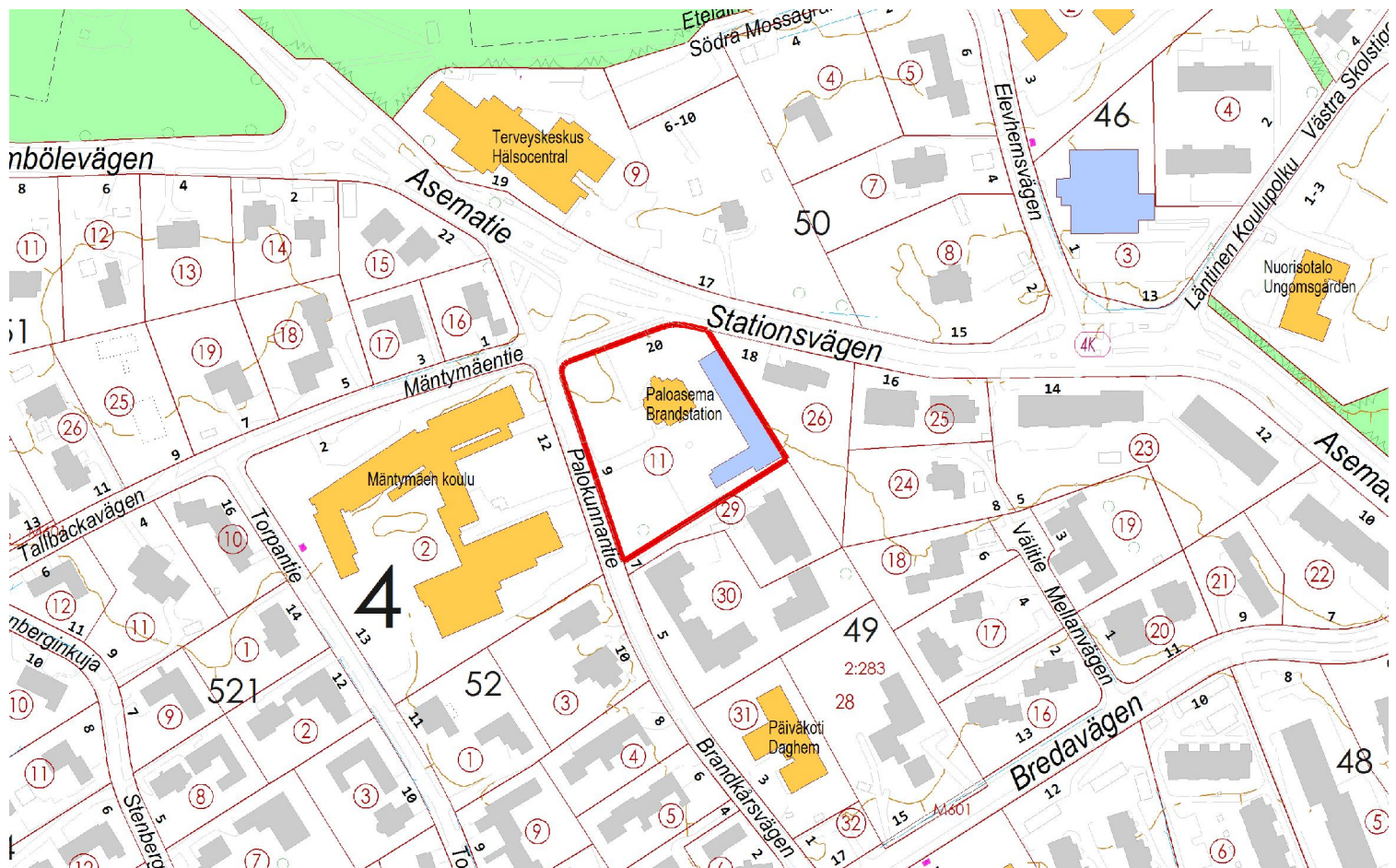




Ak 216

BRANDKÅRSVÄGEN 9

Ändring av detaljplanen
Tomt 11 i kvarter 49 i 4:e stadsdelen

Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen avseende detaljplanekartan 23.4.2020. Ändringen av detaljplanen inleddes år 2005 på basis av förhandlingar mellan markägaren och staden. Stadsstyrelsen beslutade 5.9.2005 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas. Inledandet av planläggningen kungjordes 27.9.2005.

Beredare/ mer information:

Grankulla stad
Markanvändningsenheten
PB 52, 02701 Grankulla

Marko Lassila
fornamn.efternamn@grankulla.fi
050 382 9313

23.4.2020



Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad

Innehåll

1	PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE	2
1.1	Planområde	2
1.2	Planeringsläget	2
1.2.1	Landskapsplan	2
1.2.2	Markdispositionsplanen (MASU 2)	2
1.2.3	Detaljplanen	3
1.2.4	Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015	3
1.2.5	Byggnadsordningen	3
1.2.6	Byggförbud	3
1.2.7	Baskartan	3
1.3	Redogörelse för området	3
1.3.1	Markägförhållanden	3
1.3.2	Byggd miljö	4
1.3.3	Skyddade objekt	4
1.3.4	Störningsfaktorer i omgivningen	5
2	MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN	6
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN	6
3.1	Allmän motivering och beskrivning	6
3.2	Dimensionering	8
3.3	Byggd miljö enligt planen	8
3.3.1	Markanvändning	8
3.4	Störningsfaktorer i omgivningen	10
3.5	Jordmånens byggbarhet och renhet	11
3.6	Naturmiljö enligt planen	11
3.7	Namnbeståndet	11
4	KONSEKVENSERNA AV DETALJPLANEN	11
4.1	Grunderna för ändringen av detaljplanen	12
4.2	Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivselsn	12
4.3	Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön	12
4.4	Konsekvenserna för servicenätverket, dess utveckling och servicebehoven	13
5	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	13
6	PLANERINGSFASER	13
6.1	Inledandet av planeringen	13
6.2	Program för deltagande och bedömning	13
6.3	Planering	13
6.4	Växelverkan och framförda åsikter	13

BILAGOR

Bilaga 1	Situationsplan (5.3.2018)
Bilaga 2	Bottenplan, källaren (parkering) (5.3.2018)
Bilaga 3	Illustration (5.3.2018)
Bilaga 4	Uppföljningsblankett

Utredningar som gjorts som grund för detaljplaneändringen

Preliminär plan för tomten	Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy, 5.3.2018
Trafikutredning	Traficon Oy, 3.4.2019
Dagvattenplan	Ramboll Finland Oy, 24.4.2019
Luftkvalitetsutredning	Ramboll Finland Oy, 24.9.2019
Bullerutredning	Ramboll Finland Oy, 24.9.2019

1 PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

1.1 Planområde

Planområdet omfattar tomt 11 i kvarter 49 i 4:e stadsdelen, på adressen Stationsvägen 20/Brandkårsvägen 9. Tomtens areal är enligt fastighetsregistret 5 833 m². Tomten ägs av Grankulla Frivilliga Brandkår rf. (FBK/VPK).

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.

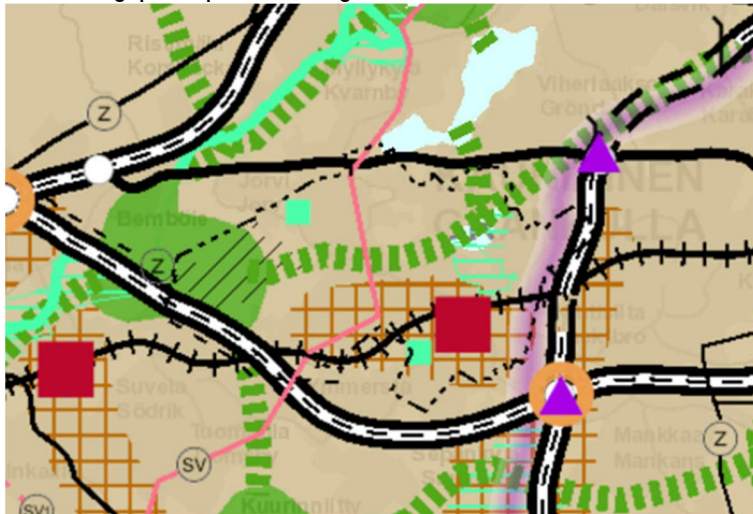


Bild 1. Utdrag ur sammanställningen av de fastställda landskapsplanerna för Nyland.

I utkastet för Nylandsplanen 2050, förslaget till Helsingforsregionens etapplandskapsplan, 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 för service och förvaltning (P). Brandkårshuset har betecknats som en värdefull byggnad.

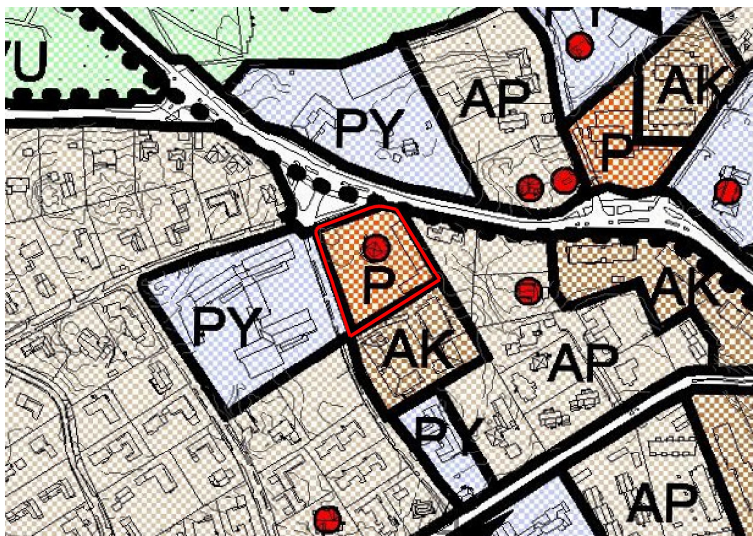


Bild 2. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (Masu 2).

1.2.3 Detaljplanen

För planområdet gäller en detaljplan (Ak 42) som inrikesministeriet fastställt 22.2.1966. I planen har tomten anvisats som kvartersområde för allmänna byggnader (Y). Tomtens areal är 5833 m² och den har anvisats byggrätt om 2167 m² vy. Byggnaderna får ha högst tre våningar. Utöver detta våningsantal får man i byggnadens nedersta del inrymma högst 2,1 meter höga utrymmen för husets eget behov, såsom ekonomiutrymmen och garage. I området får också byggas bostäder för inrättningens personal.



Bild 3. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

1.2.4 Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015

Området förs fram i Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015, som godkändes av fullmäktige 21.9.2015, som ett objekt som ska bedömas med tanke på effektivare markanvändning/tätare bebyggelse och omvärdering av fastighetens användningsändamål. Området har kulturhistoriska värden. 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. Området föreslås bli anvisat för flervåningshus.

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

Området ägs av Grankulla Frivilliga Brandkår r.f. (FBK/VPK)

1.3.2 Byggd miljö

Markanvändning

Området är beläget i hörnet av Stationsvägen, Brandkårsvägen och Tallbackavägen. Söder om området har det byggts höghus. I väster gränsar planområdet till Brandkårsvägen och Mäntymäen koulus tomt och i öster till en småhustomt. I norr gränsar området till Stationsvägen och till hälsovårdscentralens tomt.

På tomten står en stenvilla från 1910-talet, ursprungligen avsedd som bostadshus, som har tjänstgjort som Grankulla FBK:s verksamhetslokal sedan 1921. Enligt Grankullas byggnadsinventering 2005 har byggnaden en synnerligen stor historisk betydelse, och den är dessutom värdefull på grund av det byggtkniskt experimentella byggsättet. Huset har också ett stort miljömässigt värde som lokalt landmärke. Idag inhyser huset ett daghem, och lokalerna hyrs också ut för olika fester. På tomten finns dessutom en brandstationsbyggnad från 1962, som används av brandkåren, samt i anslutning till den en bilreparationsverkstad.

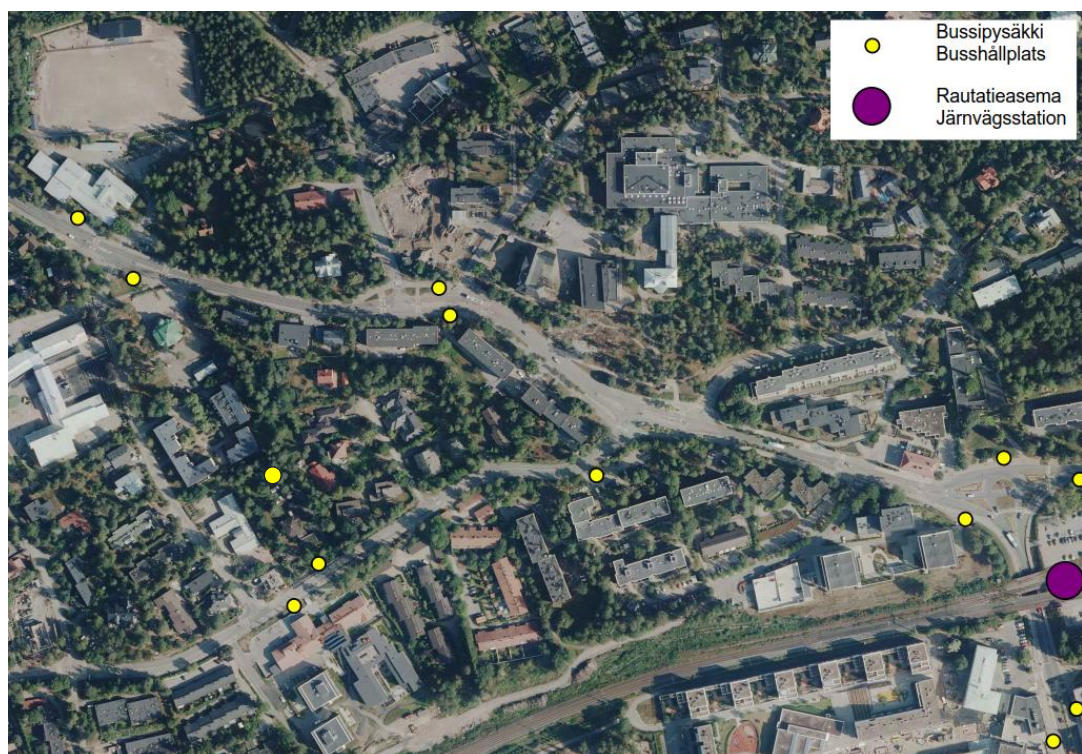


Bild 4. Kollektivtrafikförbindelser, ortobild 2019.

Trafik

Fordonstrafik

Stationsvägen är en huvudmatargata, som förenar bostadsområdena norr om banan med Grankulla centrum. Brandkårsvägen är en tomtgata.

Gång- och cykelleder

Längs med båda sidorna av Stationsvägen går en kombinerad gång- och cykelled. På Brandkårsvägen finns det en gång- och cykelled bara på ena sidan.

Kollektivtrafik

Grankulla järnvägsstation för närtåg är belägen på ca 0,7 kilometers avstånd. Esbos och regionaltrafikens närmaste busslinjer trafikerar Stationsvägen och Bredavägen (118N, 212, 232, 533 och 549).

1.3.3 Skyddade objekt

Inom planområdet finns inga objekt som är skyddsmärkta i detaljplanen eller skyddade enligt byggnadsskyddslagen. På tomten står en stenvilla från 1910-talet, som enligt Grankullas byggnadsinventering 2005 har en synnerligen stor historisk betydelse, och den är dessutom värdefull på grund av det byggtkniskt experimentella byggsättet. Huset har också ett stort

miljömässigt värde som lokalt landmärke. Byggnadens byggnadshistoriska, arkitektoniska och kulturhistoriska värde gör att det är motiverat att skyddsmärka den i detaljplanen.

1.3.4 Störningsfaktorer i omgivningen

Trafik

På Stationsvägen har det utförts trafikräkningar 2019. Då var trafikmängden på Stationsvägen på avsnittet Bembölevägen–Brandkårsvägen 9 727 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 4 %. Enligt bullerutredningen för detaljplaneändringen (Ramboll Finland Oy, 2019) har trafikmängden på Stationsvägen i nuläget uppskattats till 9 200 fordon/dygn, och prognosen för 2040 är 10 760 fordon/dygn. Trafikmängden enligt utredningen är lägre än i trafikräkningen från 2019, men å andra sidan har trafikbullrets inverkan räknats enligt en högre hastighet (40 km/h) än hastighetsbegränsningen i nuläget (30 km/h). Vid uppgörandet av detaljplaneändringen har dock trafikmängden bedömts enligt de högre talen, så att inverkan säkert har beaktats i tillräcklig utsträckning.

Inför detaljplaneändringen har en trafikutredning gjorts (Traficon Oy, 2019), enligt vilken planområdets trafikstringstal är 71 fordon per dygn, vilket inte nämnvärt påverkar det omgivande gatunätets funktion. Trafikutredningen (Traficon Oy, 2015) för detaljplaneändringen för Mäntymäen koulu (Ak 213) omfattade en utredning av trafikmängden på Brandkårsvägen. Enligt utredningen består en betydande del av trafikmängden på Brandkårsvägen av trafik till och från skolan samt daghemmet Grankotten. Daghemmet genererar kalkylmässigt en trafikmängd på 129 fordon/dygn. I trafikutredningen konstaterades redan då att en ändring av FBK-tomtens användningsändamål inte nämnvärt påverkar trafikvolymen under rusningstid.

Uppskattningen av trafikvolymen som orsakas av daghemmet som verkar i brandkårshuset utgår från nyckeltalen i Miljöministeriets publikation "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Bedömning av trafikstring vid planering av markanvändning, serien Suomen Ympäristö 27/2008; s. 67). Daghemmet har 12 platser och trafikstringstalet är 33 $[(12 \cdot 10 \cdot 0,53) / 1,9]$ personbilar per dygn. Inom planområdet ligger utöver daghemmet också brandstationen och en bilreparationsverkstad som alstrar trafik, och trafikvolymen antas inte öka till följd av detaljplaneändringen.

Luftkvalitet

Inför detaljplaneändringen har en luftkvalitetsutredning gjorts (Ramboll Finland Oy, 2019), som grundar sig på de rekommenderade avstånd som presenterats i Närings-, trafik- och miljöcentralens (NTM-centralen) handbok 2/2015 "Luftkvaliteten vid planering av markanvändningen". Den med tanke på planområdet största utsläppskällan är Stationsvägen, vars trafikvolym/dygn i prognosläget 2040 är ca 10 760 fordon. Inverkan på luftkvaliteten från det övriga gatunätet är i praktiken betydelselös jämfört med Stationsvägen. Det rekommenderade avståndet till bostadshuset på Stationsvägens sida är ca 21,5 meter. De närmaste planerade bostadsrummen i planområdet ligger på ca 28 m avstånd, vilket motsvarar rekommendationen med god marginal. Miljön i området är öppen med god luftväxling. Luftkvaliteten föranleder inga fortsatta åtgärder eller strukturella specialkrav i planområdet.

Buller

Enligt bullerutredningen för detaljplaneändringen (Ramboll Finland Oy, 2019) har trafikmängden på Stationsvägen i nuläget uppskattats till 9 200 fordon/dygn, och prognosen för 2040 är 10 760 fordon/dygn. Trafikmängden enligt utredningen är lägre än i trafikräkningen från 2019, men å andra sidan har trafikbullrets inverkan räknats enligt en högre hastighet (40 km/h) än hastighetsbegränsningen i nuläget (30 km/h). Enligt bullerberäkningarna i utredningen kommer lek- och vistelseplatserna på tomtens gård att ligga under riktvärdena för ljudnivå, och också utöver det kommer det att finnas stora gårdsområden på tomten som ligger under riktvärdena. Objektet behöver heller inga särskilda krav på ljudisoleringen av fasaderna, eftersom den nivå av ljudisolering (skillnad i ljudvolymen) som krävs går att uppnå med sedvanliga byggsätt och byggnadsmaterial. Enligt rekommendation ska balkongerna glasas in för att riktvärdena för ljudnivå ska kunna underskridas.

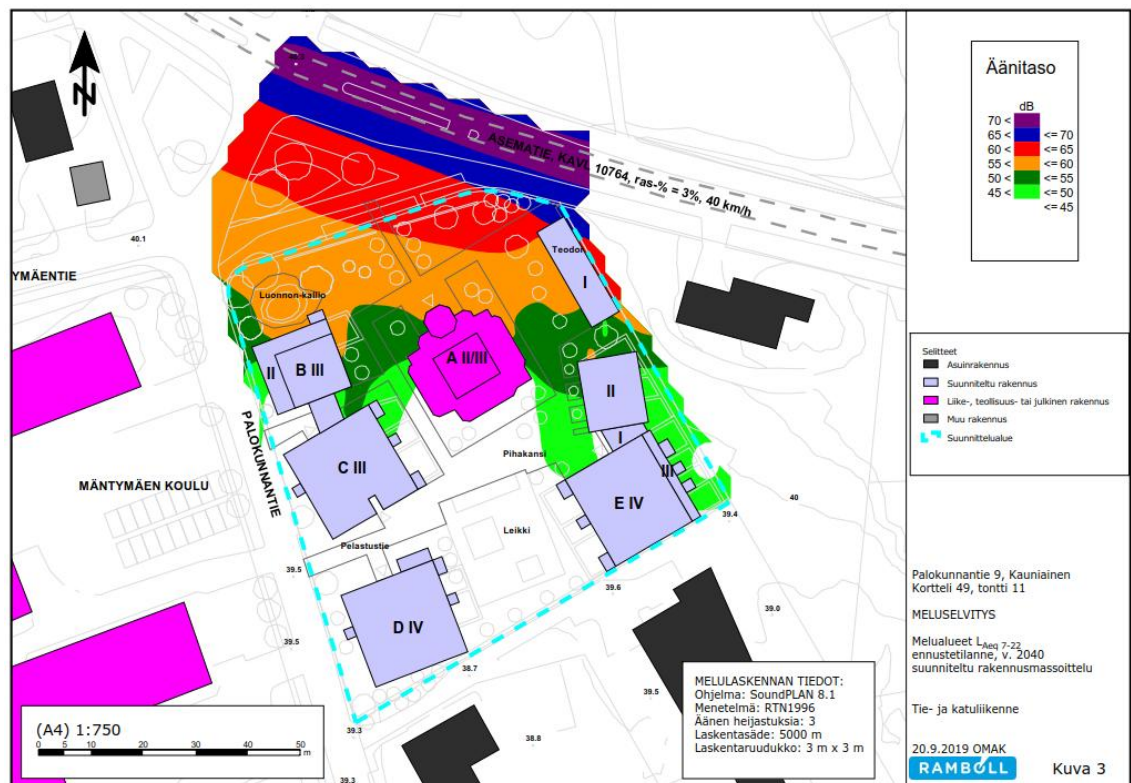


Bild 5. Bullermodell; kl. 7–22, prognosläget 2040, bullerutredning (Ramboll Finland Oy, 2019).

Vad gäller buller från flygtrafik ingår planområdet inte i det egentliga flygbullerområdet i landskapsplanen för Nyland (fastställd 8.11.2006), dit flygbullerzonen från Helsingfors-Vanda flygplats sträcker sig (LDEN 50<55 dB(A)). Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2015 ingår planområdet inte i flygbullerzonen (LDEN (50) dB), och svepkurvan (LDEN 55 dB) sträcker sig inte till Grankulla enligt prognosen för 2025. Flygbuller kan ändå tidvis orsaka störningar i Grankulla, och därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.

2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Ändringen av detaljplanen inleddes år 2005 på basis av förhandlingar mellan markägaren och staden. Stadsstyrelsen beslutade 5.9.2005 § 191 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas. Projektet avancerade då inte som förväntat utan lades på is. År 2015 återupptogs förhandlingarna, och projektet har aktiverats efter en lång paus.

Målsättningen är att ändra tomtens bruksändamål till boende i flervåningshus samt att skydda den gamla brandstationsbyggnaden och undersöka möjligheterna att ändra bruksändamålet för även den till boende. Nybyggnationen anpassas till såväl den skyddade byggnaden som det omgivande byggnadsbeståndet.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

3.1 Allmän motivering och beskrivning

Utkastet till ändring av detaljplanen baserar sig på en referensplan som utarbetats av Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy för att undersöka hurdan byggnation som lämpar sig för området. I referensplanen har man beaktat områdets centrala läge vid Stationsvägen och anpassat byggnaderna till såväl den omgivande arkitekturen som den skyddade byggnaden. Den kompletterande byggnationen kompletterar Grankullas villastadsaktiga miljö och håller en hög arkitektonisk nivå. Området erbjuder trivsamma och trygga områden för invånare i alla åldrar och deras aktiviteter.

Planeringsområdet har bedömts lämpa sig väl boende i flervåningshus enligt principerna i utvecklingsbilden för markanvändning och boende. Området har ett centralt läge vid en huvudgata, Stationsvägen, och ligger dessutom på axeln mellan hälsocentralen och Villa Breda, där flervåningshus har byggts och håller på att byggas. Området ligger också inom räckhåll för järnvägsstationen och har goda bussförbindelser.

I Grankullas utvecklingsbild för markanvändning och boende 2015, godkänd av fullmäktige 21.9.2015, har projektet förts fram som ett utvecklingsobjekt som ska bedömas med tanke på effektivare markanvändning/tätare bebyggelse/omvärdering av fastighetens användning. Området har kulturhistoriska värden. Objektet är prioriterat i den s.k. första klassen, vilket gör det möjligt att placera nya flervåningshus inom räckhåll för centrum och järnvägsstationen samt nära offentlig service. På detta sätt kan man uppfylla både stadens egna och de regionala målen för bostadsproduktion samt det strategiska målet att göra bostadsproduktionen i Grankulla mångsidigare. Parkeringen ordnas under jord, vilket passar in i miljön i Grankulla och höjer bostädernas kvalitetsnivå avsevärt. Den föreslagna byggnadsvolymen har dimensionerats så att den är lämplig för platsen och beaktar både miljön och stadsstrukturen i Grankulla i övrigt.

Den ändrade detaljplanen kompletterar stadsstrukturen vid en huvudgata, och den stadsbildsmässigt anspråkslösa brandstations- och bilverkstadsbyggnaden ersätts med högklassiga nybyggnader (bild 6). Gaturummet på den östra sidan av Brandkårsvägen blir också enhetligare tack vare bättre avvägd byggnation. Detaljplaneändringen gör det dessutom möjligt att skydda den kulturhistoriskt värdefulla stenvillan, som har en stor historisk och lokal betydelse som landmärke. En byggnadshistorisk utredning av byggnaden görs i anslutning till planeringen inför reparationsprojektet.

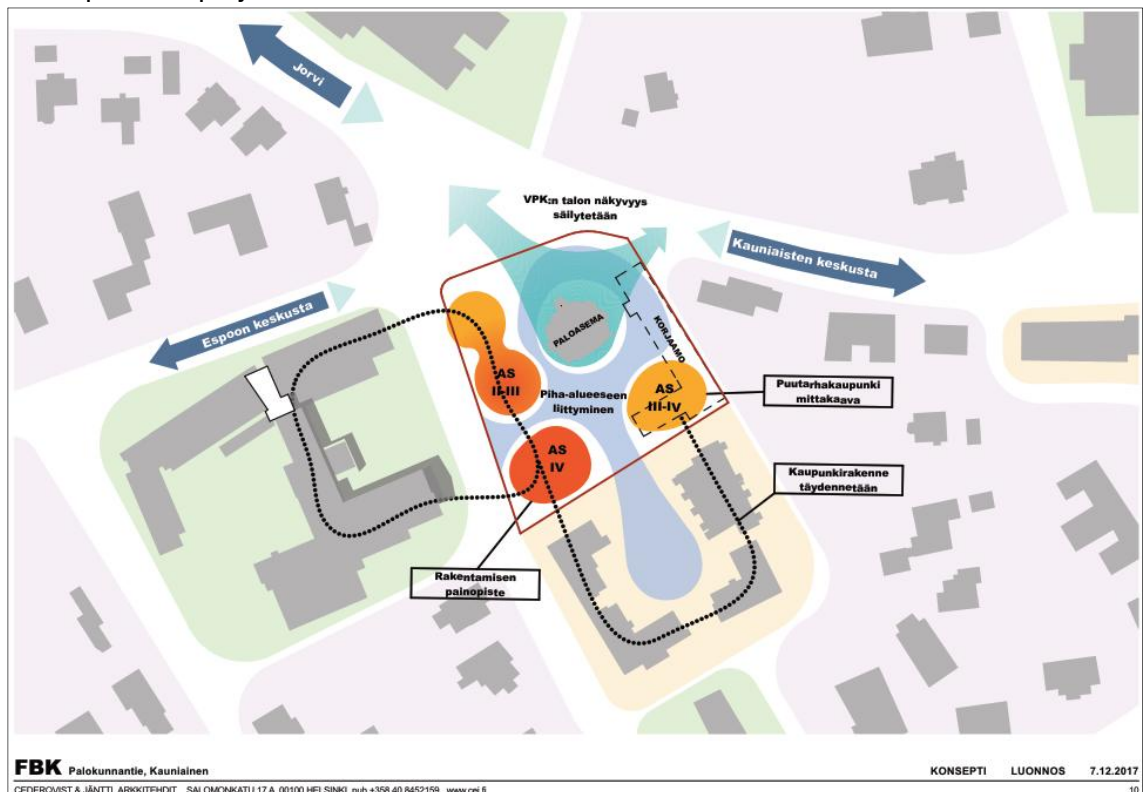


Bild 6. Analys av stadsstrukturen, Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit, 2017

Nybyggnationen består av tärningsliknande massor, som till dimensioneringen motsvarar den skyddade byggnaden. Det har lämnats så mycket fri yta runt brandkårshuset att området förblir luftigt, och den skyddade byggnaden kommer att behålla sin dominans i gatubilden. I anslutning till ekonomibyggnaderna går det att bygga en utställningsmonter för FBK:s historiska fordon Teodor. På detta sätt lyfter man fram områdets historia och bidrar till dess särprägel.

Bilplatserna placeras under jord i en centraliserad parkeringshall, vilket lämnar större utrymme för lekplatser och vistelseområden. Från hallen är det möjligt att ordna en direktförbindelse med hiss till alla nybyggnader. För den skyddade byggnadens del säkerställs den interna förbindelsen under den fortsatta planeringen.

I utkastet till detaljplaneändring anvisades en strukturell grundläggande lösning som stomme för planen. Innan förslagsstadiet gjordes trafikutredningar upp (trafikens funktion, trafikbuller, luftkvalitetsutredning) samt en dagvattenutredning. Planbeteckningarna och -bestämmelserna har preciserats för bl.a. landskapsmässiga, stadsbildsmässiga, kvalitativa och tekniska lösningar.

3.2 Dimensionering

Planområdet har en total areal på 5 833 m² och byggrätt om totalt 5 000 m² vy, vilket motsvarar exploateringsstalet $e_a=0.86$. Av våningsytan har 4 900 m² vy anvisats för boende och 100 m² vy för ekonomibyggnader. Bilplatser har beräknats enligt 1 bilplats/85 m² vy med gästplatser 1 bilplats/1 000 m² vy, vilket innebär 58 bilplatser och 5 bilplatser för besökare. Cykelplatser har beräknats enligt 1 plats/30 m² vy eller minst 2 platser per bostad, vilket innebär 163 cykelplatser om inte det genomförda antalet bostäder ger möjlighet till färre.

3.3 Byggd miljö enligt planen

3.3.1 Markanvändning

Kvartersområde för bostadsbyggnader (A)

Genom detaljplaneändringen ändras ett kvartersområde för allmänna byggnader (Y) till ett kvartersområde för bostadsbyggnader (A), och tomtens totala byggrätt höjs från nuvarande 2 167 m² vy till 5 000 m² vy. Byggrätten i kvartersområdet ökar med 2833 m² vy. I tomtens västra och sydöstra delar anvisas byggnadsytor för bostadshus i två–fyra (II–IV) våningar. I tomtens nordöstra del anvisas en byggnadsyta för en ekonomibyggnad i en våning (t I 100).

Den gamla stenvillan mitt på tomten förses med en skyddsbezeichnung (sr-2): Kulturhistoriskt och med tanke på omgivningen värdefull byggnad. Byggnaden eller delar av den får inte rivas, och i den får inte göras sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten som minskar dess historiska värde. Reparations- och ändringsarbetena ska vara sådana att byggnadens särdrag bevaras. Utlåtande ska begäras av museimyndigheterna om reparations- och ändringsarbeten på byggnaden. En byggnadshistorisk utredning ska göras i anslutning till reparationsprojekt som gäller byggnaden. För den skyddade byggnaden anvisas en byggnadsyta och byggrätt i två (II 700) våningar.

I tomtens södra del anvisas ett underjordiskt utrymme (ma/p) för parkering. Infarten till parkeringshallen anvisas från Brandkårsvägen (ma-ajo), som i fortsättningen är den enda möjliga platsen för anslutning till tomten. Områdesreserveringen för körrampen omfattar planeringsmarginal. Från Brandkårsvägen anvisas också en infart och en riktgivande områdesreservering för områdets interna servicetrafik (h), som också ska fungera som räddningsväg. En betydande del av de berg i dagen som finns i tomtens nordvästra hörn anvisas som område som ska bevaras i naturtillstånd (lu).

Antalet bilplatser ska vara minst 1 bilplats/85 m² vy och 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.

Fasader och byggsätt:

Det huvudsakliga materialet i byggnadernas fasader ska vara stenmaterial. Fasaderna ska vara murade, rappade eller slammade och utföras på platsen utan synliga elementfogar.

Byggnaderna ska till arkitektur, material och färgsättning harmoniera med den skyddade byggnaden vid samma gårdsplan samt den övriga omgivande bebyggelsen. Museimyndigheten ska höras i anslutning till ansökan om bygglov.

Inomhus i den skyddade byggnaden är det tillåtet att utföra ändringar som avviker från det tillåtna våningsantalet enligt planen, på villkor att ändringarna är tekniskt möjliga och att de inte strider mot skyddsbestämmelserna.

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.

Anslutningarna till parkeringsanläggningen ska vara högklassiga.

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt.

Av lägenhetsytan (lgh-m^2) 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 40 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan (lgh-m^2) i enrummare i byggnaden ska vara minst 27,5 m^2 . Alla bostäder ska ha en anslutande balkong eller altan.

I bostäder eller andra utrymmen i marknivå får arbets- och hobbyrum som inte stör boendet placeras.

Förråd och tekniska utrymmen ska i huvudsak placeras i källarplan.

Trapphusutrymmena ska planeras så att de får naturligt dagsljus.

Trapphusutrymmen som överstiger 20 m^2 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.

Det ska finnas en anslutning från trapphusen till parkeringsanläggningen. Det är inte tillåtet med utrymningstrappor som är separata från byggnadskroppen.

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

Gårdar och räddningsvägar:

Gårdsdäcken ska ha en lummig framtoning.

Gårdsdäcken ska planeras som enhetliga helheter så att höjdskillnaderna mellan gårdarna samt växtligheten och ytmaterialet fortsätter naturligt från tomt till tomt utan synliga gränser.

Konstruktionerna ovan jord i parkeringsanläggningen ska vara högklassiga och anpassas till miljön med hjälp av grönanläggning. De synliga vägg- och stödmurskonstruktionerna ska anpassas till byggnadernas och gårdarnas arkitektur.

Siktaxeln från den skyddade byggnaden mot Stationsvägen ska bevaras. Beläggingsmaterial och ny växtlighet ska anpassas till de särdrag som bevaras.

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

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 vinterträdgårdar som används för vistelse har skyddats mot buller genom ändamålsenlig placering av byggnader och konstruktioner. 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 vinterträdgårdar.

Ventilationen i bilhallarna under gårdsdäck ska huvudsakligen skötas maskinellt och ventilationsaggregaten ska integreras med konstruktionerna. Frånluften ska ledas till byggnadernas tak. Tilluftsöppningarna ska placeras ovanpå gårdsdäcken eller på deras fasader. Gårdsdäcken ska byggas fast vid byggnaderna.

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.

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.

Markförhållanden

Då brandstations-/verkstadsbyggnaden rivs ska förekomsten av förorenad mark i området vid byggnaderna undersökas och förorenad mark ska istandsättas vid behov.

3.4 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen antas inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen. 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 71 [(48,3*5,08*0,45)/1,56] personbilar per dygn. Eftersom det redan i nuläget finns ett daghem (33 fordon/dygn), en brandstation och en bilreparationsverkstad som alstrar trafik i planområdet, kan man konstatera att planändringen inte inverkar på trafikvolymerna på närområdets gator. Den trafikmängd som området ger upphov till antas inte öka, och planändringen föranleder således inte åtgärder i trafiknätet. Utgående från tidigare trafikutredningar förväntas ingen betydande ökning av trafiken på området gator i nära framtid.

Vad gäller luftkvaliteten kan det konstateras att de närmaste bostadslägenheterna placeras på ca 28 meters avstånd från Stationsvägen, varvid det rekommenderade avståndet på 21,5 m uppfylls och de riktgivande värdena för luftkvaliteten underskrids. Luftkvaliteten föranleder inga fortsatta åtgärder eller strukturella specialkrav i planområdet.

Enligt bullerutredningen för detaljplaneändringen (Ramboll Finland Oy, 2019) har trafikmängden på Stationsvägen i nuläget uppskattats till 9 200 fordon/dygn, och prognosen för 2040 är 10 760 fordon/dygn. Trafikmängden enligt utredningen är lägre än i trafikräkningen från 2019, men å andra sidan har trafikbullrets inverkan räknats enligt en högre hastighet (40 km/h) än hastighetsbegränsningen i nuläget (30 km/h). Enligt bullerberäkningarna i utredningen kommer lek- och vistelseplatserna på tomtens gård att ligga under riktvärdena för ljudnivå, och också utöver det kommer det att finnas stora gårdsområden på tomtens som ligger under riktvärdena. Objektet behöver heller inga särskilda krav på ljudisoleringen av fasaderna, eftersom den nivå av ljudisolering (skillnad i ljudvolymen) som krävs går att uppnå med sedvanliga byggsätt och

byggnadsmaterial. Enligt rekommendation ska balkongerna glasas in för att riktvärdena för ljudnivån ska kunna underskridas.

3.5 Jordmånens byggbarhet och renhet

På fastigheten har bränsledistribution idkats under åren 1955–1999. År 2002 sanerades jordmånen i området inom ramen för den dåvarande Oljebranschens Servicecentrals (numera Olje- och biodrivmedelsbranschen r.f.) saneringsprogram Soili. Sedan dess har grundvattnets kvalitet testats för att kontrollera förekomsten av skadliga ämnen. Kontrollen har gjorts för att säkra att halterna av skadliga ämnen eller spridningen av skadliga ämnen inte har förändrats på ett sätt som kan orsaka större risk än förutsett. Resultaten visar att halterna av kolväten som konstaterats i grundvattnet stämmer med antagandena i riskbedömningen från 2007 och inte utgör en risk för människor eller organismer på objektet eller utanför det. Nylands NTM-central har i sitt utlåtande från 5.2.2019 konstaterat att observationen av grundvattnet i området kan avslutas.

I nuläget verkar en bilverkstad och en brandstation i området. En bestämmelse om att närmare undersökningar av markförhållandena bör företas innan området bebyggs i enlighet med den ändrade detaljplanen har tagits med i detaljplaneändringen eftersom jordmånen under den befintliga bilverkstaden/brandstationen inte har gått att undersöka för att kontrollera eventuella föroreningar.

3.6 Naturmiljö enligt planen

Det finns inga naturobjekt eller skyddade naturtyper i området. I tomtens nordvästra hörn finns berg i dagen som anvisas som område som ska bevaras i naturtillstånd.

3.7 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 fastställda landskapsplanen har planområdet anvisats som ett område för tätortsfunktioner där strukturen ska förtätas och försetts med en utvecklingsprincipbeteckning. Ett område för tätortsfunktioner ska planeras som ett område för boende, för omgivningen lämpliga arbetsplatser samt service och verksamheter som anknyter till dessa. I utkastet för Nylandsplanen 2050 (utkastet till etapplandskapsplan för Helsingforsregionen) hör planområdet till huvudstadsregionens kärnzona. Den aktuella detaljplaneändringen följer både den gällande och den planerade 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.

Detaljplaneändringens konsekvenser för stadsstrukturen och landskapet är betydande. Ändringen kan anses förbättra stadsbilden i området, då brandstations- och bilverkstadsbyggnaden ersätts med högklassig arkitektur. Dessutom blir den kulturhistoriskt värdefulla gamla stenvillan skyddad, så den bevaras som ett inslag i stadsbilden. Bostadshusen livar upp stadsbilden och bildar en mer klart strukturerad miljö med gaturum (längs Brandkårsvägen) än det som nu är fallet. Parkeringen för tomten placeras under jord, vilket bidrar till en lugnare stadsbild.

Projektet anses inte ha negativa verkningar på människors livsvillkor med beaktande av nuläget. Ur granntomternas synvinkel ökar bebyggelsen men i och med att användningsändamålet blir enhetligt med omgivningen upphör verksamheter som består av annat än boende och som

eventuellt kan vara störande (brandstationen, verkstaden, daghemmet). Det tekniska underhållet förväntas kunna ordnas utan att det uppstår 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. Dessutom blir området kompaktare, vilket förbättrar ekoeffektiviteten. Vattenbalansen i området förändras inte nämnvärt i och med att området redan i nuläget består till stor del av hårdgjorda ytor. En dagvattenplan har gjorts upp för området, enligt vilken dagvattnet går att leda bort från området på ett säkert sätt.

På basis av tidigare trafikutredningar och uppskattningar av trafikallstringen förmodas planändringen inte påverka trafikvolymerna på närområdets gator. I planområdet finns idag ett daghem, en brandstation och en bilreparationsverkstad, som alla alstrar trafik, och den trafikvolym som tomten alstrar kommer inte att öka till följd av planändringen. Enligt utredningen förväntas ingen betydande ökning av trafiken på områdets gator i nära framtid.

4.1 Grunderna för ändringen av detaljplanen

Området är beläget inom räckhåll för Grankulla järnvägsstation och vid en huvudgata, varför det är ändamålsenligt att koncentrera volymmässigt större byggnation här. Ur boendesynvinkel är området centralt beläget med ypperliga kollektivtrafikförbindelser. Omgivningen har byggts ut med flervånings- och småhus, varför planområdet som nuvarande tomt för allmänna byggnader väsentligt avviker från närmiljön i fråga om såväl dimensioneringen som stadsbilden. Med tanke på sina särdrag lämpar sig området bäst för boende.

Detaljplaneändringen gör det möjligt att skydda den kulturhistoriskt värdefulla stenvillan, som har en synnerligen stor historisk betydelse och ett miljömässigt värde som lokalt landmärke. En byggnadshistorisk utredning av byggnaden görs i anslutning till planeringen inför reparationsprojektet.

4.2 Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivseln

I likhet med de omgivande bostadstomterna lämpar sig området väl för boende.

Vid planeringen och byggandet av bostadshusen har man strävat efter högklassigt boende i flervåningshus, där de funktionella, estetiska, tekniska och ekonomiska kraven samt kraven på flexibla lösningar har bemötts på ett balanserat sätt. Samtidigt har man sett till att den kulturhistoriskt värdefulla villan bevaras som ett landmärke i området.

Byggnaderna kan placeras på tomten så att bostädernas utomhusutrymmen vetter mot ljusa väderstreck. Runt brandkårshuset lämnas tillräckligt med öppen, fri yta, och grönanläggning görs i området. Stadsstrukturen i området förblir luftig även i fortsättningen. Samtidigt skapas det en behaglig och väldisponerad helhet av de olika delarna av gården med hjälp av strukturering och detaljer. Tack vare underjordisk parkering blir det mer gårdsyta kvar för lek och vistelse, och lösningen bidrar också till en lugnare stadsbild..

4.3 Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön

Ändringen kan anses vara motiverad både funktionellt och med avseende på stadsbilden. Den föreliggande planen anknyter till den omgivande stadsstrukturen och planen beaktar byggnaderna i närmiljön. Jämfört med den föreslagna ändringen avviker området i dagsläget från omgivningens bebyggelsestäthet och funktioner. Landskapet blir prydligare för invånarna på granntomterna när bilverkstaden och brandkårens maskinhallar ersätts med högklassigt bostadsbyggande.

4.4 Konsekvenserna för servicenätverket, dess utveckling och servicebehoven

Detaljplaneändringen medför inte ändringsbehov i områdets servicenätverk. När tomten ändras till bostadsbruk, beräknas området få ca 90 nya invånare. Hälsovårds-, skol- och dagvårdstjänsterna finns på nära håll. Det centrala läget och de goda kommunikationerna gör all service lättåtkomlig. En tomt för FBK:s verksamhet har planlagts vid Bensowsgränden, dit avtalsbrandkårsverksamheten kan flyttas. Arbetsplatsreserven minskar med uppskattningsvis 1–5 arbetsplatser i och med att tomten planeras om.

5 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft.

6 PLANERINGSFASER

6.1 Inledandet av planeringen

Detaljplaneändringen inleddes på markägarens ansökan.

Stadsstyrelsen beslutade 5.9.2005 i § 191 att utarbeta en detaljplaneändring.

Inledandet av planläggningen kungjordes 27.9.2005.

6.2 Program för deltagande och bedömning

Till planen an knyter ett separat program för deltagande och bedömning, som är daterat 26.9.2005 och har uppdaterats 27.4.2017. Programmet kan läsas på adressen <http://www.grankulla.fi/ak218sv> och på markanvändningsenheten på stadshuset.

6.3 Planering

Vid Grankulla stads markanvändningsenhet har markanvändningschef Marko Lassila svarat för beredningen av planen. Den preliminära dispositionsplanen för tomten har utarbetats av Cederqvist & Jäntti Arkkitehdit Oy.

6.4 Växelverkan och framförda åsikter

Inledandet av detaljplaneändringen kungjordes i tidningen Kaunis Grani 27.9.2005. Ägarna till grannfastigheterna i planområdet har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts. Till ägarna till grannfastigheterna har 28.4.2017 skickats brev om att planläggningen fortsätter samt information om det uppdaterade programmet för deltagande och bedömning.

Utkast till ändring av detaljplanen

Samhällstekniska nämnden behandlade utkastet till ändring av detaljplanen vid sitt möte 16.5.2016 (§ 58) och remitterade ärendet för ny beredning för att planeringen skulle granskas på nytt.

Utkastet till ändring av detaljplanen justerades så, att byggnadsytan vid Stationsvägen flyttades längre söderut. Detta ger bättre förutsättningar att bevara träden och naturberget i hörnet av Stationsvägen. Samtidigt minskades nybyggnationen vid Brandkårsvägen medan byggnadernas våningsantal är tre för ett område som sträcker sig längre söderut. I planeringen och placeringen av byggnadsmassorna beaktades en luftigare disposition vid anslutningen till Stationsvägen. Istället ökades våningsantalet för de nybyggnader som ligger på östra delen med en våning. Byggrätten motsvarar i stort sett det första utkastet.

Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen 29.8.2017 (§ 88) och beslutade att bordlägga ärendet. Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen 20.9.2017 (§ 100) och remitterade ärendet för ny beredning. Enligt utskottets beslut

kan tomtens byggrätt bevaras. Bergknallen på tomtens nordvästra hörn ska i sin helhet bevaras i naturtillstånd. Byggnadsmassan som angränsar till Brandkårsvägen ska placeras parallellt med vägen. En grön zon ska lämnas mellan byggnadsmassan och Brandkårsvägen på samma sätt som på tomten för flervåningshus som ligger på södra sidan. En byggnadsmassa i flera våningar som är separat från södra gaveln på den byggnad som gränsar mot Brandkårsvägen kan placeras parallellt med tomtens södra gräns. Egnahemshuset som föreslagits vid tomtens östgräns passar inte på tomten, och i stället kunde en flervåningsbyggnad i två våningar placeras på samma plats. Rampen till parkeringen under jord kan placeras t.ex. mellan byggnadsmassorna vid byggnaderna 3 och 4. En grön zon mellan Brandkårsvägen och byggnaderna bidrar till trafiksäkerheten i och med att fordon som kör ut från parkering har fri sikt. Särskild vikt bör fästas vid trafiksäkerheten.

Grankulla FBK ordnade 28.11.2017 ett informationsmöte för samhällstekniska utskottet, där man gick igenom tomten med omgivning och arkitekt Tom Cederqvist presenterade den uppdaterade planen för tomten som grund för detaljplanen.

Efter behandlingen i samhällstekniska utskottet har utkastet till ändring av detaljplanen justerats så att byggnadsmassorna har flyttats längre söderut, vilket ger mer utrymme för att bevara den naturliga bergknallen på tomtens nordvästra hörn. Det området har dessutom anvisats som område som ska bevaras i naturtillstånd (lu). Rampen till parkeringsanläggningen (ma-ajo) har placerats i huskroppen så att rampen inte är synlig i stadsbilden (annat än i form av en infartsöppning i husväggen). Från Brandkårsvägen anvisas också en infart och en riktgivande områdesreservering för områdets interna servicetrafik (h), som också ska fungera som räddningsväg. Bullerbestämmelserna har uppdaterats i enlighet med den nya förordning som trädde i kraft 1.1.2018 (Miljöministeriets förordning om ljudmiljön i byggnader 796/2017). Planbeskrivningen har kompletterats.

Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen 13.2.2018 (§ 17). Föredraganden delade ut ett reviderat beslutsförslag på bordet vid sammanträdet, och utskottet godkände förslaget enhälligt. Den del av området i tomtens nordvästra hörn som ska bevaras i naturtillstånd (lu) utvidgades söderut. Vidare utvidgades byggnadsytan i tomtens sydvästra hörn österut, och längs med Brandkårsvägen i syd-nordlig riktning lämnades en kilformad grön remsa. Situationsplanen (bilaga 1) och planritningen (bilaga 2) har reviderats i enlighet med utskottets beslut. Illustrationerna har inte reviderats. Byggnadernas höjder och dimensioner, som visas i illustrationerna, förblir oförändrade. Bilderna revideras när planen kommer till förslagsfasen. Planbeskrivningen har kompletterats.

Utkastet till detaljplaneändring var framlagt 15.3–13.4.2018. Det kom in fyra utlåtanden och en skriftlig åsikt. I utlåtandena föreslogs bl.a. laddplatser för elbilar, närmare granskning av byggnadernas takformer, beaktande av vattenförsörjningen och räddningsverksamheten samt komplettering av skyddsbestämmelsen med en bestämmelse som kräver byggnadshistorisk utredning. I den skriftliga åsikten förutsattes att skyddsbestämmelserna ska utsträckas att gälla också byggnadens interiör, att byggnaden ska anvisas för bruk som kultur-/fest-/mötes-/motionsbruk, att nybyggnationen ska göras lägre och ges mindre byggrätt samt att grönzonen mot Brandkårsvägen ska göras bredare.

Förslag till ändring av detaljplanen

Inför förslaget till ändring av detaljplanen har utredningar gjorts om trafikens funktion, trafikbuller, luftkvalitet samt dagvattenhantering. Med utgångspunkt i utredningarna samt i utlåtandena och den skriftliga åsikten har en bestämmelse om dagvattenhantering tagits in i förslaget till ändring. Också skyddsbestämmelsen (sr-2) har kompletterats på följande sätt: En byggnadshistorisk utredning ska göras i anslutning till reparationsprojekt som gäller byggnaden. Angående sanering av den skyddade byggnaden har också en bestämmelse lagts till som ger möjlighet att inomhus i den skyddade byggnaden utföra ändringar som avviker från det tillåtna våningsantalet enligt planen, på villkor att ändringarna är tekniskt möjliga och att de inte strider mot skyddsbestämmelserna.

För att främja stadens egna mål har bestämmelser om bl.a. cykelparkering, bostadsproduktionen och dess kvalitet, samt gårdarna och gårdsdäcken lagts till i planförslaget. Också de övriga allmänna bestämmelserna har kompletterats och granskats för att säkra kvaliteten på byggandet. Däremot har inga ändringar gjort i den grundläggande planlösningen. Planbeskrivningen har kompletterats.

Samhällstekniska utskottet beslutade 28.4.2020 (§ 46) att föreslå att förslaget till ändring av detaljplanen läggs fram enligt förslaget.

Stadsstyrelsen godkände 4.5.2020 (§ 88) bemötandena till utlåtandena om utkastet till detaljplaneändring och beslutade att lägga fram planförslaget och begärde de utlåtanden som behövs.

Förslaget till detaljplaneändring var framlagt i enlighet med 27 § i markanvändnings- och bygglagen 11.6–11.8.2020.

Grankulla 23.4.2020

Marko Lassila
markanvändningschef

KERROSALA (A+B+C+D+E):	4830m²
TONTTITEHOKKUUS e_t:	0,82
ASUINHUONEISTOALA:	3458 hum²
ASUNTOJA:	79 kpl *)
KESKIKOKO:	43,8m² *)
P-PAIKAT 1/85kem²:	57 ap

Kerrosalaan on laskettu ainoastaan maanpäälliset asuinkerrokset ja se on laskettu 250mm etäisyydeltä ulkoseinän sisäreunasta. Kerrosalasta on jätetty porrashuoneiden kohdalla 20m² ylittävä osuus pois.

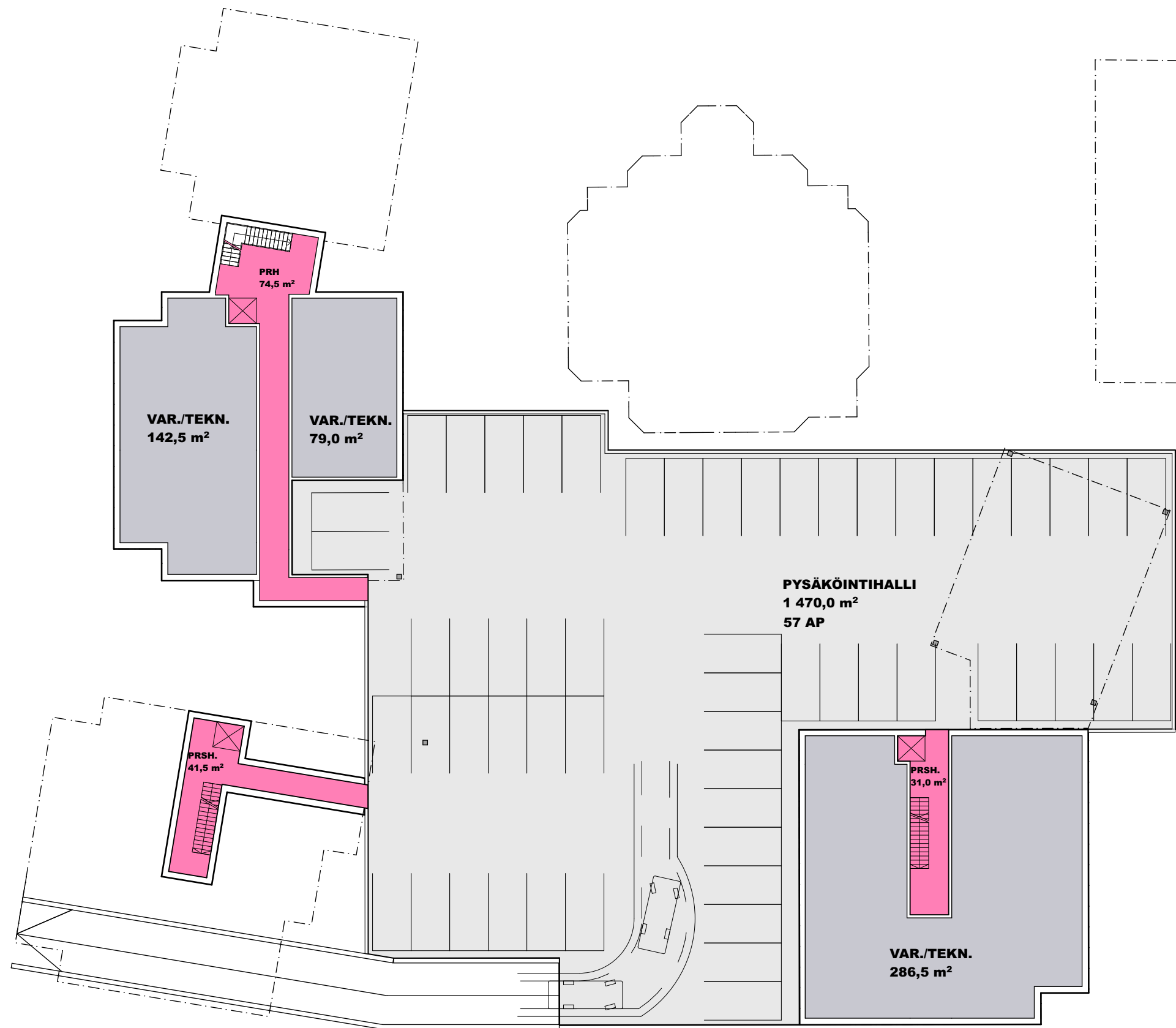
Laskennallinen asuntojen minimimäärä on 71 ja maksimimäärä 79kpl. Keskikoot vastaavasti 48,7m² ja 43,8m².

*) Asuntojen määrä on viitesuunnitelmassa esitetyn mukainen. Asuntohahmot on mahdollisuus jakaa ja yhdistellä eri tavoin, jolloin samalla kokonaishuoneistoalalla toteutuu erilainen huoneistojakauma ja huoneistojen keskiala.

Liite 1 / Bilaga 1
Asemapiirros / Situationsplan
Ak 216 Palokunnantie 9 / Brandkårsvägen 9
asemakaavan muutos / detaljplaneändring



Liite 2 / Bilaga 2
 Pohjapiirustus kellari (pysäköinti) /
 Planritning källare (parkering)
 Ak 216 Palokunnantie 9 / Brandkårsvägen 9
 asemakaavan muutos / detaljplaneändring

K




Liite 3 / Bilaga 3
Havainnekuva / Illustration
Ak 216 Palokunnantie 9 /
Brandkärsvägen 9
asemakaavan muutos /
detaljiplaneändring

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun 235 Grankulla Datum för ifyllning 27.06.2017
Planens namn Brandkårsvägen 9
Datum för godkännande Förslagsdatum
Godkännare Dat. för meddel. om anh.gör. 27.09.2005
Godkänd enligt paragraf Kommunens plankod Ak 216
Genererad plankod
Planområdets areal [ha] 0,5833 Ny detaljplaneareal [ha]
Areal för underjordiska utrymmen [ha] 0,3043 Detaljplaneändringens areal [ha] 0,5833

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]	Exploaterings- tal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,5833	100,0	5000	0,86	0,0000	2833
A sammanlagt	0,5833	100,0	5000	0,86	0,5833	5000
P sammanlagt						
Y sammanlagt					-0,5833	-2167
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	0,3043	52,2	0	0,3043	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m ² vy]	[antal +/-]	[m ² vy +/-]
Sammanlagt	1	700		

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,5833	100,0	5000	0,86	0,0000	2833
A sammanlagt	0,5833	100,0	5000	0,86	0,5833	5000
A	0,5833	100,0	5000	0,86	0,5833	5000
P sammanlagt						
Y sammanlagt					-0,5833	-2167
Y					-0,5833	-2167
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	0,3043	52,2	0	0,3043	0
ma/p	0,3043	100,0	0	0,3043	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m ² vy]	[antal +/-]	[m ² vy +/-]
Sammanlagt	1	700		
Detaljplan	1	700		