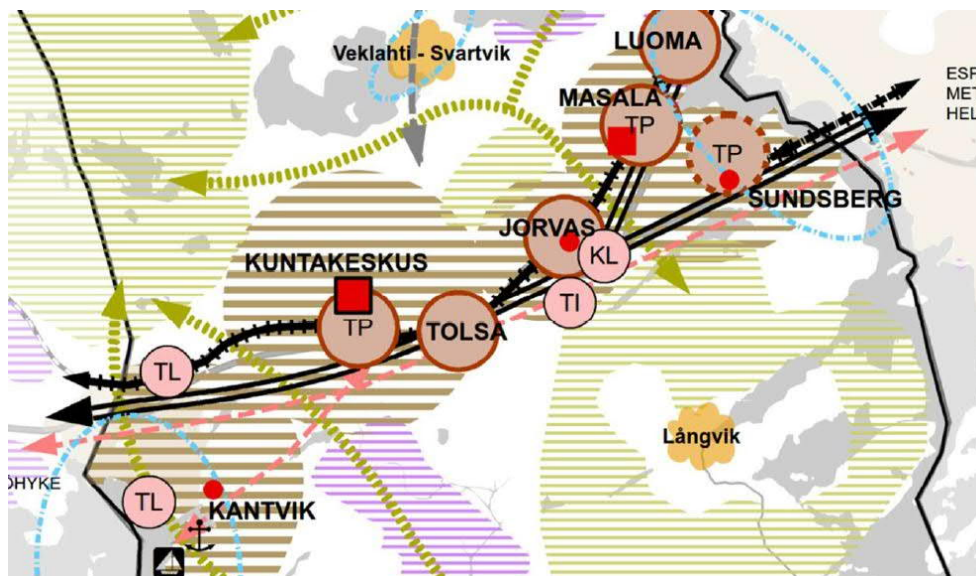


Bild 4. Utdrag ur utvecklingsbilden för markanvändningen i Kyrkslätt 2020.

Detaljplan

I planeringsområdets norra kant gäller detaljplanen för Tolls stationsområde (lagakraftvunnen 17.8.2012), i detaljplanen har området märkts ut som landsvägsområde (LT).

Byggnadsordning

Kommunfullmäktige godkände 7.10.2019 (§ 85) Kyrksläotts byggnadsordning och den vann laga kraft efter kungörelse 1.1.2020.

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 järnväghållplats omedelbara närhet. Avståndet från planeringsområdet till Tolls järnväghållplats är som längst ca 2,5 km. Detaljplanens syfte är kompletterande byggande av bosättningen på närområdet kring kommuncentrum och Tolls station. En ökning av invånarantalet på kommuncentrums närområde stödjer den pågående utvecklingen av affärscentrumet och Tolls stationsregion samt de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

För trafiknätverkets del är de centralaste målen att rikta huvudsakliga gång- och cykelförbindelser till lokala och regionala behov, så som förbindelser till tjänsterna i kommuncentrum. Via detaljplanen är målet att förbättra bl.a. förbindelserna mellan Gamla Porkalavägen och Porkalavägen.

4.2 Planeringsstart och beslut som gäller den

Skedena i planprocessen framgår i punkt 2.1 och på pärmbladet.

Tollsbackens detaljplaneprojekt ingår i Kyrksläotts planläggningsprogram 2019-2023 som godkändes i kommunfullmäktige 3.9.2018 (§ 72).

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 har beskrivits 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 7.6.2019 i kommunens annonstidningar och på kommunens webbplats.

4.3.3 Deltagande och växelverkan

Måltidtabellen för planläggningen och tillfällena till växelverkan framgår av PDB. Då detaljplanens beredningsmaterial 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 25.4.2019 (§ 71).

Samhällstekniska nämnden lägger fram beredningsmaterialet till detaljplanen för Tollsträsket i enlighet med MBL 62 § och MBF 30 §. Då ordnade man ett invånarmöte och begär utlåtanden av instanserna som nämns i programmet för deltagande och bedömning.

4.3.4 Myndighetssamarbete

Myndigheterna har samarbetat genom förhandlingar och utlåtanden. Detaljplanen har inte förutsatt ordnande av 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 kompletterande byggande av bosättning i närheten av kommuncentrum och Tolls järnvägshållplats, dock med beaktande av områdets byggda kulturmiljö och lokalhistoria. Avsikten är att koncentrera samhällsstrukturerna 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 hållplats närområde.

För trafiknätverkets del är de centralaste målen att rikta huvudsakliga gång- och cykelförbindelser till lokala och regionala behov, så som förbindelser till tjänsterna i affärscentrum. I detaljplanen är målet att förbättra bl.a. förbindelserna mellan Gamla Porkalavägen och Porkalavägen.

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.

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 färdsätt, 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 samhällsstrukturs 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 Tollsträsket stämmer överens med de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Den eftersträlvade markanvändningen harmoniserar Tolls stationsregions influensområde genom att placera nytt bostadsbyggande och arbetsplatser 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 Kyrksläotts kommuncentrum och mot huvudstadsregionen är bra. På det här viset fullföljer markanvändningen på området de riksomfattande målen för områdesanvändningen på ett exemplariskt sätt.

Utvecklingsbild för markanvändningen

Tollsträskets detaljplaneområde ligger i sina norra delar 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.

Mål som härletts ur omständigheterna och egenskaperna på området

Planeringsområdets gamla byggnadsbestånd och miljö ställer utmaningar för byggandet särskilt på det s.k. Drusibackaområdet. Som mål är småskalighet som är typisk för bostadsområdet, byaktig struktur och bevarande av grönska. Man vill bevara områdets 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 placering av nya bostadsområden. Dessutom är målet att betona landskapsmässiga och kulturhistoriska värden genom att bevara vyerna. Bevarande av tillräckliga enhetliga skogs- och bergsområden för rekreationsändamål och trygghet av förbindelserna mellan dem.

Som mål för jordbruket är att trygga möjligheten att utöva jordbruk på de befintliga gårdarna.

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

Tolls lågstadieskolas byggnad har i Kyrksläotts generalplan föreslagits bli skyddad med stöd av bygglagen eller byggnadsskyddslagen. Det finns 15 lokalt betydande objekt på planeringsområdet.

4.5 Alternativa detaljplanelösningar och deras inverkan

Under planeringsprocessen uppgjordes inga alternativa planer till detaljplaner eftersom man inte ansåg det nödvändigt då det är fråga om kompletterande byggande på ett område som redan är bebyggt. 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 är som stationsområde både på regional och kommunal nivå ett strategiskt viktigt område som ska förtätas. Målet är att i det kompletterande byggandet respektera byområdes kultur- och lokalhistoriska värden. Planområdets byggnadsbestånd är småhusdominerat.

I områdets norra del, i närheten av Tolls järnväghållplats, överskrider trafikbullret från Västerleden bullergränsen som statsrådet rekommenderar för bostadsfastigheter. Därför anvisas inga nya bostadsbyggnader på det området. På de nuvarande fastigheterna annanstans på planeringsområdet har utmärkts möjligheten till tilläggsbyggande med samma dimensionering som på Hindersbyområdet som ligger omedelbart norr om planeringsområdet.

I närheten av motorvägsanslutningen Tollsporten har planerats fyra tomter för verksamhetsbyggnader (KTY).

Planeringsområdets högsta backar har märkts ut som närrekreationsområde (VL), så de förblir obebyggda.

Hjortlandets golf- och skidcenterområde har antecknats som område för idrotts- och rekreationsservice (VU-1). Fastigheten för Hjortlandets häststall har märkts ut som kvartersområde för hästsportscenter (E-1).

5.1.1 Dimensionering

Planområdets areal är ca 250 ha. Detaljplanens totala byggrätt är ca 138 800 v-m², som fördelas enligt följande:

Kvartersområde för småhus (AP)	ca 4 500 v-m ²
Kvartersområde för fristående småhus (AO)	ca 110 000 v-m ²
Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)	ca 8 500 v-m ²
Kvartersområde för byggnader som hör till	

lantbrukslägenhetens economicentrum (AM)	ca 3 900 v-m ²
Kvartersområde för servicebyggnader (P)	ca 700 v-m ²
Kvartersområde för hästsportscenter (E-1)	ca 3 700 v-m ²
Område för idrotts- och rekreationsservice (VU-1)	ca 5 700 v-m ²
Jord- och skogsbruksområde (M)	ca 1000 v-m ²

Områdeseffektiviteten på planområdet är ca $e=0,06$. På kvartersområdet för småhus (AP) är kvarterseffektiviteten $e=30$ och på kvartersområdena för fristående småhus (AO) är den genomsnittliga kvarterseffektiviteten ca $e=0,16$.

Om detaljplanen genomförs, skulle området få cirka 1 000 nya invånare. Sammanlagt bildas cirka 267 nya byggplatser för småhus (AO) på planområdet. På området för fristående småhus (AO) är det högsta tillåtna exploateringsavtalet $e=0,20$ och bygggrätten på de nya bostadsbyggnadsplatserna är som högst 200 v-m² för en huvudbyggnad, 70 v-m² för ekonomibygnader och 50 v-m² för en sytningsbyggnad.

I detaljplanen finns 15 skyddade byggnader (sr och sr-1) om totalt ca 1 900 m². Byggnader på under 50 v-m² som föreslås bli skyddade (sr-1) räknas inte med i den övriga byggnadsrätten som planen tillåter.

I planen har använts följande dimensionering för ordnande av parkering:

AP- kvarter:	2 bp / bostad
AO- kvarter:	2 bp / bostad, arbets- och kontorsutrymmen 1 bp / 50 v-m ²
P-kvarteret:	service- och kontorsutrymme 1 bp / 50 v-m ² affärsutrymme 1 bp / 20 v-m ² offentlig service 1 bp / 100 v-m ²
KTY- kvarter:	industriutrymmen 1 bp / 85 v-m ² kontorsutrymmen 1 bp / 40 v-m ² lagerutrymmen 1 bp / 150 v-m ²

5.1.2 Tjänster

Området har anvisats totalt ca 730 v-m² bygggrätt för kvartersområde för servicebyggnader i kvarteret 774. I kvarteret ligger Tolls lågstadieskola som antecknats bli skyddad. Det har anvisats 600 v-m² ny bygggrätt på området.

5.2 Uppnående av målen för miljöns kvalitet

Kyrksläotts kommun har ställt höga kvalitetskrav på bebyggandet av det nya bostadsområdet. Man vill att Tollsträsket 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 karaktär i det kompletterande byggandet av området. Därför har man i detaljplanen strävat efter att anpassa det nya byggandet, landskapsmässigt, stadsbildsmässigt, dimensionellt och utseendemässigt till det nuvarande för bybilden värdefulla trähusdominerade byggnadsbeståndet. Bestämmelser som gäller kvaliteten på och särdragen för den byggda miljön har givits i detaljplanens allmänna bestämmelser. I de allmänna bestämmelserna bestäms om det nya byggandets utseende, så som fasadernas och takets egenskaper. Sådana egenskaper är till exempel takform och -vinkel samt fasadmaterial. Med tanke på områdets karaktär, byggnadssätt och byggmaterialens ekologiska hållbarhet bör byggnaderna i kvartersområdena förutom träfasader ha även stomkonstruktioner i trä.

Planförslaget främjar ökning av antalet kollektivtrafikanvändare och på så sätt förbättring av servicenivån. Planlösningen möjliggör även delvis en bilfri livsstil.

Man har planerat planområdets gång- och cykelnät så att det så smidigt som möjligt an knyter till det existerande nätverket. Gamla Porkalavägens sträckning ska bevaras och invid den har man planerat en förbindelse för gång- och cykeltrafik. På lokal nivå förbättras förbindelserna till kommuncentrum genom gång- och cykelleden i områdets norra kant. Gatan kommer i framtiden att vara en del av det regionala huvudcykelnätet om/då man blir tvungen att avlägsna rutten som byggs tillfälligt på området mellan kustbanan och Västerleden. Huvudcykelrutten försvinner från området när man inleder byggandet av tilläggs-spåren till stadsbanan. Förbindelsen till kommuncentrum förbättras också i och med gång- och cykelförbindelsen som planeras längs områdets västra kant, bredvid skidspåret.

5.3 Områdesreserveringar

5.3.1 Kvartersområden

Kvartersområde för bostadssmåhus (AP)

Med detaljplanen möjliggörs bildande av kvartersområden för bostadssmåhus i kvarteren 773 och 776. I kvarteret får byggas bostadshus med en bostad på högst 180 v-m², småhus, och ekonomibyggnader på 70 v-m² per bostad. Kvartersområdenas exploateringstal är $e=0,30$. Byggnadernas takform är åstak och det huvudsakliga fasadmaterialet är trä.

Kvartersområdena ska genomföras i bolagsform eller som gruppbyggande så att tomterna på plankartan inte styckas.

Kvartersområde för fristående småhus (AO)

Med detaljplanen möjliggörs bildande av kvartersområden för fristående småhus huvudsakligen i detaljplanens kvarter.

För att de nya fristående småhusen ska anpassa sig till stadsbilden, skalan och utseendet till det trähusdominerade byggnadsbeståndet, är byggnadernas takform sadeltak och huvudfasadmaterial trä. På tomten är bostadsbyggnadens bostadsrätt högst 200 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 ekonomibyggnader. Sytningsbyggnaden får inte styckas till en egen fastighet. På tomter på över 2 000 m² kan man därtill bygga skilda arbets- och kontorsutrymmen, högst 50 v-m². Det högsta tillåtna exploateringstalet för AO-kvartersområden är $e=0,20$. För att bygggrätten ($200+50+70=320$) som tillåts i planen ska kunna byggas i sin helhet, måste tomten vara minst 1 600 m².

Man har anvisat kompletterande byggande på områdets gamla tomter enligt följande dimensionering. På tomter som är större än 2 000 m² är det möjligt att bygga två bostäder (2 bst). På tomter på över 5 000 m² är det möjligt att bygga tre bostäder (3 bst), på tomter på över 7 500 m² är det tillåtet att bygga fyra bostäder (4 bst) och på tomter på över 10 000 m² är det tillåtet att bygga fem bostäder. Enligt planbestämmelsen kan tomterna också delas i enlighet med rättsnormen i MBF 37 §.

Kvartersområde för lantbrukslägenheters driftscentrum (AM)

I kvarter 835 har Långstrands gårds driftscentrum betecknats som kvartersområde för lantbrukslägenheters driftscentrum. På kvartersområdet är det tillåtet att placera en lantgård och bostads-, produktions- och lagerbyggnader som behövs för lantbrukets binärningar. På kvartersområdet får byggas högst två byggnader, och dessutom är småskalig gårdsinkvartering tillåten. Tomtområdets exploateringstal är $e=0,10$.

Kvartersområde för servicebyggnader (P)

På kvartersområdet finns Tolls lågstadieskolas byggnad som antecknats bli skyddad. Med anledning av detta ska de nya byggnaderna anpassas utseendemässigt till det befintliga byggnadsbeståndet. På kvartersområdet för servicebyggnader verkar för tillfället Kyrksläotts medborgarinstituts vävsal. Dispositionen av bilplatser ska av bybildsmässiga orsaker genomföras i enlighet med planbestämmelserna.

Kvartersområde för verksamhetsbyggnader (KTY)

I närheten av Tollsportens motorvägsanslutning, i kvarter 771, har planerats fyra tomter för verksamhetsutrymmesbyggnader. Till tomterna har planerats en ny gatuförbindelse (Flyängsvägen) från Porkalavägen. Tomternas exploateringsstal är $e=0,30$. Tomterna som märkts ut på plankartan kan delas i enlighet med rättsnormen som framgår ur 37 § i MBF, dock så att tomtens minimistorlek är minst 2 000 m². Områdena som används för lagring utomhus ska inhägnas med staket som utgör insynsskydd.

Kvartersområde för hästsportscenter (E-1)

Kvarter 836, där det finns ett ridstall, har i detaljplanen betecknats som kvartersområde för hästsportscenter. Kvartersområdets tilläggsbyggrätt är ca 2 000 v-m². På kvartersområdet får man bygga en bostadsbyggnad. Kvartersområdets södra del, där det enligt naturutredningen finns naturvärden, har lämnats utanför byggnadsytan, så det byggs inte.

5.3.2 Övriga områden

Parker och rekreationsområden

På planområdet finns ett parkområde (VP), ett triangelformat område mellan Spökdälden, Drusibackavägen och Peshagavägen. Vid vägen som går genom området till gamla Korkkulla har märkts ut en riktgivande parkkorridor, Däldstigen.

Åkerområdet mellan Bergkullavägen och Hjortlandsvägen har betecknats som närrekreationsområde, med vilket omgivningens ängsartade karaktär bevaras (VL/n). Områdets ängsartade karaktär ska således bevaras med anledning av landskapet och vyerna. Området har också utnyttjats som behandlingsområde för dagvatten, och på området kan man placera områden för odlingslotter.

De bergsområden som ligger på planeringsområdet har i huvudsak antecknats som närrekreationsområden (VL). Bergens krönområden har i allmänhet i enlighet med växtlighets- och naturutredningarna betecknats som särskilt viktiga områden med tanke på naturens mångfald (luo). På planområdets närrekreationsområden (VL) har antecknats riktgivande parkkorridorer, men det är inte möjligt utan stora terrängskärningar att bygga rutter som stämmer överens med dagens krav 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 Långhagsparkens rekreationsområde finns flygekorsrevir (s-1), och det har också till stor del betecknats som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald (luo). Man har ändå planerat bygga en gångförbindelse genom området från Bergkullastigen mot Tolls järnväghållplats till Vadetsstigen.

Bergkullaskogen i områdets västra kant har anvisats som ett område för idrotts- och rekreationsanläggningar (VU). Genom området löper ett skidspår från Hjortlandet till Jerikobacken, vilket i planen har antecknats som en riktgivande parkkorridor. På området har också parallellt med skidspåret ritats ett med riktgivande beteckning för gång och cykling försett område från Bergkullavägen mot kommuncentrum. Förbindelsen har fått namnet Jerikostigen.

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

Hjortlandets golf- och skidcenterområde har antecknats som område för idrotts- och rekreationservice (VU-1), som reserveras för golf- och skidcenter. På området har antecknats tilläggsbyggrätt om ca 3 000 v-m² i omgivningen kring de befintliga byggnaderna. Dessutom får man på området bygga konstruktioner som anknyter till användningsändamålet. I områdets västra kant har antecknats en riktgivande gång- och cykelförbindelse som leder söder om planeringsområdet. I landskapsplanen för Nyland finns motsvarande beteckning för en friluftsrutt.

Skyddsgrönområden (EV)

Längs Västerleden, på dess bullerområde, har märkts ut två skyddsgrönområden (EV). Trädbeståndet sköts som en blandskogsduge, som den är i nuläget, där det finns olika gamla och olika stora träd. Områdena kan också användas för behandling och fördröjning av dagvatten.

Naturskyddsområde (SL)

Tollsträsket med strandområden och anknytande våtmarksområde har betecknats som naturskyddsområde. På området finns flygekorrars och åkergradors föröknings- och rastplatser. Området är också ett viktigt område för fågellivet, och där häckar bl.a. trana och enkelbeckasin.

Jord- och skogsbruksområde (M)

Planeringsområdets sydligaste del, som hör till gården Långstrand, har betecknats som jord- och skogsbruksområde där det är tillåtet att uppföra byggnader som behövs för lantbruket och dess binärningar. På området får man bygga fyra bostadsbyggnader på separat definierade byggnadsytor. Bostadsbyggnaden får vara högst 180 v-m² och i anslutning till varje bostadsbyggnad får man bygga ekonomibygnader på 70 v-m².

Landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA)

Åkerområdet i planeringsområdets nordvästra hörn har betecknats som landskapsmässigt värdefullt åkerområde. Området är en del av det större åkerområdet mellan Tollsträsket och Jerikobacken. Det parkaktiga området vid kanten mot Tollsträsket har betecknats som ett särskilt viktigt område med tanke på naturens mångfald (luo).

Gatuområden

Gamla Porkalavägen är planområdets huvudväg. Den som historisk väg antecknade vägens linje har i huvudsak bevarats. På Gamla Porkalavägen har lågfartsgatuavsnitt (hk) planerats för att kontrollera trafikhastigheter och förebygga genomfart. Man lämnar en möjlighet att stänga vägen för genomfartstrafik i framtiden.

Före behandlingen av förslaget till detaljplan gör man upp en allmän plan för områdets kommunalteknik. Därför kan man i förslaget beakta bl.a. gatornas utrymmesbehov och deras byggbarhet.

Gamla Porkalavägen bevaras som områdets interna huvudförbindelse, och därifrån tar områdets tomtgator av, så som Drusibackavägen och -gränden, Långhagsvägen och -gränden, Bergkullavägen, Lövkullavägen, Hjortlandsvägen och Långstrandsvägen samt nya Finnäsvägen, som är en ny förbindelse till Porkalavägen. Man har i huvudsak strävat efter att ordna de nya och kompletterade småhusområdenas (AO) trafik via de tomtvägar som tar av från Gamla Porkalavägen, varvid man har lyckats hålla antalet nya anslutningar på Gamla Porkalavägen litet.

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.

Parkeringsområden

På planeringsområdet har antecknats tre områden för allmän parkering (LP); i norra ändan av Gamla Porkalavägen, invid Lövkullavägen och vid Finnäsvägens anslutning. Den sistnämnda fungerar också som parkeringsområde för friluftsidkarna som tar sig längs skidbron över Porkalavägen till Högbergets område.

Förbindelser för gång- och cykeltrafik

Genomförandet av detaljplanen förbättrar gång- och cykelförbindelserna i området jämfört med nuläget. Särskilt den lokala förbindelsen mellan kommuncentrum och Tolls stationsområde förbättras tack vare de nya, mer direkta förbindelserna. Man planerar bygga en trottoar längs Gamla Porkalavägen.

Den riktgivande gång- och cykelförbindelsen (pp) i riktningen norr-söder i planområdets västra del, Jerikostigen, kopplar området till Kommuncentrum.

Gatan som reserverats för gång- och cykeltrafik, Flyängsstigen, som fortsätter som Flyängsvägen och går från Gamla Porkalavägens norra ända österut, förbättrar förbindelserna från bostadsområdet till Tollsportens busshållplatser. Förbindelsen kan i framtiden fungera som en del av det regionala huvudcykeltrafiknätet, om man beslutar placera det på hela sträckan söder om Västerleden.

Vadetsstigen, som byggs längs Tollsträskets strand vid Västerledens södra kant, förbättrar också förbindelserna från området till kommuncentrum. Vadetsstigen kan också fungera som en del av det regionala huvudcykeltrafiknätet om/då man på grund av byggandet av tilläggspar blir tvungen att flytta förbindelsen som byggs på området mellan Kustbanan och Västerleden.

På närreklamationsområdena finns flera förbindelser som anvisats som riktgivande parkstigar. Dessa kan inte genomföras som hinderfria förbindelser utan väldigt stora terrängomformningar och -skärningar. Således är det inte meningen att man bygger alla i planen anvisade riktgivande parkstigar i terrängen. Syftet är att göra lätta förbättringar av en del av dem.

På Porkalavägen finns en förbindelse som tjänar gång- och cykeltrafiken på en sträcka på ca 500 meter i planområdets östra kant, och den tjänar redan nu invånarna på området. Gång- och cykelleden förlängs till områdets södra kant då planen genomförs.

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). Miljökonsekvenserna bedöms utgående från tidigare utredningar.

5.4.1 Konsekvenser för stadsbilden, landskapet och den byggda miljön

Konsekvenser för landskapet och kulturarvet

Landskapets grundstruktur, där sluttningsområdena bebyggs, bevaras huvudsakligen som sådan. Krönområdena som urskiljer sig i storlandskapet bevaras obebyggda. Även åkerområdet i områdets sydvästra del har i planen anvisats som landskapsmässigt värdefullt åkerområde (MA) som ska bevaras obebyggt. Teglasängen har betecknats som närreklamationsområde som ska bevaras som ängsartat (VL/n). Tollsträsket med

strandområden och våtmarksområden har märkts ut som naturskyddsområde, så det bevaras också som det är.

Detaljplanen medför ändringar i planområdets södra delar i Finnäsvägens och Hjortlandsvägens omgivning, vilka i planen anvisas som områden för fristående småhus (AO). I detaljplanen förblir byggnadsmassorna ändå låga. Det kompletterande byggandet på området ändrar områdets interna landskap i viss mån. Byggandet på området består av fristående småhus (AO) med gårdsområden, på grund av vilket områdets allmänna intryck troligen kommer att förbli grönskande.

Allmänt taget hålls byggandet fortsättningsvis lågt och placeras i huvudsak på slutningsområdena. På så sätt är de landskapsmässiga ändringarna på invånarnas livsmiljö inte så stora.

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 på planområdet bevaras.

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 nya bostadsbyggnader på de för bybilden värdefulla områdena anpassas till de existerande gamla byggnadernas stil med hjälp av planbestämmelser.

En av planeringens utgångspunkter har varit att bevara de kulturlandskapsmässiga, historiska och byggnadshistoriska värdena. En avsevärd del av områdets byggnadsbestånd har anvisats bli skyddat.

Den grundliga förbättringen av Gamla Porkalavägen har ur vägnätets perspektiv de mest betydande konsekvenserna för bybilden. Eftersom Gamla Porkalavägen är en historisk väg har man strävat efter att bevara dess sträckning och höjdvärld. Då vägen blir gata bör säkerheten förbättras, bl.a. genom att bygga en gång- och cykelväg längs vägen. Man torde också med anledning av gatubyggandet bli tvungen att fälla träd. Dessa åtgärder ändrar vägmiljöns utseende i någon mån.

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

Det kompletterande byggandet av området förenhetligar samhällsstrukturen på influensområdet för Kyrksläotts kommuncentrum och i Tolls stationsområdes 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 kan anslutas till fjärrvärme.

Planeringsområdet ligger intill goda kollektivtrafikförbindelser. Detta möjliggör t.o.m. ett bilfritt liv. Tolls järnvägshållplats ligger i områdets omedelbara närhet. Avståndet från hela detaljplaneområdet till stationen är som mest under två kilometer. De närmaste hållplatserna för bussturer till kommuncentrum och Helsingfors ligger vid Tollsportens motorvägsanslutning.

På grund av invånarökningen växer fordonstrafikens mängd sannolikt jämfört med den nuvarande trafiken. Med anledning av detta har gatuförbindelserna i planen omorganiserats

för att förbättra farbarheten och säkerheten. Genomfartstrafiken bör kontrolleras, så områdets boendetrivsel kan tryggas. Om fordonstrafiken ökar mer än förväntat, har man lämnat en möjlighet att stänga Gamla Porkalavägen för genomfartstrafik. Gång- och cykelförbindelserna blir mångsidigare och särskilt förbindelserna 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 Porkalavägen 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 tack vare de nya parkområdena. Utöver de nya rekreativsmöjligheterna erbjuder bostadsområdenas närmiljö fortfarande även de bekanta rekreativsplatserna. På socialt plan sker det emellertid inga betydande förändringar för människorna i de befintliga bostadsområdena i detaljplanen eller i närområdena.

Området är bostadsbetonat, så nya arbetsplatser placeras på kvartersområdena för verksamhetsbyggnader (KTY) och servicebyggnader (P). Det torde uppstå knappt 100 nya arbetsplatser i och med planen.

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 området planeras områden för dagvattenfördröjning och dagvattenbehandling. I princip ska dagvattnen 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.

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 uppfyller också de riksomfattande målen för områdesanvändningen.

Enligt kommunikationsministeriets år 2011 publicerade undersökning om samhällsstrukturs zoner och trafikvanor (Publikation 15/2011) hör planområdets norra del till ett område för s.k. intensiv spårtrafik. Dessutom hör en stor del 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 obbyggda skogsområden i planområdets södra del. Följaktligen är man tvungen att fälla träd på tomterna, och gatuområdena och skogsmiljön ändras till bostadsmiljö med bostadsbyggnader och gårdar.

I växtlighets- och naturundersökningarna, som gjordes upp i samband med planeringen, definierades områdena som innehåller lokala naturskyddsmässiga värden. Den största delen av dessa områden ligger på närrekreationsområden och har bevarats i planen. Det landskapsmässigt värdefulla åkerområdet på planeringsområdet bevaras så gott som helt och hållet så som det är idag. Förekomsterna som upptäckts i fladdermuskartläggningen finns på områden som i detaljplanen lämnas obebyggda, så de bevaras. Bebyggandet av de nya bostadsområdena hotar inte växt- och djurarterna på området 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 samhällsstrukturens 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, park 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 förenligt med hållbar utveckling.

5.5 Störande faktorer i miljön

Den mest betydande miljöolägenheten på planeringsområdet är det buller som Västerleden och kustbanan orsakar. Det har byggts bullerhinder längs Västerleden. Med bullerhindren kan man ändå inte skydda alla befintliga byggda fastigheter så att riktvärdena för bullernivån i statsrådets beslut (993/1992) skulle uppfyllas för dem. I detaljplanen har inte anvisats tilläggsbyggande på områden där riktvärdena för buller överskrids.

Genom planeringsområdet, i riktningen öster-väster, går ett stamrör för jordgas, som påverkar byggandet längs det. Stamröret löper på områden med fastigheter som redan bebyggs, men nya byggplatser har inte anvisats längs rörlinjen.

5.6 Planbeteckningar och -bestämmelser

Planbeteckningarna och -bestämmelserna finns i plankartan och i bilagorna. Nedan beskrivs några i detaljplanen för Tollsträsket 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 för de områden som i inventeringen av den bebyggda miljön konstaterats vara värdefulla. 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 ekonomibygnaderna, 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 ytmaterialet på gårdarnas och tomtens leder genomförs i naturnära material i enlighet med områdets särdrag. Även med tanke på bildande av dagvatten ska ledmaterialen vara grus eller gårdssten som släpper igenom vatten.

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

På det landskapsmässigt värdefulla grönområdet Teglasängen (VL/n), som ska bevaras öppet, har använts bestämmelsen /n. Enligt bestämmelsen ska områdets ängsartade utseende bevaras. Genom att bevara det ängsartade utseendet vill man försäkra sig om att det nuvarande åkerområdet bevaras som ett öppet landskap.

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.

Fornminne (sm)

Långstrands boplats från historisk tid har i plankartan märkts ut som delområde där det finns en fast fornlämning som fredats i lagen om fornminnen. Råmärket Jordebroså mellan byarna Gunnarsby och Långstrand har märkts med objektsbeteckning. Utgrävning, täckning, ändring och tillfogande av skada av området och objektet eller andra ingrepp på området och objektet är förbjudna med stöd av lagen om fornminnen. Museimyndighetens utlåtande ska begäras om planer som gäller eller anknyter till området.

Historisk väglinje (sh)

Gamla 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.

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.

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	Motivering
Gator		
Bergkullankaari	Bergkullabågen	av namnet på en gård
Bergkullantie	Bergkullavägen	av namnet på en gård
Drusibackankuja	Drusibackagränden	av ett terrängnamn
Drusibackanrinne	Drusibackabrinken	av ett terrängnamn
Drusibackantie	Drusibackavägen	av ett terrängnamn
Finnäsinkuja	Finnäsgränden	av namnet på en gård
Finnäsinrinne	Finnäsbrinken	av namnet på en gård
Finnäsintie	Finnäsvägen	av namnet på en gård
Heteniityntie	Flyängsvägen	av namnet på en gård
Långhaginkuja	Långhagsgränden	av ett terrängnamn
Långhagintie	Långhagsvägen	av ett terrängnamn
Långstrandinkuja	Långstrandsgränden	av ett terrängnamn
Långstrandintie	Långstrandsvägen	av ett terrängnamn
Lövkullantie	Lövkullavägen	av namnet på en gård
Peeshaanmäki	Peshagabacken	av ett terrängnamn
Peuramaantie	Hjortlandsvägen	av ett terrängnamn
Peuramäenkuja	Hjortbackagränden	härlett av ett terrängnamn
Peuramäenrinne	Hjortbackabrinken	härlett av ett terrängnamn
Peuramäentausta	Hjortbackafonden	härlett av ett terrängnamn
Peuramäentie	Hjortbackavägen	härlett av ett terrängnamn
Porkkalantie	Porkalavägen	av namnet på en by
Teglaksenkuja	Teglasgränden	av namnet på en gård
Tolsantie	Tollsvägen	av namnet på en by
Vanha Peuramaankuja	Gamla Hjortlandsgränden	av ett terrängnamn
Vanha Porkkalantie	Gamla Porkalavägen	av namnet på en by
Västerásintie	Västeråsvägen	av namnet på en gård
Körförbindelser		
Peurapolku	Hjortstigen	härlett av ett terrängnamn
Vanha Peuramaantie	Gamla Hjortlandsvägen	av ett terrängnamn
Gång- och cykeltrafikens gator och parkstigar		
Bergkullanpolku	Bergkullastigen	av namnet på en gård
Finnäsinpolku	Finnässtigen	av namnet på en gård
Heteniitynpolku	Flyängsstigen	av ett terrängnamn
Jerikonpolku	Jerikostigen	av ett terrängnamn
Kahlaamonpolku	Vadetsstigen	av ett terrängnamn
Långhaginpolku	Långhagsstigen	av ett terrängnamn
Långstrandinrinne	Långstrandsbrinken	av namnet på en gård
Lövkullanpolku	Lövkullastigen	av namnet på en gård
Maustamonpolku	Krydderistigen	av verksamhet
Peuramäenpolku	Hjortbackastigen	härlett av ett terrängnamn
Rotkopolku	Däldstigen	av terrängens former
Teglaksenpolku	Teglasstigen	av namnet på en gård
Tolsansilta	Tollsbron	av namnet på en by

Grönområden

Bergkullanmetsä	Bergkullaskogen	av namnet på en gård
Finnäsinmetsä	Finnässkogen	av namnet på en gård
Hetemäki	Flybacken	härlett av ett terrängnamn
Ilmetton	Ilmetton	terrängnamn
Kyläkoulunpuisto	Byskoleparken	av verksamhet
Långhaginpuisto	Långhagsparken	av ett terrängnamn
Peuramaa	Hjortlandet	terrängnamn
Peurakumpu	Hjortkullen	härlett av ett terrängnamn
Peuramäki	Hjortbacken	härlett av ett terrängnamn
Skevabacken	Skevabacken	terrängnamn
Spannkärr	Spannkärr	terrängnamn
Spökdälden	Spökdälden	terrängnamn
Teglaksenniitty	Teglasängen	av namnet på en gård

Övriga

Länsiväylä	Västerleden	namnet på en landsväg
Ilmettonin lampi	Ilmettonträsket	av ett terrängnamn
Tolsanjärvi	Tollsträsket	terrängnamn

6. GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN**6.1 Planer som styr och åskådliggör genomförandet**

För detaljplaneområdet uppgörs i detaljplaneförslagsskedet en allmän plan för gator och vattenförsörjning samt dagvatten, som styr byggandet av kommunal teknik på området. För detaljplaneområdet utarbetas ingen separat närmiljö- och bygganvisning. En illustration av Tollsträskets bostadsområde ingår som bilaga till planbeskrivningen.

6.2 Genomförande och tidtabell

Om tidtabellen för genomförande av detaljplanen finns inga detaljerade beslut. 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.

6.3 Reparations- och kompletterande byggande som bevarar miljön

På planeringsområdet ligger det kulturhistoriska värdefulla Drusibackens område. På området ligger byggnader och miljöer som är landskapsmässigt och byggnads- och kulturhistoriskt värdefulla och som anvisats bli skyddade/bevarade. I detaljplanen för Tollsträsket ingår bestämmelser gällande bevarande av byggnader och miljön samt gällande kompletterande byggande i /s-, sr-, sr-1, sh- och övriga bestämmelser.

Skapande av en vacker och fungerande miljö som är tidsmässigt hållbar förutsätter att byggarna såväl iakttar bestämmelserna för byggandet som respekterar den kulturhistoriska miljön på området. Avsikten är ändå inte att imitera eller kopiera det gamla. Att byggnadernas verkliga ålder och historia syns, utgör en väsentlig del av områdets identitet. Nybyggandet och det kompletterande byggandet får iaktta det existerande miljöns uppkomsthistoria, och bildandet av tidsmässiga skikt är önskvärt och t.o.m. rekommenderat.

På de gamla gårdsmiljöernas och byggnadernas skönhet påverkar bl.a. platsens och invånarnas historia, de tidsmässiga skikten, byggnadernas placering i förhållande till varandra, proportionerna, materialen och färgsättningen. I det traditionella landsbygdsbyggandet har gårdens inre värdehierarki uttryckts exempelvis genom att måla huvudbyggnaden med oljefärg och de övriga byggnaderna med rödmylla. Också i gårdsmiljöns träd- och buskplanteringar ska man beakta kulturlandskapet. Traditionellt har byggnaderna synts från vägen.

Då man bevarar gammalt måste man beakta helheten. Om någon av de ovan nämnda faktorerna ändras, kan slutresultatet bli klumpigt eller gårdens eller byggandets karaktär förändras. Renoveringen och ombyggandet av de befintliga byggnaderna och konstruktionerna ska genomföras på ett sätt som bevarar deras kulturhistoriska och arkitektoniska värden.

Då man reparerar, utvidgar eller river en gammal byggnad ska man noggrant överväga vilka åtgärder som verkligen är nödvändiga. Vad och varför reparerar man? Vad beror reparations- eller rivningsbehovet på? Är det nödvändigt att reparera eller riva?

De ursprungliga materialen, proportionerna och detaljerna är av stor betydelse. Om det ändå är nödvändigt att byta materialen, lönar det sig att ta de gamla materialen och byggnadsdelarna tillvara. Byggnadens följande ägare kanske vill återställa den i dess ursprungliga skick. Man kan också lämna den gamla strukturen eller det gamla materialet innanför den nya konstruktionen om det är tekniskt möjligt.

Innan man inleder reparationsarbeten i en gammal byggnad ska man kontakta kommunens byggnadstillsynmyndigheter för att reda ut tillstånds- och anmälningsplikten för åtgärderna. Planerare och byggare som är insatta i reparationsbyggande samt Västra Nylands landskapsmuseum ger praktiska råd och tilläggsuppgifter.



KYRKSLÄTTS KOMMUN
DETALJPLAN FÖR TOLLSTRÄSKET

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