

Ak 215

Båtlänningsvägen 1

Detaljplaneändring

Tomt 13, kvarter 1052 i 7:e stadsdelen (Båtlänningsvägen 1)

Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen avseende detaljplanekartan 11.5.2021. Detaljplaneändringen har inletts dels på initiativ av markägarna i området och dels på initiativ av Grankulla stad. Inledandet av planläggningen kungjordes 3.5.2011.

Beredare/närmare upplysningar:

Grankulla stad
Markanvändningsenheten
PB 52 02701 Grankulla

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

11.5.2021



Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad

Innehåll

Innehåll 1	
1	PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE3
1.1	Planområde3
1.2	Planeringsläget3
1.2.1	Landskapsplan 3
1.2.2	Markdispositionsplanen (MASU 2) 4
1.2.3	Detaljplanen 4
1.2.4	Byggnadsordningen 5
1.2.5	Byggförbud 5
1.2.6	Baskartan 5
1.3	Redogörelse för området5
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 DETALJPLANEÄNDRINGEN7
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN7
3.1	Allmän motivering och beskrivning7
3.2	Dimensionering8
3.3	Fastighetsindelning8
3.4	Byggd miljö enligt planen9
3.4.1	Markanvändning 9
3.4.2	Jordmånens byggbarhet och renhet 11
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 14
4.2	Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivseln 14
4.3	Ändringens konsekvenser för den redan byggda miljön 14
4.4	Konsekvenserna för servicenätverket, dess utveckling och servicebehoven 16
5	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN 16
6	PLANERINGSFASER 16
6.1	Inledandet av planeringen 16
6.2	Program för deltagande och bedömning 16
6.3	Planering 16
6.4	Växelverkan och framförda åsikter 16

BILAGOR

Bilaga 1	Situationsplan
Bilaga 2	Fasader mot gatan
Bilaga 3	Illustrationer
Bilaga 4	Uppföljningsblankett

Förteckning över utredningar som anknyter till planändringen
Referensplan för Båtlänningsvägen 1, Grankulla
Utredning av skuggeffekter, Båtlänningsvägen 1
Preliminär dagvattenutredning, Båtlänningsvägen 1
Båtlänningsvägen 1, trafikbullerutredning
Flygekorriering i Grankulla

LUO arkkitehdit Oy, 4.5.2021
LUO arkkitehdit Oy
Uudenmaan Pohjatutkimus Oy, 22.9.2020
Akukon Oy, 3.7.2020
Ympäristösuunnittelu Enviro Oy,
28.5.2014

Bullerutredning i anslutning till ändring av detaljplan för kvarter 1052 i 7:e
stadsdelen
Flygekorriering för Båtlänningsvägen i Grankulla 2013
Utredning av behovet av naturinventering på område för detaljplaneändring
Grankulla, förhandsutredning av kvarter 1052
Planändring för Industrivägen, grundvattenutredning
Byggbarhetsutredning, området kring Industrivägen
Grankullas byggnadsinventering (2005)

FCG Oy, 18.2.2013
Ympäristötutkimus Yrjölä, 2013
FCG Oy, 24.10.2011
Pöyry Finland Oy, 1.2.2011
Pöyry Environment Oy, 22.10.2008
GeoUnion Oy, 15.1.2008
Aedes Oy, 2005

1 PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

1.1 Planområde

Uppgifter om planen:

Plankod: Ak 215

Namn: Båtlänningsvägen 1

(Tidigare namn: Båtlänningsgränden, kvarter 1052. Planen har delats på två efter att förslaget godkändes.)

Planområdets omfattning:

Planområdet omfattar tomt 13 i kvarter 1052 i 7:e stadsdelen, på adressen Båtlänningsvägen 1. Områdets areal är ca 0,2 ha och det är i privat ägo.

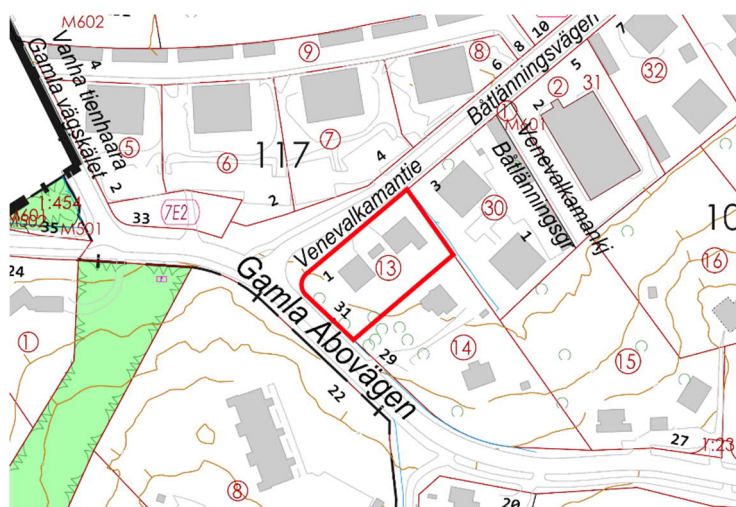


Bild 1. Planområdets ungefärliga avgränsning på ämbetsverksskarta.

1.2 Planeringsläget

1.2.1 Landskapsplan

I landskapsplanen för Nyland (8.11.2006) har planområdet anvisats för tätortsfunktioner.

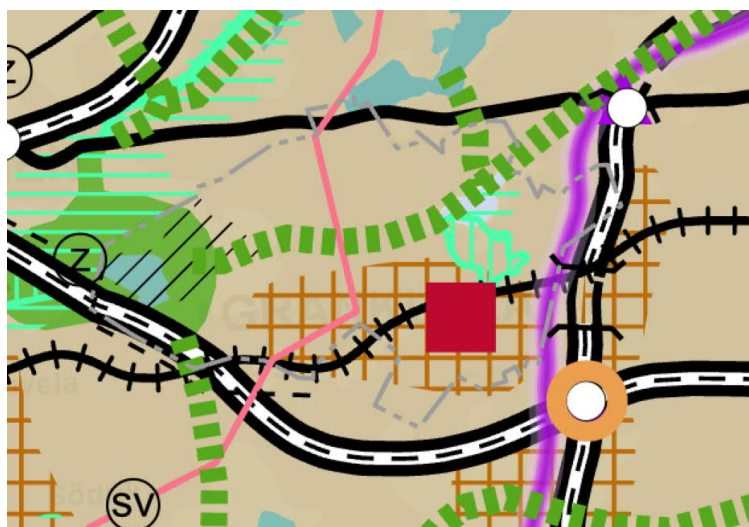


Bild 2. Utdrag ur sammanställningen av de gällande landskapsplanerna för Nyland (Nylands förbunds karttjänst, 22.4.2021).

I Nylandsplanen 2050 (etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen) hör planområdet till en utvecklingszon för tätortsfunktioner. Nylands landskapsfullmäktige godkände 25.8.2020 helheten med Nylandsplanen 2050 och landskapsstyrelsen beslutade att planen träder i kraft 7.12.2020.

Helsingfors förvaltningsdomstol har förbjudit verkställandet av landskapsfullmäktiges beslut eftersom besvär har anförts om planen. Förbudet mot verkställande innebär att Nylandsplanen 2050 inte är i kraft.

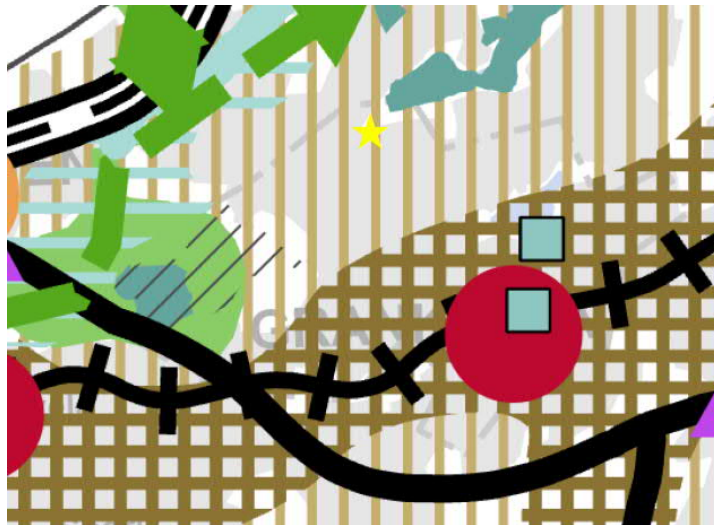


Bild 3. Utdrag ur Nylandsplanen 2050 (Nylands förbunds karttjänst, 22.4.2021). Planområdets ungefärliga läge har märkts ut på kartan med en gul stjärna.

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 småhus (AP).

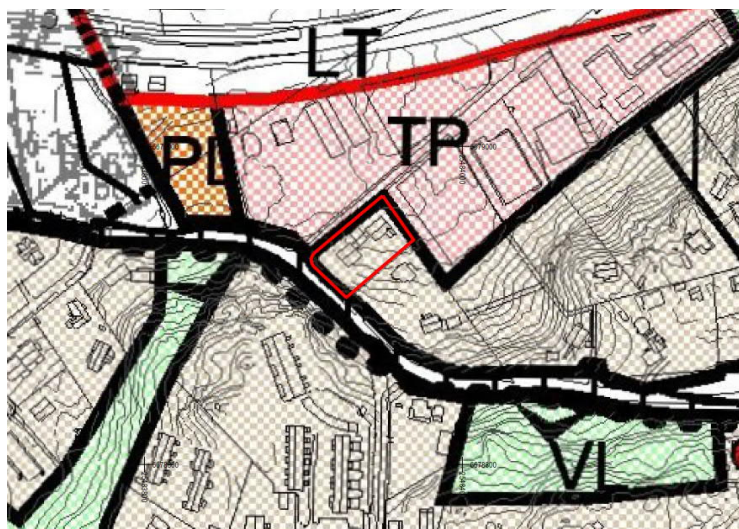


Bild 4. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (MASU 2).

1.2.3 Detaljplanen

På planeringsområdet gäller en detaljplan (Ak 108) fastställd av miljöministeriet 19.1.1990. I planen anvisas tomt 13 som kvartersområde för fristående småhus, där minst två bilplatser ska reserveras per bostad (AO-8). Tomt 13 har en areal på 2 004 m², och den har anvisats byggnadsyta och byggrätt om 400 m² vy för högst två bostäder i högst två våningar (2 II 400). Oberoende av det, som i stadsplanen bestämts om tillåten våningsyta får i byggnad som uppförts före stadsplanen blivit fastställd utföras reparationer som är jämförbara med nybyggnadsåtgärder.

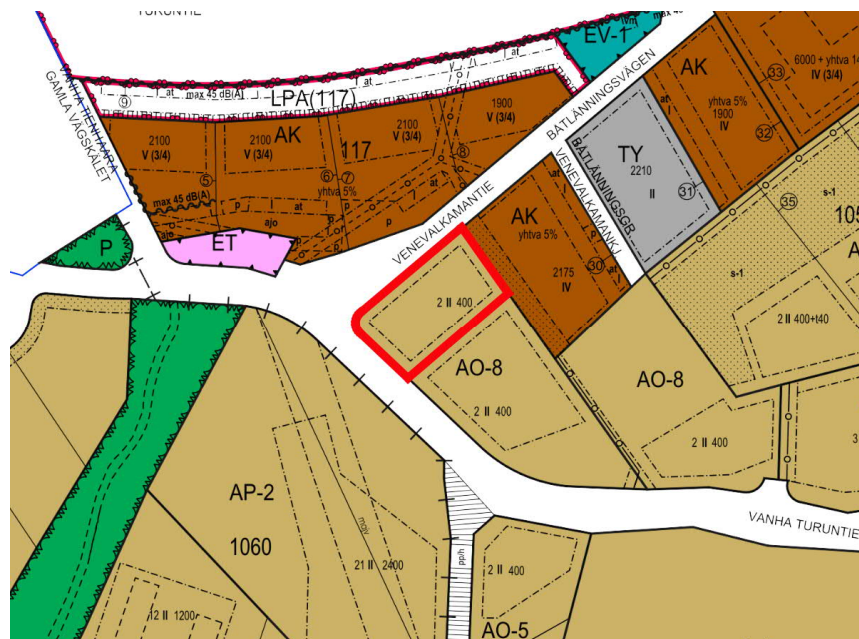


Bild 5. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

1.2.4 Byggnadsordningen

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

1.2.5 Byggförbud

I detaljplaneområdet råder inga byggförbud.

1.2.6 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 ligger vid korsningen av Gamla Åbovägen och Båtlänningsvägen. Norr och öster om planområdet finns höghusbebyggelse, i övrigt består bebyggelsen i området främst av småhus. I planområdet finns ett parhus, som blev klart ungefär åren 1973–76. Byggnaden, som har brädfodring och ett sadeltak med låg lutning, utgör ett exempel på 1970-talets typhus i trä. Parhuset består av två typhusmodeller, av vilka delen som byggdes först är ritad av Vesa Ekholm och den andra delen, byggd några år senare är ritad av Mauri Mäki-Marttunen. Den äldre delen av byggnaden har byggts ut i början av 1980-talet. Byggnaden har inte tagits upp i Grankullas byggnadsinventering (2005).

Trafik

Fordonstrafik

Gamla Åbovägen är en huvudgata. Båtlänningsvägen är en tomtgata.

Gång- och cykeltrafik

Längs södra sida om Gamla Åbovägen och norra sidan av Båtlänningsvägen går en kombinerad gång- och cykelled.

Kollektivtrafik

Grankulla järnvägsstation är belägen på ca 2,2 kilometers avstånd. Stationen trafikeras av närtågen. Regionaltrafikens närmaste busslinjer trafikerar Gamla Åbovägen, Gamla Vägskälet och Åbovägen.

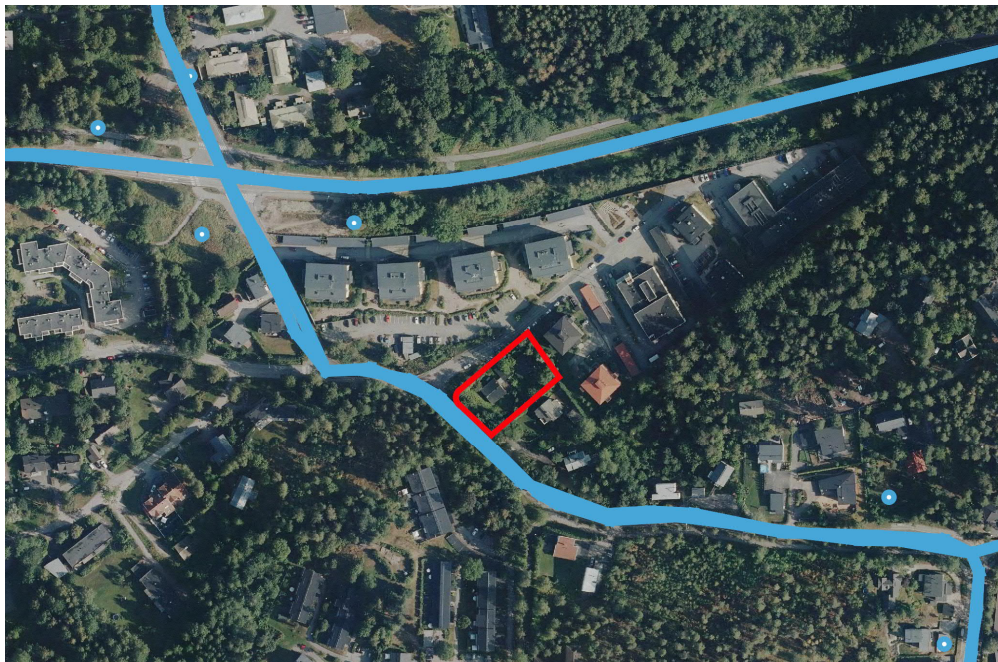


Bild 6. Kollektivtrafikförbindelser (HRT:s kollektivtrafiknät, våren 2019).

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

Trafikmängden på Gamla Åbovägen på avsnittet Åbovägen–Stationsvägen är ca 3 400 fordon/dygn, och andelen tung trafik är 7 %. Trafikmängden på Åbovägen på avsnittet Klapträskvägen–Grännäs är ca 9 700–10 900 fordon/dygn, och andelen tung trafik är 7 %.

Prognosen för 2040 har beräknats enligt en tillväxtprognos på 17 procent, och det ger trafikmängder på 3 978 (Gamla Åbovägen på avsnittet Åbovägen–Stationsvägen) och 12 168 (Åbovägen på avsnittet Klapträskvägen–Grännäs).

Luftkvalitet

Bedömningen av konsekvenserna för luftkvaliteten bygger på de rekommenderade avstånd som presenterats i Närings-, trafik- och miljöcentralens (NTM-centralen) handbok 2/2015 "Luftkvaliteten vid planering av markanvändningen". Miljön i området öppen med god luftväxling, varför de rekommenderade zonerna (rekommenderade avstånd och minimiavstånd) bedöms motsvara det verkliga läget. Den med tanke på planområdet största utsläppskällan är Gamla Åbovägen, vars trafikvolym/dygn i prognosläget 2040 är ca 3 978 fordon.

Buller

Planområdet utsätts för en del buller från väg- och flygtrafik. Fordonstrafiken på Gamla Åbovägen är den främsta källan till buller från vägtrafik i området. 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 55–60 dBA). Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2019 ingår planområdet inte i flygbullerzonen (LDEN 55 dB). Enligt utredningen sträcker sig dock svepkurvan (LDEN 50 dB) till planområdet. Grankulla ingår dessutom enligt Nylandsplanen 2050 i en landningszon för flygtrafik som anvisats utan rättsverkan, där bullret från flygplan som landar tidvis orsakar störningar.

Därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.

Sedan detaljplanens utkaststadium har en mer omfattande bullerutredning gjorts i området, särskilt för kvarter 1052 (FCG Oy, 2013). Till följd av att en så lång tid har gått mellan framläggningen av utkastet och den uppdaterade planläggningslösningen har en ny bullerutredning gjorts inför planändringen (Akukon Oy, 2020). Enligt den nya utredningen ligger bullernivåerna under riktvärdena på nästan hela gården både i nuläget och i prognosläget. Under dagtid träffas bostadsbyggnadernas fasader av medelljudnivåer på 58 dB som högst och nattetid högst 49 dB (prognosläget 2040). På utevistelseområdena inom planområdet tillämpas riktvärdet 55 dB dagtid.



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

2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Arbetet med detaljplaneändringen i planområdet inleddes som en del i en mer omfattande detaljplaneändring för kvarter 1052. Planändringen inleddes dels med grund i ansökan från markägarna i området och dels på Grankulla stads initiativ. Målet med detaljplaneändringen är att bedöma byggrättsvolymen med utgångspunkt i markägarnas ansökningar om planändring och de förbättrade förutsättningar att bebygga tomterna som byggandet av Båtlänningsgränden skapat. Ägarna till tomt 13 har ansökt om en detaljplaneändring som ger möjlighet att bygga flervåningshus på tomten. Senare har tomtägarna ändrat sin ansökan så den gäller en planändring som ger möjlighet att bygga radhus. Innan planändringen inleddes har en förhandsutredning gjorts om möjligheterna till kompletterande byggnation i området (Pöry Finland Oy, 2011). I förhandsutredningen har ett höghus och ett radhus i två våningar granskats som alternativ för tomt 13.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

3.1 Allmän motivering och beskrivning

I och med detaljplaneändringen ändras tomten till kvartersområde för flervåningshus. Området har ett lämpligt läge för tätare bebyggelse, i och med att det ingår i stadsstrukturen kring Båtlänningsvägen, där också tidigare planändringar har gett möjlighet att bygga flervåningshus.

Den bebyggelse som nu föreslås kommer att ansluta till helheten kring Båtlänningsvägen som huvudsakligen består av flervåningshus, men den nya bebyggelsens skala beaktar också den övriga kringliggande stadsstrukturen. Planändringen ger möjlighet till ny bebyggelse som ger tätare stadsstruktur vid goda kollektivtrafikförbindelser, vilket innebär att projektet passar ihop med stadens strategi (en livskraftig stad, en grön, fotgängarvänlig stad), samt målen för markanvändning och stadsstruktur i utvecklingsbilden.

Förslaget till ändring av detaljplanen grundar sig dels på tidigare planläggning och dels på en ny referensplan som har gjorts upp i förslagsfasen. Den nya referensplanen har gjorts upp av LUO Arkkitektidit Oy. Enligt planen ska parhuset i området ersättas med ett flervåningshus i fyra våningar som avgränsar gaturummet. Enligt förslaget ska förråd och vistelsegårdar placeras sydost om den planerade byggnaden. I förslaget ingår fortsättningsvis att bilplatserna och anslutningen till tomten ska anläggas i tomtens nordöstra ända. Enligt förslaget ska parkeringen förläggas till marknivå och bilplatser nära gränsen till granntomten ska vara täckta.

3.2 Dimensionering

Planområdet har en total area på 2 004 m² för vilken byggrätt för boende om totalt 1 350 m² vy har anvisats. Utöver det har byggrätt på sammanlagt 135 m² vy anvisats för gemensamma utrymmen och förråd, samt 30 m² vy för en separat ekonomibyggnad. Exploateringsgraden är $e=0.76$.

Jämfört med nuläget ökar byggrätten för bostäder med 950 m² vy medan byggrätten i sin helhet ökar med 1 115 m² vy.

3.3 Fastighetsindelning

Detaljplaneändringen påverkar inte fastighetsindelningen i området.

3.4 Byggd miljö enligt planen

3.4.1 Markanvändning

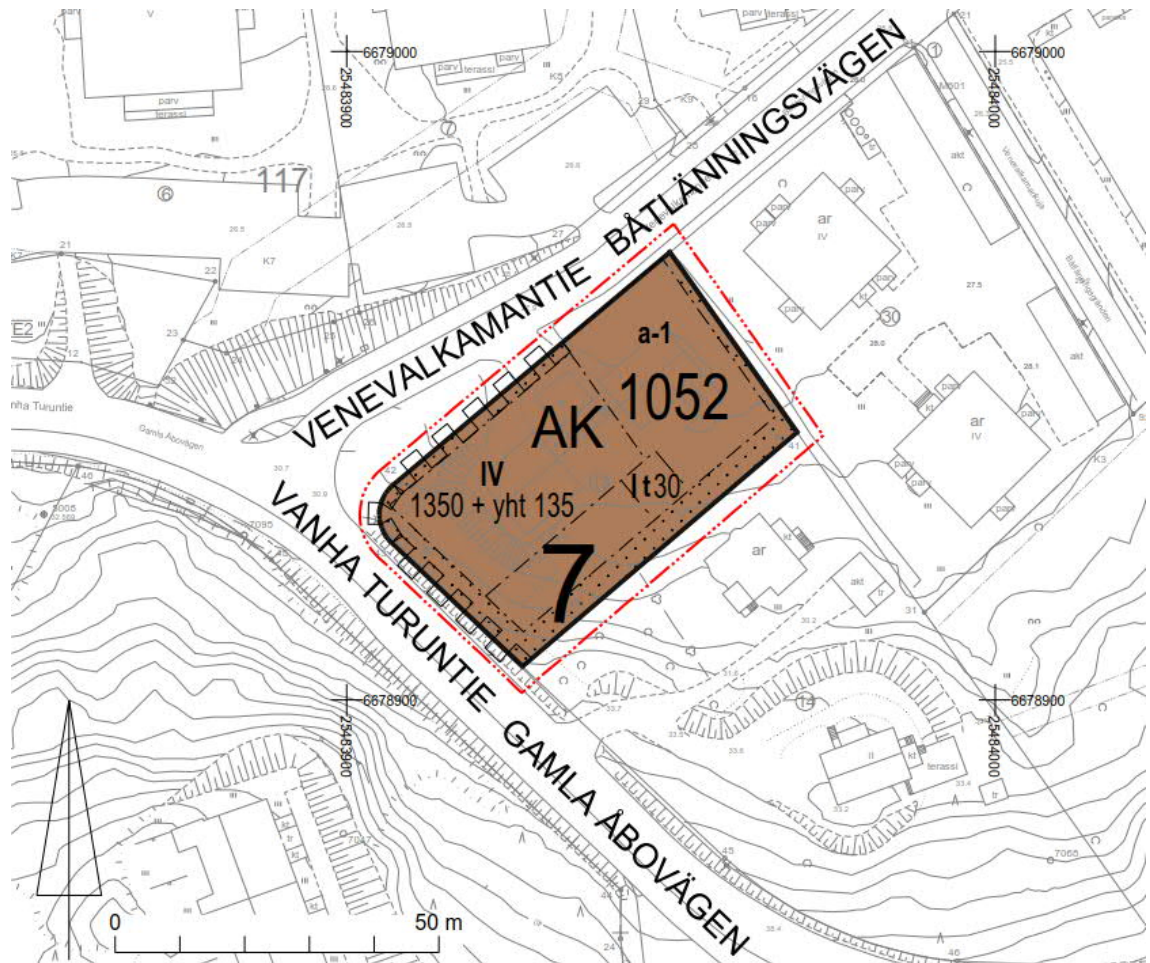


Bild 8. Detaljplanekarta

Kvartersområde för flervåningshus (AK)

Genom detaljplaneändringen ombildas ett kvartersområde för fristående småhus (AO-8) till kvartersområde för flervåningsbostadshus (AK). I kvartersområdet anvisas en byggnadsyta för en byggnad med högst fyra våningar (IV). För byggnadsytan anvisas byggrätt på 1 350 m² vy och utöver det 135 m² vy för gemensamma utrymmen och förråd (1 350 + yht 135). Utöver det anvisas en byggnadsyta inom kvartersområdet för en separat ekonomibyggnad (I t 30).

I tomtens nordöstra del anvisas en byggnadsyta för en täckt bilplats (a-1). Anslutningsförbud införs på Gamla Åbovägen och början av Båtlänningsvägen. Det primära syftet med förbuden mot fordonsanslutning är att trygga trafiksäkerheten i anslutnings- och korsningsområden. Längs kvartersområdets sidor har del av område som ska planteras anvisats.

Allmänna bestämmelser

PARKERING:

Bilplatser ska anläggas enligt minst 1 bilplats/75 m² vy. För besökare ska det anläggas minst 1 bilplats/1 000 m² vy. Antalet cykelplatser ska vara minst 1 cykelplats/30 m² vy eller minst 2 cykelplatser per bostad. Cykelplatserna som ingår i minimikravet ska finnas i täckta och låsbara utrymmen. Utöver det ska plats anvisas utomhus för tillfällig parkering av cyklar. För dimensioneringen av bilplatserna räknas inte våningsytan av gemensamma utrymmen och förrådsutrymmen som är tillåtna utöver den egentliga byggrätten enligt planen.

FASADER OCH BYGGSÄTT:

Fasaderna ska i huvudsak vara av trä alternativt murade, rappade eller slammade och utföras på platsen utan synliga elementfogar. Byggnaderna ska till arkitektur, material och färgsättning harmoniera med den övriga omgivande bebyggelsen.

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

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt. Av lägenhetsytan (lgh-m²) för bostäderna som byggs på tomten får den totala lägenhetsytan för enrummare vara högst 25 %. Den sammanlagda lägenhetsytan för bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter som är större än detta ska vara minst 40 %. Den genomsnittliga lägenhetsytan (lgh-m²) i enrummare i byggnaden ska vara minst 27,5 m². Syftet med denna bestämmelse är att säkerställa att bostäder byggs för hushåll av alla olika storlekar. Alla bostäder ska ha en anslutande balkong eller altan.

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.

På område med artesiskt grundvatten får inte underjordiska källarutrymmen byggas.

Bilplatser inom a-1-området ska täckas om de ligger mindre än 4 meter från grannomtens gräns.

I planeringen och förverkligandet av byggnaderna ska man främja klimatneutrala lösningar.

GÅRDAR OCH RÄDDNINGSVÄGAR:

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

Planeringen av utrymningsvägar för byggnaderna ska primärt utgå från lösningar som bygger på att de boende kan ta sig ut på egen hand.

BULLER:

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

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 överskott. Förpliktelsen gäller också dagvatten under byggtiden. Gröntak räknas som genomsläpplig yta.

Ändringar jämfört med planförslaget som var framlagt 21.1–20.2.2014:

- Byggnadsytornas gränser har justerats (huvudbyggnadsytans gräns 2 meter närmare Gamla Åbovägen. Mindre justeringar har gjorts också i gränserna till byggnadsytan a-1).
- Sättet att ange byggrätten för huvudbyggnadsytan har uppdaterats, medan byggrätten är oförändrad. (Nuvarande beteckning: 1 350 + yht 135. Gammal beteckning: 1 350, utöver den byggrätt som anvisats i planen får ytterligare gemensamma, lager- och tekniska utrymmen byggas som utgör högst 10 % av byggrätten som anvisats i planen.)
- Ekonomibyggnadens byggnadsyta (l t 30) har lagts till för att ge möjlighet att anlägga utrymmen för cykelparkering.
- Parkeringsnormen har uppdaterats. Kravet på bilplatser, 1 bilplats/75 m² vy, är oförändrat, men i planen ställs inga krav på antal bilplatser per bostad (eller minst 1 bilplats/bostad). En bestämmelse om platser för besökare har också lagts till i planen, samt en bestämmelse om cykelplatser.
- Bestämmelsen om fasadernas ljudisoleringsförmåga har strukits vad gäller den sida av byggnaden som vetter mot Gamla Åbovägen; enligt den nya bullerutredningen föreligger inget behov för en sådan bestämmelse.
- Bullerbestämmelserna för gårds- och vistelseområden samt balkonger, altaner och vinterträdgårdar som används för vistelse har uppdaterats enligt den nya bullerutredningen.
- Anslutningsförbudet på Båtlänningsvägen har utsträckts att gälla ända till gränsen till a-1-området.
- Bestämmelsen om utförandet av trapphusen har uppdaterats.
- Bestämmelser har lagts till om fasadernas utförande och om att anpassa byggnaderna till den befintliga bebyggelsen, samt om högklassigt utförande av byggnadernas tak och tekniska utrymmen med tanke på stadsbilden.
- En bestämmelse har lagts till om balkongernas och altanernas utförande.
- Bestämmelser om bostadsurvalet har lagts till.
- En bestämmelse om att anpassa byggnaderna efter terrängen har strukits.
- En bestämmelse har lagts till om att bilplatser som ligger nära granntomten (under 4 meter från gränsen) ska täckas.
- Området som ska planteras har minskats på områdets sydöstra sida för att lämna mer plats för gårdsområden för lek och vistelse. Området som ska planteras är 4 meter brett längs gränsen mot granntomten i sydost. En bestämmelse har också lagts till om att de obebbyggda delar av kvartersområdet som inte används för lek, vistelse eller parkering ska planteras eller bevaras i naturenligt tillstånd.
- En bestämmelse om planering av utrymningsvägar har lagts till.
- Bestämmelser om dagvattenhantering har lagts till.
- En bestämmelse om lösningar som stöder klimatneutralitet har lagts till.

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. Information om jordmånen i området har inhämtats ur den förhandsutredning som gjordes inför detaljplaneändringen (Pöyry Finland Oy, 2011), samt byggbarhetsutredningen som gjordes inför detaljplaneändringen på Industrivägen (GeoUnion Oy, 2008) och grundvattenutredningen (Pöyry Environment Oy, 2008). Enligt byggbarhetsutredningen går gränsen till en lermark över det nordöstra hörnet på tomt 13 (bild 9). Enligt grundvattenutredningen ligger tomtens nordöstra del i ett område med artesiskt grundvatten (bild 10). I grundvattenutredningen ingår en rekommendation om att inte tillåta att källarutrymmen byggs i områden med artesiskt grundvatten. Vidare konstateras det i utredningen att om källarutrymmen tillåts byggas så ska byggandet grunda sig på en vattenhanteringsplan som har gjorts upp av en expert och som grundar sig på empiriska data. Inom områden med artesiskt grundvatten rekommenderas heller inte omfattande utbyte av jordmassor eller större schaktningsprojekt, och byggnaderna ska enligt rekommendationen pålas.

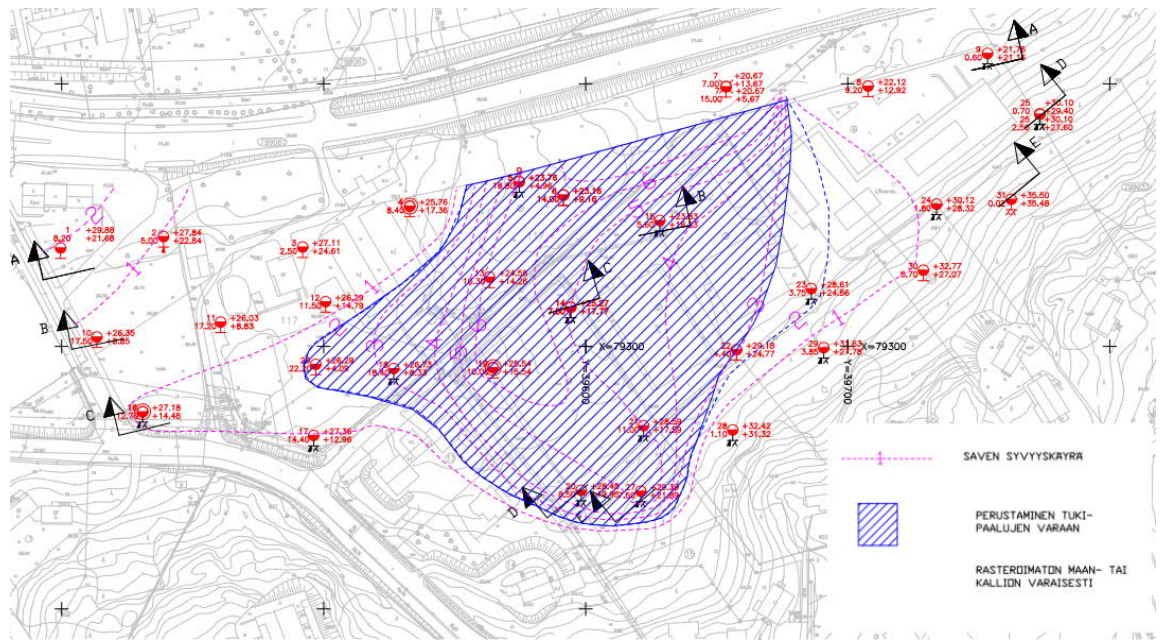


Bild 9. Utdrag ur byggarbetskartan (GeoUnion Oy, 2008).

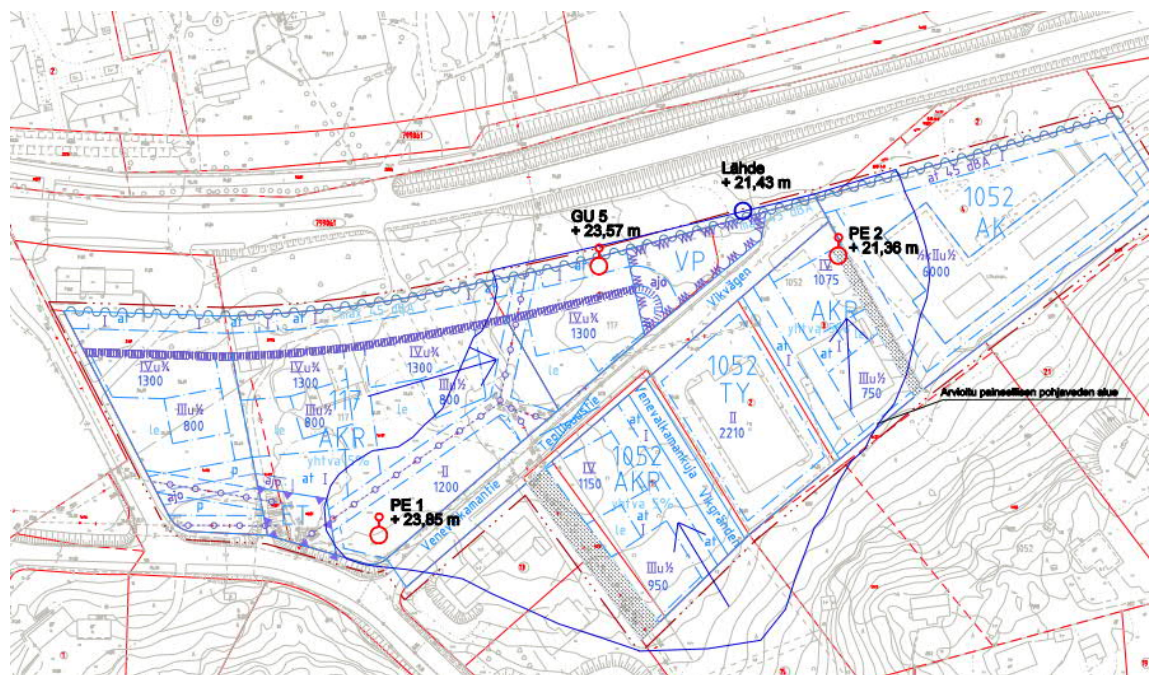


Bild 10. Grundvattenförhållandena i området. Den uppskattade utsträckningen av området med artesiskt grundvatten har märkts ut med blått på kartan. (Pöyry Finland Oy, 2008)

3.4.3 Naturmiljö enligt planen

En utredning av behovet av naturinventering på området för detaljplaneändringen har gjorts (FCG Oy, 2011) och en flygekorrinventering (Ympäristötutkimus Yrjölä, 2013). En flygekorrinventering för hela Grankulla har också gjorts (Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 2014). Enligt utredningarna har planområdet veterligen inga särskilda naturvärden som föranleder begränsningar för byggandet. En preliminär plan för dagvattenhantering har gjorts upp inför detaljplaneändringen (Uudenmaan Pohjatutkimus Oy, 2020). I planen framförs preliminära kalkyler över dagvattnen och principiella lösningar för dagvattenhanteringen för planen.

3.5 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen bedöms 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 för boende är $20 \left\{ \left[\left(\frac{5,08}{100} \right) * 1\,350 * 0,45 \right] / 1,56 \right\}$ 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 Gamla Åbovägen den främsta källan till utsläpp. Den planerade bebyggelsen kommer att ligga ca 6 meter från Gamla Åbovägen. Trafikmängden på Gamla Åbovägen är i prognosläget (2040) 3 978 fordon/dygn. Det rekommenderade avståndet för bostadsbyggnader är 10 m från gatans kant då trafikvolymen är 5 000 fordon per dygn. Rekommendationer har inte fastställts för lägre trafikvolym. Minimiavståndet för bostadsbyggnader är 7 m från gatans kant då trafikvolymen är 10 000 fordon per dygn. Miniaavstånd har inte fastställts för lägre trafikvolym. Därmed kan det anses att den planerade bebyggelsen och gårdarnas vistelseområden ligger tillräckligt långt från de närmaste trafiklederna med tanke på luftkvaliteten.

Enligt bullerutredningen ligger bullernivåerna under riktvärdena på nästan hela gården både i nuläget och i prognosläget. Under dagtid träffas bostadsbyggnadernas fasader av medelljudnivåer på 58 dB som högst och nattetid högst 49 dB (prognosläget 2040). En tillräcklig ljudisoleringsförmåga ska beaktas i balkongernas utförande. På balkongerna tillämpas gränsvärdet för dagtid på vistelseområden. Utredningen visar att balkongglas behövs för att uppnå kravet på medelljudnivå vid de fasader som träffas av medelljudnivåer på 53–58 dB dagtid.

Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2019 ingår planområdet inte i flygbullerzonen (LDEN 55 dB). Enligt utredningen sträcker sig dock svepkurvan (LDEN 50 dB) till planområdet. Grankulla ingår dessutom i en s.k. landningszon för flygtrafik, där bullret från flygplan som landar tidvis orsakar störningar. Därför är det viktigt att i byggskedet säkra att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.

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 för tätortsfunktioner. 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 betydande. Förändringen kan anses förbättra stadsstrukturen i området. Den föreslagna lösningen med höghus avgränsar gaturummet och sammanlänkar planområdet med Båtlänningsvägen, vilken som helhet i övrigt består till stor del av höghus. Den planerade nya bebyggelsen ligger dock på skäligt avstånd från småhusen i området och orsakar inte väsentliga skuggeffekter för dem.

Projektet bedöms inte ha negativa verkningar på människors livsvillkor med beaktande av nuläget. 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. Utöver det kommer urvalet bostäder i området att öka och bli mer mångsidigt. Förtätningen bidrar till att öka 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 till ersättande nybyggnation, som gör stadsstrukturen tätare nära goda kollektivtrafikförbindelser.

Området ligger i omedelbar närhet av Åbovägen, dit det är ändamålsenligt att förlägga byggande med större volym. 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 främjar kontinuiteten och utvecklingen av utbudet.

4.2 Planområdets lämplighet för boende med hänsyn till boendetrivseln

Området har sedan tidigare planlagts för boende. Enligt planen ska parhuset i området ersättas med ett flervåningshus som ger mer variation i bostadsproduktionen.

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 boende i flervåningshus på ett sätt som liknar närmiljön. Våningstalet för de planerade byggnaderna avviker inte väsentligen från våningstalen hos andra flervåningshus i omgivningen. I den föreslagna lösningen placeras flervåningshuset minst 12 meter från gränsen till småhustomten i sydost. Då blir avståndet till de närmaste småhusen minst ca 17 meter, vilket kan anses rimligt i stadsförhållanden. Utredningar om skuggeffekter (bild 11 och 12) 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. I och med det kan det anses att den planerade nybyggnationen inte orsakar sådan betydande olägenhet för granntomterna som vore oacceptabel i stadsförhållanden.

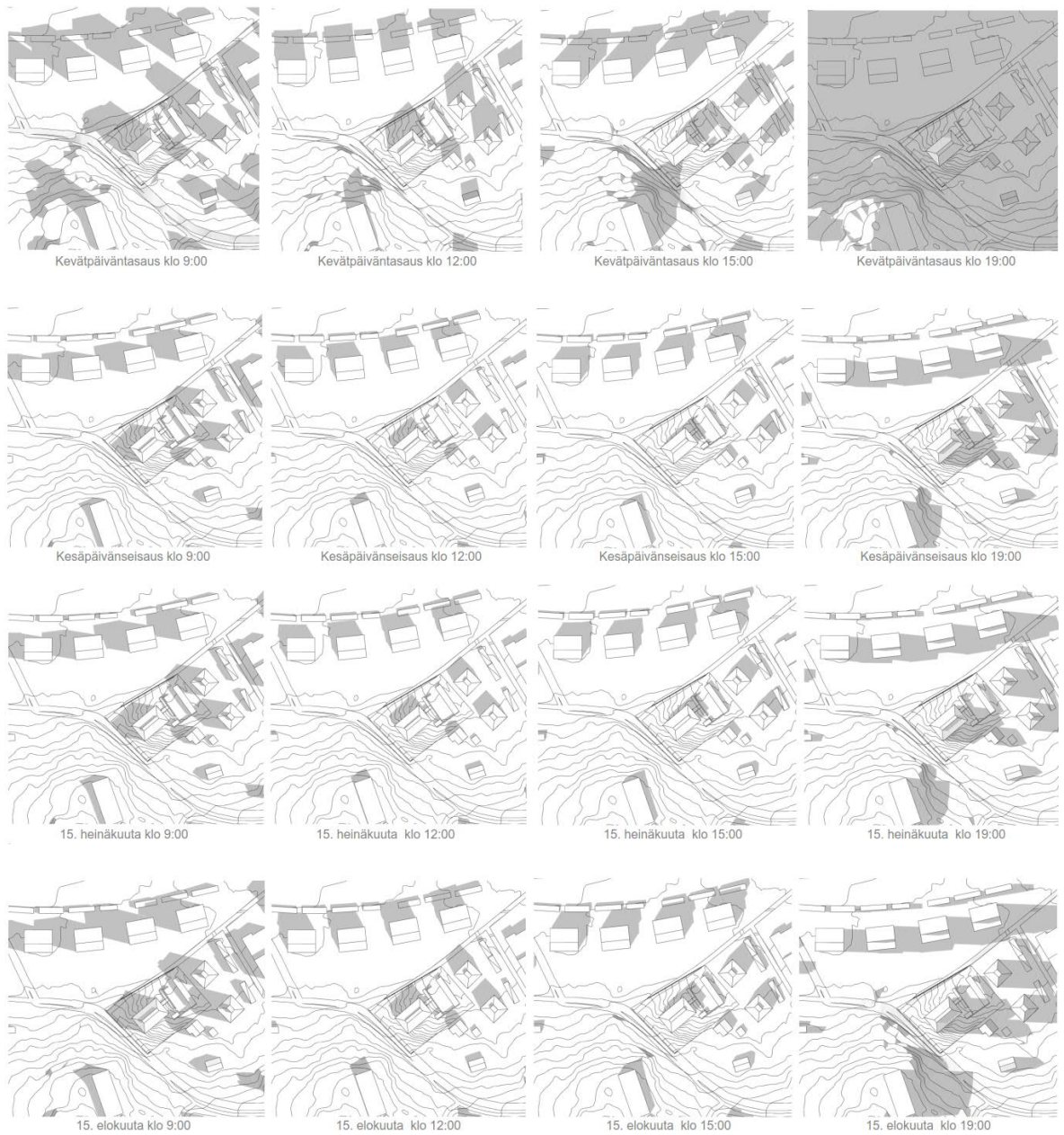


Bild 11. Utdrag ur utredning av skuggeffekter (LUO arkkitshdit Oy, 2021)

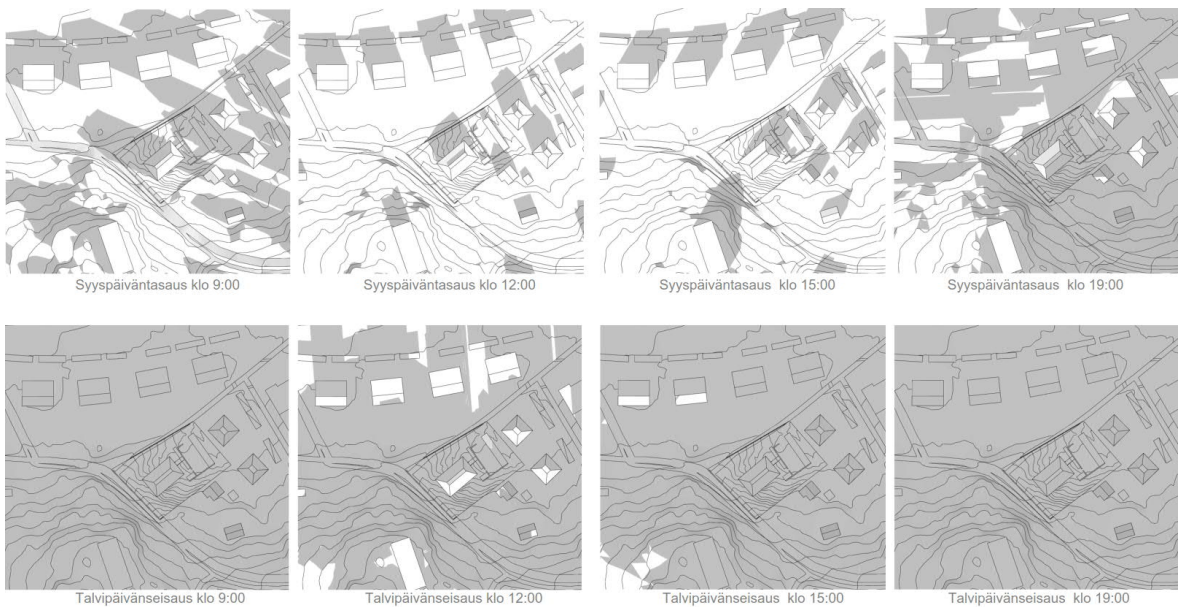


Bild 12. Utdrag ur utredning av skuggeffekter (LUO arkkitshdit Oy, 2021)

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 25 nya invånare i området (55 m² vy per person). Hälsovårds-, skol- och dagvårdstjänsterna finns på nära håll, inom ca 1–1,5 km till fots.

5 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft.

6 PLANERINGSFASER

6.1 Inledandet av planeringen

Planändringen inleddes dels med grund i ansökan från markägarna i området och dels på Grankulla stads initiativ.

Inledandet av planläggningen kungjordes 3.5.2011.

6.2 Program för deltagande och bedömning

Till planen an knyter ett separat program för deltagande och bedömning, som är daterat 29.4.2011 och har uppdaterats 3.2.2021. Programmet kan läsas på adressen <https://www.kauniainen.fi/ak215sv> och på markanvändningsenheten på stadshuset.

6.3 Planering

Markanvändningsingenjör Nina Forsberg vid Grankulla stads markanvändningsenhet har svarat för beredningen av planen. LUO arkitekthit Oy svarade för förhandsplaneringen av projektet.

6.4 Växelverkan och framförda åsikter

Målsättningar

Arbetet med detaljplaneändringen i planområdet inleddes som en del i en mer omfattande detaljplaneändring för kvarter 1052. Planändringen inleddes dels med grund i ansökan från markägarna i området och dels på Grankulla stads initiativ. Målet med detaljplaneändringen är att bedöma byggrättsvolymen med utgångspunkt i markägarnas ansökningar om planändring och de förbättrade förutsättningar att bebygga tomterna som byggandet av Båtlänningsgränden skapat. Ägarna till tomt 13 har ansökt om en detaljplaneändring som ger möjlighet att bygga flervåningshus på tomten. Senare har tomtägarna ändrat sin ansökan så den gäller en planändring som ger möjlighet att bygga radhus. Innan planändringen inleddes har en förhandsutredning gjorts om möjligheterna till kompletterande byggnation i området (Pöyry Finland Oy, 2011). I förhandsutredningen har ett höghus och ett radhus i två våningar granskats som alternativ för tomt 13.

Anhängiggörande

Om inledandet av planändringen annonserades på stadens anslagstavla och webbplats samt i tidningen KaunisGrani 3.5.2011. Ägarna till grannfastigheterna i planområdet har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts. Ett möte för allmänheten om planlägningsarbetets utgångspunkter och mål hölls 24.5.2011.

Utkastet till ändring av detaljplanen

Samhällstekniska nämnden behandlade planutkastet 28.2.2012 § 29 och beslutade att lägga fram planutkastet med ändringar. Ändringarna som nämnden föreslog berörde beteckningen om våningstal och anpassning av byggandet till den branta terrängen. Detaljplaneutkastet omfattade utöver tomt 13 också de bredvidliggande tomterna på adresserna Gamla Åbovägen 27 och 29 samt Sailogränden 6, 8, 10 och 12.

I utkastet till ändring av detaljplanen hade tomt 7-1052-13 anvisats som kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR). I utkastet hade tomten anvisats byggnadsyta och byggrätt om sammanlagt 750 m² vy för högst sex bostäder i högst två våningar (6 ll 750). På tomten har också anvisats en byggnadsyta för täckt bilplats (ak) och delar av område som ska planteras längs med tomtens gränser, samt förbud mot fordonsanslutning längs Gamla Åbovägen.

Utkastet till ändring av detaljplanen var framlagt 3.4–3.5.2012. Beredningsmaterialet för planutkastet presenterades vid ett möte för allmänheten 18.4.2012. Om utkastet lämnades 5 utlåtanden och 6 skriftliga åsiktsyttringar. I utlåtandena togs det ställning till bl.a. bullerbestämmelsernas tillräcklighet, precisering av skyddsbestämmelserna, vattenförsörjningen, och anpassningen av byggandet till den branta terrängen. Det mesta av det som framfördes i utlåtandena gällde inte tomt 13 utan det övriga planområdet. NTM-centralen konstaterade i sitt utlåtande att bullrets inverkan inte hade beaktats i tillräcklig utsträckning. I en av de skriftliga åsikterna konstaterades att tomtens exploateringsstal i utkastet var alltför högt för tomt 13 eller åtminstone utgjorde det absolut största möjliga. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och åsikterna.

Förslaget till ändring av detaljplanen

Efter framläggningen av utkastet fördes planläggningen av tomt 7-1052-13 vidare som ett skilt projekt från det övriga planområdet och ett förslag till ändring av detaljplanen gjordes upp för tomten. Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen för tomt 13 vid sitt sammanträde 13.3.2013 80 § och beslutade att remittera ärendet för granskning av ett större planändringsområde.

Efter remitteringen undersöktes en möjlig lösning med flervåningshus på tomt 13 med utgångspunkt i diskussion i samhällstekniska nämnden. Lösningen med flervåningshus konstaterades vara mer ändamålsenlig både funktionellt sett och med tanke på stadsbilden, eftersom tomt 13 ingår i helheten med mer effektivt byggande kring Båtlänningsvägen.

Utkastet till ändring av detaljplanen för hela planområdet justerades i enlighet med respons och preciserade planer och gjordes till ett förslag till ändring av detaljplanen. I förslaget anvisades tomt 13 som kvartersområde för flervåningshus (AK). Tomten anvisades byggnadsyta och byggrätt om 1 350 m² vy i högst fyra våningar. Enligt planbestämmelserna är det tillåtet att utöver den våningsyta som anvisats i detaljplanen bygga den del som överstiger 15 m² för trapphuset i varje våning, samt att bygga gemensamma, lager- och tekniska utrymmen som utgör högst 10 % av våningsytan enligt planen samt att bygga utrymmen för underhåll och skyddsrum utöver byggrätten som anvisas i planen. Sydvästra sidan av byggnadsytan hade en bestämmelse om krav på ljudisolering. En byggnadsyta för täckt bilplats hade också anvisats på tomten. Längs tomten kanter hade områden anvisats som ska planteras. Gränsen mot gatuområdet som var belagd med anslutningsförbud hade förlängts fram till Båtlänningsvägen.

Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen 11.12.2013 § 318 och beslutade att lägga fram det och begära behövliga utlåtanden om förslaget.

Förslaget till ändring av detaljplanen var framlagt 21.1–20.2.2014, då det lämnades in fyra utlåtanden och sju skriftliga anmärkningar.

Efter framläggningen delades planläggningsprocessen upp, bl.a. till följd av orsaker i anslutning till tidsschemat och förhandlingarna om markanvändningsavtal. Förslaget till ändring av detaljplanen behandlades som en skild helhet för de tomter som ligger i ändan av Sailogränden, och denna planändring godkändes av stadsfullmäktige 8.6.2015 § 47.

Området som nu behandlas (tomt 7-1052-13) bröts också ut som ett skilt planläggningsprojekt efter framläggningen av förslaget. Responsen som lämnades om förslaget till ändring av detaljplanen berörde tomt 13 i anslutning till en lösning med flervåningshus inom planområdet.

En del av anmärkningarna som lämnades in gällde motstånd mot ett flervåningshus med motiveringen att det ansågs olämpligt för platsen, att det skulle komma att ligga alltför nära småhusen på granntomterna och orsaka olägenheter för boendetrivseln och försämra granntomternas värde. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och anmärkningarna.

För att främja stadens egna mål har planförslaget sedan framläggningen kompletterats med bestämmelser om bl.a. cykelparkering och bostadsproduktionen och dess kvalitet. Även parkeringsnormen har justerats och andra allmänna bestämmelser har kompletterats och justerats. En ny bullerutredning har gjorts upp för planområdet och planbestämmelserna om buller har uppdaterats enligt den. Med utgångspunkt i den nya referensplanen har byggnadsytornas gränser justerats, liksom också gränserna för del av område som ska planteras, och en byggnadsyta för ekonomibyggnad har lagts till på området. Grundlösningen för planen kvarstod oförändrad.

Samhällstekniska utskottet beslutade 10.11.2020 § 119 att föreslå att stadsstyrelsen skulle godkänna bemötandena till anmärkningarna och utlåtandena om utkastet till detaljplaneändring och besluta att lägga fram planförslaget och begära de utlåtanden som behövs. Vidare föreslog utskottet att planbestämmelserna skulle kompletteras enligt följande: Byggnaderna kan byggas av trä. Till den del som fasaderna utförs på platsen med murad, rappad eller slammad yta ska de vara utan synliga elementfogar. Byggnaderna ska till arkitektur, material och färgsättning harmoniera med den övriga omgivande bebyggelsen.

Planläggaren föreslog för stadsstyrelsen att vissa av de tillägg som utskottet hade föreslagit delvis skulle formuleras om enligt följande: Tillägget om byggnadsmaterial är öppet för tolkning: avser bestämmelsen endast byggnadens fasad eller byggnaden som helhet, inklusive materialet i stommen. Vidare är det inte ändamålsenligt att ge någotdera fasadmaterialet företräde då man beaktar målet med träbyggande i stadens strategi å ena sidan, men å andra sidan omgivningens befintliga stadsstruktur med stenmaterial. Enligt ovanstående preciserades det första tillägget att gälla byggnadernas fasader så att båda fasadmaterialet är möjliga. (Fasaderna ska i huvudsak vara av trä alternativt murade, rappade eller slammade och utföras på platsen utan synliga elementfogar. Byggnaderna ska till arkitektur, material och färgsättning harmoniera med den övriga omgivande bebyggelsen.) Utskottets förslag till tillägg om att främja klimatvänliga material och lösningar är också något öppet för tolkning då det inte tydligt framgår vad planbestämmelsen de facto förutsätter av byggandet. Lokala förhållanden som t.ex. planområdets läge och storlek, den tillåtna bebyggelsens omfattning och andra lösningar som krävs i stadens andra bestämmelser om t.ex. boendetrivsel och stadsbild påverkar också möjligheterna att välja lösningar som stödjer klimatneutralitet. Det går dessutom inte att entydigt bedöma och jämföra klimatpåverkan hos olika slag av lösningar. Med utgångspunkt i detta föreslogs att bestämmelsens absoluta formulering borde mjukas upp något. (I planeringen och förverkligandet av byggnaderna ska man i mån av möjlighet främja klimatneutrala lösningar.) Samtidigt gjordes bestämmelsen tydligare genom att den avskiljdes till en skild bestämmelse.

Stadsstyrelsen behandlade förslaget till ändring av detaljplanen 7.12.2020 § 223 och beslutade att lägga fram planförslaget med bestämmelsen om klimatneutralitet i ändrad form enligt följande: I planeringen och förverkligandet av byggnaderna ska man främja klimatneutrala lösningar. Samtidigt beslutade stadsstyrelsen att godkänna bemötandena till utlåtandena och anmärkningarna om utkastet till detaljplaneändring och att lägga fram planförslaget och begära de utlåtanden som behövs. Plankartan och planbeskrivningen har uppdaterats enligt stadsstyrelsens beslut.

Förslaget till ändring av detaljplanen var framlagt på nytt i enlighet med 32 § i markanvändnings- och byggförordningen 21.1–1.3.2021, då det lämnades in fem utlåtanden och tre skriftliga anmärkningar.

I utlåtandena föreslogs uppdatering av bestämmelsen om urvalet av olika stora bostäder och att den befintliga byggnadens byggnadshistoria skulle läggas till i planbeskrivningen. I utlåtandena togs dessutom ställning till bl.a. beaktande av räddningsverksamheten och energiförsörjningen. En del av anmärkningarna som lämnades in gällde motstånd mot lösningen med flervåningshus med motiveringen att det ansågs olämpligt för platsen, att det skulle komma att ligga alltför nära småhusen på granntomterna och orsaka olägenheter för boendetrivseln och försämra granntomternas värde. Anmärkningar anfördes också om bl.a. dagvattenhanteringen, trafikvolymerna och trafiksäkerheten samt växelverkan under planläggningsprocessen. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och åsikterna.

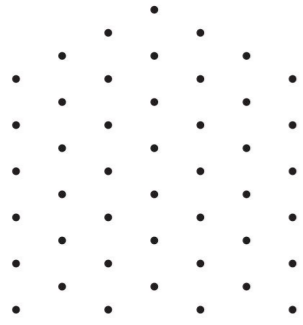
Inga ändringar har gjorts i detaljplaneförslaget med utgångspunkt i den respons som lämnats in. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Grankulla 11.5.2021

Nina Forsberg
markanvändningsingenjör

Johanna Määttä
tf. markanvändningschef

LIITE 1 / BILAGA 1
asemapiirustus / situationsplan
Ak 215
Venevalkamantie 1 / Båtläningsvägen 1
asemakaavan muutos - detaljplaneändring



Venevalkamantie 1

asemapiirustus 1:500

Huomioituja kaavamääräyksiä:

Korttelin 1052 AK-korttelialueella saa rakentaa kaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi yhteis-, varasto- ja teknisiä tiloja enintään 10 % kaavan mukaisesta kerrosalasta. Yhteistiloja varten ei tarvitse rakentaa autopaikkoja.

Porrashuoneen tilat, jotka ylittävät 20 k-m², saa kaikissa kerroksissa rakentaa asemakaavassa merkityn kerrosalan lisäksi, mikäli se lisää viihtyisyyttä ja parantaa tilasuunnittelua ja mikäli kukin kerrostasanne saa riittävästi luonnonvaloa. Kerrosalan ylittävälle osalle ei tarvitse varata pysäköintipaikkoja.

Autopaikkoja on varattava seuraavasti:

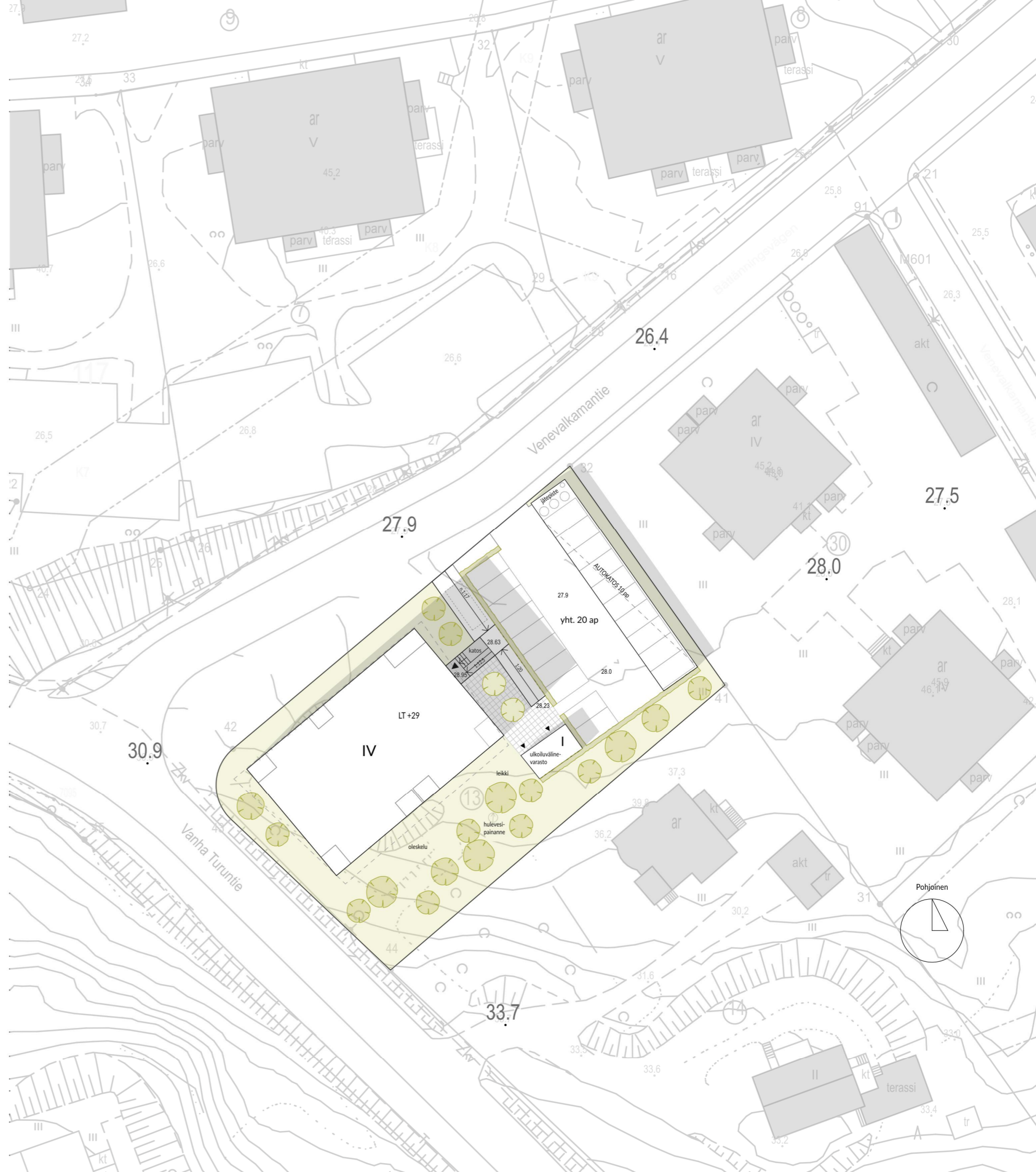
AK-korttelialueella 1/75k-m². Vieraspaiikkoja 1/1000 k-m².
1 pp / 30 k-m² tai vähintään 2 pp / asunto

Luonnoksessa 1350 k-m²

Vaatii 48 pp, 20 ap (joista 2 ap vieraspaiikkoja)

Pelastautuminen omatoimisesti parvekeluukkujen kautta.

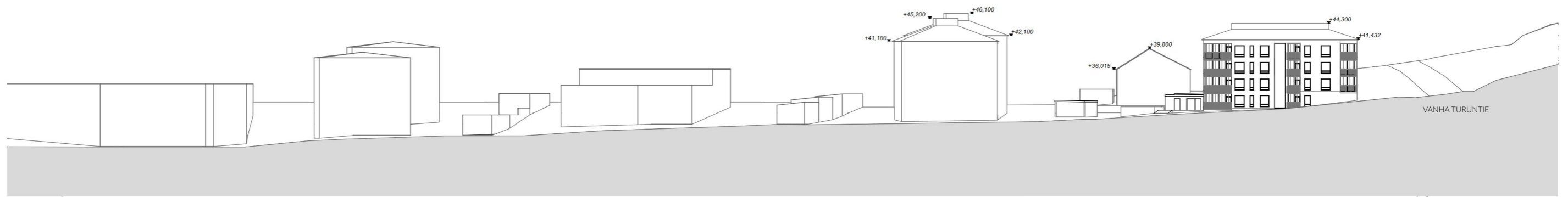
LUOARKKITEHDIT



LIITE 2 / BILAGA 2
julkisivut / fasader
Ak 215
Venevalkamantie 1 / Båtlänningsvägen 1
asemakaavan muutos - detaljplaneändring

Venevalkamantie 1

Julkisivut
1:750



Katujulkisivu Venevalkamantielle



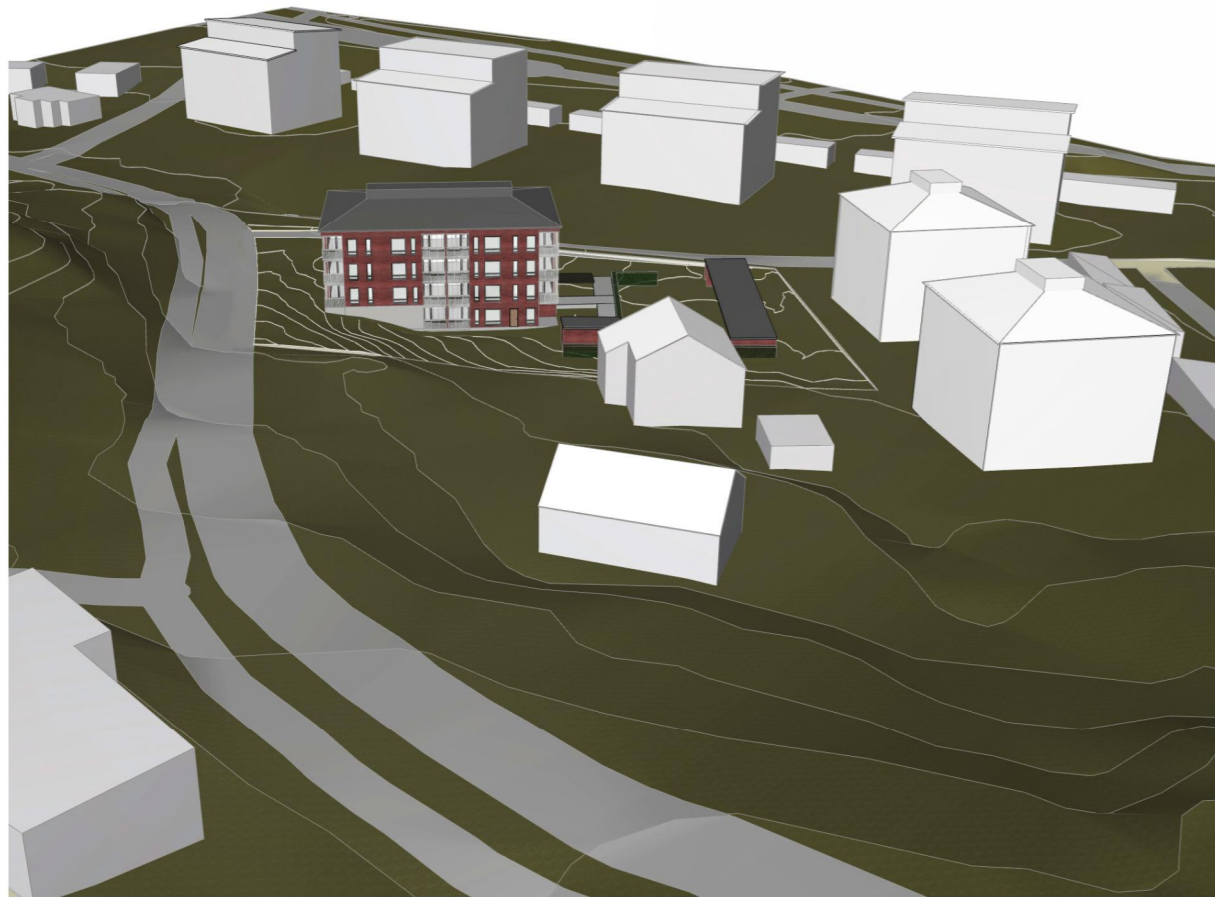
Katujulkisivu Vanhalle Turuntielle



Näkymä Vanhan Turuntien ja Venevalkamantien risteyksestä

Venevalkamantie 1

Näkymät



Näkymä kaakosta



Näkymä Vanhalta Turuntieltä

Venevalkamantie 1

Näkymät



Näkymä Vanhalta Turuntieltä

Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	235 Grankulla	Datum för ifyllning	13.10.2021
Planens namn	Båtlänningsvägen 1		
Datum för godkännande	11.10.2021	Förslagsdatum	07.12.2020
Godkännare	V-kommunfullmäktige	Dat. för meddel. om anh.gör.	03.05.2011
Godkänd enligt paragraf	71	Kommunens plankod	Ak 215
Genererad plankod	235V111021A71		
Planområdets areal [ha]	0,2004	Ny detaljplaneareal [ha]	
Areal för underjordiska utrymmen [ha]		Detaljplaneändringens areal [ha]	0,2004

Stranddetaljplan Strandlinjens längd [km]

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

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,2004	100,0	1515	0,76	0,0000	1115
A sammanlagt	0,2004	100,0	1515	0,76	0,0000	1115
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt					

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

Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,2004	100,0	1515	0,76	0,0000	1115
A sammanlagt	0,2004	100,0	1515	0,76	0,0000	1115
AK	0,2004	100,0	1515	0,76	0,2004	1515
AO-8					-0,2004	-400
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						