

Ak 230

STATIONSVÄGEN 10–14

Detaljplaneändring

4:e stadsdelen, kvarter 49, tomterna 22 och 23 (Stationsvägen 10–12 och 14)

Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen avseende detaljplanekartan 5.11.2021. Detaljplaneändringen har inletts på initiativ av markägarna i området. Stadsstyrelsen beslutade 11.6.2018 § 103 om möjligheten att utarbeta en detaljplaneändring. Inledandet av planläggningen kungjordes 18.10.2018.

Beredare/närmare upplysningar:

Grankulla stad
Markanvändningsenheten
PB 52 02701 Grankulla

Nina Forsberg
fornamn.efternamn@grankulla.fi
050 411 1851

5.11.2021



Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad

Innehåll

Innehåll 1

1	PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE	3
1.1	Planområde	3
1.2	Planeringsläget	3
1.2.1	Landskapsplan	3
1.2.2	Markdispositionsplanen (MASU 2)	3
1.2.3	Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015	4
1.2.4	Detaljplanen	4
1.2.5	Byggnadsordningen	4
1.2.6	Byggförbud	5
1.2.7	Baskartan	5
1.3	Redogörelse för området	5
1.3.1	Markägoförhållanden	5
1.3.2	Byggd miljö	5
1.3.3	Skyddade objekt	6
1.3.4	Störningsfaktorer i omgivningen	6
2	MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN	7
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN	8
3.1	Allmän motivering och beskrivning	8
3.2	Dimensionering	9
3.3	Fastighetsindelning	9
3.4	Byggd miljö enligt planen	10
3.4.1	Markanvändning	10
3.4.2	Jordmånens byggbarhet och renhet	12
3.4.3	Naturmiljö enligt planen	12
3.5	Störningsfaktorer i omgivningen	13
3.6	Namnbeståndet	13
4	KONSEKVENSERNA AV DETALJPLANEN	13
4.1	Grunderna för ändringen av detaljplanen	14
4.2	Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivseln	14
4.3	Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön	14
4.4	Konsekvenserna för servicenätverket, dess utveckling och servicebehoven	15
5	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	15
6	PLANERINGSFASER	16
6.1	Inledandet av planeringen	16
6.2	Program för deltagande och bedömning	16
6.3	Planering	16
6.4	Växelverkan och framförda åsikter	16

BILAGOR

Bilaga 1	Situationsplan
Bilaga 2	Sektionsplan
Bilaga 3	Fasader
Bilaga 4	Vy från Stationsvägen
Bilaga 5	Utdrag ur bullerutredningskartorna
Bilaga 6	Uppföljningsblankett

Förteckning över utredningar som anknyter till planändringen

Referensplan för området	Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 21.5.2021
Referensplanens uppdaterade granskning av urvalet av bostäder	Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 19.10.2021
Utredning om skuggeffekter	Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 12.5.2020
Stationsvägen 10, 12 och 14, byggnadshistorisk utredning	Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 18.5.2021
Stationsvägen 10–14, Grankulla, trafikundersökningar	WSP Finland Oy, 24.10.2019
Stationsvägen 10–14, Grankulla, luftkvalitets- och bullerutredning för objekt där detaljplanen ändras	WSP Finland Oy, 5.6.2020 & 8.10.2020
Stationsvägen 10–14, dagvattenhantering på tomten	Piha- ja puistosuunnittelu Hanna Hentinen, 16.9.2020
Trafikräkning i Grankulla 2019	Ramboll Oy, 2019
Flygekorriering i Grankulla	Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 28.5.2014
Grankullas byggnadsinventering	Aedes Oy, 2005

1 PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

1.1 Planområde

Uppgifter om planen:

Plankod: Ak 230

Namn: Stationsvägen 10–14

Planområdets omfattning:

Planområdet omfattar tomt 22 och 23 i kvarter 49 i 4:e stadsdelen, på adressen Stationsvägen 10 och Stationsvägen 12–14. Områdets areal är ca 1 ha. Båda tomterna är privatägda.

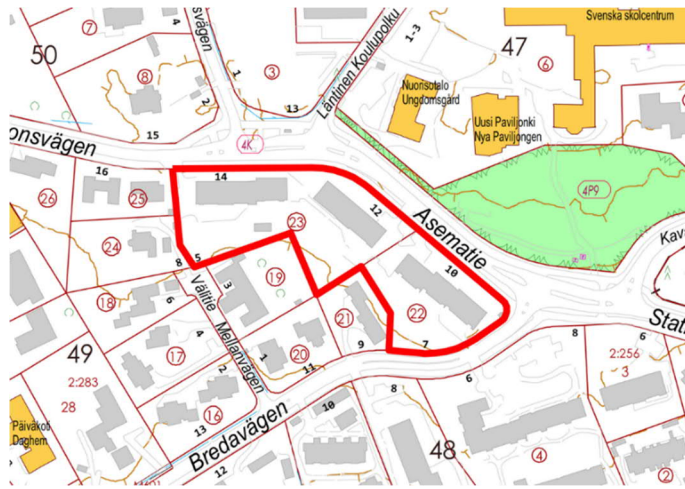


Bild 1. Planområdets ungefärliga avgränsning på ämbetsverkskartan.

1.2 Planeringsläget

1.2.1 Landskapsplan

I landskapsplanen för Nyland (8.11.2006) har planområdet anvisats för tätortsfunktioner. I etapplandskapsplan 2 för Nyland, som miljöministeriet har fastställt 30.10.2014, har området betecknats som ett område för tätortsfunktioner där strukturen ska förtätas och försetts med en utvecklingsprincipbeteckning.

I Nylandsplanen 2050 (etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen), som Nylands landskapsfullmäktige har godkänt 25.8.2020 och som landskapsstyrelsen har bestämt att träder i kraft 7.12.2020, hör planområdet till huvudstadsregionens kärnzonen.

Helsingfors förvaltningsdomstol har genom uppskovsbeslut 22.1.2021 förbjudit verkställandet av fullmäktiges beslut eftersom besvär har anförts om planen. Förvaltningsdomstolen konstaterade 24.9.2021 att det inte längre föreligger skäl att vidmakthålla verkställighetsförbudet till de delar som besvären har avslagits, och planhelheten trädde till största delen i kraft. I den i kraft varande landskapsplanen hör planområdet till huvudstadsregionens kärnzonen.

1.2.2 Markdispositionsplanen (MASU 2)

I markdispositionsplanen 2004 (MASU 2), godkänd av Grankulla stadsfullmäktige 13.12.2004, har området anvisats som bostadsområde dominerat av flervåningshus (AK).

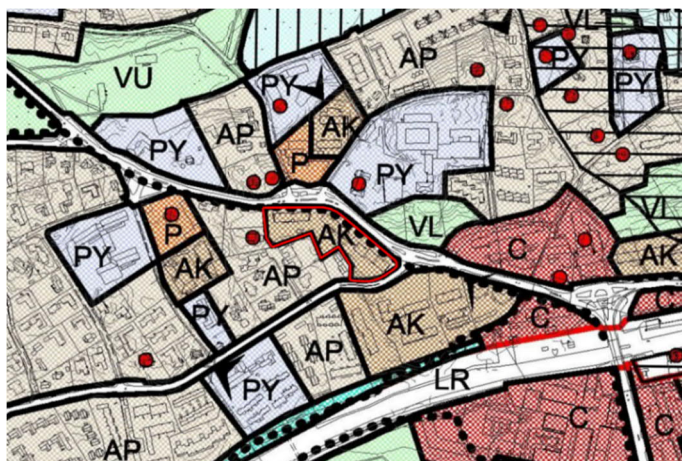


Bild 2. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (MASU 2).

1.2.3 Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015

Planområdet förs fram i Grankullas utvecklingsbild för markanvändning och boende 2015, som godkändes av fullmäktige 21.9.2015, som ett objekt där markanvändningen ska effektiviseras och förtätas samt tidsenligheten bedömas. Området hör till den högsta prioritetsklassen i utvecklingsbildens riktgivande prioritetsordning. Kategorin omfattar objekt i stationens närmaste omgivning samt projekt som är avgörande eller brådskande med tanke på stadens tjänster.

1.2.4 Detaljplanen

På planområdet gäller en detaljplan (Ak 33) fastställd av inrikesministeriet 12.11.1964 och en detaljplan (Ak 48) fastställd av inrikesministeriet 28.10.1969.

Tomterna 22 och 23 har anvisats som kvartersområde för flervåningshus (AK). Tomt 22 har en areal på 3 701 m² och har anvisats en byggnadsyta för en byggnad med endast bostadslägenheter. Byggrätten är 2 156 m² vy i tre våningar (III). Tomt 23 har en areal på 6 595 m² och har anvisats två byggnadsytor för byggnader med endast bostadslägenheter. Den ena byggnadsytan har anvisats byggrätt i tre (III) och den andra i två (II) våningar. Den totala byggrätten på tomten är 3 025 m² vy. Antalet bostäder på tomterna har inte begränsats, men planerna kräver att bostädernas medelareal ska vara minst 70 m².

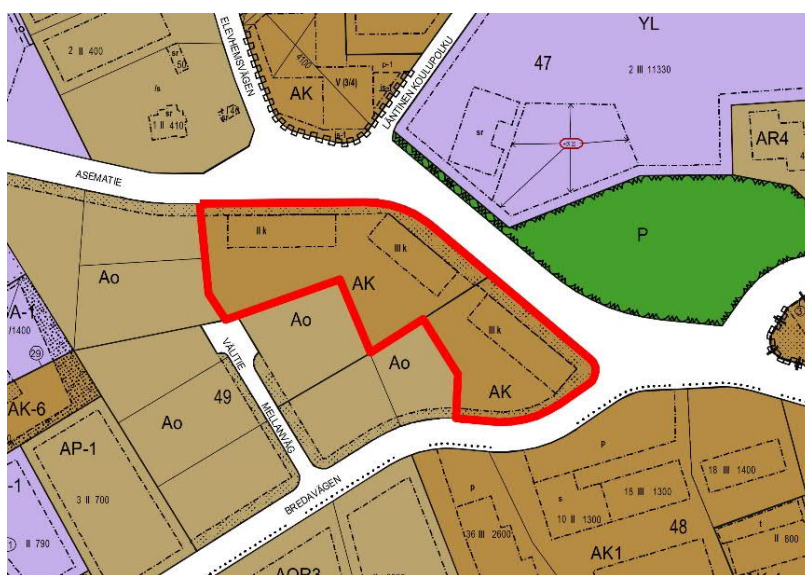


Bild 3. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

1.2.5 Byggnadsordningen

Fullmäktige godkände Grankulla stads byggnadsordning 10.6.2013, och den trädde i kraft 1.8.2013.

1.2.6 Byggförbud

I detaljplaneområdet råder inga byggförbud.

1.2.7 Baskartan

Baskartan uppfyller de krav som ställs på en baskarta för detaljplanering.

1.3 Redogörelse för området

1.3.1 Markägoförhållanden

Planområdet är i privat ägo.

1.3.2 Byggd miljö

Markanvändning

Området avgränsas av Stationsvägen, Bredavägen och Mellanvägen. Väster om planområdet finns småhusbebyggelse och på sydöstra sidan flervåningshus. På norra sidan av Stationsvägen finns två flervåningshus, småhus, ett parkområde, ungdomsgården och Nya Paviljongen. På tomt 22 finns ett flervåningshus och på tomt 23 finns det två sådana. En kortfattad byggnadshistorisk utredning om byggnaderna har gjorts inför detaljplaneändringen (Ahlman Arkkitechdit Arkitekter, 2021). Byggnaderna har planerats och byggts som en helhet enligt ritningar av arkitekt Leo Tenhunen. Byggnaderna blev sannolikt klara under 1970, men det finns ingen säker information om exakt när. De två byggnaderna längst i söder är bostadshus i tre våningar med en källarvåning ovan jord, medan byggnaden längs i norr har två våningar och en källarvåning ovan jord. Byggnadernas planlösningar är typiska för den tid då de byggdes; på varje plan i trapphusen ligger 2–3 rätt stora bostadslägenheter. Trapphusen saknar hiss. Byggnaderna har en stomme i betong som har gjutits på plats. Fasaderna består delvis av rödtegel som har murats på plats och delvis av puts över lättbetong. Den gjutna betongen har till största delen fått bli synlig i den källarvåningens fasader. Tidstypiska träelement förekommer i balkongväggarna. Byggnaderna har inte tagits upp i Grankullas byggnadsinventering (2005).

Enligt Grankullas flygekorrtredning (2014) har inga observationer av flygekorror gjorts i området, och området hör inte till flygekorrens kärnområde.

Trafik

Fordonstrafik

Stationsvägen är en huvudmatargata, som förenar bostadsområdena norr om banan med Grankulla centrum. Bredavägen är en lokal matargata.

Gång- och cykeltrafik

Längs med båda sidorna av Stationsvägen går en kombinerad gång- och cykelled. En kombinerad gång- och cykelled löper söder om Bredavägen, och en gång- och cykelled finns också på norra sidan från anslutningen vid Stationsvägen 10 till Stationsvägen.

Kollektivtrafik

Grankulla järnvägsstation är belägen på ca 0,5 kilometers avstånd. Stationen trafikeras av närtågen. Regionaltrafikens närmaste busslinjer trafikerar Stationsvägen och Bredavägen (118N, 212, 232, 533 och 549).

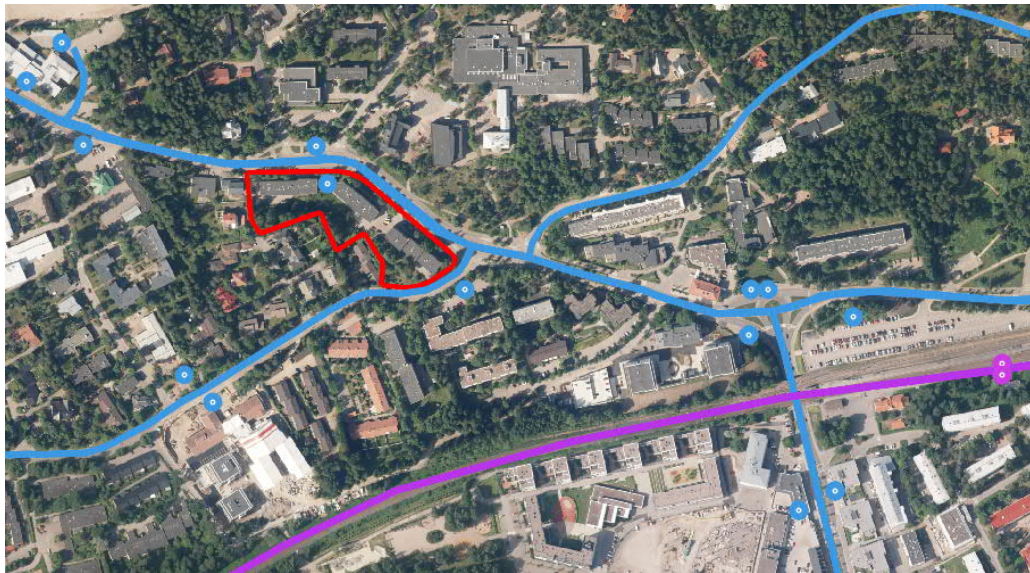


Bild 4. Kollektivtrafikförbindelser (HRT:s kollektivtrafiknät, våren 2019).

1.3.3 Skyddade objekt

Inom planområdet finns inga objekt som är skyddsmärkta i detaljplanen eller skyddade enligt byggnadsskyddslagen.

1.3.4 Störningsfaktorer i omgivningen

Trafik

På Stationsvägen har det utförts trafikräkningar 2019. Då var dygnstrafiken i medeltal på vardagar på Stationsvägen på avsnittet Bembölevägen–Bredavägen 9 727 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 3 %. Trafikmängden på Stationsvägen på avsnittet Bredavägen–Tunnelvägen var 12 524 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 4 %. På Bredavägen har det utförts trafikräkningar 2019. Då var dygnstrafiken i medeltal på vardagar vid början av Bredavägen 2 700 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 2 %.

Prognosen för 2040 har beräknats enligt en uppskattad ökning på 17 procent, vilket ger en prognos för trafikmängden 2040 på 11 381 (Stationsvägen på avsnittet Bembölevägen–Bredavägen), 14 653 (Stationsvägen på avsnittet Bredavägen–Tunnelvägen) och 3 159 (Bredavägen på avsnittet Sportvägen–Stationsvägen).

Luftkvalitet

Inför detaljplaneändringen har en luftkvalitetsutredning gjorts (WSP Finland Oy, 2020), som grundar sig på de rekommenderade avstånd som presenterats i Närings-, trafik- och miljöcentralens (NTM-centralen) handbok 2/2015 "Luftkvaliteten vid planering av markanvändningen". De största utsläppskällorna i planområdet är Stationsvägen och Bredavägen, vars trafikvolym enligt prognosen för 2040 kommer att vara 11 381 respektive 3 159 fordon/dygn. Utredningen ger vid handen att minimiavstånden för luftkvaliteten inte kommer att underskidas, vilket innebär att de planerade bostadsbyggnaderna och vistelseområdena på deras gårdar ligger på tillräckligt avstånd från de närmaste trafiklederna med tanke på luftkvaliteten.

Buller

En bullerutredning har gjorts inför detaljplaneändringen (WSP Finland Oy, 2020). Utdrag ur bullerkartorna i utredningen ingår som bilaga till planbeskrivningen (bilaga 5). Enligt utredningen uppfyller bullernivån på gårdarna och vistelseområdena i referensplanen kraven enligt riktvärdena. Vistelseområdena på byggnadernas bakgårdar utgörs både i nuläget och enligt prognosen för 2040 till stor del av områden där riktvärdena varken överskrids dag- eller nattetid. Under dagtid träffas bostadsbyggnadernas fasader i nuläget av medelljudnivåer på 65 dB som högst. Enligt prognosen 2040 kommer medelljudnivån vid fasaderna att som mest uppgå till 66

dB under dagtid. Den högsta medelljudnivån träffar första våningen på Stationsvägens sida av byggnaden, och där finns inga bostäder enligt referensplanen. Fasaderna till planerade bostadslägenheter träffas av medelljudnivåer på 65 dB som högst. Nattetid ligger medelljudnivån vid fasaden i nuläget på 54 dB som högst och enligt prognosen 2040 är högsta värdet 55 dB.

Vad gäller buller från flygtrafik ingår planområdet inte enligt den i kraft varande landskapsplanen i det egentliga flygbullerområdet, dit flygbullerzonen från Helsingfors-Vanda flygplats sträcker sig (LDEN 55<60 dBA). Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2019 ingår planområdet inte i flygbullerzonen (LDEN 55 dB), och svepkurvan (LDEN 50 dB) sträcker sig inte till planområdet. Grankulla ingår dock enligt Nylandsplanen 2050 i en landningszon för flygtrafik som anvisats utan rättsverkan, där bullret från flygplan som landar tidvis orsakar störningar. Därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.



Bild 5. Bullermodell; kl. 7–22, prognosläget 2040, bullerutredning (WSP Finland Oy, 2020).

2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Detaljplaneändringen har inletts på ansökan av ägaren till tomt 22 (235-4-49-22), Asunto Oy Asematie 10, och ägaren till tomt 23 (235-4-49-23), Asunto Oy Asematie 12-14. Stadsstyrelsen beslutade 11.6.2018 § 103 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas.

Syftet är att ändra detaljplanen för tomterna 22 och 23 i kvarter 49 (Stationsvägen 10 och 12-14) genom att justera byggrätten för tomten samt våningstalet för att möjliggöra nybyggnation som ersätter de nuvarande byggnaderna. Vid planeringen ska särskild vikt läggas vid att anpassa planen till miljön. Samhällstekniska utskottet har satt upp planeringsmål för projektet (4.9.2018 § 81). Byggrätten, våningstalet och de aspekter som påverkar stadsbilden bestäms i samband med planeringsprocessen med utgångspunkt i planeringsmålen:

- byggnadsvolymen och byggnadernas höjd ska anpassas till den omgivande stadsstrukturen,
- byggandet ska leda till en trivsamt miljö av hög standard,
- bostadsurvalet ska vara mångsidigt,

- tyngdpunkten för byggandet ska ligga längs Stationsvägen och byggnaderna ska planeras enligt en lamellmodell som tydligt avgränsar gaturummet,
- Det huvudsakliga materialet i byggnadernas fasader mot Stationsvägen ska vara röttegel,
- parkeringen ska huvudsakligen ordnas i byggnader. Fordonsförbindelserna till parkeringen ska hålla hög standard,
- fordonsanslutningarna ska anvisas till Stationsvägen och
- träd som är i gott skick ska bevaras på området och området med berg i dagen som gränsar till Bredavägen ska bevaras.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

3.1 Allmän motivering och beskrivning

Planområdet förs fram i Grankullas utvecklingsbild för markanvändning och boende 2015, som godkändes av fullmäktige 21.9.2015, som ett objekt där markanvändningen ska effektiviseras och förtätas samt tidsenligheten bedömas. Området hör till den högsta prioritetsskassen i utvecklingsbildens riktgivande prioritetsordning. Kategorin omfattar objekt i stationens närmaste omgivning samt projekt som är avgörande eller brådskande med tanke på stadens tjänster.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att ersätta de nuvarande flervåningshusen på området med nybyggnation. De existerande bostadshusen på planområdet har nått slutet av sin livslängd, och områdets ägare anser det inte ekonomiskt lönsamt att sanera dem. Ersättande nybyggnation gör stadsstrukturen tätare längs stadens huvudgata och nära järnvägsstationen. Det ger också fler invånare, vilket gör att projektet också bidrar till ett levande centrum och till utvecklingen av tjänsterna. Projektet ligger i linje med stadens strategi (en livskraftig stad, en grön, fotgängarvänlig stad) och med utvecklingsbildens mål för markanvändning och stadsstruktur.

Detaljplaneändringen grundar sig på en referensplan som har gjorts upp av Ahlman Arkitekthit Arkitekter. I referensplanen beaktas planeringsmålen som har satts upp för projektet. I planlösningen ersätts de tre flervåningshusen i området med två flervåningshus av lamelltyp som placeras i riktning med gatan och tydligt avgränsar gaturummet. De planerade byggnadsmassorna har gjorts lättare genom att våningsantalen har gjorts oregelbundna i de översta våningarna. Våningstalet (mellan fyra och fem) avviker inte från våningstalen i området eller andra flervåningshus i närheten. De flesta av de befintliga byggnaderna på planområdet har fyra våningar (källare ovan jord och tre bostadsvåningar), men byggnaden längst i norr har tre våningar (källare ovan jord och två bostadsvåningar). Byggnadernas nedersta våning ska enligt planen i likhet med nuläget omfatta huvudsakligen gemensamma lokaler för de boende, eftersom den inte på gatsidan kan utnyttjas för trivsamt och högklassigt boende på grund av att gatan ligger så nära och på grund av terrängens läge. Bottenvåningens fasader ska göras mindre massiva och mer enhetliga genom att intrycket mjukas upp med hjälp av öppningar, materialval och andra arkitektoniska medel. Det huvudsakliga materialet i byggnadernas fasader mot Stationsvägen ska vara röttegel.

Parkeringsplatserna för boende placeras under gårdsdäcket, vilket lämnar större utrymme för lekplatser och vistelseområden. Om dessutom byggarbetena främst förläggs till den del av planområdet som vetter mot gatan så ger det möjligheter att bevara växtligheten utanför byggnadstornen i områdets sydvästra del. Infarten till parkeringsanläggningen ska i motsats till planeringsmålen enligt förslaget placeras på Bredavägen ungefär vid den nuvarande anslutningen. Lösningen är bättre både ur trafiksäkerhetssynpunkt och med hänsyn till stadsbilden. Lösningen är också bättre rent praktiskt sett eftersom inga tunga rampkonstruktioner behöver byggas. Om man anvisar en infart under jord från Bredavägen så utgör det ingen fara för bergen i dagen som ska bevaras, eftersom bergområdets synliga delar ligger utanför byggområdet. Den trafiktekniska funktionen hos parkeringsanläggningens infart har bedömts i en skild trafikutredning (WSP Finland Oy, 2019). I utredningen rekommenderas tillräckliga reserveringar för siktområden (minimivärdena enligt trafikledsverkets anvisningar för planering av gång- och cykelvägar) för att säkra en lösning med fungerande trafiksäkerhet.

Gästparkeringen ska enligt förslaget anläggas i markplan så att inga parkeringsplatser anvisas på gårdsdäcken. Ett område för parkering i markplan har anvisats i planområdets västra del med fordonsanslutning från Stationsvägen. Höjdläget för området för parkering i markplan ska inte väsentligen ändras, utan anslutningen vid granntomtens gräns kan grunda sig på de nuvarande höjderna (bild 6).

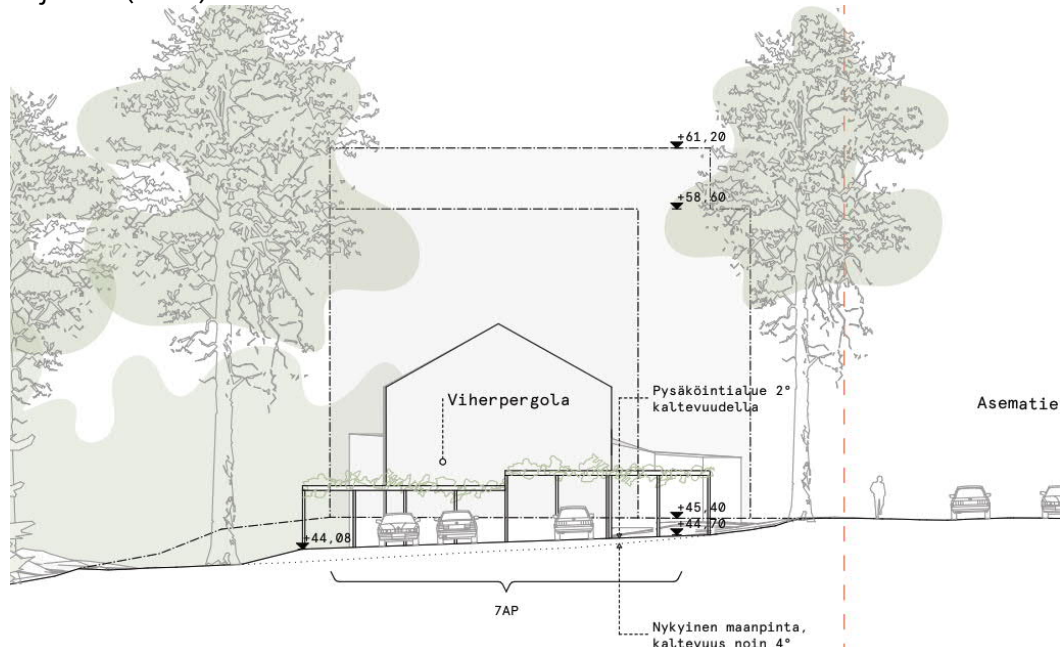


Bild 6. Sektion av parkeringsområdet (Referensplan, Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 21.5.2021).

3.2 Dimensionering

Planområdet har en total area på 10 295 m² för vilken byggrätt för boende om totalt 9 000 m² vy har anvisats. Utöver det har byggrätt på sammanlagt 1 160 m² vy anvisats för gemensamma utrymmen och förråd. Exploateringsstalet är e=0.99.

Jämfört med nuläget ökar byggrätten för bostäder med 3 819 m² vy. Den nuvarande planen tillåter källarvåningar ovan jord, vilket innebär att gemensamma utrymmen och förråd som huvudsakligen placeras i bottenvåningen inte egentligen ökar byggrätten jämfört med nuläget.

3.3 Fastighetsindelning

En skild tomtindelning bör göras upp för planområdet.

3.4 Byggd miljö enligt planen

3.4.1 Markanvändning

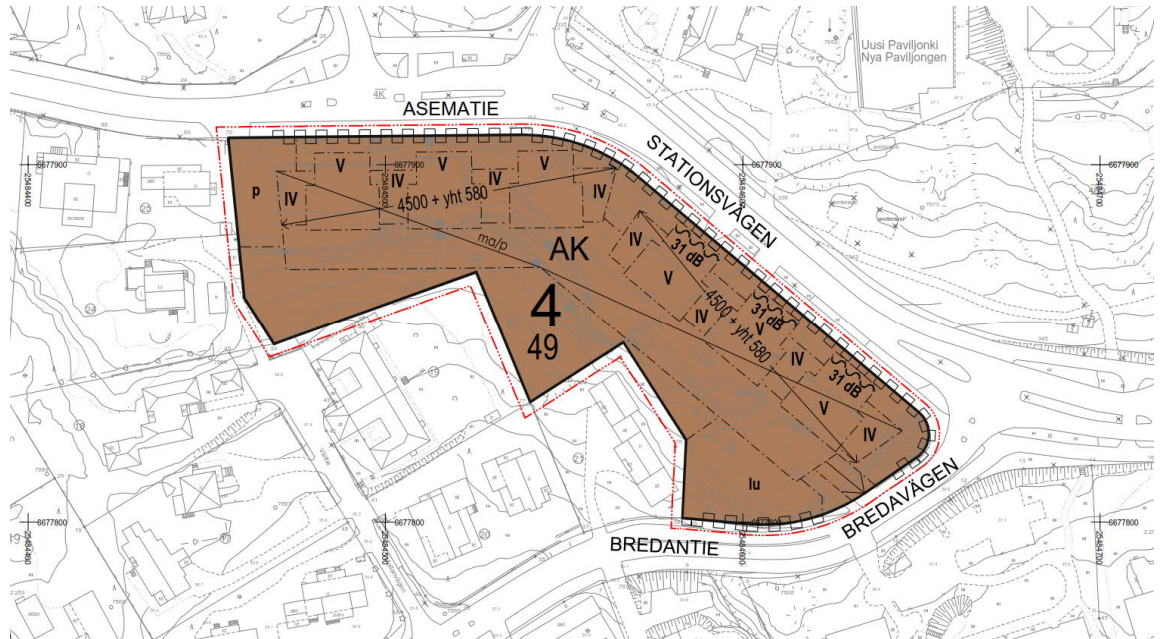


Bild 7. Detaljplanekarta

Kvartersområde för flervåningshus (AK)

Gränsen för kvartersområdet för flervåningshus (AK) kvarstår oförändrad. På kvartersområdet anvisas byggnadsytorna för byggnader med fyra till fem (IV–V) våningar. För båda byggnadsytorna anvisas byggrätt på 4 500 m² vy och utöver det 580 m² vy för gemensamma utrymmen och förråd (4 500 + yht 580). Bostadsbyggnadernas ytterväggar, fönster och övriga konstruktioner på en del av byggnadsytornas sidor som vetter mot Stationsvägen ska vara ljudisolerade på ett sätt som dämpar trafikbuller med minst 31 dB (A).

Inom kvartersområdet anvisas ett underjordiskt utrymme (ma/p) för parkering. Anslutningen till parkeringsanläggningen under jord/gårdsdäck anvisas från Bredavägen. Utöver det anvisas parkeringsplatser (p) i planområdets västra del. Anslutningsförbud införs på Bredavägen och Stationsvägen, med undantag för anslutningen till parkeringsplatsen och parkeringsanläggningen under jord/gårdsdäck. Området med berg i dagen som vetter mot Bredavägen anvisas som område som ska bevaras i naturtillstånd (lu).

Allmänna bestämmelser

PARKERING:

Bilplatser ska anläggas enligt minst 1 bilplats/100 m² vy. Bilplatserna ska förläggas till en parkeringsanläggning. För besökare ska det anläggas minst 1 bilplats/1 000 m² vy. Bilplatser i marknivå för besökare får placeras endast inom området som har anvisats för parkering (p). Antalet cykelplatser ska vara minst 1 cykelplats/30 m² vy eller minst 2 cykelplatser per bostad. Cykelplatserna som ingår i minimikravet ska finnas i täckta och låsbara utrymmen. Utöver det ska plats anvisas utomhus för tillfällig parkering av cyklar. För dimensioneringen av bilplatserna räknas inte våningsytan av gemensamma utrymmen och förrådsutrymmen som är tillåtna utöver den egentliga byggrätten enligt planen. Parkeringsplatser får också anläggas på en annan tomt enligt avtal mellan fastigheterna.

FASADER OCH BYGGSÄTT:

Byggrätten för gemensamma utrymmen och förråd (yht) ska i huvudsak placeras i den del av markplanet som vetter mot gatan, eftersom våningsplanet inte på gatsidan kan utnyttjas för

trivsamt och högklassig boende på grund av att gatan ligger så nära och på grund av terrängens läge.

Det huvudsakliga materialet i byggnadernas fasader mot Stationsvägen ska vara rödtegel. Fasaderna ska vara murade, rappade eller slammade och utföras på platsen utan synliga elementfogar. Fasadmaterialet ska hålla hög kvalitet. Den översta våningens fasader ska ha en färgsättning samt ytbehandling eller material som avviker från byggnadens huvudmassa. Fasadlinjen längs med gatan ska brytas upp med hjälp av balkonger, trappuppgångar, materialval eller öppningar. Våningen i gatuplan som vetter mot Stationsvägen med öppningar ska ha en arkitektonisk utformning som är enhetlig med de högre våningarna på ett sätt som ger en levande, balanserad och harmonisk stadsbild. Hustaken inklusive tekniska utrymmen ska hålla hög kvalitet och passa in i stadsbilden. Tekniska utrymmen, såsom ventilationsmaskinrum, ska integreras så att de inte sticker ut från den övriga byggnadsmassan.

Trapphusen ska planeras så att de får naturligt dagsljus. Trapphusutrymmen som överstiger 20 m² vy får i alla våningar byggas utöver den i detaljplanen angivna våningsytan, om det ökar trivselen och förbättrar utrymmesplaneringen och om varje trappavsats får tillräckligt med naturligt ljus. Parkeringsplatser behöver inte reserveras för den del som överskrider våningsytan.

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt. Av lägenhetsytan (lgh-m²) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %. Den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 60 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan (lgh-m²) i enrummare i byggnaden ska vara minst 30 m². Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att bostäder byggs för hushåll av alla olika storlekar.

Alla bostäder ska ha en anslutande balkong eller altan. Om en balkong eller altan för varje lägenhet inte kan förverkligas inom bullerzonen, så kan den ersättas med ett grönrum. I så fall ska grönrummens utformning vara enhetlig med balkongernas och altanernas utformning i fasaden.

Transformatorutrymmena som krävs för eldistributionen i området ska integreras i byggnaderna. Utrymmena får byggas utöver den byggrätt som anvisas i detaljplanen.

GÅRDAR OCH RÄDDNINGSVÄGAR:

Det trädbestånd i området som ligger utanför byggnadsytorna och är värdefullt med avseende på landskapet ska bevaras. Innan bygglov beviljas ska det förrättas en trädbesiktning i området. Växtligheten i området ska kompletteras genom plantering av träd och buskar. Träd och annan växtlighet ska planteras särskilt längs Stationsvägen för att ge en mer grönskande gatuvy.

Vid dimensioneringen av däckskonstruktionerna ska man beakta tyngden och tjockleken av växtunderlaget för planteringarna samt dagvattenkonstruktionerna och räddningsverksamhetens krav. Planeringen av utrymningsvägar för byggnaderna ska primärt utgå från lösningar som bygger på att de boende kan ta sig ut på egen hand. Gårdarna som anläggs på däck ska ge ett allmänt intryck av grönska. Ventilationsaggregaten i parkeringsanläggningen ska integreras med konstruktionerna. Gårdsdäckens kanter ska anpassas till landskapet med planteringar. Anslutningen till parkeringsanläggningen ska vara högklassig. Den murliknande karaktären hos eventuella stödmurar och parkeringsanläggningarnas delar ovan jord ska dämpas med hjälp av planteringar, öppningar, materialval och andra arkitektoniska medel.

Gårdsområdena ska planeras och anläggas som en enhetlig helhet oberoende av fastighetsgränserna. Gårdarnas höjdläge på gårdsplaner som angränsar mot granntomterna får inte väsentligen ändras från det nuvarande. Gårdsplanerna ska anläggas så att de ansluter till granntomterna på ett naturligt sätt.

Parkeringsplatser som angränsar mot granntomterna ska avskärmas från granntomten med hjälp av t.ex. planteringar eller en pergola.

De obebyggda delar av kvartersområdet som inte används för vägar, parkering, lek eller vistelse ska planteras eller bevaras i naturenligt tillstånd.

BULLER:

I samband med ansökan om bygglov ska det läggas fram en utredning som visar att gårds- och vistelseområden som används för rekreation samt balkonger och grönrum som används för vistelse har skyddats mot buller genom ändamålsenlig placering av byggnader och konstruktioner. Vid behov ska balkonger eller altaner som är avsedda som bostadens utevistelseplats skyddas med glasväggar som är ändamålsenliga ur bullerskyddssynpunkt. Mellan klockan 7 och 22 får medelljudnivån för buller inte överskrida 55 decibel på gårds- och vistelseområden samt balkonger som används för vistelse, och på motsvarande sätt 45 decibel i grönrum.

Om medelljudnivån som når bostadshusens fasader överstiger 65 dB under dagtid ska bostäderna också öppna sig från den tystare fasaden. Balkonger får inte byggas på en fasad vid vilken en genomsnittlig ljudnivå på 65 dB dagtid överskrids.

LUFTKVALITET:

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid filtrering av tilluften samt placeringen av tilluftsintagen p.g.a. trafikföroreningar. Tilluften ska filtreras med bästa tillgängliga teknik. Tilluftsintagen ska placeras på taken eller tillräckligt högt uppe mot gårdssidan.

Bostäder som öppnar sig endast mot gatan får inte placeras i gatunivå mot Stationsvägen.

HANTERING AV DAGVATTEN:

Dagvattenhanteringen ska ordnas genom stadsbildsmässigt högklassiga, parkliknande lösningar.

Dagvatten från hårdgjorda ytor ska fördröjas i området med hjälp av fördröjningssvackor, -bassänger eller -magasin vars dimensioneringsvolym är en kubikmeter (1 m³) per varje 100 kvadratmeter (100 m²) hårdgjord yta. Fördröjningssvackorna, -bassängerna eller -magasinen ska tömma sig inom 12 timmar efter att de fyllts, och de ska ha ett planerat överflöde. Förpliktelsen gäller också dagvatten under byggtiden. Gröntak räknas som genomsläpplig yta.

TOMTINDELNING:

Inom detta detaljplaneområde ska en särskild tomtindelning göras upp.

3.4.2 Jordmånens byggbarhet och renhet

I anslutning till arbetet med detaljplaneändringen har inga skilda markundersökningar gjorts i området, och i arbetet med planen har inget framkommit som skulle föranleda en föroreningsstudie gällande jordmånen.

3.4.3 Naturmiljö enligt planen

Planområdet har veterligen inga särskilda naturvärden som föranleder begränsningar för byggandet. Särskilt i planområdets södra delar finns det gamla trädbestånd som ska skyddas såvitt möjligt, om trädens tillstånd tillåter. Berget i dagen längs med Bredavägen avgränsas så det ligger utanför byggområdet.

En preliminär plan för dagvattenhantering har gjorts upp inför detaljplaneändringen. I planen framförs kalkyler över dagvattnen och principiella lösningar för dagvattenhanteringen för planen.

3.5 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen bedöms inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen. Trafikökningen som följer av den nya markanvändningen orsakas till största delen av boendetraffic. Bedömningen av den nya markanvändningens inverkan på trafiken i området utgår från nyckeltalen i Miljöministeriets publikation "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Bedömning av trafikstring vid planering av markanvändning, serien Suomen Ympäristö 27/2008; tabell 4.5, Helsingforsregionens kollektivtrafikzon). Den nya markanvändningens trafikstringstal är $132 \left\{ \left[\left(\frac{5,08}{100} \right) * 9000 * 0,45 \right] / 1,56 \right\}$ personbilar per dygn. Den trafikmängd som området ger upphov till föranleder inte åtgärder i trafiknätet. Ingen betydande ökning av trafiken på planområdets gator förväntas i nära framtid.

Med avseende på luftkvalitet är miljön i området öppen med god luftväxling, varför de rekommenderade avstånden kan anses motsvara det verkliga läget. För planområdets del är Stationsvägen den främsta källan till utsläpp. Också utsläppen från Bredavägen kan inverka på luftkvaliteten. Luftkvalitetsutredningen ger vid handen att minimiavstånden för luftkvaliteten inte kommer att underskidas, vilket innebär att de planerade bostadsbyggnaderna och vistelseområdena på deras gårdar ligger på tillräckligt avstånd från de närmaste trafiklederna med tanke på luftkvaliteten. Den planerade byggnationen kommer dock att ligga nära minimiavstånden för luftkvaliteten, vilket innebär möjlighet att utsättas för trafikutsläpp. Därför har bestämmelser lagts till i planen i syfte att säkra luftkvaliteten för bostäderna.

Enligt bullerutredningen nås byggnadernas fasader av en medelljudnivå som är 66 dB som högst under dagtid och 55 dB nattetid (prognosläget 2040). En planbestämmelse med krav om ljudisolering (31 dB) har lagts till för en del av fasaderna. I planen ingår också en bestämmelse om att bostäderna ska öppna sig mot den tystare fasaden om fasaden som har högre bullernivå nås av en medelljudnivå som överstiger 65 dB dagtid. Balkonger bör ha balkongglas med tillräcklig ljudisoleringsförmåga. Balkonger får inte byggas på en fasad vid vilken en genomsnittlig ljudnivå på 65 dB dagtid överskrids. Flygbuller kan tidvis orsaka störningar i Grankulla, och därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.

3.6 Namnbeståndet

Planändringen påverkar inte områdets namnbestånd.

4 KONSEKVENSERNA AV DETALJPLANEN

För planområdet finns ingen gällande generalplan med rättsverkan. Därför styrs detaljplaneringen av landskapsplanen. I den i kraft varande landskapsplanen hör planområdet till huvudstadsregionens kärnzonen. Med beteckningen anges huvudstadsregionens områden för tätorts- och centrumfunktioner som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem och som främjar utvecklingen av en nätverkslik stadsstruktur. Zonen ska planeras som ett område som stöder sig på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonen värdefulla särdrag och livsmiljöns kvalitet. Den aktuella detaljplaneändringen följer landskapsplanen.

Om det utarbetas en detaljplan för ett område som saknar generalplan med rättsverkan, ska man enligt 54 § i markanvändnings- och bygglagen i tillämpliga delar beakta även vad som bestäms om kraven på generalplanens innehåll (39 § i MBL). Den aktuella detaljplaneändringen uppfyller kraven på innehållet i en generalplan.

Detaljplaneändringen har konsekvenser för stadsstrukturen och landskapet, men konsekvenserna kan ändå inte betraktas som betydande i och med att det är fråga om ersättande bebyggelse. Detaljplaneändringen kan anses förbättra stadsbilden då gamla flervåningshus

ersätts med nya. Det högklassiga byggandet livar upp stadsbilden och bevarar också den grönskande omgivningen. Till skillnad från nuläget kommer parkeringen i området att i huvudsak placeras under jord, så att gårdarna till största delen är bilfria.

Detaljplaneändringen bedöms inte ha negativa verkningar på människors livsvillkor med beaktande av nuläget. Ett dagvattenavlopp löper igenom planområdet och byggande enligt detaljplanen förutsätter att denna avloppslinje flyttas. Det tekniska underhållet förväntas kunna ordnas utan att det uppstår andra problem eller konsekvenser som avviker från normalt byggande.

De samhällsekonomiska och ekologiska konsekvenserna har inte utretts närmare i samband med planläggningen. Förtätningen höjer invånarantalet i området, vilket har en positiv inverkan på servicenivån i området. Utöver det kommer urvalet bostäder i området att öka och bli mer mångsidigt. Förtätningen gör också området mer enhetligt, vilket ger mindre klimatavtryck och ökar bostadsvolymen som ansluter till hållbara transportsätt. Planändringen uppskattas inte ha någon nämnvärd inverkan på trafikvolymerna på närbelägna gator.

4.1 Grunderna för ändringen av detaljplanen

Detaljplaneändringen ger möjlighet att ersätta de gamla byggnaderna med nybyggen. Området är beläget inom räckhåll för Grankulla järnvägsstation och vid en huvudgata, varför det är ändamålsenligt att koncentrera volymmässigt större byggnation här. Planändringen kompletterar samhällsstrukturen och ökar bostadsvolymen i ett område med goda trafikförbindelser, vilket motsvarar såväl Grankullas egna mål som målen för markanvändningen inom Helsingforsregionen och hela landet. En tätare stadsstruktur gynnar kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar och förbättrar lönsamheten för både kommersiella och icke-kommersiella tjänster i Grankulla, vilket främjar kontinuiteten och utveckling av utbudet.

4.2 Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivseln

Området är en bebyggd miljö som ligger i ett område med buller. Enligt planen ska de befintliga flervåningshusen, som ligger invid Grankulla centrum och vid goda kollektivtrafikförbindelser, ersättas med två flervåningshus i gatans riktning. Placeringen av husen och en parkeringslösning med parkering under däck ger möjligheter till grönskande och enhetliga gårdar på vilka riktvärdena för buller underskrids.

Bullerutredningen visar att den högsta bullernivån vid fasaderna är 66 dB. Den högsta medelljudnivån träffar första våningen på Stationsvägens sida av byggnaden, och där planeras inga bostäder enligt referensplanen. Bullerutredningen visar att den högsta bullernivån vid fasaderna till de planerade bostadsrummen är 65 dB. Enligt rumsfördelningen i referensplanen kommer 38 av lägenheterna att öppna sig endast mot fasader med en bullernivå över 55 dB, vilket motsvarar ungefär 26 procent av alla lägenheterna. Det har denna gång ansetts motiverat att göra ett undantag från riktvärdena för buller med beaktande av planområdets centrala läge nära invid Grankulla centrum och invid goda kollektivtrafikförbindelser, samt då det är fråga om ersättande byggnation. Bostädernas antal och planlösningar är endast riktgivande under detaljplaneskedet, och de slås fast först i anslutning till ansökan om bygglov.

4.3 Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön

Ändringen kan anses vara motiverad både funktionellt och med avseende på stadsbilden. Området används också i fortsättningen för bostadsbruk på ett sätt som liknar närmiljön. De planerade byggnadernas våningstal avviker inte väsentligt från våningstalen för de befintliga byggnaderna i planområdet eller den närmaste omgivningen. De nya byggnaderna kommer heller inte att ha någon kännbar inverkan på granntomternas trivsel. En utredning om skuggeffekter (bild 8) har gjorts av de nya byggnadernas skuggeffekter. Med utgångspunkt i utredningen kan det konstateras att de nya byggnaderna inte ger upphov till någon väsentlig skuggeffekt på granntomterna.

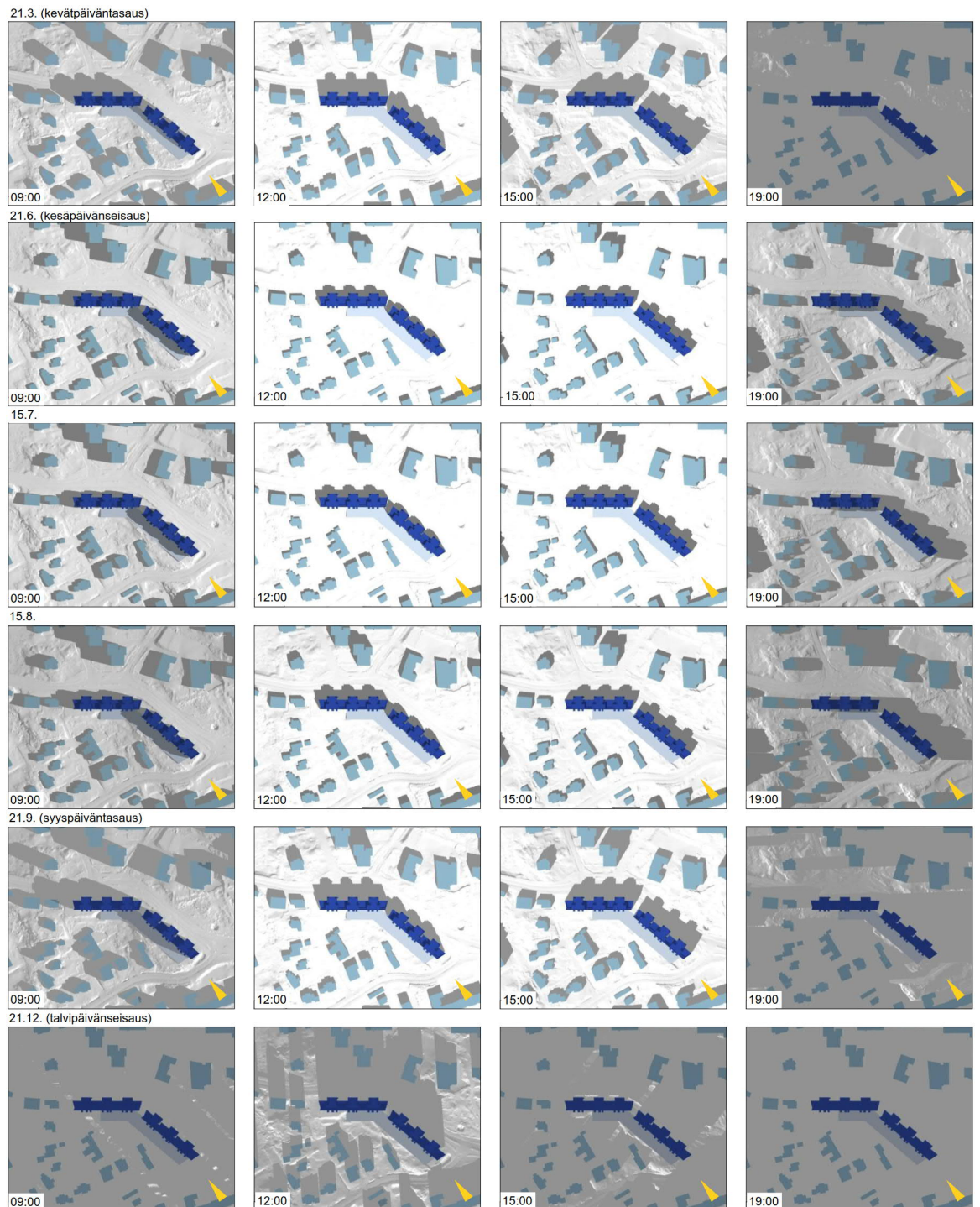


Bild 8. Utredning om skugg effekter (Ahlman Arkkitechdit Arkitekter, 12.5.2020).

4.4 Konsekvenserna för servicenätverket, dess utveckling och servicebehoven

Detaljplaneändringen medför inte ändringsbehov i områdets servicenätverk. Jämfört med nuläget kommer byggandet enligt den nya markanvändningen enligt beräkningarna att tillföra ca 69 nya invånare i området (55 m² vy per person). Hälsovårds-, skol- och dagvårdstjänsterna finns på nära håll. Det centrala läget och de goda kommunikationerna gör all service lättåtkomlig.

5 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft och den särskilda tomtindelningen för området har gjorts upp.

6 PLANERINGSFASER

6.1 Inledandet av planeringen

Detaljplaneändringen inleddes på ansökan från markägarna i området.

Stadsstyrelsen beslutade 11.6.2018 § 103 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas.

Inledandet av planläggningen kungjordes 18.10.2018.

6.2 Program för deltagande och bedömning

Till planen an knyter ett separat program för deltagande och bedömning, som är daterat 18.10.2018. Programmet kan läsas på adressen <http://www.grankulla.fi/ak230> och på markanvändningsenheten på stadshuset.

6.3 Planering

Markanvändningsingenjör Nina Forsberg vid Grankulla stads markanvändningsenhet har svarat för beredningen av planen. Ahlman Arkkitechdit Arkitekter svarade för förhandsplaneringen av projektet.

6.4 Växelverkan och framförda åsikter

Planeringsmål

Samhällstekniska utskottet har satt upp planeringsmål för projektet (4.9.2018 § 81). Byggrätten, våningstalet och de aspekter som påverkar stadsbilden bestäms i samband med planeringsprocessen med utgångspunkt i planeringsmålen:

Anhängiggörande

Om inledandet av planändringen annonserades på stadens anslagstavla och webbplats samt i tidningen KaunisGrani 18.10.2018. Ägarna till grannfastigheterna i planområdet har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts.

Utkastet till ändring av detaljplanen

Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen 14.1.2020 (§ 4) och beslutade att bordlägga ärendet. Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen 11.2.2020 (§ 14) och beslutade att lägga fram utkastet till ändring av detaljplanen och begära de utlåtanden som behövs om utkastet. Vidare förutsatte utskottet i sitt beslut att man i anslutning till den fortsatta planeringen ska undersöka möjligheten att de nya byggnaderna som planeras ska ha samma hushöjd (som den planerade byggnaden längst i söder). Vidare förutsatte utskottet att särskild uppmärksamhet ska fästas vid fördelningen av bostädernas storlek.

Utkastet till detaljplaneändring var framlagt 20.2–20.3.2020. Det kom in fyra utlåtanden och tre skriftliga åsikter. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och åsikterna.

Byggnadsutskottet föreslog i sitt utlåtande att höjden för västra gaveln på de planerade byggnaderna bör granskas i förhållande till höjden på de bredvidliggande småhusen. Byggnadsutskottet önskade också mer specifika bestämmelser om fördelningen av bostädernas storlek för att säkra att tillräckligt många familjebostäder byggs i området. Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) framförde i sitt utlåtande att den planerade byggnationen kräver flyttning av rör i området. Caruna Espoo Oy konstaterade i sitt utlåtande att elförbrukningen i området kommer att öka till följd av planläggningen, vilket förutsätter nya kabeldragningar och en parktransformator. Caruna Espoo Oy föreslog också att en reservering för transformatorn ska anvisas inom planområdet. Västra Nylands Räddningsverk tog i sitt utlåtande ställning bl.a. till arrangemangen kring räddningsvägar för byggnaderna och till beaktandet av räddningsverksamhetens krav i planeringen.

De skriftliga åsikterna gällde bl.a. de planerade byggnadernas höjd och fördelningen av bostädernas storlek, gårdarnas höjdlägen, bevarande av trädbeståndet och utnyttjande av de gamla byggnadernas stomme för nybyggena.

Förslaget till ändring av detaljplanen

Inför förslaget till ändring av detaljplanen har utredningar gjorts om trafikbuller, luftkvalitet samt dagvattenhantering. En utredning om de planerade nya byggnadernas skuggeffekter har gjorts. I den fortsatta planeringen har hushöjden och fördelningen av bostädernas storlek undersökts enligt det som framfördes av samhällstekniska utskottet och byggnadsutskottet och referensplaneringen har preciserats enligt den respons som lämnades om utkastet. Med utgångspunkt i den preciserade planeringen, utredningarna och responsen har detaljplaneändringen uppdaterats på följande sätt:

Bestämmelser om bullerskydd av fasader och balkonger, beaktande av buller i placeringen av bostäderna samt bestämmelser om luftkvalitet och dagvattenhantering har lagts till i förslaget till ändring av detaljplanen. Bestämmelser om bl.a. gårdarna, parkering ovan jord och om transformatorutrymmen har också lagts till i förslaget. Bestämmelsen om fördelningen av bostädernas storlek har preciserats för att säkra en mångsidig bostadsproduktion. Bestämmelserna om fasaderna och byggsättet har också preciserats för att ge byggnader som håller hög arkitektonisk nivå och passar in i miljön. Avgränsningen av parkeringsområdet har utvidgats söderut för att ge mer luft i parkeringslösningen. Tekniska justeringar har gjorts i plankartan och bestämmelserna och planbeskrivningen har uppdaterats. I förslaget till detaljplaneändring ingår ingen ändring av tomtindelningen. Planen förutsätter dock att en skild tomtindelning görs upp för området.

Samhällstekniska utskottet beslutade 6.10.2020 § 105 att föreslå att stadsstyrelsen skulle godkänna bemötandena till utlåtandena om utkastet till detaljplaneändring och besluta att lägga fram planförslaget och begära de utlåtanden som behövs. Vidare beslutade utskottet att föreslå att bestämmelsen om urvalet av bostäder i olika storlekar som ingår i planbestämmelserna ska ändras enligt följande: Av lägenhetsytan (lgh-m²) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %. Den sammanlagda lägenhetsytan (lgh-m²) för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 50 %.

Det föreslogs för stadsstyrelsen att bestämmelsen om bostädernas fördelning skulle återställas i den form den hade i den ursprungliga förslaget. Motiveringen för förslaget, som avviker från utskottets åsikt i saken, är att stadens bostadsbestånd alltid borde granskas i sin helhet då man inom enskilda planläggningsprojekt fastställer planbestämmelser som styr bostädernas fördelning genom att lägga fokus på antalet familjebostäder eller någon annan bostadstyp. På så sätt säkras man en genuint mångsidig bostadsproduktion. I nuläget utgörs nästan hälften (48 %) av bostadsproduktionen i Grankulla, både befintliga bostäder och de som är under konstruktion, av familjebostäder. Bestämmelsen om bostädernas fördelning motsvarar det ursprungliga förslaget också i planförslagen för Helsingforsvägen 10 (Raamattuopisto) och Brandkärsvägen 9 (FBK), vilket innebär att bestämmelsen då skulle följa samma principer som i dessa andra anhängiga projekt.

Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen 19.10.2020 § 176 och bordlade ärendet. Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen 9.11.2020 § 210 och beslutade att återremittera ärendet för vidare beredning så att illustrationer (vy/bildmontage) som motsvarar detaljplaneförslaget kan tas fram som stöd för beslutsfattandet.

I enlighet med stadsstyrelsens beslut har illustrationsmaterialet som ansluter till detaljplaneförslaget uppdaterats med två vyer (bildmontage) från Stationsvägen (bilaga 4).

Utdrag ur de tredimensionella bullerkartorna har dessutom lagts till bullerutredningskartorna i bilaga 5.

Efter stadsstyrelsens remitteringsbeslut har avgränsningen av byggnadstorna i detaljplaneförslaget justerats så att bredden på delarna som har fem våningar har minskats från gatsidan. Justeringen av byggnadstornas avgränsning säkrar att byggnadsdelarna med fem våningar motsvarar referensplanen och blir lättare än enligt det föregående planförslaget. Planbestämmelserna om fasaderna har också justerats. Den översta våningens fasader ska ha en färgsättning samt ytbehandling eller material som avviker från byggnadens huvudmassa. Då den översta våningens fasader behandlas på ett sätt som avviker från byggnadens huvudmassa så lättar det upp utseendet på de visuellt dominerande rödtegefasaderna. Utöver dessa ändringar har vissa justeringar av teknisk natur gjorts på plankartan och planbeskrivningen har uppdaterats.

Samhällstekniska utskottet behandlade planförslaget 1.12.2020 § 126 och beslutade att föreslå att stadsstyrelsen skulle godkänna bemötandena till utlåtandena om utkastet till detaljplaneändring och besluta att lägga fram planförslaget och begära de utlåtanden som behövs. Utskottet beslutade också att föreslå en ändring av planbestämmelserna så att den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 50 %, samt att tillräckligt stora träd ska planteras i området för att ersätta träd som faller.

Det föreslogs för stadsstyrelsen att bestämmelsen om bostädernas fördelning skulle återställas i den form den hade i den ursprungliga förslaget. Motiveringen för förslaget, som avviker från utskottets åsikt i saken, är att stadens bostadsbestånd alltid borde granskas i sin helhet då man inom enskilda planläggningsprojekt fastställer planbestämmelser som styr bostädernas fördelning genom att lägga fokus på antalet familjebostäder eller någon annan bostadstyp. På så sätt säkras man en genuint mångsidig bostadsproduktion. I nuläget utgörs nästan hälften (48 %) av bostadsproduktionen i Grankulla, både befintliga bostäder och de som är under konstruktion, av familjebostäder. Bestämmelsen om bostädernas fördelning motsvarar det ursprungliga förslaget också i planförslagen för Helsingforsvägen 10 (Raamattuopisto) och Brandkårsvägen 9 (FBK), vilket innebär att bestämmelsen då skulle följa samma principer som i dessa andra anhängiga projekt. Dessutom föreslogs att utskottets förslag om trädplantering ska justeras så att det lyder som följer: Växtligheten i området ska kompletteras genom plantering av träd och buskar. Planteringar ska anläggas särskilt längs Stationsvägen för att ge en mer grönskande gatuvy. Som motivering för förslaget anfördes att placeringen av de nya byggnaderna och övriga strukturerna samt parkeringsplatserna påverkar hur många träd som måste fällas men de har också en inverkan på den eventuella storleken och placeringen av ersättande växtlighet i området. Stora träd kan inte planteras nära byggnader och å andra sidan sätter också gårdsdäckens konstruktioner gränser för hur stor och tung växtlighet som kan placeras på gårdsdäcken.

Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen 7.12.2020 § 223 och beslutade att lägga fram förslaget till detaljplan med följande ändringar: Bestämmelsen om urvalet av olika stora bostäder ändrades så att den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 50 % av lägenhetsytan för bostäderna som byggs på tomten. Bestämmelsen om ersättande planteringar justerades så att den nu lyder som följer: Växtligheten i området ska kompletteras genom plantering av träd och buskar. Träd och annan växtlighet ska planteras särskilt längs Stationsvägen för att ge en mer grönskande gatuvy. Samtidigt beslutade stadsstyrelsen att godkänna bemötandena till utlåtandena om utkastet till detaljplaneändring och att lägga fram planförslaget och begära de utlåtanden som behövs om förslaget. Plankartan och planbeskrivningen har uppdaterats enligt stadsstyrelsens beslut.

Förslaget till ändring av detaljplanen var framlagt i enlighet med 27 § i markanvändnings- och bygglagen 21.1–22.2.2021, då det lämnades in fem utlåtanden och tre skriftliga anmärkningar.

I utlåtandena föreslogs bl.a. komplettering av bullerbestämmelserna och bedömningen av bullrets inverkan samt de befintliga byggnadernas byggnadshistoria, uppdatering av bestämmelsen om urvalet av olika stora bostäder, samt beaktande av flyttningen av ledningar som nybyggena kräver. I de skriftliga anmärkningarna tog skribenterna ställning till bl.a. exploateringsstalet, tryggheten i de sprängningsarbeten som krävs i anslutning till byggandet och dagvattenhanteringen, och ett förslag gjordes om att föra in en gångled genom området på plankartan. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och åsikterna.

Med utgångspunkt i den respons som lämnats har planbestämmelserna uppdaterats angående bullerbestämmelserna och balkongernas utförande så att balkonger inte får byggas på fasader där medelljudnivån 65 dB dagtid överskrids. Vidare har bestämmelsen om balkonger eller altaner för bostäderna kompletterats på följande sätt: Om en balkong eller altan för varje lägenhet inte kan förverkligas inom bullerzonen, så kan den ersättas med ett grönrums. I så fall ska grönrummens utformning vara enhetlig med balkongernas och altanernas utformning i fasaden. Avgränsningen av LU-området och förbudet mot fordonsanslutning justerats sydväst om infarten till parkeringsanläggningen så att infarten ska ha ett tillräckligt siktområde. Justeringar av teknisk natur har gjorts i planbestämmelserna. Planbeskrivningen har kompletterats.

Samhällstekniska utskottet behandlade godkännandet av detaljplanen vid sammanträdet 8.6.2021 § 69 och beslutade att föreslå för stadsstyrelsen att den skulle godkänna bemötandena till utlåtandena och anmärkningarna om förslaget till detaljplaneändring och att stadsstyrelsen vidare skulle föreslå för fullmäktige att detaljplaneändringen skulle godkännas. Vidare beslutade samhällstekniska utskottet att föreslå för stadsstyrelsen att den skulle föreslå för fullmäktige att bestämmelsen om urvalet av bostäder i olika storlekar som ingår i planbestämmelserna skulle ändras så att den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 60 % av lägenhetsytan för de bostäder som byggs på tomten, i stället för 50 % som i det ursprungliga förslaget.

Stadsstyrelsen behandlade ärendet 21.6.2021 § 127 och beslutade att godkänna bemötandena till utlåtandena och anmärkningarna om förslaget till detaljplaneändring och föreslå för fullmäktige att förslaget till detaljplaneändring skulle godkännas enligt det ursprungliga förslaget, så att av lägenhetsytan ($lgh\text{-}m^2$) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %, medan den sammanlagda lägenhetsytan ($lgh\text{-}m^2$) för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 50 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan ($lgh\text{-}m^2$) i enrummare i byggnaden ska vara minst 27,5 m^2 .

Fullmäktige behandlade godkännandet av detaljplaneändringen 20.9.2021 § 57 och beslutade att återremittera ärendet för beredning så att bestämmelsen om urvalet av bostäder i olika storlekar som ingår i planbestämmelserna skulle ändras så att av lägenhetsytan ($lgh\text{-}m^2$) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %, medan den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 60 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan ($lgh\text{-}m^2$) i enrummare i byggnaden ska vara minst 30 m^2 .

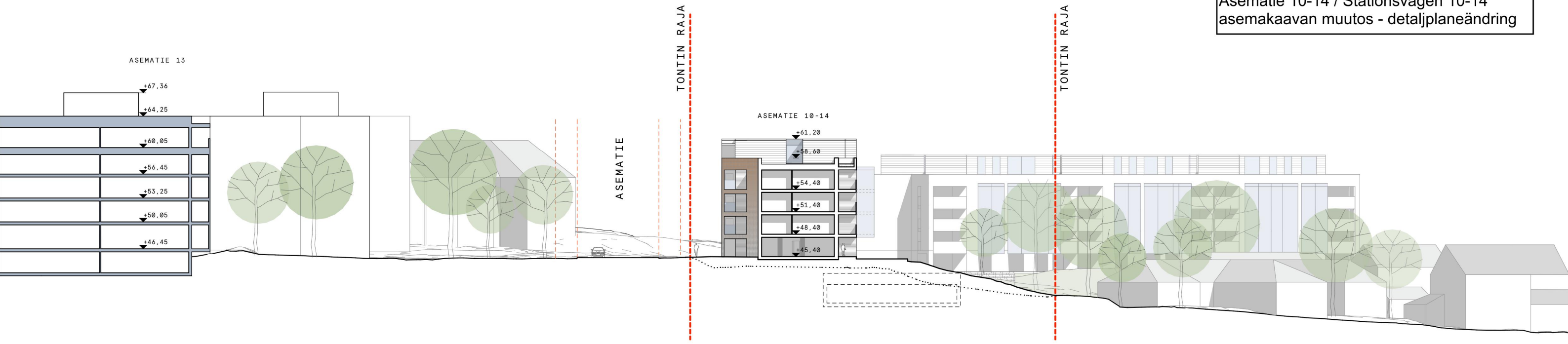
Planbestämmelserna har justerats i enlighet med fullmäktiges beslut. Bemötandena till utlåtandena och åsikterna har uppdaterats. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Grankulla 5.11.2021

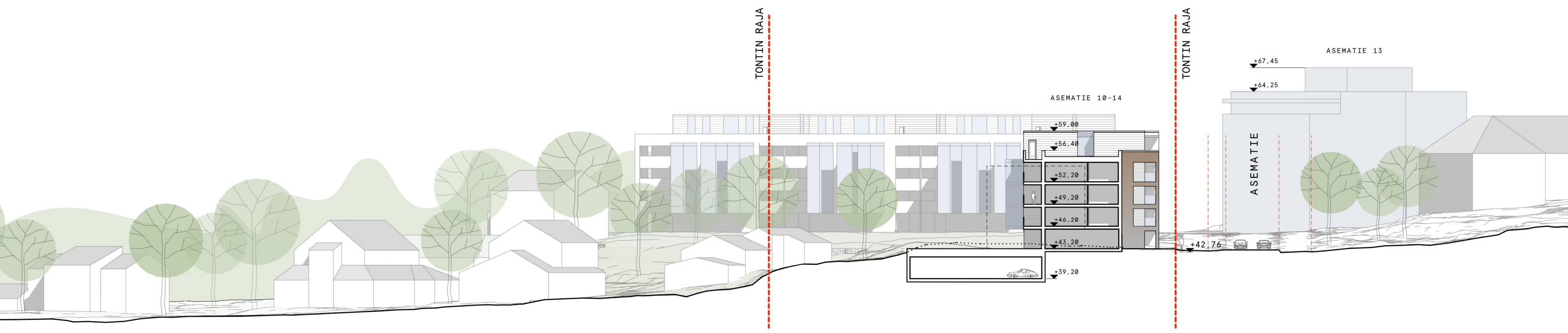
Nina Forsberg
markanvändningsingenjör

Minna Penttinen
markanvändningschef





LEIKKAUS A-A

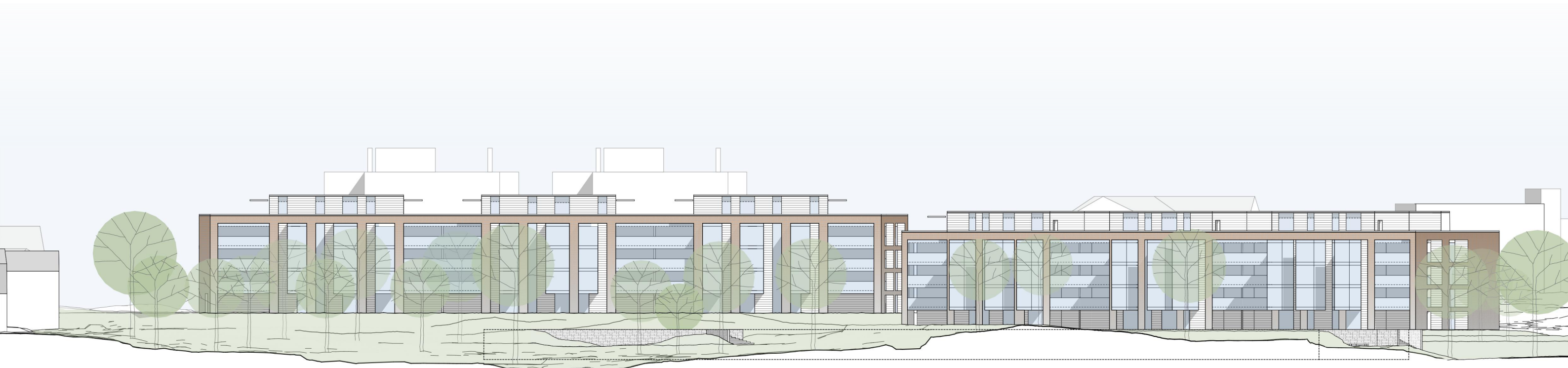


LEIKKAUS B-B



ASEMATIE 10-14

Julkisivu asematielle 1:1500, 1:5000 · 21.05.2021





ASEMATIE 10-14

Julkisivut pohjoiseen ja itään 1:500 · 21.05.2021



ASEMATIE 10-14

Näkymä Asematieltä pitkin länteen · 21.05.2021



ASEMATIE 10-14

Näkymä Asematieltä pitkin kaakkoon · 21.05.2021

Liite 5 / Bilaga 5 1/10
 Ote meluselvityksestä / Utdrag ur bullerutredning
 Ak 230
 Asematie 10-14 / Stationsvägen 10-14
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring

**ASEMATIE 10-14
 KAUNIAINEN
 MELUSELVITYS**

Tieliikennemelu
 Nykytilanne



■ Nykyinen rakennus
 ■ Suunniteltu rakennus

**Piha-alueille ja julkisivuille
 kohdistuvat äänitasot**

**Päiväajan keskiäänitaso
 LAeq07-22 [dB]**

■ > 45.0 dB
 ■ > 50.0 dB
 ■ > 55.0 dB
 ■ > 60.0 dB
 ■ > 65.0 dB
 ■ > 70.0 dB
 ■ > 75.0 dB

Pohjoismainen
 tie- ja raideliikennemelumalli:
 laskentakorkeus 2 m
 laskentatiheys 5 x 5 m



Mittakaava: 1:1000 (A4)

WSP Finland Oy
 5.6.2020



**ASEMATIE 10-14
KAUNIAINEN
MELUSELVITYS**

Tieliikennemelu
Nykytilanne



■ Nykyinen rakennus
■ Suunniteltu rakennus

**Piha-alueille ja julkisivuille
kohdistuvat äänitasot**

**Yöajan keskiäänitaso
LAeq22-07 [dB]**

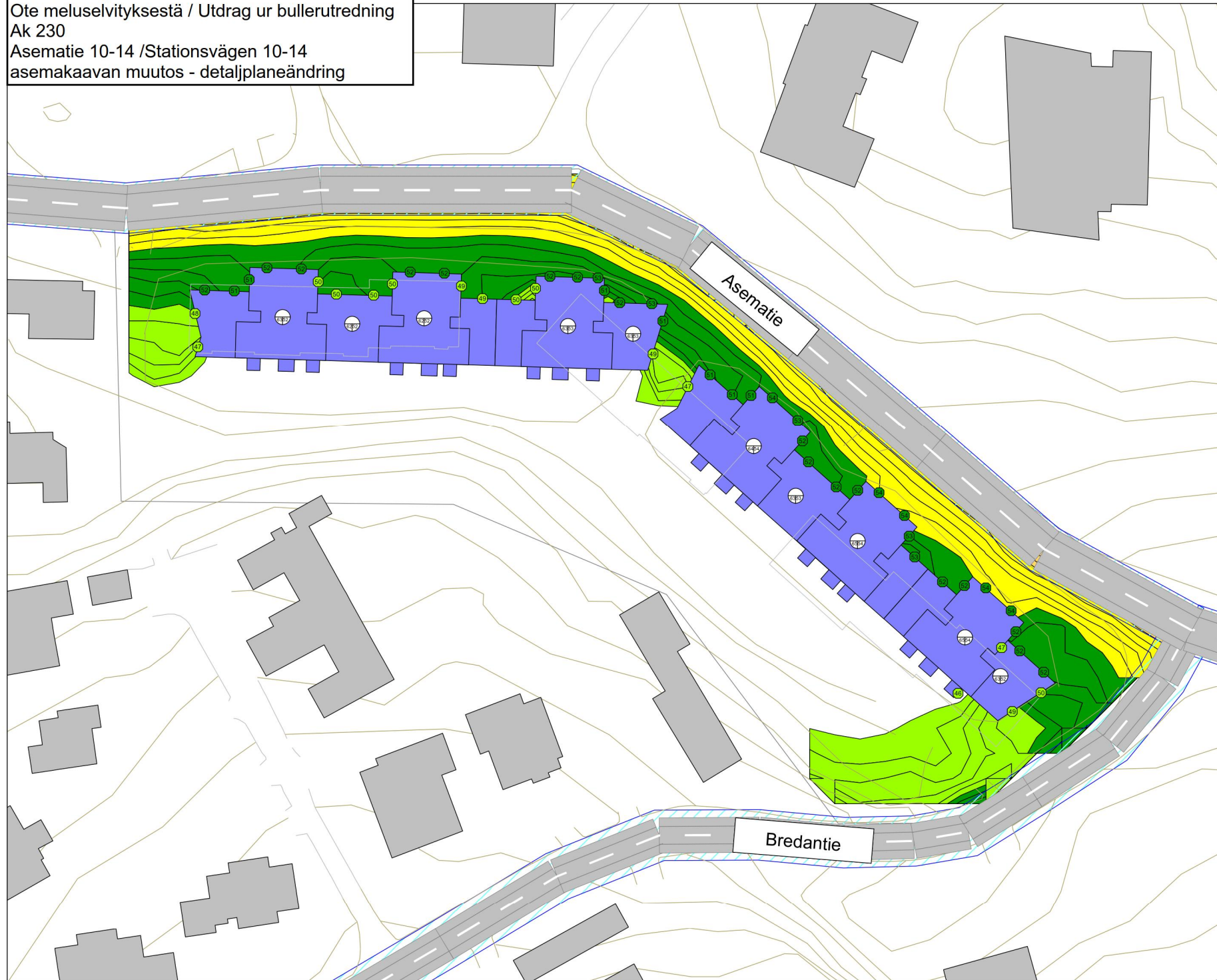
■ > 45.0 dB
■ > 50.0 dB
■ > 55.0 dB
■ > 60.0 dB
■ > 65.0 dB
■ > 70.0 dB
■ > 75.0 dB

Pohjoismainen
tie- ja raideliikennemelumalli:
laskentakorkeus 2 m
laskentatiheys 5 x 5 m



Mittakaava: 1:1000 (A4)

WSP Finland Oy
5.6.2020



Liite 5 / Bilaga 5 3/10
 Ote meluselvityksestä / Utdrag ur bullerutredning
 Ak 230
 Asematie 10-14 / Stationsvägen 10-14
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring

**ASEMATIE 10-14
 KAUNIAINEN
 MELUSELVITYS**

Tieliikennemelu
 Ennustetilanne 2040



■ Nykyinen rakennus
 ■ Suunniteltu rakennus

**Piha-alueille ja julkisivuille
 kohdistuvat äänitasot**

**Päiväajan keskiäänitaso
 LAeq07-22 [dB]**

■ > 45.0 dB
 ■ > 50.0 dB
 ■ > 55.0 dB
 ■ > 60.0 dB
 ■ > 65.0 dB
 ■ > 70.0 dB
 ■ > 75.0 dB

Pohjoismainen
 tie- ja raideliikennemelumalli:
 laskentakorkeus 2 m
 laskentatiheys 5 x 5 m



Mittakaava: 1:1000 (A4)

WSP Finland Oy
 5.6.2020



Liite 5 / Bilaga 5 4/10
 Ote meluselvityksestä / Utdrag ur bullerutredning
 Ak 230
 Asematie 10-14 / Stationsvägen 10-14
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring

**ASEMATIE 10-14
 KAUNIAINEN
 MELUSELVITYS**

Tieliikennemelu
 Ennustetilanne 2040



■ Nykyinen rakennus
 ■ Suunniteltu rakennus

**Piha-alueille ja julkisivuille
 kohdistuvat äänitasot**

**Yöajan keskiäänitaso
 LAeq22-07 [dB]**

■ > 45.0 dB
 ■ > 50.0 dB
 ■ > 55.0 dB
 ■ > 60.0 dB
 ■ > 65.0 dB
 ■ > 70.0 dB
 ■ > 75.0 dB

Pohjoismainen
 tie- ja raideliikennemelumalli:
 laskentakorkeus 2 m
 laskentatiheys 5 x 5 m

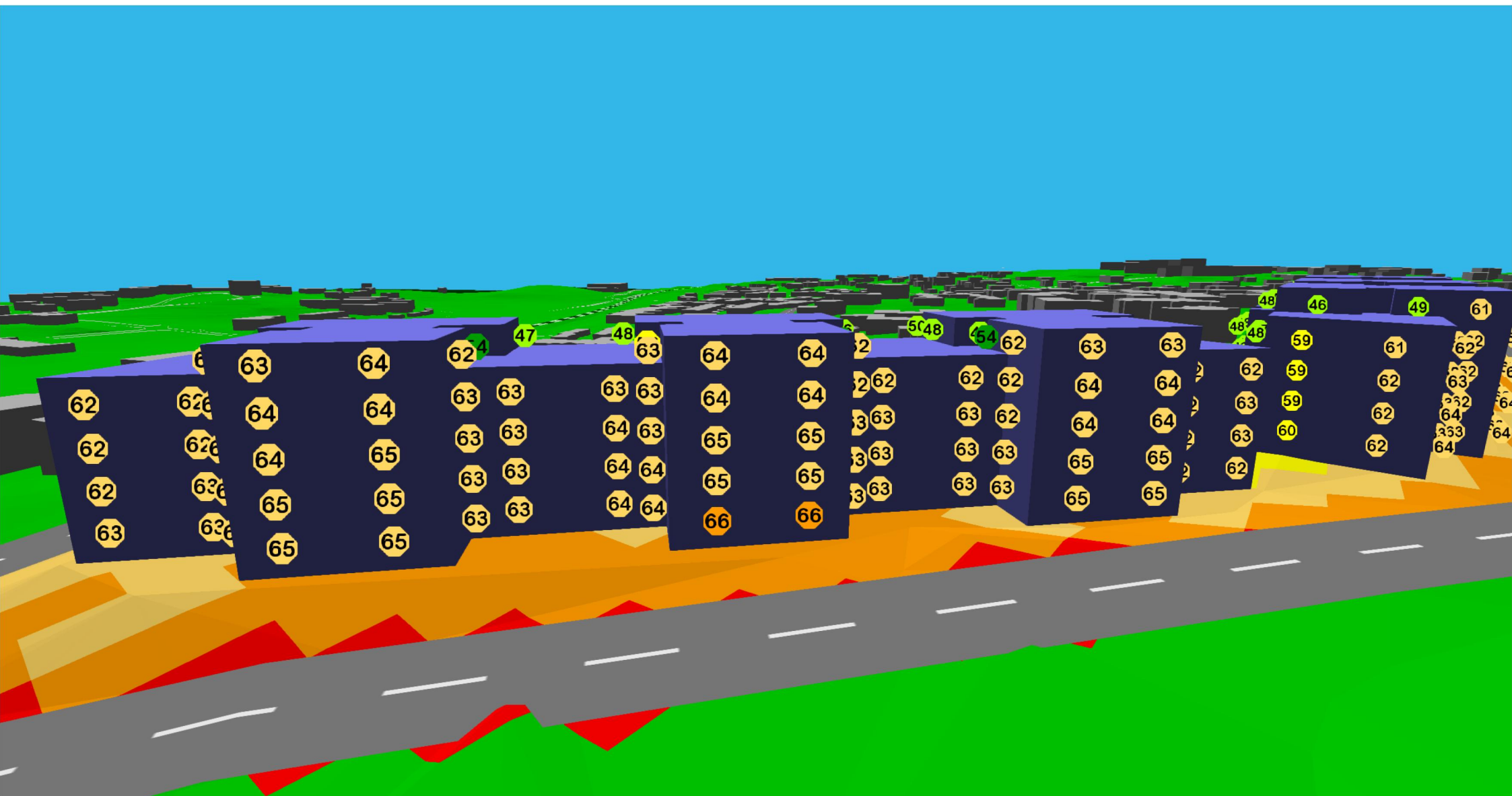


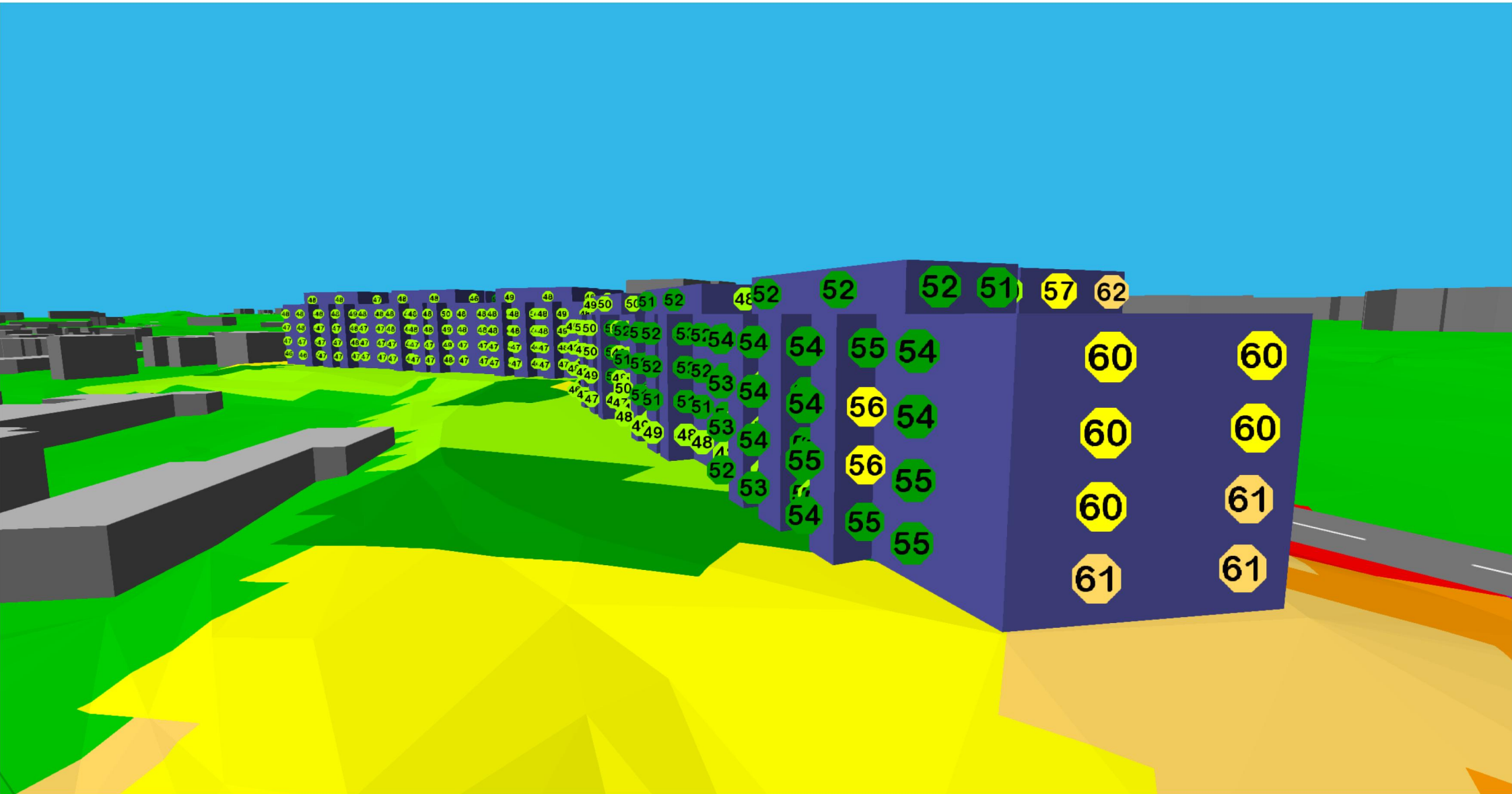
Mittakaava: 1:1000 (A4)

WSP Finland Oy
 5.6.2020

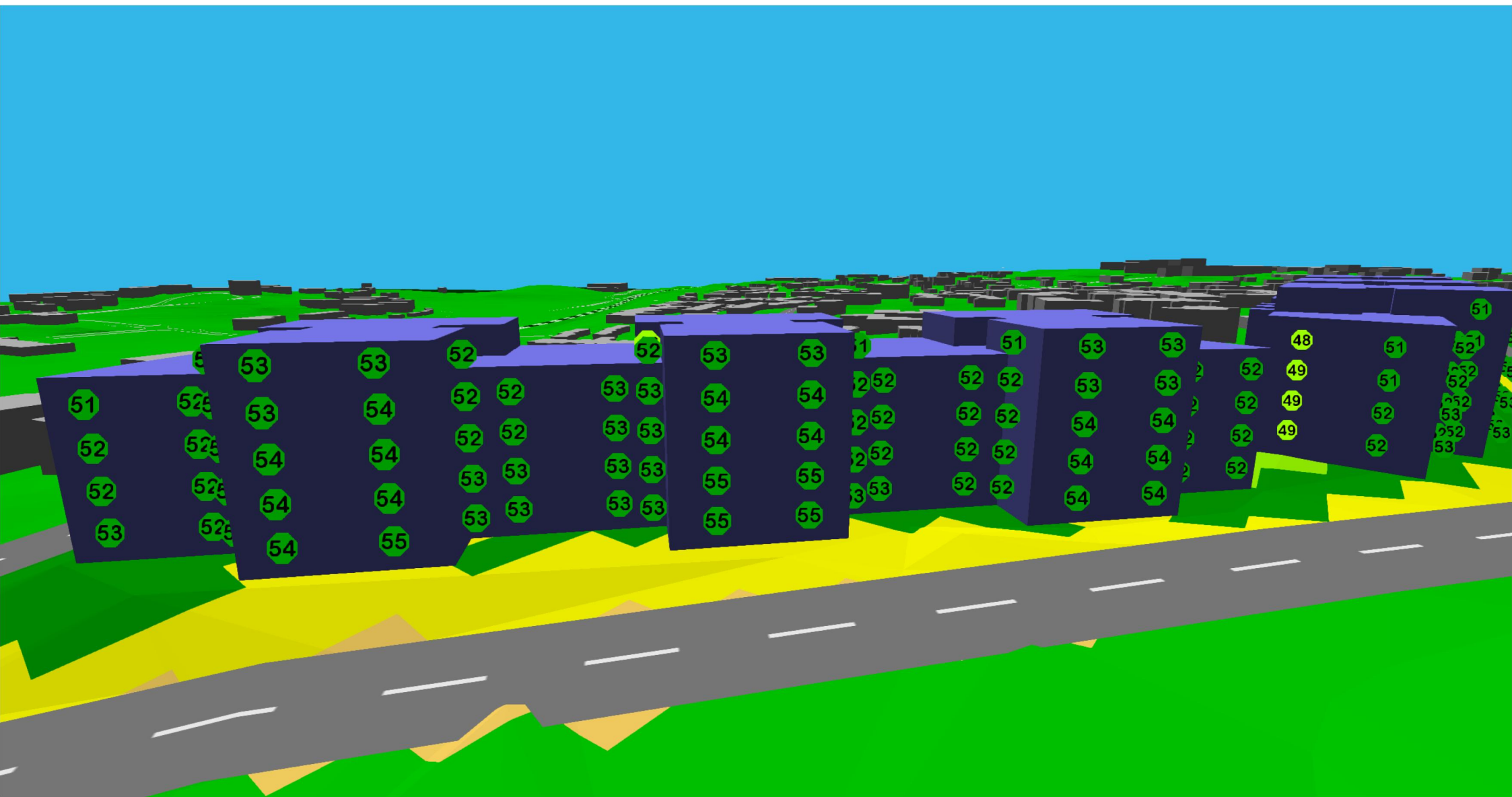


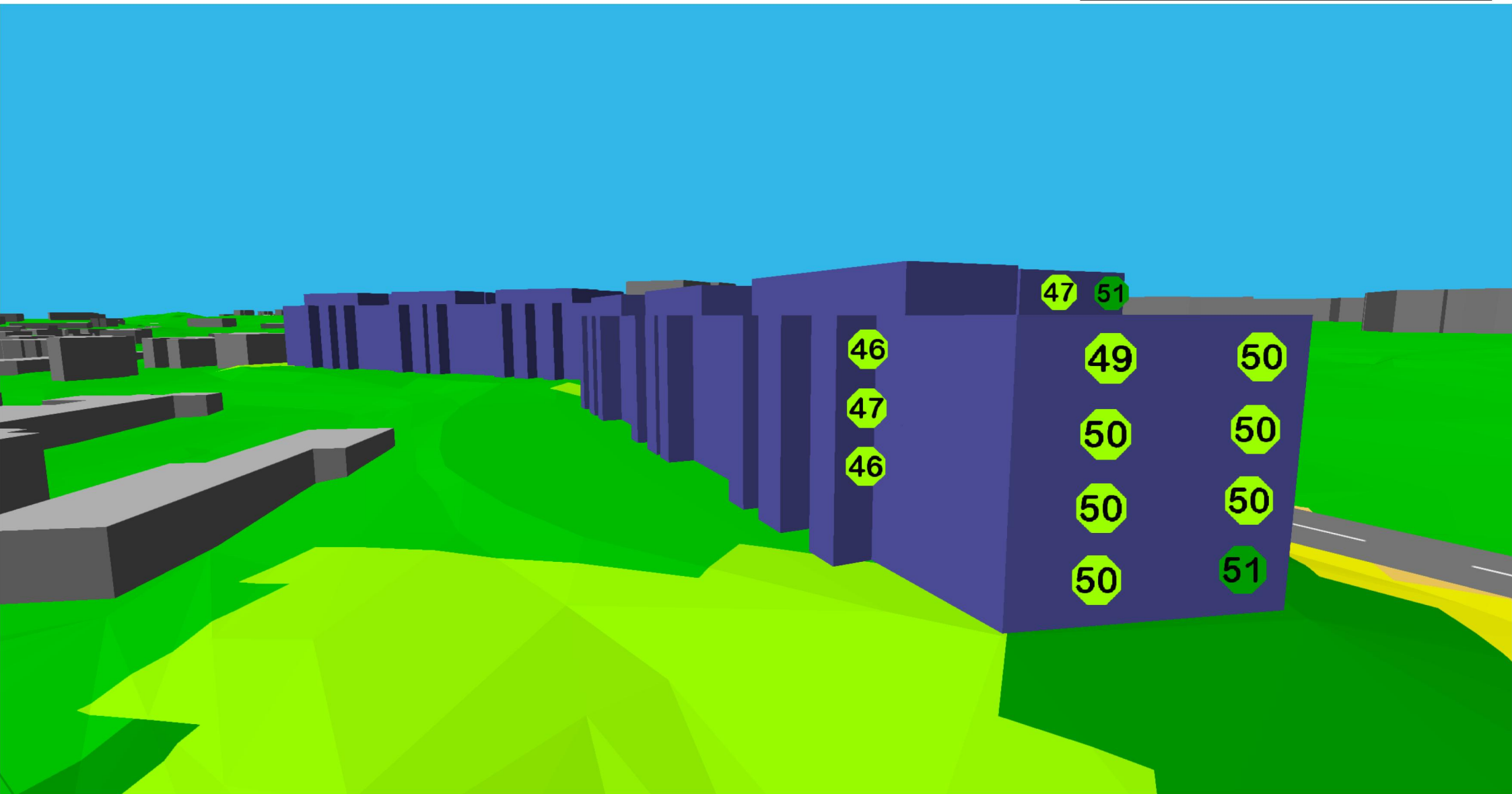












Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	235 Grankulla	Datum för ifyllning	25.05.2021
Planens namn	Stationsvägen 10-14		
Datum för godkännande		Förslagsdatum	07.12.2020
Godkännare		Dat. för meddel. om anh.gör.	18.10.2018
Godkänd enligt paragraf		Kommunens plankod	Ak 230
Genererad plankod			
Planområdets areal [ha]	1,0295	Ny detaljplaneareal [ha]	
Areal för underjordiska utrymmen [ha]	0,5715	Detaljplaneändringens areal [ha]	1,0295

Stranddetaljplan Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal]	Med egen strand	Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal]	Med egen strand	Utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	1,0295	100,0	10160	0,99	0,0000	4979
A sammanlagt	1,0295	100,0	10160	0,99	0,0000	4979
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,5715	55,5	0	0,5715	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m ² vy]	[antal +/-]	[m ² vy +/-]
Sammanlagt				

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	1,0295	100,0	10160	0,99	0,0000	4979
A sammanlagt	1,0295	100,0	10160	0,99	0,0000	4979
AK	1,0295	100,0	10160	0,99	0,0000	4979
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,5715	55,5	0	0,5715	0
ma/p	0,5715	100,0	0	0,5715	0