



Asianumero 5108/10.02.03/2020

edellinen 3129/2019

edellinen 4462/2014

Aluenumero 131609

Karakallion keskusta

Asemakaavan muutos

57. kaupunginosa, Karakallio
Kortteli 57007, liikenne- ja katualueet

Muutetaan vahvistuneita asemakaavoja:

Aluenumero 131600 Hyväksytty 31.5.1968

Aluenumero 131605 Hyväksytty 29.8.1995

Aluenumero 131608 Hyväksytty 8.6.2009

Asemakaavan muutoksen selostus

Kaavaselostus koskee Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksessa laadittua asemakaavaa, piirustusnumero 7297.

Sijainti

Suunnittelualue sijaitsee keskeisellä paikalla Karakallion kaupunginosassa, Karakallion torin ja Kotkatien välisellä alueella.

Suunnittelualueen likimääräinen sijainti Espoon opaskarttapohjalla esitettynä:



Vireilletulo

Vireilletulosta on tiedotettu kuulutuksen yhteydessä 2.9.2015.

Laatija

Espoon kaupunki

Y-tunnus 0101263-6

Kaupunkisuunnittelukeskus

Asemakaavoituksen palvelualue

Käyntiosoite: Tekniikantie 15

Postiosoite: PL 43, 02070 ESPOON KAUPUNKI

Valmistelijat:

Jenni Mikkola, arkkitehti, Puh. 043 825 2864

Kati Vuorinen, suunnitteluinsinööri, liikenne, Puh. 040 521 9772

etunimi.sukunimi@espoo.fi

Sisällysluettelo

1	Tiivistelmä	6
1.1	Alueen nykytila	6
1.2	Asemakaavan sisältö ja mitoitus	6
1.3	Suunnittelun vaiheet	7
2	Lähtökohdat	9
2.1	Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet	9
2.1.1	Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen	9
2.1.2	Tehokas liikennejärjestelmä	9
2.1.3	Terveellinen ja turvallinen elinympäristö	9
2.1.4	Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat	9
2.1.5	Uusiutumiskykyinen energiahuolto	9
2.2	Maakuntakaava	10
2.3	Yleiskaava	10
2.4	Asemakaava	11
2.5	Rakennusjärjestys	12
2.6	Tonttijako	12
2.7	Rakennuskiellot	12
2.8	Pohjakartta	12
2.9	Maanomistus	12
2.10	Maaperä	13
2.11	Muut suunnitelmat ja päätökset	13
2.12	Rakennettu ympäristö	15
2.12.1	Yhdyskuntarakenne	15
2.12.2	Maankäyttö ja kaupunkikuva	17
2.12.3	Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta	21
2.12.4	Palvelut	21
2.12.5	Yhdyskuntatekninen huolto	22
2.13	Liikenne	22
2.13.1	Ajoneuvoliikenne	22
2.13.2	Jalankulku ja pyöräily	24
2.13.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti	25
2.13.4	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne	25
2.13.5	Liikenneturvallisuus	25
2.14	Luonnonolosuhteet	26
2.15	Suojelukohteet	26
2.16	Ympäristön häiriötekijät	26
3	Asemakaavan tavoitteet	27
3.1	Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle	27
3.2	Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle	28
4	Asemakaavan muutoksen kuvaus	29
4.1	Yleisperustelut	29
4.2	Mitoitus	30
4.3	Maankäyttö	30

4.3.1	Korttelialueet.....	30
4.3.2	Muut alueet.....	31
4.3.3	Palvelut.....	31
4.3.4	Yhdyskuntatekninen huolto.....	32
4.4	Liikenne.....	32
4.4.1	Ajoneuvoliikenne.....	32
4.4.2	Jalankulku ja pyöräily.....	32
4.4.3	Sisäinen liikenne ja pysäköinti.....	33
4.4.4	Julkinen liikenne / Joukkoliikenne.....	33
4.4.5	Esteettömyys.....	33
4.5	Maaperä ja rakennettavuus.....	34
4.6	Luonnonympäristö.....	34
4.7	Ympäristön häiriötekijät.....	34
4.8	Nimistö.....	35
5	Asemakaavaratkaisun vaikutukset.....	35
5.1	Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön.....	35
5.2	Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen.....	36
5.3	Vaikutukset luontoon ja maisemaan.....	37
5.4	Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin).....	37
5.5	Kaavataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto.....	39
6	Asemakaavan toteutus.....	39
6.1	Rakentamisaikataulu.....	39
6.2	Toteuttamis- ja soveltamisohjeet.....	40
6.3	Toteutuksen seuranta.....	40
6.4	Sopimukset.....	40
7	Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus.....	40
7.1	Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto.....	40
7.1.1	Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus.....	40
7.1.2	Valmisteluaineiston nähtävilläolo.....	42
7.1.3	Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	42
7.2	Kaavaehdotus.....	43
7.2.1	Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus.....	43
7.2.2	Kaavaehdotuksen nähtävilläolo.....	44
7.2.3	Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon.....	44
7.3	Kaavan hyväksyminen.....	46
7.4	Yhteistyö kaavan valmistelun aikana.....	46
7.5	Käsittelyvaiheet.....	47

Liitteet

Liite 1, Seurantalomake

Liite 2, Havainnekuva

Liite 3, Katukartta

Luettelo kaavaa koskevasta materiaalista

Suunnitteluaineistoon kuuluvat kaavakartta ja kaavaselostus.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) ja kaavan valmisteluaineisto, Karakallion keskusta ja 131609.

Selvitykset

- Karakallion keskusta viitesuunnitelma, L-arkkitehdit Oy, 11.8.2021
- Karakallion ostoskeskus, Liikennemeluserveys, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 4.5.2021
- Yleinen pysäköinti Karakalliossa, Kaupunkisuunnittelukeskus, 11.2.2021
- Karakallion ostoskeskuksen liikenteen toimivuustarkastelu, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 7.1.2021
- Karakallion ostoskeskus, Tärinä- ja runkomeluserveys, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 6.11.2020
- Karakallion ostoskeskus alustava paloturvallisuussuunnitelma, Palotekninen insinööritoimisto Markku Kauriala Oy, 21.12.2020
- Karakallion ostoskeskus, Rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto ark-byroo, 16.10.2015

1 Tiivistelmä

1.1 Alueen nykytila

Kaavamuutosalue sijaitsee keskeisellä paikalla Karakallion kaupunginosassa, Karakalliontien varressa. Kaavamuutosalueella sijaitsee Karakallion ostoskeskus, siihen liittyviä pysäköintialueita ja Karakallion torialuetta.

Karakallion ostoskeskus on keskeinen osa kaupunginosan toiminnallisuutta. Ulkoasultaan alkuperäiskunnossa olevassa, 1960-luvulla rakennetussa ostoskeskuksessa sijaitsee pääosa kaupunginosan kaupallisista palveluista ja siihen liittyy myös Karakalliontori. Ostoskeskuksen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat myös Karakallion monitoimitalo Karatalo, Karakallion yläaste pelikenttineen, asukaspuisto, palvelutalo Hopeakotka sekä seurakuntatalo.

1.2 Asemakaavan sisältö ja mitoitus

Kaava-alueen kokonaispinta-ala on noin 1,65 hehtaaria. Alueelle osoitettava rakennusoikeus on 13 100 kerrosneliömetriä. Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 10 600 kerrosneliömetriä.

Asemakaavan muutoksessa Karakallioon muodostuu tiivis, kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen keskustakortteli, johon sijoittuu asumista, liiketiloja sekä pysäköintitalo. Kokonaisrakennusoikeus on 13 100 kerrosneliömetriä, josta enintään 20 % eli 2 620 kerrosneliömetriä ja vähintään 1 100 kerrosneliömetriä on varattu liike-, palvelu- tai toimistotiloille.

Korttelin asuinrakennukset ovat neljä-, kuusi-, seitsemän- sekä kahdeksankerroksisia. Rakennusmassat ovat korkeimpia Karakalliontien ja Kotkatien risteyksessä ja madaltuvat torin suuntaan. Liiketilat sijoittuvat asuinrakennusten maantasokerrokseen ja aukeavat Karakalliontien, Kotkatien sekä korttelin itäreunalla Karakalliontorin suuntaan. Torin laitaan sijoittuu myös yksikerroksinen päivittäistavarakaupan yksikkö.

Korttelialue laajenee torin suuntaan ja torialue pienenee. Tiiviimmän torialueen tarkoituksena on aktivoida tilaa jalankulun ja oleskelun alueena. Myös torin suuntaan avautuvat liiketilat tukevat tarkoitusta.

Korttelin pysäköinti on ratkaistu pysäköintilaitokseen, jossa on yksi maanalainen ja kolme maanpäällistä kerrosta.

Kulkuyhteydet keskustakorttelin ympärillä on suunniteltu siten, että ne mahdollistavat turvallisen ja esteettömän liikkumisen keskustan eri toimintojen välillä. Torilta Karataloa kohden kulkevaa jalankulun- ja pyöräilyn yhteyttä parannetaan kulkuväylää levenyttämällä. Kotkatien ja Karakalliontien poikki kulkevien jalankulkuyhteyksien jatkuvuutta ja turvallisuutta korostetaan.

Asuin-, liike- ja toimistokorttelin ajoneuvo- ja huoltoliikenne sijoittuu pääasiassa Kotka-polulle, jonka kautta on kulku pysäköintilaitokseen sekä päivittäistavarakaupan huoltolaiturille. Kortteliin sijoittuvien liiketilojen toimintaedellytysten takaamiseksi yleistä pysäköintiä on pyritty järjestämään katujen varsille.

1.3 Suunnittelun vaiheet

Asemakaavan muutos on tullut vireille korttelin 57007 tontti 4:n maanomistajan, Karakallion Ostoskeskus Oy:n aloitteesta. Vireilletulosta on tiedotettu osallistumis- ja arviointisuunnitelman kuulutuksen yhteydessä 2.9.2015.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi 10.6.2015 101 § kokouksessaan tavoitteet Karakallion keskustan asemakaavan muutosta varten.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 7.9.–6.10.2015.

Nähtävilläolon aikana kirjaamoon saapui kolme mielipidettä lähiseudun asukkailta ja yhdeltä taloyhtiöltä. Lausuntoja ei saapunut. Mielipiteissä toivottiin rakennusten kerroskorkeuden ja massoittelemuksen pysymistä maltillisena ja ympäristöä kunnioittavana. Erityisesti oltiin huolissaan rakentamisen aiheuttamasta varjostushaitasta niin naapuruston alueelle kuin Karakalliontorille.

Lautakunnan tavoitteiden mukainen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana 10.9.2015.

Kaavaehdotusta ei laadittu minkään osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä nähtävillä olleen vaihtoehdon pohjalta, vaan suunnitelman massoittelemus ja tehokkuus muuttuivat merkittävästi luonnosvaiheesta. Saapuneista mielipiteistä pyrittiin kuitenkin huomioimaan niitä yleisiä toivomuksia, joita mielipiteiden jättäjillä on Karakallion keskustan kehittämisen suhteen ollut.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutosehdotuksen MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 18.2.2021. Asemakaavaehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 8.3. – 7.4.2021. Nähtävilläoloaikana jätettiin kahdeksan muistutusta ja saatiin viisi lausuntoa ja kolme kannanottoa. Lisäksi yksi lausunto saapui nähtävilläoloajan jälkeen.

Muistutuksissa oltiin huolestuneita siitä, miten suuri muutos sopeutuu Karakallion lähiömäiseen ja vehreään luonteeseen. Lisäksi muistutuksissa pohditutti erityisesti millaisia vaikutuksia kasvavalla liikenteellä ja asukasmäärällä on ympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Osin suunnitelmiin oltiin myös hyvin tyytyväisiä.

Espoon kaupunginmuseon kannanotossa, eikä Telia Finland Oyj:n lausunnossa ollut huomauttamista.

Caruna Espoo Oy:n, Fortum Power and Heat Oy:n sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän lausunnot käsittelivät siirrettäviä kunnallisteknisiä verkostoja.

Helsingin seudun liikenteen lausunnossa ja Kaupunkitekniikan keskuksen kannanotossa otettiin kantaa pysäköinnin järjestämiseen, lisäksi kaupunkitekniikan keskus otti kantaa saattoliikenteeseen sekä kevyen liikenteen reitin mitoittamiseen. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos toi kannanotossaan ilmi maapalopostin korvaamistarpeen sekä väestöhälyttimen siirtotarpeen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo lausunnossaan, että kaavaselostuksen perusteella kaavaratkaisu perustuu puutteellisiin vaihtoehtotarkasteluihin ja vaikutusten arviointeihin. Kaupallisten palveluiden turvaaminen Karakallion kaupunginosassa yleiskaavan C-alueella jää epäselväksi, samoin epäselväksi jää tarve kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ostarin purkamiselle kokonaan. Edelleen on meluntorjunnan kannalta ongelmallinen ratkaisu sijoittaa melulle herkkä asuminen kadun varteen ja melua kestävä pysäköintitalo ja päivittäistavarakauppa korttelin sisäosiin. Tämän osalta vaihtoehtotarkastelut, vaikutusten arviointi ja perustelut puuttuvat.

Nähtävilläolon aikana järjestettiin tiedostus- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuus pidettiin etätilaisuutena 18.3.2021. Tilaisuuteen osallistui noin 50 osallista. Keskustelussa nousi esiin erityisesti huoli asukasmäärän kasvusta ja sen vaikutuksista mm. liikenteeseen, pysäköintiin ja viheralueiden riittävyteen. Myös asuntojen rahoitus- ja omistusmuodoista keskusteltiin.

Saadun palautteen ja jatkosuunnittelun perusteella kaavamuutokseen tehtiin vähäisiä tarkistuksia.

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutosehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle 25.8.2021. Kaavaehdotukseen on tämän jälkeen tehty seuraava muutos:

Kaavan melumääräyksen osa on muutettu muotoon: "Mikäli asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, tulee asuinhuoneiston avautua myös sellaiseen suuntaan, jolla asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuva ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylity." Muutos on tehty, koska Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) on tehnyt useamman oikaisuehdotuksen Espoon kaavoista koskien aiempaa melumääräyksen muotoa. Kaupunkisuunnittelukeskuksen ja ELY-keskuksen kesken sovittu, että melumääräys muutetaan esitettyyn muotoon niin, että määräyksessä korostuu sen tarkoituksen mukaisesti melumääräyksen koskevan asuinhuoneiston julkisivua.

2 Lähtökohdat

2.1 Valtakunnalliset alueiden käyttötavoitteet

2.1.1 Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

Aluerakenteen ja yhdyskuntien toimivuuden perusedellytys on, että alueidenkäytössä vastataan väestö- ja työpaikkakehityksen edellyttämiin tarpeisiin ja mahdollistetaan eri väestöryhmien tarpeita vastaava asuntotarjonta sekä elinkeinojen uusiutuminen ja kehittyminen. Yhdyskuntien toimivuus on perusedellytys asukkaiden arjen sujumiselle erityisesti väestön ikääntyessä. Asemakaavan muutos luo edellytyksiä elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiseksi sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Alue on hyvin saavutettavissa kävellen ja pyöräillen sekä joukkoliikenteellä.

2.1.2 Tehokas liikennejärjestelmä

Alueidenkäytöllä vaikutetaan liikkumistarpeeseen, kulkumuotojen käyttömahdollisuuksiin sekä liikenneinfrastruktuurin tilantarpeeseen ja kokonaiskustannukseen. Asemakaavan muutos mahdollistaa olemassa olevan liikennejärjestelmän toimivuuden kehittämisen keskittämällä rakentamista siten, että se on hyvien kävely- pyöräily- sekä joukkoliikenneyhteyksien yhteydessä. Kaavan valmistelussa on varauduttu myös alueen joukkoliikenneyhteyksien kehittämiseen.

2.1.3 Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

Kestävän alueidenkäytön yhtenä tehtävänä on ennaltaehkäistä merkittäviä terveys- ja ympäristöhaittoja. Muun muassa ilmaston lämpeneminen, liikenteen päästöt, altistuminen melulle ja tärinälle edellyttävät alueidenkäytön ratkaisuja. Kaavan ohjaavissa määräyksissä on huomioitu alueen liikenteestä syntyviä melu- ja tärinähaittoja. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen osalta kaavassa on määrätty mm. hulevesien viivyttämisestä ja viherkatoista sekä kiinnitetty huomiota oleskelualueiden vehreyteen ja pienilmastoon.

2.1.4 Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

Alueidenkäyttötavoitteet turvaavat alueiden luonnon- ja kulttuuriympäristöjen monimuotoisuutta ja ajallista kerroksellisuutta. Kaava-alueella ei sijaitse valtakunnallisesti arvokkaita kulttuuriympäristöjä eikä luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita tai ekologisia yhteyksiä. Kaava ei lisää tai vähennä virkistysalueita.

2.1.5 Uusiutumiskykyinen energiahuolto

Suomen kansallisten linjausten mukaan uusiutuvan energian osuus energian loppukulutuksesta tulee kasvamaan, jonka vuoksi alueidenkäytössä on tarpeen varautua uusiutuvan energiatuotannon lisäämiseen. Kaavalla ei ole suurimittakaavaista

vaikutusta uusiutuvan energian tuotantoon. Kaavan mukaan rakennettaessa tulee kuitenkin huomioida aurinkoenergian tuotantomahdollisuudet.

2.2 Maakuntakaava

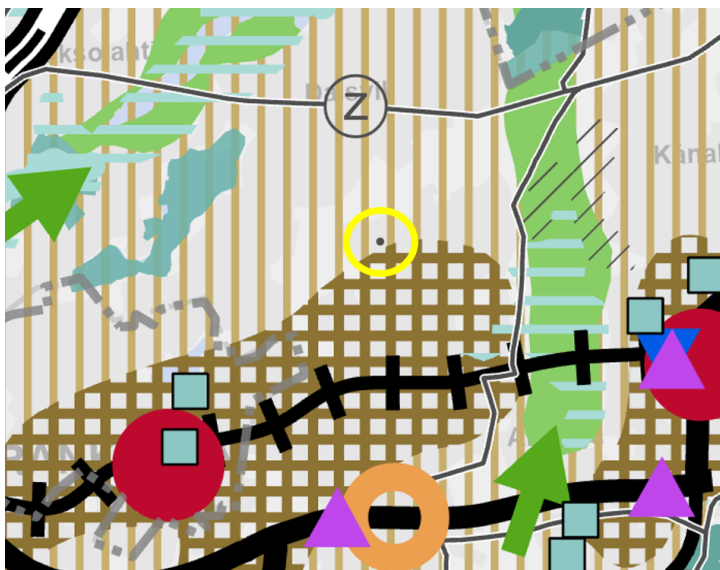
Voimassa olevat:

Espon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 niiltä osin kuin kaavaa koskevat valitukset hylättiin hallinto-oikeudessa vuonna 2021. Aiemmista maakuntakaavoista jäi voimaan Espon alueella Natura 2000 -alueisiin ja luonnonsuojelualueisiin liittyviä merkintöjä. Kaavan valituskäsittely jatkuu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Uusimaa 2050 kaavan kokonaisuuteen kuuluvassa Helsingin seudun vaihemaakunta-kaavassa suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen rajamaastoon.

Ydinvyöhyke on kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettava vyöhyke, joka tukeutuu kestävään liikennejärjestelmään ja tukee verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Kehittämisvyöhykkeen kohdemerkinnällä osoitetaan keskusten ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen ohella ensisijaisesti maankäytön kehittämisen alueet. Näiden vyöhykkeiden sekä keskusten maankäytön tehostamisella ja tiivistämisellä pyritään luomaan nykyistä paremmat edellytykset monipuolisille lähipalveluille, ja lyhyille asiointimatkoille kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Ote Uusimaa 2050 -kaavasta.



2.3 Yleiskaava

Voimassa oleva:

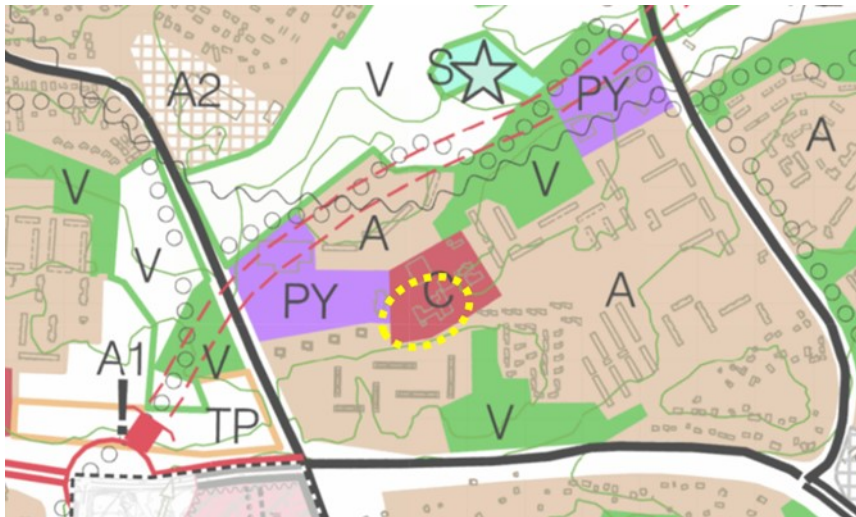
Espoon eteläosien yleiskaava

Alueella on voimassa Espoon eteläosien yleiskaava. Kaava sai lainvoiman vuonna 2010.

Espoon eteläosien yleiskaavassa suunnittelualue on osoitettu keskustatoimintojen alueena merkinnällä C. Merkinnän suunnitelmääräyksen mukaan alueelle saa osoittaa keskustaan soveltuvaa asumista sekä hallinto-, toimisto-, palvelu-, koulutus- ja myymälätiloja. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä.

Karakalliossa yleiskaavan C-alueelle sijoittuu mm. kaupallisia palveluita, tori, kappeli ja seurakuntatalo, asukaspuisto, palvelutalo sekä asuinkerrostaloja. Laadittu asemakaavan muutos on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Ote epävirallisesta Espoon yleiskaavayhdistelmästä.



Vireillä olevat:

Espoon yleiskaava 2060

Alueella on vireillä Espoon yleiskaava 2060. Kaava on kuulutettu vireille syksyllä 2022 ja kaava koskee koko Espoota.

2.4 Asemakaava

Suunnittelualueella on voimassa 31.5.1968 hyväksytty Karakallion keskusta asemakaava (alue 131600), 29.8.1995 hyväksytty Karakallion keskusta asemakaavan muutos (alue 131605) sekä 8.6.2009 hyväksytty Karakallion keskusta asemakaavan muutos (alue 131608).

Lainvoimaisissa asemakaavoissa kortteli 57007 on osoitettu liike- ja toimistorakennusten korttelialueeksi (K). Rakennusoikeutta on kortteliin osoitettu yhteensä 2 500

kerrosneliömetriä. Suurin sallittu kerrosluku pääosassa korttelia on yksi, mutta osassa on sallittu kaksi kerrosta. Kaavat osoittava alueelle lisäksi pysäköinti-, tori- ja katualueita sekä jalankulun ja pyöräilyn alueita.

2.5 Rakennusjärjestys

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

2.6 Tonttijako

Kaava-alueelle on laadittu tonttijako. Tonttijako on hyväksytty 9.9.1998 (tunnus 049 57007:1).

2.7 Rakennuskiellot

Kaava-alueella ei ole voimassa rakennuskieltoa.

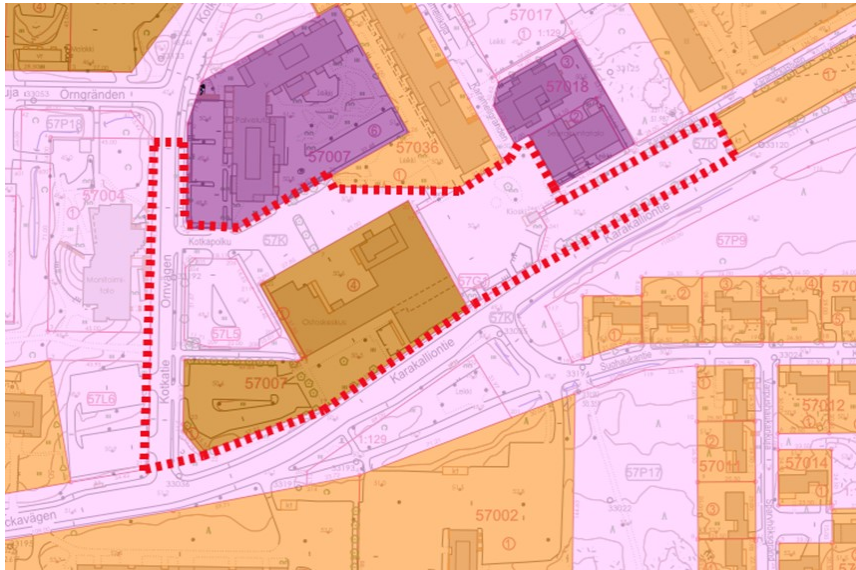
2.8 Pohjakartta

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

2.9 Maanomistus

Suunnittelualueen tontit 49-57-7-4 ja 49-57-7-1 omistaa Karakallion Ostoskeskus Oy. Yleiset alueet omistaa Espoon kaupunki.

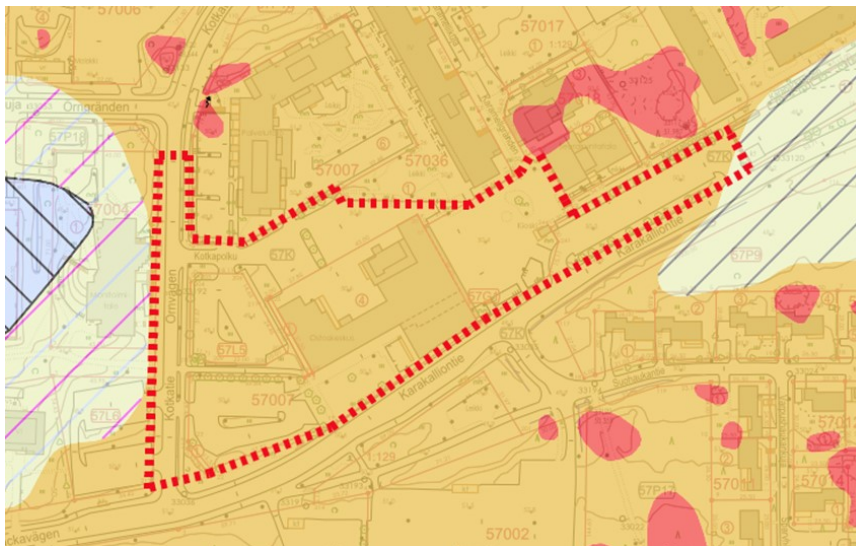
Ote maanomistuskartasta. Vaaleanpunaisella Espoon kaupungin maanomistus ja ruskealla Karakallion Ostoskeskus Oy:n maanomistus.



2.10 Maaperä

Kaavamuutosalueen maaperä on kokonaisuudessaan moreenia. Moreenikerroksen paksuus on noin 0,4–5 metriä (mittauspisteet Kotkapollulla). Pinnanmuodoiltaan alue on hyvin tasainen, korkeusvaihtelua on noin metri.

Ote maaperäkartasta. Keltainen väri vastaa moreenia. Vaaleankeltainen kuvaa hiekkamaata. Avokallioalueet näkyvät punaisella.



2.11 Muut suunnitelmat ja päätökset

MAL 2019 -suunnitelma on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma seudun kehittämisestä vuoteen 2050. Sillä tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua, jossa kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta keskeisille alueille.

Suunnitelman pohjalta on tehty valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken MAL-sopimus, jonka ensimmäisellä nelivuotiskaudella 2020–2023 Espoo on sitoutunut 1,2 miljoonan kerrosneliömetrin asuntokaavoitustavoitteeseen.

Karakallion vesihuollon yleissuunnitelma, Ramboll Oy, 8/2021

Vesihuollon yleissuunnitelmassa on tarkasteltu suunnittelualueen läpi kulkevien vesihuollon reittien uudet linjaukset katualueille. Lisäksi on selvitetty verkoston kapasiteetti.

Karakallion keskusta viitesuunnitelma, L-arkkitehdit Oy, 11.8.2021

Kaavaehdotuksen osoittamalle asuin- liike- ja toimistorakennusten korttelialueelle on laadittu viitesuunnitelma, jonka pohjalta kaava on laadittu. Viitesuunnitelmassa esitetään alustavat rakennussuunnitelmat. Viitesuunnitelma sisältää myös alustavan pihasuunnitelman (FCG Group Oy) sekä näiden pohjalta tehdyn hulevesisuunnitelman (FCG Group Oy).

Karakallion ostoskeskus, Liikennemeluselvitys, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 4.5.2021
Selvityksessä on tutkittu liikenteen aiheuttamia äänitasoja kohteen rakennusten julkisivuilla ja oleskelualueilla. Lisäksi on määritetty suositukset rakennusten ulkovaipan ja parvekkeiden äänitasoerovaatimuksiksi. Selvityksessä on huomioitu varautuminen joukkoliikenteen tulevaisuuden tarpeisiin, joka voi toteutuessaan tarkoittaa pikaraitiotietä Karakalliontielle. Suunnitelluilla piha- ja ulko-oleskeluun käytettävillä alueilla ohjearvo-tasot alittuvat. Julkisivujen ääneneristävyysvaatimuksia osoitettiin torin ja Karakalliontien kulmaukseen. Parvekelasituksia edellytetään lähes koko korttelissa.

Yleinen pysäköinti Karakallion keskustan alueella, Kaupunkisuunnittelukeskus, 11.2.2021

Selvityksessä on tutkittu täydennysrakentamisen vaikutuksia alueen yleisen pysäköinnin riittävyteen. Nykytilanteessa toteutuneita yleisen pysäköinnin autopaikkoja on runsaasti suhteessa asuinrakentamisen määrään. Yleisen pysäköinnin paikat riittävät tarkastelun mukaan myös tämän kaavaehdotuksen mukaisen rakentamisen toteutuessa.

Karakallion ostoskeskuksen liikenteen toimivuustarkastelu, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 7.1.2021

Työssä on määritetty alueelle sijoittuvien toimintojen matkatuotokset sekä liikenneennuste, joiden avulla on tehty toimivuustarkastelut Kotkatien ja Karakalliontien liittymästä. Lisäksi on tehty huoltoliikenteen ja pysäköintilaitoksen ajouratarkastelut. Tarkasteluiden perusteella nykyinen liittymäjärjestely kestää huomattavan liikennemäärien kasvun ilman merkittäviä viiveitä ja jonoutumista. Mikäli Karakalliontielle toteutetaan raitiotieyhteys, on liittymän järjestelyitä suositeltavaa tarkastaa.

Liikenne-ennuste pohjautuu Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavan ehdotusvaihetta varten vuonna 2019 laadittuun KAVL-ennusteeseen vuodelle 2050 (Strafica Oy 25.4.2019). Seudullisina maankäyttölukuina on käytetty MAL 2050 -projektiota v1, jonka luvut on Espoon alueella päivitetty Espoon omien arvioiden mukaisiksi.

Karakallion ostoskeskus alustava paloturvallisuussuunnitelma, Palotekninen insinööri-toimisto Markku Kauriala Oy, 21.12.2020

Selvityksessä on alustavasti tarkasteltu kohteen paloteknisiä ratkaisuja. Selvityksessä on arvioitu mm. rakenteita, palo-osastointia, palonrajoittamista, poistumisteitä sekä paloteknisiä laitteistoja sekä sammutus ja pelastustehtävien järjestelyitä. Suunnitelman liitteenä on kohteelle laaditut pelastustiekaaviot. Kaavioissa on esitetty kaksi eri vaihtoehtoa. Toinen, joka perustuu kokonaan omaehtoiseen poistumiseen parveke-luukkujen kautta ja toinen, jossa kohteen sisäpihan puolella käytetään omaehtoista pelastautumista ja katu- sekä torialueiden puolella nostolava-autolla tehtävää pelastautumista. Karakalliontielle on tehty alustava suunnitelma raitiotievarauksesta. Nostolava-autojen toiminta Karakalliontiellä ei ole mahdollista, mikäli alueelle toteutettaisiin raitiotie suunnitelman mukaan.

Karakallion ostoskeskus, Tärinä- ja runkomeluselvytys, A-insinöörit Suunnittelu Oy, 6.11.2020

Selvityksessä esitetään laskennalliset arviot kohteen tärinä- ja runkomelutasoista. Laskennoissa on huomioitu Karakalliontielle alustavasti suunniteltu raitiotievaraus. Selvityksen mukaan tärinän osalta tullaan saavuttamaan ohjearvot kaikissa kohteen rakennusmassoissa ilman erityisiä toimenpiteitä. Runkomelun suhteen ohjearvot ylittävät ilman toimenpiteitä. Ensisijaisesti runkomelun eristys suositellaan toteutettavaksi pikaraitiotien ratarakenteessa.

Karakallion ostoskeskus, Rakennushistoriaselvitys, Arkkitehtitoimisto ark-byroo, 16.10.2015

Selvitys muodostaa yleiskuvan rakennuksen syntyhistoriasta, vaiheista ja nykytilasta sekä dokumentoi purettavan rakennuksen.

Karakallion täydennysrakentaminen, täydennysrakentamisselvitys, Tengbom Eriksson arkkitehdit Oy, 8.9.2017

Selvityksessä on tarkasteltu Karakallion täydennysrakentamismahdollisuuksia ja luotu puitteita alueen luontevalle kehittämiselle sekä uudisrakentamiselle.

2.12 Rakennettu ympäristö

2.12.1 Yhdyskuntarakenne

Espoota kehitetään viiden kaupunkikeskuksen ja paikalliskeskusten verkostokaupunkina. Espoon kaupunkikeskuksista suurin on Leppävaara. Karakallion kaupunginosa kuuluu Leppävaaran suuralueeseen ja sen aluekeskustasoiset palvelut löytyvät Leppävaarasta.

Karakallio on asuntovaltainen, noin 5 400 asukkaan kaupunginosa Leppävaaran länsipuolella. Karakallion kaupunginosa rajautuu etelässä Turuntiehen ja lännessä Lähderannan-tiehen. Idän ja pohjoisen suuntiin sitä reunustavat laajat viheralueet. Puistoreunus jatkuu myös Lähderannantien suuntaan. Karakallio rajautuu näin omana

kokonaisuutenaan, jonka ytimessä on itä-länsisuuntainen Karakalliontie ja Karakallion keskusta palveluineen. Karakalliontien eteläpuolella on pieni pientaloaluekokonaisuus.

Kaavamuutosalue sijoittuu hyvin keskeiselle paikalle Karakallion kaupunginosaan. Kaavaratkaisulla on vaikutusta koko kaupunginosan kaupunkikuvaan ja tulevaisuuden paikallispalveluiden saatavuuteen.

Valtaosa Karakallion rakennuskannasta on peräisin 1960–70-luvuilta. Lamellikerrostalot ovat vallitseva rakennustyyppi, mutta Karakalliosta löytyy myös pistetaloja ja pientaloasutusta. Kerrostalojen kerrosluku vaihtelee kolmen ja kuuden kerroksen välillä. Monet taloista ovat hissittömiä.

Karakallion pienalueella pääosa rakentamisesta on tuotettu vapaarahoitteisesti, ARAtuettuja vuokra-asuntoja on noin 30 %, joista suurin osa pienalueeseen kuuluvan Ras-taalan alueella. Pienalueen kerros- ja luhtitaloasuntojen keskipinta-ala on tilastollisesti noin 63 hm², jota voidaan pitää koko Espoon tasolla hyvänä. Asunnoista 24 % on neliöitä ja sitä suurempia asuntoja, kaksioita ja kolmioita on puolet ja yksiöitä 25 %.

Karakallion rakennusten rakentamivuosisikymmenet. Karakallion täydennysrakentamisselvitys, Tengbom Erikson Arkkitehdit Oy. 2017.



Asuinrakennukset on Karakalliossa sijoitettu rakentamisajalleen tyypillisesti väljään ja avoimeen korttelirakenteeseen. Väljyyden tunnetta lisäävät avopysäköintialueet ja erikokoiset puistoalueet. Karakalliolla ei ole ajalleen tyypillistä kaupunginosaa kehänä kiertävää ulkosyöttökätkä, vaan kokoojakatu Karakalliontie kulkee kaupunginosan halki.

Karakalliota ympäröivät runsaat metsäiset viheralueet avokallioineen. Voimakkaat maastonmuodot ovat Karakallion luonnolle ominainen piirre. Karakalliosta on

Luontevat virkistysyhteydet läheiseen Leppävaaran urheilupuistoon palveluineen. Myös Lippajärven uimaranta on lähietäisyydellä. Lähimmät metsät ja kuntorata löytyvät heti Karakallion pohjoispuolelta, Karavuoren alueelta. Karakallion lehtokorven alue on myös alueen koulujen ja päiväkotien lähimetsä.

Lisäksi Karakalliosta tai sen lähietäisyydeltä löytyy urheilukenttiä, leikkipaikkoja, viljelypalstoja sekä ratsastuskoulu ja koira-aitaus. Karakallion suosittu asukaspuisto on kaavamuutosalueen välittömässä läheisyydessä.

2.12.2 Maankäyttö ja kaupunkikuva

Karakallion asuinalue on rakentunut pääosin melko lyhyen ajan sisällä 1960- ja 1970-luvuilla. Uudempia rakennuksia on jonkin verran. Karakallio uudistuu ja täydentyy vähitellen. Kaupunkikuva on yleisilmeeltään runsaspuustoinen. Pääosin matalat lamelli-kerrostalot on sijoitettu avoimeen korttelirakenteeseen, jota kehystävät avopysäköintikentät.

Karakallion keskustan laajempi ympäristö on muuttunut voimakkaasti eri vuosikymmeninä. Karatalo on rakentunut vuonna 1985. Vanha Nokian toimitila ja Karahalli, jossa toimi pitkään K-kauppa, purettiin palvelutalo Hopeakotkan ja Kotkatie 9:n asuin-kerrostalon alta 2000-luvun alussa. Toria ympäröivän rakennuskannan uudistuminen on muuttanut torin luonnetta. Lisäksi lähiympäristössä on uusia täydennysrakentamishankkeita niin Karakalliontien varrella kuin Kotkatielläkin.

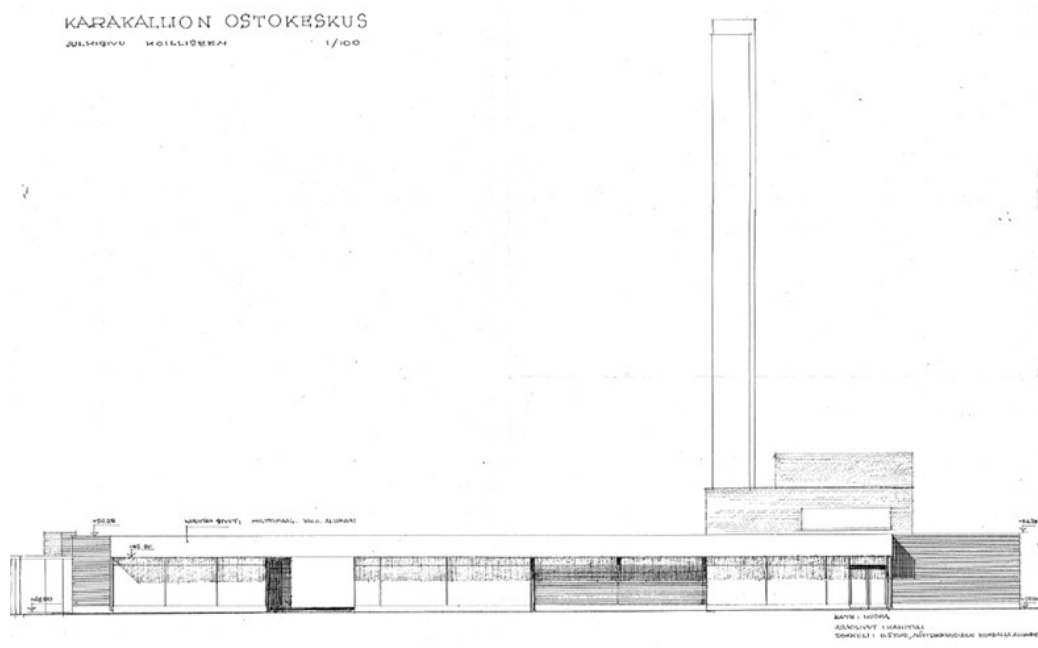
Kuvissa Karakallion keskusta eri vuosina. Ortoilmakuvat Trimble Locus / Espoon kaupunki 2020.



Kaavamuutosalueella sijaitsee Karakallion ostoskeskus sekä siihen liittyviä pysäköintialueita ja yksi yleinen pysäköintialue, Karakalliontori sekä katualueita. Avopysäköintipaikkoja on kaavamuutosalueella tällä hetkellä noin 70–80 kappaletta. Rakennusta tai sen ympäristöä ei ole osoitettu suojelumerkinnöillä.

Ostoskeskuksen sijainti Karakalliossa on keskeinen ja näkyvä kaupunginosaa halkovan Karakalliontien varrella. Rakennusliike Helsingin Asuntokeskuskunta HAKA:n rakentama, pääosin yksikerroksinen ostoskeskus on valmistunut kahdessa osassa. Ensimmäinen osa on valmistunut vuonna 1965, käsittäen liiketilojen lisäksi sittemmin käytöstä poistetun lämpökeskuksen maamerkinä toimivine piippuineen. Lopulliseen laajuuteensa ostoskeskus valmistui jo 1967, jolloin se on myös saanut kaupunkikuvallisesti tunnistettavan otsalipallisen julkisivunsa torille päin.

Kuvassa ostoskeskuksen julkisivu koilliseen torin suuntaan. II-vaiheen rakennuslupakuva vuodelta 1968. Espoon kaupunki, rakennusvalvonta.

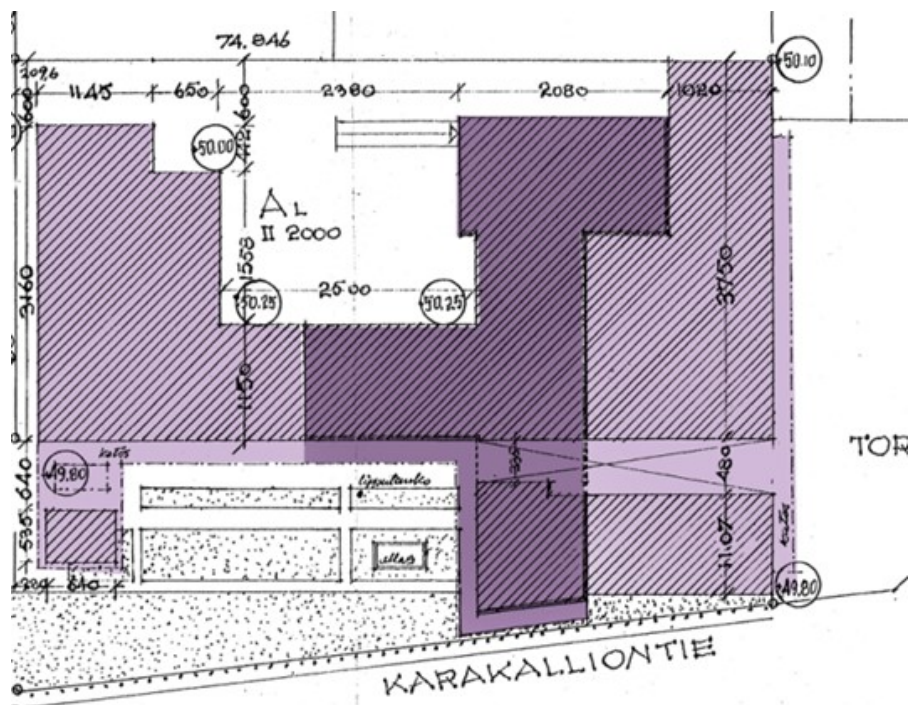


Ostokeskuksesta on teetetty rakennushistoriaselvitys vuonna 2015. Sen mukaan Karakallion ostoskeskus edustaa 60-luvun alun tyyppillistä suomalaista lähiöostoskeskusta, jonka tarkoituksena oli tuottaa paikallispalveluita tarjoten samalla viihtyisyyttä ja elämyksellisyyttä. Ostoskeskuksessa on runsaasti ikkunapintaa, ja rakennus kiertyy katuun rajautuvan edustuspihan ympärille. Pihan ulkoasuun panostettiin huolella materiaalein ja istutuksin, ja sinne rakennettiin myös vesiallas.

Kuvassa ostoskeskus ja sen huoliteltu eduspiha vesialtainen nivoutuu osaksi katutilaa Karakalliontiellä. Kuva lokakuulta 1969. Kuvaaja Reijo Forsberg. TA. Karakallion ostoskeskus, rakennushistoriallinen selvitys, Arkbyroo 2015.



Asemapiirros, jossa näkyvät ostoskeskuksen rakentamisvaiheet. Tummempi violetti on ensimmäisen rakennusvaiheen ostoskeskus 1965, vaaleammalla laajennus 1967. Karakallion ostoskeskus, rakennushistoriallinen selvitys, Arkbyroo 2015.



Vuosien varrella ostoskeskuksen sisäosia on muokattu useasti yhdistämällä liiketiloja ja muuttamalla käyttötarkoituksia toimijoiden tarpeiden mukaan. Lämpökeskus lopetti

toimintansa 1985, jonka jälkeen voimalaosio muutettiin Karakallion huollon toimistotiloiksi ja piippu sai uuden roolin mainospylonina. Pihaa on muokattu myös useita kertoja.

Valtaosa ostoskeskuksen liiketiloista on tällä hetkellä käytössä, muutamat liiketilat ovat tyhjiään. Rakennuksessa toimii muun muassa ravintoloita, kahvila, kioski, parturi-kampaamoita, tanssikoulu sekä isännöintitoimisto.

Karakallion tori sijaitsee ostoskeskuksen itäpuolella ja on kooltaan reilut 2500 neliometriä. Toria käytetään paikallisten tapahtumien järjestämiseen sekä torimyyntiin. Toria on peruskorjattu vuonna 2013.

2.12.3 Väestö, työpaikat ja elinkeinotoiminta

Karakallion pienalueen väkiluku vuoden 2020 lopulla oli 5417 henkilöä. Hieman yli 50 % asukkaista on työikäistä aikuisväestöä, iältään 25–64-vuotiaita. Karakallion ensimmäinen väestölaskenta on vuodelta 1975, tuolloin alueella oli 4979 asukasta.

Helsingin seudun aluesarjat -tilastotietokannan ennuste on laadittu vuoteen 2028 asti. Tilastoennuste osoittaa vuonna 2028 Karakallion pienalueen osalta noin 5 720 asukasta, kun se vuonna 2018 on ollut noin 5 430 asukasta. Espoon eteläosien yleiskaavaa laadittaessa pienalueen väestöksi on vuonna 2030 arvioitu noin 6 150 asukasta.

Karakallio on asuinvaltainen kaupunginosa, ja siellä sijaitsee lähinnä palvelutoimialan työpaikkoja. Tällä hetkellä päivittäistavarakauppoja on Karakalliossa ja sen välittömässä läheisyydessä kolme: Karakallion ostoskeskuksen lisäksi Turuntien varressa sekä Karakalliontien ja Rastaalantien risteyksessä.

2.12.4 Palvelut

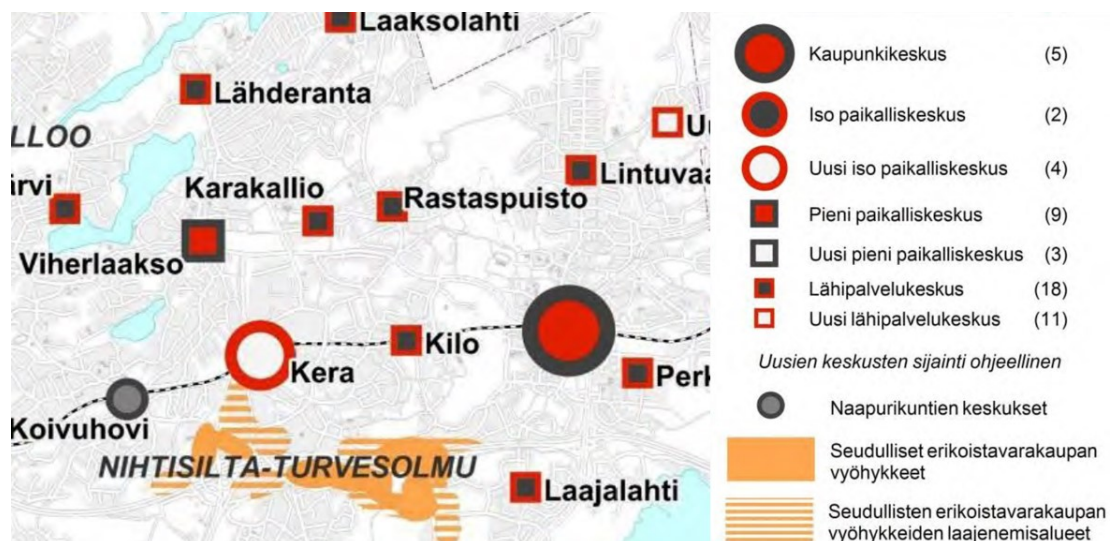
Karakallion julkisia palveluita ovat muun muassa musiikkipainotteinen yläkoulu, Rastaalan alakoulu, monitoimitalo Karatalo, nuorisotila, päiväkotit, asukaspuisto ja senioreiden palvelutalo. Karakallion kirkko palvelee seurakuntalaisia. Kirjastopalveluita on saatavissa Leppävaaran aluekeskuksessa sekä Viherlaaksossa.

Ostoskeskuksessa on tällä hetkellä kaupallisia palveluita: päivittäistavarakaupan lisäksi löytyvät kioski, ravintoloita sekä parturi-kampaamoita. Karakallion pienalueen asukkaita palvelevat myös supermarkettasoiset päivittäistavarakaupat, jotka ovat keskustasta 600 metrin kävelyetäisyydellä sijaitseva Karamalmin S-market (2 000 kerrosneliometriä) sekä 800 metrin kävelyetäisyydellä sijaitseva Rastaalan Lidl (1 500 kerrosneliometriä). Erikoistavarakaupan osalta tarjontaa on runsaasti Leppävaaran keskuksessa, joka sijaitsee lähellä ja on helposti saavutettavissa.

Vuonna 2011 laaditun Espoon kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2030 mukaan Karakallio toimii lähipalvelukeskuksena. Suunnitelmassa lähipalvelukeskukset ovat pieniä, kaupalliset peruspalvelut tarjoavia keskittymiä, jotka kuitenkin ovat yksittäistä lähikauppaa suurempia. Suuntaa antavana mitoituksena on lähipalvelukeskuksille annettu päivittäistavarakaupan osalta 500–1500 kerrosneliometriä ja erikoistavarakaupan osalta 0–1000 kerrosneliometriä, jolloin kokonaispinta-ala on 500–2500 kerrosneliometriä.

Suunnitelmassa isomman liikenneväylän varrella sijaitseva Viherlaakso on osoitettu pieneksi paikalliskeskukseksi ja radan varren Kera uudeksi isoksi paikalliskeskukseksi. Leppävaara toimii kaupunkikeskuksena.

Espoon kaupan palveluverkkosuunnitelmassa 2030 Karakallio on osoitettu lähipalvelukeskukseksi.



2.12.5 Yhdyskuntatekninen huolto

Suunnittelualue on kunnallisteknisten verkostojen piirissä.

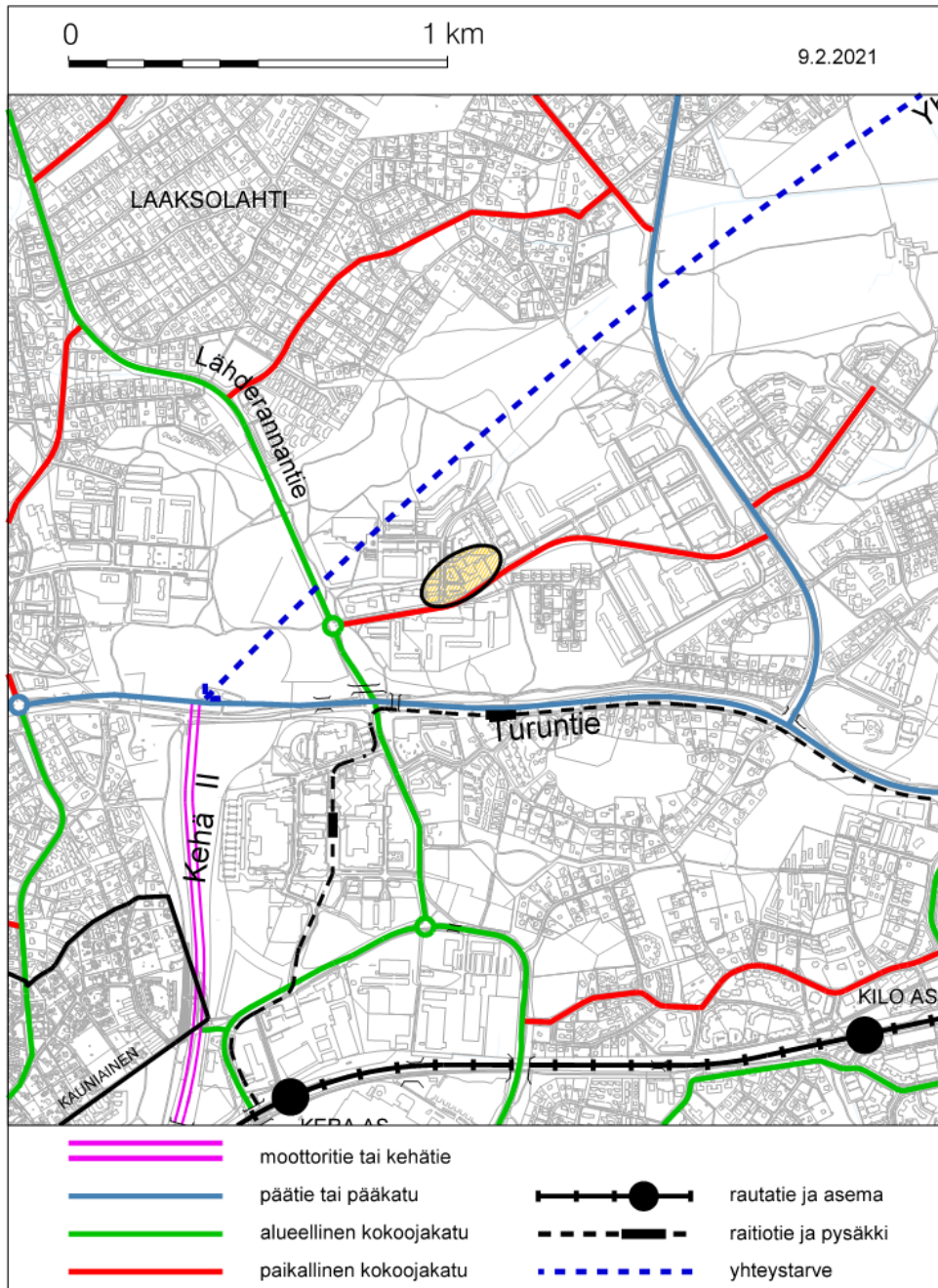
2.13 Liikenne

2.13.1 Ajoneuvoliikenne

Suunnittelualue sijaitsee paikallisen kokoojakadun, Karakalliontien, pohjoispuolella. Karakalliontien liikennemäärä oli vuonna 2019 noin 3 800 ajoneuvoa arkivuorokaudessa. Liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2050 keskimääräinen arkivuorokausiliikenne on 4 500.

Karakalliosta on hyvä liikenneyhteydet. Länsipäässä Karakalliontie yhdistyy alueelliseen kokoojakatuun Lähderannantieen ja itäpäässä pääkatuun Rastaalantieen. Molempia katuja pitkin on yhteys pääkatutasoiselle Turuntielle ja edelleen Kehä I:lle ja Kehä II:lle.

Suunnittelualueen sijainti ajoneuvo- ja raideliikenteen tavoiteverkossa.

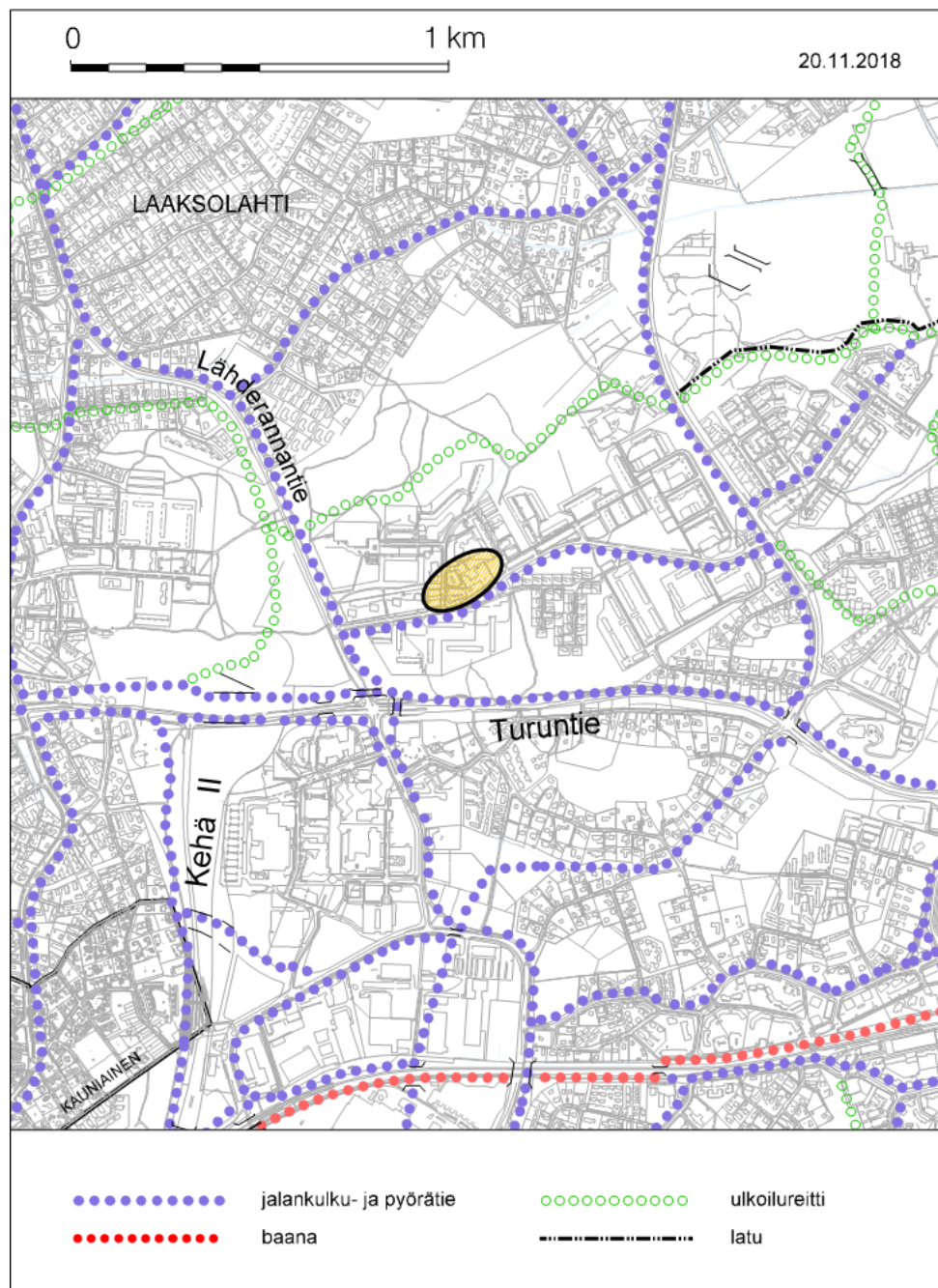


2.13.2 Jalankulku ja pyöräily

Karakalliontien varrella ei nykytilassa ole yhtäjaksoista kävelyn ja pyöräilyn reittiä, vaan reitit kulkevat osittain rauhallisia tonttikatuja ja raitteja sekä puistoreittejä pitkin. Osalta matkaa Karakalliontiellä on yhdistetyt jalankulku- ja pyörätiet kadun molemmin puolin. Karakallion ostoskeskuksen ja koulun lähikaduilla on jalankulku- ja pyörätie ainakin toisella puolella katua.

Karakallion kävely- ja pyörätiet yhdistyvät lähialueen reitteihin muun muassa Turuntien, Lähderannantien ja Rastaalantien suunnissa.

Suunnittelualueen sijainti jalankulun ja pyöräilyn tavoiteverkossa.



2.13.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Suunnittelualueen kahdelle pysäköintialueelle saavutaan Kotkatieltä ja siitä erkanevaa Kotkapolkua pitkin. Kotkatien pysäköintialue on osa Karakallion ostoskeskuksen tonttia, alueella on noin 30 pysäköintipaikkaa. Kotkapolun puoleinen pysäköintialue on kaupungin yleisen pysäköinnin alue, jossa on 30 pysäköintipaikkaa. Myös Kotkapolun katualue muodostuu pitkälti pysäköintiin käytettävästä alueesta ja siellä on tilaa nykytilanteessa noin 28 ajoneuvon pysäköinnille.

Suunnittelualueelle sijoittuu myös Karakalliontorin viereinen Karakalliontien katualueen osa, joka on pysäköintikäytössä. Alueella on 39 yleisen pysäköinnin paikkaa.

Kotkapolun pohjoisreunalla on kapea jalankulku- ja pyörätie, joka jatkuu Karakallion torille vain jalankululle ja pyöräilylle osoitettuna kadunosana.

Karatalon eteläpuolella olevalta Kotkatien suojatieltä jatkuu pysäköintikenttien välistä jalankululle ja pyöräilylle osoitettu kadunosa, joka yhdistyy ostoskeskuksen tontin reitteihin tarjoten vaihtoehtoisen kulkureitin Kotkatieltä Karakalliontien ja Karakalliontorin suuntiin.

2.13.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Lähimmät joukkoliikenteen pysäkit sijaitsevat Karakalliontien ja Kotkatien risteyksen tuntumassa sekä torin eteläpuolella. Karakallion keskustan pysäkeiltä liikennöi runkolinja 200 välillä Espoon keskus – Elielinaukio sekä muita linjoja muun muassa Leppävaaran aseman, Jupperin ja Espoon keskuksen suuntaan.

Leppävaara - Viherlaakso väliä liikennöivän lähibussin pysähdyspaikka on Kotkatiellä Karatalon edustalla.

2.13.5 Liikenneturvallisuus

Kotkatielle ja Karakalliontielle on voimassa olevassa kaavassa merkitty kadunylityskohta, jonka jatkuvuus ja turvallisuus erityisesti korostuu. Nämä ylityspaikat ovat Kotkatiellä Karatalon eteläpuolisella suojatiellä sekä Karakalliontiellä ostoskeskuksen kohdalla.

Karakalliontorin ajoittain vilkkaasta ajoneuvoliikenteestä ja torin käyttämisestä asiointipaikoitukseen on annettu asukaspalautetta kaupungille.

2.14 Luonnonolosuhteet

Suunnittelualueella ei ole luonnontilaista ympäristöä. Pääosa maapinta-alasta on joko rakennusten maapohjana, katualueina tai pysäköintikenttinä.

Hulevedet johdetaan tällä hetkellä suunnittelualueelta kaupungin hulevesiverkostoihin.

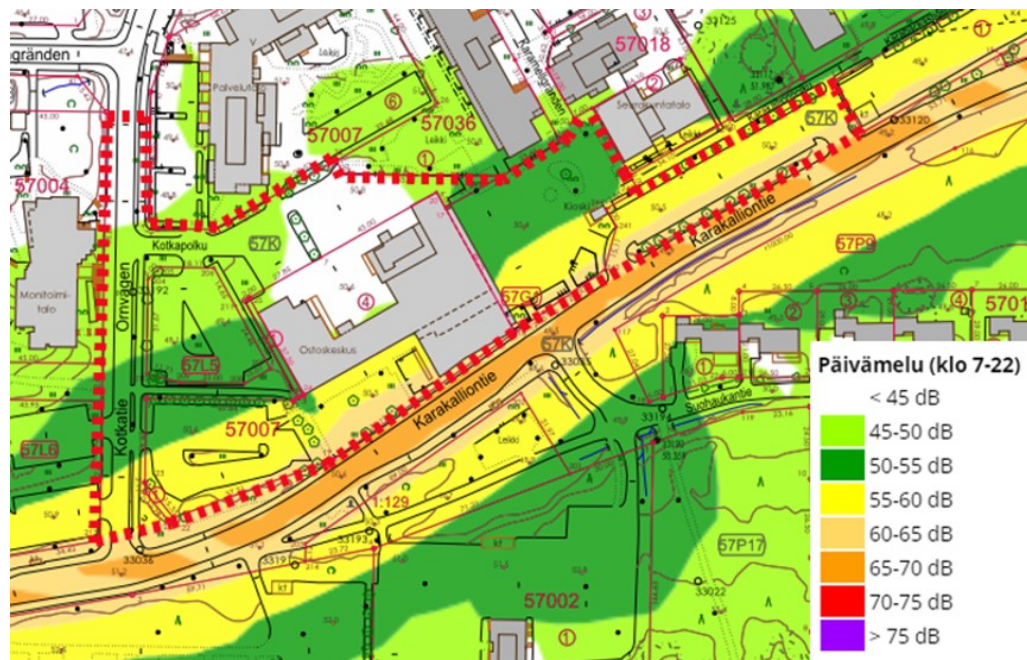
2.15 Suojelukohteet

Suunnittelualueella tai sen välittömässä lähiympäristössä ei ole suojeltuja kulttuuri- tai luonnonympäristöjä.

2.16 Ympäristön häiriötekijät

Karakalliontien liikenne aiheuttaa meluhaittaa alueelle. Karakalliontien varrella suunnittelualueelle kantautuva liikennemelu on päiväaikaan noin 55–65 desibeliä. Kotkapolun puolella liikennemelua on noin 45–50 desibeliä.

Ote vuoden 2017 suuntaa antavasta EU-liikennemelumallinnuksesta.



3 Asemakaavan tavoitteet

3.1 Kaupungin tavoitteet kaavoitukselle

Asemakaavan muutoksen tavoitteena on toteuttaa laadukasta asumista sekä kaupallisten palveluiden tiloja hyvän saavutettavuuden alueella valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden ja MAL-toteutusohjelman mukaisesti.

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2020–2050. MAL -sopimuksen tavoitteena on lisätä asuntotonttivarantoa hyvin saavutettavilla alueilla ja mahdollistaa täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Riittäväällä asemakaavavarannolla huolehditaan asuntorakentamisen toteuttamisedellytyksistä. Suunnitelman pohjalta on neuvoteltu MAL -sopimus vuosille 2020–2031.

Karakallion ostoskeskuksen kehittäminen eheyttää kaupunginosan keskuksen ympäristökuvaa ja mahdollistaa asumisen esteettömässä ympäristössä lähellä paikallispalveluita. Kaupunkirakenteen tiivistäminen ylläpitää asiakaskuntaa nykyisille ja tuleville palveluille auttaen säilyttämään alueen lähipalvelut ja pitämään kaupunginosan elinvoimaisena.

Kaupunkisuunnittelulautakunta on hyväksynyt tavoitteet Karakallion keskustan asemakaavan muutokselle 10.6.2015 101 §:

- 1.1. Tavoitteena on mahdollistaa uuden liike- ja asuinkerrostalokorttelin rakentaminen olemassa olevan kauppakeskuksen tilalle.
- 1.2. Kehitetään ja laajennetaan Karakallion jalankulkukeskustaa ja liiketiloja uudeksi palvelukokonaisuudeksi Karakallion torin ja Monitoimitalon väliselle alueelle hyödyntäen olemassa olevia avopysäköintikenttiä.
- 1.3. Mahdollistetaan liiketilojen sijoittaminen jalankulkuvirtojen kannalta hyvin saavutettaville paikoille ja niin, että Karakallion tori yhteisöllisyyttä edistävänä paikkana pysyy alueen painopisteenä.
- 1.4. Mahdollistetaan muodostuvaan keskustakortteliin merkittävä määrä uutta asuntorakentamista, jolla varmistetaan kaupallisten palveluiden kysyntää alueella ja mahdollistaan alueellista, esteetöntä elinkaariasumista.
- 1.5. Kehitetään keskustakorttelista kaupunkikuvassa erottuva kokonaisuus, joka kokoaa ja jäsentää Karakalliontien ja Kotkatien katutiloja.
- 1.6. Keskustakorttelin ajoneuvoliikenne suunnitellaan jalankulkijoiden ja kaupan asiakkaiden turvallisuutta tukevaksi ja varmistetaan palvelutalon liikenteen hallittu erottuminen jalankulkuympäristöstä.

- 1.7. Jalankulkualueet ja keskustakortteli suunnitellaan huomioiden esteettömyyden erikoistaso.
- 1.8. Tutkitaan yleisen pysäköinnin kehittämistä lähialueella.
2. Järjestetään tiedotus- ja keskustelutilaisuus asukkaille; pj Harriet Klar-Nykvist (järjestetty 10.9.2015).

Kaavoitusprosessin aikana muodostuneet yleiset tavoitteet alueelle:

Tavoitteena on säilyttää kaupunginosan keskuksen palvelutaso kaavoittamalla riittävästi liike- ja monikäyttötilaa rakennusten katutasoihin. Päivittäistavarakaupan sijainti korttelissa pyritään varmistamaan.

Kortteliin kaavoitettavien rakennusten kerrosluvut pyritään sovittamaan alueen muuhun rakennuskantaan. Karakallion torin valoisuus otetaan huomioon suunnitelmissa.

Rakentamisella pyritään tiivistämään toriaukiota siten, että mittakaava on miellyttävä kävelijän näkökulmasta. Aktiivista toimintaa tuodaan sijoittamalla liiketiloja torin laidalle.

Nykyiset avopysäköintikentät poistuvat korttelista. Pysäköinti järjestetään rakenteellisenä kortteliin sijoitettavaan pysäköintitaloon.

Kulkuyhteydet suunnitellaan siten, että ne mahdollistavat turvallisen liikkumisen keskustan eri toimintojen välillä jalan, polkupyörällä ja autolla.

3.2 Maanomistajan / Hakijan tavoitteet kaavoitukselle

Maanomistajan ja heidän yhteistyökumppaneidensa alkuperäiset tavoitteet (16.4.2015)

Voimassa olevan asemakaavan K- ja LP-tontit sekä osa katu- ja pp-alueesta muutetaan asuinkerrostalojen ja liike- ja toimistotalojen korttelialueeksi. Korttelin maksimikerrosluvuksi tulee vähintään kahdeksan kerrosta. Autopaikat sijoitetaan pääasiassa maan/kannen alle. Liiketiloja rakennetaan maantasokerrokseen.

Karakalliontien katualueelle sallitaan kadunvarsipaikkoja. Tämän vuoksi Karakalliontien rajausta tarkistetaan tarvittaessa. Liittymäkieltoalueita muutetaan siten, että Karakalliontieltä sallitaan ainakin huoltoajoliittymä. Tavoitekerrosala on noin 17 000–21 000 kerrosneliometriä sisältäen asunnot ja liiketilat.

Maanomistajan ja heidän yhteistyökumppaneidensa päivitettyt tavoitteet (1.12.2020)

Voimassa olevan asemakaavan K- ja LP-tontit sekä osa katu- ja pp-alueesta muutetaan asuinkerrostalojen ja liike- ja toimistotalojen korttelialueeksi. Korttelin maksimi kerrosluvuksi tulee vähintään kahdeksan kerrosta. Autopaikat sijoitetaan pääosin ko. alueelle rakennettavaan maanpäälliseen pysäköintitaloon. Liike-, toimisto- tai palvelutiloja rakennetaan maantasokerrokseen. Varaudutaan liike-, toimisto- tai palvelutiloihin myös toisessa kerroksessa.

Karakalliontien ja Kotkatien katualueelle sallitaan kadunvarsipaikkoja. Tämän vuoksi Karakalliontien ja Kotkatien rajauksia tarkistetaan tarvittaessa. Liittymäkieltoalueita muutetaan siten, että Karakalliontieltä sallitaan ainakin huoltoajoliittymä. Tavoitekerrosala on noin 13 100 kerrosneliömetriä sisältäen asunnot ja liiketilat.

4 Asemakaavan muutoksen kuvaus

4.1 Yleisperustelut

Asemakaavan muutoksen kohteena on liikerakentamisen tontti osoitteessa Karakalliontie 10 sekä yleinen pysäköintialue osoitteessa Kotkapolku 1. Kaavamuutosalueeseen kuuluu myös Karakalliontori sekä ympäröiviä katualueita. Muutoksen tavoitteena on korvata vanha ostoskeskus ja sen vieressä sijaitsevat avopysäköintikentät uudella keskustarakentamisella, johon sisältyy niin asumista kuin kaupunginosaa palvelevia kaupallisia palveluita. Pysäköinti järjestetään kortteliin sijoitettavassa pysäköintilaitoksessa.

Karakallion keskusta ja palvelut säilytetään elinvoimaisena korkeatasoisella täydennysrakentamisella ja liiketilojen nykyaikaistamisella. Kaavamuutoksella monipuolistetaan alueen asuntojakaamaa ja kasvatetaan esteettömien asuntojen tarjontaa. Kaavamuutoksella selvennetään myös torialueen rajausta sekä alueen kävely-, pyöräily- ja ajoyhteyksiä.

Valmistelun aikana alueelle on tarkasteltu useita erilaisia korttelirakenteita. Esitettyyn kokonaisuuteen ovat vaikuttaneet kaupunkikuvallisten tavoitteiden lisäksi liikenteelliset reunaehdot sekä osittain myös kauppakeskuksen nykyisten toimijoiden toiveet.

Kaupunkikuvallisesti on tavoiteltu kaupunkikuvassa erottuvaa kokonaisuutta, joka koostuu ja jäsentää Karakalliontien ja Kotkatien katutiloja. Karakalliontie paikallisena kookajakatuna ja sille mahdollisesti linjattava pikaraitiotie luovat reunaehdot liikenteen järjestämiseen, korttelin ajoneuvo- ja huoltoliikenne on näin ollen järjestetty Kotkatien ja Kotkapolun kautta. Päivittäistavarakauppa aktiivisena toimijana on haluttu tuoda torialueen viereen.

Lähipalveluiden turvaaminen on asemakaavan muutoksen tärkeimpiä tavoitteita. Kaavamuutosalueen rakentaminen on asemakaavassa osoitettu merkinnällä AL-1,

asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue, joka mahdollistaa kortteliin monipuolista rakentamista. Liike- ja toimistotiloja saa rakentaa enintään 20 % korttelin rakennusoikeudesta, joka on 2620 kerrosneliometriä. Ratkaisuun on päädytty osin liikenteen toimivuustarkastelujen perusteella, suurempi liiketilojen osuus tuottaisi arviolta enemmän ajoneuvoliikennettä, mikä voisi heikentää liikenteen toimivuutta erityisesti Karakalliontien ja Kotkatien risteyksessä. Kaavamääräyksen mukaan liiketiloja tulee rakentaa vähintään 1 100 kerrosneliometriä. Rakentamisen vaiheistusta on suunniteltu siten, että päivittäistavarakaupan ja ravintolan toimintaan ei tule katkosta.

Karakallion keskustan sijainti suhteessa pääväyliin ja niitä käyttäviin ohikulkumatkalaisiin on piilossa ja syrjässä. Se ei ole kovin kiinnostava liikepaikkana ja palvelee ainoastaan lähiympäristön asukkaita. Päivittäistavarakaupan suhteen alueelle on viite-suunnitelmassa osoitettu yksi lähikauppa, joiden kokoluokka on yleensä 200–400 kerrosneliometriä. Erikoiskaupan ja palveluiden määrän menestyminen nähdään alueella rajallisena, koska kilpailevaa tarjontaa on runsaasti Leppävaaran keskuksessa, joka sijaitsee lähellä ja on helposti saavutettavissa myös joukkoliikenteellä.

Nykyinen ostoskeskus on keskeinen osa Karakallion historiaa, rakennus on kuitenkin huonokuntoinen ja sen tilaratkaisut sekä tekniikka vastaavat huonosti nykyaikaisten liiketilojen tarpeita. Ostoskeskuksen vaiheet on inventoitu rakennushistoriaselvitykseen. Rakennuksen kunnon ja mittakaavallisten eroavaisuuksien vuoksi koko rakennuksen purkaminen on otettu suunnittelun lähtökohdaksi heti suunnittelun alussa. Osittaista säilyttämistä ei ole tutkittu.

4.2 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on 1,65 hehtaaria.

Kokonaiskerrosala on 13 100 k-m².

Asemakaavan muutoksen myötä alueen rakennusoikeus kasvaa 10 600 k-m².

4.3 Maankäyttö

4.3.1 Korttelialueet

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue (AL-1)

Asemakaavan muutoksessa Karakallioon muodostuu tiivis, kaupunkikuvallisesti korkeatasoisen keskustakortteli, johon sijoittuu asumista, liiketiloja sekä pysäköintitalo. Kokonaisrakennusoikeus on 13 100 kerrosneliometriä, josta enintään 2620 ja vähintään 1 100 kerrosneliometriä on varattu liike-, palvelu- tai toimistotiloille.

Korttelin asuinrakennukset ovat neljä-, kuusi-, seitsemän- sekä kahdeksankerroksisia. Rakennusmassat ovat korkeimpia Karakalliontien ja Kotkatien risteyksessä ja madaltuvat torin suuntaan. Rakennukset sijoittuvat korttelin laiduille ja niiden keskelle jää rauhallinen piha-alue asukkaiden käyttöön. Piha-aluetta Kotkapolun puolelta rajaa talousrakennus sekä pysäköintilaitos. Piha-alue avautuu Karakalliontielle kahden aukiomaisen korttelinosan kautta. Aukiomaiset korttelinosat toimivat välittävänä elementtinä julkisen katutilan ja yksityisen piha-alueen välillä.

Liiketilat sijoittuvat asuinrakennusten maantasokerrokseen ja aukeavat Karakalliontien, Kotkatien sekä korttelin itäreunalla Karakallion torin suuntaan. Torin laitaan sijoittuu myös yksikerroksinen päivittäistavarakaupan yksikkö. Miellyttävän kävely-ympäristön takaamiseksi katutasen kerroksen tulee olla kaupunkikuvaa elävöittävä ja sen tulee erottua ylemmistä kerroksista.

Korttelin pysäköinti on ratkaistu pysäköintilaitokseen, jossa on yksi maanalainen ja kolme maanpäällistä kerrosta. Pysäköintitalon ulkoasu vaikuttaa voimakkaasti Kotkapolun ympäristön ilmeeseen, joten sen julkisivut tulee toteuttaa laadukkaasti ja korttelikonaisuuteen sovittaen.

Rakennusmassojen muotokielellä ja julkisivumateriaaleilla on pyritty kiinnittämään uutta rakentamista olemassa olevaan pääosin 60-luvulla rakentuneeseen ympäristöön. Pysäköintilaitos sekä talousrakennus toteutetaan viherkattoisina. Mahdollisuuksien mukaan myös aurinkoenergian tuotantomahdollisuudet tulee huomioida.

4.3.2 Muut alueet

Katu- ja torialueet

Kaavamutoksessa osoitetaan asuin-, liike ja toimistorakennusten korttelialueen ympäristöön tori- ja katualueita. Korttelialue laajenee torin suuntaan ja torialue pienenee noin 630 neliömetriä. Rakennusten julkisivulinjaa tuodaan reilut kahdeksan metriä torin suuntaan. Tiiviimmän torialueen tarkoituksena on aktivoida tilaa jalankulun ja oleskelun alueena. Myös torin suuntaan avautuvat liiketilat tukevat tarkoitusta.

Torialueen toteutuksessa tulee käyttää myös viherrakentamisen keinoja kuten puu- ja pensasistutuksia. Suunnittelussa tulee kiinnittää huomiota miellyttävän pienilmaston syntymiseen.

4.3.3 Palvelut

Kaavamuuotos mahdollistaa liike-, palvelu- ja toimitilojen rakentamista noin 2 620 kerrosneliömetriä. Tiloja tulee rakentaa vähintään 1 100 kerrosneliömetriä.

Kaavan viitesuunnitelman osoittamat liiketilat (1 100 kerrosneliometriä) voisivat mahdollistaa mm. seuraavan palvelutarjonnan: päivittäistavarakauppa, ravintola, apteekki (sivuapteekki), pizzeria, kahvila, kampaamo ja isännöintitoimisto.

4.3.4 Yhdyskuntatekninen huolto

Asemakaavan muutos tukeutuu olemassa oleviin yhdyskuntateknisiin verkostoihin. Alueella on maanalaisia johtoja ja putkia (mm. hulevesiviemäri ja kaukolämpöjohto). Kaavan mukainen rakentaminen edellyttää alueella olevien maanalaisten johtojen siirtämistä. Rakentamiseen ryhtyvän on selvitettävä maanalaisten johtojen tarkka sijainti ja huomioitava ne suunnittelussa tai sovittava johtojen siirrosta johtojen omistajan kanssa.

4.4 Liikenne

4.4.1 Ajoneuvoliikenne

Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialueen ajoneuvoliikenne ohjataan Kotkapolun kautta. Karakalliontielle, Kotkatielle ja osalle Kotkapolkua on kaavassa merkitty liittymäkielto. Kotkapolun katualuetta on selkeytetty muotoilemalla se päättyväksi tonttikaduksi, joka jatkuu jalankulun ja pyöräilyn reittinä torille. Kotkatien katualuetta on levennetty kolmella metrillä, jotta pysäköintitaskut kadunvarsipysäköinnille sekä huoltotasku mahtuvat katualueelle.

Liikenteen toimivuustarkastelun perusteella nykyinen liittymäjärjestely Karakalliontien ja Kotkatien välillä kestää liikennemäärien kasvun, siten risteyksen järjestelyihin ei ole esitetty muutoksia.

4.4.2 Jalankulku ja pyöräily

Kulkuyhteydet keskustakorttelin ympärillä suunnitellaan siten, että ne mahdollistavat turvallisen ja esteettömän liikkumisen keskustan eri toimintojen välillä. Torilta Karataloa kohden kulkevaa jalankulun- ja pyöräilyn yhteyttä parannetaan kulkuväylää levenyttämällä. Kotkatien ja Karakalliontien poikki kulkevien jalankulkuyhteyksien jatkuvuutta ja turvallisuutta korostetaan.

Kotkatien jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin ehdotetaan muutoksia. Länsipuolen jalankulku- ja pyörätie esitetään levennettäväksi ja itäpuolelle on mitoitettu jalkakäytävä. Myös Karakalliontien järjestelyihin on katukartassa esitetty muutoksia, jotta asuin-, liike- ja toimistokortteliin suunniteltu rakentaminen yhdistyisi luontevasti ympäröiviin katuihin myös Karakalliontien puolelta. Karakalliontien varteen on esitetty nykyistä leveämmät jalankulku- ja pyörätiet, jotka vastaavat paremmin tavoitemitoituksia.

Kaavoituksen yhteydessä on tutkittu, että Karakalliontien katualueen leveys riittää jalankulun ja pyöräilyn reittien järjestämiseen ja kaavan mukainen rakentaminen liittyy luontevasti ympäröiviin katuihin.

4.4.3 Sisäinen liikenne ja pysäköinti

Asuin-, liike- ja toimistokorttelin ajoneuvo- ja huoltoliikenne sijoittuu pääasiassa Kotkapolulle, jonka kautta on ajo pysäköintilaitokseen sekä päivittäistavarakaupan huoltolaiturille. Kotkatien ja Karakalliontien puoleisten liiketilojen huoltoa varten Kotkatielle on varattu tilaa huoltotaskulle.

Kortteliin sijoittuvien liiketilojen toimintaedellytysten takaamiseksi yleistä pysäköintiä on pyritty järjestämään katujen varsille. Kotkatien katualueen mitoitusta on tarkistettu siten, että kadunvarsipysäköintiä on mahdollista toteuttaa. Kotkatielle on tutkittu viittä kadunvarsipaikkaa ja Karakalliontielle neljää paikkaa. Karakalliontien liikenteen huomioiminen ohjasi paikkojen suunnittelua määrän sijaista laatuun ja helppokäyttöisyyteen. Paikat on mitoitettu siten, että niiden käyttö on sujuvaa, eikä aiheuta merkittävää haittaa Karakalliontien liikenteelle. Karakalliontorin viereinen Karakalliontien katualueen osa, joka on pysäköintikäytössä, säilyy pitkälti nykyisellään. Pysäköintialueelle on katukartassa esitetty LE-saattopaikka torin puoleiseen reunaan.

4.4.4 Julkinen liikenne / Joukkoliikenne

Kotkatiellä liikennöivän lähibussin pysähtymispaikka on siirretty Kotkakujan pohjoispuolelle, noin 50 metriä aiempaa pysähtymispaikkaa pohjoisemmas. Lähibussi pysähtyy ajoradalle ja matkustajat nousevat ilman erillistä odotustilaa suoraan jalkakäytävälle, joten uusi sijainti on liikennöinnin kannalta rauhallisempi tarjoten kuitenkin edelleen hyvät yhteydet muun muassa torille, Karatalolle ja Hopeakotkan palvelutalolle.

4.4.5 Esteettömyys

Kotkatielle mitoitettu huoltotasku mahdollistaa liiketilojen huoltoliikenteen lisäksi invataksin pysähtymisen. Lähimmät liikkumisesteisen pysäköintipaikat sijaitsevat Karakalliontorin laidalla Karakalliontien yleisellä pysäköintialueella, jonne on myös esitetty uutta invataksin saattopaikkaa.

Jalankulun ja pyöräilyn reittien ja katuylitysten suunnitteluratkaisuissa on pyritty edistämään myös alueen esteettömyyttä.

Kaavamuutoksen viitesuunnitelmassa uudet rakennukset ja niiden sisäänkäynnit on suunniteltu esteettömiksi.

4.5 Maaperä ja rakennettavuus

Alueen maaperä kuuluu rakennettavuusluokkaan 2 ja on rakennettavuudeltaan normaalia.

Alueella on toiminut lämpökeskus, joten alueen maaperä saattaa olla pilaantunutta. Pilaantuneisuutta päästään selvittämään kuitenkin vasta, kun olemassa olevat rakennukset on purettu. Maaperän pilaantuneisuus on tutkittava ennen alueelle tehtäviä rakennustoimenpiteitä ja tarvittaessa kunnostettava.

4.6 Luonnonympäristö

Kaava-alueella ei ole luonnontilaista ympäristöä. Nykyiset pysäköintikenttien laidoilla kasvavat suurehkot puut joudutaan poistamaan kaavan toteutuessa. Samoin katoaa nykyisen ostoskeskuksen pieni Karakalliontiehen rajautuva piha.

Asemakaavan muutoksella syntyvän korttelin sisäpiha jää maanvaraiseksi, joka mahdollistaa laajemman yhtenäisen sisäpihan sekä myös suurikokoisten puiden istuttamisen korttelin sisään. Piha-alueet tulee istuttaa mahdollisimman suurelta osin ja istutuksissa tulee käyttää puita ja pensaita. Myös korttelin hulevesien käsittelyä kehitetään nykyisistä olosuhteista. Kaavassa on annettu määräys hulevesien viivyttämisestä korttelialueella.

Pysäköintilaitos sekä talousrakennus toteutetaan viherkattoisina.

4.7 Ympäristön häiriötekijät

Karakalliontien liikenteestä aiheutuu meluhaittoja, jotka tulee huomioida rakentamisessa. Suunnittelun yhteydessä on tehty liikennemeluselvytys (A-insinöörit Suunnittelu Oy, 15.12.2020), jonka mukaan rakennusten Karakalliontien puoleisiin julkisivuihin kohdistuu enintään 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso. Asemakaavassa määrätään, että mikäli asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, tulee asuinhuoneiston avautua myös sellaiseen suuntaan, jolla asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuva ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutason ohjearvo ei ylitä. Mikäli julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, julkisivulle ei saa sijoittaa parvekkeita.

Lisäksi asemakaavamääräyksissä on huomioitu ulko-oleskelualueiden sijoittuminen melukatveeseen sekä parvekkeiden lasittaminen melun kannalta tarkoituksenmukaisesti siten, ettei ulko-oleskelualueiden melutason ohjearvot ylitä. Myös rakentamisen vaiheistuksessa tulee huomioida, ettei melutason ohjearvot ylitä.

Meluselvityksessä on huomioitu Karakalliontien mahdollinen raidevaraus. Hetkellinen enimmäisäänitaso ratikan ohittaessa asettaa osalle julkisivuista ääneneristävyysvaatimukseksi 33 dB, joka on kaavamääräyksissä huomioitu. Myös raideliikenteen maaperään aiheuttama tärinä ja runkomelu tulee huomioida, ensisijaisesti toimenpiteitä tulisi kuitenkin tehdä ratalinjalla.

4.8 Nimistö

Asemakaavan muutoksessa alueen nimistö säilytetään ennallaan.

5 Asemakaavaratkaisun vaikutukset

Vaikutusalueena ovat suunnittelualue ja sen lähiympäristö. Palveluiden osalta vaikutukset kohdistuvat koko kaupunginosaan.

5.1 Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen ja rakennettuun ympäristöön

Palvelut

Valmistelun aikana alueelle on tarkasteltu useita erilaisia korttelirakenteita. Esitettyyn kokonaisuuteen ovat vaikuttaneet kaupunkikuvallisten tavoitteiden lisäksi liikenteelliset reunaehdot sekä osittain myös kauppakeskuksen nykyisten toimijoiden toiveet.

Kaavaratkaisulla on pyritty turvaamaan alueen lähipalvelut. Asuin-, liike- ja toimistorakennusten korttelialue mahdollistaa kortteliin monipuolista rakentamista. Liike-, palvelu- ja toimisto tiloja saa rakentaa enintään 2 620 kerrosneliometriä, joka on 120 kerrosneliometriä enemmän, kuin nykyisessä ostoskeskuksessa. Vähintään tiloja tulee rakentaa 1 100 kerrosneliometriä, jonka verran on esitetty kaavan viitesuunnitelmassa.

Asuinrakennusten kivijalkoihin sijoittuvat liiketilat eivät viitesuunnitelman mukaan toteutettaessa mahdollista kaikkien nykyisten palveluiden (mm. tanssi- ja liikuntasali) säilymistä. Toimintansa puolesta laajempia tiloja tarvitseville nykyisille palveluille on pyritty kaavoitustyön yhteydessä etsimään lähialueelta korvaavia tiloja. Kaavan viitesuunnitelman osoittamat liiketilat voisivat mahdollistaa mm. seuraavan palvelutarjonnan: päivittäistavarakauppa, ravintola, apteekki (sivuapteekki), pizzeria, kahvila, kampaamo ja isännöintitoimisto.

Espoon kaupan palveluverkkoselvityksen ja -suunnitelman 2030 mukaan Karakallio toimii lähipalvelukeskuksena. Kaavaratkaisun osoittama liike-, palvelu- ja toimistotilojen määrä vastaa palveluverkkosuunnitelman suuntaa antavaa mitoitusta. Mitoituksen arvioidaan turvaavan riittävästi alueen lähipalveluita. Erikoistavarakaupan ja

palveluiden toimintaedellytykset Karakalliossa ovat rajalliset, koska kilpailevaa tarjontaa on runsaasti tarjolla Leppävaarassa, joka on helposti saavutettavissa myös joukkoliikenneyhteyksin.

Rakennettu ympäristö

Asemakaavan muutoksen seurauksena matala ostoskeskusrakennus avarine avopysäköintikenttineen korvataan Karakalliontiehen ja Kotkatiehen rajautuvilla asuinrakennuksilla, joiden kerroskorkeudet vaihtelevat neljän ja kahdeksan välillä. Tämä muuttaa kaupunkikuvaa ja Karakalliontien näkymiä. Muutos yhdistää Karakalliontien ja keskustan korttelin nykyistä paremmin toisiinsa niin toiminnallisesti kuin kaupunkikuvallisesti. Myös Kotkatien katutila muuttuu kaavam muutoksen seurauksena tiiviimmäksi rakennusten sijoituessa lähelle kadun reunaa.

Korttelialue laajenee torin suuntaan ja torialue pienenee noin 630 neliömetriä. Tiiviimmän torialueen tarkoituksena on aktivoita tilaa jalankulun ja oleskelun alueena. Muutos vaikuttaa torialueen luonteeseen ja tilakokemukseen.

Kaavam muutoksen tuottama nykyisen rakennuskannan tiivistyminen on yhdyskuntarakenteen kannalta toivottua kehitystä. Samalla kuitenkin myös kaupunginosan keskustan luonne muuttuu, sillä sitä alusta asti leimannut ostoskeskusrakennus katoaa. Rakennuksen kunnon ja mittakaavallisten eroavaisuuksien vuoksi koko rakennuksen purkaminen on otettu suunnittelun lähtökohdaksi heti suunnittelun alussa.

5.2 Vaikutukset liikenteeseen ja teknisen huollon järjestämiseen

Suunnittelun yhteydessä on teetetty liikenteen toimivuustarkastelu (A-insinöörit Suunnittelu Oy, 7.1.2021). Toimivuustarkasteluilla tutkittiin Kotkatien ja Karakalliontien liittymän toimivuutta eri ennustevaihtoehdoilla nykyjärjestelyillä sekä tilanteessa, jossa Karakalliontiellä kulkisi raitiotieyhteys. Selvityksen mukaan Kotkatien ja Karakalliontien risteys kestää nykyjärjestelyillä hyvin liikennemäärän kasvun, eikä kaavam muutoksella ole merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen.

Kaavaehdotuksessa yleisen pysäköinnin alueita osoitetaan muuhun käyttöön. Yleisen pysäköinnin riittävyttä on tarkasteltu erillisessä selvityksessä (Yleinen pysäköinti Karakalliossa, Kaupunkisuunnittelukeskus, 11.2.2021). Tehdyn tarkastelun mukaan yleisen pysäköinnin toteutuessa. Mitoitusohje yksi autopaikka tuhatta kerrosneliömetriä kohden toteutuu, vaikka paikkojen määrä alueella laskee ja asuinrakentamisen määrä kasvaa.

Alueen ympäristön jalankulun ja pyöräilyn reitteihin esitetään muutoksia. Muutosten myötä reittien mitoitus kasvaa. Mitoituksen kasvun myötä Karakalliontielle voidaan osoittaa turvallisuutta parantava eroteltu jalankulku- ja pyörätie. Myös Kotkapolun reitin turvallisuus paranee, kun paikoin vain noin kaksi metriä leveä jalkakäytävä muuttuu 4,5 metriä leveäksi jalankulku- ja pyörätieksi.

Kaavatyön yhteydessä on tutkittu myös Karakalliontien varren kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä ennakoiden alueen kasvavaa asukasmäärää. Karakalliontielle oli esitetty jalankulku- ja pyörätiet koko kadun matkalle, kun ne nyt kulkevat osin tonttikatuja pitkin.

5.3 Vaikutukset luontoon ja maisemaan

Kaavalla on vähäistä vaikutusta luontoon. Kaava-alueella ei sijaitse varsinaista luonnonympäristöä. Kaava-alueen kasvulliset alueet sisältävät puita, pensaita ja nurmea. Nämä alueet eivät säily ja nykyiset puut menetetään. Korttelialueen keskelle muodostuu kuitenkin uusi vihreä piha, jolle tulee istuttaa puita ja pensaita. Nykyinen maantasossa oleva pysäköinti poistuu. Pysäköinti siirtyy pysäköintilaitokseen. Pysäköintilaitoksen ja talousrakennuksen katot toteutetaan viherkattoisina. Kaavalla on positiivisia vaikutuksia syntyvien hulevesien määrään ja laatuun, sillä kaavassa veloitetaan viivyttämään ja suodattamaan hulevesiä.

Kaavalla on vaikutuksia maisemaan. Alueen ympäristö muuttuu avoimemmasta rajautuneemmaksi. Katujen suuntaan näkyvä vihreys vähenee ja katutila rajautuu aiempaa tiukemmin. Asunnoille muodostetaan vihreä ja suojaisa piha korttelin keskelle ja vihreitä näkymiä lisää pysäköintilaitoksen sekä piharakennuksen viherkatot.

5.4 Vaikutukset ihmisten elinoloihin (terveyteen, turvallisuuteen, esteettömyyteen, eri väestöryhmien toimintamahdollisuuksiin lähiympäristössä, sosiaalisiin oloihin ja kulttuuriin)

Toimintamahdollisuudet ja esteettömyys

Kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä asemakaavan muutos vaikuttaa ihmisten elinoloihin. Keskustan rakennuskannan uusiutuminen vaikuttaa koko kaupunginosan identiteettiin positiivisesti. Liiketilojen uusiutuminen ja modernisoituminen nostaa niiden käyttömukavuutta ja viihtyisyyttä sekä helpottaa esteettämiä ratkaisuja.

Kaavaratkaisun myötä syntyvät uudet asunnot palveluiden ja joukkoliikenteen välittämässä läheisyydessä monipuolistavat Karakallion asuntotarjontaa ja lisäävät hissillisten asuntojen määrää kaupunginosassa. Näin liikkumisesteisten henkilöiden toimintamahdollisuudet paranevat.

Karakallion tori säilyy edelleen alueen painopisteenä päivittäistavarakaupan sijaitessa torin laidalla. Reitit kulttuuritalolle, Karakallion kouluun sekä virkistysalueille tulevat nykyisiä turvallisemmiksi ja selkeämmin hahmotettavaksi.

Näkymät ja varjostus

Kaavamuutoksella ei ole merkittävää vaikutusta suunnittelualueen ulkopuolisten ihmisten asuinoloihin. Uusi rakentaminen vaikuttaa kaupunkikuvaan, joten se muuttaa joidenkin ihmisten ikkunanäkymiä ja voi näin ollen vaikuttaa jonkin verran heidän asuinoloihinsa.

Uusi rakentaminen on korkeampaa, kuin nykyinen, joten sen varjostusvaikutus ympäristöön on suurempi. Korttelisuunnitelmassa on tutkittu uuden rakentamisen lähiympäristöönsä aiheuttamaa varjostushaittaa. Rakennukset varjostavat eniten tontin keskelle jäävää sisäpihaa sekä Kotkapolkua. Karakallion torin puolelle on sijoitettu matalampaa rakentamista (kerrosluvut yhdestä neljään). Tämä vähentää torille ja pohjoispuolen naapurin Kotkatie 9:n pihaan päin suuntautuvaa varjostushaittaa.

Liikennemelu

Karakalliontien liikenne aiheuttaa meluhaittaa alueelle. Kaavamuutos lisää suunnittelun yhteydessä tehdyn liikenteen toimivuustarkastelun mukaan ajoneuvoliikennettä noin 215 matkaa vuorokaudessa. Huomioiden Karakalliontielle ennakoitu liikennemäärä, jää kaavamuutoksen tuottaman ajoneuvoliikenteen lisäyksen meluvaikutus vähäiseksi. Mallinnuksen mukaan kaavamuutos ei vaikuta merkittävästi Karakalliontien liikenteestä ympäristöön kantautuvaan liikennemeluun.

Korttelin toiminnoista asuintoiminnot ovat herkimpiä melun haittavaikutuksille. Kaavaratkaisussa on pyritty luomaan kaupunkikuvallisesti eheä ja korkeatasoinen keskustakortteli, jonka vuoksi mm. melua paremmin kestävää pysäköintilaitosta ei ole tuotu Karakalliontien varteen. Melumallinnuksen mukaan asuinrakennusten julkisivuilla ei kuitenkaan ylitetä 65 dB päiväaikaista keskiäänitasoa. Ratkaisua voidaan pitää hyväksyttävänä tiivistettäessä maankäyttöä joukkoliikenteen hyvän palvelutason alueilla.

Viitesuunnitelman mukaisella rakentamisella noin puolet asunnoista aukeaa ainoastaan rakennusten julkisivuille, joille kohdistuu päiväaikaan alle 55 dB keskiäänitaso tai yli 60 dB julkisivun lisäksi asunto aukeaa myös hiljaisemmalle julkisivulle, jolla 55 dB ei ylity. Hiljaisempaan suuntaan aukeavat asunnot sijoittuvat pääasiassa sisäpihan puolelle. Reilu kolmannes asunnoista aukeaa ainoastaan julkisivuille, joilla ylitetään 60 dB päiväaikainen keskiäänitaso.

Asuntojakauma ja asuntojen aukeamissuunnat on tutkittu asemakaavoituksen yhteydessä alustavasti ja suunnittelun tarkentuessa rakennusten pohjakuvat ja asuntojakaumat voivat vielä muuttua.

Ilmanlaatu

HSY:n ja Terveystieteiden tutkimuskeskuksen antamat minimi- ja suosituksetäisyydet täyttyvät. Liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2050 keskimääräinen arkivuorokausiliikenne Karakalliontiellä on noin 4 500 ajoneuvoa arkivuorokaudessa ja

kaavamuutoksen yhteydessä tehdyn katukartan mukaan asuinrakennukset sijoittuvat noin seitsemän metrin päähän ajoradan reunasta. HSY:n ja Terveystieteiden ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatuviitearvojen mukainen suositus etäisyys uudelle asuinrakentamiselle on vähintään viisi metriä lähimmän ajoradan reunasta kadulla, jonka liikennemäärä on 5 000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Viitearvojen avulla pyritään vähentämään pienhiukkasten ja muiden liikenteen päästöjen terveyshaittoja pääkaupunkiseudulla. Esitetty kortteli sekä ympäröivät olemassa olevat rakennukset eivät muodosta liikennehäiriön katujen kanssa tiiviitä katukuiluja, joissa ilmanvaihto huononisi.

Sosiaaliset olosuhteet ja kulttuuri

Kaavaratkaisulla ei odoteta olevan merkittäviä vaikutuksia sosiaalisiin oloihin tai kulttuuriin.

Karakallion pienalueella pääosa rakentamisesta on tuotettu vapaarahoitteisesti, ARA-tuettuja vuokra-asuntoja on noin 30 %, joista suurin osa pienalueeseen kuuluvan Rastaalan alueella. Uusi rakentaminen tulee todennäköisesti olemaan suurelta osin vuokra-asumista, jonka voidaan nähdä täydentävän ja tasapainottavan alueen asuntokantaa. Asuntojen rahoitus- tai omistusmuodosta ei kuitenkaan määrätä kaavassa

5.5 Kaavataloudelliset vaikutukset ja energiahuolto

Alueen läpi kulkevia vesihuoltolinjoja sekä kaukolämmön putkia tulee siirtää uuden rakentamisen myötä. Alue rakentuu kuitenkin pääosin olemassa olevan kunnallistekniikan varaan, joka on kestävä kehityksen mukaista tehtyjen investointien hyödyntämistä. Alue on liitettävissä kaukolämpöverkkoon.

Alueelle ositettu uusi rakentaminen lisää ja monipuolistaa Karakallion asuntotarjontaa. Kasvava väestömäärä parantaa alueen palveluiden ja joukkoliikenteen kannattavuutta.

6 Asemakaavan toteutus

6.1 Rakentamisaikataulu

Rakentaminen voidaan aloittaa kaavan saatua lainvoiman. Yksityisessä omistuksessa olevan alueen rakentamisesta päättää alueen omistaja. Olemassa olevan rakennuksen purkua sekä uusien rakennusten rakentamista on suunniteltu toteutettavan vaiheittain siten, että päivittäistavarakaupan toiminta voi jatkua alueella keskeytyksettä. Vaiheistus on tarkoitettu hoitaa saumattomasti peräkkäisinä rakennusvaiheina ja kokonaisuuden valmistumiseen on arvioitu menevän noin 2,5 vuotta.

6.2 Toteuttamis- ja soveltamisohjeet

Rakentaminen toteutetaan kaavamääräysten mukaisesti.

Rakentuvan korttelin sekä ympäröivien yleisten alueiden rajapinnassa suunnitelmien yhteensovittaminen on tärkeää, mm. alueen esteettömän toteutuksen kannalta. Yleiset alueet liittyvät tiiviisti yhteen viereisten korttelialueiden toimintojen kanssa.

Pelastuslaitos on ilmoittanut, että nykyisessä kiinteistössä sijaitseva väestöhälytintin voisi toimia viereisessä Karatalon kiinteistössä.

6.3 Toteutuksen seuranta

Kaavan toteutumista rakennushankkeiden osalta valvovat kaupungin rakennuslupaviranomaiset. Katu- ja torialueiden osalta toteutuksesta vastaa kaupunkitekniikan keskus.

6.4 Sopimukset

Asemakaavaan liittyy maankäytösopimus, jonka hoitaa tonttiyksikkö.

7 Suunnittelun vaiheet ja vuorovaikutus

Alueelle laadittuja suunnitelmia on kehitetty maanomistajan toiveiden, kaavoitustyön yhteydessä laadittujen selvitysten sekä suunnitelmista saadun palautteen perusteella.

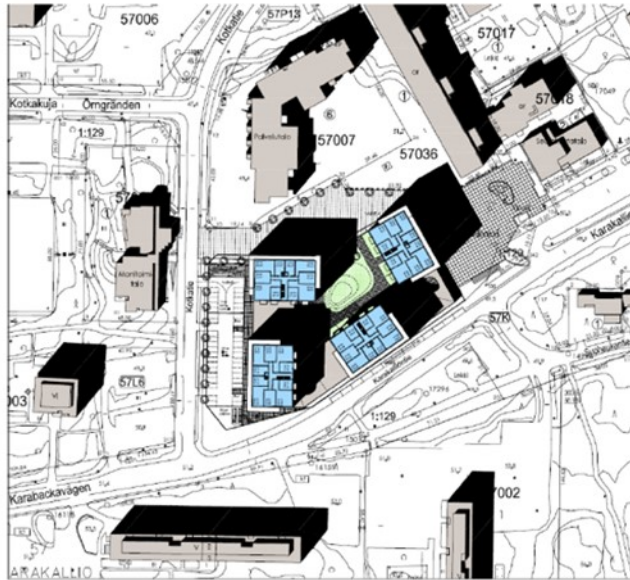
7.1 Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto

7.1.1 Valmisteluaineiston vaihtoehtojen kuvaus

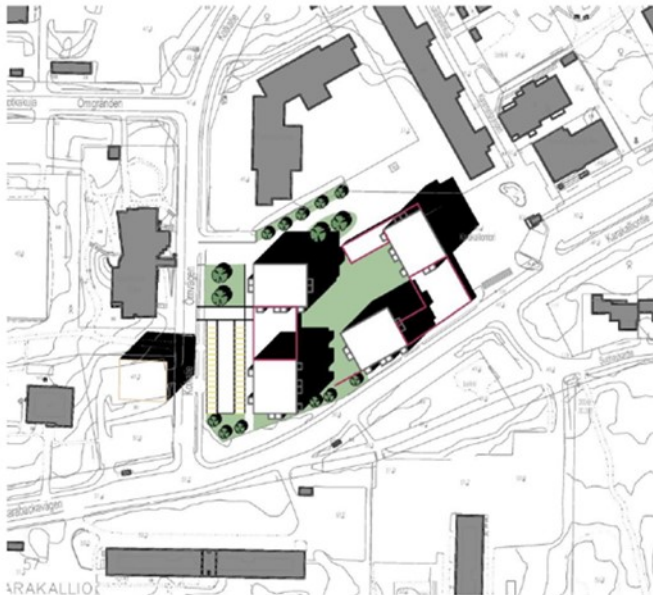
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa oli esillä kolme erilaista vaihtoehtoa. Suunnitelmassa oli lähtökohtana vaihteellinen rakentaminen siten, että lähikaupan toiminnot voivat jatkua keskeytyksettä.

Nykyinen ostoskeskus on keskeinen osa Karakallion historiaa, rakennus on kuitenkin huonokuntoinen ja sen tilaratkaisut sekä tekniikka vastaavat huonosti nykyaikaisten liiketilojen tarpeita. Rakennuksen kunnon ja mittakaavallisten eroavaisuuksien vuoksi koko rakennuksen purkaminen otettiin suunnittelun lähtökohdaksi heti suunnittelun alussa. Osittaista säilyttämistä ei ole tutkittu.

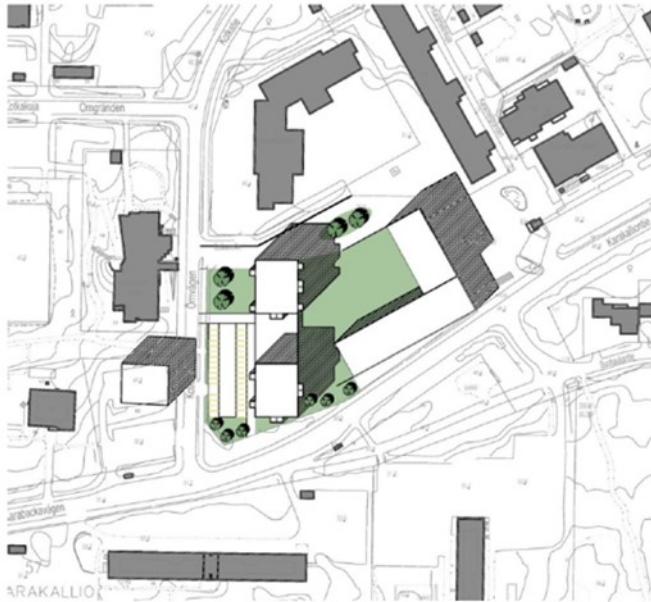
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty vaihtoehto 1. Asuinrakentamista 16 400 kerrosneliometriä ja liiketilaa 1 700 kerrosneliometriä.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty vaihtoehto 2. Asuinrakentamista 15 000 kerrosneliometriä ja liiketilaa 1 800 kerrosneliometriä.



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa esitetty vaihtoehto 3. Asuinrakentamista 16 900 kerrosneliometriä ja liiketilaa 1 900 kerrosneliometriä.



7.1.2 Valmisteluaineiston nähtävilläolo

Kaavasta on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma sekä kaavan valmisteluaineisto oli nähtävillä MRA 30§:n mukaisesti 7.9. – 6.10.2015.

Kaavahankkeesta järjestettiin tiedotus- ja keskustelutilaisuus Karakallion koululla 10.9.2015.

7.1.3 Valmisteluaineistosta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma oli nähtävillä MRA 30 §:n mukaisesti 7.9.– 6.10.2015.

Nähtävilläolon aikana kirjaamoon saapui kolme mielipidettä lähiseudun asukkailta ja yhdeltä taloyhtiöltä. Lausuntoja ei saapunut. Mielipiteissä toivottiin rakennusten kerraskorkeuden ja massoittelemuksen pysymistä maltillisena ja ympäristöä kunnioittavana. Erityisesti oltiin huolissaan rakentamisen aiheuttamasta varjostushaitasta niin naapuruston alueelle kuin Karakallion torille.

Lautakunnan tavoitteiden mukainen tiedotus- ja keskustelutilaisuus järjestettiin osallistumis- ja arviointisuunnitelman nähtävilläolon aikana 10.9.2015.

Kaavaehdotusta ei laadittu minkään osallistumis- ja arviointisuunnitelman yhteydessä nähtävillä olleen vaihtoehdon pohjalta, vaan suunnitelman massoittelemus ja tehokkuus

muuttuivat merkittävästi luonnosvaiheesta. Saapuneista mielipiteistä pyrittiin kuitenkin huomioimaan niitä yleisiä toivomuksia, joita mielipiteiden jättäjillä on Karakallion keskustan kehittämisen suhteen ollut.

7.2 Kaavaehdotus

7.2.1 Kaavaehdotuksen vaihtoehtojen kuvaus

Kaavoituksen aloittamisen ja valmisteluvaiheen jälkeen maanomistajan yhteistyökumppanit vaihtuivat. Maanomistajan uusien yhteistyökumppaneiden kanssa suunnittelun tavoitteita muutettiin osin.

Alueen kokonaisrakennusoikeutta laskettiin ja rakennusten massoittelua ja sijaintia kehitettiin siten, että torin viereen osoitetaan matalampaa rakentamista, kuten yksi kerroksinen päivittäistavarakaupan osa. Korkeampi rakentaminen sijoittuu Karakalliontien ja Kotkatien risteykseen. Muutos vähentää varjostushaittojen syntyä torille sekä naapuritaloille.

Rakennusoikeuden laskun myötä maanlainen pysäköinti nousi kokonaisuuden kannalta liian suureksi kustannustekijäksi. Pysäköinti osoitettiin laitokseen, laitos on pyritty sijoittamaan kortteliin siten, että se ei ole massaltaan hallitseva kaupunkikuvassa. Pysäköintitalon sekä päivittäistavarakaupan sijaintia ohjasivat myös liikenteelliset reunaehdot. Karakalliontie paikallisena kokoojakatuna ja sille mahdollisesti linjattava pikaraitiotie vaikeuttavat ajoneuvoliittymien sijoittelua korttelissa. Ajoneuvo- ja huoltoliikenteen tuomien kortteliin järjestettiin Kotkatien ja Kotkapolun kautta. Päivittäistavarakauppa aktiivisena toimijana haluttiin tuoda torialueen viereen.

MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä ollut asemakaavan muutosehdotus.



7.2.2 Kaavaehdotuksen nähtävilläolo

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 8.3.-7.4.2021

Kaavahankkeesta järjestettiin tiedostus- ja keskustelutilaisuus 18.3.2021. Tilaisuus pidettiin etätalaisuutena. Tilaisuuteen osallistui noin 50 osallista.

7.2.3 Kaavaehdotuksesta saatu palaute ja miten se otettiin huomioon

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 8.3. – 7.4.2021. Nähtävilläoloaikana jätettiin kahdeksan muistutusta ja saatiin viisi lausuntoa ja kolme kannanottoa. Lisäksi yksi lausunto saapui nähtävilläoloajan jälkeen.

Muistutuksissa oltiin huolestuneita siitä, miten suuri muutos sopeutuu Karakallion lähimäiseen ja vehreään luonteeseen. Lisäksi muistutuksissa pohditutti erityisesti millaisia vaikutuksia kasvavalla liikenteellä ja asukasmäärällä on ympäristön viihtyisyyteen ja turvallisuuteen. Osin suunnitelmiin oltiin myös hyvin tyytyväisiä.

Espoon kaupunginmuseon kannanotossa, eikä Telia Finland Oyj:n lausunnossa ollut huomauttamista.

Caruna Espoo Oy:n, Fortum Power and Heat Oy:n sekä Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän lausunnot käsittelivät siirrettäviä kunnallisteknisiä verkostoja. Helsingin seudun liikenteen lausunnossa ja Kaupunkitekniikan keskuksen kannanotossa otettiin kantaa pysäköinnin järjestämiseen, lisäksi kaupunkitekniikan keskus otti kantaa saattoliikenteeseen sekä kevyen liikenteen reitin mitoittamiseen. Länsi-Uudenmaan pelastuslaitos toi kannanotossaan ilmi maapalopostin korvaamistarpeen sekä väestöhälyttimen siirtotarpeen.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus katsoo lausunnossaan, että kaavaselostuksen perusteella kaavaratkaisu perustuu puutteellisiin vaihtoehtotarkasteluihin ja vaikutusten arviointeihin. Kaupallisten palveluiden turvaaminen Karakallion kaupunginosassa yleiskaavan C-alueella jää epäselväksi, samoin epäselväksi jää tarve kulttuurihistoriallisesti arvokkaan ostarin purkamiselle kokonaan. Edelleen on meluntorjunnan kannalta ongelmallinen ratkaisu sijoittaa melulle herkkä asuminen kadun varteen ja melua kestävä pysäköintitalo ja päivittäistavarakauppa korttelin sisäosiin. Tämän osalta vaihtoehtotarkastelut, vaikutusten arviointi ja perustelut puuttuvat.

Nähtävilläolon aikana järjestettiin tiedostus- ja keskustelutilaisuus. Tilaisuus pidettiin etätalaisuutena 18.3.2021. Tilaisuuteen osallistui noin 50 osallista. Keskustelussa nousi esiin erityisesti huoli asukasmäärän kasvusta ja sen vaikutuksista mm. liikenteeseen, pysäköintiin ja viheralueiden riittävyyteen. Myös asuntojen rahoitus- ja omistusmuodoista keskusteltiin.

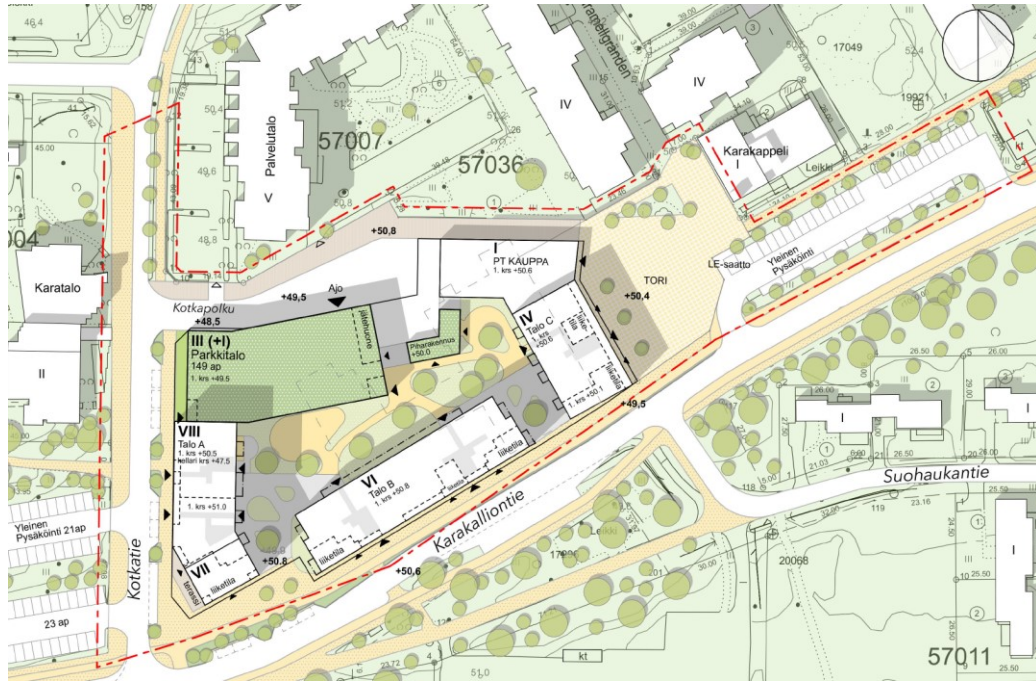
Saadun palautteen ja jatkosuunnittelun perusteella kaavamuutokseen on tehty seuraavia tarkistuksia:

- Korttelialueen pääkäyttötarkoitukseen on lisätty liike- ja toimistotilan enimmäismääräksi 20 % korttelialueen rakennusoikeudesta.
- Torialueen vehreydestä ja laadusta on lisätty määräys.
- Kaavaan on lisätty määräykset runkomelusta ja vaiheistuksesta.
- Liike- ja toimistorakentamiselle on lisätty määräys le-paikkojen määrästä.
- Kaavamääräys pysäköinnin kieltämisestä piha-alueella on poistettu. Sen sijaan on lisätty määräys, että autopaikat tulee pääasiallisesti sijoittaa pysäköintilaitokseen.
- Rakentamisen tapaa koskevan määräyksen sisältöä on tarkennettu.
- Kaavakartalla Karakalliontien ja Kotkatien risteyksessä rakennusalan sekä korttelin rajoja on hieman tiivistetty ja karttaan on osoitettu VII-kerroksen rakennusala, jossa aiemmin sallittiin VIII-kerrosta. Muutokset ohjaavat jatkosuunnittelua tiukemmin viitesuunnitelman suuntaan.
- Talousrakennuksen rakennusala on tarkistettu tonttijaon mahdollistamiseksi.
- Kaavakartan tarkistusten lisäksi kaavaselostusta on täydennetty mm. alueen kaupallisten palveluiden kuvailulla sekä melun vaikutusten arvioinnilla
- Kaavan katukarttaan on tehty muutoksia mm. kevyen liikenteen reittien mitoitukseen sekä pysäköintiin ja saattoliikenteen järjestämiseen.
- Viitesuunnitelmaa on tarkennettu mm. liiketilojen sijoittumisen ja aukotuksen suhteen.

Alueen läpi kulkevat kunnallistekniset verkostot voidaan siirtää kulkemaan katualueilla. Pelastuslaitos ja Helsingin seudun ympäristöpalvelut sopivat yhteisissä palaverissaan maapalopostin korvaamisesta. Pelastuslaitos on ilmoittanut, että väestöhälytintä voidaan siirtää viereiseen Karatalon kiinteistöön.

Kaavaedotukseen tehdyt muutokset olivat luonteeltaan sellaisia, että kaavaehdotusta ei ollut tarpeen asettaa uudelleen nähtäville.

Asemakaavan havainnekuvasssa on esitetty yksi vaihtoehto, miten kaavassa osoitetun rakennusoikeuden voi korttelialueella sijoittaa. Havainnekuva on myös kaavaselostuksen liitteenä 2.



7.3 Kaavan hyväksyminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta hyväksyi asemakaavan muutosehdotuksen esitettäväksi kaupunginhallitukselle 25.8.2021. Kaavaehdotukseen on tämän jälkeen tehty seuraava muutos:

Kaavan melumääräyksen osa on muutettu muotoon: "Mikäli asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuu yli 65 dB päiväaikainen keskiäänitaso, tulee asuinhuoneiston avautua myös sellaiseen suuntaan, jolla asuinhuoneiston julkisivuun kohdistuva ulko-oleskelualueiden päiväaikainen melutaso ohjearvo ei ylitä." Muutos on tehty, koska Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY) on tehnyt useamman oikaisuehdotuksen Espoon kaavoista koskien aiempaa melumääräyksen muotoa. Kaupunkisuunnittelukeskuksen ja ELY-keskuksen kesken sovittu, että melumääräys muutetaan esitettyyn muotoon niin, että määräyksessä korostuu sen tarkoituksen mukaisesti melumääräyksen koskevan asuinhuoneiston julkisivua.

Asemakaavan muutoksen hyväksyy valtuusto.

7.4 Yhteistyö kaavan valmistelun aikana

Asemakaavan muutos on laadittu yhteistyössä

- asemakaavan muutoksen hakijan (Karakallion ostoskeskus Oy), hakijan yhteistyökumppaneiden (Keva, Fira Group Oy ja Saraco D&M Oy) sekä näiden konsulttien kanssa. Pääkonsulttina on toiminut L- Arkkitehdit Oy.

Espoon kaupunkisuunnittelukeskuksen asemakaavoituksen palvelualueella kaavan valmistelusta on vastannut

- arkkitehti Jenni Mikkola, liikennesuunnittelija Kati Kinnunen, maisema-arkkitehti Minna-Maija Sillanpää sekä suunnitteluavustaja Marjo Erkola.
- Kaavoitustyön eri vaiheissa valmistelusta on vastannut myös arkkitehdit Kati Kivelä ja Tiina Piironen.


7.5 Käsittelyvaiheet

Lyhenteet:

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

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
23.10.2014		Kaavoitushakemus saapui
10.6.2015	ksl	Kaavalliset tavoitteet
14.8.2015	ksj	OAS ja valmisteluaineisto nähtäville
2.9.2015		Asemakaavan muutos ja sen osallistumis- ja arviointisuunnitelma kuulutettiin vireille.
7.9. - 6.10.2015		Valmisteluaineisto nähtävillä (MRA 30 §)
10.9.2015		Tiedostus- ja keskustelutilaisuus
1.12.2020		Hakemusta täydennetty
26.1.2021		Hakemus kaupungin maa-alueiden osalta
18.2.2021	ksl	Kaavaehdotus nähtäville
8.3. - 7.4.2021		Kaavaehdotus nähtävillä (MRA 27 §)
18.3.2021		Tiedostus- ja keskustelutilaisuus
25.8.2021	ksl	Ehdotus kaupunginhallitukselle asemakaavaksi

Päivämäärä	Taho	Tapahtuma
pp.kk.vvvv	kh	
pp.kk.vvvv	kv	

/c	Kh, muutettu		
/b	Ksl, muutettu	<i>Jenni Mikkola</i>	25.8.2021
	Nähtävillä MRA 27 §		8.3. -7.4.2021
5108/2020 /a	Ksl (Kaavaehdotus)	<i>Jenni Mikkola</i>	18.2.2021
	Nähtävillä MRA 30 §		7.9. -6.10.2015
4462/2014	Ksj (OAS)	<i>Torsti Hokkanen</i>	14.8.2015
	Espoon kaupunkisuunnittelukeskus Esbo stadsplaneringscentral	Alue 131609	Piir.nro 7297
	Asemakaavayksikkö Detaljplaneenheten	Mittakaava 1:1000	Asianumero 5108/10.02.03/2020
Karakallion keskusta Asemakaavan muutos		Piirtäjä ME	Päiväys 18.2.2021
		Suunnittelija JMi	Arkistotunnus 10 02
Tasokoordinaattijärjestelmä plankoordinatsystem ETRS-GK25FIN, korkeusjärjestelmä höjdsystem N2000			

ESPOON KAUPUNKI

KAUPUNKISUUNNITTELUKESKUS

Jenni Mikkola

Jenni Mikkola

Arkkitehti

Torsti Hokkanen

Torsti Hokkanen

Kaupunkisuunnittelujohtaja