

# Asemakaavan seurantalomake

## Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	257 Kirkkonummi	Täyttämispvm	03.03.2017
Kaavan nimi	Asemanseutu 2. vaihe		
Hyväksymispvm		Ehdotuspvm	
Hyväksyjä		Vireilletulosta ilm. pvm	
Hyväksymispykälä		Kunnan kaavatunnus	10306/3245
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]		Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]	10,2691
Maanalaisen tilojen pinta-ala [ha]		Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]	

### Ranta-asemakaava Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset
Lomarakennuspaikat [lkm]	Omarantaiset	Ei-omarantaiset

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
<b>Yhteensä</b>	<b>10,2691</b>		<b>29420</b>	<b>0,29</b>		
A yhteensä	2,4195	23,6	17725	0,73		
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	1,4959	14,6	6355	0,42		
T yhteensä						
V yhteensä	1,2772	12,4				
R yhteensä						
L yhteensä	5,0765	49,4	5340	0,11		
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m <sup>2</sup> ]	[lkm +/-]	[k-m <sup>2</sup> +/-]
Yhteensä	1	140		

## Alamerkinntät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m <sup>2</sup> ]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m <sup>2</sup> +/-]
<b>Yhteensä</b>	<b>10,2691</b>		<b>29420</b>	<b>0,29</b>		
<b>A yhteensä</b>	2,4195	23,6	17725	0,73		
AK	2,4195	100,0	17725	0,73		
<b>P yhteensä</b>						
<b>Y yhteensä</b>						
<b>C yhteensä</b>						
<b>K yhteensä</b>	1,4959	14,6	6355	0,42		
K	0,3636	24,3	1445	0,40		
KM	1,1323	75,7	4910	0,43		
<b>T yhteensä</b>						
<b>V yhteensä</b>	1,2772	12,4				
VP	1,2772	100,0				
<b>R yhteensä</b>						
<b>L yhteensä</b>	5,0765	49,4	5340	0,11		
Kadut	2,2180	43,7				
Kev.liik.kadut	0,1485	2,9				
LR	1,7280	34,0				
LHA	0,3830	7,5	140	0,04		
LPA	0,5990	11,8	5200	0,87		
<b>E yhteensä</b>						
<b>S yhteensä</b>						
<b>M yhteensä</b>						
<b>W yhteensä</b>						

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m <sup>2</sup> ]	[lkm +/-]	[k-m <sup>2</sup> +/-]
<b>Yhteensä</b>	<b>1</b>	<b>140</b>		
Asemakaava	1	140		

## Blankett för uppföljning av detaljplanen

## Basuppgifter och sammandrag

Kommun	257 Kyrkslätt	Datum för ifyllning	03.03.2017
Planens namn	Stationsområde 2 skedet		
Datum för godkännande		Förslagsdatum	
Godkännare		Dat. för meddel. om anh.gör.	
Godkänd enligt paragraf		Kommunens plankod	10306/3245
Genererad plankod			
Planområdets areal [ha]		Ny detaljplaneareal [ha]	10,2691
Areal för underjordiska utrymmen [ha]		Detaljplaneändringens areal [ha]	

<b>Stranddetaljplan</b>	Strandlinjens längd [km]	
Byggplatser [antal]	Med egen strand	Utan egen strand
Fritidsbost.byggpl. [antal]	Med egen strand	Utan egen strand

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m <sup>2</sup> vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m <sup>2</sup> vy +/-]
Sammanlagt	10,2691		29420	0,29		
A sammanlagt	2,4195	23,6	17725	0,73		
P sammanlagt						
Y sammanlagt						
C sammanlagt						
K sammanlagt	1,4959	14,6	6355	0,42		
T sammanlagt						
V sammanlagt	1,2772	12,4				
R sammanlagt						
L sammanlagt	5,0765	49,4	5340	0,11		
E sammanlagt						
S sammanlagt						
M sammanlagt						
W sammanlagt						

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

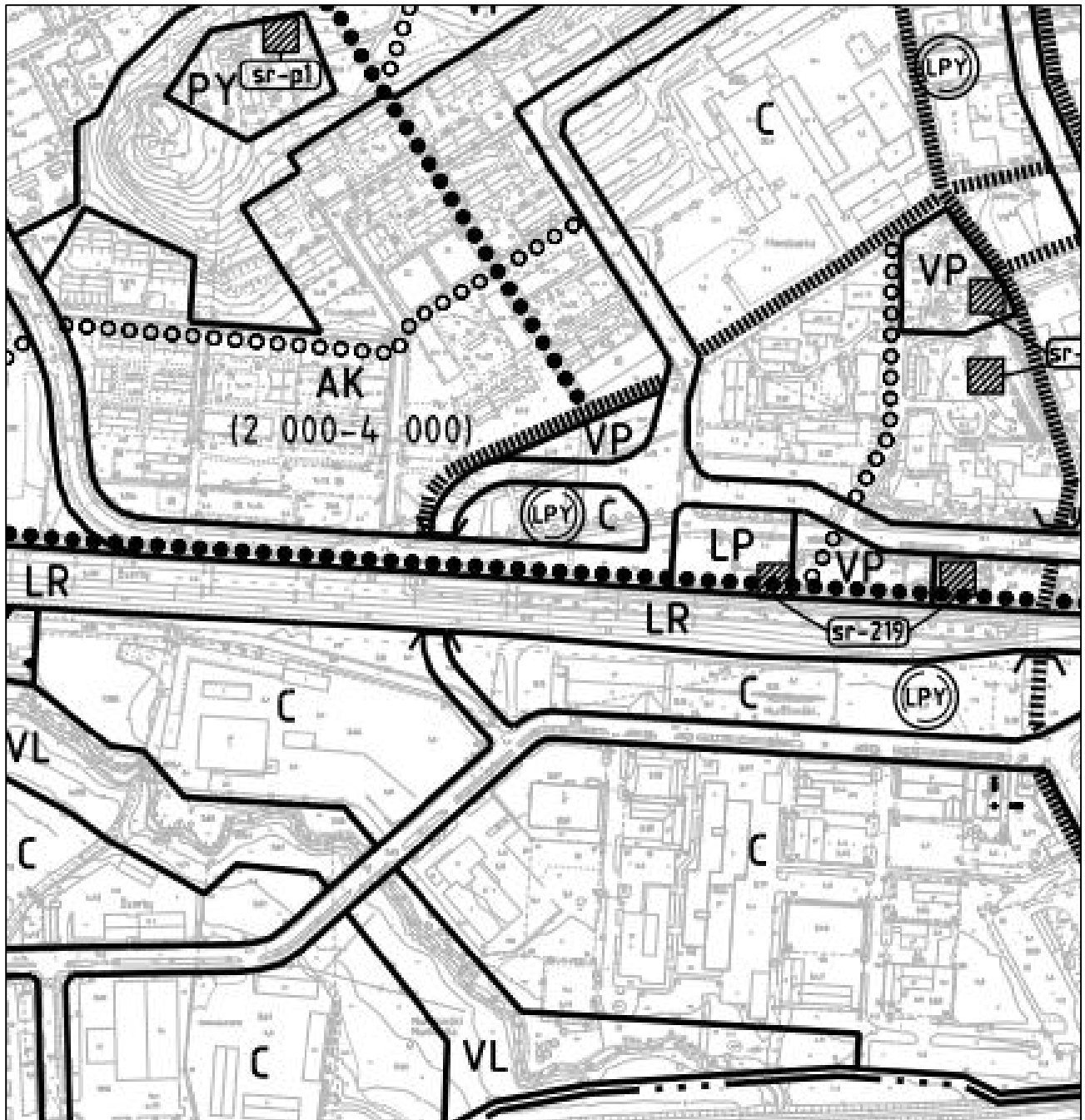
Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m <sup>2</sup> vy]	[antal +/-]	[m <sup>2</sup> vy +/-]
Sammanlagt	1	140		

## Underbeteckningar

Områdesreserveringar	Areal [ha]	Areal [%]	Våningsyta [m <sup>2</sup> vy]	Exploateringsstal [e]	Ändring i areal [ha +/-]	Ändring i våningsyta [m <sup>2</sup> vy +/-]
<b>Sammanlagt</b>	<b>10,2691</b>		<b>29420</b>	<b>0,29</b>		
<b>A sammanlagt</b>	2,4195	23,6	17725	0,73		
AK	2,4195	100,0	17725	0,73		
<b>P sammanlagt</b>						
<b>Y sammanlagt</b>						
<b>C sammanlagt</b>						
<b>K sammanlagt</b>	1,4959	14,6	6355	0,42		
K	0,3636	24,3	1445	0,40		
KM	1,1323	75,7	4910	0,43		
<b>T sammanlagt</b>						
<b>V sammanlagt</b>	1,2772	12,4				
VP	1,2772	100,0				
<b>R sammanlagt</b>						
<b>L sammanlagt</b>	5,0765	49,4	5340	0,11		
Gator	2,2180	43,7				
Lättrafikgat.	0,1485	2,9				
LR	1,7280	34,0				
LHA	0,3830	7,5	140	0,04		
LPA	0,5990	11,8	5200	0,87		
<b>E sammanlagt</b>						
<b>S sammanlagt</b>						
<b>M sammanlagt</b>						
<b>W sammanlagt</b>						

Byggnadsskydd	Skyddade byggnader		Ändring i skyddade byggnader	
	[antal]	[m <sup>2</sup> vy]	[antal +/-]	[m <sup>2</sup> vy +/-]
<b>Sammanlagt</b>	<b>1</b>	<b>140</b>		
Detaljplan	1	140		

Ote Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavasta



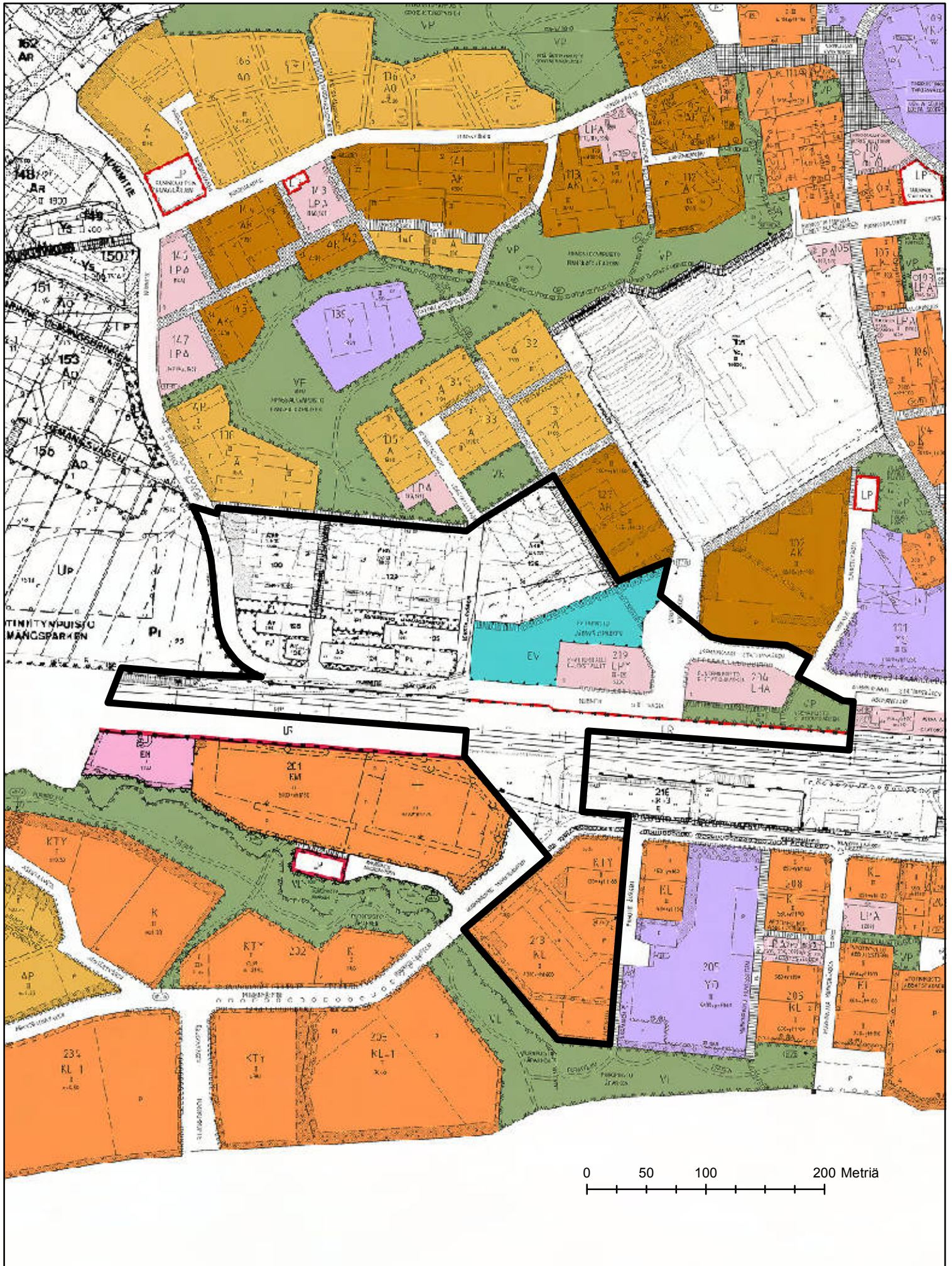
C KESKUSTATOIMINTOJEN ALUE / OMRÅDE FÖR CENTRUMFUNKTIONER

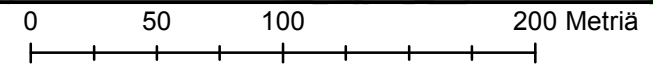
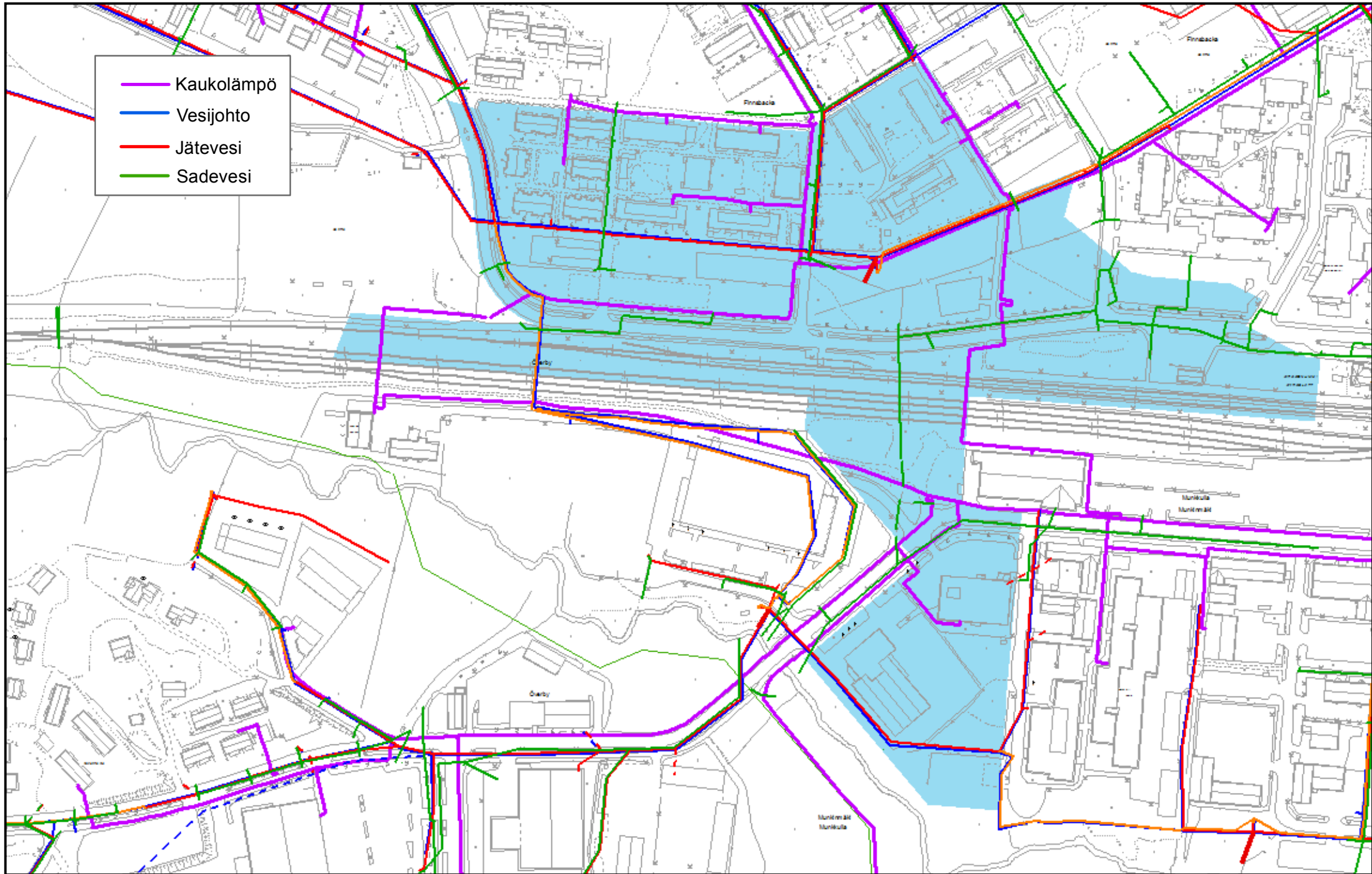
AK ASUINKERROSTALOJEN ALUE / OMRÅDE FÖR FLERVÅNINGSHUS

VP PUISTO / PARK

LP YLEINEN TAI YKSITYINEN PYSÄKÖINTIALUE / ALLMÄNT ELLERPRIVAT PARKERINGSOMRÅDE

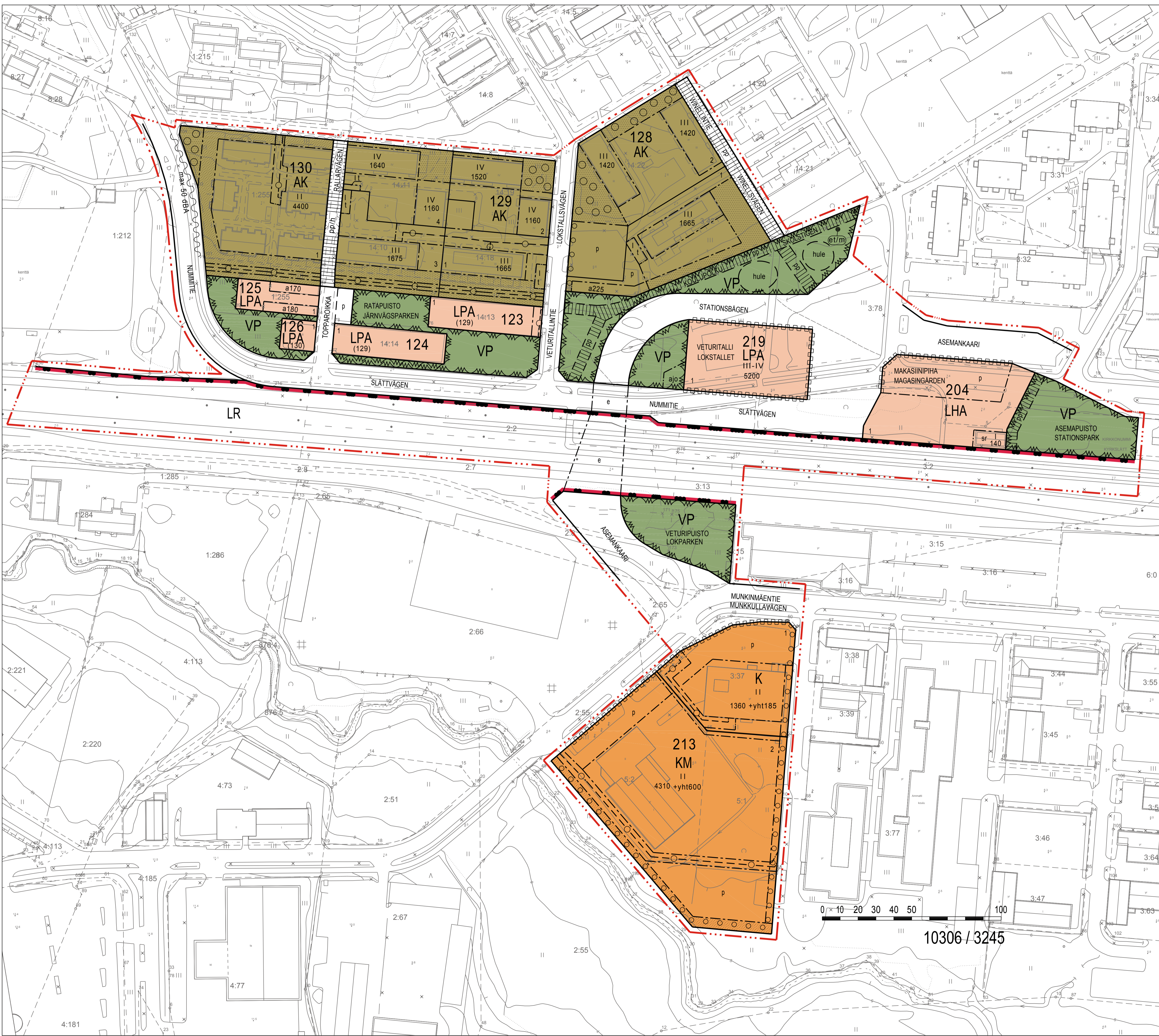
LR RAUTATIELIIKENTEEN ALUE / OMRÅDE FÖR JÄRNVÄGSTRAFIK





Asemansedun 2. vaiheen asemakaava

Detaljplan för Stationsområdet, 2 skedet

















Asemanseudun 2. vaihe  
Asemakaava

3245

Stationsområdet, 2 skedet  
Detaljplan

ASEMAKAAVAMERKINNÄT JA -MÄÄRÄYKSET  
BETECKNINGAR OCH BESTÄMMELSER I DETALJPLAN

	Asuinkerrostalojen korttelialue. Kvartersområde för flervåningshus.
	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue. Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader.
	Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön. Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.
	Puisto. Park.
	Rautatiealue. Järnvägsområde.
	Henkilöliikenneterminaalin korttelialue. Kvartersområde för persontrafikterminal.
	Autopaikkojen korttelialue. Kvartersområde för bilplatser.

	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. Linje 3 m utanför planområdets gräns.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja. Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
	Osa-alueen raja. Gräns för delområde.
	Ohjeellinen osa-alueen raja. Riktgivande gräns för område eller del av område.
	Ohjeellinen tontin/rakennuspaikan raja. Riktgivande tomt-/byggnadsplatsgräns.

219

Korttelin numero.  
Kvartersnummer.

2

Ohjeellisen tontin/rakennuspaikan numero.  
Nummer på riktgivande tomt/byggnadsplats.

NUMMITIE

Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.  
Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.

5200

Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.  
Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

III

Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.  
Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

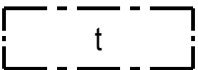
4310+yht600

Lukusarja, jonka ensimmäinen luku ilmoittaa kerrosneliömetreinä asuintilan rakennusoikeuden enimmäismäärän ja toinen luku ilmoittaa asuintilaa palvelevien aputilojen, kuten teknisten tilojen, väestönsuojien ja varastojen rakennusoikeuden enimmäismäärän.

Talserie, vars första tal anger den maximala byggrätten för bostad i våningskvadratmeter och andra tal anger den maximala byggrätten för hjälputrymmen såsom tekniska utrymmen, skyddsrum och förråd som tjänar bostaden.



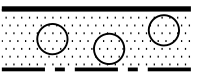
Rakennusala.  
Byggnadsyta.



Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.  
Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.



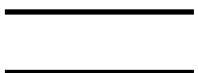
Istutettava alueen osa.  
Del av område som skall planteras.



Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.  
Del av område där tred och buskar skall planteras.



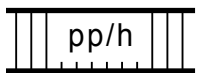
Säilytettävä/istutettava puurivi.  
Trädrad som skall bevaras/planteras.



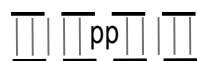
Katu.  
Gata.



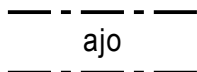
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.  
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.



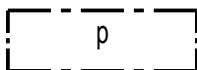
Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.  
Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.



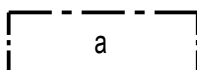
Ohjeellinen yleiselle jalankululle ja pyöräilylle varattu alueen osa.  
Riktgivande för allmän gång- och cykeltrafik reserverad del av område.



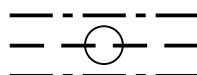
Ajoyhteys.  
Körförbindelse.



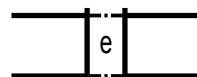
Pysäköimispaikka.  
Parkeringsplats.



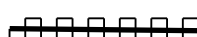
Auton säilytyspaikan rakennusala.  
Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.



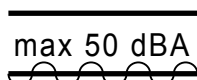
Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.  
För underjordisk ledning reserverad del av område.



Eritasoristeys.  
Planskild korsning.



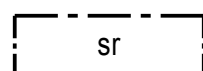
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.  
Del av gatuumrådes gräns där in- och utfart är förbjuden.



Merkintä osoittaa, että katualue on varustettava meluvallilla tai muulla melua estävällä rakenteella niin, että melutaso viereisellä korttelialueella/alueella saa olla korkeintaan 50 dBA.  
Beteckningen anger att gatuumrådet skall förses med bullervall eller annan bullerdämpande konstruktion så, att bullernivån på det intilliggande kvartersområdet/området får vara högst 50 dBA.

(129)

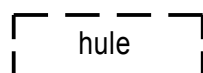
Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja saa alueelle sijoittaa.  
Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser får förläggas till området.



Suojeltava rakennus.  
Kulttuurihistoriallisesti arvokas rakennus, jota ei saa purkaa. Rakennuksessa suoritettavien korjaus- ja laajennustöiden on oltava sellaisia, että rakennuksen historiallisesti arvokas luonne säilyy.  
Byggnad som skall skyddas.  
Kulturhistorisk värdefull byggnad, som inte får rivas. De ändrings- och utvidningsåtgärder som vidtas i byggnaden skall vara sodana att byggnadens historiskt värdefulla karaktär bevaras.



Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten kohdemerkintä.  
Merkintä sallii enintään 20 k-m<sup>2</sup> suuruisen muuntamon rakentamisen.  
Objektsbeteckning för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.  
Beteckningen tillåter byggnade av en högst 20 våningskvadratmeter stor transformatorstation.



Ohjeellinen alueelliselle hulevesijärjestelmälle varattu alueen osa.  
Riktgivande del av område som reserveras för områdets dagvattensystem.

## YLEISMÄÄRÄYKSET:

Autopaikkojen vähimmäismäärät

Pysäköintimitoitus perustuu rakennusten pääkäyttötarkoitukseen ja kerrosalaneliömetreinä rakennusoikeutta määrittävän lukusarjan ensimmäiseen lukuun:

AK-kortteli:	1 ap. / 100 k-m <sup>2</sup> , vähintään 0,6 ap. / asunto.
K-kortteli:	1 ap. / 40 k-m <sup>2</sup> .
KM-kortteli:	1 ap. / 50 k-m <sup>2</sup> .
Elintarvikkeiden myymälätila:	1 ap. / 20 k-m <sup>2</sup> .

Korttelit 128-130 (AK)

Liikuntaesteisille tarkoitettuja autopaikkoja saa sijoittaa porraskäytävän läheisyyteen mitoituspäätöksellä 1 ap. / 30 asuntoa mukaisesti.

Piha-alueelle on istutettava reheviä pensas- ja puuryhmiä. Piha on käsiteltävä yhtenäisenä suurena suunnittelualueena mukaan lukien leikki- ja pysäköintialueet.

Tonttien aitaaminen toisiinsa rajoittuvilla tontinosilla on kielletty.

Jätehuoltopisteen saa sijoittaa rakennuksen talousrakennuksiin (t) ja/tai pysäköimispaikan (p) yhteyteen.

Korttelin 128 pysäköimispaikka (p) on näkösuojan aikaansaamiseksi rajattava autosuojin (a), aitarakennelmin ja/tai puu- ja pensasistutuksin.

Kortteli 213 (K, KM)

Elintarvikkeiden myymälätilojen sijoittaminen korttelialueelle on kielletty lukuun ottamatta tonttia 2, jolle saa sijoittaa em. toimintaa enintään 500 k-m<sup>2</sup>.

Rakennuksen kattomuoto on tasa- tai loiva pulpettikatto. Pulpettikaton katemateriaali on kone)saumattu pelti väriltään harmaa, tummanharmaa tai musta.

Rakennuksen julkisivut on tehtävä asiakaspihan (p) suuntaan yhtenäistä rakennustapaa noudattaen siten, että rakennuksen julkisivukäsittely on kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen.

Rakennuksen pääjulkisivumateriaali asiakaspihan (p) suuntaan on lasin lisäksi tiiliverhous ja/tai muu kiviainespinta. Näkyviä elementtisaumoja ei rakennuksessa sallita asiakaspihan suuntaan. Asiakaspihan maantasokerroksen julkisivu ei saa antaa umpinaista vaikutelmaa.

Rakennuksen myymälätilojen sisäänkäynnit on sijoitettava asiakaspihan (p) suuntaan. Sisäänkäynneiltä on järjestettävä esteettömät ja turvalliset kulkuyhteydet asiakaspihalle ja yleisille kevytliikenneväylille. Mikäli rakennuksessa toteutetaan kaikkia myymälätiloja palveleva pääsisäänkäynti, on sitä korostettava julkisivuissa lasipinnoin ja/tai puuverhoilulla/metallisäleiköllä.

Rakennuksen ulkomainossuunnitelma on laadittava rakennusluvan yhteydessä rakennuksen arkkitehtuuria vahvistavina aiheina.

Rakennuksen myymälätilojen sisäänkäyntien yhteyteen on varattava riittävästi polkupyöräpaikkoja ja liikuntaesteisille tarkoitettuja autopaikkoja.

Rakennuksen edustan pintamateriaali on luonnonkivi ja/tai betonikivi.

Rakennuksen asiakaspihan (p) pysäköintialue on jäsennöitävä enintään 20 autopaikan osiin matalin pensasistutuksin. Asiakaspihan aitaaminen on kielletty.

Rakennuksen huolto- ja lastauspiha sekä jätehuoltopiste on näkösuojattava sekä niiltä syntyvän melun ja hajun leviäminen ympäristöön on estettävä rakenteilla ja muilla tarvittavilla toimenpiteillä. Jätehuoltopiste on sijoitettava maantasokerrokseen tai huolto- ja lastauspihan yhteyteen.

Tontin pääväylän (Munkinmäentie) puoleisten asiakaspihan (p) kautta on järjestettävä ajoneuvo- ja huoltoliikennettä palveleva kulkuyhteys tonttien kesken.

Tontin liittyminen katu- ja virkistysalueisiin on toteutettava Kirkkonummen kuntakeskuksen laatu- ja ympäristösuunnitelman periaatteiden mukaisesti (esim. pintamateriaalit, kalustus, viher-rakentaminen ja valaistus).

Tontille on laadittava rakennusluvan yhteydessä hulevesisuunnitelma.

Tontin viherrakentaminen ja ulkovalaistus, kulkureitit, pysäköintialueet sekä huolto- ja lastauspihaksi varatun alueen käsittely toteutetaan rakentajan toimesta laadittavan pihasuunnitelman mukaisesti.

Tontin huolto- ja lastauspihaa lukuun ottamatta ulkovarastointi on kielletty.

#### Kortteli 219 (LPA)

Rakennuksen kattomuoto on tasakatto.

Rakennuksen julkisivut on tehtävä yhtenäistä rakennustapaa noudattaen siten, että rakennuksen julkisivukäsittely on kaupunkikuvallisesti ja arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen.

Rakennuksen pääjulkisivumateriaali on metallireikälevy tai -säleikkö lukuun ottamatta porrashuoneita, joiden pääjulkisivumateriaali on lasi. Sisätilojen valaistus on otettava huomioon rakennuksen julkisivukäsittelyssä. Maantasokerroksen julkisivumateriaali on pääsoin kivikorikäsittely.

Rakennus on suunniteltava ns. itsetuulettavana, mikä on otettava huomioon sen julkisivukäsittelyssä.

#### Puisto (VP)

Alue on suunniteltava Kirkkonummen kuntakeskuksen laatu- ja ympäristösuunnitelman periaatteiden mukaisesti.

Alue on toteutettava erikseen laadittavan puistosuunnitelman mukaisesti.

Alueelle saa sijoittaa polkupyöräpysäköintiä sekä sitä palvelevia katoksia ja muita rakenteita.

Alueelle saa rakentaa hulevesien hallintaan parantavia rakenteita.

## ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Minimiantal bilplatser

Parkeringsdimensioneringen grundar sig på byggnadernas huvudanvändningsändamål och första talet i sifferserien som anger byggrätten i kvadratmeter våningsyta:

AK- kvarter: 1 bp / 100 v-m<sup>2</sup>, minst 0,6 bp / bostad.

K- kvarter: 1 bp / 40 v-m<sup>2</sup>.

KM-kvarter: 1 bp / 50 v-m<sup>2</sup>.

Butiksutrymme

för livsmedelsförsäljning: 1 bp / 20 v-m<sup>2</sup>.

Kvarteren 128-130 (AK)

Bilplatser som är avsedda för rörelsehämmade får placeras i närheten av trapphusen enligt dimensioneringsprincipen 1 bp / 30 bostäder.

På gårdsområdet ska frodiga busk- och trädgrupper planteras. Gården ska behandlas som ett enhetligt stort planeringsområde inklusive lek- och parkeringsområden.

Det är förbjudet att ingärda tomter på tomtdelar som gränsar till varandra.

Avfallshanteringsplatsen får placeras i byggnadens ekonomibyggnader (t) och/eller i anslutning till parkeringsplatsen (p).

Parkeringsplatsen (p) i kvarter 128 ska för att åstadkomma insynsskydd avgränsas med bilgarage (a), staketkonstruktioner och/eller träd- och buskplanteringar.

Kvarter 213 (K, KM)

Det är förbjudet att i kvartersområdet placera affärsutrymmen för livsmedelsförsäljning, med undantag av tomt 2 där man får placera högst 500 v-m<sup>2</sup> av ovannämnda verksamhet.

Byggnadens takform är platt eller svagt sluttande pulpettak. Pulpettakets täckningsmaterial är maskinfogad plåt som är grå, mörkgrå eller svart till färgen.

Byggnadens fasader ska i riktning mot kundgården (p) iakttas ett enhetligt byggnadssätt, så att byggnadens fasadbehandling är högklassig stadsbildsmässigt och arkitektoniskt sett.

Byggnadens huvudfasadmaterial i riktning mot kundgården (p) är utöver glas tegel och/eller annan yta av stenmaterial. Synliga elementfogar i byggnaden tillåts inte i riktning mot kundgården. Fasaden på kundgårdens markvåning får inte ge ett slutet intryck.

Ingångarna till byggnadens affärsutrymmen ska placeras i riktning mot kundgården (p). Från ingångarna ska hinderfria och trygga förbindelser ordnas till kundgården och de allmänna gång- och cykellederna. Om i byggnaden byggs en huvudingång som tjänar alla affärsutrymmen, ska den framhävas i fasaderna med glasytor och/eller träfodring/metallgaller.

I samband med bygglovet ska för byggnaden uppgöras en plan för utereklam som teman som stöder arkitekturen.

I anslutning till ingångarna till affärsutrymmena i byggnaden bör tillräckligt med cykelplatser och bilplatser avsedda för rörelsehindrade placeras.

Parkeringsområdet på byggnadens kundgård (p) ska med låga buskplanteringar indelas i delar på högst 20 bilplatser. Det är förbjudet att inhägna kundgården.

Byggnadens service- och lastningsgård samt avfallshanteringsplats ska skyddas mot insyn och spridning av buller och lukt som uppstår där ska hindras med konstruktioner och andra behövliga åtgärder. Avfallshanteringsplatsen ska placeras i våningen på marknivå eller i anslutning till service- och lastningsgården.

Via kundgården (p) vid tomtens huvudled (Munkkullavägen) ska en förbindelse som betjänar fordons- och servicetrafiken ordnas mellan tomterna.

Tomtens anslutning till gatu- och rekreationsområden bör genomföras enligt principerna i kvalitets- och miljöplanen för Kyrkslätts kommuncentrum (t.ex. ytmaterial, inredning, anläggning av grönområden och belysning).

En dagvattenplan ska utarbetas för tomten i samband med bygglovet.

Anläggningen av tomtens grönområden och utebelysning, trafikförbindelser, parkeringsområden samt behandlingen av det område som reserverats som service- och lastningsgård genomförs enligt en gårdsplan som utarbetas av byggaren.

Med undantag av service- och lastningsgården på tomten är utomhuslagring förbjuden.

#### Kvarter 219 (LPA)

Byggnadens takform är platt tak.

Byggnadens fasader ska iaktta ett enhetligt byggnadssätt så att byggnadens fasadbehandling är högklassig stadsbildsmässigt och arkitektoniskt sett.

Byggnadens huvudfasadmaterial är metallhålskiva eller -gallerverk med undantag av trapphusen, vars huvudfasadmaterial är glas. Inomhusbelysningen ska beaktas i behandlingen av byggnadens fasad. Fasadmaterialet på markvåningen är huvudsak stenkorgsbehandlad.

Byggnaden ska planeras så att den är självventilerande, vilket ska beaktas i behandlingen av fasaden.

#### Park (VP)

Området ska planeras enligt principerna i kvalitets- och miljöplanen för Kyrkslätts kommuncentrum.

Området ska genomföras enligt en parkplan som utarbetas separat.

På området får man placera cykelparkering och tillhörande skyddstak och andra konstruktioner.

På området får byggas konstruktioner som förbättrar hanteringen av dagvatten.







Asemansedun 2. vaihe  
Havainnekuva  
Stationsområdet 2 skedet  
Illustration  
10306 / 3246

6667300  
23468400

6667700  
23468800

## ASEMANSEUDUN 2. VAIHEEN ASEMAKAAVA, VAIKUTUSARVIOINTI

Taulukossa on kuvattu asemakaavan vaikutuksia ja verrattu niitä nykytilanteeseen. Kommenttiruudussa on esitetty asiaan liittyvää muuta lisätietoa.

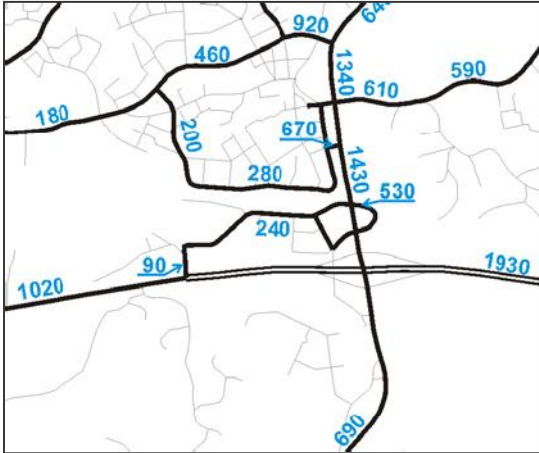
Vaikutukset luontoon ja luonnon-ympäristöön			
	NYKYTILANNE (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan toteuttamista)	ASEMAKAAVA	KOMMENTIT
maisemaan	<p>Lähialueen maisemakuvaa hallitsee Munkinmäen entisen kartanon mäki.</p> <p>Monin paikoin katu- ja viheralueet ovat yleisilmeeltään hoitamattomia ja kesken-eräisen oloisia.</p> <p>Radalta käsin tarkasteltuna kuntakeskuksen liikealue jää etäälle, vaikka matkakeskuksen maamerkiksi on noussut pysäköintilaitos.</p>	<p>Maisema ei suuresti muutu lukuun ottamatta katujen siirtämistä, uutta kiertoliittymää ja pysäköintilaitosta, jonka rakentaminen ajoittunee aikaisintaan 2020-luvulle. Pysäköintilaitos muuttuu toteutuessaan eniten maisemaa.</p> <p>Radalta käsin tarkasteltuna matkakeskukseen kuuluvat toiminnot ja etenkin Asemapuisto on mahdollista rakentaa nykyistä korkeatasoisemmin, mikä parantaisi alueen ilmettä huomattavasti. Myös mm. lähialueen asukkaiden elinympäristö muuttuisi viihtyisämmäksi.</p> <p>Ratapuiston maisemallinen arvo heikkenee.</p>	<p>Alueen maankäyttö on toteutettu Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavan mukaisesti. Osayleiskaavassa on otettu huomioon suurmaisemalliset tekijät.</p>
pinnanmuodostukseen		Nykytilanne säilyy.	
kasvillisuuteen ja eläimistöön	Luonto on ihmisen muovaamaa: arvokkaita luontokohteita ei ole alueella.	<p>Luonnonympäristö säilyy pääpiirteissään nykyisellään.</p> <p>Kaavassa on radan varrelle osoitettu Asemapuisto. Toisaalta nykytilanteen mukainen Ratapuiston pienenee.</p>	<p>Luontoselvitystä ei ole laadittu.</p> <p>Puistosuunnittelussa voidaan monipuolistaa alueen kasvilajistoa.</p>
vesistöihin ja vesitalouteen, pinta- ja pohjavesiin	Sadevedet johdetaan sadevesiviemäriin ja ojiin.	<p>Sadevedet johdetaan sadevesiviemäriin. Nykytilaan verrattuna vesitalous muuttuu vähäisesti, kun aikaisempaa suurempi osa maanpinnasta päällystetään osittain vettä läpäisemättömillä materiaaleilla. Vesi pääsee imeytymään maakerrokseen istutettujen alueiden ja puistojen kautta, mutta imeytymisala on nykyistä suppeampi. Seurauksena vesipitoisuus maakerroksissa laskenee.</p> <p>Liikennetarkaisujen vaikutukset luonto- ja vesistöolosuhteisiin ovat varsin vähäiset, koska rakentaminen tapahtuu pääosin käytössä olevilla alueilla tai niiden lähiympäristössä.</p> <p>Nykyiset olosuhteet säilyvät.</p>	<p>Asemakaavassa on hieman enemmän puistoaluetta kuin muutettavissa asemakaavoissa.</p>
ilman laatuun		<p>Päästöt lisääntyvät vähäisesti muun kehityksen myötä kuten esim. liikenteen kasvun takia. Toisaalta esim. matkakeskuksen liityntä-pysäköintipaikkojen lisääntymisen ansiosta oman auton käyttö työmatkaliikenteessä vähenee ja vaikutus ilman laatuun on mahdollista paikallisesta haitallisesta vaikutusta huolimatta yleisesti myönteinen.</p>	<p>Uuden tekniikan ansiosta autojen päästöt mitä todennäköisesti vähenevät nykytilanteesta.</p>
luonnonsuojeluun			<p>Alueella tai sen läheisyydessä ei ole luonnonsuojelualueita eikä suojelukohteita.</p>

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön			
	NYKYTILANNE (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan toteuttamista)	ASEMAKAAVA	KOMMENTTI
väestön rakenteeseen ja kehitykseen	Alueen asukasmäärä ja väestörakenne on vakiintunut.	Nykytilanne säilyy.	
yhdyskunta-rakenteeseen	Kuntakeskuksen liikealueella Kirkkonummientien toimii ainoana rautatien ylityskohtana, mikä on alueen kehittämisen ja liikenteen sujuvuuden näkökulmasta huono.	<p>Uudet liikennejärjestelyt, etenkin rautatien alittava uusi yhteys lisäävät liikealueen houkuttelevuutta kauppapaikkana ja asuinalueena. Kaavan toteuttaminen lisää joukko-liikenteen käyttäjien kannalta liikealueen saavutettavuutta (mm. liityntäpysäköinti).</p> <p>Seutasolla kaava vahvistaa liikealueen asemaa läntisen Uudenmaan keskuksena. Tämä lisää asiointiliikennettä matka-keskuksen alueella, mutta saattaa toisaalta vähentää pidempiä, Kirkkonummelta Helsinkiin suuntautuvia asiointi- ja työmatkoja.</p>	<p>Kunta on linjannut, että kunta-keskuksen liikealuetta kehitetään seudulliseksi keskuksiksi. Linjaus käy ilmi mm. Kuntakeskuksen kehityskuvasta (laadittu v. 2016)</p> <p>Liikealueelle on kaavoitettu ja kaavoitetaan lisää liiketilaa ja asuntoja.</p>
kaupunkikuvaan	Yleisten alueiden laatutaso on osin heikko. Alue on luonteeltaan osin hoitamattoman ja kesken-eräisen näköistä katukuvaa.	Näkymät radan pohjoispuolella muuttuvat ympäristöltään kaupunkimaisemmiksi, kun matkakeskukseen liittyvät toiminnot toteutetaan. Etenkin Asemapuiston parantaminen on myönteinen asia ja siihen liittyvä laiterakennus suojellaan.	Finnsbackan taloyhtiöt ovat 2000-luvulla tehneet kerrostalohin merkittäviä julkisivuremontteja, joiden seurauksena alueen kaupunkikuva on parantunut.
asumiseen	<p>Asumisen kannalta ongelmallista on radan aiheuttama estevaikutus. Asumisviihtyisyyttä voi lisätä ja toisaalta vähentää myös matkakeskuksen läheisyys.</p> <p>Finnsbackan alueelta kulku junalaitureille on järjestetty nykyisen asematunnelin kautta (etäisyys lyhyimmillään liki puoli kilometriä).</p> <p>Nykytilanteessa uhkana koetaan epäselvyys tulevaisuuden liikennejärjestelymuutoksista kuntakeskuksen alueella.</p>	<p>Asemakaava ei mahdollista uusien asuntojen rakentamista. Asukkaiden elinympäristöä muuttaisi eniten pysäköintilaitos (kortteli 219), mutta sen toteuttaminen on hyvin epätodennäköistä.</p> <p>Asemakaavassa on otettu huomioon joukko-liikenne. Uuden rautatien alittavan yhteyden toteuduttua kulkuyhteys junalaitureille lyhenevät huomattavasti.</p> <p>Radan tuntumassa oleva asuminen on luonteeltaan keskusta-asumista, joka asettaa paineita kohentaa ja perustaa puistoja. Asumisen sekoittaminen likelle kaupallisia ja työpaikkatoimintoja luo virikkeistä asuin- ja työympäristöä.</p> <p>Liikennejärjestelyjen rakentaminen voi aiheuttaa tilapäistä haittaa olemassa oleville asunnoille.</p>	Asemanseudun asemakaava-hankkeen alkuvaiheessa on laadittu alueelle katujen ja pysäköintialueiden yleisuunnitelma, josta ilmenee alueen tavoitteelliset liikennejärjestelyt.
palveluihin		<p>Rautatien eteläpuolella korttelin 213 tontti 1 muuttuu myymälätilaksi.</p> <p>Munkinmäentien liikenne-ratkaisut johtavat tilanteeseen, jossa suunnittelualueen läheisen elintarvikekaupan (Lidl) nykyiset huoltojärjestelyt eivät toimi.</p>	<p>Lähialueen palveluiden kehitys tapahtuu yleisten kehitystrendien mukaan.</p> <p>Tarvittaessa elintarvikekaupalle osoitetaan uusi paikka Munkinmäen alueelta.</p>
työpaikkoihin ja elinkeinotoimintaan		Asemanseudun liikennejärjestelyjen ja matkakeskuksen toimintojen toteuttamisella on myönteisiä vaikutuksia kunnan elinkeinoelämään.	Lähialueen palveluiden kehitys tapahtuu yleisten kehitystrendien mukaan.
virkistykseen	Virkistysalueet sijaitsevat 55 dB:n melualueella eivätkä siten ole soveliaain virkistyskäyttöön (melutason päivä-ohjearvo).	<p>Nykytilanteesta Ratapuiston pinta-ala pienenee.</p> <p>Asemapuisto kunnostetaan osaksi matkakeskusta. Se rakennetaan edustavaksi.</p>	

Vaikutukset liikenteen järjestämiseen			
	NYKYTILANNE (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan toteuttamista)	ASEMAKAAVA	KOMMENTTI
liikenneverkkoon	<p>Liikenneverkon toimimattomuusongelmat kuntakeskuksessa ja etenkin asemansseudulla ovat olleet asemakaavoitukset yksi keskeisimmistä suunnitteluhaasteista.</p>	<p>Asemakaava mahdollistaa mm. rautatien alittavan uuden ajoneuvoliikenneyhteyden toteuttamisen sekä myös ns. liikealueen kehäkatuyhteyden toteuttamisen.</p> <p>Matkakeskuksen kehittäminen etenee, kun vuorobussien pikapysäköinti- ja liityntäpysäköintialueet toteutetaan.</p> <p>Osayleiskaavassa on osoitettu asemansseudun liikennejärjestelyt, joiden periaatteiden mukaan asemakaavoitus on toteutettu.</p> <p>Uudet liikennejärjestelyt palvelevat kuntakeskuksen asukkaita, työntekijöitä, yrittäjiä sekä asiakkaita vaikuttaen myönteisesti alueen elinkeinoelämään ja asukkaiden liikkumismahdollisuuksiin.</p>	<p>Asemansseudun asemakaava hankkeen alkuvaiheessa on laadittu alueelle katujen ja pysäköintialueiden yleissuunnitelma, josta ilmenee alueen tavoitteelliset liikennejärjestelyt.</p>
joukkoliikenteeseen	<p>Matkakeskuksen bussiasema on toteutettu, mutta vuorobussien pikapysäköinti on tällä hetkellä järjestetty poikkeusmenettelyllä (vakinaista pysäköintipaikkaa ei ole järjestetty).</p>	<p>Asemakaava mahdollistaa vuorobussien pikapysäköinnin toteuttamisen sekä uusi liityntäliikenteen pysäköintipaikkoja noin 300.</p> <p>Vuorobussien pikapysäköintipaikat sijaitsevat noin 50 metrin etäisyydellä kuljettavien taukotilasta, joka on asemarakennuksessa.</p> <p>Liityntäliikenteen polkupyöräparkkeja toteutetaan riittävästi molemmin puolin rautatietä.</p>	<p>Tavoitteena on järjestää asemansseudulle vähintään 500 autopaikkaa liityntäliikenteen käyttäjille.</p> <p>HSL-liikenteen käyttöön tuleva vuorobussien pikapysäköintipaikat sijaitsevat kohtuullisella etäisyydellä kuljettajien taukotilasta.</p> <p>Yleissuunnitelman mukaisesti toteutetaan katettuja polkupyöräparkkeja.</p>
liikenneturvallisuuteen, kevyen liikenteen järjestelyihin	<p>Alueelle on toteutettu verraten hyvät kevytliikenneyhteydet, mutta suurin ongelma on sujuvat yhteydet liikealueelle (ts. torille) ja rautatien eteläpuolelle Munkinmäelle.</p> <p>Koulupolku on merkittävä kulkuyhteys Finnsbackan suunnasta.</p> <p>Matkakeskuksen väliaikainen vuorobussien pikapysäköinti ei ole järjestelyiltään tyydyttävä.</p>	<p>Koulupolku säilyy alueen tärkeimpänä kevytliikenneyhteytenä.</p> <p>Asemakaava mahdollistaa mm. uuden rautatien alittavan uuden ajoneuvoliikenneyhteyden toteuttamisen ja ns. liikealueen kehäkatuyhteyden toteuttamisen. Edellä mainittuihin hankkeisiin kuuluu hyvien kevytliikenneyhteyksien toteuttaminen.</p> <p>Matkakeskuksen kehittäminen etenee, kun vuorobussien pikapysäköinti- ja liityntäpysäköintialueet toteutetaan.</p> <p>Katujen ja pysäköintialueiden suunnittelu liikenneturvallisiksi palvelee alueen asukkaiden lisäksi kaikkia alueella liikkuvia.</p>	<p>Matkakeskuksen toimintojen jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä erityistä huomiota siihen, etteivät pyörällijät ryhdy huonon liikennesuunnittelun takia käyttämään pohjoisinta junalaituria.</p> <p>Esteettömyys on otettu suunnittelussa huomioon.</p>
pysäköintiin	<p>Tällä hetkellä, suunnittelualueen ulkopuolella kerrostalokortteli 102 asukkaat sekä terveyskeskuksen työntekijät ja asiakkaat käyttävät samaa pysäköintialuetta korttelissa 102.</p>	<p>Matkakeskuksen läheisyyteen, rautatien pohjoispuolelle on järjestettävissä suurin osa joukkoliikenteen liityntäpysäköinnistä.</p> <p>Liityntäpysäköinnille on varattu radan pohjoispuolelta noin 300 autopaikkaa, joista noin 170 sijaitsee olemassa olevassa pysäköintilaitoksessa.</p> <p>Liityntäliikenteen polkupyöräparkkeja toteutetaan riittävästi molemmin puolin rautatietä.</p>	<p>Tavoitteena on järjestää asemansseudulle vähintään 500 autopaikkaa liityntäliikenteen käyttäjille.</p> <p>Yleissuunnitelman mukaisesti toteutetaan katettuja polkupyöräparkkeja.</p> <p>Terveyskeskuksen asiakkaat tullevat käyttämään liityntäpysäköintipaikkoja.</p>

## NYKYTILANNE

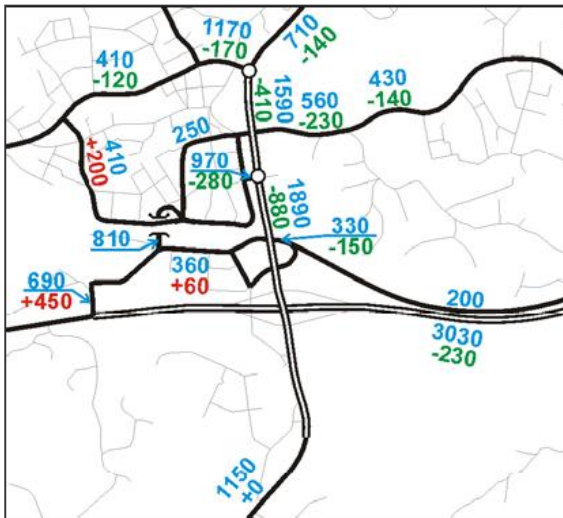
Kuva alla: liikennemäärät nykyverkolla (v. 2002).



## ASEMAKAAVAT (EHDOTUKSET)

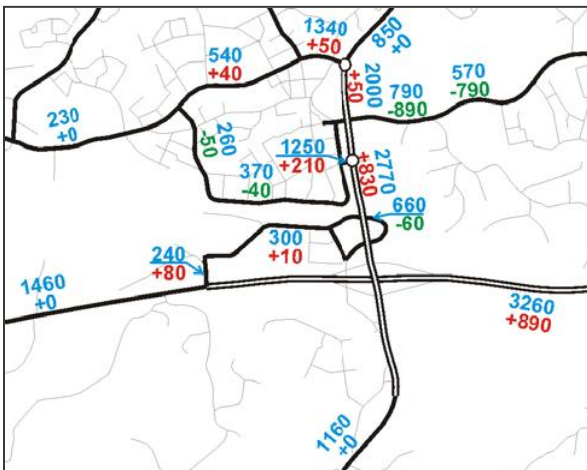
Liikenne-ennusteessa on huomioitu keskustan ja lähialueen asukasmäärän kasvu, kaupallisten palveluitten merkittävä kasvu ja työpaikkojen lisääntyminen. Ennusteet on laadittu vuodelle 2020. Ennuste on tehty kehitysvaihtoehdolle, jossa sekä radan alitus Nummitie-Munkinmäki (ts. Asemankaari-katu) että ns. liikealueen kehäyhteys olisi toteutettu. Ennusteen mukaan radan alitus on tutkituista toimenpiteistä tarpeellisimpia, sillä sen tuntiliikenteeksi tulisi ennustetilanteessa noin 810 ajon/h.

Kuva alla: Liikenne-ennuste (arkihuipputunti) vuodelle 2020 tilanteessa, jossa liikenneverkon vaihtoehdoista radan läntinen alikulku ja keskustan kehä olisi toteutettu (maksimiverkko) ja muutokset ennusteeseen perusverkolla (≠ nykyverkko). Suunnittelun lähtökohdiana on Keskustan liikenneverkkosuunnitelma 2002.



## VOIMASSA OLEVA ASEMAKAAVA

Kuva alla: liikenne-ennuste v. 2020 perusverkolla ja muutokset ennusteesta nykyverkolla.



Vaikutukset suunnittelun organisointiin			
	NYKYTILANNE (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan)	ASEMAKAAVA	KOMMENTTI
suunnittelutarpeisiin		Asemakaavan toteuttaminen edellyttää katu-, pysäköinti- ja puistoalueiden suunnittelua.	Kaavanlaadinnan aikana on tehty kunnallistekniikan yleis-suunnittelua.
olemassa olevaan tekniseen huoltoon	Muutokset tarpeiden mukaan.  Nummitien parantamishankkeita ei ole esitetty tehtäviksi, koska on odotettu asemanseudun asemakaavojen tuleamista lainvoimaisiksi.	Nummitien siirtäminen mahdollistaa matkakeskusten toimintojen järkiperäisen toteuttamisen.  Pysäköintilaitoksen kohdalta joudutaan siirtämään kaukolämpöjohto.  Olemassa oleva muuntaja on siirrettävä nykyiseltä paikalta uuteen paikkaa Rata-puistossa.	Kaavanlaadinnan aikana on tehty kunnallistekniikan yleis-suunnittelua; näin suunnittelijat ovat saaneet tietoa alueeseen kohdistuvista muutos- ja rakentamistarpeista.
ympäristöhäiriöiden torjuntatoimenpiteisiin	Liikenteen aiheuttamat haitat yleisen liikennemäärän kasvun myötä.	Nykytilanne säilyy.  Meluselvitysten ennustetilanne ei edellytä muutoksia olemassa olevien kerrostalojen osalta.  Mikäli kortteliin 219 rakennetaan pysäköintitalo, toimii se melusuojana asuntoalueen suuntaan.  Kortteliin 128 saa rakentaa autosuojan (a) suojaamaan liikennemelulta.	Asemakaavoituksen aikana on laadittu meluselvityksiä, joiden ennustetilanne on joko vuosi 2030 tai 2035.
Vaikutukset terveellisyteen ja turvallisuuteen			
	NYKYTILANNE (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan toteuttamista)	ASEMAKAAVA	KOMMENTTI
liikennemelun oalta	Ei merkittäviä ongelmia.  Ratapuiston käyttö virkistykseen ei ole suositeltavaa nykytilanteessa liikennemelun takia.	Liikennemelu kasvaa jonkin verran, ei kutienkaan merkittäviä ongelmia.  Meluselvitysten ennustetilanne ei edellytä muutoksia olemassa olevien kerrostalojen osalta lukuun ottamatta korttelia 130. Kaavakartalle on merkitty tarvittavat melunsuojaustoimenpiteet  Asukkaat eivät altistu asunnoissa eivätkä talojen piha-alueilla liiaksi liikennemelulle.  Ratapuiston käyttö virkistykseen estyy.	Pitkäaikainen alistuminen liikennemelulle ei ole ihmisille terveellistä.  Junaliikenteen tärinä ei vaikuta asukkaisiin muutoin kuin mahdollisesti hetkellisesti. Rantaradalla ei ole tavara-liikennettä.
turvallisuuden-tunteen osalta	Asemaympäristö koetaan paikoin turvattomaksi.  Ikääntyvä väestö kokee alueella liikkumisen paikoin hankalaksi.	Matkakeskuksen toiminnan laajentuessa, poistuu ns. epäpaikkoja, jotka saattavat houkuttaa alueelle epäsosiaalista väkeä.  Uusien toimintojen sijoittamisen seurauksena ns. sosiaalinen kontrolli vahvistuu lisäten turvallisuudentunnetta.  Uusi katurakentaminen toteutetaan liikenne-turvallisina ja esteettömänä. Kävely- ja pyöräily-yhteydet esim. liikealueelle paranevat, mutta edellyttävät myös lähialueen muiden asemakaavojen toteuttamista.	Liikealueen väkimäärän kasvattaminen tähtää tilanteeseen, että alueen lisääntyvä väestö kontrolloin nykyistä enemmän elin- ja toimintaympäristöään.  Esteetön liikkumisympäristö on tärkeä ikäihmisille. Kunnassa kaikki katualueet suunnitellaan esteettömiksi sekä suurin osa puistoreiteistä.

**Taloudelliset vaikutukset**

	<b>NYKYTILANNE</b> (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan)	<b>ASEMAKAAVA</b>	<b>KOMMENTTI</b>
kunnallistalouteen	Asemakaavaa muutetaan Kuntakeskuksen 1. vaiheen osayleiskaavan periaatteiden mukaisesti.	<p>Kunta vastaa alueen kunnallistekniikan suunnittelusta ja toteuttamisesta.</p> <p>Asemanseudun liityntäpysäköinti on Helsingin seudun infrastruktuurin kustannus-tehokkaiden liikennehankkeiden listalla (KUHA), mikä tarkoittaa, että alueen toteuttamiseen saadaan tukea Liikenne-virastolta.</p> <p>Matkakeskuksen liittyvään infrarakentamiseen saadaan tukea HSL:ltä.</p> <p>Kuntakeskuksen toimivalla liikennejärjestelmällä on myönteinen vaikutus kunnan elinkeinoelämään: niiden toteuttaminen lisää liikealueen vetovoimaa, jota ei voi rahassa mitata.</p> <p>Kunnan tavoitteena on myydä kortteleiden 129 ja 130 taloyhtiöille niiden hoidossa olevat alueet.</p>	<p>Kunta on veloitettu toteuttamaan yhteistyössä HSL:n kanssa vuorobussien pikapysäköintipaikat, joiden on sijaittava riittävän lähellä kuljettajien taukotilaa. Asemakaavassa em. tavoitteet toteutuvat.</p> <p>Kunta on veloitettu järjestämään vähintään 500 autopaikkaa liityntäliikenteen käyttöön. Asemakaava toteuttaa em. tavoitetta hyvin.</p>
yksityistalouteen	Asemakaavan korttelit on pääosin toteutettu.	<p>Kunnan on sovittava korttelin 213 (tontti 1) osan lohkomisesta osaksi katualuetta.</p> <p>Kunnan tavoitteena on myydä kortteleiden 129 ja 130 taloyhtiöille niiden hoidossa olevat alueet.</p> <p>Alueen läheisyydessä sijaitsevan elintarvikekaupan (Lidl, k216) toimintaedellytykset vaikeutuvat Munkinmäentien liikennejärjestelyjen takia.</p>	<p>Asemakaava ei estä peruskorjausten tekemistä kerrostaloissa.</p> <p>Elintarvikekaupan tontin maanomistaja on ilmaissut kunnalle olevansa valmis kehittämään voimakkaasti korttelin 216 maankäyttöä.</p>

**Kulttuuriset ja sosiaaliset vaikutukset**

	<b>NYKYTILANNE</b> (ei sisällä voimassa olevan asemakaavan)	<b>ASEMAKAAVAEHDOTUS</b>	<b>KOMMENTTI</b>
kulttuuriseen toimintaympäristöön	<p>Alueella ei ole kulttuuripalveluja.</p> <p>Asuntoalueeseen liittyvät virkistysalueet ovat asukkaille merkityksellisiä.</p>	<p>Asemaympäristöön liittyvä laiterakennus (sr) suojellaan. Asemapuiston suunnittelussa ja toteuttamisessa pyritään hyödyntämään mahdollisimman alkuperäisiä suunnitelmia.</p>	<p>Alueen julkisten alueiden rakentamisessa noudatetaan Kuntakeskuksen laatu- ja ympäristöohjetta.</p> <p>Asemapuiston ja Ratapuiston itäisen osan yleissuunnitelmat on laadittu.</p>
sosiaaliseen toimintaympäristöön	<p>Finnsbackan kerrostaloalue asukkaineen (n. 300 as.) muodostaa omaleimaisen asuntoalueen kuntakeskuksessa. Alueella on useita paikkoja asukkaille yhteistoiminnalle ja virkistykseen.</p> <p>Asukkaiden kotiutuminen alueelle on onnistunut ja alueen sosiaaliset ongelmat ovat vähäisiä.</p> <p>Matkakeskuksen ja liikealueen läheisyys helpottaa monen asukkaan arkea.</p>	<p>Kortteleiden piha-alueet ja tutut yhteisöllisyyttä tarjoavat paikat säilyvät.</p> <p>Nykyisen Ratapuiston itäosa tarvitaan mm. matkakeskuksen liityntäpysäköintiin järjestämiseen (alue on osoitettu Asemanseudun asemakaavassa). Puiston koirapuisto poistuu muun rakentamisen tieltä, mikä on valitettavaa. Syntynyt tilannetta on ennakoitu ja koirapuistolle varattu uusi paikka toisaalla Finnsbackan asuntoalueelta, parin sadan metrin etäisyydelle nykyisestä.</p> <p>Asukkaiden arjen sujuvuus paranee, etenkin jos he käyttävät esim. työmatkaliikenteeseen joukko-liikennettä, koska yhteydet bussipysäkeille ja junalaitureille paranevat oleellisesti.</p>	<p>Peruspalvelut sijaitsevat liikealueella, muutaman sadan metrin etäisyydellä asuinkortteleista.</p>

## DETALJPLAN FÖR STATIONSOMRÅDET, 2 SKEDET, KONSEKVENSBEDÖMNING

I tabellen har detaljplanens konsekvenser beskrivits och jämförts med nuläget. I kommentarrutan har annan tilläggsinformation presenterats.

Konsekvenser för naturen och naturmiljön			
	NULÄGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTARER
för landskapet	<p>Landskapsbilden i närområdet domineras av Munkkulla före detta herrgårdsbacke.</p> <p>På många ställen är gatu- och grönområdena till sin allmänna anblick ovårdade och halvfärdiga.</p> <p>Betraktat från järnvägen ligger kommuncentrums affärsområde på avstånd, även om parkeringsanläggningen blivit ett landmärke för resecentret.</p>	<p>Landskapet ändrar inte mycket med undantag av flyttningen av gatorna, den nya cirkulationsplatsen och parkeringsanläggningen, som torde byggas tidigast på 2020-talet. Parkeringsanläggningen ändrar landskapet mest om den genomförs.</p> <p>Då man granskar funktionerna som hör till resecentret och särskilt Stationsparken från banan sett, är det möjligt att bygga mer högklassigt än idag, vilket skulle förbättra området karaktär betydligt. Också bl.a. närområdets invånares livsmiljö skulle bli trivsammare.</p> <p>Järnvägsparkens landskapsvärde försämras.</p>	<p>Områdets markanvändning har genomförts i enlighet med delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1. Storlandskapliga faktorer har beaktats i delgeneralplanen.</p>
för ytformationen		Nuläget bibehålls.	
för växtligheten och djurlivet	Naturen har formats av människan: på området finns inga värdefulla naturobjekt.	<p>Naturmiljön bevaras i huvuddrag oförändrad.</p> <p>Stationsparken har i planen anvisats invid banan. Å andra sidan minskar Banparken enligt nuläget.</p>	<p>En naturutredning har inte uppgjorts.</p> <p>I parkplaneringen kan man göra områdets växtarter mångsidigare.</p>
vattendragen och vattenhushållningen, yt- och grundvattnen	Regnvattnen leds i regnvattenavlopp och diken.	<p>Regnvattnen leds i regnvattenavlopp. Jämfört med nuläget kommer vattenhushållningen att ändra något när en större del av markytan beläggs med delvis vattentäta material. Vatten absorberas av jordlagren via de planterade områdena och parkerna, men absorptionsytan är mindre än i nuläget. Till följd av detta torde jordlagrens vattenhalt komma att sjunka.</p> <p>Trafikregleringarnas konsekvenser för förhållandena i naturen och vattendragen är rätt så små, eftersom byggandet huvudsakligen sker på områden som redan är i användning eller i deras näromgivning.</p> <p>De nuvarande förhållandena bibehålls.</p>	I detaljplanen finns något mer parkområde än i detaljplanerna som ska ändras.
för luftkvaliteten		<p>Utsläppen torde öka något i och med utvecklingen, t.ex. på grund av den ökade trafiken. Å andra sidan minskar användningen av egen bil i pendeltrafiken tack vare t.ex. det ökade antalet infartsparkeringsplatser i resecentret. Konsekvensen för luftkvaliteten är allmänt positiv trots eventuell lokal skadlig inverkan.</p>	Tack vare ny teknologi minskar bilarnas utsläpp troligen jämfört med idag.
för naturskyddet			Det finns inte naturskyddsområden eller skyddsobjekt på området eller i dess närhet.



Konsekvenser för den byggda miljön.			
	NULÄGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTAR
befolkningsstrukturen och -utvecklingen	Områdets invånarantal och befolkningsstruktur är etablerad.	Nuläget bibehålls.	
för samhällsstrukturen	På kommuncentrums affärsområde fungerar Kyrkslättsvägen som den enda överfarten över järnvägen, vilket är illa med tanke på utvecklingen av området och trafikens smidighet.	De nya trafikarrangemangen, framför allt den nya förbindelsen under järnvägen, ökar områdets dragningskraft för kommers och bostäder. Genomförandet av planen ökar kollektivtrafikanvändarnas tillgänglighet till affärsområdet (bl.a. infartsparkering).  På regionnivå stärker planen affärscentrumets ställning som västra Nylands centrum. Detta ökar besöks-trafiken på resecentrets område, men kan å sin sida minska långa resor till service och arbete från Kyrkslätt till Helsingfors.	Kommunens riktlinje är att kommuncentrums affärsområde utvecklas till ett regionalt centrum. Riktlinjen framgår bl.a. av utvecklingsbilden för Kommuncentrum (uppgjord år 2016).  På affärsområdet har planlagts och kommer att planeras mer affärsutrymme och bostäder.
för stadsbilden	Kvalitetsnivån på de allmänna områdena är delvis låg. Området är till karaktären delvis oskött och gatubilden ser halvfärdig ut.	Vyerna norr om banan ändras och blir mer stadsaktiga då resecentrets funktioner genomförs. Särskilt förbättringen av Stationsparken är en positiv sak och den anknytande byggnaden för anläggningar skyddas.	Husbolagen i Finnsbacka har under 2000-talet gjort betydande fasadrenoveringar, till följd av vilka områdets stadsbild förbättrats.
för boende	Med avseende på boende kan den barriäreffekt som banan förorsakar vara problematisk. Närheten till resecentret kan antingen öka eller minska boendetrivseln.  Man tar sig till tågperongerna från Finnsbackaområdet via den nuvarande stationstunneln (avståndet som kortast nästan en halv kilometer).  I nuläget upplevs de oklara framtida trafikarrangemangsförändringarna på kommuncentrums område som ett hot.	Detaljplanen möjliggör inte byggande av nya bostäder. Parkeringsanläggningen (kvarter 219) skulle ändra invånarnas livsmiljö mest, men det är mycket osannolikt att den byggs.  Kollektivtrafiken har beaktats i detaljplanen. Då den nya förbindelsen under järnvägen förbättras blir förbindelsen till tågperongerna avsevärt kortare.  Boendet i närheten av banan är till karaktären centrumbående, vilket ställer krav på att förbättra och anlägga parker. Att boende förläggs nära de kommersiella och arbetsplatsfunktionerna skapar en impulsgivande bostads- och arbetsmiljö.  Byggande av trafikregleringar kan orsaka tillfälliga olägenheter för de befintliga bostäderna.	I begynnelseskedet av Stationsområdets detaljplaneprojekt har en allmän plan för gatorna och parkeringsområdena på området uppgjorts. Av den framgår områdets målinriktade trafikarrangemang.
kommuncentrum		Tomt 1 i kvarter 213 söder om järnvägen ändras till affärsutrymme.  Trafiklösningarna i Munkkulla leder till en situation där den nära planeringsområdet belägna livsmedelsbutikens (Lidl) nuvarande servicearrangemang inte fungerar.	Utvecklingen av servicen på närområdet sker enligt de allmänna utvecklingstrenderna.  Vid behov anvisas livsmedelsbutiken en ny plats i Munkkullaområdet.
för arbetsplatserna och näringslivsverksamheten		Genomförandet av Stationsområdets trafikarrangemang och resecentrets funktioner har positiva effekter på kommunens näringsliv.	Utvecklingen av servicen på närområdet sker enligt de allmänna utvecklingstrenderna.
rekreation	Rekreationsområdena ligger på ett bullerområde på 55dB och är därför inte de mest lämpliga för rekreativ bruk (riktvärdet för bullernivå dagtid).	Järnvägsparkens areal blir mindre än i nuläget.  Stationsparken istandsätts som en del av resecentret. Den byggs så att den blir representativ.	

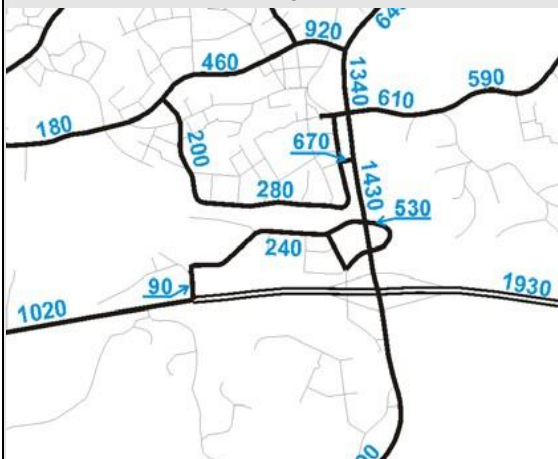
Konsekvenser  
för ordnandet av  
trafiken

	NULÄGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTAR
för trafiknätet	Problemen med trafiknätet som inte fungerar i kommuncentrum och särskilt på stationsområdet, har varit en av de centrala utmaningarna för planeringen inom detaljplanläggningen.	<p>Detaljplanen möjliggör bl.a. byggandet av en ny fordonstrafikförbindelse under järnvägen och också byggandet av s.k. affärsområdets ringgatuförbindelse.</p> <p>Utvecklingen av resecentret framskrider då turbussarnas snabbparkerings- och infartsparkeringsområden genomförs.</p> <p>I delgeneralplanen har anvisats trafikarrangemangen för stationsområdet, enligt vars principer detaljplanläggningen genomförs.</p> <p>De nya trafikarrangemangen betjänar kommuncentrums invånare, arbetstagare, företagare och kunder och inverkar positivt på områdets näringsliv och invånarnas möjligheter att röra sig.</p>	I begynnelseskedet av Stationsområdets detaljplaneprojekt har en allmän plan för gatorna och parkeringsområdena på området uppgjorts. Av den framgår områdets målinriktade trafikarrangemang.
för kollektivtrafiken	Resecentrets busstation har genomförts men turbussarnas snabbparkeringsplatser har för närvarande ordnats med undantagsförfarande (varaktiga parkeringsplatser har inte ordnats).	<p>Detaljplanen möjliggör genomförande av snabbparkeringsplatser för turbussarna och ca 300 nya parkeringsplatser för infartstrafiken.</p> <p>Turbussarnas snabbparkeringsplatser ligger ca 50 meter från chaufförernas pausutrymme, som ligger i stationsbyggnaden.</p> <p>Man bygger tillräckligt med cykelparkeringsplatser för infartstrafiken på var sida om järnvägen.</p>	<p>Målet är att ordna minst 500 bilplatser i stationsområdet för dem som använder sig av infartstrafik.</p> <p>Snabbparkeringsplatserna som kommer för turbussarna inom HRT-trafiken ligger på rimligt avstånd från chaufförernas pausutrymme.</p> <p>Täckta cykelparkeringsplatser byggs i enlighet med den allmänna planen.</p>
för trafiksäkerheten, gång- och cykeltrafiksarrangemangen	<p>På området finns rätt goda gång- och cykelförbindelser men det största problemet gäller smidiga förbindelser till affärsområdet (dvs. torget) och söder om järnvägen till Munkkulla.</p> <p>Skolstigen är en betydande förbindelse från Finnsbacka.</p> <p>Resecentrets tillfälliga snabbparkeringsplatser för turbusser är inte acceptabelt ordnad.</p>	<p>Skolstigen förblir områdets viktigaste gång- och cykelled.</p> <p>Detaljplanen möjliggör bl.a. byggandet av en ny fordonstrafikförbindelse under järnvägen och också byggandet av s.k. affärsområdets ringgatuförbindelse. Genomförandet av goda gång- och cykelleder hör till de ovan nämnda projekten.</p> <p>Utvecklingen av resecentret framskrider då turbussarnas snabbparkerings- och anslutningsparkeringsområden genomförs.</p> <p>Planeringen av trafiksäkra gator och parkeringsområden tjänar områdets invånare och alla som rör sig på området.</p>	<p>I den fortsatta planeringen av resecentrets funktioner bör särskild uppmärksamhet fästas vid att cyklisterna inte börjar använda perrongen som ligger längst mot norr på grund av dålig trafikplanering.</p> <p>Tillgängligheten har beaktats i planeringen.</p>
för parkeringen	För närvarande utanför planeringsområdet använder invånarna i flervåningshuskvarter 102 och anställda och kunder vid hälsocentralen samma parkeringsområde i kvarter 102.	<p>I närheten av resecentret, norr om järnvägen, kan största delen av kollektivtrafikens anslutningsparkeringsplatser ordnas.</p> <p>Ca 300 bilplatser, av vilka 170 ligger i den befintliga parkeringsanläggningen, har reserverats för infartsparkeringen på järnvägens norra sida.</p> <p>Man bygger tillräckligt med cykelparkeringsplatser för infartstrafiken på var sida om järnvägen.</p>	<p>Målet är att ordna minst 500 bilplatser i stationsområdet för dem som använder sig av infartstrafik.</p> <p>Täckta cykelparkeringsplatser byggs i enlighet med den allmänna planen.</p> <p>Hälsocentralens kunder kommer antagligen att använda infartsparkeringsplatser.</p>

för trafikmängderna  
\* uppgifterna baserat  
sig på planen för  
trafiknätet i  
Kyrksläotts centrum  
2002.

## NULÄGE

\*Under bilden: trafikmängderna i det nuvarande vägnätet (år 2002).

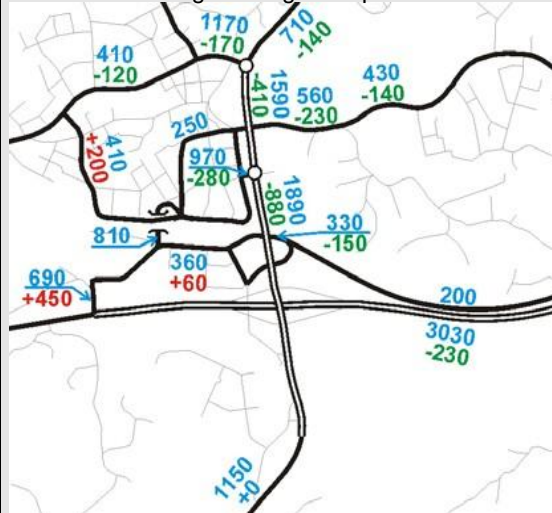


## MARKANVÄNDNING ENLIGT DETALJPLANERNA SOM SKA ÄNDRAS

\*Befolkningstillväxten, en betydande tillväxt inom den kommersiella servicen och ökat antal arbetsplatser i centrum och närområdet har beaktats i trafikprognosen. Prognosen har gjorts upp i situationen år 2020 och för det utvecklingsalternativ där järnvägsunderfarten Slättvägen-Munkkulla och den s.k. trafikområdets ringgatuförbindelse har genomförts. Enligt prognosen är järnvägsunderfarten bland de nödvändigaste av de undersökta åtgärderna, eftersom dess timtrafik i prognossituationen skulle vara ca 810 bilar/h.

\*Bilden nedan: Trafikprognos (vardagens maximitimme) för situationen år 2020, då den västra underfarten och centrumringleden av trafiknätsalternativen har byggts (maximinätet) och ändrad prognos för basvägnätet (Planen för trafiknätet i centrum 2002).

Markanvändningen i delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp I, motsvarar trafiksystemet nedan.



## DEN GÄLLANDE DETALJPLANEN

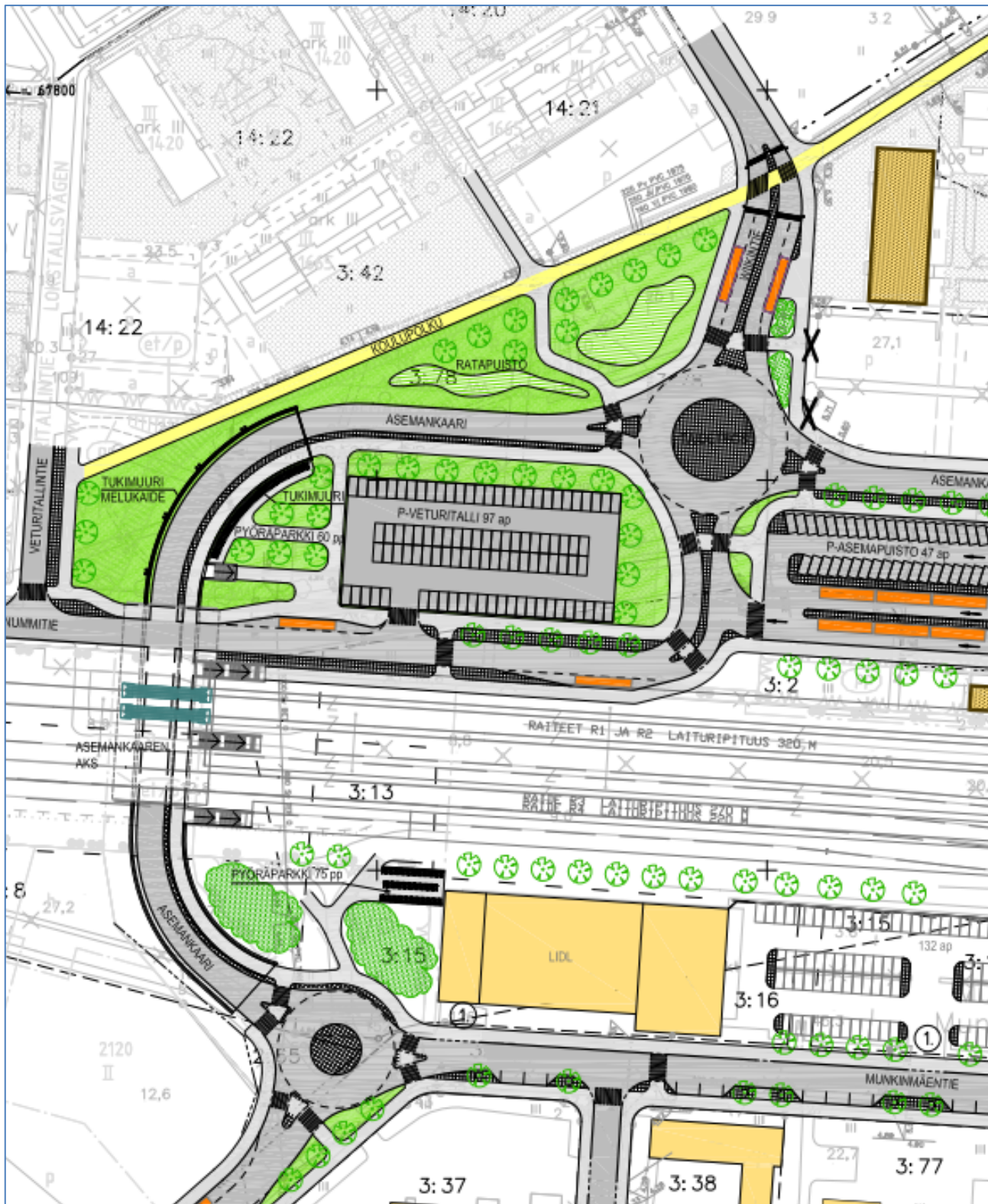
\* Bilden nedan: trafikprognos 2020 för basvägnätet och ändrad prognos för det nuvarande vägnätet.

















Konsekvenser för planeringen för organiseringen			
	NULÅGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTAR
för planeringsbehoven		Genomförandet av detaljplanen förutsätter planering av gatu-, parkerings- och parkområdena.	Under uppgörande av planen har allmän planering av kommunalteknik utförts.
för den befintliga tekniska servicen	Ändringar enligt behov.  Man har inte föreslagit att Slättvägens förbättringsarbeten ska utföras eftersom man har väntat på att detaljplanerna för stationsområdet ska vinna laga kraft.	Att flytta Slättvägen gör det möjligt att genomföra resecentrets funktioner på ett rationellt sätt.  Man blir tvungen att flytta en fjärrvärmeledning vid parkeringsanläggningen.  Den befintliga transformatorn ska flyttas från den nuvarande platsen till en ny plats i Järnvägsparken.	Under uppgörande av planen har allmän planering av kommunalteknik utförts; på så sätt har planerarna fått uppgifter om behov av ändring och byggande på området.
för åtgärder för bekämpning av miljöstörningar	Trafikolägenheter i och med att den allmänna trafiken ökar.	Nulåget bibehålls.  Prognosen för bullerutredningen förutsätter inga ändringar beträffande de befintliga flervåningshusen. Om ett parkeringshus byggs i kvarter 219, fungerar det som ett bullerskydd mot bostadsområdet.  I kvarter 128 får ett bilgarage (a) byggas för att skydda från trafikbuller.	Under detaljplaneringen har man uppgjort bullerutredningar, vars prognossituation är endera år 2030 eller 2035.
Konsekvenser för hälsa och säkerhet			
	NULÅGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTAR
för trafikbullret	Inga betydande problem.  Användning av Järnvägsparken för rekreativ bruk rekommenderas inte i nulåget på grund av trafikbullret.	Trafikbullret ökar något men några betydande problem uppstår inte.  Prognosen för bullerutredningen förutsätter inga ändringar beträffande de befintliga flervåningshusen, med undantag för kvarter 130. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder har märkts ut i plankartan.  Invånarna utsätts inte för trafikbuller i för hög grad varken i bostäderna eller på husens gårdsområden.  Användningen av Järnvägsparken för rekreation	Långvarig exponering för trafikbuller är ohälsosamt.  Vibrationerna från tågtrafiken påverkar inte invånarna annat än eventuellt stundvis. På kustbanan förekommer ingen godstrafik.
för trygghetskänslans del	Stationsomgivningen upplevs ställvis som otrygg.  Den äldre befolkningen anser det vara svårt att röra sig på vissa ställen av området.	Då resecentrets verksamhet utvidgas, försvinner sådana ställen som kan locka asocialt folk till området.  Som följd av placeringen av nya funktioner förstärks den s.k. sociala kontrollen och trygghetskänslan ökar.  Det nya gatubyggandet genomförs på ett trafiksäkert och hinderfritt sätt. Gång- och cykelvägsförbindelserna till t.ex. affärsområdet förbättras, men förutsätter också att närområdets andra detaljplaner genomförs.	Utökandet av affärsområdets befolkningsmängd siktar på en situation där områdets ökande befolkning mer än idag kontrollerar sin livs- och verksamhetsmiljö.  En tillgänglig miljö är viktig för de äldre. I kommunen planeras alla gatuområden och största delen av parkruterna bli hinderfria.

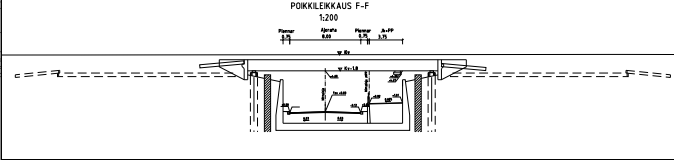
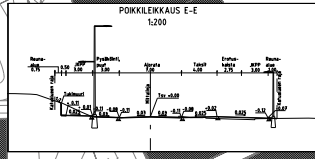
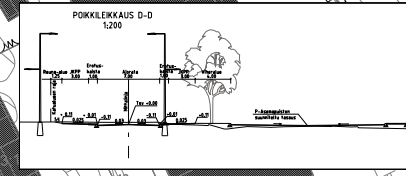
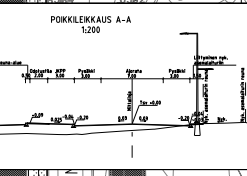
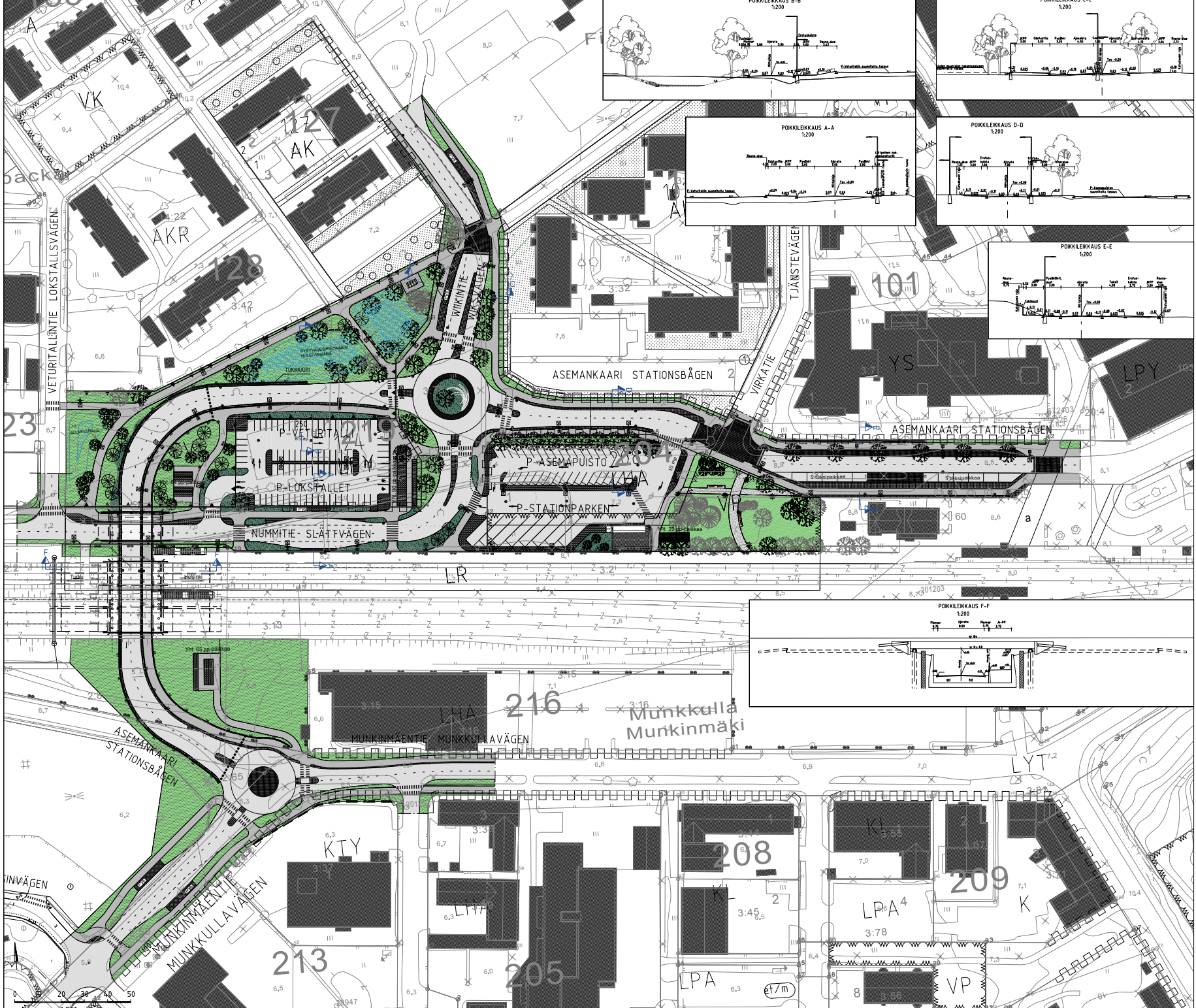
Ekonomiska konsekvenser			
	NULÅGE (innefattar inte genomförande av den gällande detaljplanen)	DETALJPLAN	KOMMENTAR
för den kommunala ekonomin	Detaljplanen ändras i enlighet med principen för delgeneralplanen för kommuncentrum, etapp 1.	<p>Kommunen svarar för planering och genomförande av kommunaltekniken på området.</p> <p>Stationsområdets anslutningsparkering ingår i förteckningen över kostnadseffektiva trafikprojekt i Helsingforsregionens infrastruktur (KUHA), vilket innebär att genomförandet av området stöds av Trafikverket.</p> <p>För byggande av infrastruktur som hänför sig till resecentret erhålls stöd av HRT.</p> <p>Ett fungerande trafiksystem i kommuncentrum har positiv effekt på kommunens näringsliv: affärsområdets dragningskraft ökar och det kan inte mätas i pengar.</p> <p>Kommunens mål är att till husbolagen i kvarter 129 och 130 sälja de områden som de sköter om.</p>	<p>Kommunen har förpliktats att i samband med HRT genomföra snabbparkeringsplatser för turbussarna. Platserna bör placeras tillräckligt nära chaufförernas pausrum. Dessa mål uppnåddes i detaljplanen.</p> <p>Kommunen har förpliktats att ordna minst 500 bilplatser för anslutningstrafiken. Detaljplanen uppfyller väl detta mål.</p>
för den privata ekonomin	Kvarteren i detaljplanen har i huvudsak byggts.	<p>Kommunen bör avtala om styckning av en del av kvarter 213 (tomt 1) till en del av gatuområdet.</p> <p>Kommunens mål är att till husbolagen i kvarter 129 och 130 sälja de områden som de sköter om.</p> <p>Den i närheten av området belägna livsmedelsaffärens (Lidl, k216) verksamhetsförutsättningar försvåras på grund av trafikregleringarna på Munkkullavägen.</p>	<p>Detaljplaner hindrar inte att renoveringar utförs i flervåningshusen.</p> <p>Markägaren till livsmedelsbutikens tomt har meddelat kommunen sin beredskap att kraftigt utveckla markanvändningen i kvarter 216.</p>
Kulturella och sociala konsekvenser			
	NULÅGE (innefattar inte genomförande av den	DETALJPLANEFÖRSLAG	KOMMENTAR
för den kulturella verksamhetsmiljön	<p>På området finns inga kulturtjänster.</p> <p>Rekreationsområdena i anknnytning till bostadsområdet är betydelsefulla för invånarna.</p>	Byggnaden för anläggningar som ansluter till stationsmiljön (sr), skyddas. Man strävar efter att så mycket som möjligt utnyttja de ursprungliga planerna vid planeringen och genomförandet av Stationsparken.	<p>Vid byggandet av offentliga områden på området iakttas kvalitets- och miljöplanen för kommuncentrum.</p> <p>Allmänna planer för Stationsparken och Järnvägsparkens östra del.</p>
för den sociala verksamhetsmiljön	<p>Finnsbacka flervåningshusområde (ca 300 invånare) bildar ett säreget bostadsområde i kommuncentrum. På området finns flera platser för samverkan och rekreation.</p> <p>Invånarna har stadgat sig bra på området och områdets sociala problem är ringa.</p> <p>Närheten till resecentret och affärsområdet underlättar många invånares vardag.</p>	<p>Kvarterens gårdsområden och bekanta platser som erbjuder gemenskap bevaras.</p> <p>Den nuvarande Järnvägsparkens östra del behövs bl.a. för ordnande av infartsparkering till resecentret (området har anvisats i detaljplanen för Stationsområdet). Det är beklagligt att parkens hundpark avlägsnas på grund av det övriga byggandet. Situationen har förutsetts genom att reservera en ny plats för den på Finnsbackas bostadsområde, ett par hundra meter från den nuvarande hundparken.</p> <p>Invånarnas vardag blir smidigare, framför allt om de använder kollektivtrafik t.ex. för pendlingsresor, eftersom förbindelserna till busshållplatserna och tågperongerna förbättras väsentligt.</p>	Basservicen finns på affärsområdet, några hundra meter från bostadskvarteren.

Ote suunnittelualueen yleissuunnitelmasta



MERKINTÖJEN SELITYS

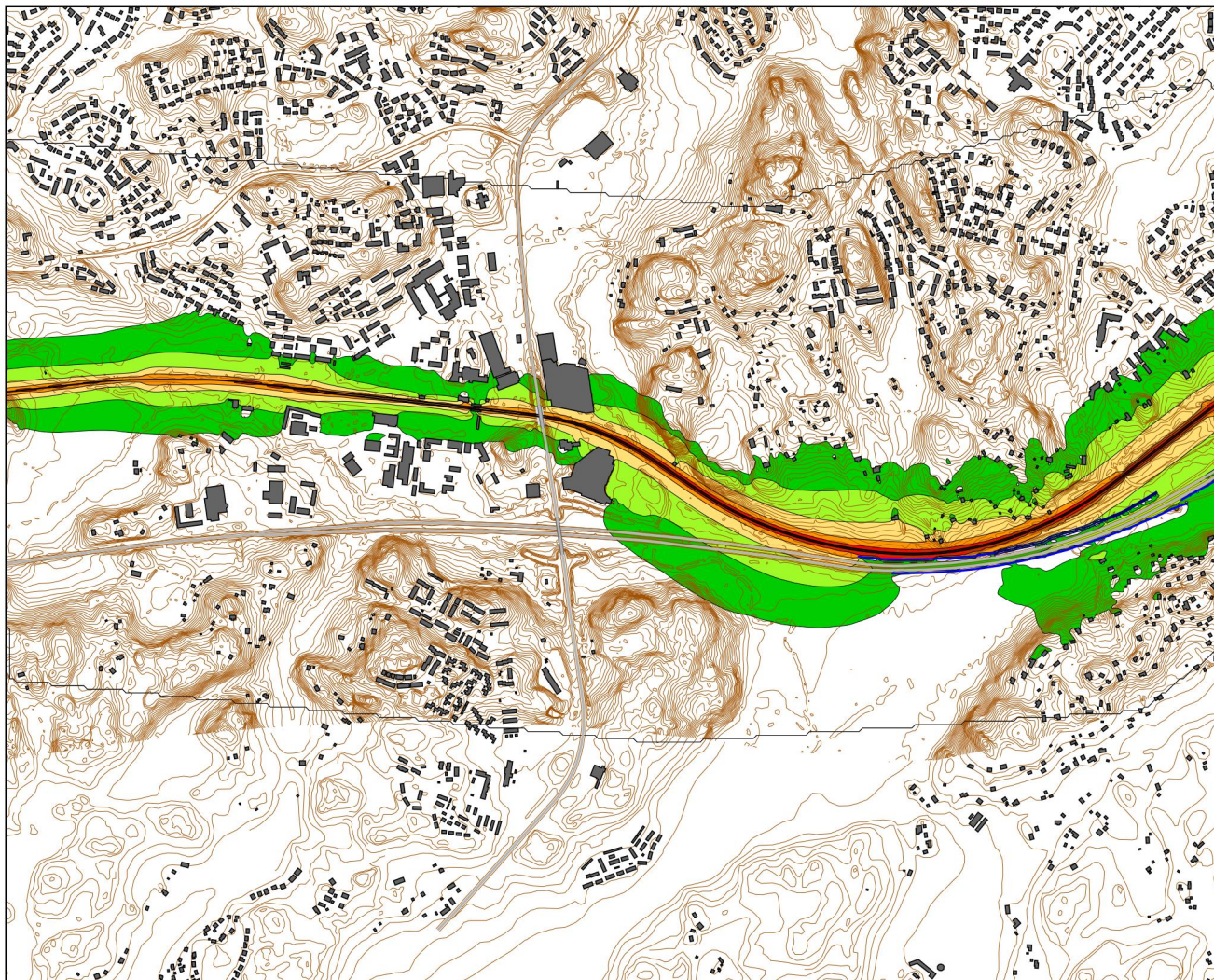
-  ajorata, asfaltti
-  jalkapolku, asfaltti
-  betonilattia, keraama
-  rappakivi, muura
-  rappakivi, keraama
-  kivitakka
-  nurmi
-  lauhkeusmaa
-  istutettavat laitteet / rypytien laitteet
-  rypytien hauppu
-  istutettavat hauppu
-  pysäköintö
-  seinä
-  valaisin



LUONNOS 19.4.2016

Koordinaatti- ja korkeusjärjestelmä: ETRS-GK25/N2000

Nimistö:	Asemapaisto	1:500
Asemapaisto:	Asemapaisto	1:200
KIRKKONUMMEN KUNTA	KATU xxxx XXX	
Investointipalvelut		



Rantaradan meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Kirkkonummen kunta

Liite 1.1

Melutasot  
nykytilanne  
päivä, klo 7-22

Rantaradan liikenne

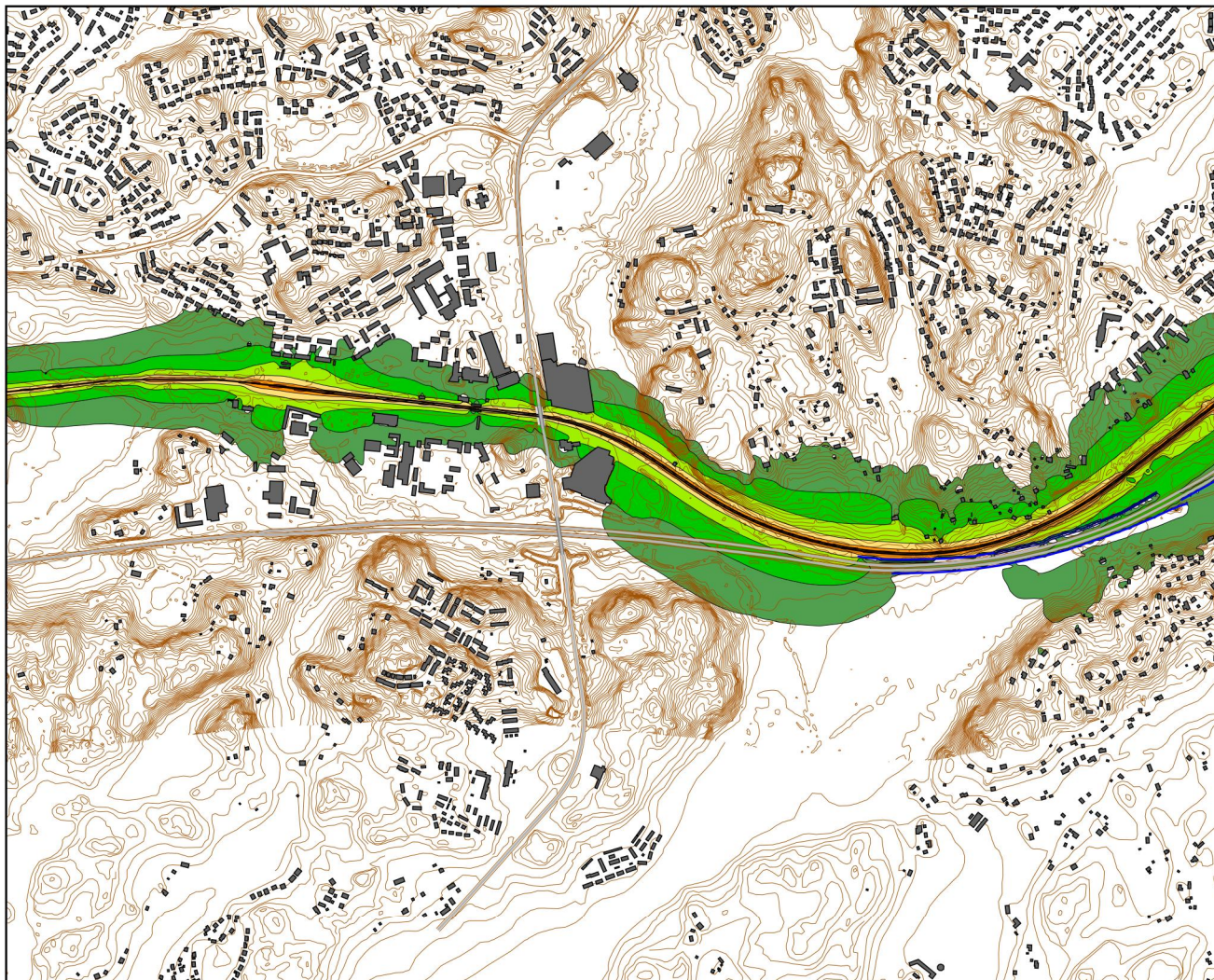


Keskiäänitaso  
 $L_{Aeq}$

dB

$\leq 45$
$45 < \leq 50$
$50 < \leq 55$
$55 < \leq 60$
$60 < \leq 65$
$65 <$

1:10000  
0 100 200 300 400 m



Rantaradan meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Kirkkonummen kunta

Liite 1.2

Melutasot  
nykytilanne  
yö, klo 22-7

Rantaradan liikenne



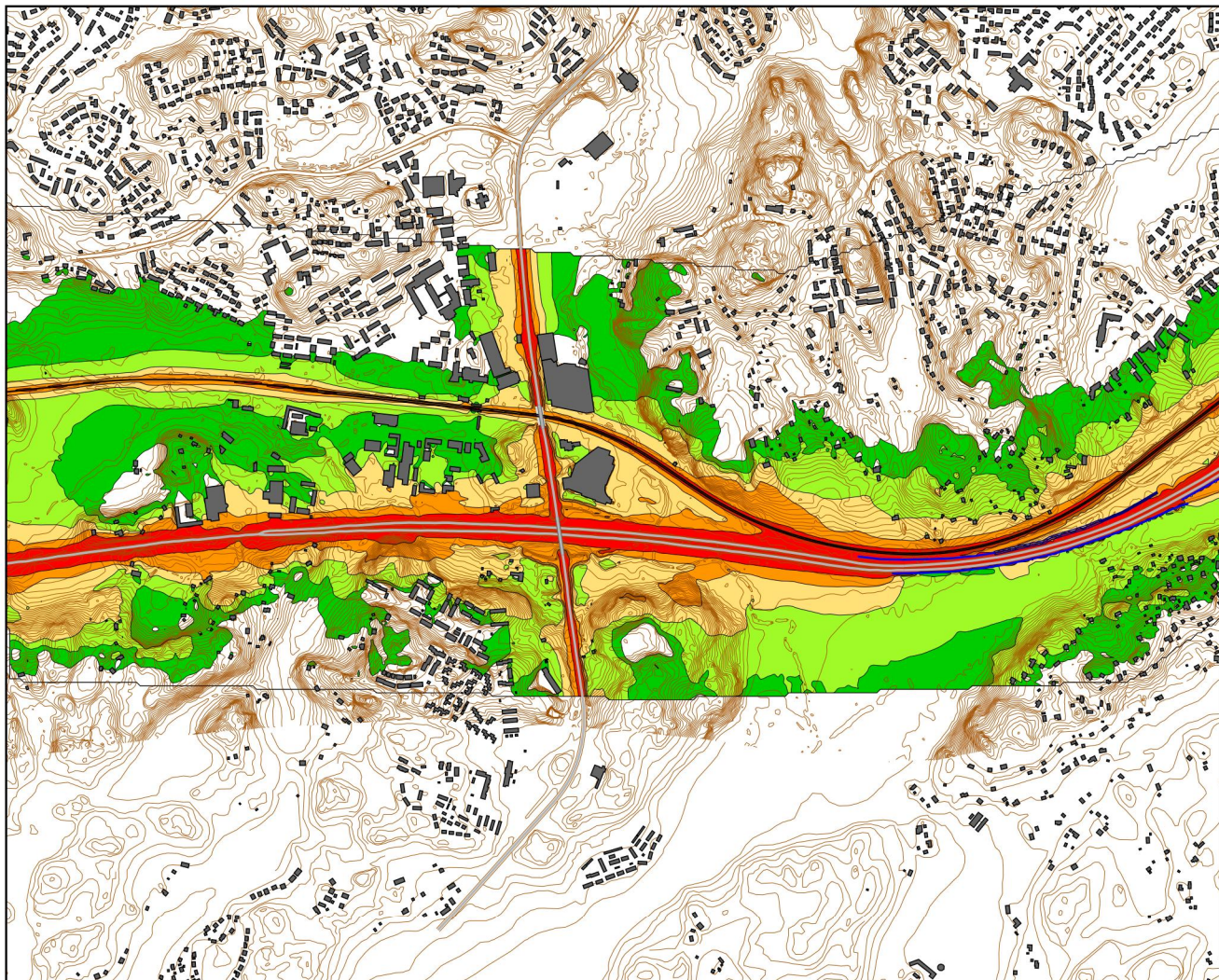
Keskiäänitaso  
 $L_{Aeq}$

dB

$\leq 40$
$40 < \leq 45$
$45 < \leq 50$
$50 < \leq 55$
$55 < \leq 60$
$60 < \leq 65$
$65 <$

1:10000  
0 100 200 300 400 m





Rantaradan meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Kirkkonummen kunta

Liite 2.1

Melutasot  
nykytilanne  
päivä, klo 7-22

Rantaradan,  
kantatien 51 ja  
Kirkkonummentien  
liikenne

**SITTO**  
1.10.2013/SPa

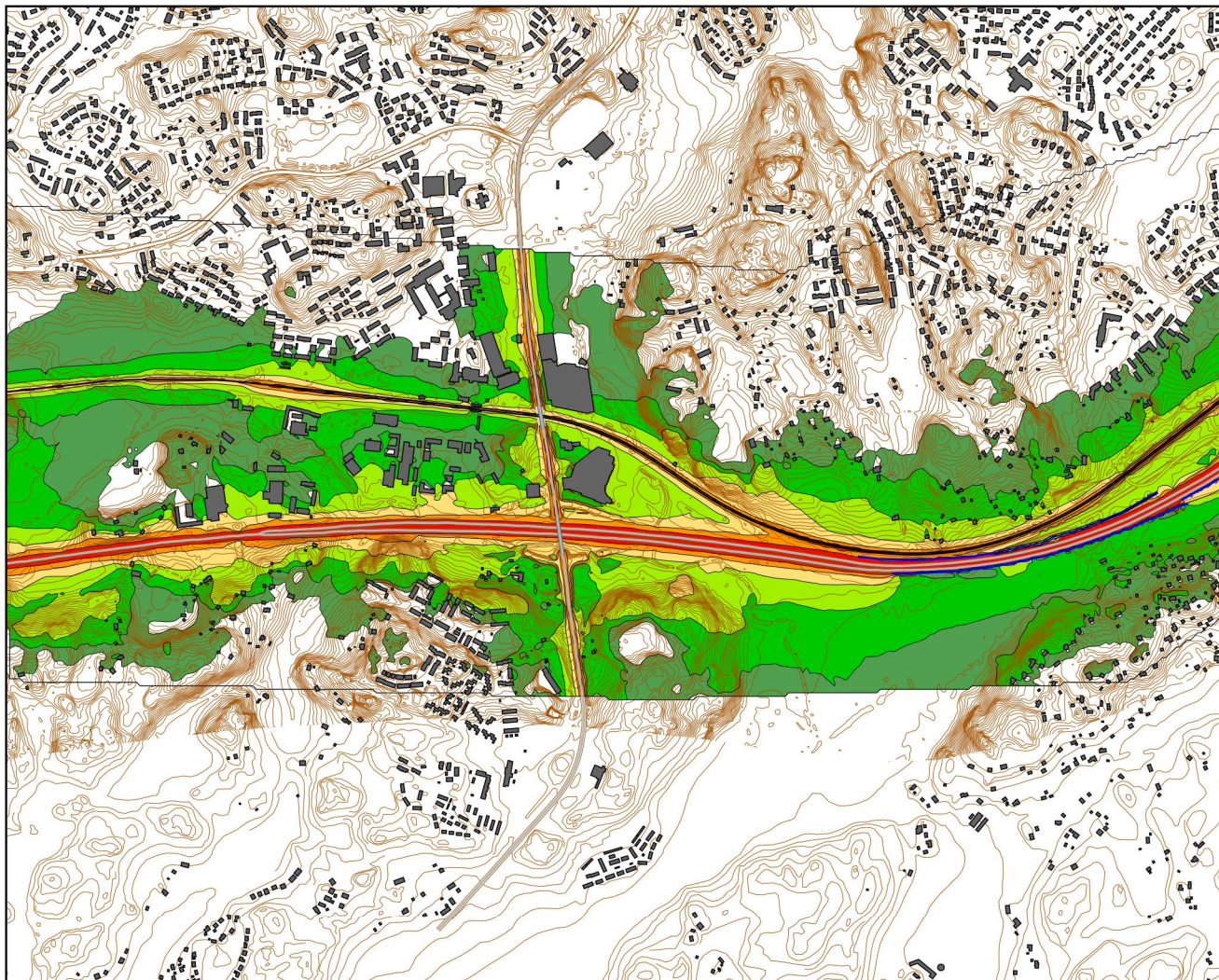


Keskiäänitaso  
 $L_{Aeq}$

dB	
$\leq 45$	$\leq 45$
$45 <$	$\leq 50$
$50 <$	$\leq 55$
$55 <$	$\leq 60$
$60 <$	$\leq 65$
$65 <$	

1:10000  
0 100 200 300 400 m

Liite/bilaga 9



Rantaradan meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Kirkkonummen kunta

Liite 2.2

Melutasot  
nykytilanne  
yö, klo 22-7

Rantaradan,  
kantatien 51 ja  
Kirkkonummentien  
liikenne

**SITTO**  
1.10.2013/SPa

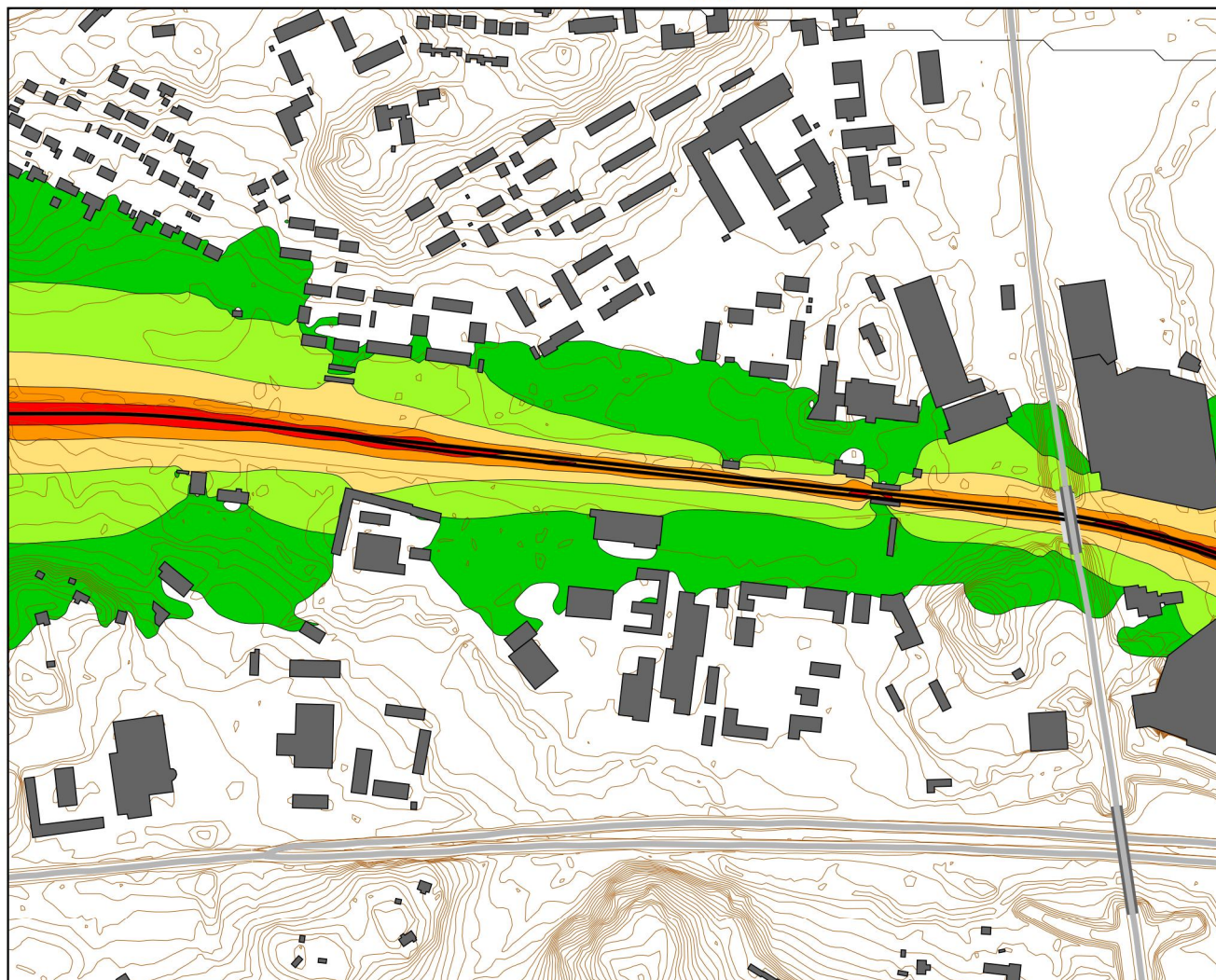


Keskiäänitaso  
 $L_{Aeq}$

dB	
$\leq 40$	$\leq 40$
$40 <$	$\leq 45$
$45 <$	$\leq 50$
$50 <$	$\leq 55$
$55 <$	$\leq 60$
$60 <$	$\leq 65$
$65 <$	

1:10000  
0 100 200 300 400 m

Liite/bilaga 9



Rantaradan  
meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Asemapiisto

Kirkkonummen kunta

Liite 1.1

Melutasot  
ennustetilanne 2035  
päivä, klo 7-22

Rantaradan liikenne

**SITO**

22.11.2013/SPa

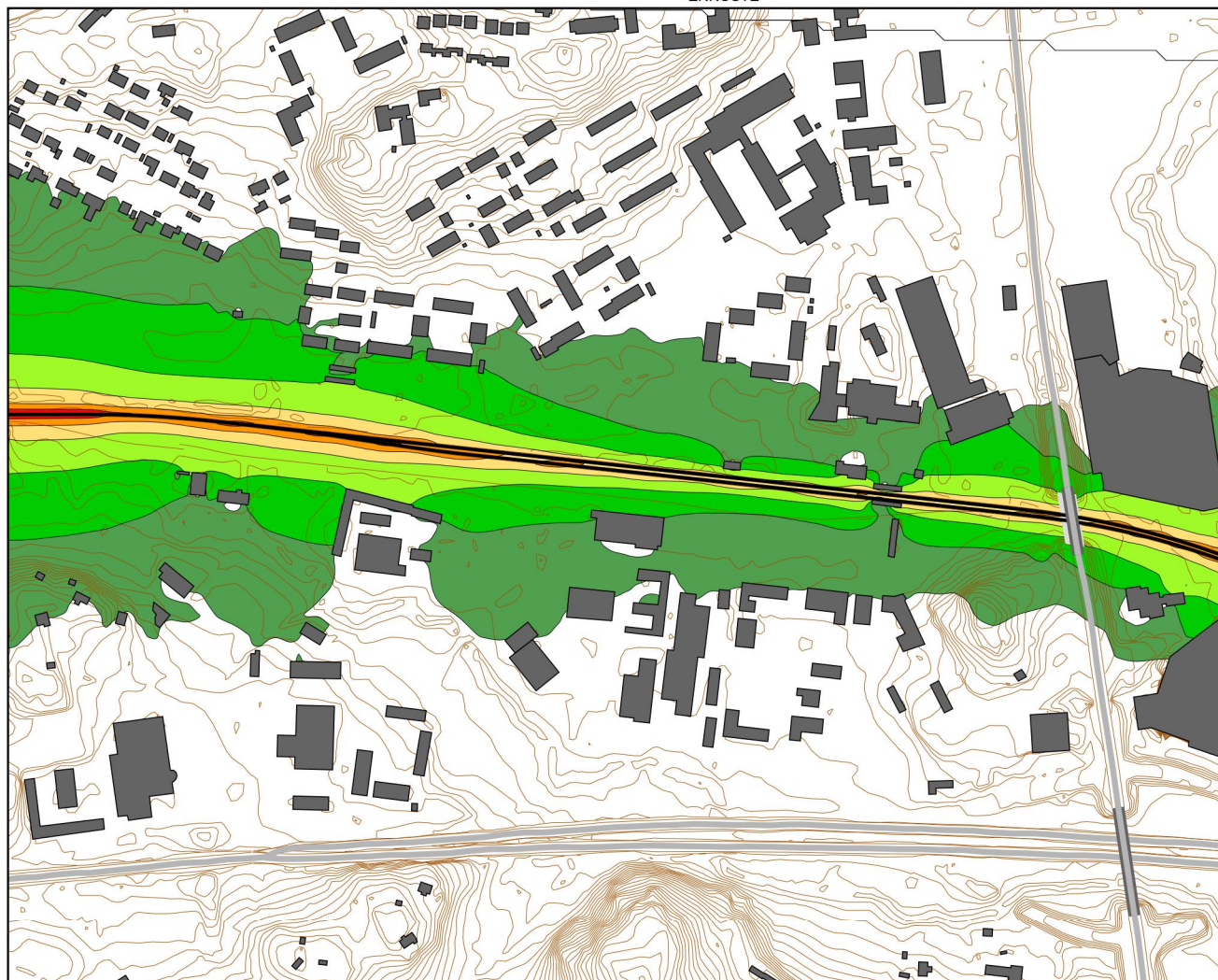
Keskiäänitaso

$L_{Aeq}$

dB	
$\leq 45$	$\leq 45$
$45 <$	$\leq 50$
$50 <$	$\leq 55$
$55 <$	$\leq 60$
$60 <$	$\leq 65$
$65 <$	$\leq 65$

1:3500

0 40 80 120 160



Rantaradan  
meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Asemapiisto

Kirkkonummen kunta

Liite 1.2

Melutasot  
ennustetilanne 2035  
yö, klo 22-7

Rantaradan liikenne

**SITO**

22.11.2013/SPa

Keskiäänitaso

$L_{Aeq}$

dB	
$\leq 40$	$\leq 40$
$40 <$	$\leq 45$
$45 <$	$\leq 50$
$50 <$	$\leq 55$
$55 <$	$\leq 60$
$60 <$	$\leq 65$
$65 <$	$\leq 65$

1:3500

0 40 80 120 160



Rantaradan  
meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Asemapiisto

Kirkkonummen kunta

Liite 2.1

Melutasot  
ennusteilanne 2035  
päivä, klo 7-22

Rantaradan,  
kantatien 51 ja  
Kirkkonummentien  
liikenne

**SITO**

22.11.2013/SPa

Keskiäänitaso

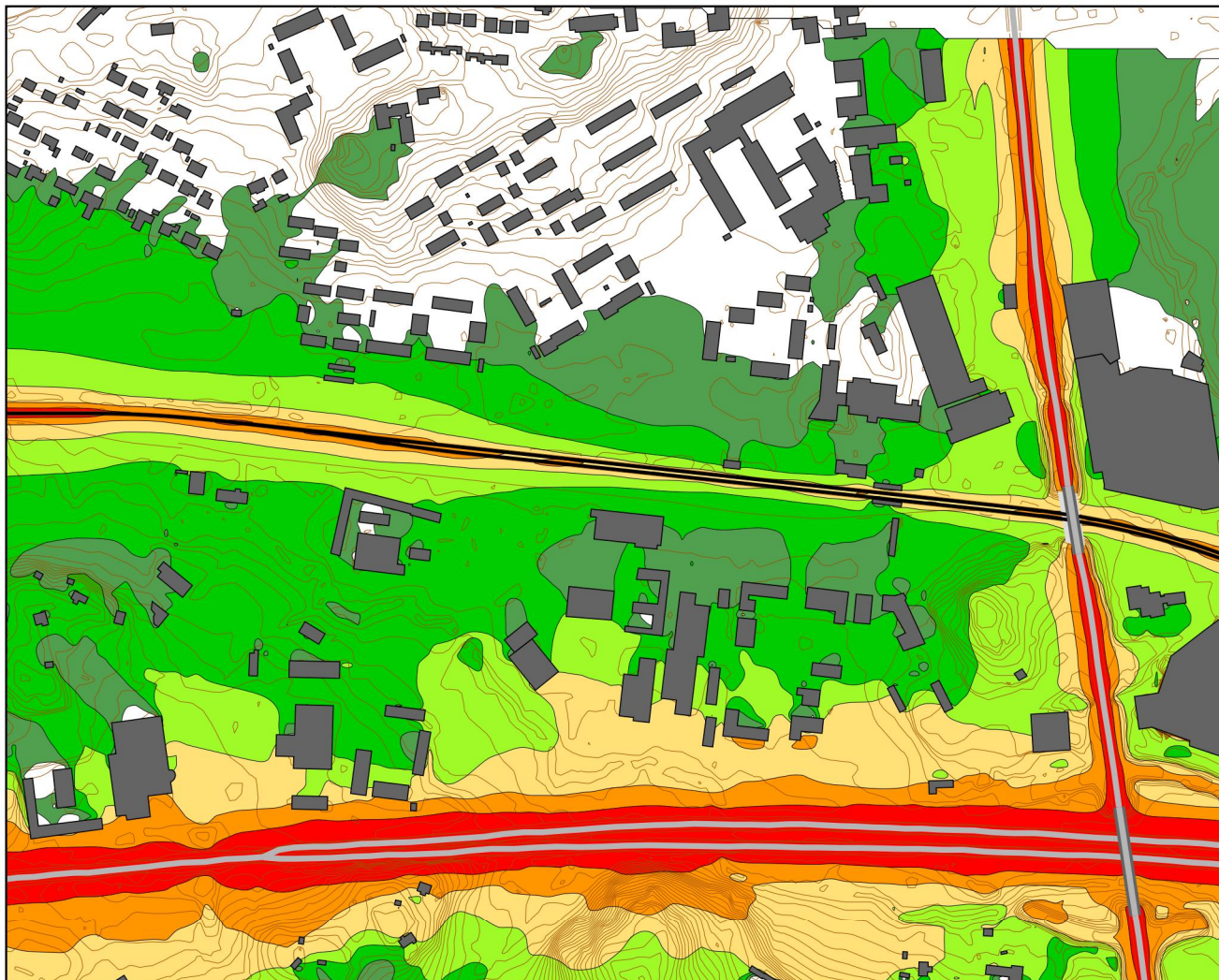
$L_{Aeq}$

dB

$45 <$	$\leq 45$
$50 <$	$\leq 50$
$55 <$	$\leq 55$
$60 <$	$\leq 60$
$65 <$	$\leq 65$

1:3500

0 40 80 120 160



Rantaradan  
meluselvitys  
Kirkkonummen  
kuntakeskuksessa

Asemapiisto

Kirkkonummen kunta

Liite 2.2

Melutasot  
ennusteilanne 2035  
yö, klo 22-7

Rantaradan,  
kantatien 51 ja  
Kirkkonummentien  
liikenne

**SITO**

22.11.2013/SPa

Keskiäänitaso

$L_{Aeq}$

dB

$40 <$	$\leq 40$
$45 <$	$\leq 45$
$50 <$	$\leq 50$
$55 <$	$\leq 55$
$60 <$	$\leq 60$
$65 <$	$\leq 65$

1:3500

0 40 80 120 160



KIRKKONUMMEN  
ASEMANSEUDUN  
MELUSELVITYS

Kirkkonummen kunta

Melutasot  
nykytilanne  
päivä 7-22

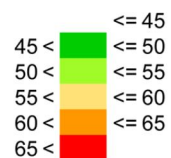
Nykytieverkko

Ei meluntorjuntaa

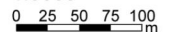
17.11.2006

SSITO

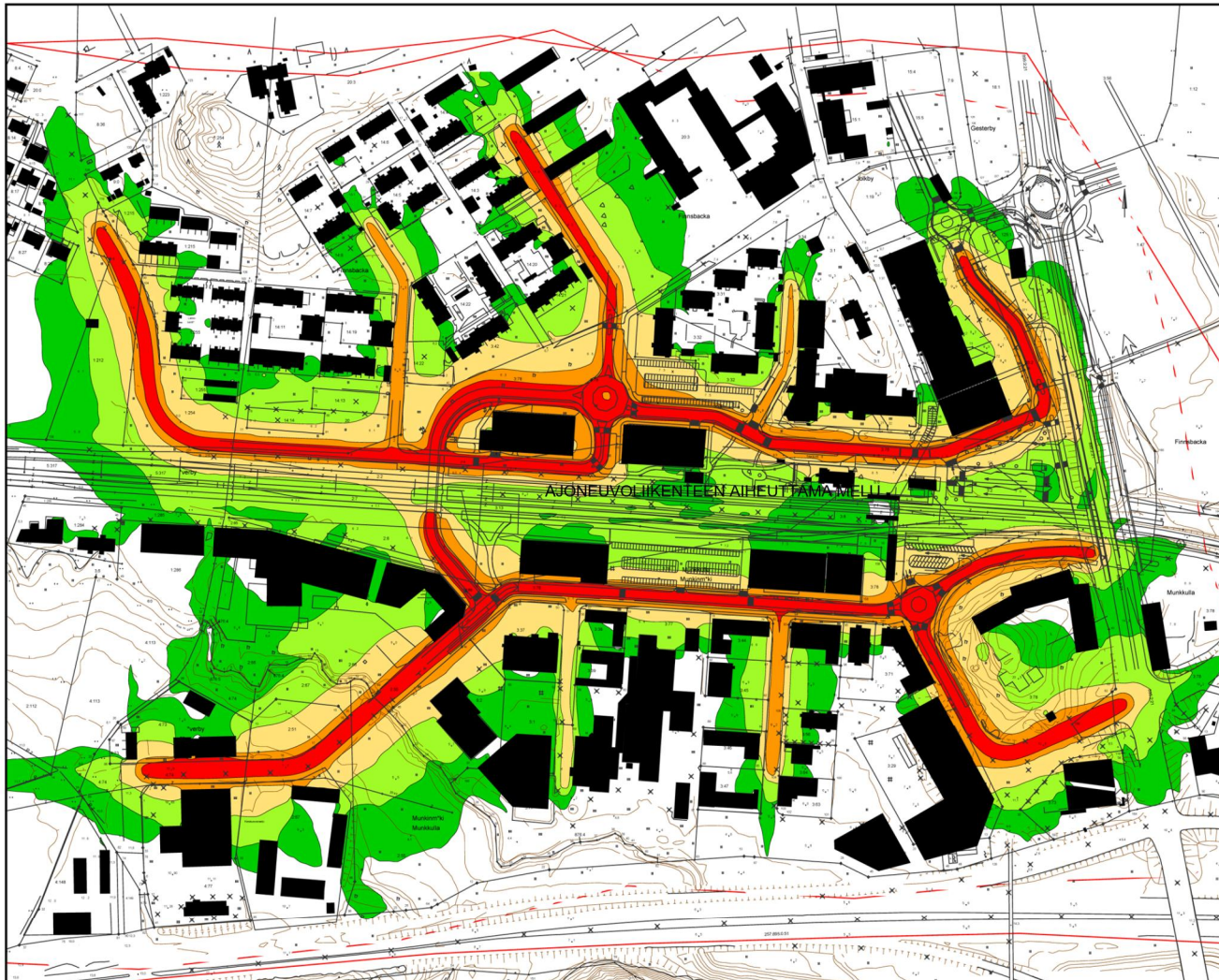
Melutaso  
L<sub>Aeq</sub>  
dB(A)



1:3000



Liite/bilaga 9  
LITTE 6 / BILAGA 9



KIRKKONUMMEN  
ASEMANSEUDUN  
MELUSELVITYS

Kirkkonummen kunta

Melutasot  
ennustetilanne 2020  
päivä 7-22

Ennustetieverkko

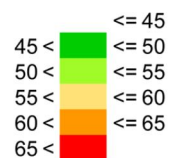
Pysäköintilaitokset  
rakennettu

Ei meluntorjuntaa

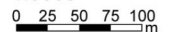
17.11.2006

SSITO

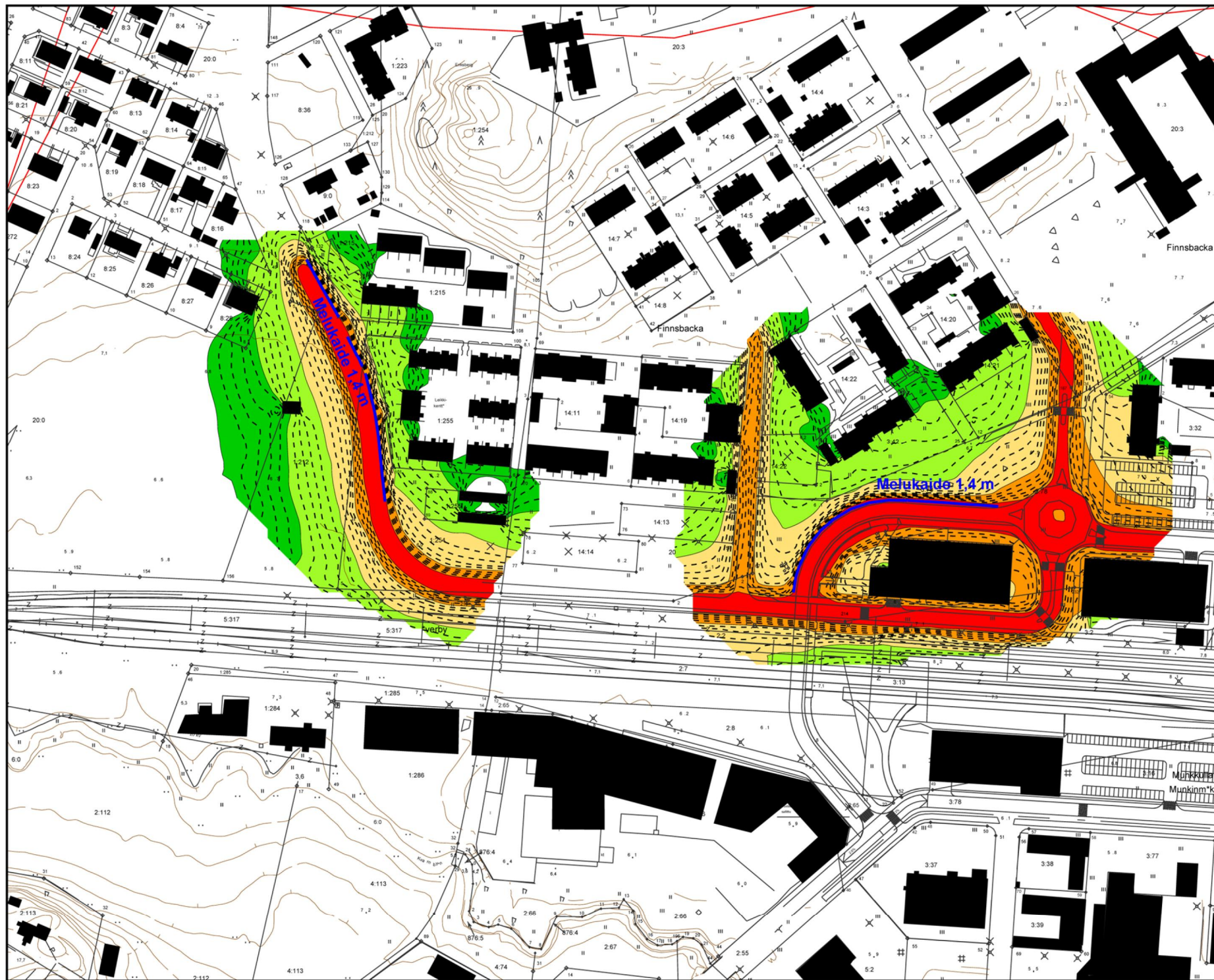
Melutaso  
L<sub>Aeq</sub>  
dB(A)



1:3000



Liite/bilaga 9  
LITTE 12 a / BILAGA 9



KIRKKONUMMEN  
ASEMANSEUDUN  
MELUSELVITYS

Kirkkonummen kunta

Melutasot  
ennustetilanne 2020  
päivä 7-22

Ennustetieverkko

Pysäköintilaitokset  
rakennettu

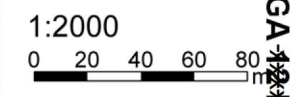
Meluntorjunnan  
vaihtoehto A  
- 1,4 m melukaide

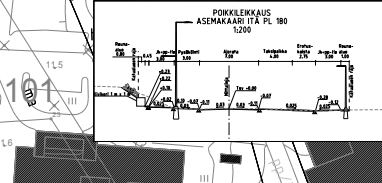
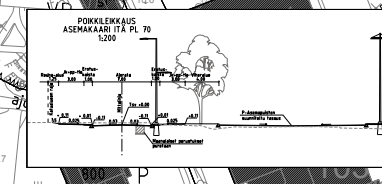
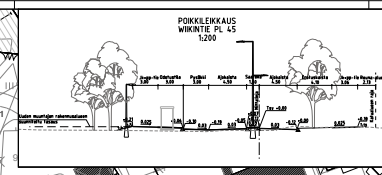
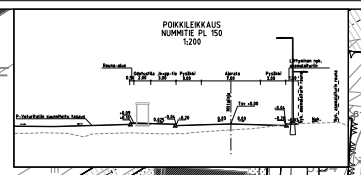
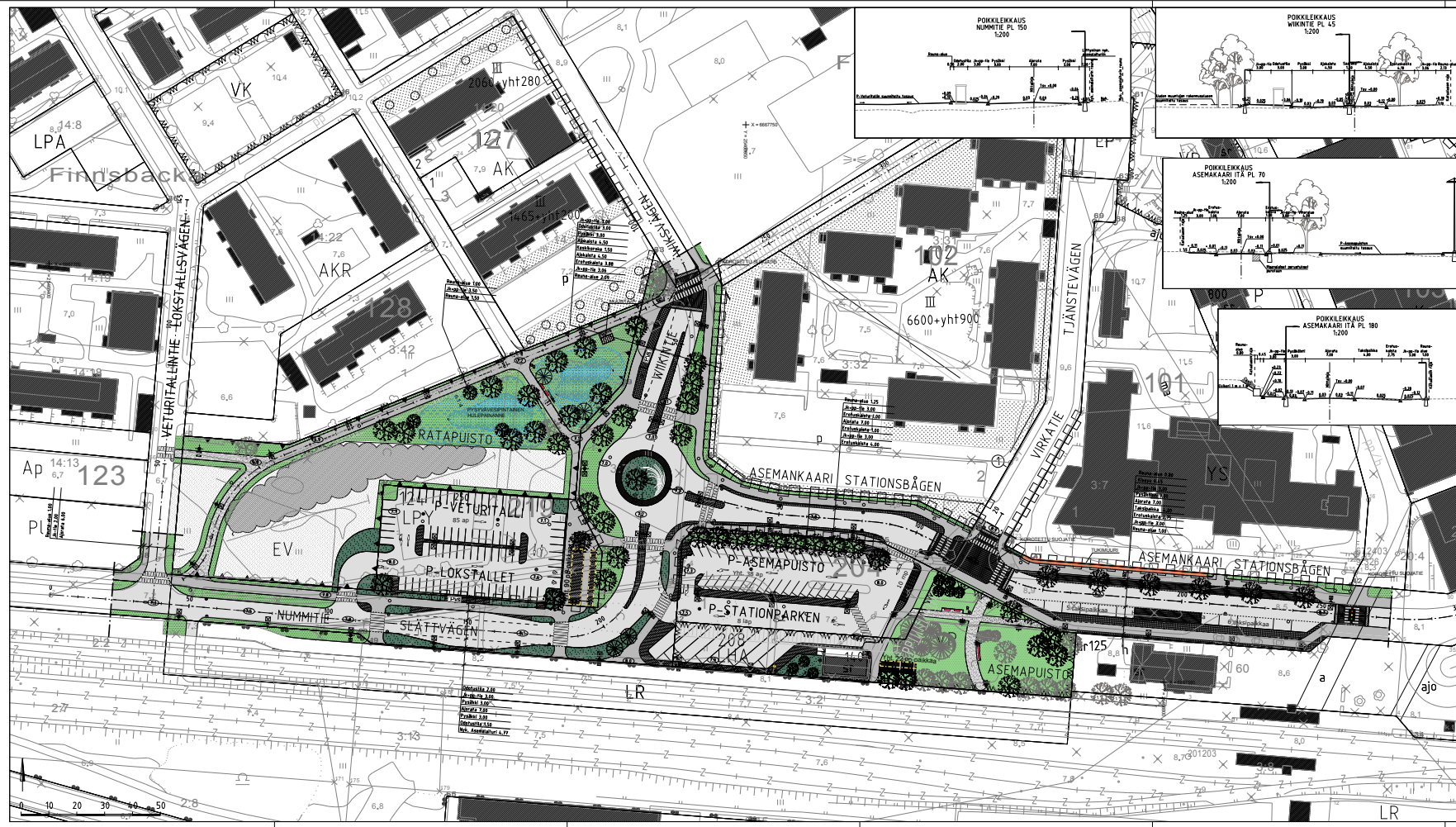
24.11.2006



Melutaso  
L<sub>Aeq</sub>  
dB(A)

≤ 45	≤ 50
45 <	≤ 55
50 <	≤ 60
55 <	≤ 65
60 <	≤ 65
65 <	





**MERKINTÖJEN SELITYS**

	alusta		ilmanveto-eriste
	pujo-tila		ilma-eristeen latausputki
	seinä		halkoaukko
	ikkuna		työpaikan suunta
	ovikahva		työpaikan vierasto
	katotaso		saada
	terassifaneerintalo		
	terassifaneerintalo		
	työpaikan säilytyskoti		
	työpaikka		
	raunnot		
	penkki		
	työpaikka		
	valoköynnä		
	raunnot		
	työpaikka raunnot		
	raunnot		
	halekivi, rannan päli		
	halekivi		



Koordinaatit ja korkeusjärjestelmä: ETRS-GK25/A2000

Asennus	Asennus		
ASEMAPIISTO	Asemapiirustus	1:500	
	Poikkileikkaukset	1:200	
Katutasumittelu			
<b>KIRKKONUMMEN KUNTA</b>	Kirkkonummi		
	Kyröläinen		
	Ympäristö- ja kaavoitus		
<b>IRMA M. RÄISÄN</b>	13.2024		
	1952	5	
	Katu		

## SUOJELUKOHDE

Kirkkonummen rautatieasema sijaitsee Munkkullan kylässä kirkon eteläpuolella. Puuleikkauksin koristettu asemarakennus on tyypillinen Karjaan ja Helsingin välisellä rataosuudella. Se rakennettiin 1901-1903 Bruno Granholmin tyyppiirustusten mukaan.

Asema-alueella on myös **tavaramakasiini**. Radan varressa sijainneet vesitorni ja veturitalli purettiin 1980-luvun alussa ja kaksi rautateiden työntekijäin asuintaloa purettiin 2000-luvulla. Aseman luo rakennettiin jalankulkutunneli vuonna 1988, jolloin tavaramakasiini siirrettiin muutama sata metriä länteen.

Vuoden 1904 rautatiematrikelissa on seuraavat tiedot Kirkkonummen vuonna 1903 käyttöön otetusta asemasta:

Kirkkonummi, IV luokan asema ranta-radalla (Helsingin - Karjaan rataosa) Kirkkonummen pitäjässä, sijaitsee kirkon vieressä kauniissa ympäristössä hyvin viljellyllä seudulla. Asemaa liikennöi pelkästään Kirkkonummen pitäjä, enimmäkseen matkustajaliikennettä.

Asemapäälliköllä on asunto asemarakennuksessa, 3 huonetta, eteinen ja keittiö. Palkkauksena on tavallinen IV luokan palkka sekä 1 luokan erä, yhteensä vaihdellen noin 1000 mk vuodessa. Asemahenkilökuntana on 1 asemapäällikkö, 1 toinen kirjanpitäjä, 1 asemamies, 1 vaihdemies, 1 pumppumies ja 1 yövartija.



*Suojeltava tavaramakasiini (merkitty valkoisella kehyksellä).  
Godsmagasinet som ska skyddas (betecknat med vit ram).*

Kyrksläts järnvägsstation ligger i Munkkulla by söder om kyrkan. Stationsbyggnaden, som pryds av träskärningar, är typisk för bansträckan Karis - Helsingfors. Den byggdes 1901-1903 enligt Bruno Granholms typitningar.

På stationsområdet finns också ett **godsmagasin**. Vattentornet och lokstallen som fanns vid banan revs i början av 1980-talet och två bostadshus för järnvägsanställda revs på 2000-talet. År 1988 byggdes en fotgängartunnel vid stationen varvid gudsmagasinet flyttades några hundra meter mot väster.

I Järnvägsmatrikeln 1904 ingår följande upplysningar om Kyrksläts station, som togs i bruk 1903:

Kyrkslätt, IV:de klass station å kustbanan (H:fors-Karis bandel) i Kyrkslätt socken, belägen invid kyrkan med vackra omgifningar i en välodlad nejd. Stationen trafikeras uteslutande af Kyrkslätt socken, mest passagerartrafik.

Stationinspektorn har sin bostad i stationshuset med 3 rum, tambur och kök. Aflöningen består av vanlig IV klass lön samt I:sta klass post, inalles varierande omkring 1000 mk om året. Stationspersonalen består utaf 1 stationsinspektör, 1 andre bokhållare, 1 stationskarl, 1 vaxelkarl, 1 pumpkarl och 1 nattvakt.

Teksti: Kirkkonummen rakennuskulttuuri ja kultuurimaisema /  
Byggnadskultur och kulturlandskap i Kyrkslätt

Kuva: Hannu Vallas

