

Ak 243

Stationsområdet

Ändring av detaljplanen

Kvarter 113 i 1:a stadsdelen, en del av kvarter 4 i 1:a stadsdelen samt grön-, gatu- och torgområden

Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen avseende detaljplanekartan 24.7.2024. Detaljplaneändringen har inletts på Senatstationsfastigheter Ab:s initiativ. Stadsstyrelsen beslutade 28.2.2022 § 23 att arbetet med att ändra detaljplanen skulle inledas. Staden kungjorde inledandet av planläggningen 2.6.2022.

Beredare / närmare upplysningar:

Grankulla stad
Markanvändningsenheten
PB 52, 02701 Grankulla

Aicha Löf
aicha.lof@grankulla.fi
040 563 4076

24.7.2024



**Kauniaisten kaupunki
Grankulla stad**

Innehåll

Innehåll 1

1	PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE	3
1.1	Planområde	3
1.2	Planeringsläget	3
1.2.1	Landskapsplan	3
1.2.2	Markdispositionsplanen (MASU 2)	3
1.2.3	Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2023–2040.....	4
1.2.4	Detaljplanen	4
1.2.5	Byggnadsordningen	5
1.2.6	Byggförbud.....	5
1.2.7	Baskartan	5
1.3	Utredning om området	5
1.3.1	Markägoförhållanden	5
1.3.2	Byggd miljö.....	5
1.3.3	Naturförhållanden	5
1.3.4	Skyddade objekt	6
1.3.5	Störningsfaktorer i omgivningen	8
2	MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN	10
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN	10
3.1	Allmän motivering och beskrivning	10
3.2	Dimensionering.....	11
3.3	Byggd miljö enligt planen	11
3.3.1	Markanvändning.....	11
3.3.2	Jordmånens byggbarhet och renhet.....	14
3.3.3	Naturmiljö enligt planen	14
3.4	Störningsfaktorer i omgivningen	15
3.5	Namnbeståndet	16
4	GRUNDERNA FÖR ÄNDRINGEN AV DETALJPLANEN.....	16
5	KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN.....	16
5.1	Samhällsstruktur, byggd miljö och landskap	18
5.2	Natur	18
5.3	Klimatpåverkan.....	18
5.3.1	Bedömning av koldioxidsnålhet	19
5.4	Trafik och teknisk service	22
5.5	Människornas hälsa och trivsel	22
5.6	Tjänster.....	22
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN.....	22
7	PLANERINGSFASER.....	22
7.1	Inledandet av planeringen.....	22
7.2	Program för deltagande och bedömning	23
7.3	Planering.....	23
7.4	Kommunikation och framförda åsikter	23

BILAGOR

Bilaga 1	Preliminär skiss över området
Bilaga 2	Områdets fasadbilder och tvärsnittsbilder
Bilaga 3	Flyg- och gatubilder
Bilaga 4	Uppföljningsblankett

Förteckning över utredningar som anknyter till planändringen

Referensplan för Grankulla station	Huttunen-Lipasti Arkkitehdit, 8.9.2023
Naturutredningar inom stationsområdet i Grankulla	Faunatica 1.9.2023
Lönsamhetsanalys	Kehys Consulting Oy 9.5.2023
Utredning om buller, vibrationer och stomljud	Sitowise 23.12.2022
Byggbarhetsutredning	Taratest Oy 30.11.2022
Utlåtande om undersökningen av förorenad mark	Taratest Oy 14.12.2022
Fladdermusutredning i Grankulla stations järnvägsbyggnader	Faunatica 4.12.2022
Preliminär skiss över området	Maanlumo 7.6.2022
Utredning av kulturmiljön	Arkkitehtitoimisto Ark – Byroo Oy 20.8.2020
Grundläggande utredning av naturvärdena	Faunatica 16.12.2019

1 PLANOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

1.1 Planområde

Planområdet omfattar tomt nummer 1 enligt tomtindelningen i kvarter 113 i 1:a stadsdelen (en del av fastigheten 235-402-5-0), tomt nr 6 enligt tomtindelningen i kvarter 4 i 1:a stadsdelen (en del av fastigheterna 235-402-5-0 och 235-871-1-2), torgområdet i 1:a stadsdelen (235-1-9902-100), det planenliga parkområdet i 1:a stadsdelen (fastighet 235-1-9903-500) samt en del av gatuområdet i 1:a stadsdelen (235-1-9901-0).

Fastighet 235-402-5-0 ägs av Senatstationsfastigheter Ab, fastighet 235-871-1-2 ägs av Trafikledsverket, de övriga områdena ägs av staden.

1.2 Planeringsläget

1.2.1 Landskapsplan

I Nylandsplanen 2050 (etapplandskapsplanen för Helsingforsregionen), som Nylands landskapsfullmäktige har godkänt 25.8.2020 och som landskapsstyrelsen har bestämt att träder i kraft 7.12.2020, har planområdet anvisats med beteckningarna "ett viktigt område med tanke på vårdandet av kulturmiljön eller landskapet", "huvudstadsregionens kärnzon", "område för centrumfunktioner" och "utvecklingszon för tätortsfunktioner". Nylandsplanen har vunnit laga kraft genom Högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023.



Bild 1. Ett utdrag ur Nylandsplanen 2050. Planområdets ungefärliga läge har märkts ut 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 område för järnvägstrafik (LR) och område för centrumfunktioner (C). Dessutom har områdets västra del i MASU 2 anvisats som kulturhistorisk miljö av riksintresse och den gamla stationsbyggnaden som en värdefull byggnad.



Bild 2. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (MASU 2). Planområdets ungefärliga läge har märkts ut med en röd ellips.

1.2.3 Utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2023–2040

I utvecklingsbilden för markanvändning och boende i Grankulla 2023–2040 som godkändes av fullmäktige 19.6.2023, förs området fram som ett objekt som ska bedömas med tanke på omvärdering av fastighetens användningsändamål och effektivare markanvändning/tätare bebyggelse.

1.2.4 Detaljplanen

På planområdet gäller en detaljplan (Ak 189) som är fastställd 13.6.2011 och en detaljplan (Ak 181) som är fastställd 15.12.2008.

Tomt 1 enligt tomtindelningen är anvisad som kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader (K). Tomten har en areal på 726,42 m² och den har anvisats en byggnadsyta och byggrätt på 900 m² vy i två våningar (II 900). För varje 60 m² vy ska det reserveras minst 1 bilplats.

Tomt 6 enligt tomtindelningen är anvisad som ett kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader som till sin miljö ska bevaras (K/s) och där det finns byggnader och en jordkällare som ska skyddas. Tomt 6 har en areal på 2 067,80 m² och den har anvisats en byggrätt på totalt 610 m² vy för tre separata byggnadsytor. Det finns två parkeringsplatser på tomten. För varje 80 m² vy ska det reserveras minst 1 bilplats.

Inom planområdet finns dessutom en öppen plats/ett torg och ett närrekreationsområde (VL-1). På gatuområdet gäller detaljplan Ak 181.

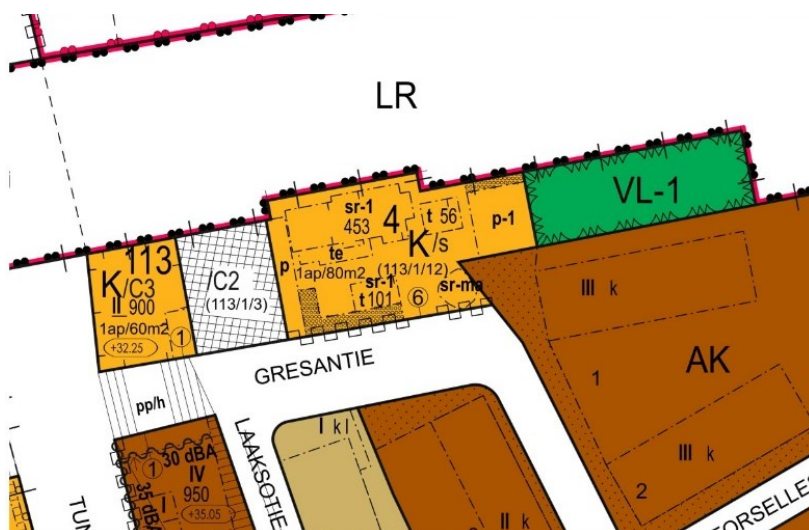


Bild 3. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

1.2.5 Byggnadsordningen

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

1.2.6 Byggförbud

I detaljplaneområdet råder inga byggförbud.

1.2.7 Baskartan

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

1.3 Utredning om området

1.3.1 Markägoförhållanden

Fastighet 235-402-5-0 ägs av Senatstationsfastigheter Ab, fastighet 235-871-1-2 ägs av Trafikledsverket och de övriga områdena ägs av staden.

1.3.2 Byggd miljö

Markanvändningen

Planområdet ligger i centrum av Grankulla, nära Grankulla järnvägsstations perronger som ska byggas om i enlighet med planen för stadsbanan och området gränsar i väster mot Tunnelvägen och i söder mot höghusområdet i Grankulla centrum.

Byggnader

På området finns stationsbyggnaden vars klimatskal renoverades efter en brand och de tillhörande gårdsbyggnaderna och jordkällarna. Stationsbyggnaden som färdigställdes år 1907 är ritad av arkitekt Bruno Granholm.

Trafik

Fordonstrafik

Tunnelvägen är en huvudgata som ligger på västra sidan av området. Tunnelvägen går under järnvägen intill planområdet. Gräsavägen och Dalvägen på södra sidan av området är matargator.

Gång- och cykeltrafik

Längs med båda sidorna av Tunnelvägen går en kombinerad gång- och cykelled. Längs med Gräsavägen och Dalvägen går en gång- och cykelväg.

Intill järnvägen byggs cykelleden längs kustbanan som är en kvalitetsled för cykeltrafik. Bygget av cykelleden ingår i projektet med Esbo stadsbana. Cykelleden går från Alberga genom Grankulla till Esbo centrum och tjänar förutom cyklister också fotgängare. Cykelleden längs kustbanan blir uppskattningsvis klar år 2028.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger vid Grankulla järnvägsstation där lokaltågen stannar. De närmaste busshållplatserna finns på Tunnelvägen.

Esbo stadsbana (EsKa) är ett gemensamt projekt för Trafikledsverket, Grankulla stad och Esbo stad. I projektet byggs två extra spår från Alberga i Esbo genom Grankulla till Köklax. Stadsbaneprojektet har startat våren 2021 och det möjliggör en utveckling av kustbanans lokaltrafik och fjärrtrafiken mot Åbo. De nya spåren byggs intill de nuvarande spåren. Projektet blir uppskattningsvis klart år 2028.

1.3.3 Naturförhållanden

Detaljplaneområdet är i huvudsak byggd miljö. På östra sidan av stationsbyggnaden finns en skogsdunge med grovt trädbestånd som bildar en lund.

1.3.4 Skyddade objekt

Stationsbyggnaden, ekonomibygggnaden och jordkällaren är skyddade genom den gällande detaljplanen. Stationsområdet hör till byggda kulturmiljöer av riksintresse (RKY 2009) och omfattas av avtalet om skydd av betydande stationsområden av riksintresse. Dessutom finns stationsbyggnaden med i Grankullas byggnadsinventering.

Stationsområdets byggnadshistoria har utretts i en utredning av kulturmiljön i området (Ark-byroo Oy, 2020) som har gjorts särskilt med tanke på detaljplaneändringen. Enligt utredningen finns i nuläget den ursprungliga stationsbyggnaden med tillhörande ekonomibygggnad och jordkällare kvar i området. Gården som är reserverad för bostaden och omgärdad av en hagtornshäck ligger på östra och södra sidan av stationsbyggnaden. Stationsarbetarnas trädgårdar har varit en viktig del av stationsområden och stationsparker. De har ofta omgärdats till privata rum med trästaket eller hagtornshäckar.



Bild 4. En del av innegården vid stationsbyggnaden. Ark-byroo Oy, 2020.

Stationsbyggnaden har varit i mycket sparsamt bruk under 2000-talet, den stängdes år 2004 och nästa år hyrdes den ut till företagsverksamhet. Stationsbyggnaden skadades illa i samband med en brand år 2008. De inre delarna i byggnadens västra gavel förstördes nästan totalt i branden. Trots omfattande skador har den historiskt värdefulla byggnaden renoverats till det yttre och målats om.

År 2009 planerades att stationsbyggnaden skulle inhysa en restaurang, men det verkställdes aldrig. I planen ingick en ny gårdsbyggnad som skulle ha byggts på östra sidan av stationsbyggnaden och en terrass på södra sidan av byggnaden. Stationsbyggnaden är stationsområdets huvudbyggnad och en anmärkningsvärd offentlig byggnad i trädgårdsstaden Grankulla.



Bild 5. Stationsbyggnadens fasad. Ark-byroo Oy, 2020.

På bakgården finns en ekonomibyggnad som Granholm ritat. Från det att byggnaden blev färdig har den använts av stationsinspektorn. Ekonomibyggnaden är en fast del av stationshelheten och den ursprungliga exteriören har bevarats väl.



Bild 6. Ekonomibyggnaden. Ark-byroo Oy, 2020.

Dessutom finns på bakgården, i det sydöstra hörnet, en numera oanvänd jordkällare. Jordkällaren är en del av stationsområdets ursprungliga byggnadshelhet och har använts av stationsinspektorn för kylförvaring. Motsvarande jordkällare finns även på andra stationsområden, såsom i Sockenbacka och Hoplax.



Bild 7. Jordkällaren. Ark-byroo Oy, 2020.

1.3.5 Störningsfaktorer i omgivningen

Trafik

På Tunnelvägen har det utförts trafikräkningar år 2023. Då var trafikvolymen på Tunnelvägen i medeltal 10 600 fordon/dygn mellan Helsingforsvägen och Grankullavägen. Med tanke på detaljplaneändringen kommer det att göras noggrannare trafikutredningar då planen kommit till förslagsfasen.

Luftkvalitet

Den största utsläppskällan i planområdet är Tunnelvägen, vars trafikvolym är cirka 10 630 fordon/dygn. På basis av samkommunen Helsingforsregionens miljötjänsters (HRM) publikation "Ilmansaasteiden terveystarveiden ja katujen varsilla", 2015 (sv. Hälsoriskerna från luftföroreningar vid vägkanter och längs gator) uppfylls minimiavståndet (7 meter) som trafikvolymen på Tunnelvägen förutsätter om byggandet sker i enlighet med förslaget till detaljplaneändring. Det rekommenderade avståndet (20 meter) uppfylls inte.

Buller

För ändringen av detaljplanen har Sitowise Oy (2023) gjort en utredning om buller, vibrationer och stomljud. Inverkan från buller, vibrationer och stomljud i planområdet har utvärderats med hjälp av prognoser för väg- och spårtrafik åren 2030–2040. I uträkningarna har Esbo stadsbana inberäknats med den utstakning av banlinjerna, de trafikuppgifter, växlar och bullerskydd som finns i järnvägsplanen. Spårtrafikuppgifterna är i enlighet med prognoserna i järnvägsplanen för Esbo stadsbaneprojekt.

På bild 8 och 9 presenteras områdets medelljudnivå från trafiken på dagen och natten med planerad markanvändning och prognostiserad trafikvolym. Byggandet av ett nytt flervåningshus med bostäder inverkar inte anmärkningsvärt på områdets bullernivåer. De mest påtagliga bullerkällorna i området är spårtrafiken och vägtrafiken på Tunnelvägen.

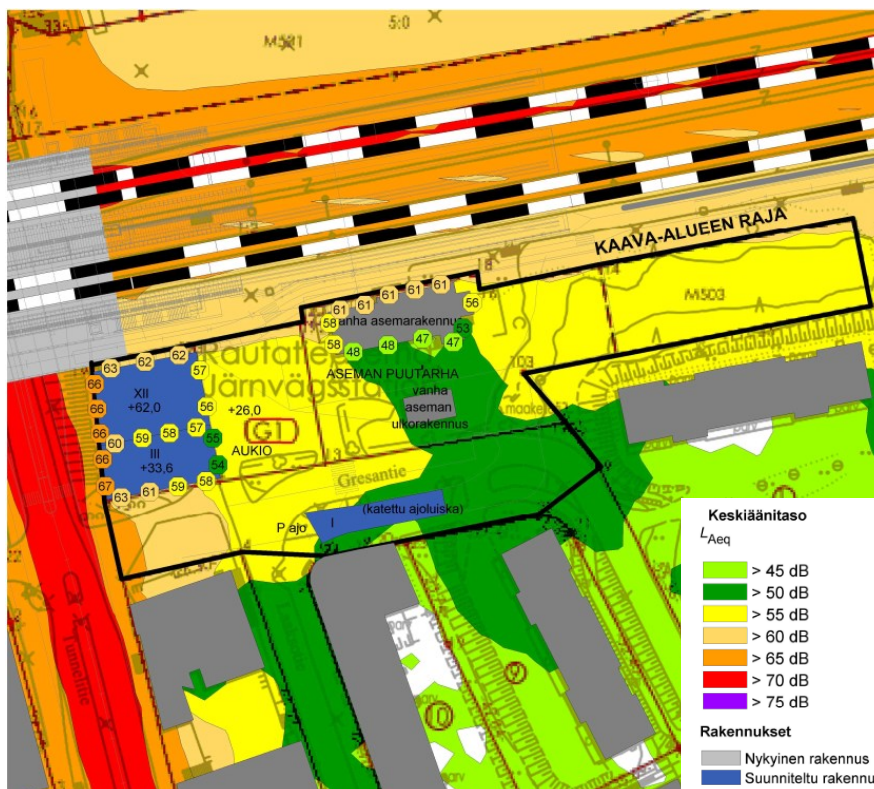


Bild 8. Utdrag ur bullerutredningen, Sitowise 2023. Medelljudnivån L_{Aeq} dagtid kl. 7–22 utomhus.

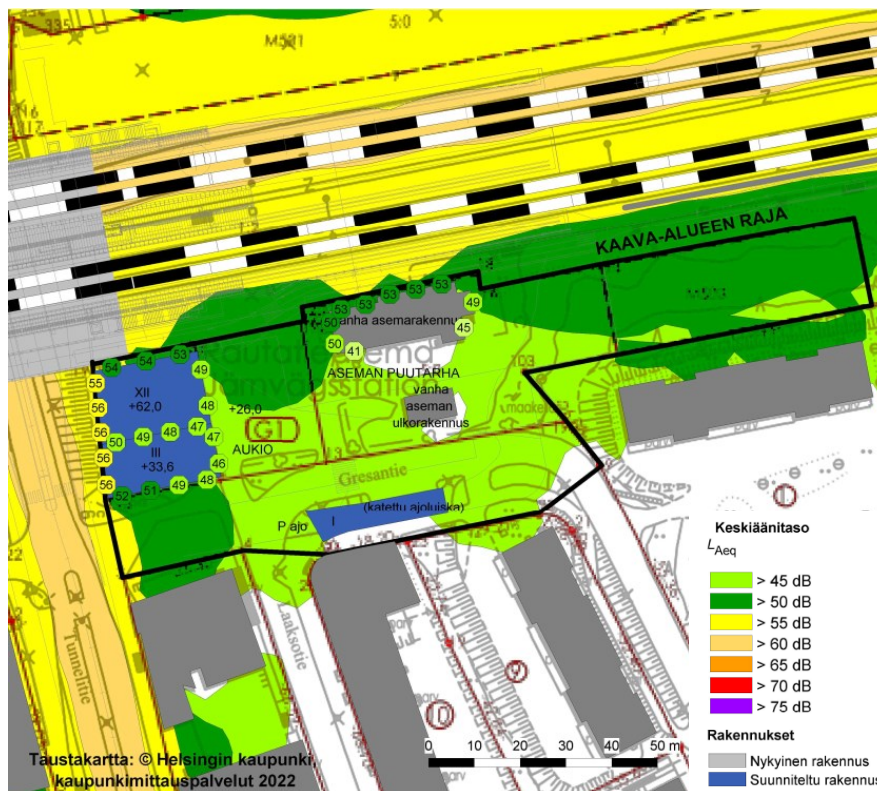


Bild 9. Utdrag ur bullerutredningen, Sitowise 2023. Medelljudnivån L_{Aeq} under natten kl. 22–7 utomhus.

Medelljudnivån vid det nya höghusets fasader som vetter mot Tunnelvägen är dagtid som högst 66–67 dB vid de nedersta våningarnas fasader. Vid den gamla stationsbyggnadens fasader är medelljudnivån dagtid som högst 61 dB. Medelljudnivån varierar särskilt vid flervåningshusets fasad beroende på våning, i medeltal är skillnaden mellan nedersta och högsta våningen cirka 1–4 dB. Medelljudnivån är högre på de lägre planen där inverkan från Tunnelvägen och järnvägen är större.

De tillfälliga maximala ljudnivåerna från spårtrafiken är som högst 83 dB vid fasaderna på de planerade flervåningshusen och den gamla stationsbyggnaden. De högsta maximala ljudnivåerna riktas mot flervåningshusets nedersta våningar, högre upp sjunker nivåerna med cirka 2 dB.

I bullerutredningen rekommenderas att bullerbekämpningen i fråga om gårdarna som är avsedda för lek och vistelse utreds och dimensioneras under bygglovsfasen så att medelljudnivån på gårdarna inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid. Både för de nya flervåningshusen och den gamla stationsbyggnaden, om den anvisas för boende, rekommenderas ett krav på minst 35 dB som ljudnivåskillnad vid de västra fasaderna och minst 38 dB vid de norra fasaderna på grund av de maximala ljudnivåerna från spårtrafiken. Alla balkonger i bostadsbyggnaderna rekommenderas att glasas in.

Vad gäller buller från flygtrafik ingår planändringsområdet inte enligt den gällande landskapsplanen i ett egentligt flygbullerområde (LDEN 55–60 dBA). Grankulla ingår dock enligt Nylandsplanen 2050 i en landningszon för flygtrafik som anvisats utan rättsverkan, där bullret från flygplan som landar tidvis orsakar störningar.

Vibrationer och stomljud

I fråga om vibrationer och stomljud är tolkningen den att flervåningshuset byggs på moränjord antingen direkt eller på stödpålar.

På femton meters avstånd från spåret överskrider persontrafiken och lokaltågtrafiken inte gränsvärdet C på 0,3 mm/s som anses vara en målnivå för vibrationer. Enligt referensplanen kommer flervåningshuset att byggas ungefär på samma avstånd från det närmaste spåret och då

orsakar persontrafiken och lokaltågtrafiken enligt en kalkylmässig granskning inte problem med vibrationer från trafiken.

Persontrafiken på kustbanan orsakar kalkylmässigt en riskzon för stomljud upp till cirka 90 meter från spåren. De undersökta byggnaderna ligger endast på cirka 15–20 meters avstånd från det närmaste spåret och då kan risken för stomljud uppskattas vara anmärkningsvärd.

I fråga om vibrationer från trafiken och stomljud rekommenderas i utredningen att planområdet genom detaljplanen omfattas av en bestämmelse som förpliktar att byggnaderna planeras och byggs så att vibrationerna från trafiken och stomljuden underskrider de värden som gäller för bostadslägenheter i Miljöministeriets anvisning om ljudmiljön i byggnader (Ympäristöministeriön ohje rakennuksen ääniympäristöstä, 2018).

2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Detaljplaneändringen har inletts på Senatstationsfastigheter Ab:s initiativ. Stadsstyrelsen beslutade 28.2.2022 § 23 om inledandet av detaljplaneändringen.

Syftet med detaljplaneändringen är att utreda placeringen av ett flervåningshus med bostäder och affärer och underjordiska parkeringsplatser i området. I detaljplaneändringen granskas dessutom stationsbyggnadens användningsändamål samt de allmänna områdenas strukturering och användningsmöjligheter och samordning av olika funktioner. Planeringen ska ta särskild hänsyn till stadsbilden och hur den planerade nybyggnationen anpassas till byggnaderna i närmiljön.

3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

3.1 Allmän motivering och beskrivning

Genom detaljplaneändringen möjliggörs en utveckling av de nuvarande funktionerna i stationsområdet och bygget av flervåningshus med underjordisk parkering. Målet är att lyfta det allmänna intrycket av området genom en helhetsmässig utveckling av detaljplanen. I ändringen av området skapas en funktionell helhet som aktiverar en central plats till en tätare del av Grankulla centrum.

Trivseln i stationsområdet kan väsentligt förbättras genom nya bostadsbyggnader som höjer stadsbilden och som därigenom möjliggör en positiv helhetslösning med tanke på de ekonomiska verkningarna av detaljplanen. Funktionerna kring stationsplatsen kan på ett naturligt sätt sammanfogas med varandra genom att beakta följande:

- trivseln på stationen, säkerheten, stadsbilden och översiktligheten
- nya affärs- och servicelokaler på hörntomten och bostadsbygge
- aktivering av den gamla stationsbyggnaden och framtida användningsändamål
- funktionerna kring stationsplatsen, dispositionen och avgränsningen
- användningsmöjligheterna för stationsträdgården
- taxistationen, trafiken till och från stationen, parkering och underhåll
- tillgängligheten till den nya cykelleden och områdesreserveringar längs med järnvägen
- förbindelserna till bussterminalen på Tunnelvägen
- rutterna mot centrum och till de nya perrongerna.

Det är väsentligt att anpassa cykelleden, stadsbanan, de allmänna områdena, nybyggena och stationsbyggnaden till varandra.

Detaljplaneändringen baserar sig på referensplanen av Huttunen-Lipasti Arkkitehdit Oy. De största förändringarna sker i västra ändan av planområdet där platsen som tidigare anvisats som

kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader ändras till att möjliggöra höga och effektiva flervåningshus för boende med affärs-, kontors- eller arbetslokaler på de nedersta våningarna. Parkeringslösningen för flervåningshuset är en underjordisk parkeringsplats.

På den gamla stationsbyggnadens tomt minskar byggnadsrätten jämfört med den nuvarande detaljplanen och de nuvarande byggda ytorna fastställs som byggnadsrätt i planen. Dessutom tillåter planen en extra byggnadsrätt utanför byggnadsytan för en ekonomibyggnad, vilket möjliggör en utveckling av området. Skogsdungen på östra sidan av stationsbyggnaden bibehålls i rekreativ bruk och bestämmelserna granskas i fråga om naturvärdena. För torgområdet ska en separat plan göras där områdets disposition med planteringar och gångvägar anges.

Avsikten är att Senatstationsfastigheter Ab efter utkaststadiet av detaljplaneändringen i samarbete med Grankulla stad ordnar en tomtöverlåtelseävtävling om Grankulla stationsbyggnad med kringliggande miljö och tomten med bostadshus som är planerad intill. Syftet är att hitta en entreprenör och ny ägare vilka verkställer en helhetslösning med bostäder och affärslokaler i den nuvarande stationsbyggnaden och på den tills vidare obebyggda tomten. Dessutom möjliggörs plats på tomten för parkering under jord. Den lösning som vinner tävlingen ska hålla hög klass både i fråga om stadsbilden och funktionellt. I tävlingen utvärderas utöver köpesumman även den funktionella och arkitektoniska idén bakom varje förslag. Staden fortsätter och leder beredningen av planförslaget med den aktör som vinner tävlingen.

3.2 Dimensionering

Den totala ytan på planområdet är 6 511,83 m² och den angivna byggnadsrätten är totalt 5 170 m² vy, vilket motsvarar exploateringstalet $e_a = 0,79$. Byggnadsrätten i hela planområdet ökar med 3 660 m² vy jämfört med den gällande detaljplanen.

Kvartersområdet med beteckningen AK-1 har en area på 726,42 m² och har anvisats en byggnadsrätt på totalt 4 700 m² vy, vilket motsvarar exploateringstalet $e=6,47$. Byggnadsrätten ökar med 3 800 m² vy.

Kvartersområdet med beteckningen K/s har en area på 2 067,80 m² och har anvisats en byggnadsrätt på totalt 470 m² vy, vilket motsvarar exploateringstalet $e = 0,23$. Byggnadsrätten minskar med 140 m² vy.

3.3 Byggd miljö enligt planen

3.3.1 Markanvändning

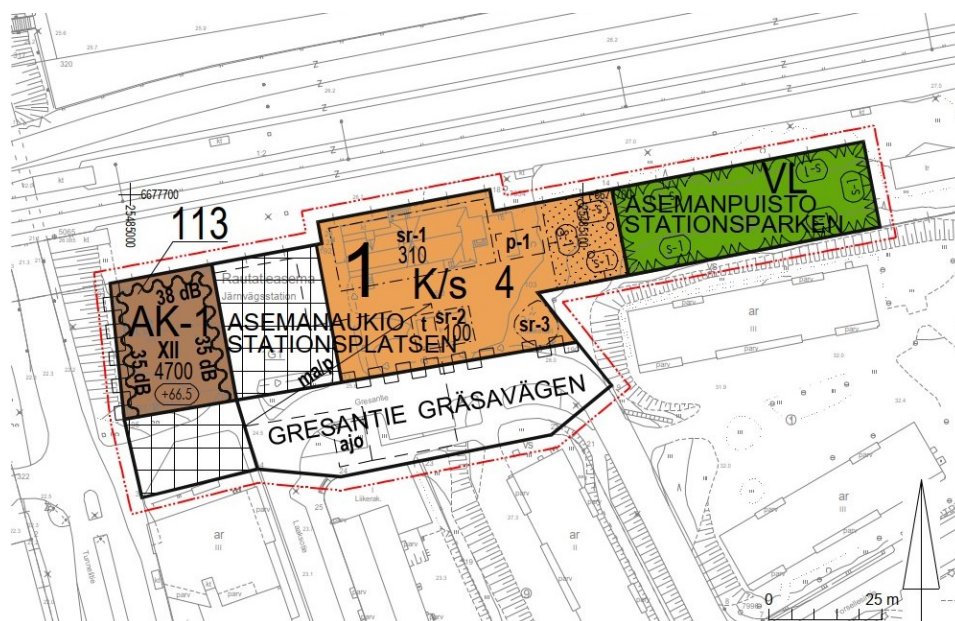


Bild 10. Detaljplanekarta, utkaststadiet.

Kvartersområde för flervåningshus (AK-1)

Genom detaljplaneändringen ändras det obebyggda kvartersområdet för affärs- och kontorsbyggnader till ett kvartersområde för flervåningshus där det kan placeras affärs-, kontors- och arbetslokaler som inte stör boendet. På kvartersområdet anvisas en byggnadsyta för en byggnad med högst tolv våningar och 4 700 m² vy byggnadsrätt.

Parkeringen på kvartersområdet för flervåningshus anvisas till en parkering under jord (ma/p), vilken sträcker sig delvis till den öppna platsen/torget, kvartersområdet för affärs- och kontorsbyggnader och gatuområdet. Ingången till parkeringsanläggningen förläggs till Gräsavägen.

Område för affärs- och kontorsbyggnader där miljön bevaras (K/s)

Byggnadsrätten för stationsbyggnaden uppdateras till att motsvara nuläget. Byggnaderna fortsätter att vara skyddade genom detaljplanen. Utöver den angivna byggnadsrätten får dessutom en sådan ekonomibygnad på högst 60 m² vy byggas som passar in i miljön och anknyter till verksamheten. Byggnadsrätten för ekonomibygnaden motsvarar den nuvarande detaljplanen. Trädbeståndet på östra sidan av stationsbyggnaden skyddas på grund av flygekorrarnas rutter genom att utfärda en skyddsbeteckning och därtill anvisa att på den del av tomten som ska planteras ska även träden bevaras. På grund av flygekorrarnas rutter kommer även parkeringsplatsen på östra sidan av stationsbyggnaden att minska och flyttas närmare stationsbyggnaden. För kvartersområdet anvisas en byggnadsrätt på totalt 470 m² vy.

Område för närrekreation (VL)

Naturvärdena i området för närrekreation skyddas på grund av flygekorrarnas rutter genom utfärdande av skyddsbestämmelser som tryggar flygekorrarnas föröknings- och viloplats.

Allmänna bestämmelser

De tomtedelar som förblir obebyggda och som inte används som gångvägar, lek- eller vistelseplatser ska förses med planteringar.

På obebyggda gårdsområden ska ytmaterialen vara genomsläppliga. Ogenomsläppliga material får endast användas på ställen där det är nödvändigt med tanke på räddningsvägar.

Gårdar och torgområden ska ge ett grönskande intryck.

Bil- och cykelplatser

Bilplatser ska byggas minst enligt följande:

AK-1-kvartersområdet:

-Bostäder 1 bilplats/120 m² vy

-Affärs-, kontors- eller arbetslokaler 1 bilplats/80 m² vy.

Bilplatserna i kvarteret ska placeras i en underjordisk parkeringsanläggning utanför tomten.

Parkeringsanläggningen ska tillåta placeringen av laddningsstolpar för elbilar.

K/s-kvartersområdet:

1 bilplats/100 m² vy.

Cykelplatser ska byggas minst enligt följande:

AK-1-kvartersområdet:

-Bostäder 1 bilplats/30 m² vy, ändå minst 2 bilplatser/bostad. Alla cykelplatser som ingår i minimikravet ska finnas i täckta och låsbara utrymmen.

-Affärs-, kontors- eller arbetslokaler 1 bilplats/50 m² vy. Alla cykelplatser som ingår i minimikravet ska finnas i täckta och låsbara utrymmen.

K/s-kvartersområdet:
1 bilplats/50 m² vy.

Fasader och byggsätt

AK-1-kvartersområdet:

Nybyggnaderna ska skapa en helhet som håller hög arkitektonisk och stadbildsmässig klass.

Offentliga och halvoffentliga gårdsplaner ska verkställas så att de till stadsbilden, utformningen och materialen är högklassiga och varaktiga.

Balkonger, utsprång och skärmtak får sträcka sig utanför byggnadsytan.

Parkeringsanläggningens konstruktioner ovan jord ska vara högklassiga och anpassas till miljön med hjälp av grönanläggning.

Det är tillåtet att bygga solpaneler och solfångare eller andra motsvarande anläggningar som skapar förnybar energi på taket.

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt.

Extra byggnadsrätt

AK-1-kvartersområdet:

Trapphusutrymmen som överstiger 20 m² vy får byggas i alla våningar utöver den våningsyta som anges i detaljplanen, om det ökar trivseln och förbättrar utrymmesplaneringen och om varje trappavsats får tillräckligt med naturligt ljus. På första våningen i trapphuset får man, utöver den våningsyta som anges i detaljplanskartan, bygga en entréhall som är högst 30 m² vy förutsatt att hallen förbättrar trivseln och ljusförhållandena vid entrén.

K/s-kvartersområdet:

Utöver den angivna byggnadsrätten får dessutom sådana ekonomibyggnader på högst 60 m² vy byggas som passar in i miljön och anknyter till verksamheten.

Kvarterens extra byggnadsrätt anger inte dimensioneringen för bil- och cykelplatser.

Gårdar

Gården i AK-1-kvarteret ska verkställas enhetligt och högklassigt tillsammans med torgområdena som gränsar till kvarteret.

Byggnade under jord och räddningsvägar

I samband med fastställandet av de underjordiska konstruktionernas bärkraft och höjdnivå ska särskilt tjockleken och tyngden av växtunderlaget för behövliga planteringar, dagvattenkonstruktioner och kraven från räddningsverksamhet beaktas. Däcket ovanför parkeringsanläggningen ska tåla belastningen från räddningsfordon.

Parkeringsanläggningen under jord får vara enhetlig och oberoende av fastighetsgränserna; mellanväggar behöver med andra ord inte byggas.

Buller och luftkvalitet

AK-1-kvartersområdet:

Bullerbekämpningen i fråga om gårdarna som är avsedda för lek och vistelse ska utredas och dimensioneras under bygglovsfasen så att medelljudnivån på gårdarna inte överstiger 55 dB dagtid och 50 dB nattetid.

Balkonger och terrasser som är avsedda för vistelse ska glasas in.

Särskild uppmärksamhet ska fästas vid filtrering av tilluften samt placeringen av tilluftsintagen med tanke på trafikföroreningar.

Vibrationer och stomljud

AK-1-kvartersområdet:

I planeringen av bostäder och lokaler som kan jämföras med sådana ska vibrationerna och stomljuden från spårtrafiken och vägtrafiken beaktas så att de gällande bestämmelserna och gränsvärdena inte överskrids. I anslutning till ansökan om bygglov ska en utredning ges om åtgärder mot vibrationer och stomljud.

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

Jordmassor och övrigt material

På området ska eftersträvan vara att återvinna jordmassor och material som skapas och används vid bygget så effektivt som möjligt.

3.3.2 Jordmånens byggbarhet och renhet

Taratest har år 2022 gjort en byggbarhetsutredning i området. Utredningens mål är att klarlägga om det är möjligt att bygga ett flervåningshus och en parkeringshall.

Jordmånen i området utgörs under utfyllnadslagret av lera och silt som i nedre skiktet gränsar till ett moränlager. Flervåningshuset ska enligt den planerade våningsmängden kunna byggas ovanpå moränlagret. Byggandet av våningen under jord förutsätter en utredning av grundvattennivån i området. Byggandet av den underjordiska våningen torde förutsätta schaktning med hjälp av stödkonstruktioner. Om den underjordiska våningen inte byggs i området och den lägsta golvnivån ligger nära den nuvarande markytan, rekommenderas att grunden till flervåningshuset läggs ovanpå den bärande undergrunden med hjälp av stödpålar. I fråga om parkeringshallen är det skäl att förbereda sig på sprängningsarbeten.

Dessutom har marken i området undersökts gällande eventuella föroreningar. På basis av utredningarna anses marken inte vara förorenad. Området befinner sig inte i ett grundvattenområde.

3.3.3 Naturmiljö enligt planen

De mest betydande naturvärdena finns på östra sidan av stationsbyggnaden, i skogen med gammalt trädbestånd där Faunatica i sin naturbedömning och naturutredning från år 2019 och 2023 konstaterade att det finns lundvegetation i området. I lunden växer också stora hasselbuskar som kan anses vara betydande växtförekomster som påvisar naturvärden. En storväxt hasselbuske växer också på stationsbyggnadens gård. I markanvändningen rekommenderas att lunden och hasselbuskarna bevaras om det inte skapar orimlig olägenhet för markanvändningen.



Bild 11. Den storväxta hasselbusken i hörnet av stationsbyggnaden. Faunatica, 2023.

Hela skogsområdet i östra delen är dessutom en del av ett större kärnområde för flygekorren, där det i naturutredningen påvisats spillning från flygekorror under flera av träden.



Bild 12. Flygekorrens kärnområde.

Det rekommenderas att invasiva arter (rönnspirea, rysk kornell, blekbalsamin, druvfläder och häckspirea) avlägsnas, såvitt möjligt.

3.4 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen antas inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen.

Bedömningen av den nya markanvändningens inverkan på trafiken i området utgår från nyckeltalen i Miljöministeriets publikation "Liikennetarpeen arviointi maankäytön suunnittelussa" (Bedömning av trafikstring vid planering av markanvändning, serien Suomen Ympäristö 27/2008; tabell 4.5, Helsingforsregionens kollektivtrafikzon). Det kalkylmässiga trafikstringstalet för den nya markanvändningen (boende) är $42 (4\ 650 * 5,48 / 100 * 0,21) / 1,56 * 1,22$ personbilar per dygn.

En noggrannare funktionalitetsanalys av trafiken görs i samband med utarbetandet av förslaget till detaljplan.

AK-1-kvarterets gräns ligger cirka 12 meter från Tunnelvägen. Enligt HRM:s luftkvalitetszoner är det rekommenderade avståndet för bostadsbyggnader 20 meter från gatans kant och minimiavståndet 7 meter då trafikvolymen är 10 000 fordon per dygn. Miljön i området är öppen med god luftväxling.

Kustbanan och Tunnelvägen orsakar trafikbuller, vibrationer och stomljud i sin omgivning. För planläggningsprojektet har en utredning om buller, vibrationer och stomljud gjorts, där prognoserna i järnvägsplanen för Esbo stadsbaneprojekt har beaktats.

På basis av utredningen finns en bestämmelse i detaljplanen om krav på ljudisolering i fasaderna på nybyggnaderna och på gårdarna samt en bestämmelse om att balkongerna ska glasas in för att säkerställa att omständigheterna inomhus och utomhus är i enlighet med bestämmelserna. I planen ingår också en bestämmelse om vibrationer och stomljud för att säkerställa att omständigheterna är i enlighet med kraven.

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

3.5 Namnbeståndet

Parkområdet på östra sidan av planområdet får namnet Stationsparken (Asemanpuisto) och det öppna torget Stationsplatsen (Asemanaukio) enligt den vedertagna kutym som hör samman med järnvägsstationernas historia.

4 GRUNDERNA FÖR ÄNDRINGEN AV DETALJPLANEN

I och med ändringen av detaljplanen på stationsområdet och byggandet av stadsbanan blir området trivsammare och nya tjänster kan etablera sig i området.

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 verksamhetsförutsättningarna för kollektivtrafiken och både kommersiella och icke-kommersiella tjänster i Grankulla, vilket främjar kontinuiteten och utveckling av utbudet.

Stationsområdet är ett av de prioriterade områdena inom stadsplanering i Grankulla stads strategi 2023–2030. I utvecklingsbilden för markanvändning och boende i Grankulla 2023–2040 som stadsfullmäktige godkände 19.6.2023 läggs fram att den största tillbyggnadsvolymen ska koncentreras främst till området kring Grankulla station och den närmaste omgivningen kring Björkgårds station. I utvecklingsbilden anges att stationsområdet är ett objekt som ska bedömas med tanke på omvärdering av fastighetens användningsändamål och effektivare markanvändning/tätare bebyggelse. Området hör till den högsta prioritetsklassen i den uppskattade prioritetsordningen i utvecklingsbilden. Kategorin omfattar objekt i stationens närmaste omgivning samt projekt som är avgörande eller brådskande med tanke på stadens tjänster. I området föreslås bygge av bostäder och affärslokaler samt utredning av stationsbyggnadens användningsändamål.

5 KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN

För planområdet finns ingen gällande generalplan med rättsverkan. Därför styrs detaljplaneringen av landskapsplanen. I den fastställda landskapsplanen har planområdet anvisats med beteckningarna "ett viktigt område med tanke på vårdandet av kulturmiljön eller landskapet", "huvudstadsregionens kärnzona", "område för centrumfunktioner" och

”utvecklingszon för tätortsfunktioner”. 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 markanvändnings- och bygglagen). Den aktuella detaljplaneändringen uppfyller kraven på innehållet i en generalplan.

Krav på generalplanens innehåll (39 § i Markanvändnings- och bygglagen)	Planändringen
<i>När en generalplan utarbetas skall landskapsplanen beaktas på det sätt som bestäms ovan.</i>	- Planändringen följer landskapsplanen.
<i>När en generalplan utarbetas skall beaktas</i>	
<i>1) att samhällsstrukturen fungerar, är ekonomisk och ekologiskt hållbar,</i>	-Utgår från den befintliga samhällsstrukturen.
<i>2) att den befintliga samhällsstrukturen utnyttjas,</i>	-Utnyttjar den befintliga samhällsstrukturen.
<i>3) att behov i anslutning till boendet och tillgången till service beaktas,</i>	-Möjliggör nya bostäder och tjänster i stadskärnan.
<i>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,</i>	-Bygger på befintlig energi- och vattenförsörjning, avfallshantering och existerande trafiknätverk. Inför boende mitt i stadens bästa knutpunkt för kollektivtrafiken.
<i>5) att det ges möjligheter till en trygg, sund och för olika befolkningsgrupper balanserad livsmiljö,</i>	-Stöder en trygg och sund livsmiljö som är balanserad med tanke på olika befolkningsgrupper genom att skapa ett bostadsurval med tillgängliga och mångsidiga bostäder.
<i>6) att det ordnas verksamhetsbetingelser för kommunens näringsliv,</i>	-Skapar utöver boende även affärs-, kontors- och arbetslokaler.
<i>7) att miljöolägenheterna minskas,</i>	-Verksamheten enligt detaljplanen orsakar inte miljöolägenheter.
<i>8) att den byggda miljön, landskapet och naturvärdena värnas, samt</i>	-Planändringen stöder skyddandet av platser där flygekorren kan föröka sig och rasta samt skyddar de viktiga förbindelserutterna.
<i>9) att det finns tillräckligt med områden som lämpar sig för rekreation.</i>	-I detaljplanen är reserveringar för tillräckliga rekreatiomsområden beaktade.
<i>De omständigheter som avses i 2 mom. skall utredas och beaktas i den omfattning</i>	

<i>som styrmålet för generalplanen och generalplanens noggrannhet förutsätter.</i>	
<i>Generalplanen får inte orsaka markägare eller andra rättsinnehavare oskäligen olägenheter.</i>	-Detaljplanen orsakar inte olägenheter.

5.1 Samhällsstruktur, byggd miljö och landskap

Detaljplaneändringens konsekvenser för stadsstrukturen och landskapet är betydande. Nybygget skulle fungera som ett stadsbildsmässigt landmärke som skapar ett nytt arkitektoniskt intryck och höjer profilen i centrum. Det skapar en levande och mångsidig stadsbild där det finns olika funktioner och boendeformer.

Genom detaljplaneändringen förändras områdets landskapsbild anmärkningsvärt även om de centrala värdena i kulturmiljön bevaras (stationsbyggnaden med gårdar, stationsparken och torget). Kontrasten mellan nybyggnaden och stationsbyggnaden kommer att vara stor och representerar olika tidsperioder, stilar och skalor.

Det är ändamålsenligt med tanke på samhällsstrukturen att öka byggnadsmöjligheterna i samband med järnvägsstationen.

När planeringen framskrider kommer en utredning av nybyggnadernas skuggeffekter att genomföras.

5.2 Natur

Detaljplaneändringen bedöms inte ha betydande konsekvenser för naturen eller naturmiljön. På de områden där byggandet anvisas finns inga särskilda kända naturvärden.

5.3 Klimatpåverkan

Ändringen av detaljplanen skapar en förtätad stadsstruktur nära goda kollektivtrafikförbindelser. Planområdet ligger intill järnvägsstationen och även på gångavstånd från busshållplatser och servicen i Grankulla centrum. De höga byggnaderna skapar en stor mängd lägenheter på en liten markyta, vilket minskar behovet av ny mark för bygge och möjliggör därmed till exempel bevarandet av kolsänkor som är väsentliga för att nå målet för klimatneutralitet.

I och med byggandet av cykelleden i samband med stadsbanan kommer bostadsbyggnaderna att finnas intill ett omfattande nätverk av cykelleder. Förtätningen för med sig nya invånare som har möjlighet att välja hållbara och utsläppsfria färdmedel i stället för privatbilism. Användningen av kollektivtrafik är beaktad i mängden bil- och cykelplatser i planändringen.

I Grankulla stad är den allmänna dimensioneringen av parkeringsplatser vid flervåningshus som stöder sig på spårtrafiken 1 bilplats/100 m² vy. Enligt utvecklingsbilden för markanvändning och boende i Grankulla 2023–2040 är det på basis av klimatneutralitetsmålen ändå möjligt att överväga en minskning i dimensioneringen av parkeringsplatser på en central plats intill kollektivtrafikens huvudleder. I planbestämmelserna är faktiskt dimensioneringen av bilplatserna i AK-1-kvarteret 1 bilplats/120 m² vy.

Detaljplanen tillåter bygget av solpaneler och solfångare eller andra motsvarande anläggningar som skapar förnybar energi på taket. Med hjälp av dessa är det möjligt att producera till exempel elektricitet för fastigheten.

Tanken bakom hållbar infrastruktur är bland annat effektiv återvinning av schaktningsmark, vilket minskar på behovet att använda naturresurser från officiella marktäktområden. I planbestämmelserna är eftersträvan att återvinna jordmassor och annat material som skapas och används i samband med byggandet så effektivt som möjligt.

5.3.1 Bedömning av koldioxidsnålhet

Bedömningen av koldioxidavtrycket från detaljplanen har gjorts med en bedömningsmetod för koldioxidsnålheten i detaljplaner, Planect (Sitowise). Metoden är ännu i provdrift. Den bedömer omfattningen av kollagret (koldioxidavtrycket och koldioxidhandavtrycket) i förberedande bygge, infrastruktur och allmänna områden, byggnader och tomter, energi, trafik samt jordmån och växtlighet. Med verktyget är det möjligt att jämföra olika utkastalternativ. Uträkningen beaktar ändå inte den relativa effekten för hela staden.

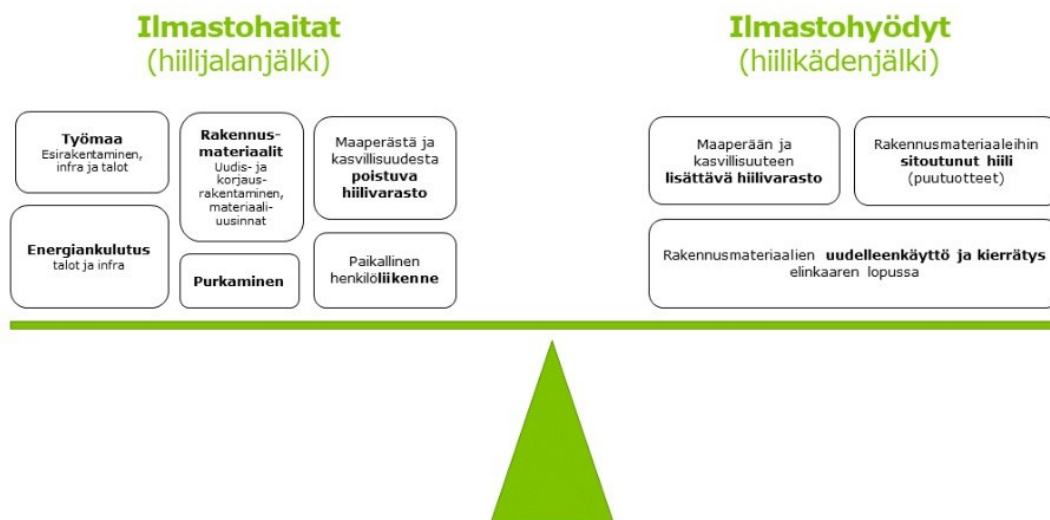


Bild 13. De effekter som ingår i koldioxidavtrycket och koldioxidhandavtrycket i bedömningen. Sitowise.

I detaljplanen för stationsområdet ingår åtgärder som dämpar utsläppen från trafiken, såsom laddningsstationer för elbilar, satsning på förutsättningar för cykeltrafik och högklassiga gång- och hållplatsmiljöer. I bedömningen av koldioxidsnålheten sänker dessa koldioxidavtrycket. Den största delen av koldioxidavtrycket i detaljplaneändringen utgörs av utsläpp från byggandet och resultaten minskar på årsnivå efter att bygget slutförts. De senare utsläppen hänför sig närmast till energiförbrukning och eventuell renovering. (Bild 14). I fråga om den här planen kommer den största inverkan att vara materialvalen i byggnadsskedet. (Bild 15, byggnader och tomter).

Tulokset vuositasolla

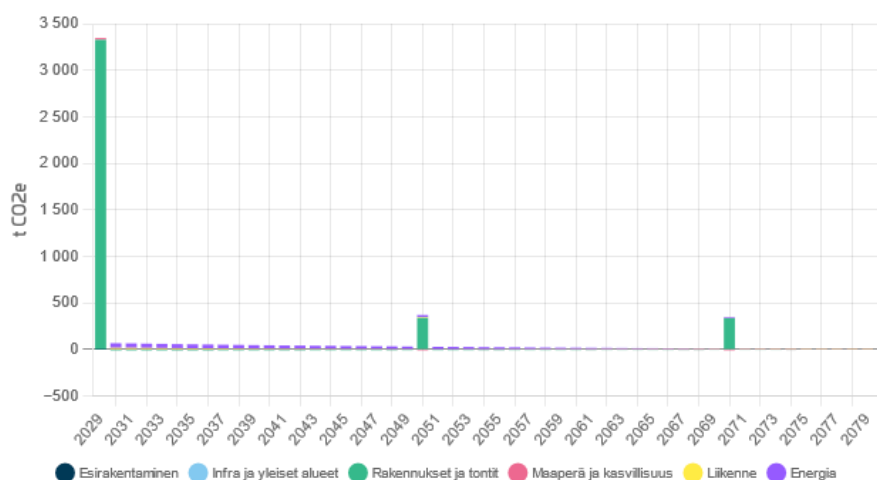


Bild 14. Bedömning av koldioxidsnålheten, resultaten på årsnivå.

Våningsytan och användningsändamålet har en väsentlig inverkan på byggnaders utsläppskalkyl. Även inverkan från byggnadernas höjd på konstruktionsvolymen bedöms. Den här effekten syns i byggnader som har över åtta våningar och därmed större konstruktionsvolym. Klimatnyttan,

alltså koldioxidhandavtrycket anges som ett negativt tal i sammanfattningen av resultaten (Bild 15).

Tulosten yhteenveto

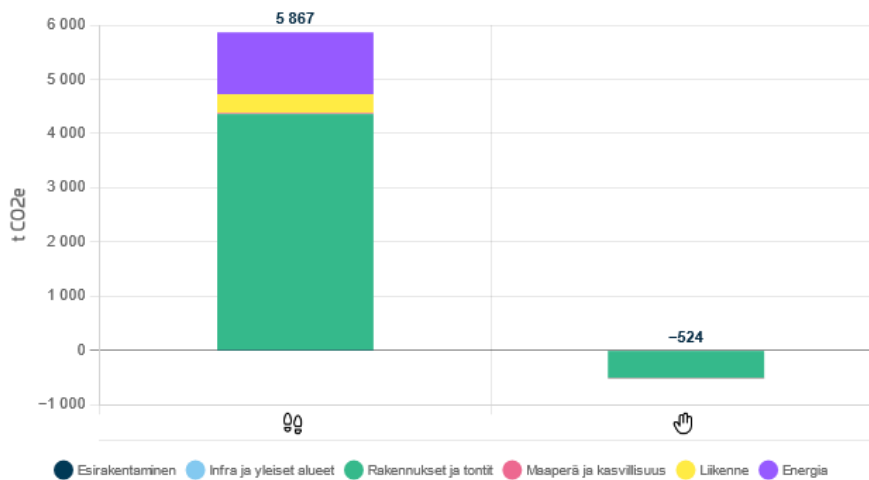


Bild 15. Bedömning av koldioxidsnålheten, sammanfattning av resultaten.

I bedömningen av koldioxidsnålheten beräknas klimatutsläppen (koldioxidavtrycket) separat för de olika livscykelstadierna i området (Bild 16). Livscykelstadierna i bedömningen motsvarar de allmänna principerna i livscykelanalyser och Miljöministeriets bedömningsmetod för koldioxidsnålheten i byggnader:

- A – Produkt- och byggfas
- B - Användningsfas
- C – Slutet av livscykeln

Dessutom bedöms klimatnyttan enligt Miljöministeriets bedömningsmetod för koldioxidsnålheten i byggnader i fråga om livscykelmodulerna D1–D5 som tillsammans bildar klimatnyttan i planen (D). Bedömningen inbegriper följande moduler:

- D1 – Återanvändning och återvinning av material
- D2 – Utnyttjande i form av energi
- D4 – Kollagereffekt
- D4 – Karbonatisering

Tulokset elinkaarivaiheittain

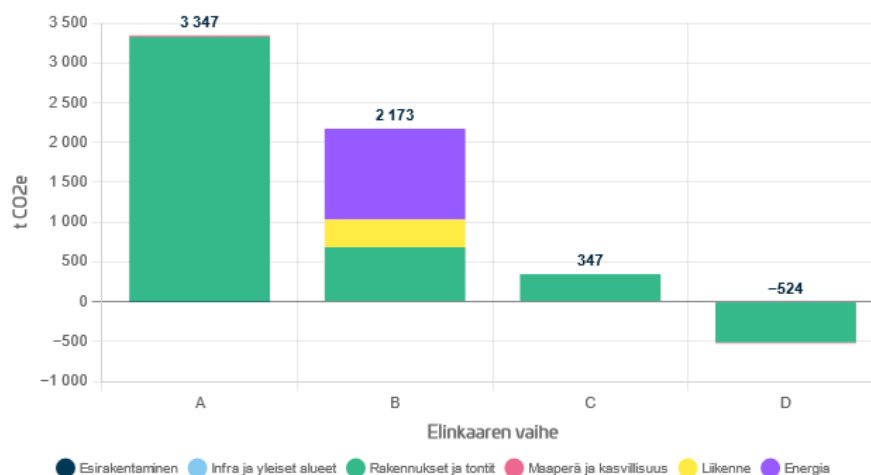


Bild 16. Bedömning av koldioxidsnålheten, resultaten enligt livscykelstadium.

Förändringar i jordmånens och växtlighetens kollager sker när grönområden röjs undan för byggande. Ändringen av detaljplanen i stationsområdet orsakar knappt några förändringar i

jordmänen eller växtligheten när byggandet sker på en tom tomt och inga grönområden berörs av byggandet. I relation till andra utsläpp är inverkan från jordmänen och växtligheten mycket liten inom planområdet.

Hiilijalanjäljen osat

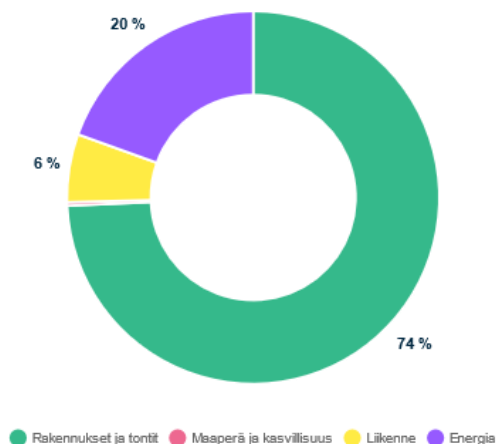


Bild 17. Bedömning av koldioxidsnålheten, koldioxidavtryckets delar.

En motsvarande detaljplaneändring har jämförts genom att flytta planen till Kasabergsvägen där fällning av skog skulle vara nödvändigt. Då skulle effekten på koldioxidavtrycket vara större än när planändringen sker i stationsområdet (Bild 18). Utan inverkan från byggnader, tomter och energi kommer det tydligare fram hur läget påverkar bevarandet av jordmänen och växtligheten (Bild 19).

Tulosten yhteenveto

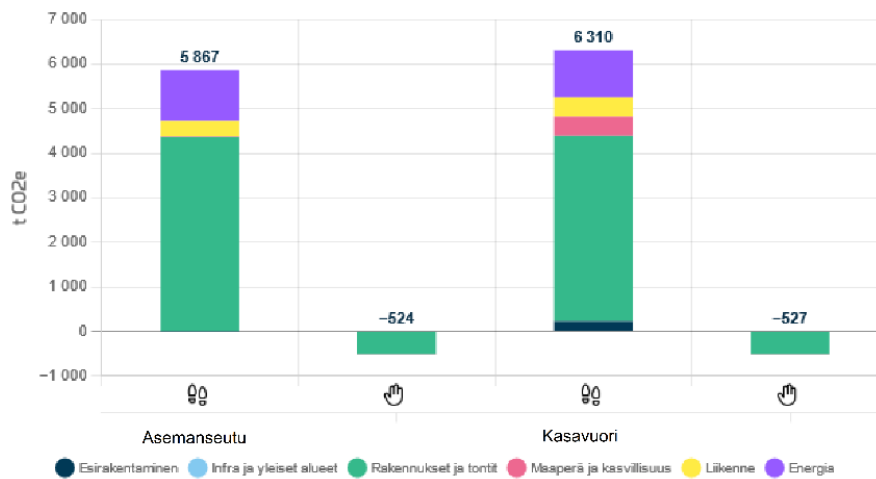


Bild 18. Bedömning av koldioxidsnålheten, jämförelse av olika lägen.

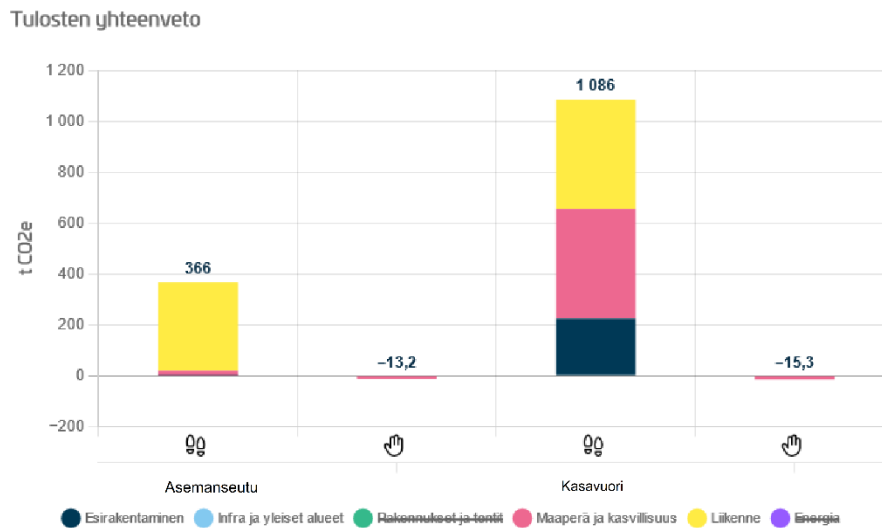


Bild 19. Bedömning av koldioxidshälften, jämförelse av olika lägen utan påverkan från byggnader, tomter och energi.

5.4 Trafik och teknisk service

Gatorna i området måste delvis byggas om på grund av byggandet av en underjordisk parkeringsanläggning. Byggandet av parkeringsanläggningen förutsätter även förflyttning av kommunal teknik. Ändringarna möjliggör fungerande trafik- och servicearrangemang när invånarantalet i området växer. En noggrannare konsekvensbedömning genomförs i förslagskedet när trafikutredningen, dagvattenutredningen och dagvattenplaneringen samt planerna för kommunal tekniken preciseras.

5.5 Människornas hälsa och trivsel

Planerna för området eftersträvar kvalitetsboende i flervåningshus där miljön håller hög nivå så att den allmänna trivseln framhävs.

5.6 Tjänster

Planen möjliggör placeringen av nya lättillgängliga tjänster i centrum av staden. Förtätningen höjer invånarantalet i området, vilket har en positiv inverkan på servicenivån i området. Jämfört med nuläget kommer byggandet enligt den nya markanvändningen beräkningsmässigt att tillföra cirka 90 nya invånare i området (50 m² vy per person). Detaljplaneändringen medför inte ändringsbehov i områdets servicenätverk. De goda trafikförbindelserna i centrum underlättar uppsökandet av hälsovårds- eller skoltjänster och småbarnspedagogiska tjänster.

6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Detaljplanen kan genomföras när den vunnit laga kraft. Före byggstart måste nödvändiga kommunal tekniska planer, gaturitningar och en separat plan för den öppna platsen/torget utarbetas.

7 PLANERINGSFASER

7.1 Inledandet av planeringen

Detaljplaneändringen har inletts på Senatstationsfastigheter Ab:s initiativ.

Stadsstyrelsen beslutade 28.2.2022 § 23 om inledandet av detaljplaneändringen. Inledandet av planläggningen kungjordes 2.6.2022.

Samhällstekniska utskottet behandlade utkastet till ändring av detaljplanen under sitt sammanträde 28.5.2024 § 41 och beslutade att lägga fram utkastet offentligt och be om

nödvändiga utlåtanden. Efter samhällstekniska utskottets sammanträde har tekniska korrigeringar gjorts i detaljplanekartan och planbeskrivningen som lagts fram.

7.2 Program för deltagande och bedömning

Till planen anknyter ett separat program för deltagande och bedömning som är daterat 2.6.2022. Du kan läsa planen på adressen [//www.kauniainen.fi/ak243](http://www.kauniainen.fi/ak243) eller hos markanvändningsenheten på stadshuset.

7.3 Planering

Markanvändningsingenjör Aicha Löf vid Grankulla stads markanvändningsenhet har svarat för beredningen av planen. Huttunen-Lipasti Arkkitehdit har svarat för förhandsplaneringen av projektet.

7.4 Kommunikation och framförda åsikter

Anhängiggörande

Staden annonserade om inledandet av planändringen på stadens anslagstavla och webbplats samt i tidningen KaunisGrani 2.6.2022. Markägarna i planområdet och ägarna till grannfastigheterna har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts.

Grankulla 24.7.2024

Aicha Löf
markanvändningsingenjör

Minna Penttinen
markanvändningschef





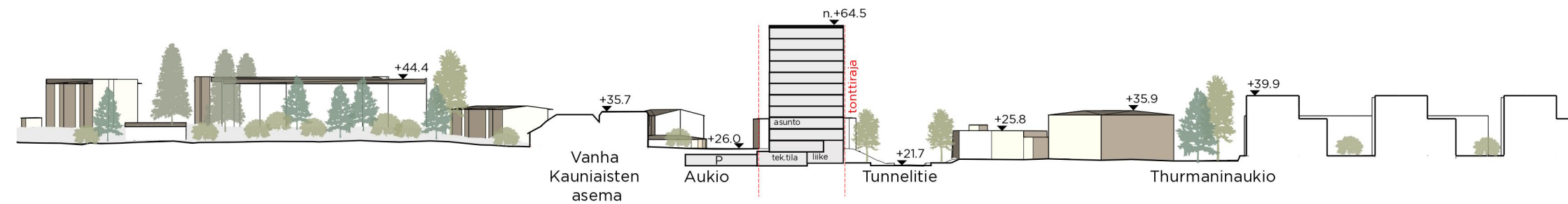
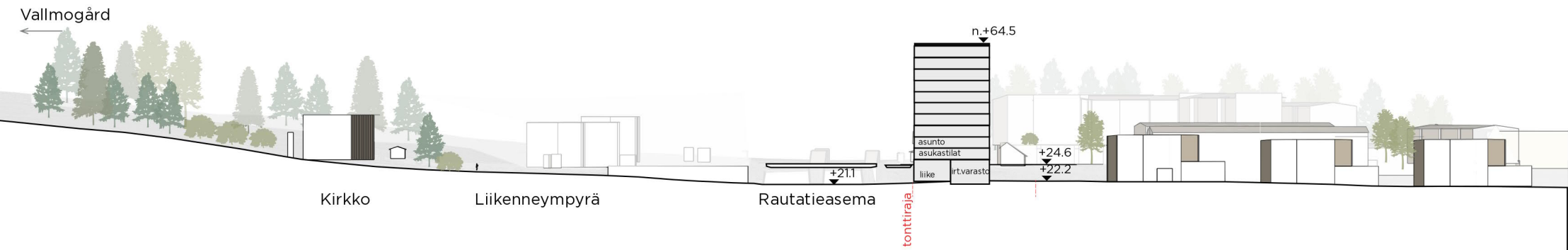
VER B Aluejulkisivut

Kauniaisten asema
8.9.2023



VER B
Aluejulkisivut

Kauniaisten asema
8.9.2023



VER B

Alueleikkaukset

Kauniaisten asema
8.9.2023



VER B

Ilmanäkymä

Kauniaisten asema
8.9.2023Lönnrotinkatu 18 A
00120 Helsinki



VER B
Ilmanäkymä

Kauniaisten asema
8.9.2023



Lönnrotinkatu 18 A
00120 Helsinki



VER B
Katunäkymä

Kauniaisten asema
8.9.2023

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	235 Kauniainen	Täyttämispvm	19.04.2024
Kaavan nimi	Asemanseutu		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	02.06.2022
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	Ak 243
Generoitu kaavatunnus		Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,6512	Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	0,6512
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,1406		

Ranta-asemakaava	Rantaviivan pituus [km]	
Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,6510	100,0	5170	0,79	0,0000	3660
A yhteensä	0,0726	11,2	4700	6,47	0,0726	4700
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,2068	31,8	470	0,23	-0,0726	-1040
T yhteensä						
V yhteensä	0,1092	16,8				
R yhteensä						
L yhteensä	0,2624	40,3			0,0000	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,1406	21,6		0,1406	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	2	410		-144

Alamerkinntät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,6510	100,0	5170	0,79	0,0000	3660
A yhteensä	0,0726	11,2	4700	6,47	0,0726	4700
AK-1	0,0726	100,0	4700	6,47	0,0726	4700
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,2068	31,8	470	0,23	-0,0726	-1040
K/s	0,2068	100,0	470	0,23	0,2068	470
K					-0,2794	-1510
T yhteensä						
V yhteensä	0,1092	16,8				
VL	0,1092	100,0				
R yhteensä						
L yhteensä	0,2624	40,3			0,0000	
Kadut	0,1471	56,1			-0,0432	
Katuauk./torit	0,1153	43,9			0,0432	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m ²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m ² +/-]
Yhteensä	0,1406	21,6		0,1406	
ma/p	0,1406	100,0		0,1406	

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m ²]	[lkm +/-]	[k-m ² +/-]
Yhteensä	2	410		-144
Asemakaava	2	410		-144
Ei-asekaava				