



Ak 231

Djäknestigen 2

Detaljplaneändring

Tomt 3 i kvarter 47 i 4:e stadsdelen samt parkområden (Djäknestigen 2)

Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen avseende detaljplanekartan 15.2.2024. Detaljplaneändringen har inletts på ansökan av ägaren till tomt 3. Stadsstyrelsen beslutade 1.10.2018 § 144 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas. Staden kungjorde inledandet av planändringen 25.4.2019.

Beredare/närmare upplysningar:

Grankulla stad
Markanvändningsenheten
PB 52 02701 Grankulla

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

15.2.2024



Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad

Innehåll

1	PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE	3
1.1	Planområde	3
1.2	Planeringsläget	3
1.2.1	Riksomfattande målen för områdesanvändning	3
1.2.2	Landskapsplan	3
1.2.3	Markdispositionsplanen (MASU 2)	4
1.2.4	Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2023–2040	4
1.2.5	Detaljplanen	5
1.2.6	Byggnadsordningen	5
1.2.7	Byggförbud	5
1.2.8	Baskartan	5
1.3	Utredning om området	5
1.3.1	Markägoförhållanden	5
1.3.2	Byggd miljö	5
1.3.3	Skyddade objekt	7
1.3.4	Störningsfaktorer i omgivningen	7
2	MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN	8
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN	9
3.1	Allmän motivering och beskrivning	9
3.2	Dimensionering	10
3.3	Fastighetsindelning	10
3.4	Byggd miljö enligt planen	11
3.4.1	Markanvändning	11
3.4.2	Jordmånens byggbarhet och renhet	13
3.4.3	Naturmiljö enligt planen	13
3.5	Störningsfaktorer i omgivningen	13
3.6	Namnbestånd	14
4	PLANLÖSNING OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERING	14
4.1	Riksomfattande målen för områdesanvändning	14
4.2	Landskapsplan	14
4.3	Krav på generalplanens innehåll (39 § i MBL)	15
4.4	Grankullas resurssmarta färdplan	16
5	KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN	16
5.1	Samhällsstruktur, byggd miljö och landskap	16
5.2	Natur	16
5.3	Dämpning av klimatförändringar och anpassning	17
5.4	Trafik och teknisk service	18
5.5	Människornas hälsa och trivsel	18
5.6	Tjänster	18
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN	18
7	PLANERINGSFASER	18
7.1	Inledandet av planeringen	18
7.2	Program för deltagande och bedömning	18
7.3	Planering	18
7.4	Kommunikation och framförda åsikter	18

BILAGOR

Bilaga 1	Situationsplan
Bilaga 2	Områdesfasad
Bilaga 3	Områdessektion
Bilaga 4	Skugganalys
Bilaga 5	Illustration
Bilaga 6	Uppföljningsblankett

Förteckning över utredningar som anknyter till planändringen

Referensplan för området	Arkkitehtitoimisto Konkret Oy, 16.1.2024
Djäknestigen 2, dagvattenutredning	A-Insinööri Oy, 15.1.2024
Djäknestigen 2, trafikbullerutredning	A-Insinööri Oy, 3.1.2024
Djäknestigen 2, utredning om koldioxidavtryck	Skanska Talonrakennus Oy, 26.1.2024
Esbo och Grankulla städers bullerutredning 2022 i enlighet med EU:s bullerdirektiv	Esbo stad, 2022
Utredning om flygekorrar i Grankulla	Ympäristösuunnittelu Enviro Oy, 28.5.2021

1 PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

1.1 Planområde

Uppgifter om planen:

Plankod: Ak 231

Namn: Djäknestigen 2

Planområdets omfattning:

Planområdet omfattar tomt 3 i kvarter 47 samt ett parkområde (4-9903-900), båda i 4:e stadsdelen. Områdets areal är ca 1,2 ha. Tom 3 är privatägd medan de övriga områdena ägs av staden.

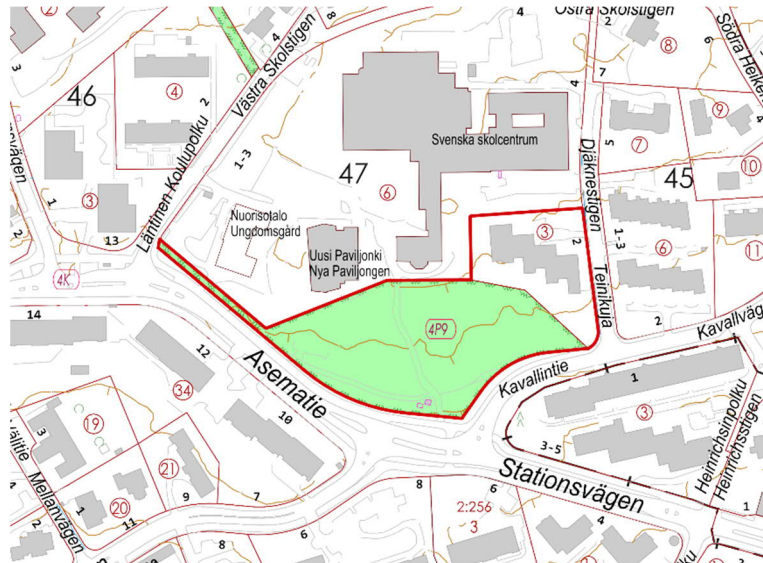


Bild 1. Planområdets ungefärliga avgränsning på ämbetsverkskartan.

1.2 Planeringsläget

1.2.1 Riksomfattande målen för områdesanvändning

De riksomfattande målen för områdesanvändningen utgör en del av markanvändnings- och bygglagens system för planering av områdesanvändningen.

De riksomfattande målen för områdesanvändning är uppdelade i följande helheter: fungerande samhällen och hållbara färdssätt, ett effektivt trafiksystem, en sund och trygg livsmiljö, en livskraftig natur- och kulturmiljö samt naturtillgångar, en energiförsörjning med förmåga att vara förnybar.

Följande mål för områdesanvändning gäller särskilt för denna planändring:

- Fungerande samhällen och hållbara färdssätt
- En sund och trygg livsmiljö

1.2.2 Landskapsplan

På området gäller Nylandsplanen 2050 (etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen), som Nylands landskapsfullmäktige godkände 25.8.2020 och som landskapsstyrelsen bestämde att träder i kraft 7.12.2020. Nylandsplanen 2050 har vunnit laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023. Handläggningen av målet föranledde inga ändringar i planen för Helsingforsregionen.

I Nylandsplanen 2050 ingår planområdet i en utvecklingszon för tätortsfunktioner och huvudstadsregionens kärnzon. Planområdet ligger i omedelbar närhet av Grankulla centrum, och det har försetts med beteckningen "område för centrumfunktioner, centrum".

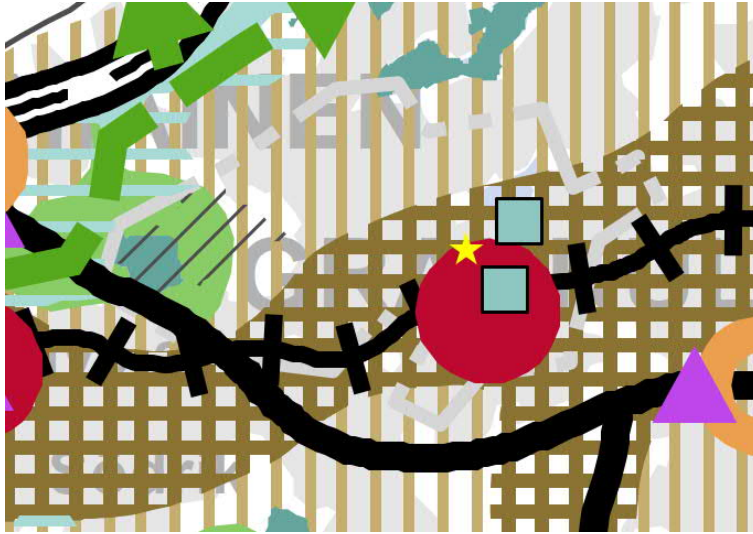


Bild 2. Ett utdrag ur Nylandsplanen 2050. Planområdets ungefärliga läge har märkts ut med en gul stjärna.

1.2.3 Markdispositionsplanen (MASU 2)

I markdispositionsplanen 2004 (Masu 2), godkänd av Grankulla stadsfullmäktige 13.12.2004, har planområdet anvisats dels som bostadsområde dominerat av småhus (AP), dels som närrekreationsområde (VL).

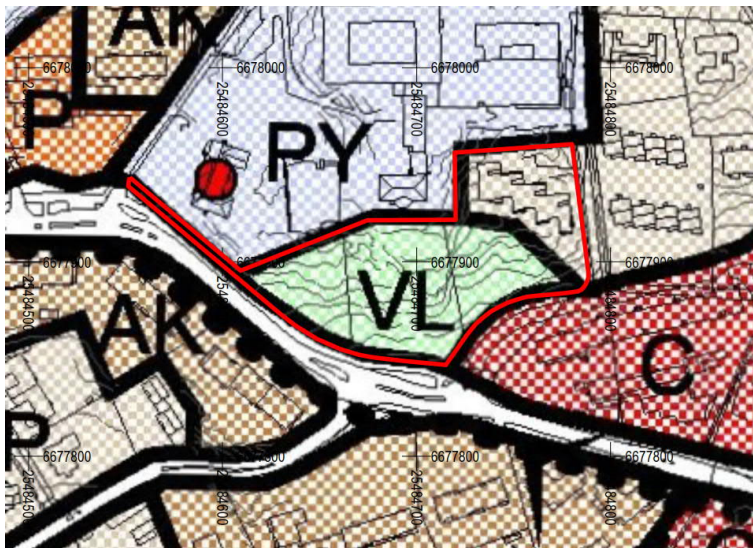


Bild 3. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (Masu 2).

1.2.4 Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2023–2040

Enligt strategin för stadsstrukturen i utvecklingsbilden 2023–2040 bör den största tillbyggnadsvolymen koncentreras främst i området kring Grankulla station samt i Björkgårds stations närmaste omgivning. Utöver detta bör vi i områden längs med huvud- och matarleder öppna möjligheter för nybyggen som passar in i området i stort och som proportionsmässigt lämpar sig för en omgivning som huvudsakligen består av småhusbebyggelse. I utvecklingsbilden har planområdet anvisats som ett område där markanvändningen ska effektiveras/förtätas.

1.2.5 Detaljplanen

På planområdet gäller en detaljplan (Ak 33) fastställd av inrikesministeriet 12.11.1964 och en detaljplan (Ak 80) fastställd av inrikesministeriet 9.1.1980.

I detaljplanen har tomt 3 anvisats som kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus (AR4). Tomten har en areal på 3 241 m² och den har anvisats en byggnadsyta och bygggrätt på 800 m² vy för fyra bostäder i två våningar (4 II 800). Grönområdet (4-9903-900) som ligger i planområdets sydvästra del har anvisats som parkområde (P).

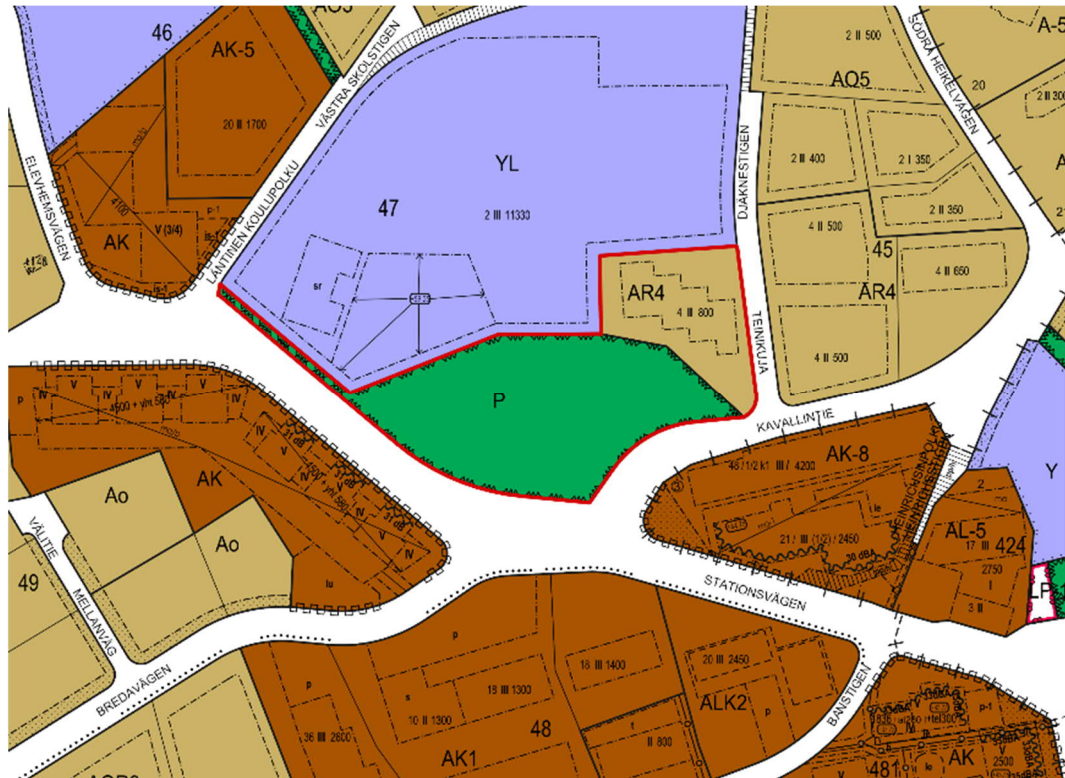


Bild 4. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

1.2.6 Byggnadsordningen

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

1.2.7 Byggförbud

I detaljplaneområdet råder inga byggförbud.

1.2.8 Baskartan

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

1.3 Utredning om området

1.3.1 Markägförhållanden

Tomten 235-4-47-3 som finns på adressen Djäknestigen 2 är i privat ägo, parkområdet är i stadens ägo.

1.3.2 Byggd miljö

Markanvändning

Planområdet avgränsas av Djäknestigen, Kavallvägen, Stationsvägen och tomten av Svenska skolcentrum. Öster om planområdet finns det bebyggelse dominerad av radhus och söderut av flervåningshus. Den sydvästra delen av planområdet är parkområde. Enligt Grankullas

flygekorrtredning (2021) har inga observationer av flygekorrrar gjorts i området, och området hör inte till flygekorrens kärnområde. På planområdet ligger ett radhus som enligt byggnads- och lägenhetsregistret är byggt 1965. Arkitektbyrå Kalle Vartola har ritat byggnaden med fyra bostäder och platt tak i två våningar. I början av 1990-talet täcktes byggnadens fasad med ljusbruna tegelplattor, den ursprungliga fasaden var av siporexblock tunt putsade i vitt. Byggnaden har inget särskilt arkitektoniskt eller kulturhistoriskt värde.



Bild 5. Radhuset på Djäknestigen 2 (29.1.2024).

Trafik

Fordonstrafik

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

Gång- och cykelleder

Norr om Stationsvägen löper en kombinerad gång- och cykelled och söder om Stationsvägen en separerad gång- och cykelled. Norr om Kavallvägen löper en gångled. En gångled löper från Stationsvägen till Svenska skolcentrums tomt genom det parkområde som ligger i planområdet.

Kollektivtrafik

Grankulla järnvägsstation är belägen på ca 500 meters gångavstånd. Stationen trafikeras av lokaltågen. Regionaltrafikens närmaste busslinjer trafikerar Stationsvägen och Bredavägen.

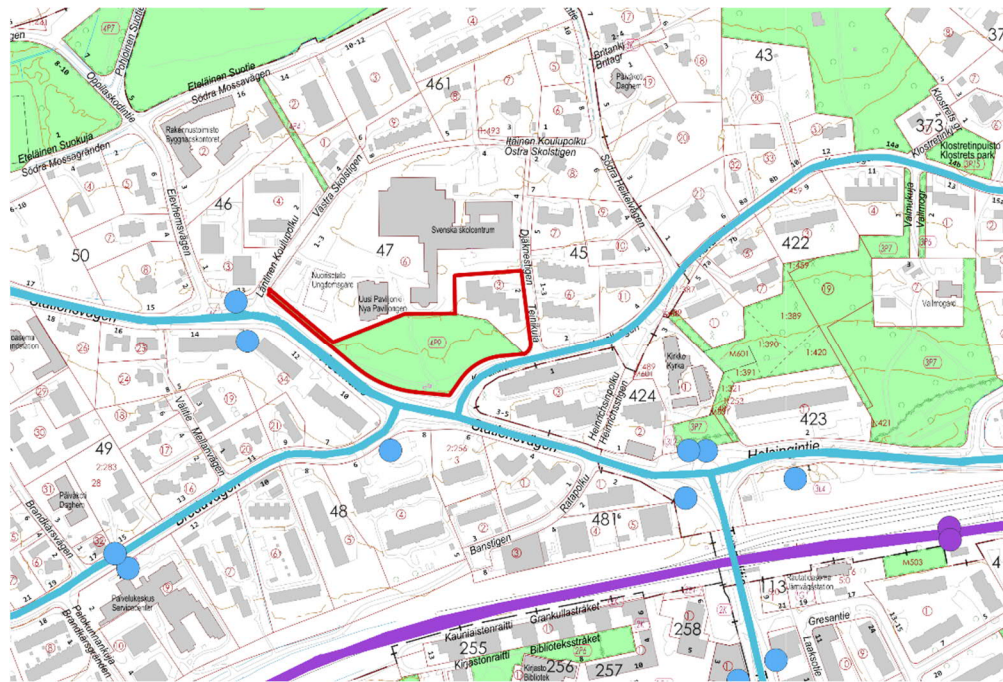


Bild 6. Kollektivtrafikförbindelser (HRT:s kollektivtrafiknät, 2023).

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

Inga trafikräkningar har utförts inom planområdet inför planändringen. Enligt stadens uppgifter från trafikräkningen 2022 var medeldygnstrafiken på Stationsvägen (mellan Bembölevägen och Kavallvägen) på vardagar 9 591 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 4,2 %. Trafikmängden på Kavallvägen på avsnittet Stationsvägen–Södra Heikelvägen var 1 338 fordon/dygn, och andelen tung trafik var 1,7 %.

Luftkvalitet och buller

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 är öppen med god luftväxling, varför de rekommenderade avstånden motsvarar det verkliga läget. De största utsläppskällorna i planområdet är Kavallvägen och Stationsvägen, vars trafikvolym är ca 1 338 respektive 9 591 fordon/dygn.

Buller

Enligt Esbo och Grankulla städers bullerutredning i enlighet med EU:s miljöbullerdirektiv, som gjordes upp 2022, ligger en del av parkområdet inom en bullerzon med mer än 55 dB och en del av parkområdet inom en bullerzon med mer än 60 dB. Enligt den bullerrapport som upprättats för ändringen av detaljplanen ligger södra delen av bostadskvarteret delvis inom en bullerzon med mer än 55 dB.

Vad gäller buller från flygtrafik ingår planområdet inte i det egentliga flygbullerområdet i den gällande landskapsplanen (LDEN 55–60 dBA). Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2022 ingår planområdet inte i flygbullerzonen (LDEN 55 dB), och svepkurvan (LDEN 50 dB) sträcker sig inte till planområdet. Grankulla ingår dock enligt Nylandsplanen 2050 i en landningszon för flygtrafik som anvisats utan rättsverkan, där bullret från flygplan som landar

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



Bild 7. Ett utdrag ur Esbo och Grankulla städers bullerutredning 2022 i enlighet med EU:s bullerdirektiv.



Bild 8. Utdrag ur bullerutredningen, A-insinööri Oy (2024). Medelljudnivå dagtid L_{Aeq} (7-22), prognos för 2040.

2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Detaljplaneändringen har inletts på ansökan av ägaren till tomt 3 (235-4-47-3), Asunto Oy Teinikuja 2. Ägaren ansöker om ändring av den nuvarande tomten för radhus till en tomt för flervåningshus. Stadsstyrelsen beslutade 1.10.2018 § 144 om inledandet av detaljplaneändringen.

Målet är att utreda alternativ markanvändning för tomten, som är effektivare än den nuvarande användningen. Vid planeringen ska särskild vikt läggas vid att anpassa planen till miljön. Målet är också att uppdatera planbestämmelserna som gäller parkområdet i planområdet och att namnge parken.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

3.1 Allmän motivering och beskrivning

Detaljplaneändringen gör det möjligt att ersätta det nuvarande radhuset i området med nybyggnation. Den befintliga bebyggelsen i planområdet är i behov av omfattande sanering. Områdets markägare anser inte att saneringen är ekonomiskt lönsam eller ens möjlig med tanke på det ringa antalet bostadsaktier, byggnadernas skick samt den stora storleken på bostäderna som inte motsvarar bostadsefterfrågan. Tomten ligger ca 500 meters gångavstånd från Grankulla station. Med tanke på stadsstrukturen och stadens mål för klimatneutralitet är det således mer ändamålsenligt att anvisa byggande av flervåningshus med bostäder på tomten än att utföra sanering.

Effektivare ersättande nybyggnation gör stadsstrukturen tätare i omedelbar närhet av Grankulla järnvägsstation och tjänsterna i centrum samt ökar och diversifierar bostadsutbudet i området. Tätare struktur skulle utöver bostadsutbudet även understödja närtjänsterna i centrum och deras utveckling tack vare ett ökat antal invånare. Tätare stadsstruktur, som finns i omedelbar närhet av utmärkta kollektivtrafikförbindelser och tjänster, gör det möjligt för invånarna i området att ha förutsättningar för en mer hållbar livsstil. Då uppfyller projektet för sin del de mål i den resurssmarta färdplanen som syftar till stadens klimatneutralitet 2030. Dessutom ligger projektet i linje med stadens strategi (stabil stadsstruktur) och med målen för markanvändning och stadsstruktur i utvecklingsbilden för markanvändning och boende.

Detaljplaneändringen baserar sig på en referensplan som arkitektbyrån Konkret Oy utarbetat. I planläggningslösningen ersätts det befintliga radhuset med fyra lägenheter i området med tre flervåningshus med tre våningar. Mellan flervåningshusen placeras en parkeringshall under gårdsdäcket.

Husen har anpassats till sluttningen med syftet att minimera de förändringar i miljön som nybyggnation medför vad gäller vegetation, utsikter och skuggeffekter. Anpassning till det omgivande byggnadsbeståndet har beaktats i de planerade byggnadernas storlek och höjd. Höjden på de planerade byggnaderna har anpassats så att den inte överstiger höjden på södra delen av Svenska skolcentrum (Villa Odenwall). I byggnadernas vindsvåning har planerats lokaler som hör ihop med lägenheten på våningen under. Bostäderna skulle förses med bostadsspecifik ventilation, då man inte behöver placera separata lv-maskinrum i eller på den översta våningen. Punktliknande byggnader möjliggör bostäder av olika storlekar och typer, som har utblickar i flera riktningar. Dessutom diversifieras bostadsutbudet av planläggningslösningens vindsbostäder i två våningar.

Bilplatserna har placerats mellan flervåningshusen i en parkeringshall under gårdsdäcket. Parkeringslösningen minimerar behovet av fordonstrafik till gården, vilket gör det möjligt att skapa lugna och gröna gårdar mellan och runt byggnaderna.



Bild 9. Situationsplanen och räddningsvägar, arkitektbyrån Konkret Oy (16.1.2024).

3.2 Dimensionering

Planområdet har en total area på 11 576 m². Kvartersområdet med beteckningen AK har en area på 3 241 m² för vilken byggrätt för boende om totalt 2 800 m² vy har anvisats. Utöver det har byggrätt på 140 m² vy anvisats för gemensamma utrymmen och förråd. Exploateringsgraden är ca 0.91. Jämfört med nuläget ökar byggrätten för bostäder med 2 000 m² vy.

3.3 Fastighetsindelning

I detaljplaneändringen ingår en bindande tomtindelning och ändring av tomtindelningen (Tj 47/05), för att bilda tomten 7 i kvarter 47 i 4:e stadsdelen.

3.4 Byggd miljö enligt planen

3.4.1 Markanvändning

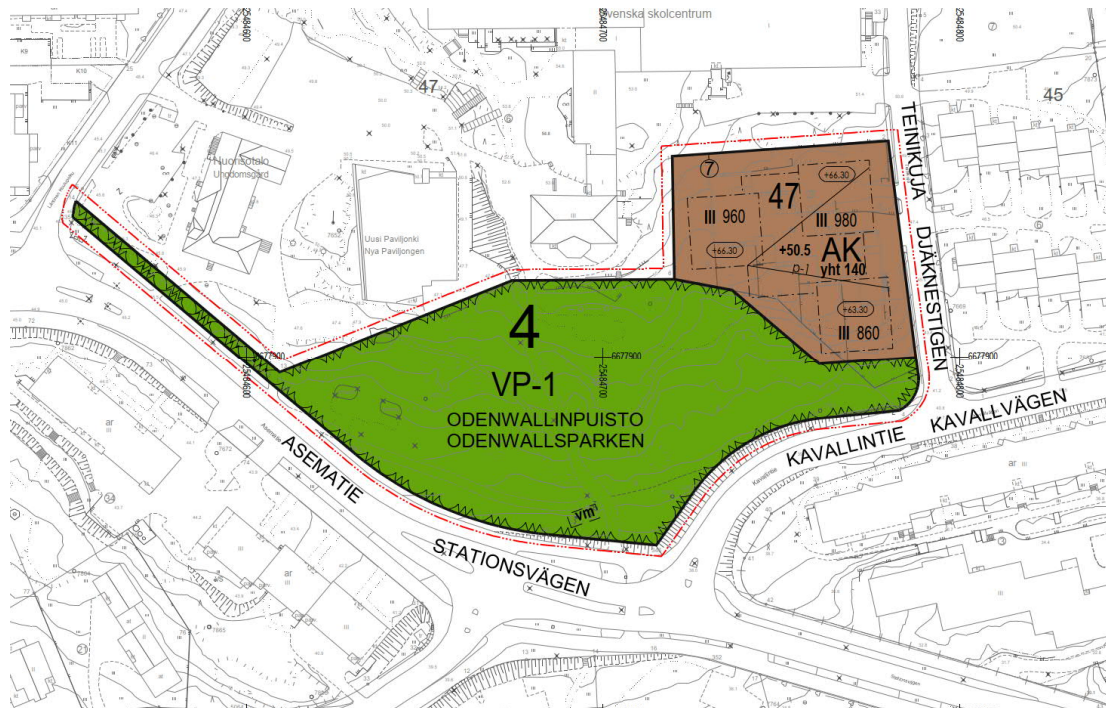


Bild 10. Detaljplanekarta, förslagsstadiet.

Kvartersområde för flervåningshus (AK)

I och med detaljplaneändringen kommer en del av parkområdet (P) och en del av kvartersområdet för radhus och andra kopplade bostadshus (AR4) att ändras till ett kvartersområde för flervåningshus (AK). I kvartersområdet anvisas tre byggnadsytor för byggnader med högst tre våningar. I kvartersområdet anvisas totalt 2 800 m² vy byggrätt i enlighet med huvudanvändningsändamålet. Utöver det har byggrätt på 140 m² vy anvisats för gemensamma utrymmen och förråd. Byggrätten för bostäder ökar med 2 000 m² vy. Planbestämmelsen tillåter att i byggnadernas vindsvåning placeras lokaler som är i enlighet med huvudanvändningsändamålet och som hör ihop med lägenheten på våningen under. Det högsta möjliga höjdläget för byggnadernas takplan har bestämts till +66.30 m för de två nordligaste byggnadsytorna och +63.30 m (N2000) för den sydligaste byggnadsytan. Då trappas nybyggnationen efter sluttningen och förblir lägre än Villa Odenwall som ligger på västra sidan av byggnaderna.

I kvartersområdet anvisas en byggnadsyta där det får placeras parkeringsplatser i ett plan under en byggnad eller ett gårdsdäck (p-1). Parkeringsutrymmena får byggas utöver våningsytan som anvisas i detaljplanen. Det riktgivande höjdläget för gårdsdäcket har bestämts till +50.5 (N2000).

Park (VP-1)

En del av parkområdet (P) och en del av kvartersområdet för radhus och andra kopplade bostadshus (AR4) ändras till en park (VP-1) där känsliga objekt inte får placeras på grund av buller. Parkområdet ges namnet Odenwallinpuisto (Odenwallsparken).

Allmänna bestämmelser

PARKERING:

Bilplatser ska byggas minst 1 bilplats/100 m² vy. Bilplatserna ska placeras under gårdsdäck eller byggnader. Utöver det ska det för besökare anläggas minst 1 bilplats/1 000 m² vy. Bilplatser för besökare får placeras i marknivå. Antalet cykelplatser ska vara minst en cykelplats per 30 m² vy

eller minst två 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. De cykelparkeringsplatser som finns utomhus ska vara försedda med ramlåsning.

FASADER OCH BYGGSÄTT:

I planen utfärdas bestämmelser om byggsättet och fasadernas utformning för att säkra en arkitektoniskt hög nivå på byggnaderna som passar in i miljön.

Fasadmaterialen ska hålla hög kvalitet. Byggnadernas fasader ska huvudsakligen vara murade, rappade eller slammade och utföras på platsen utan synliga elementfogar. I fasaderna ska man använda jordnära färger.

Takformen på byggnaderna ska vara sadeltak. Taklutningarna för byggnaderna ska vara enhetliga.

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.

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. I trapphusets första våning får man, utöver den våningsyta som anges i detaljplanen, bygga en trappaula som är högst 30 m² vy förutsatt att aulan förbättrar entréns trivsel och ljusförhållanden. För den del som överskrider våningsytan behöver inga parkeringsplatser reserveras.

I byggnadernas vindsvåning får placeras lokaler som är enligt med huvudanvändningsändamålet och som hör ihop med bostaden på våningen under.

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt. Den genomsnittliga lägenhetsytan (lgh-m²) i byggnaderna ska vara minst 80 m².

Alla bostäder ska ha en anslutande balkong eller altan som lämpar sig för vistelse.

Ventilationsaggregaten i parkeringsanläggningen ska integreras med konstruktionerna. Anslutningen till parkeringsanläggningen ska vara högklassig. Den murliknande karaktären på parkeringsanläggningens fasader ska dämpas med hjälp av planteringar, öppningar, materialval och andra arkitektoniska medel.

GÅRDAR OCH RÄDDNINGSVÄGAR:

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

Gårdsdäcken ska ha en lummig framtoning. 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.

Gårdsplanerna ska anläggas så att de ansluter till parkområdet på ett naturligt sätt. De obebyggda delar av kvartersområdet som inte används för vägar, parkering, lek eller vistelse ska planteras eller bevaras i naturenligt tillstånd. Gårdsplanteringarna ska primärt bestå av träd och buskar. Ytbeläggningen på gårdarna ska primärt vara material som släpper igenom vatten.

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.

HANTERING AV DAGVATTEN:

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

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.

3.5 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen bedöms inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen. Trafikökningen som följer av den nya markanvändningen orsakas till största delen av 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). Trafikstringstal för den nya markanvändningen på tomten är $41 \{[(5,08/100) \cdot 2800 \cdot 0,45] / 1,56\}$ 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.

De största utsläppskällorna i planområdet är Kavallvägen och Stationsvägen, vars trafikvolym är 1 338 respektive 9 591 fordon/dygn. De närmaste bostadslägenheterna i planområdet placeras på ca 80 meters avstånd från Stationsvägen. Det rekommenderade avståndet för bostadsbyggnader är 20 meter från gatans kant då trafikvolymen är 10 000 fordon per dygn. Det finns inget rekommenderat avstånd då trafikvolymen är mindre än 5 000 fordon per dygn. Med avseende på luftkvalitet är miljön i området öppen med god luftväxling, varför de rekommenderade avstånden kan anses motsvara det verkliga läget. Luftkvaliteten föranleder därmed inga fortsatta åtgärder eller strukturella specialkrav i planområdet.

Enligt Esbo och Grankulla städers bullerutredning i enlighet med EU:s miljöbullerdirektiv, som gjordes upp 2022, ligger en del av parkområdet inom en bullerzon med mer än 55 dB och en del av parkområdet inom en bullerzon med mer än 60 dB. På grund av buller får känsliga verksamheter, såsom en lekpark, inte placeras i parkområdet. Enligt den bullerrapport som upprättats för ändringen av detaljplanen ligger södra delen av bostadskvarteret delvis inom en bullerzon med mer än 55 dB. På basis av rapporten är det möjligt att placera gårds- och vistelseområden i de delar av tomten som underskrider gränsvärdena för buller. Balkongerna kan vid behov glasas in för att skydda bostäderna mot buller.

3.6 Namnbestånd

Parken i planområdet ges namnet Odenwallipuisto (Odenwallsparken) efter Villa Odenwall som ligger på norra sidan av parken. Villa Odenwall fick sitt namn efter byggherren Karl E.H. Odenwall. Villan har senare fogats till Svenska Skolcentrums skolbyggnad. Dessutom har namnet Odenwallipuisto (Odenwallsparken) redan använts som ett inofficiellt namn på parkområdet.

4 PLANLÖSNING OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERING

Detaljplaneändringen ger möjlighet att ersätta den gamla byggnaden som har nått slutet på sin livslängd med nybygge. Området är beläget inom räckhåll för Grankulla järnvägsstation och vid en huvudgata, varför det är ändamålsenligt att koncentrera effektivare bebyggelse än den befintliga bebyggelsen här. Strävan för planeringen av boendet är en högklassig lösning med låghus. Placeringen av bebyggelsen och en parkeringslösning med parkering under däck ger möjligheter till grönskande gårdar inom planområdet. 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 förbättrar verksamhetsförutsättningar för kollektivtrafiken och för både kommersiella och icke-kommersiella tjänster i Grankulla, vilket främjar kontinuiteten och utveckling av utbudet.

För planområdet finns ingen gällande generalplan med rättsverkan. Därför styrs detaljplaneringen av 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). Enligt 25 § i markanvändnings- och byggförordning ska i beskrivningen av detaljplanen dessutom redogöras för hur planen förhåller sig till de riksomfattande målen för områdesanvändningen och landskapsplanen.

4.1 Riksomfattande målen för områdesanvändning

I detaljplaneändringen har beaktats de riksomfattande målen för områdesanvändningen. Följande mål för områdesanvändning gäller särskilt för denna planändring:

Fungerande samhällen och hållbara färd sätt

Detaljplaneändringen förtätar den befintliga samhällsstrukturen längs goda kollektivtrafikförbindelser. De områden som har anvisats för boende och service i planen är lättåtkomliga med kollektivtrafik, gång och cykel. Tätare struktur bidrar till kollektivtrafikens verksamhetsförutsättningar genom det ökade antalet invånare.

En sund och trygg livsmiljö

Rekreatiomsområdenas yta i planområdet förblir oförändrad. Placeringen av byggnationen och en parkeringslösning med parkering under däck ger möjligheter till grönskande gårdar inom planområdet. Störningsfaktorer i omgivningen som påverkar området har identifierats i planlösningen och nödvändiga planbestämmelser har getts för att beakta dem.

4.2 Landskapsplan

I den gällande landskapsplanen hör planområdet till huvudstadsregionens kärnzonen. Med beteckningen anges huvudstadsregionens områden för tätorts- och centrumfunktioner som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner och som stöder sig på ett hållbart trafiksystem och som främjar utvecklingen av en nätverkslik stadsstruktur. Zonen ska planeras som ett område som stöder sig på kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik och som bebyggs effektivare än den övriga utvecklingszonen för tätortsfunktioner. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonens värdefulla särdrag och kvaliteten på livsmiljön.

Huvudstadsregionens kärnzon omfattas också av landskapsplanens allmänna planeringsbestämmelser och bestämmelser om utvecklingszoner för tätortsfunktioner. Samhällsstrukturen i utvecklingszonen för tätortsfunktioner ska effektiviseras så att den stöder sig på den befintliga strukturen, i synnerhet centrumen och stationsomgivningarna, och så att förutsättningarna för att promenera, cykla och använda kollektivtrafik förbättras. Zonen ska utvecklas som en tät och mångsidig helhet med bostäder, arbetsplatser, tjänster och grönstruktur så att miljöns särskilda värden beaktas. I Helsingforsregionen ska zonen utvecklas som en kollektivtrafikstad som till sin struktur påminner om ett nätverk.

De mer detaljerade behoven av områdesreserveringar som hänför sig till utvecklingen av zonen och de övriga arrangemangen kring områdesanvändning ska utredas i den mer detaljerade planeringen. I den mer detaljerade planeringen av zonen ska man trygga bevarandet av naturens och kulturmiljöns särskilda värden samt främja hur det ekologiska nätverket kopplas till grönstrukturen utanför zonen. I samband med att samhällsstrukturen förtätas ska uppmärksamhet fästas vid zonens värdefulla särdrag och kvaliteten på livsmiljön. Dessutom ska man trygga tillräckliga rekreationsmöjligheter samt rekreationsförbindelser inom och utanför zonen. I den mera detaljerade planeringen ska man fästa uppmärksamhet vid hanteringen av dagvatten och förbereda sig på extrema väderfenomen.

Den aktuella detaljplaneändringen följer landskapsplanen.

4.3 Krav på generalplanens innehåll (39 § i MBL)

Krav på generalplanens innehåll har beaktats i detaljplaneändringen i tillämpliga delar.

När en generalplan utarbetas skall landskapsplanen beaktas på det sätt som bestäms ovan.	Detaljplaneändringen följer landskapsplanen.
1) att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar,	Den föreslagna bebyggelsen utgår från den befintliga samhällsstrukturen.
2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas,	Den föreslagna bebyggelsen utnyttjar den befintliga samhällsstrukturen.
3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas,	Planlösningen möter boendebehoven genom att öka boende i närheten av goda trafikförbindelser och tjänster.
4) att trafiken, i synnerhet kollektivtrafiken och gång-, cykel- och mopedtrafiken, samt energiförsörjningen, vatten och avlopp samt avfallshanteringen kan ordnas på ett ända målsenligt och med tanke på miljön, naturtillgångarna och ekonomin hållbart sätt,	Den föreslagna bebyggelsen bygger på den befintliga infrastrukturen och samhällsstrukturen och effektiviserar för sin del användningen av dem.
5) att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö,	Planen stöder utformning av en trygg, sund och balanserad livsmiljö.
6) att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv,	Den kompletterande byggnationen stöder verksamhetsbetingelser för tjänsterna.
7) att miljöolägenheterna minskas,	Bebyggelse enligt planen orsakar inga miljöolägenheter.
8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas,	Den byggda miljöns värden har beaktats i planläggningen.
9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.	Antalet rekreationsområden förblir oförändrat i planlösningen.
Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäligen olägenheter.	Planen orsakar inga oskäligen olägenheter.

4.4 Grankullas resurssmarta färdplan

Grankulla stad har förbundit sig till att främja hållbar utveckling och siktar på klimatneutralitet fram till 2030. Stadsfullmäktige godkände 15.6.2020 Grankullas resurssmarta färdplan som används för att genomföra dessa mål. I planlösningen verkställs följande temahelheter och åtgärder i den resurssmarta färdplanen:

- förtätning av samhällsstrukturen så att hållbara färdvägar är konkurrenskraftiga,
- förhållandena för säker och förstklassig cykelparkering förbättras,
- planläggningen uppmanar till cykling.

5 KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN

5.1 Samhällsstruktur, byggd miljö och landskap

Detaljplaneändringen möjliggör att det gamla radhuset i området kan ersättas med tre låghus, vilket påverkar stadsstrukturen och det omgivande landskapet. När det gäller funktionalitet och stadsstruktur kan projektet anses förbättra området, då det gamla radhuset, som har nått slutet av sin livslängd, ersätts med högklassig nybyggnation som förlitar sig på hållbar trafik. Det högklassiga byggandet livar upp stadsbilden och bevarar också den grönskande omgivningen. Till skillnad från den nuvarande situationen kommer parkering i området att organiseras som parkering under däck, vilket ger möjligheter till mer grönskande och enhetliga gårdar.

Nybyggnationen har anpassats till sluttningsterrängen och till skalan av den närmaste omgivningen i området. Höjden på de planerade byggnaderna överstiger inte taknockshöjden för södra delen av Svenska skolcentrum (Villa Odenwall) som ligger på västra sidan av byggnaderna. Dessutom skiljer sig byggnadernas våningstal inte nämnvärt från byggnaderna i närheten av planområdet. Nybyggnationen placeras på ett avstånd av cirka 5–7 meter från planområdets östra kant. Avståndet till de närmaste småhusen är således minst cirka 20 meter. En skugganalys (bilaga 4) har gjorts av de nya byggnadernas skuggeffekter. Med utgångspunkt i analysen kan det konstateras att de nya byggnaderna inte ger upphov till någon väsentlig skuggeffekt på byggnader eller vistelseområden i närområdet. Skuggeffekter förekommer på de byggnadernas gårdar som ligger på östra sidan av planområdet främst i kvällssolen på högsommaren. Skuggeffekterna kan anses vara typiska för ett stadsområde.

5.2 Natur

Detaljplaneändringen har inte betydande konsekvenser för naturen eller naturmiljön då området är en bebyggd miljö. Detaljplaneändringen ändrar inte rekreationsområdenas yta. Effektivare bebyggelse på tomten försvagar inte områdets grönska nämnvärt, eftersom nybyggnationen huvudsakligen placeras ovanpå den gamla bebyggda miljön.

En preliminär plan för hantering av dagvatten har gjorts upp för detaljplaneändringen. I planen granskas förändringar i mängden och kvaliteten på dagvattnet som orsakas av byggandet. I planen definieras också målen för de konstruktioner som ska byggas för hantering av byggdagvatten. På basis av planen skulle detaljplaneändringen inte nämnvärt öka mängden dagvatten. Mängden dagvatten kan till och med minska om gröna ytan på gårdsdäcken är stor. Berget i området ligger troligen nära markytan och därmed är infiltration av dagvatten en utmaning. Enligt planen är det preliminärt möjligt att fördröja med till exempel flera mindre fördröjningssvackor.

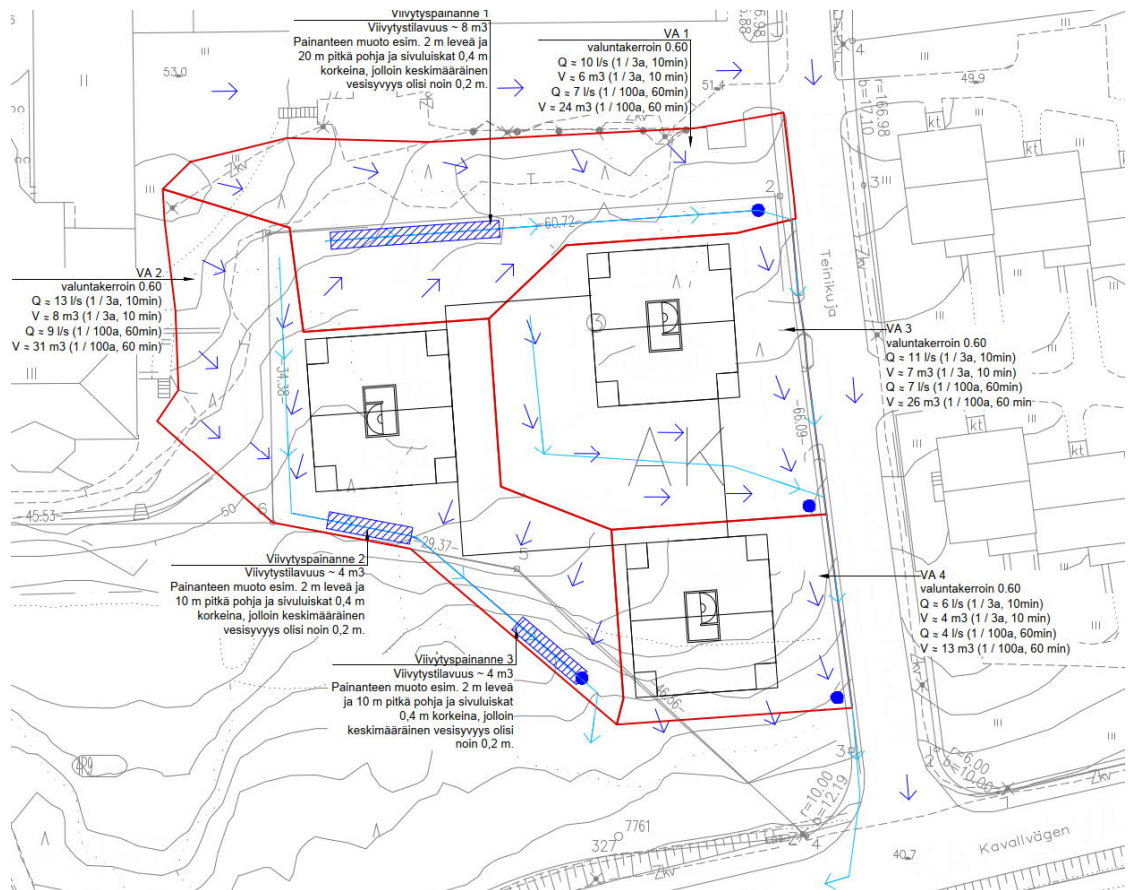


Bild 11. Utdrag ur den preliminära planen för hantering av dagvatten (A-Insinöörit Oy, 2024).

5.3 Dämpning av klimatförändringar och anpassning

Detaljplaneändringen möjliggör stadsmässigt byggande i ett centralt läge längs goda kollektivtrafikförbindelser. Men ersättande nybyggnation orsakar också betydande utsläpp under byggnationen. I samband med planändringen har en preliminär kalkyl för koldioxidavtryck utarbetats, som granskar den befintliga bebyggelsens och den planerade nybyggnationens utsläpp vad gäller byggmaterial och energi. Både saneringen av det befintliga radhuset och den föreslagna nybyggnationen skulle orsaka en skarp ökning av koldioxidutsläpp. Enligt kalkylen har nybyggnation högre absoluta utsläpp och utsläpp per kvadratmeter jämfört med saneringsalternativet. När man relaterar de totala utsläppen under byggnadens livscykel till det beräknade antalet invånare är de nya byggnaderna mer effektiva än den befintliga bebyggelsen. De nya byggnadernas klimatpåverkan kan minskas i den fortsatta planeringen bl.a. med byggmaterial med låga koldioxidutsläpp eller energilösningar med lägre utsläpp. Dessutom kan den cirkulära ekonomin beaktas i de nya byggnaderna till exempel genom att möjliggöra flexibel ombyggnad av bostäderna med god bostadsplanering. I byggandet av flervåningshus möjliggör husbolagets högkvalitativa gemensamma utrymmen effektivare byggande. Gemensamma utrymmen, såsom bastu och klubbbrum, minskar behovet av liknande utrymmen i bostäderna.

Utöver utsläppen från byggandet och byggnadens livscykel ska beaktas att förtätningen (dvs., att öka antalet boende) inom ett område som möjliggör hållbara färdssätt påverkar klimatutsläppen från boendes mobilitet. Planområdet ligger på gångavstånd från Grankulla tågstation, busshållplatser på stadens huvudgata och servicen i Grankulla centrum. Förtätningen leder till mer invånare som har möjlighet att välja hållbara färdssätt i stället för privatbilism. Minimiantalet bilplatser har anvisats med beaktande av områdets läge längs goda kollektivtrafikförbindelser. Minimiantalet cykelplatser samt kraven på kvaliteten och säkerheten av cykelplatserna i detaljplanen förbättrar förutsättningar för hållbar mobilitet. Planbestämmelserna styr bevarande och förnyelse av växtlighet.

5.4 Trafik och teknisk service

Planändringen uppskattas inte ha någon nämnvärd inverkan på trafikvolymerna på närbelägna gator. Det tekniska underhållet förväntas kunna ordnas utan att det uppstår problem eller konsekvenser som avviker från normalt byggande. Vattenledningarna och avloppen för området har redan färdigställts.

5.5 Människornas hälsa och trivsel

I likhet med de omgivande bostadstomterna lämpar sig området väl för boende. Strävan för planeringen av boendet är en högklassig och ekologisk lösning med flervåningshus som ger mer mångsidig bostadsproduktion och förutsättningar för hållbar livsstil för de boende i området. Placeringen av parkering i en parkeringsanläggning under däck ger utrymme för grönskande gårdar. På planområdet uppstår det enligt bullerundersökningen gårdar där gränsvärdena för buller underskrids. Beaktande av buller vid placering och skydd av vistelseområden har säkerställts genom planbestämmelser.

5.6 Tjänster

De samhällsekonomiska konsekvenserna har inte utretts närmare i samband med planläggningen. Förtätningen höjer invånarantalet i området, vilket har en positiv inverkan på servicenivån i området. Detaljplaneändringen medför inte ändringsbehov i områdets servicenätverk. Jämfört med nuläget kommer byggandet enligt den nya markanvändningen på tomten enligt beräkningarna att tillföra ca 36 nya invånare i området (55 m² vy per person). Hälsovårds-, skol- och dagvårdstjänsterna finns på nära håll. Det centrala läget och de goda kommunikationerna gör all service lättåtkomlig.

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft.

7 PLANERINGSFASER

7.1 Inledandet av planeringen

Detaljplaneändringen inleddes på markägarens ansökan.

Stadsstyrelsen beslutade 1.10.2018 § 144 om inledandet av detaljplaneändringen.

Inledandet av planläggningen kungjordes 25.4.2019.

7.2 Program för deltagande och bedömning

Ett separat program för deltagande och bedömning, som är daterat 25.4.2019 och uppdaterat 5.10.2023, ingår i planläggningen. Programmet kan under den tid då planprojektet pågår läsas på adressen www.grankulla.fi/ak231sv och vid markanvändningsenheten på stadshuset.

7.3 Planering

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

7.4 Kommunikation och framförda åsikter

Anhängiggörande

Om inledandet av planändringen annonserades på stadens anslagstavla och webbplats samt i tidningen KaunisGrani 25.4.2019. Ägarna till grannfastigheterna i planområdet har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts.

Utkast till ändring av detaljplanen

Samhällstekniska utskottet behandlade 5.11.2019 § 118 utkastet till ändring av detaljplanen men beslutade 11.2.2020 § 25 att upphäva sitt beslut.

Samhällstekniska utskottet behandlade 19.1.2021 § 7 utkastet till ändring av detaljplanen och remitterade ärendet till beredning så att användningsändamålet för tomten förblir som radhustomt (AR) och att våningsytan utökas till 1 000 m² vy och antalet lägenheter begränsas till åtta (8) medan våningstalet förblir oförändrat (II).

Stadsstyrelsen behandlade 29.3.2021 § 70 utskottets remitteringsbeslut och beslutade återföra ärendet till beredning så att våningsytan utökas till 2 200 m² vy .

Efter remitteringsbeslutet utreddes alternativa lösningar för området. Med hänsyn till områdets storlek, form och övriga egenskaper bedömdes en radhuslösning som skulle ha högre våningsyta inte vara genomförbar. Ärendet remitterades till beslutsfattande för att sätta planeringsmål som underlag för fortsatt planering.

Stadsstyrelsen behandlade 11.4.2022 § 64 planmålen och beslutade att sätta följande mål som underlag för fortsatt planering:

- Områdets användningsändamål anvisas för byggande av låghus med högst tre våningar.
- Tomtens vägförbindelser och parkeringslösningar genomförs på ett sådant sätt att grönområdenas yta maximeras.
- Bostadsbyggande är högst 2 200 m² vy.
- I planeringen ska särskild uppmärksamhet ägnas åt att byggnationen passar in i miljön, byggnaderna ska underordna sig Villa Odenwall och passa in i den småskaliga miljön.
- Bostadsurvalet ska vara mångsidigt och inriktat på bostäder med tre bostadsrum och familjelägenheter.
- Tomtbytet med staden som presenteras i referensplanen kan övervägas.

Den nya referensplanen har upprättats med beaktande av de nya planeringsmålen. Utkastet till ändring av detaljplanen grundar sig i lösningen enligt den nya referensplanen.

Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen under sitt sammanträde 5.9.2023 § 73 och beslutade att hålla utkastet offentligt framlagt och be om nödvändiga utlåtanden. Dessutom konstaterade utskottet följande om utkastet: Byggrätten bör skrivas in i detaljplanen tydligt utan utrymme för tolkning. Våningshöjden på den byggnad som ligger närmast Kavallvägen bör granskas med hänsyn till skuggeffekter på övriga hus på Djäknestigen och Kavallvägens stadsbild. Bostädernas genomsnittliga storlek är minst 80 m².

Utkastet till detaljplaneändring fanns framlagt 5.10–6.1.2023. Det kom in sex utlåtanden och fyra skriftliga åsikter. I utlåtandena togs ställning till bl.a. bedömning av klimatpåverkan och beaktande av stadens klimatmål, hantering av dagvatten, buller, säkerställande av nödvändiga områdesreserveringar för eldistribution, beaktande av räddningsverksamhetens förutsättningar samt fasadernas färg. I åsikterna togs ställning till bl.a. nybyggnationens lämplighet i stadsbilden, byggnadernas höjd och skuggeffekter, inverkan på trafiken, miljöpåverkan och likabehandling av invånare. Bemötanden har gjorts upp till utlåtandena och åsikterna.

Förslag till ändring av detaljplanen

Inför förslaget till ändring av detaljplanen har utredningar gjorts om trafikbuller och dagvattenhantering. Dessutom har en skugganalys och en preliminär kalkyl för koldioxidavtryck utarbetats för nybygget enligt referensplanen. I den fortsatta planeringen har granskats

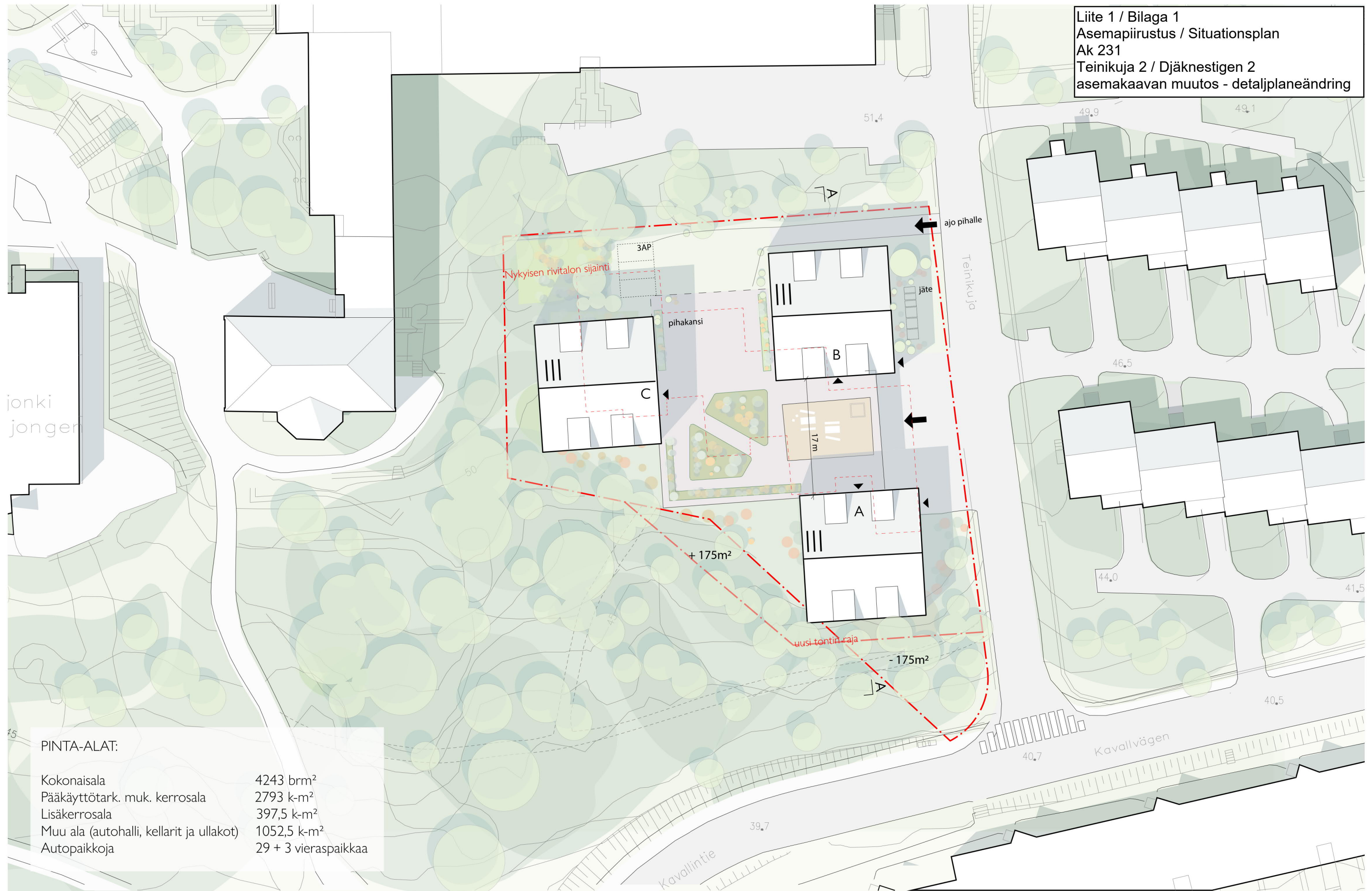
skuggeffekter och stadsbilden, som samhällstekniska utskottet föreslog. Dessutom har referensplanen preciserats efter utkastskedet.

Med utgångspunkt i den preciserade referensplanen, utredningarna och responsen har detaljplaneändringen uppdaterats på följande sätt: En indexbestämmelse (VP-1) som tar buller i beaktande har lagts till parkområdets beteckning. I parkområdet har en ungefärlig byggnadsyta för en transformatorbyggnad enligt det rådande läget lagts till. De maximala tillåtna höjderna till taknocken som anvisas i planen för byggnaderna har reviderats. Ett riktgivande höjdläge för gårdsdäcket har lagts till detaljplanen. Byggnadsytornas gränser har justerats, byggnadsytorna har flyttats ca 1–2 meter längre bort från Djäknestigen. Även byggnadsytan för gårdsdäcket har flyttats längre bort från Djäknestigen, på motsvarande sätt har ytan utökats åt väster och norr. Sättet att beteckna byggrätten och fördelning av byggrätten mellan byggnadsytorna har uppdaterats. Bestämmelsen om byggande i vindsvåning har setts över. De allmänna bestämmelserna har uppdaterats och kompletterats vad gäller parkering, byggnadssätt, material och färger i fasader, gårdsområden samt buller och dagvatten. I samband med planförslaget har ett förslag till bindande tomtindelning och ändring av tomtindelningen gjorts upp. Planbeskrivningen har uppdaterats.

Grankulla 15.2.2024

Nina Forsberg
markanvändningsingenjör

Minna Penttinen
markanvändningschef



PINTA-ALAT:

Kokonaisala	4243 brm ²
Pääkäyttötark. muk. kerrosala	2793 k-m ²
Lisäkerrosala	397,5 k-m ²
Muu ala (autohalli, kellarit ja ullakot)	1052,5 k-m ²
Autopaikkoja	29 + 3 vieraspaikkaa

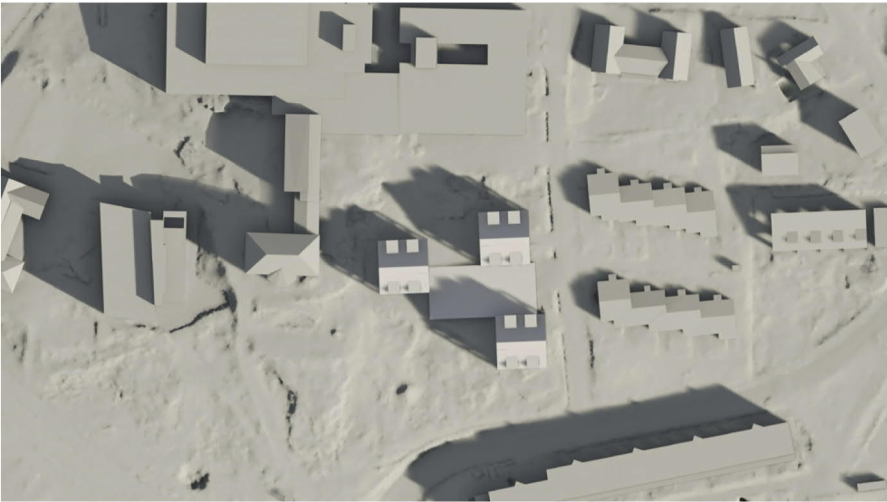




LEIKKAUS A-A 1:250

TEINIKUJA 2

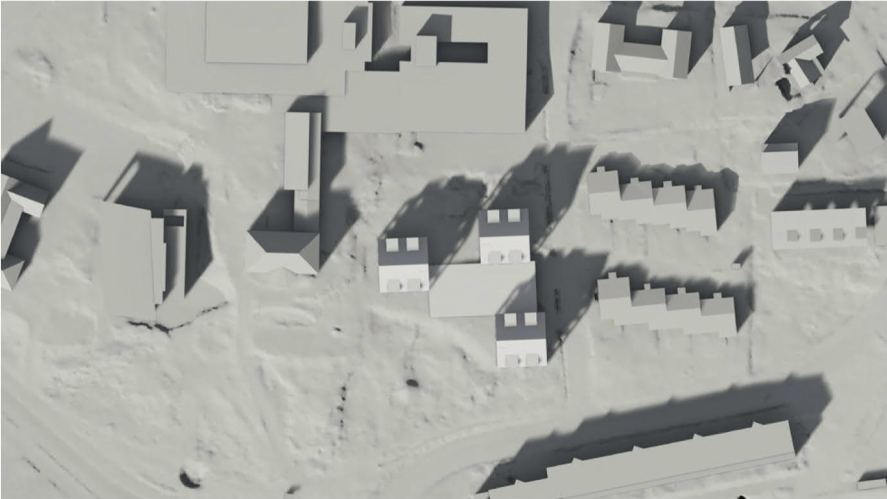
Liite 3 / Bilaga 3
 Leikkaus A-A / Skärning A-A
 Ak 231
 Teinikuja 2 / Djäknestigen 2
 asemakaavan muutos / detaljplaneändring



9.00



12.00



15.00



19.00

VARJOSTUSTUTKIELMA | KEVÄTPÄIVÄNTASAUS

TEINIKUJA 2

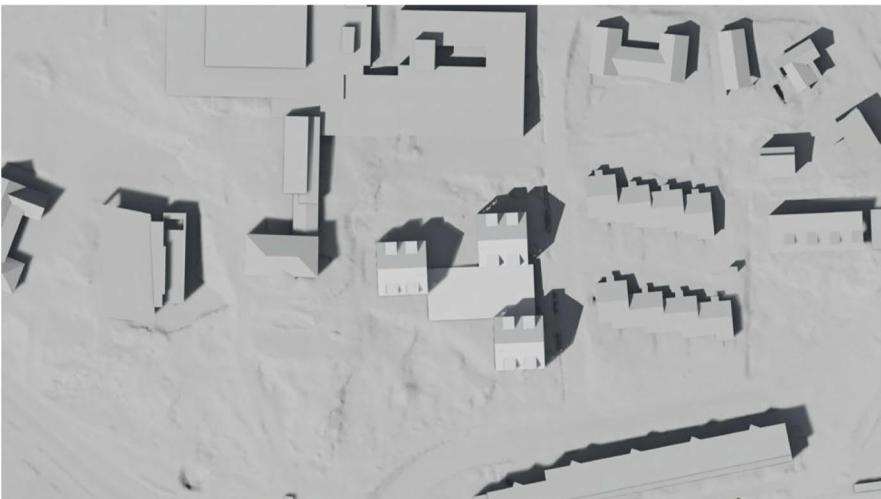
KONKRET
PART OF AINS GROUP



9.00



12.00



15.00



19.00

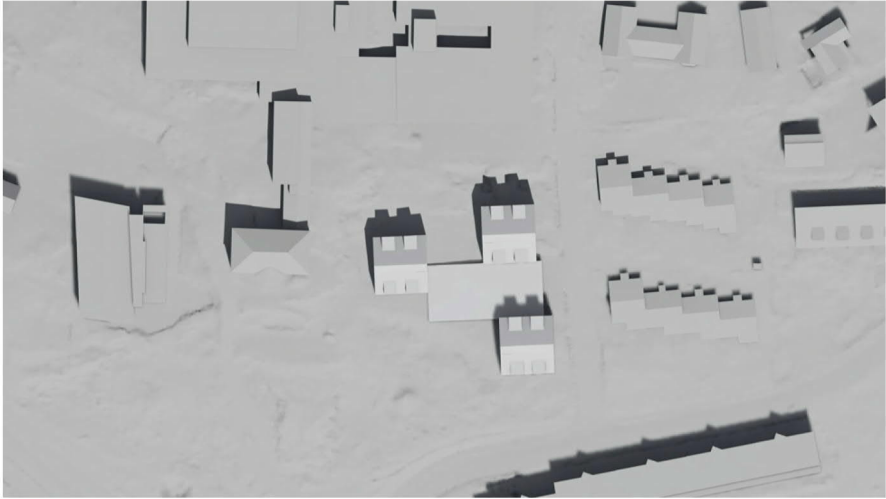
VARJOSTUSTUTKIELMA | KESÄPÄIVÄNSEISAUS

TEINIKUJA 2

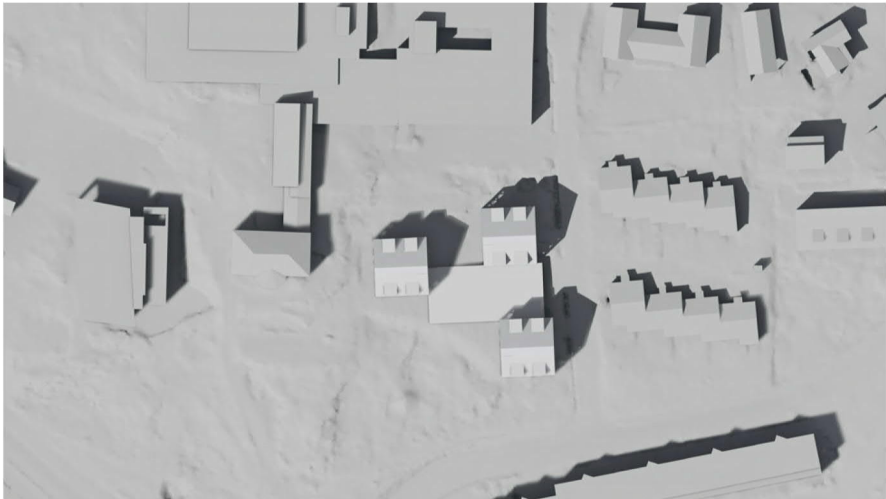
KONKRET
PART OF AINS GROUP



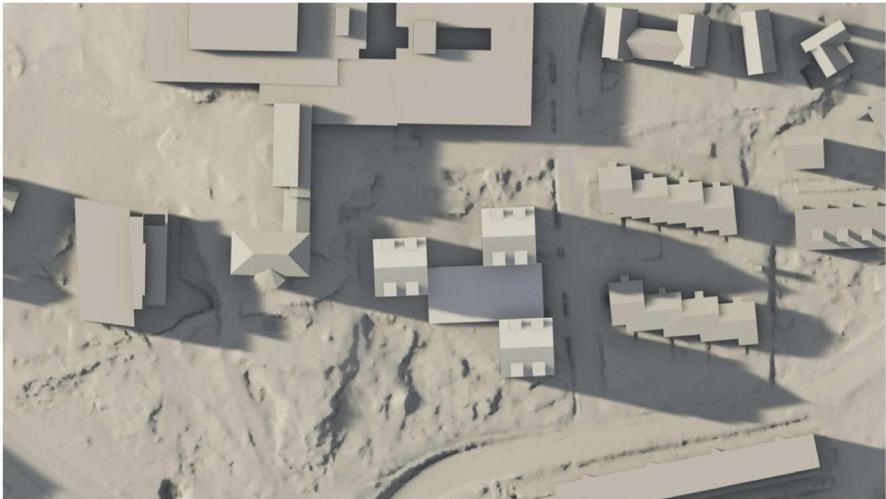
9.00



12.00



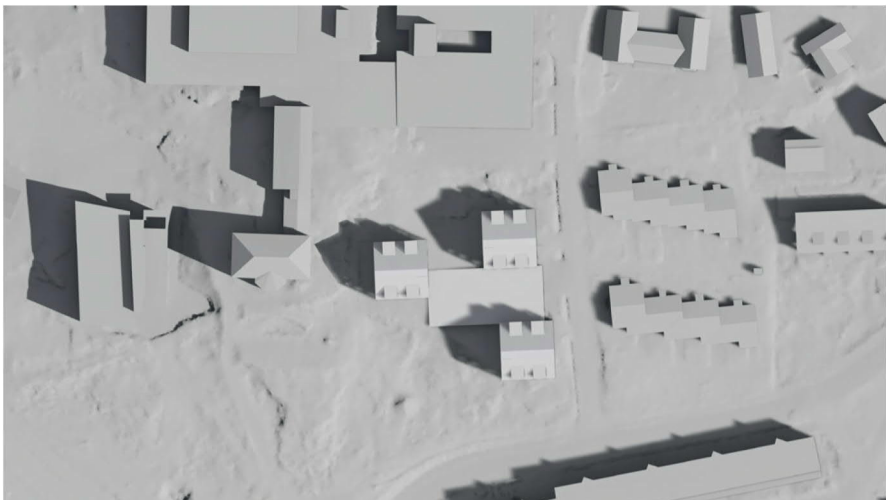
15.00



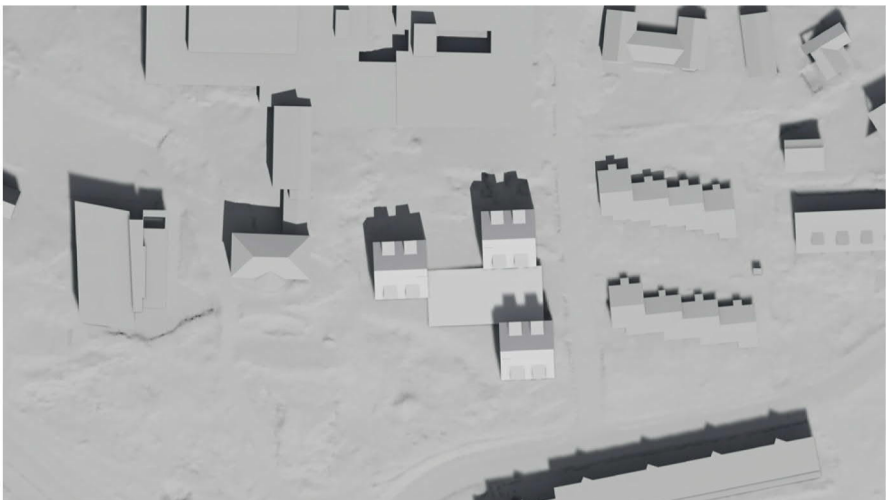
19.00

VARJOSTUSTUTKIELMA | 15. HEINÄKUUTA

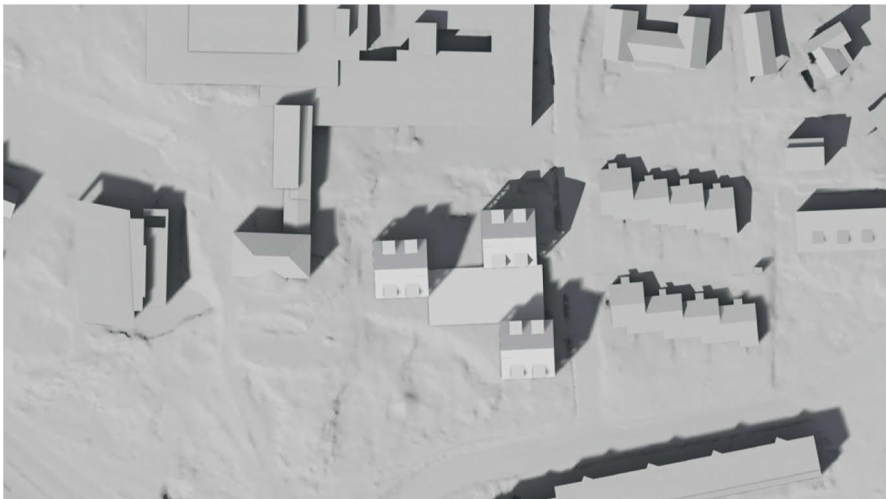
TEINIKUJA 2



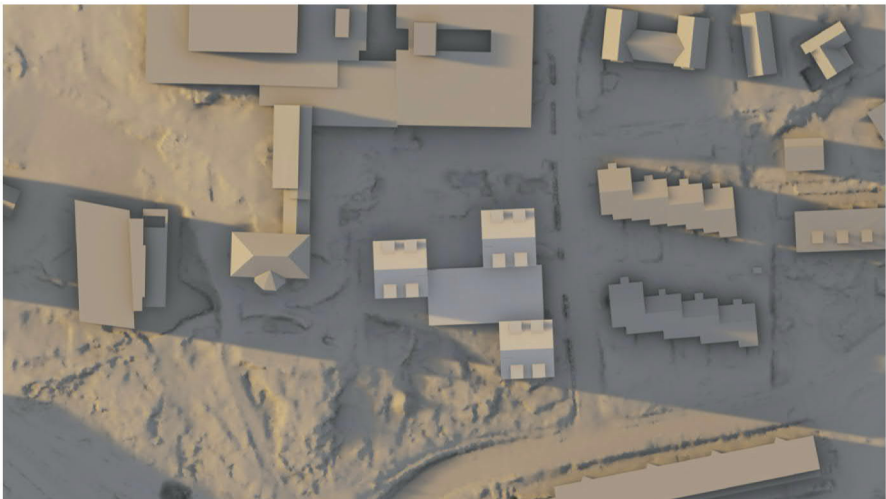
9.00



12.00



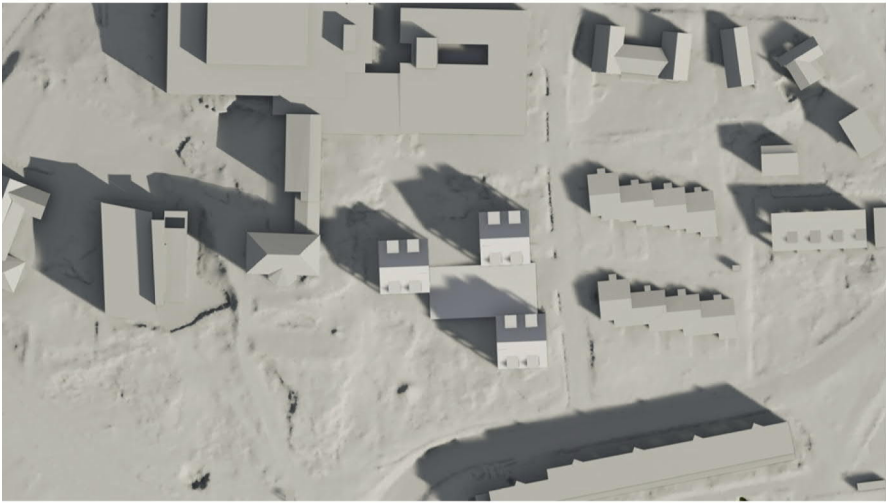
15.00



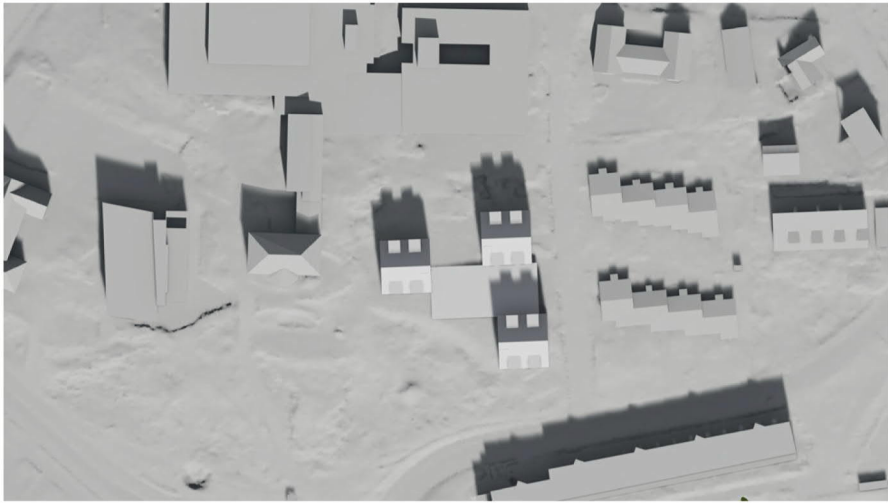
19.00

VARJOSTUSTUTKIELMA | 15. ELOKUUTA

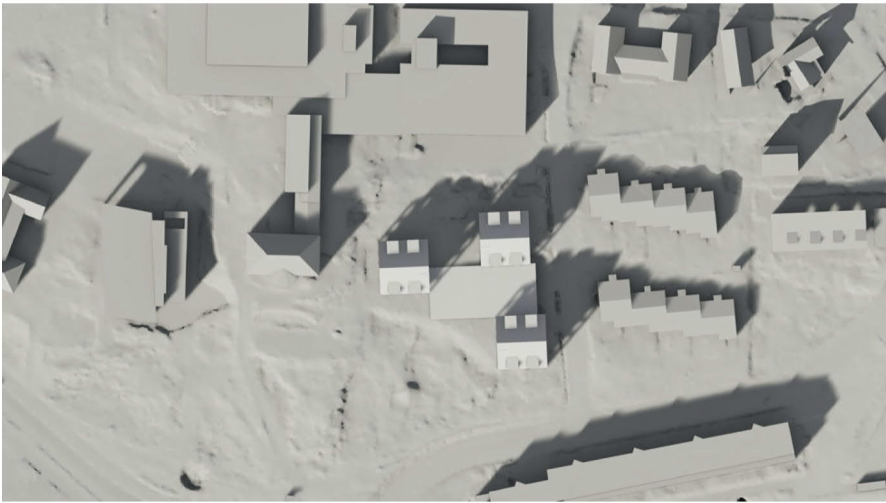
TEINIKUJA 2



9.00



12.00



15.00



19.00



9.00



12.00



15.00



19.00



Blankett för uppföljning av detaljplanen

Basuppgifter och sammandrag

Kommun	235 Grankulla	Datum för ifyllning	01.02.2024
Planens namn	Djäknestigen 2		
Datum för godkännande		Förslagsdatum	
Godkännare		Dat. för meddel. om anh.gör.	25.04.2019
Godkänd enligt paragraf		Kommunens plankod	Ak 231
Genererad plankod			
Planområdets areal [ha]	1,1576	Ny detaljplaneareal [ha]	
Areal för underjordiska utrymmen [ha]	0,1196	Detaljplaneändringens areal [ha]	1,1576

Stranddetaljplan	Strandlinjens längd [km]	
Byggplatser [antal]	Med egen strand	Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal]	Med egen strand	Utan egen strand

Områdes-reserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	1,1576	100,0	2940	0,25	0,0000	2140
A sammanlagt	0,3241	28,0	2940	0,91	0,0000	2140
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt	0,8335	72,0			0,0000	
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m²vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m²vy +/-]
Sammanlagt	0,1196	10,3		0,1196	

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m²vy]	[antal +/-]	[m²vy +/-]
Sammanlagt				

Underbeteckningar

Områdes-reserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	1,1576	100,0	2940	0,25	0,0000	2140
A sammanlagt	0,3241	28,0	2940	0,91	0,0000	2140
AR4					-0,3241	-800
AK	0,3241	100,0	2940	0,91	0,3241	2940
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt	0,8335	72,0			0,0000	
VP	0,8335	100,0			0,0000	
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m ² vy]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m ² vy +/-]
Sammanlagt	0,1196	10,3		0,1196	
p-1	0,1196	100,0		0,1196	