

Asianumero
5119/2020
Aluenumero
130516

Lausuntojen sekä kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

Karapelto

Asemakaavan muutos

54 Kaupunginosa, Kilo

Korttelit 54020, 54026, 54027 ja 54029, katu-, liikenne ja virkistysalueet

Muodostuu uudet korttelit 54024, 54028, 54038, 54039, 54058–54060, 54067 ja 54161.

Liittyy kaupunkisuunnittelujohtajan 21.8.2017, **MRA 30 §:n** mukaisesti nähtäville hyväksymään osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan.

OAS tehtiin laajemmalle alueelle. OAS lausunnot on kirjattu asialle 1683/2017 Keran asemakaavoituksen lähtökohdat ja tavoitteet, alue 130140. OAS-vaiheen jälkeen alue on jaettu kolmeksi kaava-alueeksi: 130516 Karapelto (asiat 2253/2017, 2094/2017, 1104/2017, 5119/2020) 130140 Kera (asiat 447/2019, 3580/2018 ja 3842/2017), 130517 Karamalminrinne (asiat 3463/2017). Tässä dokumentissa on käsitelty osin myös Karapellon kaava-alueen ulkopuolisia alueita.

Nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 18.9.—17.10.2017 nähtävilläoloaika.

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 Espoon kaupunki

Tiina Piironen,

etunimi.t.sukunimi@espoo.fi

Katariina Peltola, maisema

Tarja Pennanen, liikenne

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Lausuntojen ja kannanottojen lyhennelmät ja vastineet

1.

Päivämäärä 11.10.2017
Lausunnon antaja Liikennevirasto

Kaupunkiratasuunnitelman tulee olla asemakaavamuutoksen lähtökohtana ja asema-kaavassa osoitettavat ratkaisut on sovittava yhteen sen kanssa.

Kaavoitettaessa radan läheisyydessä on tapauskohtaisesti otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen melu-, runkomelu- ja tärinähaitat. Melun- ja tärinätorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusta päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset melun ja tärinän leviämisestä ja niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Valtioneuvoston päätöksen (993/1992) mukaisten melun ohjearvojen lisäksi on huomioitava esimerkiksi raskaasta tavarajunaliikenteestä, ratapihan toiminnasta tai vaihteiden ylityksestä aiheutuva hetkellinen maksimimelutaso Uudenmaan ELY—keskuk- sen oppaan Melun- ja tärinätorjunta maankäytön suunnittelussa (2/2013) mukaisesti (sisätiloissa hetkellinen maksimimelu yöaikaan alle 45 dB AFmax). Melualueelle ei tule kaavoittaa melulle herkkää maankäyttöä ilman asianmukaisia selvityksiä ja tarvit- tavaa melunsuojausta. Runkomelun osalta on noudatettava VTT:n selvityksen Maalii- kenteen aiheuttaman runkomelun arviointi (VTT tiedotteita 2468) suositusta runkome- lutason raja-arvosta (Lprm) 30/35 dB. Yleensä runkomeluhaitat ulottuvat 60 m (peh- meikkö) — yli 200 m (kallio)etäisyydelle rautatiestä.

Kaavoituksessa on huomioitava raideliikenteen tärinän aiheuttama rakennuksen vau- rioitumisriski ja vaikutus asuinmukavuuteen. Tärinälle herkkää maankäyttöä ei tule osoittaa tärinäherkille alueille ilman tärinänvaimennustoimenpiteitä edellyttävää kaa- vamerkintää tai -määräystä. Tärinälle herkällä maaperällä kuten savikolla tärinä voi ulottua jopa yli 200 metrin päähän radasta. Tärinälle herkimpiä rakennuksia ovat yleensä puolitoista tai kaksikerroksiset puurakenteiset talot. Tärinän osalta tulee nou- dataa VTT:n selvityksen Suositus liikennetärinänmittaamisesta ja luokituksesta (VTT tiedotteita 2278) mukaisia suosituksia tärinästä. Suosituksen mukaan asuinrakennuk- sen tärinä ei saa ylittää uusilla asuinalueilla värähtelyluokan C arvoa $V_{w,95} \leq 0.30$ mm/s ja vanhoilla asuinalueilla värähtelyluokan D arvoa $V_{w,95} \leq 0.60$ mm/s. Mikäli kyse ei ole asuinrakennuksesta ja tilojen käyttötarkoitus on sellainen, että liikenteen ei katsota haittaavan lepoa tavoiteraja voi olla kaksinkertainen em. arvoihin nähden (VTT tiedotteita 2569).

Liikenteen tärinästä ja runkomelusta on lisäksi olemassa mm. seuraavat VTT:n julkai- sut: Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa (VTT working papers 50, Espoo 2006), Ohjeita liikennetärinän arviointiin

(VTT tiedotteita 2569, Espoo 2011) ja Rakennukseen siirtyvän liikennetärinän arviointi (VTT tiedotteita 2425, Espoo 2008).

Liikennevirasto ei osallistu uuden maankäytön johdosta aiheutuviin mahdollisiin melu- ja tärinätorjunnan kustannuksiin.

Liikennevirastolla ei ole muuta huomautettavaa kaavahankkeesta. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:

Kaupunkiratasuunnitelma on ollut kaavatyön lähtökohtana. Kaavaehdotuksessa on tarkennettu radan yli- ja alikulkujen sijaintia.

Kaavoituksen yhteydessä on tehty melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset. Melu, runkomelu ja tärinä on huomioitu kaavamerkinnoissä ja määräyksissä. Radan läheisyyteen ei kaavoiteta matalia pientaloja.

2.

Päivämäärä 13.10.2017
Lausunnon antaja Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Suunnittelualueella sijaitsee useita HSY:n vesihuoltolinjoja, jotka palvelevat nykyistä maankäyttöä. Maankäytön muuttuessa vesihuoltolinjat joudutaan suunnittelemaan ja rakentamaan käytännössä kokonaan uudestaan. HSY ohjaa alueen suunnittelua yhteistyössä Espoon kaupungin kaupunkisuunnittelun ja kaupunkitekniikan keskuksen kanssa. Vesihuollon kannalta oleellista on, että vesihuollon tarpeet tarkastellaan alueella kokonaisuutena, vaikka suunnittelualue jaettaisi jatkossa useampaan asemakaavaehdotukseen.

Vastine:

Kaavatyön yhteydessä on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma, joka sisältää vesihuoltosuunnitelman. HSY:n edustaja on ollut mukana työssä. Kunnallistekninen yleissuunnitelma kattaa OAS:n mukaisen koko Keran keskeisen alueen.

3.

Päivämäärä 13.10.2017
Lausunnon antaja Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Asemanseudun kehittäminen tukee Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2015:n tavoitteita erinomaisesti. Läheisen juna-aseman lisäksi suunnittelualueen laitamia palvelevat useat bussilinjat. Bussiliikenteen toimivuus suunnittelualueen rakentamassa tulee varmistaa ja mahdolliset liikennettä häiritsevät tekijät minimoida.

Radan alittavan tunnelin rakentaminen bussiliikenteelle sopivaksi ja tunneliin sijoitettavat pysäkit sujuvoittavat liityntäyhteyksiä juniin. Suunnitellut kokoojakadut ovat joukkoliikenteen näkökulmasta helposti liikennöitävissä. HSL pitää tärkeänä varautumista liikennevalo-ohjaukseen joukkoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Erityishuomiota tulee kiinnittää toteutuvan runkolinjan reitin sujuvuuteen ja vaihtoyhteyksiin. Asemalaiturin ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä pitää olla hissiyhteys molemmin puolin Kerantunnelin ajorataa. Molemmin puolin ajorataa olevat hissit lyhentävät esteetöntä kulkureittiä. Jatkosuunnittelussa tulisi arvioida tarkemmin vaihtopysäkkien mitoitus - mitoituksen pitää mahdollistaa ensi vaiheessa toimiva bussi- ja runkobussiliikenne, eikä silloin ole perusteltua toteuttaa pikaraitioliikenteen maksimimittojen mukaisia laitureita. Laiturialueen pidentäminen pitää kuitenkin olla mahdollista myöhemmin.

Pikaraitiotievarauksen linjaus Kerantunnelissa edellyttää varautumista ajoneuvoliikenteen valo-ohjaukseen, jotta risteävä pikaraitioliikenne saadaan kulkemaan mahdollisimman sujuvasti ja viiveettä. Jatkosuunnittelussa tulisi selvittää, olisiko juna-asema ja joukkoliikenteen vaihtopysäkki mahdollista toteuttaa niin, ettei pikaraitioliikenteen ja ajoneuvoliikenteen risteäminen ole tarpeen.

2017 valmistuneessa Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa on esitetty Keran liityntäpysäköintipaikalle yhteensä noin 270 autopaikkaa ja 230 pyöräpaikkaa.

HSL:n SOLMU-projektissa asemakaava-alueen eteläpuoleinen Nihtisilta on tunnistettu vaihtopaikkatasoiseksi solmupisteeksi.

HSL toivoo voivansa olla mukana Keran kaavoituksen jatkosuunnittelussa, mikäli sillä on vaikutuksia alueen liikennejärjestelyihin.

Vastine:

HSL:n esiin ottamia seikkoja on tarkasteltu kaavatyön yhteydessä mm. kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa. Bussien liikennöinti ja pysäkit on suunniteltu kokoojakaduille Kutojantielle ja Karamalmintielle. Lisäksi Kutojantiellä on varauduttu raitiotiehen, jolloin raitiotien kanssa risteäviin kohtiin on suunniteltu valo-ohjaus.

Kerantunneli sijoittuu tulevan Karapelto 130516 kaavan alueelle. Tunneli on mitoitettu pikaraitiotien mahdollistavaksi. Tunnelin suunnittelussa on huomioitu kaupunkiradan ratasuunnitelman mukaiset hissit ja hissivaraukset.

Liityntäpysäköinti mitoitetaan kaavoissa niin, että puolet paikoista vaaditaan nyt käsiteltävänä olevassa Karapellon 130516 kaavassa ja puolet on osoitettu Keran 130140 kaavamuutoksessa. Karapellon kaavassa on mitoitettu liityntäpysäköintiä osayleiskaavan mukaisesti eli 150 autopaikkaa kortteliin 54039 ja

350 pyöräpaikkaa, josta 50 pyöräpaikkaa on osoitettu korttelin 54039 ja loput yleisille alueille.

4.

Päivämäärä 16.10.2017
Lausunnon antaja Senaatti

Keran asemakaavan muutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelma on ollut nähtävillä 18.9.-17.10.2017. Kaava-alueella sijaitsevat Senaatti-kiinteistöjen hallinnoimat määräalat kiinteistöistä 049-422-2-2, 049-422-1-5, 049-422-1-6, 049-422-1-21, jotka ovat siirtyneet Liikennevirastolta Senaatti-kiinteistöille hallinnansiirrolla 1.2.2017. Senaatti-kiinteistöjen hallinnoimat määräalat on osoitettu oheisessa karttaotteessa oranssilla värityksellä. Senaatti-kiinteistöille pyydetään tiedottamaan kaavoitusmenettelyn etenemisestä (senaatti@senaatti.fi).

Vastine:

Senaattikiinteistö on osallisena Karapellon kaavamuutoksessa. Kaavoitukseen liittyvissä kokouksissa Senaattikiinteistöllä on edustus.

5.

Päivämäärä 16.10.2017
Lausunnon antaja Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Yhdyskuntarakenne

Keran alueen kaavoitus edistää valtakunnallista alueidenkäyttötavoitetta ohjata täydennysrakentamista raideliikenteen äärelle.

On tärkeää osoittaa asemansseudulle mahdollisimman tehokasta asuin- ja

työpaikkarakentamista, jotta joukkoliikenne saadaan kannattavaksi ja houkuttelevaksi vaihtoehdoksi.

Kaavarunkoaineistossa on kiitettävästi monipuolisia selvityksiä.

Voimassa olevassa Espoon eteläosien yleiskaavassa alue on osoitettu pääosin työpaikka-alueena (TP), joka varataan ensisijaisesti yksityisille palveluille, hallinnolle ja liiketoiminnalle. Radan pohjoispuolelle on sallittu paljon tilaa vaativan erikoistavara-kaupan sijoittuminen (TP/k). Yleiskaavassa on osoitettu nykyinen raide asemineen sekä uutena raideverkon osana raide Keran asemalta Kutojantietä pitkin kohti Suurpeltoa ja Matinkylää. Yleiskaava ei mahdollista teollisuutta eikä laajamittaista asuntorakentamista alueelle. Uusien suunnittelutavoitteiden toteuttamiseksi alueelle on laadittu Keran osayleiskaava, joka ei ole vielä lainvoimainen. Asemakaavojen hyväksyminen edellyttää laaditun osayleiskaavan lainvoimaistumista. Kaavarunko toteuttaa

hyväksytyn, vielä lainvoimaa vailla olevan Keran osayleiskaavan suunnitteluperiaatteita.

Kulttuuriympäristö

ELY-keskus pitää hyvänä lähtökohtana, että suunnittelualueen rakennushistoria toimii osittain lähtökohtana kaupunkisuunnittelulle ja uudisrakentamiselle. Siksi onkin tärkeää, että alueelta laaditaan asemakaavatarkkuus huomioiden kulttuuriympäristöä ja yksittäisiä rakennuksia koskevat selvitykset, joiden perusteella alueen kulttuuriympäristö sekä rakennuskanta voidaan arvottaa ja laatia arvokkaiksi todetuille kohteille suojelutavoitteet. Osayleiskaavaa varten laadittu inventointi (Arkkitehtitoimisto Inkeri Makkonen 17.9.2013) tarjoaa yksityiskohtaisemmille selvityksille hyvää tausta-aineistoa.

Asemakaavatyössä arvokkaat kulttuuriympäristöt ja rakennussuojelukohteet tulee huomioida siten, että niiden arvoja ei vaaranneta. Mainitut seikat olisi hyvä näkyä myös kaavarungon suunnitteluperiaatteissa, joissa mm. luontoarvojen säilyminen on todettu yhtenä periaatteena.

Liikenne

Aseman ympäristössä on syytä tavoitella mahdollisimman tehokasta rakentamista. Rantaradan estevaikutuksen vähentäminen sen alikulkujen parantamisella ja uusien rakentamisella on tärkeää alueen toimivuuden varmistamiseksi.

Kehä II:sta on laadittu välille Turunväylä–Hämeenlinnanväylä yleissuunnitelma, jonka tulee toistaiseksi olla asemakaavoituksen lähtökohtana. Suunnitelmat Kehä II:n kehittämisestä voivat kuitenkin muuttua. Syksyllä 2017 käynnistyy Liikenneviraston vetämänä hanke, jossa selvitetään Helsingin seudun maantieverkon laajuutta. Kehä II:n kehittäminen on yksi selvitettävistä asioista. Selvitys palvelee uuden maakuntakaavan laadintaa sekä MAL2019-työtä, ja se tehdään yhteistyössä seudun kuntien ja viranomaisien kanssa. Selvityksen tulokset tulee huomioida myös Keran asemakaavoissa. Lähiajan suunnittelukysymyksenä tulee asemakaavoituksen yhteydessä varmistaa Kehä II:lle johtavan Karapellon-tien liittymän toimivuus alueen maankäytön tehostuessa.

Hulevedet

Alueella on nykyisellään runsaasti päällystettyä ja rakennettua pinta-alaa, ja hulevedet johdetaan pääasiassa suoraan hulevesiviemäriin ja avo-ojiin. Tämä on vaikuttanut erityisesti alapuolisen Gräsanojan virtaamien äärevöitymiseen sekä tulvaherkyyteen.

Maankäytön muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää luoda mahdollisuudet hulevesien viivytykselle ja käsittelylle Espoon kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti. Yleisesti hulevesien viivytyksellä pyritään kompensoimaan rakentamisesta johtuvia hydrologisia muutoksia niin, että vesitilanne alajuoksulla ei pahene. Keran asemakaava-alueen monipuolisilla ratkaisuilla voidaan kuitenkin jopa parantaa alapuolisen Gräsanojan

virtaamaolosuhteita sekä vähentää tulvavahinkoja. Hulevesien viivytys ja tarpeen mukainen käsittely tuleekin huomioida riittävin kaavamääräyksin sekä tilavarauksin. Tavonomaisten viivytysratkaisujen lisäksi mm. viherkattojen käyttö rakennuksissa sekä vettä läpäisevien pintojen suosiminen yleisillä alueilla ovat kannatettavia toimenpiteitä.

Melun ja tärinän torjunta, ilmalaadun varmistaminen

Asemakaavoituksessa on selvitettävä melu- ja tärinä vaikutukset sekä ilmanlaatuolosuhteet. Selvitysten tulosten on välityttävä kaavaratkaisuihin ja -määräyksiin. Elinympäristön terveellisyyden ja viihtyisyyden kannalta paras tulos saavutetaan rakennusten sijoittamisella ja asuntojen suunnittelulla meluntorjunta ja ilmanlaatu yhtenä lähtökohtana alusta asti.

Luonnonympäristö

Liito-oravien ydinalueiden ja niiden välisten yhteyksien suunnittelukysymyksiä on tarkemmin selvitettävä tulevassa asemakaavoituksessa.

Pilaantuneet maat

Selvityksen mukaan alueella on sekä puhdistettuja alueita että alueita, joilla on maaperän puhdistustarve. Asemakaavoitusta varten ympäristötekniisiä tutki-muksia tulee suorittaa alueilla, joilla on todettu riski maaperän pilaantumiselle. Selvitysten perusteella tulee antaa asemakaavamääräykset siitä, miten haitallinen vaikutus minimoidaan tai poistetaan.

Vastine:

Keran osayleiskaava on saanut lainvoiman 29.8.2018. Karapellon kaava noudattaa osayleiskaavan tavoitteita. Keran osayleiskaavaa varten alueelle on teetetty inventointi ja arvottaminen selvitys vuonna 2013. Selvityksestä ilmenee, että Karapellon alueella on kulttuuri- ja rakennushistoriallisesti arvokkaita kohteita: Keran tiilitehdas ja Agan teollisuuskorttelikonaisuus.

Karapellontie 8 sijaitsevasta keramiikkatehdas Kera Oy:n teollisuusrakennuksen on laadittu rakennushistoriallinen selvitys (RHS). Espoon kaupunginmuseo on todennut, että RHS on laajuudeltaan riittävä.

Selvityksestä ilmenee, ettei rakennuksen alkuperäinen hahmo ole enää hahmotettavissa sen ulkoasussa eikä sen interiööreissä. Alkuperäistä ulkoseinää on säilynyt vain pieni fragmentti ja rakennusrunkoa mahdollisesti alaosan keskellä. 1920-luvun mukaisen tilanteen palautus ei ole mahdollista eri vaiheissa tehtyjen laajennus-, korotus- ja muutostöiden luonteen vuoksi. Sama koskee vuoden 1939 ulkoasun palautusta.

Kaavassa rakennus on osoitettu rakennussuojelun korttelialueelle. Rakennukseen saa sijoittaa palvelu-, kokoontumis- ja varastotiloja. Koska rakennus on

ollut teollisuuskäytössä, on siitä hyvä teettää muun muassa haitta-aineselvytys ennen kuin uutta käyttöä suunnitellaan.

Agan teollisuuskortteli on ollut tyhjiään hyvin pitkään ja päässyt pahoin turmeltumaan. Selvityksessä esitettyä tavoitetta alueen säilyttämiseksi ei voida rakennusten laajojen vaurioiden takia toteuttaa.

Liikenne

Radan estevaikutusta on vähennetty ali- ja ylikuluilla, joiden sijaintia on tarkennettu suunnittelussa.

Karapellon kaavassa esitetään tasoliittymää Kehä II:lle nykyisen tasoliittymän kohdalle. Kehä II on uudessa maakuntakaavassa esitetty vain Länsiväylän ja Turunväylän välisellä osuudella, jolla se on maakunnallisesti merkittävä tie. Tämän takia Espoon yleiskaavituksessa Kehä II:sta ei tulla esittämään kehäväylänä Turunväylän ja Turuntien välillä. Aiemmin kaavoissa ollutta Kehä II:n jatketta Turuntieltä Hämeenlinnanväylälle ei myöskään tulla esittämään Espoon yleiskaavituksessa kehäväylänä. Kehä II:n jatkeen alueelle suunnitellaan maankäyttöä, joka liitetään nykyiseen tie- ja katuverkkoon kokoojakaduin. Keran kohdalla Kehä II:n ympäröivää maankäyttöä suunnitellaan kaupunkimaiseksi, jolloin tasoliittymä on perusteltu. Tasoliittymä on osayleiskaavan mukainen. Keran alueelle on tehty toimivuustarkastelu, jossa on tutkittu liittymien toimivuus ja parannustoimenpiteet.

Kaavoituksen yhteydessä on tehty melu-, runkomelu- ja tärinäselvitykset. Ilmanlaatu on arvioitu HSY:n ja Terveystieteiden tutkimuskeskuksen määrittämien ilmanlaatuviitearvojen avulla. Melu, runkomelu, tärinä ja ilmanlaatu on huomioitu kaavamerkinnöissä ja määräyksissä.

Hulevedet

ELY:n esittämän mukaan hulevesien viivytyksien ja tarpeen mukainen käsittely on huomioitu kaavamääräyksin sekä tilavarauksin. Suunnittelussa on tunnistettu alapuolisen valuma-alueen tulvaherkkyys, joten hulevesimitoituksissa on vaadittu tavanomaista suurempaa viivytykskapasiteettia hulevesille (hulevesiä tulee viivyttää $1,5 \text{ m}^3/100 \text{ m}^2$ läpäisemättömä pinta kohden). Korttelialueella syntyvät liikennöityjen alueiden hulevedet tulee kaavamääräysten mukaisesti hallita myös laadullisesti. Rakentamisaikaiset hulevedet tulee myös hallita kaava-alueella ja hulevesien laatu ei saa heikentää vastaanottavan vesistön vedenlaatua. Karapellon kaavassa on myös määrätty viherkertoimen käyttöönotosta, mikä osaltaan ohjaa myös hulevesien hallintaan.

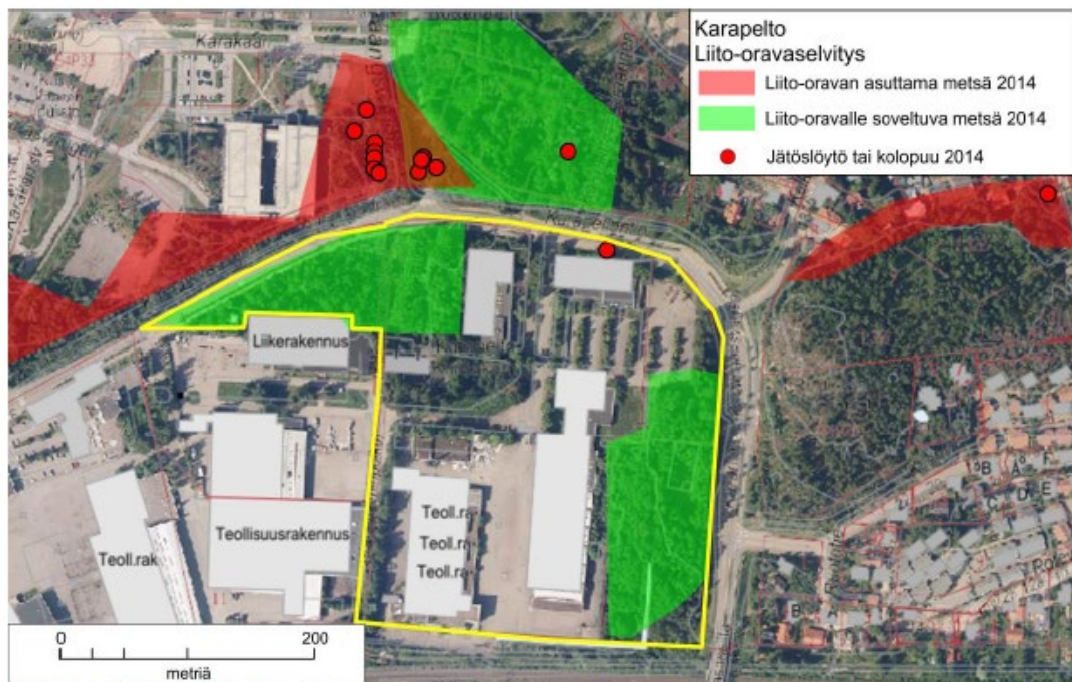
Kaavamääräyksissä kehoitetaan hulevesien muodostumisen ehkäisemiseksi suosimaan pihoiden läpäisemättömiä pintoja ja rakentamaan viherkattoja seuraavasti: rakennuksissa, joiden kerrosluku on alle VIII ja kattokulma on 1:10 tai loivempi, katot tulee toteuttaa viherkattorakenteena. Erillisten katosten, huolto-

ja talousrakennusten kattopinnot tulee toteuttaa hulevesiä viivyttävänä ja haihduttavana viherkattorakenteena.

Luonnonympäristö

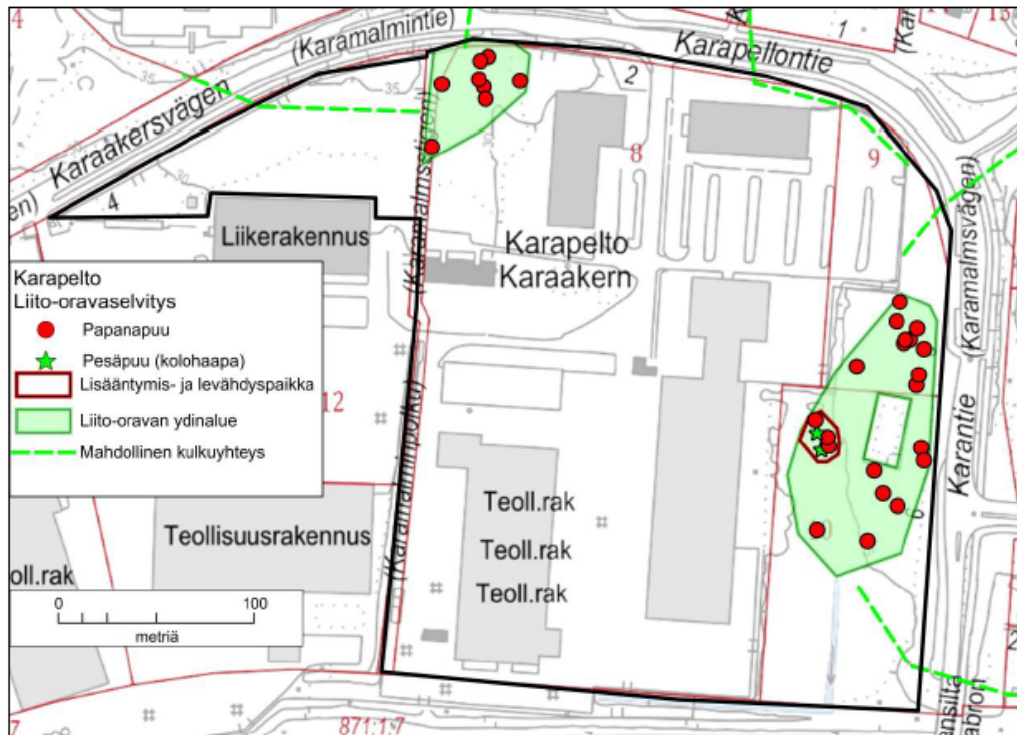
Asemakaavavaiheessa on tarkennettu Keran alueen luontoselvityksiä (Karapelion alueen asemakaavamuutos: Liito-oravaselvitys, Eniro 5.5.2019 ja Espoon Keran alueen liito-oravaselvityksen täydennys, Ramboll, 4.10.2019). Kaavaprosessin aikana alueelta on tunnistettu uusia liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja, joista on prosessin aikana neuvoteltu ELY-keskuksen kanssa. Liito-oravan kannalta keskeiset puustoiset alueet on kaavoitettu lähivirkistysalueeksi asianmukaisin suojelumerkinnoin ja liito-oravan olevat ja kehitettävät ekologiset yhteydet on huomioitu suunnittelussa.

Seuraava kuva: Selvitysalueella sijaitsevat liito-oravalle soveltuvat metsäalueet ja jätöslöydöt mahdollisten pesä-, suoja- ja ruokailupuiden tyviltä vuonna 2014.



Kuva 1. Selvitysalueen (keltainen viiva) ja sen ympäristön liito-oravahavainnot vuonna 2014 (Lammi ym. 2016).

Seuraava kuva: Vuonna 2019 tehdyn selvityksen mukaiset papana- ja pesäpuut sekä ydinalueet.



Kaavamuutoksen myötä alueelle rakennetaan uutta viherympäristöä, mikä myöhemmin monipuolistaa alueen ekosysteemipalveluita ja tukee myös liito-oravan ekologisia yhteyksiä.

6.

Päivämäärä 17.10.2017
Lausunnon antaja Kauniaisten kaupunki

Keran alueen muuttaminen kaupunkikeskukseksi on seudun asuntotuotannon kannalta erittäin merkittävää. Niin ikään kaava-alueelle asetettujen tavoitteiden mukaiset työpaikat tuovat keski-Espoon sekä seudun kannalta tärkeää tarjontaa sekä lisäävät alueen houkuttelevuutta. Ympäröivien asuinalueiden kannalta muutos teollisuusalueesta asuinkäyttöön on niin ikään positiivinen. Myös lähialueen palvelut saanevat Keran uusista asukkaista uusia asiakasvirtoja.

Suunnitelma sekä siihen liittyvät selvitykset ovat kattavia ja niitä on suunnitteluvaihe huomioiden tutkittu riittävästi.

Voimakas rakentaminen sijoittuu alueen kokoojakadun sisäpuolelle luoden henkistä etäisyyttä ympäröivään olemassa olevaan asutukseen. Samalla katuverkko toimii luontevana rajana uuden ja vanhan alueen erilaisten mittakaavojen välillä. Liikenne-ratkaisu on yksinkertainen, mutta alueen toimivuuden ja viihtyisyyden kannalta järkevä; alueelle muodostuu käytännöllisyyttä unohtamatta autottomia alueita ja joukko-liikenteen saavutettavuus on erinomainen koko alueella.

Pysäköintimitoitus on kunnianhimoinen. Nykyrakentamisen asuntomitoitus tarkoittaa kuitenkin sitä, että autopaikkoja on tarjolla vähemmän kuin joka toiselle

asunnolle. Jatkosuunnittelussa kannattanee tutkia vähintään ns. optiomahdollisuudet esim. paikoituslaitosten korottamiselle, mikäli lisääutopaikoille esiintyisi myöhemmin tarvetta. Alue on niin suuri, että toteutuessaan autopaikkaongelmat ovat erittäin merkittäviä, jolloin niihin varautuminen on pieni, mutta vastuullinen toimenpide.

Karamalmintien pohjoispuolelle esitetty tärkeä ekologinen yhteys vaikuttaa melko teoreettiselta. Jatkosuunnittelussa sen riittävyttä ja toimivuutta kannattanee tutkia lisää sekä etsiä keinoja, joilla mm. rakentamisaikaiset vaikutukset saadaan minimoitua.

Ydinkaupunkimainen tehokkuus ja kaupunkirakenne ovat asetetut tavoitteet huomioiden ymmärrettäviä, mutta samalla syntyy epäily alueen viihtyisyyden ja omaleimaisuuden syntymismahdollisuuksista. Millä lisäarvolla Keran alue vetää puoleensa riittävästi alueeseen sitoutuvia ja alueen identiteetin muodostavia uusia asukkaita?

Vastine:

Karapellon ja Keran alueilla tavoitteena on järjestää keskitetty pysäköinti, jolloin pysäköintipaikkojen käyttö voidaan toteuttaa joustavammin. Pysäköintilaitosten korottamismahdollisuus on huomioitu kaavassa.

Liito-oravien ydinalueiden ja niiden välisten ekologisten yhteyksien suunnittelukysymyksiä on selvitetty kaavaprosessin aikana. Suunnittelussa on tunnistettu liito-oravan ekologisen yhteyden haasteellinen kapeus mutta liito-oravaselvitysten mukaan yhteys on kuitenkin oleva, joten se on täytynyt ottaa suunnittelun lähtökohdaksi. Liito-oravan kannalta kriittisimmät puut on mitattu maastossa paikalleen, jotta ne on voitu huomioida suunnittelussa. Ekologisen yhteyden leveys ratkaistaan varsinaisesti Karamalmintien pohjoispuolelle sijoittuvassa Karamalmirinteen asemakaavassa, mutta myös Karapellontien kaavassa suojellaan liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikkoja sekä niiden välisiä olevia yhteyksiä sekä osoitetaan uusia kehitettäviä yhteyksiä. Karapellon kaavassa osoitetaan Karamalmintien eteläpuolelle ekologista yhteyttä tukeva lähivirkistysalue.

Keran alueen identiteetistä halutaan rakentaa alueen ympäristöstä erottuva urbaani ja kantakaupunkimainen alue, joka tukeutuu voimakkaasti joukkoliikenteeseen. Keran alueellisen taideohjelman avulla on myös haluttu muodostaa houkuttelevaa identiteettiä alueelle. Keskeisestä, radan pohjois- ja eteläpuolet yhdistävästä toiminnallisesti monipuolisesta puistoalueesta sekä siihen liittyvistä kävelypainotteisesta katutilasta halutaan myös muodostaa alueelle vetovoimatekijä, joka houkuttelee asukkaita hyvän koulu- ja päiväkotitarjonnan sekä kaupallisten palveluiden ohella.

Lausunnon antaja Kaupunkitekniikan keskus

Radan ympäristö kuuluu pääosin rakennettavuusluokkaan 4 (vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö), jossa pohjavedenpinta on lähellä maanpintaa. Rata on pääosin perustettu maanvaraisesti ja se tuo haasteensa radan läheisyyteen rakennettaessa. Maanalaisten tilojen rakentamista tulisi välttää radan vaikutuspiirissä.

Radan vaikutuspiirissä olevien kortteleiden rakennettavuuden ja ko. pohjarakentamisen kustannusten kannalta on järkevää toteuttaa Kaupunkirata ennen ko. kortteleiden rakentamista varsinkin, mikäli ko. kortteihin kaavoitetaan maanalaisia tiloja.

Kunnallistekniikan yleissuunnitelma on tehtävä, jotta voitaisiin arvioida yleisten alueiden kustannuksia. Lisäksi olisi laadittava rakennettavuustarkastelu radan lähelle tulevien kellarillisten tilojen yhteensovittamiseksi kaupunkiradan kanssa.

Viheralueita on varattava riittävästi kaikille niille sijoittuville palveluille ja toiminnolle. Runsaalle uudelle asukasmäärälle on varattava riittävät alueet virkistyspalveluille (mm. asukaspuisto, leikkipaikat, koira-aitaus, urheilualueet, viljelypalstat sekä niihin liittyvät pysäköintialueet) ja varmistettava palveluiden hyvä saavutettavuus. Lisäksi viheralueille on mahdollista mm. ekologiset yhteydet, huolto- ja pelastusreitit sekä -paikat ja hulevesien johtaminen sekä viivytykset (joka ei voi sijoittua niin lähelle rakenteita, että ne vaarantavat niiden toimivuutta).

Koulujen ja päiväkotien piha-alueita ei voida sijoittaa puistoihin, vaan tonteille pitää mahtua niiden vaatimat piha-alueet sekä kentät huolto- ja pysäköintialueineen. Kapeat viherkaistaleet pirstaloivat viherrakennetta turhaan.

Vastine:

Kaavoituksen yhteydessä on laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma ja radan läheisyyden rakennettavuustarkastelu. Kaavassa on määräys radan lähelle rakentamisen varotoimista.

Radan varteen on osoitettu pysäköintiä pääasiassa maanpäällisiin pysäköintilaitoksiin ja yhteen kerrokseen kannen alle. Kaava mahdollistaa kolmeen kortteliin kannen alaista pysäköintiä, mutta kaavassa on erikseen määräykset niin pohjaveden hallintaan, että radan läheisyyteen rakentamisesta.

Viheralueiden mitoitus vastaa Keran osayleiskaavan tavoitteita. Kaavamuutoksen myötä alueelle rakennetaan uutta viherympäristöä, mikä myöhemmin monipuolistaa alueen ekosysteemipalveluita ja tukee myös esimerkiksi liito-oravan ekologisia yhteyksiä. Alueelle on suunniteltu radan pohjois- ja eteläpuolen yhdistävää toiminnallisesti monipuolista puistoaluetta, joka tarjoaa virkistys-, kuntoilu- ja leikkipalveluita eri-ikäisille kaupunkilaisille. Hulevesien ja tulvareittien vaatimat tilavaraukset on huomioitu suunnittelussa. Ympäröivien kortteleiden pelastusratkaisut on suunniteltu siten, ettei nostopaikkoja sijoiteta puistoon.

Keran alue tulee rakentumaan urbaaniksi ja kantakaupunkimaiseksi, joten tiiviillä alueella ei ole löydetty sopivaa paikkaa koira-aitaukselle, jonka ympärille olisi hyvä varata 100 m suojaetäisyys asutukseen nähden. Noin 1,5 kilometrin päässä sijaitseva Kellaripuiston koira-aitaus on lähin aluetta palveleva koira-aitaus. Asemakaavamuutos parantaa uusien rakennettavien puistoalueiden sekä uusien alikulkujen kautta yhteyksiä koira-aitauksien suuntaan ja kohti muita virkistysalueita.

Koulu- ja päiväkotiratkaisuista on neuvoteltu sivistystoimen kanssa. Keran osayleiskaavan mukaan ”PY-alueen osaan liittyvät puistoalueet sisältävät kulkujen edellyttämät liikuntakentät”. Karapellon kaava-alueelle on osoitettu päiväkodin mahdollistava Y-kortteli, jossa on oma piha-alue.

Kapeat viherkaistaleet ovat tarpeen toimiessaan esim. lähialueen asukkaiden toivomina alueita erottavina rajoina tai kun niillä on ekologista merkitystä.