



Asianumero 10234/10.02.03/2021

Aluenumero 130703

Lansantunneli

Asemakaavan muutos

54. Kilo

Liikennealueet

Muutetaan vahvistuneita asemakaavoja:

Aluenumero 130200 Hyväksytty 28.11.1980

Aluenumero 130700 Hyväksytty 16.2.1987

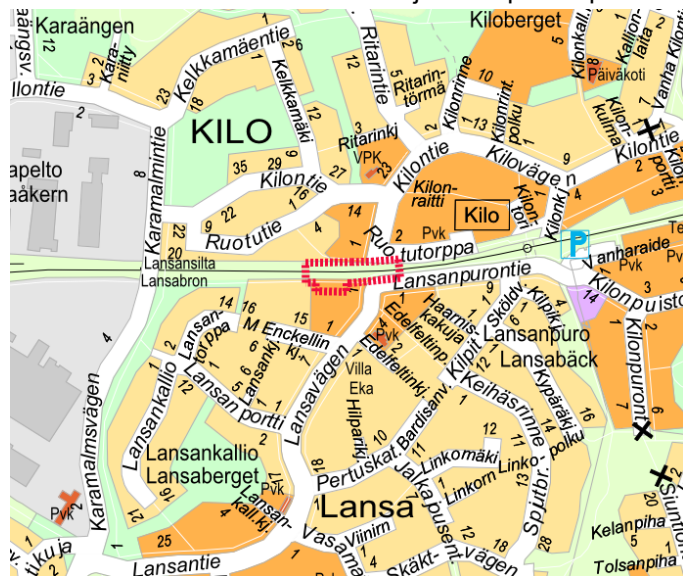
Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus **koskee 16.2.2022 päivättyä** Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavakarttaa, piirustusnumero 7399.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee Suur-Leppävaaran alueella Kilon kaupunginosassa Ruotupolun eteläpuolella ja Lansanpolun sekä Lansanpurontien pohjoispuolella Helsinki – Turku -rata-alueella. Suunnittelualueeseen kuuluu myös radan eteläpuoleinen asemakaavan mukaisesti toteutumaton pysäköimispaikka.

Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Alueen kaavoitusta on hakenut Espoon kaupunkitekniikan keskus 10.9.2021 kirjatulla hakemuksella.

Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman sekä valmisteluaineiston nähtävilläolokuulutuksen yhteydessä 10.11.2021.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263–6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Sari Metsälä, puh. 046 87702772

Minna-Maija Sillapää (maisema)

Tarja Pennanen (liikenne), puh. 046 877 3002

Sähköpostit muotoa: etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	5
1.1	Alueen nykytila	5
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	5
1.3	Suunnittelun vaiheet	6
2	Lähtökohdat	6
2.1	Maakuntakaava	6
2.2	Yleiskaava	7
2.3	Asemakaava	8
2.4	Rakennusjärjestys	9
2.5	Tonttijako	9
2.6	Rakennuskiellot	9
2.7	Pohjakartta	9
2.8	Maanomistus	9
2.9	Maaperä	10
2.10	Muut suunnitelmat ja päätökset	10
2.11	Rakennettu ympäristö	11
2.11.1	Yhdyskuntarakenne	11
2.11.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva	11
2.11.3	Yhdyskuntatekninen huolto	11
2.12	Liikenne	11
2.12.1	Ajoneuvoliikenne	11
2.12.2	Jalankulku ja pyöräily	13
2.12.3	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	14
2.13	Luonnonolosuhteet	14
2.14	Ympäristön häiriötekijät	14
3	Asemakaavan tavoitteet	15
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	15
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	15
4.1	Yleisperustelut	15
4.2	Mitoitus	15
4.3	Maankäyttö	16
4.3.1	Katu- ja liikennealueet	16
4.3.2	Yhdyskuntatekninen huolto	16
4.4	Liikenne	16
4.5	Maaperä ja rakennettavuus	17
4.6	Ympäristön häiriötekijät	17
4.7	Nimistö	18
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset	18
5.1	Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön	18
5.2	Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin	18
5.3	Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen	19

5.4	Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön	19
6	Asemakaavan toteutus.....	19
6.1	Rakentamisaikataulu	19
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	19
6.3	Toteutuksen seuranta	20
6.4	Sopimukset.....	20
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus	20
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto	20
7.1.1	Valmisteluaineiston kuvaus.....	20
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo	20
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	20
7.2	Kaavaehdotus.....	21
7.2.1	Kaavaehdotuksen kuvaus.....	21
7.2.2	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo	21
7.2.3	Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon	21
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	22
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana	22
7.5	Käsittelyvaiheet	23

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, Katukartta ja ohjeelliset poikkileikkaukset

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Lansantunneli ja 130703.

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Noin 40 metriä leveällä asemakaavan mukaisella rautatiealueella on Helsingin ja Turun välinen rautatie (Rantarata). Rata-alueella on tilavaraus toiselle rataparille Espoon kaupunkiradalle. Ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2015 ja sen voimassaoloaika on pidennetty vuoden 2023 loppuun. Tällä hetkellä radan rakentamissuunnittelu on käynnissä. Hankkeen tavoitteena on valmistua vuonna 2028. Voimassa olevassa asemakaavassa rata-alueella on alikulkuvaraus jalankululle. Alikulkua ei ole rakennettu.

Kaavamuutosalueen eteläosa on asemakaavan mukaista pysäköimisaluetta, jollaisena se ei ole toteutunut vaan alueella kulkee osa Lansanpolku nimistä kevyen liikenteen reittiä. Tämän jalankulku- ja pyörätien leveys on tällä hetkellä noin 3,0-3,5 metriä. Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä on tarkoitus toteuttaa radan varteen Rantaradanbaana, jossa jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan ja jonka leveys on noin 7 metriä. Baanan tarkempi suunnittelu on käynnissä.

Radan eteläpuolella ja kaavamuutosalueen LP-osan itäpuolella on Lansantien katu-alueita, joita on ajoliittymät korttelin 54128 AK-korttelialueille. Ajoyhteydet kortteleihin säilyvät jatkossakin.

Suunnittelualueen lähiympäristössä, etelä- ja pohjoispuolella on asuinkerrostalo-, asuinpienalo- sekä erillispientaloasutusta. Pohjoisessa suunnittelualue rajautuu Ruotutorppa -katuun sekä jalankululle ja pyöräilylle varattuun katuun, Ruotupolkuun. Eteläpuoleltaan kaavamuutosalue rajautuu radansuuntaiseen kapeaan puistoalueeseen, korttelin 54128 asuinkerrostalotonttiin sekä Lansanpurontiehen.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Tavoitteena on muuttaa asemakaavassa rautatiealueelle merkityn Lansantunnelin alikulun ohjeellinen aluevaraus Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelman ja Rantaradanbaanan suunnitelman mukaiseen paikkaan. Samalla radan eteläpuolinen pysäköintialue muutetaan jalankululle ja pyöräilylle varatuksi kaduksi Rantaradanbaanaa varten.

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 8900 m², josta suurin osa eli noin 7800 m² on rautatiealuetta (LR) ja noin 1100 m² jalankululle ja polkupyöräilylle varattua Lansanpolun katualuetta (pp). Rakennusoikeutta tällä asemakaavalla osoiteta.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2015 ja sen voimassaoloaika on pidennetty vuoden 2023 loppuun. Tällä hetkellä radan rakentamissuunnittelu on käynnissä. Hankkeen tavoitteena on valmistua vuonna 2028.

Rantaradanbaanan suunnittelu on käynnissä.

Aloite asemakaavan muutokseen on tullut yhdeltä alueen maanomistajista, Espoon kaupungin kaupunkitekniikan keskukselta. Ennakkotiedotekirje kaavamuutoksesta muille kaavamuutosalueen maanomistajille lähetettiin 28.9.2021.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) oli MRA 30§:n mukaisesti nähtävillä 15.11.2021 – 29.11.2021.

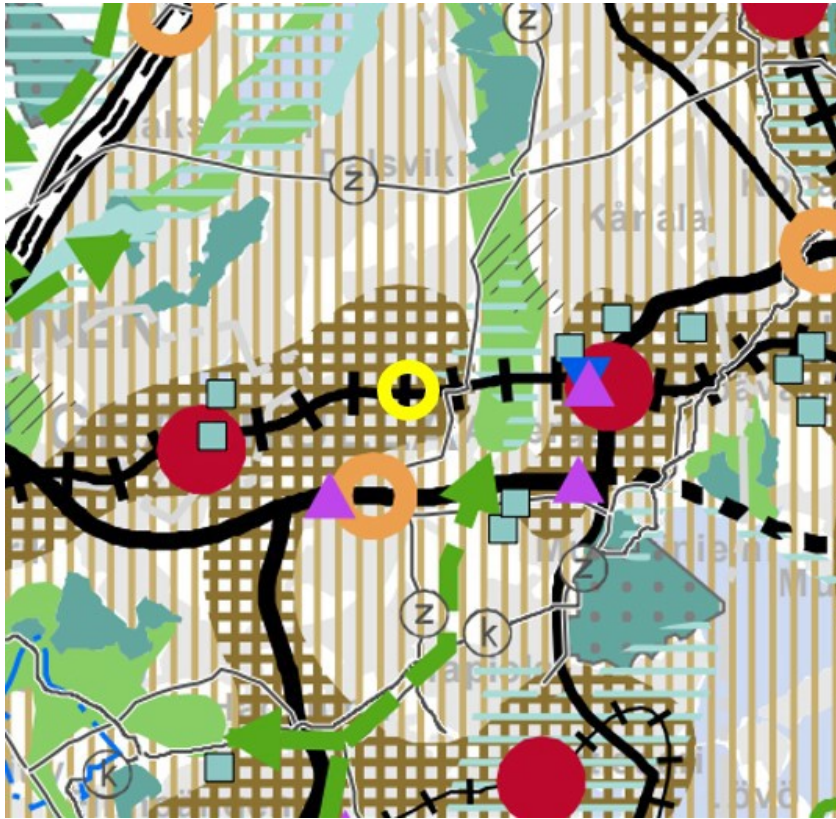
2 Lähtökohdat

2.1 Maakuntakaava

Voimassa olevat:

Uudenmaan maakuntavaltuusto hyväksyi 25.8.2020 kolmella eri päätöksellä Uusimaa-kaavan 2050. Helsingin hallinto-oikeus kielsi välipäätöksellään 22.1.2021 valtuuston hyväksymispäätösten täytäntöönpanon kaavoista jätettyjen valitusten perusteella.

24.9.2021 Uusimaa-kaava 2050 tuli pääosin voimaan eli niiltä osin kuin valitukset hylättiin hallinto-oikeudessa. Aiemmistä maakuntakaavoista jäi voimaan Natura 2000 -alueisiin ja luonnonsuojelualueisiin liittyviä merkintöjä. Lisäksi hallinto-oikeus kumosi Uusimaa-kaavan kaavamääräyksestä osan, joka koski vähittäiskaupan suuryksiköiden koon alarajoja muualla kuin pääkaupunkiseudulla sijaitsevilla taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeillä. 4. vaihemaakuntakaavasta jäi voimaan kaavan tuulivoimarakaisu.



Ote Uusimaa 2050 -kaavasta.

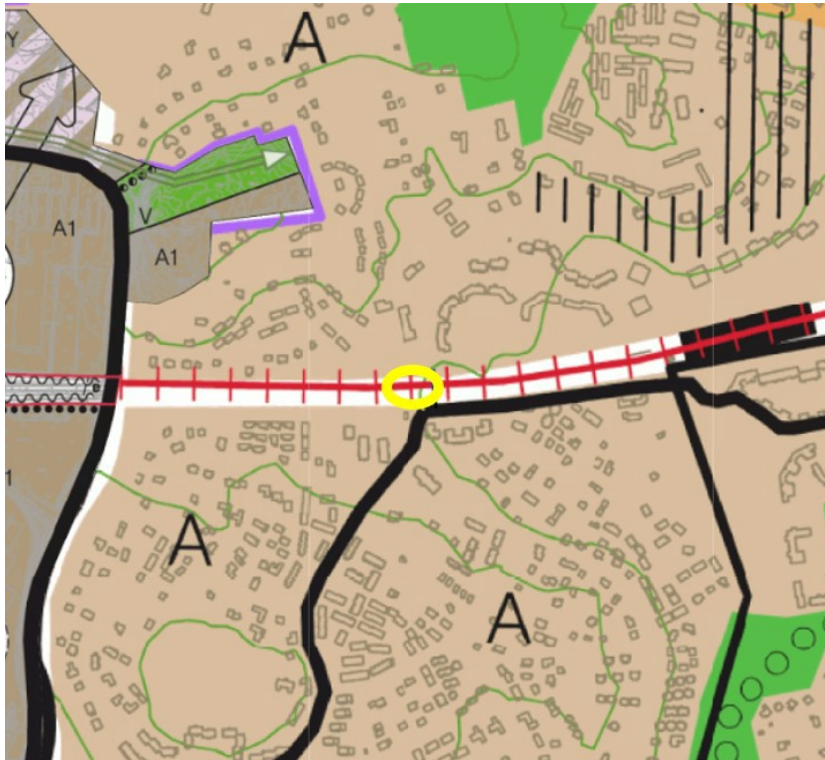
Uusimaa-kaava 2050:ssä suunnittelualue on osoitettu pääkaupunkiseudun ydin-
vyöhykkeeksi. Alueella sijaitsee päärata.

2.2 Yleiskaava

Voimassa olevat:

Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava, joka käsittää Leppävaaran, Ta-
piolan, Matinkylän, Espoonlahden ja Kauklahden suuralueet. Kaava sai lainvoiman
vuonna 2010.

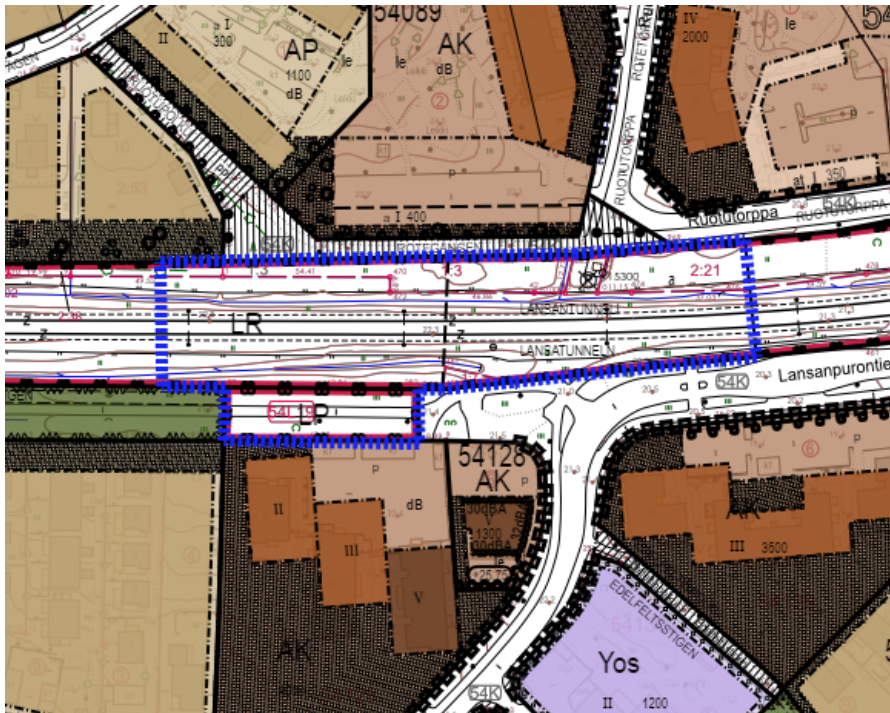


Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.

Nyt laadittu asemakaavan muutos sijoittuu Espoon eteläosien yleiskaavassa merkittävästi parannettavan ja uuden raideliikenneverkon merkinnän kohdalle. Pohjois- ja eteläpuolella on osoitettu asuntoalueet ja eteläpuolella on lisäksi alueellisen kokoojakadun merkintä.

2.3 Asemakaava

Alueella on voimassa asemakaavat 130200 Nuijala (lainvoimainen 13.4.1982), 130700 Kuninkainen (lainvoimainen 30.12.1987). Alue on osoitettu rautatiealueeksi (LR) ja pysäköimisalueeksi (LP).



Ote Espoon ajantasa-asemakaavasta.

2.4 Rakennusjärjestys

Valtuusto hyväksyi Espoon kaupungin rakennusjärjestyksen 12.9.2011 (§ 112). Rakennusjärjestys astui voimaan 1.1.2012.

2.5 Tonttijako

Kaava-alueelle ei ole laadittu tonttijakoa.

2.6 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

2.7 Pohjakartta

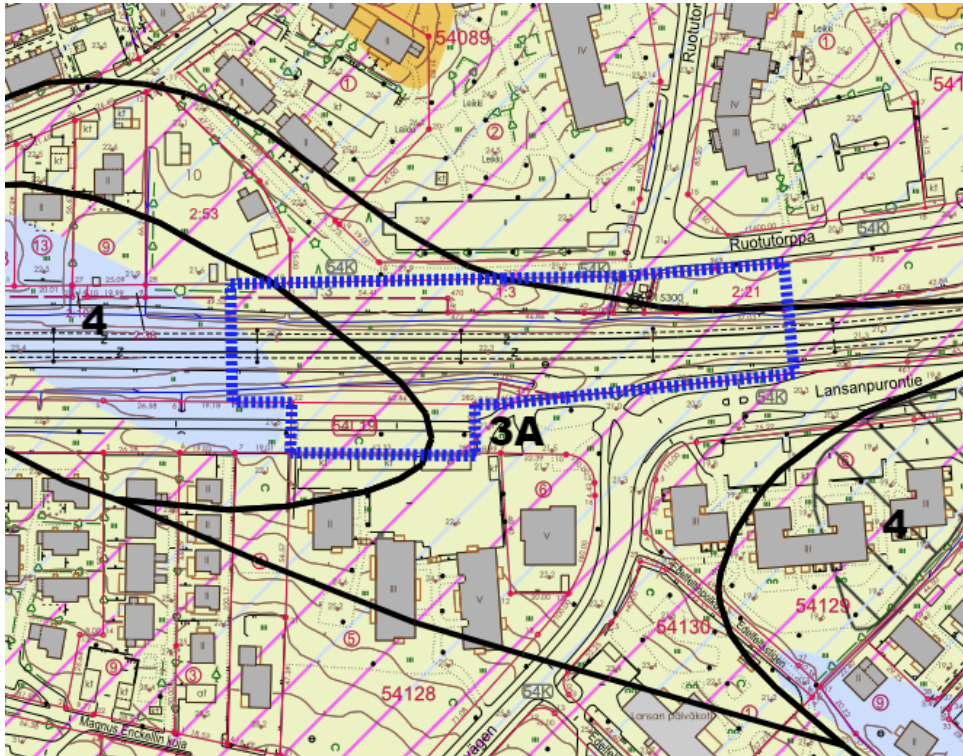
Pohjakartta mittakaavassa 1:1000 on Espoon Kaupunkitekniikan keskuksen laatima ja se täyttää maankäyttö- ja rakennuslain 54a pykälän vaatimukset.

2.8 Maanomistus

Espoon kaupunki omistaa kaavamuutosalueella pysäköimisalueen, joka on osa Lansanpolkua. Rautatiealueen kiinteistöt omistaa Senaatti -kiinteistöt / Väylävirasto, kaksi asunto-osakeyhtiötä, Nordea-pankki sekä yksi yksityinen taho. Rautatiealueella on vireillä maanmittauslaitoksen suorittama ratatoimitus, Espoon kaupunkiradan lunnastus.

2.9 Maaperä

Maaperä alueella on siltin ja saven peittämää moreenia. Rakennettavuusluokitus on suurimmalta osin 3A (vaikeasti rakennettava pehmeikkö) sekä pienemmiltä osin 2 (normaalisti rakennettava) ja 4 (vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö).



Ote maaperä ja rakennettavuuskartasta.

2.10 Muut suunnitelmat ja päätökset

Espoon kaupunkiradan ratasuunnitelma on hyväksytty vuonna 2015 ja sen voimassaoloaika on pidennetty vuoden 2023 loppuun. Tällä hetkellä radan rakentamissuunnittelu on käynnissä. Hankkeen tavoitteena on valmistua vuonna 2028.

Ratasuunnitelman yhteydessä on suunniteltu myös niin kutsuttu pyöräilyn laatukäytävä (Rantaradanbaana) radan varteen. Rantaradanbaanan tarkempi suunnittelu on käynnistetty.

Rata-alueella on vireillä Uudenmaan ELY-keskuksen Maanmittauslaitokselta hakema ratatoimitus, jossa vahvistetaan lunastuksen kohde ja käsitellään korvaukset.

2.11 Rakennettu ympäristö

2.11.1 Yhdyskuntarakenne

Pääosaltaan kaavamuutosalue sijoittuu keskeiselle liikennealueelle, Helsinki - Turku - rata-alueelle. Kilon asemasta noin 350 m länteen. Rata-alueen etelä- ja pohjoispuolella on asuinrakentamisen kortteleita. Lähimmät radan ylityskohdat sijaitsevat idässä Kilon asemalla ja lännessä Lansansillan kohdalla noin 400 m päässä.

2.11.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva / taajamakuva

Suunnittelualue on asemakaavassa osoitettu rautatiealueeksi, pysäköimisalueeksi sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi kaduksi. Noin 40 m leveä rautatiealue on osin toteutunut kaavan mukaisena, mutta alueella on tilavaraus toiselle rataparille. Pysäköimisalue ei ole toteutunut asemakaavan mukaisena vaan alueella kulkee osa Lansanpolku nimistä kevyenliikenteen reittiä. Tämän jalankulku- ja pyörätien leveys on tällä hetkellä noin 3,0–3,5 metriä.

Suunnittelualueen etelä- ja pohjoispuolen melko vehreäpihaiset pientalo- ja kerrostalokorttelit ovat rakentuneet eri vuosikymmenillä, vanhimmat 1950-luvulla ja uusimmat 2010-luvulla.

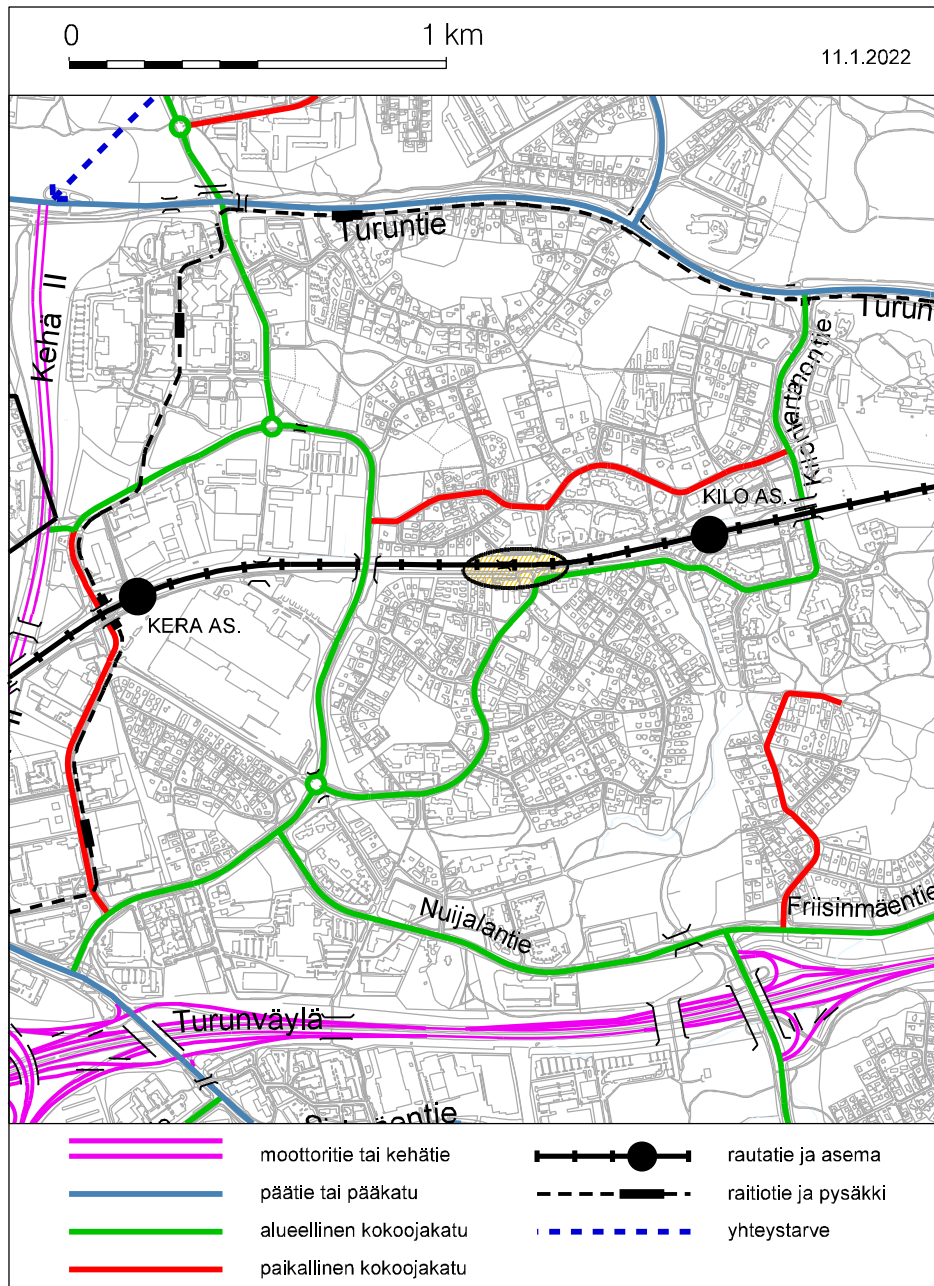
2.11.3 Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä kulkee kunnallinen vesi-, jätevesi- ja hulevesiverkosto sekä puhelin- ja katuvalokaapeleita. Johdot ja kaapelit tulee huomioida suunnittelussa ja rakentamisessa.

2.12 Liikenne

2.12.1 Ajoneuvoliikenne

Kaavamuutosalue liittyy ajoneuvoliikenteen tavoiteverkkoon radan eteläpuolella alueellisen kokoojakadun Lansantien kautta ja radan pohjoispuolella Ruutorppa nimisen tonttikadun ja paikallisen kokoojakadun Kilontien kautta.

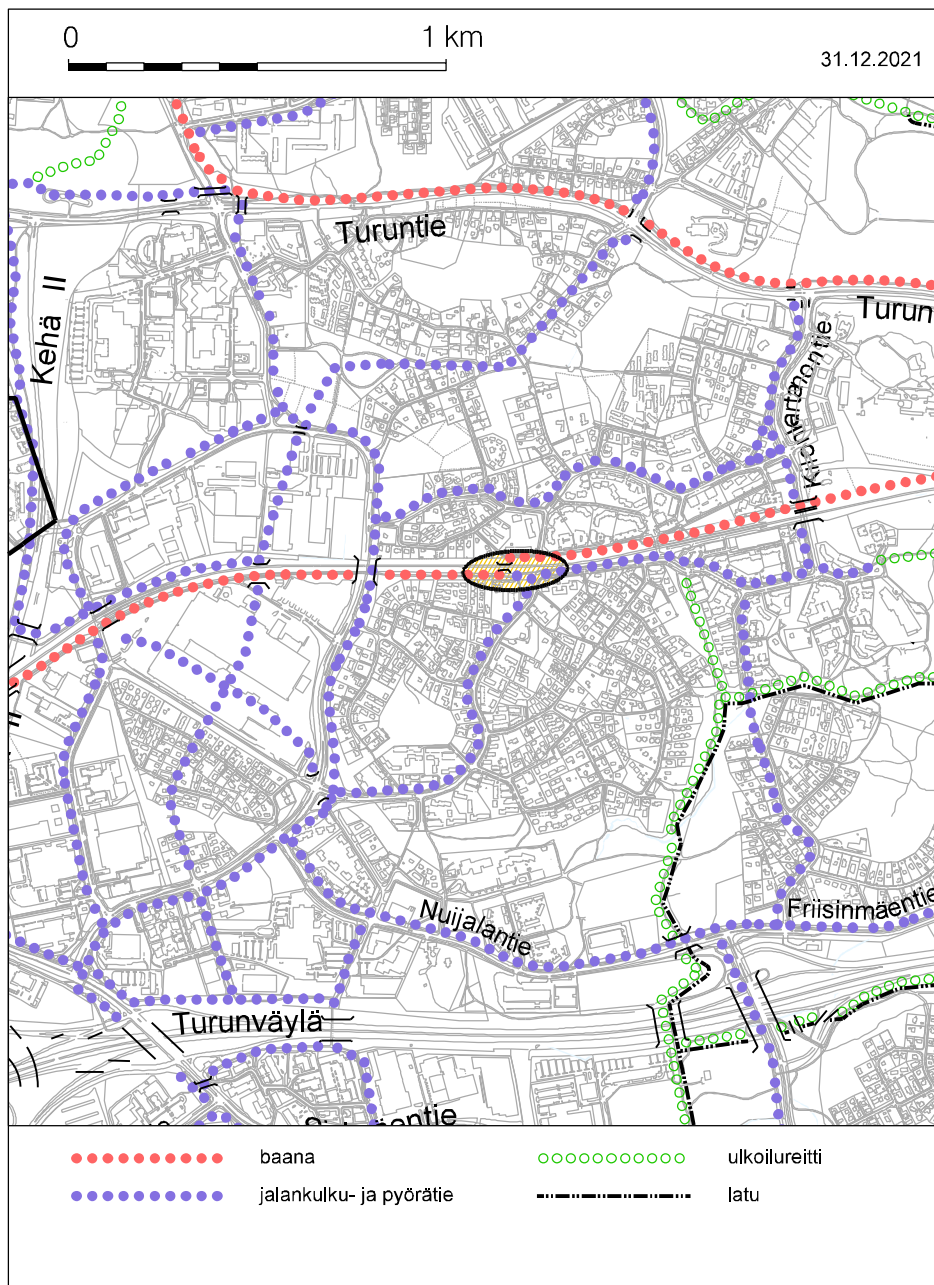


Kuva. Ajoneuvoliikenteen tavoiteverkko.

Lansantien länsipuolella, radan eteläpuolella on voimassa olevassa kaavassa yleinen pysäköintialue, mutta pysäköintialuetta ei ole toteutettu. Vaikka kyseinen yleinen pysäköintialue kaavasta poistuu, pystytään eteläpuolisella pientaloalueella toteuttamaan yleisen pysäköinnin mitoituksen mukaiset yleiset autopaikat. Alueella on toinen toteuttamaton yleinen pysäköintialue, johon pystytään toteuttamaan yleisiä autopaikkoja. Pientaloalueen kadut ovat tällä hetkellä kapeahkoja, mutta niiden parantamisen yhteydessä myös kadunvarteen voidaan toteuttaa yleisiä pysäköintipaikkoja.

2.12.2 Jalankulku ja pyöräily

Kaavamuutosalueen läpi radan eteläpuolella on yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Radan pohjoispuolella jalankulku- ja pyörätie, Ruotupolku yhdistää Ruotutorpan ja Ruotutien toisiinsa. Kaavamuutosalueen kohdalle ei ole nykytilanteessa rakennettu kaavan mukaista alikulkua, joka yhdistäisi Ruotupolun ja Lansanpolun sekä Lansantien jalankulun- ja pyörätien toisiinsa. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkossa Rantaradanbaana tulee idästä Ruotutorppa nimisen kadun ja radan välissä ja siirtyy uuden alikulun kautta eteläpuolella, josta se jatkaa länttä kohti Lansapolkua. Lansantietä ja Lansanpurontien reunassa on jalankulun ja pyöräilyn tärkeä yhteys.



Kuva. Jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkko.

2.12.3 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Kaavamuutosalueen läpi kulkee Helsinki -Turku -rata. Kilon asema on noin 350 metrin päässä ja Keran asema noin kilometrin päässä. Keran ja Kilon asemilla pysähtyy ainoastaan lähiliikenne.

Lansantiellä liikennöi kolme bussilinjaa. Linja 114 liikennöi Tapiolasta Urheilupuiston, Mankkaan ja Kilon kautta Leppävaaraan. Linja 114N liikennöi yöaikaan Kampista Tapiolan, Mankkaan ja Kilon kautta Leppävaaraan. Linja 225K liikennöi arkipäivisin muutaman vuoron suuntaansa Leppävaaran ja Högnésin välillä.

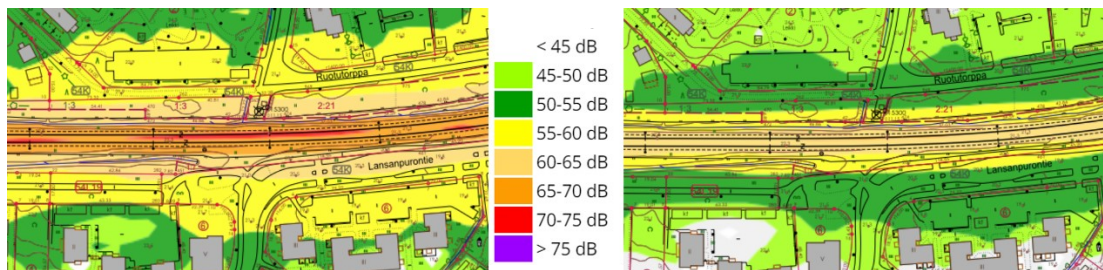
Karamalmintiellä liikennöi bussilinja 532 Matinkylästä Suurpellon ja Keran kautta Leppävaaraan.

2.13 Luonnonolosuhteet

Kaavamuutosalueella kulkee Helsinki - Turku -rata ja sen eteläpuolella osa Lansanpolku -kevyenliikenteen reittiä. Aivan radan ja reitin osalta alueella ei ole kasvillisuutta. Muutoin kaavamuutosalue on keskeltä heinikköä ja pohjois- ja eteläreunassa jonkin verran pensaikkoa ja puustoa. Radan molemmin puolin radan suuntaisesti kulkee itään loivasti laskevat ojat.

2.14 Ympäristön häiriötekijät

Nykytilanteessa raideliikenne aiheuttaa melua lähiympäristöön. Kaavamuutosalueen kohdalla ei ole tällä hetkellä melusuojausta. Alla olevissa kuvissa on esitetty raideliikenteen meluvyöhykkeet vuonna 2017.



Kuva. Raideliikenteen meluvyöhykkeet vuonna 2017. Vasemmalla on esitetty päivätilanne ja oikealla yötilanne.

Kuvaparista nähdään, että päivällä ulko-oleskelualuiden ohjearvo 55 dB ylittyy osittain radan varren kiinteistöillä. Myös yöajan ohjearvo 50 dB ylittyy radan läheisyydessä.

3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Tavoitteena on mahdollistaa jalankululle ja pyöräilylle, Rantaradanbaanalle jouheva linjaus kaavamuutosalueella.

Kaavamuutos edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä, kuten pyöräilyä.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu Lansantunnelin ohjeellinen alikulun aluevaraus merkintä siirretään noin 100 m länteen päin Espoon kaupunkiradan rata-suunnitelman ja Rantaradanbaanan Lansantunnelin alikulun suunnitelman mukaiseen paikkaan. Asemakaavassa merkityn, mutta toteutumattoman pysäköimisalueen kohdalle osoitetaan jalankululle ja pyöräilylle varattu katu Rantaradanbaanaa varten.

Radan varteen on suunniteltu Rantaradanbaana, joka tulee Leppävaarasta radan pohjoispuolella ja vaihtaa radan eteläpuolelle Lansantunnelin alikulun kautta. Tästä baana jatkaa länteen kohti Keraa. Baanalla jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan ja sen leveys on noin 7 metriä. Baanan ja siihen liittyvien yhteyksien tarkempi suunnittelu on käynnissä. Radan pohjoispuolella Ruotutieltä lähtevä Ruotupolun jalankulku- ja pyörätien osuus yhdistyy baanaan alikulun pohjoispuolella. Radan eteläpuolella Lansapurontien ja Lansantien jalankulku- ja pyörätie yhdistyy baanaan alikulun eteläpuolella.

Korttelin 54128 AK-korttelialueiden tonttiliittymien paikka säilyy nykyisellään eli niihin ajetaan radan eteläpuoleisen Lansantien katualueelta.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 8885 m².

Rautatiealuetta (LR) on noin 7810 m² ja jalankululle ja pyöräilylle varattua katua noin 1075 m². Kaavamuutosalueelta poistuu pysäköimisalue noin 1075 m².

Rakennusoikeutta ei tällä asemakaavamuutoksella osoiteta eli kerrosala on 0 k-m².

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Katu- ja liikennealueet

Voimassa olevassa asemakaavassa osoitettu Lansantunnelin ohjeellinen alikulun merkintä siirretään kaavamuutoksella noin 100 m länteen päin. Asemakaavassa merkityn, mutta toteutumattoman pysäköimisalueen kohdalle osoitetaan jalankululle ja pyöräilylle varattu katu Rantaradanbaanaa varten.

4.3.2 Yhdyskuntatekninen huolto

Kaupunkiradan ja Rantaradanbaanan rakennussuunnittelussa huomioidaan yhdyskuntatekniset johdot. Lansantien katualueelle on suunniteltu pumppaamo.

Kaavaan on osoitettu määräys maanalaisista johdoista: Rakentamiseen ryhtyvän on selvitettävä maanalaisten johtojen tarkka sijainti ja huomioitava ne suunnittelussa tai sopia johtojen siirrosta johtojen omistajien kanssa.

4.4 Liikenne

Radan varteen on suunniteltu Rantaradanbaana, joka yhdistää Helsingin ja Espoon pyöräbaanat. Rantaradanbaana tulee idästä Leppävaarasta radan pohjoispuolella ja vaihtaa radan eteläpuolelle Lansantunnelin alikulun kautta. Tästä baana jatkaa länteen päin radan eteläpuolella. Baanalla jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan 0,3 metrin kaistalla. Pyörätien leveys on 4 metriä, jolloin myös pyöräilyn suunnat erotetaan toisistaan. Jalankulkijoille on varattu noin 2,5 metrin tila. Eli yhteisleveys on noin 7 metriä. Rantaradanbaanan pituuskaltevuus kaavamuutosalueella on enintään noin 5 %.

Baanan linjaus suunniteltu mahdollisimman sujuvaksi. Lisäksi Lansantunnelin alikulun kohdalla näkemäalueita on pyritty laajentamaan ja sitä kautta varmistamaan liikenneturvallisuus.

Radan pohjoispuolella Ruotutieltä lähtevä Ruotupolun jalankulku- ja pyörätien osuus yhdistyy baanaan alikulun pohjoispuolella. Radan eteläpuolella Lansapurontien ja Lansantien jalankulku- ja pyörätie yhdistyy baanaan alikulun eteläpuolella.

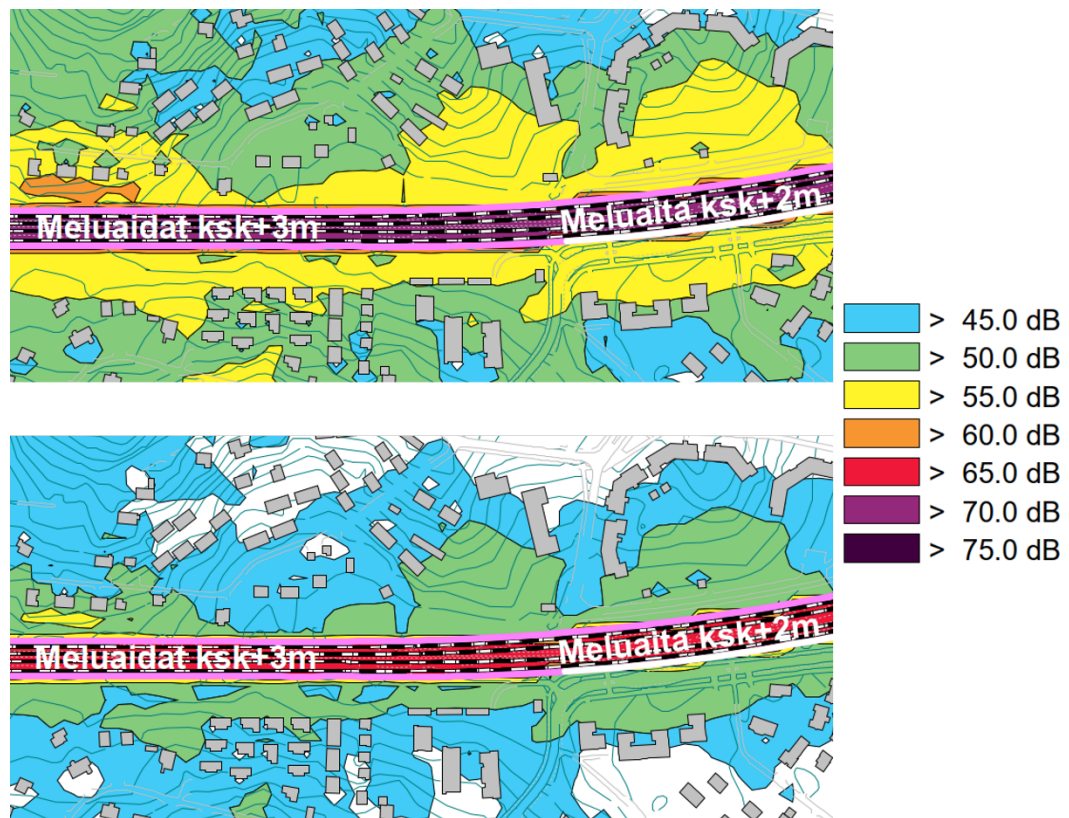
Suunnitelma luonnos on esitetty selostuksen liitteessä 2 Katukartta ja ohjeelliset poikatileikkaukset.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Maaperä alueella on siltin ja saven peittämää moreenia. Rakennettavuusluokitus on suurimmalta osin 3A (vaikeasti rakennettava pehmeikkö) sekä pienemmiltä osin 2 (normaalisti rakennettava) ja 4 (vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö).

4.6 Ympäristön häiriötekijät

Kaupunkiradan ratasuunnitelman yhteydessä on tehty radalle meluselvitys.



Kuva. Raideliikenteen meluvyöhykkeet (Kaupunkiradan ratasuunnitelma, WSP, 2013). Yllä olevassa kuvassa on esitetty päivätilanne ja alla olevassa yötilanne.

Kuvararista nähdään, että päivällä ulko-oleskelualuiden ohjearvo 55 dB ylittyy osittain radan varren kiinteistöillä. Myös yöajan ohjearvo 50 dB ylittyy radan läheisyydessä. Tilanne ei kuitenkaan juuri heikkene nykytilanteeseen verrattuna, kun radan molemmille puolille toteutetaan meluesteet.

Kaupunkiradan ratasuunnitelman yhteydessä on tehty ympäristövaikutusselvitys (Pöyry, 2014), jonka mukaan kaavamuutosalue on osittain tärinäriskialuetta.

Kaavaan on osoitettu määräys raideliikenteen aiheuttamista meluista ja tärinästä: Raideyhteyden toteutuksessa tulee huomioida raideliikenteen aiheuttama melu, runkomelu ja tärinä.

4.7 Nimistö

Kaavamerkintä ohjeelliselle alikululle säilytetään hieman siirrettynäkin Lansantunnelina. Lansantunneli – Lansatunneln on myös kaava-alueen nimi.

Kevyen liikenteen väylän osuus tällä kaava-alueella radan eteläpuolella on osa Lansanpolkua - Lansastigen. Rautatiealueen ratayhteyden nimi on Rantarata – Kustaban.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

5.1 Vaikutukset ihmisten elinoloihin ja elinympäristöön

Kaavan ratkaisulla ei ole merkittävää vaikutusta ihmisten elinoloihin. Naapurustossa saatetaan kuitenkin alue mieltää jo valmiiksi rakentuneeksi. Muutoksia omassa lähiympäristössä ei ole ehkä osattu odottaa, ja niihin sopeutuminen voi tuntua hankalalta. Kevyen liikenteen alikulkutunnelin rakennusaikana aiheutuu myös jonkin verran melua yms. häiriötä, mutta haitta on tilapäinen. Kevyen liikenteen alikulun rakentaminen yhdistää osaltaan radan molemmin puolisista asumisen korttelialueita ja lyhentää jalankulun ja pyöräilyn reittiä Kilon ja Lansan välillä. Alikulku vähentää siis radan estevaikutusta.

Kaupunkiradan ja Rantaradanbaanan toteuttaminen edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä, erityisesti joukkoliikennettä ja pyöräilyä. Näin ollen hankkeella on myös positiivinen vaikutus ilmaston muutoksen hillitsemiseen.

Raideliikenne aiheuttaa lähiympäristöön melua ja tärinää. Melutilanne ei heikkene merkittävästi nykytilanteeseen verrattuna meluaitojen rakentamisen ansiosta.

5.2 Vaikutukset kasvi- ja eläinlajeihin, luonnon monimuotoisuuteen ja luonnonvaroihin

Rakennetun alueen pinta-ala lisääntyy vain hieman baanarakentamisella, jolloin myös läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy vähäisesti. Katusuunnitelmassa ja sen mukaisesti rakennettuna alueen hulevesien laatua ja määrää ohjataan hallitusti.

Kaavamuutosalue on pääosin rata-alueita, jolla kasvullisuus on heinikköä ja vähäisesti pensaita ja puita. Kaavamuutosalueen läheisyydessä jonkin verran puustoa tulee poistettavaksi rantaradanbaanarakentamisen vuoksi. Voimassa olevan kaavan ratkaisun myötä poistuisi suunnilleen sama määrä puustoa, kuin kaavamuutoksen mukaisen ratkaisun myötä. Näin ollen kaavaratkaisuilla ratkaisuilla ei ole merkittävää

eroa. Katualueille tehdään baanaan liittyen katusuunnitelma, jossa esitetään katuvihreä. Tavoitteena tällä alueella on saada mahdollisemman paljon katuvihreätä.

5.3 Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen, yhdyskunta- ja energiatalouteen sekä liikenteeseen

Kaavamuutosalue on osa laajempaa rantaradan suunnittelukokonaisuutta. Tämän kaavamuutoksen toteuttaminen, kevyen liikenteen alikulun rakentaminen yhdistää osaltaan radan molemmiin puolisia asumisen korttelialueita ja lyhentää jalankulun ja pyöräilyn reittiä Kilon ja Lansan välillä. Alikulku vähentää siis radan estevaikutusta. Rantaradanbaanan rakentaminen edistää jalankulkua ja pyöräilyä. Kaupunkiradan toteuttamisen edistää puolestaan joukkoliikenteen käyttöä.

Kaupunkiradan ja Rantaradanbaanan rakennussuunnittelussa huomioidaan yhdyskuntatekniset johdot. Lansantien katualueelle on suunniteltu pumppaamoja.

Kaavaan on osoitettu määräys maanalaisista johdoista: Rakentamiseen ryhtyvän on selvitettävä maanalaisten johtojen tarkka sijainti ja huomioitava ne suunnittelussa tai sopia johtojen siirrosta johtojen omistajien kanssa.

5.4 Vaikutukset kaupunkikuvaan, maisemaan, kulttuuriperintöön ja rakennettuun ympäristöön

Asukkaiden lähiympäristö muuttuu kaavan toteutuessa jonkin verran. Puustoa ja muuta kasvillisuutta poistuu baanan alikulun rakentamisen vuoksi. Kasvillisuuden vähenemisen vuoksi näkymiä pohjoispuolen lähimmistä kortteleista eteläsuuntaan aukeaa, mutta muutosta ei voida nähdä merkittävänä.

Voimassa olevan kaavan mukaisen ratkaisun myötä poistuisi suunnilleen sama määrä puustoa, kuin kaavamuutoksen mukaisen ratkaisun myötä. Näin ollen kaavaratkaisuilla ratkaisuilla ei ole merkittävää eroa.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Ratahankkeen tavoitteena on valmistua vuonna 2028. Lansantunnelin alikulku rakennetaan ratahankkeen yhteydessä.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Rakentaminen toteutetaan kaavamääräysten mukaisesti.

6.3 Toteutuksen seuranta

Rantaradanbaanan toteutuksesta vastaa Espoon kaupunkitekniikan keskus ja rata-hankkeesta Väylävirasto.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Asemakaavan muutosta on 10.9.2021 hakenut Espoon kaupunkitekniikan keskus. Espoon kaupunki omistaa kaavamuutosalueen pysäköimisalueen.

Kaavamuutosalueen rautatiealueella on vireillä maanmittauslaitoksen suorittama ratatoimitus, Espoon kaupunkiradan lunastus, jonka perusteella rautatiealue tulee Väyläviraston omistukseen. Toistaiseksi rautatiealueella on viisi eri omistajatahoa, minkä vuoksi kaavamuutosasiassa haluttiin lähettää ennakkotiedotekirje rautatiealueen maanomistajille. Tiedotekirje lähetettiin 28.9.2021.

7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston kuvaus

Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä on tarkoitus toteuttaa radan varteen Rantaradanbaana, jossa jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan ja jonka leveys on noin 7 metriä. Baanan suunnittelu on käynnissä ja tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti alikulku on osoitettu kaavakarttaan.

7.1.2 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 15.11. - 29.11.2021.

7.1.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana ei jätetty yhtään mielipidettä. Ennen varsinaista nähtävilläoloa asiassa saatiin yksi mielipide. Asiaan saatiin yksi lausunto ja yksi kannanotto.

Mielipiteessä vastustettiin alikulkutunnelin sijainnin siirtämistä lännemmäksi. Asumisviihtyvyyden katsotaan heikkenevän, kun puita rantaradanbaanan vuoksi tulee kaadettavaksi. Puusto on toiminut melu- ja näköesteenä radan suuntaan.

Voimassa olevan kaavan ratkaisun myötä poistuisi suunnilleen sama määrä puustoa, kuin kaavamuutoksen mukaisen ratkaisun myötä. Näin ollen kaavaratkaisuilla

ratkaisuilla ei ole merkittävää eroa. Radanpitäjällä on oikeus poistaa suoja- ja näkemäalueelta kasvillisuutta sekä rajoittaa puuston korkeutta, mikäli tämä on tarpeen rautatieliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Kaupunkiradan ratasuunnitelmassa on esitetty meluste melun torjumiseksi.

Lausunnossaan Caruna Espoo Oy toi ilmi alueella sijaitsevan nykyistä sähköverkkoa. Kaavalla ei ole vaikutusta sähköjakeluun. Mahdollisista kaapeleiden siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja ja ne tehdään Caruna Espoo Oy:n toimesta. Caruna Espoo Oy toivoo mahdollisuutta antaa lausunto kaavaehdotusvaiheessa.

Caruna Espoo Oy:lle lähetetään lausuntopyyntö kaavaehdotuksen nähtävilläoloaikana.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) kertoi kannanotossaan, että suunnittelualueella sijaitsee HSY:n vesihuoltolinjoja. Radan eteläpuoliset vesihuoltolinjat saneerataan Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä. Lansantunnelin rakentamisen vuoksi johtosiirtojen tarve on selvitettävä suunnittelun aikana.

Kannanotto on toimitettu tiedoksi Espoon kaupunkitekniikan keskukselle tarkempaa Lansantunnelin suunnittelua varten.

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen kuvaus

Kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä on tarkoitus toteuttaa radan varteen Rantaradanbaana, jossa jalankulku ja pyöräily on erotettu toisistaan ja jonka leveys on noin 7 metriä. Baanan suunnittelu on käynnissä ja tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti alikulku on osoitettu kaavakarttaan.

7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Kaavaehdotus viedään kaupunkisuunnittelulautakuntaan 16.2.2022 nähtäville MRA 27§:n mukaan asetettavaksi. Mikäli asia etenee suunnitellusti kaavamuuoksen nähtävilläoloaika on 7.3. - 5.4.2022.

7.2.3 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Kaavaehdotuksen nähtävilläolon (MRA27§) aikana jätettiin yksi muistutus. Muistutuksessa vastustettiin alikulun siirtoa nykyisestä kaavan mukaisesta sijainnista kaavaehdotuksessa esitettyyn sijaintiin.

Alikulun kohtaa esitetään siirrettävän, jotta Rantaradanbaanasta saadaan toimivampi ja sujuvampi sekä pystytään paremmin huomioimaan baanan mitoitustavoitteet ja liikenneturvallisuus, kuten laajemmat näkemäalueet.

Muistutuksen muut esitykset tarkempaan jatkosuunnitteluun välitettiin tiedoksi kaupunkitekniikan keskukseseen.

Asiaan saatiin myös viisi lausuntoa.

Väylävirastolla ei ollut huomautettavaa kaavahankkeesta.

Caruna Espoo Oy esitti lausunnossaan, että mahdolliset tarvittavat johto- ja muuntosiirrot tehdään Caruna Espoon toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johtojen siirto edellyttää, että niille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä (HSL) ei ollut lausuttavaa Lansatunnelin asemakaavan muutosehdotuksesta.

Telia Finland Oy:llä ei ollut huomautettavaa asemakaavan muutosehdotukseen.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) tuli esiin, että kaavamuutos alueen läheisyydessä sijaitsee vesihuoltolinjoja. Mahdollinen johtojen siirtotarve sekä hulevesiviemäroinnin tilanne tulee selvittää suunnittelun aikana.

Lausunto on toimitettu tiedoksi Espoon kaupunkitekniikan keskukselle tarkempaa Lansatunnelin alikulun suunnittelua varten.

7.3 Kaavan hyväksyminen

Asemakaavan muutoksen hyväksyy kaupunkisuunnittelulautakunta.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä hakijan, kaupunkitekniikan keskuksen liikenneväyläsuunnittelun ja hakijan konsultin kanssa.

Hankkeen edustajat ja suunnittelukonsultit

- Kaupunkitekniikan keskus, Emma Niemeläinen ja Minna Viitanen
- Ramboll Finland Oy

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut


- Sari Metsälä, asemakaavainsinööri
- Tarja Pennanen, suunnittelupäällikkö (liikenne)
- Minna-Maija Sillanpää, maisema-arkkitehti

7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

- ksj = kaupunkisuunnittelujohtaja
- akp = asemakaavapäällikkö
- ksl = kaupunkisuunnittelulautakunta
- kh = kaupunginhallitus
- ekyj = kaupunginhallituksen elinkeino- ja kilpailukykyjaosto
- taja = kaupunkihallituksen tila- ja asuntojaosto
- kv = valtuusto

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
10.9.2021		Kaavoitushakemus saapui
28.9.2021		Ennakkotiedotekirje kaava-alueen maanomistajille
1.11.2021	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
15.11.2021 - 29.11.2021		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
16.2.2022		Kaavakartta piirretty
16.2.2022	ksl	Kaavaehdotus nähtäville MRA 27§
7.3.2022 - 5.4.2022	ksl	Kaavaehdotus nähtävillä

	Ksl		
	Nähtävillä MRA 27 §		7.3.-5.4.2022
/a	Ksl (Kaavaehdotus)	<i>Sari Metsälä</i>	16.2.2022
	Nähtävillä MRA 30 §		15.11.-29.11.2021
10234/2021	Ksj (OAS)	<i>Torsti Hokkanen</i>	1.11.2021
	Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Alue 130703	Piir.nro 7399
	Asemakaavayksikkö Detaljplaneenheten	Mittakaava 1:1000	Asianumero 10234/10.02.03/2021
Lansantunneli Asemakaavan muutos		Piirtäjä ME	Päiväys 16.2.2022
		Suunnittelija SM	Arkistotunnus 10 02
Tasokoordinaattijärjestelmä plankoordinatsystem ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä höjdsystem N2000			

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Sari Metsälä

Sari Metsälä

Asemakaavainsinööri

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja