

Ak 217

## Bredavägen 15–17

Ändring av detaljplanen

4:e stadsdel, del av kvarter 49

### Beskrivning av detaljplaneändringen

Beskrivning av detaljplaneändringen som gäller detaljplanekartan daterad 10.12.2024. Ägaren till fastigheten 235-402-2-283 (Bredavägen 15) har tagit initiativ till en ändring av detaljplanen. Stadsstyrelsen beslutade 23.11.2015 att arbetet med att utarbeta en detaljplaneändring skulle inledas. Inledandet av planläggningen kungjordes 19.1.2016.

Beredare/Mer information:

Grankulla stad  
Markanvändningsenheten  
PB 52, 02701 Grankulla

Nina Forsberg  
[fornamn.efternamn@grankulla.fi](mailto:fornamn.efternamn@grankulla.fi)  
050 411 1851

10.12.2024



**Kauniaisten kaupunki**  
**Grankulla stad**

1	PLANERINGSOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE .....	3
1.1	Planeringsområde .....	3
1.2	Planeringsläget.....	3
1.2.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen.....	3
1.2.2	Landskapsplan .....	3
1.2.3	Markdispositionsplan (MASU 2).....	4
1.2.4	Utvecklingsbild för markanvändning och boende 2023–2040.....	4
1.2.5	Detaljplan .....	4
1.2.6	Byggnadsordning .....	5
1.2.7	Byggnadsförbud.....	5
1.2.8	Baskarta.....	5
1.3	Utredning om området.....	5
1.3.1	Markägare .....	5
1.3.2	Bebyggd miljö .....	5
1.3.3	Skyddade objekt.....	6
1.3.4	Störningsfaktorer i omgivningen.....	6
2	MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN .....	7
3	BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN .....	8
3.1	Allmän motivering och beskrivning .....	8
3.2	Tomtindelning.....	10
3.3	Dimensionering.....	10
3.4	Bebyggd 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.....	15
3.6	Namnbestånd.....	15
4	PLANLÖSNING OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN .....	15
4.1	Riksomfattande mål för områdesanvändningen .....	15
4.2	Landskapsplan.....	16
4.3	Krav på generalplanens innehåll (Markanvändnings- och bygglagen 39 §) .....	16
4.4	Grankullas resurssmarta färdplan .....	17
4.5	Grunderna för ändringen av detaljplanen .....	17
5	KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN .....	17
5.1	Samhällsstruktur, bebyggd miljö och landskap .....	17
5.2	Natur .....	18
5.3	Dämpning av klimatförändringar och anpassning .....	18
5.4	Trafik och teknisk service.....	18
5.5	Människornas hälsa och boendetrivsel .....	18
5.6	Tjänster.....	19
6	GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN .....	19
7	PLANERINGSFASER.....	20
7.1	Inledandet av planeringen .....	20
7.2	Program för deltagande och bedömning.....	20
7.3	Planering.....	20
7.4	Kommunikation och framlagda åsikter.....	20

## BILAGOR

Bilaga 1	Markanvändningsutkast och källarvåningsutkast
Bilaga 2	Sektioner
Bilaga 3	Illustrationer
Bilaga 4	Uppföljningsformulär

## Förteckning över utredningar i anslutning till ändringen av detaljplanen

Trafikbullerutredning	Akukon Oy, 29.4.2020
Trafikutredning	Traficon Oy, 27.4.2020
Preliminär plan för tomten	L Arkkitehdit Oy, 16.1.2018
Plan för bostadsgården och hanteringen av dagvatten	Maisema-arkkitehtuuri Gaiana, 5.1.2018
Trafikutredning i närområdet för Mäntymäen koulu	Traficon Oy, 27.10.2015

# 1 PLANERINGSOMRÅDE OCH UTGÅNGSLÄGE

## 1.1 Planeringsområde

Identifikationsuppgifter för planen:

Plankod: Ak 217

Namn: Bredavägen 15–17

(Tidigare namn: Del av kvarter 49, Bredavägen 15–17)

Avgränsning av planeringsområdet:

Planeringsområdet omfattar tomterna 28, 31 och 32 i kvarter 49 i 4:e stadsdelen på adresserna Bredavägen 15, Brandkärsvägen 3 och Brandkärsvägen 1/Bredavägen 17. Områdets yta är 7 856 m<sup>2</sup>. Tomt 32 är i privat ägo, annars ägs området direkt eller indirekt av staden.

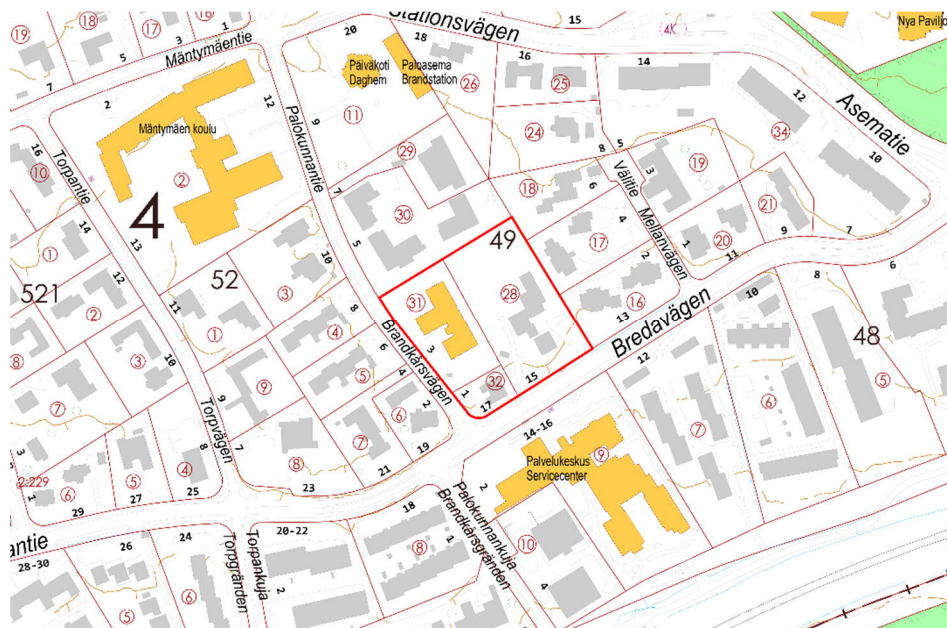


Bild 1. Avgränsning av planeringsområdet på ämbetsverkskartan.

## 1.2 Planeringsläget

### 1.2.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

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

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

I synnerhet följande mål för områdesanvändningen gäller för den här planändringen:

- fungerande samhällen och hållbara färdvägar

### 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. Helheten för Nylandsplanen har vunnit laga kraft genom högsta förvaltningsdomstolens beslut 13.3.2023. Planen för Helsingforsregionen ändrades inte vid domstolsbehandlingen.



I Nylandsplanen 2050 ligger området i en utvecklingszon för tätortsfunktioner och i huvudstadsregionens kärnzon.

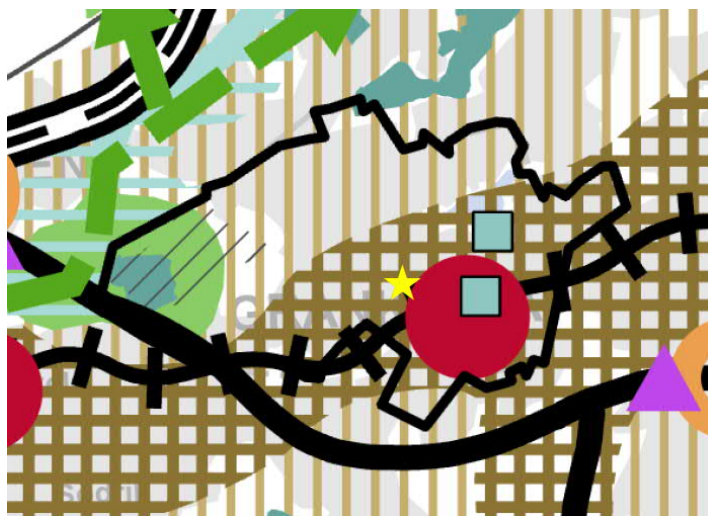


Bild 2. Utdrag ur Nylandsplanen 2050 (Nylands förbunds karttjänst, 14.3.2024). Planområdets ungefärliga läge har märkts ut med en gul stjärna.

### 1.2.3 Markdispositionsplan (MASU 2)

I markdispositionsplanen 2004 (MASU 2), godkänd av Grankulla stadsfullmäktige 13.12.2004, har området reserverats som bostadsområde dominerat av småhus (AP) och område för offentlig service och förvaltning (PY).

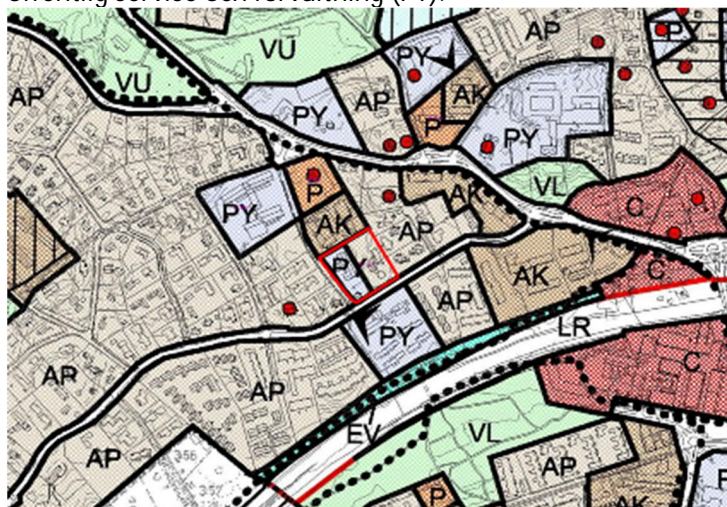


Bild 3. Utdrag ur markdispositionsplanen för Grankulla 2004 (MASU 2).

### 1.2.4 Utvecklingsbild för markanvändning och boende 2023–2040

Enligt strategin för stadsstrukturen i utvecklingsbilden för markanvändning och boende 2023–2040 bör den största tillbyggnadsvolymen koncentreras främst i området kring Grankulla station samt i Björkgårds stations omedelbara närhet. Dessutom bör i områden längs med huvud- och matarleder öppnas möjligheter för nybyggen som passar in i storlandskapet och som proportionsmässigt lämpar sig för en småhusdominerad miljö. I utvecklingsbilden har planeringsområdet anvisats som ett objekt som ska bedömas med tanke på omvärdering av fastigheternas användningsändamål och effektivare markanvändning/tätare bebyggelse.

### 1.2.5 Detaljplan

I fråga om tomterna 31 och 32 gäller detaljplanen (Ak 176) som fullmäktige godkände 19.3.2007. Tomt 31 har använts av ett daghem och är anvisad som kvartersområde för byggnader för offentlig närservice (YL-1). Tomten har en fastställd byggrätt på 790 m<sup>2</sup> vy i två (II) våningar. Tomt 32 är anvisad som kvartersområde för fristående småhus där en bostad och arbetslokaler som inte medför miljöstörningar får placeras. Nybyggnaden ska stadsbildsmässigt

vara anpassad till den intilliggande villamiljön (AO-14). Tomt 32 har en angiven byggrätt på totalt 220 m<sup>2</sup> vy i högst två våningar och byggnaderna får täcka högst 20 procent av tomtens yta. För tomt 28 gäller detaljplanen (Ak 96) som miljöministeriet fastställde 25.11.1986. I den har området anvisats som kvartersområde för småhus (AP-1). Området har anvisats byggrätt på 700 m<sup>2</sup> vy för tre bostäder, våningstalet är två (3 II 700).

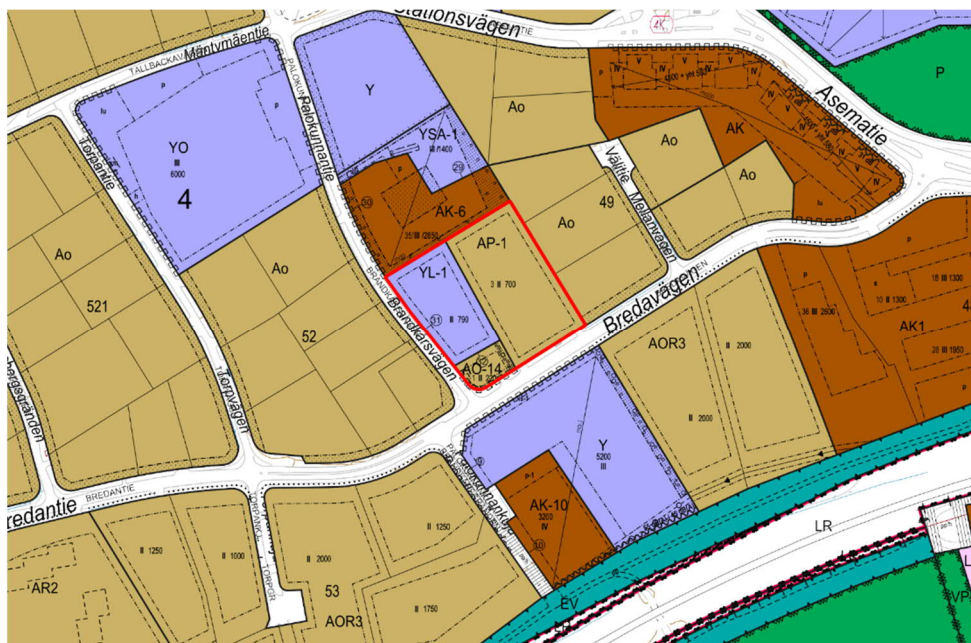


Bild 4. Utdrag ur detaljplanesammanställningen.

## 1.2.6 Byggnadsordning

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

## 1.2.7 Byggnadsförbud

Detaljplaneområdet har inga byggnadsförbud.

## 1.2.8 Baskarta

Baskartan uppfyller kraven på en baskarta för en detaljplan.

## 1.3 Utredning om området

### 1.3.1 Markägare

Fastighet 235-4-49-32 är i privat ägo, fastighet 235-4-49-31 ägs av staden och fastighet 235-4-49-28 ägs av ett bostadsaktiebolag som ägs av staden.

### 1.3.2 Bebyggd miljö

Markanvändning

Området avgränsas av Bredavägen och Brandkårsvägen och ligger mittemot servicecentralen Villa Breda som finns på södra sidan av Bredavägen. Norr om området finns flervåningshus, väster och öster om området finns småhusbebyggelse. På tomt 28 ligger två bostadshus i dåligt skick som färdigställt på 1950-talet. På tomt 31 finns en modulbyggnad som färdigställt år 1987 och som ursprungligen skulle vara tillfällig. Byggnaden har använts som daghem ända fram till sommaren 2024. På tomt 32 finns ett egnahemshus som färdigställt år 2020.



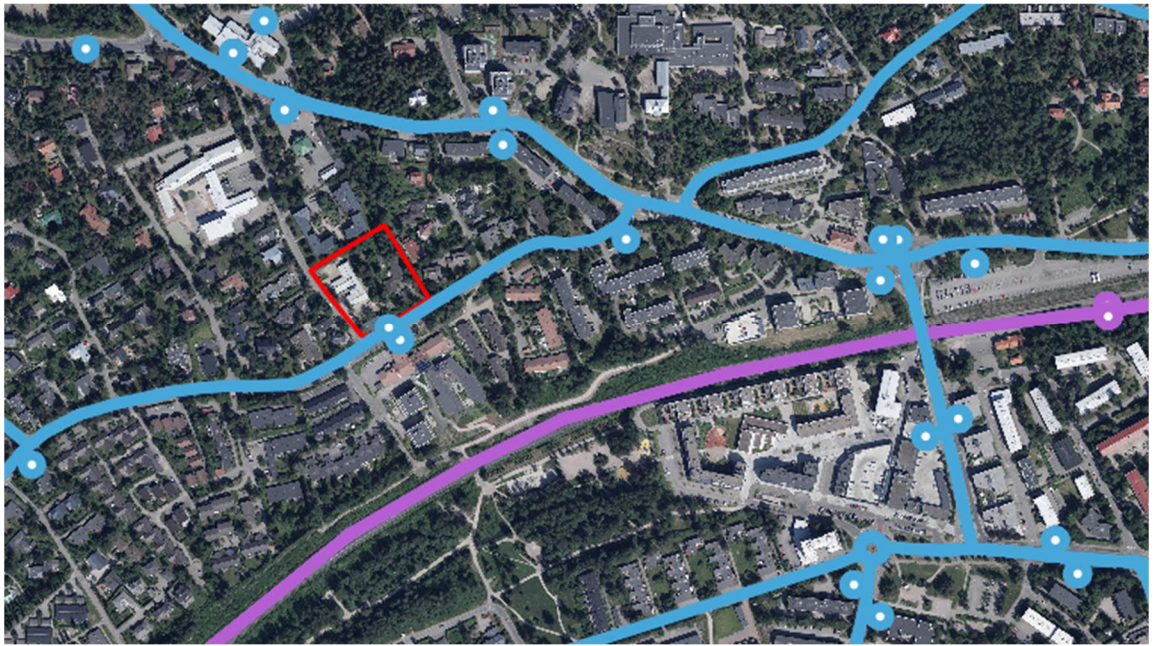


Bild 5. Förbindelser inom kollektivtrafiken, hållplatser och linjer, © HSL 2024

#### Trafik

##### Fordonstrafik

Enligt stadens underhållsklassificering av gator är Bredavägen en huvudgata och Brandkärsvägen en lokal matargata.

##### Gång- och cykeltrafik

Söder om Bredavägen och väster om Brandkärsvägen löper en kombinerad gång- och cykelled.

##### Kollektivtrafik

Grankulla järnvägsstation ligger på cirka 800 meters gångavstånd. Vid stationen stannar lokaltåg. Närmaste busslinjer från Esbo och i regiontrafiken går på Bredavägen och på Stationsvägen.

### 1.3.3 Skyddade objekt

Det finns inga skyddade objekt i planeringsområdet.

### 1.3.4 Störningsfaktorer i omgivningen

#### Trafik

Enligt stadens trafikräkningsuppgifter var medeldygnstrafiken i början av Bredavägen (mellan Sportvägen och Stationsvägen) under vardagar under åren 2019–2023 cirka 2 700–2 800 fordon/dygn, varav tung trafik utgör cirka 3,5–6,0 procent. Trafikutredningen (Traficon Oy, 2015) för detaljplaneändringen för Mäntymäen koulu omfattade en utredning av trafikmängden på Brandkärsvägen. Enligt utredningen är en betydande del av trafikmängden på Brandkärsvägen trafik till och från daghemmet Grankotten och Mäntymäen koulu. Den uppskattade trafikproduktionen från daghemmet har enligt utredningen varit 129 personbilar per dygn.

#### Luftkvalitet

Bedömningen av konsekvenserna för luftkvaliteteten bygger på de rekommenderade avstånd som presenterats i Närings-, trafik- och miljöcentralens (NTM-centralen) handbok 2/2015 "Luftkvaliteten vid planering av markanvändningen". Den största utsläppskällan i planområdet är Bredavägen vars medeldygnstrafik är cirka 2 700–2 800 fordon.

#### Buller

Planeringsområdet utsätts för en del buller från väg-, spår- och flygtrafiken. Området nås av buller från vägtrafik främst från fordonstrafiken på Bredavägen. Trafiken på järnvägen, som ligger söder om planområdet, är en källa till buller från spårtrafik. Det har gjorts en bullerutredning i området för ändringen av detaljplanen. Enligt utredningen är medelljudnivån

vid de södra fasaderna på Bredavägen högst 59 dB dagtid. Motsvarande värde för fasaderna som vetter mot Brandkärsvägen är 57 dB, för fasaderna i östra delen av planeringsområdet 55 dB och för fasaderna i norra delen 49 dB. Enligt utredningen underskrids riktvärdena för buller på planerade vistelsegårdar. I utredningen konstateras att bullervärdena inte är känsliga för variationer i trafiken. Till exempel en ökning med 50 procent i trafikmängderna skulle öka bullernivån med 1,8 dB.

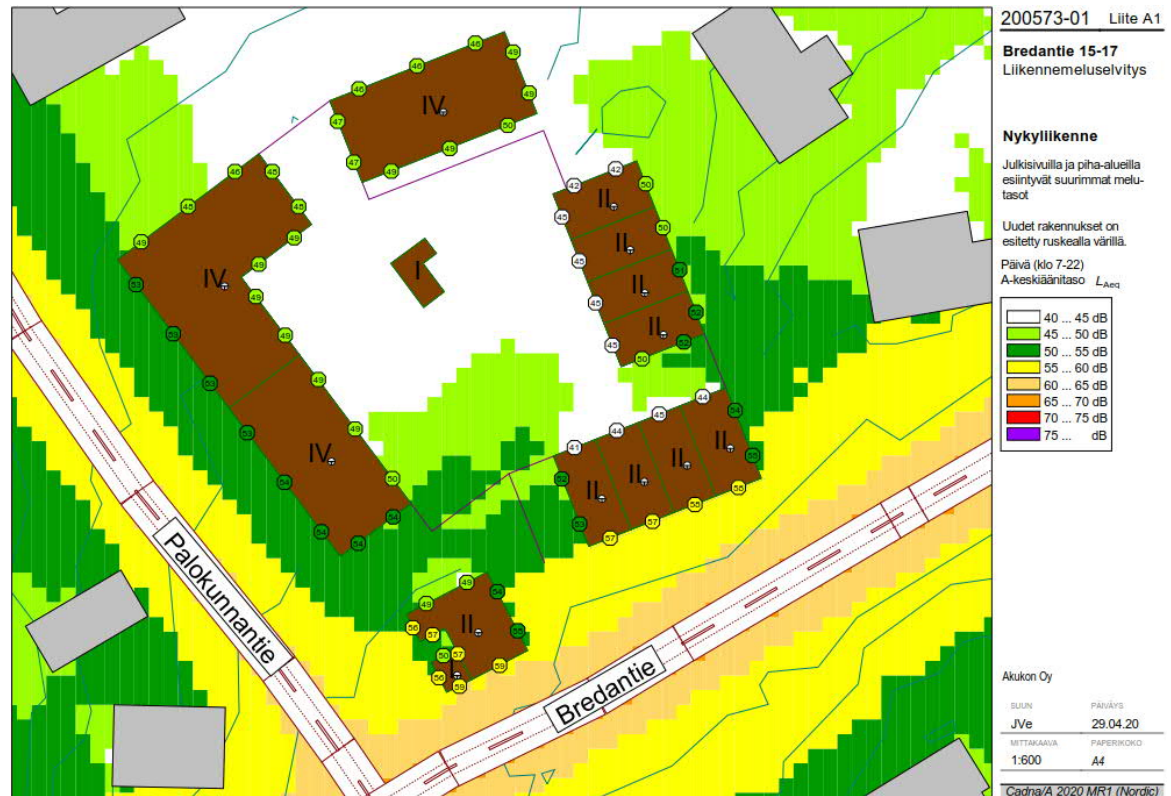


Bild 6. Utdrag ur bullerutredningen, nuläget, kl. 7–22 (Akukon Oy, 29.4.2020).

Vad gäller buller från flygtrafik ingår planområdet inte i det egentliga flygbullerområdet i den gällande landskapsplanen ( $L_{den}$  55–60 dBA). Enligt utredningen av flygbuller vid Helsingfors-Vanda flygplats 2022 ingår planeringsområdet inte i flygbullerzonen ( $L_{den}$  55 dB). Svepkurvan ( $L_{den}$  50 dB) sträcker sig inte heller till planeringsområdet. Grankulla ingår dock enligt Nylandsplanen 2050 i en så kallad landningszon för flygtrafik som anvisats utan rättsverkningar, där bullret från flygplan som landar tidvis orsakar störningar. Därför är det viktigt att i byggskedet se till att byggnadernas klimatskal har tillräcklig ljudisolering med tanke på flygbuller.

## 2 MÅL FÖR DETALJPLANEÄNDRINGEN

Ägaren till fastigheten (235-402-2-283) på adressen Bredavägen 15 har ansökt om att ändra detaljplanen i sitt område från kvartersområde för fristående småhus till kvartersområde för flervåningshus. Samhällstekniska sektorn undersökte i samband med utarbetandet av Utvecklingsbilden för markanvändning och boende även en ändring av daghemstomten (Brandkärsvägen 3) som staden äger till kvartersområde för flervåningshus. Tomt 235-4-49-32 (Bredavägen 17) anslöts till planeringsområdet för att staden ska kunna säkerställa en helhetsmässig planering av området. Ägarna är inte de som ansökt om en ändring av detaljplanen, men de har varit medvetna om projektet.

Stadsstyrelsen beslutade 23.11.2015 § 233 om att utarbeta en ändring av detaljplanen så att den nya detaljplanen definierar lämplig markanvändning i området. Vid planeringen ska särskild vikt läggas vid att anpassa planen till miljön.



### 3 BESKRIVNING AV DETALJPLANEÄNDRINGEN

#### 3.1 Allmän motivering och beskrivning

Genom detaljplaneändringen ändras en del av kvarteret till kvartersområde för flervåningshus. Området lämpar sig väl för tätare boende: Det ligger längs med en central gata, Bredavägen, och dessutom på axeln mellan hälsovårdscentralen och Villa Breda, där flervåningshus har byggts och planeras att byggas. Området ligger inom räckhåll för järnvägsstationen och har goda bussförbindelser. På tomten i hörnet av Bredavägen har under planläggningsprocessen byggts ett egnahemshus och därför bevaras användningsändamålet som kvartersområde för fristående småhus. Innan planändringen inleddes hörde staden sig för om ägaren till tomten var villig att ändra användningsändamålet.



Bild 7. Anpassning till miljön (L-Arkkitedit, 16.1.2018).

Ändringen av detaljplanen grundar sig på en referensplan av L Arkkitedit Oy. Referensplanen tar i beaktande området centrala läge längs med Bredavägen och anpassningen av byggnaderna såväl till den parkliknande miljön som till den omgivande arkitekturen. Den arkitektoniskt högklassiga kompletterande byggnationen kompletterar den villastadsliknande miljön i Grankulla. Området erbjuder trivsamma och trygga områden för invånare i alla åldrar och deras aktiviteter.

Genom detaljplaneändringen blir stadsstrukturen enhetligare när modulbyggnaden som har använts som daghem och bostadshusen i dåligt skick på tomt 28 ersätts med bostadshus som till proportionerna och formen passar i miljön. Byggandet kompletterar axeln som hälsovårdscentralen och Villa Breda skapar i fråga om dimensioner och gatubild och bildar en enhetlig helhet. Höjden på byggnadsmassan på Brandkärsvägen är anpassad efter byggnaderna på Brandkärsvägen 5, vilket skapar ett enhetligt och tydligt avgränsat gatuområde. Samtidigt beaktas även byggandet på Brandkärsvägen 9 som föreslås i den aktuella planändringen. Även byggandet längs med Bredavägen är anpassat efter omgivande strukturer i fråga om höjd och skala.



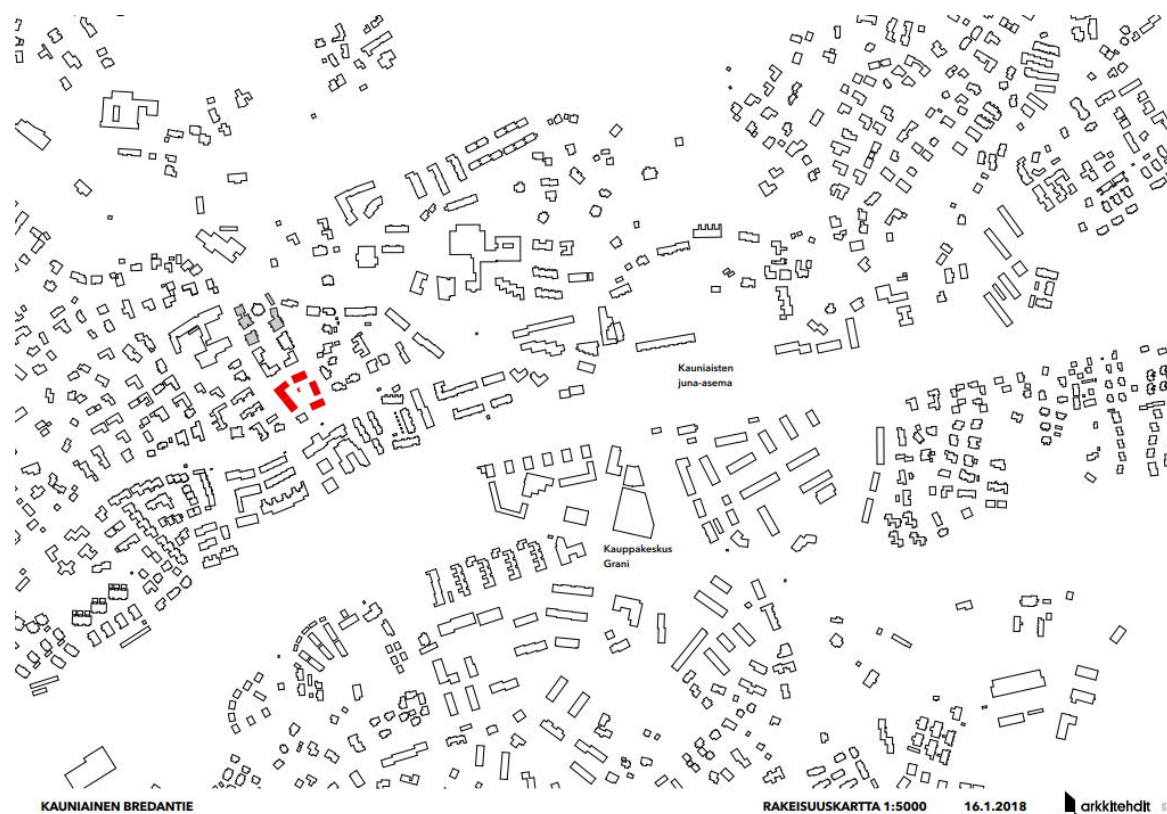


Bild 8. Granularitetsskarta (L-Arkitehdit, 16.1.2018).

Parkeringsplatserna placeras till största delen under gårdsdäck, vilket ger mer plats för lekplatser och vistelseområden. Tomtanslutningen till parkeringen går via Bredavägen. Dessutom har en anslutning vid Brandkärsvägen föreslagits för områdets interna servicetrafik. Anslutningen ska också fungera som räddningsväg (bild 9).



Bild 9. Räddningsschema (Maisema-arkkitehtuuri Gaiana, 5.1.2018).

Området ska kantas av tomtdelar med planteringar, vilket säkerställer grönskan i området och å ena sidan framhäver skillnaden mellan tomterna och å andra sidan bildar en övergång till småhusstrukturen. Med hjälp av höjdskillnaderna kan gårdsdäckens kanter i huvudsak införlivas i terrängen så att de inte kan urskiljas. På Bredavägens sida är det möjligt att gömma

höjdskillnaden till exempel med trappkonstruktioner eller grönanläggning som passar ihop med arkitekturen.

Under planläggningsprocessens gång har ägaren till tomt 32 i hörnet av Bredavägen och Brandkårsvägen byggt ett småhus på sin tomt och vill inte ha någon ändring i sitt planläggningsläge. Därför skiljer sig markanvändningen på den tomten från den omgivande strukturen. I förhållande till småhustomten placerar sig de högre byggnaderna så att de inte skuggar tomten. Den nu gällande bestämmelsen om bottenarealen på tomten kan avskaffas genom att bostadsbyggnaden anvisas ett ovillkorligt våningstal på två våningar. Det ovillkorliga våningstalet kan motiveras med att det säkrar att byggnaden passar in i den omgivande markanvändningen med tanke på stadsbilden och dimensioneringen. Bestämmelsen om bottenarealen garanterar inte byggande i två våningar. Tomternas gränsområden kan införlivas i terrängen med hjälp av grönanläggning så att området bildar en enhetlig helhet.



Bild 10. Vy från luften (L-Arkkitehdit, 16.1.2018.)

### 3.2 Tomtindelning

I detaljplaneändringen ingår en bindande ändring av tomtindelningen (Tj 49/07) som bildar tomt 33 i kvarter 49 i 4:e stadsdelen.

### 3.3 Dimensionering

Den totala ytan på planområdet är cirka 7 856 m<sup>2</sup> och området har anvisats en byggrätt på 4 670 m<sup>2</sup> vy, vilket ungefär motsvarar exploateringsstalet  $e_a = 0,59$ . Kvartersområdet med beteckningen A har en yta på 7 207 m<sup>2</sup> och har anvisats en byggrätt på totalt 4 450 m<sup>2</sup> vy, vilket ungefär motsvarar exploateringsstalet  $e_a = 0,62$ . Kvartersområdet med beteckningen AO har en yta på 650 m<sup>2</sup> och har anvisats en byggrätt på 220 m<sup>2</sup> vy, vilket ungefär motsvarar exploateringsstalet  $e_a = 0,34$ .



## 3.4 Bebyggd miljö enligt planen

### 3.4.1 Markanvändning

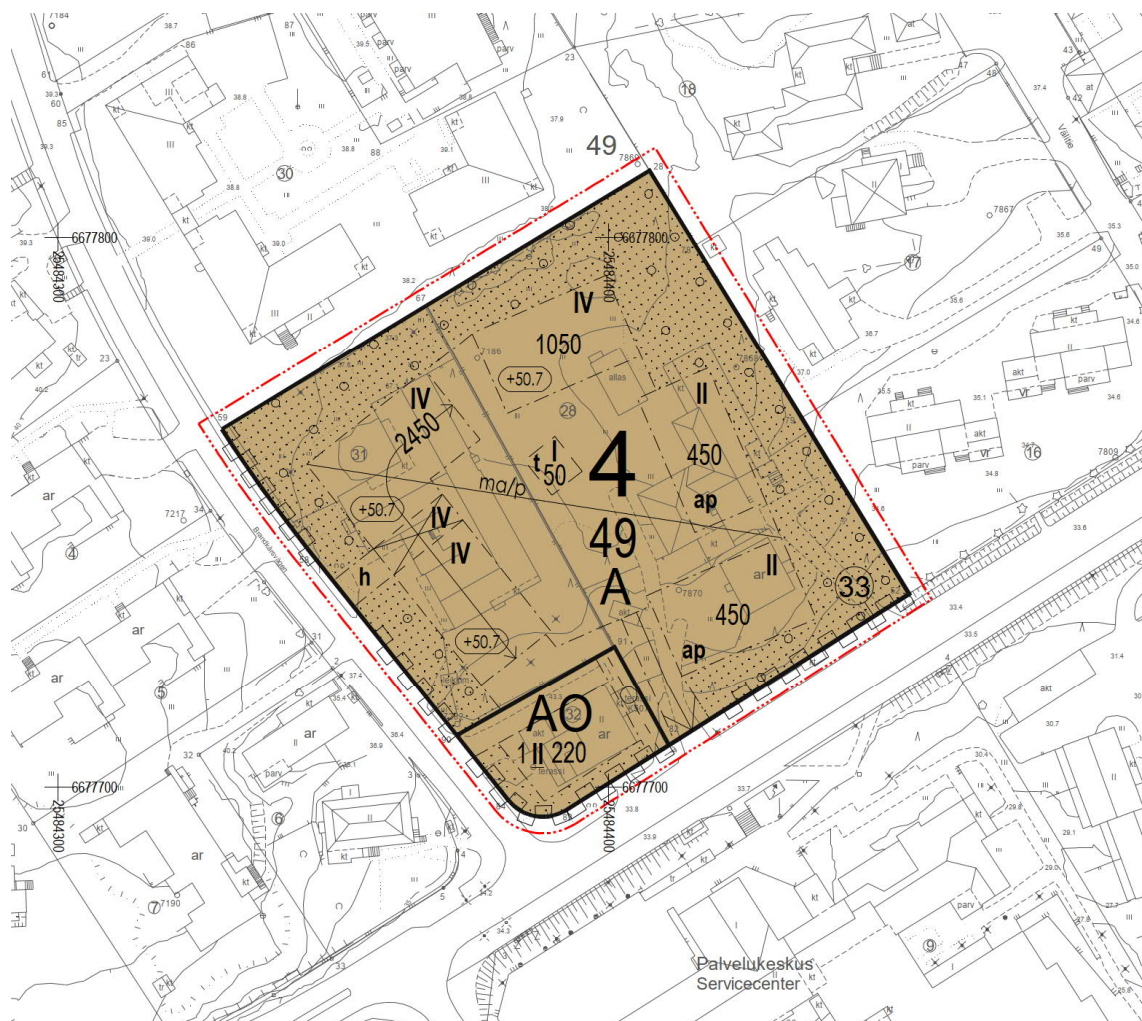


Bild 11. Detaljplanekarta.

#### Kvartersområde för bostadshus (A)

Genom ändringen av detaljplanen ändras kvartersområdet för småhus (AP-1) och kvartersområdet för offentlig närservice (YL-1), där daghemsbyggnaden finns, till kvartersområde för bostadshus (A) och området anvisas 4 400 m<sup>2</sup> vy byggrätt för bostäder och därtill 50 m<sup>2</sup> vy för en ekonomibygggnad. Byggrätten i området ökar med 2 960 m<sup>2</sup> vy.

Kvartersområdet anvisas byggnadsytor för bostadsbyggnader i två och fyra våningar (II och IV). Byggnadsytorna i två våningar i kvartersområdets östra och södra delar avsätts för småhus (ap). Skärningspunkten för byggnadernas fasadyta och yttertak har fastställts till +50.7 meter i fråga om byggnadsytorna i fyra våningar. Inom kvartersområdet anvisas ett underjordiskt utrymme (ma/p) för parkering. Körförbindelsen till den underjordiska parkeringen går via Bredavägen. I mitten av kvartersområdet anvisas en vägledande byggnadsyta för en ekonomibygggnad (t I 50) med tanke på trapphus och ekonomiutrymme för den underjordiska parkeringen. Den västligaste byggnadsytan anvisas ett ungefärligt läge för en minst två våningar hög passage för servicetrafik och räddningsfordon. Längs kvartersområdets sidor anvisas delar av området som ska förses med planterade träd och buskar. Vid Brandkärsvägen finns också en anslutning och en vägledande områdesreservering för områdets interna servicetrafik (h), vilken också ska fungera som räddningsväg.

#### Kvartersområde för fristående småhus (AO)

Kvartersområdet för fristående småhus (AO-14) ändras till kvartersområde för fristående småhus (AO). Kvartersområdet anvisas en byggnadsyta för en bostadsbyggnad med en bostad i

två våningar på högst 220 m<sup>2</sup> vy. Anvisningen för byggnadens våningstal är ovillkorlig (1 § 220). Den del av området som ska förses med planteringar bibehålls längs Bredavägen. Den del av området som har reserverats för en underjordisk ledning, och som har ett servitut för avledning av vatten och dränering av mark, bevaras i den östra delen av kvarteret. En anslutning för fordon anvisas på Brandkärsvägen.

Allmänna bestämmelser:

#### Parkering

I A-kvartersområdet ska antalet parkeringsplatser vara minst 1 parkeringsplats/100 m<sup>2</sup> vy. Parkeringsplatserna ska placeras i parkeringar under gårdsdäck eller under byggnader. Dessutom ska det på A-kvartersområdet finnas minst 1 gästplats/1 000 m<sup>2</sup> vy. I AO-kvartersområdet ska antalet parkeringsplatser vara minst 2 parkeringsplatser/bostad.

I A-kvartersområdet ska antalet cykelplatser vara minst 1 cykelplats/30 m<sup>2</sup> vy eller minst 2 cykelplatser/bostad. Cykelplatserna som uppfyller minimikraven ska finnas i täckta och låsbara utrymmen.

#### Fasader och byggnadssätt

I AO-kvartersområdet får endast 25 procent av byggrätten användas för att bygga arbetslokaler som inte medför störningar för boende.

Fasader och byggnadssätt, bestämmelser som gäller A-kvarterområdet

Byggnadernas fasader ska till största delen byggas genom murning, rappning eller slamning på platsen och utan synliga elementfogar. Fasadmaterialet ska hålla hög kvalitet. Fasadkompositionen ska vara varierande. Framtoningen på byggnadernas fasader ska lättas upp genom materialval, öppningar, balkonglösningar och andra arkitektoniska medel.

Hustaken inklusive tekniska utrymmen ska hålla hög kvalitet och passa in i stadsbilden. Tekniska utrymmen, såsom maskinrummen för ventilationen, ska integreras så att de inte sticker ut från den övriga byggnadsmassan.

Passagen i A-kvartersområdet ska vara minst två våningar hög.

Körförbindelsen till parkeringen ska vara högklassig.

Bostadsurvalet ska vara mångsidigt och bostäderna minst tvårumslägenheter.

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

Trapphusen ska planeras så att naturligt ljus kommer in. Utöver den våningsyta som anges i detaljplanen får trapphusets yta överstiga 20 m<sup>2</sup> vy på alla våningar om det ökar trivselen och förbättrar planlösningen och om varje trappavsats får tillräckligt med naturligt ljus. För den del som överskrider våningsytan behöver inga parkeringsplatser reserveras.

#### Gårdar

Gårdar, bestämmelser som gäller A-kvartersområdet

Däcksgården ska planeras så att höjdskillnaderna mellan gårdarna samt växtligheten och ytmaterialen fortsätter naturligt. Med hjälp av grönanläggning ska gårdsdäckens kanter införlivas i terrängen. Den murliknande karaktären hos eventuella stödmurar och parkeringens delar ovan jord ska dämpas med hjälp av planteringar, öppningar, materialval och andra arkitektoniska medel. Däcksgårdens höjdläge ska vara ungefär samma som Brandkärsvägens höjdläge vid anslutningen för servicetrafik. Däcksgården ska ge ett lummigt intryck. Vid

dimensioneringen av däckskonstruktionerna ska tyngden och tjockleken på växtunderlaget för planteringarna samt dagvattenkonstruktionerna och räddningsverksamhetens krav beaktas.

Ventilationen i parkeringshallarna under gårdsdäck ska huvudsakligen skötas maskinellt och ventilationsaggregaten ska integreras med konstruktionerna. Frånluften ska ledas till byggnadernas tak. Öppningarna för ersättningsluft ska placeras på däcksgårdar eller på deras fasader. Gårdsdäcken ska byggas samman med byggnaderna.

Vid planeringen av byggnadernas utrymningsvägar ska främst lösningar som baserar sig på självständig räddning främjas.

#### Buller

Kvarteret ligger delvis i en bullerzon. Gårdarna som är avsedda för lek och vistelse samt balkongerna och altanerna som är avsedda för vistelse ska placeras och eventuellt skyddas mot buller så att bullernivån i vistelseområdena utomhus inte överskrider riktvärdena för bullernivån.

#### Dagvatten

Hantering av dagvatten ska genomföras som en stadsbildsmässigt högklassig, parkliknande lösning. Dagvatten från hårdgjorda ytor ska fördröjas i området så att volymen på dagvattensänkorna, fördröjningsbassängerna eller fördröjningsmagasinen är en kubikmeter per varje 100 kvadratmeter hårdgjord yta. Dagvattensänkorna, fördröjningsbassängerna eller fördröjningsmagasinen ska tömma sig inom 12 timmar och de ska förses med ett system för överflöde. Förpliktelsen gäller även dagvatten som uppstår under byggtiden.

### **3.4.2 Jordmånens byggbarhet och renhet**

I anslutning till arbetet med detaljplaneändringen har inga separata markundersökningar gjorts i området. I arbetet med planen har det inte heller framkommit något som skulle föranleda en miljöteknisk markundersökning.

### **3.4.3 Naturmiljö enligt planen**

Längs med A-kvartersområdets kanter finns tomtdelar som ska förses med träd och buskar, vilket bevarar den lummighet som kännetecknar Grankulla. Områdena är obebyggda skyddszoner mellan byggnaderna på planläggningsområdet och byggnaderna på grannfastigheterna (bild 12). Den del av AO-kvartersområdet, som ska förses med planteringar, har enligt gällande detaljplan bibehållits längs med Bredavägen.





Bild 12. Preliminär plan för gården (Maisema-arkkitehtuuri Gaiana, 5.1.2018)

En preliminär plan för gården och ett dagvattenschema har utarbetats för området (Maisema-arkkitehtuuri Gaiana Oy, 2018). I dem framförs kalkyler över dagvatten samt principiella lösningar för hantering och behandling av dagvatten i planen. Grundtanken i utredningen är att beläggningarna i området ska vara genomsläppliga. Terrängen ska också jämnas ut så att dagvatten som inte absorberas av marken i huvudsak leds via dagvattensänkor eller dagvattenrännor till fördröjningsområden och/eller infiltrationsområden och slutligen till stadens dagvattennät. Vatten kan ledas till sänkor och rännor jämnt som ytavrinning eller samlat via dagvattenbrunnar och dagvattenavlopp. Beroende på de valda lösningarna kan dagvatten dessutom fördröjas i till exempel fördröjningskassetter som placeras under förbindelsevägar.

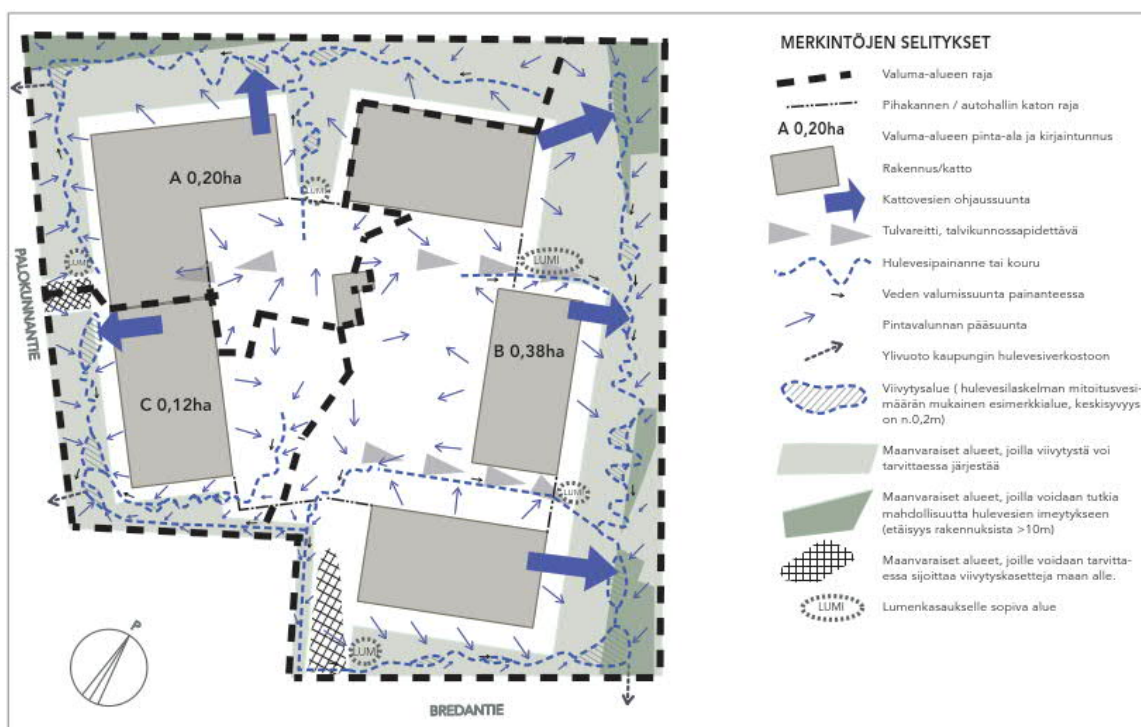


Bild 13. Dagvattenschema (Maisema-arkkitehtuuri Gaiana, 5.1.2018).

### 3.5 Störningsfaktorer i omgivningen

Detaljplaneändringen antas inte ha skadliga konsekvenser för omgivningen. För detaljplaneändringen har en trafikutredning gjorts om planeringsområdet (Traficon Oy, 2020). 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). Enligt utredningen är trafikproduktionen från den nya markanvändningen 65  $[(44,00 \cdot 5,08 \cdot 0,45) / 1,56]$  personbilar per dygn. Enligt utredningen påverkar trafiken från den nya markanvändningen inte hur gatunätet i närområdet fungerar. Trafikproduktionen är nämligen liten och gatunätet i närområdet har kapacitet kvar. Dessutom stängs daghemmet i området för detaljplaneändringen, vilket minskar trafikproduktionen med ungefär hälften.

De närmaste bostadslägenheterna i A-kvartersområdet ligger på cirka 9 meters avstånd från Bredavägens körbana. AO-kvartersområdets bostadshus ligger som närmast på cirka 7,5 meters avstånd från Bredavägens körbana. Det rekommenderade avståndet för bostadshus är 10 meter från gatans kant då trafikmängden är 5 000 fordon per dygn. Det finns inga rekommenderade avstånd för mindre trafikmängder. Miljön i området är öppen med god luftväxling. Trafikmängden på Bredavägen är cirka 2 700–2 800 fordon/dygn. Därför kan vi bedöma att bebyggelsen enligt planen, med tanke på luftkvaliteten, ligger tillräckligt långt från de närmaste vägtrafiklederna.

Bullerutredningen som utarbetades för detaljplaneändringen visar att ljudnivåerna inte medför något behov för separata krav på ljudisoleringen av fasaderna; de byggnadssätt och material som normalt används ger en tillräcklig ljudnivåskillnad i fasaden. Enligt utredningen underskrids riktvärdena för buller på de planerade vistelsegårdarna. Det rekommenderas att balkongerna för vistelse i planeringsområdet glasas in om fasaderna under dagtid utsätts för en medelljudnivå på 53 dB eller högre. De tekniska förutsättningarna och omständigheterna för bostadshuset från 2020 i hörnet av Bredavägen och Brandkärsvägen bedömdes i bygglovsprocessen.

För närvarande finns det två anslutningar för fordon till planeringsområdet via Bredavägen. En av dem tas bort genom detaljplaneändringen. Det anvisade läget för anslutningen i södra delen av området stöds av stadsbildsmässiga samt funktionella och trivselrelaterade frågor. På grund av terrängformerna i området kan körförbindelsen från Bredavägen till den underjordiska parkeringshallen byggas utan massiva rampkonstruktioner. Det är alltså möjligt att maximera gårdsområdena och åstadkomma en trivsam och stadsbildsmässigt enhetlig miljö.

### 3.6 Namnbestånd

Planändringen påverkar inte områdets namnbestånd.

## 4 PLANLÖSNING OCH UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

### 4.1 Riksomfattande mål för områdesanvändningen

De riksomfattande målen för områdesanvändningen har beaktats vid detaljplaneändringen. Särskilt följande huvudteman gäller för planändringen:

#### Fungerande samhällen och hållbara färd sätt

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

## 4.2 Landskapsplan

I den gällande landskapsplanen hör planeringsområdet till huvudstadsregionens kärnzon. 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 effektiveras 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 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 samt de övriga arrangemangen kring områdesanvändningen 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 rekreativmöjligheter samt rekreativförbindelser inom och utanför zonen. I den mer 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 (Markanvändnings- och bygglagen 39 §)

Om det utarbetas en detaljplan för ett område som inte har en generalplan med rättsverkningar, 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). 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 bygger på 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.	Planlösningen påverkar inte antalet rekreatiomsområden.
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 färdmedel är konkurrenskraftiga,
- förhållandena för säker och förstklassig cykelparkering förbättras,
- planläggningen uppmanar till cykling.

#### 4.5 Grunderna för ändringen av detaljplanen

Enligt strategin för stadsstrukturen i utvecklingsbilden 2023–2040 bör den största tillbyggnadsvolymen koncentreras främst i området kring Grankulla station samt i Björkgårds stations omedelbara närhet. Dessutom bör i områden längs med huvud- och matarleder öppnas möjligheter för nybyggen som passar in i storlandskapet och som proportionsmässigt lämpar sig för en småhusdominerad miljö. I utvecklingsbilden har planeringsområdet anvisats som ett objekt som ska bedömas med tanke på omvärdering av fastigheternas användningsändamål och effektivare markanvändning/tätare bebyggelse. Projektet ligger i linje med Grankullas egna mål för bostadsproduktionen och målen i den regionala bostadsproduktionen samt Grankullas mål för att främja en mångsidig bostadsproduktion. Den föreslagna byggnadsvolymen är lämplig för platsen och beaktar stadsstrukturen i såväl den närmaste omgivningen som Grankulla i övrigt. När det gäller boende har området ett centralt läge med utmärkta kollektivtrafikförbindelser. I närmiljön har man byggt eller håller på att bygga flervåningshus, vilket innebär att området kompletterar stadsbilden på axeln mellan Stationsvägen och Villa Breda.

## 5 KONSEKVENSER AV DETALJPLANELÖSNINGEN

### 5.1 Samhällsstruktur, bebyggd miljö och landskap

Ändringen av detaljplanen har konsekvenser för stadsstrukturen och landskapet. Stadsbildsmässigt kan ändringen anses förbättra området när modulbyggnaden som har använts som daghem och de gamla bostadshusen i dåligt skick ersätts med högklassigt nybyggande. De nya byggnaderna som planen möjliggör är högre än de nuvarande byggnaderna i området. Detta förändrar stadsbilden i området, särskilt sett från Bredavägen och Brandkärsvägen. Ändringen kan dock anses vara funktionellt och stadsbildsmässigt motiverad. Dimensioneringen och höjden på byggnaderna passar in i den befintliga stadsstrukturen. Parkeringen i A-kvartersområdet är anordnad huvudsakligen under jord, vilket gör det möjligt att bygga enhetliga gårdsområden.



## 5.2 Natur

Detaljplaneändringen har inte betydande konsekvenser för naturen eller naturmiljön då området är en bebyggd miljö. Längs med A-kvartersområdets kanter finns tomtdelar som ska förses med träd och buskar, vilket bevarar den lummighet som kännetecknar Grankulla.

## 5.3 Dämpning av klimatförändringar och anpassning

Ändringen av detaljplanen möjliggör stadsmässigt byggande i ett centralt läge längs goda kollektivtrafikförbindelser. Det ersättande nybygget orsakar dock även betydande utsläpp under byggandet. Utsläppen orsakas av byggandet av nybyggnaderna och av den vegetation som tas bort på grund av byggarbetena.

Planlösningen förutsätter rivning av egnahemshus i områdets östra del och en byggnad i områdets västra kant som har använts som daghem. Egnahemshuset i området byggdes på 50-talet. De är i dåligt skick och har stått tomma i årtal. Modulbyggnaden från 80-talet byggdes ursprungligen som ett tillfälligt daghem. Stadens mål är att söka efter kostnadsbesparingar i stadens fastighetsbestånd och avstå från fastigheter i dåligt skick och ineffektiva fastigheter. Med beaktande av ovanstående anser vi att det är mer ändamålsenligt att riva byggnaderna och använda området mer effektivt.

Ändringen av detaljplanen skapar en förtätad stadsstruktur nära goda kollektivtrafikförbindelser. Planeringsområdet ligger i Grankulla centrum, på gångavstånd från Grankulla tågstation och busshållplatser. Förtätningen för med sig nya invånare som har möjlighet att välja mer hållbara färdmedel i stället för privatbilism. Minimiantalet parkeringsplatser har anvisats med beaktande av områdets läge längs goda kollektivtrafikförbindelser. Minimiantalet cykelplatser samt kraven på kvaliteten och säkerheten på cykelplatserna i detaljplanen förbättrar förutsättningar för hållbar mobilitet. Planbestämmelserna styr mot bevarande och förnyelse av växtligheten samt förbereder dagvattenhanteringen.

## 5.4 Trafik och teknisk service

Den trafikmängd som planeringsområdet producerar antas inte öka i och med detaljplaneändringen. Den uppskattade trafikproduktionen från daghemmet i området var nämligen större än från markanvändningen enligt detaljplaneändringen. På gatorna i området förväntas ingen större ökning i trafikmängderna inom den närmaste framtiden. Det tekniska underhållet förväntas kunna ordnas utan att det uppstår problem eller konsekvenser som avviker från normalt byggande. Allmänna vattenledningar och avlopp för området har redan färdigställts.

## 5.5 Människornas hälsa och boendetrivsel

I likhet med de omgivande bostadstomterna lämpar sig området väl för boende. Planeringen strävar efter en högklassig lösning med flervåningshus som ger mer mångsidig bostadsproduktion. Att placera parkeringen huvudsakligen i en underjordisk parkeringsanläggning ger utrymme för lummiga gårdsområden. Bullerutredningen visar att på planeringsområdet byggs gårdar där bullervärdena underskrids. Planbestämmelser säkerställer att bullret beaktas vid placering och skydd av vistelseområden.

En skuggstudie av de nya byggnadernas skuggeffekter har upprättats (bild 14). Skuggning bildas på byggnaderna på norra sidan på morgnarna och på byggnadernas gårdar på östra sidan vid kvällssol. Skuggstudien visar att byggnaderna inte orimligt mycket skuggar de befintliga bostädernas vistelsegårdar. Enligt den upprättade studien orsakar skuggningen från de nya bostadsbyggnaderna inte en betydande försämring av invånarnas livsmiljö. Den orsakar inte heller markägarna oskäligen olägenhet. Den tomt del i östra delen av området som ska förses med planteringar ger skydd åt grannarnas privata bostadsgårdar.



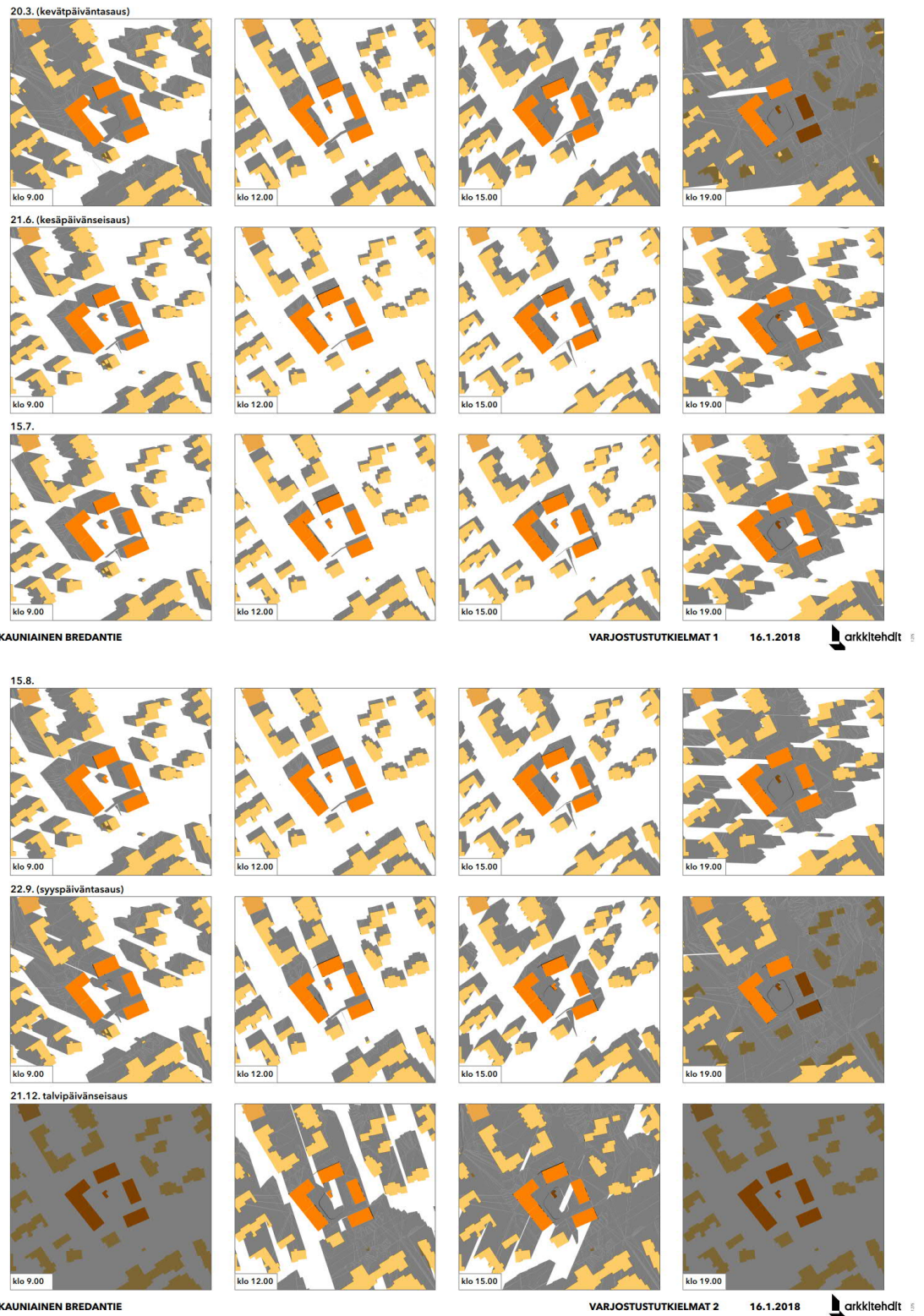


Bild 14. Skuggstudie (L-Arkitehdit, 2018).

## 5.6 Tjänster

Ändringen av detaljplanen medför inga ändringsbehov i områdets servicenätverk. Genom ändringen beräknas området få cirka 54 nya invånare (55 m<sup>2</sup> vy/invånare). Hälsovårds-, skol- och dagvårdstjänsterna finns på nära håll. Områdets centrala läge och goda offentliga trafikförbindelser gör tjänsterna lättåtkomliga.

## 6 GENOMFÖRANDE AV DETALJPLANEN

Det är möjligt att genomföra ändringen av detaljplanen efter att planen vunnit laga kraft.

## 7 PLANERINGSFASER

### 7.1 Inledandet av planeringen

Ägaren till fastigheten 235-402-2-283 (Bredavägen 15) har 15.3.2014 tagit initiativ till en ändring av detaljplanen. Tomt 31 som ägs av staden anslöts till planeringshelheten för att staden ska kunna genomföra sina åtgärder för en effektivare användning av lokaler och uppnå sina mål för utveckling av markanvändningen. Tomt 32 (Bredavägen 17) anslöts till planeringsområdet för att staden ska kunna säkerställa en helhetsmässig planering av området. Tomtägarna är inte de som ansökt om en ändring av detaljplanen, men de har varit medvetna om projektet.

Stadsstyrelsen beslutade 23.11.2015 § 233 att utarbeta en detaljplaneändring.

Inledandet av planen kungjordes 19.1.2016.

### 7.2 Program för deltagande och bedömning

Till planen hör ett separat program för deltagande och bedömning som är daterat 19.1.2016 och har uppdaterats 28.10.2016. Programmet kan under planprojektets gång läsas på adressen [www.grankulla.fi/ak217sv](http://www.grankulla.fi/ak217sv) och hos markanvändningsenheten på stadshuset.

### 7.3 Planering

Hos Grankulla stads markanvändningsenhet har markanvändningsingenjören Matti Salminen (t.o.m. 05/2018), markanvändningschefen Marko Lassila (t.o.m. 03/2021) och markanvändningsingenjören Nina Forsberg (fr.o.m. 04/2021) svarat för beredningen av planen. L Arkkitehdit Oy har upprättat referensplanen för användningen av området. Maisemaarkkitehtuuri Gaiana har upprättat planen för gården och dagvattenschemat.

### 7.4 Kommunikation och framlagda åsikter

Staden kungjorde inledandet av planändringen på sin anslagstavla och webbplats samt i tidningen KaunisGrani 19.1.2016. Markägarna i planeringsområdet och ägarna till grannfastigheterna har fått brev om att en detaljplaneändring har inletts.

Utkast till ändring av detaljplanen

Samhällstekniska utskottet behandlade ändringen av detaljplanen vid sammanträdet 7.6.2016 § 57 och remitterade ärendet till beredning särskilt för att bättre anpassa byggnadernas höjd och läge till miljön. Enligt utskottets beslut granskades utkastet till ändring av detaljplanen i fråga om kvartersområdet för flervåningshus (AK).

Samhällstekniska utskottet behandlade ändringen av detaljplanen vid sammanträdet 13.9.2016 § 80 och beslutade att lägga fram planutkastet. Dessutom beslutade utskottet enhälligt med anledning av en diskussion i ärendet att lägga till en anteckning om hushöjder, som ska följa den redan byggda miljön på granntomterna, i den version som ska läggas fram.

På plankartan i utkastet till detaljplaneändringen lade vi till beteckningar för högsta höjden för skärningen mellan en byggnads fasadyta och yttertak. Planbeskrivningen kompletterades.

Utkastet till detaljplaneändring var framlagt 27.9.2016–27.10.2016. Det kom in fyra utlåtanden och en skriftlig åsikt. Staden gjorde upp bemötanden till utlåtandena och åsikten.

Byggnadsnämnden förordade utkastet till detaljplaneändring enligt det som föreslagits. I sitt utlåtande konstaterade Lokalcentralen att Grankottens daghem är en modulbyggnad som har byggts på 1980-talet. Byggnadens livscykel skulle inte vara lång utan liknande byggnader var vanligtvis tillfälliga lösningar. Daghemmet är i dåligt skick och närmar sig slutet av sin tekniska livscykel. Det är vettigare att riva byggnaden och utnyttja tomten effektivare än att genomföra en omfattande renovering. Lokalcentralen konstaterade också att den ska försöka hitta

kostnadsbesparingar i stadens fastighetsbestånd och avstå från fastigheter i dåligt skick och ineffektiva fastigheter. Med tanke på helheten förordade Lokalcentralen planläggningen. I sitt utlåtande konstaterade bildningssektorn att den minskning av antalet svenskspråkiga barn som förutspåddes hösten 2015 har upphört. Därmed minskar inte längre efterfrågan på svenskspråkiga platser inom småbarnspedagogiken, utan efterfrågan har börjat stiga igen. Som en försiktig utvärdering konstaterade bildningssektorn i sitt utlåtande att Grankottens fastighet utan en effektivare användning av lokalerna kan behövas i upp till tio år. Bildningssektorn konstaterade också att en noggrannare utredning om hela nätverket av daghem och förskolor kan behandlas under år 2017 eller senast under år 2018.

I en inlämnad åsikt tog fyra husbolag ställning till bland annat effektiviteten i byggandet och anpassningen av byggnaderna till miljön, byggnadernas höjd, avsaknaden av en skuggstudie och funktionaliteten i trafiken. Enligt åsikten ska utkastet till ändring remitteras till beredning med utgångspunkt i att planändringsområdets användningsändamål förblir oförändrat/detsamma som områdets övriga markanvändning, som ett småhusdominerat bostadsområde. Under beredningen ska särskild vikt läggas vid byggnadernas höjder och att bättre anpassa läget till miljön.

#### Förslaget till ny detaljplan

Efter utkastskedet granskades förslaget till ny detaljplan så att byggnadsmassan i planområdets östligaste del sänktes med en våning. Då avviker inte höjden på byggnaden i fråga från höjden på de byggnader som finns på åsiktslämnarnas tomter och som detaljplanen möjliggör. Byggnadsytorna för ekonomibyggnader i ett plan mellan flervåningshusen har ändrats så att de möjliggör bostadsbyggande och de har spritts ut från den övriga byggnadskroppen för att kunna göra upp mer levande planer för fasaderna och gårdarna. Dessutom har anslutningen för områdets interna servicetrafik mot Brandkärsvägen flyttats norrut från gränsen mot småhustomten och placerats mellan de två höghusen. Då återstår ett mer omfattande grönområde mellan höghusen och småhuset där även hanteringen av dagvatten går bättre att utföra.

Hushöjden på byggnaderna granskades i anslutning till planen för gården. Höjden på de nordligaste byggnaderna i planeringsområdet har stigit med 20 cm. Skillnaden jämfört med hushöjden på höghusen på Brandkärsvägen 5 är +30 cm. Skillnaden är inte väsentlig och går inte att märka från gatunivå. I höjderna har gårdens lutningar beaktats och en så naturlig infart som möjligt från Bredavägen till parkeringshallen säkerställts.

Kvartersområdet för flervåningshus längs med Bredavägen tillåter nu placeringen av affärs-, kontors- och arbetslokaler på högst 200 m<sup>2</sup> vy i gatunivå. En dagligvarubutik får inte placeras i området. Lokalerna kan betjäna bland annat dem som besöker Villa Breda och dem som bor i området eller fungera som arbetslokaler för nya invånare. Planbestämmelsen hade lagts fram som en bestämmelse som möjliggör byggande av lokaler, inte som en bestämmelse som förutsätter byggande. För området gjordes planer för bostadsgårdarna och hanteringen av dagvatten samt en skuggstudie. Planbestämmelserna preciserades bland annat i fråga om byggsättet, bearbetningen av bostadsgårdarna och hanteringen av dagvatten.

Samhällstekniska utskottet behandlade förslaget till ny detaljplan vid sammanträdet 29.8.2017 § 87 och beslutade att bordlägga ärendet. Samhällstekniska utskottet behandlade förslaget till ny detaljplan på nytt vid sammanträdet 20.9.2017 § 99 och remitterade ärendet till beredning särskilt för granskning av byggnadernas läge och höjd.

Efter samhällstekniska utskottets behandling granskades förslaget till ny detaljplan så att flervåningshusen i planområdets östra och södra del ersattes med småhus i två våningar. Beteckningen (ap) tillåter byggandet av både radhus, kopplade småhus och separata småhus. De här byggnadsmassorna sänktes ytterligare med en våning. Då avviker byggnadshöjden inte från byggnadshöjden som detaljplanen möjliggör på åsiktslämnarnas tomter. För att kunna bygga olika typer av bostadsbyggnader ändrades kvartersområdet till ett kvartersområde för

bostadshus (A). Småhusen angavs egna byggnadsytor. I de norra och västra delarna granskades dimensioneringen av flervåningshusen och deras läge. Byggnadsmassan koncentrerades till planområdets norra och västra utkanter. Den nordligaste byggnadsmassan svängdes mot tomtens innergård, vilket gör utkanten av tomten rymligare mot granntomten. En räddningsväg och anslutning för servicetrafik anvisades från Brandkärsvägen till tomten via en passage genom det västra flervåningshuset. Placeringen av anslutningen vid Bredavägen granskades. Planen tillåter inte längre affärs-, kontors- och arbetslokaler i gatunivå längs med Bredavägen på grund av lösningen med ett småhus längs gatan. Planerna för bostadsgårdarna och hanteringen av dagvatten samt skuggstudierna uppdaterades. Bullerbestämmelsen uppdaterades. I samband med förslaget till ny detaljplan gjordes en bindande ändring av tomtindelningen. Planbeskrivningen kompletterades.

Förslaget till ny detaljplan fanns framlagt 22.2–23.3.2018, då det lämnades in sju utlåtanden och fyra skriftliga anmärkningar. I de inlämnade utlåtandena har bland annat framförts en komplettering av bullerbestämmelserna samt iakttagande av räddningsväsendets krav och laddningsberedskapen för elbilar. Dessutom har utlåtandena tagit ställning till den aktuella nödvändigheten av daghemmet (Grankotten) på planområdet för att ordna småbarnspedagogiska tjänster. I de inlämnade anmärkningarna motsätter sig parterna bland annat den föreslagna mängden och höjden på byggnaderna. De önskar dessutom att byggnadernas läge ändras, att höjdläget på byggnaderna och gårdarna definieras noggrannare, att byggnaderna bättre anpassas till miljön och att planerna i högre grad beaktar vilken skuggeffekt byggandet har. I anmärkningarna har parterna därtill ifrågasatt behovet av att riva daghemsbyggnaden, huruvida planen fungerar med tanke på trafiken och huruvida likabehandling av kommuninvånarna verkställs. Staden har gjort upp bemötanden till anmärkningarna och utlåtandena.

Efter att staden hållit planen framlagd för allmänheten har staden låtit göra trafik- och bullerutredningar för ändringen av detaljplanen. Utifrån utredningarna, responsen och stadens preciserade målsättningar har ändringen av detaljplanen uppdaterats på följande sätt: Gränsdragningen för parkeringshuset under jord har uppdaterats, även beteckningssättet för körförbindelsen till parkeringen har uppdaterats. Områdesgränsen för det område som ska föras med planteringar i hörnet av Bredavägen och Brandkärsvägen har justerats. Parkeringsbestämmelserna har uppdaterats i fråga om läget och dimensioneringen av parkeringen. Dessutom har parkeringsbestämmelserna kompletterats i fråga om antal gäst- och cykelplatser och hur de ska uppföras. Bullerbestämmelsen har uppdaterats. Bestämmelser om byggsättet och utformningen av bostadsgårdarna har kompletterats och justerats. Det har dock inte gjorts några ändringar i den grundläggande planlösningen. Tekniska justeringar har gjorts i detaljplanekartan. Planbeskrivningen har kompletterats.

Samhällstekniska utskottet behandlade godkännandet av detaljplaneändringen 3.12.2024 § 101 och beslutade föreslå för stadsstyrelsen att den föreslår vidare för fullmäktige att ändringen av detaljplanen och tomtindelningen godkänns. Dessutom beslutade samhällstekniska utskottet föreslå för stadsstyrelsen att den föreslår vidare för fullmäktige att planbestämmelsen om bostadsurvalet uppdateras på följande sätt: Bostadsurvalet ska vara mångsidigt och bostäderna minst tvårumslägenheter. Stadsstyrelsen behandlade godkännandet av detaljplaneändringen 9.12.2024 § 172 och beslutade föreslå för fullmäktige att ändringen av detaljplanen och tomtindelningen godkänns i enlighet med samhällstekniska utskottets förslag till ny detaljplan.

Planbestämmelserna har granskats utifrån utskottets förslag. Planbeskrivningen har kompletterats.

Grankulla 10.12.2024

Nina Forsberg  
markanvändningsingenjör

Minna Penttinen  
markanvändningschef





### Vaihe 1

Tontin pinta-ala 4489,0 m<sup>2</sup>  
 Kerrosala n. 1950 m<sup>2</sup>  
 Tonttitehokkuus 0,43

### Vaihe 2

Tontin pinta-aa 2718,7 m<sup>2</sup>  
 Kerrosala 2450 m<sup>2</sup>  
 Tonttitehokkuus 0,90

### Yhteensä

Tontin pinta-ala **7207,7 m<sup>2</sup>**  
 Kerrosala **4400 m<sup>2</sup>**  
 - kerrostalot 3500 k-m<sup>2</sup>  
 - rivitalot 900 k-m<sup>2</sup>  
 Tonttitehokkuus **0,61**

### Autopaikkatarve

- kerrostalot (1ap/85k-m <sup>2</sup> )	42 ap
- rivitalot (2 ap/asunto)	16 ap
<b>Yhteensä</b>	<b>58 ap</b>

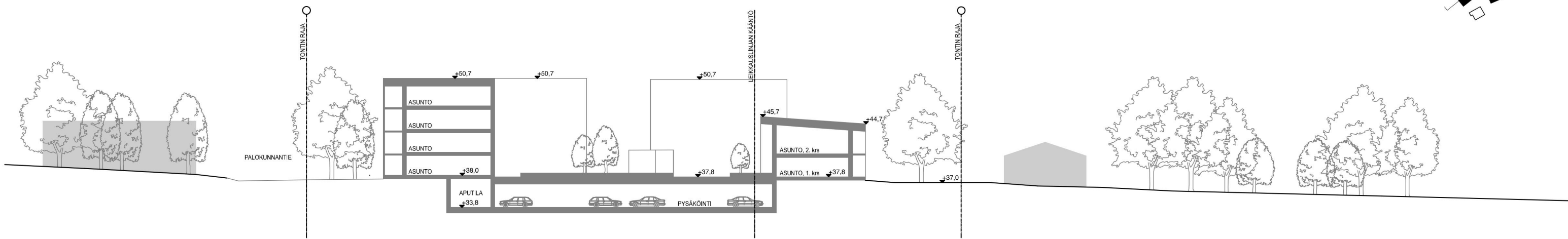
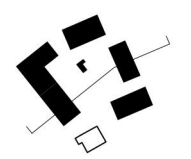
Liite 1 / Bilaga 1 (1/2)  
 Maankäyttöluonnos - Markanvändningsutkast  
 Ak 217  
 Osa korttelia 49, Bredantie15-17  
 En del av kvarter 49, Bredavägen 15-17  
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring



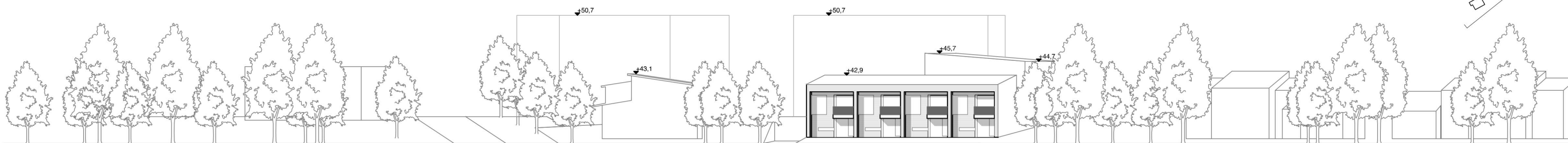
Liite 1 / Bilaga 1 (2/2)  
 Kellariluonnos - Källarplan utkast  
 Ak 217  
 Osa korttelia 49, Bredantie15–17  
 En del av kvarter 49, Bredavägen 15–17  
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring



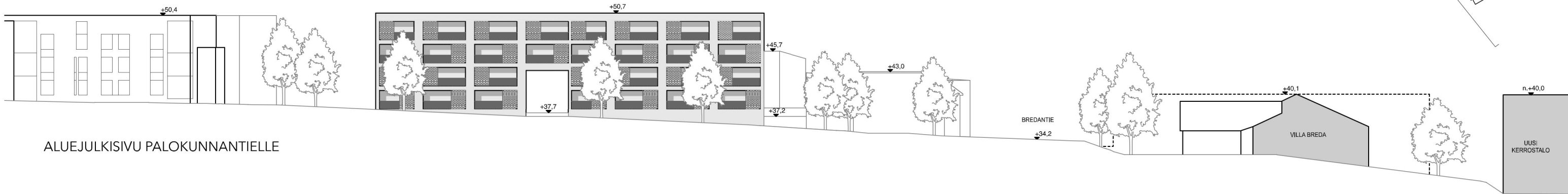
Liite 2 / Bilaga 2  
 Leikkaukset / Skärningar  
 Ak 217  
 Osa korttelia 49, Bredantie15–17  
 En del av kvarter 49, Bredavägen 15–17  
 asemakaavan muutos - detaljplaneändring



POIKKILEIKKAUS BREDANTIEN SUUNTAISESTI



ALUEJULKISIVU BREDANTIELLE



ALUEJULKISIVU PALOKUNNANTIELLE





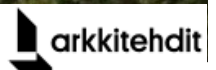
NÄKYMÄ BREDANTIETÄ POHJOISEEN

16.1.2018



NÄKYMÄ BREDANTIETÄ ITÄÄN

16.1.2018



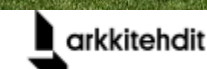
Liite 3 / Bilaga 3 (1/2)  
Havainnekuva / Illustration  
Ak 217  
Osa korttelia 49, Bredantie15–17  
En del av kvarter 49, Bredavägen 15–17  
asemakaavan muutos - detaljplaneändring





NÄKYMÄ BREDANTIETÄ

16.1.2018



NÄKYMÄ SISÄPIHALTA

16.1.2018



Liite 3 / Bilaga 3 (2/2)  
Havainnekuva  
Illustration  
Ak 217  
Osa korttelia 49,  
Bredantie15-17  
En del av kvarter 49,  
Bredavägen 15-17  
asemakaavan muutos  
- detaljplaneändring



# Blankett för uppföljning av detaljplanen

## Detaljplanens basuppgifter och sammandrag

Kommun	Grankulla	Datum för ifyllande	15.11.2024
Planens namn	Bredavägen 15-17		
Datum för godkännande		Förslagsdatum	29.1.2018
Godkännare		Anmält datum för anhängiggörande	19.1.2016
Permanent plankod		Producentens plankod	Ak 217
Planområdets areal [ha]	0,7856	Ny areal för detaljplan [ha]	
Underjordiska utrymmenas areal [ha]	0,3086	Arealen för den ändrade detaljplanen [ha]	0,7856

### Stranddetaljplan

Strandlinjens längd [km]

Byggplatser [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

Byggplatser för fritidshus [antal]

Byggplatser med egen strand

Byggplatser utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m <sup>2</sup> ]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m <sup>2</sup> ±]
Sammanlagt	0,7857	100,01	4670	0,59	0,0001	2960
A sammanlagt	0,7857	100,0	4670	0,59	0,2719	3750
P sammanlagt						
Y sammanlagt					-0,2718	-790
C sammanlagt						
K sammanlagt						
T sammanlagt						
V sammanlagt						
R sammanlagt						
L sammanlagt						
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m <sup>2</sup> ]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m <sup>2</sup> ±]
Sammanlagt	0,3068	39,05	0	0,3068	0

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring av skyddade byggnader	
	[antal]	[k-m <sup>2</sup> ]	[antal ±]	[k-m <sup>2</sup> ±]
Sammanlagt	0	0	0	0

# Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m <sup>2</sup> ]	Exploatering [e]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m <sup>2</sup> ±]
<b>Sammanlagt</b>	<b>0,7857</b>	<b>100,01</b>	<b>4670</b>	<b>0,59</b>	<b>0,0001</b>	<b>2960</b>
<b>A sammanlagt</b>	0,7857	100,0	4670	0,59	0,2719	3750
A	0,7207	91,7	4450	0,62	0,7207	4450
AO	0,0650	8,3	220	0,34	0,0650	220
AO-14					-0,0650	-220
AP-1					-0,4488	-700
<b>P sammanlagt</b>						
<b>Y sammanlagt</b>					-0,2718	-790
YL-1					-0,2718	-790
<b>C sammanlagt</b>						
<b>K sammanlagt</b>						
<b>T sammanlagt</b>						
<b>V sammanlagt</b>						
<b>R sammanlagt</b>						
<b>L sammanlagt</b>						
<b>E sammanlagt</b>						
<b>S sammanlagt</b>						
<b>M sammanlagt</b>						
<b>W sammanlagt</b>						

Underjordiska utrymmen	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [k-m <sup>2</sup> ]	Ändring av areal [ha ±]	Ändring av våningsyta [k-m <sup>2</sup> ±]
<b>Sammanlagt</b>	<b>0,3068</b>	<b>39,05</b>	<b>0</b>	<b>0,3068</b>	<b>0</b>
ma/p	0,3068	100,0	0	0,3068	0