

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 20.1.2021. 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](mailto:fornamn.efternamn@grankulla.fi)  
050 411 1851

20.1.2021



**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)	4
1.2.3	Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2015	4
1.2.4	Detaljplanen	4
1.2.5	Byggnadsordningen	5
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	7
3.1	Allmän motivering och beskrivning	7
3.2	Dimensionering	9
3.3	Fastighetsindelning	9
3.4	Byggd miljö enligt planen	9
3.4.1	Markanvändning	9
3.4.2	Jordmånens byggbarhet och renhet	12
3.4.3	Naturmiljö enligt planen	12
3.5	Störningsfaktorer i omgivningen	12
3.6	Namnbeståndet	13
4	KONSEKVENSERNA AV DETALJPLANEN	13
4.1	Grunderna för ändringen av detaljplanen	13
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	15
6.1	Inledandet av planeringen	15
6.2	Program för deltagande och bedömning	15
6.3	Planering	15
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 Arkkitechdit Arkitekter, 26.11.2020

Utredning om skuggeffekter

Ahlman Arkkitechdit Arkitekter, 12.5.2020

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

Flygekorriivering i Grankulla

Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 28.5.2014

# 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.

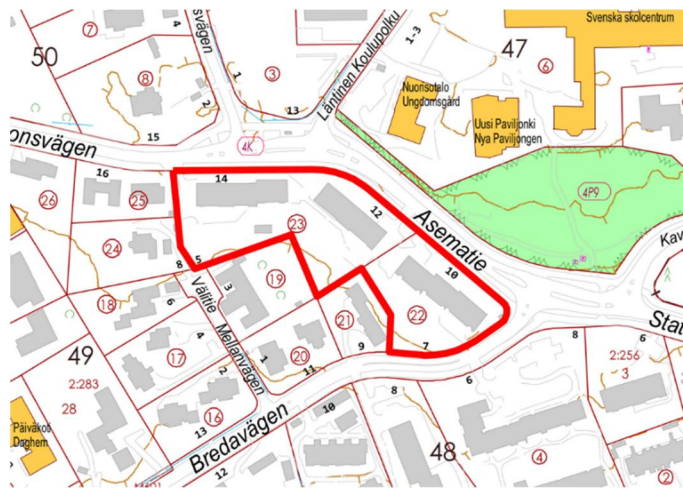


Bild 1. Planområdets ungefärliga avgränsning på ämbetsverkskartan.

## 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.

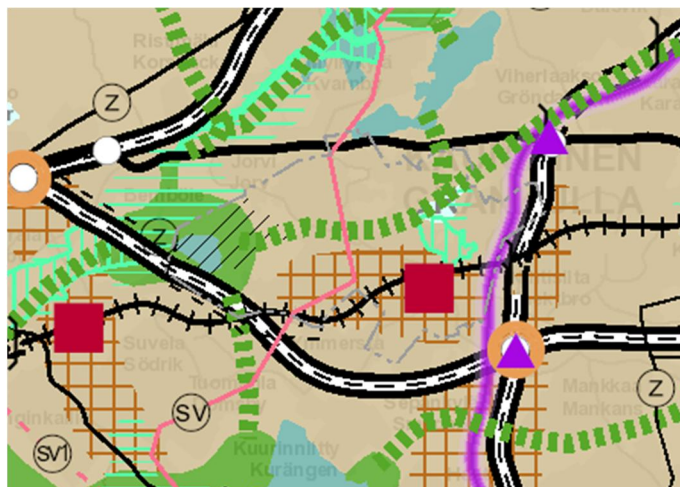


Bild 2. Utdrag ur sammanställningen av de gällande landskapsplanerna för Nyland 2019 (Nylands förbunds karttjänst).

I Nylandsplanen 2050, som Nylands landskapsfullmäktige har godkänt 25.8.2020 (har ännu inte vunnit laga kraft), 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).

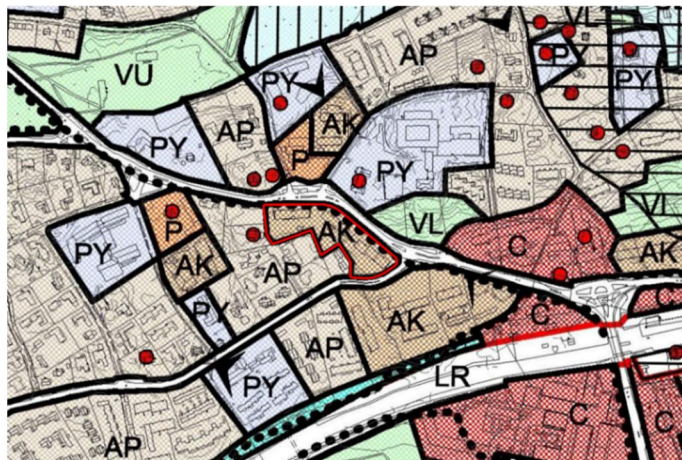


Bild 3. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (MASU 2).

## 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 prioritetsskassen 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 m<sup>2</sup> och har anvisats en byggnadsyta för en byggnad med endast bostadslägenheter. Byggrätten är 2 156 m<sup>2</sup> vy i tre våningar (III). Tomt 23 har en areal på 6 595 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> vy. Antalet bostäder på tomterna har inte begränsats, men planerna kräver att bostädernas medelareal ska vara minst 70 m<sup>2</sup>.

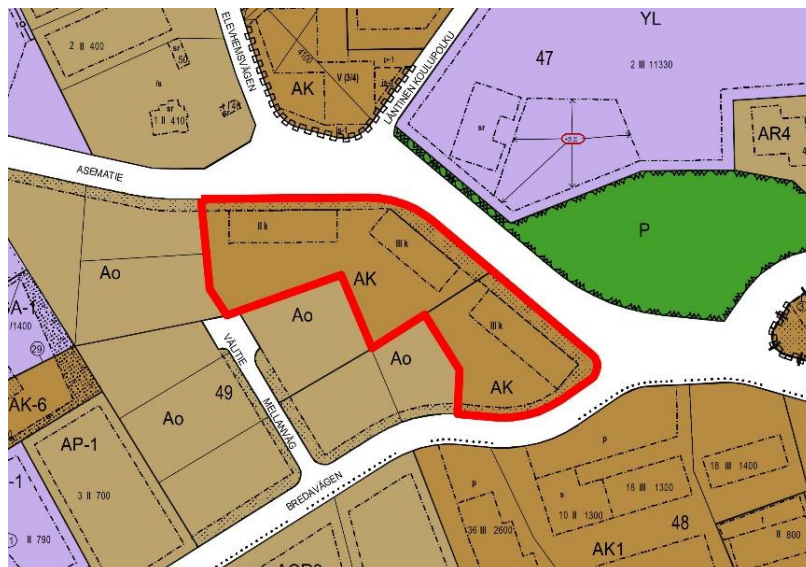


Bild 4. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

### 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 småhus, en tomt för flervåningshus under byggnad, ett parkområde, ungdomsgården och Nya Paviljongen. På tomt 22 finns ett och på tomt 23 två flervåningshus, som enligt byggnads- och lägenhetsregistret stod klara 1969.

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).

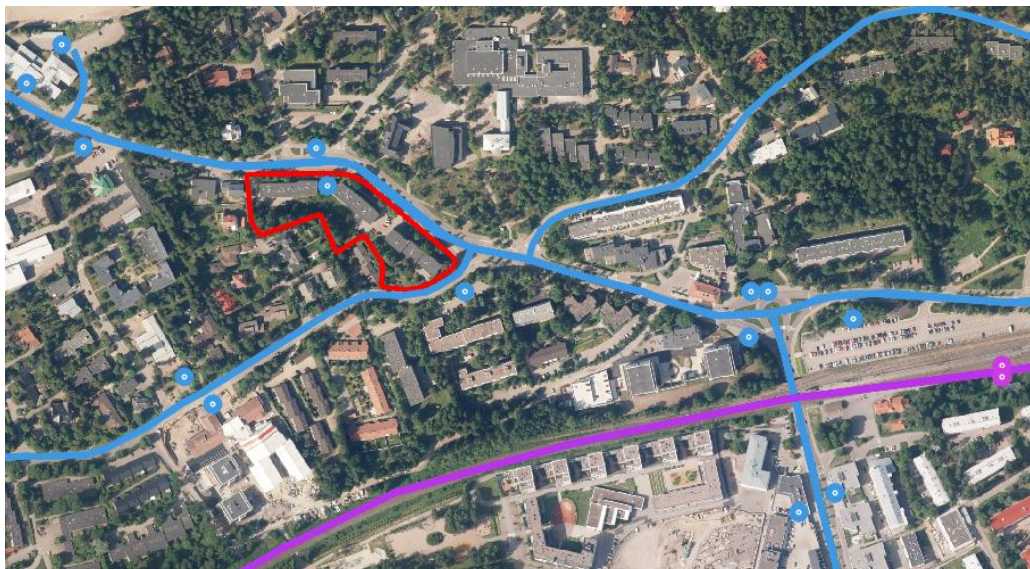


Bild 5. Kollektivtrafikförbindelser (HRT:s kollektivtrafiknät, våren 2019).

### 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 underskridas, 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 4). Enligt utredningen uppfyller bullernivån på gårdarna och vistelseområdena 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 planen. Fasaderna till planerade bostadsrum 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. På gatsidan ligger medelljudnivån vid balkongerna i nuläget dagtid på 65 dB som högst och enligt prognosen 2040 är högsta värdet 65 dB. Motsvarande värden nattetid är 54 dB respektive 55 dB.

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 tidvis orsaka störningar i Grankulla, och därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.





Bild 6. 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 rött tegel,
- 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 prioriteringsordning. 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 högklassig 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 rödtegel.

Parkeringsplatserna för boende placeras under gårdsdäcket, vilket lämnar större utrymme för lekplatser och vistelseområden. 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 lämnas utanför byggområdet. 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. 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 7).

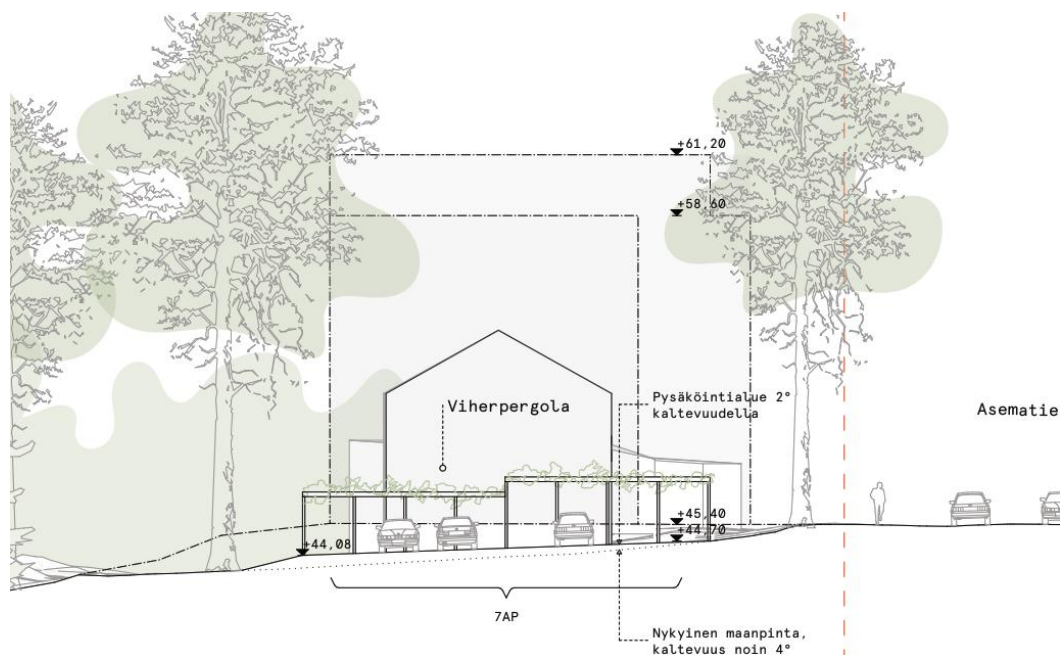


Bild 7. Sektion av parkeringsområdet (Referensplan, Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 26.11.2020).

## 3.2 Dimensionering

Planområdet har en total area på 10 295 m<sup>2</sup> för vilken byggrätt för boende om totalt 9 000 m<sup>2</sup> vy har anvisats. Utöver det har byggrätt på sammanlagt 1 160 m<sup>2</sup> vy anvisats för gemensamma utrymmen och förråd. Exploateringstalet är e=0.99.

Jämfört med nuläget ökar byggrätten för bostäder med 3 819 m<sup>2</sup> 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 Byggt miljö enligt planen

### 3.4.1 Markanvändning

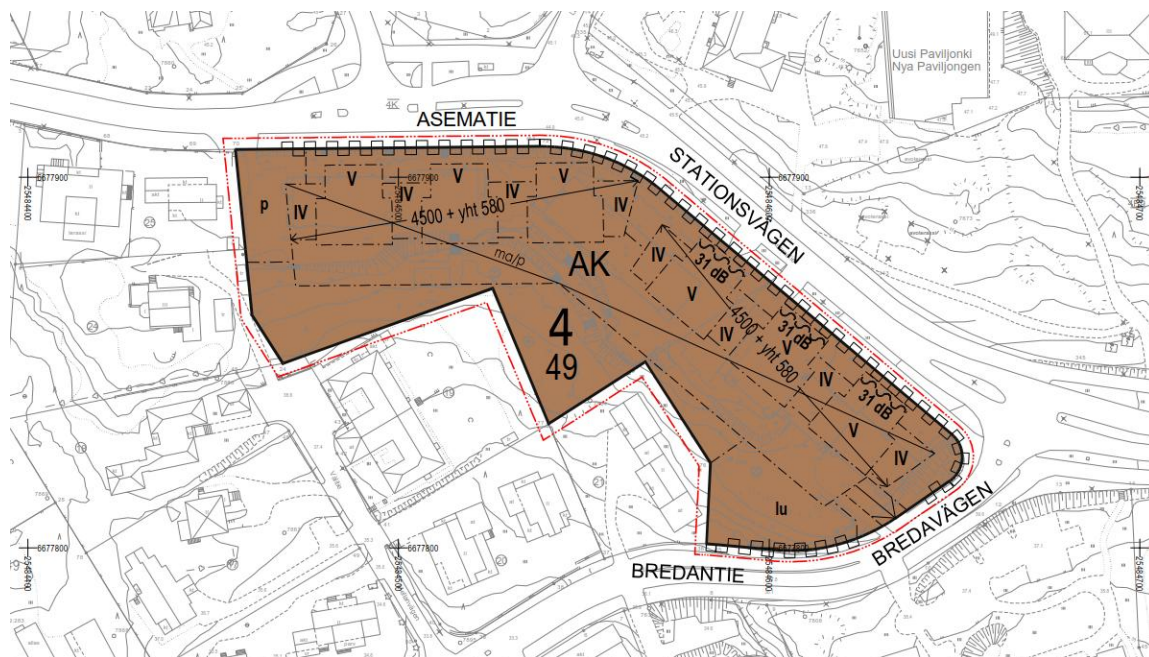


Bild 8. Detaljplanekarta, förslag.

#### Kvartersområde för flervåningshus (AK)

Gränsen för kvartersområdet för flervåningshus (AK) kvarstår oförändrad. På kvartersområdet anvisas byggnadsytor för byggnader med fyra till fem (IV–V) våningar. För båda byggnadsytorna anvisas byggrätt på 4 500 m<sup>2</sup> vy och utöver det 580 m<sup>2</sup> 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 trafikljud 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. Det primära syftet med förbuden mot fordonsanslutning är att trygga trafiksäkerheten i anslutnings- och korsningsområden. 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 m<sup>2</sup> vy. Bilplatserna ska förläggas till en parkeringsanläggning. För besökare ska det anläggas minst 1 bilplats/1 000 m<sup>2</sup> 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 m<sup>2</sup> 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:

I planen utfärdas bestämmelser om byggsättet och fasadernas utformning för att säkra en arkitektoniskt hög nivå på byggnaderna:

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 högklassigt 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. Fasadmaterialen 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 m<sup>2</sup> 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-m<sup>2</sup>) 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 50 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan (lgh-m<sup>2</sup>) i enrummare i byggnaden ska vara minst 27,5 m<sup>2</sup>. 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.

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

#### GÅRDAR OCH RÄDDNINGSVÄGAR:

För att säkra att utformningen av gårdsdäcken håller hög standard och att gårdarna har tillräcklig grönska har följande bestämmelser getts om gårdarna:

Det trädbestånd i området som ligger utanför byggnadstorn 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 däckena 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 vinterträdgårdar 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 vinterträdgårdar.

Om medelljudnivån som når bostadshusens fasader överstiger 65 dB under dagtid ska bostäderna också öppna sig från den tystare fasaden.



**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 upp 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 m<sup>3</sup>) per varje 100 kvadratmeter (100 m<sup>2</sup>) 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 antas inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen. Trafikökningen som följer av den nya markanvändningen orsakas till största delen av boendetrafik. 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  $132 \left\{ \left[ \left( \frac{5,08}{100} \right) \cdot 9000 \cdot 0,45 \right] / 1,56 \right\}$  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. Balkonger bör ha balkongglas med tillräcklig ljudisoleringsförmåga. 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 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. 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.

Detaljplaneändringens konsekvenser för stadsstrukturen och landskapet är kännbara, men ändå inte betydande, i och med att det är fråga om ersättande bebyggelse. Med avseende på stadsbilden kan förändringen anses förbättra området då de gamla flervåningshusen som har nått slutet på sin livslängd ersätts med nybyggen av hög kvalitet som förbättrar stadsbilden. 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.

Projektet anses 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 bättre ekologisk effektivitet, mindre klimatavtryck och ökar bostadsvolymen som ansluter till hållbara transportsätt.

Planändringen antas 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 som har nått slutet på sin livslängd 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

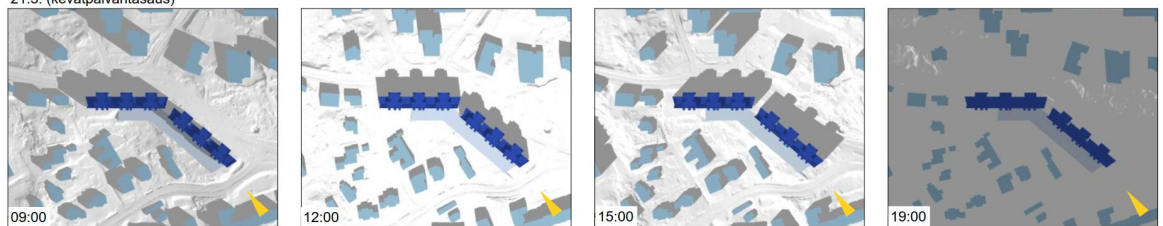
I likhet med de omgivande bostadstomterna lämpar sig området väl för boende.

Strävan för planeringen av boendet är en högklassig lösning med flervåningshus som ger mer mångsidig bostadsproduktion. Lösningförslaget går ut på att ersätta de befintliga flervåningshusen med två flervåningshus längs med gatan. Placeringen av husen och en parkeringslösning med parkering under däck ger möjligheter till grönskande, enhetliga och skyddade gårdar inom planområdet.

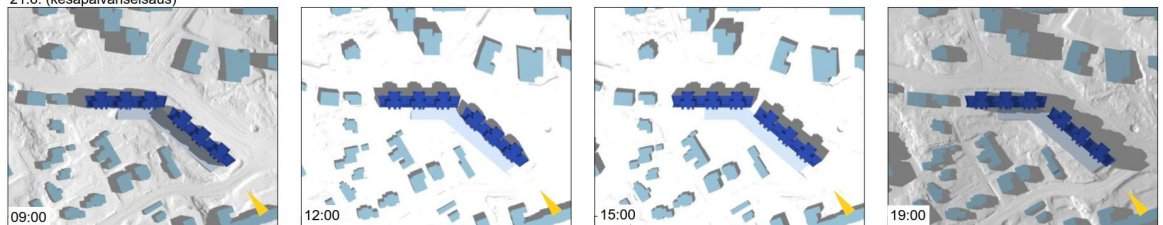
## 4.3 Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön

Ändringen kan anses vara motiverad både funktionellt och med avseende på stadsbilden. Området byggs ut 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. Utredningar om skuggeffekter (bild 9 och 10) har gjorts av de nya byggnadernas skuggeffekter. Med utgångspunkt i utredningarna kan det konstateras att de nya byggnaderna inte ger upphov till någon väsentlig skuggeffekt på granntomterna.

21.3. (kevätpäiväntasaus)



21.6. (kesäpäivänseisaus)



15.7.

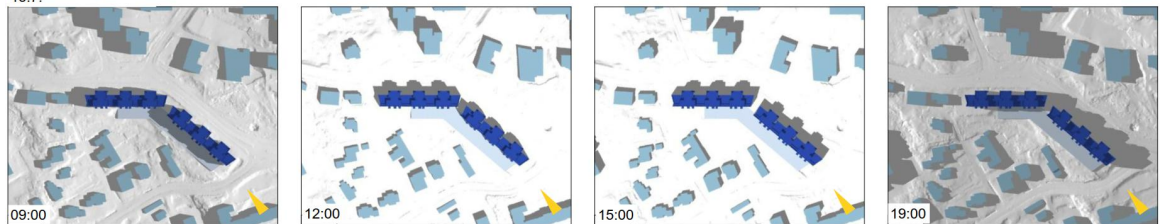


Bild 9. Utredning om skuggeffekter (Ahلمان Arkitehdit Arkitekter, 12.5.2020).

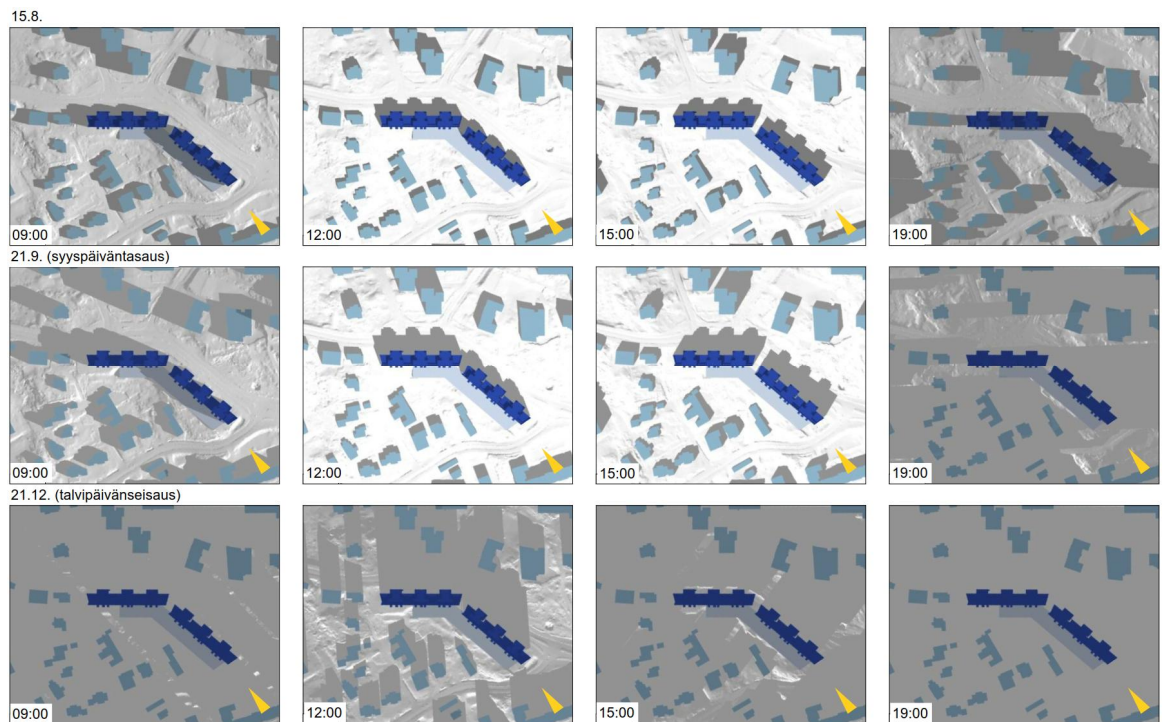


Bild 10. Utredning om skugg effekter (Ahlman Arkkitehdit Arkitekter, 12.5.2020).

#### 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 m<sup>2</sup> 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.

## 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 <https://www.grankulla.fi/ak230sv> och på markanvändningsenheten på stadshuset.

### 6.3 Planering

Markanvändningsingenjör Nina Forsberg vid Grankulla stads markanvändningsenhet har svarat för beredningen av planen. Ahlman Arkkitehdit 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 skuggeffekter har också gjorts för de nya byggnaderna. 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.

I förslaget till detaljplaneändring ingår ingen ändring av tomtindelningen. Planen förutsätter dock att en skild tomtindelning görs upp för området. Planbeskrivningen har kompletterats.

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-m<sup>2</sup>) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %. Den sammanlagda lägenhetsytan (lgh-m<sup>2</sup>) för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 40 %.

Planläggaren föreslog 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 planlägningsprojekt 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.

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 stadsstyrelsen 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 byggnadsytorna i detaljplaneförslaget justerats så att bredden på delarna som har fem våningar har minskats från gatsidan. Justeringen av byggnadsytornas avgränsning säkras 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. 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.

Planläggaren föreslog 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. 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 detaljplan läggs fram i enlighet med 27 § i markanvändnings- och byggförordningen under tiden 21.1–22.2.2021.

Grankulla 20.1.2021

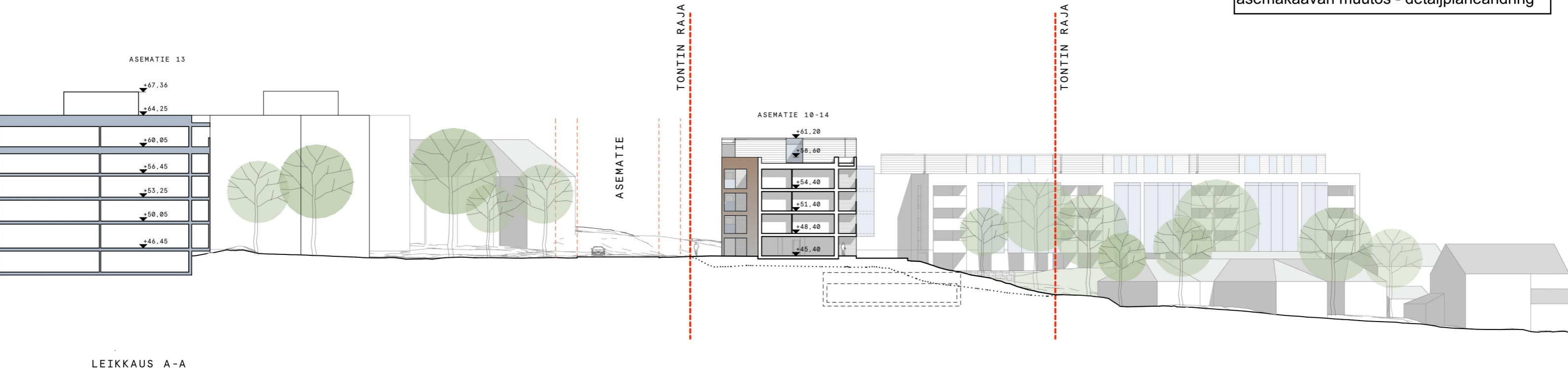
Nina Forsberg  
markanvändningsingenjör

Marko Lassila  
markanvändningschef

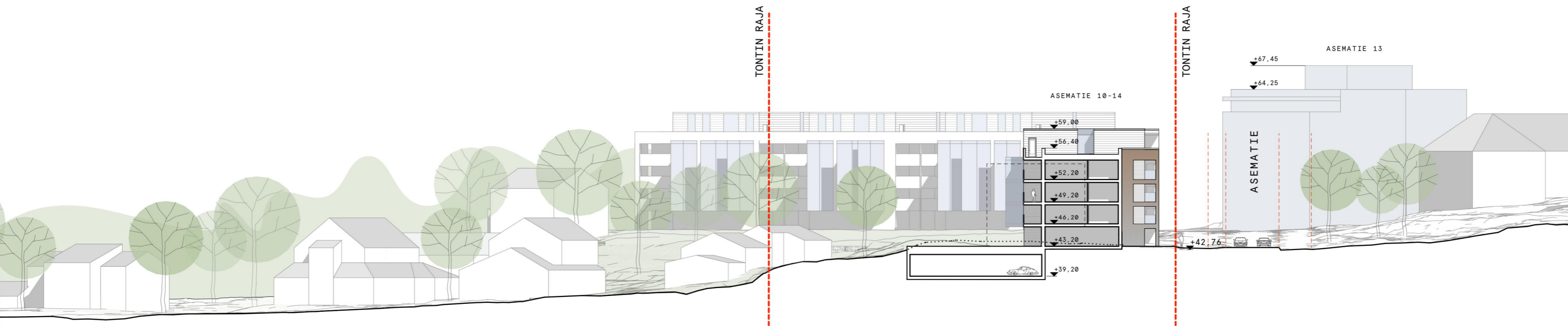








LEIKKAUS A-A

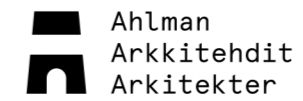


LEIKKAUS B-B



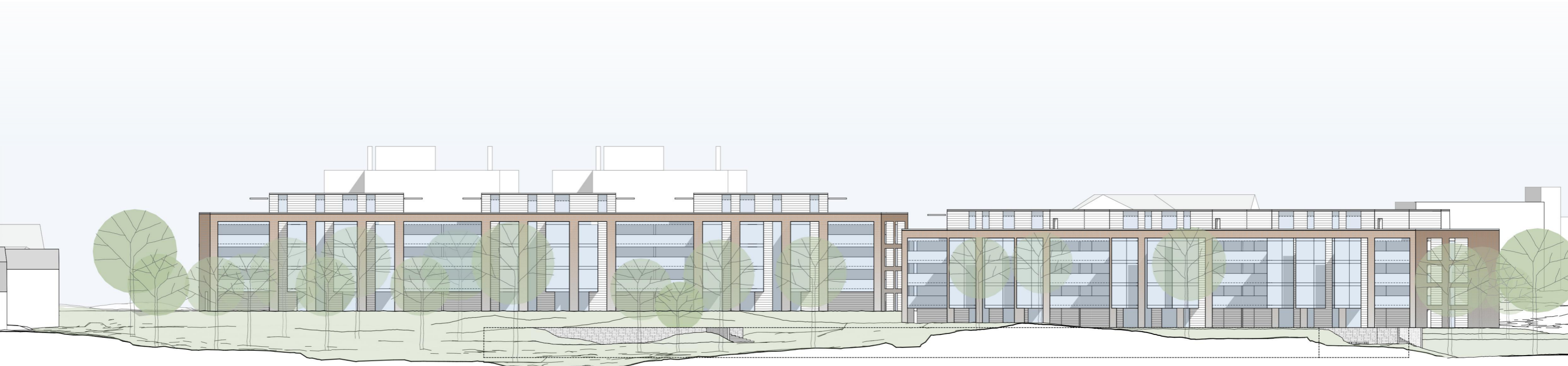
# ASEMATIE 10-14

Julkisivu asematielle 1:1500, 1:5000 · 26.11.2020



Ahlman  
Arkkitechdit  
Arkitekter

Kalevankatu 18, 00100 Helsinki  
Y 236 497 69 · ahlmanark.fi  
ark@ahlmanark.fi · 020 757 9911

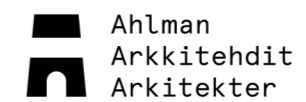






# ASEMATIE 10-14

Julkisivut pohjoiseen ja itään 1:500 · 26.11.2020



Ahlman  
Arkkitechdit  
Arkitekter

Kalevankatu 18, 00100 Helsinki  
Y 236 497 69 · ahlmanark.fi  
ark@ahlmanark.fi · 020 757 9911





## ASEMATIE 10-14

Näkymä Asematieltä pitkin länteen · 26.11.2020





## ASEMATIE 10-14

Näkymä Asematieta pitkin kaakkoon · 26.11.2020



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]**

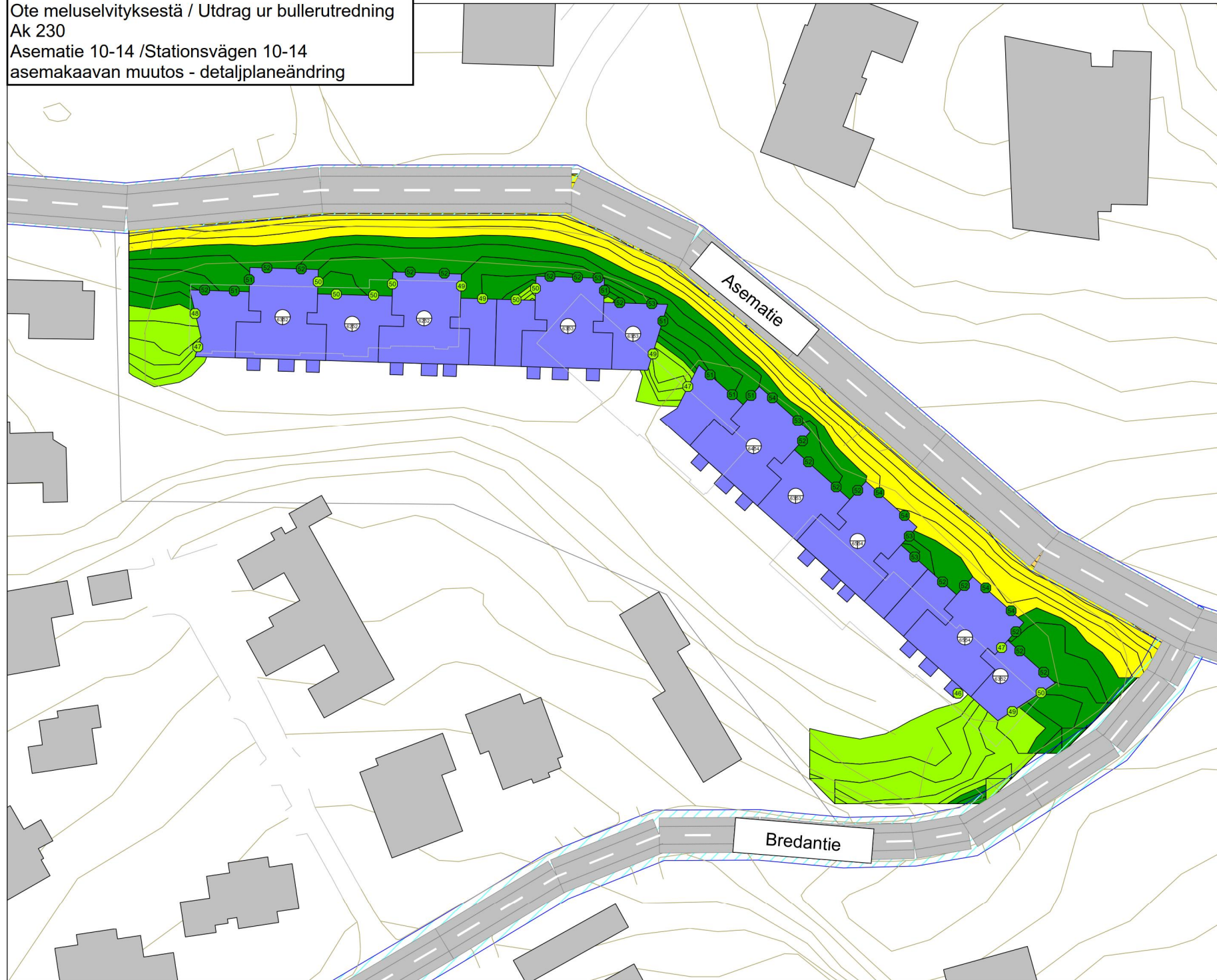


Pohjoismainen  
tie- ja raideliikennemelumalli:  
laskentakorkeus 2 m  
laskentatiheys 5 x 5 m



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]**

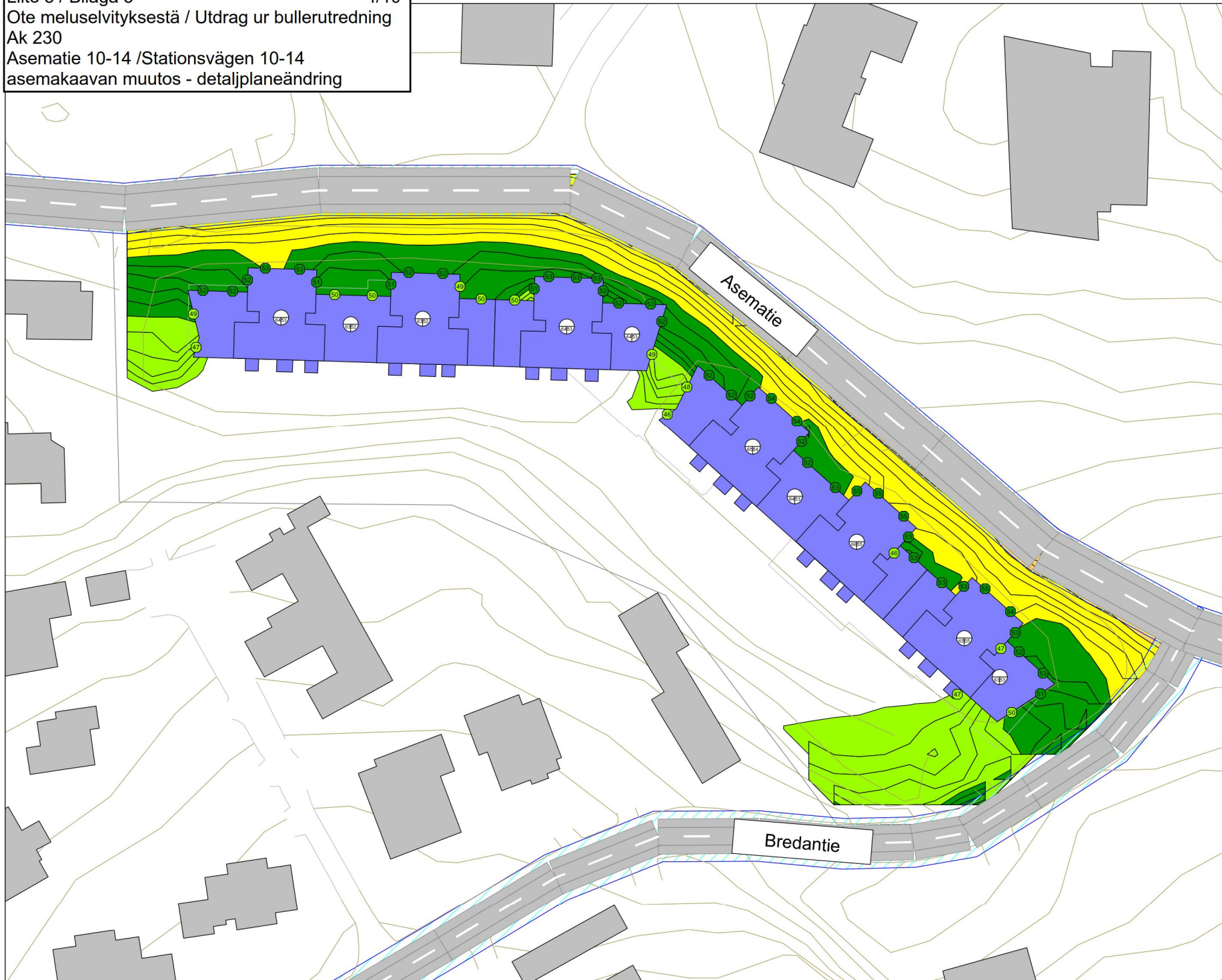
■ > 45.0 dB  
 ■ > 50.0 dB  
 ■ > 55.0 dB  
 ■ > 60.0 dB  
 ■ > 65.0 dB  
 ■ > 70.0 dB  
 ■ > 75.0 dB

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



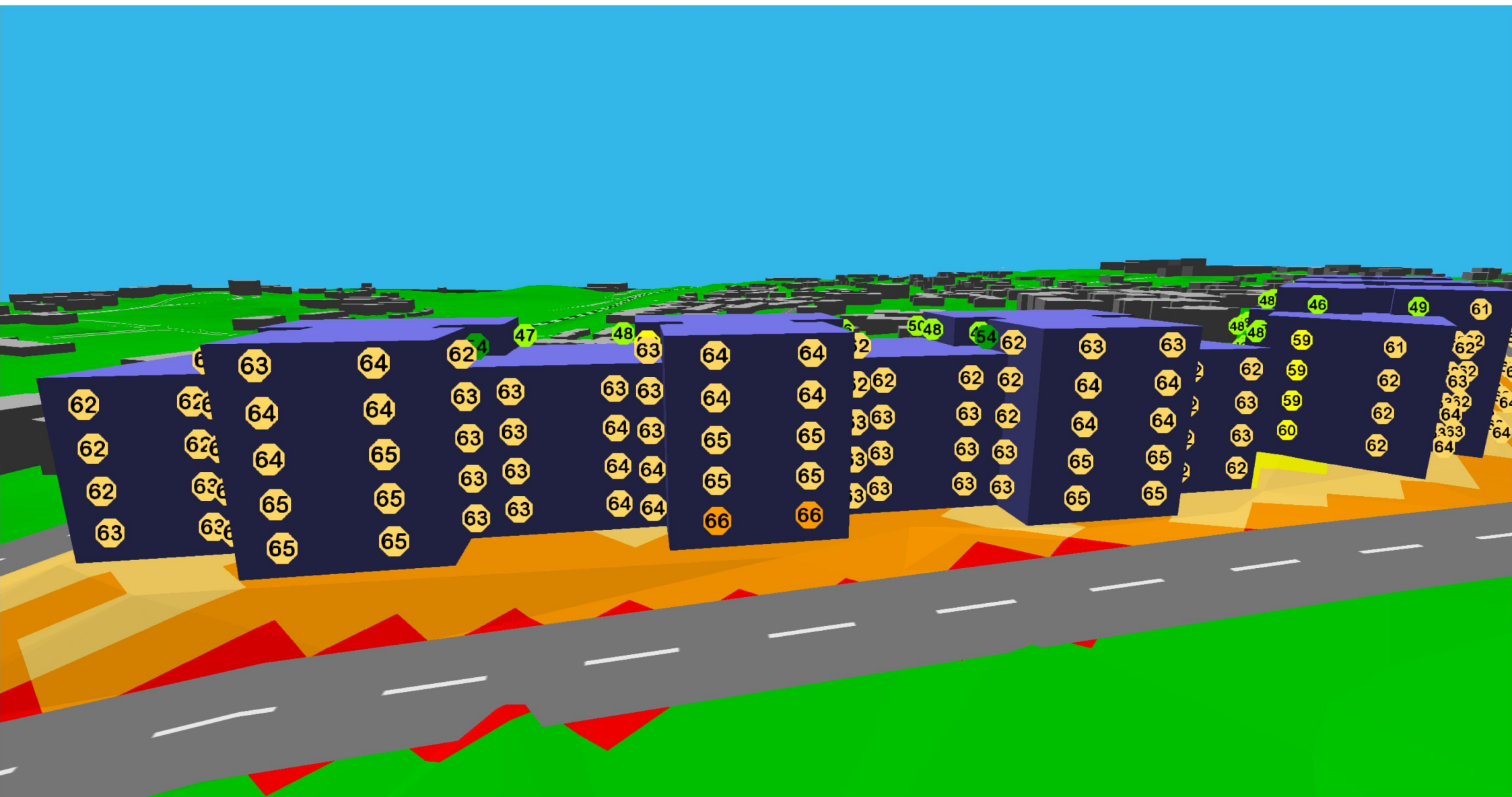
Mittakaava: 1:1000 (A4)

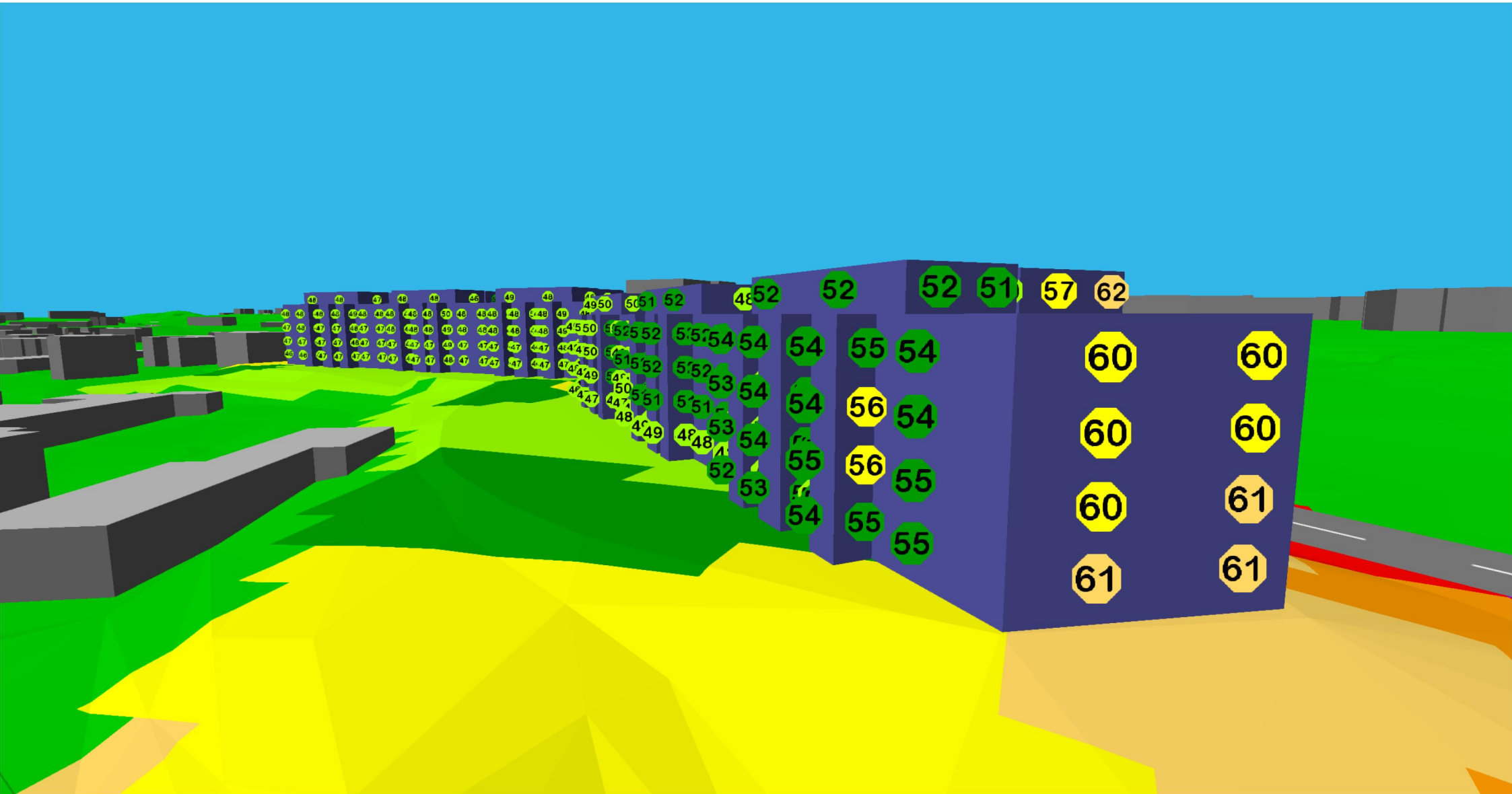
WSP Finland Oy  
 5.6.2020





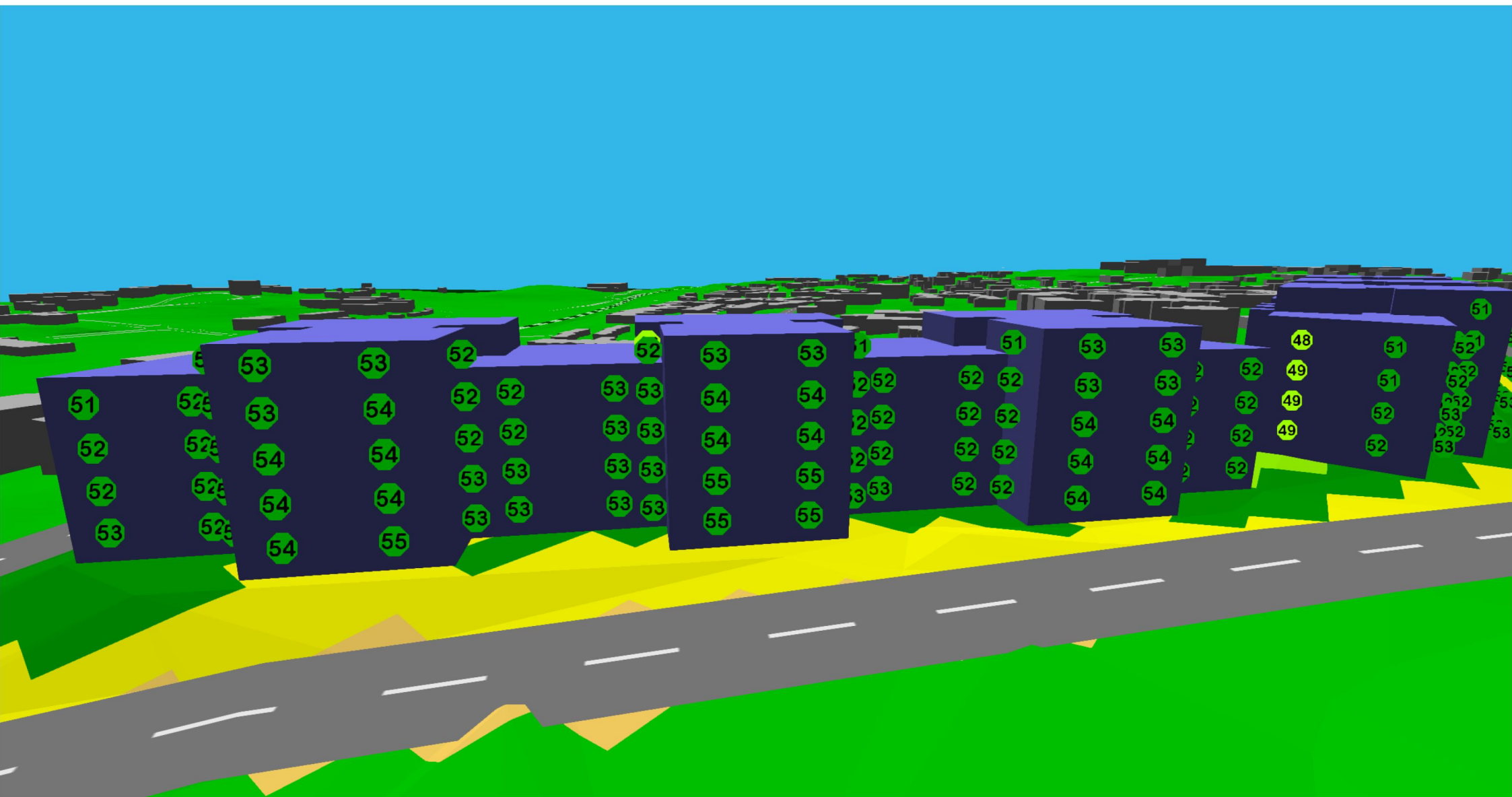


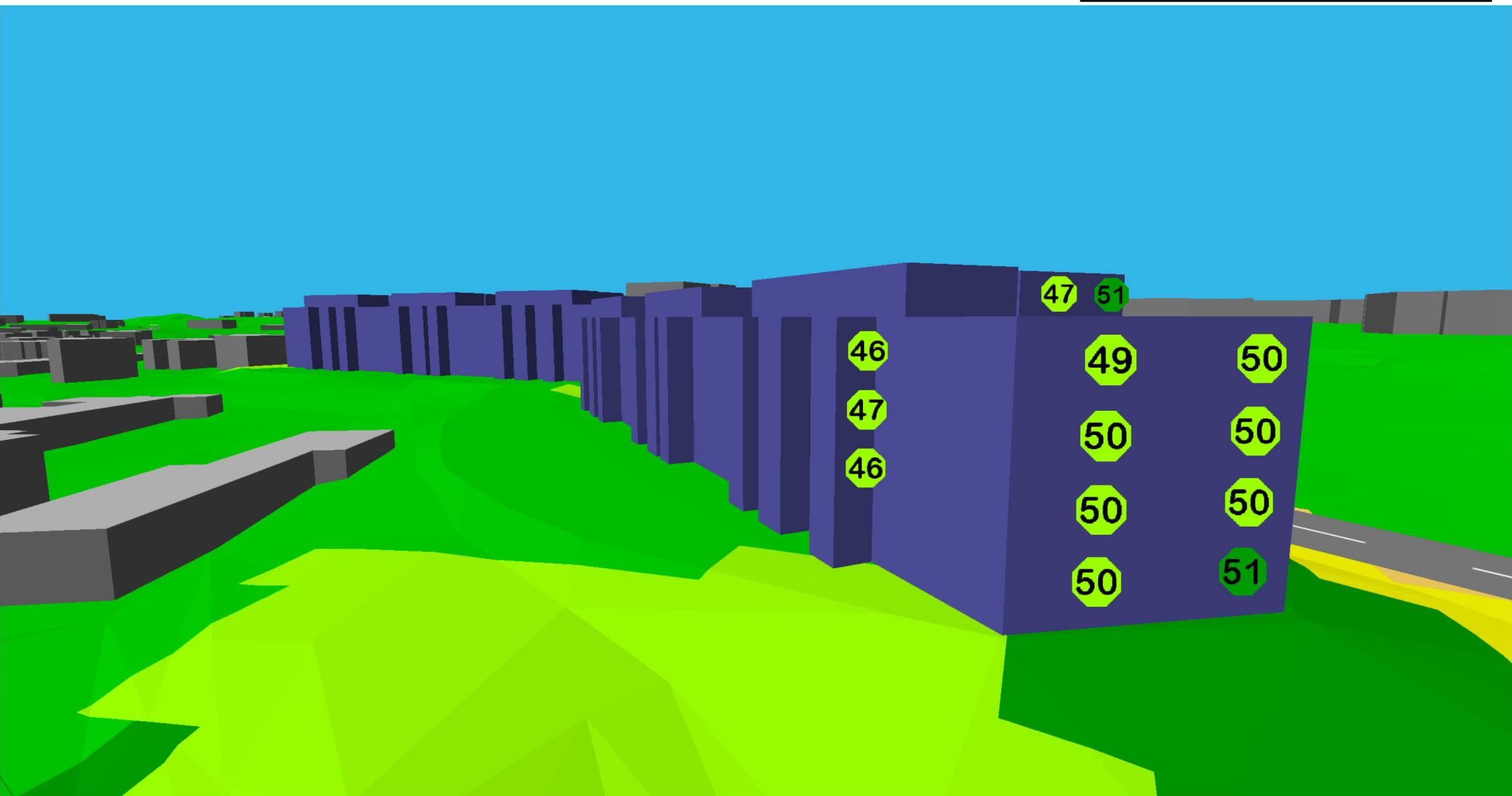












# Blankett för uppföljning av detaljplanen

## Basuppgifter och sammandrag

Kommun	235 Grankulla	Datum för ifyllning	07.01.2020
Planens namn	Stationsvägen 10-14		
Datum för godkännande		Förslagsdatum	
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 <sup>2</sup> vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m <sup>2</sup> vy +/-]
Sammanlagt	0,5715	55,5	0	0,5715	0

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



## Underbeteckningar

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

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