

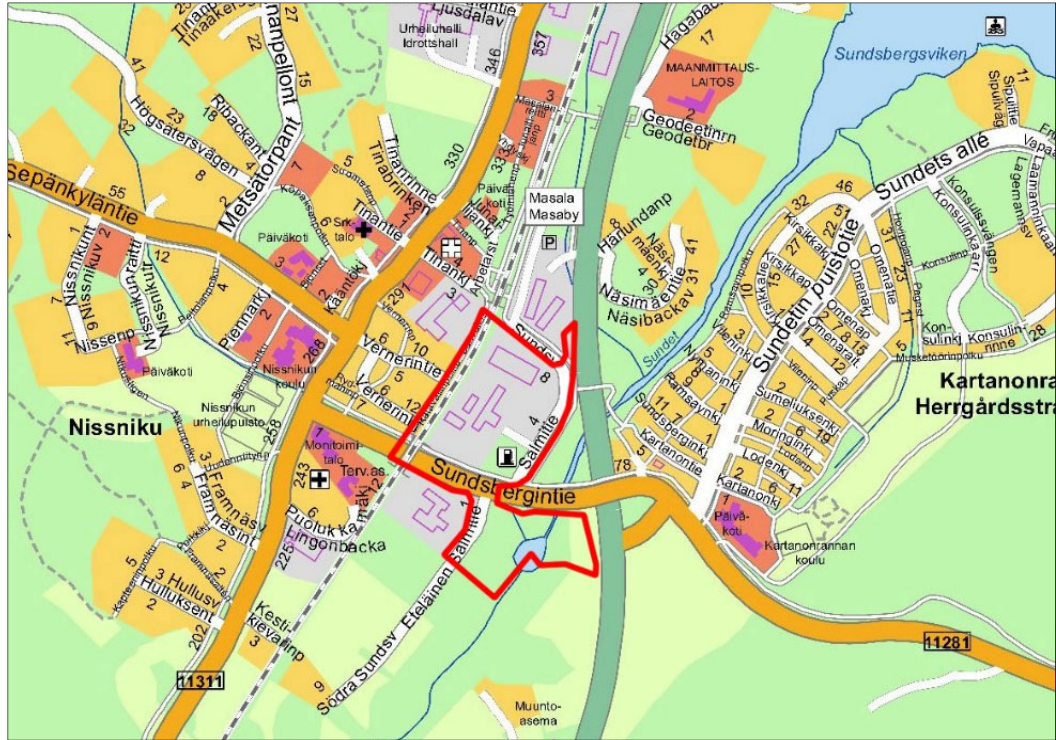
MASALANPORTIN ASEMAKAAVA

ASEMAKAAVAN SELOSTUS

MASALANPORTIN ASEMAKAAVA

Asemakaavan muutos koskee Masalan keskustan asemakaavoja (kortteli 2034 sekä lähivirkistys-, suojaviher-, luonnonsuojelu-, vesi-, katu-, ja rautatie- ja yleisen tien alueet), Masalan keskusta k2054 ja k2055 (luonnonsuojelu- ja lähivirkistysalue).

Asemakaavan muutoksella muodostuvat korttelit 2034 ja 2064-2066 sekä niihin rajautuvat katu-, tie-, lähivirkistys-, luonnonsuojelu- ja erityisalueet.



Piirustukset	Asemakaavan muutoksen selostus koskee 10.6.2019 päivättyä kaavakarttaa (piirustusnumero 3375) ja havainnekuvaa (piirustusnumero 3376).
Kaavoittaja	Kirkkonummen kunta, Kaavoitus- ja liikennejärjestelmäpalvelut, PL 20, 02401 Kirkkonummi kaavoitusarkkitehti Anniina Lehtonen, etunimi.sukunimi(at)kirkkonummi.fi, puh: 040-126 9253
Kaavan laatija	FCG Finnish Consulting Group arkkitehti Arja Sippola
Vireilletulo	kuulutus 17.6.2016
Käsittelyt	<u>Osallistumis- ja arviointisuunnitelma</u> yhdyuskuntatekniikan lautakunta 19.5.2016 (§ 39) yhdyuskuntatekniikan lautakunta 16.2.2017 (§ 39, tark. osallistumis- ja arviointisuunnitelma) kuntatekniikan lautakunta 17.5.2018 (§ 39, tark. osallistumis- ja arviointisuunnitelma) <u>Asemakaavaaluonnos</u> yhdyuskuntatekniikan lautakunta 20.4.2017, 23.11.2017 Nähtävillä 18.12.2017 - 24.1.2018. <u>Asemakaavaehdotus</u> kuntatekniikan lautakunta 18.10.2018 § 137 kunnanhallitus 19.11.2018 § 366 Nähtävillä 10.12.2018-25.1.2019 (MRL 65§ MRA 27§) <u>Asemakaavan hyväksyminen</u> kuntatekniikan lautakunta 23.5.2019 § 80 kunnanhallitus 10.6.2019 § 205 kunnanvaltuusto 2.9.2019 § 72 lainvoimainen 24.10.2019
Asianumero	87/10.02.03/2019

KAAVASELOSTUKSEN SISÄLLYSLUETTELO

1	TIIVISTELMÄ	5
1.1	ASEMAKAAVA	5
1.2	KAAVAPROSESSIN VAIHEET	5
1.3	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	6
2	LÄHTÖKOHDAT	6
2.1	Selvitys suunnittelualueen oloista	6
2.1.1	Alueen yleiskuvaus	6
2.1.2	Luonnonympäristö	6
2.1.3	Rakennettu ympäristö	11
2.1.4	Melu	15
2.1.5	Pilaantuneet maat	16
2.2	Suunnittelutilanne	16
3	ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET	21
3.1	Asemakaavan suunnittelun tarve	21
3.2	Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset	21
3.3	Osallistuminen ja yhteistyö	22
3.3.1	Osalliset	22
3.3.2	Vireilletulo	22
3.3.3	Osallistuminen, vuorovaikutusmenettelyt ja viranomaisyhteistyö	23
3.4	Maankäytösopimukset	23
3.5	Asemakaavan tavoitteet	24
3.5.1	Lähtöaineiston antamat tavoitteet	24
3.5.2	Kaavoitusprosessin aikana syntyneet tavoitteet	24
3.6	Asemakaavaratkaisun vaihtoehtojen tarkastelu	25
4	ASEMAKAAVAN KUVAUS	31
4.1	Kaavan sisältö	31
4.2	Aluevaraukset	32
4.2.1	Korttelialueet	32
4.2.2	Muut alueet	33
4.3	Kaavan vaikutukset	34
4.4	Kaavamerkinnot ja -määräykset	38
4.5	Nimistö	38
5	ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN	38
5.1	Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat	38

LUETTELO KAAVASELOSTUKSEN LIITTEISTÄ:

Liite 1	Asemakaavan mitoitustaulukko
Liite 2	Ote ajantasa-ase­makaavasta
Liite 3	Maanomistuskartta
Liite 4	Pienennös kaavakartasta ja –määräyksistä
Liite 5	Havainnekuva
Liite 6	Pysäköintiselvitys ja rakentamisen vaiheistus
Liite 7	Aluepoikkileikkaukset
Liite 8	Otteita Masalanportin luontoselvityksestä (kasvillisuus­selvitys, lepakkoselvitys, viitasammakkoselvitys), FCG Oy, 2016 – 2017
Liite 9	Ote Masalan senioripuiston asemakaavan meluselvityksestä, FCG 2018
Liite 10	Ote Masalan senioripuiston asemakaavan tärinäselvityksestä, FCG 2018
Liite 11	Ote Masalanportin pilaantuneiden maa-alueiden selvityksestä, FCG Oy, 2016, sisältäen Paloaseman alueen pohjatutkimuskairaukset
Liite 12	Ote Masalan senioripuisto ilmanlaaturaportista, 24.1.2017 FCG Suunnittelu ja tekniikka
Liite 13	Kaava-alueen viher- ja virkistysverkosto
Liite 14	Pelastustiekaavio
Liite 15	Lumenkasauskaavio

LUETTELO KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALEISTA:

- Masalan osayleiskaava (luonnos)
- Kirkkonummen kuntastrategia 2018-2021, Kirkkonummen kunta, 2017
- Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040, Pöyry Finland Oy, 2014
- Kirkkonummen hulevesiohjelma 2017
- Masalan ja Luoman alueen luontoselvitys, Enviro Oy, 2015
- Masalanportin liikenteen toimivuustarkastelu, FCG Oy, 2017
- Masalan laatu- ja ympäristösuunnitelma, FCG Oy, 2016
- Masalantien yleissuunnitelma, FCG Oy, 2016
- Kantatien 50 (Kehä III) aluevaraussuunnitelma, Destia Oy, 2016
- Kantatien 50 (Kehä III) aluevaraussuunnitelman meluselvitys, Destia Oy, 2016
- Espoo – Kirkkonummi lähijunaliikenteen kehittämisen liikenteellinen ja ratatekninen selvitys, Sito Oy, 2009
- Kirkkonummen kunnan hulevesimalli, FCG Oy, 2016
- Masalanportin kunnallistekniikan yleissuunnitelma (sisältää hulevesien hallintasuunnitelman), FCG Oy, 2019
- Tarkastelu Salmitien uuden linjauksen edellyttämistä rakenteista Kehä III:n reunassa, FCG Oy, 2017
- Masalanportin asemakaava-alueen kävely- ja pyöräily-yhteydet, FCG Oy, 2019

1 TIIVISTELMÄ

1.1 ASEMAKAAVA

Kaavahanke sisältyy Kirkkonummen kaavoitusohjelmaan 2019-2023. Asemakaavan muutos on tullut vireille yksityisen maanomistajan aloitteesta.

Rakennusoikeus lisääntyy nykyisillä kaavoitetuilla KTY -korttelialueilla noin 6 500 k-m². Täysin uutena toimintona kaavassa osoitetaan korttelin 2066 paloasema ja hätkäkeskus.

Asemakaava mahdollistaa 3400 k-m²:n suuruisen vanhusten hoivakodin ja 1000 k-m²:n suuruisen päiväkodin (P) sekä yhteensä 6 800 k-m² käsittävien vanhusten palveluasuntojen (P) rakentamisen Salmittien, Sundsbergintien ja radan rajaamalle alueelle. Vanhusten palvelutalon ympärille on osoitettu myös tavanomaista asuinrakentamista (AK) yhteensä 9 600 k-m², ja asumisen aputiloja (yht) 1 640 k-m². Palvelurakennusten korttelialueille (P) saa sijoittaa yhteensä 400 k-m² sallitusta kerrosalasta myymälätiloja. Näin muodostuvan korttelin sisälle on merkitty asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue leikki- ja oleskelualue varten (AH) vanhusten palvelutalon ja päiväkodin viereen. Kerrostalotonttien pysäköintipaikat (LPA) on osoitettu keskitetysti korttelin länsi- ja itäreunalle, jossa niiden autosuojat (a) toimivat osittain myös asuntojen melusuojuksena rakentamisen vaiheistuksessa.

Asemakaavalla mahdollistetaan lisäksi paloaseman rakentaminen Eteläisen Salmittien varteen (P). Asemakaava turvaa myös kylmäaseman (LH) toiminnan jatkumisen. Kylmäaseman katokselle on osoitettu kerrosala. Salmittien katulinjaus muuttuu niin, että se ja Eteläinen Salmittie liittyvät Sundsbergintiehen samalla kiertoliittymällä. Myös Sundsbergintien katulinjaus siirtyy Kehä III:n liittymän parantamisen vuoksi. Asemakaavassa varaudutaan lisäksi uuden kaupunkiraitteen tilavarauksiin ja muutoksiin juna-aseman ympäristössä. Jalankulun ja pyöräilyliikenteen vaihtoehtoinen yhteys Salmittieltä kaava-alueen läpi Masalan juna-asemalle on tarkoitus hoitaa Salmipolun ja Salmittien välissä erillisellä sopimuksella rata-alueen puolella siihen saakka, kunnes suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitsevan toimitilarakennustontin (KTY) käyttötarkoitus muuttuu. Tällöin pp-yhteys voidaan osoittaa KTY -korttelialueen pohjoislaitaan. Kaavassa osoitetaan lisäksi suunnittelualueen ja Suvimäen yhdistävän jalankulun ja pyöräilyn sillan lähtöalue.

Myös Sundetin luonnonsuojelualue (SL) säilyy asemakaavassa ennallaan. Vesialue (w) on merkitty aiemmasta poiketen ainoastaan sen osa-alueeksi.

Asemakaavan kokonaisrakennusoikeus on 32 470 k-m² sisältäen aputilat, korttelitalon, autokatokset ja kylmäaseman katoksen. Asemakaava tuo alueelle noin 440 uutta asukasta ja arviolta 110 uutta työpaikkaa vanhusten hoivakotiin, päiväkotiin, palveluasumiseen ja muihin palveluihin. Paloasemaan sijoittuu arviolta 20 työpaikkaa.

1.2 KAAVAPROSESSIN VAIHEET

Asemakaavaan on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on hyväksytty yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 19.5.2016 (§39). Kaavan vireille tulosta on kuulutettu 17.6.2016. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on tarkistettu kaava-alueen, aikataulun, selvitysten ja osallisten osalta yhdyskuntasuunnittelun lautakunnan kokouksessa 17.2.2017. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty uudelleen 17.5.2018 aluerajauksen ja aikataulun osalta. Kaavaluonnos käsiteltiin yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 23.11.2017 (§ 75/MRL 62§ a MRA 30§) ja oli nähtävillä 18.12.2017 - 24.1.2018.

Kaavaehdotus käsiteltiin kuntatekniikan lautakunnassa 18.10.2018 ja kunnanhallituksessa 19.11.2018. Nähtävillä kaavaehdotus oli 10.12.2018-25.1.2019 välisenä aikana ja samalla pyydettiin viranomaisilta lausunnot. Lausuntoja saatiin 13 kpl, mutta muistutuksia ei yhtään.

1.3 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Tavoitteena on, että asemakaava hyväksytään alkusyksystä 2019. Mitä todennäköisimmin kunnallistekniikan rakennussuunnittelu käynnistyy vuonna 2019 ja rakentaminen vuonna 2020, mikä mahdollistaisi talorakentamisen käynnistämisen viimeistään vuonna 2021. Ensimmäisen vaiheen talorakentaminen voi kuitenkin käynnistyä jo ennen kuin kunta on rakentanut kadut ja kunnallistekniikan, sillä tontteja on mahdollista rakentaa ja käyttää tukeutuen olemassa oleviin katuyhteyksiin ja rakennusaikaisiin järjestelyihin. Tontin puolella voi rakennusaikaisia yhteyksiä toteuttaa vapaasti. Jos rakennukset valmistuvat ennen kuin kunnallistekniikka on valmis, tonttien järjestelyä ja liikennöintiä voidaan hoitaa tilapäisten rakenteiden kautta nykyistä siisääntulotietä pitkin. Myös melusuojausta voidaan järjestää väliaikaisesti.

Masalanportin eritasoliittymää koskevan tiesuunnitelman muutoksen laatiminen on juuri käynnistynyt ELY-keskuksen toimesta. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos arvioi Masalan paloaseman toteutuvan vuosina 2026-2027.

2 LÄHTÖKOHDAT

2.1 Selvitys suunnittelualan oloista

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Masalassa rantaradan, Kehä III:n ja Sundsbergintien muodostamassa liikenteellisessä solmukohtassa. Suunnittelualueen kokonaispinta-ala on noin 13 ha, joka on pääosin yksityisessä omistuksessa. Muita maanomistajia ovat Kirkkonummen kunta ja Suomen valtio.

Suunnittelualueella toimii tällä hetkellä metallialan yrityksiä, koiraurheilupalveluita tarjoava agilykeskus sekä polttoaineen kylmäasema. Alueella on vain yksi asukas (tilanne-syyskuussa 2018). Suunnittelualue kuuluu kunnallistekniikan piiriin.

Alue sijaitsee lähellä Masalan juna-asemaa, jonne on matkaa noin 300 metriä. Lähimmät palvelut sijaitsevat radan länsipuolella Masalantien lähiympäristössä, josta löytyy mm. kaksi päivittäistavarakauppaa, päiväkoteja, ala- ja yläkoulu, lukio, terveyskeskus, monitoimitalo, kirjasto, yksityinen liikuntakeskus, kirkko sekä urheilupuiston virkistys- ja liikunta-palvelut. Myös läheiseltä Kartanonrannan asuinalueelta löytyy koulu, päiväkoteja sekä ulkoilu- ja lenkipolkuja.

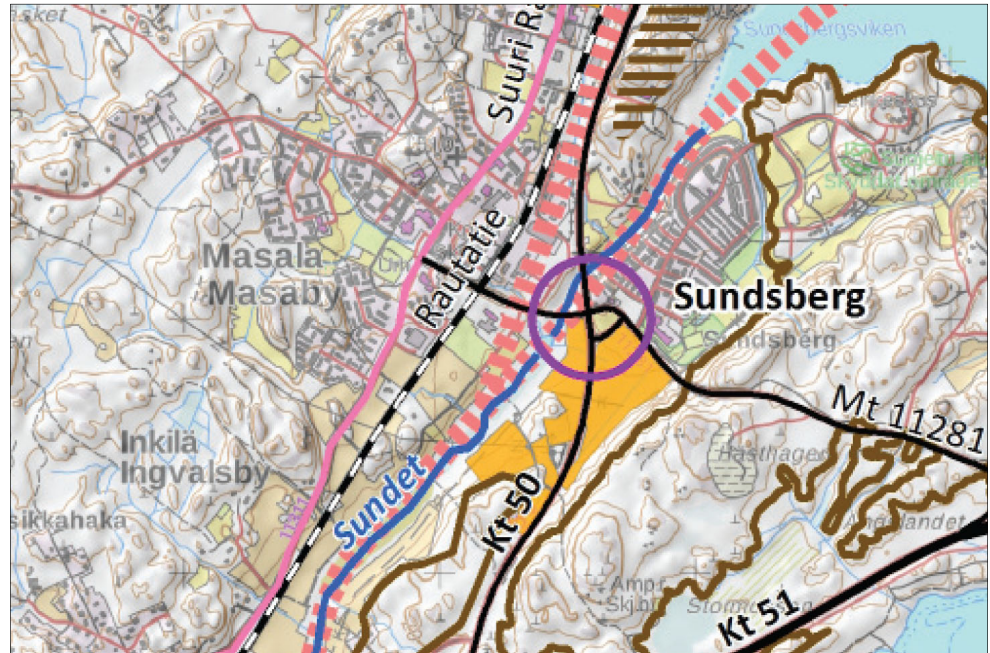
Alue on pinnanmuodoiltaan tasaista Sundetin laaksoa lukuun ottamatta ja maaperältään pääasiassa savea.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemarakenne

Suunnittelualueen poikki kulkeva Sundetin puro sijoittuu luonnis-koillisuuntaiseen murroslaaksoon, joka alkaa Pikkalanlahdelta Kirkkonummen ja Siuntion rajalta ja jatkuu Tuusulanjärvelle asti. Suunnittelualueen matalin kohta +4 mpy sijaitsee juuri Sundetissa.

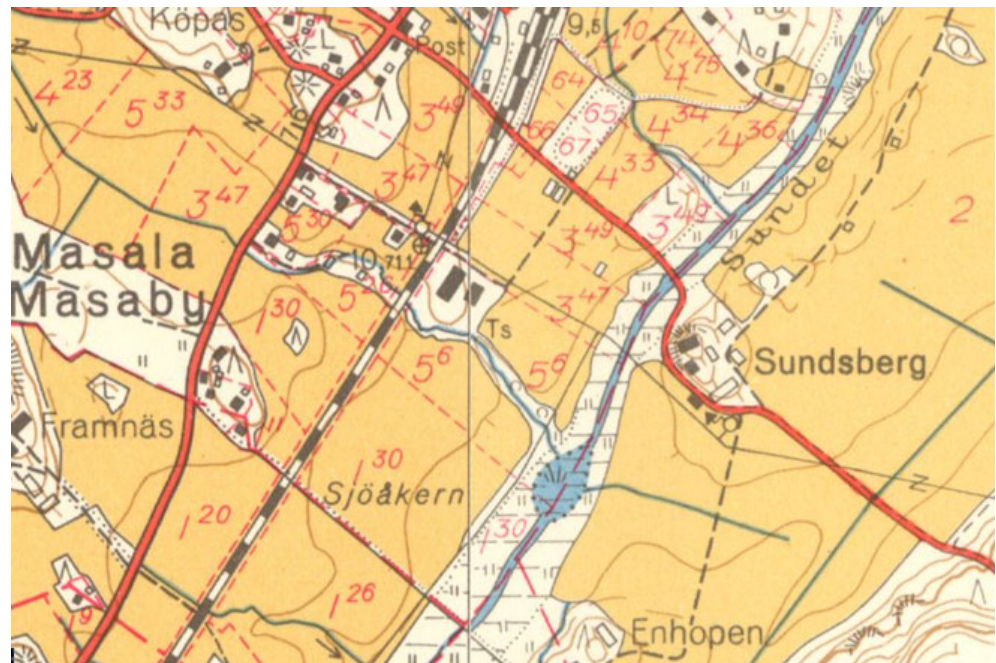
Masalan eritasoliittymän eteläpuolella alkaa Sundetin ja selänteiden rajaama avoin peltolaakso. Kehä III:n ja Sundsbergintien risteyksessä sijaitseva kallio muodostaa tiiviin maisemallisen solmukohdan, joka näkyy avoimen peltolaakson ja Kehä III:n tiealueiden ansiosta kaikista suunnista.



Kuva 1: Alueen maisemarakenne (Lähde: Kehä III välillä kantatie 51 – Mankki aluevaraus-suunnitelma, ELY-keskus ja Destia Oy, 2016).

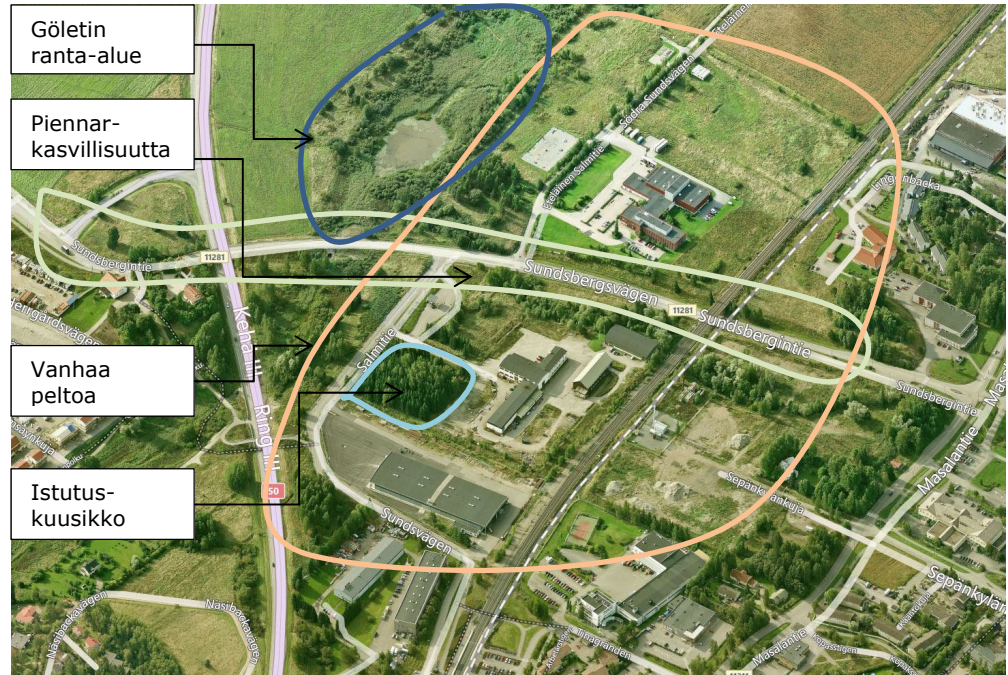
Kasvillisuus

Suunnittelualue oli vielä 1960-luvulla pääosin peltoa lukuun ottamatta Sundetin rantaniittyjä sekä alueen halki virtaavaa puroa.

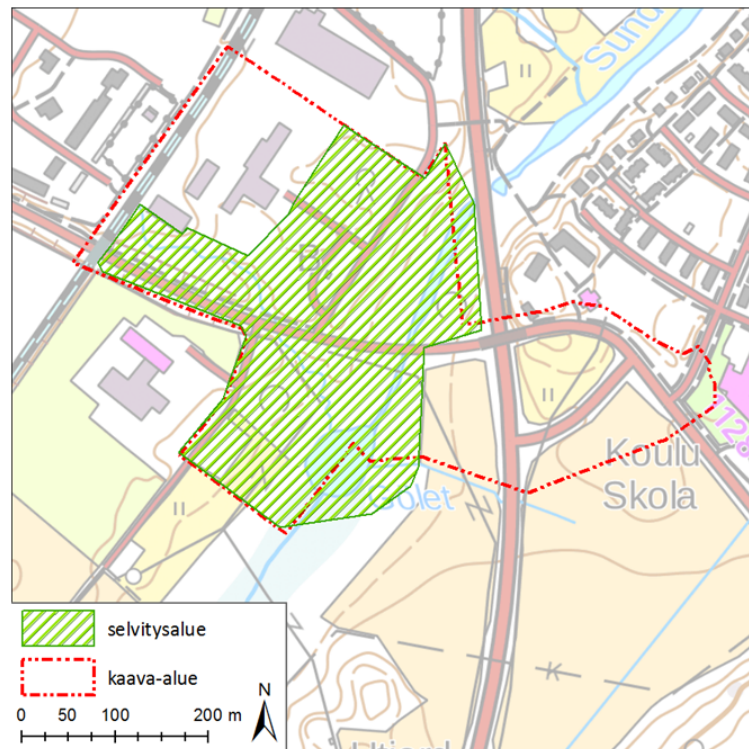


Kuva 2. Peruskarttaote Masalan alueelta vuodelta 1961 (MML 2016).

Nykyisellään alueelle sijoittuu rakennettua ympäristöä, vanhaa, käytöstä poistettua, heinittynyttä ja osin metsittynyttäkin peltoaluetta, teiden piennarkasvillisuutta, pieni istutuskuusikko alueen pohjoisosassa sekä Göletin kosteita ranta-alueita.



Kuva 3. Kasvillisuuden osa-alueet.

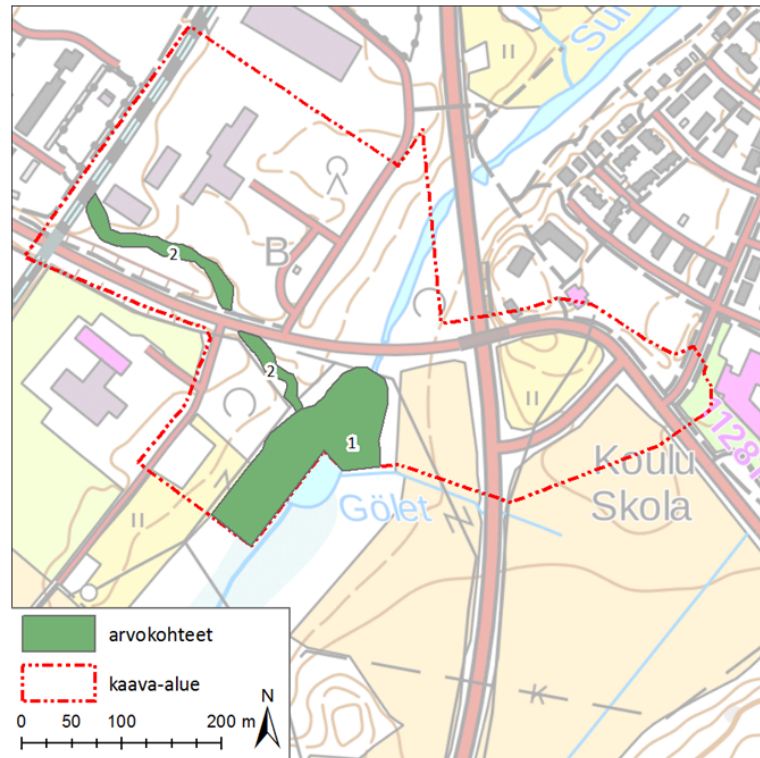


Kuva 4. Masalanportin asemakaava-alue sekä kasvillisuusselvityksen selvitysalue.

Suunnittelualueelta on laadittu asemakaavoitusta varten kasvillisuusselvitys (Masalanportin asemakaava-alueen kasvillisuusselvitys, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2016).

Selvityksen mukaan suunnittelualueen arvokkaimmat kasvillisuuskohteet ovat

1. Göletin lampi lähiympäristöineen: arvoluokka 3, paikallisesti erittäin arvokas
2. nimetön oja: arvoluokka 1, joitain kasvillisuusarvoja



Kuva 5. Kasvillisuuden arvokohteet kaava-alueella.

Luontoselvityksessä todetaan, että Göletin alue on linnusto- ja kasvillisuusarvojensa puolesta paikallisesti erittäin arvokas ja että lammen ympäristö on Metsälain 10 §:n mukainen kohde. Lisäksi alle yhden hehtaarin suuruisena lampena Gölet on vesilain 11 §:n nojalla suojeltu niin, että sen luonnontilan vaarantaminen on kielletty.

Luontoselvityksessä esitetään, että vesialue rantavyöhykkeineen jätetään rakentamisen ulkopuolelle, jotta ekologinen yhteys alueella säilyy.

Luontoselvityksen mukaan kohteen ominaispiirteet säilyvät, jos se osoitetaan kaavassa joko luonnonsuojelualueena (SL) tai virkistysalueena (VL).

Gölettiin laskevalla purolla sen sijaan on luontoselvityksen mukaan vain vähäisiä luontoarvoja eikä alueella todennäköisesti esiinny uhanalaista lajistoa tai uhanalaisia luontotyyppisiä. Kohde on myös melko roskainen ja alueella esiintyy haitallista vieraslajia, jättibalsamia. Alueella on kuitenkin jonkin verran lahoppuustoa ja puron lähiympäristö on mahdollinen Metsälain 10 §:n mukainen kohde. Luontoselvityksessä todetaan siksi, että kohteen jättäminen rakentamisen ulkopuolelle lisäisi luonnon monimuotoisuutta alueella.

Luontoselvityksen mukaan alueella ei havaittu uhanalaisia, silmälläpidettäviä, luontodirektiivin liitteiden II tai IV kasvilajeja tai kansainvälisiä vastuulajeja.



Kuva 6. Göletin lammen ympäristö on Metsälain 10 §:n mukainen kohde.



Kuva 7. Puron reunojen kasvillisuus on tiheää ja rytekköistä. Alueella esiintyy jättibalsamia, joka on vieraslaji.

Eläimistö

Suunnittelualueelle on laadittu asemakaavoitusta varten lepakkoselvitys (Masalanportin asemakaava-alueen lepakkoselvitys, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2016). Suunnittelualan mahdollinen lepakkolajisto ja lepakoille arvokkaat alueet on kartoitettu yöaikaan tehtävällä detektorikartoituksella Suomen lepakkotieteellisen yhdistyksen kartoitusmenetelmiä soveltaen (SLTY 2012). Yölliset detektorikartoitukset tehtiin 8.-9.7. klo 23.00–01.00. ja 5.-6.8. klo. 22.00–01.30.

Selvityksen perusteella kaava-alueella ei ole lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja tai lepakoille tärkeitä ruokailualueita, jotka pitäisi erityisesti huomioida maankäyttöä suunniteltaessa.

Kirkkonummen kunnan ympäristösuunnittelija Merja Puomies on kartoittanut mahdollisten liito-oravien esiintymisen suunnittelualueella 26.7.2016 tehdyllä maastokäynnillä. Tehtyjen tarkastelujen perusteella on epätodennäköistä, että alueelta löy-

tyy liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja. Puronvarsi jää rakentamisen ulkopuolelle lukuun ottamatta uutta Sundsbergintien kiertoliittymäaluetta, joten alueen luontoarvot ja eläinten mahdolliset elinympäristöt säilyvät pääosin ennallaan.

Masalanportin alueelle on laadittu viitasammakkoselvitys lajin aktiivisimpaan kutuikaan keväällä 2017 (Masalanportin asemakaava-alueen viitasammakkoselvitys, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2017). Maastokartoitus on tehty 5.5.2017. Alueelta ei tehty havaintoja viitasammakosta.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Taajamakuva

Suunnittelualue näyttäytyy Kehä III:lle pääasiassa vehreänä luonnonmukaisena ympäristönä, josta matalahkot teollisuushallit ja niiden pysäköinti- ja ulkovarastointialueet pilkkottavat vain vähän tiealueen maavallien vuoksi. Mikään ei anna viitteitä siitä, että lähistöllä sijaitsee Kirkkonummen yksi päätaajamista.

Kehä III:n kupeessa sijaitseva kallio ja sen päällä sijaitseva vaalea suojelurakennus toimivat maamerkinä etelän suunnasta katsottuna. Sundsbergintien silta ja kävelysilta rytmittävät myös Kehä III:n näkymiä. Kartanonranta erottuu rakennettuna alueena sekä Kehä III:lle että Sundsbergintielle.

Sama vehreä ja luonnonmukainen taajamakuva jatkuu Sundsbergintielläkin osin radan alle laskeutuvan tielinjauksen vuoksi: Kylmäasema sekä teollisuus- ja varastohallit eivät näy juuri ollenkaan maavallien ja kasvillisuuden takaa. Korttelialueiden sisällä taajamakuvaa muodostavat hallimaiset rakennukset, joiden välissä kapeat puustokaistaleet sekä asfaltoidut piha-, pysäköinti- ja ulkovarastointialueet jakavat tontteja. Rakennukset eivät rajaa selkeästi katu- tai piha-alueita, minkä vuoksi väljästi toteutuneen alueen yleisilme on jäsentymätön.

Rakennettu ympäristö näkyy selvimmin rata-alueelle, mutta myös ratajulkisivu on em. syistä johtuen ryhdytön.



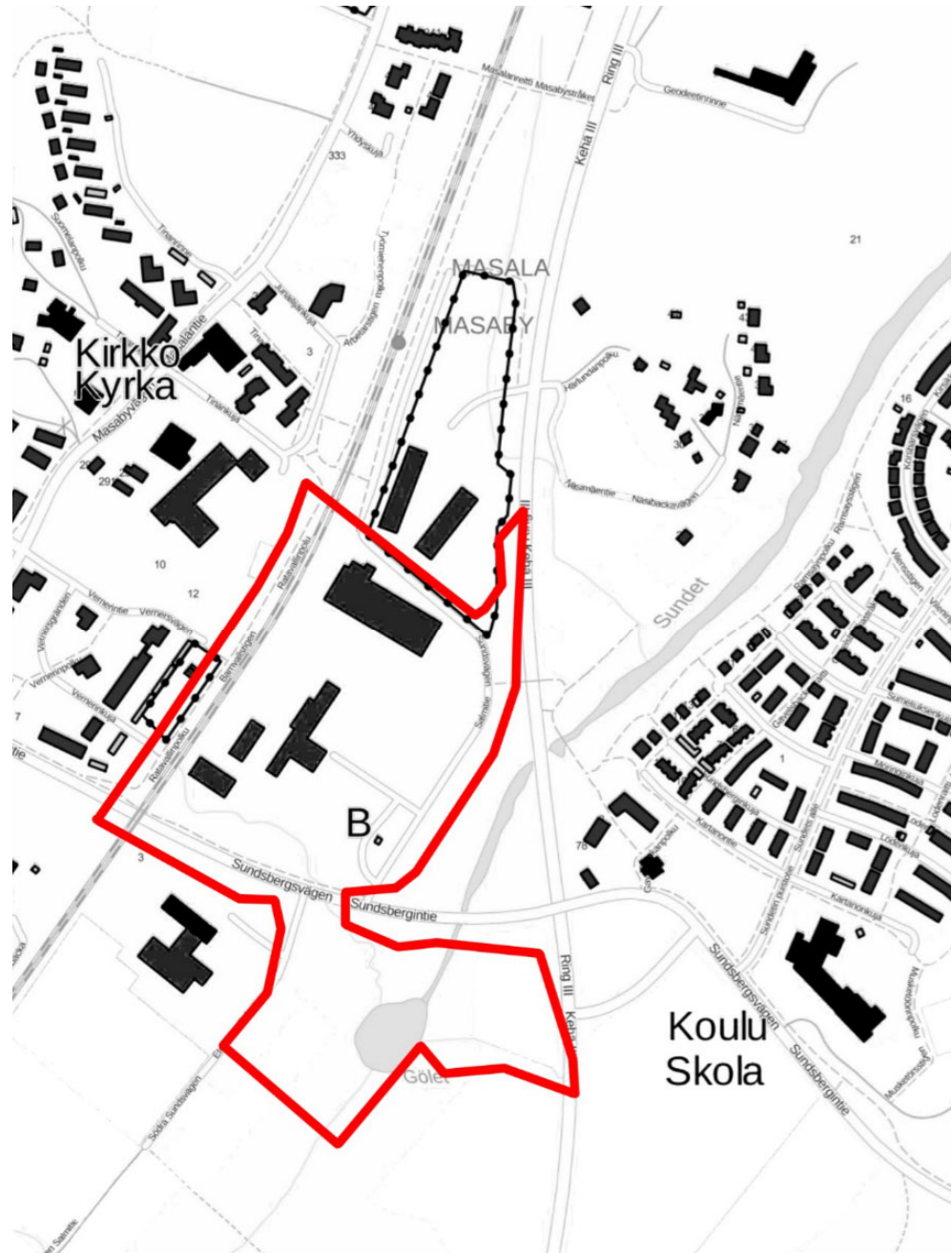
Kuva 8: Näkymä radan länsipuolelta suunnittelualueelle.

Rakennuskanta

Suunnittelualueella sijaitsee viisi 1980-2000-luvulla rakennettua teollisuus- ja varastorakennusta, joiden kokonaiskerrosala on noin 8000-9000 k-m². Tarkkaa lukua ei ole saatavilla puutteellisten rakennuslupatietojen vuoksi. Alueella ei ole asuinrakennuksia.

Alueella ei ole erityisiä arvoja rakennetun kulttuuriympäristön osalta. Museovirasto on aloitusvaiheen viranomaisneuvottelun yhteydessä todennut, ettei alueella ole liäs selvitystarpeita muinaismuistojen osalta.

Suunnittelualueella ei ole myöskään suojeltavia rakennuksia.



Kuva 9. Suunnittelualueen ja lähiympäristön rakennuskanta ja rakeisuus.

Kunnallistekniikka

Suunnittelualue kuuluu rakennetun kunnallistekniikan piiriin.

Vesi- ja viemäriinjat kulkevat nykyisillä katualueilla. Alueen poikki Salmityliltä radan suuntaan kulkee runkolinjoja. Alueen pohjoisreunassa kulkee kaukolämpöputki nykyisen Salmityn suuntaisesti. Lisäksi Sundsbergintien eteläpuolella kulkee Fortumin kaasuputki Eteläisen Salmityn suuntaisesti.

Caruna Oy:ltä on pyydetty suunnittelun tueksi ehdotus sähköjohtojen ratkaisusta alueella sekä muista sähkönsiirron kannalta tarpeellisista ratkaisuista. Pääratkaisuksi suositeltiin sähköjohtojen sijoittamista katualueelle maan alle. Lisäksi Caruna Oy esitti kahden puistomuuntamon sijoittamista uudisrakentamisen läheisyyteen.

Fortumin entinen kaasulinja on nykyisin Suomen kaasunergia Oy:n omistuksessa. Linja on poistettu käytöstä, mutta on edelleen paikallaan. Mikäli kaasulinjaa tarvitaan tulevaisuudessa alueella, tulee sen siirto katualueen yhteyteen tällöin ajankoh- taiseksi.

Alueen hulevedet johdetaan tällä hetkellä hulevesiverkostoon sekä suunnittelu- alueen itäpuolella kulkevaan Sundetin puroon. Asemakaavan muutosta varten on laa- dittu hulevesitarkastelu kunnallisteknisen yleissuunnitelman yhteydessä

Hulevesiselvityksessä suositellaan, että alueelle rakennetaan hulevesien pääviivy- tysallas nimettömän ojan yhteyteen Sundsbergintien pohjoispuolelle sekä kortteli- kohtaiset viivytysjärjestelmät. Göletin ranta-alueen läheisyys ei sovellu luontevasti viivytysaltaille meritulvakorkeuden riittämättömyyden vuoksi.

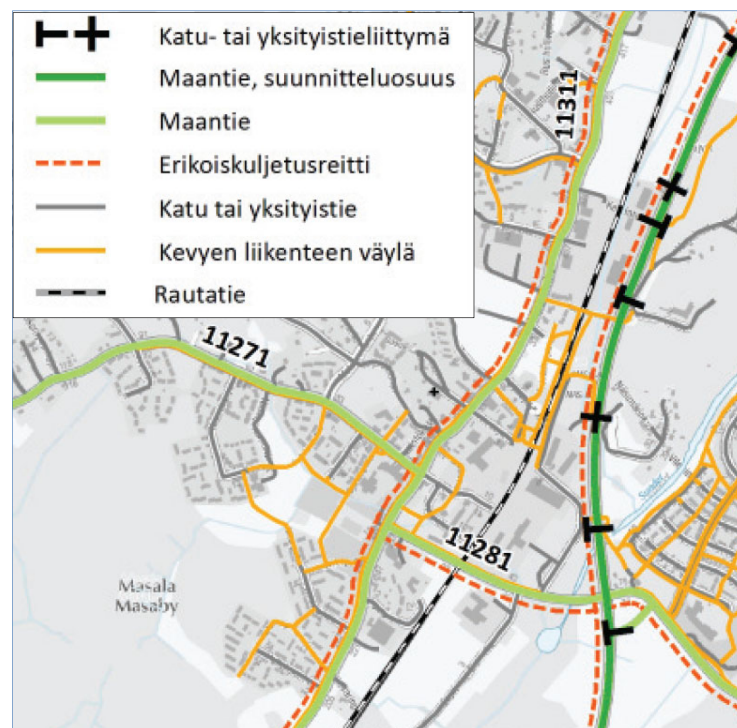
Katuverkko ja liikenne

Kantatie 50 (Kehä III) on pääkaupunkiseudun kehätie, joka yhdistää kaikki Helsin- gistä lähtevät säteittäiset pääväylät. Tie kulkee neljän kunnan alueella. Suunnittelu- alueen kohdalla tie on kaksikaistainen maantie, johon sijoittuu myös Sundsbergin eritasoliittymä.

Sundsbergintien pohjoispuolella kulkee Salmitie, joka toimii tällä hetkellä alueen ko- koojakatuna sekä yhteytenä Masalan junaseisakkeen liityntäpysäköintialueelle. Sundsbergintien eteläpuolella on Eteläinen Salmitie.

Kehä III:n liikennemäärät suunnittelualueen kohdalla olivat noin 10 100-11 500 ajo- neuvoa vuorokaudessa vuonna 2012. Raskaan liikenteen osuus tästä oli noin 9 pro- senttia. Sundsbergintien liikennemäärät olivat 3 600-5 300 ajoneuvoa vuorokau- dessa.

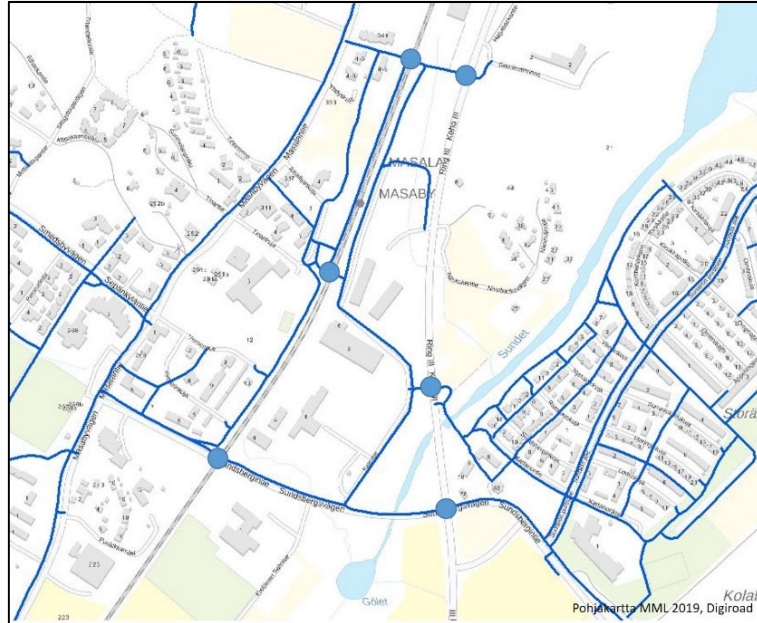
Kirkkonummen keskeisen taajamavyöhykkeen liikennejärjestelmäsuunnitelman 2040 liikenne-ennusteen mukaan Kehä III:n liikennemäärä olisi noin 20 000 ajoneu- voa vuorokaudessa vuonna 2040. Sundsbergintien liikennemäärä olisi noin 8 200 – 10 200 ajoneuvoa vuorokaudessa vuonna 2040.



Kuva 12. Liikenneverkko suunnittelualueella (Lähde: Kehä III välillä kantatie 51 – Mankki alue- varaussuunnitelma, ELY-keskus ja Destia Oy, 2016).

Jalankulun ja pyöräilyn yhteydet

Suunnittelualueelta on hyvät jalankulku- ja pyöräily-yhteydet Masalan keskustan suuntaan. Suunnittelualueella on yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä Sundsbergintien pohjoisreunassa sekä Salmitien varrella. Radan alikulkusilta sijoittuu välittömästi suunnittelualueen eteläpuolelle. Masalan seisakkeen ja radan alittava jalankulun ja pyöräilyn väylä sijoittuu noin 300 metriä suunnittelualueen pohjoispuolelle. Sundsbergintien lisäksi Kehä III:n poikki pääsee eritasossa jalan tai pyörällä Salmitien kohdalta (kävelysilta) sekä Masalanreittiä pitkin (alikulku).



Kuva 13. Jalankulku- ja pyöräilyväylät sekä ali-/ylikulut suunnittelualueen ympäristössä. Siniset viivat osoittavat jalankulku- ja pyöräilyväyliä ja siniset pallot ali- sekä ylikulkukohtia.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueelle on hyvät joukkoliikenneyhteydet. HSL:n linja-autoliikenteen reitit kulkevat Masalantiellä sekä Sundsbergintiellä. Lähimmät linja-autopysäkit sijaitsevat Sundsbergintiellä Masalan kirjaston kohdalla sekä Kartanonrannan kohdalla. Kaukoliikenteen linja-autopysäkit sijaitsevat Sundsbergin eritasoliittymässä.

Masalan asemalla on kaksi raidetta ja niillä hyväkuntoiset, vuonna 2005 uusitut laiturit. Aseman yhteydessä on kaksi liityntäpysäköintialuetta radan molemmin puolin. Radan länsipuolella on 38 autopaikkaa ja 102 pyöräpaikkaa sekä radan itäpuolella 89 autopaikkaa ja 32 pyöräpaikkaa.

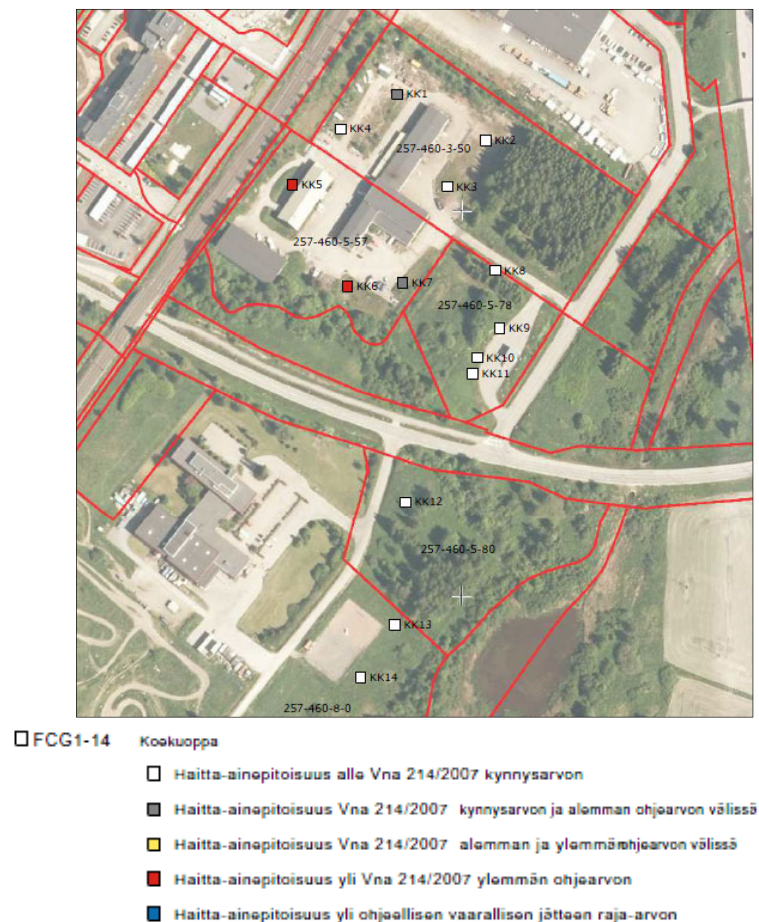
2.1.4 Melu

Suunnittelualueen sijaitsee kahden melulähteen – Kehä III:n ja rautatien – välissä. Alueen asemakaavoitusta varten on laadittu meluselvitys ja sen päivitykset (Masalanportin meluselvitys, FCG Suunnittelu ja Tekniikka Oy, 2016, 2017 ja 2018), joissa tutkittiin melun leviäminen eri toteutusvaiheissa. Meluselvityksen vaiheistuksessa on huomioitu tilanne Kehä III:n aluevaraussuunnitelman mukaisia parannustoimenpiteitä ennen ja niiden jälkeen. Rautatien lähiliikenteen ennusteissa on otettu huomioon Espoon tuleva kaupunkiraide ja sen lisäys paikallisliikenteeseen. Meluselvityksen kartat ovat tämän selostuksen liitteessä 9.

Koska korttelin käyttötarkoitus muuttuu merkittävästi, on hankealue tulkittu uudeksi alueeksi. Tällöin suositellaan sovellettavaksi seuraavia melun ohjearvoja: päiväajan ohjearvo on 55 dB ja yöajan 45 dB.

2.1.5 Pilaantuneet maat

Suunnittelualueella tehtiin selvitys mahdollisista pilaantuneista maa-alueista (ns. PIMA-selvitys, FCG Suunnittelu ja tekniikka Oy, 2016), mihin liittyen alueelta otettiin maanäytteitä syksyllä 2016. Alla olevassa kuvassa on esitetty koekuoppien sijainti. Punaisella merkityt koekuopat ylittävät haitta-ainepitoisuuksiltaan valtioneuvoston asetuksen 214/2007 ylempään ohjearvon. Kaavan mahdollistaman rakentamisen suhdetta pilaantuneisiin maihin käsitellään erikseen vaikutusten arvioinnissa kohdassa ympäristövaikutukset.



Kuva 14: PIMA-selvityksen tutkimuspiirustus, FCG Suunnittelu ja tekniikka, 2016.

2.2 Suunnittelutilanne

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvosto on hyväksynyt uudet valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet 14.12.2017. Tavoitteet astuivat voimaan 1.4.2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Ne on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä maakunnan suunnittelussa, kuntien kaavoituksessa ja valtion viranomaisten toiminnassa.

Alueidenkäyttötavoitteiden tehtävänä on

- varmistaa valtakunnallisesti merkittävien seikkojen huomioon ottaminen maakuntien ja kuntien kaavoituksessa sekä valtion viranomaisten toiminnassa,

- auttaa saavuttamaan maankäyttö- ja rakennuslain ja alueidenkäytön suunnittelun tavoitteet, joista tärkeimmät ovat hyvä elinympäristö ja kestävä kehitys,
- toimia kaavoituksen ennakko-ohjauksen välineenä valtakunnallisesti merkittävissä alueidenkäytön kysymyksissä ja edistää ennakko-ohjauksen johdonmukaisuutta ja yhtenäisyyttä sekä
- edistää kansainvälisten sopimusten täytäntöönpanoa Suomessa

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet välittyvät yleiskaavaan ja asemakaavaan osin maakuntakaavan kautta. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet käsittelevät seuraavia kokonaisuuksia, jotka ovat keskeisiä myös laadittavana olevassa asemakaavassa:

- toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- tehokas liikennejärjestelmä
- terveellinen ja turvallinen elinympäristö
- elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat
- uusiutumiskykyinen energiahuolto

Maakuntakaava

Alueella on voimassa Uudenmaan maakuntakaava (vahvistettu v. 2006) ja Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava (vahvistettu v. 2014). Neljännen vaihemaakuntakaavan ehdotus oli julkisesti nähtävillä 9.11.-9.12.2016.

Maakuntakaavassa Masalan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueeksi ja lähiympäristö tiivistettäväksi taajamatoimintojen alueeksi. Maakuntakaavassa on osoitettu myös päärata. Kehä III on osoitettu moottoriväylän merkinnällä.



Kuva 15. Uudenmaan vahvistettujen maakuntakaavojen yhdistelmä 2014. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu punaisella ympyrällä.

Uusimaa-kaava 2050

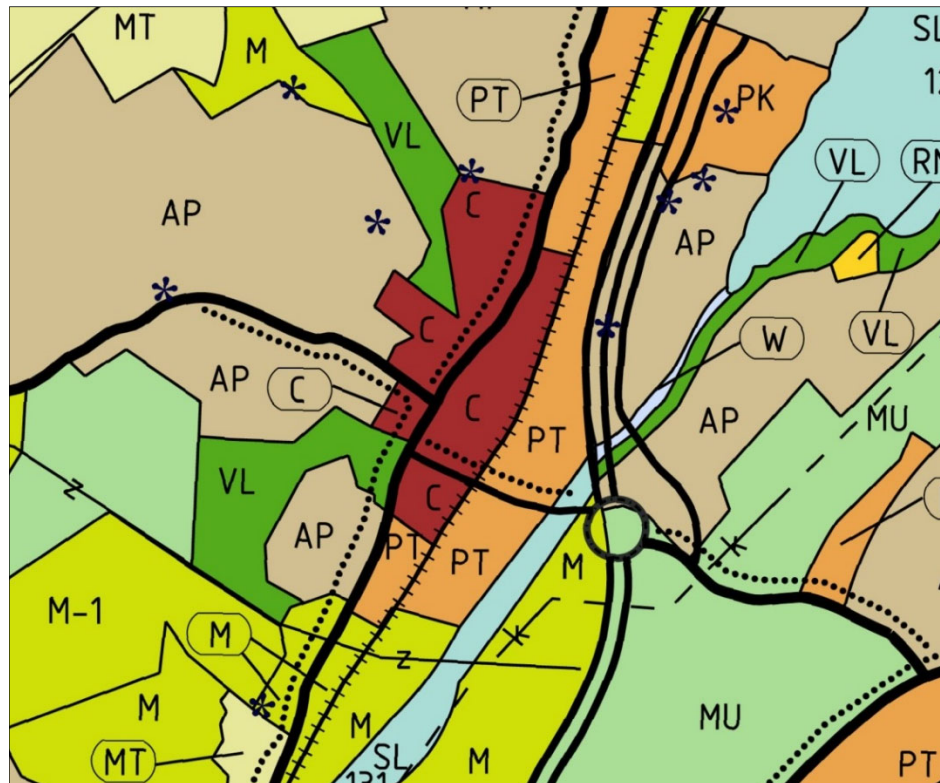
Uusimaa-kaavan 2050 kaavaehdotus tulee nähtäville syksyllä 2019. Uusimaa-kaava on kokonaismaakuntakaava, jossa käsitellään kaikki keskeiset maankäyttömuodot. Suunnittelualueena on koko Uusimaa ja aikatahtain vuodessa 2050. Kaava koostuu kolmen seudun vaihekaavoista, jotka laaditaan Helsingin seudulle, Itä-Uudellemaalle ja Länsi-Uudellemaalle. Kirkkonummi kuuluu Helsingin seudun vaihekaavaan. Seutujen kaavoja ohjaa Uudenmaan kokonaisuutta tarkasteleva Uudenmaan rakennesuunnitelma.

Masala on kuvattu keskustatoimintojen alueena ja keskuksena sekä osana taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä. Valtakunnallisesti ja/tai maakunnallisesti merkittävä kulttuuriympäristö on osoitettu Kuninkaantien eli Suuren Rantatien kohdalle.

Yleiskaava

Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 (lainvoimainen v. 2000) suunnittelualue on merkitty yritystoiminnan alueeksi (PT). Merkinnän mukaan alue varataan yksityisille palveluille, hallinnolle ja muulle yritystoiminnalle.

Masalan osayleiskaavan laatiminen on kuitenkin vireillä ja siinä tarkastellaan myös Masalanportin maankäyttöä.



Kuva 16. Kirkkonummen yleiskaava 2020 (lainvoimainen v.2000)

Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040

Kirkkonummen maankäytön kehityskuvassa (hyväksytty v. 2014) Masalan alue kuuluu rantaradan vyöhykkeeseen, jossa asemanseutujen voimakasta kehittämistä ja tiivistämistä jatketaan uudisrakentamisella ja jonne luodaan toiminnoiltaan sekoittuneita keskuksia. Masalan asemanseutu on merkitty kehityskuvassa olemassa olevan juna-aseman ympäristöksi, jonka säde on 800 m.

Kirkkonummen kunnan kehityskuvan 2040 tavoitteena on kehittää Masalaa pikku-kaupunkimaiseksi itäisen Kirkkonummen paikalliskeskukseksi. Kehityskuvassa Masalan ja Kartanonrannan alueiden asukasluvun arvioidaan nousevan 11 000 asukaaseen vuoteen 2040 mennessä.

Masalan kehityskuva

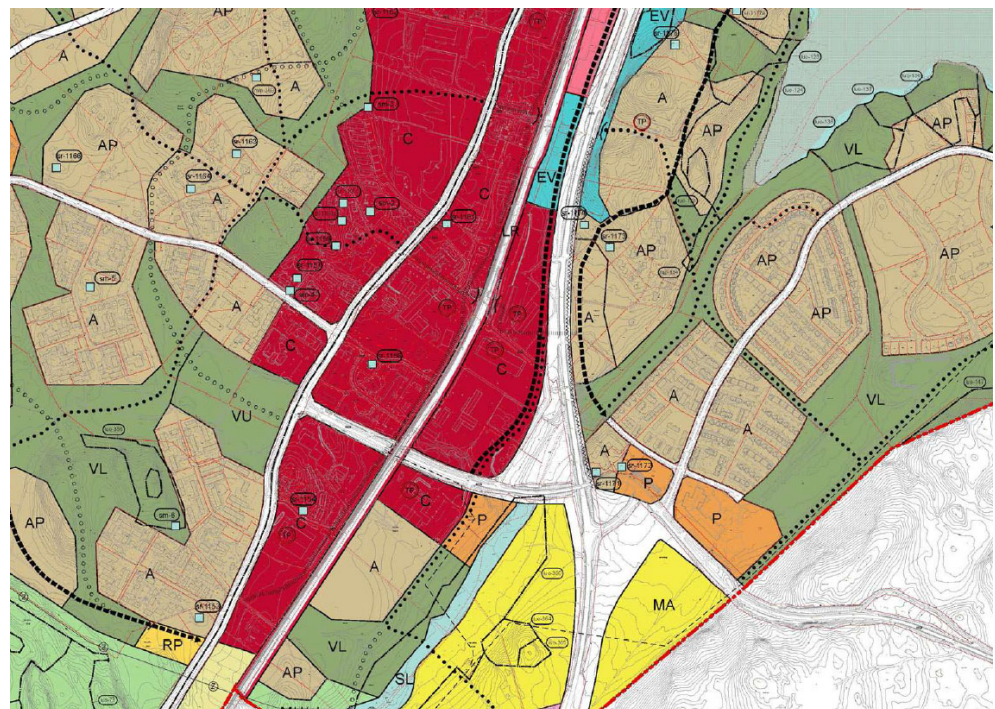
Masalan ja Luoman osayleiskaavoitusta varten laaditussa Masalan ja Luoman kehityskuvassa suunnittelualue kuuluu Masalan keskusta.

Masalan osayleiskaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa (hyväksytty 2013) esitetään, että osayleiskaavalla on tarkoitus mahdollistaa yli 2500 uuden asukkaan ja yli 800 uuden asunnon sijoittuminen Masalaan sen väestönkasvun lisäksi, mitä kaavoitusohjelmaan sisältyvät asemakaavahankkeet jo mahdollistavat. Tällöin Masalan tavoiteltava väestönkasvu on yhteensä noin 5000 asukasta.

Masalan osayleiskaava

Osayleiskaavan tavoitteena on mahdollistaa Masalan ja sen lähialueen kasvuedellytykset, eli Kirkkonummen maankäytön kehityskuvan 2040 mukaisesti 10 000–15 000 asukkaan sijoittuminen kaavoitettavalle alueelle. Pääosa uudesta asuinrakentamisesta sijoitetaan Masalan keskusta, aseman läheisyyteen. Tällä pyritään edistämään kaupallisten palvelujen syntymistä alueelle. Osayleiskaavan laatiminen käynnistyi kaavoitusohjelman mukaisesti ja hankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelma hyväksyttiin vuoden 2013 lopulla. Masalan osayleiskaavan valmisteluaineiston oli nähtävillä 13.11 - 15.12.2017. Osayleiskaavaehdotus on tavoitteena asettaa nähtäville vuoden 2020 aikana.

Suunnittelualue on osayleiskaavaluonnoksessa merkitty merkinnällä C keskustatoimintojen alue. Alueelle saa sijoittaa palvelujen ja hallinnon lisäksi keskusta soveltuvaa asumista ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia työpaikkatoimintoja. Palaseman kortteli on merkinnällä P palvelujen ja hallinnon alue. Kaava-alueen etäpuolelta kulkee tieliikenteen yhteystarve ja jalankulun ja pyöräilyn väylä. Lisäksi kaava-alueen pohjoisosassa olemassa olevaa KTY-tonttia koskee työpaikka-alueen kohdemerkintä.



Kuva 17. Ote Masalan osayleiskaavaluonnoksesta.

Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa seuraavat kuusi asemakaavaa tai asemakaavan muutosta:

- Masalan keskusta, asemakaavan muutos (v. 1991)
- Masalan keskusta, k 2054, 2055 (v. 1986)
- Masalan keskusta, teollisuusalueet (v. 1970)

Näistä merkittävin on Masalan keskustan asemakaavan muutos. Siinä suunnittelualueelle on osoitettu liike- ja toimistorakennusten sekä ympäristöhäiriötä aiheuttamattomien teollisuus- ja varistorakennusten korttelialuetta (KTY-3 ja KTY-4).

Ote ajantasa-asemakaavasta on selostuksen liitteenä 2.

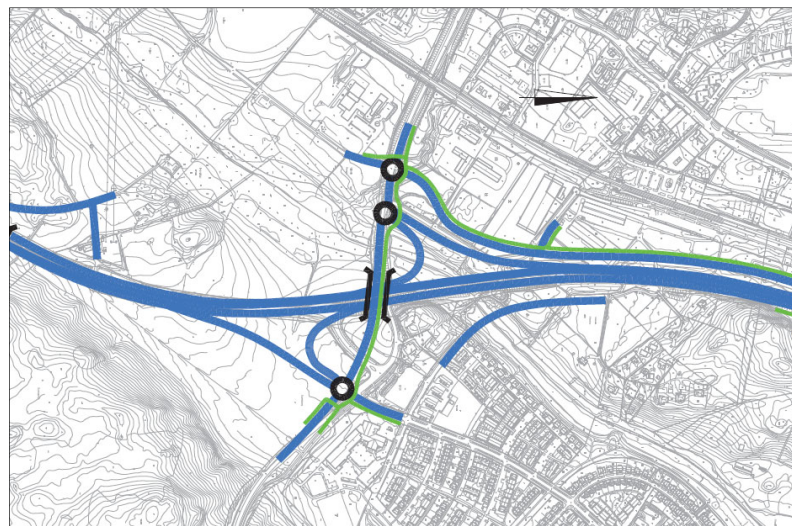
Kehä III:n aluevaraussuunnitelma

Kehä III:n aluevaraussuunnitelmassa on esitetty yleissuunnitelmatarkkuudella tarvittavat tie- ja liittymäjärjestelyt kantatien 50 (Kehä III) parantamiseksi kaksiajorataiseksi väyläksi sekä määritelty tarvittavat aluevaraukset maankäytön kehittämistä varten. Aluevaraussuunnitelmassa esitetyt ratkaisut tulevat tarkentumaan käynnissä olevan tiesuunnittelun yhteydessä.

Masalan eritasoliittymään esitetään uutta risteyssiltaa nykyisen sillan eteläpuolelle ja yksiramppinen eritasoliittymä korvataan puolinelipiilaliittymällä. Ramppijärjestelyissä on pyritty minimoimaan Sundetin arvokkaalle kosteikkoalueelle kohdistuvat vesistövaikutukset.

Kehä III:n rinnalle ei esitetä aluevaraussuunnitelmassa yhtenäistä rinnakkaistietä, vaan nykyinen maantie 11311 (Masalantie) toimii tarvittaessa verkollisena rinnakkaisyhteytenä.

Sundsbergintielle esitettyjen kiertoliittymien liikenteellistä toimivuutta on tarkasteltu aluevaraussuunnitelman yhteydessä. Kiertoliittymien todettiin toimivan palvelutasolla erittäin hyvä vuoden 2040 ennusteliikennemäärillä sekä aamu- että iltahuippu-tuntina.



Kuva 18. Masalan eritasoliittymän vaihtoehto VE3.

Rantaradan lisäraiteen suunnittelu

Vuonna 2009 valmistuneessa selvityksessä "Liikenteellinen ja ratatekninen selvitys Espoo-Kirkkonummi lähijunaliikenteen kehittämisestä" (SITO Oy) tarkasteltiin liikennöintimalleja sekä alustavia kaava- ja maankäyttövaikutuksia raiteistomallille, jossa

Espon kaupunkiradan lähiliikenne-raiteet on ulotettu Kirkkonummelle saakka. Tarkastelujen tavoite oli löytää keinoja rantaradan junamäärien kasvattamiseen vastamaan kasvavaa kysyntää.

Vuonna 2016 valmistuneessa jatkoselvityksessä (SITO Oy) tarkennettiin rata-geometriaa sekä radan ja pohjanvahvistusten edellyttämiä aluevarauksia edellisessä selvityksessä suositellun, nykyisten raiteiden eteläpuolelle sijoittuvan lisäraidevaihtoehdon mukaisesti.

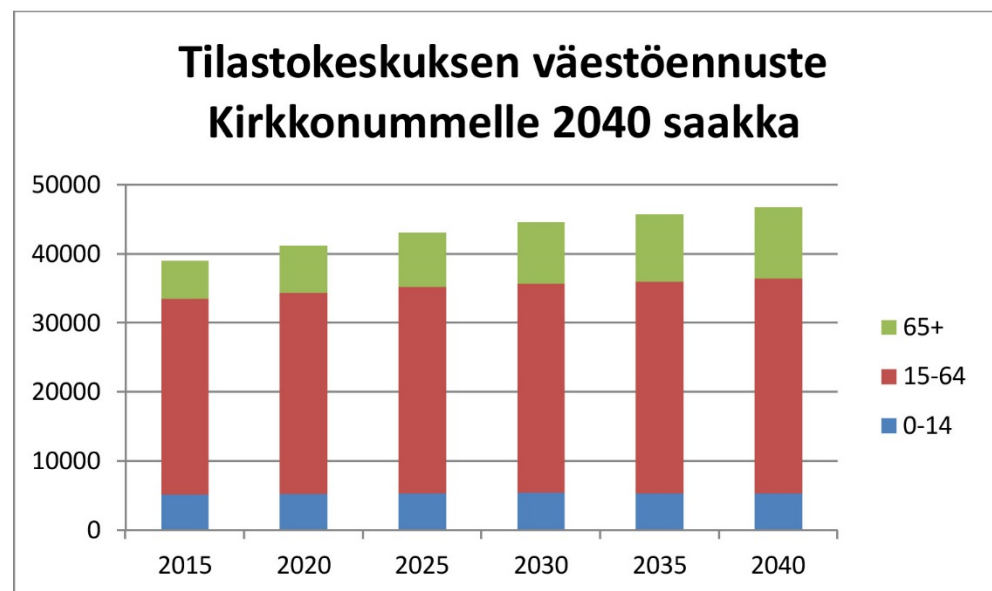
Voimassa olevissa asemakaavoissa osoitettua rautatiealuetta (LR) joudutaan uusien aluevarausten vuoksi leventämään Masalanportin asemakaavan suunnittelualueella. Rautatiealueen leventäminen edellyttää myös kiinteistöjen lunastuksia suunnittelualueella.

3 ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 Asemakaavan suunnittelun tarve

Kirkkonummen väkiluku on kasvanut voimakkaasti viimeisten vuosikymmenten ajan: vuonna 1980 asukasluku oli noin 20 000 ja vuoden 2014 alussa noin 38 000 asukasta. Samaan aikaan väestön ikääntyminen on havaittavissa, vaikka Kirkkonummi on saanut muuttovoittoa etenkin lapsiperheistä. Tilastokeskus ennustaa saman väestönkasvun ja ikääntymisen trendin jatkuvan (Kirkkonummen maankäytön kehityskuva 2040, s.2-3).

Kasvava vanhusväestö tarvitsee hoivakoteja ja palveluasuntoja sekä muu väestö asuntoja hyvien kulkuyhteyksien ja palvelujen läheltä. Masalanportin asemakaava vastaa tähän tarpeeseen.



Kuva 19. Tilastokeskuksen vuonna 2015 laatima trendiennuste vuoteen 2040 saakka.

3.2 Suunnittelun käynnistäminen ja sitä koskevat päätökset

Aloite asemakaavan laatimiseksi on tullut suunnittelualueen yhdeltä maanomistajalta. Masalanportin asemakaava sisältyy Kirkkonummen voimassaolevaan kaavoitusohjelmaan 2019-2023, joka on hyväksytty kunnanvaltuustossa 19.12.2016 (§ 126). Asemakaava laaditaan konsulttityönä

Kirkkonummen kunnan ohjauksessa. Kunta ja maanomistaja ovat sopineet asemakaavanmuutoksen käynnistämisestä ja siihen liittyvistä ehdoista asemakaavan käynnistämissopimuksella, joka on hyväksytty kunnanhallituksessa 21.12.2015 (§ 400).

3.3 Osallistuminen ja yhteistyö

3.3.1 Osalliset

Kaavan osalliset määritellään maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) mukaisesti suunnittelun alkuvaiheessa. Osallisia ovat suunnittelualueen maanomistajat sekä ne, joiden työntekoon tai muihin oloihin asemakaavan muutos saattaa huomattavasti vaikuttaa. Lisäksi osallisia ovat viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

Tämän asemakaavanmuutoksen osallisia ovat mm.:

1. Suunnittelualueen ja sen lähialueen maanomistajat sekä rakennusten omistajat
2. Suunnittelualueella toimivat ja lähialueen yritykset
 - Caruna Espoo Oy
 - Fortum Power and Heat Oy
 - Elisa Oyj
 - Telia Finland Oyj
 - VR-Yhtymä Oy
 - VR-Track Oy
3. Alueella toimivat yhdistykset ja muut yhteisöt
 - Kartanonrannan asukasyhdistys ry
 - Kirkkonummen ympäristöyhdistys ry
 - Kirkkonummen yrittäjät ry
 - Kyrklätts Natur och Miljö rf
 - Masalan asukasyhdistys ry
4. Asemakaavamuutokseen liittyvät viranomaistahot
 - Kirkkonummen kunta: rakennusvalvonta, kuntatekniikka, tontti- ja paikkatietopalvelut, ympäristönsuojelu, Kirkkonummen Vesi, alueidenhoitopalvelut, sivistys- ja vapaa-aikapalvelut, perusturva, kuntakehityspäällikkö, vanhuseuvosto, vammaisneuvosto sekä nimistötoimikunta
 - Uudenmaan liitto.
 - Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus
 - Espoon seudun ympäristöterveys
 - HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut –kuntayhtymä
 - HSL Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä
 - Väylävirasto
 - Länsi-Uudenmaan poliisilaitos
 - Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos
 - Länsi-Uudenmaan maakuntamuseo

3.3.2 Vireilletulo

Asemakaavan muutos ja laajennus on tullut vireille 17.6.2016 julkaistulla kuulutuksella kunnan ilmoituslehdissä Kirkkonummen Sanomissa ja Västra Nylandissa sekä kunnan virallisella ilmoitustaululla. Vireille tulosta on ilmoitettu myös kunnan kotisivuilla osoitteessa www.kirkkonummi.fi. Vireille tulosta on lisäksi ilmoitettu kirjeitse suunnittelualueen maanomistajille sekä niille, joiden omistamat kiinteistöt rajautuvat suunnittelualueeseen.

3.3.3 Osallistuminen, vuorovaikutusmenettelyt ja viranomaisyhteistyö

Asemakaavanmuutokseen on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on hyväksytty yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 19.5.2016 (§ 39). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on tarkistettu suunnittelualueen laajennuksen sekä asemakaavan selvitysten ja lähtötietojen osalta. Tarkistettu osallistumis- ja arviointisuunnitelma on hyväksytty yhdyskuntatekniikan lautakunnassa 16.2.2017 (§ 18) ja päivitetty uudelleen 17.5.2018 (§ 70).

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta on kuulutettu ja ilmoitettu maanomistajille samaan aikaan ja samalla tavoin kuin kaavan vireille tulosta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on edelleen nähtävissä kunnan internet-sivuilla ja kunnanvirastossa.

Kaavasta on lisäksi järjestetty aloitusvaiheen viranomaisneuvottelu 21.4.2016. Meluasioista järjestettiin erillinen työpalaveri ELY-keskuksen kanssa 18.5.2018.

Asemakaavan valmisteluaineisto käsiteltiin kuntatekniikan lautakunnassa 20.4.2017, jolloin kaava palautettiin uudelleen valmisteluun. 23.11.2017 kokouksessa kunnallistekniikan lautakunta päätti asettaa kaavan valmisteluaineiston julkisesti nähtäville 30 päivän ajaksi. Nähtävillä olon aikana, 11.12.2017, järjestettiin asemakaavaluonnosta koskeva asukastilaisuus, johon osallistui 13 asukasta/ osallista. Asukastilaisuudesta laadittiin muistio. Asemakaavaluonnoksen nähtävillä olosta ja asukastilaisuudesta ilmoitettiin kuulutuksella Kirkkonummen sanomissa sekä kunnan virallisella ilmoitustaululla. Mielipiteitä pystyi jättämään myös kirjallisesti sähköpostilla tai kirjeellä ja ne osoitettiin joko suoraan kaavoittajalle tai yhdyskuntatekniikan lautakunnalle. Asemakaava-luonnoksesta pyydettiin lisäksi lausunnot ao. viranomaisilta ja yhdistyksiltä. Mielipiteitä saatiin 1 kappaletta ja lausuntoja 10 kappaletta.

Valmisteluaineisto työstettiin kaavaehdotukseksi saadun palautteen pohjata. Asemakaavaehdotus ja vastineet kaavaluonnoksesta käsiteltiin ensin kuntatekniikan lautakunnassa ja sen jälkeen kunnanhallituksessa. Kunnanhallitus asetti asemakaavaehdotuksen julkisesti nähtäville kunnanvirastossa ja kunnan kirjastoissa 30 päivän ajaksi. Nähtävillä olon aikana osalliset jättivät asemakaavaehdotuksesta kirjallisia muistutuksia kunnanhallitukselle. Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olosta tiedotettiin kuulutuksella Kirkkonummen sanomissa ja kunnan virallisella ilmoitustaululla sekä kirjeillä suunnittelualueen ja suunnittelualueeseen rajautuvien kiinteistöjen maanomistajille. Asemakaavaehdotuksesta pyydettiin lisäksi lausunnot ao. viranomaisilta ja yhdistyksiltä.

Kaavan laatija on tehnyt kaavaehdotukseen tarkistuksia muistutusten ja lausuntojen pohjalta. Lopullinen asemakaava sekä vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin käsitellään ensin kuntatekniikan lautakunnassa ja sitten kunnanhallituksessa. Asemakaavan ja vastineet hyväksyy lopulta kunnanvaltuusto. Mikäli kaavoittaja tekee kaavaehdotukseen oleellisia muutoksia vielä kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen, kaavaehdotus asetetaan uudestaan julkisesti nähtäville ja viedään vasta sen jälkeen em. kuntatekniikan lautakunnan, kunnanhallituksen ja kunnanvaltuuston hyväksymiskäsittelyihin. Kaavan hyväksymispäätöksestä kuulutetaan Kirkkonummen sanomissa ja kunnan virallisella ilmoitustaululla sekä ilmoitetaan kirjeitse niille, jotka ovat sitä muistutuksissa kirjallisesti pyytäneet ja ilmoittaneet osoitteensa. Kaavan hyväksymispäätöksestä on mahdollista tehdä valitus Helsingin hallinto-oikeuteen.

3.4 Maankäyttö sopimukset

Kunta ja maanomistaja ovat sopineet asemakaavamuutoksen käynnistämisestä ja siihen liittyvistä ehdoista asemakaavan käynnistämissopimuksella. Maankäyttö- ja rakennuslain 91a §:n mukaan asemakaavoitettavan alueen maanomistajalla, jolle asemakaavasta aiheutuu merkittävää hyötyä, on velvollisuus osallistua kunnalle yhdyskuntarakentamisesta aiheutuviin kustannuksiin. Kustannuksiin osallistumisesta sovitaan kunnan ja maanomistajan välisellä maankäyttö sopimuksella.

Kaavaehdotuksen nähtävillä olon jälkeen käynnistettiin neuvottelut maankäyttö sopimuksesta, koska maanomistaja saa asemakaavasta merkittävää hyötyä eli lisää rakennusoikeutta tai muuta arvonnousua. Maanomistajan kunnalle maksama

korvaus määritellään sen perusteella, millaisia yhdyskuntarakentamisen investointikustannuksia kaavan toteuttaminen aiheuttaa kunnalle ja millaista taloudellista hyötyä maanomistaja saa kaavan toteuttamisesta.

Asemakaavan hyväksyminen kunnanvaltuustossa edellyttää, että kunta ja em. maanomistajat ovat allekirjoittaneet maankäytösopimuksen ja että sopimukset ovat saaneet lainvoiman.

3.5 Asemakaavan tavoitteet

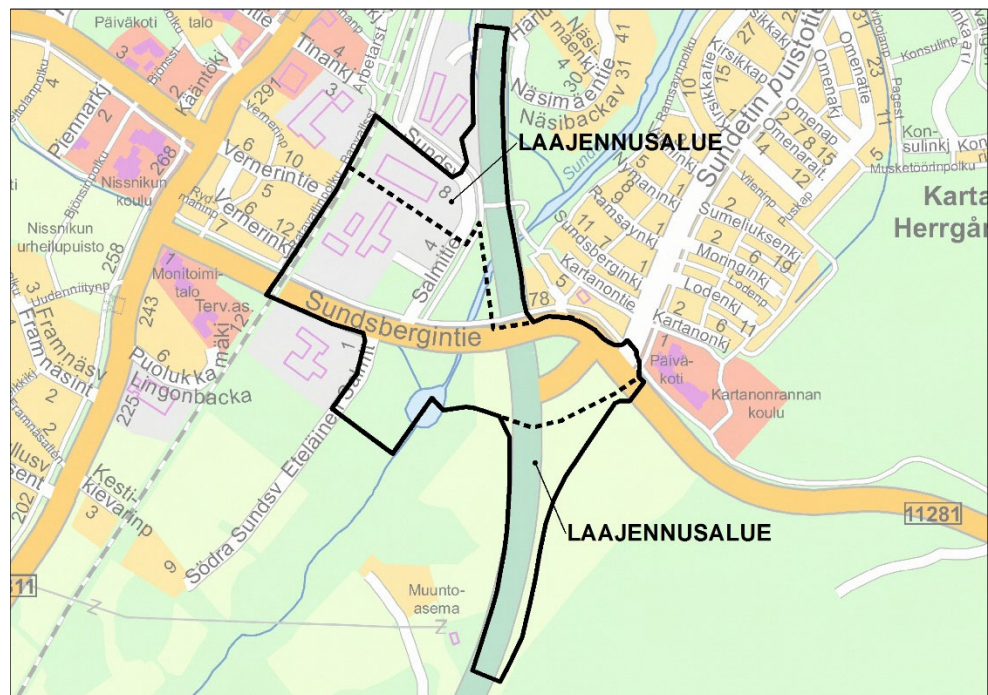
3.5.1 Lähtöaineiston antamat tavoitteet

Yksityisen maanomistajan laatimassa kaavoitusaloitteessa esitetään, että Sundsbergintien, rantaradan ja Salmittien väliselle alueelle mahdollistetaan vanhusten palvelutalon ja palveluasuntojen rakentaminen. Kaavoitusaloitteen tavoitteena on lisäksi, että kortteliin osoitetaan myös tavanomaista asumista esimerkiksi perheenjäsenille, jotka haluavat asua lähellä hoivakodissa asuvaa omaistaan.

Kirkkonummen kaavoitusohjelmassa 2019-2023 esitetään, että kaavahankkeen tavoitteena on toteuttaa alueelle hoivakotitoimintaa ja kerrostalovaltaista asuinrakentamista hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueelle. Hankkeen tavoitteena on myös osoittaa tila 70-paikkaiselle päiväkodille hoivakotiyksikön yhteyteen ja paloasemalle Sundsbergintien eteläpuoliselle alueelle. Lisäksi hankkeen tavoitteena on mahdollistaa Kehä III:n ja Sundsbergintien eritasoliittymän parannustoimenpiteet Kehä III:n aluevaraus-suunnitelman mukaisesti.

3.5.2 Kaavoitusprosessin aikana syntyneet tavoitteet

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on laatinut vuonna 2016 Kehä III:n liittymään aluevaraussuunnitelman, jossa on esitetty uudet risteys- ja ramppijärjestelyt Kehä III:ta Sundsbergintielle. Ramppien vuoksi suunnittelualuetta laajennettiin luonnosvaiheessa Kehä III:n alueella sekä pohjoispuoleiselle teollisuuskiinteistölle.



Kuva 20. Suunnittelualan laajennukset luonnosvaiheessa.

Kaavaluonnoksen nähtävillä olon jälkeen kaava-alueen rajausta muutettiin niin, että Kehä III aluevaraus suunnitelman alueet jäivät kaava-alueen ulkopuolelle. Kehä III:n alueen suunnittelu siirrettiin Suvimäki-Majvikin asemakaavan yhteyteen.



Kuva 21. Lopullinen kaava-alueen rajaus.

3.6 Asemakaavaratkaisun vaihtoehtojen tarkastelu

Luonnosvaihe 1

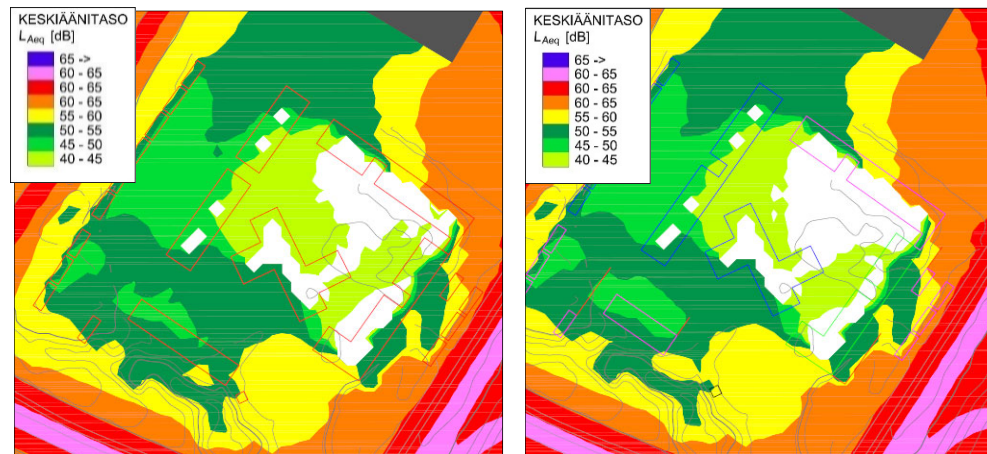
Asemakaavoitusta edeltäneessä suunnittelussa tutkittiin kolmea perusvaihtoehtoa, joiden erot olivat pääasiassa siinä, miten korttelipihan toiminnot oli sijoitettu palvelutalon ympärille. Valitussa vaihtoehdossa Sundsbergintien puolelle sijoittui rivi toimitalarakennuksia.



Kuva 22: Maankäyttöluonnos (FCG 2015).

Asemakaavoituksen luonnosvaiheessa tutkittiin edelleen maankäytön vaihtoehtoja. Merkittävin muutos oli toimitilarakennusrivistä luopuminen Sundsbergintien puolella.

Lisäksi melusuojauksen toteutuksesta laadittiin kaksi vaihtoehtoa, joita tarkasteltiin meluselvityksessä. Havaittiin, ettei ratamelun osalta ole tarvetta sijoittaa meluatorjuvia rakenteita rakennusmassojen väliin, ja että ratamelun osalta riittävä meluntorjunta saavutetaan autokatoksilla radan varrella.



Kuvat 23 ja 24: tarkastelu rakennusmassojen välisen parvekerakenteen vaikutuksesta meluntorjuntaan loppuskenaariossa (v. 2035) sekä ratamelulta suojaaminen radanvarren autokatoilla (FCG 2017).

Myös Salmitien linjauksesta tehtiin erillistarkastelu, jossa tutkittiin mahdollisuus sijoittaa Salmitie lähelle Kehä III:n aluevaraussuunnitelman mukaista rampia.

Tarkastelu tehtiin tässä suunnitteluvaiheessa suuntaa antavana, johtuen erityisesti Kehä III:n rampin tilavaraussuunnitelmassa esitetyistä alustavista korkeusasemista. Tarkempi suunnittelu edellyttää tarkempaa tietoa Kehä III:n tiesuunnittelusta.

Tarkastelussa annettiin jatkosuunnittelulle seuraavia lähtökohtia:

1. Masalan eritasoliittymän rampin R3 (Salmitien vieressä) korkeusasemaa tulisi nostaa, vastaamaan paremmin myös maanpinnan korkeusasemia.
2. Salmitien korkeusasemaa on mahdollista jatkosuunnittelussa laskea tarpeellisilta osin, enintään noin 1 metrin verran. Laskemiselle ei ole tarvetta, mikäli rampin korkeusasemaa nostetaan.
3. Salmitien ja rampin välille tarvitaan ajovaloja varten näkemäeste, joka olisi Salmitien pinnasta noin +1,5 m korkea. Näkemäesteen rakentaminen rajaa liikennetilaa ja parantaa jalankulun ja pyöräilyn väylän viihtyisyyttä. Näkemäeste on mahdollista toteuttaa esim. jyrkkäreunaisena maavallina tai kivi-korirakenteena.
4. Suositellaan tarkasteltavaksi jatkosuunnittelussa Kehä III:n korkeusasemien suhde meritulvaan sekä Sundsbergintien eritasosillan. Nyt tie on osittain korossa +2.0 m MPY, mm. Sundsbergintien ja Sundetin kohdalla.



Kuva 25: Salmtien ja liittymärampin yhteensovittamisen tarkastelu (FCG 2017).



Kuva 26: Ensimmäisen luonnosvaiheen havainnekuva ilman toimitilarakennuksia (FCG 10.4.2017).

Luonnosvaihe 2

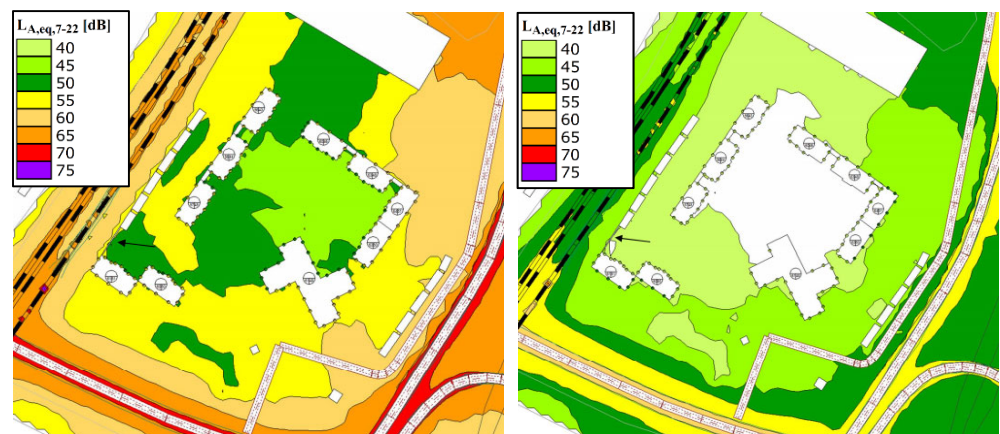
20.4.2017 pidetyssä lautakuntakäsittelyssä ensimmäinen luonnos palautettiin takaisin tarkasteltavaksi. Uudessa luonnoksessa rakennusten keskelle sijoittuvan palvelutalon paikkaa muutettiin, jolloin piha-alue muodostaa yhtenäisemmän ja laajemmän kokonaisuuden. Lisäksi rakennukset sijoitettiin suojaamaan piha-alueita rata- ja liikennemelulta paremmin. Uudessa luonnoksessa ei myöskään esitetty toimitilarakennuksia ja kaikkiin rakennuksiin sijoitui erityyppistä asumista. 70-paikkainen päiväkotiliitettiin palvelutalon yhteyteen kunnan varhaiskasvatus-toimen toivomuksesta.

Sundsbergintien varressa olevat rakennukset muodostivat polveilevat massat, jotta niiden pihan puoleisten julkisivujen eteen jää melulta suojattu sisäpiha. Autokatoksen ja Sundsbergintien varressa olevat rakennukset liitettiin toisiinsa melusteellä.

Piha-alueiden poikki kulkee jalankulun ja pyöräilyn väylä, jonka varrelle jää yhteiskäyttöinen piha-alue.



Kuva 27: Toisen luonnosvaiheen havainnekuva (FCG 08.11.2017).



Kuva 28 ja 29: Kuvat melumallinnuksesta, jossa palvelutalo ja Sundsnergintien varressa olevat kerrostalon on siirretty. (FCG 05.10.2017).

Asemakaavaehdotus

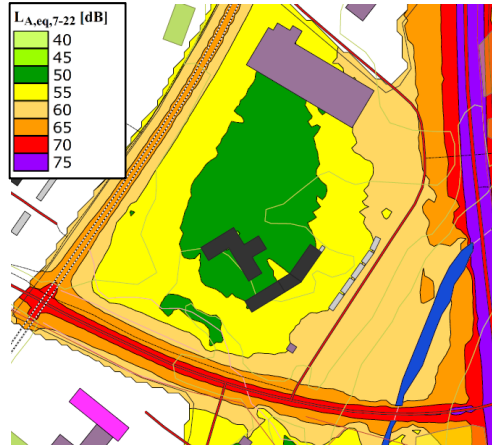
Asemakaavaehdotusvaiheessa suunnitelmaa on päivitetty ja muokattu lausuntojen ja mielipiteiden perusteella. Suunnitelmassa hoivakodille tarkoitettu rakennusala on siirretty keskemälle kortteliä, jolloin sen julkisivut on mahdollista suojata melulta. Tämä parantaa etenkin vanhuksille ja päiväkotikiikaisille tarkoitettun rakennuksen viihtyisyyttä ja turvallisuutta. Korttelin kulmaan on lisätty yksi uusi rakennusmassa suojaamaan hoivakotia ja piha-alueita melulta. Uusi rakennus myös kokoaa korttelin rakenteen yhteen ja muodostaa korttelin sisääntulotien kanssa porttiaiheen koko korttelille. Samalla korttelin rakennusoikeus on lisääntynyt noin 2000 kerrosalaneliömetrillä. Uusi palveluasuminen rakennus yhdistetään viereiseen rakennukseen katolla, jolloin sisääntuloon muodostuu portti koko pihamaalle. Yhteiset ja koko korttelia palvelevat piha-alueet jäävät yhä rakennusten suojaan korttelin keskelle. Rakennusten ulkokuotoon on kiinnitetty huomiota, jotta muurimaisesta korttelirakenteesta huolimatta kortteli muodostaa viihtyisän kokonaisuuden. Rakennusten vinot katot luovat mielenkiintoisen arkkitehtonisen aiheen Masalan keskeiselle porttialueelle.

Kortteliin johtavaa sisääntulotietä on linjattu loivemmaksi ja siirretty pohjoisempaan Salmiteillä. Näin ollen huoltoaseman korttelissa jo olevat maanalaiset säiliöt voidaan säilyttää ja esimerkiksi säiliöautojen kääntymiselle jää enemmän tilaa. Autopaikoitusta on keskitetty radan varteen, jolloin kaikki rakennukset tulevat kauemmaksi radan melusta ja tärinästä. Pihaa ja rakennuksia suojaava autokatosvyöhyke on leventynyt samalla radan suuntaisesti. Hoivakotia on siirretty keskemälle korttelia. Hoivakodin edustan katuaukosta muodostuu korttelin sisääntuloalue, johon voidaan myös ohjata päiväkodin ja hoivakodin saattoliikennettä.

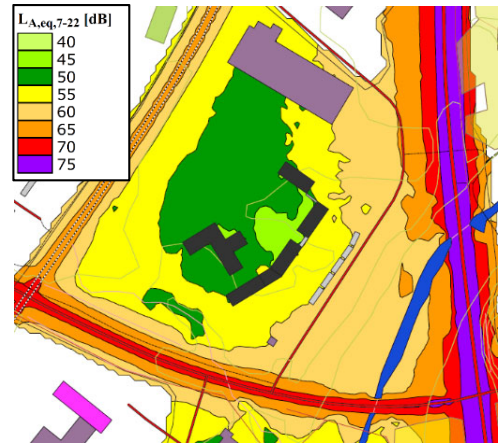
Alueen suunnittelussa on otettu huomioon mahdollisuus toteuttaa alue vaiheittain. Rakentaminen ohjataan aloitettavaksi kehä III:n puoleisista kortteleista, jotta myös hoivakodin piha-alue on mahdollista suojata melulta, ennen kuin kaikki ympäröivät rakennukset ovat valmistuneet. Kuvissa 31-33 on näytetty, miten vaiheittain eteneminen voidaan toteuttaa joka vaiheessa niin, että piha-alueet ja suojattavat julkisivut täyttävät valtioneuvoston ohjeavrot melun osalta. Tarkemmat kuvat melumallinnuksesta on esitetty liitteessä 9.



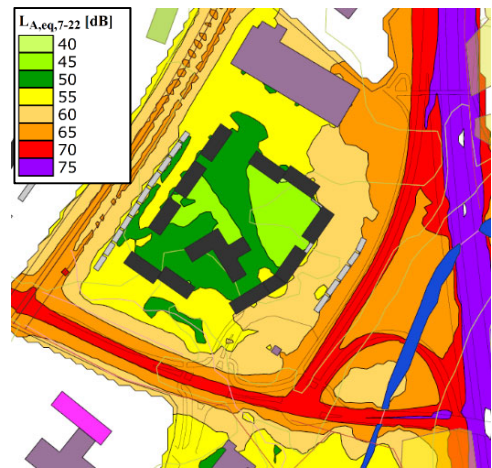
Kuva 30. Havainnekuva kaavaehdotuksesta.



Kuva 31. Masalanportin melumalli toteutusvaiheessa 1.



Kuva 32. Masalanportin melumalli toteutusvaiheessa 2.



Kuva 33. Masalanportin melumalli toteutusvaiheissa 3 ja 4.

Ehdotusvaiheen jälkeiset muutokset

Ehdotusvaiheen yhteydessä saadun palautteen perusteella kaavaan tehtiin pieniä tarkistuksia mm. julkisivumelumääräyksen, korttelirajojen, kattokaltevuuden suuntauksen, Salmikujan katualueen muuttamisen LPA-alueeksi, jätekeräyspisteen ja kylmäaseman rakennusoikeuden osalta. KTY-kortteliin lisättiin hulevesien vuoksi läpäisevää pintaa määräävä alueen osa nykytilan mukaisesti.

Keskeistä korttelialuetta halkovan jalankulku- ja pyöräily-yhteyden osalta laadittiin erillinen vaikutusarviointi, jonka pohjalta raitin sijainti täsmentyi kaavassa paikalleen. Rautatiealueelle osoitettu jalankulku- ja pyöräily-yhteys poistettiin kaavasta, mutta yhteys on tarkoitus hoitaa rautatiealueen kautta siihen saakka, kunnes suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitsevan toimitilarakennustontin käyttötarkoitus mahdollisesti muuttuu. Aluetta halkova jalankulku- ja pyöräily-yhteys on tärkeä suunnittelualueen asukkaille, mutta alueen läpikulkevan liikenteen kannalta reitillä on vähäisempi merkitys. Salmtien varrella oleva jalankulku- ja pyöräilyväylä on ensisijainen ja selkein reitti alueen ohittamiseksi.

Samassa yhteydessä arvioitiin tarvetta Sundsbergintien pohjoisreunaan osoitetun lähivirkistysalueen läpi kulkevalle jalankulku- ja pyöräily-yhteydelle. Lähivirkistysalueen läpi kulkevan yhteyden käyttäjämäärän ei arvioitu muodostuvan kovin suureksi eikä sille ole liikenteellisesti välttämätöntä tarvetta. Yhteyden toteutukselle ja reitin käytettävyydelle aiheuttaisivat haasteita jyrkät maastonmuodot sekä alueelle varattu hulevesien viivytykseen tarkoitettu alue. Käytännössä yhteyden toteutus edellyttäisi

vaativia silta- ja porrasrakenteita. Tarkastelun perusteella lähivirkistysalueen läpi kulkeva jalankulku- ja pyöräily-yhteys poistettiin kaavasta.

Kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuvan toimitilarakennusten korttelialueen ja asuin-kerrostalojen korttelialueen väliin suunnitellun jalankulku- ja pyöräily-yhteyden tarvetta on myös tarkasteltu. Yhteys on tarpeellinen lähinnä vain kerrostalojen asukkaille. Alueen läpikulkevan ulkopuolisen jalankulku- ja pyöräiliikenteen kannalta reitti ei ole merkittävä, koska se ei sijoitu luonnolliselle kulkureitille. Liikenteellisen tarpeen kannalta yhteyden ei tarvitse olla yleinen jalankulku- ja pyöräilyväylä vaan se voi olla alueen sisäistä liikkumista palveleva kulkureitti.

4 ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 Kaavan sisältö

Asemakaava mahdollistaa vanhusten palvelutalon, päiväkodin ja vanhusten palveluasuntojen rakentamisen Salmitien, Sundsbergintien ja radan rajaamalle alueelle. Vanhusten palvelutalon ympärille on osoitettu myös tavanomaista asuinrakentamista. Näin muodostuvan korttelin sisälle on merkitty asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue leikki- ja oleskelualueita varten vanhusten palvelutalon ja päiväkodin viereen. Kerrostalotonttien pysäköintipaikat on osoitettu keskitetysti korttelin länsi- ja itäreunalle, jossa niiden autosuojat toimivat osittain myös asuntojen melusuojauksena rakentamisen vaiheistuksessa. Kulku Sundsbergintien pohjoispuolisille asuin-kerrostalojen ja palvelurakennusten korttelialueille on Salmitieltä LPA-alueiden kautta. Palvelurakennusten korttelialueet sijoittuvat alueen eteläosaan LPA-alueisiin tukeutuen, jolloin niiden huolto liikenne on järjestettävissä LPA-alueiden kautta. Hoiva- ja päiväkodin edustalle on varattu alue saattoliikenteelle pysäköintipaikkoineen. Myös mahdollisten myymälätilojen asiakaspysäköintiä voidaan osoittaa aukiolle. Alue on suunniteltu siten, että myös kutsuliikennettä ajava pienkalusto voi liikkua alueella.

Asemakaavalla mahdollistetaan lisäksi paloaseman rakentaminen Eteläisen Salmitien varteen. Asemakaava turvaa myös kylmäaseman toiminnan jatkumisen alueella. Salmitien katulinjaus muuttuu niin, että se ja Eteläinen Salmitie liittyvät Sundsbergintiehen samalla kiertoliittymällä. Myös Sundsbergintien katulinjaus siirtyy Kehä III:n liittymän parantamisen vuoksi. Asemakaavassa on huomioitu Kehä III:n aluevaraus-suunnitelman (Destia 2016) mukaiset aluevaraukset suunnitellulle kiertoliittymälle hiukan tarkistettuna. Asemakaavassa varaudutaan lisäksi uuden kaupunkiradan tilavarauksiin ja muutoksiin junaseisakkeen ympäristössä. Jalankulun ja pyöräilyliikenteen vaihtoehtoinen yhteys suunnittelualueelta Masalan juna-asemalle on tarkoitus hoitaa rata-alueen kautta siihen saakka, kunnes suunnittelualueen pohjoisosassa sijaitsevan toimitilarakennustontin käyttötarkoitus mahdollisesti muuttuu. Mikäli myöhemmin katsotaan tarpeelliseksi, voidaan Salmipolulta Sundsbergintielle LR-alueelle sijoitettavan yhteyden tarpeellisuutta ja toteuttamismahdollisuuksia selvittää yhteistyössä väylän kanssa.

Sundetin luonnonsuojelualue säilyy asemakaavassa ennallaan.

Asemakaavan kokonaisrakennusoikeus on 32 470 k-m².

4.2 Aluevaraukset

4.2.1 Korttelialueet

Kiinteistöille 3:50, 5:57 ja 5:78 on ajantasakaavassa annettu rakennusoikeudeksi 17200 k-m², joka muutetaan käyttötarkoituksen muutoksen yhteydessä kaavaratkaisulle luontevaksi asumisen ja palveluasumisen kerrosalaksi 23 725 k-m². Tästä 9600 k-m² osoitetaan asuinkerrostalojen ja 11200 k-m² palvelurakennusten rakentamiseen kortteleissa 2034 ja 2064 sekä asuintilaa palveleviksi aputiloiksi yhteensä AK ja P-kortteleissa 1640 k-m². Autokatosten ja korttelitalon kerrosalat ovat yhteensä 1 285 k-m². Lisäksi kylmäaseman katokselle on osoitettu 200 k-m² kerrosalaa.

Asuinkerrostalojen korttelialue (AK)

Asemakaavassa on osoitettu asuinkerrostalojen alueita kortteleissa 2034 ja 2064. Yhteensä asuinkerrostalojen rakennusoikeutta on 9600 k-m². Lisäksi kortteleissa on yhteensä 960 k-m² aputilojen rakennusoikeutta. Kortteleihin saa rakentaa ilmanvaihtokonehuoneet ja porrashuoneiden 15 m² ylittävien osien lisäksi sallitun kerrosalan lisäksi.

Korttelin 2034 AK-korttelin pohjoislaitaan on osoitettu jalankulkua, polkupyöräilyä ja huoltoa palveleva yhteys korttelin 2034 LPA-alueelta Salmipolulle.

Palvelurakennusten korttelialue (P)

Palveluasumisten korttelialueet sijaitsevat kortteleissa 2034, 2064 ja 2066. Kortteliin 2066 voi toteuttaa paloaseman jonka rakennusoikeus enintään 1500 k-m².

Korttelissa 2034 tontilla 5 sijaitseva 3400 k-m²:n suuruinen hoivakoti on myös korttelin tavanomaisten kerrostaloasuntojen sekä korttelissa 2064 sijaitsevien palveluasuntojen käytettävissä. Lisäksi tontille 5 voidaan sijoittaa 70 -paikkainen päiväkotiki (1000 k-m²). Kortteleissa 2034 ja 2064 on yhteensä 6800 k-m² palvelurakennusten rakennusoikeutta. Näiden lisäksi aputiloja saa rakentaa yhteensä 680 k-m². Myös palvelurakennusten korttelialueilla ilmanvaihtokonehuoneiden ja porrashuoneiden 15 m² ylittävä osa on sallittua rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Sallitusta rakennusoikeudesta yhteensä 500 k-m² saa toteuttaa myymälätiloina.

Autopaikkojen korttelialue (LPA)

Asemakaava-alueella sijaitsee kaksi autopaikkojen korttelialuetta (LPA), jotka palvelevat korttelien 2034 ja 2064 asukaspysäköintiä. LPA-alueilla sijaitsevien autopaikkojen jakautuminen tonteittain on osoitettu asemakaavaselostuksen liitteessä 6 ja LPA-kortteleille osoitetuissa kaavamääräyksissä. Osa molempien autopaikkojen korttelialueista (LPA) osoitetaan istutettavana alueen osana, johon kuuluu hulevesien viivytykseen tarkoitettu osa (hule-2). LPA -alueille voidaan sijoittaa autokatoksia yhteensä 1205 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialue (KTY)

KTY-korttelialueeksi osoitetun pohjoisosan asemakaavaratkaisu tehdään nykytilanteen toteavana. Alue voidaan tulevaisuudessa kaavoittaa muuhun käyttöön. Tällöin korttelirakenteen läpi kulkevaa jalankulun ja pyöräily liikenteen yhteyttä voidaan jatkaa Salmitielle saakka. Välivaiheessa yhteys on mahdollista toteuttaa rata-alueen kautta ratahallinnon suostumuksella.

Asemakaavassa KTY-korttelialueeksi jäävälle kiinteistölle ei esitetä muutoksia ja rakennusoikeus 7045 k-m² toteaa nykytilan. Korttelialueen hulevesiratkaisun toimivuuden turvaamiseksi kaavakarttaan on täsmennetty nykytilassa olevan läpäisevän pintakerroksen raja sitovana.

Asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue (AH)

Korttelissa 2034 tontilla 6 sijaitsee asumista palveleva yhteiskäyttöinen korttelialue, jonne on sallittua rakentaa yhteensä 80 k-m² suuruinen korttelitalo. Korttelitaloon voidaan sijoittaa koko korttelia palvelevia aputiloja, kuten saunoja, talopesuloita ja varastoja.

Huoltoaseman korttelialue (LH)

Kortteliin voi toteuttaa kylmäaseman, jolle on osoitettu rakennusoikeutta 200 k-m².

Pysäköinnin mitoituksessa on sovellettu yhdyskuntatekniikan lautakunnan 19.1.2017 hyväksymää asumisen pysäköintinormia (§ 5). Suunnittelualue sijoittuu alle 650 metrin etäisyydelle Masalan juna-asemasta, jolloin asuinkerrostalojen korttelialueiden (AK) pysäköintinormi on 1 ap./100 k-m² mutta kuitenkin vähintään 0,6 ap./asunto. Palvelurakennusten korttelialueilla (P) noudatetaan pysäköintinormia 1 ap./120 k-m² ja P-kortteleihin sisältyvien myymälätilojen osalta (m) 1 ap./40 k-m². Palvelurakennusten korttelissa 2034 tontilla 4 pysäköintinormina käytetään 1 ap./140 k-m².

4.2.2 Muut alueet

Asemakaavassa osoitetaan rautatiealue laajentumisalueineen (LR). Sundsbergintie, Eteläinen Salmitie ja Salmitie merkitään katualueiksi. Jalankulku- ja pyöräily-yhteys osoitetaan Sundsbergintieltä Salmitielle ja Kartanontien suuntaan sekä radan varrella sijaitsevan pysäköintialueen ja asuinkorttelin välitse jalankulun ja pyöräily liikenteen katuna, jolla osalla matkaa myös huoltoajo on sallittu (pp/h). Kehä III:n ylittävän Kartanonsillan lähtöpaikka on merkitty EV-alueelle suunnittelualueen pohjoisosassa. Alueen asukkaiden kannalta rautatiealueen kautta hoidettava jalankulku- ja pyöräily-yhteys sekä Salmipolku ovat tärkeä kulkureitti. Alueen läpikulkevan liikenteen kannalta reitillä on vähäisempi merkitys. Salmitien varrella oleva jalankulku- ja pyöräilyväylä on ensisijainen ja selkein reitti alueen ohittamiseksi.

Salmitien pohjoiseen jatkuvan katuyhteyden tarkkaa sijaintia Masalanportin asemakaavan ulkopuolella ei voida vielä tarkkaan osoittaa, sillä ELY-keskuksen tilaama tiesuunnitelma on kesken, eikä Masalanportin asemakaava-alueen pohjoispuolisen alueen maankäytön muutosta ole vielä tarkemmalla tasolla suunniteltu. Jatkossa Salmitien linjaus voidaan osoittaa joko Kehä III:n rinnalla tai rautatiealueen vierellä aseman kohdalla, joten Masalanportin asemakaava mahdollistaa nämä molemmat ratkaisut. Tarvittaessa kaava-alueen pohjoisosan EV-alue voidaan ottaa mukaan muutettavaan kaavaan ja osoittaa katuyhteys kulkemaan siitä muuttamalla EV-alue katualueeksi.

Kunnallistekniikka ja sähkö voidaan johtaa katualueilla. Alueelle osoitetaan kaksi uutta ja yksi nykyinen muuntamo (et/m). Lisäksi osoitetaan jätekeräyspiste (eko) alueen sisääntuloväylän kohdalle, muuntamon viereen. Hulevesien viivytykseen tarvittava allas (hule-2) osoitetaan Sundsbergintien pohjoispuolella sijaitsevalle lähivirkistysalueelle (VL/me). Kortteleiden 2034 ja 2064 uudisrakennusten kattovedet johdetaan ensisijaisesti hulevesiverkostoon suodattavan viivytyksrakenteen kautta. Piha-alueen hulevedet kootaan hulevesiverkoston kautta VL/me –alueen kosteikkoaltaan viivytykseen. Lisäksi hulevesiä johdetaan autopaikkojen korttelialueilla (LPA) osoitettuihin hulevesipainanteisiin (hule-2) ja osittain korttelin 2034 paikoitusalueen alla olevaan hulevesikasettijärjestelmään.

Göletin alue osoitetaan luonnonsuojelualueena (SL). Vesialue merkitään aiemmasta poiketen luonnonsuojelualueen osa-alueena (w). Kaavassa osoitetaan lisäksi lähivirkistys- (VL ja VL/me) ja suojaviheralueita (EV), joita voi hyödyntää hulevesien käsittelyssä. VL/me –alue on melualueella. Kaavamääräykseen on lisätty /me –määräys, jotta alueelle ei saa sijoittaa melulle herkkiä toimintoja. Maisemoinnin ja huollon täytyy kuitenkin olla VL-tasoista, sillä ko. alue sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittäväin paikkaan.

Istutettavien ja luonnontilaisena hoidettavien alueen osien määräyksillä sekä istutuksia ja puuistutuksia ohjaavilla määräyksillä varmistetaan alueelle vihreä ilme. Tarkentavilla yleismääräyksillä ohjataan mm. toteutuksen laatua. Rakennusalojen sijoittelulla varmistetaan mm. melusuojauksen kannalta valtioneuvoston asetuksen mukaiset vaatimukset täyttävä ratkaisu.

4.3 Kaavan vaikutukset

Kaavan tulee perustua maankäyttö- ja rakennuslain mukaan kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavan vaikutuksia selvitetäessä otetaan huomioon kaavan tehtävä ja tarkoitus. Laki edellyttää, että kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvittävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset, mukaan lukien yhdyskuntataloudelliset, sosiaaliset, kulttuuriset ja muut vaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia.

Vaikutusten arviointi seuraa kaavan laatimista koko laatimisprosessin ajan. Se kertoo myös, kuinka hyvin lopputulos vastaa niitä tavoitteita, jotka kaavalle on työn alussa ja sen kuluessa asetettu. Tavoitteet on koostettu luvussa 3.5.

Taulukkotarkastelussa on arvioitu Masalanportin asemakaavan vaikutuksia suhteessa voimassa olevaan asemakaavaan. Tarkastelussa on käytetty seuraavaa arviointiluokitusta:

0	ei vaikutusta nykytilanteeseen
+	paranee vähäisesti nykytilanteesta
++	paranee nykytilanteesta
+++	paranee merkittävästi nykytilanteesta
-	huononee vähäisesti nykytilanteesta
--	huononee nykytilanteesta
---	huononee merkittävästi nykytilanteesta
()	suluissa oleva merkintä riippuu toteuttamisesta.

Seuraavassa taulukkoarvioinnissa on tarkasteltu asemakaavan vaikutukset. Erityisesti Kehä III:n parantamisen sekä Rantaradan vaikutukset ovat muuta kaavaa merkittävämmät, mutta käsittelevät tätä asemakaavaa laajempaa kokonaisuutta. Tämän kaavan yhteydessä on arvioitu vain liittymäalueen vaikutuksia.

Asemakaava tuo alueelle noin 400 uutta asukasta ja arviolta 110 uutta työpaikkaa vanhusten hoivakotiin, päiväkotiin, palveluasumiseen ja muihin palveluihin. Paloasemaan sijoittuu arviolta 20 työpaikkaa.

YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET		
OSA-ALUE	ARVIO	PERUSTELU
Maa- ja kallioperä	+	Asemakaavan toteuttaminen edellyttää jonkin verran maansiirtotöitä ja massanvaihtoa suunnittelualueella. Alueella on todettu pilaantuneita maa-alueita, jotka kunnostetaan rakentamisen yhteydessä. Rakennusaloilla ei sijaitse sulfidisavimaita.
Vesi, ilmanlaatu ja pienilmasto	+	Asemakaavassa on osoitettu umpikorttelimainen ratkaisu, jossa asuinrakennukset ja autokatokset sijoittuvat korttelialueen reunoille muodostaen suojaisen ja pienilmastoltaan miellyttävän piha-alueen. Rakentaminen lisää aina hulevesien määrää ja huonontaa imeytyvien vesien laatua. Tämän takia alueelle on laadittu hulevesien hallintasuunnitelma, jolla rakentamisen vaikutuksia pyritään hallitsemaan ja negatiivisia vaikutuksia pienentämään. Hulevesien muodostuminen riippuu pääasiassa läpäisemättömien katto- ja asfalttipintojen määrästä, jota on säädelty kaavamääräyksellä. Rakentamisen myötä päällystämättömätkin pinnat tiivistyvät kulutuksesta johtuen, mikä nopeuttaa valunnan kertymistä ja pienentää häviöitä. Alueelle sijoittuvat uusien asuinrakennusten kattopinnat sekä piha- ja pysäköinti-alueet lisäävät jonkin verran hulevesien kertymistä nykytilanteesta. Hulevesiselvitys on tehty alueen tulevan hulevesitilanteen selvittämiseksi ja hallinnan järjes-

		telmä on suunniteltu osana kunnallisteknistä yleissuunnitelmaa. Kaavoituksen yhteydessä on laadittu lähiympäristön rakentamistapaohje, jossa määritellään tarkemmin periaatteet hulevesiratkaisujen toteuttamiselle. Kaavoituksen yhteydessä alueelle on tehty kunnallistekninen yleissuunnitelma, joka sisältää tarkemman hulevesien hallinnan suunnittelun.
Ilmasto	+	Asemakaava tiivistää yhdyskuntarakennetta sekä edistää joukkoliikenteen käyttöä, pyöräilyä ja jalankulkua, mikä hillitsee ilmastonmuutosta asumisen ja liikenteen hiilijalanjäljen osalta. Rakennusten lämmitysratkaisu voidaan toteuttaa kaukolämmöllä, joka on sinänsä ekologista mutta tuotetaan toistaiseksi pääasiassa ilmastolle haitallisella hiilellä. Kehä III:n parantamisen voidaan nähdä lisäävän autoilun houkuttavuutta ja siten yksityisautoilua. Asemakaava mahdollistaa kehä III:n parantamisen toteuttamisen, sillä sen katualueiden mitoitus mahdollistaa kehä III:n parantamisen vaatimat liikennejärjestelyt tällä kaava-alueella.
Luonnonvarat	0	Alueen toteuttamisella ei ole tavanomaista rakentamista suurempaa vaikutuksia luonnonvaroihin.
Luonto ja luonnonympäristö	-	Hulevesien viivytyksillä muokkaa nimettömän ojan ympäristöä. Altaan toteutuksen yhteydessä tiheikköinen ja roskainen oja siivotaan ja sen puustoa hoidetaan, jolloin myös kaupunkikuvallinen ilme paranee. Ojan rakentaminen ei merkittävästi heikennä luonnon monimuotoisuutta alueella.
Pilaantuneet maat ja radon	+	Rakentamisen yhteydessä pilaantuneet maat poistetaan ja käsitellään, jolloin niistä ei aiheudu haittaa asukkaille. Kaavamääräyksissä alueen rakentajaa ohjeistetaan ottamaan huomioon maaperän mahdollisen radonin vaikutukset rakentamiseen.

SOSIAALISET VAIKUTUKSET		
OSA-ALUE	ARVIO	PERUSTELU
Ihmisen elinolot ja elinympäristö	++	Asemakaava lisää alueen palvelutarjontaa, monipuolistaa asuntotarjontaa ja parantaa jalankulun ja pyöräilyliikenteen yhteyksiä. Rakentamisen myötä alue siistyy. Asemakaavaratkaisu säästää arvokkaimman luonnonympäristön sekä lisää istutuksia ja melulta suojattuja ulko-oleskelualueita, jotka edistävät elinympäristön viihtyisyyttä. Asemakaava mahdollistaa alueelle monipuolisen ikärakenteen ja monimuotoisen asumisen. Palveluasumisen ja tavanomaisen asumisen sekoittuminen edistää myös hyvinvointia ja luo mahdollisuuksia yhteisöllisyyden kehittymiselle.
Alue- ja yhdyskuntarakenne	++	Asemakaavan muutos täydentää Masalan yhdyskuntarakennetta sen nykyisen keskustan ja Kartanonrannan asuinalueen välissä.
Liikenne ja liikkuminen	+	<u>Ajoneuvoliikenne</u> Suunnittelualue on hyvin saavutettavissa ajoneuvoliikenteellä. Sundsbergintielle Salmien ja Eteläisen Salmien liittymään toteutettava kiertoliittymä parantaa alueen saavutettavuutta ja takaa sivusuunnille paremman palvelutason nykyisiin liittymäjärjestelyihin verrattuna. Myös liikenneturvallisuuden kannalta kiertoliittymä on muita tasoliittymätyyppisiä turvallisempi liittymäratkaisu. Nykyisen Salmien Sundsbergintieltä lähtevä osuus voidaan tulevaisuudessa hyödyntää jalankulku- ja pyöräily-yhteytenä. Kehä III:n aluevaraus suunnitelmassa esitetyn Masalan eritasoliittymän liikennejärjestelyt parantavat Masalanportin sekä koko Masalan alueen saavutettavuutta merkittävästi nykyiseen eritasoliittymään verrattuna. Laaditussa Masalanportin liikenteen toimivuustarkastelussa (FCG 2017) tarkasteltiin Sundsbergintien liikenteen toimivuutta Kehä III:n aluevaraus suunnitelmassa esitetyn Masalan eritasoliittymän mukaisilla liikennejärjestelyillä, jossa Sundsbergintiellä on kiertoliittymä Salmien ja Eteläisen Salmien liittymässä sekä Kehä III:n läntisessä ramppliittymässä. Tarkastelun perusteella liikenne

	<p>kiertoliittymissä oli sujuvaa ennustevuonna 2040. Tarkastelu laadittiin ennustevuoden 2040 aamuhuipputunnin tilanteessa. Kiertoliittymien liikenteellistä toimivuutta oli tarkasteltu myös Kehä III:n aluevaraussuunnitelman yhteydessä, jossa niin ikään todettiin kiertoliittymien toimivan palvelutasolla erittäin hyvä vuoden 2040 ennusteliikennemäärillä sekä aamu- että iltahuipputuntina.</p> <p>Masalanportin maankäytön kehittyminen ja liikennemäärien kasvu on huomioitu laaditussa liikenteen toimivuustarkastelussa. Liikenteen kasvu tapahtuu kuitenkin vähitellen ja liikenteen toimivuutta voidaan seurata. Masalanportin asemakaava-alueen liikennetuotos jää maltilliseksi suhteessa koko Masalan alueen lisääntyviin liikennemääriin nähden.</p> <p>Hoiva- ja päiväkodin edustalle saattoliikenteelle pysäköintipaikkoineen varattu alue tarjoaa turvallisen saattopaikan, josta on kulku hoiva- ja päiväkodille ilman kadun ylityksiä. Alue on suunniteltu siten, että myös kutsuliikennettä ajava pienkalusto voi liikennöidä alueella.</p> <p>Suunnitellulta paloasemalta lähtevien hälytysajoneuvojen tulee päästä sujuvasti liikkeelle hälytystilanteissa. Hälytysajoneuvojen sujuva liikennöinti Sundsbergintien kiertoliittymissä voidaan varmistaa liittyämiin asennettavilla jokerivaloilla, jotka antavat hälytysajoneuvoille etuajo-oikeuden hälytystilanteissa. Jokerivalojen tarve tarkistetaan tarkemmassa tiesuunnittelussa.</p> <p>Masalanportin alueen tarkemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota liikennejärjestelyjen selkeyteen ja liikenneturvallisuuteen, sillä alueelle sijoittuu muun muassa päiväkotia, hoivakoti ja palveluasumista.</p> <p><u>Jalankulku ja pyöräily</u></p> <p>Suunnittelualue sijaitsee keskeisellä paikalla Masalassa, josta on lyhyt etäisyys sekä Masalan keskustaan että asemalle. Kaavaratkaisu luo hyvät edellytykset kävellen ja pyörällä tehtäville matkoille.</p> <p>Alue on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyörällä ja alueelle osoitetut uudet ja muuttuvat jalankulku- ja pyöräilyväylät täydentävät alueen yhteyksiä ja palvelevat erityisesti alueen asukkaiden ja alueella asioivien liikkumista, mutta tarjoavat reittejä myös ympäröivien alueiden asukkaille.</p> <p>Alueen asukkaiden kannalta toimitilarakennusten korttelialueen ja radan väliin sijoittuva jalankulku- ja pyöräilyväylä, Salmipolku sekä Salmi tieltä alueen sisään-tuloväylän varrelle sijoittuva jalankulku- ja pyöräilyväylä ovat tärkeä kulkureitti. Alueen läpikulkevan liikenteen kannalta reitillä on vähäisempi merkitys.</p> <p>Jalankulun ja pyöräiliikenteen yhteys Eteläiseltä Salmi tieltä Masalan asemalle paranee, samoin jalankulun ja pyöräily liikenteen yhteys Kartanonrannasta Sundsbergintielle ja edelleen Masalan keskustaan.</p> <p>Sundsbergintielle suunnitellut kiertoliittymät saarekkeineen tarjoavat kaksivaiheisen ylitysmahdollisuuden jalankulkijoille ja pyöräilijöille jalankulku- ja pyöräilyväylän ja ajoradan risteämissä. Kaksivaiheisessa ylityksessä voidaan havainnoida yhtä suuntaa kerrallaan. Kiertoliittymät myös osaltaan rauhoittavat liikennettä ajonopeuksia alentaen.</p> <p>Asemakaavassa on määrätty varaus polkupyöräpaikoille, mikä tukee pyöräilyä liikkumismuotona.</p> <p><u>Joukkoliikenne</u></p> <p>Asemakaava tukee raideliikenteen käyttöä osoittamalla asumista aseman läheisyyteen ja varaamalla tilaa lisäraiteen rakentamiselle. Kaava tukee myös linja-autoliikenteen käyttöä osoittamalla asumista HSL:n paikallisliikenteen pääreitien varteen ja mahdollistamalla sujuvamman liikkumisen Kehä III:n eritasoliittymän parantamisella. Toisaalta samalla asemakaava tulee tukeneeksi myös yksityisautoilun lisääntymistä, parantamalla autoliikenteen yhteyksiä ja tiejärjestelyjä.</p> <p>Masalan asema on hyvin saavutettavissa suunnittelualueelta kävellen ja pyörällä eikä reitti risteä autoliikenteen kanssa. Lähimmät, Sundsbergintiellä sijaitsevat, linja-autopysäkit ovat myös hyvin saavutettavissa sekä kävellen että pyörällä. Pysäkeille on jalankulku- ja pyöräily-yhteydet suunnittelualueelta Sundsbergintien varrella olevaa jalankulku- ja pyöräilyväylää pitkin. Masalan kirjaston kohdalla olevien pysäkkien liikenneturvallisuus paranee Sundsbergintien ja Masalantien liittymään suunnitellun kiertoliittymän ja siihen liittyvien liikennejärjestelyjen myötä.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

YHDYSKUNTATALOUDELLISET VAIKUTUKSET		
OSA-ALUE	ARVIO	PERUSTELU
Yhdyskuntatalous	++	<p>Alueelle suunniteltu maankäyttö kytkeytyy osaksi laajempaa katu- ja kunnallisteknistä muutosaluetta Kehä III:n ja Sundsbergintien rakentamishankkeiden kautta. Alue kytkeytyy muuhun taajaman infraverkostoon saumattomasti keskeisen sijaintinsa vuoksi. Korttelialueella tavanomaisesta poikkeavia rakennuskustannuksia muodostuu pilaantuneiden maiden vaihtamisesta sekä melua torjuvien rakenteiden kustannuksista. Paloaseman tontilla joudutaan suurehkoihin maatäyttöihin paloaseman toiminnan ja hulevesien hallinnan varmistamiseksi.</p> <p>Asemakaava tuo alueelle noin 440 uutta asukasta ja arviolta 110 uutta työpaikkaa vanhusten hoivakotiin, päiväkotiin, palveluasumiseen ja muihin palveluihin. Paloasemaan sijoittuu arviolta 20 työpaikkaa. Myös palveluasumiseen sisällytettävät myymälätilat voivat toimia esim. erikoistavarankaupan, parturikampaamojen tai toimistotyön työpaikkoina. Mikäli kyseiset yritykset sijaitsevat Kirkkonummella, ne tuovat kunnalle yhteisöverotuloja.</p> <p>Kerrostalojen uudet asukkaat voivat toisaalta kerryttää kunnan tuloverotuottoa mutta myös edellyttää esim. sairaanhoidon erityispalvelujen järjestämistä vanhuksväestölle.</p>
Energialous	+	Suunnittelualue on mahdollista liittää joko kaukolämpö- tai maakaasuverkkoon, koska molemmat sijaitsevat suunnittelualueella tai sen läheisyydessä.

KULTTUURISET VAIKUTUKSET		
OSA-ALUE	ARVIO	PERUSTELU
Kaupunkikuva ja maisema	++	Suunnittelualueella on tällä hetkellä vajaasti toteutunut teollisuus- ja työpaikka-alue. Rakennukset ovat nykyisin vajaakäytössä ja ympäristö on jäsentymätön. Asemakaavan myötä alueen taajamakuva siistiytyy. Kaavan yhteydessä on laadittu lähiympäristö- ja rakentamistapaohje, jossa määritellään asuinrakennusten ja piha-alueiden suunnittelun ja toteutuksen periaatteet. Kaavamääräyksillä on osoitettu istutettavia alueen osia, jotka luovat vehreän yleisilmeen. Kokonaisuudessaan asemakaava vaikuttaa myönteisesti alueen kaupunkikuvaan.
Kulttuuriperintö ja rakennettu ympäristö	0	Kaavalla ei ole vaikutusta alueen kulttuuriperintöön. Rakennettu ympäristö muuttuu ja siistiytyy uudisrakennusten myötä. Alueesta on mahdollista muodostua omaleimainen ja edustava Masalan porttialue.

4.4 Kaavamerkinnot ja -määräykset

Kaavamerkinnot ja -määräykset löytyvät kaavakartasta sekä liitteestä 4.

4.5 Nimistö

Nimistötoimikunta on antanut lausunnon Masalanportin asemakaavan nimistöstä. Alla on listattu nimistötoimikunnan hyväksymät nimet kaava-alueelle, joita kaavassa käytetään.

Eteläinen Salmitie – Södra Sundsvägen

Salmitie – Sundsvägen

Sundsbergintie – Sundsbergsvägen

Salmipolku – Sundsstigen

5 ASEMAKAAVAN TOTEUTTAMINEN

Tavoitteena on, että asemakaava viedään hyväksymiskäsittelyyn elokuussa 2019. Kaava-alueen katujen ja vesihuollon yleissuunnittelua on tehty kaavaehdotusvaiheessa ja suunnitelmien tulee olla valmiina ennen kaavan hyväksymistä. Mitä todennäköisimmin kunnallistekniikan rakennussuunnittelu käynnistyy vuonna 2019 ja rakentaminen vuonna 2020, mikä mahdollistaisi talorakentamisen käynnistämisen viimeistään vuonna 2021. Ensimmäisen vaiheen talorakentaminen voi käynnistyä jo ennen kuin kunta on rakentanut kadut ja kunnallistekniikan, sillä tontteja on mahdollista rakentaa ja käyttää tukeutuen olemassa oleviin katuyhteyksiin ja rakennusaikaisiin järjestelyihin. Tontin puolella voi rakennusaikaisia yhteyksiä toteuttaa vapaasti. Jos rakennukset valmistuvat ennen kuin kunnallistekniikka on valmis, tonttien järjestelyä ja liikennöintiä voidaan hoitaa tilapäisten yhteyksien kautta nykyistä sisään-tulotietä pitkin.

Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos arvioi Masalan paloaseman toteutuvan vuosina 2026-2027.

5.1 Toteutusta ohjaavat ja havainnollistavat suunnitelmat

Asemakaavaan on laadittu havainnekuva, joka on asemakaavaselostuksen liitteenä 5. Asemakaavoitusta varten on laadittu myös aluepoikkileikkaus, joka on asemakaavaselostuksen liitteenä 7.

Salmitien kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa on tutkittu lähtökohdat kadun ja kunnallistekniikan toteutukselle. Asemakaava-alueelle on laadittu myös hulevesien yleissuunnitelma. Lisäksi on laadittu lähiympäristö- ja rakentamistapaohje, joka ohjaa kaavan toteutumista ja rakentamista siten, että alueesta muodostuu ilmeeltään tasapainoinen asuinympäristö.